

# ค่าระวางเรือ

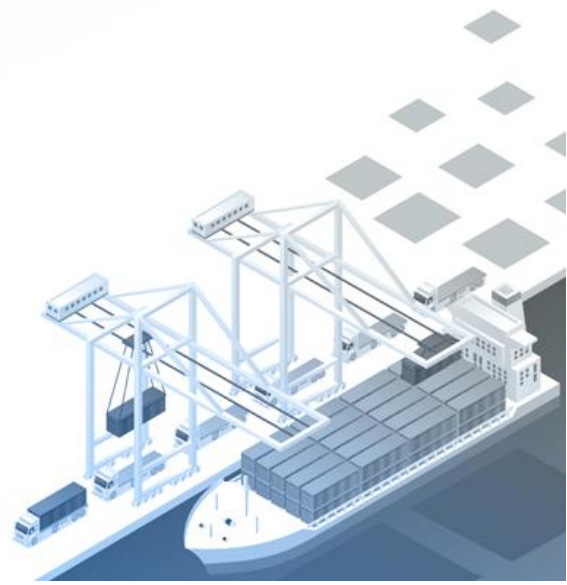
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล  
สัปดาห์ที่

# 3

สภาผู้ส่งออกทางเรือแห่งประเทศไทย  
Thai National Shippers' Council



[www.tnsc.com](http://www.tnsc.com)



# TNSC Weekly Briefing (21 January 2026)

## Thai Bath Rate



**USD**  
31.41



**EUR**  
36.48



**GBP**  
42.1



**AUD**  
20.98



**CNY**  
4.5



**JPY**  
0.2

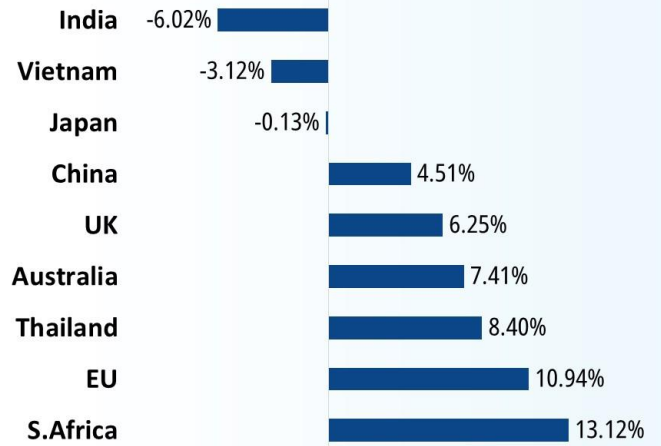


**INR**  
0.35



**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
17-Jan-25	Dec 25	Oct 25 - Dec 25	2-Jan-26	16-Jan-26
2130.82	1440.17	1528.33	1647.39	1574.12

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	63-66	58-64	59-63

Oil Price (Jan 2019 - Jan 2026)



Gold : 4509-4631 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Jan 2026)



**เศรษฐกิจจีนปี 2025 โตตามเป้า แต่ปลายปีเริ่มอ่อนแรงและชะงักงันในปี 2026**

*อ่านต่อหน้า 8*



**ข่าวดีรายสัปดาห์ ! สายเรือยักษ์ใหญ่เติมพันเปิดตลาดในทะเลแดงท่ามกลางความเสี่ยงที่ยังคงอยู่**

*อ่านต่อหน้า 9*



**ส่งออกได้อย่างเสียอย่าง ? ค่าระวางเรือลด แต่ความน่าเชื่อถือตารางเรือกลับลดตามไปด้วย**

*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				
Thailand - Jakarta	150	300	ISOCC	20	40	
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	All - In			
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 - Tauranga			850	1,700		
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

