

คำระวางเรือ

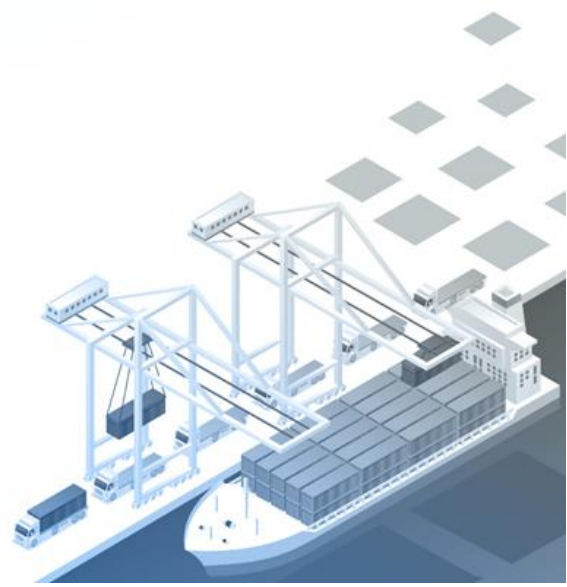
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

38

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



TNSC Weekly Briefing (25 September 2026)

Thai Bath Rate



USD
33.44



EUR
38.08



GBP
44.09



AUD
23.53



CNY
4.99



JPY
0.21



INR
0.35



VND
0.0013

Exchange Rate Trend



Shanghai Container Freight Index (SCFI) – Comprehensive Index

Jan 2020 – Sep 2026



YoY	1 Month Average	3 Months Average	Previous Week	Current Week
19-Sep-25	Aug 26	Jul 26 - Aug 26	11-Sep-26	18-Sep-26
1198.21	3387.63	3191.12	3662.18	3687.83

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	103-109	114-125	101-106

Oil Price (Jan 2019 - Sep 2026)



Gold : 4254-4383 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Sep 2026)



จับตาเศรษฐกิจสหรัฐฯ ผ่านคำสั่งซื้อและความเชื่อมั่นผู้บริโภค ท่ามกลางแรงกดดันด้านเงินเฟ้อ

อ่านต่อหน้า 13



เส้นทางเดินเรือขั้วโลกเหนือ ความเป็นไปได้หรือฝันที่ไกลเกินจริง ?

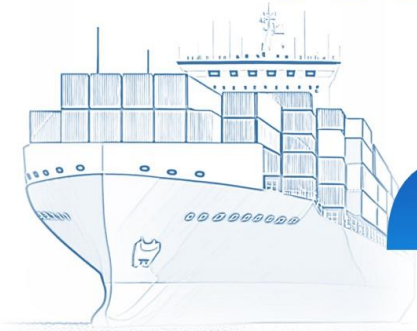
อ่านต่อหน้า 15



ตู้รีงโลอยู่ที่ยี่สิบ ! ฤดู Peak เกิดจาก Golden Week ระหว่างถูกตัด - ค่าเฟรพ่วง

อ่านต่อหน้า 17

BEST CONTAINER LINER AWARD 2026



เราขอเชิญผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ผู้ใช้บริการทุกท่าน
ร่วมให้คะแนนสายเรือ
และเป็นส่วนหนึ่งในการยกระดับการแข่งขันและการให้บริการ



ช่วยเราตอบแบบสอบถาม
รับเลย !

Starbucks Card *

มูลค่า 200 บาท



(*) หมายเหตุ

- (1) มงรางวัลจะส่งมอบให้เฉพาะผู้ที่ให้ข้อมูลครบถ้วนสมบูรณ์ ย้ำชื่อจริง และลายมือทำไปรษณีย์ได้เท่านั้น
- (2) มงรางวัลมีจำนวนจำกัด โดยทางคณะกรรมกรจะจัดการส่งมอบตามลำดับการตอบแบบสอบถาม (First Come, First Serve)
- (3) เราจะจัดส่งรางวัลให้ผู้ร่วมตอบแบบสอบถาม และมงรางวัลให้โดยศุภชัยคลังโครงการเสรี
- (4) มงรางวัลอาจมีการเปลี่ยนแปลง หรือมีการเปลี่ยนแปลงมูลค่า โดยไม่จำเป็นต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า โดยการตัดสินใจของคณะกรรมการถือเป็นที่สุด



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

"หมายเหตุ: อัตราค่าระวางที่ปรากฏเป็นอัตราฐานของสายเรือที่ประกาศเป็นทางการ ซึ่งอาจสูงกว่าหรือต่ำกว่าอัตราที่มีการเรียกเก็บจริงจากผู้ส่งออก"

DRY CONTAINER FREIGHT RATE

ROUTE	Freight		Surcharge / Fee			Remark
	USD/20'	USD/40'	Item	USD/20'	USD/40'	
Thailand - Shanghai	160	320	ISOCC	69	138	Effective till 30-Sep-2026
Thailand - Qingdao	200	380				
Thailand - Hong Kong	230	450				
Thailand - Japan (Main Port)	450	700				
Thailand – Kaohsiung	250	500				
Thailand – Klang	250	500	ISOCC	40	80	
Thailand - Jakarta	270	550				
Thailand - Ho Chi Minh	250	500				
Thailand - Singapore	300	600				
Thailand - Manila (North & South)	750	1,300				
Thailand - Jebel Ali	Suspension*	Suspension*	ISOCC	-	-	
			War Risk	-	-	
Thailand - Busan	550	900	All – In			
Thailand - Incheon	550	900				
Thailand - Nhava Sheva	800	900	ISOCC	102	204	
Thailand – Durban / Cape Town	2,850	4,300	ISOCC	157	314	
			Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	1,425-1,525	2,850-3,050	All – In			
Thailand - Sydney						
Thailand - Tauranga	1,425	2,850				
Thailand – Europe (Main Port)	2,250	3,600	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	75 €	150 €	
			20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	6,700	8,200	All - In			
Thailand - US East Coast	9,600	12,000	New Panama Transit Tariff Surcharge (Up to routes) USD 40-120/TEU			

หมายเหตุ: SCMC คือ Security Compliance Management Charge, ISOCC คือ IMO Sox Compliance Charge

