

ค่าระวางเรือ

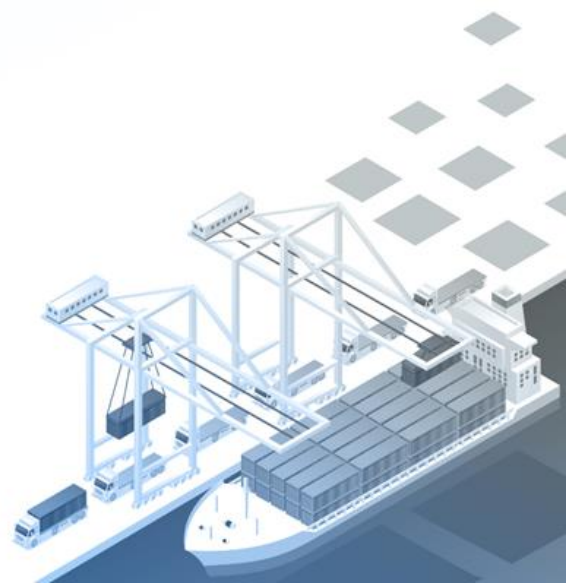
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

16

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



TNSC Weekly Briefing (24 April 2026)

Thai Bath Rate



USD
32.02



EUR
37.73



GBP
43.33



AUD
22.97



CNY
4.7



JPY
0.2

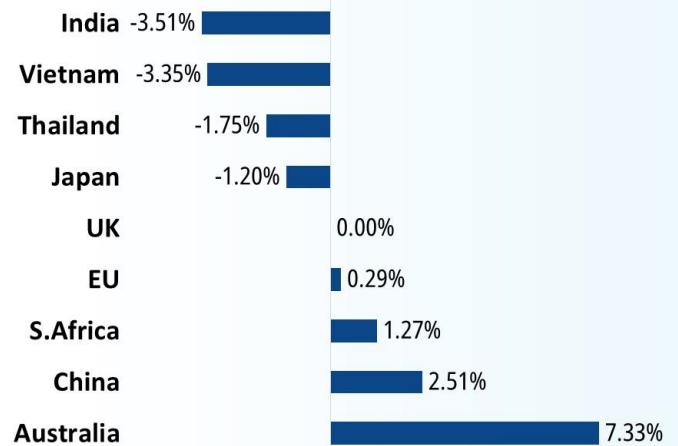


INR
0.34



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
18-Apr-25	Mar 26	Jan 26 - Mar 26	10-Apr-26	17-Apr-26
1370.58	1683.31	1507.32	1890.77	1886.54

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	90-103	104-110	84-105



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



BOJ “ชะลอขึ้นดอกเบี้ย” อาจเป็นสัญญาณเตือนเศรษฐกิจโลกมากกว่าที่คิด

อ่านต่อหน้า 9



ระเบิดเวลาท่าเรืออินเดีย ตู้สินค้าอันตรายติดค้างสะสม หวั่นซ้ำรอยมหาระเบิดกรุงเบรุต

อ่านต่อหน้า 11



ตอนนี้แค่น้ำจืด ! คลื่นผลกระทบจากฮอร์มูซจะลุกลามไปอีกไกลหากสงครามยังยืดเยื้อ

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	Suspension*	Suspension*	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)

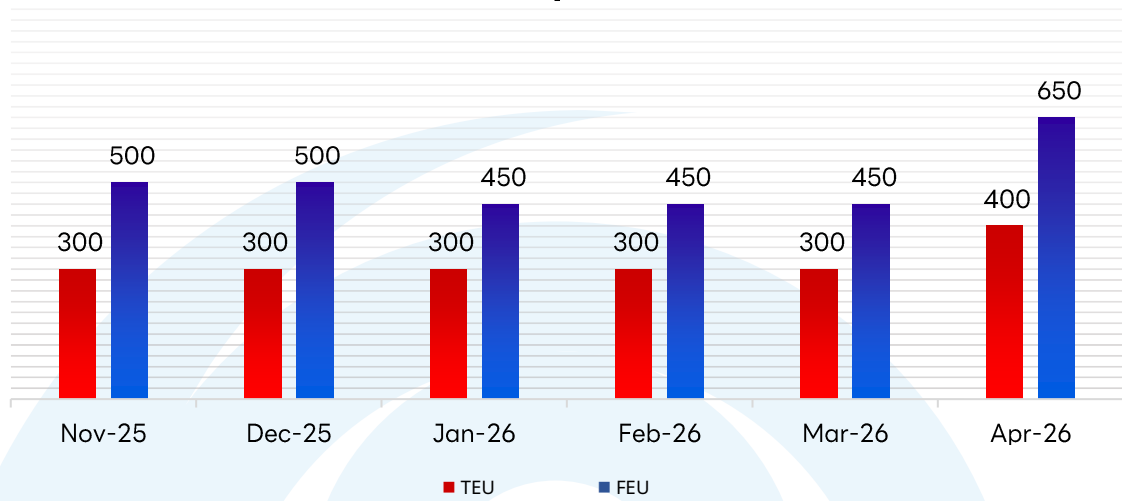
ทั้งนี้สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) อยู่ระหว่างการประสานกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการช่วยเหลือผู้ส่งออก เช่น กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ในการติดตามสถานการณ์และขอความร่วมมือกับกลุ่มสายเรือในการพิจารณาเรียกเก็บค่าใช้จ่ายดังกล่าวอย่างโปร่งใสและเป็นไปตามต้นทุนที่แท้จริง

