

# ค่าระวางเรือ

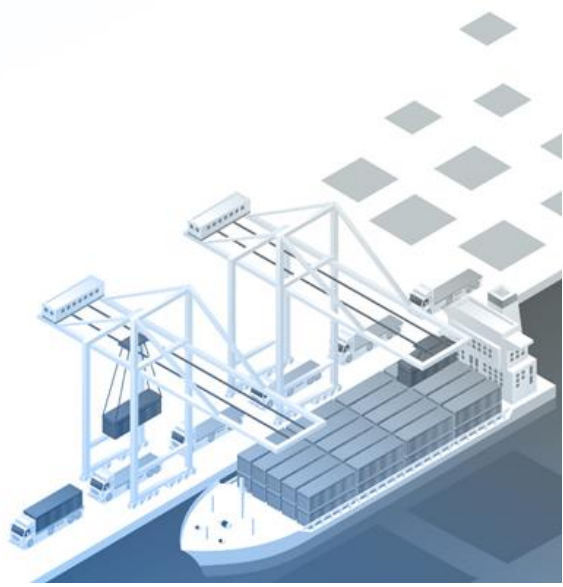
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล  
สัปดาห์ที่

# 15

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
Thai National Shippers' Council



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



# TNSC Weekly Briefing (17 April 2026)

## Thai Bath Rate



**USD**  
32.05



**EUR**  
37.75



**GBP**  
43.34



**AUD**  
22.94



**CNY**  
4.7



**JPY**  
0.2

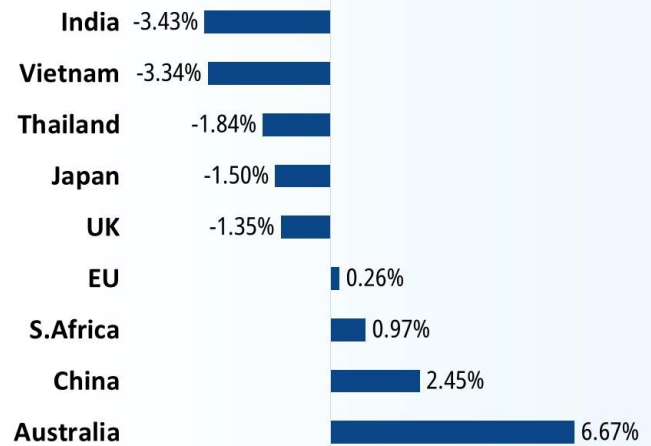


**INR**  
0.34



**VND**  
0.0012

## Exchange Rate Trend



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

Jan 2020 – Apr 2026

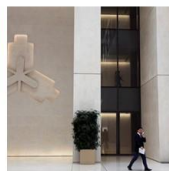
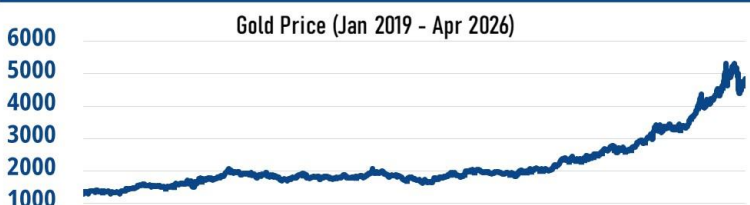


YoY	1 Month Average	3 Months Average	Previous Index	Current Index
11-Apr-25	Mar 26	Jan 26 – Mar 26	3-Apr-26	10-Apr-26
1394.68	1683.31	1507.32	1854.96	1890.77

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	94-112	107-124	95-115

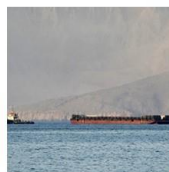


Gold :	4647-4778	USD/Ounces
--------	-----------	------------



**ส่องกลยุทธ์ "ความสงบสยบความเคลื่อนไหว"**  
เมื่อจีนเลือกคงดอกเบี้ยท่ามกลางเศรษฐกิจที่เริ่มมีสัญญาณบวก

อ่านต่อหน้า 9



**สหรัฐฯจัดไม่เต็มใจอำนาจควบคุมผลกระทบ**  
วิกฤตออร์มุข แล้วไทยต้องทำอะไร ?

อ่านต่อหน้า 11



**เมื่อการค้าโลกผันผวน: FTA จึงเป็น "ทางรอดเชิงกลยุทธ์"** ของไทย

อ่านต่อหน้า 13

## 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)	1,600**	2,600**	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	75 €	150 €	
			Subject to ENS USD 30/BL 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	2,800**	3,800**	All - In			
Thailand - US East Coast	1,800**	2,800**	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 ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 1,600 USD/TEU และ 2,600 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 2,800 USD/TEU และ 3,800 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นกัน โดยอยู่ที่ 1,800 USD/TEU และ 2,800 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, NLRMT, 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)