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกันยายน 2569 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 160 USD/TEU และ 320 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 250 USD/TEU และ 500 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 230 USD/TEU และ 450 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางคงที่เช่นกัน อยู่ที่ 450 USD/TEU และ 700 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 2,850 USD/TEU และ 4,300 USD/FEU ส่วนเส้นทาง เกาหลีใต้ ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 550 USD/TEU และ 900 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางปรับขึ้น โดยอยู่ที่ 1,425-1,525 USD/TEU และ 2,850-3,050 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 2,400 USD/TEU และ 4,000 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยอยู่ที่ 6,500 USD/TEU และ 8,000 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 9,100 USD/TEU และ 11,500 USD/FEU

REEFER CONTAINER FREIGHT RATE

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	600	800	150 - 200	Effective till 30-Sep-2026
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	800	1,100	150 - 200	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	3,800	5,000	160 - 400	

หมายเหตุ :

(*) หลายสายเรือปิดการจองระวางชั่วคราวสาเหตุจากความเสี่ยงในช่องแคบฮอร์มุซ

หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด ๆ ไม่ว่าความเสียหายทางตรง หรือทางอ้อม ที่อาจเกิดขึ้นได้ ผู้ใช้บริการยอมรับและตระหนักดีว่า สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยจะไม่ต้องรับผิดชอบต่อการกระทำใดของผู้ใช้บริการทั้งสิ้น

**ตัวอย่างสรุปรายการค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่ม (Surcharge) ที่ถูกเรียกเก็บ
จากสถานการณ์ในตะวันออกกลาง และการปิดช่องแคบฮอร์มุซ**

ค่าใช้จ่ายพิเศษจากการบริหารจัดการตู้สินค้า มักพบในตลาดตะวันออกกลางหรือบริเวณใกล้เคียง

รายการที่เรียกเก็บ	20'DC	40'DC	Reefer
War Risk Surcharge	1,500 - 2,000	3,000-5,000	3,500 - 4,000
Emergency Conflict Surcharge	2,000-3,000	3,000-4,000	4,000
Emergency Freight Rate	1,800-2,500	3,000-4,000	3,800
Rate Restoration	1,500-2,500	3,000-4,000	n/a
Imbalance Surcharge	300-500 / Container		
Mandatory Deviation Charge	800-2,500 / Container		

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ (USD)

ค่าใช้จ่ายพิเศษจากต้นทุนพลังงาน อาจพบได้ทุกเส้นทาง

รายการที่เรียกเก็บ	20'DC	40'DC	Reefer
Thailand Emergency Bunker Surcharge (THEBS)	75-200	150-300	100 - 400
Emergency Bunker Surcharge	200 - 400	400 - 1,000	300 - 1,000
Emergency Fuel Surcharge (EFS)	80 - 300	160 - 500	100 - 400

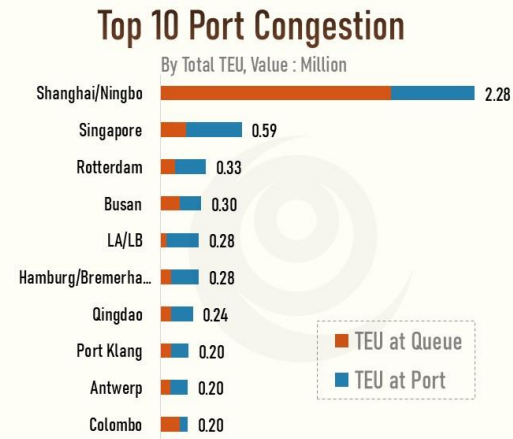
หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ (USD)

เนื่องจากในปัจจุบัน ตลาดตะวันออกกลางกำลังเผชิญหน้ากับความท้าทายรอบด้าน จากสถานการณ์ทางการเมืองในภูมิภาคที่ยังคงมีความไม่แน่นอนสูง ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อระบบการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีที่ช่องแคบฮอร์มุซยังคงถูกปิดตายอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับอัตราค่าระวางเรือในเส้นทางทะเลแดงที่ยังคงทรงตัวอยู่ในระดับสูง ส่งผลให้ผู้ส่งออกต้องประสบความยากลำบากอย่างยิ่งในการจัดหาตู้สินค้าและเรือขนส่งในการกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งยืดเยื้อมาราว 5 เดือน

โดยท่านสมาชิกสามารถติดต่อสรท. เพื่อประสานงานกับผู้ให้บริการและร่วมหาแนวทางแก้ไขปัญหาด้านโลจิสติกส์ได้ที่ 02-679-7555 ต่อ 200 (คุณจันทน์) และ 302 (คุณกิตติศักดิ์) หรืออีเมล jantane@tnsc.com และ kittisak.j@tnsc.com

หมายเหตุ :

- 1) อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- 2) อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด

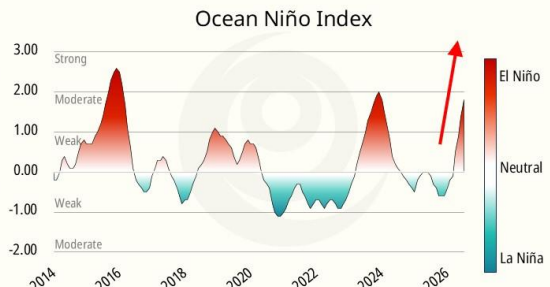
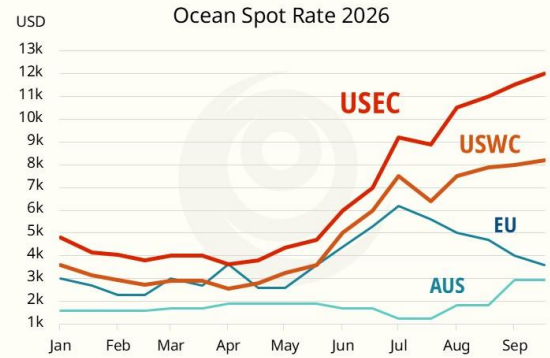
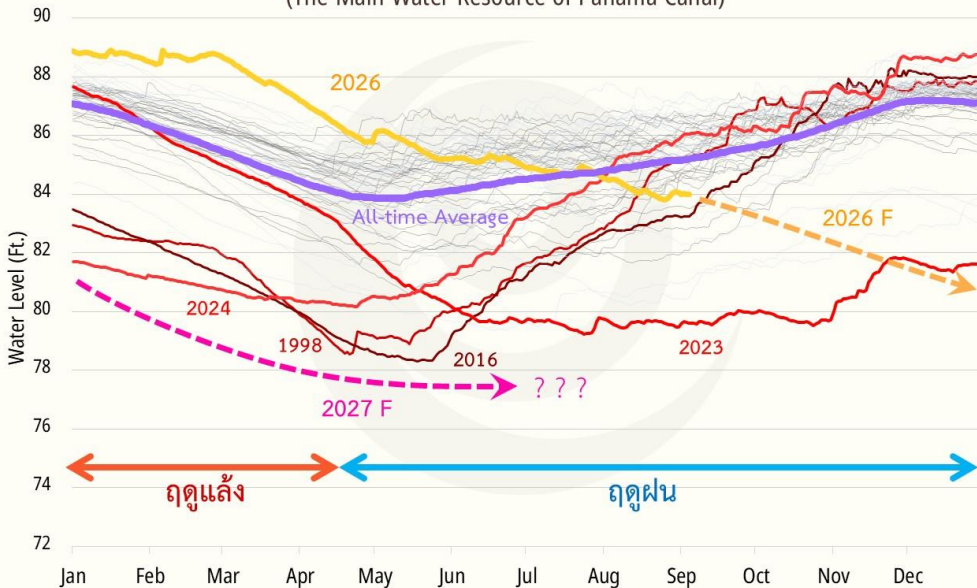


