

ค่าระวางเรือ

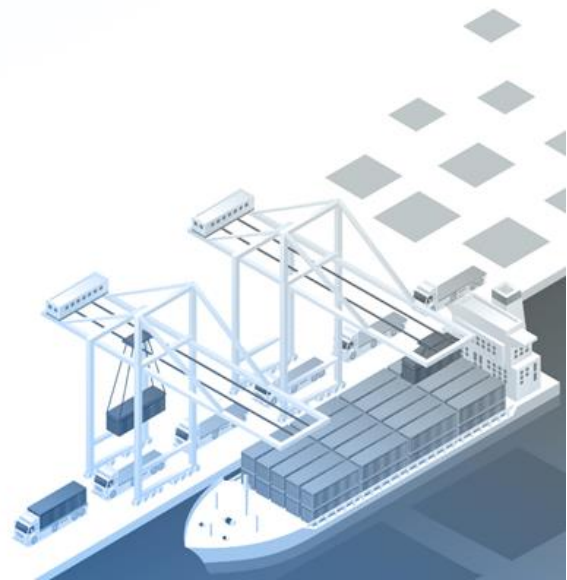
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

6

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



TNSC Weekly Briefing (11 February 2026)

Thai Bath Rate



USD
31.16



EUR
37.11



GBP
42.66



AUD
22.09



CNY
4.55



JPY
0.2

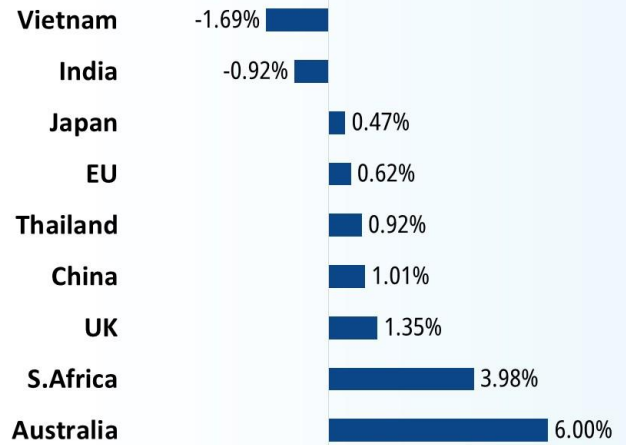


INR
0.34



VND
0.0012

Exchange Rate Trend



Shanghai Container Freight Index (SCFI) – Comprehensive Index

Jan 2020 – Feb 2026



YoY	1 Month Average	3 Months Average	Previous Index	Current Index
7-Feb-25	Jan 26	Nov 25 - Jan 26	30-Jan-26	6-Feb-26
1896.65	1499.03	1487.72	1316.75	1266.56

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	66-69	64-67	62-66

Oil Price (Jan 2019 - Feb 2026)



Gold : 4640-4960 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Feb 2026)



พรรคภูมิใจไทยเปิดตัว “Thailand 10 Plus”
เร่งฟื้นความเชื่อมั่นและเศรษฐกิจไทย

อ่านต่อหน้า 8



ตรุษจีนเจียบเหงากว่าคาดการณ์ สะท้อนสภาวะเศรษฐกิจไม่มั่นคง

อ่านต่อหน้า 10



ท่าเรือ Chittagong – แรงงานประท้วงปิดท่า
ยื่นคำขาด ต้านดีลขายชาติ

อ่านต่อหน้า 11

สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

"หมายเหตุ: อัตราค่าระวางที่ปรากฏเป็นอัตราฐานของสายเรือที่ประกาศเป็นทางการ ซึ่งอาจสูงกว่าหรือต่ำกว่าอัตราที่มีการเรียกเก็บจริงจากผู้ส่งออก"

DRY CONTAINER FREIGHT RATE

ROUTE	Freight		Surcharge / Fee			Remark
	USD/20'	USD/40'	Item	USD/20'	USD/40'	
Thailand - Shanghai	30	40				Effective till 28-FEB-2026
Thailand - Qingdao	60	80				
Thailand - Hong Kong	100	150				
Thailand - Japan (Main Port)	300	450				
Thailand - Kaohsiung	150	250				
Thailand - Klang	150	250	ISOCC	34	69	
Thailand - Jakarta	150	300				
Thailand - Ho Chi Minh	100	200				
Thailand - Singapore	180	300				
Thailand - Manila (North & South)	600	900				
Thailand - Jebel Ali	1,100	1,400	ISOCC	45	90	
			War Risk	35	70	
Thailand - Busan	300	600	All - In			
Thailand - Incheon	300	600				
Thailand - Nhava Sheva	700	950	ISOCC	51	102	
Thailand - Durban / Cape Town	2,300	3,200	ISOCC	78	156	
			Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	750-850	1,500-1,700	All - In			
Thailand - Sydney						
Thailand - Tauranga						
Thailand - Europe (Main Port)	1,400	2,300	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	60 €	120 €	
			Subject to ENS USD 30/BL 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	3,050	4,050	All - In			
Thailand - US East Coast	2,050	2,950	New Panama Transit Tariff Surcharge (Up to routes) USD 40-120/TEU			
						Effective till 14-FEB-2026

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมกราคม 2569 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 30 USD/TEU และ 40 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 150 USD/TEU และ 250 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 100 USD/TEU และ 150 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 300 USD/TEU และ 450 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 2,300 USD/TEU และ 3,200 USD/FEU ส่วนเส้นทาง เกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 600 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 750-850 USD/TEU และ 1,500-1,700 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครั้งแรก ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 2,300 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครั้งแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 3,050 USD/TEU และ 4,050 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นกัน โดยอยู่ที่ 2,050 USD/TEU และ 2,950 USD/FEU

