

ค่าระวางเรือ

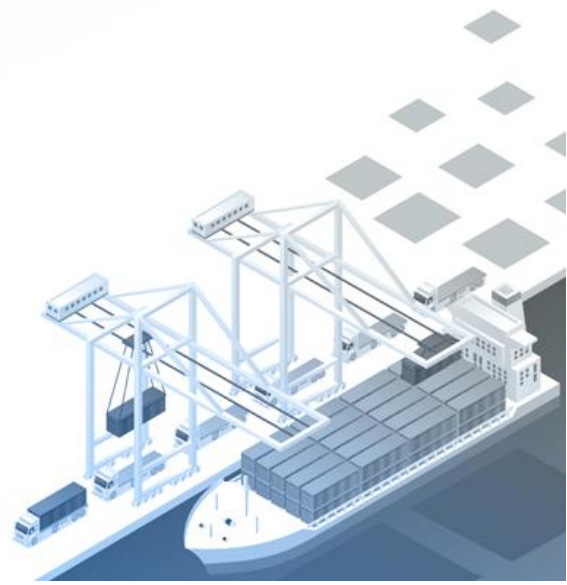
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

2

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



TNSC Weekly Briefing (15 January 2026)

Thai Bath Rate



USD
31.54



EUR
36.71



GBP
42.33



AUD
21.07



CNY
4.52



JPY
0.2

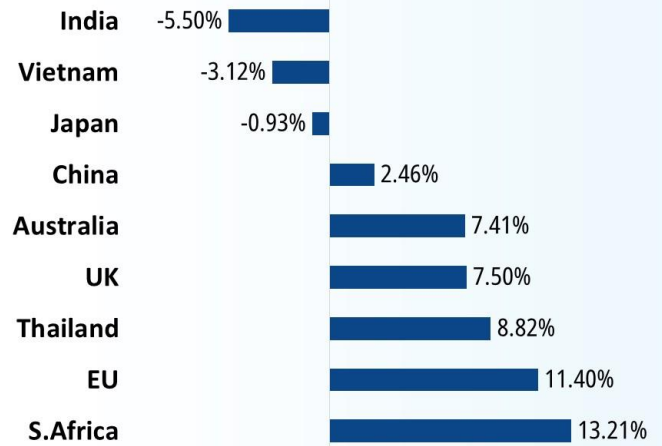


INR
0.35



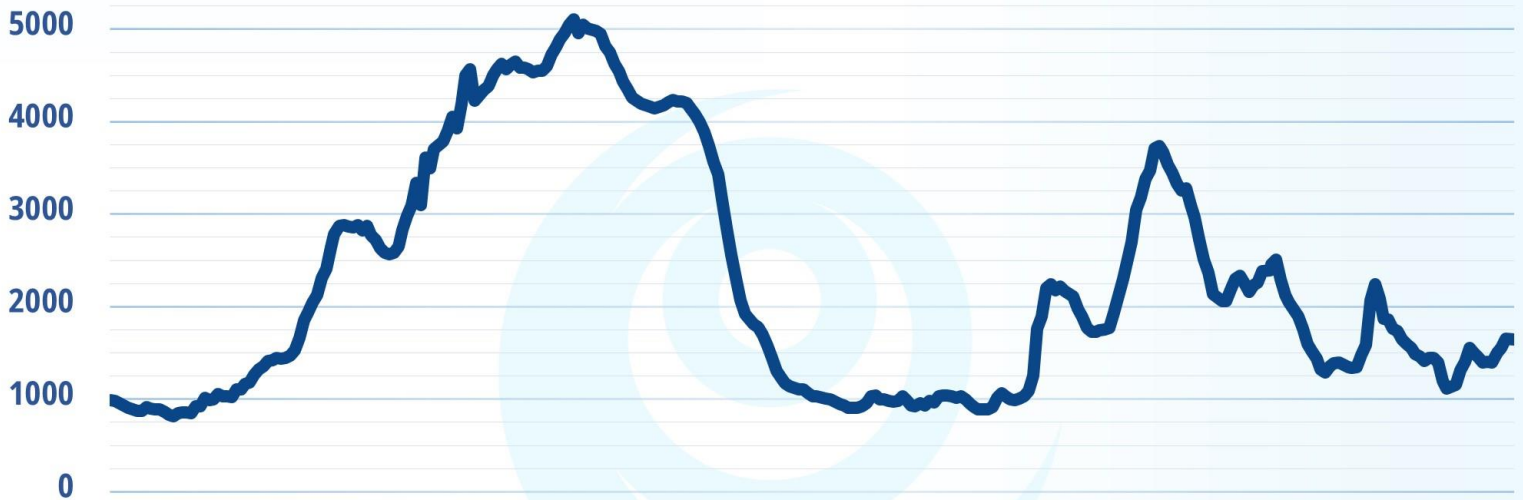
VND
0.0012

Exchange Rate Trend



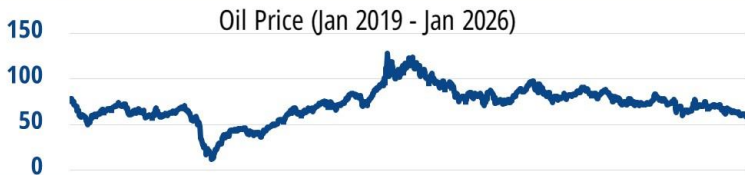
Shanghai Container Freight Index (SCFI) – Comprehensive Index

Jan 2020 – Jan 2026



YoY	1 Month Average	3 Months Average	Previous Index	Current Index
3-Jan-25	Dec 25	Oct 25 - Dec 25	26-Dec-25	9-Jan-26
2505.17	1440.17	1528.33	1656.32	1647.39

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	60-64	58-62	56-60



Gold : 4330-4510 USD/Ounces



ธนาคารโลกชี้ เศรษฐกิจโลกปี 2026 ยังโตได้ แต่แรงส่งเริ่มอ่อนลง

อ่านต่อหน้า 8



