

ค่าระวางเรือ

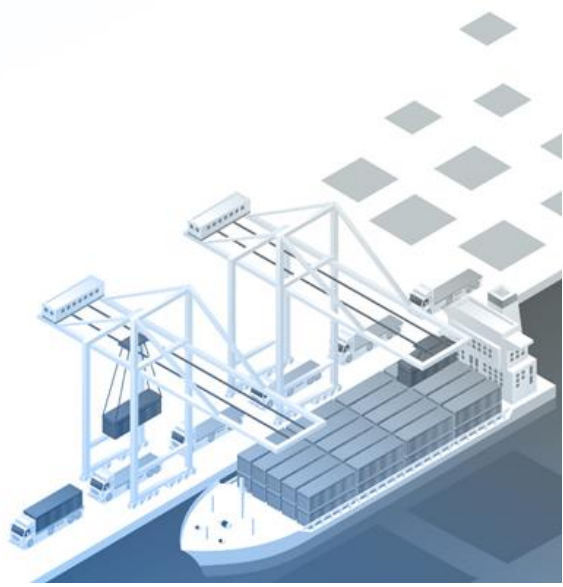
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

17

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



TNSC Weekly Briefing (30 April 2026)

Thai Bath Rate



USD
32.36



EUR
37.96



GBP
43.83



AUD
22.28



CNY
4.74



JPY
0.2

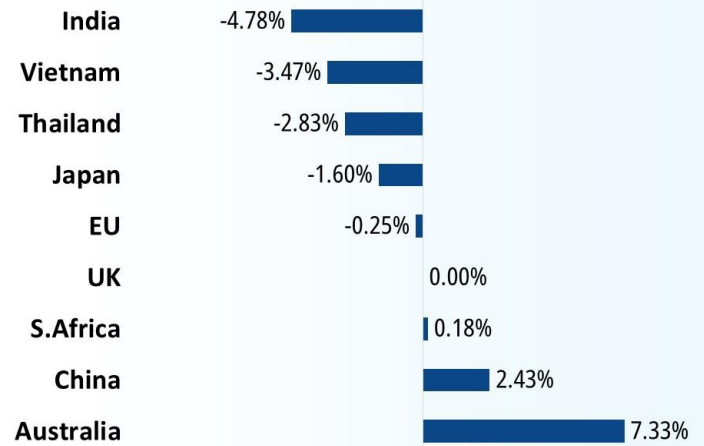


INR
0.34



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
25-Apr-25	Mar 26	Jan 26 - Mar 26	17-Apr-26	24-Apr-26
1347.84	1683.31	1507.32	1886.54	1875.26

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	95-106	97-107	86-98

Oil Price (Jan 2019 - Apr 2026)



Gold : 4699-4834 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Apr 2026)



จีนส่งสัญญาณฟื้นภาคอุตสาหกรรม ท่ามกลางแรงกดดันภูมิรัฐศาสตร์ แต่ยังมีความเสี่ยงที่ต้องติดตาม
อ่านต่อหน้า 9



เกาหลีใต้เริ่มแล้ว ! มาตรการรัฐ ช่วย “ค่าเฟรท” ผู้ส่งออกภายในประเทศ
อ่านต่อหน้า 11



เคราะห์ซ้ำกรรมชด !! พืชออร์แกนิกทำสินค้า DG ล้นท่าเรืออินเดีย หวั่นซ้ำรอยมหาเหิมเปิดกรุงเบรุต
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)	1,600**	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, 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)