Export Zip

A quick export track & update for your coffee time

Gatun Lake Water Level History (1965 - 2026)

(The Main Water Resource of Panama Canal)



Supply Chain | IMF - Strait of Hormuz - Number of Ships & Ship Tonnage

MacroMicro.me | TNSC



IMF - Bab el-Mandeb Strait - Daily Transit Calls & Transit Trade Volume

MacroMicro.me | TNSC



สถานการณ์การเดินเรือสินค้าในภูมิภาคตะวันออกกลางยังคงเป็นปัญหาใหญ่ และมีอิทธิพลต่อตลาดอย่างมีนัยสำคัญ แม้ยังมีเรือสินค้าผ่านทางอ้อมเล็กน้อยในช่วงที่ผ่านมามากในช่องแคบ Hormuz และในช่องแคบ Bab-el-Mandeb แต่ยังมีตัวแปรทางโลกที่สถานการณ์ปิดกั้นอยู่พอสมควร

ระดับน้ำใน Gatun Lake ซึ่งเป็นหัวใจของทรัพยากรน้ำในการปฏิบัติการของคลองปานามา ได้ลดระดับลงต่อเนื่อง เกินกว่าค่าเฉลี่ย (All-time Average) แม้จะอยู่ในช่วงหน้าฝนก็ตาม เสี่ยงเกิดเป็นวิกฤติคองขวดในเส้นทางสำคัญที่เชื่อมโยงระหว่างเอเชียและตลาดสหรัฐอเมริกา โดยเฉพาะในฝั่งตะวันออก และที่สำคัญคือในขณะนี้ยังไม่ชัดเจนที่สถานการณ์เลวร้ายที่สุด โดยในปัจจุบันเป็นเพียงแค่ "หน้าฝนที่น้ำน้อยกว่าปกติ" เท่านั้น ก่อนที่ฤดูการน้ำแล้งที่จะเป็นภัยในอีกระดับจะมาถึงในช่วงต้นปีหน้า และมีการพยากรณ์ว่าสถานการณ์น้ำอาจรุนแรงกว่าเมื่อปี 2023/24 ซึ่งเป็นหนึ่งในปีที่สถานการณ์รุนแรงที่สุดเป็นประวัติการณ์จากอิทธิพลของ Super El Niño ที่กำลังได้ระดับความรุนแรงขึ้นอย่างต่อเนื่อง



ปรับลดระดับการกั้นน้ำลึก (Draft) ของเรือจากปกติ 50 ฟุต เหลือ 48 ฟุต สำหรับ Neopanamax Locks ซึ่งเป็นช่องเดินเรือที่ใหญ่ที่สุด

คิดเป็นปริมาณตู้สินค้าที่เรือสินค้าหนึ่งลำสามารถบรรทุกได้ลดลงไปราว 600 TEU ต่อลำ หรือลดลงไปราว 3.4 % ของเรือขนาด Neopanamax

ปรับลดโควตาการสัญจรผ่านคลองลงเหลือ 32 เที่ยวต่อวัน จากเดือนก่อนหน้าที่ 34 เที่ยว โดยในสถานการณ์ปกติสามารถรองรับได้ 36 เที่ยวต่อวัน



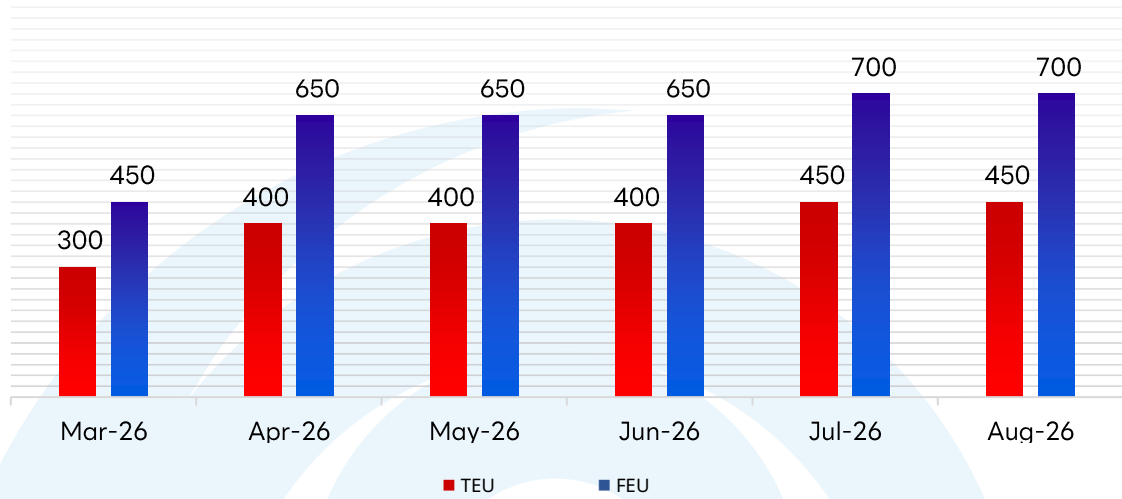
ระยะเวลาการรอคิวของเรือสินค้าในการเข้า Locks จากปกติไม่เกิน 1-2 วัน เพิ่มขึ้นเป็นอย่างน้อย 4-6 วัน และอาจสูงถึง 8 วัน

