

# ค่าระวางเรือ

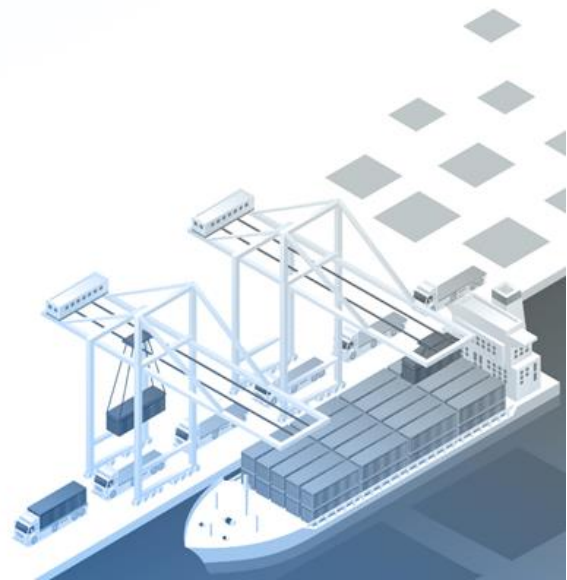
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล  
สัปดาห์ที่

# 9

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
Thai National Shippers' Council



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



# TNSC Weekly Briefing (4 March 2026)

## Thai Bath Rate



**USD**  
31.57



**EUR**  
36.67



**GBP**  
42.17



**AUD**  
22.23



**CNY**  
4.58



**JPY**  
0.2

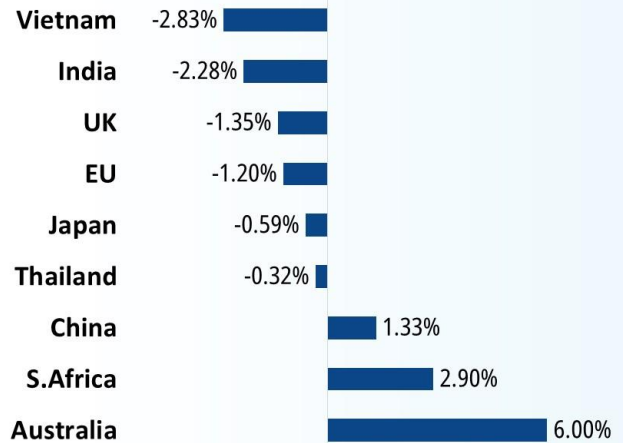


**INR**  
0.34



**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
28-Feb-25	Jan 26	Nov 25 - Jan 26	13-Feb-26	27-Feb-26
1515.29	1499.03	1487.72	1251.46	1333.11

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	70-74	69-71	65-68



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



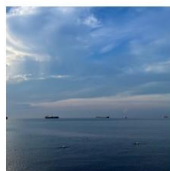
**Ongoing war วิกฤตการณ์เดือน 2026**  
ช่องแคบฮอร์มุซ สะเทือนส่งออก

อ่านต่อหน้า 10



**สงครามอิหร่านกับแรงกระเพื่อมตลาด**  
พลังงานโลก

อ่านต่อหน้า 8



**สินค้ากว่า 2 ล้าน TEU ติดค้างจากเหตุปิด**  
ช่องแคบฮอร์มุซ

อ่านต่อหน้า 9

## 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-Mar-2026
Thailand - Qingdao	60	80				
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	<i>Suspension*</i>	<i>Suspension*</i>				
			War Risk	-	-	
Thailand - Busan	300	600	All - In			
Thailand - Incheon	300	600				
Thailand - Nhava Sheva	<b>850**</b>	<b>1,250**</b>	ISOCC	51	102	
Thailand - Durban / Cape Town	<b>2,100**</b>	<b>2,800**</b>	ISOCC	78	156	
			Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	800-900	1,600-1,800	All - In			
Thailand - Sydney						
Thailand - Tauranga						
Thailand - Europe (Main Port)	<b>1,800**</b>	<b>3,000**</b>	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	60 €	120 €	
			Subject to ENS USD 30/BL 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	<b>3,000**</b>	<b>4,000**</b>	All - In			
Thailand - US East Coast	<b>2,000**</b>	<b>2,900**</b>	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

