

ค่าระวางเรือ

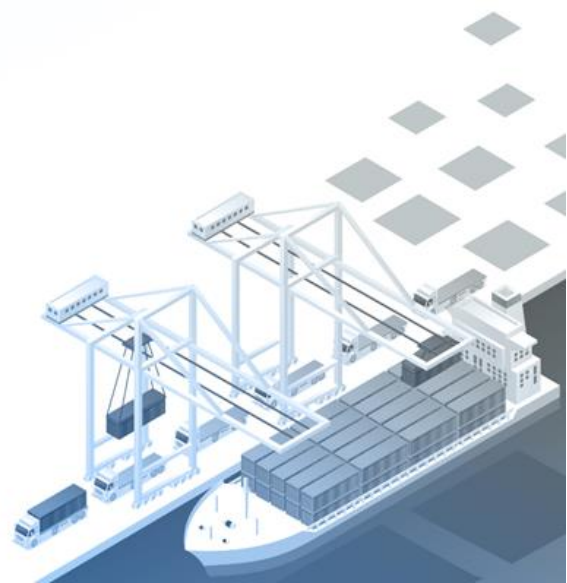
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

32

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



TNSC Weekly Briefing (14 August 2026)

Thai Bath Rate



USD
33.00



EUR
38.09



GBP
44.57



AUD
23.27



CNY
4.89



JPY
0.21

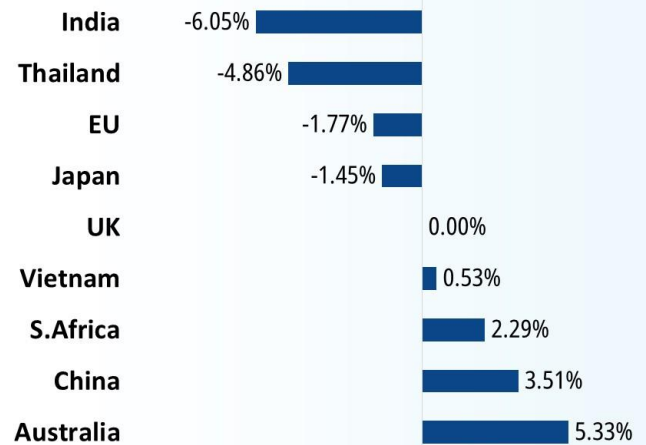


INR
0.35



VND
0.0013

Exchange Rate Trend



Shanghai Container Freight Index (SCFI) – Comprehensive Index

Jan 2020 – July 2026



YoY	1 Month Average	3 Months Average	Previous Week	Current Week
8-Aug-25	Jul 26	May 26 – Jul 26	31-Jul-26	7-Aug-26
1489.68	3172.18	2832.21	3205.97	3276.14

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	79-85	76-89	75-82

Oil Price (Jan 2019 - Aug 2026)



Gold : 4042-4343 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Aug 2026)



**ฮอรั่มยังไม่คลี่คลาย จัปตาความเสี่ยง
ต้นทุนพลังงาน-โลจิสติกส์ไทย**

อ่านต่อหน้า 12



**กลุ่มผู้ให้บริการจี UN ต้านการเรียกเก็บ
ค่าธรรมเนียมช่องแคบฮอร์มุซ**

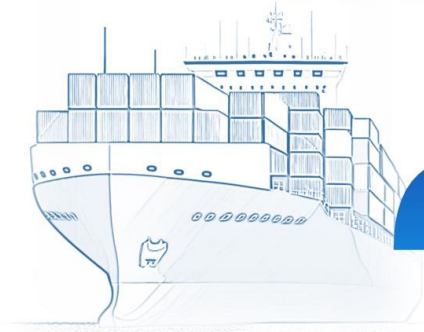
อ่านต่อหน้า 13



**Data Center ในสหรัฐฯ ก็นระวางรบสหรัฐฯ
มหาศาล เสี่ยงเกิดวิกฤตต้นทุนโลจิสติกส์**

อ่านต่อหน้า 15

BEST CONTAINER LINER AWARD 2026



เราขอเชิญผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ผู้ใช้บริการทุกท่าน
ร่วมให้คะแนนสายเรือ
และเป็นส่วนหนึ่งในการยกระดับการแข่งขันและการให้บริการ



ช่วยเราตอบแบบสอบถาม
รับเลย !

