

ค่าระวางเรือ

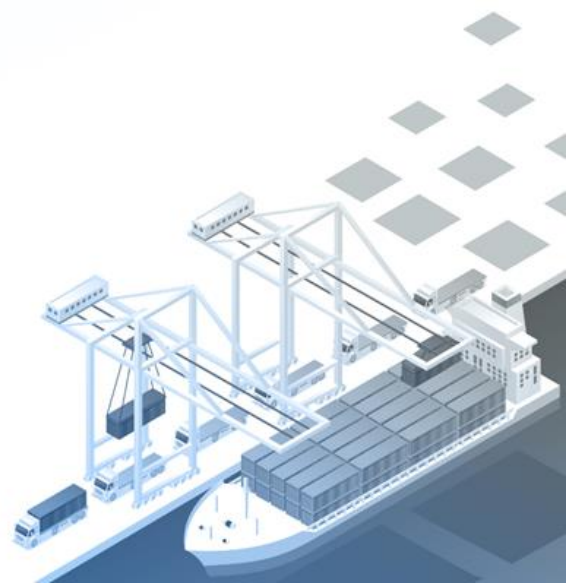
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

7

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



TNSC Weekly Briefing (18 February 2026)

Thai Bath Rate



USD
31.13



EUR
36.87



GBP
42.4



AUD
22.01



CNY
4.5



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
14-Feb-25	Jan 26	Nov 25 - Jan 26	6-Feb-26	13-Feb-26
1758.82	1499.03	1487.72	1266.56	1251.46

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	67-70	66-69	63-65

Oil Price (Jan 2019 - Feb 2026)



Gold : 4940-5094 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Feb 2026)



สัญญาณเศรษฐกิจเปราะบางในไตรมาสที่ 4 ของสหรัฐฯ

อ่านต่อหน้า 8



Hapag-Lloyd กลุ่ม 4.2 พันล้าน เข้าซื้อ Zim เสริมศักยภาพกองเรือ – ตู๋สินค้า

อ่านต่อหน้า 9



จับตาสงครามราคาค่าระวางเรือเส้นทางข้ามแปซิฟิก เมื่ออุปสงค์ขบเขาสวนทางอุปทาน

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	ISOCC	34	69	
Thailand - Japan (Main Port)	300	450				
Thailand - Kaohsiung	150	250				
Thailand - Klang	150	250	ISOCC	20	40	
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	2,800	3,800	All - In			
Thailand - US East Coast	1,850	2,750	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

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 ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 2,300 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 2,800 USD/TEU และ 3,800 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นกัน โดยอยู่ที่ 1,850 USD/TEU และ 2,750 USD/FEU

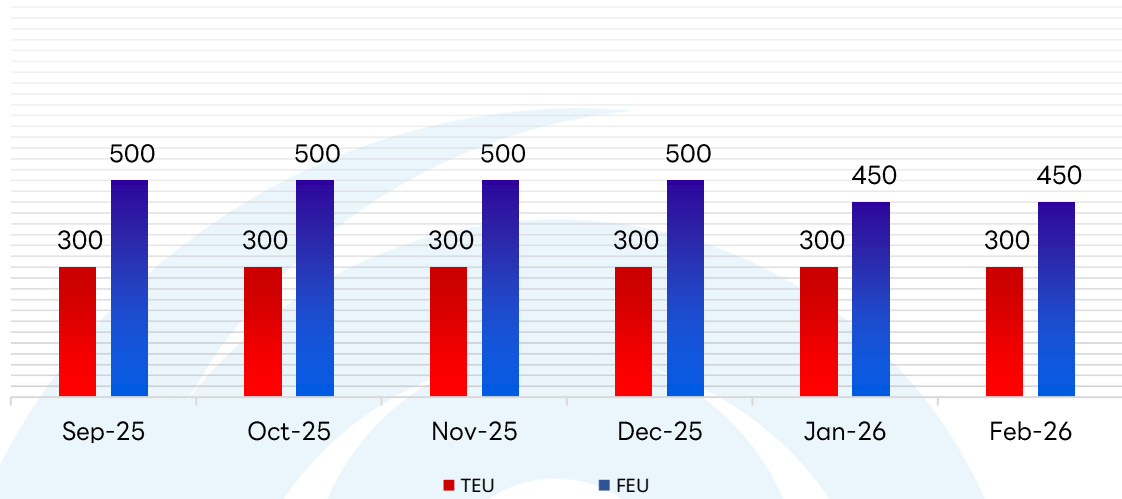
REEFER CONTAINER FREIGHT RATE

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, NLRM, 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**