\*\* สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 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 ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 2,100 USD/TEU และ 2,800 USD/FEU ส่วนเส้นทาง เกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 600 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 800-900 USD/TEU และ 1,600-1,800 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 1,800 USD/TEU และ 3,000 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 3,000 USD/TEU และ 4,000 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 2,000 USD/TEU และ 2,900 USD/FEU \*\*

### REEFER CONTAINER FREIGHT RATE

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800***	1,200***	All-in	Effective till 31-MAR-2026
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	800	1,000	All-in	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLR TM, FRLEH)	3,500**	4,000**	All-in	

#### หมายเหตุ :

(\*) หลายสายเรือปิดการจองระวางชั่วคราวสาเหตุจากความเสี่ยงในช่องแคบฮอร์มุซ และอาจถูกยกเลิกเที่ยวหรือเปลี่ยนแปลงท่าเรือสินค้าปลายทาง

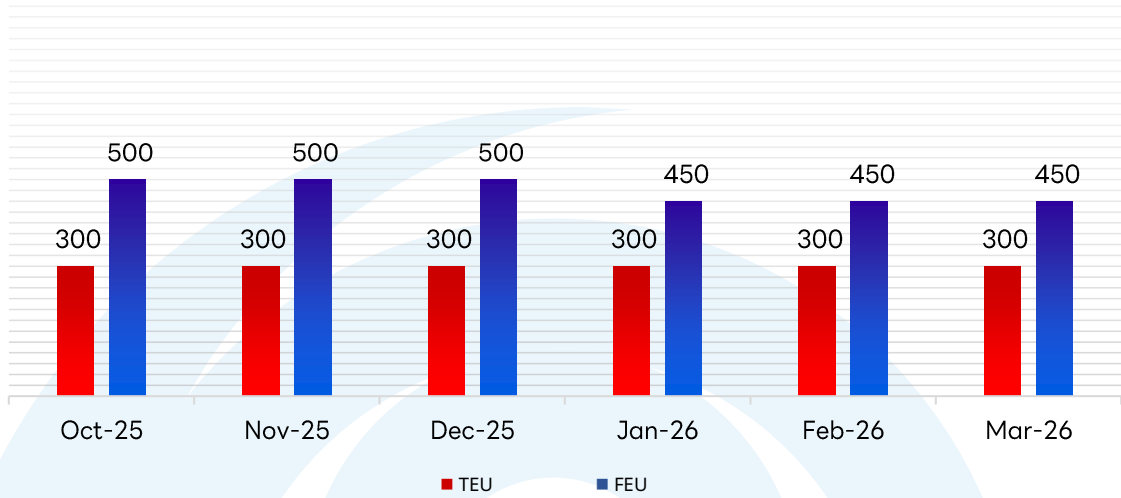
(\*\*) ค่าระวางอาจมีความแตกต่างสูงอย่างมากจากอัตราที่ปรากฏ และยังไม่รวมค่าใช้จ่ายพิเศษอื่นๆที่อาจถูกเรียกเก็บ เช่น War Risk Surcharge, Congestion Surcharge, Emergency Surcharge เป็นต้น เนื่องจากวิกฤติในตลาดที่มีเหตุมาจากความผันผวนของสถานการณ์และอาจถูกยกเลิกเที่ยวหรือเปลี่ยนแปลงท่าเรือสินค้าปลายทาง

(\*\*\*) ค่าระวางอาจมีความแตกต่างจากอัตราที่ปรากฏ เนื่องจากเข้าสู่ฤดูกาลการขนส่งผลไม้ประจำปี ซึ่งอาจมีค่าระวางแตกต่างกันออกไปตามแต่นิตสินค้า โปรดติดตามกับผู้ให้บริการอย่างใกล้ชิด