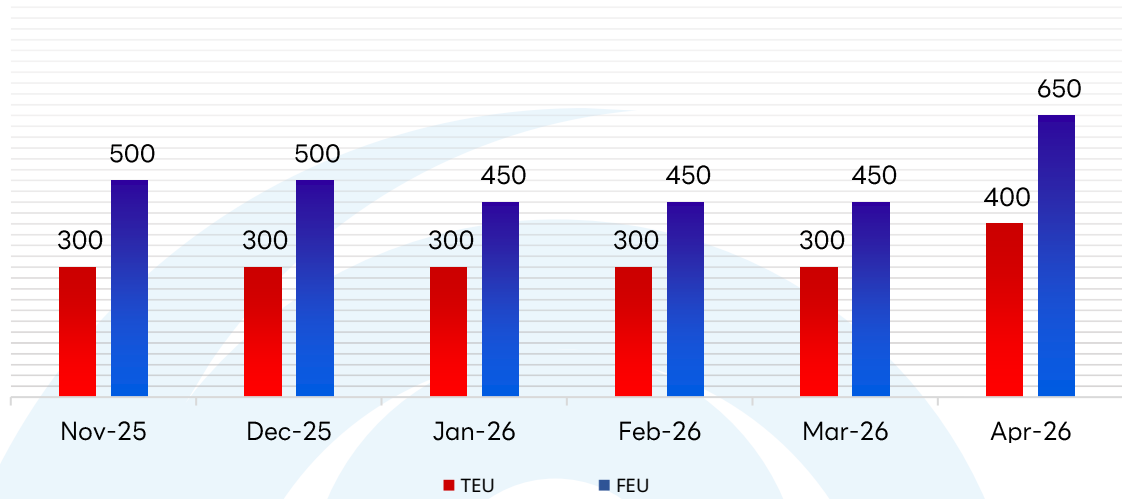
ทั้งนี้สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) อยู่ระหว่างการประสานกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการช่วยเหลือผู้ส่งออก เช่น กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ในการติดตามสถานการณ์และขอความร่วมมือกับกลุ่มสายเรือในการพิจารณาเรียกเก็บค่าใช้จ่ายดังกล่าวอย่างโปร่งใสและเป็นไปตามต้นทุนที่แท้จริง

หมายเหตุ :

- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด

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

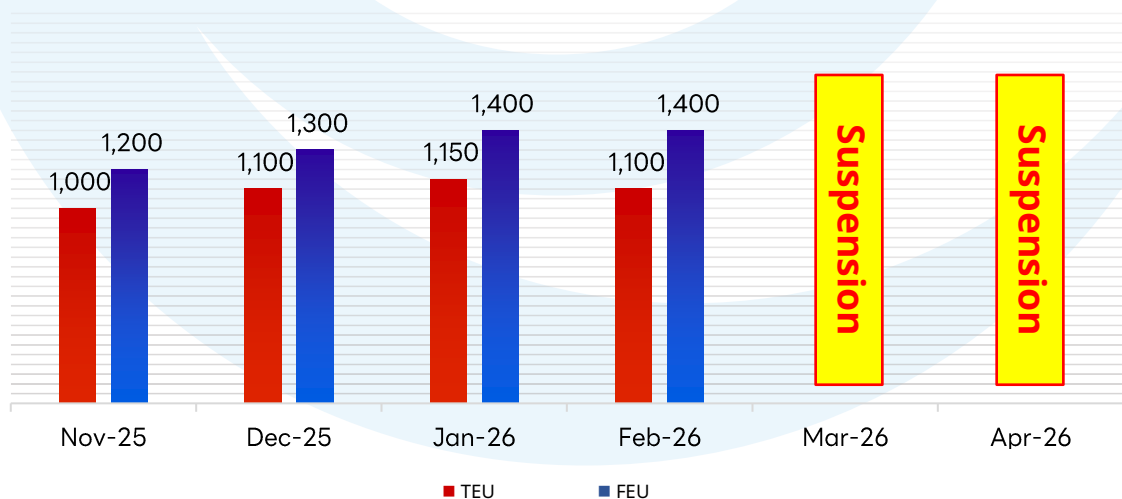
**Japan**



	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**

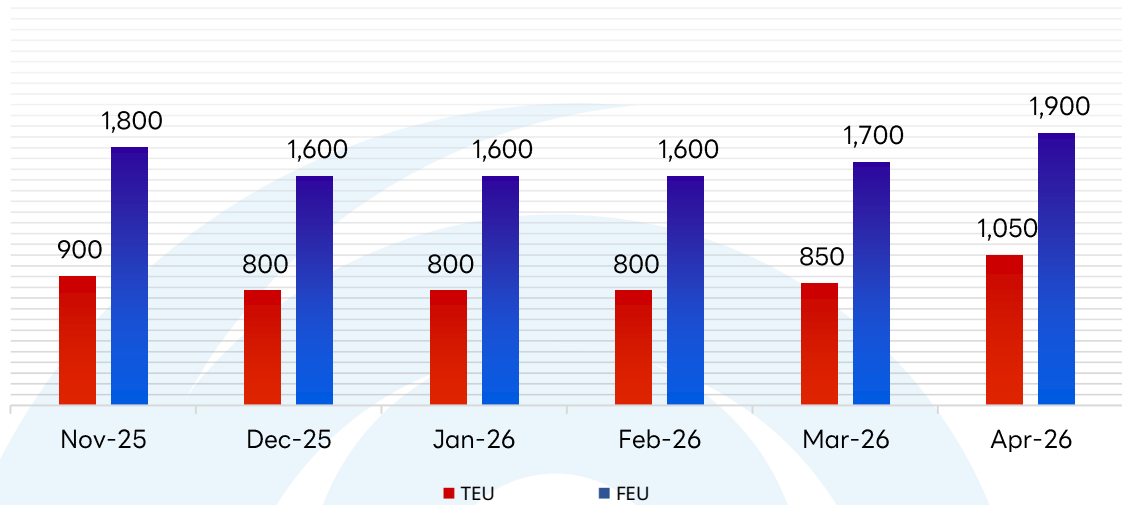


	NOV-25	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	34	34	45	45	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	68	68	90	90	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

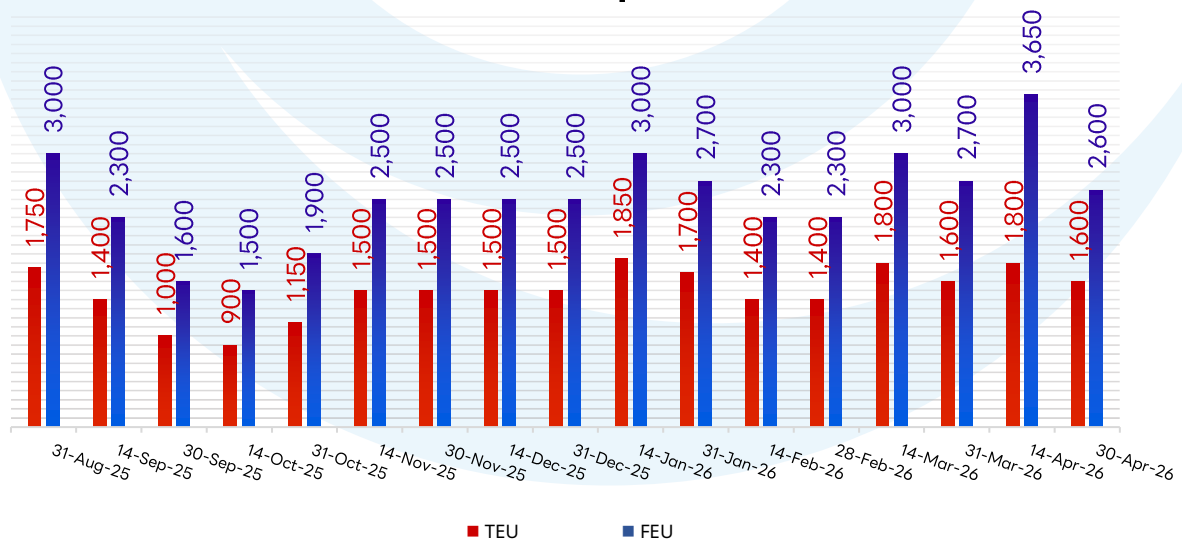
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด**