Starbucks Card *

มูลค่า 200 บาท



(*) หมายเหตุ

- (1) ของรางวัลจะส่งมอบให้แก่ผู้ที่มีคะแนนรวมสูงสุด ภายหลังจาก และอาจแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับ
- (2) ของรางวัลมีจำนวนจำกัด โดยทางคณะกรรมกรจะจัดการส่งมอบตามลำดับการตอบแบบสอบถาม (First Come, First Serve)
- (3) เราจะจัดส่งของรางวัลให้ผู้ตอบแบบสอบถาม และแจ้งรางวัลผู้โชคดีภายหลังโครงการเสร็จสิ้น
- (4) ของรางวัลอาจมีการเปลี่ยนแปลง หรือมีการเปลี่ยนแปลงมูลค่า โดยไม่จำเป็นต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า โดยการจัดส่งของคณะกรรมกรการถือเป็นที่สุด



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

"หมายเหตุ: อัตราค่าระวางที่ปรากฏเป็นอัตราฐานของสายเรือที่ประกาศเป็นทางการ ซึ่งอาจสูงกว่าหรือต่ำกว่าอัตราที่มีการเรียกเก็บจริงจากผู้ส่งออก"

DRY CONTAINER FREIGHT RATE

ROUTE	Freight		Surcharge / Fee			Remark
	USD/20'	USD/40'	Item	USD/20'	USD/40'	
Thailand - Shanghai	160	320	ISOCC	69	138	Effective till 31-Aug-2026
Thailand - Qingdao	200	380				
Thailand - Hong Kong	230	450				
Thailand - Japan (Main Port)	450	700				
Thailand – Kaohsiung	250	500				
Thailand – Klang	250	500	ISOCC	40	80	
Thailand - Jakarta	270	550				
Thailand - Ho Chi Minh	250	500				
Thailand - Singapore	300	600				
Thailand - Manila (North & South)	650	1,100				
Thailand - Jebel Ali	Suspension*	Suspension*	ISOCC	-	-	
			War Risk	-	-	
Thailand - Busan	550	900	All – In			
Thailand - Incheon	550	900				
Thailand - Nhava Sheva	700	800	ISOCC	90	180	
Thailand – Durban / Cape Town	2,850	4,300	ISOCC	137	274	
			Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	875-975	1,750-1,950	All – In			
Thailand - Sydney						
Thailand - Tauranga	975	1,950				
Thailand – Europe (Main Port)	2,800	4,700	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	75 €	150 €	
			20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	6,450	7,900	All - In			
Thailand - US East Coast	8,500	11,000	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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนสิงหาคม 2569 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 160 USD/TEU และ 320 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 250 USD/TEU และ 500 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 230 USD/TEU และ 450 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางปรับคงที่เช่นกัน อยู่ที่ 450 USD/TEU และ 700 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางปรับขึ้นเล็กน้อย โดยอยู่ที่ 2,850 USD/TEU และ 4,300 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลีใต้ ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 550 USD/TEU และ 900 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางปรับขึ้น โดยอยู่ที่ 875-975 USD/TEU และ 1,750-1,950 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 2,800 USD/TEU และ 4,700 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 6,450 USD/TEU และ 7,900 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้นเช่นกัน โดยอยู่ที่ 8,500 USD/TEU และ 11,000 USD/FEU

REEFER CONTAINER FREIGHT RATE

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	600	800	150 - 200	Effective till 31-Aug-2026
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	800	1,100	150 - 200	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	3,800	5,000	160 - 400	

หมายเหตุ :

(*) หลายสายเรือปิดการจองระวางชั่วคราวสาเหตุจากความเสี่ยงในช่องแคบฮอร์มุซ

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)

เนื่องจากในปัจจุบัน ตลาดตะวันออกกลางกำลังเผชิญหน้ากับความท้าทายรอบด้าน จากสถานการณ์ทางการเมืองในภูมิภาคที่ยังคงมีความไม่แน่นอนสูง ซึ่งส่งผลกระทบต่อระบบการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีที่ช่องแคบฮอร์มุซยังคงถูกปิดตายอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับอัตราค่าระวางเรือในเส้นทางทะเลแดงที่ยังคงทรงตัวอยู่ในระดับสูง ส่งผลให้ผู้ส่งออกต้องประสบความยากลำบากอย่างยิ่งในการจัดหาตู้สินค้าและเรือขนส่งในการกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งยืดเยื้อมาราว 5 เดือน

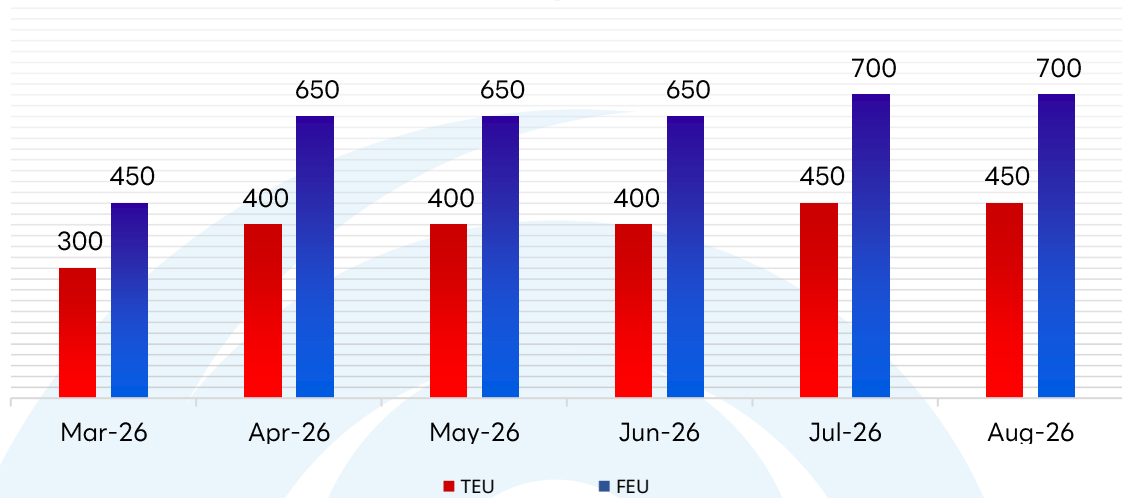
โดยท่านสมาชิกสามารถติดต่อสรท. เพื่อประสานงานกับผู้ให้บริการและร่วมหาแนวทางแก้ไขปัญหาด้านโลจิสติกส์ได้ที่ 02-679-7555 ต่อ 200 (คุณจันทน์) และ 302 (คุณกิตติศักดิ์) หรืออีเมล jantane@tnsc.com และ kittisak.j@tnsc.com