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**

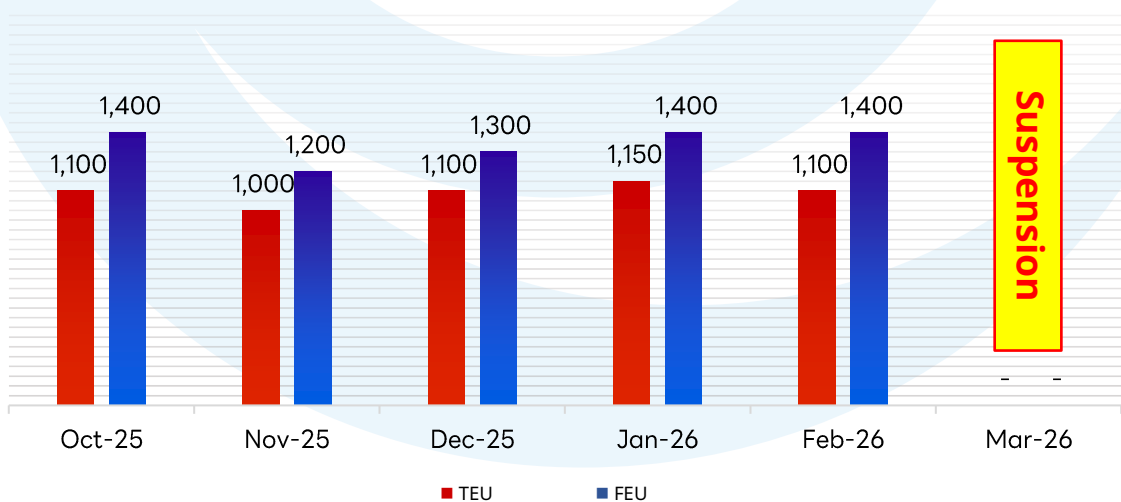
**Japan**



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

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

**Jebel-Ali**

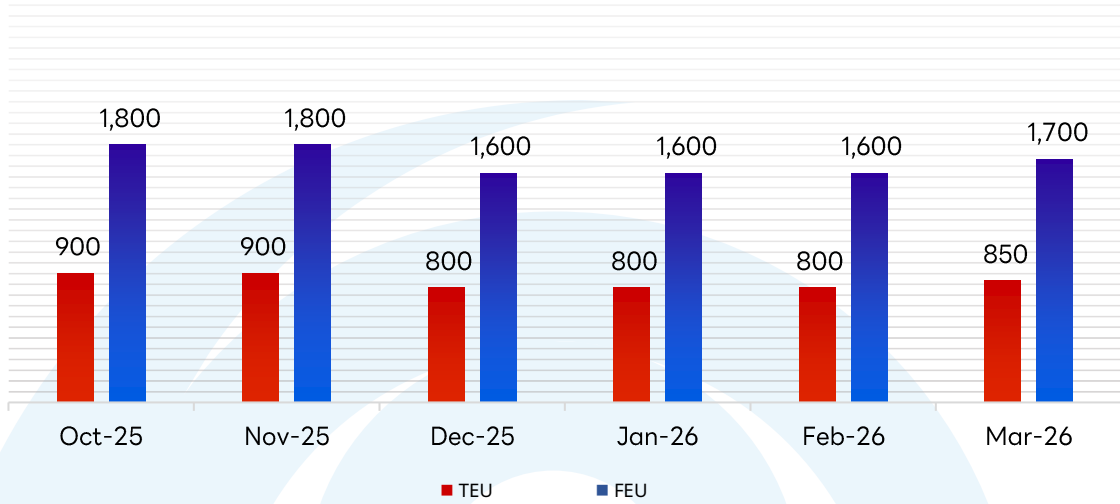


	OCT-25	NOV-25	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	56	34	34	45	45	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	112	68	68	90	90	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU and USD70/FEU

