

ค่าระวางเรือ

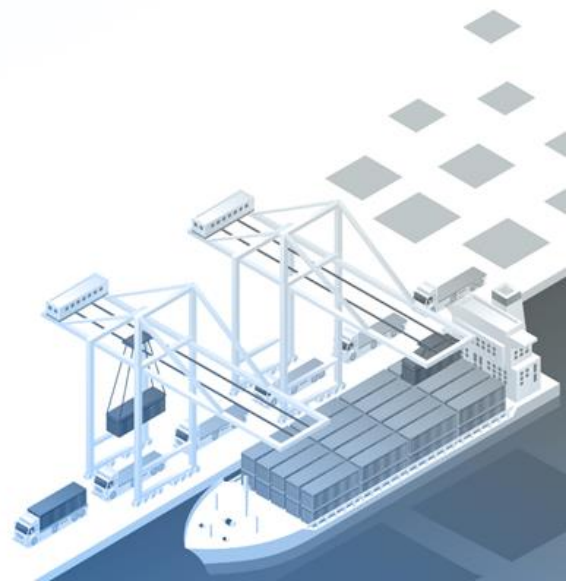
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

4

สภาผู้ส่งออกทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



TNSC Weekly Briefing (28 January 2026)

Thai Bath Rate



USD
31.21



EUR
36.98



GBP
42.59



AUD
21.35



CNY
4.48



JPY
0.2

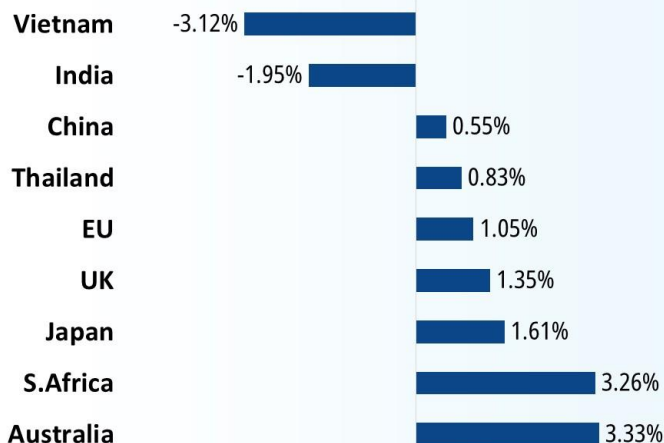


INR
0.34



VND
0.0012

Exchange Rate Trend



Shanghai Container Freight Index (SCFI) – Comprehensive Index

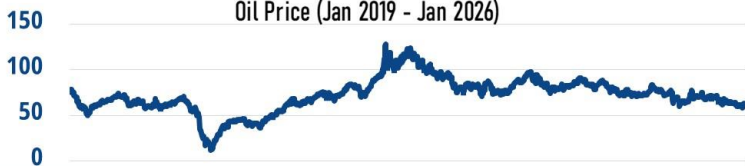
Jan 2020 – Jan 2026



YoY	1 Month Average	3 Months Average	Previous Index	Current Index
24-Jan-25	Dec 25	Oct 25 - Dec 25	9-Jan-26	23-Jan-26
2045.45	1440.17	1528.33	1574.12	1457.86

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	64-67	62-64	59-62

Oil Price (Jan 2019 - Jan 2026)



Gold : 4595-4983 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Jan 2026)



ยอดสั่งซื้อสินค้าทุนหลักของสหรัฐฯ พ.ย. 2025
เติบโตต่อเนื่อง หนุนมุมมองบวกต่อเศรษฐกิจ

อ่านต่อหน้า 8



เจ้าของสินค้ารับจบ เมื่อความไม่ตรงต่อเวลา
กลายเป็นเรื่องธรรมดาของเรือตู้สินค้า

อ่านต่อหน้า 9



เอาอีกแล้ว ! อุตุฯ ใจมตีเรือในทะเลแดง จาก
ความตึงเครียดสหรัฐฯ-อิหร่าน

อ่านต่อหน้า 11

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				
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						
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