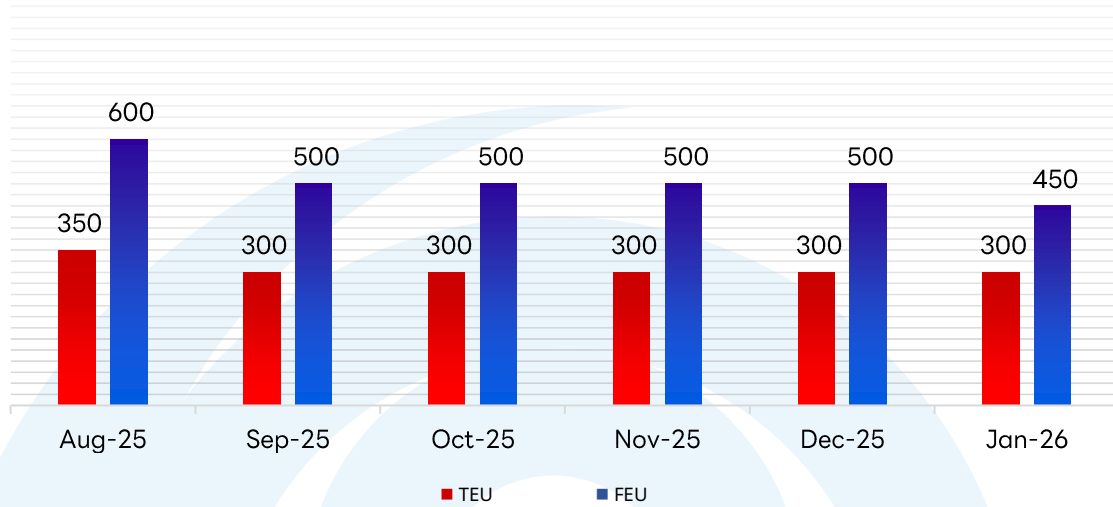
### REEFER CONTAINER FREIGHT RATE

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**

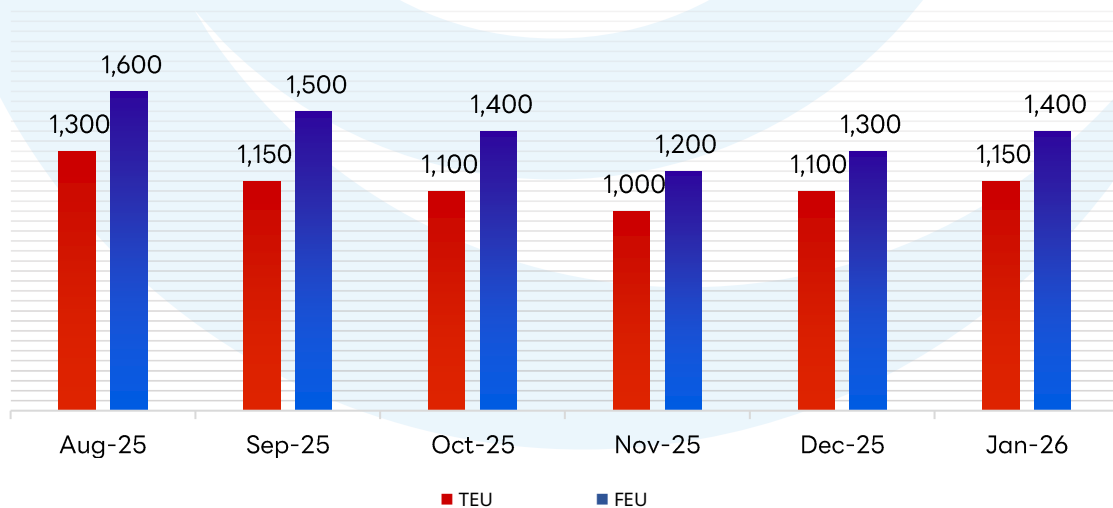
**Japan**



	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**

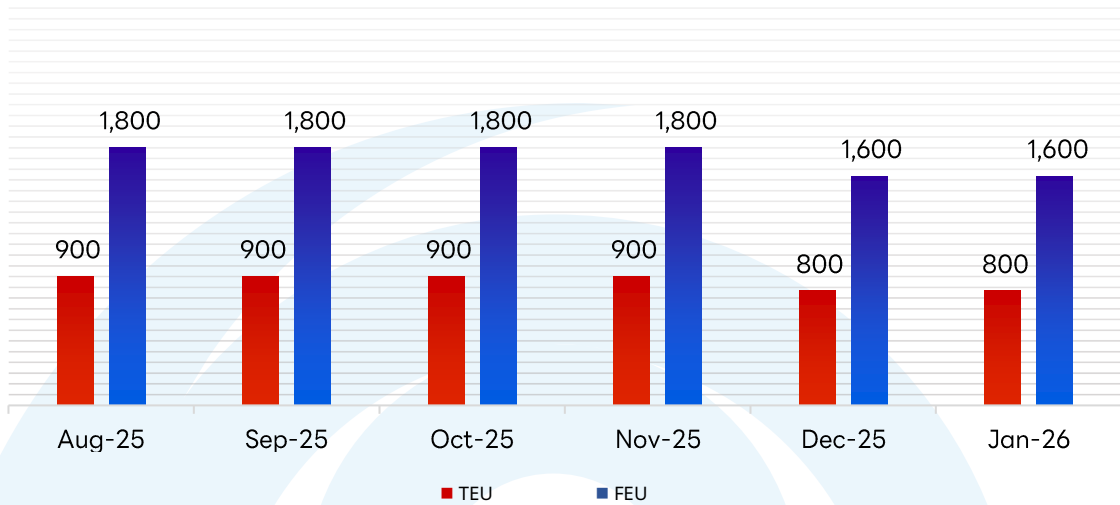


