

ค่าระวางเรือ

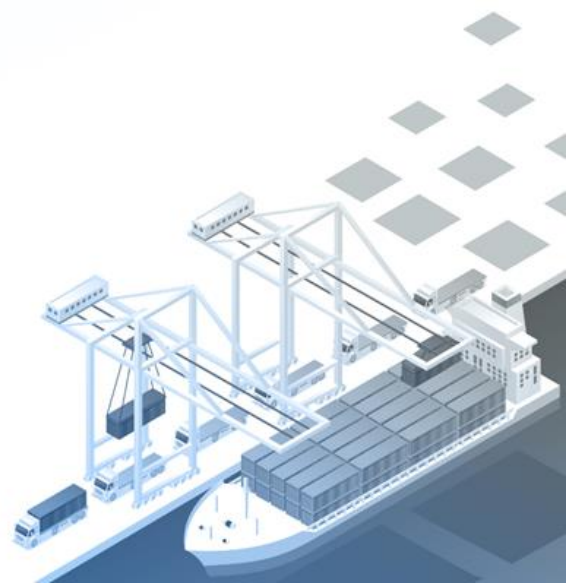
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

10

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



TNSC Weekly Briefing (11 March 2026)

Thai Bath Rate



USD
31.75



EUR
36.82



GBP
42.56



AUD
20.79



CNY
4.47



JPY
0.2

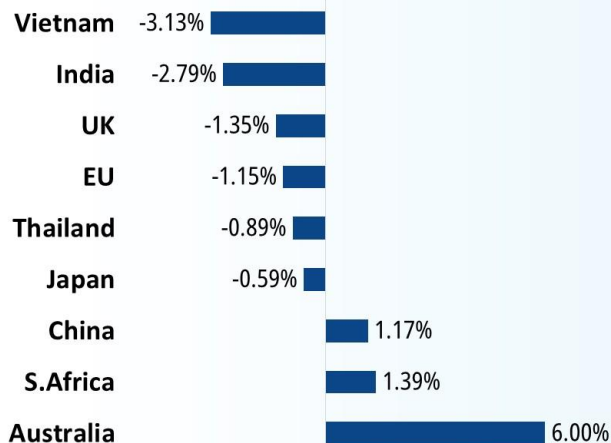


INR
0.34



VND
0.0012

Exchange Rate Trend



Shanghai Container Freight Index (SCFI) – Comprehensive Index

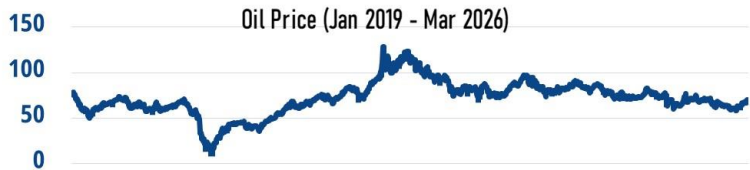
Jan 2020 – Mar 2026



YoY	1 Month Average	3 Months Average	Previous Index	Current Index
7-Mar-25	Feb 26	Dec 25 - Feb 26	27-Feb-26	6-Mar-26
1436.3	1283.71	1450.96	1333.11	1489.19

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	72-94	69-91	67-91

Oil Price (Jan 2019 - Mar 2026)



Gold : 5066-5327 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Mar 2026)



G7 เตรียมใช้คลังน้ำมันฉุกเฉิน รับแรงกระแทกจากสงครามตะวันออกกลาง

อ่านต่อหน้า 8



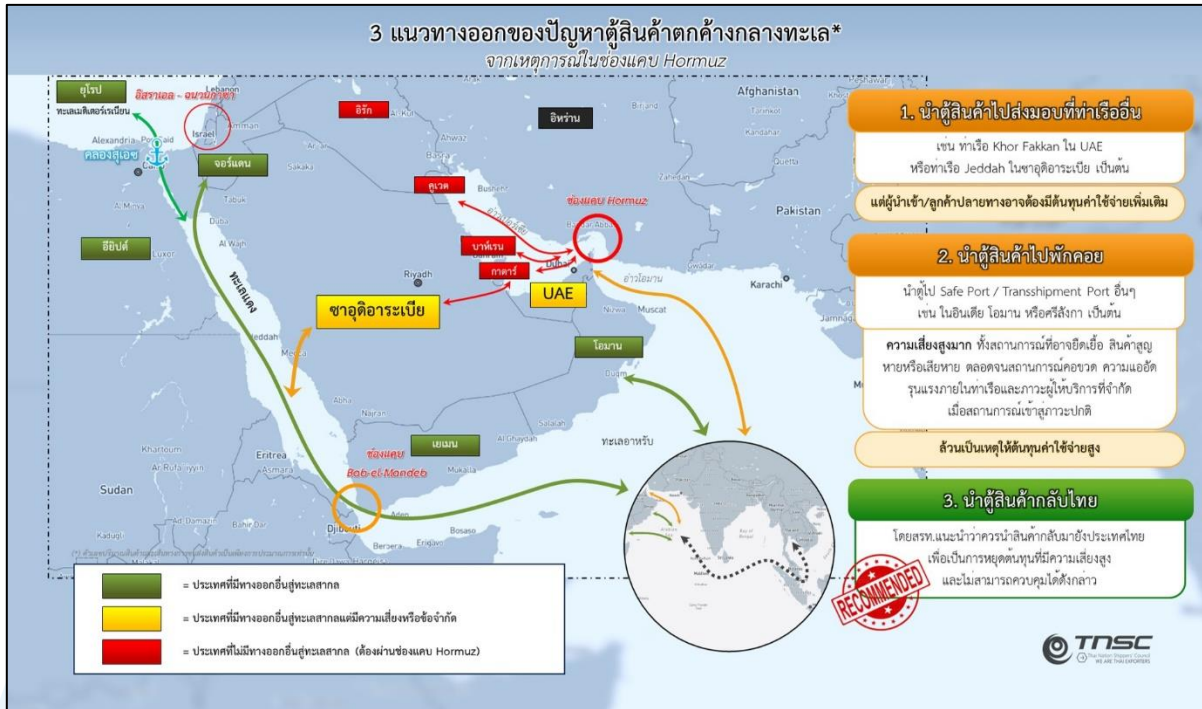
สายเรือยืม ! อาศัยสภาพตลาดปรับขึ้น อัตราค่าระวางเรือ

