

ค่าระวางเรือ

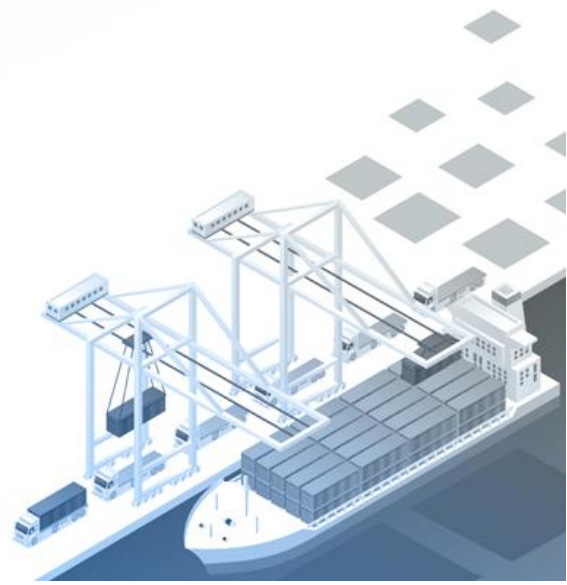
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

11

สภาผู้ส่งออกทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



TNSC Weekly Briefing (19 March 2026)

Thai Bath Rate



USD
32.36



EUR
37.22



GBP
43.1



AUD
22.88



CNY
4.65



JPY
0.2



INR
0.35



VND
0.0012

Exchange Rate Trend



Shanghai Container Freight Index (SCFI) – Comprehensive Index

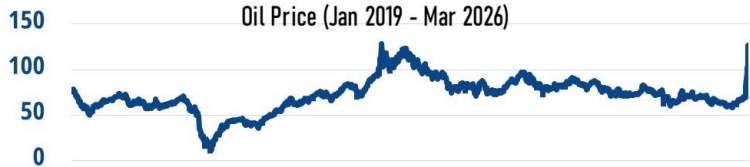
Jan 2020 – Mar 2026



YoY	1 Month Average	3 Months Average	Previous Index	Current Index
14-Mar-25	Feb 26	Dec 25 - Feb 26	6-Mar-26	13-Mar-26
1319.34	1283.71	1450.96	1489.19	1710.35

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)



เศรษฐกิจสหรัฐฯ และทิศทางนโยบายการเงิน
โลกกำลังเข้าสู่ช่วงเวลาที่มีความไม่แน่นอนสูง

อ่านต่อหน้า 10



Maersk จัดหนัก กลุ่ม 1,700 ล้าน ปั้นท่าเรือคอน
เทนเนอร์แห่งใหม่ในเวียดนาม

อ่านต่อหน้า 11



ปมคืนเงินภาษีนำเข้าสหรัฐฯ ความหวังที่มา
พร้อมความเสี่ยง

อ่านต่อหน้า 13

Annual GENERAL MEETING 2026
ประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 31

26 มีนาคม 2569 | 09.00 - 16.00น.
ณ ห้อง Lumpini Ballroom 1-2 ชั้น 10
โรงแรม Grande Centre Point Lumpini Bangkok น.พ.ระดม 4

EVENT AGENDA

09.00 - 10.00 น.	ลงทะเบียนภายในงาน
10.05 - 11.30 น.	การเสวนาหัวข้อ "ยุทธศาสตร์ส่งออกไทยท่ามกลางเศรษฐกิจโลกผันผวน"
11.30 - 11.35 น.	Photo Session
11.35 - 12.15 น.	ประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 31
12.15 - 13.30 น.	จับรางวัล Lucky Draw รับประทานอาหารกลางวัน
13.30 - 15.30 น.	สัมมนาพิเศษ 2 หัวข้อ
15.30 - 16.00 น.	Coffee Corner & Member Networking

สิทธิพิเศษ
สำหรับสมาชิกที่เข้าร่วมประชุม

ลุ้นรับรางวัล Lucky Draw 10 รางวัล
 อาทิ แก้ว Starbucks
Gift Voucher มูลค่า 1,000 บาท 2 รางวัล
และอื่นๆอีกมากมาย

เปิดลงทะเบียนแล้ววันนี้

*โรงแรมรองรับได้ 300 ท่าน | สาขาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย โทร. 02-679-7555 ต่อ 501 (คุณสิริพรรณ) E-mail: tnscl_mrs@tnsc.com

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	Suspension*	Suspension*	ISOCC	-	-	
			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						
Thailand - Europe (Main Port)	1,600**	2,700**	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	60 €	120 €	
			Subject to ENS USD 30/BL 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	3,000**	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

** สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมีนาคม 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 ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 1,600 USD/TEU และ 2,700 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางฝั่ง West Coast คงที่ โดยอยู่ที่ 3,000 USD/TEU และ 4,000 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast คงที่เช่นกัน 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 :

