

คำระวางเรือ

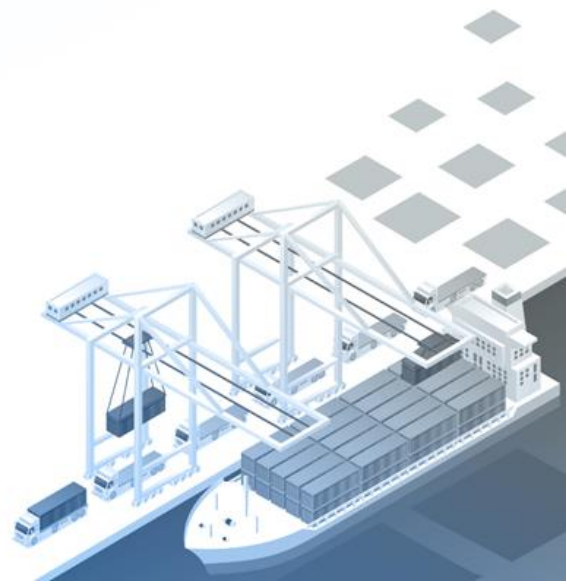
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

39

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



TNSC Weekly Briefing (2 October 2026)

Thai Bath Rate



USD
33.60



EUR
38.07



GBP
44.58



AUD
23.35



CNY
5.01



JPY
0.21

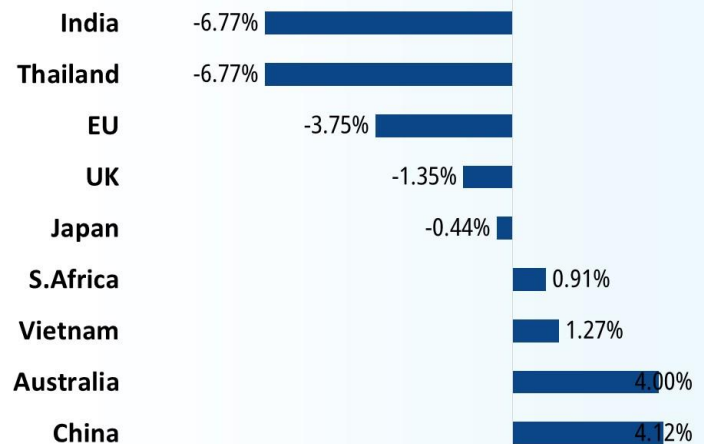


INR
0.35



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
26-Sep-25	Aug 26	Jul 26 - Aug 26	18-Sep-26	24-Sep-26
1114.52	3387.63	3191.12	3687.83	3686.62

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	99-105	111-120	89-100

Oil Price (Jan 2019 - Oct 2026)



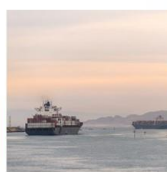
Gold : 4254-4383 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Oct 2026)



ตลาดหุ้นสหรัฐฯ ชะลอตัว นักลงทุนจับตาเงินเฟ้อและทิศทางดอกเบี้ย Fed

อ่านต่อหน้า 13



มาอีกเจ้า ! Premier Alliance เตรียมนำเรือกลับสู่เส้นทางคลองสุเอซ - ทะเลแดง

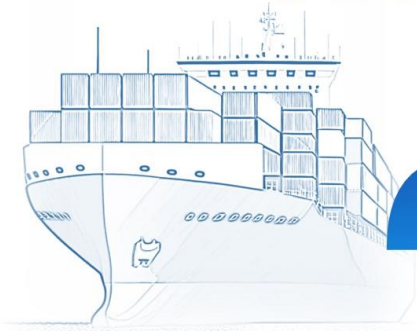
อ่านต่อหน้า 15



ครึ่งโลกอยู่ที่จีน ! ฤดู Peak Season ยาวเกินคาดจาก Golden Week

อ่านต่อหน้า 16

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 และมงรางวัลให้โดยศกษาคลังโครงการแล้ว
- (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	80	161	Effective till 31-Oct-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	47	94	
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	1,200	1,300	ISOCC	115	230	
Thailand – Durban / Cape Town	2,850	4,300	ISOCC	176	352	
			Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	1,825-1,925	3,650-3,850	All – In			
Thailand - Sydney						
Thailand - Tauranga	1,825	3,650				
Thailand – Europe (Main Port)	2,000	3,400	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	75 €	150 €	
			20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	6,800	8,300	All - In			
Thailand - US East Coast	9,400	11,700	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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนตุลาคม 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 1,825-1,925 USD/TEU และ 3,650-3,850 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 2,000 USD/TEU และ 3,400 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยอยู่ที่ 6,800 USD/TEU และ 8,300 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเล็กน้อย โดยอยู่ที่ 9,400 USD/TEU และ 11,700 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 31-Oct-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



ปัญหาความแออัดคลังสินค้าทางอากาศ

สนามบินสุวรรณภูมิ



สาเหตุและคอขวดของปัญหา (Root Causes & Bottlenecks)

