

# ค่าระวางเรือ

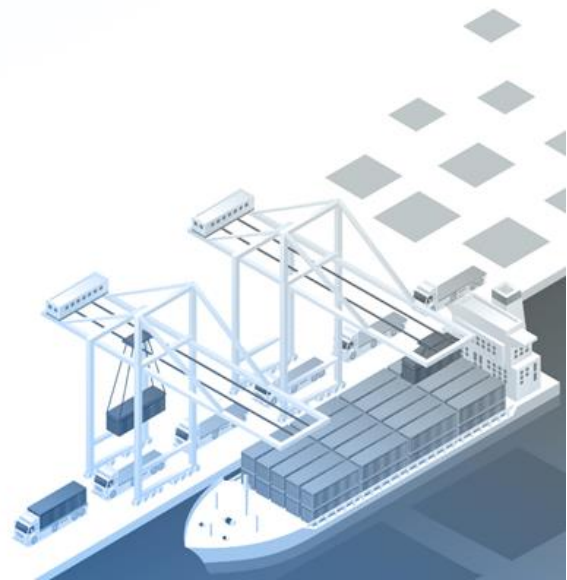
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล  
สัปดาห์ที่

# 8

สภาผู้ส่งออกทางเรือแห่งประเทศไทย  
Thai National Shippers' Council



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



# TNSC Weekly Briefing (26 February 2026)

## Thai Bath Rate



**USD**  
31.09



**EUR**  
36.61



**GBP**  
41.96



**AUD**  
21.95



**CNY**  
4.52



**JPY**  
0.2

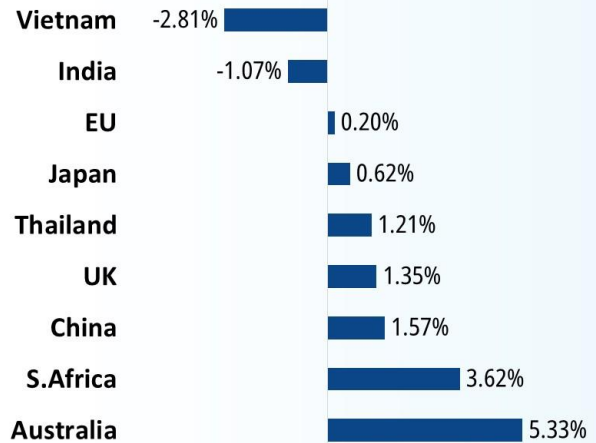


**INR**  
0.34



**VND**  
0.0012

## Exchange Rate Trend



## Shanghai Container Freight Index (SCFI) – Comprehensive Index

Jan 2020 – Feb 2026



YoY	1 Month Average	3 Months Average	Previous Index	Current Index *
14-Feb-25	Jan 26	Nov 25 - Jan 26	6-Feb-26	13-Feb-26
1758.82	1499.03	1487.72	1266.56	1251.46

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	67-72	66-69	62-64

Oil Price (Jan 2019 - Feb 2026)



**Gold : 4894-5099 USD/Ounces**

Gold Price (Jan 2019 - Feb 2026)



**พัฒนาการของมาตรการสหรัฐฯภายใต้รัฐบาล โดนัลด์ ทรัมป์**

อ่านต่อหน้าที่ 8



**ถ้าเรือหรือประสิทธิภาพ : เมื่อสายเรือต้องเลือก ผู้ส่งออกได้อย่างก็ต้องเสียอย่างไร ?**

อ่านต่อหน้าที่ 9



**Maersk และ MSC สู่การเข้าบริหารท่าเรือ คลองปานามา**

อ่านต่อหน้าที่ 10

(\* ) หมายเหตุ : ไม่มีข้อมูล SCFI ในสัปดาห์นี้เนื่องจากเทศกาลหยุดยาวในจีน โปรดติดตามข้อมูลสัปดาห์ถัดไป ขอภัยในความไม่สะดวก

## 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 28-FEB-2026
Thailand - Qingdao	60	80				
Thailand - Hong Kong	100	150				
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	1,100	1,400	ISOCC	45	90	
			War Risk	35	70	
Thailand - Busan	300	600	All - In			
Thailand - Incheon	300	600				
Thailand - Nhava Sheva	700	950	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
Thailand - Europe (Main Port)	1,400	2,300	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	60 €	120 €	
			Subject to ENS USD 30/BL 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	2,800	3,800	All - In			
Thailand - US East Coast	1,850	2,750	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 ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 300 USD/TEU และ 450 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคงที่ 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 ค่าระวางในครั้งเดือนหลัง ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 2,300 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครั้งเดือนหลัง ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 2,800 USD/TEU และ 3,800 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นกัน โดยอยู่ที่ 1,850 USD/TEU และ 2,750 USD/FEU