ทะเลแดงมีหวังต่อเนื่อง แม้อิหร่านยังตึงเครียด

อ่านต่อหน้า 9



อัตราค่าระวางก่อนตรุษจีน บกทดสอบแรกปีมะเมีย

อ่านต่อหน้า 10

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)	1,700	2,700	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	60 €	120 €	
			Subject to ENS USD 30/BL 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	3,150	4,150	All - In			
Thailand - US East Coast	2,250	3,150	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 ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 1,700 USD/TEU และ 2,700 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 3,150 USD/TEU และ 4,150 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นกัน โดยอยู่ที่ 2,250 USD/TEU และ 3,150 USD/FEU

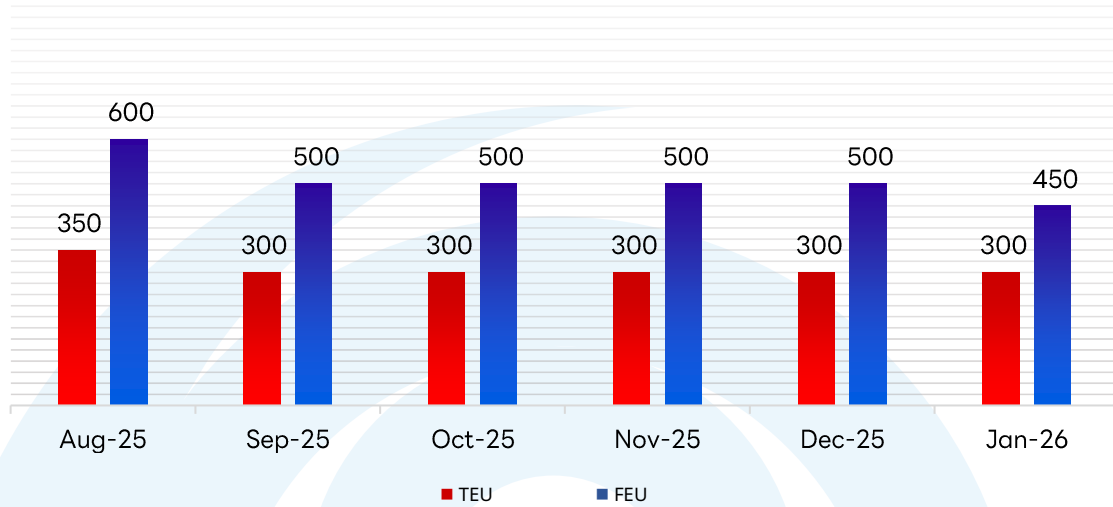
REEFER CONTAINER FREIGHT RATE

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, NLRM, 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**