- ขาดแคลน K9 / Screening Capacity**
คลัง TG ขาดแคลนสุนัขตรวจค้น X-Ray ไม่ชัดเจนต้องตรวจเพิ่ม
- ผู้ประกอบการ KC/RA จำกัด**
ได้รับใบรับรอง KC3 เพียง 6 บริษัท สินค้าส่วนใหญ่ต้องตรวจ ณ สนามบิน
- ภัยพิบัติธรรมชาติซ้ำเติม**
ฝนตกหนัก/น้ำท่วม กทม. 25-28 ก.ย. กระตุ้นการเดินทางและขนส่ง

- 20 กย**
CAAT ประกาศตรวจ X-Ray 100% เริ่มเกิดสินค้าสะสม
- 23 กย**
สธ. เสนอใช้สิทธิ AEO / KC 3 ผ่อนปรน 2 เดือน
- 28-29 กย**
มีการประกาศ Embargo ระงับสินค้าส่งผลกระทบเป็นวงกว้าง
- 30 กย**
สธ. ยื่นหนังสือถึงรองนายกฯ มีคำสั่งยกเลิก Embargo

มาตรการเร่งด่วน



4k SQM

สรรพื้นที่คลังสินค้า TG เสริมเพื่อ Breakdown ขนาด 4,000 ตารางเมตร



Free

พิจารณางดเว้นค่า Storage Charge พร้อมเร่งพิธีการและใช้กำลังพลทหารช่วยเหลือ



2 Months

สธ. เสนอใช้สิทธิ AEO / KC3 ผ่อนปรนเป็นระยะเวลา 2 เดือน

141.86
AUG 2026 Container Throughput Index

49.87 %
AUG 2026 Global Schedule Reliability

116.81 %
JUL 2026 World Trade Volume Index

Export Zip

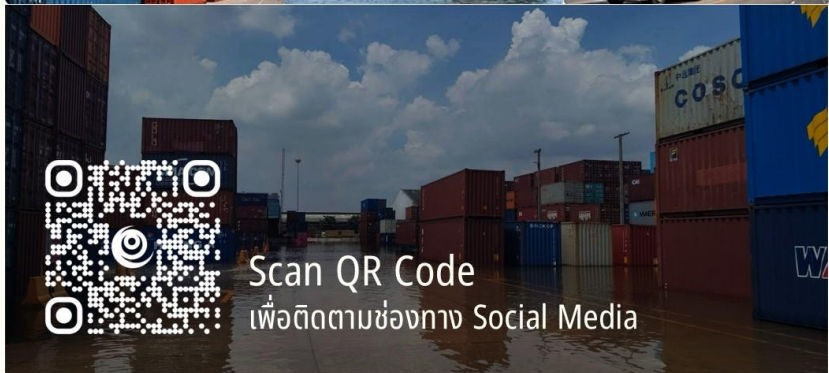
A quick export track & update for your coffee time

สถานการณ์น้ำท่วม ICD ลาดกระบัง

เกิดน้ำท่วมทางรถไฟช่วง ICD ลาดกระบัง - หัวตะเข้ ระดับน้ำสูงกว่าสันราง ทำให้หัวรถจักรไม่สามารถผ่านได้ จึงจำเป็นต้องระงับการเดินรถทุกขบวนตั้งแต่วันที่ 29 กันยายน 2569 เป็นต้นไป จนกว่าระดับน้ำจะลดลงสู่ระดับที่ปลอดภัย (ไม่เกิน 5 เซนติเมตรจากสันราง) ส่งผลให้การเคลื่อนย้ายตู้สินค้าล่าช้ากว่าปกติ

Recommend แนวทางหลีกเลี่ยงปัญหาเบื้องต้น

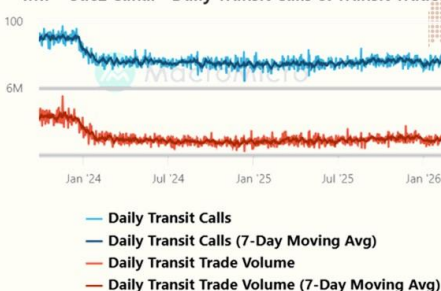
- ปรับเปลี่ยนแผนปฏิบัติการ**
วางแผนการคืนตู้หนัก/ตู้เปล่า และการรับตู้เปล่าใหม่
- ทางเลือกทางน้ำ**
เสี่ยงไปใช้การขนส่งโดยเรือชายฝั่ง (Barge) ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง
- ทางเลือกทางบก**
ใช้รถหauledตู้สินค้า (Truck) ขนส่งไปยังท่าเรือแหลมฉบังโดยตรง