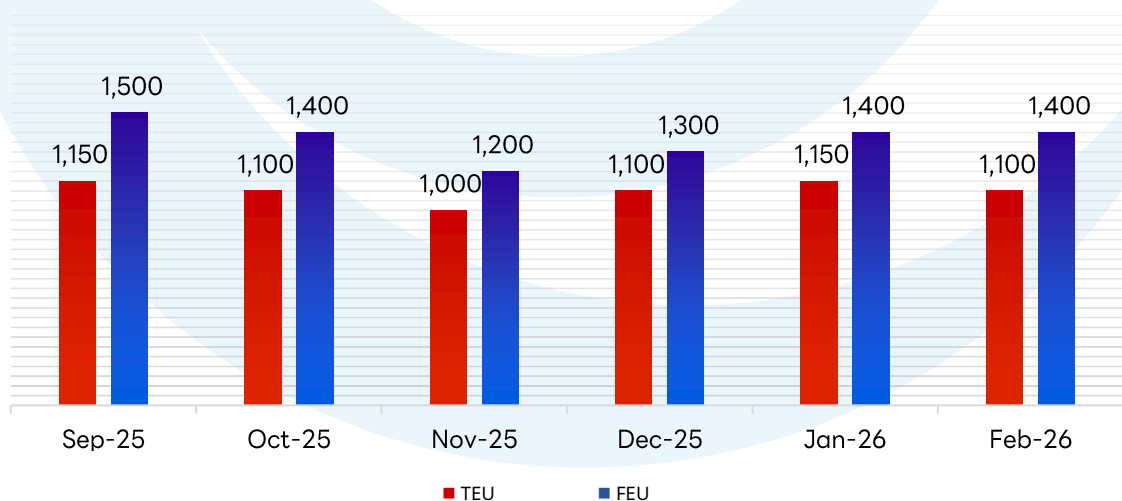
Japan



	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

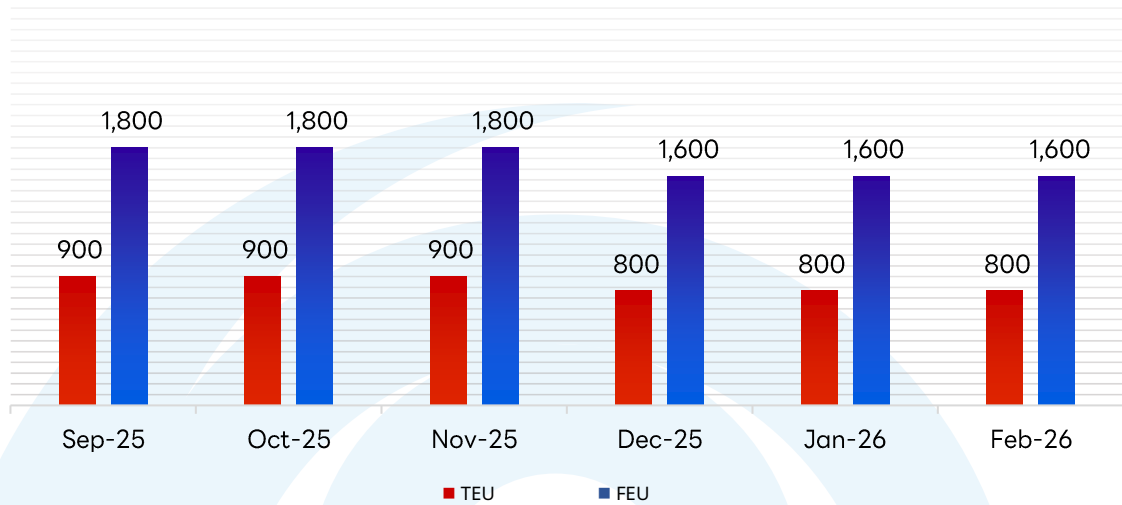


	SEP-25	OCT-25	NOV-25	DEC-25	JAN-26	FEB-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	56	56	34	34	45	45
Low Sulphur Surcharge / FEU	112	112	68	68	90	90

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

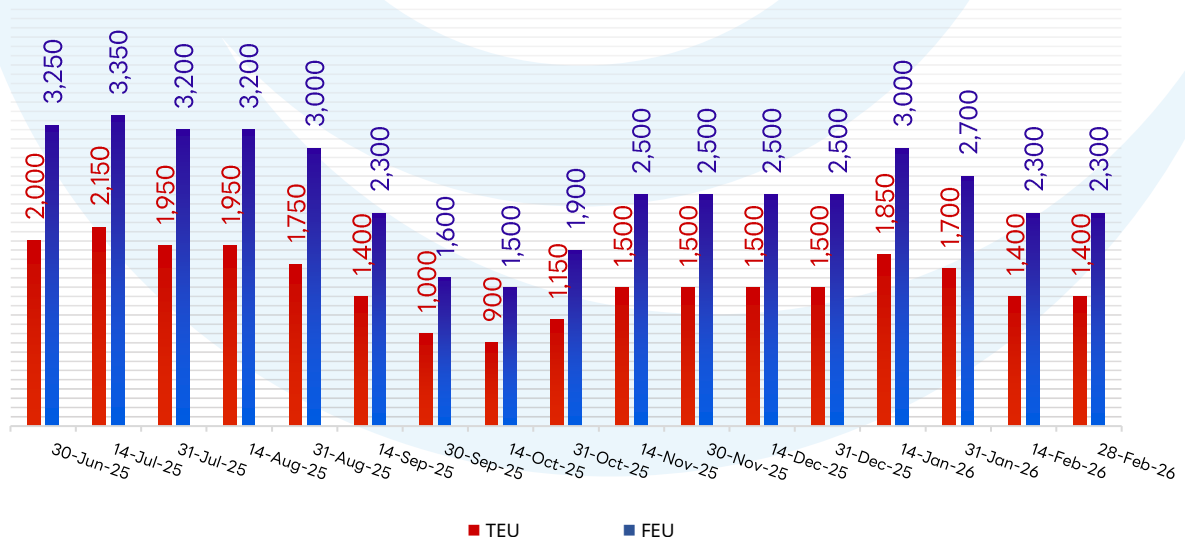
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด**