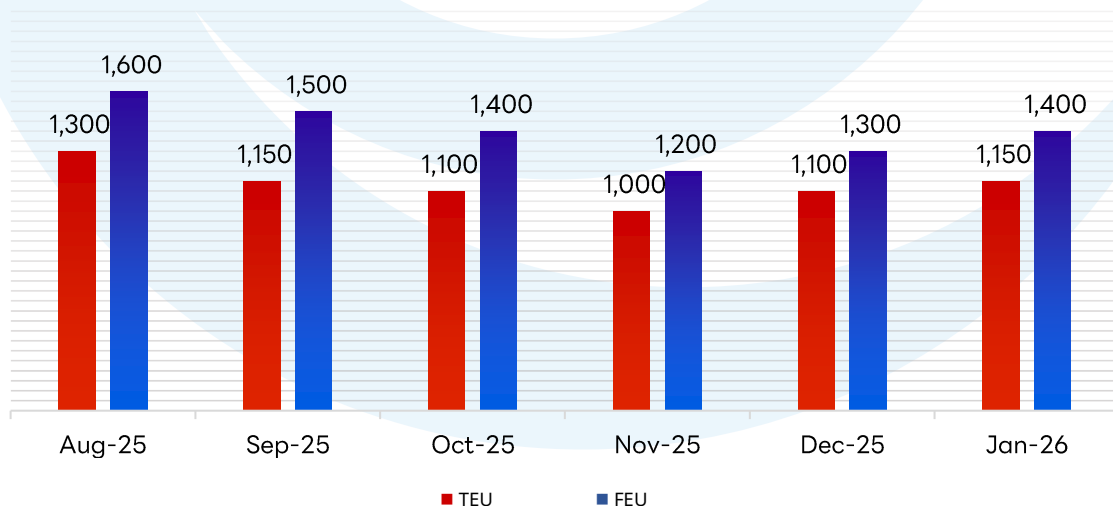
Japan



	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

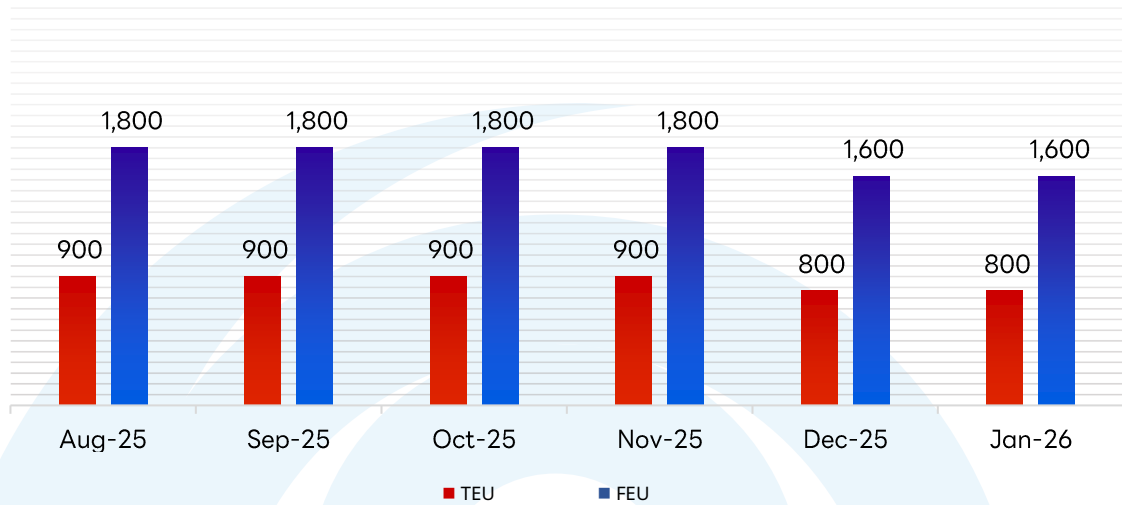


	AUG-25	SEP-25	OCT-25	NOV-25	DEC-25	JAN-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	34	56	56	34	34	45
Low Sulphur Surcharge / FEU	68	112	112	68	68	90

