

TNSC Weekly Briefing (8 January 2026)

Thai Bath Rate



USD

31.21



EUR

36.45



GBP

42.1



AUD

21.01



CNY

4.47



JPY

0.2



INR

0.35



VND

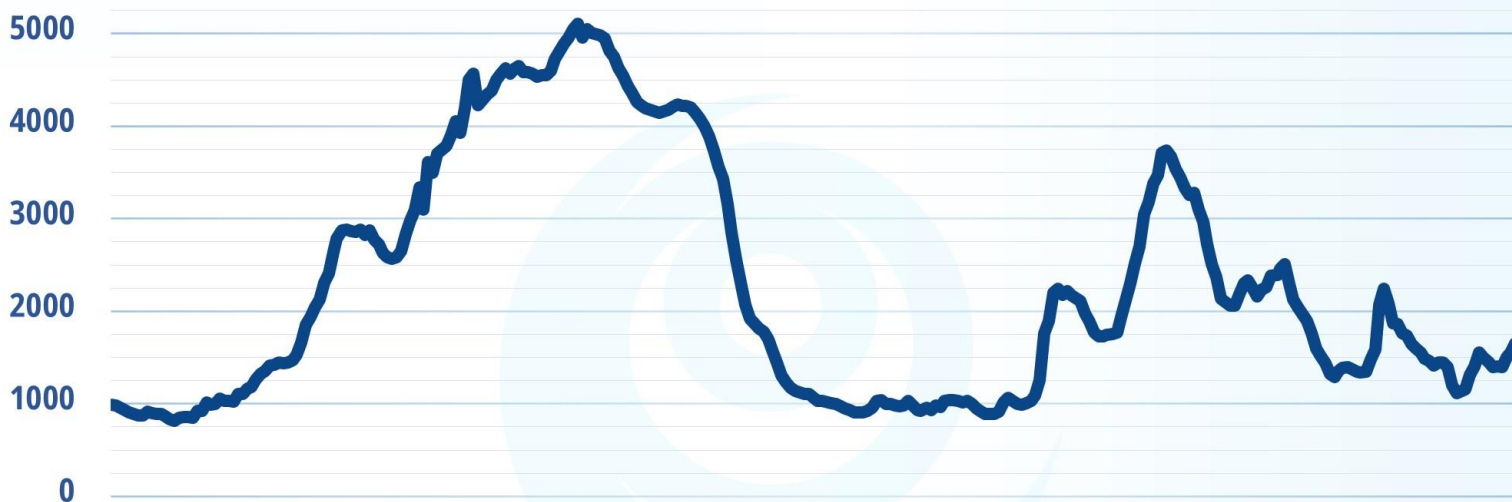
0.0012

Exchange Rate Trend



Shanghai Container Freight Index (SCFI) – Comprehensive Index

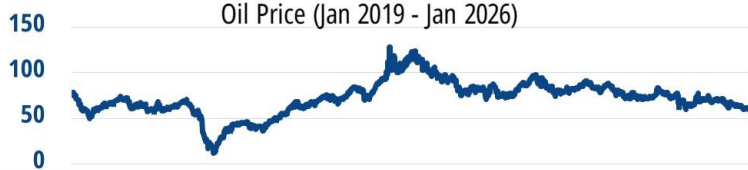
Jan 2020 – Dec 2026



YoY	1 Month Average	3 Months Average	Previous Index	Current Index
27-Dec-24	Dec 25	Oct 25 - Dec 25	19-Dec-25	26-Dec-25
2460.34	1440.17	1528.33	1552.92	1656.32

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	60-62	61-62	56-59

Oil Price (Jan 2019 - Jan 2026)



Gold : 4315-4533 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Jan 2026)



รพท. ซีเมนต์ธุรกิจไทยกำลังเผชิญแรงกดดัน
ความสามารถแข่งขันลดลง

อ่านต่อหน้า 8



อีกสัญญาณที่ไม่แน่นอน ความหวังสิ้นสุดวิกฤติทะเลแดง
หนามยอกการเดินทางเรือร่วม 2 ปี

อ่านต่อหน้า 9



ชายฝั่งตะวันตกของสหรัฐฯ กับความเขียบเหงาท่ามกลาง
มรสุมเศรษฐกิจและนโยบายการค้าที่ไม่แน่นอน