Australia



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

Europe

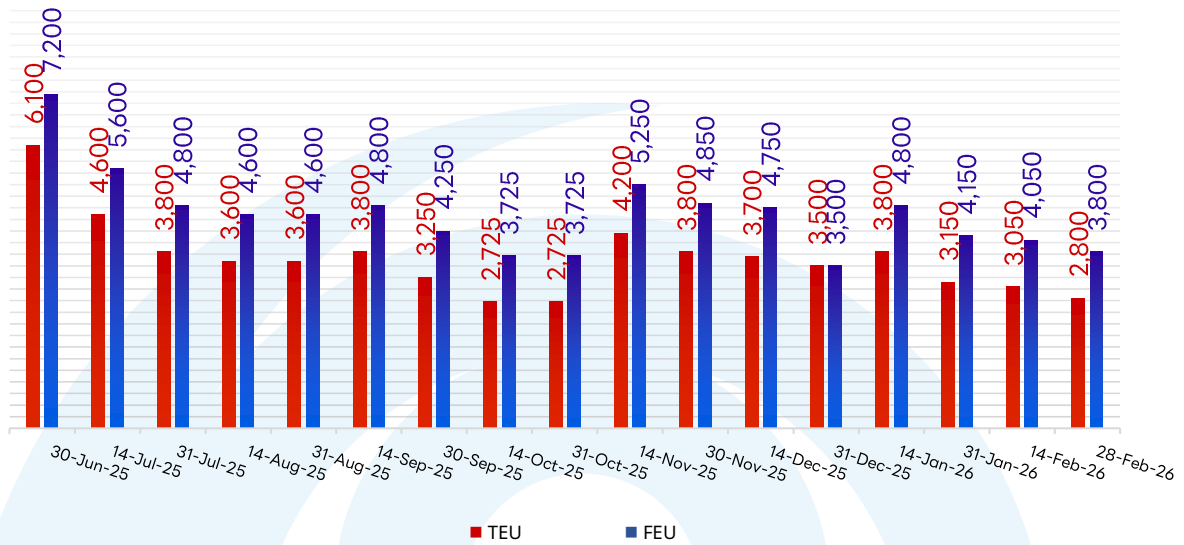


	SEP-25	OCT-25	NOV-25	DEC-25	JAN-26	FEB-26
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	51 €	60 €	60 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	102 €	120 €	120 €

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

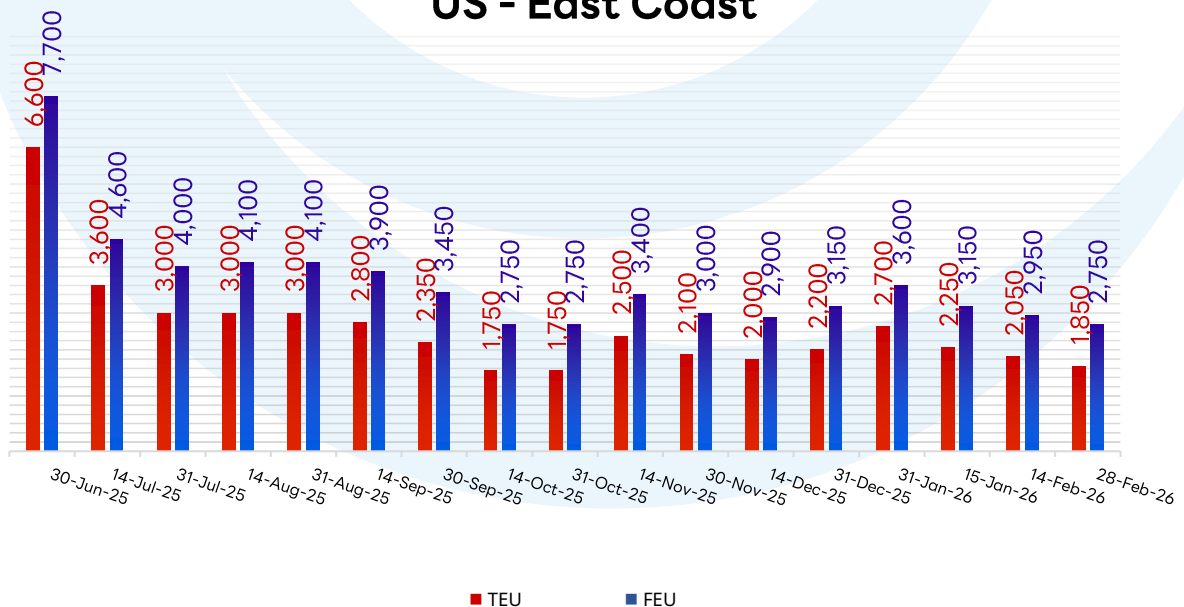
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด**