หมายเหตุ :

- 1) อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- 2) อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด

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

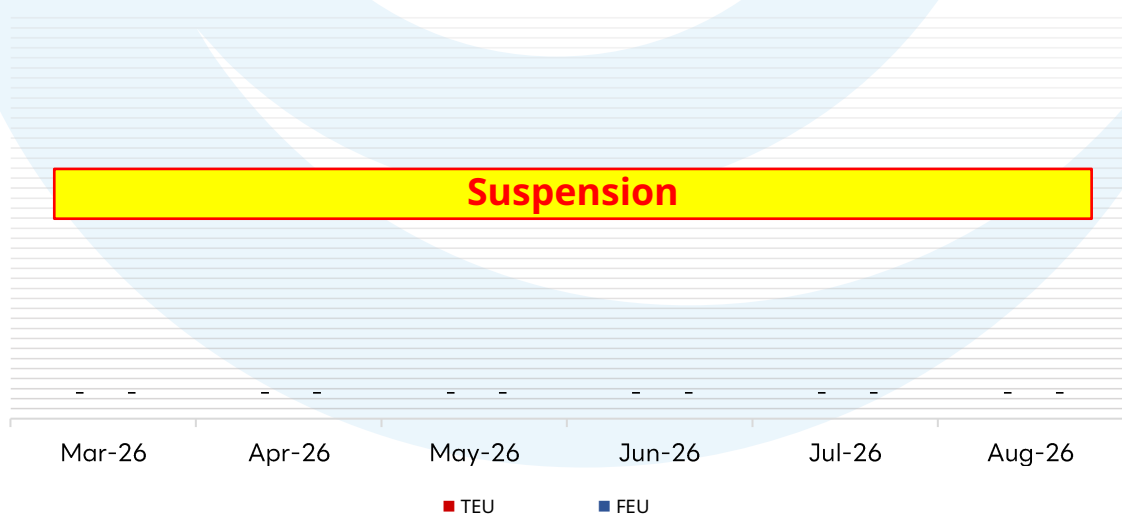
Japan



	MAR-26	APR-26	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	34	23	46	46	57	69
Low Sulphur Surcharge / FEU	69	46	92	92	115	138

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

Jebel-Ali

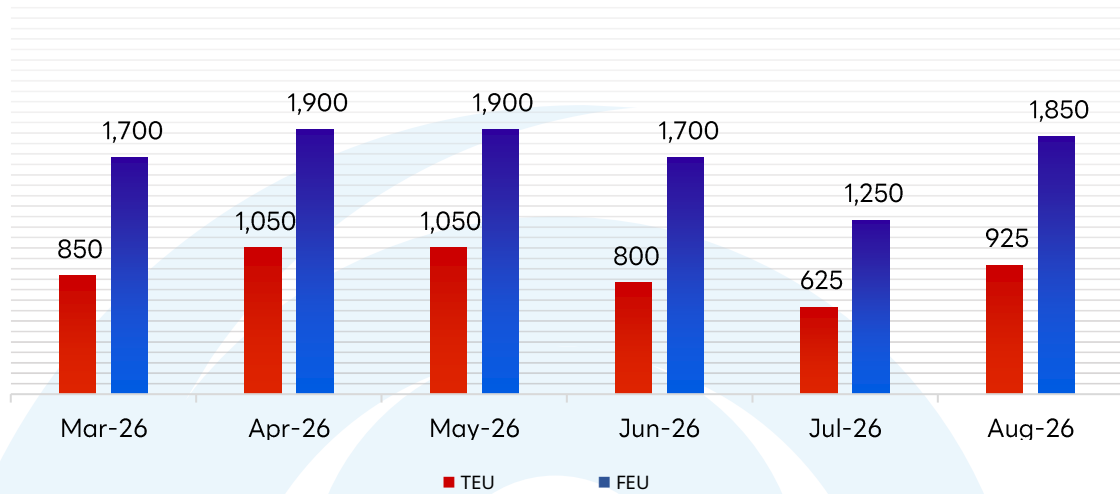


	MAR-26	APR-26	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	-	-	-	-	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	-	-	-	-	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