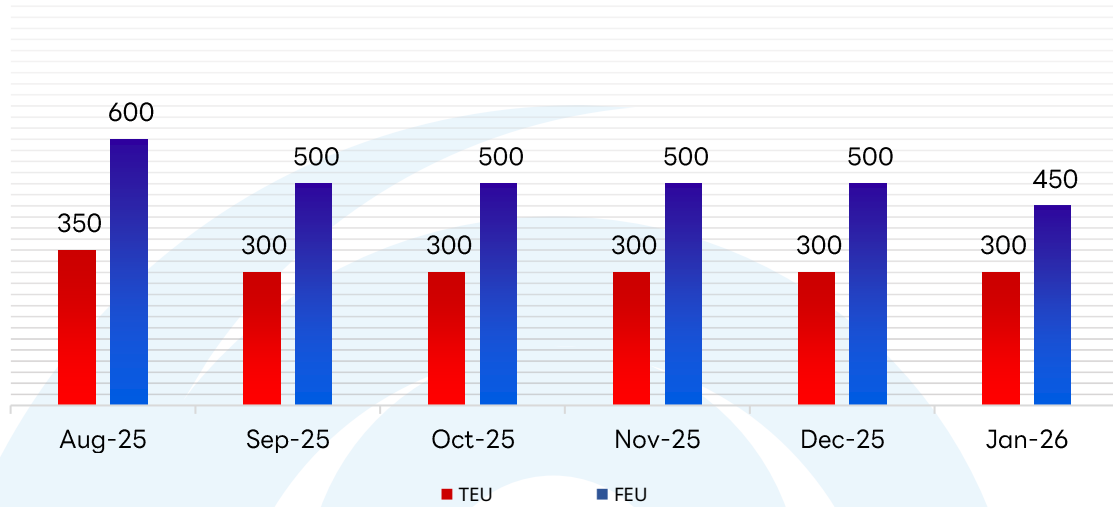
REEFER CONTAINER FREIGHT RATE

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 : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ 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**

