

# ค่าระวางเรือ

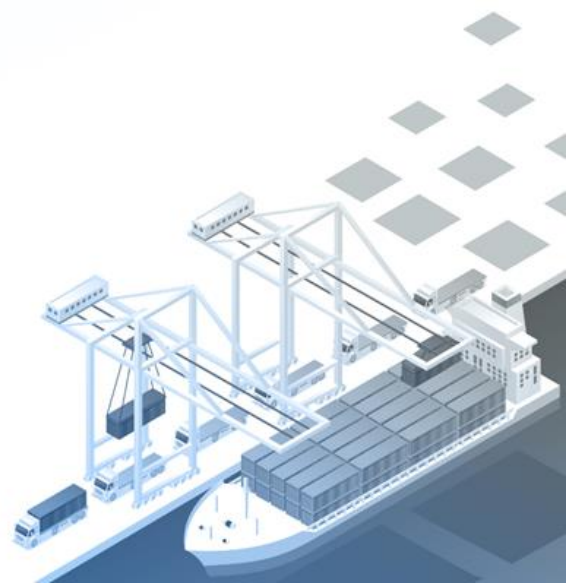
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล  
สัปดาห์ที่

# 13

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
Thai National Shippers' Council



[www.tnsc.com](http://www.tnsc.com)



# TNSC Weekly Briefing (3 April 2026)

## Thai Bath Rate



**USD**  
32.88



**EUR**  
37.64



**GBP**  
43.28



**AUD**  
22.49



**CNY**  
4.75



**JPY**  
0.21

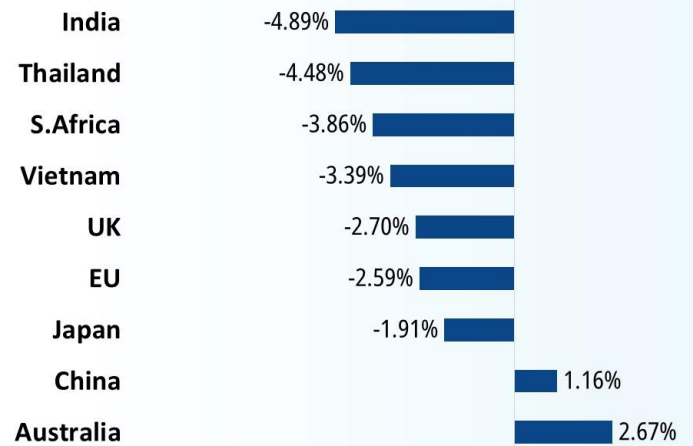


**INR**  
0.35



**VND**  
0.0012

## Exchange Rate Trend



## Shanghai Container Freight Index (SCFI) – Comprehensive Index

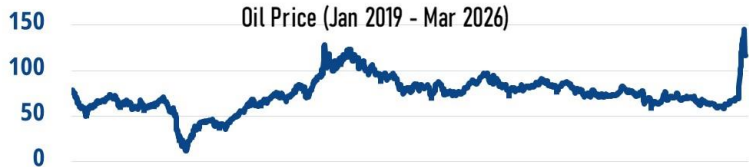
Jan 2020 – Mar 2026



YoY	1 Month Average	3 Months Average	Previous Index	Current Index
28-Mar-25	Feb 26	Dec 25 - Feb 26	20-Mar-26	27-Mar-26
1356.88	1283.71	1450.96	1706.95	1706.95

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	99-113	116-146	88-100

Oil Price (Jan 2019 - Mar 2026)



**Gold : 4389-4523 USD/Ounces**

Gold Price (Jan 2019 - Mar 2026)