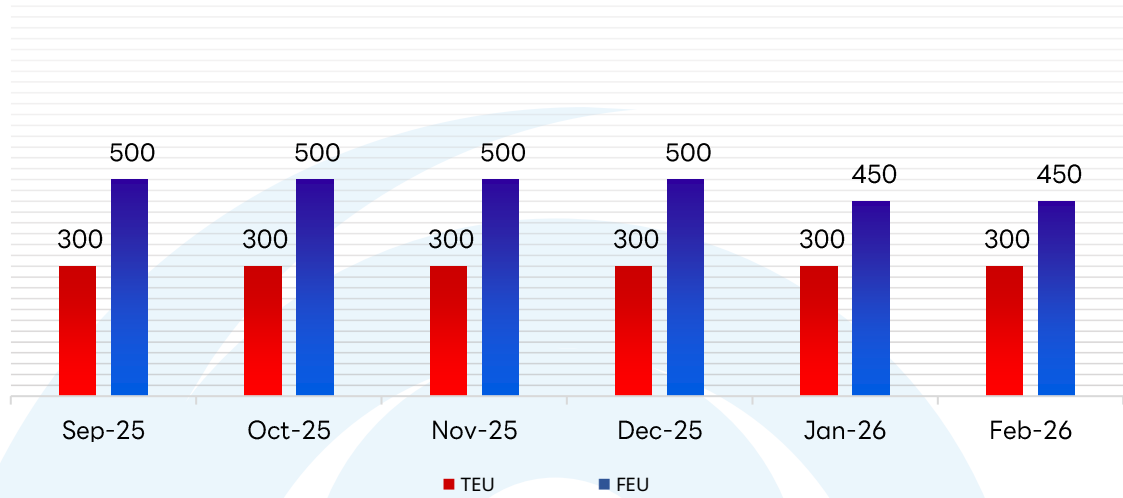
REEFER CONTAINER FREIGHT RATE

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	600	700	All-in	Effective till 28-FEB-2026
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	800	900	All-in	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLR TM, FRLEH)	3,500	4,000	All-in	

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

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

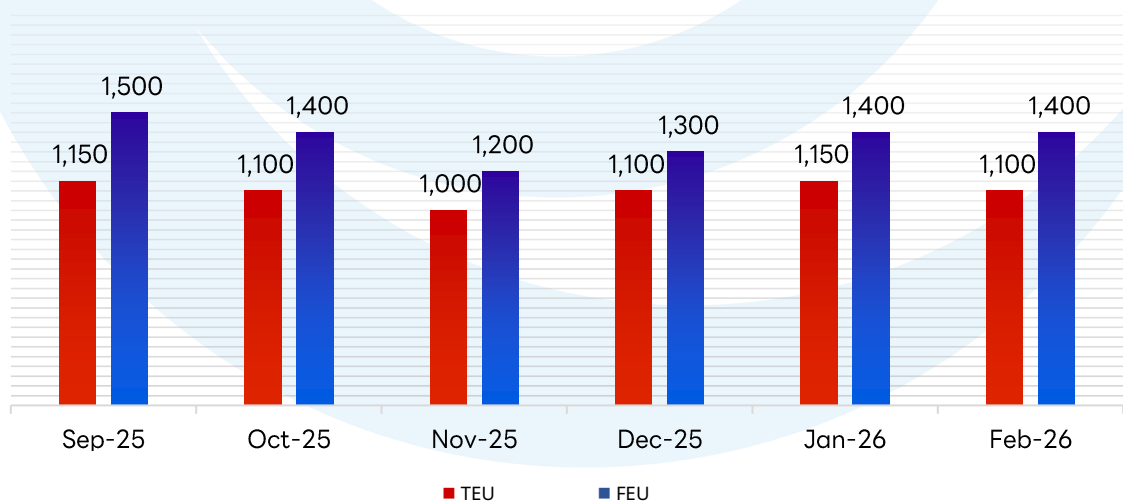
Japan



	SEP-25	OCT-25	NOV-25	DEC-25	JAN-26	FEB-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	46	46	34	34	34	34
Low Sulphur Surcharge / FEU	92	92	69	69	69	69