อ่านต่อหน้า 10

ค่าระวางเรือ

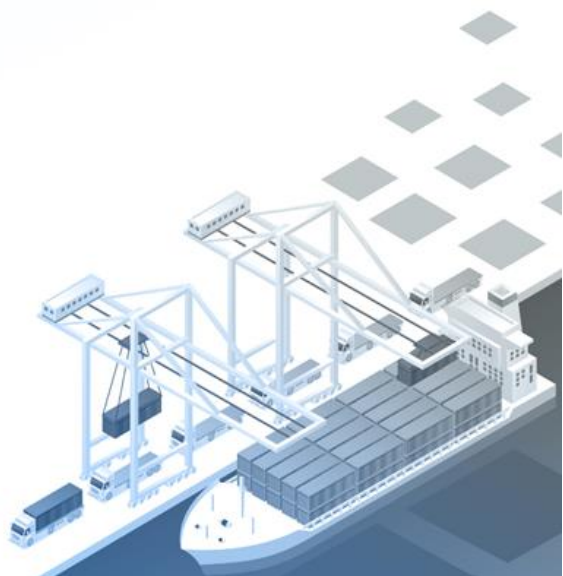
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

1

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

"หมายเหตุ: อัตราค่าระวางที่ปรากฏเป็นอัตราฐานของสายเรือที่ประกาศเป็นทางการ ซึ่งอาจสูงกว่าหรือต่ำกว่าอัตราที่มีการเรียกเก็บจริงจากผู้ส่งออก"

DRY CONTAINER FREIGHT RATE

ROUTE	Freight		Surcharge / Fee			Remark
	USD/20'	USD/40'	Item	USD/20'	USD/40'	
Thailand - Shanghai	30	40				Effective till 31-JAN-2026
Thailand - Qingdao	60	100				
Thailand - Hong Kong	100	150	ISOCC	34	69	
Thailand - Japan (Main Port)	300	450				
Thailand - Kaohsiung	150	250				
Thailand - Klang	150	250	ISOCC	20	40	
Thailand - Jakarta	150	300				
Thailand - Ho Chi Minh	100	200				
Thailand - Singapore	180	300				
Thailand - Manila (North & South)	600	900				
Thailand - Jebel Ali	1,150	1,400	ISOCC	45	90	
			War Risk	35	70	
Thailand - Busan	300	600	All - In			
Thailand - Incheon	300	600				
Thailand - Nhava Sheva	850	1,000	ISOCC	51	102	
Thailand - Durban / Cape Town	2,300	3,200	ISOCC	78	156	
			Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	750-850	1,500-1,700	All - In			
Thailand - Sydney						
Thailand - Europe (Main Port)	1,850	3,000	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	60 €	120 €	
			Subject to ENS USD 30/BL 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	3,800	4,800	All - In			
Thailand - US East Coast	2,700	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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมกราคม 2569 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 30 USD/TEU และ 40 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 150 USD/TEU และ 250 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 100 USD/TEU และ 150 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางลดลงเล็กน้อย อยู่ที่ 300 USD/TEU และ 450 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 2,300 USD/TEU และ 3,200 USD/FEU ส่วนเส้นทาง เกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 600 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 750-850 USD/TEU และ 1,500-1,700 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 1,850 USD/TEU และ 3,000 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 3,800 USD/TEU และ 4,800 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้นเช่นกัน โดยอยู่ที่ 2,700 USD/TEU และ 3,600 USD/FEU

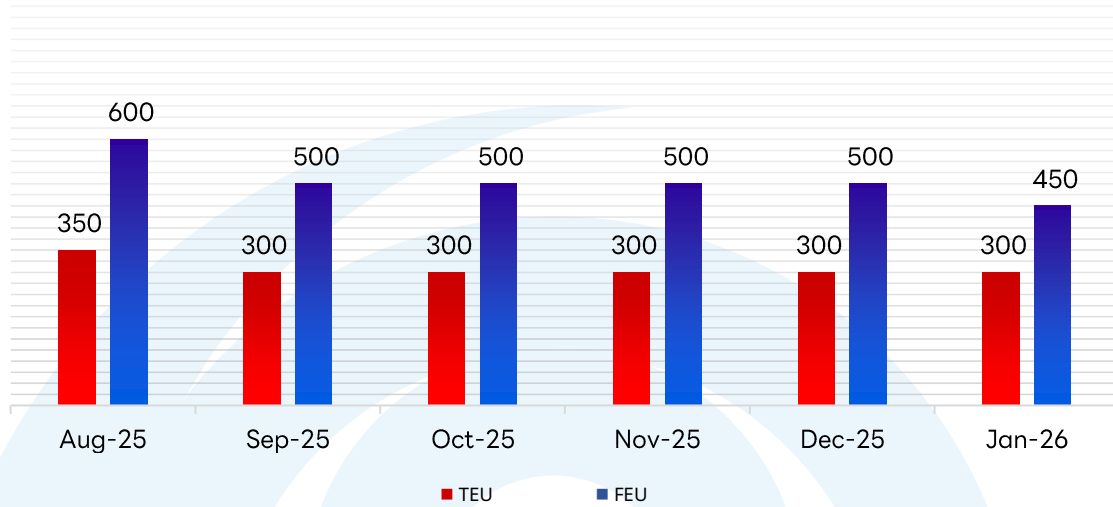
REEFER CONTAINER FREIGHT RATE

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	600	700	All-in	Effective till 31-JAN-2026
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	800	900	All-in	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLR TM, FRLEH)	3,500	4,000	All-in	

หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด ๆ ไม่ว่าความเสียหายทางตรง หรือทางอ้อม ที่อาจเกิดขึ้นได้ ผู้ใช้บริการยอมรับและตระหนักดีว่า สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยจะไม่ต้องรับผิดชอบต่อการกระทำใดของผู้ใช้บริการทั้งสิ้น

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

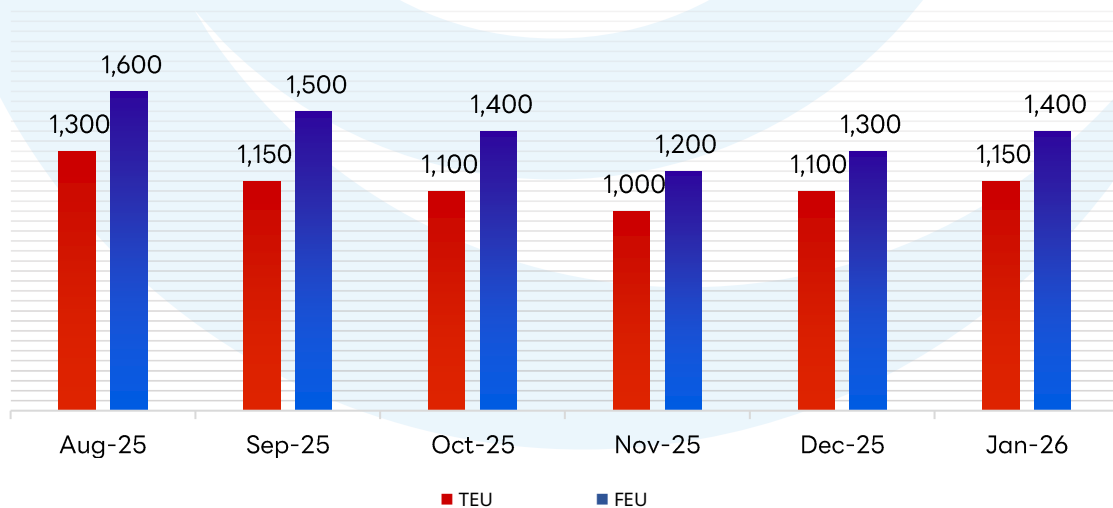
Japan



	AUG-25	SEP-25	OCT-25	NOV-25	DEC-25	JAN-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	34	46	46	34	34	34
Low Sulphur Surcharge / FEU	69	92	92	69	69	69

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

Jebel-Ali

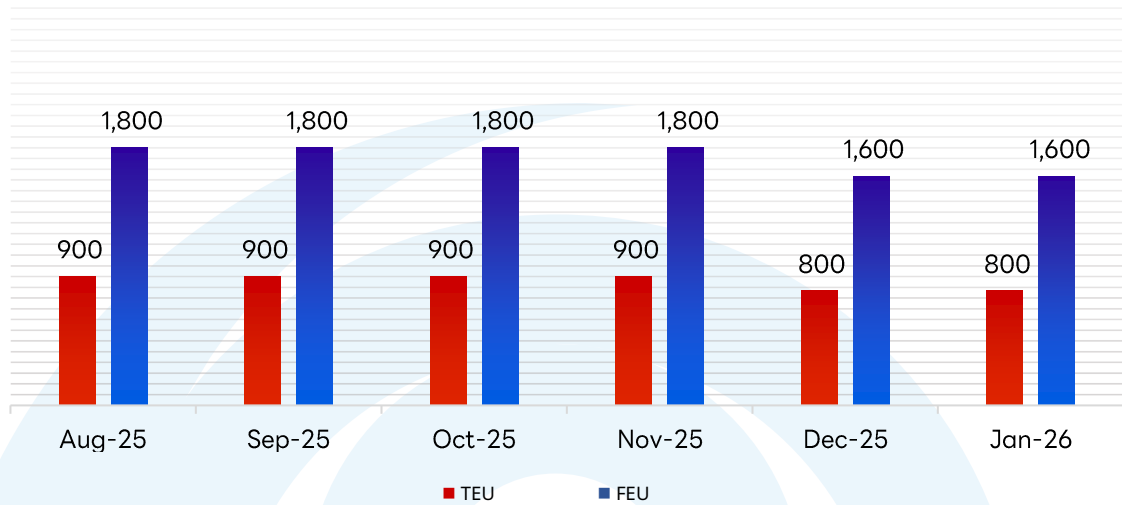


	AUG-25	SEP-25	OCT-25	NOV-25	DEC-25	JAN-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	34	56	56	34	34	45
Low Sulphur Surcharge / FEU	68	112	112	68	68	90