**สงครามอิหร่านของทรัมป์กับความเสี่ยงที่อาจจุดชนวนวิกฤตเศรษฐกิจโลก**

อ่านต่อหน้า 9



**ปมคืนเงินภาษีนำเข้าสหรัฐฯ ความหวังที่มาพร้อมความเสี่ยง**

อ่านต่อหน้า 10



**สธ.ทบทวนการคำภายใน เร่งเยียวยาผลกระทบผู้ส่งออก**

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	130**	240**				Effective till 30-Apr-2026
Thailand - Qingdao	160**	280**				
Thailand - Hong Kong	180**	350**	ISOCC	23	46	
Thailand - Japan (Main Port)	400**	650**				
Thailand - Kaohsiung	150**	250**				
Thailand - Klang	250**	450**				
Thailand - Jakarta	250**	500**	ISOCC	13	27	
Thailand - Ho Chi Minh	200**	400**				
Thailand - Singapore	280**	500**				
Thailand - Manila (North & South)	700**	1,100**				
Thailand - Jebel Ali	<i>Suspension*</i>	<i>Suspension*</i>	ISOCC	-	-	
			War Risk	-	-	
Thailand - Busan	500**	800**	All - In			
Thailand - Incheon	500**	800**				
Thailand - Nhava Sheva	1,000**	1,300**	ISOCC	26	52	
Thailand - Durban / Cape Town	2,400**	3,400**	ISOCC	39	78	
			Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	1,000-	1,800-	All - In			
Thailand - Sydney	1,100**	2,000**				
Thailand - Tauranga	1,000**	2,000**				
Thailand - Europe (Main Port)	1,800**	3,000**	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	75 €	150 €	
			Subject to ENS USD 30/BL 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	2,650**	3,650**	All - In			
Thailand - US East Coast	1,650**	2,550**	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

\*\* สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนเมษายน 2569 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียเพิ่มขึ้นในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางเพิ่มขึ้น อยู่ที่ 130 USD/TEU และ 240 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางเพิ่มขึ้น อยู่ที่ 250 USD/TEU และ 450 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางเพิ่มขึ้น อยู่ที่ 180 USD/TEU และ 350 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางเพิ่มขึ้น อยู่ที่ 400 USD/TEU และ 600 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 2,400 USD/TEU และ 3,500 USD/FEU ส่วนเส้นทาง เกาหลี ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 500 USD/TEU และ 800 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 1,000-1,100 USD/TEU และ 1,800-2,000 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 1,800 USD/TEU และ 3,000 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 2,650 USD/TEU และ 3,650 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นกัน โดยอยู่ที่ 1,650 USD/TEU และ 2,550 USD/FEU \*\*

### REEFER CONTAINER FREIGHT RATE

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800***	1,000***	150 - 200	Effective till 30-Apr-2026
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	800	1,200	150 - 200	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRM, FRLEH)	3,700**	4,500**	200 - 400	

#### 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	3,000-5,000	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)

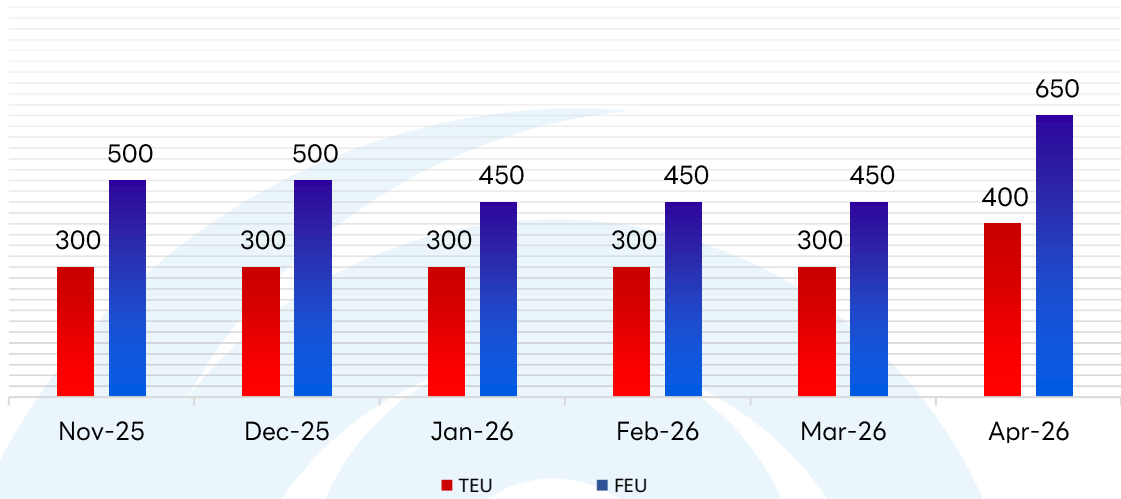
ทั้งนี้สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) อยู่ระหว่างการประสานกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการช่วยเหลือผู้ส่งออก เช่น กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ในการติดตามสถานการณ์และขอความร่วมมือกับกลุ่มสายเรือในการพิจารณาเรียกเก็บค่าใช้จ่ายดังกล่าวอย่างโปร่งใสและเป็นไปตามต้นทุนที่แท้จริง