	AUG-25	SEP-25	OCT-25	NOV-25	DEC-25	JAN-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	34	56	56	34	34	45
Low Sulphur Surcharge / FEU	68	112	112	68	68	90

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

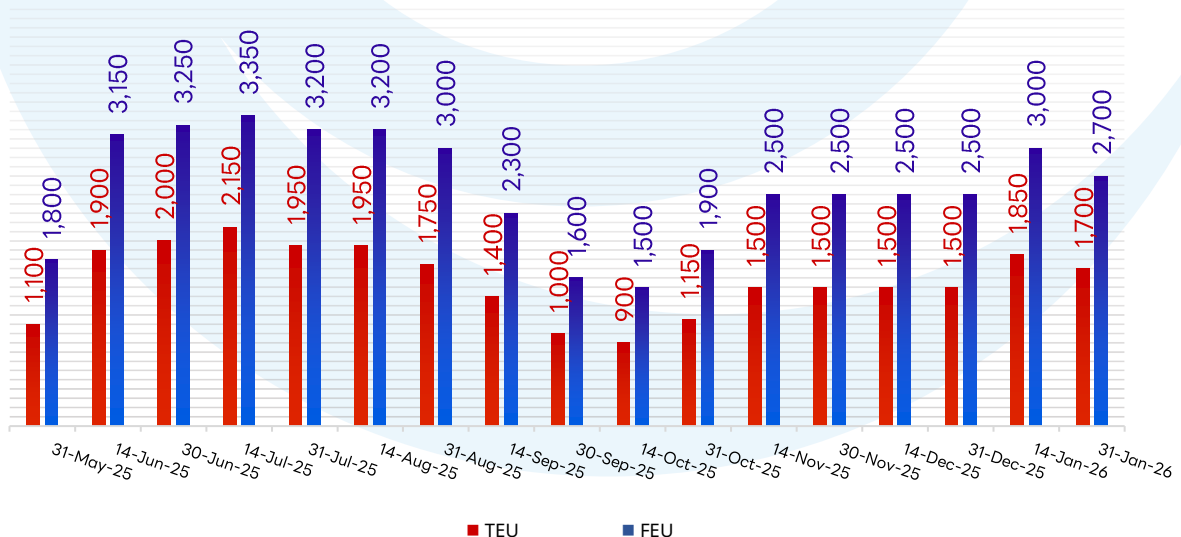
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด**

