

คำระวางเรือ

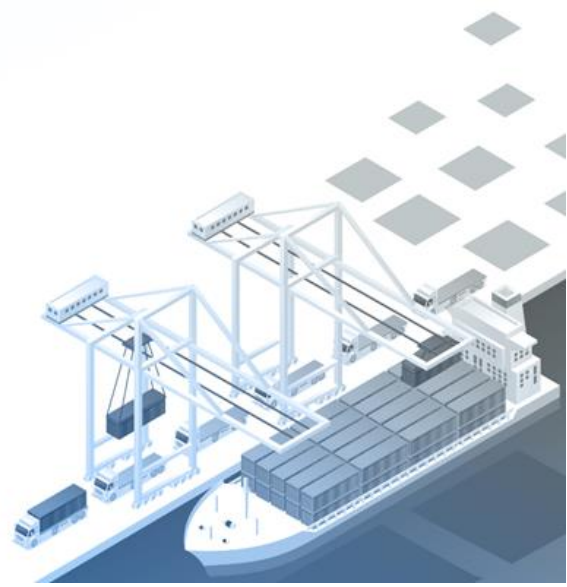
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

21

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



TNSC Weekly Briefing (27 May 2026)

Thai Bath Rate



USD
32.65



EUR
37.94



GBP
43.81



AUD
23.3



CNY
4.82



JPY
0.2

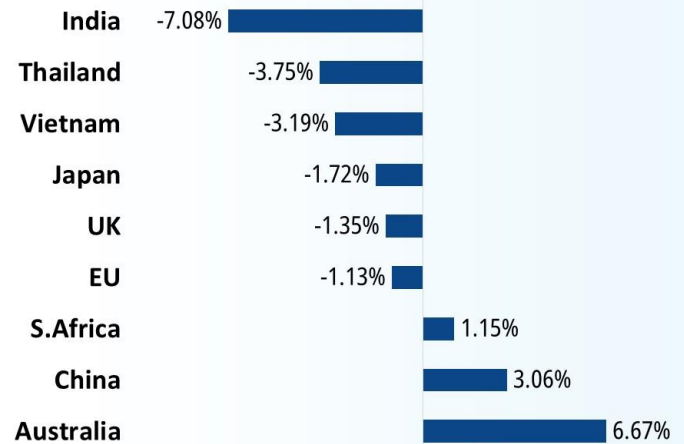


INR
0.34



VND
0.0012

Exchange Rate Trend



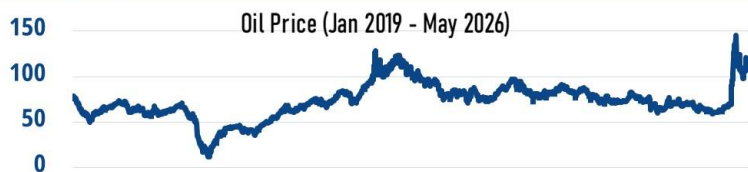
Shanghai Container Freight Index (SCFI) – Comprehensive Index

Jan 2020 – May 2026



YoY	1 Month Average	3 Months Average	Previous Index	Current Index
23-May-25	Apr 26	Feb 26 – Apr 26	15-May-26	22-May-26
1586.12	1876.88	1644.72	2140.66	2218.15

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	102-113	113-119	102-108



Gold :	4537-4724	USD/Ounces
--------	-----------	------------



Fed เริ่มกังวลแรงกดดันเงินเฟ้อรอบใหม่ ท่ามกลางความเสี่ยงพลังงานและการเปลี่ยนผ่านสู่ยุค AI

อ่านต่อหน้าที่ 9



สหรัฐฯ เอาผิดกลุ่มผู้ผลิตตู้คอนเทนเนอร์จีน เปิดศึกโลจิสติกส์ทางทะเลระลอกใหม่

อ่านต่อหน้าที่ 10



Peak Season มาแล้ว สัญญาณค่าระวางดีดขึ้น - ตู้ติงตัว ขณะที่ออร์เดอร์ยังถูกปิดตาย

อ่านต่อหน้าที่ 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	150**	280**	ISOCC	46	92	Effective till 31-May-2026
Thailand - Qingdao	200**	380**				
Thailand - Hong Kong	200**	390**				
Thailand - Japan (Main Port)	400**	650**				
Thailand – Kaohsiung	200**	400**				
Thailand – Klang	250**	450**	ISOCC	27	53	
Thailand - Jakarta	280**	500**				
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	900**	1,000**	ISOCC	26	52	
Thailand – Durban / Cape Town	2,350**	3,300**	ISOCC	39	78	
			Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	1,000- 1,100**	1,800- 2,000**	All – In			
Thailand - Sydney						
Thailand - Tauranga	1,000**	2,000**				
Thailand – Europe (Main Port)	1,900**	3,100**	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	75 €	150 €	
			Subject to ENS USD 30/BL 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	3,600**	4,700**	All - In			
Thailand - US East Coast	2,500**	3,600**	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

****** สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนพฤษภาคม 2569 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียเพิ่มขึ้นในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางเพิ่มขึ้น อยู่ที่ 150 USD/TEU และ 280 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 250 USD/TEU และ 450 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางเพิ่มขึ้น อยู่ที่ 200 USD/TEU และ 390 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางเพิ่มขึ้นเล็กน้อย อยู่ที่ 400 USD/TEU และ 650 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 2,350 USD/TEU และ 3,300 USD/FEU ส่วนเส้นทาง เกาหลี ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 500 USD/TEU และ 800 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 1,000-1,100 USD/TEU และ 1,800-2,000 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 1,900 USD/TEU และ 3,100 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 3,600 USD/TEU และ 4,700 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้นเช่นกัน โดยอยู่ที่ 2,500 USD/TEU และ 3,600 USD/FEU ******

REEFER CONTAINER FREIGHT RATE

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800***	1,200***	150 - 200	Effective till 31-May-2026
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	800	1,200	150 - 200	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	3,700**	4,500**	160 - 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 หรือในความเสียหายใด 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)

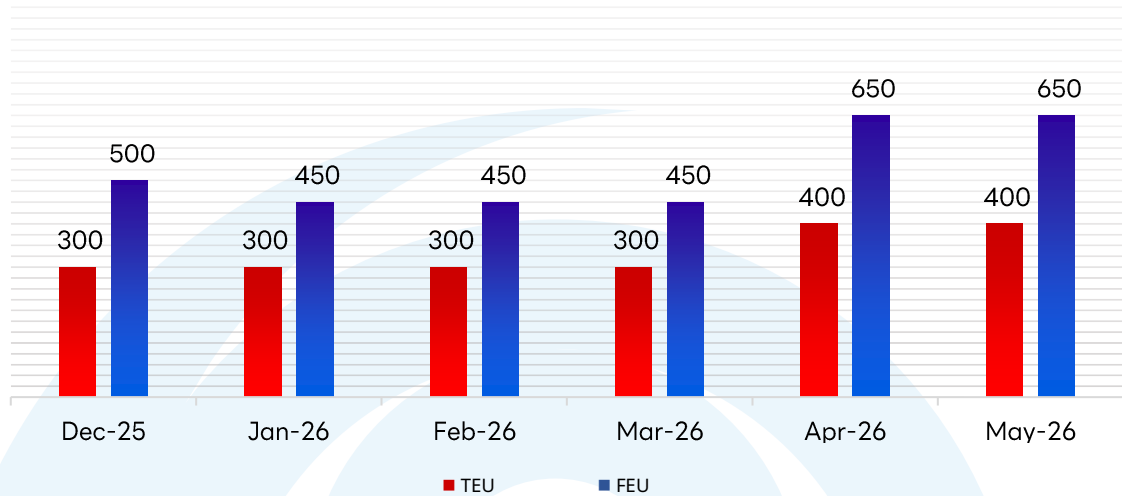
ทั้งนี้สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) อยู่ระหว่างการประสานกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการช่วยเหลือผู้ส่งออก เช่น กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ในการติดตามสถานการณ์และขอความร่วมมือกับกลุ่มสายเรือในการพิจารณาเรียกเก็บค่าใช้จ่ายดังกล่าวอย่างโปร่งใสและเป็นไปตามต้นทุนที่แท้จริง

หมายเหตุ :

- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด

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

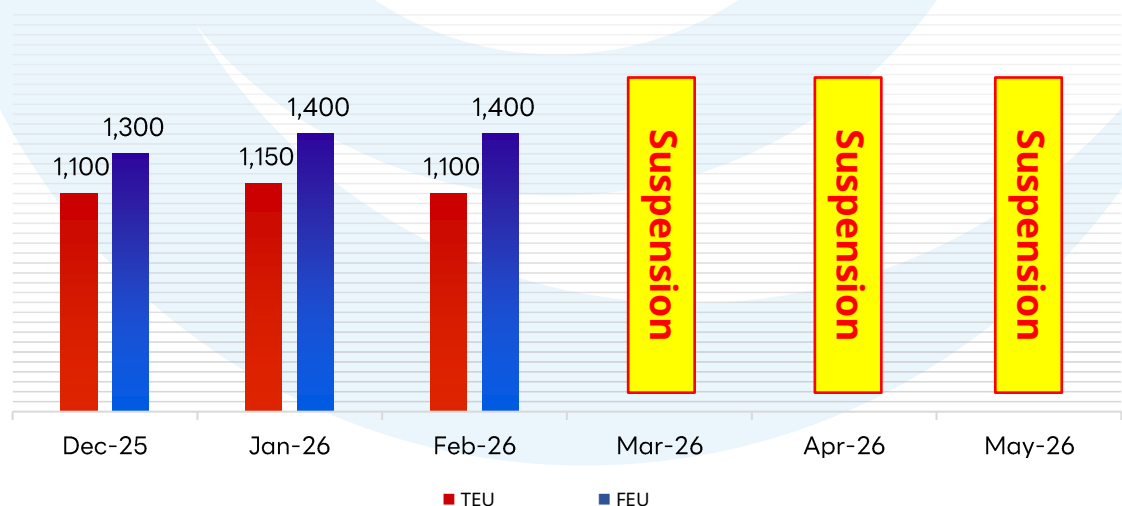
Japan



	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26	MAY-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	34	34	34	34	23	46
Low Sulphur Surcharge / FEU	69	69	69	69	46	92

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

Jebel-Ali

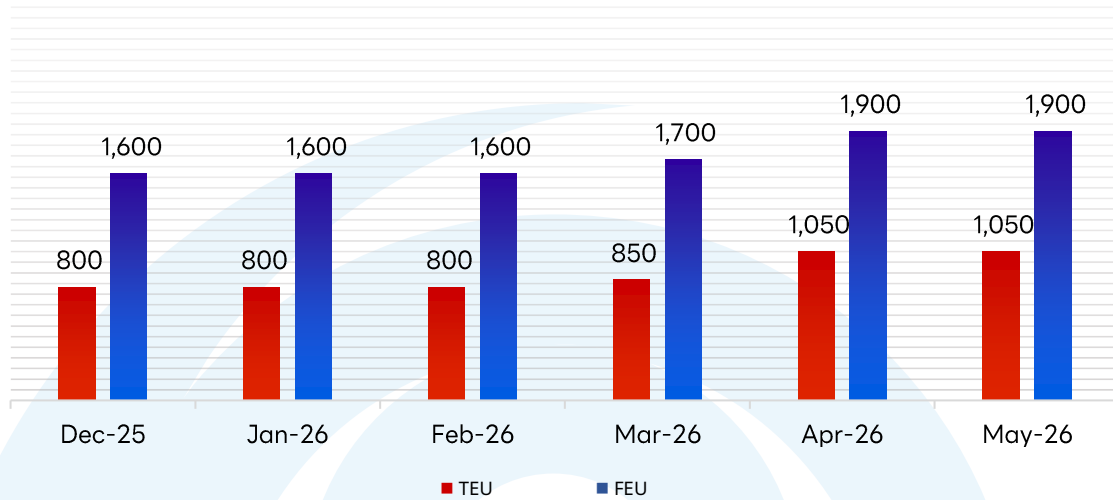


	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26	MAY-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	34	45	45	-	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	68	90	90	-	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

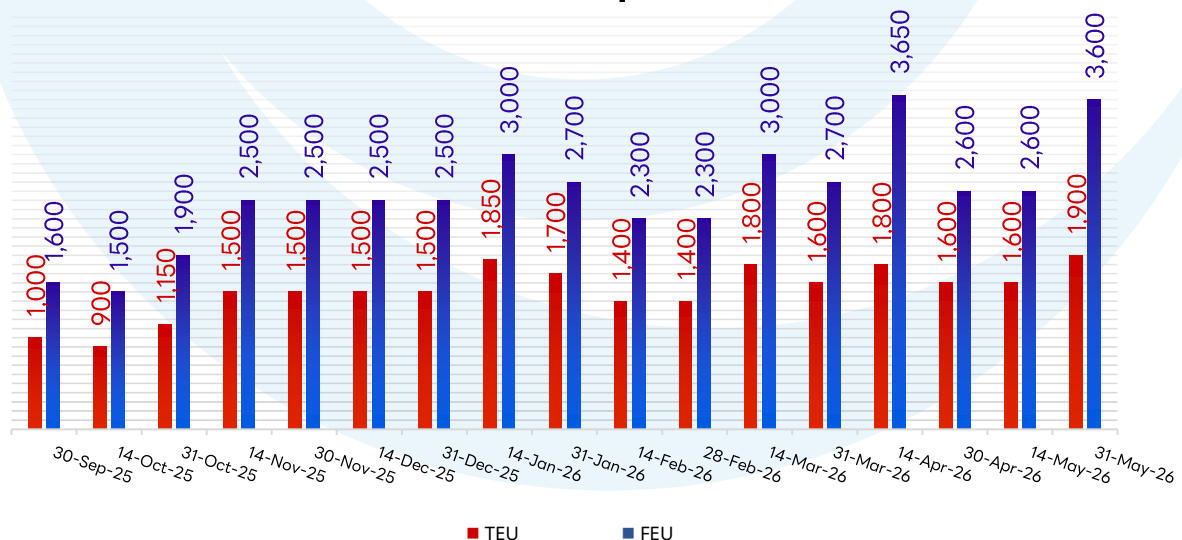
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด

Australia



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

Europe

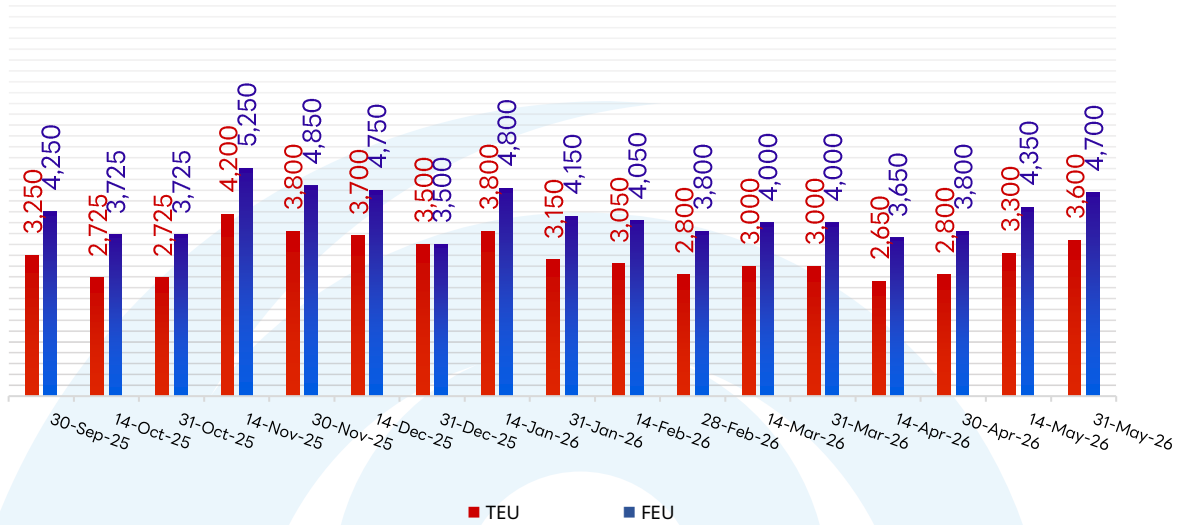


	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26	MAY-26
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	60 €	60 €	60 €	75 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	120 €	120 €	120 €	150 €	150 €

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

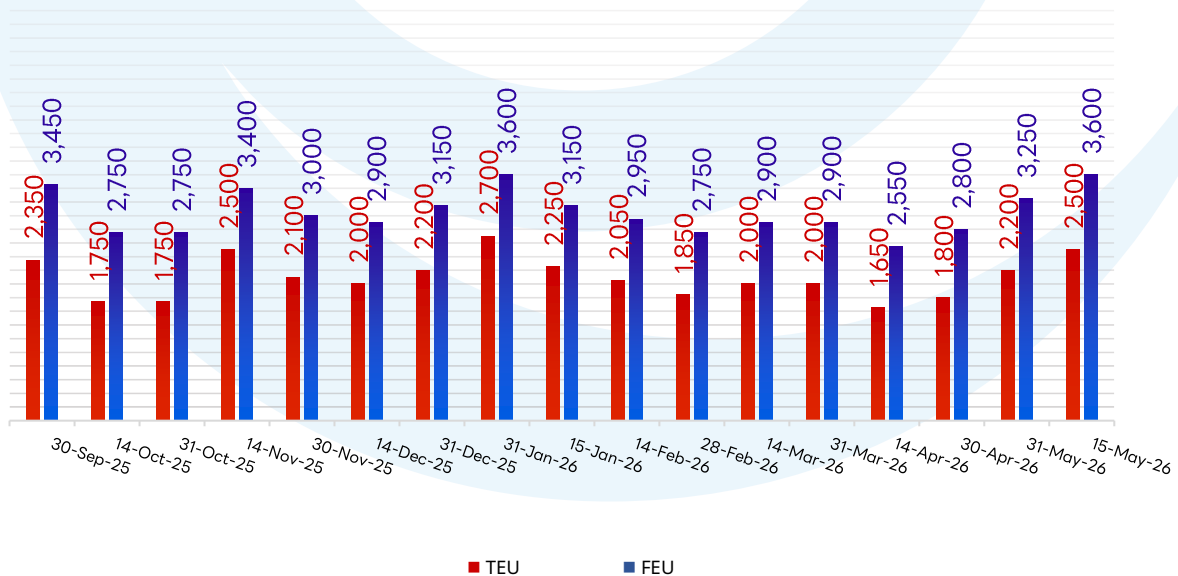
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด

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

Fed เริ่มกังวลแรงกดดันเงินเฟ้อรอบใหม่ ท่ามกลางความเสี่ยงพลังงานและการเปลี่ยนผ่านสู่ยุค AI

Austan Goolsbee ประธานธนาคารกลางสหรัฐฯ (Fed) สาขาชิคาโก ให้สัมภาษณ์กับ CNBC ว่า ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง โดยเฉพาะความตึงเครียดที่เกี่ยวข้องกับอิหร่าน กำลังเพิ่มความเสี่ยงต่อเศรษฐกิจโลกผ่านราคาพลังงานที่ปรับตัวสูงขึ้น ซึ่งอาจกลายเป็นแรงกดดันเงินเฟ้อรอบใหม่ในช่วงที่หลายประเทศยังควบคุมเงินเฟ้อได้ไม่เต็มที่

Goolsbee มองว่า สิ่งที่ Fed กังวลไม่ใช่เพียงการปรับขึ้นของราคาน้ำมันในระยะสั้น แต่คือผลกระทบต่อ ความคาดหวังเงินเฟ้อ ของภาคธุรกิจและผู้บริโภค เพราะหากต้นทุนพลังงานอยู่ในระดับสูงต่อเนื่อง ผู้ประกอบการอาจเริ่มปรับราคาสินค้าเพิ่มขึ้น ขณะที่ผู้บริโภคเองก็อาจคาดการณ์ว่าราคาสินค้าจะสูงขึ้นในอนาคต ซึ่งจะทำให้เงินเฟ้อกลับมาฝังตัวในระบบเศรษฐกิจได้อีกครั้ง



ประเด็นดังกล่าวทำให้ Fed อยู่ในสถานการณ์ที่ค่อนข้างซับซ้อน เนื่องจากหากปรับขึ้นดอกเบี้ยเพิ่มเติมเพื่อควบคุมเงินเฟ้อ ก็อาจกระทบต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจและตลาดแรงงาน แต่หากผ่อนคลายนโยบายเร็วเกินไป ก็เสี่ยงให้เงินเฟ้อกลับมาเร่งตัวอีกครั้ง โดย Goolsbee ระบุว่า ภาวะลักษณะนี้มีความใกล้เคียงกับ stagflation shock หรือสถานการณ์ที่เศรษฐกิจชะลอตัวแต่เงินเฟ้อยังสูง ซึ่งถือเป็นหนึ่งในภาวะที่ธนาคารกลางรับมือได้ยากที่สุด

สิ่งที่น่ากังวลเพิ่มเติม คือผลกระทบของ AI ต่อเศรษฐกิจและตลาดแรงงานโลก โดย Goolsbee มองว่า AI มีศักยภาพในการเพิ่ม productivity และอาจช่วยขยายศักยภาพการเติบโตทางเศรษฐกิจในระยะยาว อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนผ่านดังกล่าวก็อาจสร้างแรงกระแทกต่อแรงงานในบางอุตสาหกรรม โดยเฉพาะงานที่สามารถใช้ระบบอัตโนมัติหรือ generative AI เข้ามาทดแทนได้ ขณะเดียวกัน กระแสการลงทุนด้าน AI ยังเพิ่มความต้องการใช้พลังงานและโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะ data center และระบบประมวลผลขั้นสูง ซึ่งกำลังกลายเป็นปัจจัยใหม่ที่เชื่อมโยงระหว่างเทคโนโลยีกับต้นทุนพลังงานมากขึ้นในเศรษฐกิจโลกยุคใหม่