หมายเหตุ :

- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด

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

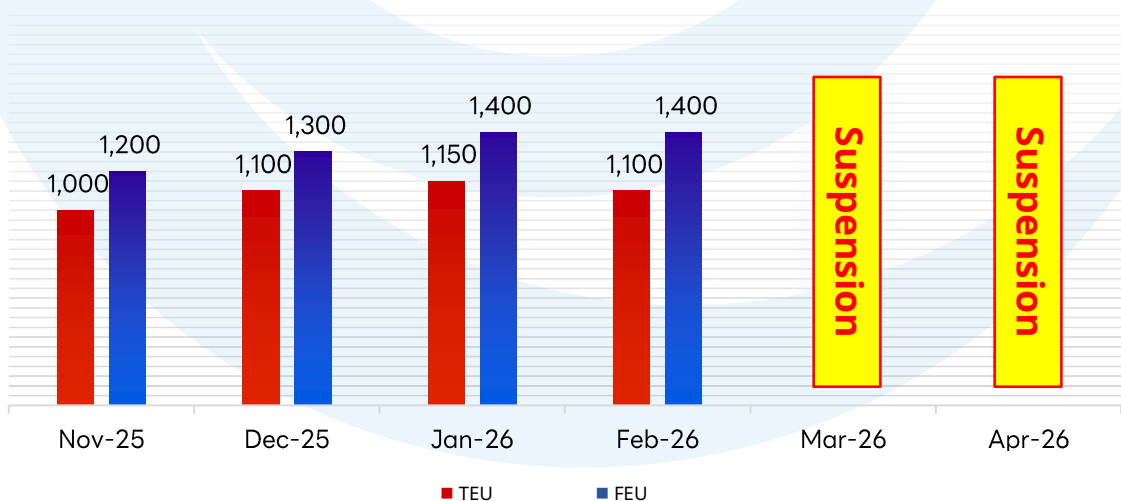
**Japan**



	NOV-25	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	34	34	34	34	34	23
Low Sulphur Surcharge / FEU	69	69	69	69	69	46