หมายเหตุ :

- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด

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

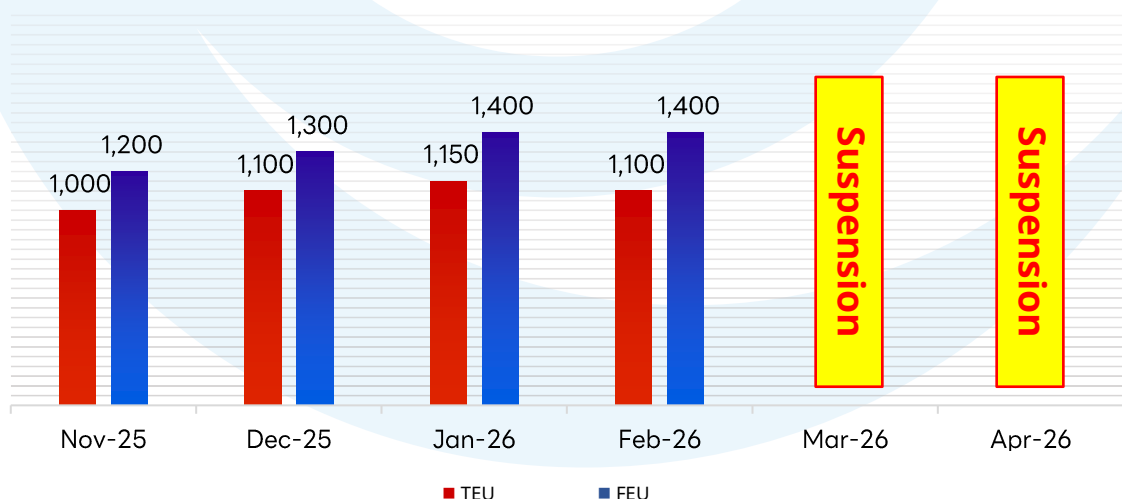
Japan



	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

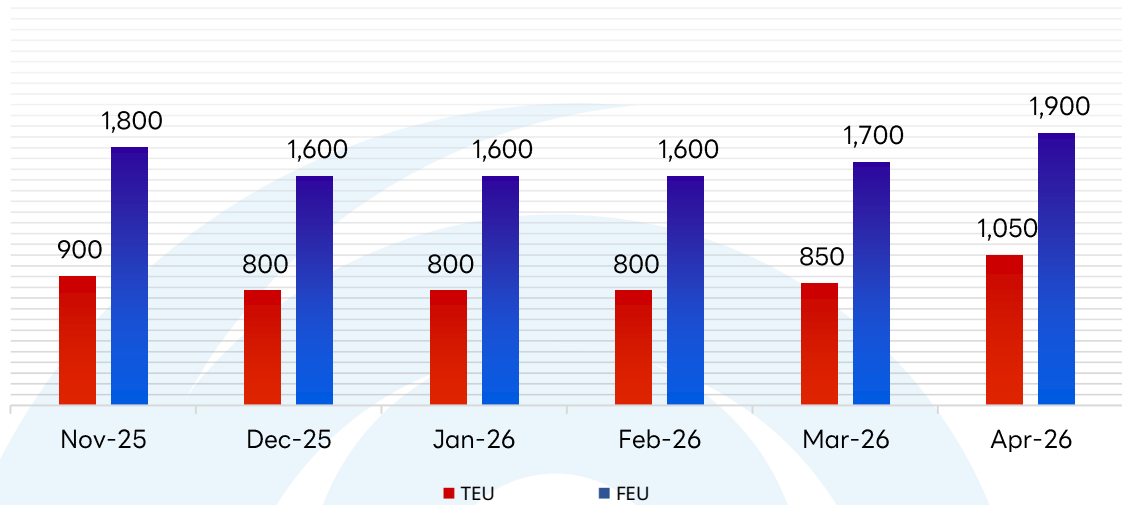


	NOV-25	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	34	34	45	45	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	68	68	90	90	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU and USD70/FEU

