

# ค่าระวางเรือ

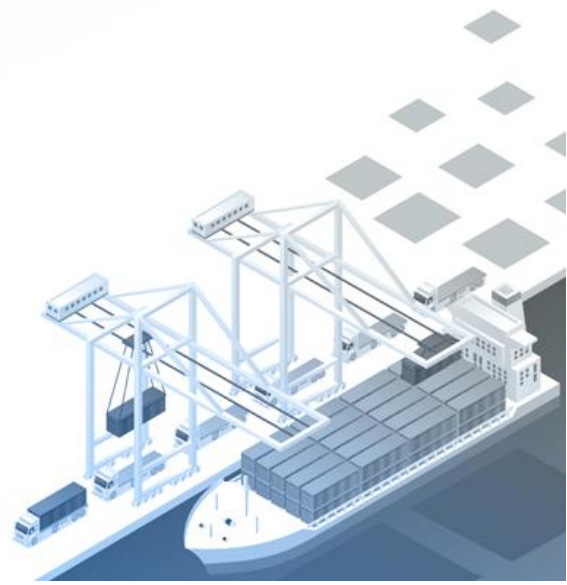
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล  
สัปดาห์ที่

# 12

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
Thai National Shippers' Council



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



# TNSC Weekly Briefing (24 March 2026)

## Thai Bath Rate



**USD**  
32.48



**EUR**  
37.73



**GBP**  
43.59



**AUD**  
22.73



**CNY**  
4.71



**JPY**  
0.2

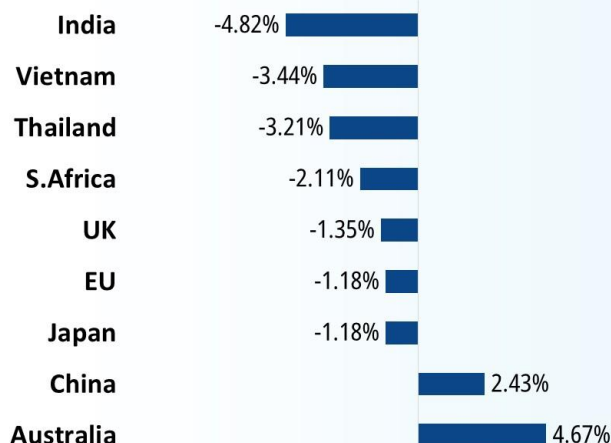


**INR**  
0.35



**VND**  
0.0012

## Exchange Rate Trend



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

Jan 2020 – Mar 2026

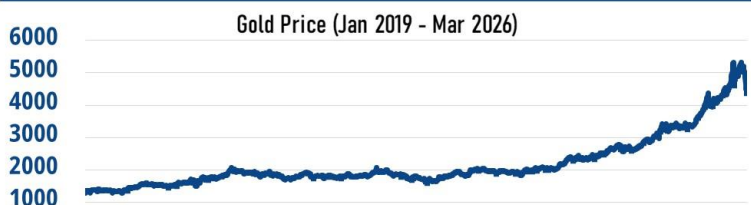


YoY	1 Month Average	3 Months Average	Previous Index	Current Index
21-Mar-25	Feb 26	Dec 25 - Feb 26	13-Mar-26	20-Mar-26
1595.08	1283.71	1450.96	1710.35	1706.95

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	100-113	120-136	94-99



**Gold : 4486-5013 USD/Ounces**



**ภาคการผลิตจีนฟื้นตัวสูงสุดรอบ 1 ปี ท่ามกลางความเสี่ยงสงครามที่เพิ่มขึ้น**

อ่านต่อหน้า 9



**เที่ยวเรือ Shuttles ขาออกจากอินเดียพุ่งสูงขึ้น หลังตารางเดินเรือระยะไกลชะงัก**

อ่านต่อหน้า 10



**Maersk เลือกเวียดนาม กลุ่ม 1,700 ล้าน ปันท่าเรือคอนเทนเนอร์แห่งใหม่**

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-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>	ISOCC	-	-	
			War Risk	-	-	
Thailand - Busan	300**	600**	All - In			
Thailand - Incheon	300**	600**				
Thailand - Nhava Sheva	850**	1,250**	ISOCC	51	102	
Thailand - Durban / Cape Town	2,100**	2,800**	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)	1,600**	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	3,000**	4,000**	All - In			
Thailand - US East Coast	2,000**	2,900**	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