(*) หลายสายเรือปิดการจองระวางชั่วคราวสาเหตุจากความเสียดังในช่องแคบฮอร์มุซ

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

(***) ค่าระวางอาจมีความแตกต่างจากอัตราที่ปรากฏ เนื่องจากเข้าสู่ฤดูกาลการขนส่งผลไม้ประจำปี ซึ่งอาจมีค่าระวางแตกต่างกันออกไปตามแต่นิตสินค้า โปรดติดตามกับผู้ให้บริการอย่างใกล้ชิด

หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสี่ยงภัยใด 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	3,500 - 4,000
Emergency Conflict Surcharge	2,000	3,000	4,000
Emergency Freight Rate	1,800	3,000	3,800
Rate Restoration	1,500	3,000	n/a
Imbalance Surcharge	300 / Container		
Mandatory Deviation Charge	800-1,500 / Container		

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ (USD)

ค่าใช้จ่ายพิเศษจากต้นทุนพลังงาน อาจพบได้ทุกเส้นทาง

รายการที่เรียกเก็บ	20'DC	40'DC	Reefer
Thailand Emergency Bunker Surcharge (THEBS)	75	150	100 / 200 (20'/40')
Emergency Bunker Surcharge	200	400	300 / 600 (20'/40')
Emergency Fuel Surcharge (EFS)	80 - 200	160 - 400	45 - 105 (20') 90 - 210 (40')

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ (USD)

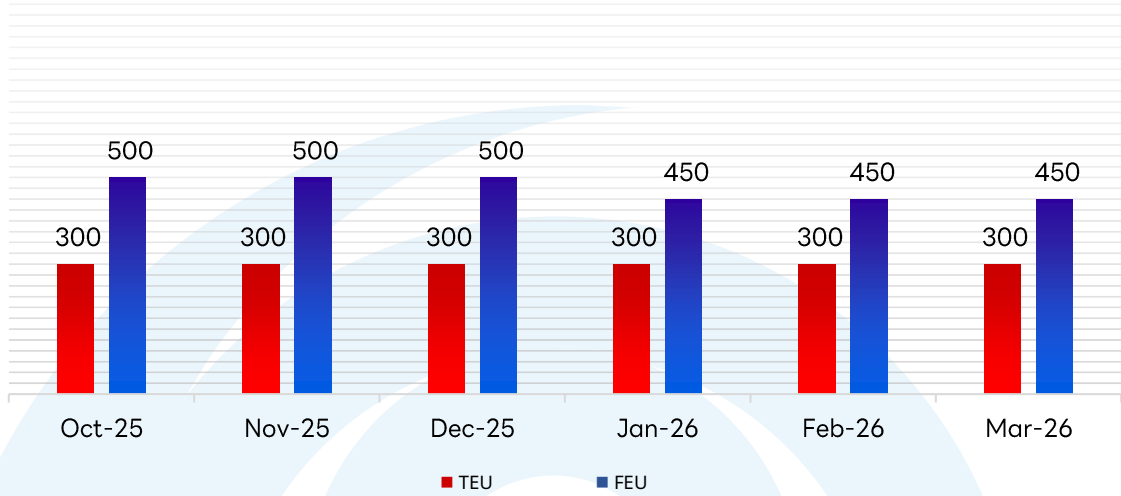
ทั้งนี้สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) อยู่ระหว่างการประสานกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการช่วยเหลือผู้ส่งออก เช่น กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ในการติดตามสถานการณ์และขอความร่วมมือกับกลุ่มสายเรือในการพิจารณาเรียกเก็บค่าใช้จ่ายดังกล่าวอย่างโปร่งใสและเป็นไปตามต้นทุนที่แท้จริง

หมายเหตุ :

- 1) อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- 2) อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษเริ่มต้นมีผลในช่วงปลายเดือนมีนาคมหรือต้นเดือนเมษายนขึ้นอยู่กับผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- 3) อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด

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

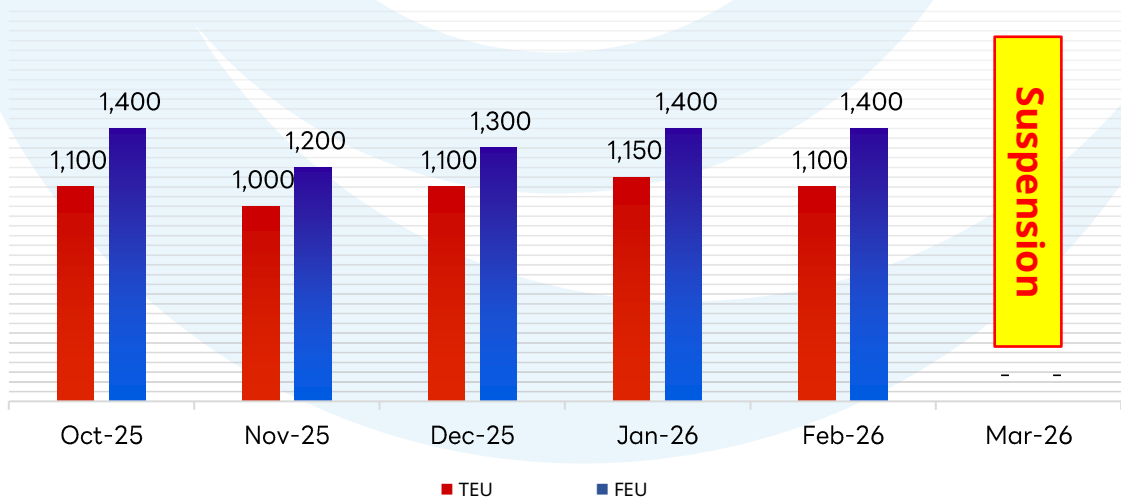
Japan



	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

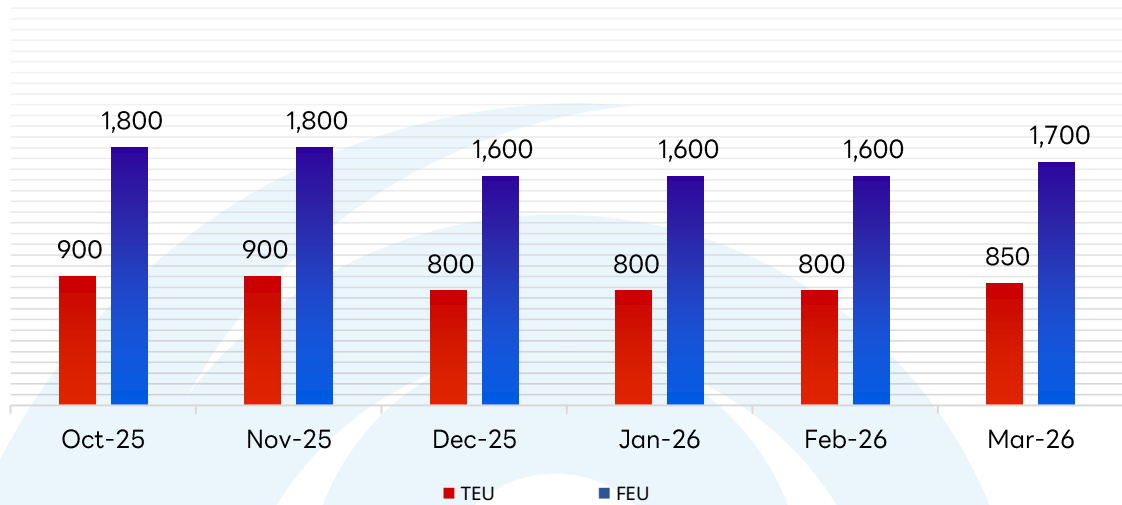


	OCT-25	NOV-25	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	56	34	34	45	45	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	112	68	68	90	90	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU and USD70/FEU

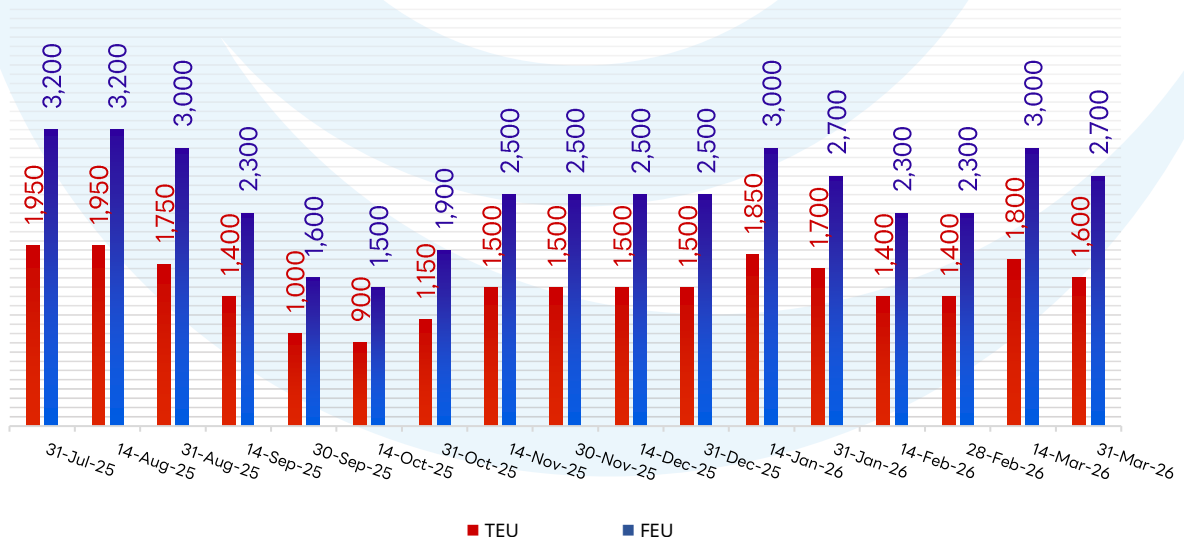
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด**