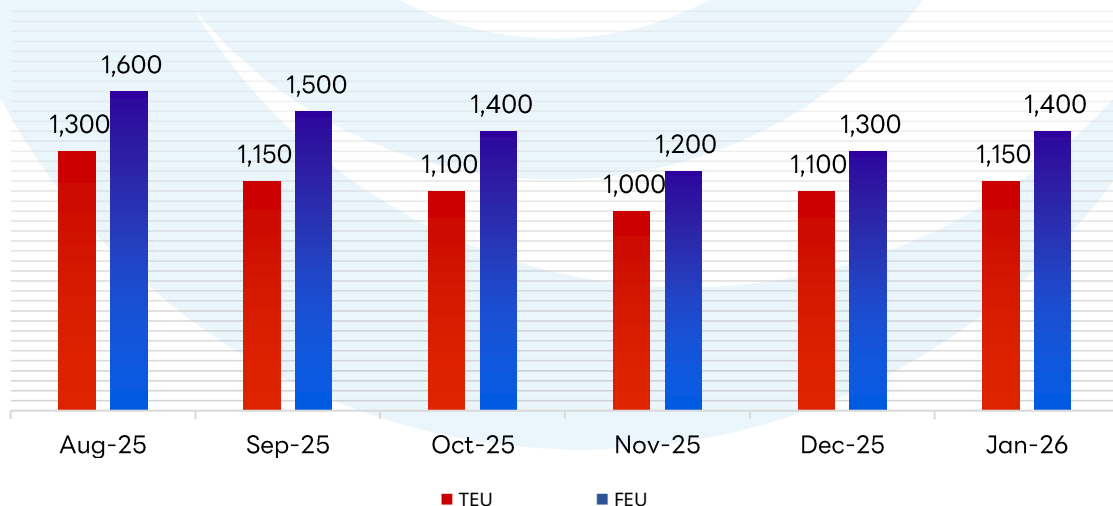
Japan



	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

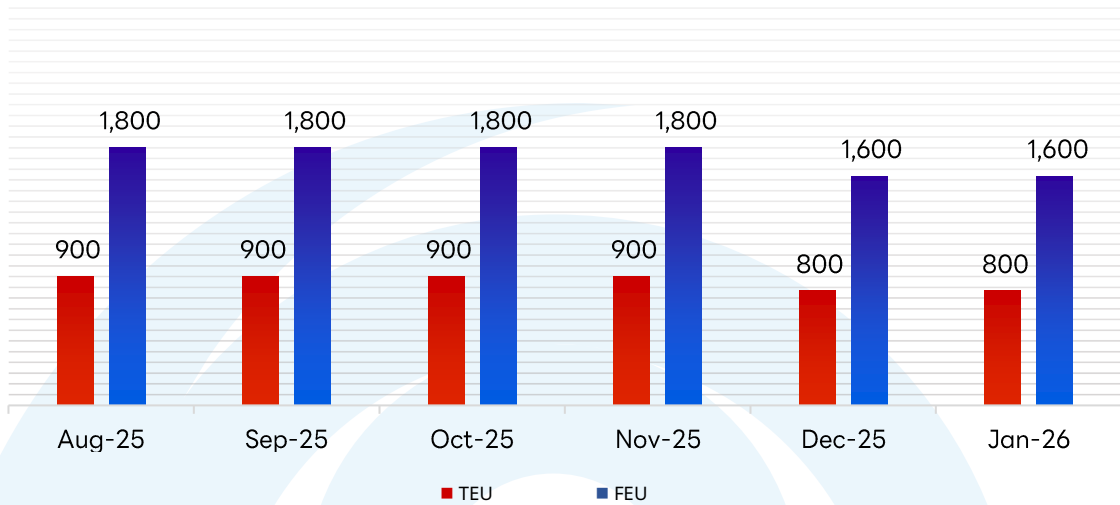


	AUG-25	SEP-25	OCT-25	NOV-25	DEC-25	JAN-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	34	56	56	34	34	45
Low Sulphur Surcharge / FEU	68	112	112	68	68	90

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

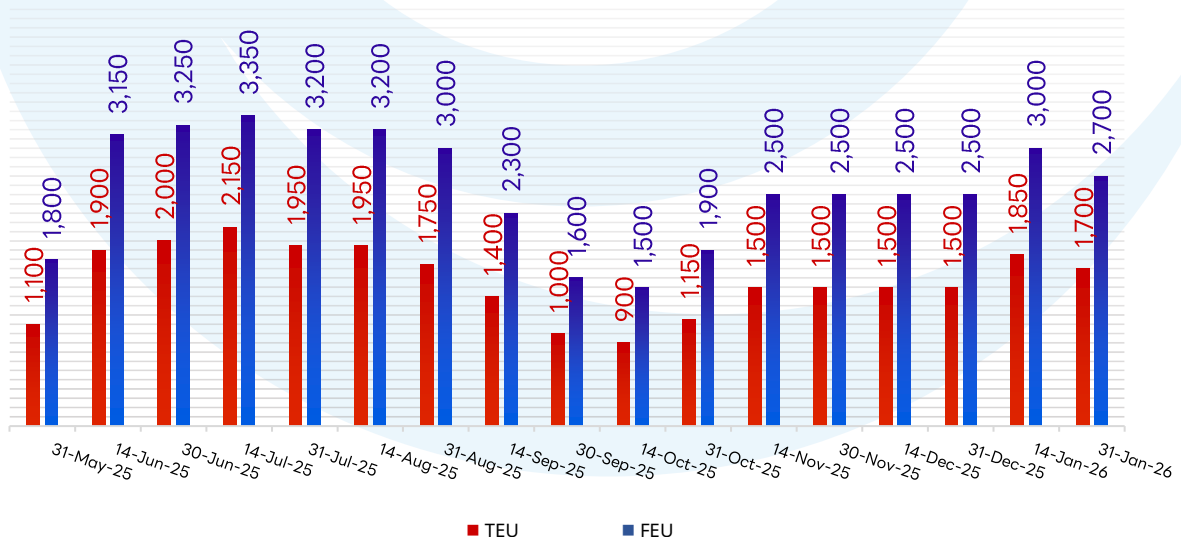
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด**