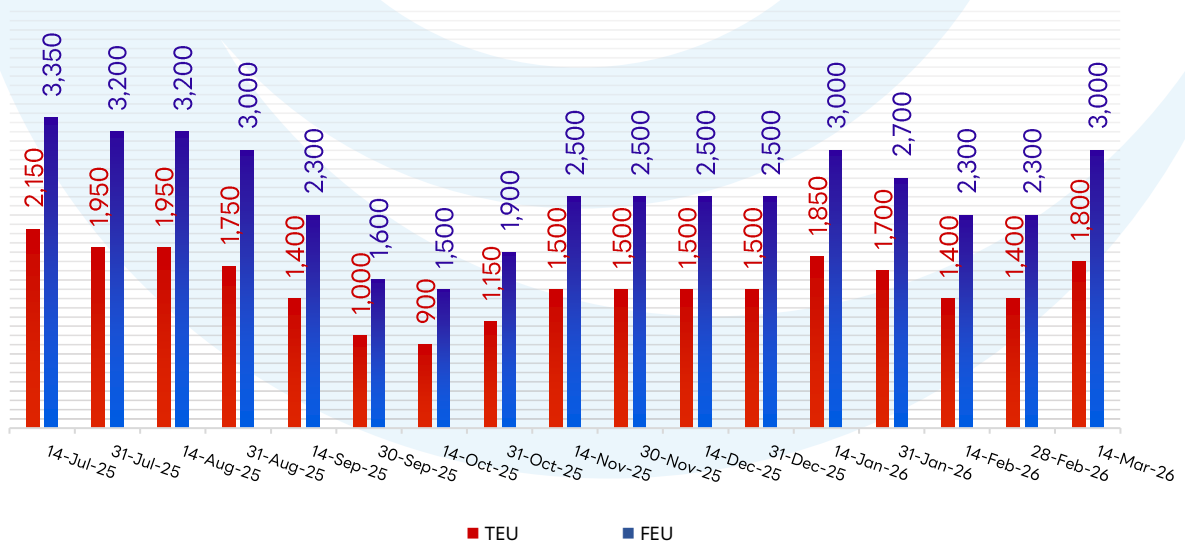
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด**

**Australia**



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

**Europe**

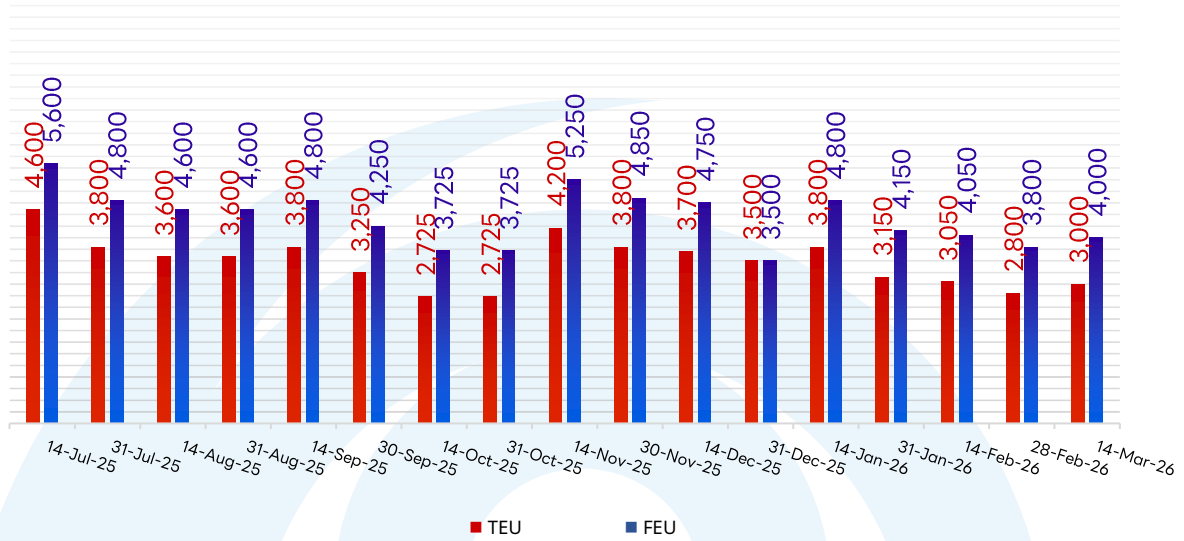


	OCT-25	NOV-25	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	60 €	60 €	60 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	120 €	120 €	120 €