**Australia**



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

**Europe**

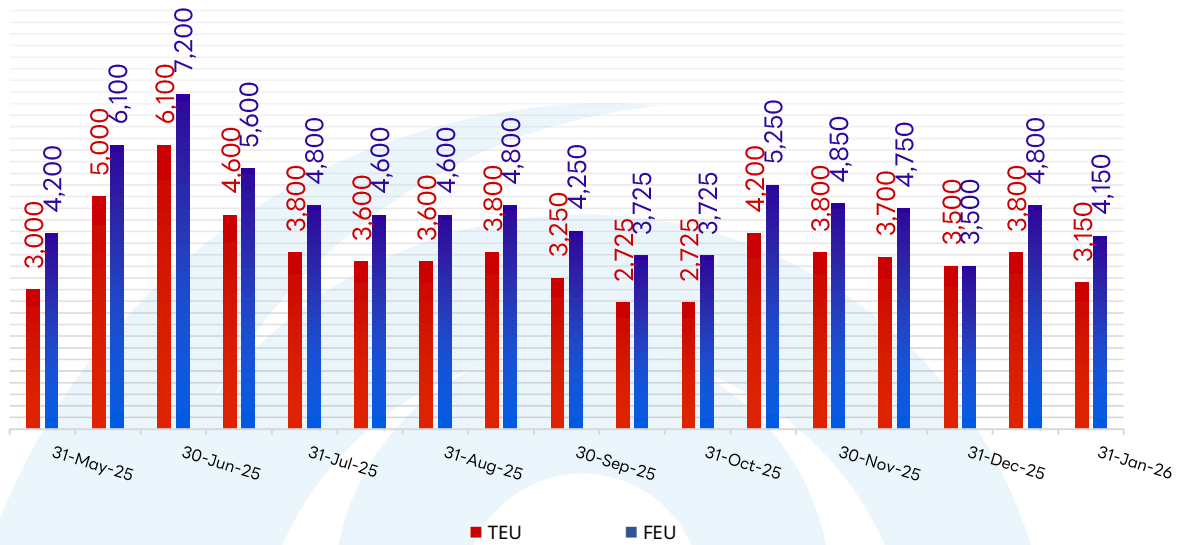


	AUG-25	SEP-25	OCT-25	NOV-25	DEC-25	JAN-26
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €	60 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €	120 €

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

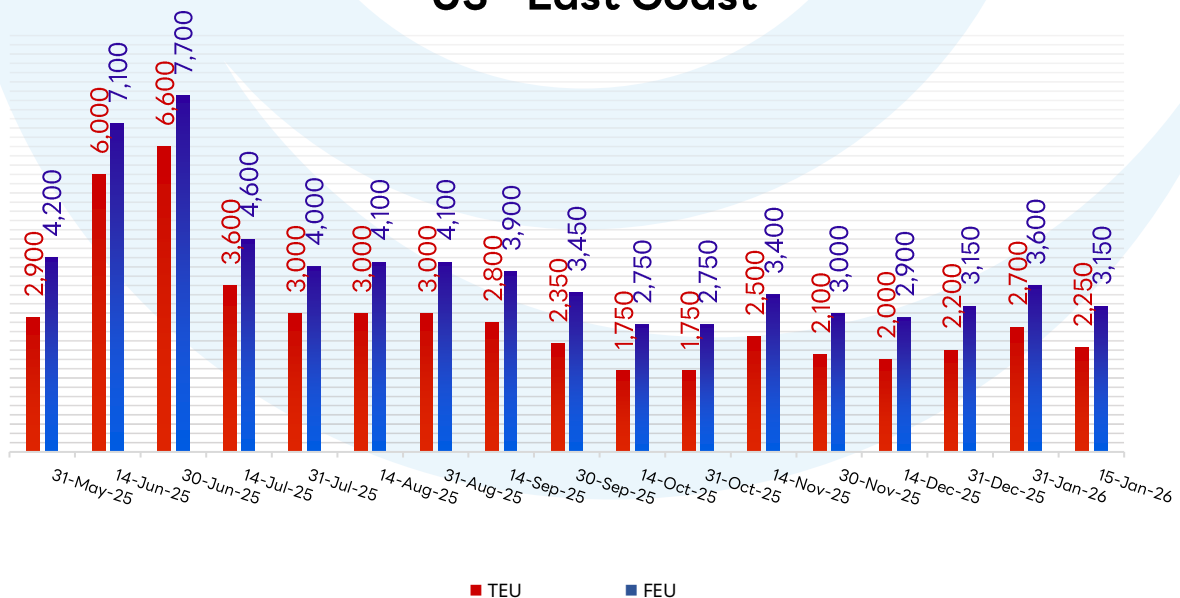
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด**