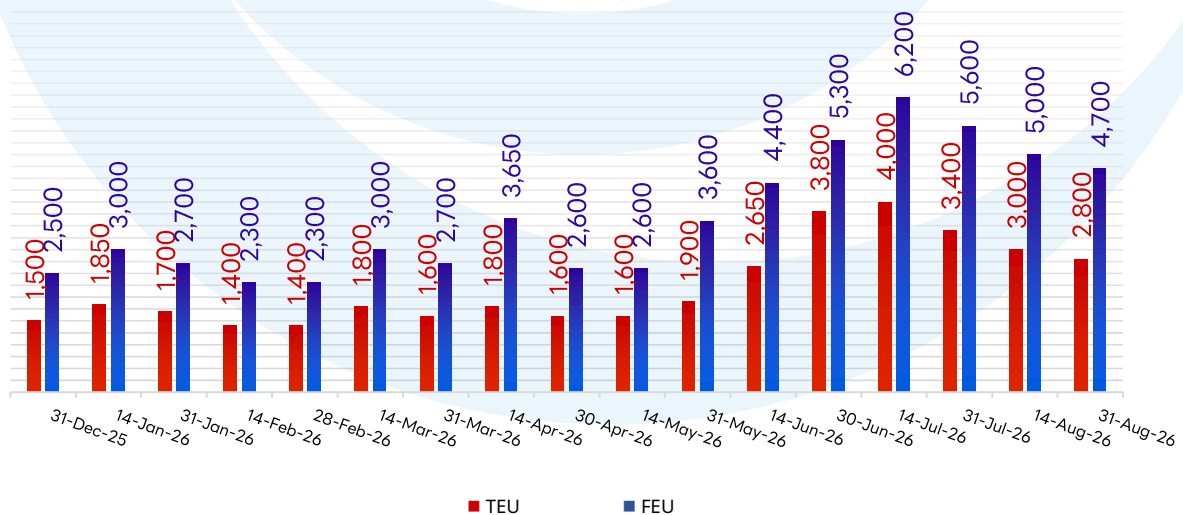
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด

Australia



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

Europe

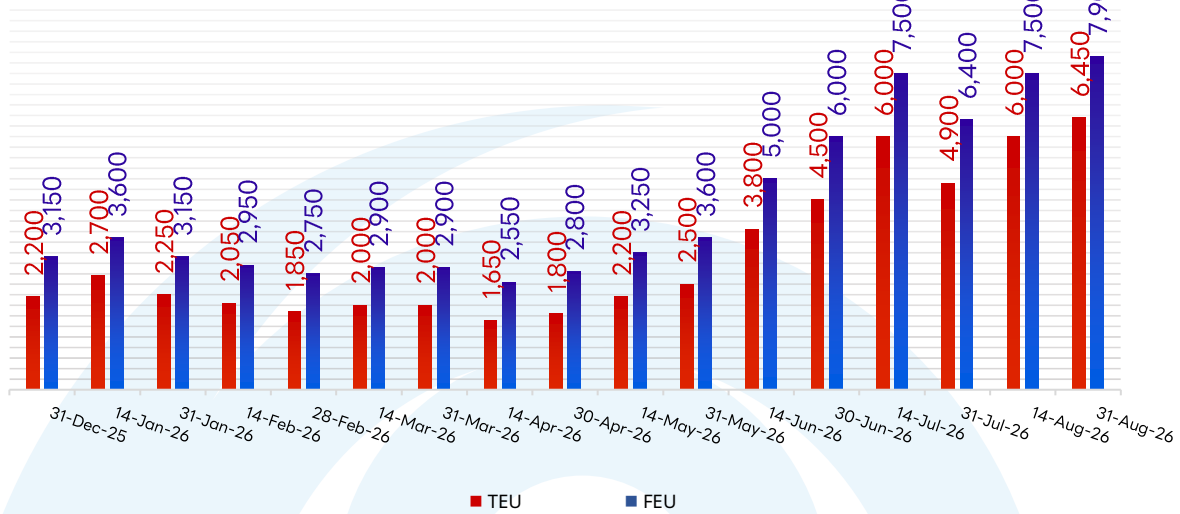


	MAR-26	APR-26	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26
EU Innovation Surcharge / TEU	60 €	75 €	75 €	75 €	75 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	120 €	150 €	150 €	150 €	150 €	150 €