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

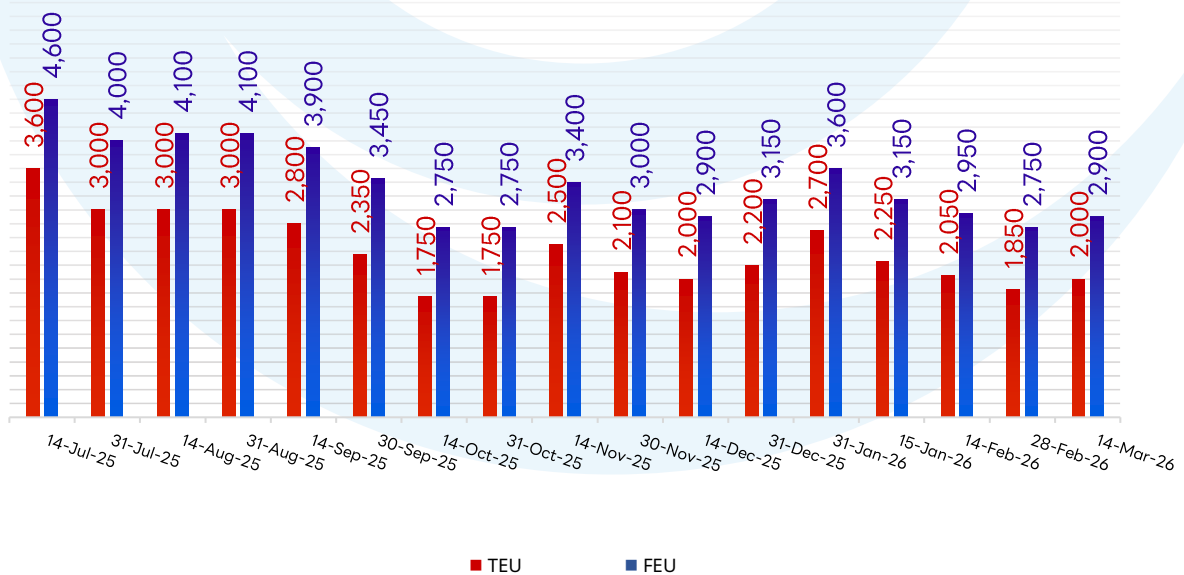
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด**

**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

## สงครามอิหร่านกับแรงกระเพื่อมตลาดพลังงานโลก



สถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างอิหร่านกับสหรัฐฯ และอิสราเอลในช่วงต้นปี 2026 ได้กลายเป็นปัจจัยสำคัญที่สร้างแรงสั่นสะเทือนต่อระบบพลังงานและเศรษฐกิจโลกอย่างรวดเร็ว โดยการโจมตีทางทหารและการตอบโต้ระหว่างทั้งสองฝ่ายได้ส่งผลให้ตลาดพลังงานทั่วโลกเกิดความผันผวนทันที โดยเฉพาะราคาน้ำมันดิบที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจากความกังวลเกี่ยวกับการหยุดชะงักของอุปทานพลังงานจากตะวันออกกลาง ความตึงเครียดดังกล่าวเริ่มต้นขึ้นหลังจากการโจมตีทางอากาศของสหรัฐฯ และอิสราเอลต่อเป้าหมายในอิหร่านเมื่อปลายเดือนกุมภาพันธ์ 2026 ซึ่งนำไปสู่การตอบโต้ของอิหร่านด้วยการโจมตีเป้าหมายทางทหารและโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานในภูมิภาค ส่งผลให้เกิดความกังวลอย่างมากต่อเสถียรภาพของการผลิตและการขนส่งพลังงานในตะวันออกกลาง

หนึ่งในประเด็นสำคัญของวิกฤตครั้งนี้คือความเสี่ยงต่อการขนส่งพลังงานผ่าน ช่องแคบฮอร์มุซ ซึ่งถือเป็นเส้นทางเดินเรือที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งของโลกสำหรับการขนส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ โดยเส้นทางดังกล่าวรองรับการขนส่งน้ำมันราว 20% ของการค้าพลังงานทางทะเลทั่วโลก เมื่อสถานการณ์ความขัดแย้งทวีความรุนแรง การเดินเรือผ่านช่องแคบจึงลดลงอย่างมากและเรือบรรทุกน้ำมันจำนวนมากต้องหยุดหรือหลีกเลี่ยงเส้นทางดังกล่าวผลกระทบต่อระบบพลังงานโลกเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยราคาน้ำมันดิบปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ หลังจากตลาดกังวลว่าความขัดแย้งอาจทำให้การส่งออกพลังงานจากภูมิภาคตะวันออกกลางลดลงหรือหยุดชะงัก ในช่วงต้นเดือนมีนาคม ราคาน้ำมันดิบเบรนท์เพิ่มขึ้นกว่า 10% และปรับตัวขึ้นสู่ระดับประมาณ 80 ดอลลาร์ต่อบาร์เรล ขณะที่นักวิเคราะห์บางส่วนมองว่าราคาน้ำมันอาจปรับตัวสูงถึง 100 ดอลลาร์ต่อบาร์เรล หากความขัดแย้งยืดเยื้อและกระทบต่อเส้นทางขนส่งพลังงานในระยะยาว