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

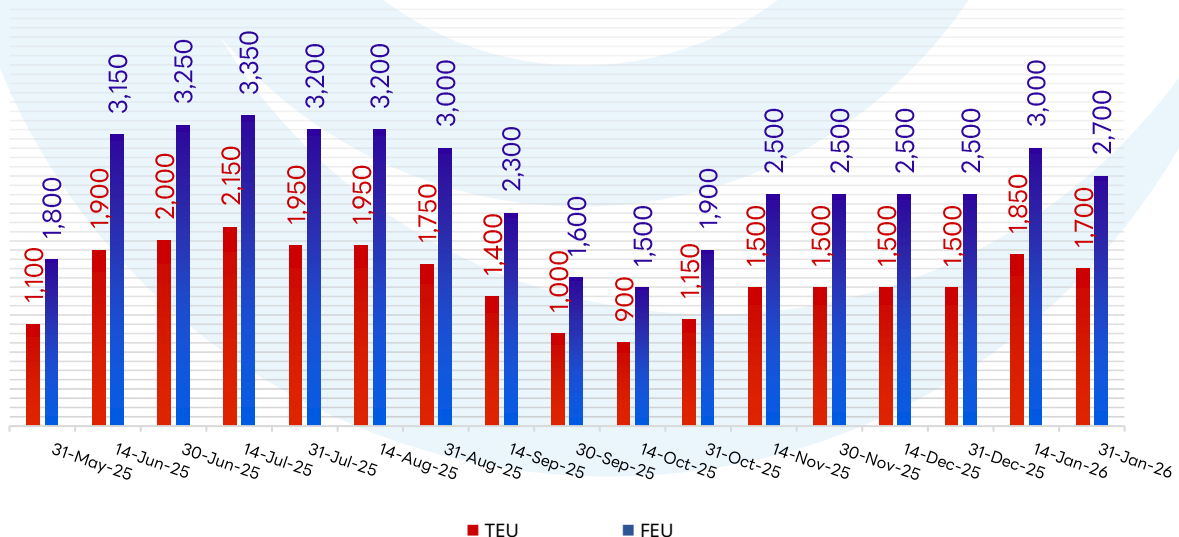
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด**

Australia



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

Europe

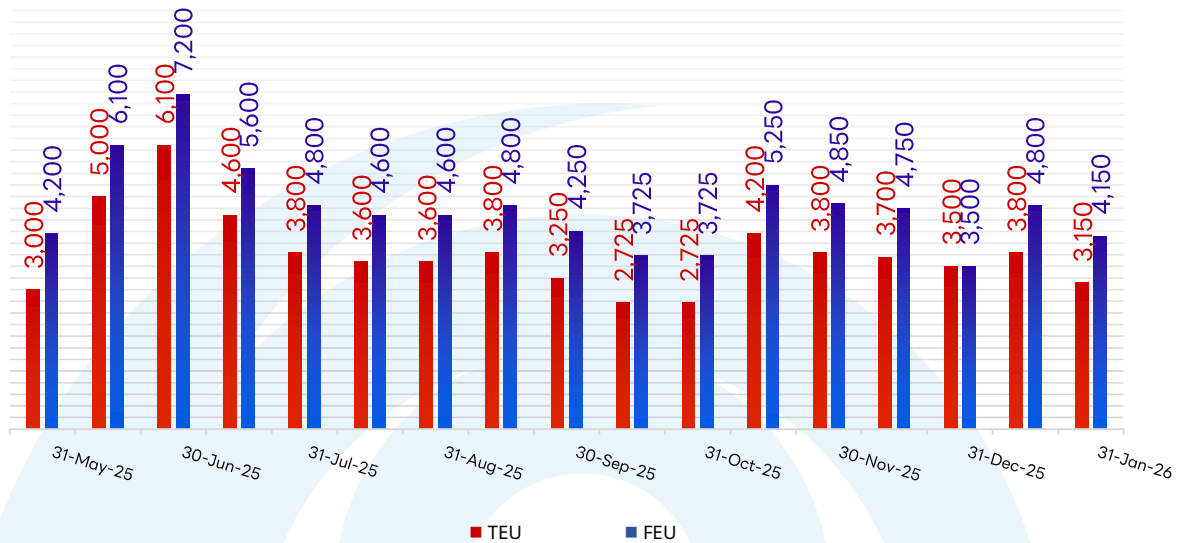


	AUG-25	SEP-25	OCT-25	NOV-25	DEC-25	JAN-26
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €	60 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €	120 €