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

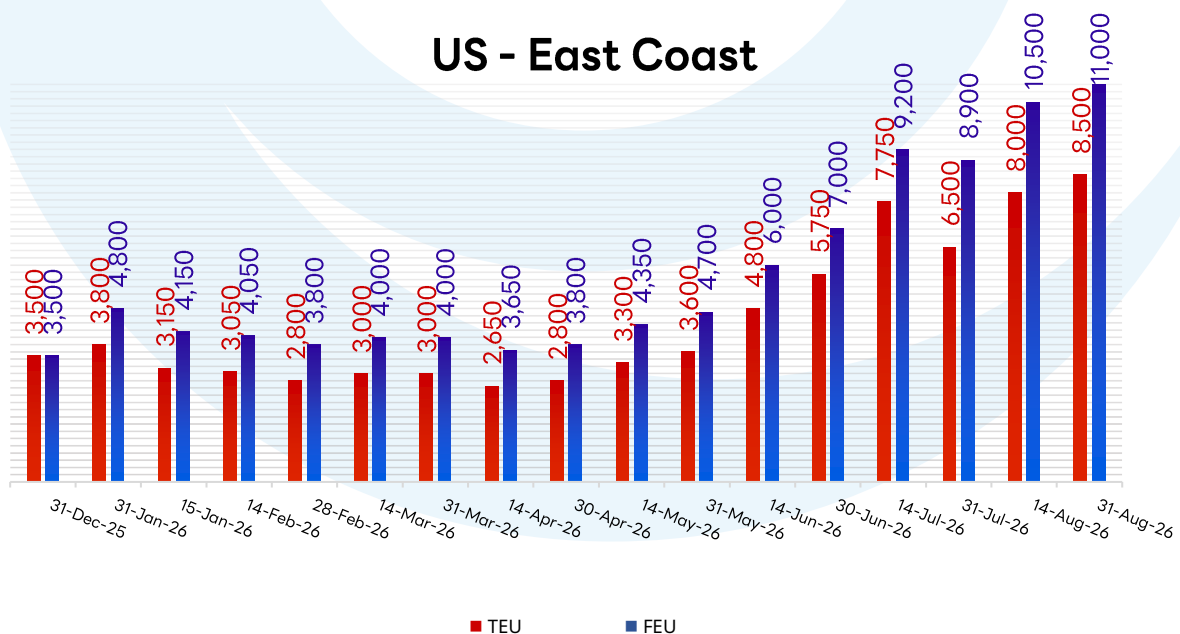
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด

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

(ใหม่ !) World Volume and Congestion Ports
กราฟแสดงปริมาณเรือ สินค้า และความแออัดรายสัปดาห์

โดยที่

NSQ = No. of Ship at Queue หรือ ปริมาณเรือที่รอคิวเทียบท่า

NSP = No. of Ship at Port หรือ ปริมาณเรือที่อยู่ภายในท่าเรือ

TEU.Q = TEU of Ship at Queue หรือ ปริมาณสินค้าของเรือที่รอคิวเทียบท่า

TEU.P = TEU of Ship at Port หรือ ปริมาณสินค้าของเรือที่อยู่ภายในท่าเรือ

Q2P Ratio = TEU.Q/TEU.P หรือ อัตราส่วนปริมาณสินค้าที่รอเทียบท่าและอยู่ภายในท่าเรือ โดยตัวเลขต่ำหมายถึงความแออัดต่ำ และตัวเลขสูงหมายถึงความแออัดสูง

As of **10 AUG 26,**

	<i>Port / Zone</i>	<i>NSQ</i>	<i>NSP</i>	<i>TEU.Q</i>	<i>TEU.P</i>	<i>Q2P Ratio</i>
FE Asia	Shanghai/Ningbo	67	19	687558	96577	7.12
	Qingdao	86	31	398900	160973	2.48
	Nagoya	9	7	14518	11410	1.27
	Busan	122	48	603134	224356	2.69
	Incheon	4	6	3795	7635	0.50
	Hong Kong	43	25	137074	102178	1.34
	Kaohsiung	12	14	48492	66902	0.72
ME & ISC	Jeddah	10	6	24574	26420	0.93
	Jebel Ali	7	7	12764	10264	1.24
	Mundra	7	14	21159	102003	0.21
	Mumbai	14	0	57262	0	n/a
	Nhava Sheva	1	13	12173	73798	0.16
	Colombo	15	16	81124	80485	1.01
SAF	Port Elizabeth	6	1	23995	3534	6.79
	Durban	7	12	48192	61155	0.79
AU & NZ	Sydney	1	2	2369	7745	0.31
	Melbourne	3	7	13924	33166	0.42
	Brisbane	1	6	2023	16993	0.12
	Tauranga	4	3	11450	11648	0.98
EU	Hamburg	8	30	95492	185371	0.52
	Rotterdam	12	27	83821	217429	0.39
	Antwerp	17	21	106416	110673	0.96
	Valencia	12	12	65872	78317	0.84
	Barcelona	5	8	14969	36447	0.41
USWC	LA/LB	3	19	21752	183019	0.12
	Puget Sound *	1	5	4233	27200	0.16
	Oakland	2	6	12856	52966	0.24
USEC	New York	6	5	45005	43945	1.02
	Norfolk	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	Savannah	6	9	60101	81552	0.74
	Charleston	3	2	18202	12973	1.40
SEA	Bangkok	7	13	9320	11710	0.80
	Laem Chabang	8	20	15136	85305	0.18
	Singapore	22	60	154693	420973	0.37