นอกจากนี้ การโจมตีโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานในภูมิภาคยังส่งผลให้การผลิตก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) บางส่วนต้องหยุดชะงัก ขณะที่ราคาก๊าซในตลาดยุโรปและเอเชียปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมากจากความกังวลเรื่องอุปทานพลังงานในตลาดโลกผลกระทบจากวิกฤตดังกล่าวไม่ได้จำกัดอยู่เพียงตลาดพลังงานเท่านั้น แต่ยังสะท้อนมายังตลาดการเงินทั่วโลก โดยความไม่แน่นอนด้านภูมิรัฐศาสตร์และต้นทุนพลังงานที่เพิ่มขึ้นได้ทำให้ตลาดหุ้นหลายประเทศปรับตัวลดลง ขณะที่นักลงทุนกังวลว่าราคาพลังงานที่สูงขึ้นอาจส่งผลต่อเงินเฟ้อและต้นทุนการดำเนินธุรกิจในหลายภาคเศรษฐกิจ

การเกิดขึ้นของวิกฤตความขัดแย้งระหว่างอิหร่านกับสหรัฐฯ และอิสราเอลในปี 2026 ได้สะท้อนให้เห็นถึงความเปราะบางของตลาดพลังงานโลกที่ยังคงพึ่งพาเส้นทางขนส่งพลังงานสำคัญอย่างช่องแคบฮอร์มุซ แม้การผลิตพลังงานทั่วโลกจะมีความหลากหลายมากขึ้น แต่ความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์ในภูมิภาคตะวันออกกลางยังคงมีศักยภาพที่จะสร้างแรงกระเพื่อมต่อเศรษฐกิจโลกได้อย่างรวดเร็วและรุนแรง

ซึ่งสงครามการค้ารอบนี้สะท้อนการเปลี่ยนผ่านของระบบการค้าโลกจากความร่วมมือพหุภาคีไปสู่การใช้มาตรการฝ่ายเดียวและการต่อรองเชิงอำนาจ ส่งผลให้ห่วงโซ่อุปทานโลกต้องปรับตัวครั้งใหญ่ และเพิ่มความเสี่ยงต่อการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลกในระยะต่อไป

ที่มา Reuters

## สินค้ากว่า 2 ล้าน TEU ติดค้างจากเหตุปิดช่องแคบฮอร์มุซ



ในขณะที่ความขัดแย้งระหว่างสหรัฐฯ/อิสราเอล-อิหร่านล่อลวงเลยมาร่วมสัปดาห์ และช่องแคบฮอร์มุซยังคงถูกปิดตายในทางปฏิบัติ ปริมาณสินค้าทางทะเลที่ตกอยู่ในความวุ่นวายด้านโลจิสติกส์ครั้งนี้ก็เริ่มปรากฏภาพที่ชัดเจนยิ่งขึ้น เมื่อมีรายงานว่ามีการคาดการณ์ว่ามีตู้สินค้าประมาณ 2 ล้าน TEU ที่กำลังติดค้างจากสถานการณ์ดังกล่าว

โดยตัวเลขนี้จะนับตู้สินค้าที่อยู่ทั้งสองฝั่งของช่องแคบ หรือกำลังอยู่ระหว่างทางไปยังท่าเรือที่ได้รับผลกระทบ รวมไปถึงสินค้าทั้งหมดที่อยู่บนเรือซึ่งกำลังแล่นไปยังท่าเรือต่างๆ ในอ่าวอาหรับ หรือที่จ่อจะวางไว้ในช่วง 90 วันข้างหน้า