อ่านต่อหน้า 9



คืบหน้าภาษีทรัมป์ - CBP ชี้ กำลังพัฒนาระบบคืนเงินภาษีศุลกากร

อ่านต่อหน้า 10

สำหรับผู้ส่งออกที่มีสินค้าอยู่ระหว่างขนส่งในเส้นทางไปยังกลุ่มประเทศในอ่าวเปอร์เซียและช่องแคบฮอร์มุซ


โดยแนวทางออกของปัญหาตู้สินค้าตกค้างกลางทะเลแบ่งออกเป็น 3 กลุ่มหลักๆ ดังนี้

1. นำตู้สินค้าไปส่งมอบที่ท่าเรืออื่น โดยการเปลี่ยนท่าเรือปลายทาง เช่น ท่าเรือ Khor Fakkan ในสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ หรือท่าเรือ Jeddah ในซาอุดีอาระเบีย ทั้งนี้ผู้นำเข้าหรือลูกค้าปลายทางอาจต้องมีต้นทุนค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม เช่น ค่าใช้จ่ายในการทำพิธีการศุลกากร(ราวตู้ละ 2,000 USD) ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนท่าเรือ(เช่น End of Voyage ราว 600-800 USD) รวมไปถึงค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าทางบก เป็นต้น

2. นำตู้สินค้าไปพักคอย โดยนำตู้ไปยังกลุ่มท่าเรือ Safe Port / Transshipment Port อื่นๆ เช่น ในอินเดีย โอมาน หรือศรีลังกา เป็นต้น โดยขอให้พิจารณาเรื่องต้นทุนค่าใช้จ่ายที่อาจเพิ่มขึ้นจากการเก็บรักษาตู้ไว้ในท่าเรือ ซึ่งมีความเสี่ยงต่อสถานการณ์ที่อาจยืดเยื้อ ความเสี่ยงสินค้าสูญหายหรือเสียหายจากการโจมตี ตลอดจนสถานการณ์คอบขาด ความแออัดรุนแรงภายในท่าเรือและภาวะผู้ให้บริการที่จำกัดเมื่อสถานการณ์เข้าสู่ภาวะปกติ ซึ่งล้วนอาจทำให้มีต้นทุนที่สูงมากตามมา

ตัวอย่างเช่นต้นทุนในท่าเรือเพียงอย่างเดียวก็อาจสูงถึง 5-6 แสนบาทต่อตู้ ในระยะเวลา 1-2 เดือน

3. นำตู้สินค้ากลับไทย โดยสรท.แนะนำว่าควรนำสินค้ากลับมายังประเทศไทย เพื่อเป็นการหยุดต้นทุนที่มีความเสี่ยงสูงและไม่สามารถควบคุมได้ดังกล่าว

และหากท่าน สมช. ที่มีประเด็นค่าใช้จ่ายไม่เป็นธรรมที่อาจถูกเรียกเก็บจากผู้ให้บริการหรือสายเรือ สามารถรวบรวมหลักฐานค่าใช้จ่ายดังกล่าวและส่งมายัง สรท. เพื่อให้สรท.เป็นตัวแทนของท่านในการเข้าหารือร่วมกับกรมการค้าภายในและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผลักดันให้เกิดมาตรการช่วยเหลือผู้ส่งออกที่เป็นรูปธรรมต่อไป

ช่องทาง อีเมล kittisak_j@tnsc.com หรือโทร 02-679-7555 ต่อ 302 (คุณกิตติศักดิ์)

ทั้งนี้ สรท.ได้มีการประสานไปยังการท่าเรือแห่งประเทศไทย รวมไปถึงผู้ประกอบการท่าเรือภาคเอกชน ถึงแนวทางช่วยเหลือ และอำนวยความสะดวกสำหรับสินค้านำกลับ