\*\* สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมีนาคม 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 ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 1,600 USD/TEU และ 2,700 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางฝั่ง West Coast คงที่ โดยอยู่ที่ 3,000 USD/TEU และ 4,000 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast คงที่เช่นกัน 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, NLRM, FRLEH)	3,500**	4,000**	All-in	

#### หมายเหตุ :

(\*) หลายสายเรือปิดการจองระวางชั่วคราวสาเหตุจากความเสียดังในช่องแคบฮอร์มุซ

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

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

หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสี่ยงภัยใด ๆ ไม่ว่าความเสียหายทางตรง หรือทางอ้อม ที่อาจเกิดขึ้นได้ ผู้ใช้บริการยอมรับและตระหนักดีว่า สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยจะไม่ต้องรับผิดชอบต่อการกระทำใดของผู้ใช้บริการทั้งสิ้น

**ตัวอย่างสรุปรายการค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่ม (Surcharge) ที่ถูกเรียกเก็บ  
จากสถานการณ์ในตะวันออกกลาง และการปิดช่องแคบฮอร์มุซ**

**ค่าใช้จ่ายพิเศษจากการบริหารจัดการตู้สินค้า มักพบในตลาดตะวันออกกลางหรือบริเวณใกล้เคียง**

รายการที่เรียกเก็บ	20'DC	40'DC	Reefer
War Risk Surcharge	1,500 - 2,000	3,000	3,500 - 4,000
Emergency Conflict Surcharge	2,000	3,000	4,000
Emergency Freight Rate	1,800	3,000	3,800
Rate Restoration	1,500	3,000	n/a
Imbalance Surcharge	300 / Container		
Mandatory Deviation Charge	800-1,500 / Container		

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ (USD)

**ค่าใช้จ่ายพิเศษจากต้นทุนพลังงาน อาจพบได้ทุกเส้นทาง**

รายการที่เรียกเก็บ	20'DC	40'DC	Reefer
Thailand Emergency Bunker Surcharge (THEBS)	75	150	100 / 200 (20'/40')
Emergency Bunker Surcharge	200	400	300 / 600 (20'/40')
Emergency Fuel Surcharge (EFS)	80 - 200	160 - 400	45 - 105 (20') 90 - 210 (40')

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ (USD)

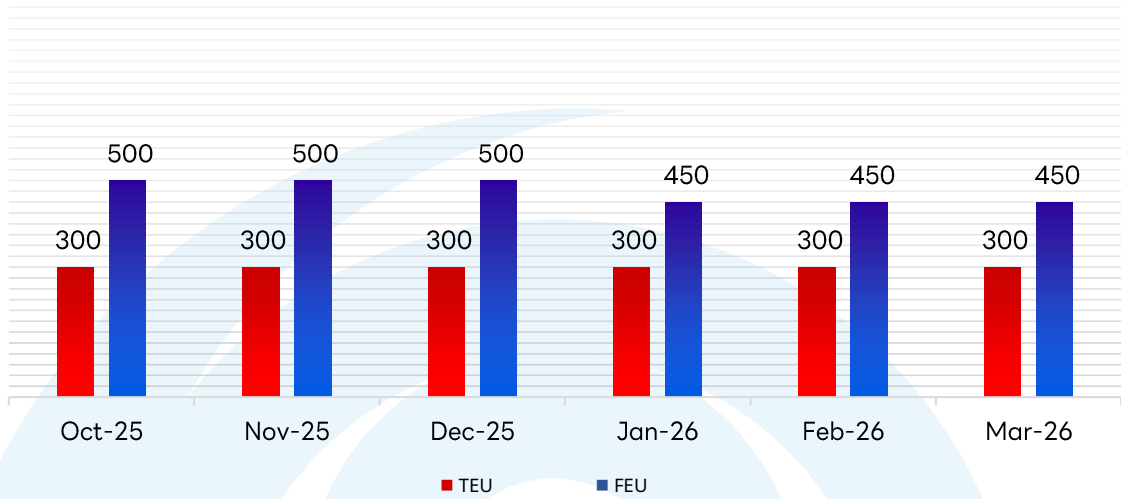
ทั้งนี้สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) อยู่ระหว่างการประสานกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการช่วยเหลือผู้ส่งออก เช่น กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ในการติดตามสถานการณ์และขอความร่วมมือกับกลุ่มสายเรือในการพิจารณาเรียกเก็บค่าใช้จ่ายดังกล่าวอย่างโปร่งใสและเป็นไปตามต้นทุนที่แท้จริง