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

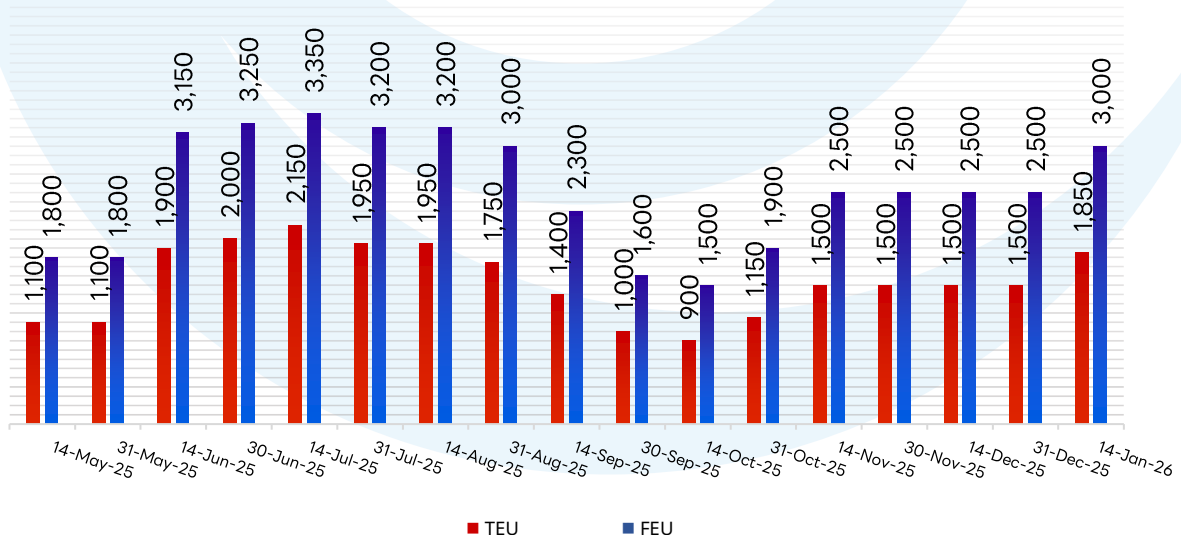
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด**

Australia



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

Europe

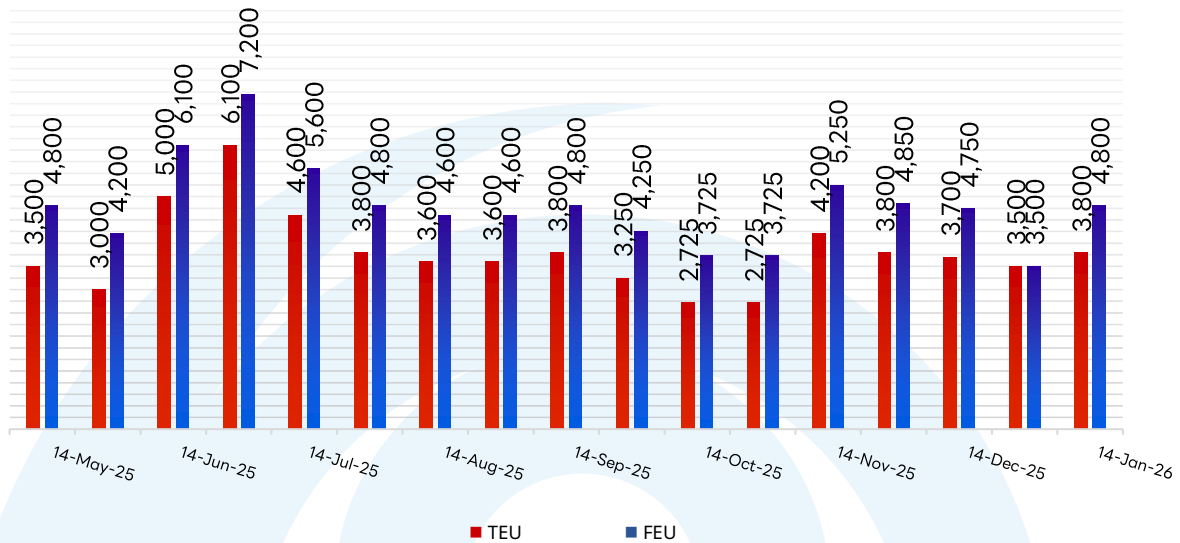


	AUG-25	SEP-25	OCT-25	NOV-25	DEC-25	JAN-26
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €	60 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €	120 €