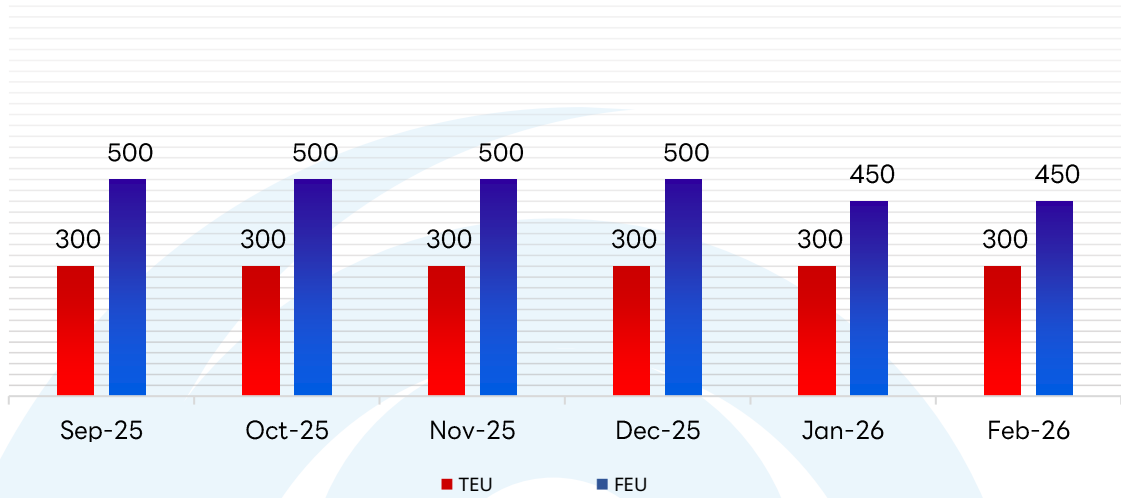
### REEFER CONTAINER FREIGHT RATE

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	600	700	All-in	Effective till 28-FEB-2026
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	800	900	All-in	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRMT, 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**