Scan QR Code เพื่อติดตามช่องทาง Social Media

สถานการณ์การเดินเรือสินค้าในภูมิภาคตะวันออกกลางยังคงเป็นวิกฤติยืดเยื้อ โดยเฉพาะปัญหาความแออัดในหลายท่าเรือ ทว่าในแง่ “ทางผ่าน” มีเรือสินค้าในเส้นทางเชื่อมโยงเอเชียและยุโรปผ่านช่องแคบ Bab-el-Mandeb - ทะเลแดง - คลองสุเอซ ยังมีปริมาณห่างไกลกว่าสถานการณ์ปกติ แต่เริ่มมีสัญญาณการฟื้นตัวที่ชัดเจนขึ้นเรื่อยๆ โดยล่าสุดมีเส้นทางเดินเรือ Direct จากไทยสู่ยุโรปโดยใช้เส้นทางผ่านคลองสุเอซเป็นครั้งแรกในรอบ 3 ปี โดยกำหนดออกจากท่าเรือแหลมฉบังเที่ยวแรกในวันที่ 19 ตุลาคมนี้ ก่อนจะเปิดให้บริการรายสัปดาห์เต็มรูปแบบตามปกติ

IMF - Suez Canal - Daily Transit Calls & Transit Trade Volume



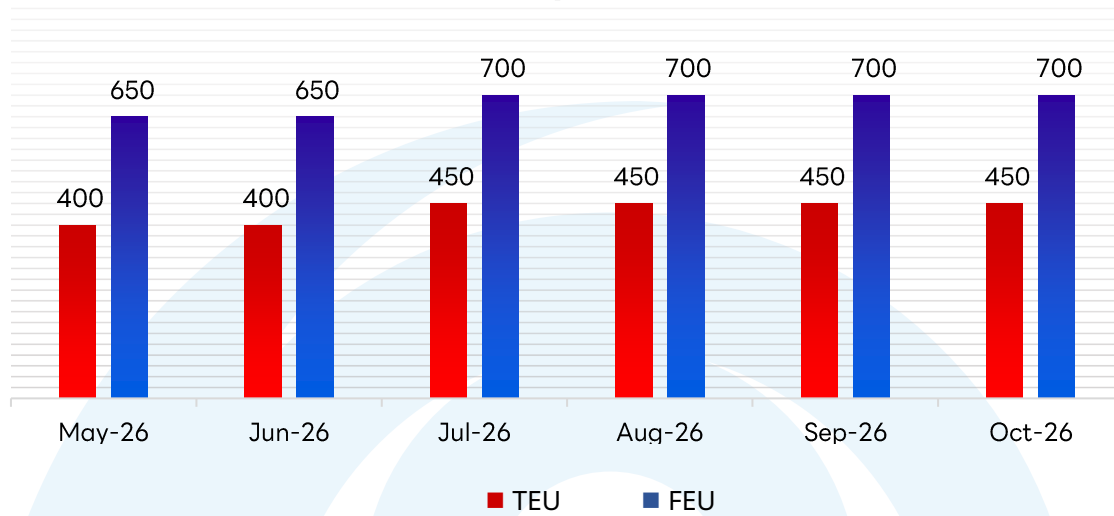
เรือ Direct จากไทยสู่ยุโรปผ่านคลองสุเอซครั้งแรกในรอบ 3 ปี

ISC/ME Port Congestion



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

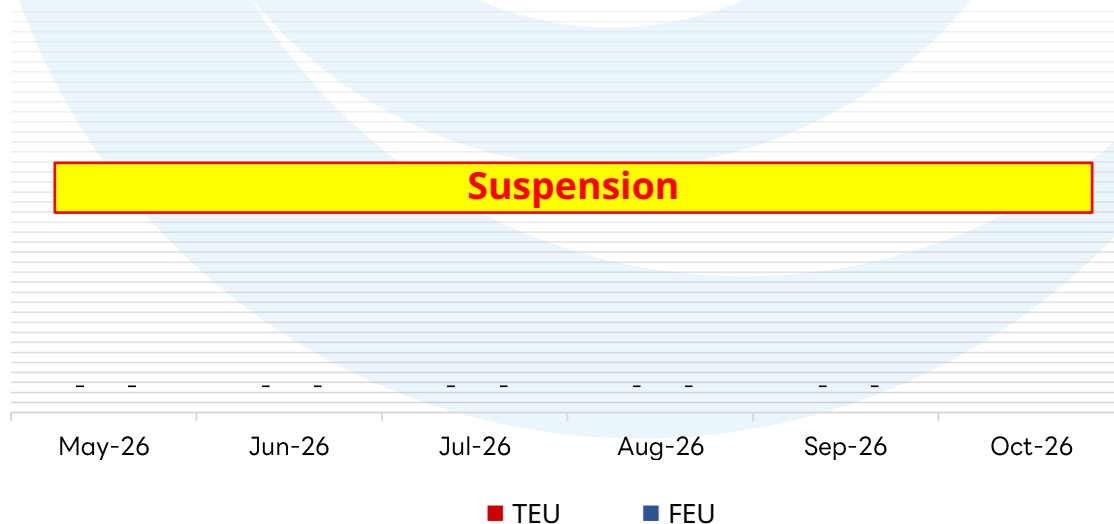
Japan



	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26	SEP-26	OCT-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	46	46	57	69	69	80
Low Sulphur Surcharge / FEU	92	92	115	138	138	161