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

Jebel-Ali

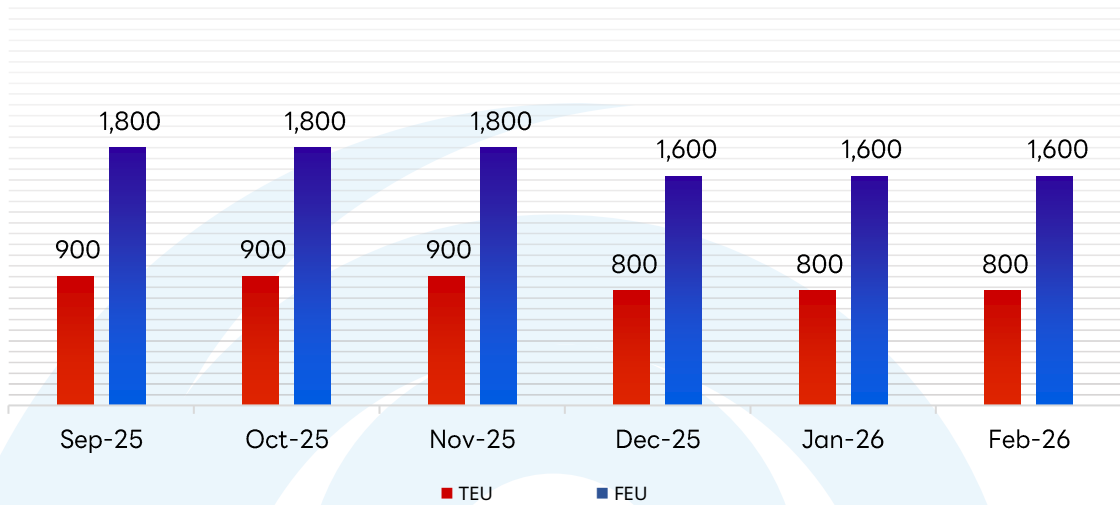


	SEP-25	OCT-25	NOV-25	DEC-25	JAN-26	FEB-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	56	56	34	34	45	45
Low Sulphur Surcharge / FEU	112	112	68	68	90	90

War Risk Surcharge: USD35/TEU and USD70/FEU

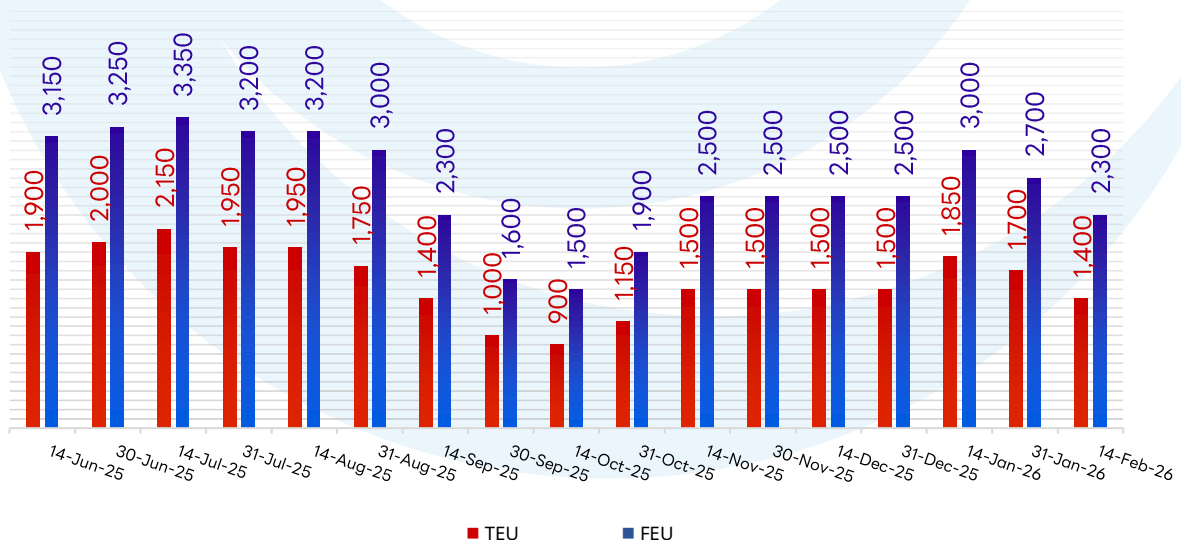
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด**

Australia



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

Europe

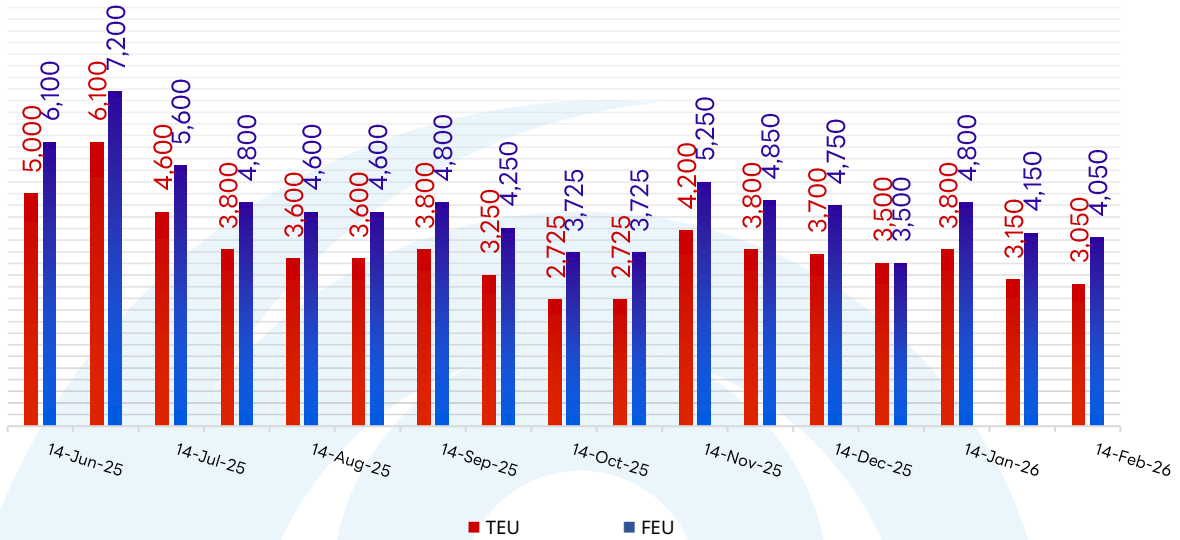


	SEP-25	OCT-25	NOV-25	DEC-25	JAN-26	FEB-26
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	51 €	60 €	60 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	102 €	120 €	120 €