Australia



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

Europe

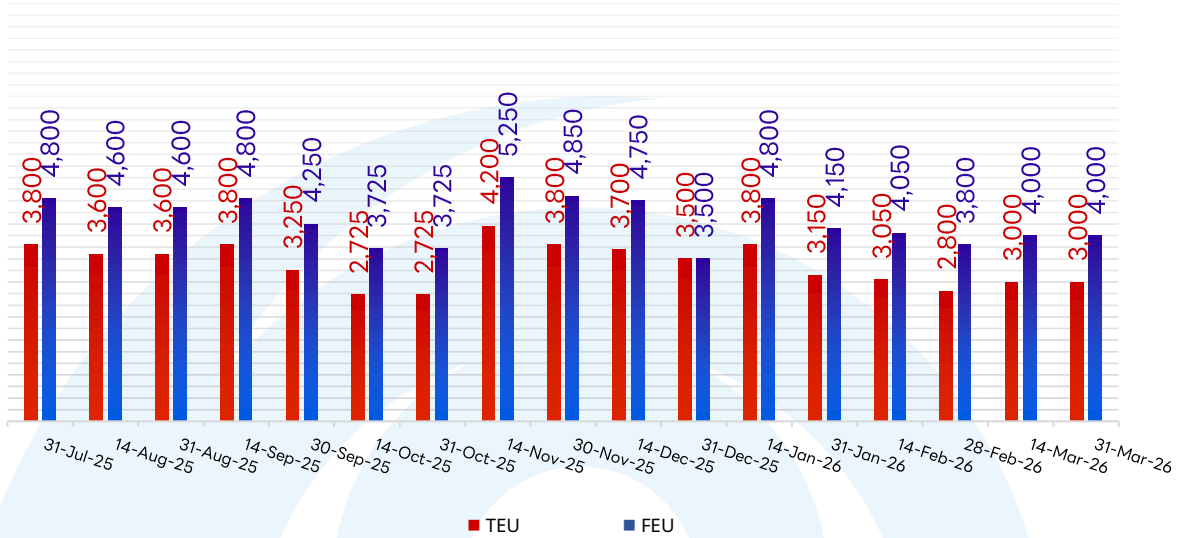


	OCT-25	NOV-25	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	60 €	60 €	60 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	120 €	120 €	120 €

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

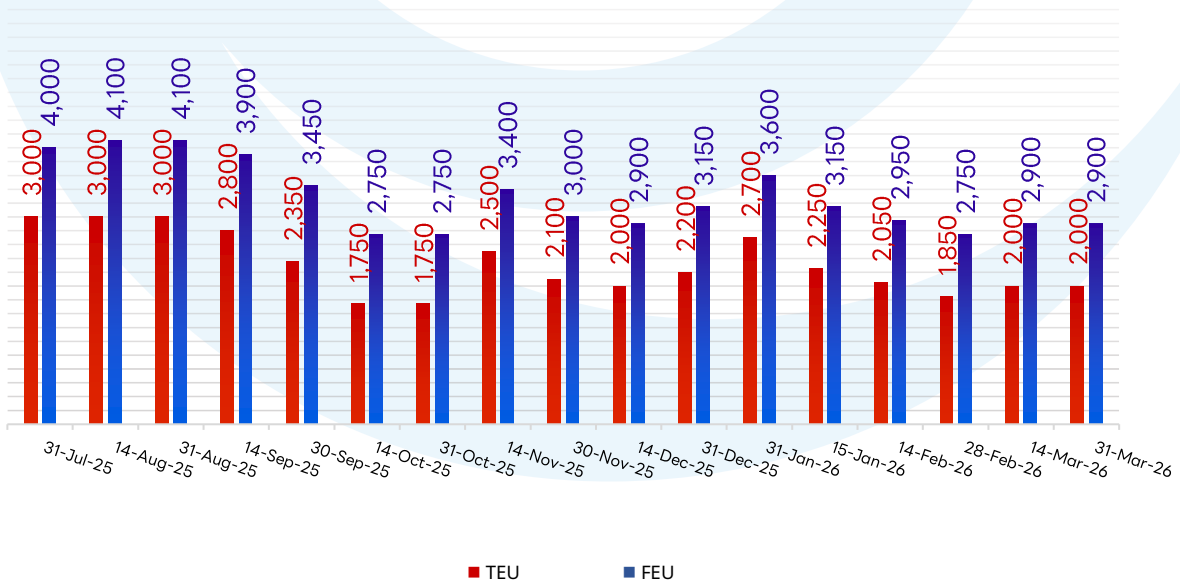
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด**

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

เศรษฐกิจสหรัฐฯ และทิศทางนโยบายการเงินโลกกำลังเข้าสู่ช่วงเวลาที่มีความไม่แน่นอนสูง