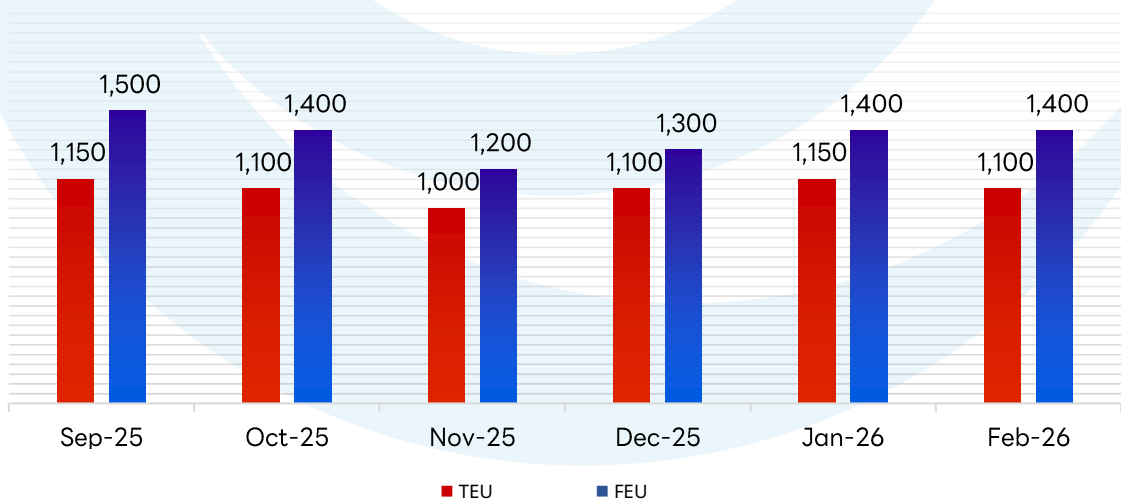
**Japan**



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

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

**Jebel-Ali**

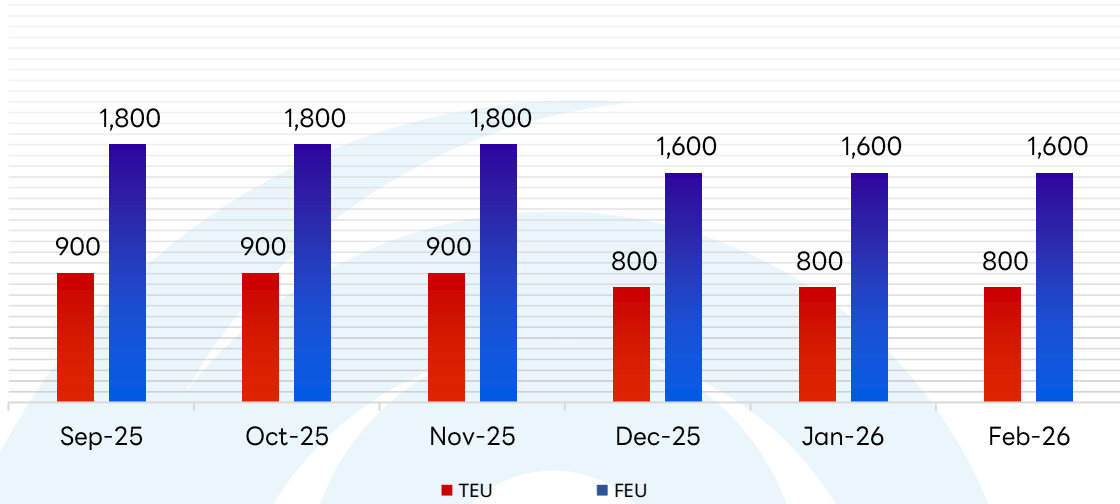


	SEP-25	OCT-25	NOV-25	DEC-25	JAN-26	FEB-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	56	56	34	34	45	45
Low Sulphur Surcharge / FEU	112	112	68	68	90	90

War Risk Surcharge: USD35/TEU and USD70/FEU

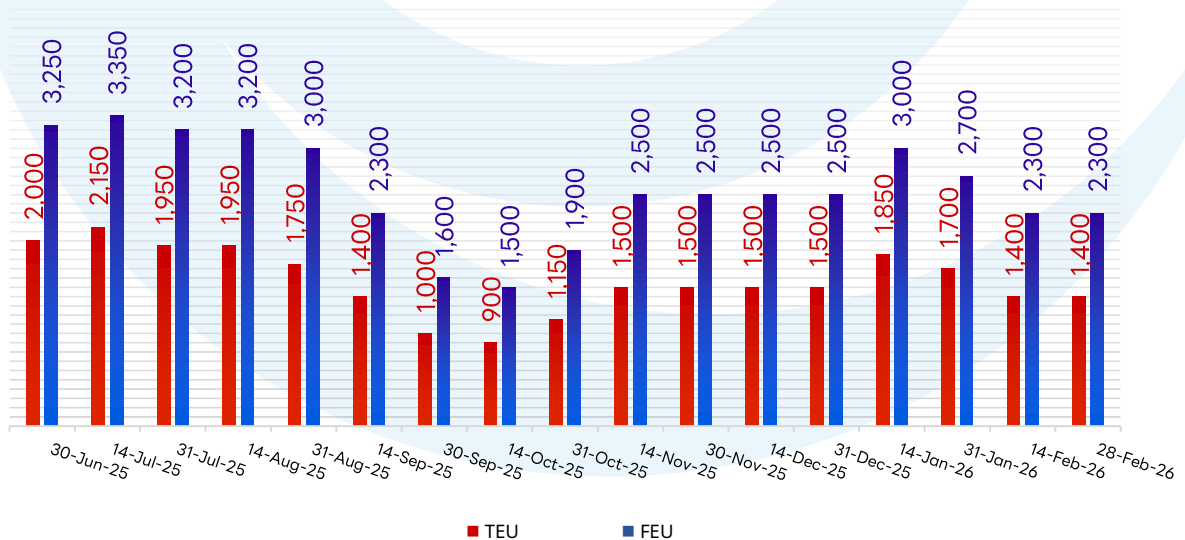
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด**