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

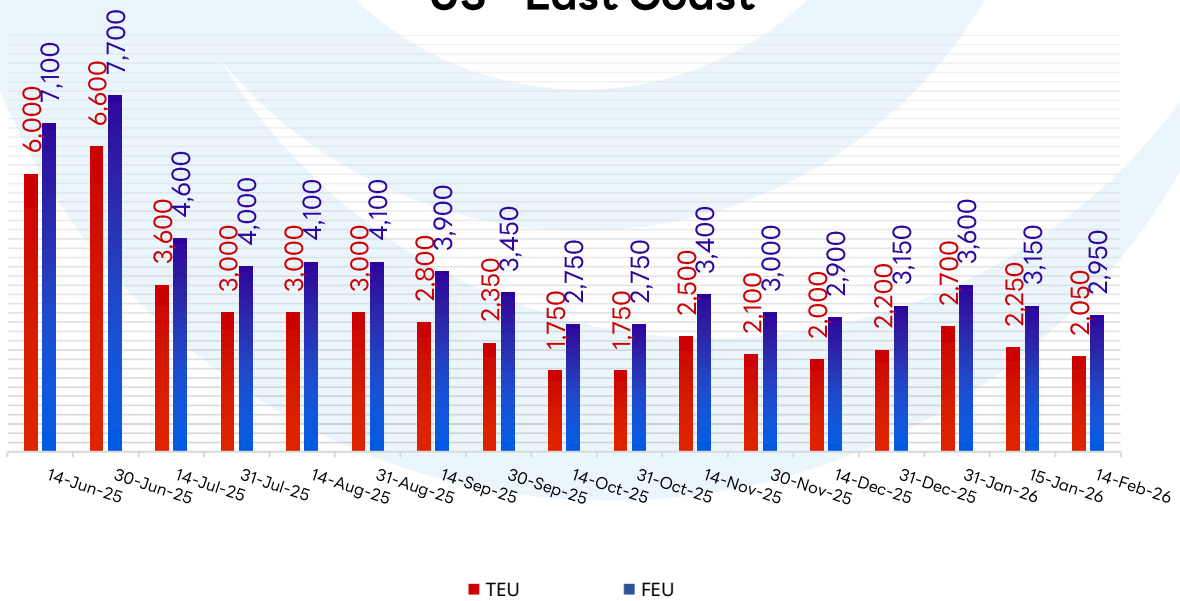
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด**

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

พรรคภูมิใจไทยเปิดตัว “Thailand 10 Plus” เร่งฟื้นความเชื่อมั่นและเศรษฐกิจไทย

หลังจากผลการเลือกตั้งทั่วไปปี 2569 ที่ออกมาอย่างไม่เป็นทางการชี้ว่าพรรคภูมิใจไทยเป็นแกนนำจัดตั้งรัฐบาลถัดไปอย่างชัดเจน พรรคภูมิใจไทยได้เดินหน้าเปิดตัวแพลตฟอร์มนโยบายเศรษฐกิจภายใต้ชื่อ “Thailand 10 Plus” ซึ่งจะเป็นนโยบายหลักในการบริหารเศรษฐกิจของรัฐบาลชุดใหม่ โดยมุ่งหวังฟื้นฟูเศรษฐกิจไทยให้เติบโตแข็งแกร่งและกระจายผลประโยชน์อย่างทั่วถึง

เอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกล่าวว่า การบริหารเศรษฐกิจหลังการเลือกตั้งจะต้องเดินไปพร้อมกันในสามด้านหลัก คือ การฟื้นฟูเศรษฐกิจระยะสั้น การสร้างการเติบโตเชิงโครงสร้างระยะยาว และการดำเนินมาตรการเพื่อกระจายรายได้และลดความเหลื่อมล้ำ ซึ่งถือเป็นหัวใจสำคัญของ “10 Plus” เพื่อรองรับความเป็นไปได้ที่งบประมาณประจำปี 2567 อาจล่าช้าจากกระบวนการรับรองผลการเลือกตั้ง รัฐบาลชุดใหม่จะนำ กลไก “BOI Fast Pass” ของ



สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) มาใช้เพื่อปลดล็อกการอนุมัติการลงทุนของภาคเอกชนมูลค่ารวมประมาณ 480,000 ล้านบาท ให้สามารถเดินหน้าได้ทันทีภายในปี 2569 โดยไม่จำเป็นต้องใช้งบประมาณเพิ่มเติมหรือปรับแก้กฎหมายใหม่

แผนนี้จะช่วยนำเงินลงทุนเข้ามากระตุ้นทั้งการฟื้นตัวระยะสั้นและการเติบโตระยะยาวของเศรษฐกิจไทยอย่างต่อเนื่อง แม้จะมีความเป็นไปได้ที่งบประมาณปี 2567 จะล่าช้า 1-2 เดือนจากกระบวนการต่าง ๆ เอกนิติกล่าวว่า การเตรียมพร้อมได้ดำเนินการไว้แล้วก่อนสภาจะยุบ ทำให้คาดว่ารัฐบาลใหม่สามารถใช้งบประมาณได้เร็วภายในช่วงปลายปี 2569