ภาพรวมจึงสะท้อนว่า เศรษฐกิจโลกกำลังเผชิญแรงกดดันหลายด้านพร้อมกัน ทั้งความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ ราคาพลังงาน เงินเฟ้อ และการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี ซึ่งอาจทำให้ทิศทางเศรษฐกิจโลกในช่วงต่อจากนี้มีความผันผวนและคาดเดายากมากขึ้นสำหรับเอเชีย ความเสี่ยงอาจมีมากกว่าหลายภูมิภาค เนื่องจากประเทศส่วนใหญ่ยังพึ่งพาการนำเข้าพลังงานจากตะวันออกกลางในระดับสูง ขณะเดียวกันก็เป็นฐานการผลิตสำคัญของโลก ทำให้ได้รับผลกระทบทั้งจากต้นทุนพลังงานที่สูงขึ้นและความผันผวนของเศรษฐกิจโลก

ในกรณีของไทย ประเด็นที่ต้องติดตามคือผลกระทบจากราคาพลังงาน ค่าขนส่ง และทิศทางดอกเบี้ยโลก ซึ่งอาจเพิ่มต้นทุนให้ภาคธุรกิจและกดดันกำลังซื้อของตลาดส่งออกในระยะต่อไป ขณะเดียวกัน การเปลี่ยนผ่านสู่เศรษฐกิจ AI ก็อาจเร่งการแข่งขันด้าน productivity และเทคโนโลยีมากขึ้น ทำให้ภาคธุรกิจไทยจำเป็นต้องเร่งปรับตัวทั้งด้านประสิทธิภาพการผลิต การใช้เทคโนโลยี และการพัฒนาทักษะแรงงาน

โดยสรุป บทสัมภาษณ์ของ Goolsbee สะท้อนว่า ความเสี่ยงสำคัญของเศรษฐกิจโลกในระยะต่อไป อาจไม่ได้มาจากปัจจัยใดปัจจัยหนึ่งเพียงลำพัง แต่เป็นการเกิดขึ้นพร้อมกันของแรงกดดันด้านพลังงาน เงินเฟ้อ และการเปลี่ยนผ่านทางเทคโนโลยี ซึ่งจะทำให้การดำเนินนโยบายเศรษฐกิจของหลายประเทศมีความท้าทายมากขึ้นในช่วงต่อจากนี้

Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

สหรัฐฯ เอาผิดกลุ่มผู้ผลิตตู้คอนเทนเนอร์จีน เปิดศึกโลจิสติกส์ทางทะเลระลอกใหม่

กันที่โดนัลด์ ทรัมป์ เดินทางกลับจากการเยือนจีนเมื่อช่วงกลางเดือนที่ผ่านมา กระทรวงยุติธรรมสหรัฐฯ (DOJ) ก็ได้เดินหน้าสั่งฟ้องบริษัทผู้ผลิตตู้คอนเทนเนอร์ขนส่งทางทะเลรายใหญ่ที่สุดของโลก 4 แห่ง รวมถึงผู้บริหารระดับสูงอีก 7 ราย ซึ่งนับเป็นความขัดแย้งครั้งล่าสุดในห่วงโซ่อุปทานการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างสหรัฐฯ และจีน



ความเคลื่อนไหวในครั้งนี้เกิดขึ้นตามหลังคำเตือนของสหรัฐฯ เกี่ยวกับการผูกขาดตลาดการผลิตตู้คอนเทนเนอร์ของจีน ซึ่งความเข้มงวดดังกล่าวเคยส่งผลให้หนึ่งในบริษัทที่ถูกฟ้องร้องต้องล้มเลิกกิจการเข้าซื้อกิจการผลิตตู้คอนเทนเนอร์เยน (Reefer) ของ Maersk มูลค่า 987 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ไปเมื่อปี 2022 หลังจากที่ DOJ ออกมาส่งสัญญาณเตือนถึงความเสี่ยงด้านการแข่งขันในข้อตกลงดังกล่าว

DOJ กล่าวหาว่ากลุ่มบริษัทดังกล่าวมีส่วนร่วมในการสมรู้ร่วมคิดกำหนดราคา (Price-fixing) และจำกัดปริมาณการผลิตมาตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2019 จนถึงอย่างน้อยเดือนมกราคม 2024 ผ่านการครอบงำตลาด เนื่องจากกลุ่มผู้ผลิตจากจีนครองสัดส่วนการผลิตตู้สินค้าแห้ง (Dry Freight Containers) สูงถึงประมาณ 95% ของโลก