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

Jebel-Ali

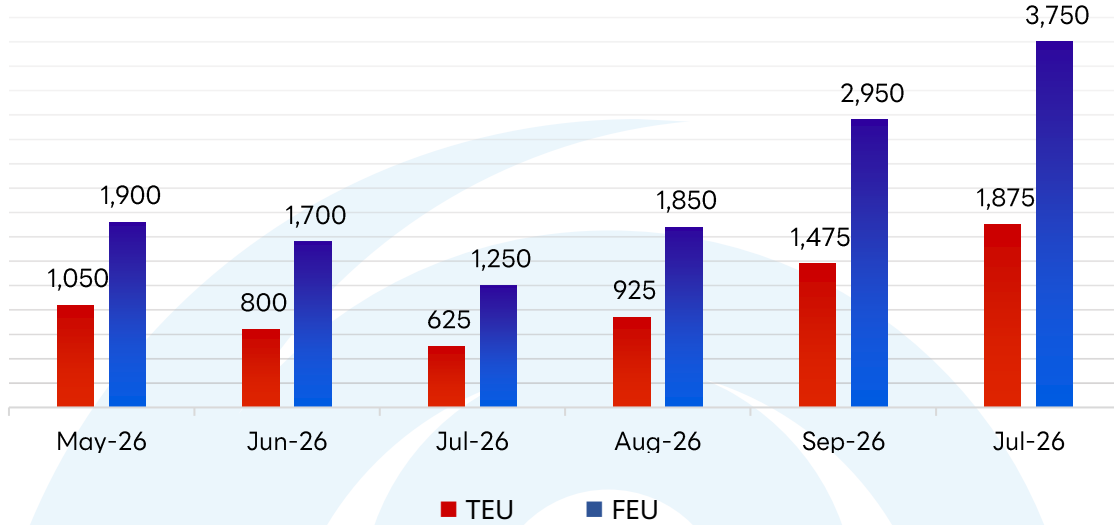


	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26	SEP-26	OCT-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	-	-	-	-	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	-	-	-	-	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

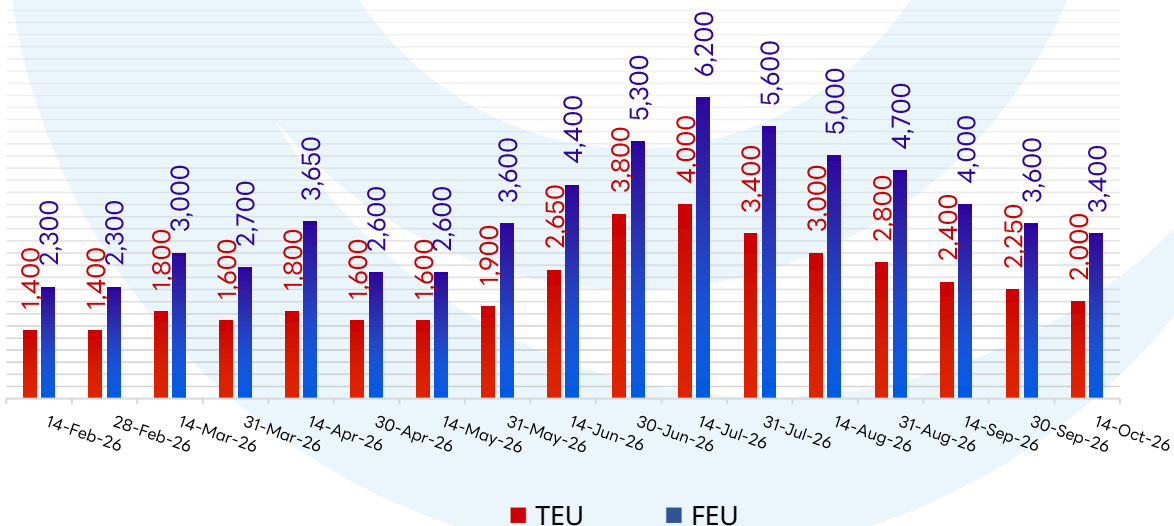
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด

Australia



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

Europe

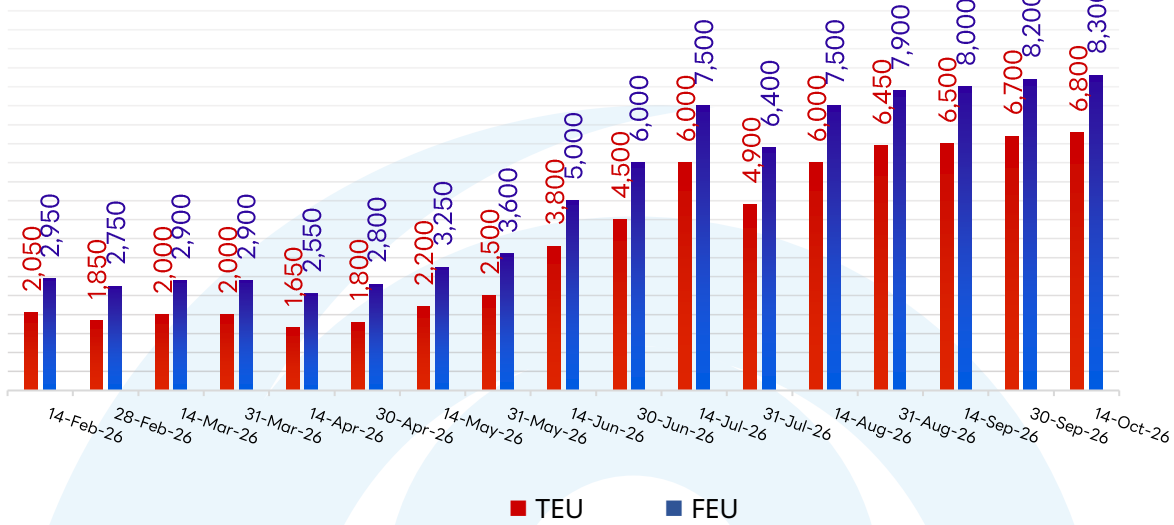


	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26	SEP-26	OCT-26
EU Innovation Surcharge / TEU	75 €	75 €	75 €	75 €	75 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	150 €	150 €	150 €	150 €	150 €	150 €

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

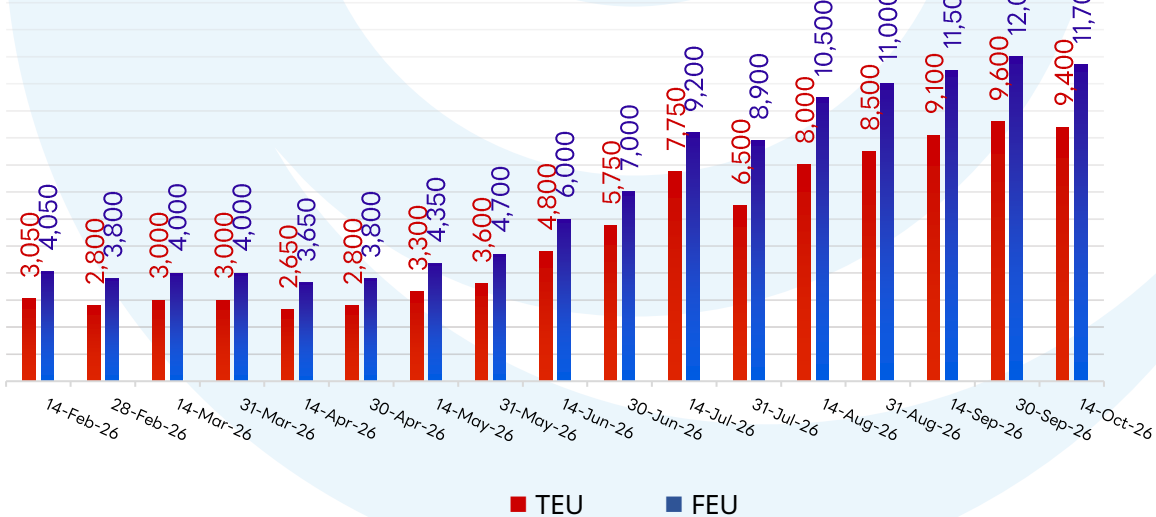
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด

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 **29 SEP 26,**

Port / Zone		NSQ	NSP	TEU.Q	TEU.P	Q2P Ratio
FE Asia	Shanghai/Ningbo	175	86	1194356	544182	2.19
	Qingdao	41	22	194290	164792	1.18
	Nagoya	8	5	9690	13301	0.73
	Busan	57	49	258128	210399	1.23
	Incheon	3	8	1452	23439	0.06
	Hong Kong	22	19	94988	101846	0.93
	Kaohsiung	6	16	21379	95544	0.22
ME & ISC	Jeddah	3	2	24530	32644	0.75
	Jebel Ali	7	7	4060	16631	0.24
	Mundra	4	12	30547	90796	0.34
	Mumbai	16	0	68523	0	n/a
	Nhava Sheva	1	10	4444	71078	0.06
	Colombo	11	14	57323	78565	0.73
SAF	Port Elizabeth	3	2	10042	4536	2.21
	Durban	14	8	58752	31984	1.84
AU & NZ	Sydney	0	1	0	905	n/a
	Melbourne	4	7	22958	34753	0.66
	Brisbane	1	5	2556	24241	0.11
	Tauranga	2	2	5409	9438	0.57
EU	Hamburg	8	28	93718	191972	0.49
	Rotterdam	16	35	111399	166021	0.67
	Antwerp	12	21	64216	123292	0.52
	Valencia	17	12	81082	62413	1.30
	Barcelona	4	6	10055	40773	0.25
USWC	LA/LB	5	24	31776	244822	0.13
	Puget Sound *	5	7	24159	56812	0.43
	Oakland	1	6	7800	67564	0.12
USEC	New York	4	2	28004	27140	1.03
	Norfolk	1	4	2411	39633	0.06
	Savannah	6	7	53822	67073	0.80
	Charleston	3	5	29337	42422	0.69
SEA	Bangkok	3	9	4041	8083	0.50
	Laem Chabang	5	20	20979	63069	0.33
	Singapore	39	56	276579	366701	0.75