เริ่มมีการเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษ (Surcharge) ต่อ TEU จากเจ้าของสินค้า เริ่มต้นที่ 100 USD และอาจเพิ่มขึ้นอีกตามสถานการณ์

เรือสินค้าบางส่วนหันไปเล่นอ้อมโลกอีกฝั่งทางทิศตะวันตก เพื่อไปยังปลายทางเดิม เพื่อบรรเทาการเดินทางขึ้นอีก 10 ถึง 12 วัน

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น 6 เดือนล่าสุด

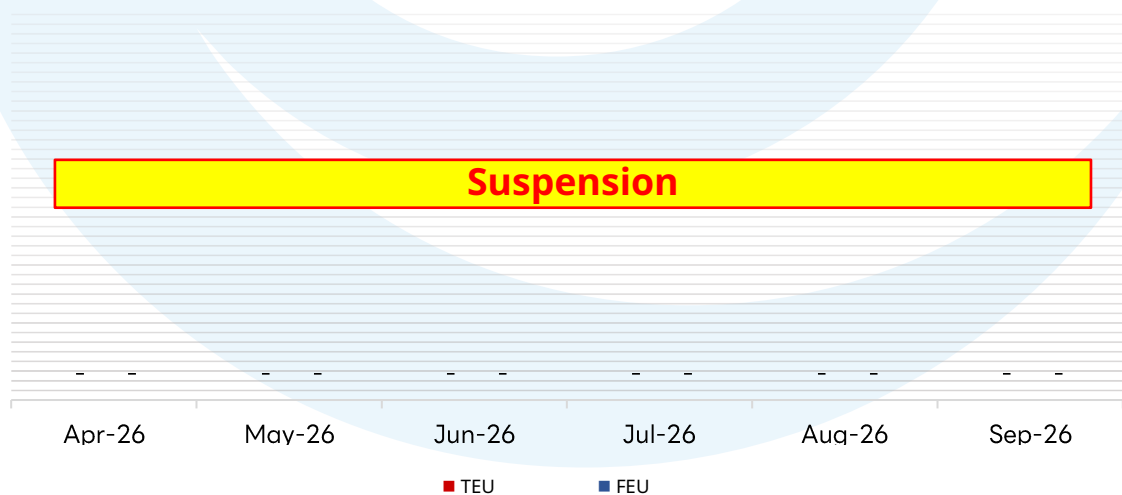
Japan



	APR-26	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26	SEP-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	23	46	46	57	69	69
Low Sulphur Surcharge / FEU	46	92	92	115	138	138

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 6 เดือนล่าสุด

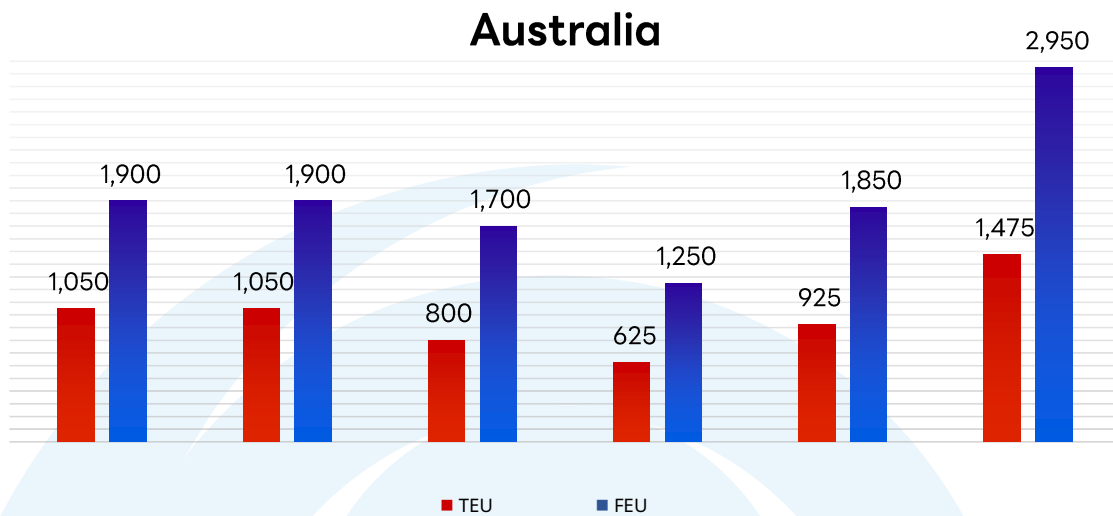
Jebel-Ali



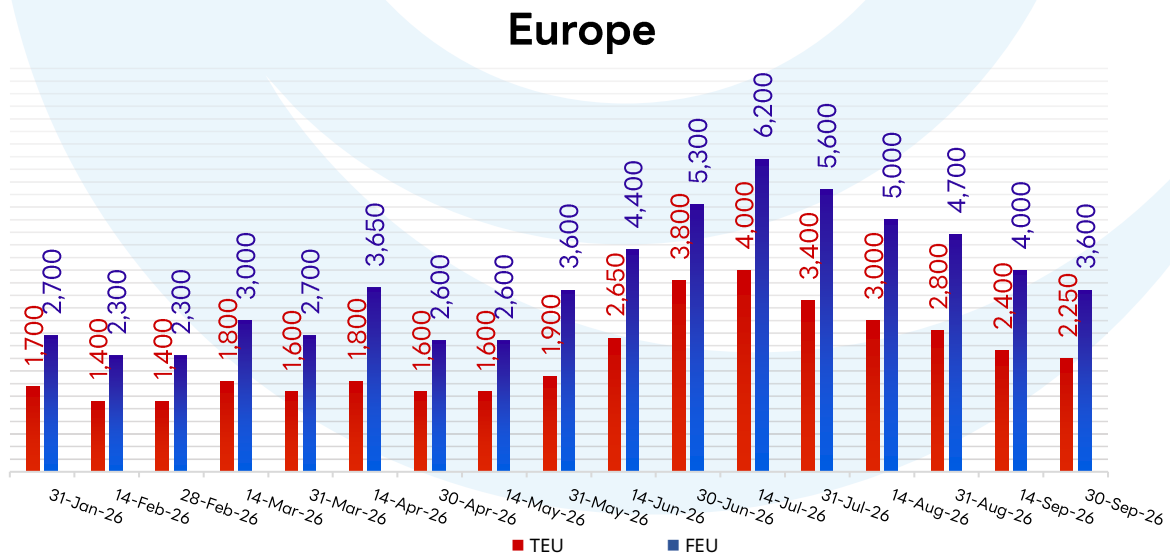
	APR-26	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26	SEP-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	-	-	-	-	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	-	-	-	-	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 8 เดือนล่าสุด