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 31-Mar-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				
Thailand - Jakarta	150	300	ISOCC	20	40	
Thailand - Ho Chi Minh	100	200				
Thailand - Singapore	180	300				
Thailand - Manila (North & South)	600	900				
Thailand - Jebel Ali	<i>Suspension*</i>	<i>Suspension*</i>				
			War Risk	-	-	
Thailand - Busan	300	600	All - In			
Thailand - Incheon	300	600				
Thailand - Nhava Sheva	850**	1,250**	ISOCC	51	102	
Thailand - Durban / Cape Town	2,100**	2,800**	ISOCC	78	156	
			Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	800-900	1,600-1,800	All - In			
Thailand - Sydney						
Thailand - Tauranga						900
						ISOCC
Thailand - Europe (Main Port)	1,800**	3,000**	LSS	Included		
			EUIS	60 €	120 €	
			Subject to ENS USD 30/BL 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	3,000**	4,000**	All - In			
Thailand - US East Coast	2,000**	2,900**	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

****** สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 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 ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 2,100 USD/TEU และ 2,800 USD/FEU ส่วนเส้นทาง เกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 600 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 800-900 USD/TEU และ 1,600-1,800 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 1,800 USD/TEU และ 3,000 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 3,000 USD/TEU และ 4,000 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 2,000 USD/TEU และ 2,900 USD/FEU ******

REEFER CONTAINER FREIGHT RATE

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800***	1,200***	All-in	Effective till 31-MAR-2026
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	800	1,000	All-in	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRMT, FRLEH)	3,500**	4,000**	All-in	

หมายเหตุ :

(*) หลายสายเรือปิดการจองระวางชั่วคราวสาเหตุจากความเสี่ยงในช่องแคบฮอร์มุซ และอาจถูกยกเลิกเที่ยวหรือเปลี่ยนแปลงท่าเรือสินค้าปลายทาง

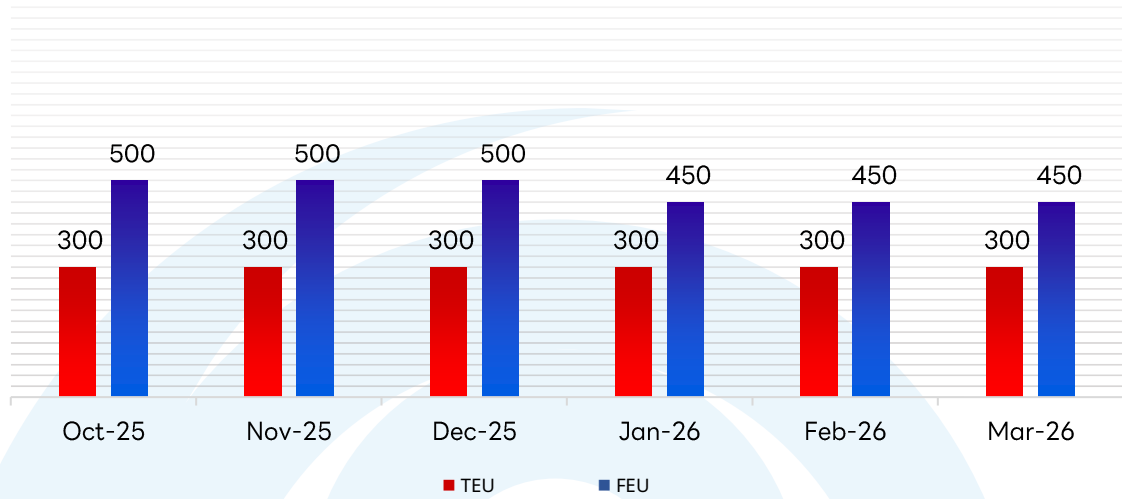
()** ค่าระวางอาจมีความแตกต่างสูงอย่างมากจากอัตราที่ปรากฏ และยังไม่รวมค่าใช้จ่ายพิเศษอื่นๆที่อาจถูกเรียกเก็บ เช่น War Risk Surcharge, Congestion Surcharge, Emergency Surcharge เป็นต้น เนื่องจากวิกฤติในตลาดที่มีเหตุมาจากความผันผวนของสถานการณ์และอาจถูกยกเลิกเที่ยวหรือเปลี่ยนแปลงท่าเรือสินค้าปลายทาง

(*)** ค่าระวางอาจมีความแตกต่างจากอัตราที่ปรากฏ เนื่องจากเข้าสู่ฤดูกาลการขนส่งผลไม้ประจำปี ซึ่งอาจมีค่าระวางแตกต่างกันออกไปตามแต่นิตสินค้า โปรดติดตามกับผู้ให้บริการอย่างใกล้ชิด