**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

## เศรษฐกิจจีนปี 2025 โดดตามเป้า แต่ปลายปีเริ่มอ่อนแรงและซบถ่วงลงในปี 2026

ปี 2025 แทนจะเป็นปีที่หนักสำหรับจีนทางเศรษฐกิจ แต่สุดท้ายก็ สามารถทำตามเป้าการเติบโตได้ใกล้เคียงกับที่รัฐบาลตั้งไว้ประมาณร้อยละ 5 แม้ว่าช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี (Q4) จะเติบโตต่ำสุดในรอบ 3 ปีก็ตาม ข้อมูลจากผลสำรวจของ Reuters ระบุว่า เศรษฐกิจจีนน่าจะเติบโตราว 4.4% ในไตรมาส 4 เมื่อเทียบกับปีที่แล้ว ลดลงจาก 4.8% ในไตรมาศก่อนหน้า ซึ่งเป็นระดับที่อ่อนแรงที่สุดนับตั้งแต่ปลายปี 2022 ที่จีนเพิ่งยกเลิกมาตรการล็อกดาวน์จากโควิดแต่ถ้ามองภาพรวม ทั้งปี 2025 GDP มีแนวโน้มโตประมาณ 4.9%-5.0% ซึ่งถือว่าเข้าใกล้เป้าของรัฐบาลมาก



### อะไรช่วยให้จีนยังโตได้ใกล้เป้า?

หนึ่งในเหตุผลสำคัญคือ การส่งออกที่แข็งแกร่งมาก โดยเฉพาะไปยังตลาดนอกสหรัฐฯ ทำให้จีนมี ดุลการค้าเกินดุลสูง เป็นประวัติการณ์เกือบ 1.2 ล้านล้านดอลลาร์ ซึ่งช่วยชดเชยแรงกดดันจากเศรษฐกิจในประเทศที่ยังไม่ฟื้นตัวดีนักจีนสามารถปรับตัวได้ดีพอสมควรต่อการขึ้นภาษีของสหรัฐฯ และการพึ่งพาตลาดอื่นช่วยให้การส่งออกยังเติบโตอย่างต่อเนื่อง

### ปัญหาที่ยังอยู่

ภายในประเทศยังอ่อนแม้ตัวเลขรวมจะดู “ผ่านเป้า” แต่เศรษฐกิจภายในประเทศยังไม่ค่อยดีนัก โดยเฉพาะการบริโภคในประเทศอ่อนตัวการลงทุนโดยเฉพาะในอสังหาริมทรัพย์ยังต้องเผชิญกับปัญหาความกังวลเรื่อง ภาวะเงินฝืด ที่ยังไม่คลี่คลาย โครงสร้างเศรษฐกิจยังพึ่งพาการส่งออกมากไป ทำให้เป้าหมายระยะยาวเรื่องการพัฒนา “เศรษฐกิจภายในประเทศ” ยังเป็นเรื่องท้าทายเมื่อมองไปที่ปี 2026 ยังมีแรงกดดัน ซึ่งแนวโน้มการเติบโตของจีนในปี 2026 อาจช้าลงอยู่ที่ประมาณร้อยละ 4.5 ซึ่งต่ำกว่าเป้าของจีนเอง และสะท้อนถึงความตึงเครียดทางการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะนโยบายของสหรัฐฯ ที่ไม่แน่นอน มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจเพิ่มเติมเพื่อให้เศรษฐกิจไม่ตกต่ำเกินไป ความอ่อนแรงของการบริโภคภายในที่ยังต้องเร่งแก้ไข ธนาคารกลางจีนก็เริ่มออกมาตรการบางอย่าง เช่น ลดดอกเบี้ยในบางภาคส่วน และเปิดทางให้ลดอัตราสำรองเงินฝากของธนาคารเพิ่มเติม เพื่อพยุงเศรษฐกิจอย่างไรก็ตามนักวิเคราะห์บางคนมองว่า มาตรการเหล่านี้ช่วยได้ไม่มากในช่วงไตรมาสแรก ของปี 2026 และยังคงติดตามต่อไปว่าแนวโน้มจะไปทิศทางใด

*Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo*

## ข่าวดีรายสัปดาห์ ! สายเรือยักษ์ใหญ่เดิมพันเปิดตลาดในทะเลแดงท่ามกลางเสียงที่ยังคงอยู่

ล่าสุดสายการเดินเรือยักษ์ใหญ่ CMA CGM จากแดนน้ำหอมได้ประกาศนำเรือในเส้นทางเอเชีย-ยุโรปข้ามทุ่งตะวันตก (Asia-Europe Westbound) จำนวน 3 เส้นทาง จากเดิมที่ใช้เส้นทางอ้อมแหลมกู๊ดโฮป (Cape of Good Hope) กลับมาใช้เส้นทางผ่านทะเลแดงและคลองสุเอซ อันเป็นการกลับลำอย่างรวดเร็ว หลังจากเดือนก่อนหน้าที่ยังมีแนวทางไม่ชัดเจน ยังคงแกงก็อยู่ระหว่างสองทางเลือกนี้