<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	14	10853	83226	0.13
Port Klang	25	27	85624	96341	0.89
Jakarta	10	29	8653	40792	0.21
Manila	31	15	27166	15513	1.75
Haiphong	2	7	2620	20352	0.13
Ho Chi Minh	5	7	9045	31710	0.29

ข้อมูลอาจมีการผิดพลาด

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

ตลาดหุ้นสหรัฐฯ ชะลอตัว นักลงทุนจับตาเงินเฟ้อและทิศทางดอกเบี้ย Fed

ตลาดหุ้นสหรัฐฯ เริ่มเผชิญแรงกดดันในช่วงปลายเดือนกันยายน หลังนักลงทุนเพิ่มความระมัดระวังก่อนการเปิดเผยข้อมูลเศรษฐกิจสำคัญ โดยเฉพาะตัวเลขเงินเฟ้อและตลาดแรงงาน ซึ่งจะมีบทบาทสำคัญต่อการประเมินทิศทางนโยบายการเงินของธนาคารกลางสหรัฐฯ (Fed) หลังจาก Fed เพิ่งปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยในเดือนกันยายนเป็นครั้งแรกในรอบกว่า 3 ปี ขณะที่ตลาดยังอยู่ในภาวะที่อัตราผลตอบแทนพันธบัตรรัฐบาลสหรัฐฯ อยู่ในระดับสูงและราคาพลังงานยังมีความผันผวน

เดือนสิงหาคมเพิ่มขึ้น 3.4% เมื่อเทียบกับปีก่อน ต่ำกว่าที่นักเศรษฐศาสตร์คาดว่าจะ 3.7% ขณะที่ Core PCE เพิ่มขึ้น 3.0% ส่งผลให้ความเป็นไปได้ที่ Fed จะขึ้นดอกเบี้ยอีกครั้งในการประชุมเดือนตุลาคมลดลงอย่างมาก ตลาดฟิวเจอร์สะท้อนโอกาสการขึ้นดอกเบี้ยในเดือนตุลาคมเพียงประมาณหนึ่งในสาม ลดลงจากระดับกว่า 70% ในช่วงหนึ่งสัปดาห์ก่อนหน้านี้

ประเด็นสำคัญจึงไม่ได้อยู่ที่ตัวเลขเงินเฟ้อเพียงอย่างเดียว แต่เป็นการประเมินว่า เศรษฐกิจสหรัฐฯ



ก่อนหน้านี้ตลาดคาดว่าเงินเฟ้อของสหรัฐฯ ยังคงอยู่ในระดับสูง โดยนักเศรษฐศาสตร์คาดการณ์ว่าอัตราเงินเฟ้อ PCE เดือนสิงหาคมจะเพิ่มขึ้นประมาณ 3.7% เมื่อเทียบกับปีก่อน ขณะที่ Core PCE ซึ่งไม่รวมอาหารและพลังงานคาดว่าจะอยู่ที่ประมาณ 3.3% สูงกว่าเป้าหมายเงินเฟ้อ 2% ของ Fed อย่างมีนัยสำคัญ ทำให้นักลงทุนกังวลว่า Fed อาจจำเป็นต้องขึ้นดอกเบี้ยเพิ่มเติมในช่วงปลายปี

อย่างไรก็ตาม ข้อมูลที่ออกมาภายหลังกลับสะท้อนแรงกดดันเงินเฟ้อที่ต่ำกว่าที่ตลาดคาด โดย PCE

สามารถเติบโตต่อไปได้หรือไม่ภายใต้ภาวะดอกเบี้ยสูง เพราะข้อมูลล่าสุดยังมีทั้งด้านบวกและด้านที่ต้องติดตาม โดย GDP ไตรมาส 2 ถูกปรับเพิ่มเป็นขยายตัว 2.2% จากการบริโภคและการลงทุน โดยเฉพาะการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้าน AI ขณะที่การจ้างงานภาคเอกชนในเดือนกันยายนเพิ่มขึ้น 90,000 ตำแหน่ง หลังจากเดือนสิงหาคมเพิ่มขึ้นเพียง 36,000 ตำแหน่ง สะท้อนว่าเศรษฐกิจยังไม่ได้ชะลอตัวลงอย่างชัดเจน

อีกด้านหนึ่ง ต้นทุนทางการเงินยังเป็นแรงกดดันที่สำคัญ อัตราผลตอบแทนพันธบัตรรัฐบาลสหรัฐฯ อายุ 10 ปีเคลื่อนไหวใกล้เคียงระดับ 5.2% และขึ้นแตะระดับสูงสุดนับตั้งแต่ปี 2002 ในช่วงปลายเดือนกันยายน การที่ Bond Yield อยู่ในระดับสูงทำให้ต้นทุนการกู้ยืมของภาคธุรกิจและครัวเรือนเพิ่มขึ้น และหากอยู่ในระดับสูงเป็นเวลานาน อาจเริ่มกระทบการลงทุน การบริโภค และมูลค่าหุ้น โดยเฉพาะหุ้นกลุ่มเทคโนโลยีที่มีความอ่อนไหวต่ออัตราดอกเบี้ย