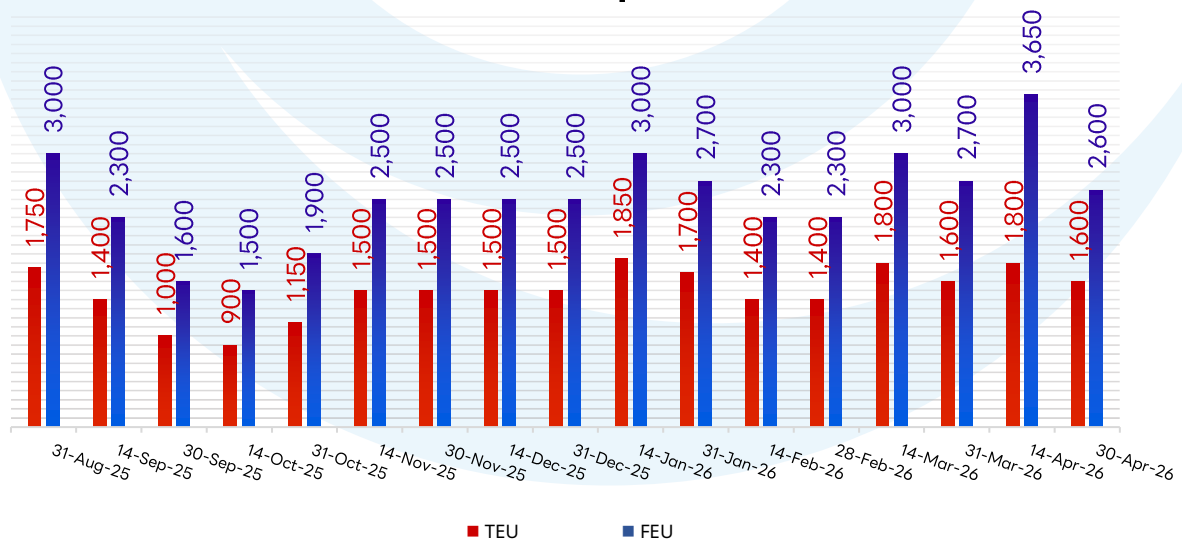
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด**

Australia



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

Europe

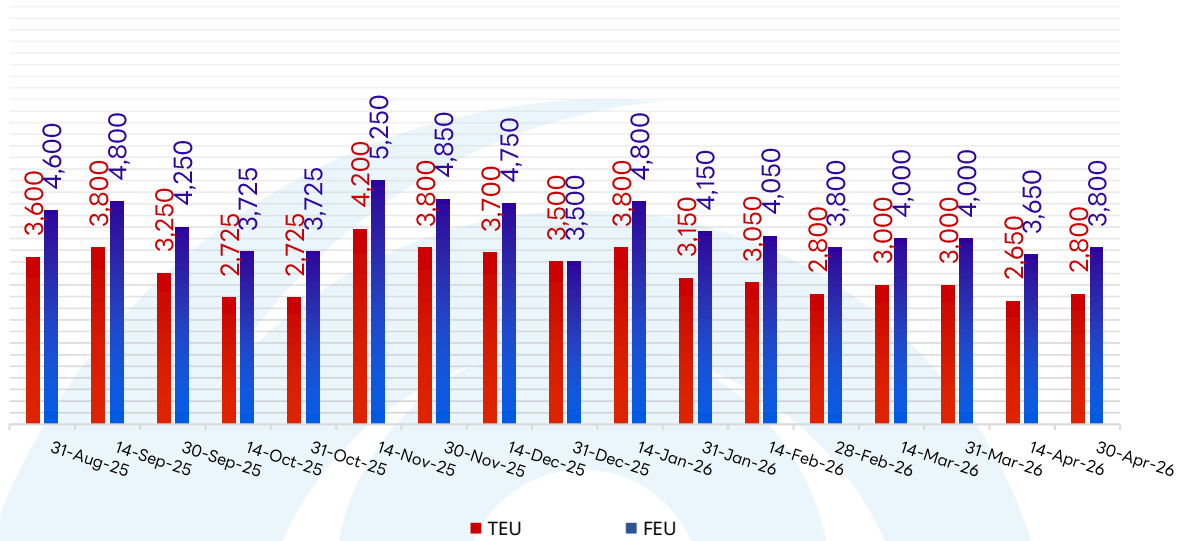


	NOV-25	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	60 €	60 €	60 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	120 €	120 €	120 €	150 €