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

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

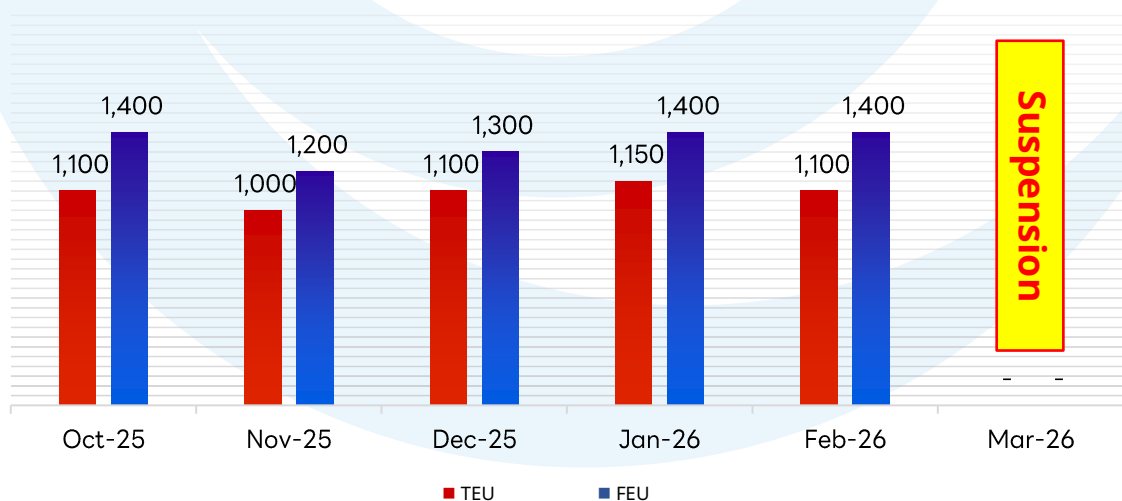
Japan



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

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

Jebel-Ali

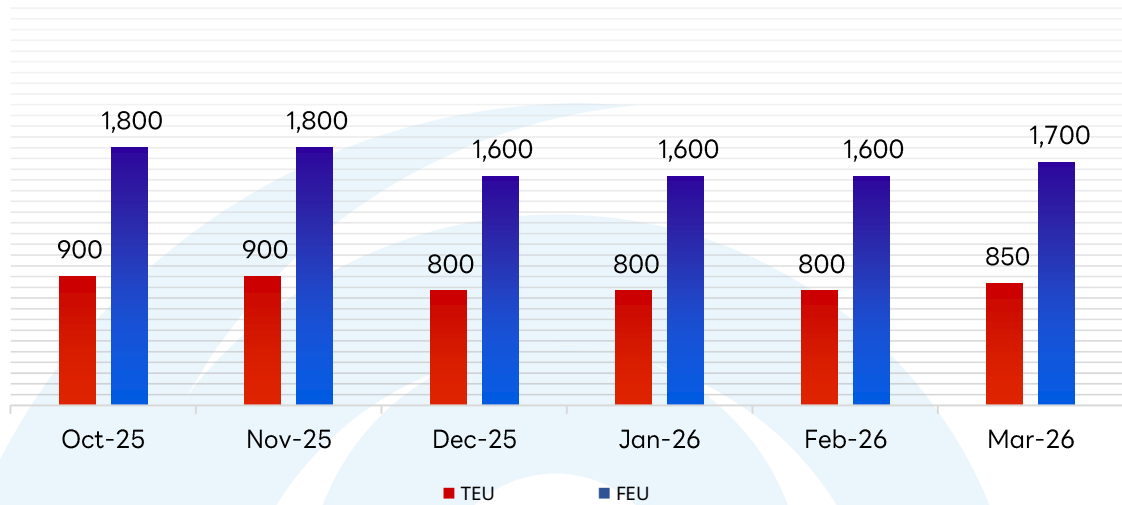


	OCT-25	NOV-25	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	56	34	34	45	45	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	112	68	68	90	90	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU and USD70/FEU

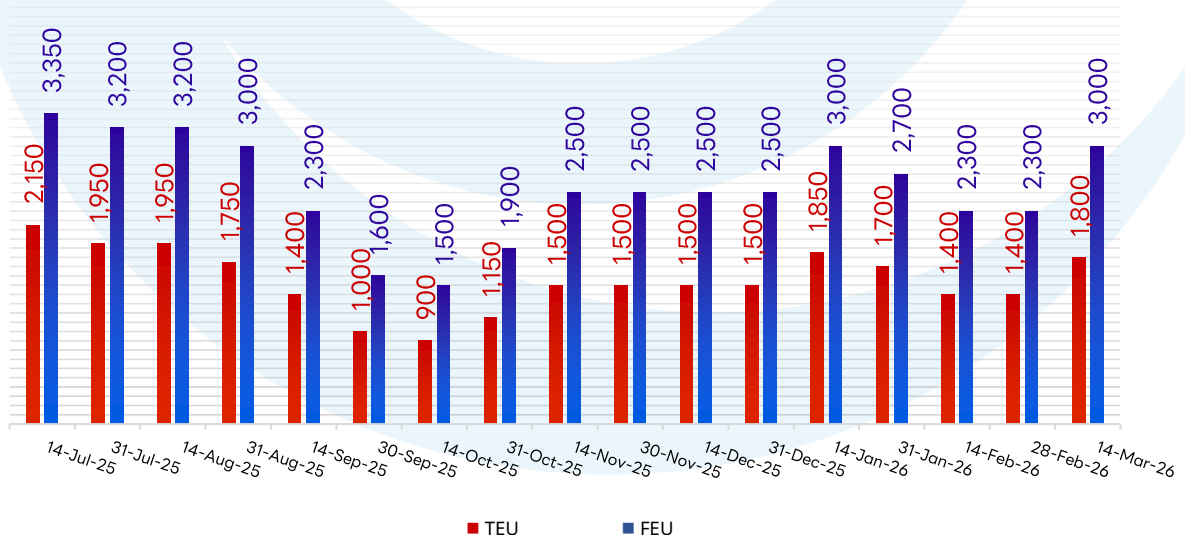
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด**