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

สัญญาณเศรษฐกิจเปราะบางในไตรมาส 4 ของสหรัฐฯ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ในไตรมาส 4 สะท้อนการขยายตัวที่ชะลอลงจากไตรมาสก่อนหน้า ซึ่งเคยเติบโตในระดับสูงอย่างโดดเด่น การชะลอตัวครั้งนี้จึงถูกมองว่าเป็นการ ลดความร้อนแรง มากกว่าจะเป็นการเริ่มต้นของภาวะถดถอย เศรษฐกิจยังคงขยายตัว แต่แรงส่งที่เคยผลักดันการเติบโตอย่างรวดเร็วเริ่มอ่อนกำลังลงซึ่งนักเศรษฐศาสตร์จำนวนมากมองว่า การชะลอตัวดังกล่าวอาจสะท้อนการปรับฐานตามวัฏจักร หลังจากที่กิจกรรมทางเศรษฐกิจเร่งตัวขึ้นอย่างมากในช่วงก่อนหน้า โดยเฉพาะจากการใช้จ่ายภาคครัวเรือนและความยืดหยุ่นของตลาดแรงงานการบริโภค



ซึ่งเสาหลักที่ยังค้ำจุนเศรษฐกิจแรงขับเคลื่อนสำคัญของเศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังคงมาจากการใช้จ่ายของผู้บริโภค ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนหลักของ GDP แม้เผชิญแรงกดดันจากอัตราดอกเบี้ยที่อยู่ในระดับสูงต่อเนื่อง แต่ครัวเรือนจำนวนมากยังคงใช้จ่ายได้อย่างสบายได้ในระดับที่สนับสนุนการเติบโตอย่างไรก็ตาม ความแข็งแกร่งของการบริโภคอาจไม่กระจายตัวเท่าเทียมกันทุกกลุ่มรายได้ กลุ่มรายได้สูงมีแนวโน้มรักษาระดับการใช้จ่ายได้ดีกว่า ขณะที่บางกลุ่มเริ่มเผชิญข้อจำกัดจากต้นทุนการกู้ยืมที่เพิ่มขึ้นและเงินออมส่วนเกินที่ลดลง นอกจากนี้การบริโภคที่ยังยืดหยุ่นได้อาจสะท้อนผล

สะสมจากตลาดแรงงานที่แข็งแกร่งในช่วงก่อนหน้า ซึ่งช่วยพยุงรายได้และความเชื่อมั่นของครัวเรือนตลาดแรงงาน

จุดแข็งที่ต้องจับตาอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่ช่วยลดความกังวล คือภาวะตลาดแรงงาน อัตราการว่างงานยังอยู่ในระดับต่ำ และการจ้างงานยังขยายตัว แม้อัตราการเพิ่มขึ้นอาจชะลอลงบ้างเมื่อเทียบกับช่วงก่อนหน้าตลาดแรงงานที่ตึงตัวมีส่วนสนับสนุนรายได้ครัวเรือนและการบริโภค แต่ก็เป็ดาบสองคม เนื่องจากแรงกดดันด้านค่าจ้างอาจส่งผลต่อเงินเฟ้อ และทำให้ธนาคารกลางต้องระมัดระวังในการกำหนดทิศทางนโยบายการเงินคำถามสำคัญคือ ความแข็งแกร่งของตลาดแรงงานจะยืดระยะได้นานเพียงใด หากภาคธุรกิจเริ่มชะลอการลงทุนหรือเผชิญต้นทุนทางการเงินที่สูงต่อเนื่องอัตราดอกเบี้ยสูง รวมถึงแรงกดดันที่ยังไม่คลี่คลายเศรษฐกิจสหรัฐฯ ซึ่งในช่วงที่ผ่านมาเผชิญกับสภาวะอัตราดอกเบี้ยที่สูงที่สุดในรอบหลายปี ผลจากการปรับขึ้นดอกเบี้ยเพื่อควบคุมเงินเฟ้อ การคงระดับดอกเบี้ยสูงต่อเนื่องส่งผลโดยตรงต่อต้นทุนการกู้ยืมของภาคครัวเรือนและภาคธุรกิจแม้เศรษฐกิจจะยังขยายตัวได้ แต่แรงกดดันจากต้นทุนทางการเงินที่สูงอาจค่อย ๆ ส่งผลชัดเจนขึ้นในระยะต่อไป ทั้งในรูปของการชะลอการลงทุน การซื้อบ้าน และการใช้จ่ายสินค้าคงทน ดังนั้น แม้ไตรมาส 4 จะยังไม่แสดงสัญญาณแตกหักรุนแรง แต่ความเปราะบางเชิงโครงสร้างอาจค่อย ๆ ก่อตัว หากภาวะการเงินยังตึงตัวต่อเนื่องความไม่แน่นอนของข้อมูลและการประเมินเบื้องต้น