Australia



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

Europe

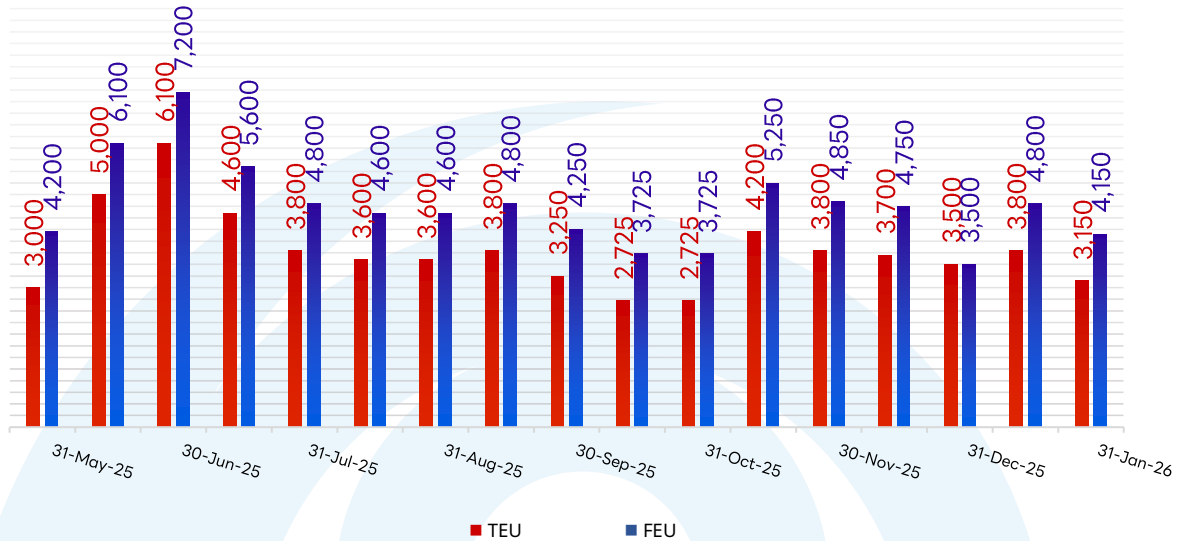


	AUG-25	SEP-25	OCT-25	NOV-25	DEC-25	JAN-26
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €	60 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €	120 €

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

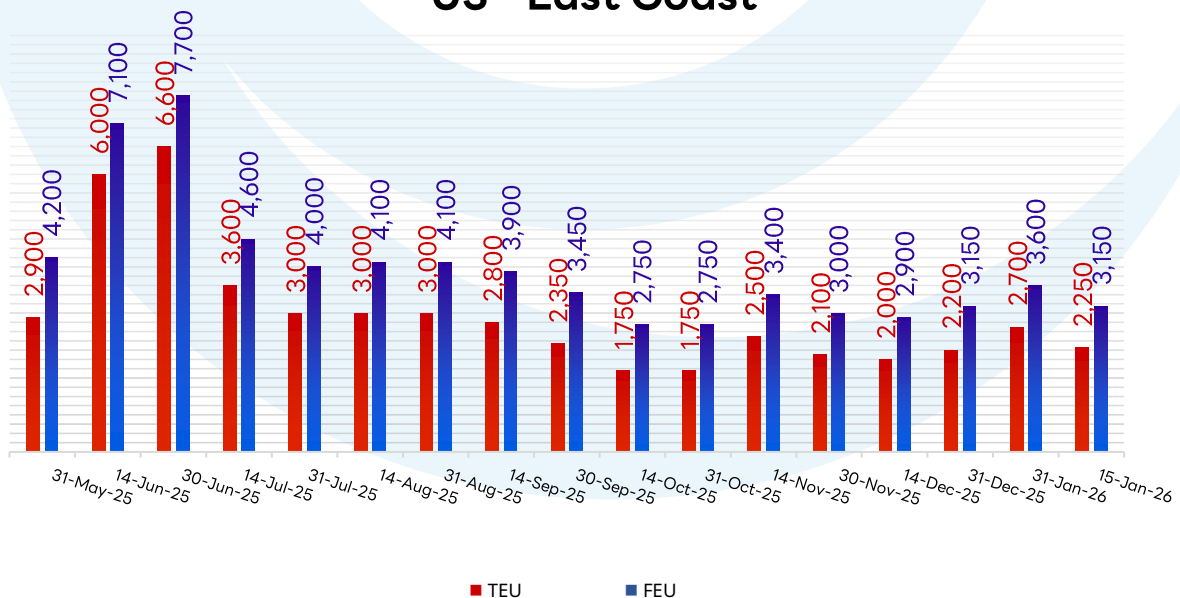
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด**

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

ยอดสั่งซื้อสินค้าทุนหลักของสหรัฐฯ พ.ย. 2025 เติบโตต่อเนื่อง หุ่นมุมมองบวกต่อเศรษฐกิจ



กระทรวงพาณิชย์สหรัฐฯ เปิดเผยว่า ยอดสั่งซื้อสินค้าทุนหลัก (core capital goods orders) ซึ่งไม่รวมเครื่องบินและอาวุธป้องกันประเทศ เพิ่มขึ้น 0.7% ในเดือนพฤศจิกายน 2025 สูงกว่าที่นักวิเคราะห์คาดการณ์ไว้ และนับเป็นการขยายตัวติดต่อกันเป็นเดือนที่ 5 สะท้อนให้เห็นถึงความต่อเนื่องของการลงทุนในภาคธุรกิจสหรัฐฯ แม้ยังเผชิญความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจสินค้าทุนหลักถือเป็นตัวชี้วัดสำคัญของการใช้จ่ายด้านเครื่องจักรและอุปกรณ์ของภาคเอกชน การปรับตัวเพิ่มขึ้น