ภายใต้บริบทของความตึงเครียดในตะวันออกกลางที่ส่งผลกระทบต่อตรงต่อราคาพลังงานและเสถียรภาพเศรษฐกิจโลก ซึ่งธนาคารกลางสหรัฐ (Fed) กำลังเผชิญกับความท้าทายสำคัญในการประเมินแนวโน้มเศรษฐกิจ “ท่ามกลางหมอกของสงคราม” ซึ่งทำให้การตัดสินใจเชิงนโยบายมีความซับซ้อนมากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยปัจจัยหลักที่สร้างความไม่แน่นอนในขณะนี้คือความขัดแย้งระหว่างสหรัฐฯ และอิหร่าน ซึ่งส่งผลให้ราคาน้ำมันปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเพิ่มขึ้นเกือบ 50% ภายในระยะเวลาเพียงสองสัปดาห์ และมีแนวโน้มจะยังคงอยู่ในระดับสูงหากสถานการณ์ยืดเยื้อ

การเพิ่มขึ้นของราคาพลังงานดังกล่าวไม่เพียงกระทบต้นทุนการผลิต แต่ยังส่งผ่านไปยังระดับราคา

สินค้าและบริการโดยรวม ทำให้แรงกดดันด้านเงินเฟ้อกลับมาอีกครั้งในสถานการณ์เช่นนี้ Fed ต้องเผชิญกับ “โจทย์ยาก” ระหว่างการควบคุมเงินเฟ้อกับการประคองการเติบโตทางเศรษฐกิจ เนื่องจากผลกระทบของสงครามไม่ได้จำกัดอยู่เพียงด้านราคา แต่ยังสามารถส่งผลให้ภาวะการเงินตึงตัวขึ้น ราคาสินทรัพย์ลดลง และความเชื่อมั่นของภาคธุรกิจและผู้บริโภคลดลง ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยที่บั่นทอนการขยายตัวของเศรษฐกิจ

สิ่งที่น่ากังวลมากขึ้นคือความเป็นไปได้ของภาวะ “stagflation” หรือภาวะที่เศรษฐกิจชะลอตัวพร้อมกับเงินเฟ้อสูง ซึ่งเป็นสถานการณ์ที่ยากต่อการดำเนินนโยบายการเงิน เนื่องจากการขึ้นดอกเบี้ยเพื่อลดเงินเฟ้ออาจยิ่งซ้ำเติมเศรษฐกิจ ขณะที่การลดดอกเบี้ยเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจก็อาจทำให้เงินเฟ้อรุนแรงขึ้น โดยเจ้าหน้าที่ Fed เองเริ่มกลับมาอภิปรายถึงความเป็นไปได้ที่อาจต้องคงดอกเบี้ยในระดับสูงต่อไป หรือแม้กระทั่งพิจารณาปรับขึ้นดอกเบี้ยอีกครั้ง หากแรงกดดันเงินเฟ้อเพิ่มขึ้นชัดเจนในอีกด้านหนึ่ง แม้เศรษฐกิจสหรัฐฯจะยังคงมีความยืดหยุ่นในบางมิติ แต่สัญญาณเปราะบางเริ่มปรากฏชัดขึ้น ทั้งในตลาดแรงงานที่เริ่มอ่อนตัว ผู้บริโภคที่ได้รับผลกระทบจากค่าครองชีพสูง และความเสี่ยงจากการเข้มงวดของสินเชื่อ หากสถานการณ์ดังกล่าวดำเนินต่อไป อาจเป็นปัจจัยที่ทำให้เศรษฐกิจเข้าสู่ภาวะชะลอตัวมากขึ้น

ในระยะข้างหน้าบริบทดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่า การดำเนินนโยบายการเงินในช่วงนี้ไม่สามารถอิงกับข้อมูลเศรษฐกิจในอดีตได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากข้อมูลจำนวนมากเกิดขึ้นก่อนความขัดแย้งจะทวีความรุนแรง ทำให้ Fed ต้องตัดสินใจภายใต้ข้อมูลที่ “ล้าหลังสถานการณ์จริง” และต้องประเมินแนวโน้มในอนาคตที่มีความไม่แน่นอนสูง

ภาพรวมเศรษฐกิจโลกในปัจจุบันกำลังเผชิญกับจุดเปลี่ยนสำคัญอีกครั้ง ซึ่งแรงกระแทกจากภูมิรัฐศาสตร์กำลังกลับมาเป็นตัวกำหนดทิศทางเศรษฐกิจและนโยบายการเงินอย่างชัดเจน สำหรับ Fed ความท้าทายไม่ใช่เพียงการตัดสินใจว่าจะ “ขึ้นหรือลดดอกเบี้ย” แต่คือการรักษาสมดุลระหว่างเสถียรภาพราคาและการเติบโตในสภาพแวดล้อมที่เต็มไปด้วยความไม่แน่นอน ซึ่งอาจกลายเป็นปัจจัยกำหนดทิศทางเศรษฐกิจโลกในช่วงต่อจากนี้อย่างมีนัยสำคัญ