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

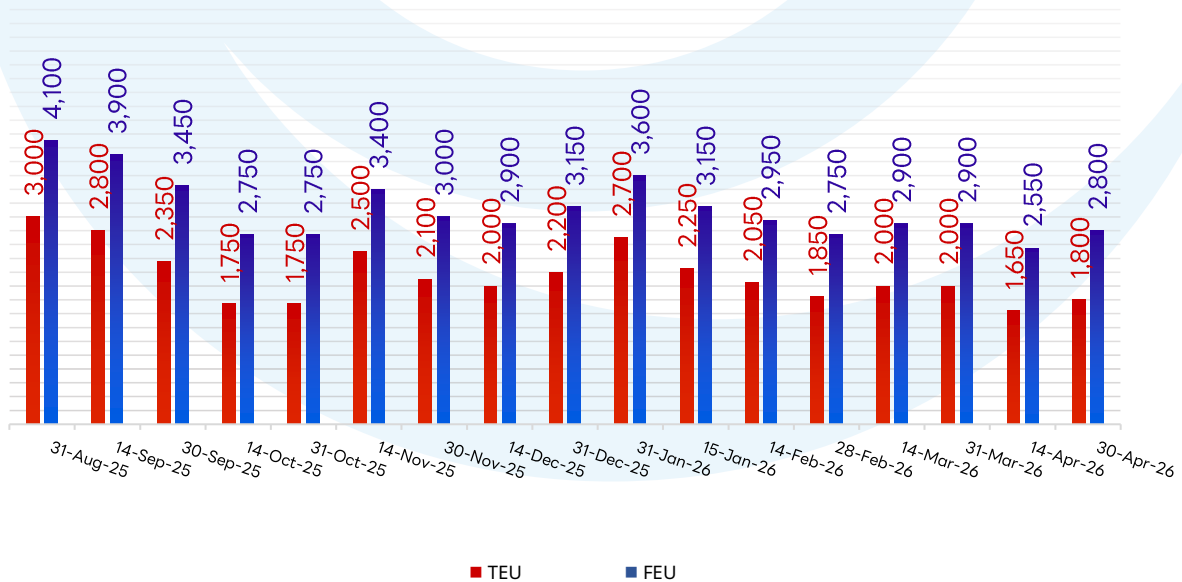
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด**

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

BOJ “ชะลอขึ้นดอกเบี้ย” อาจเป็นสัญญาณเตือนเศรษฐกิจโลกมากกว่าที่คิด

การตัดสินใจของ ธนาคารกลางญี่ปุ่น (BOJ) ที่มีแนวโน้ม “ชะลอการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ย” ในการประชุมเดือนเมษายน 2026 ได้กลายเป็นประเด็นสำคัญที่สะท้อนภาพกว้างของเศรษฐกิจโลกในช่วงเวลานี้อย่างชัดเจน แม้ในเชิงผิวเผินอาจดูเหมือนเป็นเพียงการปรับจังหวะนโยบายการเงิน แต่ในเชิงลึก การตัดสินใจดังกล่าวกำลังบ่งชี้ถึงความเปราะบางของเศรษฐกิจโลก ภายใต้แรงกดดันจากทั้งเงินเฟ้อ ภูมิรัฐศาสตร์ และความไม่แน่นอนของวัฏจักรเศรษฐกิจ



BOJ มีแนวโน้มคงอัตราดอกเบี้ยไว้ที่ระดับเดิม แม้แรงกดดันด้านเงินเฟ้อในญี่ปุ่นยังคงอยู่ โดยเฉพาะจากราคาพลังงานที่ปรับตัวสูงขึ้นตามสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ซึ่งเป็นปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของนโยบายการเงินโดยตรง จุดนี้สะท้อน “policy dilemma” หรือภาวะกลืนไม่เข้าคายไม่ออกของธนาคารกลาง กล่าวคือ หากเร่งขึ้นดอกเบี้ยก็อาจยิ่งกดดันเศรษฐกิจที่ยังฟื้นตัวไม่เต็มที่ แต่หากชะลอ ก็เสี่ยงต่อการปล่อยให้เงินเฟ้อฝังรากลึกในระบบเศรษฐกิจ

ในบริบทของญี่ปุ่น การดำเนินนโยบายการเงินมีความซับซ้อนมากกว่าประเทศอื่น เนื่องจาก ญี่ปุ่น เผชิญกับภาวะเงินเฟ้อต่ำและดอกเบี้ยต่ำมาเป็นเวลานานหลายทศวรรษ การเริ่มต้นวงจรขึ้นดอกเบี้ยตั้งแต่ปี 2024 จึงถือเป็น “การเปลี่ยนผ่านเชิงโครงสร้าง” มากกว่าการควบคุมวัฏจักรเศรษฐกิจระยะสั้น ดังนั้น การชะลอการขึ้นดอกเบี้ยในครั้งนี้จึงไม่ใช่สัญญาณของ policy reversal แต่เป็นการ “หยุดประเมินสถานการณ์” ท่ามกลางความไม่แน่นอนที่เพิ่มสูงขึ้น

อีกประเด็นที่สำคัญคือการเปลี่ยนแปลงของความคาดหวังในตลาดการเงิน ก่อนหน้านี้ นักลงทุนจำนวนมากคาดว่า BOJ จะปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยในเดือนเมษายน แต่เมื่อมีสัญญาณชะลอ ความคาดหวังดังกล่าวได้ถูกเลื่อนออกไปเป็นช่วงกลางปีแทน การเปลี่ยนแปลงนี้ส่งผลโดยตรงต่อค่าเงินเยน ซึ่งมีแนวโน้มอ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับสกุลเงินหลัก เนื่องจากส่วนต่างอัตราดอกเบี้ยระหว่างญี่ปุ่นกับประเทศอื่นยังคงกว้างอยู่