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

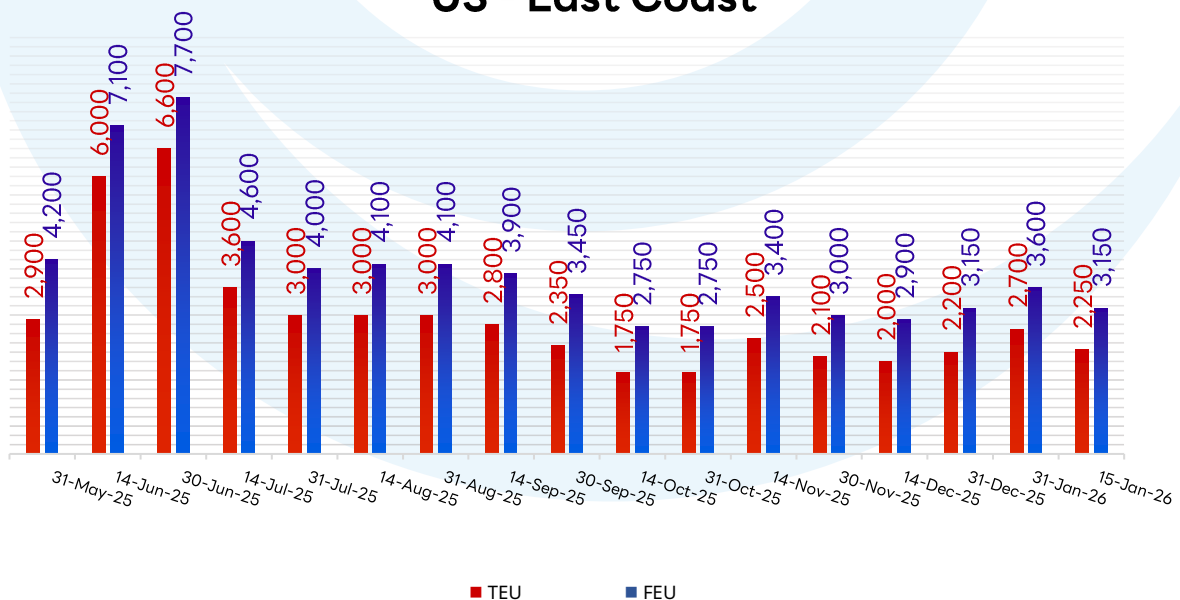
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด**

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

ธนาคารโลกชี้ เศรษฐกิจโลกปี 2026 ยังโตได้ แต่แรงส่งเริ่มอ่อนลง

ธนาคารโลกประเมินว่าในปี 2026 เศรษฐกิจโลกยังสามารถขยายตัวได้ แม้จะเผชิญแรงกดดันจากนโยบายภาษีการค้า และการชะลอตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยคาดว่าเศรษฐกิจโลกจะเติบโตประมาณ 2.6% ซึ่งสูงกว่าที่เคยคาดไว้เล็กน้อย แต่ลดลงจาก 2.7% ในปี 2025 และมีแนวโน้มกลับมาอยู่ที่ระดับเดียวกันในปี 2027

สาเหตุสำคัญที่ทำให้การคาดการณ์ดีขึ้น มาจากเศรษฐกิจของ สหรัฐอเมริกา ที่ยังขยายตัวได้ดีกว่าที่คาด แม้จะมีผลกระทบจาก ภาษีศุลกากร โดยธนาคารโลกคาดว่าเศรษฐกิจสหรัฐฯ จะเติบโต 2.2% ในปี 2026 เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากปีก่อนหน้า จากแรงสนับสนุนของ มาตรการด้านภาษีและนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจ

อย่างไรก็ตาม ธนาคารโลกเตือนว่า แม้เศรษฐกิจโลกจะยังไม่ เข้าสู่ภาวะถดถอย แต่ระดับการเติบโตโดยรวมยังถือว่า ต่ำ และอาจทำให้ช่วงทศวรรษ 2020 กลายเป็นช่วงที่เศรษฐกิจโลกเติบโตช้าที่สุด นับตั้งแต่ทศวรรษ 1960 ซึ่งหมายความว่าเศรษฐกิจโลกอาจเติบโตไม่ เร็วพอที่จะช่วยลดความยากจนหรือสร้างงานได้อย่างทั่วถึง โดยเฉพาะ ในประเทศกำลังพัฒนา



ในภาพรวม รายได้เฉลี่ยต่อคนของประชากรโลกในปี 2025 สูงกว่าช่วงก่อนเกิดโควิด-19 ประมาณ 10% ถือเป็น การฟื้นตัวที่รวดเร็วที่สุดในรอบหลายสิบปี แต่ถึงอย่างนั้น ประมาณหนึ่งในสี่ของประเทศกำลังพัฒนา ยังมีรายได้เฉลี่ยต่อคนต่ำกว่า ก่อนการระบาด