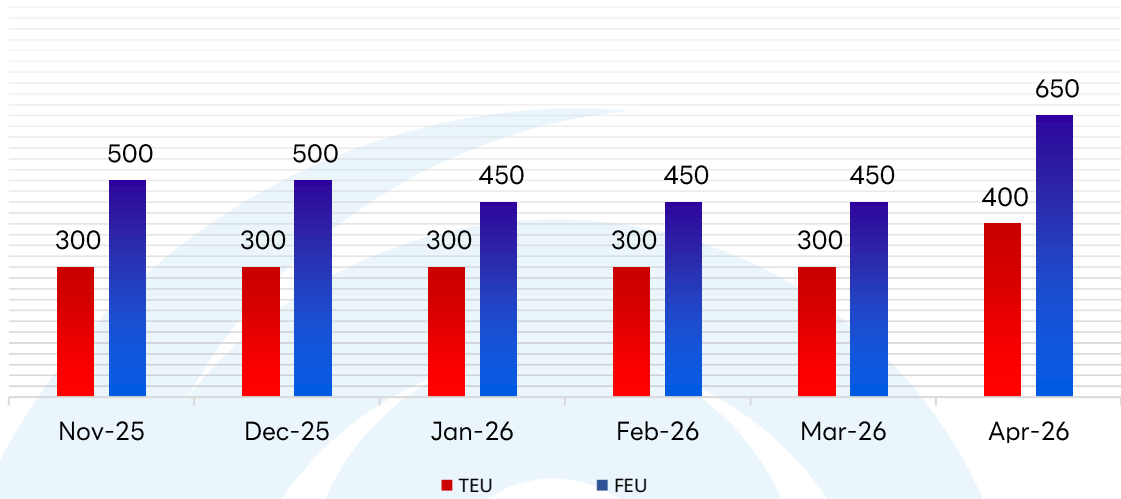
ทั้งนี้สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) อยู่ระหว่างการประสานกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการช่วยเหลือผู้ส่งออก เช่น กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ในการติดตามสถานการณ์และขอความร่วมมือกับกลุ่มสายเรือในการพิจารณาเรียกเก็บค่าใช้จ่ายดังกล่าวอย่างโปร่งใสและเป็นไปตามต้นทุนที่แท้จริง

หมายเหตุ :

- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด

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

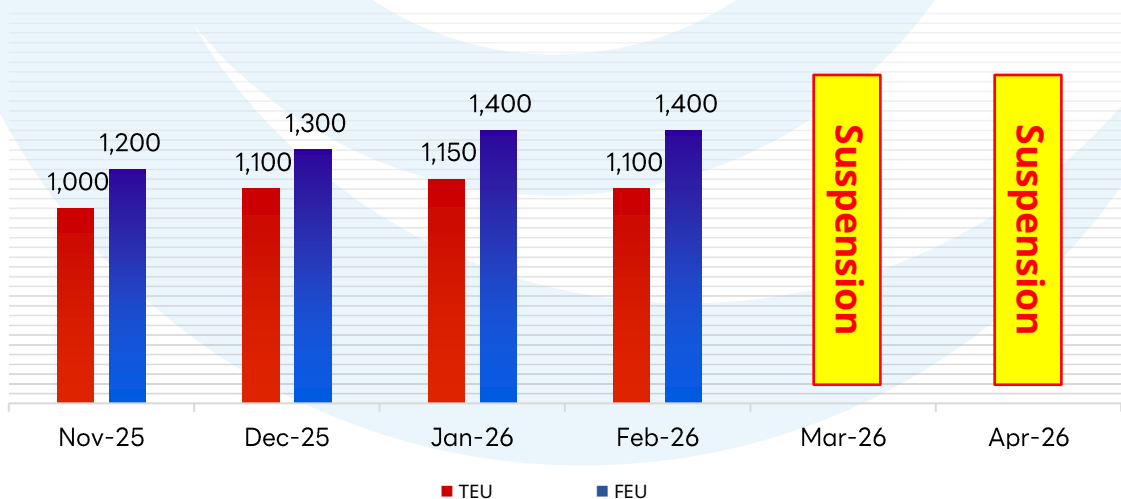
Japan



	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

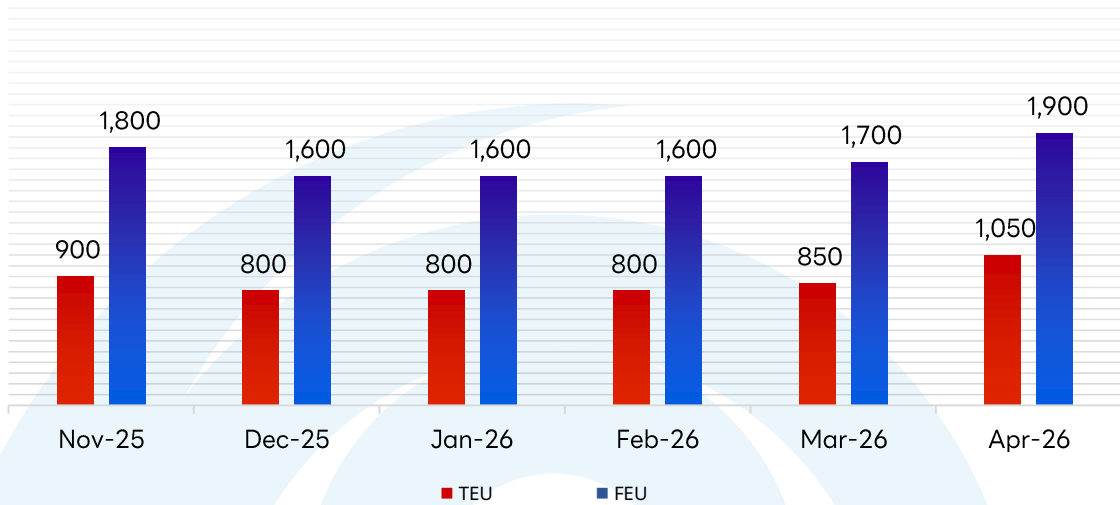


	NOV-25	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	34	34	45	45	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	68	68	90	90	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

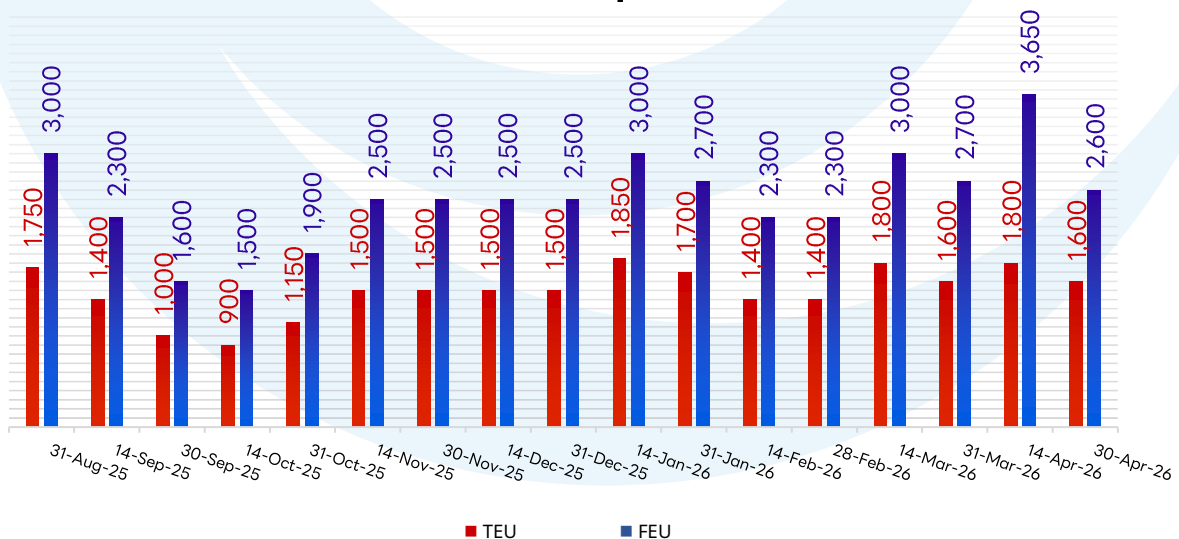
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด**

