

ค่าระวางเรือ

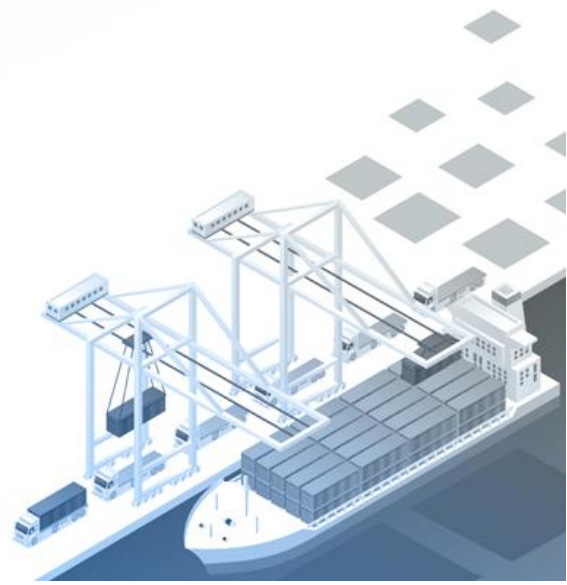
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

14

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



TNSC Weekly Briefing (9 April 2026)

Thai Bath Rate



USD
32.59



EUR
37.52



GBP
43.01



AUD
22.53



CNY
4.75



JPY
0.2

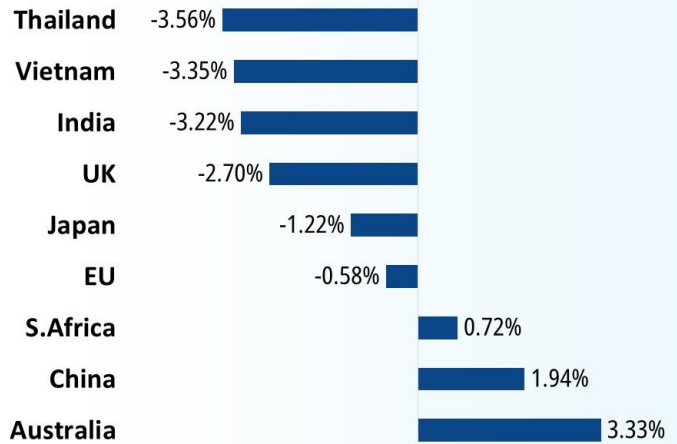


INR
0.35



VND
0.0012

Exchange Rate Trend



Shanghai Container Freight Index (SCFI) – Comprehensive Index

Jan 2020 – Apr 2026



YoY	1 Month Average	3 Months Average	Previous Index	Current Index
3-Apr-25	Mar 26	Jan 26 – Mar 26	27-Mar-26	3-Apr-26
1392.78	1683.31	1507.32	1826.77	1854.96

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	101-116	110-124	99-112

Oil Price (Jan 2019 - Apr 2026)



Gold : 4498-4761 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Apr 2026)



เมื่อราคาพลังงานพุ่ง แต่ความเชื่อมั่นยังไม่ตก

อ่านต่อหน้า 9



ความชัดเจนของแคชคอร์มุขยังคงเรื้อนราง หลังข้อตกลงหยุดยิงสิ้นคณาจากการปะทะซ้ำซ้อน

อ่านต่อหน้า 11



เมื่อการค้าโลกผันผวน: FTA จึงเป็น “ทางรอดเชิงกลยุทธ์” ของไทย

อ่านต่อหน้า 12

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 :

(*) หลายสายเรือปิดการจองระวางชั่วคราวสาเหตุจากความเสี่ยงในช่องแคบฮอร์มุซ

()** 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)