โดยฝั่งสหรัฐฯ อ้างว่าการสมรู้ร่วมคิดนี้ตึงใจต้นทุนราคาตู้คอนเทนเนอร์มาตรฐานให้พุ่งสูงขึ้นเกือบเท่าตัวในช่วงปี 2019 ถึง 2021 ซึ่งช่วยสร้างกำไรให้กับกลุ่มผู้ผลิตตู้เพิ่มขึ้นราว 100 เท่าในช่วงการระบาดของโควิด-19 และวิกฤตห่วงโซ่อุปทานโลก

เหตุการณ์นี้ได้จุดประเด็นความกังวลในตลาดการขนส่งสินค้าทางทะเลทันที เนื่องจากสองประเทศยักษ์ใหญ่ต่างมีความพยายามสกัดกั้นอิทธิพลเหนือตลาดของอีกฝ่าย โดยเฉพาะความเคลื่อนไหวของสหรัฐฯ ทั้งในประเด็นคลองปานามาที่ยังคงยึดเยื้อ และประเด็น "ค่าธรรมเนียมเรือสินค้าจีน" ซึ่งกำลังใกล้เข้าสู่เส้นตายหลังจากที่มีการเลื่อนการบังคับใช้มาตรการดังกล่าวออกไปเป็นเวลา 1 ปีเมื่อเดือนตุลาคมปีที่ผ่านมานี้

ซึ่งหลังเสร็จสิ้นการเยือนจีนของทรัมป์ในช่วงกลางเดือนที่ผ่านมา กลับยังไม่มีมีการประกาศความคืบหน้าใดๆ เกี่ยวกับประเด็นด้านอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเลจากทั้งสองฝ่าย

สำหรับประเด็นค่าธรรมเนียมเรือสินค้าจีน (U.S. Port Fees on Chinese-Linked Vessels) มีเป้าหมายในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมท่าเรือในอัตราที่สูงลิ่วกับเรือสินค้าที่มีความเชื่อมโยงกับจีน ไม่ว่าจะเป็นเรือที่นิติบุคคลจีนเป็นเจ้าของ เป็นผู้บริหารจัดการ หรือแม้กระทั่งเรือที่ต่อจากอู่ต่อเรือในจีน (Chinese-built) โดยมีเป้าหมายเพื่อลดการพึ่งพาสินทรัพย์ทางทะเลของจีนและนำเงินรายได้ไปฟื้นฟูอุตสาหกรรมต่อเรือของสหรัฐฯ

หากมาตรการดังกล่าวมีการบังคับใช้จริงในปลายปี 2026 นี้ คาดว่าจะสร้างแรงสั่นสะเทือนต่อต้นทุนโลจิสติกส์โลกอย่างรุนแรง โดยบริษัทเดินเรือชั้นนำอาจต้องแบกรับภาระต้นทุนเพิ่มขึ้นรวมกันกว่า 3.2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปีแรก

และเพื่อหลีกเลี่ยงค่าธรรมเนียมมหาศาล อาจเกิดโยกย้ายกองเรือครั้งใหญ่ ส่งผลให้พื้นที่ที่ระวางตั้งตัวขึ้นโดยตรง และบีบให้อัตราค่าระวางเรือข้ามแปซิฟิก (Transpacific) พุ่งสูงขึ้นอีกระลอก

ซ้ำร้าย ปรากฏการณ์นี้อาจจุดชนวน "สงครามการค้าทางทะเล" เต็มรูปแบบ หากทางการจีนตัดสินใจบังคับใช้มาตรการตอบโต้ด้วยการจัดเก็บค่าธรรมเนียมท่าเรือกับเรือที่มีความเชื่อมโยงกับสหรัฐฯ ในลักษณะเดียวกัน

การเดินหน้าเอาผิดทางกฎหมายกับกลุ่มผู้ผลิตตู้คอนเทนเนอร์จีน สะท้อนให้เห็นอย่างชัดเจนว่าสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีนได้แผ่ขยายลงมาถึงโลจิสติกส์ทางทะเลมากขึ้นเรื่อยๆ เหมือนกับการไปเยือนจีนของทรัมป์ไม่ได้ช่วยให้มีการเจรจาด้านโลจิสติกส์ทางทะเลอย่างเป็นรูปธรรมอะไรเลย