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

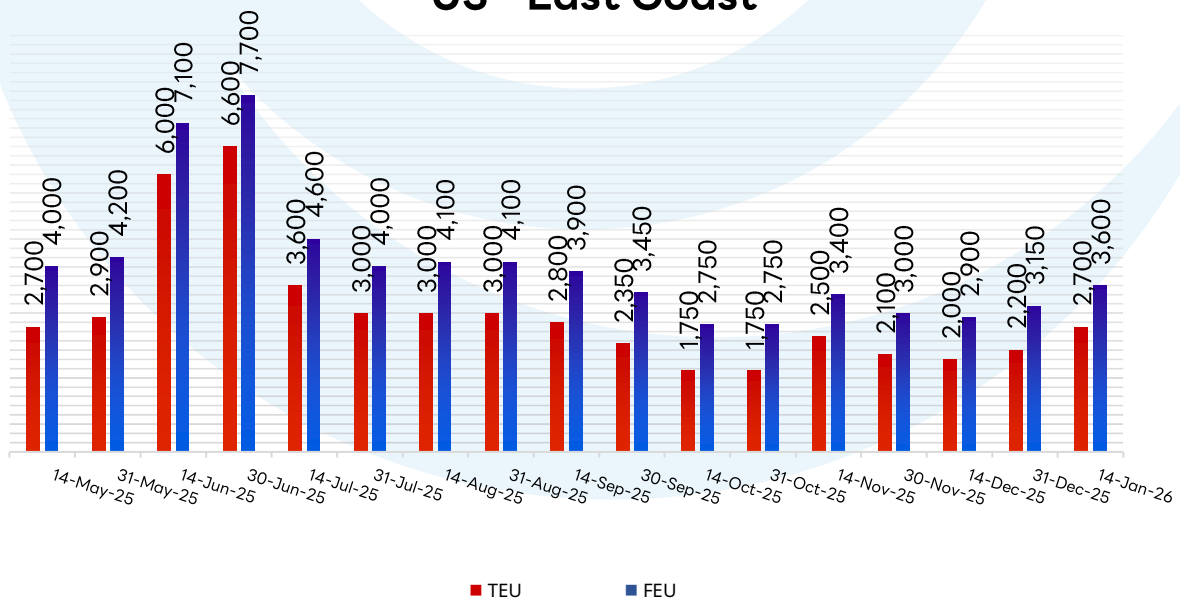
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด**

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

สปท. ชี้เศรษฐกิจไทยกำลังเผชิญแรงกดดัน ความสามารถแข่งขันลดลง

ธนาคารแห่งประเทศไทย (สปท.) ออกมาเตือนว่าเศรษฐกิจไทยกำลังเผชิญกับหลายแรงกดดันรุนแรง ซึ่งส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขัน ของประเทศ โดยเฉพาะในภาคส่งออก หลังจากตัวเลขเศรษฐกิจและทิศทางปัจจัยต่างๆ เริ่มสะท้อนความไม่แน่นอนที่เพิ่มขึ้นในช่วงต้นปี 2569 โดย สปท. ระบุว่าเศรษฐกิจยังมี ความเสี่ยงและแรงกดดันที่ค่อนข้างสูง ต้องจับตาสถานการณ์อย่างใกล้ชิด



หนึ่งในแรงกดดันสำคัญคือ เงินบาทที่แข็งค่าอย่างต่อเนื่อง ซึ่งทำให้สินค้าส่งออกของไทยมีราคาสูงขึ้นเมื่อเทียบกับคู่แข่งในต่างประเทศ ส่งผลให้ผู้ส่งออก โดยเฉพาะรายขนาดเล็กและกลาง มีสภาพคล่องที่ตึงตัวมากขึ้น และการแข่งขันในตลาดต่างประเทศยิ่งทวีความยากลำบากนอกจากปัจจัยจากค่าเงินแล้ว สปท. ยังชี้ว่ามีแรงกดดันอื่นๆ ที่ส่งผลต่อเศรษฐกิจไทย เช่น มาตรการกำแพงภาษีของสหรัฐฯ ที่อาจกระทบต่อการส่งออกบางสินค้า, หนี้ครัวเรือนที่ยังอยู่ในระดับสูง, ความตึงเครียด

ตามแนวชายแดนกับกัมพูชา, และความไม่แน่นอนทางการเมืองก่อนการเลือกตั้งใหญ่ในเดือนกุมภาพันธ์ ซึ่งทั้งหมดนี้เพิ่มความท้าทายต่อการฟื้นตัวและขยายตัวของเศรษฐกิจไทย

ในรายงานก่อนการประชุมฟอรัมด้านนโยบาย สปท. เปิดเผยว่า การเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ในช่วงครึ่งหลังของปี 2565 อยู่ที่ราว 1.3% เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า และการส่งออกยังคงเติบโตประมาณ 9.1% ในขณะเดียวกัน แม้จะมีแรงกดดันรอบด้านก็ตาม ด้านอัตราเงินเฟ้อ สปท. พบว่าราคาผู้บริโภค (CPI) ลดลง 0.28% ในเดือนธันวาคมเมื่อเทียบรายปี และอยู่ต่ำกว่าเป้าหมายของธนาคารที่ 1%-3% ซึ่งแสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงของภาวะเงินฝืดยังต้องได้รับการเฝ้าระวัง แม้สปท. จะมองว่ายังไม่ถึงขั้นเป็นเงินฝืดในขณะนี้ แต่ก็ยังเป็นปัจจัยที่ต้องติดตามอย่างใกล้ชิด