Australia



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

Europe

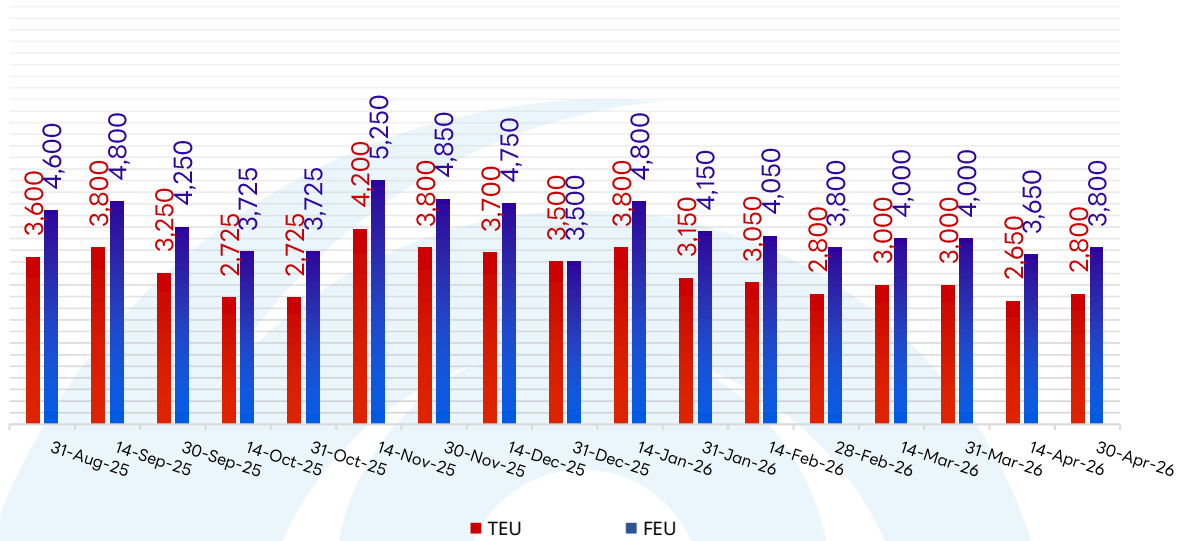


	NOV-25	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	60 €	60 €	60 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	120 €	120 €	120 €	150 €

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

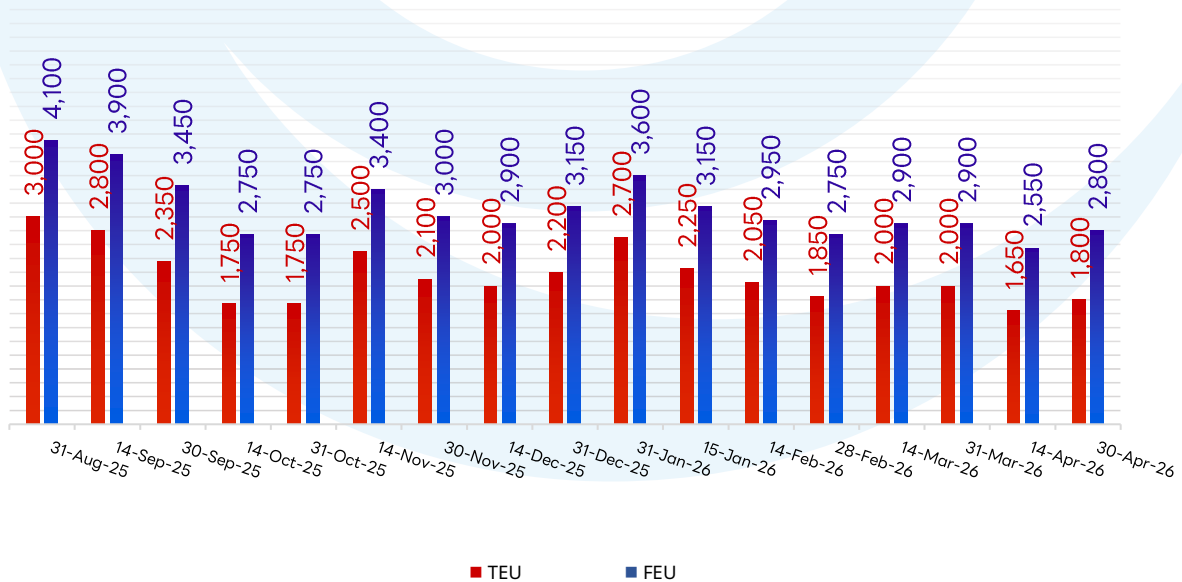
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด**

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

จีนส่งสัญญาณฟื้นภาคอุตสาหกรรม ท่ามกลางแรงกดดันภูมิรัฐศาสตร์ แต่ยังมีความเสี่ยงที่ต้องติดตาม

ภาคอุตสาหกรรมจีนเริ่มมีสัญญาณฟื้นตัวชัดเจนขึ้น หลังสำนักงานสถิติแห่งชาติจีน (NBS) รายงานกำไรภาคอุตสาหกรรมเดือนมีนาคม 2569 ขยายตัวสูงสุดในรอบ 6 เดือน สะท้อนแรงหนุนจากภาคการผลิตเทคโนโลยีขั้นสูง การฟื้นตัวของราคาหน้าโรงงาน (PPI) และมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาลจีน แม้เศรษฐกิจโลกยังเผชิญแรงกดดันจากความตึงเครียดด้านภูมิรัฐศาสตร์ โดยเฉพาะสถานการณ์ในตะวันออกกลาง