อีกปัจจัยที่ตลาดยังไม่สามารถมองข้ามได้คือ ราคาพลังงานและสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางราคาน้ำมันยังอยู่ในระดับสูงจากความไม่แน่นอนด้านการขนส่งและอุปทาน แม้จะมีช่วงที่ราคาปรับลดลงก็ตาม ด้วยต้นทุนพลังงานที่สูงขึ้นสามารถส่งผ่านไปยังค่าขนส่ง ต้นทุนการผลิต และราคาสินค้าได้ ซึ่งทำให้การลดเงินเฟ้อของสหรัฐฯ ทำได้ยากขึ้น และอาจทำให้ Fed ต้องคงดอกเบี้ยในระดับสูงนานกว่าที่ตลาดต้องการ

สำหรับตลาดการเงินโลก ภาวะดังกล่าวมีความสำคัญต่อทิศทางเงินทุนและค่าเงิน เพราะส่วนต่างอัตราดอกเบี้ยระหว่างสหรัฐฯ กับประเทศอื่นมีผลต่อการเคลื่อนย้ายเงินทุน หาก Fed ยังคงดอกเบี้ยสูง ขณะที่เศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังแข็งแกร่ง เงินดอลลาร์มีแนวโน้มได้รับแรงหนุนและอาจทำให้ตลาดเกิดใหม่เผชิญความผันผวนของเงินทุนและอัตราแลกเปลี่ยนมากขึ้น แต่หากข้อมูล

เศรษฐกิจเริ่มชะลอตัวจนทำให้ตลาดคาดว่า Fed จะหยุดขึ้นดอกเบี้ย ก็อาจช่วยลดแรงกดดันต่อสินทรัพย์เสี่ยงและสกุลเงินของประเทศตลาดเกิดใหม่ได้

สำหรับประเทศไทย ผลกระทบที่ต้องติดตามมีทั้งด้านการส่งออกและค่าเงินบาท หากเศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังขยายตัวได้ดี การบริโภคและการลงทุนที่แข็งแกร่งจะช่วยสนับสนุนคำสั่งซื้อสินค้าจากต่างประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยบวกต่อผู้ส่งออกไทย โดยเฉพาะสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า และสินค้าที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานด้านเทคโนโลยี อย่างไรก็ตาม หากดอกเบี้ยสูงเริ่มส่งผลกระทบต่อ การบริโภคและการลงทุนของสหรัฐฯ ก็อาจทำให้ความต้องการนำเข้าสินค้าลดลงและกลายเป็นความเสี่ยงต่อการส่งออกไทยในระยะต่อไป

ดังนั้น สิ่งที่ควรจับตาในระยะต่อไปไม่ใช่เพียงว่าตลาดหุ้นสหรัฐฯ จะปรับขึ้นหรือลง แต่เป็นความสัมพันธ์ระหว่างเงินเฟ้อ การจ้างงาน การเติบโตทางเศรษฐกิจ และดอกเบี้ย หากเงินเฟ้อลดลงโดยที่เศรษฐกิจยังแข็งแกร่ง จะเป็นสถานการณ์ที่ตลาดการเงินรับมือได้ค่อนข้างดี แต่หากเงินเฟ้อยังสูงในขณะที่เศรษฐกิจและตลาดแรงงานเริ่มอ่อนแรง ความเสี่ยงจะเปลี่ยนจากเรื่อง “ดอกเบี้ยสูง” ไปสู่เรื่อง “เศรษฐกิจชะลอตัว” ซึ่งจะมีผลต่อทั้งตลาดการเงินและแนวโน้มการค้าโลกในช่วงปลายปี 2569 ต่อไป

Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

มาถึงเจ้า ! Premier Alliance เตรียมนำเรือกลับสู่เส้นทางคลองสุเอซ - ทะเลแดง

ในขณะที่สถานการณ์โดยรวมในตะวันออกกลาง ยังไม่ได้ดีขึ้น แต่การใช้เส้นทางคลองสุเอซ-ทะเลแดงเพื่อ เชื่อมโยงเอเชียและยุโรปดูมีความหวังมากขึ้นเรื่อยๆ โดย จากการขยับครั้งใหญ่ของ Premier Alliance ครั้งนี้จะ หมายความว่าในเดือนตุลาคมเราจะเห็นสายการบินเรือ คอนเทนเนอร์จากเกือบ 10 เกือบทั้งหมด เริ่มกลับมาใช้ เส้นทางเก่าแก่นี้อีกครั้งทั้งในรูปแบบการทดลองรายเที่ยว และการให้บริการเต็มรูปแบบ หลังจากหายไปเกินครึ่งหนึ่ง มาแล้วสามปีด้วยเหตุโจมตีเรือสินค้าโดยกลุ่มฮูตี