และในระหว่างการรอการอนุมัติงบประมาณ รัฐบาลคงมาตรการและโครงการเดิมที่ดำเนินอยู่ เช่น SME Clinic Boost และความร่วมมือกับสภาหอการค้าเพื่อคงความเชื่อมั่นของนักลงทุนไว้ก่อนในด้านมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจพื้นฐาน รัฐบาลจะเดินหน้าต่อเนื่องกับโครงการ คนละครึ่ง พลัส เฟส 2 โดยเพิ่มเติมเงื่อนไขการฝึกอบรม reskilling และ upskilling ให้กับผู้ประกอบการขนาดเล็ก หลังผลการทดลองในเฟสแรกพบว่าร้านค้าที่ยังร่วมโครงการสามารถเพิ่มรายได้รายเดือนจากประมาณ 10,000 บาทเป็น 50,000 บาท

นโยบายนี้จะมุ่งเน้นสนับสนุนธุรกิจรายเล็กและยังคงเปิดรับผู้เข้าใหม่ พร้อมกับผู้ที่เคยร่วมโครงการเดิมยังได้รับสิทธิต่อเนื่อง โดยใช้งบจากงบประมาณปี 2569 หรือ 2570 แล้วแต่โครงสร้างรัฐบาลใหม่

ปลัดกระทรวงการคลัง นายลวรณ แสงสนิท ยืนยันว่ากระทรวงพร้อมดำเนินมาตรการที่ค้างคาไว้ในระหว่างการเปลี่ยนผ่านทางการเมือง โดยเฉพาะ “คนละครึ่ง พลัส เฟส 2” ซึ่งคาดว่าจะช่วยเพิ่มการขยายตัวของ GDP ประมาณ 0.3% ในช่วงปลายปี 2568 และจะมีการพิจารณาแผนงบประมาณที่จำเป็นอย่างละเอียดอีกครั้งนอกจากนี้ รัฐบาลยังผลักดันมาตรการเพื่อขยายโอกาสการออมระยะยาวผ่าน Thailand Individual Savings Account (TISA) เพื่อส่งเสริมการออมของประชาชนและเตรียมความพร้อมด้านการเงินในระยะยาว รวมถึงเตรียมเปิดลงทะเบียน บัตรสวัสดิการแห่งรัฐรอบใหม่เพื่อให้ผู้มีรายได้น้อยที่มีคุณสมบัติสามารถเข้าถึงสิทธิประโยชน์ได้ทันทีเมื่อรัฐบาลใหม่เริ่มงาน “Thailand 10 Plus” ถูกจัดกลุ่มเป็นหลายหมวดหมู่ โดยมีมาตรการทั้งด้านการเติบโตที่ทั่วถึง เช่น การลดค่าครองชีพ การขยายสวัสดิการให้กับผู้สูงอายุและชุมชน การส่งเสริม SME และธุรกิจใหญ่ควบคู่กัน อีกทั้งด้านการสร้างความสามารถแข่งขัน ด้วยการพัฒนากักขังแรงงาน การผลักดันเศรษฐกิจ

เขี้ยว การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงการประยุกต์ใช้ AI เพื่อสนับสนุนงานและเตือนภัยในระดับต่างๆ มาตรการตอบโต้ภัยผลลัพธ์ที่รวดเร็ว (Quick Big Wins) เช่น คนละครึ่งพลัส เฟส 2 แนวทางจัดการหนี้ไม่ก่อให้เกิดรายได้ (NPLs) สำหรับหนี้รายย่อย ไฟเขียวกองทุนประกันภัยภัยพิบัติระดับครัวเรือน และมาตรการส่งเสริมการออมผ่านบัญชี TISA ก็รวมอยู่ในกรอบนี้ด้วย

ขณะที่รัฐบาลยังตั้งเป้าถึงการลงทุนไปยังอุตสาหกรรมสำคัญ เช่น อาหารแห่งอนาคต ศูนย์ข้อมูลและบริการคลาวด์ อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ และยานยนต์ไฟฟ้า พร้อมทั้งชัพพลายเชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อเร่งศักยภาพทางเศรษฐกิจให้เติบโตอย่างยั่งยืนในอนาคต

ที่มา <https://www.nationthailand.com/news/policy/40062333>

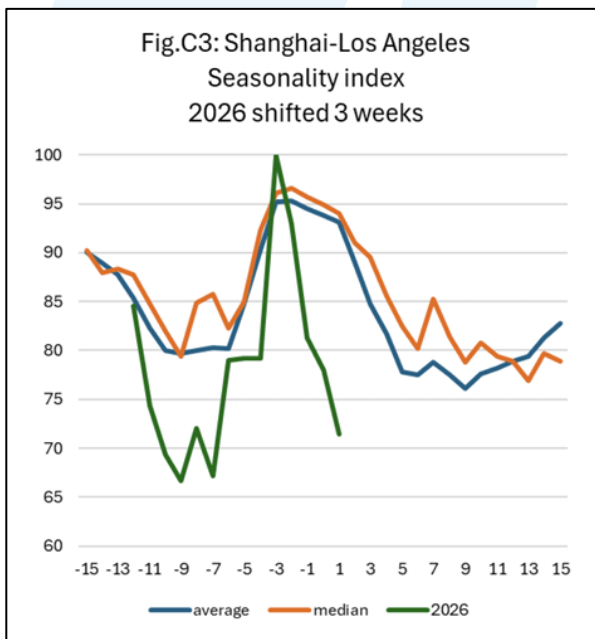
ตรุษจีนเจียบเหงากว่าคาดการณ์ สะท้อนสภาวะเศรษฐกิจไม่มั่นคง