สำหรับประเทศกำลังพัฒนาและตลาดเกิดใหม่ ธนาคารโลกคาดว่าเศรษฐกิจจะเติบโตช้าลงมาอยู่ที่ประมาณ 4.0% ในปี 2026 จาก 4.2% ในปี 2025 และหากไม่นับรวมจีน การเติบโตจะลดลงเหลือเพียง 3.7% ขณะที่เศรษฐกิจจีนเองถูกคาดว่าจะเติบโต 4.4% ลดลงจากปีก่อน แม้จะยังได้รับแรงช่วยจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการส่งออกไปยังประเทศอื่น ส่วนเศรษฐกิจใน ยุโรปและญี่ปุ่น มีแนวโน้มเติบโตช้าลงเช่นกัน เนื่องจากความต้องการใช้จ่ายภายในประเทศที่อ่อนแรง และผลกระทบจากภาษีการค้า โดยสรุป ธนาคารโลกมองว่าเศรษฐกิจโลกในปี 2026 ยังพอไปได้ แต่แรงขับเคลื่อนเริ่มอ่อนลง หากไม่มีการแก้ไขปัญหาเชิงโครงสร้างและความเสี่ยงด้านการค้าอย่างจริงจัง การเติบโตในระยะยาวอาจยังอยู่ในระดับจำกัด

Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

ทะเลแดงมีหวังต่อเนื่อง แม้อิหร่านยังตึงเครียด

หลังจากผ่านการทดสอบการเดินทางเรือสินค้าสำเร็จถึงสองครั้งในช่วงเดือนที่ผ่านมา แหล่งข่าววงในระบุตรงกันว่า Maersk ได้ตัดสินใจจะนำบริการชื่อ MECL ที่เป็นการเชื่อมอินเดีย-ชายฝั่งตะวันออกของสหรัฐอเมริกา ผ่านเส้นทางดั้งเดิมทะเลแดงและคลองสุเอซเป็นการถาวร โดยคาดว่าจะเริ่มให้บริการจริงในช่วงปลายเดือนมกราคมหรือต้นเดือนกุมภาพันธ์ที่จะถึงนี้

ส่วนคู่แข่งรายสำคัญอย่าง CMA CGM จากฝรั่งเศสก็เริ่มขยับตัวเช่นกัน โดยมีเรือในบริการชื่อ Indamex ซึ่งเป็นเที่ยวเรือขาไปตะวันตก (Westbound) ที่เที่ยวแรกที่ประกาศใช้เส้นทางสุเอซ กำหนดออกจากท่าเรือ Nhava Sheva ในวันที่ 17 มกราคมนี้



โดยแม้ว่ายักษ์ใหญ่ทั้งสองจะเน้นเริ่มต้นที่เอเชียใต้เป็นหลัก แต่ก็ยังเป็นอีกหลักฐานเชิงประจักษ์ที่ชัดเจนขึ้นของการกลับมาของเส้นทางที่เป็นดั้งเดิมเล็ดใหญ่ของการค้าโลก โดยสองสัปดาห์ที่ผ่านมานับตั้งแต่ปีใหม่ มีเรือคอนเทนเนอร์ผ่านคลองสุเอซถึง 26 ลำ สูงสุดในรอบ 5 สัปดาห์แน่นอนว่านำโดยยักษ์ใหญ่อย่าง Maersk และ CMA CGM รวมไปถึงสายเรืออื่นๆที่เน้นใช้เรือขนาดเล็กเพื่อลดความเสี่ยง

และในขณะที่การโจมตีจากกลุ่มติดอาวุธฮูตีจะเบาบางลงตั้งแต่เดือนตุลาคม 2025 จากการหยุดยิงระหว่างอิสราเอลและฮามาส แต่ภัยคุกคามใหม่ก็กำลังก่อตัวขึ้นจากสถานการณ์ความไม่สงบในอิหร่าน

การประท้วงต่อต้านรัฐบาลในกรุงเตหะรานที่ถูกปราบปรามอย่างรุนแรงจนมีผู้เสียชีวิตจำนวนมาก เป็นเหตุให้กรัมปีกล่าวอ้างว่าจะ "ส่งความช่วยเหลือ" เข้าไป ซึ่งอาจหมายถึงการใช้มาตรการแทรกแซงทางทหารคล้ายกับสิ่งที่เกิดขึ้นในเวเนซุเอลาเมื่อต้นปีที่ผ่านมานี้ ซึ่งหากเกิดขึ้นจริงก็อาจไปกระตุ้นให้กลุ่มติดอาวุธฮูตีซึ่งได้รับการสนับสนุนจากอิหร่านจะกลับมาโจมตีเรือสินค้าในทะเลแดงอีกครั้งเพื่อเป็นการตอบโต้