ที่มา Reuters

Maersk จัดหนัก หุ่่ม 1,700 ล้าน ปั้นท่าเรือคอนเทนเนอร์แห่งใหม่ในเวียดนาม

แม้ไทยจะเป็นหนึ่งในผู้นำด้านโลจิสติกส์ในอาเซียนมาอย่างยาวนาน แต่ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาเวียดนามได้เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างก้าวกระโดดเพื่อรองรับคลื่นการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ และเติบโตอย่างรวดเร็วทั้งภาคการส่งออก โลจิสติกส์ ซึ่งร่วมหนุนเศรษฐกิจของประเทศอย่างเป็นระบบ



ตัวอย่างที่ชัดเจนมากคือการที่ยักษ์ใหญ่สายการเดินทางเรือของโลกอย่าง Maersk ได้ประกาศแผนการลงทุนล่าสุดผ่าน APM Terminals ร่วมกับ Hateco Group พันธมิตรท้องถิ่นเจ้าเก่า ที่เตรียมรับสัมปทานระยะเวลายาวนานถึง 50 ปี ในการพัฒนาและบริหารจัดการท่าเรือ Container แห่งใหม่นาม “Lieu Chieu” ในเมืองดานัง ทางตอนกลางของประเทศเวียดนาม ด้วยมูลค่าโครงการสูงถึง 1,700 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ท่าเรือแห่งใหม่นี้ถูกออกแบบให้มีขีดความสามารถรองรับตู้สินค้า 5.7 ล้าน TEU ต่อปี โดยการก่อสร้างจะเริ่มขึ้นในช่วงปลายปีนี้ โดยท่าเทียบเรือ (Terminal) 2 แห่งแรกจะเปิดให้บริการในปี 2028 และคาดว่าจะเปิดให้บริการเต็มตัว 8 ท่าเทียบเรือภายในปี 2035 รองรับเรือขนาดใหญ่ได้ถึงระดับ 18,000 TEU

โดยการขยับก้าวสำคัญครั้งนี้ของ Maersk นอกเหนือจะเป็นการเพิ่มบริการโลจิสติกส์ให้ครอบคลุมมากขึ้น ยังเป็นการกระจายท่าเรือ Container เพื่อลดปัญหาความแออัดของท่าเรือ คล้ายกับการลงทุนในท่าเรือ Tanjung Pelepas ในมาเลเซีย ซึ่งช่วยลดการเข้าไปแออัดในท่าเรือสิงคโปร์ อันเป็นอีกที่เด็ดของ Maersk ที่ช่วยให้พันธมิตรน้องใหม่อย่าง Gemini สามารถรักษาความน่าเชื่อถือของตารางเรือ (Schedule Reliability) เหมือนพันธมิตรเก่าแก่และคู่แข่งรายอื่นๆในตลาด

การที่ Maersk เลือกเวียดนาม ไม่ได้เป็นการตัดสินใจสุ่มสี่สุ่มห้า แต่เป็นการตัดสินใจจากความเนื้อหอมของเวียดนาม ที่มีศักยภาพในการเติบโตของปริมาณสินค้า ซึ่งเวียดนามได้แสดงศักยภาพทางเศรษฐกิจและยังสามารถช่วงชิงส่วนแบ่งการตลาดจากสงครามการค้าระหว่างจีนและสหรัฐฯ โดยพบว่าสัดส่วนการนำเข้าสินค้าของสหรัฐฯ จากเวียดนาม ปรับตัวสูงขึ้นเป็น 12% ในปีที่แล้ว จากระดับ 9.9% ในปี 2024

และในภาคโลจิสติกส์ ก็ถือว่าเวียดนามทำได้ดีไม่แพ้กัน

โดยเวียดนามมีข้อได้เปรียบทางภูมิศาสตร์อยู่แล้ว มีชายฝั่งยาวติดทะเลจีนใต้และใกล้เส้นทางเดินเรือหลักของโลกทำให้ผู้ส่งออกเวียดนามมีบริการแบบ Direct ไปยังตลาดสำคัญอย่างสหรัฐฯ และยุโรปได้โดยไม่ต้องแวะถ่ายลำ

เทียบกับแหลมฉงมิงที่อยู่ในอ่าวและอยู่ไกลจากเส้นทางเดินเรือหลักของโลก เหมือนอยู่ในท้ายซอยที่ทำให้เรือแม่ขนาดใหญ่ไม่นิยมวิ่งอ้อมเข้ามา สินค้าส่งออกของไทยจำนวนมากยังต้องพึ่งพาการ Transshipment ที่สิงคโปร์หรือมาเลเซีย

นอกจากนั้นนโยบายของรัฐบาลเวียดนามยังมุ่งเน้นสร้างท่าเรือแบบกระจายศูนย์ (Decentralized) มีท่าเรือกระจายตัวอยู่ทั่วประเทศ ท่าหลักๆก็อย่างเช่น "Hai Phong" ในภาคเหนือ หรือ "Ho Chi Minh" ในตอนใต้ และล่าสุดที่ตอนกลางอย่างดานัง ซึ่งล้วนสามารถรองรับเรือแม่ขนาดใหญ่ระดับ 18,000 TEU ขึ้นไปได้สบายๆ แตกต่างจากไทยที่มีเพียงแค่ท่าเรือแหลมฉงมิงแห่งเดียวที่สามารถรองรับเรือขนาดนี้ได้