**Australia**



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

**Europe**

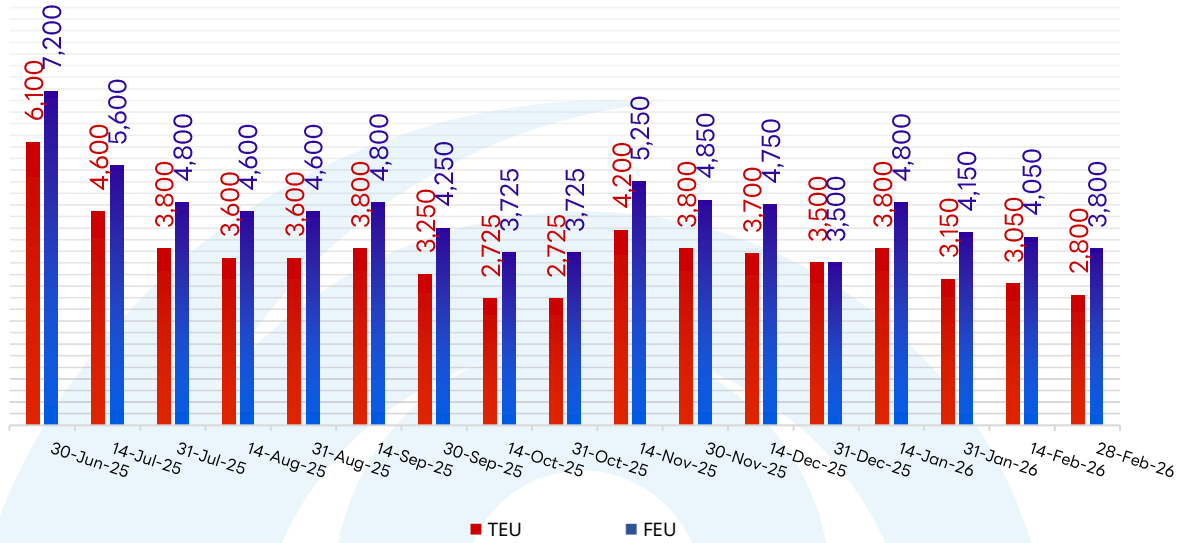


	SEP-25	OCT-25	NOV-25	DEC-25	JAN-26	FEB-26
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	51 €	60 €	60 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	102 €	120 €	120 €

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

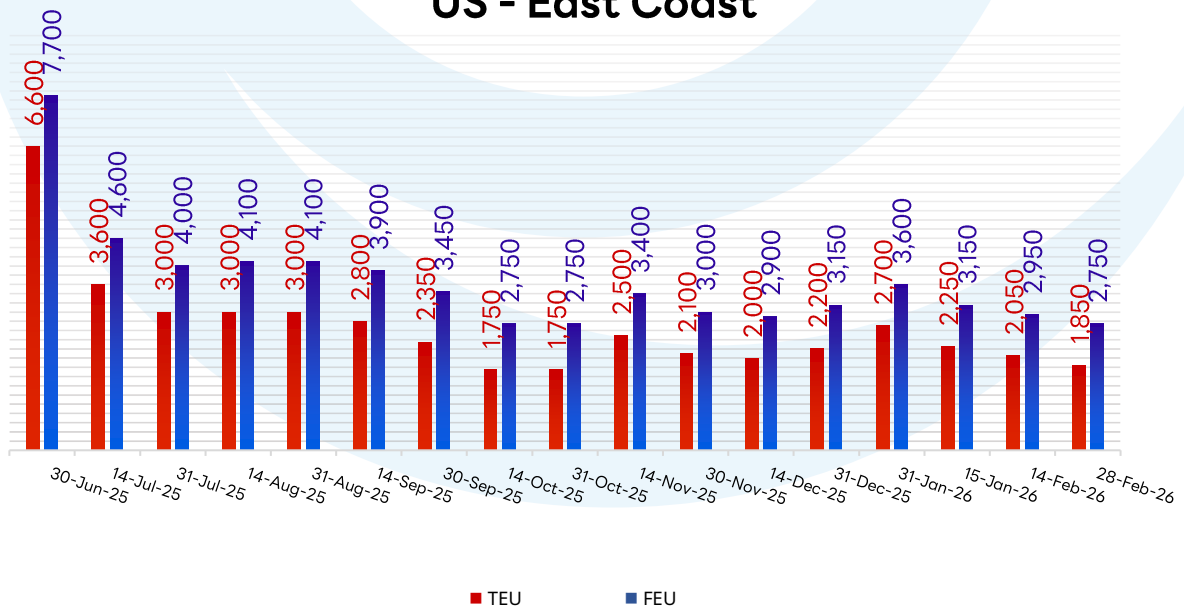
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด**