นอกเหนือจากความเสี่ยงทางทหารแล้ว การกลับมาใช้เส้นทางคลองสุเอซอาจนำมาซึ่งปัญหาทางโลจิสติกส์อีกหลายอย่าง โดยคาดการณ์ว่าหากมีการแห่กลับมาใช้เส้นทางนี้พร้อมๆ กัน ปัญหาแรก "คอขวด" ของกองเรือ โดยเฉพาะในยุโรป กล่าวคือเรือจำนวนมากจะไปกระจุกตัวอยู่ที่ท่าเรือยุโรปพร้อมกัน กลายเป็นภาวะท่าเรือแออัด (Congestion) อย่างรุนแรง

ปัญหาที่สองคือ "ความน่าเชื่อถือของตารางเดินเรือ (Schedule Reliability)" ในช่วงรอยต่อของการเปลี่ยนแปลงที่จะเหมือนการกระโดดบันจี้จัมพลังปากเหวจากความสับสนในการจัดตารางเรือและการปรับหมุนเวียนเรือ และจะฟื้นตัวกลับมาเองหลังจากนั้นเมื่อตารางเรือใหม่เริ่มเข้าที่เข้าทาง

ปัญหาสุดท้ายคือ "ความผันผวนของค่าระวาง" อันเกิดจากพฤติกรรมของ Shippers

โดยทันทีที่เส้นทางคลองสุเอซเปิดใช้งานเต็มรูปแบบ Shippers จำนวนมากจะแห่แย่งกันจองพื้นที่ในเส้นทางนี้ ส่งผลให้ค่าระวางเรือพุ่งทะยานขึ้น ในขณะที่เส้นทางอ้อมแอฟริกาจะมีความต้องการลดฮวบ แต่ก็คาดว่าจะเป็นในช่วงสั้นๆเท่านั้น ไม่ต่างจากกระต่ายตื่นตูม พอผ่านพ้นช่วงผันผวนไปในระยะยาว เมื่อสถานการณ์กลับสู่ภาวะปกติและตารางเรือมีความแน่นอนค่าระวางก็จะปรับลดลงอีกครั้งตามกลไกการตลาด

เหตุผลกึ่งง่าย ๆ จากภาวะ "กองเรือล้นตลาด" (Fleet Overcapacity) ที่สายเรือบ้าระห่ำสั่งผลิตเรือสินค้ามหาศาลตลอดหลายปีที่ผ่านมา นับตั้งแต่ช่วงโควิดแพร่ระบาด และเรือเหล่านั้นไม่ต้องวิ่งอ้อมแอฟริกาได้ร่วมหลักเดือนอีกต่อไป แต่หากวิ่งเข้าทะเลแดง-คลองสุเอซในเพียงหลักวัน

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

อัตราค่าระวางก่อนตรุษจีน บททดสอบแรกปีมะเมีย

ก้าวเข้าสู่ปี 2569/2026 อุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเลกำลังเผชิญกับบททดสอบสำคัญครั้งแรกของปี นั่นคือช่วงแห่งการเร่งส่งออกสินค้าของจีนจะก่อนบรรดาโรงงานจะหยุดยาวในเทศกาลตรุษจีน ที่จะตรงกับวันที่ 17 กุมภาพันธ์ตามเวลาประเทศไทย ซึ่งมักจะถูกนับว่าเป็นตัวชี้วัดสำคัญต่อทิศทางเศรษฐกิจและโลจิสติกส์ของปีนั้นๆ

โดยปกติ ช่วงเวลาเร่งด่วนก่อนที่ภาคการผลิตจีนจะชะลอตัวลงนี้มักจะเป็นแรงผลักดันให้อัตราค่าระวางเรือ (Spot Rates) พุ่งสูงขึ้น

อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า (Year-over-Year) ปริมาณสินค้าส่งออกจากจีนและปริมาณการนำเข้าสินค้าจีนของสหรัฐฯ คาดว่าจะติดลบ จากในช่วงต้นปี 2025 ที่ตัวเลขการพุ่งสูงขึ้นอย่างรุนแรงจากการพากันเร่งนำเข้าสินค้าเพื่อหลีกเลี่ยงกำแพงภาษีของทรัมป์