สำหรับท่าใหม่ในดานัง ในอนาคตจะกลายเป็นท่าสำคัญสำหรับสินค้าภาคกลางของเวียดนาม และยังสามารถรับสินค้าผ่านแดนจากประเทศลาว รวมถึงสินค้าถ่ายลำ (Transshipment) อีกด้วย ช่วยเพิ่มทางเลือกในการนำตู้เปล่าเข้าประเทศ ลดต้นทุนในการสำรองตู้เปล่า

ทั้งหมดนี้ทำให้เวียดนามสามารถประหยัดทั้งเวลาขนส่งสินค้าและต้นทุนต่อปีมหาศาลเมื่อเทียบกับไทย

กว่าแม้จะพัฒนาท่าเรือได้ดี แต่ระบบโลจิสติกส์หลังท่า (Hinterland) ของไทยยังถือว่าน่าอยู่พอสมควร เพราะเวียดนามมีจุดอ่อนด้วยภูมิประเทศทางบกที่เรียวยาวทำให้การขนส่งทางถนนจากเหนือจรดใต้ใช้เวลานานและต้นทุนสูง เครือข่ายถนนและรถไฟยังไม่ครอบคลุมและแออัด เวียดนามจึงต้องพึ่งพาการขนส่งชายฝั่ง (Coastal Shipping) และการขนส่งทางลำน้ำ (Inland Waterways) เป็นหลักเพื่อเชื่อมโยงคลังสินค้ากับท่าเรือ

กว่าหากประเมินดูด้วยตาเปล่า ศักยภาพและความเนื้อหอมของเวียดนามถือว่ามาแรงมาก อีกทั้งนโยบายการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ที่สอดคล้องกับรูปแบบเศรษฐกิจและการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมอาจจะกลายเป็นหนึ่งในปัจจัยที่เวียดนามอาจจะแซงไทยในอนาคตอันใกล้

หรืออาจจะแซงไปไกลแล้วก็เป็นไปได้เหมือนกัน

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

ปมคืนเงินภาษีนำเข้าสหรัฐฯ ความหวังที่มาพร้อมความเสี่ยง

ดูเหมือนกระบวนการคืนเงินภาษีนำเข้าสินค้าของสหรัฐฯ จากนโยบายของทรัมป์จะมีความหวังมากกว่าที่คาดการณ์ไว้ หลังมีการตัดสินของศาลสูงสุดในช่วงกลางเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมา

โดยก่อนหน้านี้ CBP แจ้งว่าจำเป็นต้องใช้เวลา 45 วันในการพัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เรียกว่า Automated Commercial Environment (ACE) เพื่อให้การคืนเงินมีประสิทธิภาพ ซึ่งหาก CBP สามารถพัฒนาระบบ ACE แล้วเสร็จภายในกรอบ 45 วันตามที่ให้คำมั่นไว้ เราน่าจะได้เห็นการเปิดใช้งานระบบเต็มรูปแบบในช่วงต้นเดือนเมษายนนี้



สำหรับปัจจุบัน หลังผ่านมาราวครึ่งทางของการพัฒนาระบบ ACE มีรายงานว่าทางศาลการค้าระหว่างประเทศของสหรัฐฯ มีความพึงพอใจในระดับหนึ่งต่อความคืบหน้าการพัฒนาดังกล่าว ในการเรียก CBP เข้าพบเพื่อรายงานสถานะ

แต่ไม่ใช่ในมุมมองของผู้นำเข้า

หลายธุรกิจสหรัฐฯ มองไปในทางเดียวกันว่ากระบวนการนี้ยังคงล่าช้า ยุ่งยากเกินไป และยังคงก่อให้เกิดปัญหาอื่นๆ ตามมา

โดยกฎใหม่ของ CBP เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ บังคับให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Forwarders) และผู้ส่งสินค้า (Shippers) ต้องส่งมอบข้อมูลที่ละเอียดขึ้น ภายใต้เงื่อนไขเวลาที่กระชั้นชิดกว่าเดิมมาก

นอกจากนี้ การที่ต้องส่งมอบข้อมูลทางธุรกิจครั้งใหญ่ อาจส่งผลให้ธุรกิจนั้นถูกรัฐบาลจับตามองเป็นพิเศษ ซึ่งคือการที่ผู้นำเข้าจำเป็นต้องระบุรายละเอียดหลายอย่าง ทั้งตัวแทนออกของ (Brokers) ที่ใช้ ประเทศต้นกำเนิดสินค้า ยอดเงินภาษีอากร หมายเลขใบขนสินค้า และพิกัดอัตราศุลกากร เป็นต้น รวมถึงเอกสารอีกหลายอย่างที่เกี่ยวข้อ ซึ่งในทางปฏิบัติจะทำให้ CBP ได้รับข้อมูล "เรื่องราวทั้งหมด" ของการขนส่งสินค้าเหล่านี้ไปโดยปริยาย