**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

## พัฒนาการของมาตรการภาษีศรัทธาภายใต้รัฐบาลโดนัล ทรัมป์



มาตรการการค้าของประธานาธิบดีโดนัล ทรัมป์ ตั้งแต่ต้นปี 2025 ต่อเนื่องถึงปี 2026 ได้จุดชนวนความตึงเครียดทางการค้ารอบใหม่ทั่วโลก โดยสหรัฐใช้ภาษีนำเข้าเป็นเครื่องมือหลักในการลดการขาดดุลการค้าและกดดันคู่ค้า ทั้งประเทศพันธมิตรและคู่แข่งสำคัญ ส่งผลให้เศรษฐกิจโลกเผชิญความไม่แน่นอนสูงและตลาดการเงินผันผวนต่อเนื่อง

ในช่วงแรก สหรัฐประกาศขึ้นภาษีนำเข้าสินค้าจากประเทศหลัก เช่น เม็กซิโก แคนาดา จีน และสหภาพยุโรป โดยบางรายการ

ถูกเรียกเก็บภาษีสูงถึง 25% และขยายไปสู่สินค้าเชิงยุทธศาสตร์ เช่น เหล็ก อะลูมิเนียม รถยนต์ และชิป AI ขณะที่บางประเทศพยายามเจรจาทำข้อตกลงเพื่อลดผลกระทบ แต่สถานการณ์ยังคงประปรายจากการเปลี่ยนนโยบายอย่างฉับพลันของสหรัฐ และความตึงเครียดเพิ่มขึ้นอีกเมื่อศาลสูงสหรัฐวินิจฉัยยกเลิกมาตรการภาษีแบบ “ตอบโต้” ที่รัฐบาลใช้โดยอ้างเหตุฉุกเฉิน ทำให้รัฐบาลต้องหาช่องทางทางกฎหมายใหม่เพื่อรักษามาตรการกีดกันทางการค้าไว้

เพื่อตอบสนองคำตัดสินดังกล่าว สหรัฐจึงประกาศเก็บภาษีนำเข้าทั่วโลกแบบชั่วคราวในอัตรา 10% และมีแผนปรับขึ้นเป็น 15% ส่งผลให้เกิดความสับสนและความกังวลในตลาดโลก

มาตรการภาษีแบบครอบคลุมดังกล่าวสร้างทั้งผู้ได้และผู้เสีย บางประเทศที่เคยถูกเก็บภาษีสูงอาจได้รับผลกระทบน้อยลงจากอัตราใหม่ที่ต่ำกว่าเดิม แต่ประเทศที่เคยทำข้อตกลงหลีกเลี่ยงภาษีกับสหรัฐกลับเผชิญความไม่แน่นอนว่าข้อตกลงเหล่านั้นยังมีผลหรือไม่ ซึ่งนอกจากภาษีแบบครอบคลุมแล้วรัฐบาลสหรัฐยังพิจารณามาตรการภาษีเฉพาะอุตสาหกรรมภายใต้เหตุผลด้านความมั่นคงแห่งชาติ ครอบคลุมสินค้าเช่น แบตเตอรี่ขนาดใหญ่ เคมีภัณฑ์ อุปกรณ์พลังงาน และโทรคมนาคม ซึ่งสะท้อนแนวโน้ม “เศรษฐกิจความมั่นคง” ที่ผสมผสานนโยบายการค้าเข้ากับยุทธศาสตร์ภูมิรัฐศาสตร์

ความไม่แน่นอนดังกล่าวส่งผลกระทบต่อพันธมิตรตะวันตกด้วย โดยสหภาพยุโรปต้องชะลอการให้สัตยาบันข้อตกลงการค้ากับสหรัฐ เนื่องจากภาษีใหม่อาจทำให้เงื่อนไขที่ตกลงกันไว้เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ขณะเดียวกัน สหรัฐยังเตือนประเทศคู่ค้าว่าหากถอนตัวจากข้อตกลงหรือ “เล่นเกม” กับสหรัฐ อาจเผชิญภาษีที่สูงขึ้นอีก

ซึ่งสงครามการค้ารอบนี้สะท้อนการเปลี่ยนผ่านของระบบการค้าโลกจากความร่วมมือพหุภาคีไปสู่การใช้มาตรการฝ่ายเดียวและการต่อรองเชิงอำนาจ ส่งผลให้ห่วงโซ่อุปทานโลกต้องปรับตัวครั้งใหญ่ และเพิ่มความเสี่ยงต่อการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลกในระยะต่อไป