ด้วยข้อจำกัดของข้อมูลเศรษฐกิจบางชุด ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากความล่าช้าในการจัดเก็บหรือรายงาน ทำให้ตัวเลขเบื้องต้นมีโอกาสถูกปรับแก้ในภายหลัง ความไม่แน่นอนดังกล่าวทำให้การประเมินภาวะเศรษฐกิจต้องอาศัยความระมัดระวังนักวิเคราะห์บางส่วนเตือนว่า ตัวเลขการเติบโตเพียงไตรมาสเดียวไม่เพียงพอที่จะสรุปแนวโน้มระยะยาว จำเป็นต้องติดตามข้อมูลเพิ่มเติม ทั้งด้านการบริโภค การลงทุน ภาคการผลิต และตลาดแรงงาน เพื่อประเมินทิศทางอย่างรอบด้าน

ที่มา Financial Times

Hapag-Lloyd กุมภาพันธ์ 4.2 พันล้าน เข้าซื้อ Zim เสริมศักยภาพกองเรือ – ตู้สินค้า



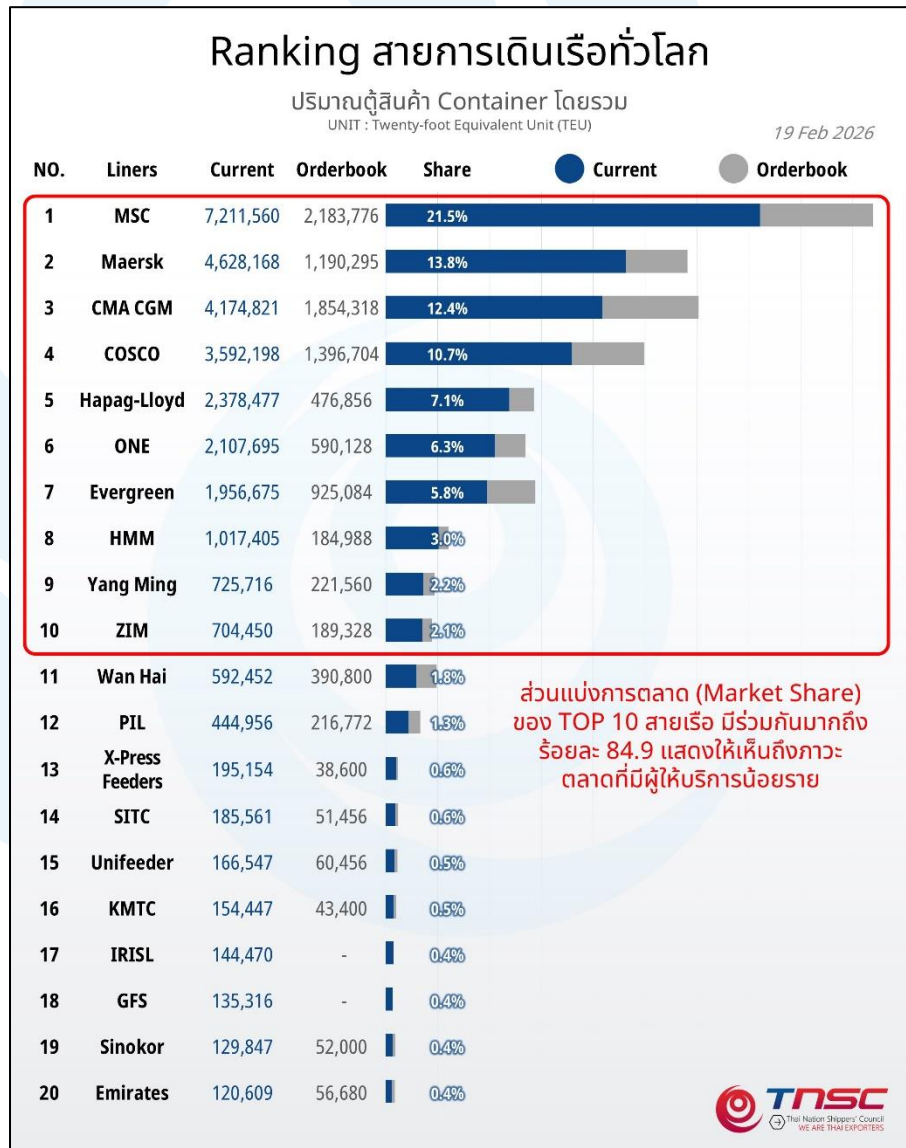
ความเคลื่อนไหวครั้งสำคัญตลาดการขนส่งสินค้าทางทะเลเกิดขึ้นอีกครั้ง เมื่อ Hapag-Lloyd สายการบินเดินเรือยักษ์ใหญ่สัญชาติเยอรมัน ได้ประกาศยืนยันข้อตกลงในการเข้าซื้อกิจการของ Zim สายการบินเดินเรือสัญชาติอิสราเอลแบบเบ็ดเสร็จร้อยละ 100 ด้วยมูลค่าสูงถึง 4.2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ

ความท้าทายสำคัญของดีลนี้คือหุ้นพิเศษซึ่งรัฐบาลอิสราเอลถือครองอยู่เพื่อรักษาผลประโยชน์ทางยุทธศาสตร์ของชาติ และยังมีอำนาจยับยั้งการซื้อขายหุ้นใดๆ หากดีลนั้นๆ มีสัดส่วนเกินร้อยละ 24

อย่างไรก็ตามการเจรจาเกี่ยวกับกองทุน FIMI Opportunity Funds ของอิสราเอลเป็นไปได้ด้วยดีและยักษ์ใหญ่จากเยอรมันก็แสดงความมั่นใจว่าจะผ่านด้านการอนุมัติได้แต่โดยดี

ซึ่งการควบรวมกิจการครั้งนี้จะส่งผลให้ Hapag-Lloyd ครอบครองกองเรือเข้าของ Zim ที่คิดเป็นระวางบรรทุกกว่า 611,000 TEU หรือร้อยละ 87 ของ Capacity ของ Zim ส่งผลให้ส่วนแบ่งการตลาดโลกของ Hapag-Lloyd ขยับขึ้นจากราวร้อยละ 7.1 เป็นราวร้อยละ 9 แม้จะยังคงรั้งอันดับ 5 ของโลกเช่นเดิม แต่ก็ทิ้งห่างคู่แข่งในอันดับ 6 อย่าง ONE (ราวร้อยละ 6.3) ออกไปอย่างชัดเจน

ในมุมมองของผู้นำเข้าส่งออกความจริงแล้วข่าวนี้ถือว่าไม่ใช่เรื่องน่ายินดีแต่อย่างใด โดยการควบรวมกิจการครั้งนี้สะท้อนให้เห็นแนวโน้มของตลาดที่กำลังจะกลายเป็นแบบ Oligopoly หรือตลาดที่มีผู้ขายน้อยรายชัดเจนยิ่งขึ้น กล่าวได้อีกแบบว่าเป็นการขยับเข้าไปอีกก้าวสู่ภาวะตลาดผูกขาดโดยสมบูรณ์



แม้ผู้บริหารของ Hapag-Lloyd จะกล่าวอ้างว่าดีลนี้จะช่วยกระตุ้นการแข่งขันและควบคุมต้นทุน แต่ในทางปฏิบัติการที่ผู้เล่นขนาดกลางๆ อย่าง Zim ถูกผนวกรวมเข้ากับยักษ์ใหญ่ย่อมทำให้จำนวนตัวเลือกในตลาดลดน้อยลง

และการกระจุกตัวของส่วนแบ่งการตลาดไปอยู่ที่สายเรือขนาดใหญ่ยักษ์เพียงไม่กี่ราย จะส่งผลให้สายเดินเรือเหล่านี้มีอำนาจเหนือตลาด (Market Power) ในการกำหนดทิศทางค่าระวางเรือและการจัดสรรพื้นที่ระวางสินค้าได้ง่ายขึ้น

แม้สายเรือทั้งหลายจะกล่าวอ้างและให้การปฏิเสธมาโดยตลอดว่าไม่เคยมีการ "จับมือกันขึ้นค่าระวาง" แต่เราก็ได้เห็นด้วยตาตัวเองมาแล้วตั้งแต่ตอนวิกฤติการระบาดของโควิด-19, วิกฤติทะเลแดง และสงครามทางการค้า

การขึ้นค่าระวางอย่างรุนแรง ไม่เป็นธรรมและไม่สามารถพิสูจน์ต้นทุนที่แท้จริงได้ จะยิ่งเกิดง่ายขึ้นหากสภาพตลาดยังคงเข้าใกล้ภาวะผูกขาดมากขึ้นเรื่อยๆ เช่นนี้

สวนทางกับทฤษฎีการแข่งขันเสรีที่ผู้ใช้บริการ "ควรมีทางเลือกที่หลากหลาย"

สำหรับผู้ส่งออกไทย การเปลี่ยนแปลงครั้งนี้ถือเป็นประเด็นที่ต้องจับตามองอย่างใกล้ชิด ด้วยทั้ง Hapag-Lloyd และ Zim ต่างเป็นสายเรือที่มีบทบาทในการขนส่งสินค้าเข้าออกท่าเรือแหลมฉบังเชื่อมโยงตลาดสำคัญอย่างสหรัฐอเมริกาและยุโรป การควบรวมกิจการอาจนำไปสู่การปรับปรุงเส้นทางเดินเรือ (Re-Schedule) ซึ่งอาจส่งผลให้ตารางเดินเรือหรือความถี่ในการให้บริการเปลี่ยนแปลงไป

ที่สำคัญคือเรายังต้องอาจเผชิญกับความผันผวนของค่าระวางเรือในระยะยาว และหากมีการบริหารจัดการตู้คอนเทนเนอร์ร่วมกันอย่างเข้มงวดเพื่อลดต้นทุน อาจเกิดความตึงตัวของปริมาณตู้สินค้าในบางช่วงเวลาได้ (ตู้ Short)