สปท. ยังระบุว่า ความคาดหวังเงินเฟ้อในระยะกลางยังอยู่ในกรอบเป้าหมาย แต่แรงกดดันจากภายนอกและภายในอาจส่งผลต่อแนวโน้มเงินเฟ้อในอนาคต โดยธนาคารพร้อมใช้ นโยบายที่จำเป็น เพื่อควบคุมเสถียรภาพทางเศรษฐกิจหากสถานการณ์ถึงขั้นต้องดำเนินการ ในภาพรวม สปท. มองว่าเศรษฐกิจไทยน่าจะยังคงเติบโตในช่วงปลายปีที่ผ่านมา และคาดว่าเป้าหมายการเติบโตทั้งปี 2568 ที่ 2.2% จะยังเป็นไปตามคาด แม้ว่าความสามารถแข่งขันของประเทศกำลังได้รับแรงกดดันจากหลายด้านก็ตาม

Source: <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/thai-economys-competitiveness-is-declining-central-bank-says-2026-01-07/>

อีกสัญญาณที่ไม่แน่นอน ความหวังสิ้นสุดวิกฤติทะเลแดง หนามยกเลิกเดินเรือร่วม 2 ปี

ก้าวเข้าสู่ปี 2026 สถานการณ์ในทะเลแดงและคลองสุเอซยังคงเป็นปัญหาในการเดินเรือและการค้าโลก แม้เวลาจะผ่านไปมารวมสองปีนับตั้งแต่มีการโจมตีเรือสินค้า แต่ความเคลื่อนไหวล่าสุดได้สะท้อนให้เห็นถึงสัญญาณของจุดสิ้นสุดของวิกฤติอีกครั้ง แม้จะไม่ใช่ครั้งแรกและไม่ใช่สัญญาณที่ชัดเจนมากนักก็ตาม

ความเปลี่ยนแปลงที่จับต้องได้ที่สุดเริ่มขึ้นเมื่อ Maersk ตัดสินใจยกเว้น ค่าธรรมเนียม Transit Disruption Fee ซึ่งเป็นสัญญาณที่ทำให้อุตสาหกรรมต้องหันมาจับตามอง การตัดสินใจนี้เกิดขึ้นหลังจากเรือสินค้าขนาด 6,645 TEU ประสบความสำเร็จในการเดินทางผ่านคลองสุเอซโดยปลอดภัยเมื่อธันวาคมปีที่ผ่านมาจากเดิมที่ต้องอ้อมแหลมกู๊ดโฮป กลับเข้าสู่เส้นทางลัดผ่านทะเลแดงเพื่อมุ่งหน้าไปยังสหรัฐอเมริกา

ถึงแม้เรือดังกล่าวจะเป็นเรือสัญชาติอเมริกันที่ปฏิบัติการภายใต้โครงการ US Sealift ซึ่งให้บริการร่วมกับกองเรือสหรัฐฯ แต่ก็แสดงให้เห็นว่าการกลับมาใช้คลองสุเอซครั้งนี้สามารถทำได้ ภายใต้การทดลอง (Trial) เฉพาะกรณี

ในขณะเดียวกัน Maersk เองได้ออกแถลงการณ์ย้ำถึงจุดยืนแบบ "Stepwise Approach" หรือการก้าวไปที่ละขั้น โดยระบุว่าจะพิจารณาการเดินเรือผ่านคลองสุเอซเป็นรายกรณีตามระดับความปลอดภัยที่ประเมินได้ และยังมีแผนที่จะปรับเปลี่ยนการเดินเรือผ่านทะเลแดงเต็มรูปแบบ การยกเว้นค่าธรรมเนียมจึงเป็นเพียงมาตรการชั่วคราวสำหรับเรือที่ผ่านทางได้จริง ไม่ใช่สัญญาณของการสิ้นสุดวิกฤติอย่างแท้จริง

ในขณะที่สถานการณ์ในทะเลแดงยังมีความไม่แน่นอน บนฝั่งอียิปต์กลับมีการเคลื่อนไหวสวนทางด้วยการลงทุนขยายโครงสร้างพื้นฐานครั้งใหญ่ เสมือนเป็นการเดิมพันว่าท้ายที่สุดแล้วคลองสุเอซจะกลับมาเป็นเส้นเลือดใหญ่ของโลกดังเดิม อีกทั้ง Maersk เองก็ยังมีการลงทุนผ่านบริษัทท่าเรือของตัวเองอย่าง APM Terminals ในการเปิดตัวส่วนต่อขยายของท่าเรือ Suez Canal Container Terminal (SCCT) อย่างเป็นทางการ เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าอีกกว่า 2 ล้าน TEU ต่อปี พร้อมโครงสร้างพื้นฐานที่ทันสมัยทั้งเครนและลานวางตู้