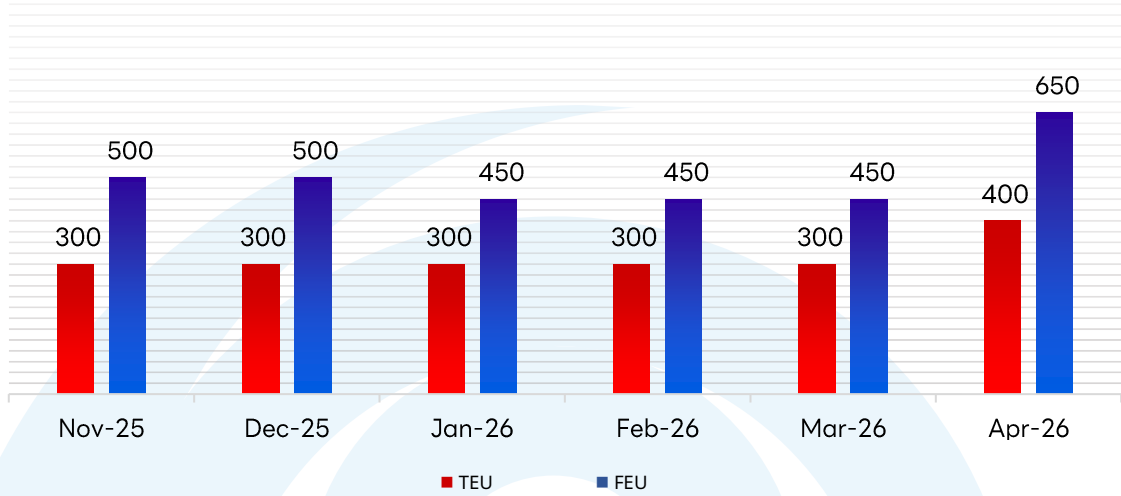
ทั้งนี้สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) อยู่ระหว่างการประสานกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการช่วยเหลือผู้ส่งออก เช่น กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ในการติดตามสถานการณ์และขอความร่วมมือกับกลุ่มสายเรือในการพิจารณาเรียกเก็บค่าใช้จ่ายดังกล่าวอย่างโปร่งใสและเป็นไปตามต้นทุนที่แท้จริง

หมายเหตุ :

- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด

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

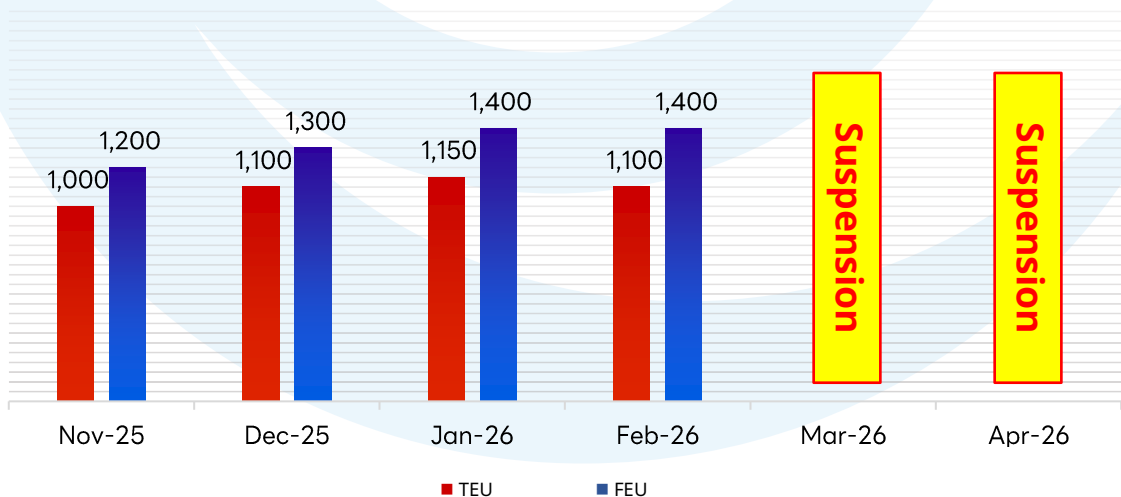
Japan



	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

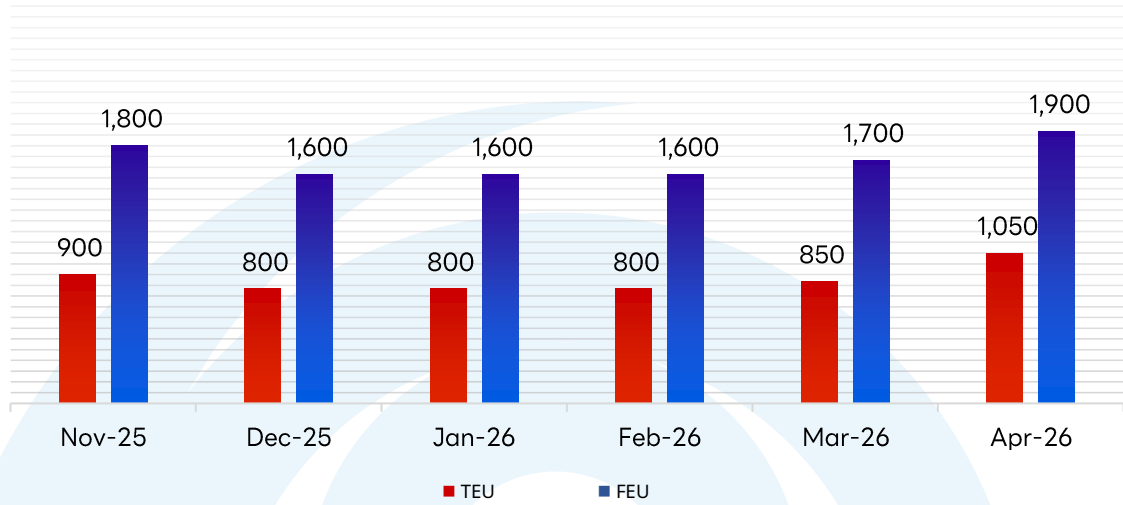


	NOV-25	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	34	34	45	45	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	68	68	90	90	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

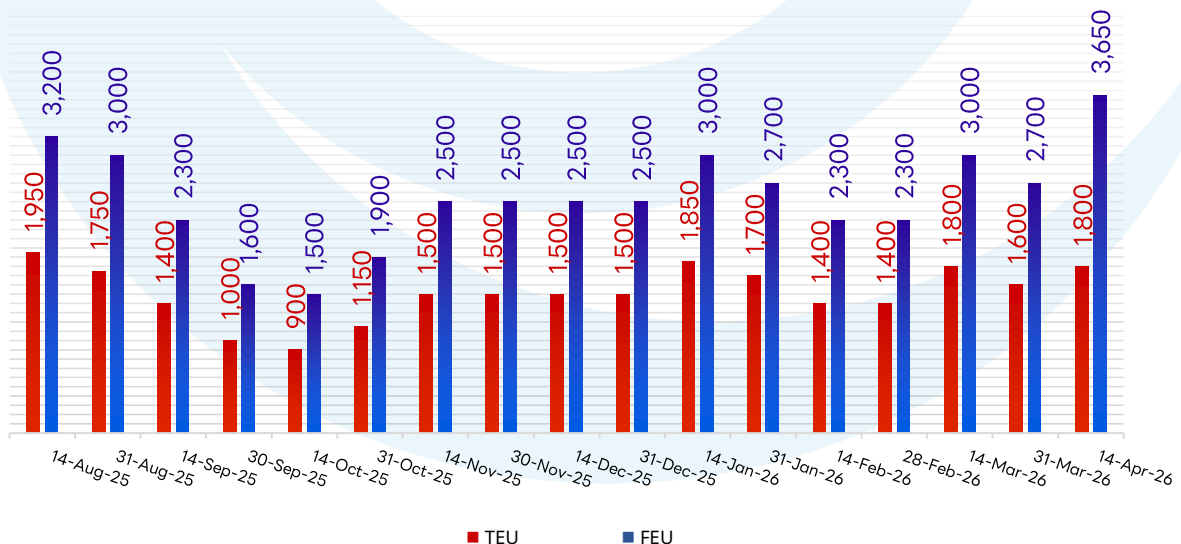
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด**