**Australia**



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

**Europe**

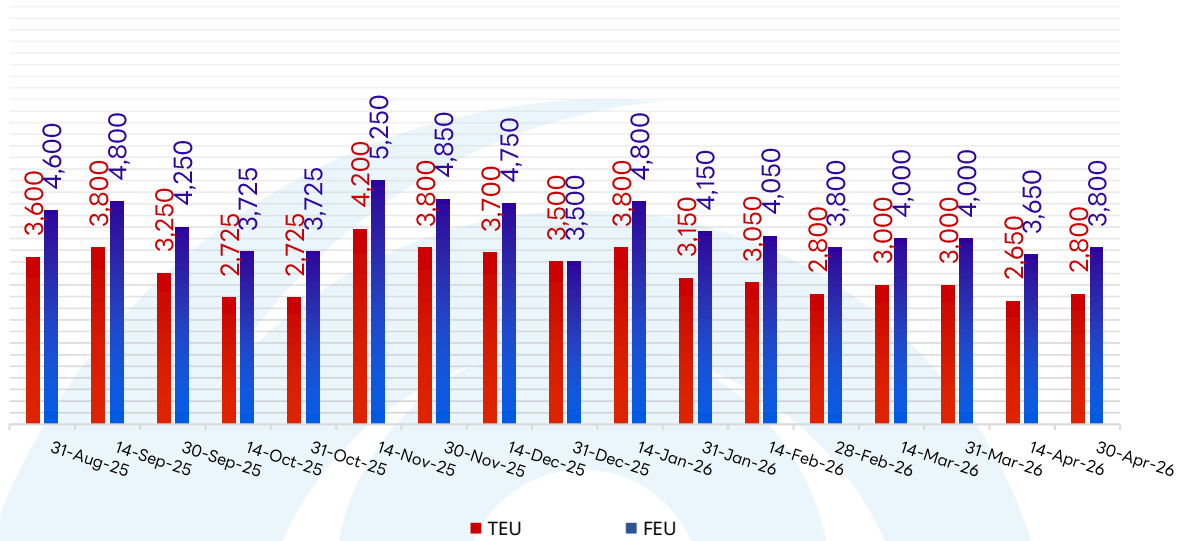


	NOV-25	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	60 €	60 €	60 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	120 €	120 €	120 €	150 €

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

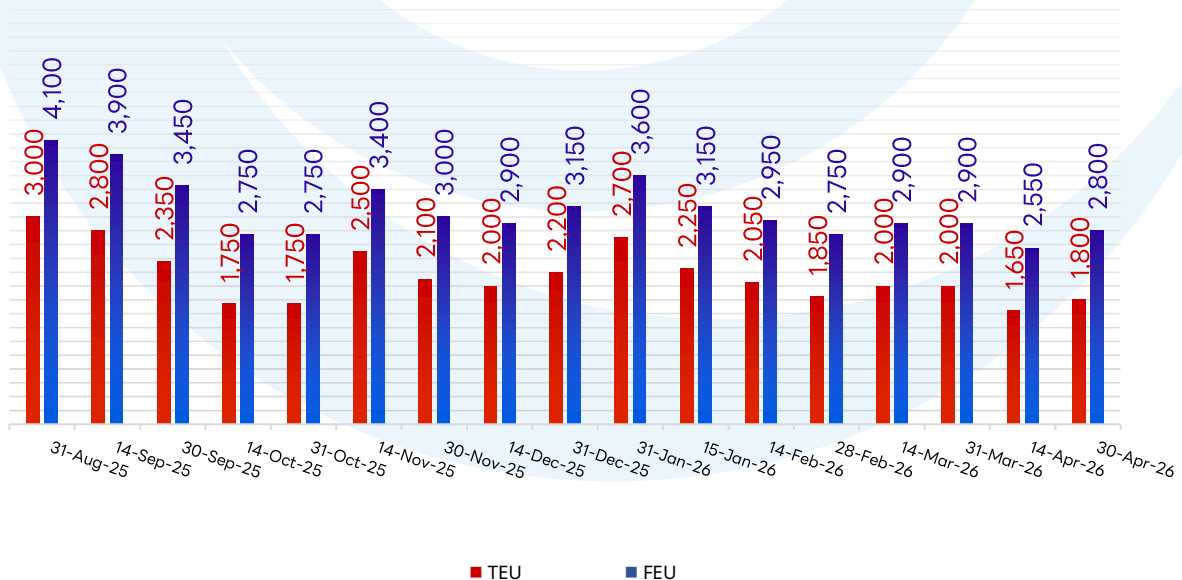
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด**