สภาวะเร่งก่อนตรุษจีน หรือที่เรียกว่า Pre-Chinese New Year อันเป็นวัฏจักรประจำฤดูกาลที่เราพบเจอจนคุ้นชิน ที่โดยปกติเมื่อถึงเวลาของปีนั้นๆ จะมีการระดมกองเรือและปริมาณตู้สินค้ามหาศาลไปตอบสนองความต้องการขนส่งสินค้าในจีน ค่าระวางขนส่งสินค้าทางทะเลจะพุ่งขึ้นสู่จุดสูงสุด จากนั้นจะตามมาด้วยการหยุดยาวของภาคการผลิตและแรงงานทั่วประเทศจีน ซึ่งมีผลโดยตรงกับความต้องการขนส่งสินค้าที่ลดลง ส่งผลต่อเนื้อทำให้ค่าระวางค่อยๆปรับลดลงเข้าสู่ภาวะปกติ



ส่วนในไทยก็จะมีภาวะขาดแคลนตู้สินค้าในระยะสั้นๆ หรือการที่สายเรือทำ Blank Sailing เพื่อเป็นการระดมกองเรืออีกรุ่นหนึ่ง

แต่ไม่ใช่กับปีนี้ โดยเฉพาะในเส้นทาง Transpacific (หรือจากเอเชียไปยังอเมริกาฝั่งตะวันตก) ที่พบภาวะหดตัวเกิดขึ้นเร็วกว่าที่คาดการณ์ไว้มาก โดยเกิดขึ้นก่อนช่วงเวลาเฉลี่ยตามปกติถึงประมาณ 3 สัปดาห์ และเป็นการลดลงที่รุนแรงกว่าปีก่อนๆ มาก



จากกราฟทางด้านซ้าย ตามวัฏจักรฤดูกาลปกติอัตราค่าระวาง Spot ในเส้นทางข้ามแปซิฟิกจะกินเวลาประมาณ 12 สัปดาห์ จากจุดสูงสุดในช่วงก่อนตรุษจีนจนถึงจุดต่ำสุด แต่ข้อมูลค่าระวางขณะนี้แสดงให้เห็นว่าการลดลงจากจุดสูงสุดช่วงตรุษจีนได้เร่งลงเกินกว่าระดับการลดลงทั้งหมดที่ผ่านมาแล้ว

และหากยึดตามฤดูกาลปกติเป็นเกณฑ์ อัตราค่าระวางควรจะลดลงต่อเนื่องไปอีกราว 9 สัปดาห์ข้างหน้า ซึ่งเข้าใกล้จุดคุ้มทุนสำหรับสายการเดินเรือจำนวนมาก หากราคาลดลงไปมากกว่านี้จะส่งผลให้สายการเดินเรือประสบภาวะขาดทุน

ตรงกันข้ามกับผู้ส่งออกไทยที่ได้โอนนิสงค์ในด้านดี โดยจะมีความเสี่ยงต่อสภาวะตู้ขาดแคลนที่ต่ำลง และค่าระวางก็ไม่น่าจะพุ่งสูงมากกว่าไปกว่าเดิมอีกแล้ว

ปัจจัยทางทะเลเหล่านี้สะท้อนให้เห็นถึงสภาพเศรษฐกิจของจีนที่กำลังส่งสัญญาณชะลอตัวอย่างชัดเจนและมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะในภาคการผลิตและการส่งออกที่กำลังเผชิญกับภาวะอุปสงค์หดตัวรุนแรง (Demand Collapse) สาเหตุสำคัญคือการย้ายฐานผลิตของนักลงทุนจากนโยบายของทรัมป์และการที่ผู้ซื้อในสหรัฐฯ ยังคงมีสินค้าในคลังปริมาณมหาศาล เป็นเหตุต่อเนื้อที่ทำให้เหล่าโรงงานในจีนอาจได้รับคำสั่งซื้อน้อยกว่าคาดการณ์ ซึ่งเสี่ยงต่อภาวะการผลิตส่วนเกิน (Overcapacity) และอาจนำไปสู่การเลิกจ้างหรือลดกำลังการผลิตหลังตรุษจีน

และปริมาณสินค้าที่เกิดจากภาวะการผลิตส่วนเกินนั้นก็จะหาทางระบายสินค้าออก ซึ่งแน่นอนว่าไทยจะตกเป็นกลุ่มเสี่ยงปลายทางของสินค้าเทขายทิ้งเหล่านั้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

ท่าเรือ Chittagong - แรงงานประท้วงปิดท่า ยื่นคำขาด ต้านดีลขายชาติ

ท่าเรือ Chittagong Port ที่เป็นเส้นเลือดใหญ่ของบังกลาเทศกลับมามีชีวิตชีวาทันทีอีกครั้งเมื่อวันจันทร์ที่ผ่านมาตามเวลาท้องถิ่น หลังจากคนงานและพนักงานในท่าเรือระงับการประท้วงหยุดงานที่ยืดเยื้อมาเกือบสองสัปดาห์ไปจนถึงวันที่ 15 กุมภาพันธ์เป็นอย่างน้อย

โดยที่ผ่านมา แรงงานทั่วทั้งท่าเรือ Chittagong ได้รวมตัวประท้วงเพื่อคัดค้านการตัดสินใจของรัฐบาลที่จะปล่อยเช่า New Mooring Container Terminal หรือ NMCT ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือ (Terminal) ที่สำคัญและมีปริมาณสินค้ามากที่สุดของท่าเรือให้กับ DP World ยักษ์ใหญ่ด้านโลจิสติกส์จากดูไบ ประเทศสหรัฐอเมริกาหรับเอมิเรตส์