Australia



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

Europe

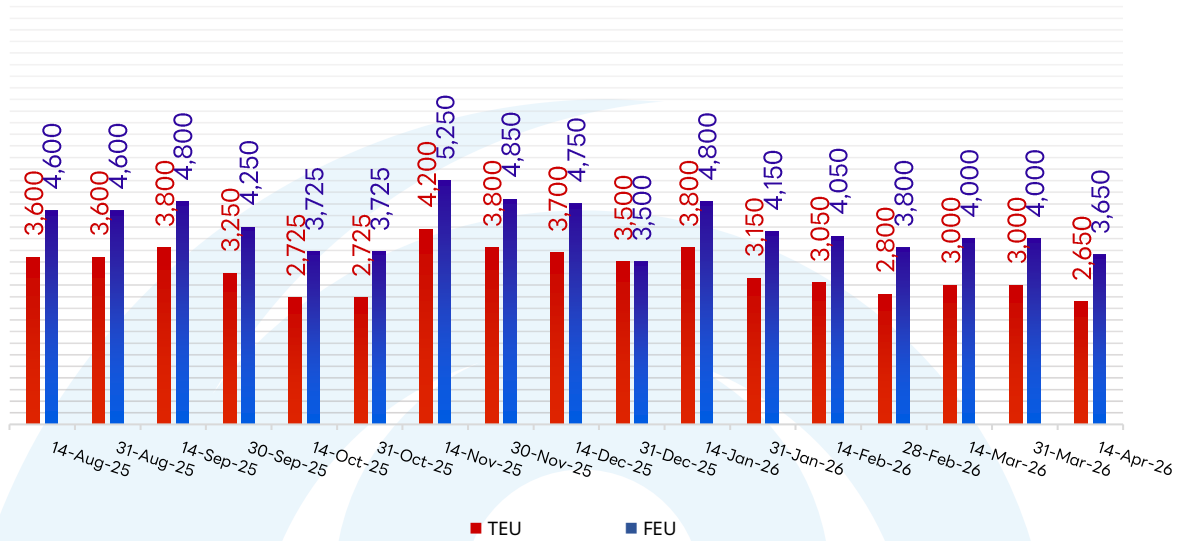


	NOV-25	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	60 €	60 €	60 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	120 €	120 €	120 €	150 €

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

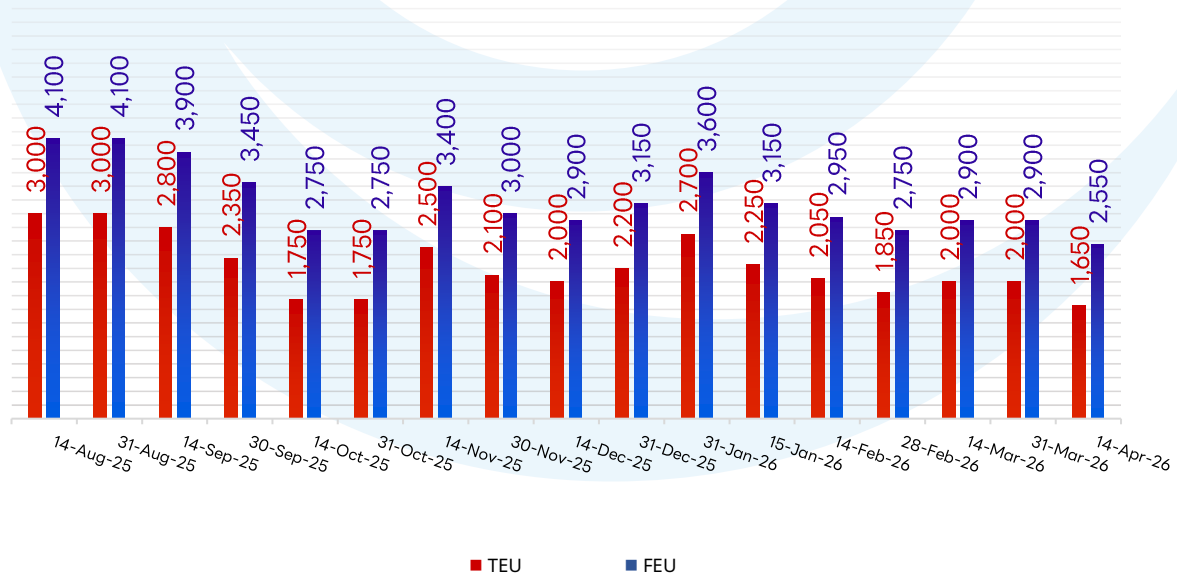
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด**

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

เมื่อราคาพลังงานพุ่ง แต่ความเชื่อมั่นยังไม่ตก

ในช่วงเวลาที่โลกกำลังเผชิญความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์ สงครามอิหร่านในปี 2026 ได้กลายเป็นตัวแปรสำคัญที่ส่งแรงกระเพื่อมไปทั่วระบบเศรษฐกิจโลก โดยส่งผ่าน “ราคาพลังงาน” ซึ่งถือเป็นหัวใจของต้นทุนการผลิตและการดำรงชีวิตของผู้คนทั่วโลก เมื่อเส้นทางขนส่งน้ำมันที่สำคัญอย่างช่องแคบฮอร์มุซ ซึ่งรองรับการลำเลียงน้ำมันประมาณหนึ่งในห้าของโลก เผชิญความเสี่ยงจากการปิดกั้น ผลกระทบที่ตามมาจึงไม่ใช่เพียงราคาน้ำมันที่พุ่งสูงขึ้น แต่ยังลุกลามไปสู่ “เงินเฟ้อ” ที่เริ่มเร่งตัวขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ



อย่างไรก็ตาม สิ่งที่น่าสนใจในสถานการณ์นี้ไม่ใช่แค่การเพิ่มขึ้นของเงินเฟ้อ แต่คือ “ปฏิกริยาของผู้คนและตลาด” ต่อเงินเฟ้อดังกล่าว งานวิจัยจากธนาคารกลางสหรัฐฯชี้ว่า แม้เงินเฟ้อมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน หากสถานการณ์ยืดเยื้อ ราคา น้ำมันอาจพุ่งแตะระดับสูงมาก และอัตราเงินเฟ้ออาจทะลุ 4% แต่ในอีกด้านหนึ่ง “ความคาดหวังเงินเฟ้อระยะยาว” กลับเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยเท่านั้น นี่สะท้อนว่าผู้บริโภค นักลงทุน และภาคธุรกิจยังมองว่าสถานการณ์นี้เป็นเพียงแรงกระแทกชั่วคราว ไม่ใช่การเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างของเศรษฐกิจ

ลักษณะของเงินเฟ้อที่เกิดขึ้นในครั้งนี้อาจมีความแตกต่างจากเงินเฟ้อในช่วงของอดีตอย่างมีนัยสำคัญ กล่าวคือ เป็นเงินเฟ้อที่เกิดจาก “ฝั่งต้นทุน” มากกว่าฝั่งอุปสงค์ ราคาน้ำมันที่พุ่งสูงขึ้นทำให้ต้นทุนการขนส่งและการผลิตสินค้าเพิ่มขึ้นตาม ส่งผลให้ราคาสินค้าปรับตัวสูงขึ้นเป็นลูกโซ่ ในขณะที่รายได้หรือกำลังซื้อของผู้บริโภคไม่ได้เพิ่มขึ้นตามไปด้วย ภาวะเช่นนี้ไม่เพียงสร้างแรงกดดันต่อค่าครองชีพ แต่ยังมีแนวโน้มจุดรั้งการเติบโตทางเศรษฐกิจ ทำให้เกิดความเสี่ยงของภาวะ “เศรษฐกิจชะลอตัวพร้อมเงินเฟ้อสูง” หรือที่เรียกว่า stagflation ซึ่งเป็นหนึ่งในสถานการณ์ที่นักเศรษฐศาสตร์กังวลมากที่สุด

เมื่อพิจารณาในเชิงโครงสร้าง เศรษฐกิจโลกในปัจจุบันอาจมีความเปราะบางมากกว่าที่เห็น แม้ว่าหลายประเทศจะฟื้นตัวจากวิกฤตโควิด-19 แล้ว แต่ร่องรอยของความไม่สมดุลยังคงอยู่ ทั้งในรูปของหนี้สาธารณะที่สูง ห่วงโซ่อุปทานที่ยังไม่กลับสู่ภาวะปกติ และความตึงเครียดทางการค้าระหว่างประเทศ ปัจจัยเหล่านี้ทำให้แรงกระแทกจากราคาพลังงานมีแนวโน้มส่งผลกระทบรุนแรงและยืดเยื้อกว่าที่เคยเกิดขึ้นในอดีต กล่าวอีกนัยหนึ่ง โลกกำลังเผชิญกับ “วิกฤตซ้อนวิกฤต” ที่เชื่อมโยงกันอย่างซับซ้อน

อย่างไรก็ดี จุดที่ยังถือว่าเป็น “กันชนสำคัญ” ของระบบเศรษฐกิจโลกในขณะนี้ คือ ความเชื่อมั่นต่อการควบคุมเงินเฟ้อของธนาคารกลาง โดยเฉพาะธนาคารกลางสหรัฐฯ (Fed) ซึ่งยังคงมีความน่าเชื่อถือในสายตาของตลาด หลังจากเคยดำเนินนโยบายเข้มงวดเพื่อสกัดเงินเฟ้อในช่วงก่อนหน้านี้ ความเชื่อมั่นนี้ทำให้ผู้คนยังไม่ปรับพฤติกรรม เช่น การเร่งขึ้นราคาสินค้า หรือการเรียกร้องค่าจ้างที่สูงขึ้นในลักษณะต่อเนื่อง ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้เงินเฟ้อ “ฝังลึก” ในระบบเศรษฐกิจ