**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

## ส่องกลยุทธ์ "ความสงบสยบความเคลื่อนไหว"

### เมื่อจีนเลือกคงดอกเบี้ยท่ามกลางเศรษฐกิจที่เริ่มมีสัญญาณบวก

จากรายงานล่าสุดของ Reuters ที่มีการคาดการณ์ว่าธนาคารกลางจีน (PBOC) จะยังคงอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ LPR (Loan Prime Rate) ไว้เท่าเดิมในเดือนเมษายน 2026 นี้ ซึ่งคาดการณ์ได้ว่าเป็นข้อจ้องหวะที่น่าสนใจมาก เพราะมันเกิดขึ้นทันทีหลังจากที่มีการประกาศตัวเลข GDP ไตรมาสแรกที่ออกมา ดีเกินคาด

หากเราเจาะลึกลงไปในเรื่องรายละเอียด มีประเด็นสำคัญหลายมิติที่ทำให้ผมเชื่อว่าการ "ไม่ขยับ" ของจีนในครั้งนี้ เป็นแผนที่ถูกคำนวณมาอย่างดี

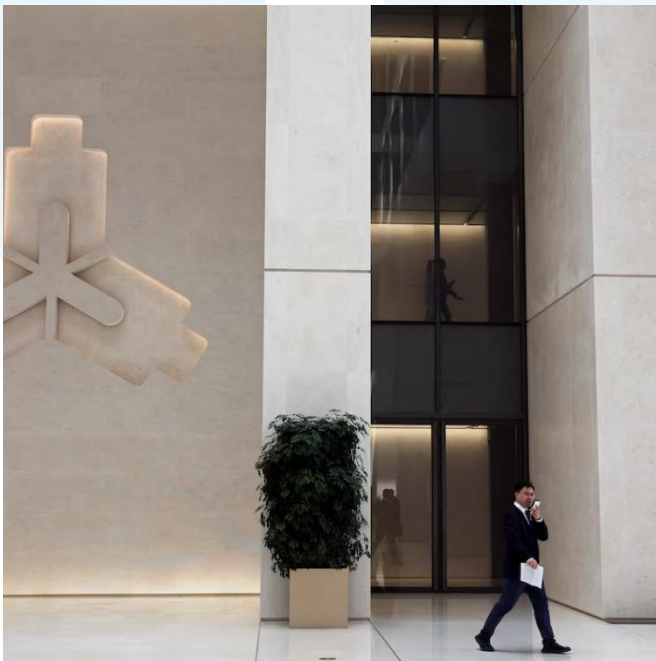
1. GDP 5.0% อาจเป็นชัยชนะระยะสั้นที่ทำให้ไม่ต้องรีบใช้ยาแรง

การที่เศรษฐกิจจีนขยายตัวได้ถึง 5.0% ในไตรมาสที่ 1/2026 (สูงกว่าที่ตลาดคาดการณ์ไว้ที่ 4.8%) ถือเป็นแต้มต่อสำคัญที่ทำให้ทางการจีนมีพื้นที่หายใจเพิ่มขึ้น การเติบโตนี้ถูกขับเคลื่อนโดยภาคการส่งออกที่กลับมาฟื้นตัวและการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ ทำให้ความจำเป็นในการลดดอกเบี้ยนโยบายเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจแบบปูพรมนั้นลดความเร่งด่วนลงไปทันที

2. ภาวะ "สองขั้ว" ในเศรษฐกิจจีน "การผลิตรุ่งแต่ส่งออกร่วง"

สิ่งที่เราต้องสังเกตคือไส้ในของเศรษฐกิจจีน แม้ภาพรวมจะดูดี แต่เราเห็นความแตกต่างที่ชัดเจนได้ดังนี้

- ภาคการผลิตและเทคโนโลยี เติบโตอย่างแข็งแกร่งจากการส่งเสริมอุตสาหกรรมใหม่ (New Three) อย่างรถยนต์ไฟฟ้า (EV) และเทคโนโลยีสีเขียว
- ภาคอสังหาริมทรัพย์ ยังคงเป็นจุดเปราะบางที่สำคัญที่สุด โดยการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ ยังติดลบต่อเนื่อง