ค่าเงินเยนที่อ่อนค่ามีผลกระทบต่อระบบการค้าโลก โดยเฉพาะในภาคการส่งออก ญี่ปุ่นจะได้รับความได้เปรียบด้านราคา ขณะที่ประเทศคู่แข่งในเอเชีย เช่น ไทย เกาหลีใต้ หรือจีน อาจต้องเผชิญกับแรงกดดันด้านความสามารถในการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ค่าเงินที่ผันผวยังส่งผลต่อกระแสเงินทุนเคลื่อนย้าย และอาจสร้างความผันผวนในตลาดการเงินของประเทศเกิดใหม่

ในอีกด้านหนึ่ง แม้ BOJ จะชะลอการขึ้นดอกเบี้ย แต่แรงกดดันด้านเงินเฟ้อยังคงเป็นปัจจัยที่ไม่อาจมองข้ามได้ ข้อมูลจากการสำรวจครัวเรือนในญี่ปุ่นชี้ว่าประชาชนยังคงคาดการณ์ว่าราคาสินค้าจะปรับตัวสูงขึ้นต่อเนื่อง สะท้อนว่าความคาดหวังเงินเฟ้อ ยังไม่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ธนาคารกลางต้องติดตามอย่างใกล้ชิด เพราะหากความคาดหวังนี้ยังต่อเนื่อง จะทำให้การควบคุมเงินเฟ้อในระยะยาวทำได้ยากขึ้น

เมื่อมองในระดับโลก การตัดสินใจของ BOJ ยังสะท้อนแนวโน้มร่วมของธนาคารกลางหลายแห่งที่เริ่มเข้าสู่โหมด “wait and see” หลังจากดำเนินนโยบายการเงินแบบตึงตัวมาอย่างต่อเนื่องในช่วงก่อนหน้า ทั้ง ธนาคารกลางสหรัฐ และ ธนาคารกลางยุโรป ต่างก็เผชิญกับโจทย์คล้ายกัน คือการสร้างสมดุลระหว่างการควบคุมเงินเฟ้อและการประคองการเติบโตทางเศรษฐกิจ ภายใต้บริบทของความเสี่ยงใหม่ ๆ เช่น ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ หนี้สาธารณะที่อยู่ในระดับสูง และความผันผวนของตลาดพลังงาน

สำหรับประเทศไทยและภาคการส่งออก โดยเฉพาะการขนส่งทางเรือ การชะลอการขึ้นดอกเบี้ยของ BOJ อาจมีผลกระทบทางอ้อมหลายด้าน ประการแรก ค่าเงินเยนที่อ่อนลงอาจทำให้สินค้าญี่ปุ่นมีความสามารถในการแข่งขันมากขึ้นในตลาดโลก ประการที่สอง ความไม่แน่นอนจากสถานการณ์ตะวันออกกลางอาจทำให้ราคาน้ำมันและค่าระวางเรือปรับตัวสูงขึ้น ซึ่งจะเพิ่มต้นทุนให้กับผู้ส่งออก และประการสุดท้าย ความผันผวนของเศรษฐกิจโลกอาจส่งผลกระทบต่ออุปสงค์สินค้าในตลาดปลายทาง

โดยสรุป การที่ BOJ เลือกชะลอการขึ้นดอกเบี้ยในครั้งนี้ ไม่ได้เป็นเพียงการตัดสินใจเชิงนโยบายภายในประเทศ แต่เป็นภาพสะท้อนของ “เศรษฐกิจโลกในยุคความไม่แน่นอนสูง” ที่ปัจจัยทางการเมืองและภูมิรัฐศาสตร์มีบทบาทมากขึ้นเหนือปัจจัยทางเศรษฐกิจแบบดั้งเดิม ธนาคารกลางจึงไม่สามารถดำเนินนโยบายโดยอิงเพียงตัวเลขเงินเฟ้อหรือการเติบโตได้อีกต่อไป แต่ต้องคำนึงถึงความเสี่ยงรอบด้านที่เชื่อมโยงกันอย่างซับซ้อน อีกมุมหนึ่ง BOJ ไม่ได้กำลัง “หยุด” การขึ้นดอกเบี้ย หากแต่กำลัง “ซื้อเวลา” เพื่อประเมินทิศทางของโลกที่กำลังเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว และการตัดสินใจดังกล่าวอาจเป็นสัญญาณล่วงหน้าว่าเศรษฐกิจโลกกำลังก้าวเข้าสู่ช่วงใหม่ของความผันผวนที่ยากต่อการคาดการณ์มากยิ่งขึ้นกว่าเดิม

Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

ระเบิดเวลาท่าเรืออินเดีย ตู้สินค้าอันตรายติดค้างสะสม หวั่นซ้ำรอยมหาระเบิดกรุงเบรุต