อย่างต่อเนื่องจึงบ่งชี้ว่า ภาคธุรกิจยังคงเดินหน้าลงทุนเพื่อขยายกำลังการผลิตและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน ขณะเดียวกัน ตัวเลขการจัดส่งสินค้าทุนหลัก (shipments) ซึ่งเป็นองค์ประกอบหนึ่งในการคำนวณผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) เพิ่มขึ้น 0.4% ในเดือนพฤศจิกายน หลังจากเพิ่มขึ้น 0.8% ในเดือนก่อนหน้า แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจยังคงมีแรงส่ง แม้อัตราการเติบโตจะชะลอลงเล็กน้อย

การเพิ่มขึ้นของยอดสั่งซื้อสินค้าทุนหลักติดต่อกันหลายเดือนสะท้อนว่า ความเชื่อมั่นของภาคธุรกิจสหรัฐฯ ยังอยู่ในระดับค่อนข้างดี โดยเฉพาะในด้านการลงทุนระยะกลางถึงยาว ซึ่งแตกต่างจากการใช้จ่ายของผู้บริโภคที่มีกัฝืนพวนตามภาวะดอกเบี้ยและเงินเฟ้อตัวเลขที่ออกมาสูงกว่าคาดยังชี้ให้เห็นว่า ธุรกิจอาจเริ่มปรับตัวรับกับต้นทุนทางการเงินและสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่ตึงตัวได้ดีขึ้น การตัดสินใจลงทุนอย่างต่อเนื่องจึงเป็นสัญญาณว่า ภาคเอกชนมองว่าอุปสงค์ในอนาคตยังมีความแข็งแกร่งพอรองรับการขยายกำลังการผลิตนอกจากนี้ การที่ยอด shipments ยังคงเพิ่มขึ้น ยังช่วยสนับสนุนมุมมองว่าการลงทุนของภาคธุรกิจจะเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญของเศรษฐกิจสหรัฐฯ ในช่วงปลายปี 2025 และอาจช่วยพยุงการเติบโตทางเศรษฐกิจโดยรวม แม้ปัจจัยเสี่ยงภายนอกจะยังคงมีอยู่โดยสรุป ตัวเลขจากรายงานฉบับนี้สะท้อนว่า เศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังมีฐานการลงทุนที่ค่อนข้างมั่นคง และภาคธุรกิจยังไม่ชะลอแผนการใช้จ่าย ซึ่งเป็นสัญญาณเชิงบวกต่อแนวโน้มเศรษฐกิจในระยะถัดไป

Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

เจ้าของสินค้ารับจบ เมื่อความไม่ตรงต่อเวลากลายเป็นเรื่องธรรมดาของเรือตู้สินค้า

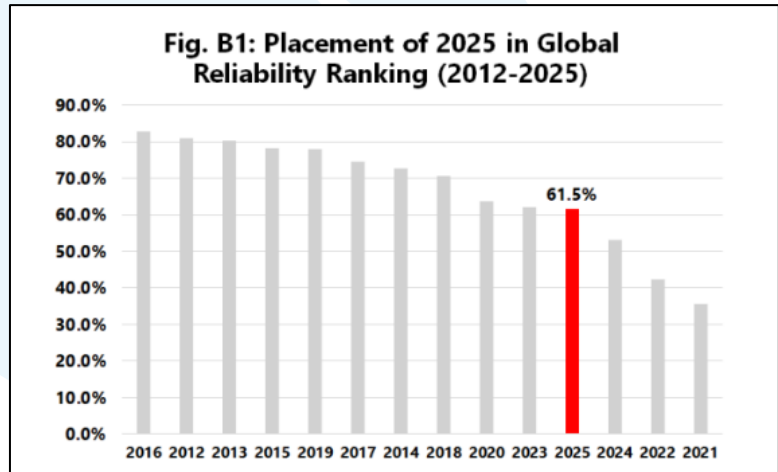


แม้ว่าปัจจุบันตลาดขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเลจะก้าวผ่านความโกลาหลไปแล้วจากทั้งโควิดและวิกฤติทะเลแดง แต่ข้อมูลใหม่จากหน่วยงานวิเคราะห์วิจัยทางทะเลอย่าง Sea-Intelligence กลับชี้ให้เห็นเรื่องน่าเศร้าว่าเหล่าสายเรือกลับทิ้งมาตรฐานการให้บริการที่เคยเป็นจุดเด่นไว้เบื้องหลังไปแล้ว