ซึ่งคาดการณ์ได้ว่า การคงดอกเบี้ย LPR (ซึ่งเป็นดอกเบี้ยอ้างอิงของสินเชื่อกว่า 90% และที่อยู่อาศัย) สะท้อนว่า PBOC ไม่อยากใช้มาตรการทางดอกเบี้ยที่อาจส่งผลกระทบต่อวงกว้าง แต่เลือกที่จะใช้ "นโยบายเฉพาะจุด" (Targeted Measures) เช่น การอัดฉีดเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำผ่านธนาคารรัฐเพื่อจุ่มภาคส่วนที่มีปัญหาโดยตรงมากกว่า

3. รักษาเสถียรภาพเงินหยวนและส่วนต่างดอกเบี้ยโลก

อีกปัจจัยที่ไม่พูดถึงไม่ได้คือ "ส่วนต่างดอกเบี้ย" (Interest Rate Gap) ระหว่างจีนกับสหรัฐฯ (Fed) ในขณะที่เงินเฟ้อโลกยังมีความผันผวนและ Fed ยังไม่ได้ลดดอกเบี้ยลงอย่างรวดเร็ว หากจีนซิงลดดอกเบี้ยตัดหน้า จะยิ่งเพิ่มแรงกดดันให้เงินทุนไหลออก

จากจีนมากขึ้น และส่งผลให้ค่าเงินหยวนอ่อนค่า ซึ่งเป็นสิ่งที่รัฐบาลปักกิ่งพยายามหลีกเลี่ยงเพื่อรักษาความเชื่อมั่นของนักลงทุนต่างชาติ

4. แรงกดดันต่อผลกำไรของธนาคารพาณิชย์ (NIM)

ปัจจุบันธนาคารพาณิชย์ในจีนมีส่วนต่างรายได้ดอกเบี้ยสุทธิ (Net Interest Margin) ที่ค่อนข้างต่ำอยู่แล้ว การสั่งลดดอกเบี้ย LPR อีกครั้งจะเปรียบเสมือนการบีบกำไรของธนาคารให้แคบลง ซึ่งอาจนำไปสู่ปัญหาความแข็งแกร่งของระบบ

ธนาคารในระยะยาว การคงดอกเบี้ยจึงเป็นการรักษาสมดุลระหว่าง "การกระตุ้นเศรษฐกิจ" กับ "ความมั่นคงของสถาบันการเงิน"

บทสรุปและมุมมองต่ออนาคต "ก๊อกลง" ยังมีอยู่ไหม?

ประเมินว่าในช่วงไตรมาสที่ 2 นี้ เราจะเห็นจีนเน้นการใช้ นโยบายการคลัง (Fiscal Policy) เป็นพระเอกหลักแทน โดยจะมีการเร่งเบิกจ่ายงบประมาณเพื่อโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่เพิ่งอนุมัติไปกว่า 4 แสนล้านบาท

ส่วนโอกาสลดดอกเบี้ย อาจยังมีโอกาส" โดยในช่วงครึ่งปีหลัง หากความต้องการภายในประเทศ (Domestic Demand) ยังไม่ฟื้นตัวเท่าที่ควร หรือถ้าสัญญาณการบริโภคเริ่มแผ่วลงหลังจากผ่านพ้นช่วงเทศกาลไป เราอาจได้เห็นการลดอัตราเงินสำรอง (RRR) หรือการลดดอกเบี้ยเพื่ออัดฉีดสภาพคล่องอีกครั้ง จะเห็นได้ว่า จีนในตอนนี้เลือกที่จะ "ประหยัดกระสุน" ไว้ใช้ในยามจำเป็น และปล่อยให้กลไกการผลิตที่กำลังเติบโตเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจไปในครั้งนี้

ที่มา: Reuters

## สหรัฐฯจัดไม่เด็ดใช้อำนาจควบคุมผลกระทบวิกฤตฮอร์มุซ แล้วไทยต้องทำอะไร ?

อุตสาหกรรมการเดินเรือกำลังเฝ้ารอยละเอียดยกจากสหรัฐฯและอิหร่านถึงแนวทางการเดินเรือผ่านช่องแคบฮอร์มุซ ภายหลังข้อตกลงหยุดยิงระยะสั้น 2 สัปดาห์ที่วอชิงตันและเตหะรานเพิ่งบรรลุร่วมกัน ก่อนที่ไม่กี่ชั่วโมงถัดมาจะมีปฏิบัติการทางทหารของอิสราเอลในเลบานอน ส่งผลให้ข้อตกลงหยุดยิงตึงเครียดและสุ่มเสี่ยงที่จะถูกฉีกทิ้งไปตั้งๆ