สำหรับปีนี้ ปัจจัยเรื่องเวลานับได้ว่ามาช้ากว่าปกติ ส่งผลให้ช่วงเวลาของการเร่งขนส่งสินค้าขยายตัวออกไป ทำให้คาดว่าปริมาณการนำเข้าจะยังคงเพิ่มขึ้นต่อเนื่องไปจนถึงสิ้นเดือนกุมภาพันธ์



ประกอบกับในปีนี้มีปัจจัยกระตุ้นที่รุนแรงที่จะกระตุ้นยอดสินค้า ผู้นำเข้าในสหรัฐฯ เพียงแค่สั่งของตามออเดอร์ปัจจุบัน ไม่ได้มีการดึงสต็อกสินค้าล่วงหน้าแต่อย่างใด

ส่วนระวางเรือก็มีปริมาณสินค้าลดลงเมื่อเทียบรายปี สายเรือจำเป็นต้องลดเที่ยวเรือ (Blank Sailings) เพื่อป้องกันไม่ให้ค่าระวางเรือตกไปมากกว่านี้ แต่ก็ได้เพียงแค่ประคับประคองในยามที่อุปสงค์ขนส่งสินค้าและเศรษฐกิจโลกชะลอตัวลงต่อเนื่อง

ปัจจัยเหล่านี้จึงล้วนเป็นสาเหตุที่ผู้ให้บริการทั้งสายเรือและเอเยนต์หลายรายมองว่าจะเป็นปีที่ตรุษจีนค่อนข้างเจ็บเหงา

และเมื่อไปคำนวณปัจจัยที่อุปทานอย่างกองเรือที่มีมากกว่าอุปสงค์ในตลาด ในท้ายที่สุดแล้วสถานการณ์ของอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเลในปี 2026 อาจจะถูกดันกระดานมาเอื้อประโยชน์ให้กับ Shippers บ้างเสียที หลังจากที่ต้องกรมานกับความไม่เป็นธรรมมาร่วมครึ่งทศวรรษ

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

กรีนแลนด์ เป้าต่อไปของทรมปี เส้นทางเดินเรือโลกอนาคต ?



ถัดจากเวเนซุเอลา “กรีนแลนด์” ดูเหมือนจะเป็นรายต่อไปที่ทรมปีหมายปอง โดยกล่าวอ้างว่าเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจและความมั่นคงของสหรัฐฯ ซึ่งมีสาเหตุปัจจัยหลายอย่าง ทั้งในด้านการทหาร ความมั่นคง ทรัพยากรธรรมชาติทั้งที่มีการค้นพบแล้ว และที่ยังไม่มีการค้นพบ

และอีกประเด็นร้อนแรงที่ถูกพูดถึงในสื่อกระแสหลักอย่างเส้นทางใหม่อย่าง “เส้นทางขั้วโลกเหนือ” (Northern Sea Route) หรือเส้นทางอาร์กติก (Arctic Route) จากการละลายของธารน้ำแข็งอันเป็นผลมาจากภาวะโลกร้อน

เส้นทางเดินเรือใหม่นี้จะมีอิทธิพลอย่างไร สินค้าไทยจะไปได้ไปเส้นทางนี้ไหม จะเป็นเส้นทางสำคัญในอนาคตหรือไม่ เรามีคำตอบให้แล้ว

อ่านเพิ่มเติม “กรีนแลนด์ เป้าต่อไปของทรมปี เส้นทางเดินเรือโลกอนาคต ?” [คลิกที่นี่](#)

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	Weighting	Previous Index 26 December 2025	Current Index 9 January 2026
Comprehensive Index		1656.32	1647.39
Europe (Base port)	20%	1690	1719
Mediterranean (Base port)	10%	3143	3232
USWC (Base port)	20%	2188	2218
USEC (Base port)	5.00%	3033	3128
Persian Gulf & Red Sea (Dubai)	7.50%	2120	1981
Australia/New Zealand (Melbourne)	5.00%	1346	1281
East/West Africa (Lagos)	2.50%	3201	3264
South Africa (Durban)	2.50%	2356	2407
South America (Santos)	5.00%	1292	1208
West Japan (Base port)	5.00%	312	312
East Japan (Base port)	5.00%	321	321
Southeast Asia (Singapore)	7.50%	548	524
Korea (Pusan)	2.50%	142	142
America West Coast (Manzanillo)	2.50%	1266	1026
East Africa (Mombasa)	2.50%	2182	2094

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