แรงขับเคลื่อนสำคัญมาจากอุตสาหกรรมมูลค่าเพิ่มสูง เช่น เซมิคอนดักเตอร์ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องจักรอัจฉริยะ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจสีเขียว ซึ่งยังได้รับอานิสงส์จากการลงทุนด้านเทคโนโลยีและการปรับโครงสร้างห่วงโซ่อุปทานโลก ขณะเดียวกันการกลับมาเป็นบวกของดัชนีราคาผู้ผลิต (PPI) ยังช่วยลดแรงกดดันเงินฝืดภาคการผลิต และสนับสนุนความสามารถในการทำกำไรของภาคธุรกิจ

อย่างไรก็ดี การฟื้นตัวดังกล่าวยังมีลักษณะขับเคลื่อนจากภาคการผลิตเป็นหลัก มากกว่าการฟื้นตัวจากอุปสงค์ภายในประเทศ เนื่องจากการบริโภคและภาคอสังหาริมทรัพย์ยังเปราะบาง ขณะที่บางอุตสาหกรรมยังเผชิญปัญหาค่าลังการผลิตส่วนเกิน (Overcapacity) และการแข่งขันด้านราคาที่สูง ซึ่งอาจเป็นข้อจำกัดต่อการฟื้นตัวในระยะต่อไป

อีกปัจจัยที่ต้องจับตาคือผลกระทบจากความตึงเครียดในตะวันออกกลาง แม้ราคาพลังงานที่สูงขึ้นมีส่วนหนุนราคาสินค้าอุตสาหกรรม แต่ในอีกด้านกลับเพิ่มต้นทุนให้ผู้ผลิต โดยเฉพาะกลุ่มปิโตรเคมี โลหะ และการขนส่ง ซึ่งอาจกดดันอัตรากำไรหากต้นทุนพลังงานทรงตัวสูงเป็นเวลานาน ภาพรวมจึงสะท้อนว่าเศรษฐกิจจีนเริ่มฟื้นตัว แต่ยังเป็นการฟื้นตัวที่ไม่ทั่วถึง โดยภาคการผลิตและการส่งออกยังเป็นแรงขับเคลื่อนหลัก ขณะที่อุปสงค์ภายในประเทศยังฟื้นตัวไม่เต็มที่ ทำให้การเติบโตระยะต่อไปยังคงต้องพึ่งแรงสนับสนุนจากมาตรการภาครัฐอยู่พอสมควร

ผลกระทบต่อการส่งออกไทย

ด้านบวก การฟื้นตัวของภาคอุตสาหกรรมจีนอาจช่วยหนุนความต้องการนำเข้าสินค้าวัตถุดิบและสินค้าขั้นกลางจากไทย โดยเฉพาะสินค้าที่เชื่อมโยงกับห่วงโซ่อุปทานการผลิต เช่น ยางพารา เคมีภัณฑ์ เม็ดพลาสติก ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ และสินค้าเกษตรแปรรูป ซึ่งอาจได้รับอานิสงส์จากกิจกรรมการผลิตของจีนที่ปรับตัวขึ้น ประกอบกับการขยายตัวของอุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูงของจีน อาจเปิดโอกาสให้ไทยเชื่อมโยงกับห่วงโซ่อุปทานใหม่มากขึ้น โดยเฉพาะในกลุ่มอิเล็กทรอนิกส์ ชิ้นส่วนยานยนต์ไฟฟ้า และสินค้าเกี่ยวเนื่องกับเศรษฐกิจสีเขียว

ความเสี่ยงสำคัญที่ต้องติดตาม คือ หากปัญหาค่าลังการผลิตส่วนเกินของจีนรุนแรงขึ้น อาจนำไปสู่การเร่งระบายสินค้าส่งออกในตลาดโลก กดดันการแข่งขันด้านราคา และเพิ่มแรงกดดันต่อผู้ส่งออกไทยในสินค้าที่แข่งขันกับจีนโดยตรง ขณะเดียวกัน หากความตึงเครียดในตะวันออกกลางยืดเยื้อกดดันราคาพลังงาน ค่าระวางเรือและการขนส่งสูงขึ้น ซึ่งเป็นการเพิ่มต้นทุนโลจิสติกส์และเป็นผลเสียต่อการค้าโลก รวมถึงการส่งออกไทยในช่วงครึ่งปีหลัง

ประเด็นที่ผู้ส่งออกไทยควรติดตาม

1. ทิศทางการฟื้นตัวของภาคการผลิตจีนและความต้องการนำเข้าสินค้าวัตถุดิบ
2. ความเสี่ยงจาก overcapacity และแรงกดดันการแข่งขันด้านราคาจากสินค้าจีน