ที่มา Reuters

## กำไรหรือประสิทธิภาพ : เมื่อสายเรือต้องเลือก ผู้ส่งออกได้อย่างก็ต้องเสียอย่างไร ?

ดูเหมือนกลุ่มพันธมิตรน้องใหม่ในตลาดอย่าง Gemini Cooperation ที่เกิดจากการรวมกลุ่มกันของ Maersk และ Hapag Lloyd จะไม่ได้มาเล่นๆ โดยถ้านับตั้งแต่เปิดตัวเมื่อปีที่แล้ว จะถือว่าเพียงขยับปีกกว่าๆเท่านั้น กลับสามารถแสดงประสิทธิภาพระดับสูงในการขนส่งจากท่าเรือถึงท่าเรือ (Port-to-Port Reliability) ฟุ้งสูงทะลุ 80-90% แซงหน้ารุ่นพี่กลุ่มสายเรือและพันธมิตรกลุ่มอื่นๆ ที่อยู่ระดับต่ำสุดถึง 25% อันเป็นการกดดันให้ต้องเร่งยกระดับมาตรฐานบริการของตนเองตามไปด้วย



ในขณะที่เดียวกัน ตลาดในปัจจุบันอยู่ในช่วงกำลังดำดิ่งเข้าสู่ภาวะอุปทานล้น หรือการมีกองเรือ-พื้นที่ระวางล้นตลาด (Overcapacity) อย่างช้าๆ และจะต่อเนื่องไปอีกหลายปี ถึงค่าระวางเรือให้ดำดิ่งไปตามกัน

สายเรือทั้งหลายจึงจำเป็นต้องบริหารจัดการสมดุล อาจต้องยอมมองข้ามการพัฒนาประสิทธิภาพความน่าเชื่อถือ (Reliability) เพื่อปกป้องผลกำไร

นอกจากนี้ แนวโน้ม Micro-events ในหลายพื้นที่ทั่วโลกยังเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เช่น ความแออัดของท่าเรือในบางจุด หรือการนัดหยุดงานประท้วง ที่มีเหตุมาจากการปรับเปลี่ยนรูปแบบการค้าและการนำเรือขนาดยักษ์ (VLCC/ULCC) เข้ามาให้บริการมากขึ้น จึงคาดการณ์ได้ว่าความน่าเชื่อถือจะลดลงตามไปด้วย

และยังมีกองเรือและระวางเต็มเข้ามาในตลาดมากขึ้นเท่าไร้ ตารางเรือกลับยิ่งขาดความน่าเชื่อถือมากขึ้นเท่านั้น เพราะสายการเดินทางจะต้องจัดมาตรการรุนแรงยิ่งขึ้นมาใช้เพื่อรักษาความอยู่รอดทางการเงินของตน

ที่เห็นชัดที่สุดและจะมีโอกาสเกิดบ่อยครั้งขึ้นก็คือการ Blank Sailing หรือการยกเลิกเที่ยวเรือ อันเป็นหนึ่งในกลยุทธ์ในการลดทอนอุปทานในตลาดเพื่อรักษาราคาค่าระวาง หรือการสั่งข้ามไม่แวะบางท่าเรือ (Skip Port)

ซึ่งกลยุทธ์เหล่านี้ถือเป็นดาบสองคมที่ส่งผลโดยตรงต่อประสิทธิภาพความน่าเชื่อถือ หรือ Reliability ผู้ส่งออกต้องแบกรับความเสี่ยงจากปัญหาสินค้าถูกเลื่อนไปรอบถัดไป (Rolled Over) และระยะเวลาขนส่งที่คาดเดาไม่ได้

ผู้ส่งออกจึงเหมือนการได้รับค่าระวางราคาถูกลง แลกมากับคุณภาพการบริการที่ลดลงไปโดยปริยาย

หากมองในแง่ดี ความผันผวนจากเครือข่ายที่ปั่นป่วนวุ่นวายนี้ ถือเป็นแรงจูงใจชั้นดีที่กระตุ้นให้บรรดาสายเรือต้องเร่งปรับปรุงประสิทธิภาพความน่าเชื่อถือของตน จากเดิมที่สภาพในตลาดเต็มไปด้วยคุณภาพและคู่แข่งที่แทบไม่ต่างกัน

กว่าความโดดเด่นของพันธมิตรน้องใหม่อย่าง Gemini ที่ยังรักษาประสิทธิภาพความน่าเชื่อถือ (Reliability) ได้ท่ามกลางตลาดที่มีสภาวะอุปทานล้น อาจนำไปสู่กลไกการตลาดในการรักษาความเชื่อมั่นและการเลือกใช้บริการของลูกค้า ซึ่งจะนำไปสู่การแข่งขันในตลาดที่มากขึ้นในอนาคต

*Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo*

## Maersk และ MSC สู่การเข้าบริหารท่าเรือคลองปานามา

สองสายเรือยักษ์ใหญ่อย่าง Maersk และ Mediterranean Shipping Co. (MSC) ได้เริ่มเข้านั่งเก้าอี้บริหารที่ Balboa และ Cristobal สองท่าเรือเหนือใต้บริเวณปากทางเข้าออกของคลองปานามาเป็นการชั่วคราวแล้ว หลังจากที่รัฐบาลปานามาได้เข้ายึดอำนาจจาก CK Hutchison Holdings เมื่อช่วงต้นสัปดาห์ที่ผ่านมา



APM Terminals (AMPT) ซึ่งเป็นบริษัทในเครือของ Maersk ได้รับสัญญาสัมปทานชั่วคราวจาก Panama Maritime Authority (PMA) ในการบริหารท่าเรือ Balboa ทางฝั่งใต้ของคลองฯ ตัดมหาสมุทรแปซิฟิก ในขณะที่ Terminal Investment Limited (TiL) ของ MSC ก็ได้รับสิทธิลักษณะเดียวกันสำหรับท่าเรือ Cristobal ทางฝั่งเหนือของคลองฯ ตัดมหาสมุทรแอตแลนติก

โดยทั้ง APMT และ TiL จะมารับช่วงต่อเข้าบริหารท่าเรือทั้งสองแห่งเป็นระยะเวลา 18 เดือน เนื่องจากทั้งสองค่าย Maersk และ MSC มีปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือทั้งสองแห่งนี้เป็นจำนวนมาก และในระหว่างนี้ รัฐบาลปานามากำลังพิจารณาแนวทางที่ดีที่สุดในการประมูลและมอบสัญญาสัมปทานระยะยาวต่อไป

ความเคลื่อนไหวในการขับไล่บริษัท Panama Ports Company (PPC) ซึ่ง CK Hutchison เป็นเจ้าของ เกิดขึ้นหลังจากที่รัฐบาลได้ประกาศผลการบังคับใช้คำพิพากษาถึงที่สุดของศาลสูงสุดปานามา ที่สั่งให้สัมปทานระยะเวลา 28 ปีของ PPC เป็นโมฆะ ซึ่งศาลได้มีคำวินิจฉัยไปเมื่อวันที่ 29 มกราคมที่ผ่านมา

กลุ่ม Hutchison ซึ่งมีฐานการบริหารอยู่ในฮ่องกง ได้ออกมาแถลงการณ์ประณามการเข้ายึดท่าเรือของรัฐบาลปานามา และระบุว่าการมอบสัมปทานให้กับ APMT และ TiL เป็นสิ่งที่ผิดกฎหมาย พร้อมว่าจะดำเนินการทางกฎหมายกับ APMT และรัฐบาลปานามา อีกทั้งยังชี้ว่าการที่ AMPT เข้ามาครอบครองท่าเรือ Balboa อาจสร้างความรำวามต่อความสัมพันธ์ระหว่าง Hutchison และ Maersk ได้

แม้ว่าคำตัดสินของศาลสูงสุดปานามาจะไม่สามารถพลิกกลับได้ แต่แถลงการณ์ของ Hutchison ระบุว่าบริษัทยังคงปรึกษากับที่ปรึกษาทางกฎหมาย เพื่อเตรียมยื่นฟ้องร้องดำเนินคดีทั้งในระดับชาติและระดับนานาชาติต่อรัฐบาลปานามา รวมถึงบุคคลที่สามที่สมรู้ร่วมคิด โดยบริษัทได้ยื่นฟ้องร้องต่ออนุญาโตตุลาการระหว่างประเทศไปแล้วตั้งแต่วันที่ต้นเดือนกุมภาพันธ์ เพื่อเรียกร้องค่าเสียหายจากการสูญเสียสัมปทานท่าเรือดังกล่าวอย่างไม่ชอบธรรม

ทางด้านโฆษกกระทรวงการต่างประเทศของจีนได้กล่าวระหว่างการแถลงข่าวที่กรุงปักกิ่งเมื่อวันอังคารว่า ประเทศจีนจะปกป้องสิทธิและผลประโยชน์ที่ชอบด้วยกฎหมายของบริษัทอย่างหนักแน่น