ในปี 2025 ที่ผ่านมามีเป็นปีที่ตอกย้ำข้อเท็จจริงที่ว่านี้ โดยความน่าเชื่อถือของตารางเรือ (Schedule Reliability) ที่ต่ำกว่ามาตรฐานในอดีต กลายเป็นเรื่องปกติไปโดยปริยาย

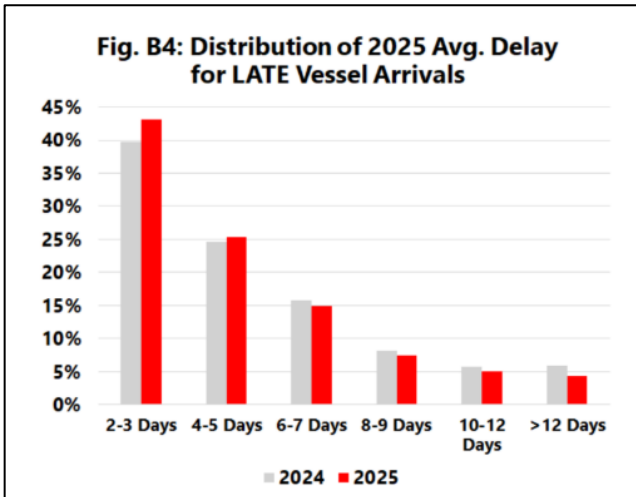
จากในภาพด้านข้างจะเห็นว่า ความน่าเชื่อถือของตารางเดินเรือเฉลี่ยทั่วโลกอยู่ที่ 61.5% ในปีที่ผ่านมา ซึ่งดีขึ้น 8.5% จากจุดต่ำสุดในปี 2024 ที่ 53% แต่เมื่อเทียบกับชุดข้อมูลย้อนหลัง 14 ปีของ Sea-Intelligence จะเห็นว่าอยู่แค่ในอันดับที่ 11 จาก 14 เท่านั้น

ในภาพรวมจะเห็นว่าแม้มีการฟื้นตัวจากปี 2024 แต่ปี 2025 ยังคงต่ำกว่าช่วงก่อนหน้าที่ราว 70%-80% ซึ่งเหมือนเป็นมาตรฐานของตลาดในช่วงก่อนปี 2020



โดยทิศทางช่วงปีที่ผ่านมา Reliability มีแนวโน้ม "ต่ำกว่าปกติอย่างมาก" ในไตรมาสแรก ซึ่งเดือนมกราคมของปี 2025 อยู่ที่เพียง 51.4% อยู่ในอันดับที่ 12 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันในช่วงปี 2014-2024 ก่อนจะสามารถปรับตัวได้ดีขึ้นในไตรมาสที่สอง และระหว่างเดือนเมษายนถึงพฤษภาคม ความตรงต่อเวลาของตารางเดินเรือพุ่งขึ้นถึง 7.4 จุดเปอร์เซ็นต์เมื่อเทียบเดือนต่อเดือน

สิ่งที่พอจะเป็นข่าวดีบ้างคือ คือความล่าช้าเฉลี่ยของเรือ (Late ATA) ที่ค่าเฉลี่ยทั่วโลกลดลงเหลือ 1.58 วันในปี 2025 จาก 2.21 วันในปี 2024 แต่ก็ยังสูงกว่าค่าเฉลี่ยที่ต่ำกว่า 1.2 วัน ที่เป็นมาตรฐานในช่วงปี 2012 ถึง 2019 ส่งผลให้ประสิทธิภาพด้านความล่าช้าของปีที่แล้วอยู่ในอันดับที่ 10 จาก 14 ปี



และ 43% ของเรือที่มาถึงล่าช้าในปี 2025 มีความล่าช้าเพียง 2-3 วัน เพิ่มขึ้น 3 เปอร์เซ็นต์เมื่อเทียบกับต่อปี (YoY) หมายความว่าความล่าช้าขั้นรุนแรงพบน้อยลง โดยการมาถึงล่าช้าเกิน 12 วันลดลงจาก 6% ในปี 2024 เหลือ 4% ในปี 2025