แม้สินค้าเหล่านี้จะยังไม่ได้ถูกโหลดขึ้นเรือทั้งหมด แต่ส่วนหนึ่งอยู่บนเรือจะต้องถูกนำไปขนถ่ายลงในท่าเรือต่างๆ ซึ่งในช่วงแรก สินค้าจำนวนมากจะถูกนำไปลงที่ท่าเรือบริเวณรอบนอกช่องแคบฮอร์มุซ เช่น ท่าเรือฟูไจราห์ (Fujairah), โซฮาร์ (Sohar) และ ซาลาลาห์ (Salalah) ก่อนจะกระจายลูกตามต่อไปยังท่าเรือโคลัมโบ (Colombo)"

ซึ่งสิ่งที่ตามมาอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ก็คือความแออัดที่เริ่มก่อตัว

โดยพบว่าตู้สินค้าที่จะไปยังท่าเรือ Jebel Ali ของซาอุดีอาระเบีย ถูกสายการบินเรือขนถ่ายลงที่ท่าเรือชิงเต่า (Qingdao) ทางตอนเหนือของจีน ซึ่ง Voyage เพิ่งจะผ่านไปเพียงท่าเดียวเท่านั้น สะท้อนให้เห็นว่าปัญหาความแออัดและสินค้าตกค้างเริ่มก่อตัวขึ้นตั้งแต่ต้นทาง แม้กระทั่งในประเทศจีนก็ตาม

ในขณะเดียวกัน หลายสายเรือก็ได้ประกาศยกเลิกเที่ยวเรือ (End of Voyage) สำหรับสินค้าที่มุ่งหน้าสู่อ่าวอาหรับ โดยบางส่วนมองว่าตู้สินค้าจะถูกกระจายไปทั่วทุกที่ และจำเป็นต้องเสียค่าใช้จ่ายก้อนตั้งแต่ 800-3,000 ดอลลาร์สหรัฐหรืออาจมากกว่านั้น และจะโดนเรียกเก็บค่าใช้จ่ายภายในท่าเรือตามมาอีก

อย่างไรก็ตาม ยังมีการแกว่งสวนต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้น โดยสื่อท้องถิ่นรวมถึงหน่วยงานวิเคราะห์วิจัยทางทะเลหลายแห่งมองว่าผลกระทบระยะยาวต่อการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระดับโลกอาจไม่ได้เลวร้ายเท่าในปัจจุบัน

โดยยกไปเทียบกับวิกฤตทะเลแดงในช่วงสองปีที่ผ่านมาก็ทำให้เกิดความแออัดในท่าเรือถ่ายลำสินค้าอย่างสิงคโปร์ ก่อนที่สายเรือและผู้นำเข้าส่งออกจะค่อยๆปรับตัวเข้ากับสถานการณ์และคลี่คลายความแออัดในท่าเรือลงไปได้ระดับหนึ่ง

ซึ่งหากมองเฉพาะเรื่องการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ สถานการณ์ในฮอรัมุซถือไม่ใช่ปัญหาใหญ่หลวงนัก ไม่เทียบเท่าช่วงการระบาดของโควิด-19 และวิกฤตทะเลแดงที่เป็นเหตุการณ์กระทบไปทั่วทั้งโลก แตกต่างกับปัจจุบันที่เป็นเพียงสินค้าในภูมิภาคอ่าวอาหรับเท่านั้น ในภาพรวมระดับโลกอาจทำให้ความจุ (Capacity) หดตัวลงบ้าง แต่มันไม่ใช่ความหายนะครั้งใหญ่

แต่สำหรับประเทศในแถบอ่าวอาหรับและผู้ส่งออกที่มีลูกค้าอยู่ในอ่าว นี้ นับว่าเป็นหายนะครั้งใหญ่ เพราะเป็นไปได้อย่างมากที่จะมีความจุการขนส่งทางบกเพียงพอสำหรับขนถ่ายสินค้าทั้งหมด ยังไม่รวมต้นทุนที่จะพุ่งขึ้นอีกมหาศาล

และหายนะที่เลวร้ายที่สุดคือด้านพลังงาน ที่อาจส่งผลกระทบต่อสำคัญโดยเฉพาะประเทศลูกค้าหลักในเอเชียอย่าง จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ รวมถึงประเทศไทยด้วย อาจทำให้ต้นทุนพลังงานสูงขึ้นและเกิดการขาดแคลนพลังงานในภาคการผลิตที่เป็นห่วงโซ่อุปทานของหลายสินค้าอุตสาหกรรมในปัจจุบัน