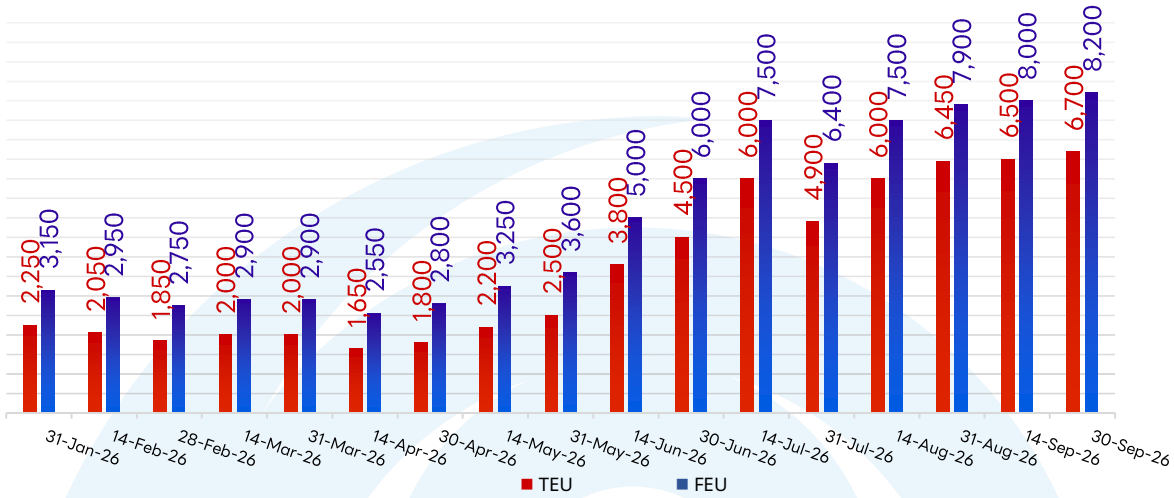


	APR-26	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26	SEP-26
EU Innovation Surcharge / TEU	75 €	75 €	75 €	75 €	75 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	150 €	150 €	150 €	150 €	150 €	150 €

Subject to ENS USD 30/BL, 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD

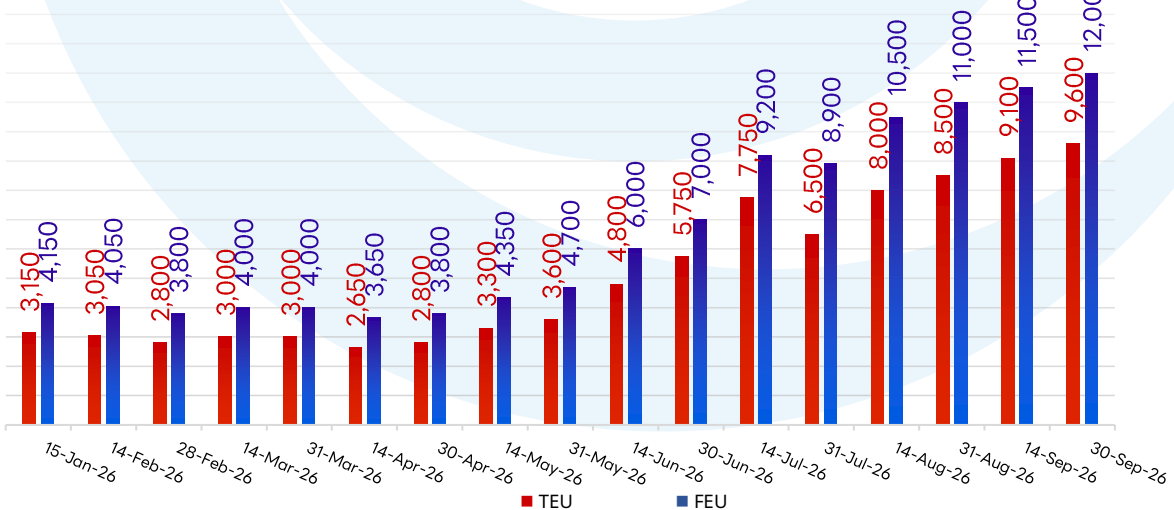
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด

US - West Coast



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast 8 เดือนล่าสุด

US - East Coast



New Panama Transit Tariff Surcharge (Up to routes) USD 40-120/TEU

World Volume and Congestion Ports Table

ตารางแสดงปริมาณเรือ สินค้า และความแออัดรายสัปดาห์

โดยที่

NSQ = No. of Ship at Queue หรือ ปริมาณเรือที่รอคิวเทียบท่า

NSP = No. of Ship at Port หรือ ปริมาณเรือที่อยู่ภายในท่าเรือ

TEU.Q = TEU of Ship at Queue หรือ ปริมาณสินค้าของเรือที่รอคิวเทียบท่า

TEU.P = TEU of Ship at Port หรือ ปริมาณสินค้าของเรือที่อยู่ภายในท่าเรือ

Q2P Ratio = TEU.Q/TEU.P หรือ อัตราส่วนปริมาณสินค้าที่รอเทียบท่าและอยู่ภายในท่าเรือ โดยตัวเลขต่ำหมายถึงความแออัดต่ำ และตัวเลขสูงหมายถึงความแออัดสูง