ดังนั้นผู้ประกอบการไทยจึงควรเตรียมพร้อมรับมือด้วยการกระจายความเสี่ยงในการใช้บริการสายเดินเรือที่หลากหลาย และติดตามนโยบายหลังการควบรวมกิจการอย่างใกล้ชิดเพื่อปรับกลยุทธ์ด้านโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ตลาดโลกที่เปลี่ยนไป

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

จับตาสงครามราคาค่าระวางเรือเส้นทางข้ามแปซิฟิก เมื่ออุปสงค์ขบเซาสวนทางอุปทาน

สงครามราคาค่าระวางเรือ (Rate War) ในเส้นทางข้ามแปซิฟิก (Transpacific) ดูเหมือนจะดุเดือดขึ้นเรื่อยๆ เมื่อบรรดาสายเรือต่างพากันเติมพื้นที่ระวางเรือ (Capacity) อย่างต่อเนื่อง ทั้งที่ฝั่งอุปสงค์หรือความต้องการขนส่งสินค้ากำลังชะลอตัว

รายงานล่าสุดจาก Linerlytica ที่เป็นหน่วยงานด้านข้อมูลวิเคราะห์วิจัยทางทะเลที่น่าเชื่อถือชี้ให้เห็นว่า ปริมาณตู้สินค้าในเส้นทางข้ามแปซิฟิกเมื่อเดือนมกราคมที่ผ่านมา ลดลงถึงร้อยละ 7.5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY)

แน่นอนว่าสาเหตุหลักมาจากกำแพงภาษีของทรัมป์ ซึ่งมีการประเมินว่า ปริมาณตู้สินค้าโดยรวมจะยังคงขบเซาไปตลอดช่วงที่เหลือของปี 2026 ไม่เว้นแม้แต่ในช่วง Peak Season ระหว่างเดือนมิถุนายนถึงกันยายน



ข้อมูลจากดัชนี World Container Index ของ Drewry เมื่อกลางเดือนกุมภาพันธ์ก็ออกมาในทางสอดคล้องกัน โดยระบุว่าอัตราค่าระวางเรือขนาด 40 ฟุต ทั้งจากเซี่ยงไฮ้ไปชายฝั่งตะวันตกและชายฝั่งตะวันออกของสหรัฐฯ เริ่มปรับตัวลดลง แม้สายการบินเรือจะพยายามงดเที่ยวเรือ (Blank Sailings) ในช่วงหลังตรุษจีนเพื่อพยุงราคา แต่ก็ช่วยอะไรได้ไม่มากนัก

และถึงแม้แนวโน้มตลาดขบเซาจะชัดเจนถึงขนาดนี้ แต่เหล่าสายเรือยังคงเดินหน้าเพิ่มพื้นที่ระวางในเส้นทางข้ามแปซิฟิกอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้เรายังต้องจับตาดูการควบรวมกิจการระหว่าง Hapag-Lloyd และ Zim ซึ่งหากสำเร็จ กองเรือที่รวมกันนี้จะกลายเป็นผู้เล่นรายใหญ่ที่สุดในเส้นทางที่เชื่อมโยง เอเชียตะวันออกไกล-ชายฝั่งตะวันออกของอเมริกาเหนือ ด้วยส่วนแบ่งตลาดที่สูงถึงร้อยละ 22 ทิ้งห่างคู่แข่งอย่าง Cosco/OOCL อย่างชัดเจน

สถานการณ์พื้นที่ระวางเรือล้นตลาดและสงครามราคาที่กำลังจะเกิดขึ้นนี้ นำมาซึ่งทั้งโอกาสและความท้าทายในการบริหารจัดการโลจิสติกส์สำหรับภาคการส่งออกของไทยในตลาดสหรัฐอเมริกา ในระยะสั้น การแข่งขันหั่นราคาของสายการบินเรือจะเป็นผลดีโดยตรงต่อผู้ส่งออกไทย ด้วยช่วยลดต้นทุนค่าระวางได้อย่างมีนัยสำคัญ หลังจากทรมาณกับค่าระวางไม่เป็นธรรมมานานหลายเดือน

อย่างไรก็ตาม แม้ค่าระวางจะถูกลงแต่ก็อาจไม่เป็นผลดีเสมอไป สิ่งที่ต้องแลกมาคือความเสถียรของการบริการ เมื่อราคาตกต่ำจนสายการบินเรือแบกรับต้นทุนไม่ไหว กลยุทธ์การงดเที่ยวเรือจะถูกนำมาใช้บ่อยขึ้นเพื่อพยุงราคา ส่งผลให้ตารางเรือรวนและสินค้าไทยมีโอกาสถูก Rolled Over บ่อยขึ้น

และยิ่งเลวร้ายหากการกระทำเหล่านั้นกลับไม่มีการแจ้งล่วงหน้า หรือแจ้งช้ากว่าที่ควร หรือแม้แต่ไม่มีการชดเชยใดๆ ซึ่งล้วนเป็นการกระทำที่ไม่เป็นธรรม