คณะกรรมการการเดินเรือแห่งสหพันธรัฐสหรัฐฯ หรือ US Federal Maritime Commission (FMC) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญในการกำกับดูแลการขนส่งสินค้าทางทะเลและคุ้มครองผู้นำเข้าส่งออกของสหรัฐฯ ได้ส่งสัญญาณเตรียมเข้ามาตรวจสอบการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมของสายการเดินเรือที่เกี่ยวข้องกับวิกฤตฮอร์มุซ

โดย FMC ได้แสดงท่าทีอย่างชัดเจนผ่านแถลงการณ์เมื่อสัปดาห์ที่ผ่านมาว่ากำลัง "จับตาดูอย่างใกล้ชิด" ว่าความขัดแย้งในอ่าวเปอร์เซีย

ส่งผลกระทบต่อสภาวะการเดินเรือและพฤติกรรมความคิดค่าบริการของสายการเดินเรืออย่างไร แม้แถลงการณ์ส่วนใหญ่จะพูดถึงเงื่อนไขที่สายเรือสามารถเรียกเก็บค่าธรรมเนียมได้ แต่ในตอนท้าย FMC ระบุอย่างชัดเจนว่าอาจใช้ "อำนาจของตนเองในการดำเนินการสืบสวนการกระทำที่อาจละเมิดกฎหมายการเดินเรือ (Shipping Act)"

ซึ่งหากพบการละเมิดจริง อาจนำไปสู่การสั่งปรับและชดใช้ค่าเสียหาย นอกจากนี้ยังเปิดช่องให้ผู้ส่งสินค้าร้องเรียนมายัง FMC โดยตรง หากกังวลว่าสายเรือมีพฤติกรรมที่ไม่สอดคล้องกับระเบียบว่าด้วยการเรียกเก็บค่าธรรมเนียม

ความเคลื่อนไหวดังกล่าวได้รับการตอบรับอย่างดีเยี่ยมจากกลุ่มตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Forwarders) ที่กำลังหมดความอดทนกับสิ่งที่เรียกว่า "ค่าธรรมเนียมความเสี่ยงจากสงคราม" (War-risk Surcharges) ธรรมดา Forwarder ถึงขั้นเปรียบสถานการณ์นี้ว่าเป็นเหมือน "ยุคแดนเถื่อน (Wild West)" โดยมองว่ากลุ่มสายเรือกำลังทำตัวตามอำเภอใจ และชี้ว่าค่าธรรมเนียมที่เก็บเพิ่มนั้นไม่ได้ให้ความคุ้มครองใดๆ แก่สินค้าเพิ่มเติมเลย เหมือนเป็นการ "โยนหินถามทางดูว่าจะจวยโอกาสเก็บเงินได้มากแค่ไหนโดยไม่โดนเอาผิด"

เพราะในความเป็นจริง เราได้เห็นกลุ่มสายการเดินเรือทั้งน้อยใหญ่ต่างพากันเรียกเก็บค่าธรรมเนียมความเสี่ยงจากสงครามสำหรับสินค้าที่มุ่งหน้าสู่อ่าวอาหรับและตะวันออกกลาง ตั้งแต่ 1,200 ไปจนถึง 4,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ไม่ว่าจะใช้ชื่อพลักแพลงอย่างไรก็ตาม

กลุ่ม Forwarder ยังย้ำชัดว่า ในตลาดที่ปั่นป่วนและระวางเรือมีจำกัด พฤติกรรมการตั้งราคามักจะสะท้อนถึงอำนาจเหนือตลาดมากกว่าการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนที่แท้จริง ซึ่งสภาพแวดล้อมในตอนนี้ก็เข้าข่ายรูปแบบนั้นอย่างปฏิเสธไม่ได้ จึงเกิดการเรียกร้องให้หน่วยงานที่มีอำนาจเข้ามากำกับดูแลอย่างเร่งด่วน