As of **21 SEP 26,**

Port / Zone		NSQ	NSP	TEU.Q	TEU.P	Q2P Ratio
FE Asia	Shanghai/Ningbo	196	110	1224326	691124	1.77
	Qingdao	42	30	158569	193244	0.82
	Nagoya	12	9	26455	9764	2.71
	Busan	41	48	164810	241745	0.68
	Incheon	1	10	531	17382	0.03
	Hong Kong	28	21	87796	70676	1.24
	Kaohsiung	2	18	10327	65244	0.16
ME & ISC	Jeddah	3	4	15799	28951	0.55
	Jebel Ali	8	8	5147	17174	0.30
	Mundra	4	11	15275	66972	0.23
	Mumbai	16	0	48307	0	n/a
	Nhava Sheva	1	9	2155	45108	0.05
	Colombo	16	18	92752	99520	0.93
SAF	Port Elizabeth	4	2	17225	7171	2.40
	Durban	12	9	56985	45072	1.26
AU & NZ	Sydney	1	5	1715	26213	0.07
	Melbourne	4	9	22849	38886	0.59
	Brisbane	2	6	7000	25035	0.28
	Tauranga	3	4	9828	13266	0.74
EU	Hamburg	6	30	72733	239801	0.30
	Rotterdam	19	34	143949	202617	0.71
	Antwerp	10	24	69565	116279	0.60
	Valencia	12	13	39545	85317	0.46
	Barcelona	9	5	43830	30217	1.45
USWC	LA/LB	5	26	53909	248283	0.22
	Puget Sound *	3	5	21246	42472	0.50
	Oakland	0	6	0	54124	n/a
USEC	New York	4	4	24356	10390	2.34
	Norfolk	1	5	6900	28702	0.24
	Savannah	10	9	103462	80240	1.29
	Charleston	4	5	29798	33095	0.90
SEA	Bangkok	5	14	5986	13300	0.45
	Laem Chabang	7	22	22626	79442	0.28
	Singapore	41	63	331380	422976	0.78

<i>Port / Zone</i>	<i>NSQ</i>	<i>NSP</i>	<i>TEU.Q</i>	<i>TEU.P</i>	<i>Q2P Ratio</i>
Tanjung Pelepas	4	13	15606	102128	0.15
Port Klang	25	27	92711	120287	0.77
Jakarta	13	29	9652	44702	0.22
Manila	27	16	29010	14386	2.02
Haiphong	10	14	48151	40281	1.20
Ho Chi Minh	3	6	6285	11824	0.53

ข้อมูลอาจมีการผิดพลาด

(*) *Puget Sound* หมายถึง กลุ่มท่าเรือภายในอ่าว *Puget* ซึ่งมีทั้งท่าเรือของสหรัฐฯและแคนาดา ได้แก่ *Bellingham, Everett, Nanimo, Prince Rupert, Seattle, Tacoma* และ *Vancouver*

จับตาเศรษฐกิจสหรัฐฯ ผ่านคำสั่งซื้อและความเชื่อมั่นผู้บริโภค ท่ามกลางแรงกดดันด้านเงินเฟ้อ

ตลาดการเงินสหรัฐฯ ได้จับตาข้อมูลเศรษฐกิจสำคัญ 2 รายการ ได้แก่ คำสั่งซื้อสินค้าคงทนเดือนสิงหาคม และดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภคของมหาวิทยาลัยมิชิแกน ซึ่งเป็นข้อมูลที่จะช่วยสะท้อนถึงทิศทางการลงทุนของภาคธุรกิจและมุมมองของครัวเรือนต่อเศรษฐกิจ โดยเฉพาะในช่วงที่สหรัฐฯ กำลังเผชิญทั้งต้นทุนพลังงาน



สูงและภาวะการเงินที่ตึงตัว

คำสั่งซื้อสินค้าคงทนมีความสำคัญ เนื่องจากสินค้ากลุ่มนี้ เช่น เครื่องจักร อุปกรณ์ และสินค้าทุน มักเกี่ยวข้องกับการลงทุนของภาคธุรกิจ หากคำสั่งซื้อยังขยายตัวได้ จะสะท้อนว่าธุรกิจยังมีความต้องการลงทุนและมีความเชื่อมั่นต่อแนวโน้มเศรษฐกิจ แต่หากชะลอลงต่อเนื่อง อาจเป็นสัญญาณว่าต้นทุนทางการเงินและความไม่แน่นอนกำลังเริ่มกดดันการลงทุน โดยเดือนกรกฎาคม คำสั่งซื้อสินค้าคงทนเพิ่มขึ้น 1.1% และตลาดคาดว่าเดือนสิงหาคมจะลดลง 0.3%

ขณะเดียวกัน ความเชื่อมั่นผู้บริโภคจะช่วยสะท้อนอีกด้านของเศรษฐกิจ เพราะการบริโภคภาคครัวเรือนเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญของเศรษฐกิจสหรัฐฯ หากผู้บริโภคยังมีความเชื่อมั่นและมีกำลังซื้อ ก็จะช่วยประคองการเติบโตของภาคบริการและการค้าปลีก แต่หากความเชื่อมั่นลดลงจากค่าครองชีพและความกังวลด้านรายได้ การใช้จ่ายอาจจะลดลงและส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจในวงกว้าง

ข้อมูลดังกล่าวมีความสำคัญมากขึ้นในช่วงที่เงินเฟ้อสหรัฐฯ ยังเผชิญแรงกดดันจากต้นทุน โดยราคาสินค้า

นำเข้าในเดือนสิงหาคมเพิ่มขึ้น 0.7% จากเดือนก่อน และเพิ่มขึ้นถึง 7.0% เมื่อเทียบกับปีก่อน ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นรายปีสูงที่สุดนับตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2565 ส่วนหนึ่งมาจากราคาสินค้าทุนและสินค้าอุปโภคบริโภคที่สูงขึ้น ขณะที่ต้นทุนสินค้านำเข้าที่ไม่รวมอาหารและเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น 5.6% เมื่อเทียบกับปีก่อน นอกจากนี้ ภาคการผลิตสหรัฐฯ ยังขยายตัวแต่เริ่มชะลอลง โดยดัชนี PMI ภาคการผลิตเดือนสิงหาคมอยู่ที่ 54.6 ลดลงจาก 55.6 ในเดือนกรกฎาคม ขณะที่ต้นทุนวัตถุดิบยังอยู่ในระดับสูง สะท้อนว่าภาคธุรกิจยังมีคำสั่งซื้อ แต่ต้องดำเนินธุรกิจภายใต้ต้นทุนและความไม่แน่นอนที่เพิ่มขึ้น