การตัดสินใจครั้งนี้ถือว่าน่าสนใจพอสมควร เพราะนอกเหนือจาก Maersk แล้วยังถือเป็นรายที่สอง (ถ้านับเฉพาะเจ้าใหญ่) ที่จะเริ่มมาให้บริการในคลองสุเอซเร็วๆ นี้ ซึ่งส่วนหนึ่งก็แน่นอนว่ามาจากความต้องการความได้เปรียบทางการแข่งขันแม้ความเสี่ยงด้านความปลอดภัยจะยังมีอยู่ก็ตาม

เพราะในขณะที่ยังแกงก็มาตลอด คู่แข่งอย่าง Maersk ก็เดินนำไปไกลพอสมควรด้วยบริการ MECL เชื่อมอินเดีย ตะวันออกกลาง และชายฝั่งตะวันออกของสหรัฐอเมริกาที่จะกลับมาใช้เส้นทาง

คลองสุเอซอย่างเป็นทางการตั้งแต่วันที่ 26 มกราคมเป็นต้นไป โดยเริ่มจากต้นทางที่ท่าเรือ Jebel Ali ซึ่งถือเป็นการปรับโครงสร้างบริการถาวรครั้งแรกเพื่อกลับสู่เส้นทางทะเลแดง ภายหลังจากความสำเร็จในการเดินเรือทดสอบ 2 ครั้งในช่วงปลายปีที่ผ่านมา

ในขณะที่เดียวกันอีกสายเรือยักษ์ใหญ่จากแดนปลาดีอย่าง ONE ก็ตามมาติดๆ ด้วยการเริ่มวางแผนการทดลองเดินเรือในเส้นทางคลองสุเอซแล้วเช่นกัน และคาดว่าอาจเปิดตัวบริการในเส้นทางภายในเดือนกุมภาพันธ์นี้

อย่างไรก็ตามสถานการณ์ยังเต็มไปด้วยความไม่แน่นอน โดยมีรายงานว่าในทางปฏิบัติ เรือสินค้าของเหล่ายักษ์ใหญ่ไม่ได้เป็นการเดินเรือโดยปกติ ทว่าต้องอาศัยการปิดสัญญาณตำแหน่งเรือ หรือแม้แต่อาศัยความคุ้มกันทางทหารเพื่อความปลอดภัย และที่สำคัญคือยังมีการตัดสินใจ ณ หน้างานของกัปตันเรือและลูกเรือในการเปลี่ยนเส้นทางในนาทีสุดท้าย เพราะถึงยังไงสายเรือก็จำต้องยึดถือความปลอดภัยของชีวิตลูกเรือเป็นหลักอยู่ดี

ส่วน Drewry ก็ให้น้ำหนักว่ารูปแบบการเดินเรือในปีนี้จะกลายเป็นลักษณะ "ลูกผสม" (Hybrid Routing) โดยสายการเดินเรือจะเริ่มนำเรือกลับมายังเอเชีย (Backhaul) กลับมาใช้เส้นทางสุเอซก่อน แต่ยังคงให้เรือขาไปยุโรป (Headhaul) ใช้เส้นทางอ้อมแหลมกู๊ดโฮปต่อไป เนื่องจากความแตกต่างของมูลค่าสินค้าบนเรือซึ่งอาจต่างกันได้มากถึง 5-10 เท่า

จะเห็นได้ว่าสายเรือเริ่มเดินเกมทางการตลาดกันแล้ว ถือเป็นอีกข่าวดีสำหรับผู้ส่งออกที่เริ่มมีให้เห็นมากขึ้นและถี่ขึ้น แม้ว่าจะภายในปี 2026 นี้เราอาจได้เห็นจุดจบวิกฤติทะเลแดงของแท้เสียทีหลังจากห้วงลมๆ แร้งๆ มาหลายรอบเหลือเกิน