หลังจากการที่ท่าเรือในอินเดียต้องรับหน้าที่เป็นที่พักพิงชั่วคราวให้กับตู้สินค้าตกค้างซึ่งมีจุดหมายปลายทางในวันออกกลาง และต้องเผชิญกับความแออัดจนค่าใช้จ่ายบานปลายกับเจ้าของสินค้าจำนวนมาก ตอนนี้อย่างต้องเผชิญกับปริมาณตู้สินค้าอันตราย (Dangerous Cargo) ล้นอีกด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่ท่าเรือ Nhava Sheva ซึ่งกำลังเป็นหนึ่งในข้อกังวลด้านความปลอดภัยที่น่าเป็นห่วงที่สุดในเวลานี้

แน่นอนว่าสาเหตุหลักมาจากความไม่สงบในช่องแคบฮอร์มุซ โดยสินค้าถ่ายลำของท่าเรือ Nhava Sheva ในเดือนมีนาคมพุ่งสูงขึ้นถึง 121,247 TEU จากระดับ 34,883 TEU ในเดือนกุมภาพันธ์ช่วงก่อนที่สงครามในช่องแคบฮอร์มุซจะปะทุขึ้น



อีกทั้งกลุ่มสายการบินเรือก็ไม่สามารถเคลื่อนย้ายตู้สินค้าอันตรายออกไปได้ เนื่องจากติดขัดทั้งจากข้อจำกัดด้านการปฏิบัติงานและข้อจำกัดด้านพื้นที่ในหลายท่าเรือตลอดทั่วทั้งชายฝั่งโอมานและสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์

ซึ่งในตอนนี้นหลายท่าเรือมุ่งให้ความสำคัญกับตู้สินค้าแห้งทั่วไปเป็นอันดับแรก นอกจากนี้ เรือที่จะเข้าเทียบในท่าเรือของโอมานยังมีกฎที่เคร่งครัดในการต้องสำแดงล่วงหน้าว่าไม่มีสินค้าอันตรายบรรจุมาด้วย

สินค้าอันตรายที่สะสมใน Nhava Sheva จึงมีมากขึ้นเรื่อยๆ จึงอาจกลายเป็น "ระเบิดเวลา" หากยังคงถูกกักขังไว้ที่ท่าเรือต่อไป หรือแม้แต่อาจเกิดเหตุสลดแบบเดียวกับเหตุการณ์ระเบิดที่ท่าเรือกรุงเบรุต เมื่อปี 2020 อันเป็นหนึ่งในอุบัติเหตุการระเบิดที่รุนแรงที่สุดในประวัติศาสตร์โลกที่ไม่ได้เกิดจากอาวุธนิวเคลียร์ โดยมีต้นตอมาจากสินค้าอันตรายที่ถูกทิ้งร้างสะสมไว้เป็นจำนวนมาก

เพื่อตอบสนองต่อแรงกดดันดังกล่าว ปัจจุบันมีรายงานว่าสายการบินเรือบางแห่งกำลังพยายามหาทางเลือกอื่นในการระบายสินค้าออก โดยพิจารณาเส้นทางอพยพสินค้าผ่านท่าเรือ Jeddah ในทะเลแดงของซาอุดีอาระเบียแทน

สาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดความกังวลปะทุขึ้นคือในช่วงสัปดาห์ที่ผ่านมา ภายในท่า Nhava Sheva มีรายงานการเกิดเหตุเพลิงไหม้หลายครั้งในลานจัดเก็บตู้สินค้านอกเขตท่าเรือ แม้จะยังไม่สามารถระบุสาเหตุที่แน่ชัดได้ในทันทีก็ตาม แต่ก็เพียงพอให้เกิดความวิตกกังวลในวงกว้าง

ไม่เพียงแต่สินค้านำเข้าหรือถ่ายลำเท่านั้น สินค้าอันตรายฝั่งส่งออกก็เป็นอีกหนึ่งความกังวลเช่นกัน แหล่งข่าวระบุว่าท่าเรือ Mundra, Kandla และ Pipavav ก็เป็นอีกกลุ่มท่าเรือในอินเดียที่ต้องแบกรับตู้สินค้าอันตรายที่มุ่งหน้าสู่ตะวันออกกลาง แม้จะมีปริมาณน้อยกว่าที่ Nhava Sheva ก็ตาม

ท้ายที่สุดแล้ว วิกฤตการณ์ "ระเบิดเวลา" ที่กำลังก่อตัวขึ้นตามท่าเรือหน้าด่านเหล่านี้ ไม่ได้เป็นเพียงภัยคุกคามด้านความปลอดภัยในระดับท้องถิ่นเท่านั้น แต่ยังเป็นสัญญาณเตือนถึงรอยร้าวลึกในห่วงโซ่อุปทานโลก หากสถานการณ์ความตึงเครียดยังคงยืดเยื้อและไร้ทางออกที่ชัดเจน ผู้ส่งออกทั่วโลก รวมถึงผู้ประกอบการไทย ย่อมหนีไม่พ้นที่จะต้องเผชิญกับพายุวิกฤตที่ถาโถมเข้ามาซ้ำซ้อนและบานปลาย ทั้งต้นทุนโลจิสติกส์ที่พุ่งทะยาน ความล่าช้าที่ไม่อาจคาดเดา และความเสียหายขั้นสูงสุดที่สินค้ามูลค่ามหาศาลอาจต้องสูญสลายไปกับอุบัติเหตุที่ไม่คาดฝัน