และหากข้อมูลไม่สอดคล้องกัน ไม่สมบูรณ์ หรือมีจุดผิดพลาด ผลที่ตามมาอาจร้ายแรงกว่าแค่การถูกปฏิเสธหรือได้รับเงินคืนล่าช้า แต่อาจลุกลามไปถึงการถูกตั้งคำถามเรื่องพิกัดภาษี การกบฏกวนแหล่งกำเนิดสินค้า การตรวจสอบมูลค่าอย่างละเอียด หรือการตรวจสอบความไม่สอดคล้องกันในการยื่นเอกสารของนายหน้า

จนถึงขณะนี้ มีธุรกิจอเมริกันเพียง 6% เท่านั้นที่ดำเนินการเพื่อรับเงินคืนจนเสร็จสมบูรณ์ หรือคิดเป็นราว 21,423 ราย จากผู้นำเข้าจำนวนกว่า 330,566 รายที่ได้จ่ายภาษี IEEPA ไปแล้ว

เห็นได้ชัดว่าแม้ทิศทางของการคืนเงินภาษีจะมีความชัดเจนและเป็นรูปธรรมมากขึ้นตามลำดับ แต่ผู้นำเข้าสหรัฐฯ กลับต้องเจอความเสี่ยงในการถูกตรวจสอบย้อนหลัง เป็นเหมือนอิกกลเม็ดที่ CBP ดึงมาใช้เพื่อเป็นการถ่วงเวลาการคืนภาษีออกไปให้ยาวที่สุด ในขณะที่เวลานี้ก็ผู้นำเข้าสหรัฐฯ ก็ยังคงต้องจ่ายภาษีชุดใหม่ตาม Section 122 ต่อไป เรียกได้ว่าต้องแบกรับทั้งสองขา ทั้งภาษีเก่าก็ยังไม่คืน ภาษีใหม่ก็ยังคงต้องจ่ายอีก

ดังนั้นตลาดสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นถึง 1 ใน 5 ของตลาดส่งออกไทย จึงอาจเผชิญกับทิศทางที่เติบโตที่ชะลอตัวลงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เนื่องจากปัญหาสภาพคล่องที่ตึงตัวของคู่ค้า ผู้ส่งออกไทยจึงควรเร่งกระจายความเสี่ยงสู่ตลาดใหม่ พร้อมทั้งจัดทำเอกสารพิกัดศุลกากร (HTS) และแหล่งกำเนิดสินค้าให้แม่นยำที่สุด เพื่อช่วยลดความเสี่ยงในการถูกตรวจสอบย้อนหลังให้ผู้นำเข้า และรักษาคู่ค้าท่ามกลางความผันผวนนี้เอาไว้ให้ได้

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

ตู้สินค้าขาดแคลน อีกภัยเงียบที่จะกลับมาเหตุจากช่องแคบฮอร์มุซ ?



เหยียบสัปดาห์ที่ 3 เข้าแล้วกับสถานการณ์ในช่องแคบฮอร์มุซที่ยังคงถูกปิดตายในทางปฏิบัติ ภาวะ "ตู้สินค้าขาดแคลน" (Container Shortage) จึงกลายเป็นอีกหนึ่งภัยเงียบที่เริ่มถูกหยิบยกมาพูดถึงกันมากขึ้นในช่วงหลัง

คำถามสำคัญในตอนนี้คือ นอกเหนือจากตลาดตะวันออกกลางที่เผชิญวิกฤตไปแล้ว เส้นทางอื่นๆ จะเกิดผลกระทบตามมาจนตู้สินค้าขาดแคลนตามไปด้วยหรือไม่? ในเมื่อยังมีเรือและตู้สินค้าจำนวนมากตักค้างอยู่ในอ่าวเปอร์เซีย และไม่สามารถหมุนเวียนกลับเข้าสู่ตลาดโลกได้

อ่านเพิ่มเติม “ตู้สินค้าขาดแคลน อีกภัยเงียบที่จะกลับมาเหตุจากช่องแคบฮอร์มุซ ?” [คลิกที่นี่](#)

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	Weighting	Previous Index 6 March 2026	Current Index 13 March 2026
Comprehensive Index		1489.19	1710.35
Europe (Base port)	20%	1452	1618
Mediterranean (Base port)	10%	2360	2666
USWC (Base port)	20%	1940	2249
USEC (Base port)	5.00%	2717	3111
Persian Gulf & Red Sea (Dubai)	7.50%	2287	3220
Australia/New Zealand (Melbourne)	5.00%	669	624
East/West Africa (Lagos)	2.50%	3254	3424
South Africa (Durban)	2.50%	2008	2021
South America (Santos)	5.00%	2618	2559
West Japan (Base port)	5.00%	311	316
East Japan (Base port)	5.00%	321	318
Southeast Asia (Singapore)	7.50%	457	477
Korea (Pusan)	2.50%	139	147
America West Coast (Manzanillo)	2.50%	2592	2484
East Africa (Mombasa)	2.50%	2015	2081

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