Port / Zone	NSQ	NSP	TEU.Q	TEU.P	Q2P Ratio
Tanjung Pelepas	2	9	10971	83607	0.13
Port Klang	22	25	59965	106113	0.57
Jakarta	19	34	23614	49987	0.47
Manila	37	16	43275	15858	2.73
Haiphong	11	12	19769	37257	0.53
Ho Chi Minh	4	8	5307	22172	0.24

ข้อมูลอาจมีการผิดพลาด

(*) Puget Sound หมายถึง กลุ่มท่าเรือภายในอ่าว Puget ซึ่งมีทั้งท่าเรือของสหรัฐฯและแคนาดา ได้แก่ Bellingham, Everett, Nanimo, Prince Rupert, Seattle, Tacoma และ Vancouver

Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

ฮอรั่มยังไม่คลี่คลาย จับาความเส่งต่นทุนพลังงาน-โลจิสติกส์ไทย

สถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างสหรัฐฯ และอิหร่านยังคงเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญต่อเศรษฐกิจและการค้าโลก โดยเฉพาะความไม่แน่นอนเกี่ยวกับการเปิดใช้งาน ช่องแคบฮอรั่ม ซึ่งเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญของการขนส่งพลังงานระหว่างประเทศ แม้ช่วงที่ผ่านมาเริ่มมีความพยายามเจรจาเพื่อกำหนดแนวทางกลับมาเปิดเส้นทางเดินเรือ แต่เงื่อนไขระหว่างคู่ขัดแย้งยังมีความแตกต่างกันมาก ส่งผลให้ตลาดยังไม่สามารถประเมินได้อย่างชัดเจนว่าการเดินเรือจะกลับเข้าสู่ภาวะปกติได้เมื่อใด

ประเด็นสำคัญที่ทำให้ความหวังต่อการบรรลุนโยบายลดลง คือ การที่ประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ ของสหรัฐฯ เรียกร้องให้อิหร่านรับผิดชอบต่อความเสียหายและการสูญเสียที่เกิดขึ้น ขณะที่ฝ่ายอิหร่านยังมีเงื่อนไขเกี่ยวกับการชดเชย การยุติมาตรการคว่ำบาตร และการลดแรงกดดันทางทหารก่อนที่จะมีการเปิดช่องแคบฮอรั่มอย่างเต็มรูปแบบ ทำให้การเจรจายังคงมีความไม่แน่นอนสูง

ผลกระทบที่เห็นได้ชัดคือแรงกดดันต่อตลาดน้ำมันโลก โดยราคาน้ำมันดิบ Brent ขยับขึ้นมาใกล้ระดับ 88 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ขณะที่ WTI อยู่เหนือ 82 ดอลลาร์ต่อบาร์เรล หลังตลาดประเมินว่าการเจรจาเพื่อเปิดช่องแคบฮอรั่มอาจล่าช้าออกไป ส่งผลให้ความเสี่ยงด้านอุปทานพลังงานยังคงอยู่ในตลาด ในมุมมองของภาคการขนส่งทางทะเล ความเสี่ยงไม่ได้จำกัดอยู่เพียงราคาน้ำมันเท่านั้น แต่ยังครอบคลุมถึง ค่าระวางเรือ ค่าเชื้อเพลิง ค่าประกันภัย และต้นทุนจากการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ หากสถานการณ์ยังยืดเยื้อ สายเรือและผู้ประกอบการอาจต้องเพิ่มมาตรการด้านความปลอดภัยหรือเลือกใช้เส้นทางอื่น ส่งผลให้ระยะเวลาขนส่งและต้นทุนโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น ขณะที่ความเสี่ยงในเส้นทางเดินเรือสำคัญอื่นของภูมิภาค เช่น บริเวณทะเลแดงและช่องแคบบาบเอลมันเดบ ยังคงเป็นปัจจัยที่ต้องติดตามควบคู่กันไป

สำหรับประเทศไทย ผลกระทบที่ต้องจับตาคือต้นทุนการนำเข้าและต้นทุนโลจิสติกส์ที่อาจปรับเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะสินค้าที่พึ่งพาพลังงานและการขนส่งทางทะเล หากราคาน้ำมันปรับสูงขึ้นต่อเนื่อง จะส่งผ่านไปยังต้นทุน



เชื้อเพลิง ค่าขนส่งทางบกและทางทะเล รวมถึงต้นทุนการผลิตของภาคอุตสาหกรรม ขณะเดียวกัน ผู้ส่งออกอาจเผชิญแรงกดดันจากค่าระวางและค่าประกันภัยที่เพิ่มขึ้น ซึ่งอาจกระทบความสามารถในการแข่งขันด้านราคา