ดังนั้น สำหรับช่วงไตรมาสนี้จึงเป็นจังหวะที่ผู้ส่งออกควรใช้โอกาสจากต้นทุนค่าขนส่งที่ลดลง พร้อมกับการวางแผนสำรองในกรณีฉุกเฉินเพื่อป้องกันความเสี่ยงและเพื่อลดต้นทุนแฝงอื่นๆ

ภาวะการแข่งขันที่ดุเดือดของสายเรือกำลังผลักดันให้ตลาดการขนส่งทางทะเลเข้าสู่ภาวะผันผวน ทั้งในแง่ของราคาที่ปรับตัวลดลง ซึ่งเป็นข่าวดีสำหรับผู้ส่งออก และคุณภาพการบริการที่คาดเดาได้ยากขึ้น ซึ่งข่าวร้ายสำหรับทั้งวงการ

ทิศทางเหล่านี้ถือเป็นเรื่องสำคัญมากในการกำหนดทิศทางและนโยบาย โดยเฉพาะในเมื่อเรากำลังจะมีรัฐบาลใหม่ ดังนั้นรัฐบาลใหม่นั้นจะต้องทำการบ้านในการเตรียมความพร้อมให้ผู้ประกอบการสามารถตั้งรับกับความไม่แน่นอนของตลาดโลก ทั้งในแง่การค้าและโลจิสติกส์ทางทะเล

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

อีอีพีมั่นใจทุบหม้อข้าว เปิดตัวส่วนขยายท่าเรือ พร้อมรับการกลับมาของเส้นทางทะเลแดง



สัปดาห์ที่ผ่านมา อีอีพีได้สร้างความเชื่อมั่นในตลาดการขนส่งทางทะเลด้วยการเปิดให้บริการท่าเทียบเรือ (Terminal) แห่งใหม่ภายในท่าเรือดาเมียตตา (Damietta Alliance Container Terminals: DACT) ซึ่งจะเข้ามาเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณตู้สินค้าได้สูงสุดถึง 3.3 ล้าน TEU ต่อปีเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จเต็มรูปแบบ หมายมั่นที่จะยกระดับเป็นศูนย์กลางการถ่ายลำสินค้า (Transshipment Hub) ที่สำคัญในแถบเมดิเตอร์เรเนียนตะวันออก

ในขณะเดียวกัน APM Terminals ภายใต้การบริหารของ Maersk ก็เพิ่งเปิดตัวส่วนขยายล่าสุดของท่าเทียบเรือ Suez Canal Container Terminal (SCCT) ภายในท่าเรือซาอิด (Port Said) ไปเมื่อเดือนพฤศจิกายนปีที่ผ่านมา ด้วยความยาวหน้าท่าเกือบ 1 กิโลเมตร และพื้นที่ลานวางตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 510,000 ตารางเมตร พร้อมด้วยเครนหน้าท่า (Quay Cranes/Gantry Cranes) 12 ตัว, RTG พลังงานไฟฟ้า 30 คัน และรถบรรทุกกว่า 90 คัน ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้อีก 2.2 ล้าน TEU ต่อปี

อ่านเพิ่มเติม “อีอีพีมั่นใจทุบหม้อข้าว เปิดตัวส่วนขยายท่าฯ พร้อมรับการกลับมาของเส้นทางทะเลแดง” [คลิกที่นี่](#)

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	Weighting	Previous Index 6 February 2026	Current Index 13 February 2026
Comprehensive Index		1266.56	1251.46
Europe (Base port)	20%	1403	1361
Mediterranean (Base port)	10%	2291	2177
USWC (Base port)	20%	1801	1787
USEC (Base port)	5.00%	2530	2524
Persian Gulf & Red Sea (Dubai)	7.50%	917	980
Australia/New Zealand (Melbourne)	5.00%	745	688
East/West Africa (Lagos)	2.50%	3024	2976
South Africa (Durban)	2.50%	1938	1908
South America (Santos)	5.00%	1136	1188
West Japan (Base port)	5.00%	312	312
East Japan (Base port)	5.00%	321	321
Southeast Asia (Singapore)	7.50%	461	456
Korea (Pusan)	2.50%	139	139
America West Coast (Manzanillo)	2.50%	932	1159
East Africa (Mombasa)	2.50%	1693	1646

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/



ข้อมูลเพิ่มเติม/ขอใบเสนอราคา

In-House Training (ฝึกอบรมภายในองค์กร)

ฝึกอบรมแบบ Insight ที่องค์กรคุณสามารถออกแบบได้

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



ข้อมูลเพิ่มเติม/ลงทะเบียน

MHE (Material Handling Equipment Program)

หลักสูตรต้นแบบจากญี่ปุ่นช่วยพัฒนาทักษะบุคลากร
ให้สามารถวางแผนและออกแบบแปลนของการจัดการคลังสินค้า

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/mhe/



ดาวน์โหลดตารางอบรม 2026



ดาวน์โหลดตารางอบรม 2026

📄 1 file(s) 📄 330.36 KB

Download