Australia



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

Europe

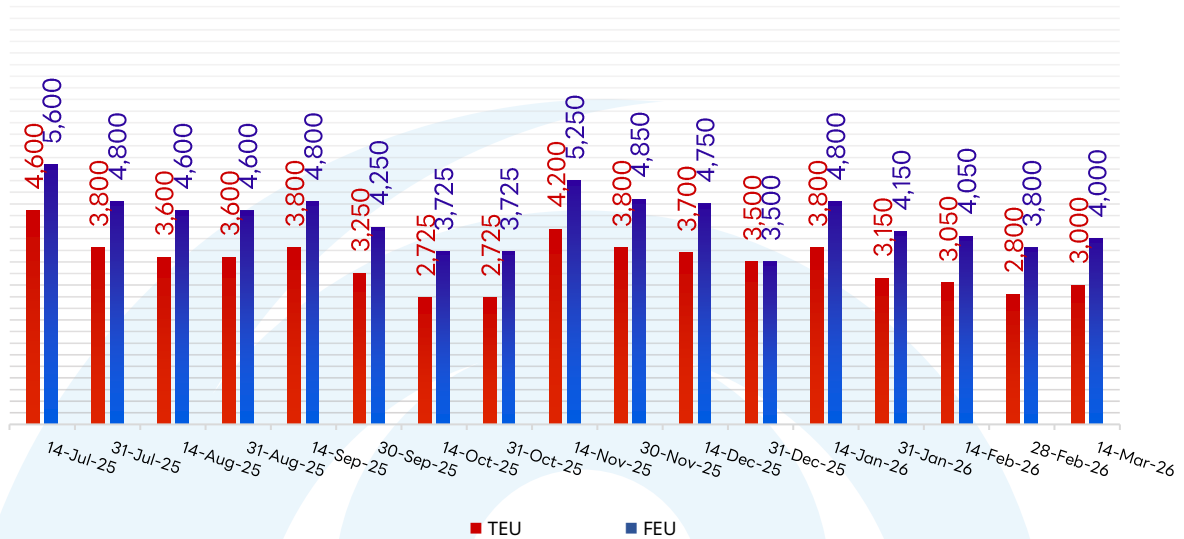


	OCT-25	NOV-25	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	60 €	60 €	60 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	120 €	120 €	120 €

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

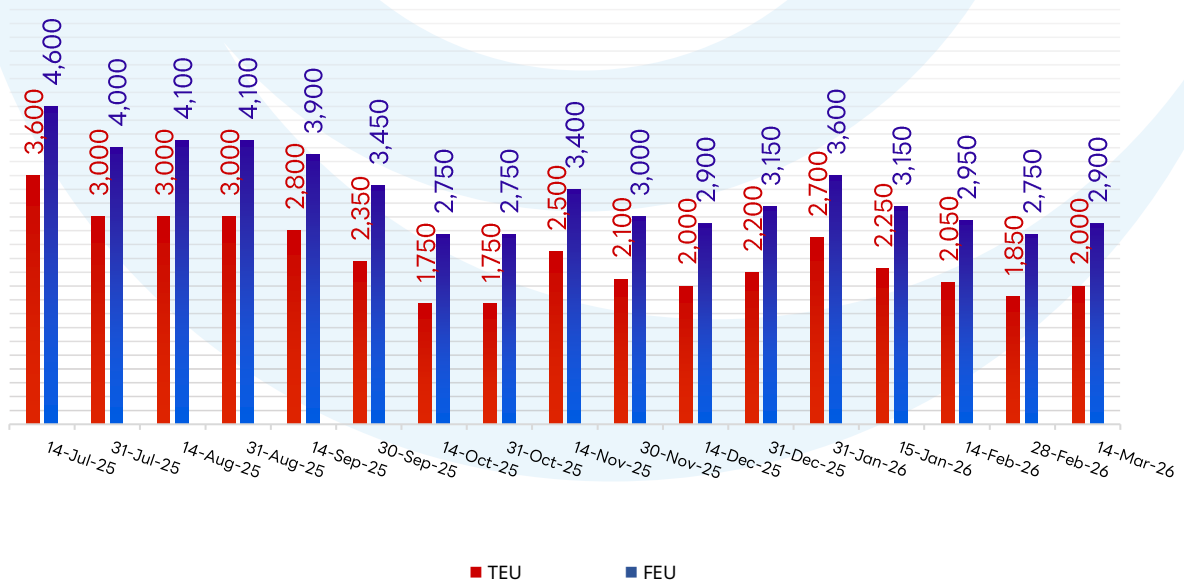
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด**