แต่ถึงแม้สถานการณ์ในปัจจุบันจะยังไม่ถึงจุดวิกฤตเต็มรูปแบบ ความเสี่ยงที่แท้จริงอาจอยู่ในอนาคต โดยเฉพาะหากสงครามยืดเยื้อเกินกว่าที่คาดการณ์ไว้ หากราคาพลังงานยังคงอยู่ในระดับสูงเป็นเวลานาน ความคาดหวังเงินเฟ้อของผู้คนอาจเริ่มเปลี่ยนแปลง และเมื่อถึงจุดนั้น การควบคุมเงินเฟ้อจะยากขึ้นอย่างมาก เพราะเงินเฟ้อจะไม่ได้ถูกขับเคลื่อนด้วยต้นทุนเพียงอย่างเดียว แต่จะถูกขับเคลื่อนด้วย “พฤติกรรมและความเชื่อ” ของผู้คนในระบบเศรษฐกิจด้วย ในอีกมิติหนึ่ง ธนาคารกลางเองก็ต้องเผชิญกับโจทย์ที่ยากขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ การใช้นโยบายการเงินเพื่อควบคุมเงินเฟ้อในสถานการณ์เช่นนี้เปรียบเสมือนการเดินทางบนเชือก หากปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยมากเกินไป ก็อาจยิ่งซ้ำเติมเศรษฐกิจที่กำลังชะลอตัว แต่หากผ่อนคลายนโยบายเร็วเกินไป ก็อาจปล่อยให้เงินเฟ้อขยายตัวจนควบคุมได้ยาก ความท้าทายนี้สะท้อนให้เห็นถึงข้อจำกัดของเครื่องมือทางนโยบายในโลกที่ปัจจัยภายนอกมีอิทธิพลสูง

ท้ายที่สุดแล้ว สถานการณ์เงินเฟ้อจากสงครามอิหร่านในครั้งนี้อาจชี้ให้เห็นบทเรียนสำคัญของเศรษฐกิจโลกยุคใหม่นั้นคือ “ตัวเลขทางเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียวอาจไม่ใช่สิ่งที่กำหนดทิศทางในระยะยาว แต่ความเชื่อของผู้คนต่างหากที่เป็นตัวแปรชี้ขาด” ในขณะที่ราคาน้ำมันสามารถผลักดันให้เงินเฟ้อเพิ่มขึ้นในระยะสั้น ความเชื่อมั่นของผู้บริโภค นักลงทุน และภาคธุรกิจจะเป็นตัวกำหนดว่าแรงกระแทกนี้จะจางหายไปตามเวลา หรือจะพัฒนาไปเป็นปัญหาเชิงโครงสร้างที่ยืดเยื้อ ดังนั้น ภาพรวมของเศรษฐกิจโลกในขณะนี้จึงอยู่ในภาวะ “ประมาทแต่ยังไม่แตกหัก” เส้นแบ่งระหว่างวิกฤตระยะสั้นกับวิกฤตระยะยาวยังคงบางมาก และสิ่งที่จะเป็นตัวตัดสินไม่ใช่เพียงความรุนแรงของสงคราม แต่คือระยะเวลาของมัน และความสามารถของนโยบายเศรษฐกิจในการรักษาความเชื่อมั่นของผู้คนเอาไว้ได้ ท่ามกลางความไม่แน่นอนที่ยังคงปกคลุมโลกในปัจจุบัน

Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

ความชัดเจนของแคชคอร์มุขยังคงเรื้อรัง หลังข้อตกลงหยุดยิงสิ้นสุดลงจากการปะทะซ้ำซ้อน