ที่น่าตื่นเต้นคือนี่เป็นครั้งแรกที่จะมีเรือ Direct จากไทยด้วย โดยเป็นสายเรือจากแดนปลาดิบอย่าง ONE ด้วยเรือ One Continuity ขนาด 8,100 TEU กำหนด ออกจากท่าเรือแหลมฉบังในวันที่ 19 ตุลาคมนี้ ที่โยกมาอยู่ ภายใต้การบริการในนามของ Premier Alliance หลังจาก ก่อนหน้าไปวิ่งในเส้นทางบริการระหว่างเอเชียและอเมริกา ได้

ตามตารางเรือ เรือลำนี้จะเดินทางถึงคลองสุเอซ ในวันที่ 9 พฤศจิกายน และจะถึงท่าเรือแรกในยุโรปคือ Rotterdam ในวันที่ 19 พฤศจิกายน และจะตามมาด้วย เรือในโซลใกล้เคียงกันที่ราว 8,000 - 9,000 TEU ใน รูปแบบรายสัปดาห์ตามปกติ หากไม่มีสถานการณ์ใดๆ เกิด ขึ้นมาอีก

ในขณะเดียวกัน สายเรือจากแดนหม่าล่าอย่าง Cosco ก็มีแผนจะนำเรือกลับมาผ่านคลองสุเอซในทิศทาง ขาไปตะวันตกเป็นครั้งแรกนับตั้งแต่ช่วงต้นปี 2025 ด้วย กองเรือขนาดราว 24,000 TEU ในบริการ AEU1/LL1 ใน วันที่ 4 ตุลาคม จากก่อนหน้านี้ที่เป็นการอ้อมแหลม Good-Hope ที่แอฟริกาใต้ เชื่อมโยงเอเชีย สิงคโปร์ (ไม่มีไทย) สู่ ยุโรปอย่าง Antwerp, Rotterdam และ Hamburg

นอกจากนี้ในสัปดาห์ที่ผ่านมา มีรายงานว่ามีการ เดินทางผ่านคลองสุเอซของเรือคอนเทนเนอร์หนาแน่น



ที่สุดนับตั้งแต่ปี 2024 โดยมีเรือขนาดใหญ่กว่า 4,000 TEU เดินทางผ่านจำนวน 30 ลำ และยังมีการประเมินว่า ตั้งแต่เดือนพฤษภาคมเป็นต้นมา มีเรือคอนเทนเนอร์รวม ทั้งสิ้น 140 ลำที่ทำการปรับเปลี่ยนโครงสร้างเส้นทางจาก การเล่นอ้อมแหลมกู๊ดโฮปกลับมาใช้เส้นทางสุเอซ คิดเป็น ตู้สินค้ารวมกว่า 2 ล้าน TEU

ความเชื่อมั่นที่เพิ่มขึ้นในการกลับมาใช้เส้นทางสุเอซ ส่วนหนึ่งอาจมาจากจดหมายที่กลุ่มติดอาวุธฮูตีส่งถึง สหภาพยุโรป (EU) ซึ่งพวกเขาสัญญาว่าจะไม่โจมตีเรือ ขนส่งสินค้าของยุโรป ท่ามกลางความตึงเครียดระหว่าง ชาฮูตีอาระเบียและกลุ่มติดอาวุธฮูตี

ในขณะนี้แม้สถานการณ์ในตะวันออกกลางยังไม่ คลี่คลายลง ทั้งความตึงเครียดทางการเมืองระหว่าง ประเทศ การขนส่งสินค้าทางทะเลก็ยังมีปัญหาทั้งความ แออัดในท่าเรือ การขาดแคลนเรือ ไปจนถึงต้นทุนค่าใช้จ่าย ที่ยังทรงตัวในระดับสูงผิดปกติ แต่ในแง่ของ "เส้นทาง ผ่าน" ในเส้นทางคลองสุเอซ-ทะเลแดง ยังคงมีความหวัง และมีข่าวดีต่อเนื่องว่าจะสามารถกลับมาเดินเรือสินค้าได้ อย่างเต็มที่ดังที่ควรจะเป็น

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 18 September 2026	Current Index 24 September 2026
Comprehensive Index		3687.83	3686.62
Europe (Base port)	TEU	2425	2313
Europe (Base port)	FEU	3683	3547
Mediterranean (Base port)	TEU	3125	3065
Mediterranean (Base port)	FEU	4074	3916
USWC (Base port)	FEU	7560	7463
USEC (Base port)	FEU	10579	10497
South America (Santos)	TEU	7703	6530
South America (Santos)	FEU	7942	6724
Central/South America WC (Manzanillo)	TEU	5467	5129
Central/South America WC (Manzanillo)	FEU	6004	5688
East/West Africa (Lagos)	TEU	3873	3947
South Africa (Durban)	TEU	3086	3165
East Africa (Mombasa)	TEU	3400	3409
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	TEU	6246	6586
India and Pakistan 20ft (Nhava Sheva)	TEU	3672	3722
Australia/New Zealand (Melbourne)	TEU	2944	2833
Southeast Asia (Singapore)	TEU	1104	1166
West Japan (Base port)	TEU	321	321
East Japan (Base port)	TEU	333	333
Korea (Pusan)	TEU	397	391

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



1Day Training

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/schedule/

ตารางอบรมประจำปี 2026



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