3. แนวโน้มราคาพลังงาน ค่าระวางเรือ และผลกระทบต่อดัชนีการส่งออก

4. มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจเพิ่มเติมของจีน ซึ่งอาจกำหนด momentum การนำเข้าในระยะถัดไป

โดยภาพรวม แม้ตัวเลขกำไรภาคอุตสาหกรรมล่าสุดสะท้อนสัญญาณบวกของเศรษฐกิจจีน แต่ยังคงเร็วเกินไปที่จะมองว่าเศรษฐกิจจีนฟื้นตัวเต็มรูปแบบ เนื่องจากยังมีทั้งความเสี่ยงเชิงโครงสร้างและปัจจัยภูมิรัฐศาสตร์ที่ต้องติดตาม ซึ่งจะเป็นตัวแปรสำคัญต่อทิศทางการค้าโลกและภาคส่งออกไทยในระยะต่อไป

Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

เกาหลีใต้เริ่มแล้ว ! มาตรการรัฐ ช่วย “ค่าเฟรท” ผู้ส่งออกภายในประเทศ

รัฐบาลเกาหลีใต้และสมาคมการค้าระหว่างประเทศ (KITA) กำลังร่วมมือกับสายการบินเรือคอนเทนเนอร์และสายการบินในประเทศ เพื่อมอบส่วนลดค่าระวางขนส่งสินค้า หวังบรรเทาผลกระทบจากราคาค่าขนส่งที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

มาตรการนี้มุ่งเป้าไปที่การช่วยเหลือผู้ส่งออกไปยังอินเดียและจุดหมายปลายทางอื่นๆ ในเอเชียเป็นหลัก ซึ่งปัจจุบันค่าระวางเรือตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต จากเกาหลีใต้เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบช่วงเดียวกันของปีที่แล้วกว่า 20% ในขณะที่ราคาขนส่งทางอากาศพุ่งสูงขึ้นถึง 40% นับตั้งแต่สงครามระหว่างสหรัฐฯ/อิสราเอล และอิหร่าน ปะทุขึ้นเมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ที่ผ่านมา



เมื่อวันจันทร์ที่ผ่านมา กระทรวงการค้า อุตสาหกรรม และพลังงาน ร่วมกับกระทรวงมหาดมูรและประมง ได้พินิจกำลังกับผู้บริหารขนส่งสินค้า (Forwarders) สายการบินเรือ และสายการบินในท้องถิ่น เพื่อเปิดตัวแผนสนับสนุนผู้ส่งออกแบบ 3 ประสาน โดยแบ่งตามขนาดสินค้าและรูปแบบการขนส่ง ดังนี้:

- **การขนส่งทางเรือ (แบบเต็มตู้ - FCL):** 8 สายการบินเรือในประเทศเกาหลีใต้ (ได้แก่ KMTTC, Sinokor, Heung-A, Namsung, Pan Ocean, CK Line, Pan-Continental และ Dongjin Shipping) จะจัดสรรพื้นที่ระวางจำนวน 1,680 TEU ต่อเดือน เพื่อมอบส่วนลดค่าระวาง 10% ถึง 20% สำหรับการส่งออกไปยังอินเดียและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- **การขนส่งทางเรือ (แบบไม่เต็มตู้ - LCL):** สายการบินเรือจะร่วมมือกับ Samsung SDS (ผู้ให้บริการโลจิสติกส์สัญชาติเกาหลี) เพื่อมอบส่วนลดในเส้นทางเดินเรือกว่า 20 เส้นทาง รวมถึงเส้นทางข้ามมหาสมุทรแปซิฟิก และเส้นทางเอเชีย-ยุโรป ตลอดทั้งปี
- **การขนส่งทางอากาศ:** เพื่อรองรับความต้องการขนส่งทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โครงการ 'KITA Express' จะเริ่มดำเนินการในวันศุกร์นี้ โดยจะมอบอัตราค่าขนส่งพิเศษให้กับผู้ส่งออกกลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภค เช่น เครื่องสำอางและเสื้อผ้า ที่ส่งไปยังสหรัฐอเมริกาและยุโรป