อุตสาหกรรมการเดินทางเรือกำลังเฟื่องฟูระลอกใหม่จากสหรัฐฯ และอิหร่านถึงแนวทางการเดินทางเรือผ่านช่องแคบฮอร์มุข หลังจากข้อตกลงหยุดยิงระยะสั้น 2 สัปดาห์ที่วอชิงตันและเตหะรานเพิ่งบรรลุร่วมกัน ก่อนที่ไม่กี่ชั่วโมงถัดมาจะมีปฏิบัติการทางทหารของอิสราเอลในเลบานอน ส่งผลให้ข้อตกลงหยุดยิงตึงเครียดและสุ่มเสี่ยงที่จะถูกฉีกทิ้งไปเรื่อยๆ

ส่วนหนึ่งของข้อตกลงเดิมนั้นอิหร่านระบุว่าจะอนุญาตให้กลับมาเดินทางเรือผ่านช่องแคบได้อีกครั้ง โดยต้องประสานงานกับกองทัพอิหร่าน ทว่ายังไม่มีเปิดเผยรายละเอียดทางเทคนิคใดๆก่อนหน้านี้

แต่ที่ชัดเจนคือการที่อิหร่านได้เสนอระบบเก็บค่าผ่านทาง (Toll System) สำหรับช่องแคบฮอร์มุข โดยเสนอจะเรียกเก็บเงินเรือลำละ 2 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรืออาจเรียกเก็บผ่านสกุลเงินดิจิทัลเพื่อหลีกเลี่ยงการถูกคว่ำบาตร และจะแบ่งรายได้ส่วนนี้กับประเทศเพื่อนบ้านอย่างโอมาน

และยิ่งเมื่อมีการปฏิบัติการทางทหารของอิสราเอลในเลบานอน กลับกลายเป็นจุดฉนวนสำคัญให้เกิดความไม่มั่นใจของความปลอดภัยในการเดินทางเรือสินค้า โดยสหรัฐฯและอิสราเอลชี้ว่าเลบานอน “ไม่ครอบคลุม” ในข้อตกลงหยุดยิง ตรงกันข้ามกับมุมมองของอิหร่าน มีผลให้ข้อตกลงดังกล่าวมีสถานะแขวนอยู่บนเส้นด้ายไปโดยปริยาย เพราะอิสราเอลยังคงเดินหน้าโจมตีในเลบานอนอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ผู้นำชาติยุโรปหลายประเทศ เช่น ฝรั่งเศสและอังกฤษ ต่างพยายามเร่งกดดันให้ทุกฝ่ายขยายขอบเขตการบังคับใช้การหยุดยิงให้ครอบคลุมไปถึงเลบานอนด้วย เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดสงครามบานปลาย

อันเป็นหนึ่งในสาเหตุที่เรายังไม่ได้เห็น “การเปิดรับจองระวาง” อย่างกันท่วงทึของกลุ่มสายเรือ ซึ่งยังคงทำเพียงแค่จับตาดูสถานการณ์ในขณะที่การเจรจาำลังดำเนินไป แน่นอนว่าเป้าหมายอันดับแรกของกลุ่มสายการเดินทางเรือคือการนำกองเรือคอนเทนเนอร์ราว 170 ลำ (ระวางรวมกว่า 450,000 TEU หรือราว 1.5% ของระวางเรือทั่วโลก) ที่ติดค้างอยู่ในอ่าวเปอร์เซียตั้งแต่ความขัดแย้งปะทุเมื่อปลายเดือนกุมภาพันธ์ออกมาสู่ตลาดภายนอกให้ได้

แต่การที่อิหร่านประกาศคร่ำว่าต้องการควบคุมการเดินทางเรือ ในสภาพโครงสร้างการบังคับบัญชาทางทหารของประเทศที่ยังคงไม่ชัดเจนและคลุมเครืออันเป็นผลเสียหายมาจากการถูกโจมตี อาจสร้างความเข้าใจผิดระหว่างหน่วยงานอิหร่านที่ทำหน้าที่อนุมัติการผ่านทางกับกองกำลังติดอาวุธที่คุมอาวุธอยู่ อาจทำให้เรือที่ได้รับอนุญาตแล้วตกเป็นเป้าโจมตีโดยไม่ตั้งใจจากการสื่อสารผิดพลาด ซึ่งเคยเกิดเหตุลักษณะแบบเดียวกันมาแล้วหลายสิบครั้งในทะเลแดง