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

G7 เตรียมใช้คลังน้ำมันฉุกเฉิน รับแรงกระแทกจากสงครามตะวันออกกลาง



สถานการณ์ความตึงเครียดในตะวันออกกลางได้ส่งแรงกระเพื่อมไปทั่วตลาดพลังงานโลก หลังการปะทุของสงครามระหว่างสหรัฐฯ อิสราเอล และอิหร่าน ซึ่งทำให้ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จนทะลุระดับ 100 ดอลลาร์ต่อบาร์เรล และแตะระดับสูงสุดในรอบหลายปี ความผันผวนดังกล่าวทำให้กลุ่มประเทศอุตสาหกรรมชั้นนำของโลก หรือ Group of Seven ต้องจัดการประชุมฉุกเฉินเพื่อหารือมาตรการรักษาเสถียรภาพของตลาดพลังงานโลกหนึ่งในมาตรการสำคัญที่กำลังถูกพิจารณาคือการปล่อยน้ำมันจากคลังสำรองเชิงยุทธศาสตร์ ซึ่งอาจดำเนินการผ่านการประสานงานของ International Energy Agency

เพื่อเพิ่มปริมาณน้ำมันในตลาดและลดแรงกดดันด้านราคา แม้ในขณะนี้ยังไม่มีการตัดสินใจปล่อยน้ำมันสำรองทันที แต่ประเทศสมาชิก G7 ได้แสดงจุดยืนร่วมกันว่าพร้อมดำเนินการดังกล่าวหากสถานการณ์อุปทานน้ำมันตึงตัวมากขึ้น ปัจจัยสำคัญที่สร้างความวิตกกังวลกับตลาดพลังงานโลกคือความเสี่ยงต่อการขนส่งน้ำมันใน Strait of Hormuz ซึ่งเป็นเส้นทางลำเลียงน้ำมันที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งของโลก โดยมีสัดส่วนการขนส่งน้ำมันราว 20% ของการค้าทั่วโลกผ่านช่องแคบดังกล่าว ความตึงเครียดทางทหารหรือการโจมตีโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานในพื้นที่ซึ่งมีศักยภาพที่จะกระทบต่ออุปทานน้ำมันโลกอย่างมีนัยสำคัญ

แรงกดดันด้านอุปทานดังกล่าวสะท้อนออกมาอย่างรวดเร็วในตลาดพลังงาน โดยราคาน้ำมันดิบเบรนท์เคยพุ่งขึ้นแตะประมาณ 119 ดอลลาร์ต่อบาร์เรล ก่อนจะปรับตัวลดลงเล็กน้อยหลังจากนักลงทุนคาดหวังว่าประเทศผู้บริโภคน้ำมันรายใหญ่จะใช้คลังสำรองเชิงยุทธศาสตร์เข้ามาบรรเทาความตึงตัวของตลาด

อย่างไรก็ตาม ผลกระทบของราคาพลังงานที่พุ่งสูงไม่ได้จำกัดอยู่เพียงตลาดพลังงานเท่านั้น แต่ยังอาจลุกลามไปสู่เศรษฐกิจโลกในวงกว้าง ในเชิงเศรษฐศาสตร์ ราคาน้ำมันถือเป็นต้นทุนพื้นฐานของระบบเศรษฐกิจ ตั้งแต่ภาคการผลิต การขนส่ง ไปจนถึงภาคครัวเรือน การปรับตัวเพิ่มขึ้นของราคาพลังงานจึงมีแนวโน้มผลักดันต้นทุนการผลิตสินค้าและบริการทั่วโลกให้สูงขึ้น และอาจทำให้แรงกดดันเงินเฟ้อกลับมาอีกครั้ง

สำหรับประเทศพัฒนาแล้ว ราคาน้ำมันที่สูงขึ้นอาจทำให้ธนาคารกลางต้องเผชิญกับความท้าทายในการดำเนินนโยบายการเงิน เนื่องจากเงินเฟ้อที่สูงขึ้นอาจทำให้การปรับลดอัตราดอกเบี้ยเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจทำได้ยากขึ้น ขณะที่ประเทศกำลังพัฒนาและประเทศผู้นำเข้าน้ำมันสุทธิจะเผชิญแรงกดดันด้านดุลการค้าและต้นทุนพลังงานที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ในอีกด้านหนึ่ง ความผันผวนของราคาน้ำมันยังอาจสร้างแรงสั่นสะเทือนต่อภาคการเงินโลก เนื่องจากราคาพลังงานที่เพิ่มขึ้นมักส่งผลกระทบต่อปรับตัวของตลาดหุ้น อัตราเงินเฟ้อ และทิศทางนโยบายการเงินของประเทศเศรษฐกิจหลัก