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

## ส่งออกได้อย่างเสียอย่าง ? ค่าระวางเรือลด แต่ความน่าเชื่อถือตารางเรือกลับลดตามไปด้วย

ปี 2026 แม้จะมีข่าวดีให้ผู้ส่งออกอย่างเรือค่าระวางเรือที่แนวโน้มจะพุ่งทะยานลงเหวจากภาวะกองเรือล้นตลาดอย่าง ที่หลายฝ่ายคาดการณ์ไว้ ด้วยที่มีเรือใหม่เข้าสู่ตลาดมากที่สุดเป็นประวัติการณ์แถมยังมีแนวโน้มกลับไปใช้เส้นทางทะเลแดง แต่เหมือนข่าวดีเหล่านั้นอาจต้องแลกมากับ "ความน่าเชื่อถือ" ในการให้บริการของสายเรือแทน ซึ่งปัญหาของห่วงโซ่อุปทานแบบนี้ มักไม่ใช่เรื่องชั่วคราว แต่เป็นปัญหาเชิงระบบที่ยังรากลึกและแก้ได้ยาก

โดย Drewry ชี้ว่า การแข่งขันในตลาดของอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเลในปีนี้ "ค่าระวาง" จะไม่ใช่พระเอกอีกต่อไป แต่ "คุณภาพการบริการ" จะเป็นกุญแจสำคัญ โดยเฉพาะเส้นทางไปยังฝั่งตะวันตกของสหรัฐฯ ซึ่งเจ้าของสินค้าต่างต้องการบริการที่ไวใจได้เพื่อรับประกันว่าสินค้าจะถูกส่งถึงปลายทางถูกที่ถูกลงเวลา ตรงข้ามกับกับข้อมูลสถิติที่พบว่าความน่าเชื่อถือของตารางเรือ (Schedule Reliabilities) จากเอเชียไปยังฝั่งตะวันตกของสหรัฐฯ ตกต่ำลงเหลือเพียง 42-48% ตั้งแต่เดือนกันยายนปีที่ผ่านมา

สาเหตุสำคัญคือปัญหาคอขวดในจีนที่เป็นทางผ่านสำคัญในเส้นทางนี้ โดยหลายท่าเรือของจีนกำลังเผชิญกับวิกฤตความแออัดต่อเนื่องเรื้อรัง หรือกล่าวได้ว่าจีนกำลัง "ขาดแคลนศักยภาพท่าเรือ" อย่างหนัก สวนทางกับยอดส่งออกที่พุ่งทะยานจนเกินดุลการค้ากว่า 1 ล้านล้านดอลลาร์



สาเหตุไม่ว่าจีนมีท่าเรือน้อยหรือท่าเรือด้อยประสิทธิภาพแต่อย่างไร ในความเป็นจริงจีนแทบจะเป็นผู้นำโลกในเรื่อง Automation ในท่าเรือ (ในขณะที่คู่ค้าอย่างอเมริกาไม่สามารถเทียบได้เลย)

แต่ปัญหาคือการมีท่าเรือไม่เพียงพอต่อ "ความต้องการ" ในการขนส่งสินค้า แคมกองเรือขนาดยักษ์ระดับ 24,000 TEU ขึ้นไปก็เข้าออกจากรท่าจำนวนมาก ทำให้ประสิทธิภาพการทำงานของท่าเรือไม่สามารถรองรับปริมาณงานที่มีอยู่มหาศาลได้

ซึ่งการที่จีนมีปริมาณเรือสินค้าตกค้างมหาศาล ทั้งที่อยู่ในท่าและอยู่รอคิวออกท่า และด้วยการที่จีนเป็นหนึ่งในต้นทางการส่งออกของการค้าโลก นั้นหมายความว่าผลกระทบต่อตารางเรือจะมีอิทธิพลต่อสู่เส้นทางอื่นๆทั่วทั้งโลกรวมถึงไทยด้วยเช่นกัน โดยเฉพาะในเส้นทางจากไทยไปยังสหรัฐฯอเมริกาฝั่งตะวันตก

ด้วยสภาพที่เป็นรองกับปริมาณสินค้าและเรือมหาศาล แม้จะมีการกลับมาใช้เส้นทางทะเลแดงก็ไม่อาจแก้ปัญหาได้ทั้งหมด หากสภาพสถานการณ์โดยรวมยังคงติดขัดอยู่ที่หน้าท่าเรือเช่นนี้และไม่คลี่คลายลงโดยเร็ว ในปี 2026 จึงเป็นปีที่ผู้ส่งออกไทยไปยังสหรัฐฯ อาจต้องยอมจ่ายเพื่อซื้อความน่าเชื่อถือตารางเรือทดแทนค่าระวางที่ถูกสูง สิทธิรวมแล้วจะถูกสูงหรือแพงขึ้นก็อยู่ที่ว่าราคาของอันไหนจะมีค่ามากกว่ากัน

*Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo*

## ผู้ส่งออกเตรียมพร้อมรับวิกฤติ Port LA/LB ปิดซ่อมสะพานสำคัญ ยาว 28 เดือน



โครงการปิดปรับปรุง Vincent Thomas Bridge สะพานแขวนเก่าแก่แห่งท่าเรือ Los Angeles และ Long Beach (LA/LB) กำลังกลายเป็นประเด็นร้อนที่วงการโลจิสติกส์ต้องจับตามองในปี 2026

โดยสะพาน Vincent Thomas ถือว่าเป็นเส้นเลือดใหญ่ที่รองรับปริมาณรถต่อวันถึง 53,000 คัน โดยเป็นรถบรรทุกกว่า 3,400 คัน และยังเป็นส่วนหนึ่งของทางด่วน Seaside Freeway (SR 47) ที่ทอดยาวราว 5 กิโลเมตรพาดผ่านตลอดฝั่งตะวันออก-ตะวันตก เป็นเส้นทางหลักเชื่อมโยง Port of Los Angeles และ Port of Long Beach เข้าด้วยกัน พร้อมเชื่อมต่อไปยังเขตเมือง, คลัง, แหล่งอุตสาหกรรม และศูนย์กระจายสินค้าต่างๆ

แต่ด้วยอายุการใช้งานสะพานที่ยาวนานกว่า 63 ปี จึงจำเป็นต้องมีการซ่อมแซมครั้งใหญ่ ซึ่งตามแผนงานของกรมการขนส่งรัฐแคลิฟอร์เนีย (Caltrans) โครงการนี้จะเน้นที่การซ่อมแซมโครงสร้างและพื้นสะพานที่ทรุดโทรมเป็นเวลายาวนานถึง 28 เดือน

อ่านเพิ่มเติม “ผู้ส่งออกเตรียมพร้อมรับวิกฤติ Port LA/LB ปิดซ่อมสะพานสำคัญ ยาว 28 เดือน” [คลิกที่นี่](#)

## ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	Weighting	Previous Index 9 January 2026	Current Index 16 January 2026
Comprehensive Index		1647.39	1574.12
Europe (Base port)	20%	1719	1676
Mediterranean (Base port)	10%	3232	2983
USWC (Base port)	20%	2218	2194
USEC (Base port)	5.00%	3128	3165
Persian Gulf & Red Sea (Dubai)	7.50%	1981	1694
Australia/New Zealand (Melbourne)	5.00%	1281	1151
East/West Africa (Lagos)	2.50%	3264	3192
South Africa (Durban)	2.50%	2407	2259
South America (Santos)	5.00%	1208	1195
West Japan (Base port)	5.00%	312	312
East Japan (Base port)	5.00%	321	321
Southeast Asia (Singapore)	7.50%	524	515
Korea (Pusan)	2.50%	142	144
America West Coast (Manzanillo)	2.50%	1026	1001
East Africa (Mombasa)	2.50%	2094	1953

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/](http://www.tnscacademy.com/schedule/)



### In-House Training (ฝึกอบรมภายในองค์กร)

ฝึกอบรมแบบ Insight ที่องค์กรคุณสามารถออกแบบได้

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : [www.tnscacademy.com/in-house/](http://www.tnscacademy.com/in-house/)

ข้อมูลเพิ่มเติม/ขอใบเสนอราคา



### MHE (Material Handling Equipment Program)

หลักสูตรต้นแบบจากญี่ปุ่นช่วยพัฒนาทักษะบุคลากร  
ให้สามารถวางแผนและออกแบบแปลนของการจัดการคลังสินค้า

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : [www.tnscacademy.com/mhe/](http://www.tnscacademy.com/mhe/)

ข้อมูลเพิ่มเติม/ลงทะเบียน



ดาวน์โหลดตารางอบรม 2026



ดาวน์โหลดตารางอบรม 2026

📄 1 file(s) 📄 330.36 KB

Download