ปัจจัยทางภูมิรัฐศาสตร์ไม่ได้จำกัดอยู่แค่เรื่องของกำแพงภาษีสินค้าอีกต่อไป แต่ได้กลายเป็นเกมควบคุมโลจิสติกส์และเส้นทางการค้าทางทะเล ซึ่งผู้เล่นในห่วงโซ่อุปทานจำเป็นต้องปรับตัวอย่างเท่าทันและกระจายความเสี่ยงอย่างเร่งด่วนเพื่อความอยู่รอดในช่วงครึ่งหลังของปี 2026 นี้

หรือตีความง่ายๆคือเราจะได้เจอ "การจ้องระวางที่ยากขึ้น" ถึงแม้ว่าตลาดในปัจจุบันที่มีสภาพแบบกองเรือและปริมาณตู้สินค้า (อุปทาน) ล้นความต้องการขนส่งสินค้า (อุปสงค์) ในตลาดมากถึง 5% ซึ่งไม่ใช่ตัวเลขที่น้อยๆเลย

แต่ปัญหา กลับต้องมาตกอยู่กับผู้นำเข้าส่งออกจากการเล่นเกมดึงราคาของเหล่าสายเรือ

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

Peak Season มาแล้ว สัญญานค่าระวางดีดขึ้น - ตู้ติ่งตัว ขณะที่ฮอร์มุซยังถูกปิดตาย



Peak Season มาแล้ว สัญญานค่าระวางดีดขึ้น - ตู้ติ่งตัว ขณะที่ฮอร์มุซยังถูกปิดตาย

อัตราค่าระวางกลับมาฟื้นตัวอย่างเหนือความคาดหมายในช่วงปลายไตรมาสที่ 2 โดยเฉพาะในเส้นทางยุโรปและสหรัฐอเมริกา ซึ่งหลายฝ่ายมองว่าเป็นสัญญาณของช่วงขนส่งสินค้าสูงสุดที่มาถึงเร็วกว่าปกติ (Early Peak Season) และเริ่มส่งอิทธิพลต่อตลาดแล้ว จากปกติที่ Peak Season มักจะเริ่มต้นในช่วงไตรมาสที่ 3 จนถึงช่วงต้นไตรมาสที่ 4

หนึ่งในปัจจัยขับเคลื่อนที่สำคัญคือกำแพงภาษีของทรัมป์ ซึ่งก่อนหน้านี้หลายมาตรการได้รับการผ่อนผันและเลื่อนเวลาบังคับใช้ออกไป แต่ด้วยปัจจุบันกำลังงวดเข้าสู่เส้นตาย ประกอบกับการต่อสู้ในชั้นศาลและการเล่นแร่แปรธาตุทางกฎหมายของทรัมป์ที่ทำให้ทิศทางนโยบายภาษียังคงมีความไม่แน่นอนสูง ผู้นำเข้าในสหรัฐฯ จึงต้องจัดกลยุทธ์เร่งนำเข้าสินค้า เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราภาษีรอบใหม่ที่อาจเริ่มบังคับใช้เมื่อไหร่ก็ได้ในช่วงครึ่งหลังของปี 2026

อ่านเพิ่มเติม **“Peak Season มาแล้ว สัญญานค่าระวางดีดขึ้น - ตู้ติ่งตัว ขณะที่ฮอร์มุซยังถูกปิดตาย”** [คลิกที่นี่](#)

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	Weighting	Previous Index 15 May 2026	Current Index 22 May 2026
Comprehensive Index		2140.66	2218.15
Europe (Base port)	20%	1816	1905
Mediterranean (Base port)	10%	3145	3207
USWC (Base port)	20%	3118	3154
USEC (Base port)	5.00%	4224	4313
Persian Gulf & Red Sea (Dubai)	7.50%	4131	4306
Australia/New Zealand (Melbourne)	5.00%	1317	1398
East/West Africa (Lagos)	2.50%	3534	3621
South Africa (Durban)	2.50%	2167	2146
South America (Santos)	5.00%	4256	5105
West Japan (Base port)	5.00%	316	323
East Japan (Base port)	5.00%	318	333
Southeast Asia (Singapore)	7.50%	570	585
Korea (Pusan)	2.50%	161	168
America West Coast (Manzanillo)	2.50%	3371	3946
East Africa (Mombasa)	2.50%	2481	2708

USD/TEU; TEU = Twenty-foot Equivalent Unit

Source: <http://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp>



www.tnscacademy.com

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์



1Day Training

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/schedule/

ตารางอบรมประจำปี 2026



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