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

ตอนนี้แค่น้ำจิ้ม ! คลื่นผลกระทบจากฮอร์มูซจะลุกลามไปอีกไกลหากสงครามยังยืดเยื้อ

วิกฤตความขัดแย้งในวันออกกลางที่กำลังยืดเยื้อ กำลังส่งคลื่นผลกระทบครั้งใหญ่ต่ออุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยผู้บริหารและนักวิเคราะห์ในวงการต่างประเมินว่า ในอีกไม่กี่เดือนข้างหน้า โลกจะได้เห็นการงดเที่ยวเรือ (Blank Sailings) การยกเลิกบริการ (Roll Over) และการปรับเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ (Re-Schedule) อย่างรุนแรง



ซึ่งในช่วงระยะแรกนี้ ผลกระทบต่อการค้าโลกอาจยังจำกัดอยู่เพียงแค่ประเด็นด้านราคาน้ำมันและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าภายในตลาดตะวันออกกลาง ซึ่งปัจจัยพวกนี้เหมือนเป็นแค่คลื่นลูกแรกเท่านั้น

โดยปัจจุบันมีการอนุมานจากสายการเดินเรือว่า ราว 92% ของสินค้าที่เคยติดค้างในอ่าวอาหรับมีกำหนดการจัดส่งที่ชัดเจนแล้ว ทว่าในความเป็นจริง ต้นทุนที่พุ่งสูงขึ้นมากในช่วงที่ผ่านมาอาจพุ่งสูงขึ้นไปอีก

สำหรับเจ้าของสินค้าหรือผู้นำเข้าส่งออก รวมไปถึงสินค้าในตลาดอื่นๆเช่นกัน ที่เปรียบได้ว่าจะเป็คลื่นลูกต่อไป

และหากความขัดแย้งยังคงยืดเยื้อยาวนานกว่านี้ คลื่นลูกสุดท้ายจะทวีความรุนแรงและขยายวงกว้างมากกว่าเดิมมาก โดยเฉพาะภาวะขาดแคลนน้ำมันที่จะเข้ามาจุดรั้งกำลังการผลิตในภาคอุตสาหกรรมทั่วโลก ตั้งแต่ปุ๋ย อาหาร พลาสติก

ภูมิภาคเอเชียรวมถึงบ้านเราก็คือเป็นพื้นที่เปราะบางที่สุด เนื่องจากพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันดิบจากตะวันออกกลางสูงเกินกว่าครึ่ง

ส่วนวิกฤตขาดแคลนปุ๋ยในเอเชียไปบรรจบกับช่วงเริ่มต้นฤดูเพาะปลูกในอินเดีย ซึ่งจะนำไปสู่ผลผลิตทางการเกษตรที่ลดลง ราคาอาหารแพงขึ้น ไปจนถึงเกิดความเสี่ยงต่อภาวะอดอยากในประเทศหรือพื้นที่ยากจน

จากนั้นปัจจัยเหล่านี้ส่งผลสะท้อนกลับมาถึงอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และการเดินเรือในรูปแบบของปริมาณการส่งออกและตู้สินค้าที่หดตัวลง ส่วนฤดูกาล Peak Season ก็อาจซบเซาอย่างหนัก หรืออาจไม่เกิดขึ้นเลยด้วยซ้ำ

สอดคล้องกับการคาดการณ์ของ Drewry หน่วยงานวิเคราะห์วิจัยทางทะเลระดับโลก ที่ตัดสินใจหันเป้าการเติบโตของปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือทั่วโลก (Global Port Throughput) ลงเหลือเพียง 1.8% จากเดิม 2.2% และเตือนว่าหากสถานการณ์เลวร้ายลง ตัวเลขนี้อาจร่วงลงไปแตะระดับ 0.5% ถึง 1.3% ซึ่งถือเป็นการพลิกผันอย่างรุนแรงหลังจากที่เคยเติบโตอย่างมากถึง 6% ในช่วงสองปีที่ผ่านมา

ในขณะเดียวกัน กลุ่มสายการเดินเรือต่างไม่มีท่าทีเร่งรีบที่จะนำเรือกลับไปเสี่ยงในทะเลแดง คลองสุเอซ หรือทะเลอาหรับ โดยเฉพาะหลังจากการปิดช่องแคบฮอร์มุซของอิหร่านและทำการยึดเรือของ MSC ไปแล้วถึงสองลำ