ความไม่แน่นอนดังกล่าวอาจทำให้ตลาดการเงินทั่วโลกเผชิญกับความผันผวนเพิ่มขึ้นในระยะสั้น ดังนั้น ความพยายามของกลุ่ม G7 ในการเตรียมใช้คลังน้ำมันสำรองจึงมีเป้าหมายสำคัญเพื่อป้องกันไม่ให้ความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ในตะวันออกกลางลุกลามกลายเป็นวิกฤตพลังงานครั้งใหม่ของโลก ซึ่งหากปล่อยให้ราคาน้ำมันพุ่งสูงต่อเนื่อง อาจกลายเป็นปัจจัยที่จุดรั้งการเติบโตของเศรษฐกิจโลกในช่วงเวลาที่หลายประเทศยังอยู่ในกระบวนการฟื้นตัวจากความผันผวนทางเศรษฐกิจในช่วงที่ผ่านมา

ซึ่งสงครามการค้ารอบนี้สะท้อนการเปลี่ยนผ่านของระบบการค้าโลกจากความร่วมมือพหุภาคีไปสู่การใช้มาตรการฝ่ายเดียวและการต่อรองเชิงอำนาจ ส่งผลให้ห่วงโซ่อุปทานโลกต้องปรับตัวครั้งใหญ่ และเพิ่มความเสี่ยงต่อการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลกในระยะต่อไป

ที่มา TheGuardian

สายเรือยืม ! อาศัยสภาพตลาดปรับขึ้นอัตราค่าระวางเรือ

อัตราค่าระวางเรือ (Freight Rates) ในหลายเส้นทางเดินเรือ โดยเฉพาะเส้นทางเอเชีย-ยุโรป กลับกลายเป็นว่ามีแนวโน้มพุ่งสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง สาเหตุหลักแน่นอนว่ามาจากความกังวลของตลาดต่อสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางและราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเรือที่พุ่งทะยาน ส่วนทางกันกับแนวโน้มก่อนหน้านี้ที่มี Demand ต่ำ หรือปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าคงชบเซา



ในสถานการณ์ช่องแคบฮอร์มุซที่ยังคงถูกปิดตาย ส่งผลกระทบโดยตรงต่ออุปทานน้ำมันโลกและผลักดันให้ราคาพลังงานพุ่งสูงขึ้นต่อเนื่อง

โดยกลุ่มประเทศตะวันออกกลางถือเป็นฐานการส่งออกน้ำมันเตา (Fuel Oil) ที่สำคัญ โดยคิดเป็นสัดส่วนเกือบ 35% ของปริมาณการนำเข้าน้ำมันทั้งหมดของสิงคโปร์ที่เป็นศูนย์กลางการเติมน้ำมันเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลก

และเมื่อราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเรือ (Bunker) โดยเฉพาะกลุ่มน้ำมันกำมะถันต่ำที่เรามักคุ้นในชื่อ Low Sulfur ก็พุ่งไประดับสูงสุดนับตั้งแต่ปี 2022

นี่เป็นเหตุให้สายเรือสามารถกล่าวอ้างถึงต้นทุนพลังงานที่สูงขึ้น นำไปสู่การปรับอัตราค่าระวางที่เรียกเก็บจากเจ้าของสินค้า แม้ว่าน้ำมันเรือที่เรือใช้อยู่ในปัจจุบันหรือแม้แต่ที่มีอยู่ในคลังอาจไม่ใช่ น้ำมันล็อตที่มีการขึ้นราคาก็ตาม

ยังไม่รวมค่าใช้จ่ายพิเศษ "ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง (BAF)" ที่สามารถเรียกเก็บเพิ่มเติมได้อีก โดยไม่มีใครสามารถพิสูจน์ถึงต้นทุนที่แท้จริงได้เลย

เรียกได้ว่าเป็นการเดินหมากที่ฉลาดล้ำของเหล่าสายการเดินเรือ ที่อาศัยความตื่นตระหนกจากสภาพตลาดจากสงครามในตะวันออกกลางเป็นแรงหนุนในการปรับราคา

โดยเมื่อดูข้อมูลจากดัชนีของ SCFI (Shanghai Containerised Freight Index) เมื่อวันศุกร์ที่ผ่านมา ตัวเลขได้ชี้ให้เห็นถึงการปรับตัวสูงขึ้นในเส้นทางหลักต่างๆ โดย เส้นทางเอเชีย-ยุโรปปรับเพิ่มขึ้นราว 2% จากสัปดาห์ก่อนหน้า เส้นทางเอเชีย-เมดิเตอร์เรเนียน ปรับเพิ่มขึ้นราว 2% และเส้นทางข้ามแปซิฟิก (Transpacific) ปรับขึ้นเกือบ 5%

แม้ว่าปริมาณสินค้าในตลาดโลกเดือนมีนาคมจะค่อนข้างเชียบเหงาก็ตาม

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

คืบหน้าภาษีกรมศ - CBP ซี่ กำลังพัฒนาระบบคืนเงินภาษีศุลกากร

สำนักงานศุลกากรและป้องกันชายแดน สหรัฐฯ (CBP) กำลังดำเนินกระบวนการและเตรียมความพร้อม เพื่อปฏิบัติตามคำสั่งของศาลการค้าระหว่างประเทศ (CIT) เมื่อสัปดาห์ที่แล้ว ที่สั่งให้เริ่มกระบวนการคืนเงินภาษีศุลกากร หลังจากที่ศาลฎีกาสหรัฐฯ ชี้ชัดว่า IEEPA ที่เรียกเก็บภาษีก่อนหน้านี้โดยนโยบายกรมศ "เป็นสิ่งผิดกฎหมาย"