สำหรับปี 2025 มีข้อสังเกตที่ชัดเจนว่าเป็นปีที่ต่ำกว่ามาตรฐานในอดีต โดยไม่มีเส้นทางใดเลยที่อันดับความน่าเชื่อถือของตารางเดินเรืออยู่ในลำดับที่ 4 ซึ่งหมายความว่าในทุกเส้นทางการค้าหลัก มีปีอื่นๆ อย่างน้อย 4 ปีในทศวรรษที่ผ่านมาที่มีความตรงต่อเวลามากกว่าปี 2025

ซึ่งสุดท้ายแล้วการที่เรือมาถึงไม่ตรงเวลา ก็จะกลายเป็นภาระที่ตกอยู่กับเจ้าของสินค้าอยู่ดี ทั้งในด้านต้นทุนเวลาและค่าใช้จ่ายแฝงที่ตามมา ซึ่งสำหรับปี 2026 ที่ดูคร่าวๆแล้วจะมีอุปสรรคและปัญหาในการเดินเรือสินค้าน้อยกว่าทุกปีที่ผ่านมา ก็หวังว่าจะเป็นโอกาสให้เหล่าสายเรือได้แก้ตัว พัฒนาคุณภาพบริการให้ตรงตามเวลาดังที่เคยร่วมกันสร้างมาตรฐานในระดับสูงไว้ตั้งสมัยก่อนที่จะเจอโรคระบาด

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

เอาอีกแล้ว ! ฐิติชูโจมตีสายเรือในทะเลแดง จากความตึงเครียดสหรัฐฯ-อิหร่าน

กลุ่มติดอาวุธฐิติชูในเยเมนเตือนว่าจะมีการโจมตีเรือสินค้าในทะเลแดงระลอกใหม่จากความตึงเครียดระหว่างสหรัฐฯ และอิหร่านที่ทวีความรุนแรงขึ้น ทำให้เกิดคำถามสำคัญต่อสายเรือบางในการกลับมาใช้เส้นทางคลองสุเอซอีกครั้ง



วิดีโอของกลุ่มฐิติชูในสัปดาห์ที่ผ่านมาเผยให้เห็นภาพเรือไฟไหม้พร้อมพาดหัวว่า "เร็วๆ นี้" (Soon) ซึ่งถึงความเป็นไปได้ที่สหรัฐฯ จะเปิดฉากโจมตีทางทหารต่ออิหร่าน และกลุ่มฐิติชูจะตอบโต้ด้วยการกลับมาโจมตีเรือสินค้าในทะเลแดง

คำขู่ดังกล่าวแทบจะทลายความหวังถึงลงทะเลหลังจากที่ก่อนหน้านี้กลุ่มฐิติชูได้ระงับการโจมตีเรือสินค้าตั้งแต่ในเดือนพฤศจิกายน 2024 อันเป็นผลจากข้อตกลงหยุดยิงระหว่างอิสราเอล-ฮามาสในฉนวนกาซาเมื่อเดือนก่อนหน้า และได้ปฏิบัติตามคำมั่นสัญญานั้นมาโดยตลอด เป็นการคืนความสงบในทะเลแดงอีกครั้งหลังจากยึดเชื้อมาร่วม 2 ปี

แต่กว่าการปราบปรามกลุ่มผู้ประท้วงต่อต้านรัฐบาลของอิหร่านเมื่อปลายเดือนธันวาคม ได้จุดชนวนและเป็นข้อกล่าวอ้างให้พ่อใหญ่กริมปีคนเดิมแสดงท่าทีว่าจะมีการปฏิบัติการทางทหารแทรกแซง โดยขณะนี้กองทัพสหรัฐฯ ได้มีการระดมพลครั้งใหญ่ นำทัพด้วยเรือบรรทุกเครื่องบินมุ่งหน้าไปยังภูมิภาคตะวันออกกลาง

ก่อนหน้านี้จะมีคำขู่ใหม่จากกลุ่มฐิติชู สายการเรือจากแดนน้ำหอม CMA CGM ก็ได้ชิงชกดาบไปก่อนหน้านี้แล้ว โดยถอนแผนการที่จะกลับมาเดินเรือสินค้าขนาดใหญ่ในทะเลแดงไปเสียตื้อๆ โดยอ้างเหตุถึงบริบทระหว่างประเทศที่ซับซ้อนและไม่แน่นอน เหลือแค่เรือที่ให้บริการในภูมิภาคและเส้นทางขากลับ (Back-haul) มายังเอเชียเท่านั้น