สำหรับบริบทของประเทศไทย ถือว่าเป็นหนึ่งในหลายประเทศที่ภาครัฐไม่มีอำนาจสั่งปรับสายการเดินเรือต่างชาติได้เด็ดขาดและครอบคลุมเท่า FMC ของสหรัฐฯ

แต่สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ก็ได้เร่งหารือกับภาครัฐเพื่อหาทางออกอย่างเป็นรูปธรรม โดยมุ่งเน้นข้อเสนอแนะช่วยเหลือผู้ส่งออกจากเสียงผู้ประกอบการโดยตรง รวมไปถึงมาตรการสนับสนุนทางการเงิน และกลยุทธ์การรักษาตลาดส่งออกในยามวิกฤต

นอกจากนี้ในเรื่องของความมั่นคงทางการเงิน ได้มีการผลักดันให้ออกมาตรการวงเงินเร่งด่วนเพื่อเสริมสภาพคล่องและลดภาระต้นทุนให้กับผู้ส่งออกไทยที่ได้รับผลกระทบจากความชะงักงันในวันออกกลาง โดยมีทั้งการขยายเวลาชำระหนี้ ลด

อัตราดอกเบี้ย และให้สินเชื่อดอกเบี้ยพิเศษ ซึ่งถือเป็นการสร้างเกราะป้องกันทางการเงินในจังหวะที่ผู้ประกอบการต้องแบกรับทั้งค่าระวางเรือและค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่มที่พุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว

วิกฤตการณ์เดินเรือในช่องแคบฮอร์มุซและตะวันออกกลางไม่ได้เป็นเพียงแค่ปัญหาตลาดเฉพาะจุดอีกต่อไป แต่ด้วยเป็นประเด็นด้านการเมืองระหว่างประเทศและอาจยืดเยื้อไม่รู้จบ ทำให้กลับกลายเป็นคลื่นกระแทกที่กระทบถึงต้นทุนและสายป่านของธุรกิจนำเข้า-ส่งออกไปทั่วทุกตลาดส่งออกอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยเฉพาะในตลาดตะวันออกกลางที่กลายเป็นเหมือนต้องป่วยร้ายแรงทั้งภาวะเฉียบพลันและเรื้อรังไปในตัว

ในขณะที่มหาอำนาจอย่างสหรัฐฯ เลือกใช้ไม้แข็งผ่านกลไกทางกฎหมายของ FMC เพื่อสกัดกั้นการฉวยโอกาสของสายการเดินเรือ ภาครัฐไทยควรเร่งปรับตัวและใช้กลไกความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนอย่างเต็มกำลัง ผ่านการอัดฉีดสภาพคล่องและจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายที่ครอบคลุม เพื่อประคับประคองให้ผู้ส่งออกไทยสามารถก้าวผ่านพายุความท้าทายของวิกฤตชีพพลายเช่นโลกในครั้งนี้อย่างปลอดภัย

เรียกได้ว่ากรอบเวลา 2 สัปดาห์นั้นทุกฝ่ายมองว่าสิ้นเกินไปที่จะบ่งบอกความแน่นอนใดๆได้ และยิ่งตอกย้ำด้วยการปะทะกันซ้ำซ้อนอีกครั้งที่แทบจะมีผลให้ข้อตกลงหยุดยิงถูกฉีกทิ้ง ความหวังที่จะได้เห็นการขนส่งสินค้าทางทะเลในภูมิภาคกลับมาเป็นปกติดังเดิมยังคงถูกผลักออกไปเรื่อยๆอย่างไร้จุดสิ้นสุด

*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 3 April 2026	Current Index 10 April 2026
Comprehensive Index		1854.96	1890.77
Europe (Base port)	20%	1650	1547
Mediterranean (Base port)	10%	2684	2590
USWC (Base port)	20%	2359	2552
USEC (Base port)	5.00%	3354	3518
Persian Gulf & Red Sea (Dubai)	7.50%	3977	4167
Australia/New Zealand (Melbourne)	5.00%	794	849
East/West Africa (Lagos)	2.50%	3522	3532
South Africa (Durban)	2.50%	2235	2245
South America (Santos)	5.00%	2609	2501
West Japan (Base port)	5.00%	316	316
East Japan (Base port)	5.00%	318	318
Southeast Asia (Singapore)	7.50%	515	528
Korea (Pusan)	2.50%	162	167
America West Coast (Manzanillo)	2.50%	2527	2489
East Africa (Mombasa)	2.50%	2273	2271

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