ท้ายที่สุดแล้ว คลื่นที่ปั่นป่วนตลาดตะวันออกกลางอยู่ในขณะนี้ ก็อาจเป็นได้ทั้งสัญญาณเตือนชั่วคราว หรืออาจยกระดับเป็นคลื่นลูกใหญ่ยักษ์หากเหล่าประเทศมหาอำนาจยังเลือกจะยืดเยื้อสงครามออกไป และจะไม่หยุดอยู่แค่ปากช่องแคบฮอร์มุซ แต่จะถาโถมเข้าซัดกระหน่ำห่วงโซ่อุปทานไปทั่วทั้งโลกอย่างรุนแรง กวาดล้างทั้งภาคการผลิต ความมั่นคงทางอาหาร และอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ให้พังทลายลงไปตามกัน

โดยเฉพาะประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียที่ยืนอยู่ในจุดรับแรงกระแทกโดยตรง ผู้ประกอบการไม่ควรชะล่าใจอีกต่อไป แต่อาจถึงเวลาแล้วที่ต้องเร่งเตรียมพร้อมรับมือ

ไม่ว่าสินค้าคุณจะส่งออกไปตลาดใดก็ตาม

ท้ายที่สุดแล้ว วิกฤตการณ์ "ระเบิดเวลา" ที่กำลังก่อตัวขึ้นตามท่าเรือหน้าด่านเหล่านี้ ไม่ได้เป็นเพียงภัยคุกคามด้านความปลอดภัยในระดับท้องถิ่นเท่านั้น แต่ยังเป็นสัญญาณเตือนถึงรอยร้าวลึกในห่วงโซ่อุปทานโลก หากสถานการณ์ความตึงเครียดยังคงยืดเยื้อและไร้ทางออกที่ชัดเจน ผู้ส่งออกทั่วโลก รวมถึงผู้ประกอบการไทย ย่อมหนีไม่พ้นที่จะต้องเผชิญกับพายุวิกฤตที่ถาโถมเข้ามาซ้ำซ้อนและบานปลาย ทั้งต้นทุนโลจิสติกส์ที่พุ่งทะยาน ความล่าช้าที่ไม่อาจคาดเดา และความเสียหายขั้นสูงสุดที่สินค้ามูลค่ามหาศาลอาจต้องสูญสลายไปกับอุบัติเหตุที่ไม่คาดฝัน

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

ผู้ส่งออกติดดอย ! น้ำมันขยับลง ขนส่งขยับ (ไม่ลง) ภาระแฝงที่รัฐต้องช่วยแก้



ผู้ส่งออกติดดอย ! น้ำมันขยับลง ขนส่งขยับ (ไม่ลง) ภาระแฝงที่รัฐต้องช่วยแก้

สถานการณ์ค่าขนส่งในปัจจุบันกำลังกลายเป็นประเด็นที่ถูกตั้งคำถามอย่างกว้างขวางในภาคธุรกิจ เพราะแม้ภาครัฐ โดยเฉพาะกระทรวงคมนาคมจะจัดมาตรการออกมาช่วยเหลือเพื่อลดภาระต้นทุน เช่น โครงการ “DLT พร้อมซัพพอร์ต” ของกรมการขนส่งทางบกที่เข้ามาช่วยเสริมสภาพคล่อง

ประกอบกับราคาน้ำมันซึ่งเป็นต้นทุนหลักก็มีแนวโน้มปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง จากความพยายามของรัฐในการเจรจาปรับลดค่าการกลั่น ลดการส่งเงินสมทบเข้ากองทุนน้ำมัน หักค่าพรีเมียม และลดการอ้างอิงราคาตามตลาดซื้อขายล่วงหน้าของสิงคโปร์ลงได้ระดับหนึ่ง

กว่าในความเป็นจริง “ค่าขนส่ง” กลับปรับตัวสูงขึ้นและยังคงตรึงอยู่ระดับนั้น สวนทางกับปัจจัยบวกและมาตรการช่วยเหลือต่างๆ อย่างสิ้นเชิง

อ่านเพิ่มเติม “ผู้ส่งออกติดดอย ! น้ำมันขยับลง ขนส่งขยับ (ไม่ลง) ภาระแฝงที่รัฐต้องช่วยแก้” [คลิกที่นี่](#)

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	Weighting	Previous Index 10 April 2026	Current Index 17 April 2026
Comprehensive Index		1890.77	1886.54
Europe (Base port)	20%	1547	1501
Mediterranean (Base port)	10%	2590	2491
USWC (Base port)	20%	2552	2612
USEC (Base port)	5.00%	3518	3584
Persian Gulf & Red Sea (Dubai)	7.50%	4167	4031
Australia/New Zealand (Melbourne)	5.00%	849	1014
East/West Africa (Lagos)	2.50%	3532	3521
South Africa (Durban)	2.50%	2245	2272
South America (Santos)	5.00%	2501	2419
West Japan (Base port)	5.00%	316	316
East Japan (Base port)	5.00%	318	319
Southeast Asia (Singapore)	7.50%	528	554
Korea (Pusan)	2.50%	167	172
America West Coast (Manzanillo)	2.50%	2489	2407
East Africa (Mombasa)	2.50%	2271	2285

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