จึงอาจกล่าวได้ว่า ตัวเลขคำสั่งซื้อสินค้าคงทนและความเชื่อมั่นผู้บริโภคไม่ได้เป็นเพียงข้อมูลเศรษฐกิจรายเดือน แต่เป็นตัวชี้ว่า เศรษฐกิจสหรัฐฯ สามารถรักษาการเติบโตได้มากเพียงใดภายใต้แรงกดดันด้านต้นทุน หากการลงทุนและการบริโภคยังแข็งแกร่ง เงินเฟ้ออาจมีแนวโน้มทรงตัวในระดับสูงและทำให้ Fed ต้องระมัดระวังต่อการผ่อนคลายนโยบายการเงิน แต่หากทั้งสองด้านชะลอตัวพร้อมกัน ก็จะช่วยเพิ่มความกังวลต่อการเติบโตของเศรษฐกิจสหรัฐฯ

สำหรับประเทศไทย ความเคลื่อนไหวของเศรษฐกิจสหรัฐฯ มีความสำคัญโดยตรงต่อภาคส่งออก เนื่องจากสหรัฐฯ เป็นตลาดหลักของสินค้าไทย หากการลงทุนและการบริโภคของสหรัฐฯ ยังขยายตัว จะช่วยสนับสนุนความต้องการสินค้านำเข้า โดยเฉพาะสินค้าอุตสาหกรรมและชิ้นส่วนที่เชื่อมโยงกับการลงทุน ขณะที่การชะลอตัวของผู้บริโภคและภาคธุรกิจอาจส่งผลกระทบต่อคำสั่งซื้อสินค้าจากไทยในระยะต่อไป

อีกประเด็นที่ต้องติดตามคือ ความเชื่อมโยงระหว่างเศรษฐกิจสหรัฐฯ เงินเฟ้อ และนโยบาย Fed หากเศรษฐกิจยังแข็งแกร่งในขณะที่ต้นทุนสินค้านำเข้าและพลังงานเพิ่มขึ้น Fed อาจต้องให้ความสำคัญกับการควบคุมเงินเฟ้อมากขึ้น แต่หากข้อมูลเริ่มสะท้อนการชะลอตัวของอุปสงค์ ก็จะช่วยเพิ่มพื้นที่ให้ Fed สามารถผ่อนคลายนโยบายได้ในอนาคต

Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

เส้นทางเดินเรือขั้วโลกเหนือ ความเป็นไปได้หรือฝันที่ไกลเกินจริง ?

กระทรวงมหาสมุทรและการประมงของเกาหลีใต้ (Ministry of Oceans and Fisheries - MOF) กำลังประสบปัญหาในการดึงดูดผู้ต่อเรือภายในประเทศให้ต่อเรือบรรทุกสินค้าสมรรถนะสูงที่สามารถเดินเรือผ่านน้ำแข็งได้ (Ice-Class Container Ships) แม้จะมีการเสนอเงินอุดหนุนจากรัฐสูงถึง 8 ล้าน USD ก็ตาม

โดยอุตสาหกรรมการต่อเรือ ถือเป็นอุตสาหกรรมต้นน้ำและเป็นรากฐานสำคัญของตลาดการขนส่งสินค้าทางทะเลที่เกาหลีใต้เองก็มีความพร้อมในอุตสาหกรรมทั้งในด้านทรัพยากร แรงงาน และเทคโนโลยี แม้สัดส่วนถือครองตลาดจะถูกจีนแซงไปไกลในช่วง 30 ปีหลัง จึงเป็นหนึ่งในเหตุที่รัฐบาลเกาหลีใต้ศึกษาความเป็นไปได้ของเส้นทาง NSR อย่างจริงจัง

นอกจากนี้ อีกเป้าหมายของรัฐบาลเกาหลีใต้คือการเปิดให้บริการสำหรับสินค้าภายในประเทศอย่างเต็มรูปแบบภายในปี 2030 ตามรอบจีนที่นำหน้าไปไกลระดับหนึ่ง โดยมีการทดลองเส้นทางเดินเรือนี้ไปหลายเที่ยวในช่วงหนึ่งถึงสองปีที่ผ่านมา

ตอกย้ำให้เห็นถึงความนิยมของเส้นทาง NSR ที่เป็นที่พูดถึงมากขึ้นเรื่อยๆ ในช่วงหลายปีมานี้ นับตั้งแต่เกิดการโจมตีเรือสินค้าในทะเลแดงเมื่อปลายปี 2023 ที่นอกเหนือจะเป็นเส้นทางหลักเสี่ยงความเสี่ยงจากภัยสงครามและความแออัดในหลายท่าเรือระหว่างทาง ยังช่วยย่นระยะทางการเดินเรือสินค้าได้ลงไปถึง 10-15 วัน

ดังนั้นเมื่อเดือนสิงหาคมที่ผ่านมา Panstar Line สัญชาติเกาหลีใต้ จึงได้เริ่มทดลองเดินเรือจาก Pusan ไปยัง Rotterdam ด้วยเรือขนาด 2,758 TEU

อย่างไรก็ตาม ด้วยปัจจัยลบหลายด้าน ตั้งแต่ความยากลำบากในการเดินเรือ ปริมาณสินค้าที่น้อยเกินไป และต้นทุนการต่อเรือ Ice-Class ที่สูงกว่าเรือคอนเทนเนอร์ธรรมดา ทำให้ภาคเอกชนไม่มั่นใจในความเป็นไปได้มากนัก

ทางด้าน MOF เองก็ได้เปิดโอกาสให้เอกชนร่วมลงทุนตั้งแต่เดือนมีนาคมถึงเดือนมิถุนายน แต่กลับไร้วีแววเอกชนสนใจเข้าร่วมแม้จะมีงบประมาณสนับสนุนรวมแล้วประมาณ 8 ล้าน USD ก็ตาม จนต้องขยายระยะเวลาไปถึงช่วงสิ้นเดือนกันยายน แต่ก็ยังไม่พบรายงานเอกชนสนใจร่วมลงทุนอยู่ดี