จะเห็นได้ว่า Maersk เองยังคงสงวนท่าที คล้ายคลึงกับกลุ่มสายการเดินเรือยักษ์ใหญ่จากตะวันตกอื่นๆ

ส่วนอีกฟากโลก China United Lines (CU Lines) สายการเดินเรือจีน กลับมองเห็นโอกาสและเลือกที่จะเดินหน้าเข้าหาความเสี่ยง โดยได้เปิดบริการใหม่ที่อาศัยจังหวะที่คู่แข่งถอนตัว เชื่อมต่อระหว่างอียิปต์ ซาอุดีอาระเบีย และเยเมน โดยใช้เรือขนาดเล็กเพื่อเจาะตลาดเฉพาะกลุ่ม เพื่อสร้างฐานลูกค้าในเส้นทางทะเลแดงและอ่าวเปอร์เซีย แม้ว่าความเสี่ยงจากการโจมตีของกลุ่มฮูตีจะยังคงอยู่ก็ตาม

ภาพรวมของสถานการณ์ชี้ให้เห็นถึงสัญญาณจุดจบของวิกฤติทะเลแดง แต่ก็ยังไม่ชัดเจนมากพอ โดยด้านหนึ่งมีการเตรียมพร้อมสำหรับอนาคตที่ดูจะสดใสผ่านการค้าขยายท่าเรือ แต่ในอีกด้านหนึ่งความเป็นจริงยังคงเต็มไปด้วยอันตราย

ในขณะที่สันติภาพในตะวันออกกลางยังดูห่างไกล ผู้ให้บริการในตลาดหรือสายเรือจึงแตกออกเป็นสองกลุ่มชัดเจน คือ เจ้าใหญ่ที่ "รอและเตรียมพร้อม" กับรายย่อยที่ "เสี่ยงเพื่อรุก" ท่ามกลางสัญญาณทั้งจริงและหลอกให้มีความหวังว่าปัญหาราคาซังที่ยืดเยื้อมาสองปีจะจบลงเสียที

ซึ่งไม่ใช่ครั้งแรก และก็ไม่น่าใช่ครั้งสุดท้ายอยู่ดี

Source: <https://theloadstar.com/maersk-waives-red-sea-disruption-fee-as-its-tests-the-suez-waters/>

ชายฝั่งตะวันตกของสหรัฐฯ กับความเจ็บเหงา ท่ามกลางมรสุมเศรษฐกิจและนโยบายการค้าที่ไม่แน่นอน

ตู้สินค้าหมุนเวียนในบรรดาท่าเรือฝั่งตะวันตกของสหรัฐอเมริกา (US West Coast) ต้องเจอกับความเจ็บเหงาที่พลิกสถานการณ์ไปจากช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมาอย่างสิ้นเชิง โดยสถานการณ์ความแออัดหน้าท่าเรือที่เคยเป็นฝันร้ายแทบไม่หลงเหลือให้เห็น อันเป็นผลสะท้อนมาจากการนำเข้าสินค้าที่อ่อนตัวลงอย่างมีนัยสำคัญ เป็นต่อเนื่องมาจากปัจจัยลบทางเศรษฐกิจมหภาคที่กำลังกัดเซาะความเชื่อมั่นของผู้บริโภคชาวอเมริกัน ประกอบกับความไม่แน่นอนของนโยบายการค้าระหว่างประเทศอย่างภาษีสินค้านำเข้า โดยเฉพาะจากจีนและเอเชีย

หากย้อนกลับไปดูในช่วงต้นปี 2025 ที่ผ่านมา จะพบว่ากลุ่มท่าเรือหลักในฝั่งตะวันตก ไม่ว่าจะเป็น LA/Long Beach, Oakland, Seattle และ Tacoma เร่งนำเข้าสินค้า (Frontloading) ที่เรียกได้ว่าร้อนแรงสุดๆ จากการรีบหนีเส้นตายทางภาษีตามนโยบายของทรัมป์ที่เพิ่งชนะเลือกตั้งมาหมาดๆ ในขณะนั้น



อย่างไรก็ตาม เมื่อมองไปยังทิศทางข้างหน้าในปี 2026 ปัจจัยทางเศรษฐกิจมหภาคภายในสหรัฐฯ กำลังกลายเป็นตัวแปรสำคัญที่จะกำหนดชะตากรรมของปริมาณสินค้า ภาวะเงินเฟ้อที่ปรับตัวสูงขึ้นได้บั่นทอนกำลังซื้อของผู้บริโภค ในขณะที่ความเชื่อมั่นของผู้บริโภคลดต่ำลง สัญญาณลบเหล่านี้ทำให้นักวิเคราะห์และสื่อหลายเจ้าคาดการณ์ว่า การเร่งนำเข้าสินค้าก่อนเทศกาลตรุษจีน