ส่วน Maersk เองก็ถือว่าเสี่ยงที่สุดในกลุ่มเพื่อน จากที่ก่อนหน้านี้ได้กลับมาเปิดบริการเส้นทางจากอินเดียไปยังชายฝั่งตะวันออกของสหรัฐฯ ผ่านคลองสุเอซและทะเลแดง แต่คลิปปู่เร้าร้อนของกลุ่มฐิติชูก็ยอมทำให้อยู่เฉยได้ยาก จึงได้มีประกาศจะกลับไปใช้เส้นทางแหลมกู๊ดโฮปเป็นรายเที่ยวไปหากว่าจำเป็น หรืออาจเป็นการปรับเปลี่ยนโครงสร้างในเส้นทางนี้เป็นการถาวรไปแล้ว

นอกจากสองเจ้านี้แล้ว สายเรือหลักรายใหญ่อื่นๆ ส่วนใหญ่ยังคงจะใช้เส้นทางอ้อมตอนใต้ของแอฟริกาที่ยาวไกลกว่าจนกว่าสถานการณ์จะนิ่งลง ส่วน ONE ที่มีแผนกำลังจะทดลองเดินเรือสินค้าที่มีแนวโน้มที่จะพบแผนไปก่อนเช่นเดียวกัน

เป็นอีกครั้ง ที่นับครั้งได้ไม่ถ้วน ที่สถานการณ์ในทะเลแดงต้องพลิกไปมา และเราเองก็ได้แต่ตั้งคำถามว่ามันจะสิ้นสุดจริงในวอนไหน โดยที่เราไม่รู้ด้วยซ้ำว่ามันจะมีจุดสิ้นสุดอย่างแท้จริงหรือไม่ก็ตาม

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

พายุฤดูหนาวชดอเมริกา รุนแรงสุดในรอบ 10 ปี แซ่แข็งโลจิสติกส์ - ชัพพลายเชน



ในช่วงหลายวันที่ผ่านมา พายุฤดูหนาว "Winter Storm Fern" ได้เข้าชดกลุ่มเป็นวงกว้างในสหรัฐอเมริกา สร้างความปั่นป่วนต่อโลจิสติกส์ทั่วประเทศรวมถึงการนำเข้าส่งออก กระบอบโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน ในการขนส่งสินค้าทางบก เส้นทางรถไฟและทางหลวงหลายสายต้องปิดตัวลงหรือชะลอการสัญจร เกี่ยวกับขนส่งสินค้าถูกระงับ และเวลาการขนส่งที่ดีเลยออกไปอย่างไม่มีกำหนด

พายุ Winter Storm Fern เป็นพายุฤดูหนาวที่รุนแรงที่สุดในรอบกว่า 10 ปี เริ่มก่อตัวและส่งผลกระทบหนักในช่วง 22-26 มกราคม 2026 ที่ผ่านมา โดยในปัจจุบันพายุหลักได้เคลื่อนผ่านไปแล้ว แต่ยังทิ้งผลกระทบเรื่องความหนาวเย็นจัด (Arctic air) และความเสียหายไว้เป็นรายทางอยู่

อ่านเพิ่มเติม “พายุฤดูหนาวชดอเมริกา รุนแรงสุดในรอบ 10 ปี แซ่แข็งโลจิสติกส์ - ชัพพลายเชน” [คลิกที่นี่](#)

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	Weighting	Previous Index 16 January 2026	Current Index 23 January 2026
Comprehensive Index		1574.12	1457.86
Europe (Base port)	20%	1676	1595
Mediterranean (Base port)	10%	2983	2756
USWC (Base port)	20%	2194	2084
USEC (Base port)	5.00%	3165	2896
Persian Gulf & Red Sea (Dubai)	7.50%	1694	1288
Australia/New Zealand (Melbourne)	5.00%	1151	1029
East/West Africa (Lagos)	2.50%	3192	3141
South Africa (Durban)	2.50%	2259	2144
South America (Santos)	5.00%	1195	1153
West Japan (Base port)	5.00%	312	312
East Japan (Base port)	5.00%	321	321
Southeast Asia (Singapore)	7.50%	515	496
Korea (Pusan)	2.50%	144	144
America West Coast (Manzanillo)	2.50%	1001	939
East Africa (Mombasa)	2.50%	1953	1842

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