แม้จะมีความคาดหวังจากหลายฝ่าย แต่ CBP ได้แจ้งศาล CIT เมื่อวันศุกร์ที่ผ่านมาว่า ทางหน่วยงาน "ยังไม่พร้อม" ที่จะเริ่มกระบวนการดังกล่าว

โดย CBP คาดว่าการพัฒนาระบบ ACE หรือ Automated Commercial Environment ที่เป็นระบบจัดการการค้าเงินพร้อมดอกเบี้ยส่วนหนึ่ง จะต้องใช้เวลาเตรียมการราว 45 วัน พร้อมกับการประกาศขั้นตอนการขอรับเงินคืนสำหรับผู้นำเข้า

ในขณะเดียวกัน หลายฝ่ายก็มองว่า CBP คงใจสร้างเงื่อนไขที่ยุ้งยากซับซ้อนที่ไม่จำเป็น เพื่อ "ถ่วงเวลา" ในการคืนภาษีให้กับผู้นำเข้าให้เสร็จสิ้น

โดยมีรายงานว่าผู้นำเข้าเพียง 21,423 ราย จากจำนวน 330,566 ราย ที่ยังไม่ได้นำดำเนินการตั้งค่าธรรมเนียมและกฎระเบียบใหม่ของ CBP และอาจไม่ได้รับเงินคืนในส่วนของภาษี IEEPA

และตราใบที่ผู้นำเข้ายังทำกระบวนการทั้งหลายไม่เสร็จสิ้น การขอคืนเงินก็จะถูกปฏิเสธ

โดยก่อนหน้านี้ นับตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมา มีผู้นำเข้า 2,897 ราย ถูก CBP ปฏิเสธไปแล้วเนื่องจากสาเหตุดังกล่าว

มุมมองจากผู้เชี่ยวชาญท้องถิ่นให้ความเห็นว่า การที่รัฐบาลพยายามดึงกระบวนการให้ช้าลงนั้น น่าจะสอดคล้องกับการเตรียมการเพื่อยื่นอุทธรณ์คำตัดสินและอาจรวมถึงการขออุเลาการบังคับคดี (Request for a stay)

เรียกได้ว่า การที่ CBP จะโอนเงินหลายพันล้านดอลลาร์กลับไปให้ผู้นำเข้าทันทีนั้น แทบเป็นไปไม่ได้เลย

โดยประเด็นการคืนภาษีนี้คาดว่าจะต้องมีกระบวนการ มีการตรวจสอบ และแทบจะแน่นอนว่าจะต้องมีการต่อสู้ทางกฎหมายกันอีกหลายรอบ ก่อนที่ทุกอย่างจะคลี่คลายอย่างสมบูรณ์

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

Ongoing war วิกฤตการณ์เดือน 2026 ช่องแคบฮอร์มุซ สะเทือนส่งออก



จากเหตุการณ์ปิดช่องแคบฮอร์มุซที่เข้าสู่สัปดาห์ที่ 2 และยังมีแนวโน้มที่จะสงบลง กระทบต่อการค้าระหว่างประเทศ และโลจิสติกส์อย่างรุนแรง โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าทางทะเลที่นับเป็นหัวใจสำคัญของการขนส่งสินค้าข้ามชาติ

ซึ่งมีตู้สินค้าที่ได้รับผลกระทบไปทั่วโลกกว่า 2 ล้าน TEU อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ รวมถึงตู้สินค้าของผู้ส่งออกไทยด้วย แล้วตู้สินค้านี้ระหว่างการขนส่งทำอย่างไร ? สินค้าอยู่ในท่าเรือต้องดำเนินการอย่างไร ? ค่าใช้จ่ายจะมีอะไรบ้าง ? เราสรุปมาให้หมดแล้ว ครบ จบในที่เดียว

อ่านเพิ่มเติม “สรุปแนวทางปฏิบัติตู้สินค้าส่งไม่ได้ จากเหตุการณ์ในตะวันออกกลางและช่องแคบฮอร์มุซ” [คลิกที่นี่](#)

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	Weighting	Previous Index 27 February 2026	Current Index 6 March 2026
Comprehensive Index		1333.11	1489.19
Europe (Base port)	20%	1420	1452
Mediterranean (Base port)	10%	2305	2360
USWC (Base port)	20%	1857	1940
USEC (Base port)	5.00%	2691	2717
Persian Gulf & Red Sea (Dubai)	7.50%	1327	2287
Australia/New Zealand (Melbourne)	5.00%	710	669
East/West Africa (Lagos)	2.50%	3081	3254
South Africa (Durban)	2.50%	1957	2008
South America (Santos)	5.00%	1622	2618
West Japan (Base port)	5.00%	304	311
East Japan (Base port)	5.00%	304	321
Southeast Asia (Singapore)	7.50%	456	457
Korea (Pusan)	2.50%	139	139
America West Coast (Manzanillo)	2.50%	1690	2592
East Africa (Mombasa)	2.50%	1799	2015

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