กว่าความโดดเด่นของพันธมิตรน้องใหม่อย่าง Gemini ที่ยังรักษาประสิทธิภาพความน่าเชื่อถือ (Reliability) ได้ท่ามกลางตลาดที่มีสภาวะอุปทานล้น อาจนำไปสู่กลไกการตลาดในการรักษาความเชื่อมั่นและการเลือกใช้บริการของลูกค้า ซึ่งจะนำไปสู่การแข่งขันในตลาดที่มากขึ้นในอนาคต

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

## Ongoing war วิกฤตการณ์เดือน 2026 ช่องแคบฮอร์มุซ สะเทือนส่งออก



จากผลของเหตุการณ์ในตะวันออกกลาง อิหร่านตัดสินใจปิดช่องแคบฮอร์มุซ (Strait of Hormuz) ซึ่งเป็นเส้นทางลำเลียงน้ำมันกว่า 20% ของโลก ทำให้หลายสายเรือประภาศระจับการเดินเรือผ่านเส้นทางช่องแคบ Hormuz หรือในอ่าวเปอร์เซีย

ขณะเดียวกัน เส้นทาง Red Sea หรือช่องแคบ Bab-el-Mandeb แมะคลองสุเอซ หลายสายเรือที่มีการเดินเรือในเส้นทางนี้ต้อง Re-routing ออกมาอ้อมแหลม Good Hope อีกครั้ง เพื่อความปลอดภัย ส่งผลให้เกิดแรงสั่นสะเทือนต่อระบบเศรษฐกิจโลกอย่างรุนแรง โดยเฉพาะในมิติของ "ความมั่นคงทางพลังงาน" และ "เครือข่ายโลจิสติกส์โลก" ซึ่งเป็นหัวใจหลักของการค้าต่างประเทศของไทย

อ่านเพิ่มเติม [“Ongoing war วิกฤตการณ์เดือน 2026 ช่องแคบฮอร์มุซ สะเทือนส่งออก” คลิ๊กที่นี่](#)



**ให้เราเป็นกระบอกเสียงให้คุณ !**  
แบบประเมินผลกระทบสถานการณ์  
ความไม่สงบในตะวันออกกลาง  
และการปิดช่องแคบฮอร์มุซ



สแกน QR Code เพื่อกรอกข้อมูลผ่าน Google Form

เพื่อนำข้อมูลไปศึกษาวิจัยและนำไปสู่การหารือร่วมกับภาครัฐ  
ในการผลักดันให้เกิดนโยบายที่สามารถช่วยเหลือผู้ส่งออกได้อย่างแท้จริงต่อไป

## ให้เราเป็นกระบอกเสียงให้คุณ !

แบบประเมินผลกระทบสถานการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลางและการปิดช่องแคบฮอร์มุซ

เพื่อนำข้อมูลไปศึกษาวิจัยและนำไปสู่การหารือร่วมกับภาครัฐในการผลักดันให้เกิดนโยบาย  
ที่สามารถช่วยเหลือผู้ส่งออกได้อย่างแท้จริงต่อไป

## ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง

### Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	Weighting	Previous Index 13 February 2026	Current Index 27 February 2026
Comprehensive Index		1251.46	1333.11
Europe (Base port)	20%	1361	1420
Mediterranean (Base port)	10%	2177	2305
USWC (Base port)	20%	1787	1857
USEC (Base port)	5.00%	2524	2691
Persian Gulf & Red Sea (Dubai)	7.50%	980	1327
Australia/New Zealand (Melbourne)	5.00%	688	710
East/West Africa (Lagos)	2.50%	2976	3081
South Africa (Durban)	2.50%	1908	1957
South America (Santos)	5.00%	1188	1622
West Japan (Base port)	5.00%	312	304
East Japan (Base port)	5.00%	321	304
Southeast Asia (Singapore)	7.50%	456	456
Korea (Pusan)	2.50%	139	139
America West Coast (Manzanillo)	2.50%	1159	1690
East Africa (Mombasa)	2.50%	1646	1799

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