ชนวนเหตุหลักการคัดค้านสัมปทาน ที่กลุ่มแรงงานมองว่าเป็นการ "ขายชาติ" ซึ่งรัฐบาลรักษาการมีท่าทีจะเร่งเซ็นสัญญาให้เช่าบริหาร New Mooring Container Terminal (NCT) ให้กับ DP World ทั้งๆที่เป็นช่วงใกล้เลือกตั้งและจัดตั้งรัฐบาลใหม่เต็มที่

โดยกลุ่มแรงงานมองว่าข้อตกลงนี้เป็นการตัดสินใจฆ่าตัวตายและขัดต่อผลประโยชน์ของชาติอย่างร้ายแรง ด้วย Terminal แห่งนี้แห่งเดียวที่รองรับตู้สินค้าไปกว่า 40% ของประเทศ กลุ่มแรงงานจึงมองว่ารัฐบาลชั่วคราวไม่มีความชอบธรรมที่จะเซ็นสัญญาระยะยาวผูกพันประเทศ อีกทั้งการที่เอกชนต่างชาติอย่าง DP World เข้ามาบริหารอาจนำไปสู่การปรับโครงสร้างองค์กรหรือการเลิกจ้างพนักงานเดิมเพื่อลดต้นทุนด้วยการนำเทคโนโลยีมาแทนที่ และยังเป็นท่าเรือสมบัติชาติที่สร้างขึ้นด้วยเงินภาษีของประชาชนร่วมกับเงินกู้ที่ประเทศต้องชำระเอง และยังคงอยู่ได้ด้วยการบริหารเองมาราว 40 ปี สามารถทำกำไรได้ดีอยู่แล้ว ไม่มีเหตุผลที่ต้องยกให้ต่างชาติเข้ามาครอบงำผลประโยชน์และทำลายความมั่นคงทางรายได้ของชาติในระยะยาว



สถานการณ์ที่ความตึงเครียดขึ้นเมื่อฝ่ายรัฐตอบโต้ด้วยมาตรการขึ้นเงินเดือน ตั้งแต่คำสั่งย้ายแกนนำและพนักงานที่ร่วมชุมนุมไปยังท่าเรือที่ห่างไกล การขับไล่ออกจากบ้านพักสวัสดิการ ไปจนถึงการจับกุมและดำเนินคดีอาญากับผู้ชุมนุม ซึ่งการกระทำเหล่านี้ก็ยิ่งสุ่มไฟใส่กองน้ำมันให้พนักงานที่โกรธแค้นอยู่แล้วยกระดับการชุมนุมประท้วงและรุนแรงขึ้นไปอีกในช่วงต้นเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมา ก่อนจะตัดสินใจกลับมาทำงานชั่วคราว

สถานการณ์ที่ความตึงเครียดขึ้นเมื่อฝ่ายรัฐตอบโต้ด้วยมาตรการขึ้นเงินเดือน ตั้งแต่คำสั่งย้ายแกนนำและพนักงานที่ร่วมชุมนุมไปยังท่าเรือที่ห่างไกล การขับไล่ออกจากบ้านพักสวัสดิการ ไปจนถึงการจับกุมและดำเนินคดีอาญากับผู้ชุมนุม

ซึ่งการกระทำเหล่านี้ก็ยิ่งสุ่มไฟใส่กองน้ำมันให้พนักงานที่โกรธแค้นอยู่แล้วยกระดับการชุมนุมประท้วงและรุนแรงขึ้นไปอีกในช่วงต้นเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมา ก่อนจะตัดสินใจกลับมาทำงานชั่วคราว

โดยกลุ่มแรงงานตกลงที่จะกลับเข้าทำงานโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของชาติเป็นหลัก ด้วยการเลือกตั้งของประเทศบังกลาเทศที่กำลังจะมาถึงในวันที่ 12 กุมภาพันธ์นี้ และความจำเป็นในการจัดการสินค้าสำหรับเทศกาลรอมฎอน ซึ่งจะกลับมาทำงานเป็นระยะชั่วคราวแค่เพียงเพื่อให้มั่นใจว่าจะมีการตรวจปล่อยสินค้าที่จำเป็นได้อย่างต่อเนื่อง ตามแถลงการณ์ของกลุ่มแกนนำ

ซึ่งกลุ่มแรงงานได้ยื่นข้อเสนอไปยังฝ่ายรัฐบาล และยืนยันจะกลับมาเริ่มการประท้วงรอบใหม่ในสัปดาห์หน้าหากไม่สามารถบรรลุข้อตกลงได้ โดยหนึ่งในข้อตกลงที่สำคัญคือการเช่าท่าเรือของ DP World ต้องประกาศยกเลิกหรือระงับอย่างเป็นทางการ และให้รัฐบาลใหม่เป็นผู้ตัดสินใจ

สำหรับ DP World (Dubai Ports World) เป็นรัฐวิสาหกิจของดูไบ ประเทศสหรัฐอเมริกาหรับเอมิเรตส์ รูปแบบธุรกิจเป็นการลงทุนในธุรกิจด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะท่าเรือหลายแห่งทั่วโลก ทั้งในตะวันออกกลาง ยุโรป เอเชีย รวมไปถึงนิคมอุตสาหกรรม สายการบินเรือ ตู้สินค้า คลังสินค้า และบริษัทโลจิสติกส์ต่างๆ