ในขณะนี้ ถือเป็นที่ชัดเจนแล้วว่าตอนนี้ผลประโยชน์ทับซ้อนกันนอกเหนือจากเรื่องธุรกิจและการขนส่งสินค้าทางทะเล แต่ยังเป็นในเรื่องของการแผ่ขยายอิทธิพลและการแข่งขันกันของชาติยักษ์ใหญ่อย่างจีนและสหรัฐอเมริกา ที่มีคลองปานามาเป็นเพียงหนึ่งในหมากของเกมการเมืองเท่านั้น

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

## Trump UP !! ของขึ้น !! สรุปภาษีทรัมป์ หลังศาลตัดสินล้ม IEEPA



เป็นที่แน่ชัดแล้วว่ากฎหมาย International Emergency Economic Powers Act (IEEPA) ที่รัฐบาลของประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ ที่หยิบยกขึ้นมาเป็นมาตรการต่อรองทางภาษี โดยอ้างเหตุผลเพื่อลดการขาดดุลการค้าสินค้า และเพื่อถ่วงดุลอำนาจของจีน และกับประเทศคู่ค้าอื่นที่เกินดุลและการค้าที่ไม่เป็นธรรมกับสหรัฐฯ นั้น “ขัดต่อกฎหมาย” รัฐบาลทรัมป์ไม่สามารถดำเนินการได้ โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากสภา Congress ก่อน

อีกทั้งทิศทางและเป้าประสงค์ของทรัมป์เองยังเป็นการดึง/ย้ายฐานการลงทุน/การผลิต ออกจากจีนและประเทศอื่นๆ ทั่วโลก กลับเข้ามาที่สหรัฐฯ (Onshoring) โดยใช้มาตรการจูงใจทางภาษีนิติบุคคล การจ้างงาน มาตรการทางการเงินและอำนวยความสะดวกในการย้ายฐานกลับมา เพื่อดึงดูดให้นักลงทุนสหรัฐฯ รวมถึงมาตรการกีดกันทางการค้ากับประเทศจีนผ่าน Supply Chain ในประเทศอื่นๆ เช่น Anti-Circumvention หรือที่เรารู้จักกันดี คือ สินค้า Transshipment

อ่านเพิ่มเติม “Trump UP !! ของขึ้น !! สรุปภาษีทรัมป์ หลังศาลตัดสินล้ม IEEPA” [คลิกที่นี่](#)

## ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	Weighting	Previous Index 6 February 2026 *	Current Index 13 February 2026 *
Comprehensive Index		1266.56	1251.46
Europe (Base port)	20%	1403	1361
Mediterranean (Base port)	10%	2291	2177
USWC (Base port)	20%	1801	1787
USEC (Base port)	5.00%	2530	2524
Persian Gulf & Red Sea (Dubai)	7.50%	917	980
Australia/New Zealand (Melbourne)	5.00%	745	688
East/West Africa (Lagos)	2.50%	3024	2976
South Africa (Durban)	2.50%	1938	1908
South America (Santos)	5.00%	1136	1188
West Japan (Base port)	5.00%	312	312
East Japan (Base port)	5.00%	321	321
Southeast Asia (Singapore)	7.50%	461	456
Korea (Pusan)	2.50%	139	139
America West Coast (Manzanillo)	2.50%	932	1159
East Africa (Mombasa)	2.50%	1693	1646

USD/TEU; TEU = Twenty-foot Equivalent Unit

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

(\*) หมายเหตุ: ไม่มีข้อมูล SCFI ในสัปดาห์นี้เนื่องจากเทศกาลหยุดยาวในจีน โปรดติดตามข้อมูลสัปดาห์ถัดไป ขอภัยในความไม่สะดวก

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์  
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์



ตารางอบรมประจำปี 2026



## 1Day Training

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์  
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์

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



ข้อมูลเพิ่มเติม/ขอใบเสนอราคา



## In-House Training (ฝึกอบรมภายในองค์กร)

ฝึกอบรมแบบ Insight ที่องค์กรคุณสามารถออกแบบได้

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



ข้อมูลเพิ่มเติม/ลงทะเบียน



## MHE (Material Handling Equipment Program)

หลักสูตรต้นแบบจากญี่ปุ่นช่วยพัฒนาทักษะบุคลากร  
ให้สามารถวางแผนและออกแบบแปลนของการจัดการคลังสินค้า

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



ดาวน์โหลดตารางอบรม 2026



ดาวน์โหลดตารางอบรม 2026

1 file(s) 330.36 KB

Download