นอกจากนี้นักวิเคราะห์ต่างชาติมองว่า ต่อให้สถานการณ์ไม่มีอะไรพลิกแพลง ระยะเวลา 2 สัปดาห์นั้นก็ยิ่งถือว่าสั้นและเสี่ยงเกินไป อาจมีเรือสินค้าจากราจรผ่านในเส้นทางบ้าง แต่การที่สายการเดินทางเรือจะสามารถวางแผนระยะยาวและกลับมาเปิดให้บริการในเส้นตะวันออกกลางอย่างเต็มตัวดังเดิมนั้นถือว่าเป็นไปได้ยาก ในขณะที่บางรายระบุว่า ต่อให้ข้อตกลงหยุดยิงจะบรรลุผลอย่างสมบูรณ์ ก็อาจต้องใช้เวลาไปอีกอย่างน้อยราว 6-8 สัปดาห์ กว่าทุกอย่างจะกลับเข้าสู่สภาวะที่ปกติมากขึ้น

เรียกได้ว่าระยะเวลา 2 สัปดาห์นั้นทุกฝ่ายมองว่าสั้นเกินไปที่จะบ่งบอกความแน่นอนใดๆได้ และยิ่งตอกย้ำด้วยการปะทะกันซ้ำซ้อนอีกครั้งที่แทบจะมีผลให้ข้อตกลงหยุดยิงถูกฉีกทิ้ง ความหวังที่จะได้เห็นการขนส่งสินค้าทางทะเลในภูมิภาคกลับมาเป็นปกติดังเดิมนั้นยังคงถูกผลักออกไปเรื่อยๆอย่างไร้จุดสิ้นสุด

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

เมื่อการค้าโลกผันผวน: FTA จึงเป็น “ทางรอดเชิงกลยุทธ์” ของไทย



สถานการณ์การค้าโลกในปัจจุบันกำลังเผชิญกับสภาวะ "ความไม่แน่นอนสูง" จากวิกฤตการณ์ซ้อนวิกฤต ทั้งความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางพลังงานและต้นทุนโลจิสติกส์ รวมถึงการใช้นโยบายการค้าฝ่ายเดียว (Unilateralism) ของประเทศมหาอำนาจ โดยเฉพาะสหรัฐฯ ซึ่งส่งผลให้มาตรการกีดกันทางการค้าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญประเทศไทยจึงได้รับผลกระทบอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยเฉพาะความผันผวนของค่าเงินบาทและต้นทุนการผลิตที่พุ่งสูงขึ้น

ในปัจจุบัน ความตกลงการค้าเสรี (FTA) ไม่ได้เป็นเพียง "ทางเลือก" อีกต่อไป แต่คือ "ทางรอด" ของธุรกิจไทยในการเข้าถึงตลาดโลก FTA ทำหน้าที่ช่วยลดหรือยกเลิกอุปสรรคทางภาษี ซึ่งเป็นกลยุทธ์หลักในการบริหารจัดการต้นทุนและเสริมสร้างภาพลักษณ์ความยั่งยืนให้กับสินค้าไทย โดยมี "กฎถิ่นกำเนิดสินค้า" เป็นเงื่อนไขสำคัญที่ผู้ประกอบการต้องทำความเข้าใจเพื่อใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีได้อย่างถูกต้องและสูงสุด

อ่านเพิ่มเติม “เมื่อการค้าโลกผันผวน: FTA จึงเป็น “ทางรอดเชิงกลยุทธ์” ของไทย” [คลิกที่นี่](#)

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	Weighting	Previous Index 27 March 2026	Current Index 3 April 2026
Comprehensive Index		1826.77	1854.96
Europe (Base port)	20%	1703	1650
Mediterranean (Base port)	10%	2764	2684
USWC (Base port)	20%	2352	2359
USEC (Base port)	5.00%	3264	3354
Persian Gulf & Red Sea (Dubai)	7.50%	3728	3977
Australia/New Zealand (Melbourne)	5.00%	695	794
East/West Africa (Lagos)	2.50%	3551	3522
South Africa (Durban)	2.50%	2263	2235
South America (Santos)	5.00%	2475	2609
West Japan (Base port)	5.00%	316	316
East Japan (Base port)	5.00%	318	318
Southeast Asia (Singapore)	7.50%	500	515
Korea (Pusan)	2.50%	163	162
America West Coast (Manzanillo)	2.50%	2504	2527
East Africa (Mombasa)	2.50%	2252	2273

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