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

**Jebel-Ali**

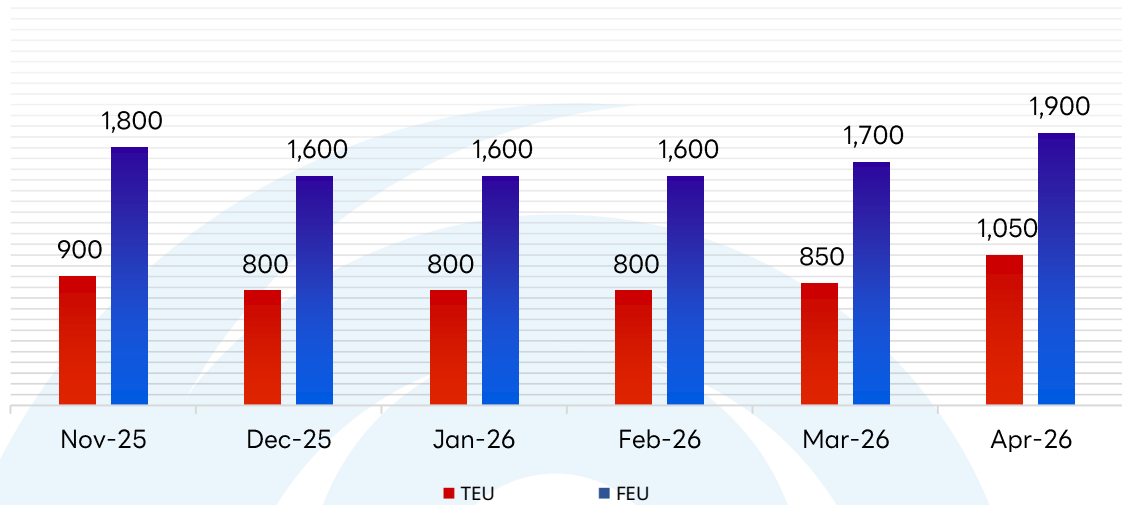


	NOV-25	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	34	34	45	45	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	68	68	90	90	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

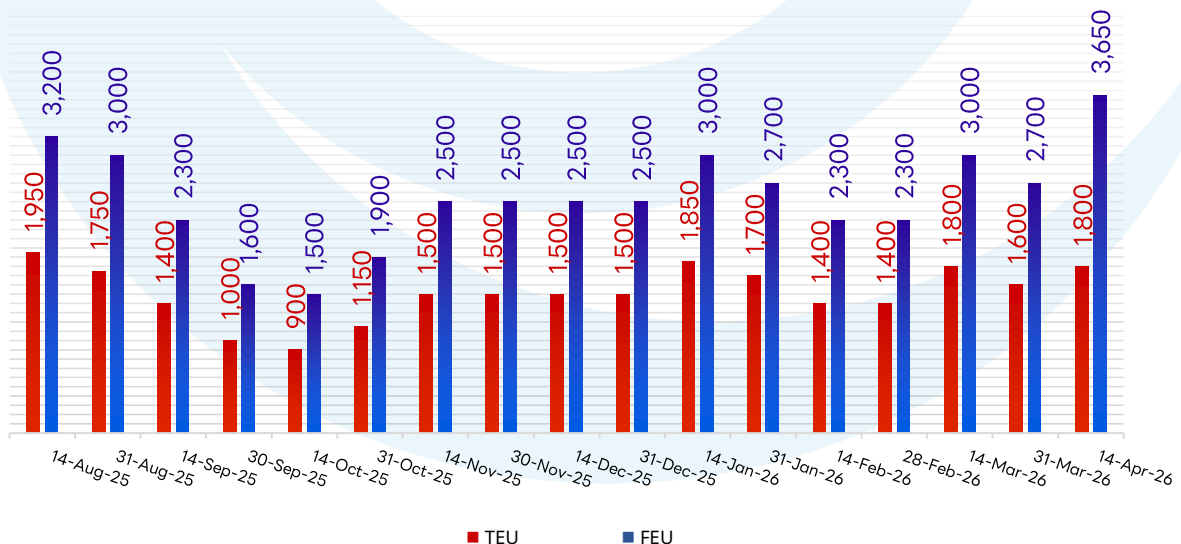
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด**