ในแง่ธุรกิจ แม้ DP World ถือเป็นบริษัทด้าน Logistics ระดับโลกแห่งหนึ่ง มีเทคโนโลยีที่ทันสมัย บริหารจัดการท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพภายใต้ต้นทุนที่ลดลง ข้าราชการในการบริหารท่าเรือ Smart Port ในขณะเดียวกันก็มีประวัติอื้อฉาวในปี 2022 ที่หนึ่งในบริษัทลูกของ DP World ในอังกฤษ ปลดพนักงานฟ้าผ่ากว่า 800 คนผ่านการประชุม Zoom แบบ

ไร้การแจ้งล่วงหน้าใดๆ เหตุผลเพียงเพื่อต้องการจ้างแรงงาน outsource ราคาถูกแทน ทำให้ DP World มีภาพลักษณ์ในสายตาของผู้ใช้แรงงานว่าเป็นบริษัท “ไร้หัวใจ” ในการดูแลพนักงานของตน ซึ่งกลายเป็นหนึ่งในเชื้อไฟที่ปลุกระดมให้กลุ่มแรงงานท่าเรือ Chittagong ลุกฮือขึ้นต้านทานในครั้งนี่

ในส่วนของไทย DP World ก็มีการลงทุนเช่นกัน โดยมีการร่วมทุนในบริษัท LCIT (Laem Chabang International Terminal Co., Ltd.) หรือ Terminal B5 & C3 ในท่าเรือแหลมฉบังนั่นเอง

โดยสรุปแล้ว แม้สถานการณ์ที่ท่าเรือ Chittagong Port จะดูเหมือนคลี่คลายลงชั่วคราว แต่ก็นับว่าเป็นเพียงความสงบก่อนพายุใหญ่ หากการเจรจาหลังการเลือกตั้งไม่เป็นผล ความขัดแย้งระลอกใหม่อาจปะทุขึ้นและส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานในภูมิภาคเอเชียใต้ได้

สำหรับผู้ส่งออกไทย แม้ตัวเลขการค้าภาพรวมกับบังกลาเทศจะอยู่ที่ราว 1 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ หรือเพียง 0.3% ของการส่งออกทั้งหมด แต่ในรายสินค้าเฉพาะกลุ่มอย่าง น้ำมันสำเร็จรูป, ปูนซีเมนต์, เม็ดพลาสติก, ผ้าฝ้ายและเส้นใย และเคมีภัณฑ์ รวมไปถึงสินค้าอาหารสำเร็จรูปและเครื่องดื่มที่จะรองรับเทศกาลรอมฎอน อาจเผชิญความเสี่ยงที่สินค้าจะตกค้างหรือไปไม่ทันเวลาขาย ทำให้เสียโอกาสทางการตลาด ซึ่งผู้ประกอบการจำเป็นต้องติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิดและเตรียมแผนรับมือความไม่แน่นอนในช่วงสัปดาห์หน้า

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

สรุปผลสหรัฐฯ จับไทยขึ้น “บัญชีจับตามอง” ฝั้ระวังบิดเบือนค่าเงิน



สรุปผลสหรัฐฯ จับไทยขึ้น “บัญชีจับตามอง” ฝั้ระวังบิดเบือนค่าเงิน

เมื่อวันพฤหัสบดีที่ผ่านมาตามเวลาท้องถิ่น กระทรวงการคลังสหรัฐฯ ได้แถลงว่าไม่พบประเทศใดที่มีพฤติกรรมบิดเบือนค่าเงิน (Currency Manipulator) ในกลุ่มคู่ค้าหลัก จากรายงานที่ครอบคลุมช่วงครึ่งหลังของปี 2024 และครึ่งแรกของปี 2025

แต่สิ่งที่น่าเป็นกังวลคือการที่ประเทศไทยถูกเพิ่มเข้าสู่ “บัญชีจับตามอง” (Monitoring List) ในรายงานสถานการณ์ค่าเงินรอบครึ่งปีฉบับล่าสุด เหตุจากประเทศไทยเข้าข่าย 2 ใน 3 เกณฑ์หลักในการประเมินคือ 1) การเกินดุลการค้ากับสหรัฐฯ และ 2) การเกินดุลบัญชีเดินสะพัด โดยไทยเกินดุลบัญชีเดินสะพัดอยู่ที่ 3.8% ต่อ GDP ช่วงเดือนกรกฎาคม 2567 – มิถุนายน 2568

อ่านเพิ่มเติม “สรุปผลสหรัฐฯ จับไทยขึ้น “บัญชีจับตามอง” ฝั้ระวังบิดเบือนค่าเงิน” [คลิกที่นี่](#)

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	Weighting	Previous Index 30 January 2026	Current Index 6 February 2026
Comprehensive Index		1316.75	1266.56
Europe (Base port)	20%	1418	1403
Mediterranean (Base port)	10%	2424	2291
USWC (Base port)	20%	1867	1801
USEC (Base port)	5.00%	2605	2530
Persian Gulf & Red Sea (Dubai)	7.50%	997	917
Australia/New Zealand (Melbourne)	5.00%	870	745
East/West Africa (Lagos)	2.50%	3074	3024
South Africa (Durban)	2.50%	2059	1938
South America (Santos)	5.00%	1131	1136
West Japan (Base port)	5.00%	312	312
East Japan (Base port)	5.00%	321	321
Southeast Asia (Singapore)	7.50%	483	461
Korea (Pusan)	2.50%	144	139
America West Coast (Manzanillo)	2.50%	877	932
East Africa (Mombasa)	2.50%	1744	1693

USD/TEU; TEU = Twenty-foot Equivalent Unit

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

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