อย่างไรก็ตาม สถานการณ์ค่าระวางเรือในปี 2569 ยังมีปัจจัยบวกจากภาวะตึงสินค้าที่คลี่คลายลง โดยเฉพาะตู้ควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Container) ที่มีปริมาณเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงหลายปีก่อน ทำให้ค่าระวางในฤดูกาลส่งออกผลไม้ไม่ได้ปรับเพิ่มขึ้นรุนแรงเหมือนในอดีต ดังนั้น ความเสี่ยงในระยะต่อไปจึงอาจไม่ได้มาจากภาวะขาดแคลนตู้สินค้าเป็นหลัก แต่จะอยู่ที่ ความผันผวนของราคาพลังงานและความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ ซึ่งอาจทำให้ต้นทุนการขนส่งปรับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว หากสถานการณ์รุนแรงขึ้น

ในระยะสั้น ผู้ประกอบการไทยจึงควรติดตามสถานการณ์ช่องแคบฮอรั่มอย่างใกล้ชิด รวมถึงบริหารความเสี่ยงด้านต้นทุนเชื้อเพลิงและการขนส่ง โดยเฉพาะผู้ส่งออกที่มีการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก ขณะเดียวกัน ควรมีการวางแผนการขนส่งที่ยืดหยุ่นและกระจายความเสี่ยงระหว่างรูปแบบการขนส่ง ทั้งทางเรือ ทางถนน และทางราง เพื่อรองรับความผันผวนที่อาจเกิดขึ้นได้

Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

กลุ่มผู้ให้บริการ UN ด้านการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมช่องแคบฮอร์มุซ

กลุ่มพันธมิตรของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล รวมตัวร่อนจดหมายเปิดผนึกเรียกร้องให้สหประชาชาติ (UN) และองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) รับประกันว่าจะไม่มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมหรือค่าบริการบังคับกับเรือที่แล่นผ่านช่องแคบฮอร์มุซ

Shipowners ซึ่งครอบคลุมผู้ให้บริการสำคัญในอุตสาหกรรมการเดินทางเรือพาณิชย์ ทั้งเจ้าของ ตัวแทน และสายเรือ ทั้งเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ สินค้าเกษตร ไปจนถึงเรือบรรทุกน้ำมัน

ในอีกนัยยะ การรวมตัวครั้งประวัติศาสตร์นี้ก็จะสะท้อนถึงความกังวลร่วมกัน

ขบวนการของความเคลื่อนไหวดังกล่าว เกิดขึ้นหลังจากมีรายงานว่าอิหร่านและโอมาน ซึ่งมีพรมแดนทางทะเลเชื่อมต่อกันผ่านใจกลางช่องแคบฮอร์มุซ กำลังอยู่ระหว่างการหารือเพื่อจัดทำข้อตกลงการเดินทางเรือฉบับใหม่ในอนาคต

โดยมีประเด็นลุ่มเสี่ยงเรื่องการตั้งเงื่อนไขเรียกเก็บ "ค่าธรรมเนียมผ่านทาง" จากเรือสินค้า ท่ามกลางสถานการณ์ความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์และการเผชิญหน้าทางทหารระหว่างสหรัฐอเมริกาและอิหร่านที่ยืดเยื้อมานานหลายเดือน ส่งผลให้ภาคการเดินทางเรือกังวลว่าจะมีการนำสิทธิเสรีภาพในการเดินทางทะเลมาใช้เป็นเครื่องมือต่อรองทางการเมือง

กลุ่มพันธมิตรฯ ได้เน้นย้ำในจดหมายอย่างหนักแน่นว่า สิทธิเสรีภาพในการเดินเรือผ่านช่องแคบระหว่างประเทศ ได้รับการคุ้มครองและรับรองไว้อย่างชัดเจนตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (UNCLOS) ภายใต้หลักการ "สิทธิในการผ่านเชิงทรานสิท" (Right of Transit Passage) ซึ่งถือเป็นหลักกฎหมายสากลที่ยึดถือกันมาอย่างยาวนาน

การพยายามปรับใช้ค่าธรรมเนียมบังคับไม่ว่าในรูปแบบใดก็ตาม ถือเป็นการละเมิดแนวปฏิบัติสากลอย่างร้ายแรง และไม่ควรถูกลดทอนหรือนำไปใช้เป็นส่วนหนึ่งของการเจรจาทางการเมือง

นอกจากนี้ กลุ่มพันธมิตรฯ ยังแสดงความกังวลถึง "บรรทัดฐานอันตราย" (Dangerous Precedent) ที่อาจเกิดขึ้นหากปล่อยให้มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในช่องแคบฮอร์มุซสำเร็จ อาจกลายเป็นชนวนให้ช่องแคบยุทธศาสตร์อื่นๆ ทั่วโลก เช่น ช่องแคบมะละกา หรือช่องแคบบาเบลมันเดบ เจริญรอยตามด้วยการตั้งเงื่อนไขจัดเก็บค่าธรรมเนียมในลักษณะเดียวกัน

ผู้ร่วมลงนามในจดหมายเปิดผนึกดังกล่าว ประกอบไปด้วย World Shipping Council, International Chamber of Shipping, Bimco, European Shipowners Association, Intertanko และ International Association of Dry Cargo