**Australia**



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

**Europe**

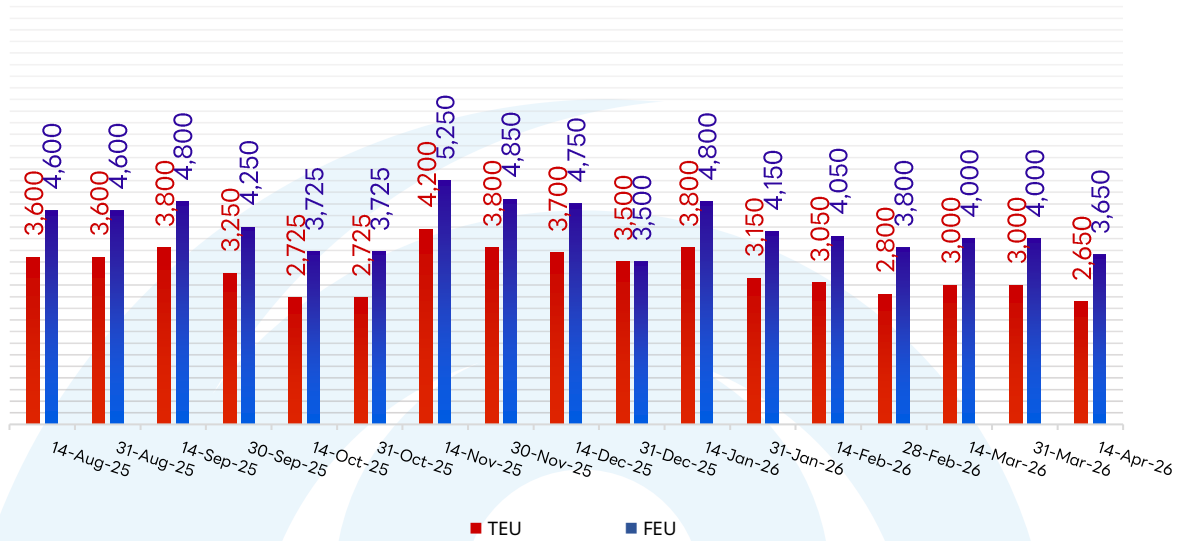


	NOV-25	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	60 €	60 €	60 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	120 €	120 €	120 €	150 €

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

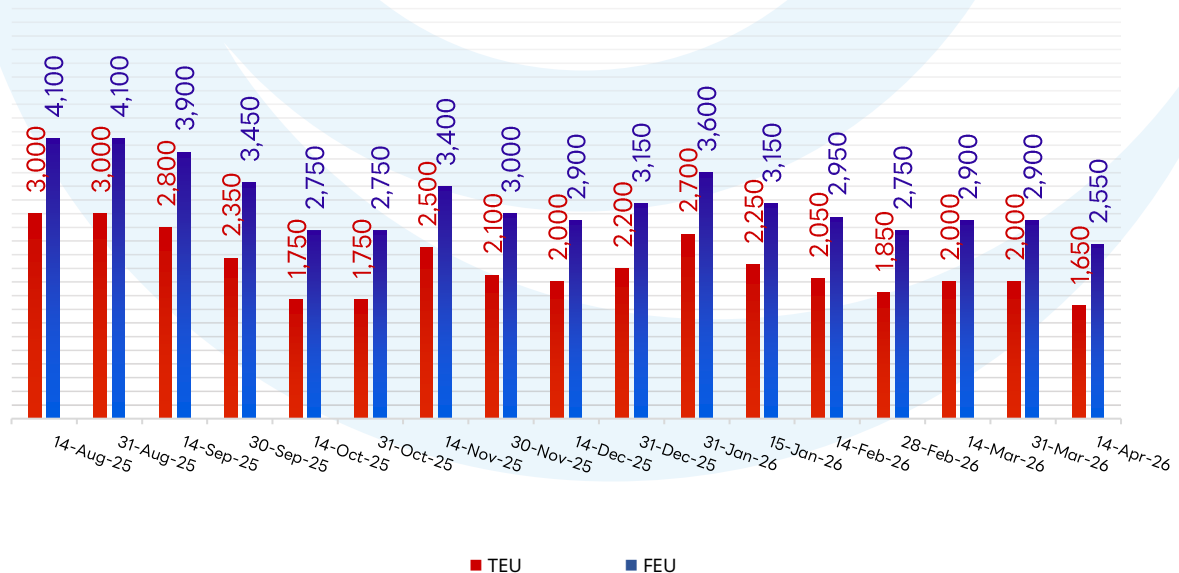
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด**

**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

## ภาคการผลิตจีนฟื้นตัวแตะระดับสูงสุดในรอบ 1 ปี ท่ามกลางความเสี่ยงสงครามที่เพิ่มขึ้น



ข้อมูล PMI ภาคการผลิตของจีนที่ประกาศล่าสุดสะท้อนสัญญาณการฟื้นตัวบางส่วนของภาคอุตสาหกรรม หลังจากเผชิญแรงกดดันต่อเนื่องในช่วงปีที่ผ่านมา โดยดัชนีผู้จัดการฝ่ายจัดซื้อภาคการผลิต (Manufacturing PMI) ของจีนในเดือนมีนาคม 2569 ปรับตัวขึ้นมาอยู่ที่ 50.4 จากระดับ 49.0 ในเดือนกุมภาพันธ์ ซึ่งถือเป็นระดับสูงสุดในรอบประมาณหนึ่งปี และกลับเข้าสู่เขตขยายตัวเหนือระดับ 50 อีกครั้ง หลังจากก่อนหน้านี้ภาคการผลิตของจีนอยู่ในภาวะหดตัวติดต่อกันหลายเดือน เป็นการปรับตัวดีขึ้นของกิจกรรมทาง