นอกจากนี้ ทางกรยังเริ่มเตรียมมาตรการด้านโลจิสติกส์สำหรับ "ยุคหลังสงคราม" ในกรณีที่ความขัดแย้งในตะวันออกกลางเริ่มคลี่คลาย

คุณ Han Jae-wan หัวหน้าฝ่ายโลจิสติกส์ของ KITA ระบุว่า “หากสงครามสิ้นสุดลง ความต้องการส่งออกทางเรือไปยังตะวันออกกลางที่เคยล่าช้าจะพุ่งสูงขึ้นทันที (Pent-up demand) ซึ่งอาจทำให้ผู้ส่งออกขนาดกลางและขนาดย่อมประสบปัญหาในการจองพื้นที่ระวางเรืออีกครั้ง เราจึงจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมล่วงหน้าเพื่อรับมือกับสถานการณ์ดังกล่าว”

สำหรับประเทศไทยนั้น ถือว่าการออกมาตราการช่วยเหลือแบบเดียวกันกับเกาหลีใต้นั้นถือว่ามีความเสี่ยงค่อนข้างจำกัดกว่ากันพอสมควร เนื่องจากประเทศไทยไม่ได้มีปริมาณและขนาดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในระดับที่สามารถรองรับปริมาณสินค้าของประเทศได้ ทั้งนี้สรก. ในฐานะองค์กรตัวแทนผู้ส่งออกไทย ก็ได้ดำเนินการหารือและผลักดันกับภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดการช่วยเหลือผู้ส่งออกไทยอย่างเป็นรูปธรรมอย่างต่อเนื่อง

ที่เลือกก็ขึ้นอยู่กับการรับฟังและความสามารถของภาครัฐเท่านั้น

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

เคราะห์ซ้ำกรรมชด !! พืชอร์มุขทำสินค้า DG ล้นท่าเรืออินเดีย หนั้นชำระยอมหาระเบิดกรุงเบรุต



เคราะห์ซ้ำกรรมชด !!

พืชอร์มุขทำสินค้า DG ล้นท่าเรืออินเดีย หนั้นชำระยอมหาระเบิดกรุงเบรุต

เรียกได้ว่ามีปัญหาเข้ามารายวันให้แก่ผู้ส่งออก เมื่อผลกระทบจากเหตุฮอร์มุขขยายวงกว้างมากขึ้นเรื่อยๆ เริ่มตั้งแต่การปิดเส้นทางเดินเรือสินค้า ต้นทุนการผลิต ไปจนถึงต้นทุนขนส่งสินค้า

และล่าสุดคือการที่ซัพพลายเชนของโลกกลับต้องตกอยู่ในความเสี่ยงในด้านความปลอดภัยอีกครั้ง เมื่อมีรายงานว่าหลายท่าเรือในอินเดียโดยเฉพาะ Nhava Sheva กำลังเจออีกปัญหาที่น่ากังวลไม่แพ้กัน คือในด้าน "ความปลอดภัย" เนื่องจากมีกองตู้สินค้าอันตราย (Dangerous Cargo) ตกค้างสะสมมากขึ้นเรื่อยๆ และยังไม่สามารถระบายสินค้าเหล่านั้นออกจากท่าได้อย่างรวดเร็วพอ

อ่านเพิ่มเติม “[เคราะห์ซ้ำกรรมชด !! พืชอร์มุขทำสินค้า DG ล้นท่าเรืออินเดีย หนั้นชำระยอมหาระเบิดกรุงเบรุต](#)” [คลิกที่นี่](#)

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	Weighting	Previous Index 17 April 2026	Current Index 24 April 2026
Comprehensive Index		1886.54	1875.26
Europe (Base port)	20%	1501	1497
Mediterranean (Base port)	10%	2491	2420
USWC (Base port)	20%	2612	2586
USEC (Base port)	5.00%	3584	3570
Persian Gulf & Red Sea (Dubai)	7.50%	4031	3951
Australia/New Zealand (Melbourne)	5.00%	1014	1067
East/West Africa (Lagos)	2.50%	3521	3502
South Africa (Durban)	2.50%	2272	2274
South America (Santos)	5.00%	2419	2542
West Japan (Base port)	5.00%	316	316
East Japan (Base port)	5.00%	319	319
Southeast Asia (Singapore)	7.50%	554	567
Korea (Pusan)	2.50%	172	163
America West Coast (Manzanillo)	2.50%	2407	2378
East Africa (Mombasa)	2.50%	2285	2322

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