โดยเฉพาะเมื่อมีรายงานว่า เทียวเรือทดลองของเกาหลีใต้ในเดือนสิงหาคมนั้นมีสินค้าแค่เพียง 737 TEU จากระวางเต็มที่ 2,758 TEU หรือแค่ 26.7% ไม่ถึง



นโยบายดังกล่าวมีเพื่อสนับสนุนผู้ต่อเรือภายในประเทศ ตลอดจนกลุ่มสายการเดินเรือ โดยหวังว่าจะเปิดให้บริการเส้นทางเดินเรือประจำผ่านเส้นทางเดินเรือขั้วโลกเหนือ หรือเรียกอย่างเป็นทางการว่า Northern Sea Route - NSR อันเป็นการเชื่อมโยงระหว่างเอเชียตะวันออกกับยุโรปเหนือ ซึ่งมีแรงผลักดันสำคัญมาจากเส้นทางเก่าแก่อย่างเส้นทางทะเลแดงที่มีปัญหาขาดลอดในช่วงสามปีที่ผ่านมา

เป้าหมายที่กำหนดไว้ครั้งหนึ่งของระวางเรือ แม้ว่าจะทำการเจรจาขายระวางอย่างกว้างขวางกับบรรดาผู้ส่งออกและบริษัท 3PL แล้วก็ตาม

ในขณะเดียวกัน แม้ยังคงไม่มีการกลับมาเดินเรือในเส้นทางทะเลแดงดั้งเดิม 100% และสถานการณ์ระหว่างซาอุดีอาระเบียและกลุ่มติดอาวุธฮูตีก็ยังคงตึงเครียด แต่ในช่วงไตรมาสที่ผ่านมาการเดินทางเรือสินค้าในเส้นทางเก่าแก่นี้ก็กลับดูมีความหวังที่สุดในรอบหลายปี

ยิ่งไปกว่านั้นการเคลื่อนไหวของสายเรือยักษ์ใหญ่ระดับโลกของโลกยังให้ความหวังว่าจะมีการกลับมาฟื้นฟู

เส้นทางทะเลแดงให้กลับมาเป็นปกติภายในสิ้นปีนี้หรือต้นปีหน้าหากไม่เกิดเหตุการณ์เหนือคาดใดๆอีก

MOF อาจต้องทบทวนถึงความเป็นไปได้ของเส้นทาง NSR ใหม่อีกครั้ง การที่มีดีเพียงแค่การย่นระยะเวลา Transit Time จะตอบโจทยตลาดได้จริงหรือไม่เมื่อโลกแห่งความเป็นจริงไม่ได้ขึ้นอยู่กับระยะทางและภาพในแผนที่

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo



ตู้ครึ่งโลกอยู่ที่จีน !

ฤดู Peak เกินคาดจาก Golden Week

ระวางถูกตัด – ค่าเฟรตพุ่งสูง

ตู้ครึ่งโลกอยู่ที่จีน ! ฤดู Peak Season ยาวเกินคาดจาก Golden Week
ระวางถูกตัด – ค่าเฟรตพุ่งสูง

ในขณะที่ค่าระวางทั่วโลกกำลังเข้าสู่ช่วงนอกฤดูกลาง (off-season) ตามลักษณะปกติของไตรมาสสุดท้ายของปี แต่อัตราค่าระวางในเส้นทาง Transpacific ยังคงอยู่ในระดับสูงต่อเนื่อง ส่วนทางกับก่อนหน้าที่มีการคาดการณ์ว่า Early Peak Season ที่มาไวกว่าปกติจะจบลงไวเช่นกัน แต่กลับมีปัจจัยจาก Golden Week หรือวันหยุดยาววันชาติจีน ซึ่งเข้ามาหนุนอุปสงค์ในตลาดให้กลับกลายเป็น Peak Season ที่ยาวนานเกินคาด

อ่านเพิ่มเติม “ตู้ครึ่งโลกอยู่ที่จีน ! ฤดู Peak Season ยาวเกินคาดจาก Golden Week ระวางถูกตัด – ค่าเฟรตพุ่งสูง”
[คลิกที่นี่](#)

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	UNIT	Previous Index 11 September 2026	Current Index 18 September 2026
Comprehensive Index		3662.18	3687.83
Europe (Base port)	TEU	2545	2425
Europe (Base port)	FEU	3938	3683
Mediterranean (Base port)	TEU	3299	3125
Mediterranean (Base port)	FEU	4304	4074
USWC (Base port)	FEU	7339	7560
USEC (Base port)	FEU	10479	10579
South America (Santos)	TEU	8555	7703
South America (Santos)	FEU	8927	7942
Central/South America WC (Manzanillo)	TEU	6194	5467
Central/South America WC (Manzanillo)	FEU	6789	6004
East/West Africa (Lagos)	TEU	3949	3873
South Africa (Durban)	TEU	2917	3086
East Africa (Mombasa)	TEU	3403	3400
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	TEU	6311	6246
India and Pakistan 20ft (Nhava Sheva)	TEU	3660	3672
Australia/New Zealand (Melbourne)	TEU	2755	2944
Southeast Asia (Singapore)	TEU	1010	1104
West Japan (Base port)	TEU	328	321
East Japan (Base port)	TEU	336	333
Korea (Pusan)	TEU	366	397

USD/TEU, FEU; TEU = Twenty-feet Equivalent Unit, FEU – Forty-feet Equivalent Unit

Source: <http://en.sse.net.cn/indices/scfinew.js>



www.tnscacademy.com

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์



ตารางอบรมประจำปี 2026



1Day Training

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/schedule/



In-House Training (ฝึกอบรมภายในองค์กร)

ฝึกอบรมแบบ Insight ที่องค์กรคุณสามารถออกแบบได้

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/in-house/

ข้อมูลเพิ่มเติม/ขอใบเสนอราคา



MHE (Material Handling Equipment Program)

หลักสูตรต้นแบบจากญี่ปุ่นช่วยพัฒนาทักษะบุคลากร
ให้สามารถวางแผนและออกแบบแปลนของการจัดการคลังสินค้า

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/mhe/

ข้อมูลเพิ่มเติม/ลงทะเบียน



ดาวน์โหลดตารางอบรม 2026



ดาวน์โหลดตารางอบรม 2026

📄 1 file(s) 📄 330.36 KB

Download