เศรษฐกิจภายในภาคอุตสาหกรรม โดยเฉพาะดัชนียอดขาย ผลิต (output) และ คำสั่งซื้อใหม่ (new orders) ที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นเหนือระดับ 51 หลังจากก่อนหน้านี้อยู่ต่ำกว่า 50 ในเดือนก่อนหน้า

ซึ่งสะท้อนว่าการผลิตและความต้องการสินค้าเริ่มกลับมาขยายตัวอีกครั้ง อย่างไรก็ตาม แม้คำสั่งซื้อใหม่โดยรวมจะเพิ่มขึ้น แต่ คำสั่งซื้อส่งออกใหม่ (new export orders) ยังคงอยู่ต่ำกว่าระดับ 50 ที่ประมาณ 49.1 ซึ่งชี้ให้เห็นว่าความต้องการจากต่างประเทศยังไม่ฟื้นตัวเต็มที่ และยังคงเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญต่อภาคการผลิตของจีนปัจจัยสำคัญที่ช่วยพยุงกิจกรรมทางเศรษฐกิจในช่วงต้นปี 2569 คือการฟื้นตัวของอุปสงค์ภายในประเทศบางส่วน โดยเฉพาะการใช้จ่ายช่วงเทศกาลตรุษจีน รวมถึงการเพิ่มการลงทุนในภาคอสังหาริมทรัพย์และโครงสร้างพื้นฐานภายใต้นโยบายสนับสนุนของรัฐบาลจีน นอกจากนี้ การส่งออกสินค้า โดยเฉพาะสินค้าอิเล็กทรอนิกส์และเซมิคอนดักเตอร์ ยังคงเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญของเศรษฐกิจจีนในช่วงที่ผ่านมา

อย่างไรก็ตาม การฟื้นตัวของภาคการผลิตจีนยังคงเผชิญความไม่แน่นอนจากปัจจัยภายนอก โดยเฉพาะสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่กำลังทวีความรุนแรง ซึ่งส่งผลให้ตลาดพลังงานโลกมีความผันผวนและเพิ่มความเสี่ยงต่อห่วงโซ่อุปทานการค้าโลก ความตึงเครียดดังกล่าวอาจกระทบต่อภาคการส่งออกของจีน โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่พึ่งพาตลาดต่างประเทศสูง เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งตะวันออกกลางถือเป็นตลาดสำคัญของการส่งออกรถยนต์จีน

อีกประเด็นที่น่ากังวลคือ ต้นทุนการผลิตที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยดัชนีราคาวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตพุ่งขึ้นอย่างมีนัยสำคัญมาอยู่ที่ 63.9 ในเดือนมีนาคม จาก 54.8 ในเดือนกุมภาพันธ์ ซึ่งสะท้อนแรงกดดันจากราคาสินค้าโภคภัณฑ์และต้นทุนการจัดหาวัตถุดิบที่เพิ่มขึ้น การเพิ่มขึ้นของต้นทุนดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อกำไรของผู้ผลิต และอาจนำไปสู่แรงกดดันด้านค่าจ้างและการจ้างงานในระยะต่อไป

ในเชิงโครงสร้าง เศรษฐกิจจีนยังคงอยู่ในช่วงการปรับสมดุลจากรูปแบบการเติบโตที่พึ่งพาการส่งออกและการลงทุนไปสู่เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยการบริโภคภายในประเทศมากขึ้น อย่างไรก็ตาม กระบวนการเปลี่ยนผ่านดังกล่าวยังต้องใช้เวลา และในระยะสั้นเศรษฐกิจจีนยังคงต้องพึ่งพาการส่งออกเป็นเครื่องยนต์หลักของการเติบโต ท่ามกลางความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลกและความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ที่เพิ่มขึ้น