ซึ่งจะส่งผลทำลายโครงสร้างกฎหมายทะเลสากล
ที่ได้รับการยอมรับมาอย่างยาวนาน และสร้างอุปสรรคครั้ง
ใหญ่ต่อระบบการค้าเสรีระหว่างประเทศ

ในมิติทางเศรษฐกิจ ช่องแคบฮอร์มุซถือเป็น
เส้นทางลำเลียงพลังงานหลักของโลก หากมีการเพิ่ม
ต้นทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง ภาระค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นจะถูก
ส่งผ่านไปยังห่วงโซ่อุปทานอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

เริ่มตั้งแต่บริษัทเดินเรือ ผู้นำเข้า-ส่งออก และ
ท้ายที่สุดจะตกอยู่กับผู้บริโภคปลายทาง ส่งผลให้ราคา
สินค้าแพงขึ้น ช้ำเติมวิกฤตราคาพลังงาน กระตุ้นภาวะเงิน
เฟ้อทั่วโลกให้รุนแรงยิ่งขึ้น และเสี่ยงที่จะลุกลามกลายเป็น
วิกฤตเศรษฐกิจครั้งใหญ่

ด้วยเหตุนี้ กลุ่มพันธมิตรเดินเรือสากลจึงขอ
เรียกร้องให้ UN และ IMO เร่งเข้ามามีบทบาทนำในการ
แทรกแซงและปกป้องหลักการเสรีภาพในการเดินเรืออย่าง
เร่งด่วน เพื่อยับยั้งแนวคิดการเก็บค่าธรรมเนียมบังคับ
ก่อนที่จะกลายเป็นบรรทัดฐานใหม่ และเพื่อรักษา
เสถียรภาพของการค้าทางทะเลทั่วโลกอย่างยั่งยืน

สำหรับผู้นำเข้าส่งออก ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากการ
เดินเรือสินค้า ย่อมส่งผ่านไปตามห่วงโซ่อุปทาน กลายเป็น
ต้นทุนการขนส่งสินค้าอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ และโดยตรง
ต่อผลประโยชน์การธุรกิจ

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo



Data Center ในสหรัฐฯ

ก็ระหว่างรถบรรทุกมหาศาล

เสี่ยงวิกฤติต้นทุนโลจิสติกส์

Data Center ในสหรัฐฯ ก็ระหว่างรถบรรทุกมหาศาล เสี่ยงเกิดวิกฤติต้นทุนโลจิสติกส์

การเร่งก่อสร้างแหล่ง Data Center ในสหรัฐอเมริกาเพื่อรองรับการเติบโตของ AI ที่ตามมาด้วยการใช้ทรัพยากรอย่างมหาศาล จนมีกระแสต่อต้านการก่อสร้าง Data Center ในบางพื้นที่

แต่ที่หลายคนคาดไม่ถึงคือ มันกำลังถึงอุปทานการขนส่งสินค้าทางถนนไปอย่างมหาศาลอีกด้วย ก่อให้เกิดสภาวะขาดแคลนรถบรรทุกและกระตุ้นต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนนในสหรัฐฯ

เสี่ยงเป็นปัจจัยสำคัญนำไปสู่ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เพิ่มขึ้น ช้ำเติมต้นทุนของผู้ส่งออกที่ก็มีภาระค่าใช้จ่ายจากปัจจัยด้านภาษีอยู่แล้ว

อ่านเพิ่มเติม **“Data Center ในสหรัฐฯ ก็ระหว่างรถบรรทุกมหาศาล เสี่ยงเกิดวิกฤติต้นทุนโลจิสติกส์”** [คลิกที่นี่](#)

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	UNIT	Previous Index 31 July 2026	Current Index 7 August 2026
Comprehensive Index		3205.97	3276.14
Europe (Base port)	TEU	3039	2964
Europe (Base port)	FEU	5053	4934
Mediterranean (Base port)	TEU	4189	4048
Mediterranean (Base port)	FEU	5913	5730
USWC (Base port)	FEU	6229	6484
USEC (Base port)	FEU	9054	9290
South America (Santos)	TEU	5730	6238
South America (Santos)	FEU	6023	6622
Central/South America WC (Manzanillo)	TEU	4680	5298
Central/South America WC (Manzanillo)	FEU	5039	5917
East/West Africa (Lagos)	TEU	4043	4023
South Africa (Durban)	TEU	2785	2793
East Africa (Mombasa)	TEU	3441	3406
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	TEU	4894	5258
India and Pakistan 20ft (Nhava Sheva)	TEU	1908	2184
Australia/New Zealand (Melbourne)	TEU	2164	2215
Southeast Asia (Singapore)	TEU	656	650
West Japan (Base port)	TEU	319	319
East Japan (Base port)	TEU	323	323
Korea (Pusan)	TEU	173	170

USD/TEU, FEU; TEU = Twenty-feet Equivalent Unit, FEU – Forty-feet Equivalent Unit

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



www.tnscacademy.com

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