(Pre-Lunar New Year surge) ในช่วงเดือนมกราคมและกุมภาพันธ์ จะเป็นอีกปีที่เจ็บเหงากว่าสถานการณ์ปกติ

ท้ายที่สุด แม้ปัจจุบันท่าเรือฝั่งตะวันตกยังคงมีจุดเปลี่ยนสำคัญที่ต้องจับตามองในระยะยาว นั่นคือสถานการณ์ในคลองสุเอซ หากวิกฤตการณ์ในภูมิภาคนั้นคลี่คลายและสายการบินเรือหลักตัดสินใจกลับไปใช้เส้นทางคลองสุเอซได้ตามปกติ ท่าเรือทางฝั่งตะวันออก (East Coast) และอ่าวเม็กซิโก (Gulf Coast) ก็มีโอกาสสูงที่จะกลับมาทวงคืนส่วนแบ่งการตลาดที่เสียไปในช่วงสองปีกลบคืนมา ซึ่งจะทำให้สมรภูมิการแข่งขันระหว่างท่าเรือสองฝั่งมหาสมุทรของสหรัฐฯ กลับมาดุเดือดอีกครั้งภายใต้เศรษฐกิจโลกที่เปราะบาง

Source: <https://www.joc.com/article/soft-volumes-to-keep-west-coast-ports-congestion-free-in-early-2026-6146685>

ส่องเครื่องมือ FTA ไทย มีอะไรบ้าง อัปเดตล่าสุด 2026 พร้อมเทียบเพื่อนบ้านหมัดต่อหมัด



เคยสงสัยไหมว่าทำไมในตลาดต่างประเทศ คู่แข่งสินค้าไทยจากบางประเทศถึงสามารถขายสินค้าในราคาดีกว่า ทั้งที่สินค้านั้นๆอาจมีต้นทุนที่ใกล้เคียงกันทั้งในต้นทุนการผลิตโดยรวม แรงงาน พลังงาน วัตถุดิบ หรือแม้แต่ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าสำเร็จ (Finish Goods) ในบางครั้งไฟต์ขายสำคัญอาจอยู่ที่ “กลยุทธ์(ไม่)ลับ” อย่าง FTA

ถ้าภาครัฐใส่ใจหรือเล็งเห็นถึงความสำคัญที่ย่อมผลักดันและเจรจา FTA กับประเทศต่างๆ หรือกลุ่มประเทศต่างๆ ให้สำเร็จลุล่วง เพื่อส่งเสริมให้ประเทศเรากับคู่แข่งอื่นๆให้เชื่อมโยงกันมากขึ้น สะดวกมากขึ้น

โดยการเจรจามักจะครอบคลุมทั้งการบริการ การลงทุน ความร่วมมือ และ “การลดอุปสรรคและข้อจำกัดทางการค้า” ที่สำคัญอย่างยิ่งสำหรับผู้ส่งออก

ย้อนทำความเข้าใจกันสักนิด สำหรับใครที่ไม่รู้จักคุ้นชิน โดย FTA (Free Trade Agreement) คือ ความตกลงการค้าเสรี เป็นสนธิสัญญาที่ประเทศตั้งแต่สองประเทศขึ้นไปทำร่วมกัน เพื่อลดอุปสรรคและข้อจำกัดทางการค้า ทั้งการลดหรือยกเลิกภาษีศุลกากร (Tariff) และข้อจำกัดการค้าที่มีใช้ภาษี (Non-tariff Barriers) ซึ่งจะเห็นได้ว่า FTA จะมีผลสำคัญอย่างมีนัยสำคัญแต่ธุรกิจของคุณ

อ่านเพิ่มเติม อัปเดต FTA ล่าสุด 2026 พร้อมเทียบเพื่อนบ้านคู่แข่งรายสำคัญแบบหมัดต่อหมัด [คลิกที่นี่](#)

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	Weighting	Previous Index 19 December 2025	Current Index 26 December 2025
Comprehensive Index		1552.92	1656.32
Europe (Base port)	20%	1533	1690
Mediterranean (Base port)	10%	2833	3143
USWC (Base port)	20%	1992	2188
USEC (Base port)	5.00%	2846	3033
Persian Gulf & Red Sea (Dubai)	7.50%	2015	2120
Australia/New Zealand (Melbourne)	5.00%	1263	1346
East/West Africa (Lagos)	2.50%	3238	3201
South Africa (Durban)	2.50%	2212	2356
South America (Santos)	5.00%	1291	1292
West Japan (Base port)	5.00%	312	312
East Japan (Base port)	5.00%	321	321
Southeast Asia (Singapore)	7.50%	542	548
Korea (Pusan)	2.50%	138	142
America West Coast (Manzanillo)	2.50%	1294	1266
East Africa (Mombasa)	2.50%	2125	2182

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