ที่มา Reuters

## 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 มีรายงานว่าทางศาลการค้าระหว่าง

ประเทศของสหรัฐฯ 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 รวมถึงเอกสารอีกหลายอย่างที่เกี่ยวข้อง 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 เป็นเหมือนอีกลมเบ็ดที่ 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

## สรท.ถกกรรมการค้าภายใน เร่งเยียวยาผลกระทบผู้ส่งออกจากเหตุในช่องแคบฮอร์มุซ



### สรท.ถกกรรมการค้าภายใน หาทางเยียวยาผลกระทบส่งออก จากเหตุช่องแคบฮอร์มุซ

สรท.ถกกรรมการค้าภายในเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2569 เวลา 14.00 น. ณ ห้องประชุมอัสวายุ ชั้น 11 กรมการค้าภายใน คุณสมพล ธนาดำรงศักดิ์ รองประธานสภาผู้ส่งออกสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ได้เข้าร่วมประชุมหารือแนวทางและมาตรการรองรับผลกระทบจากสถานการณ์ความไม่สงบในภูมิภาคตะวันออกกลาง ร่วมกับกรรมการค้าภายใน และหน่วยงานราชการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

การประชุมในครั้งนี้ถือเป็นก้าวสำคัญในการประเมินสถานการณ์และหาทางออกร่วมกันให้กับผู้ประกอบการไทย เนื่องจากภูมิภาคตะวันออกกลางมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยเฉพาะในภาคการค้าและการขนส่งสินค้า เร่งเยียวยาผลกระทบผู้ส่งออกจากเหตุในช่องแคบฮอร์มุซ

อ่านเพิ่มเติม “สรท.ถกกรรมการค้าภายใน เร่งเยียวยาผลกระทบผู้ส่งออกจากเหตุในช่องแคบฮอร์มุซ” [คลิกที่นี่](#)

## ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง

### Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	Weighting	Previous Index 20 March 2026	Current Index 27 March 2026
Comprehensive Index		1706.95	1826.77
Europe (Base port)	20%	1636	1703
Mediterranean (Base port)	10%	2784	2764
USWC (Base port)	20%	2054	2352
USEC (Base port)	5.00%	2922	3264
Persian Gulf & Red Sea (Dubai)	7.50%	3324	3728
Australia/New Zealand (Melbourne)	5.00%	621	695
East/West Africa (Lagos)	2.50%	3537	3551
South Africa (Durban)	2.50%	2113	2263
South America (Santos)	5.00%	2457	2475
West Japan (Base port)	5.00%	316	316
East Japan (Base port)	5.00%	318	318
Southeast Asia (Singapore)	7.50%	484	500
Korea (Pusan)	2.50%	164	163
America West Coast (Manzanillo)	2.50%	2454	2504
East Africa (Mombasa)	2.50%	2187	2252

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/](http://www.tnscacademy.com/schedule/)



### In-House Training (ฝึกอบรมภายในองค์กร)

ฝึกอบรมแบบ Insight ที่องค์กรคุณสามารถออกแบบได้

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : [www.tnscacademy.com/in-house/](http://www.tnscacademy.com/in-house/)

ข้อมูลเพิ่มเติม/ขอใบเสนอราคา



### MHE (Material Handling Equipment Program)

หลักสูตรต้นแบบจากญี่ปุ่นช่วยพัฒนาทักษะบุคลากร  
ให้สามารถวางแผนและออกแบบแปลนของการจัดการคลังสินค้า

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : [www.tnscacademy.com/mhe/](http://www.tnscacademy.com/mhe/)

ข้อมูลเพิ่มเติม/ลงทะเบียน



ดาวน์โหลดตารางอบรม 2026



ดาวน์โหลดตารางอบรม 2026

1 file(s) 330.36 KB

Download