หมายเหตุ :

- 1) อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- 2) อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษเริ่มต้นมีผลในช่วงปลายเดือนมีนาคมหรือต้นเดือนเมษายนขึ้นอยู่กับผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- 3) อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด

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

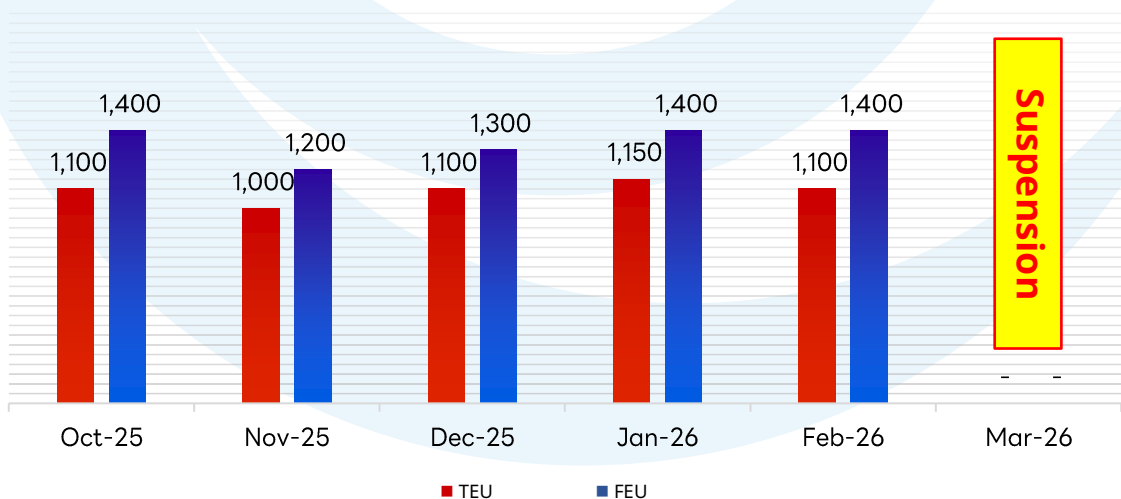
**Japan**



	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**

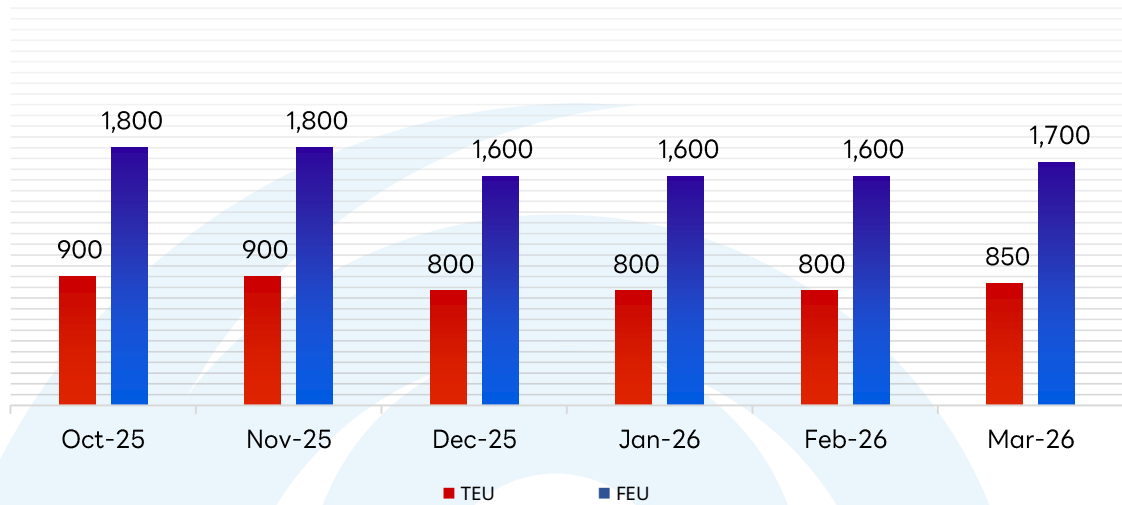


	OCT-25	NOV-25	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	56	34	34	45	45	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	112	68	68	90	90	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU and USD70/FEU

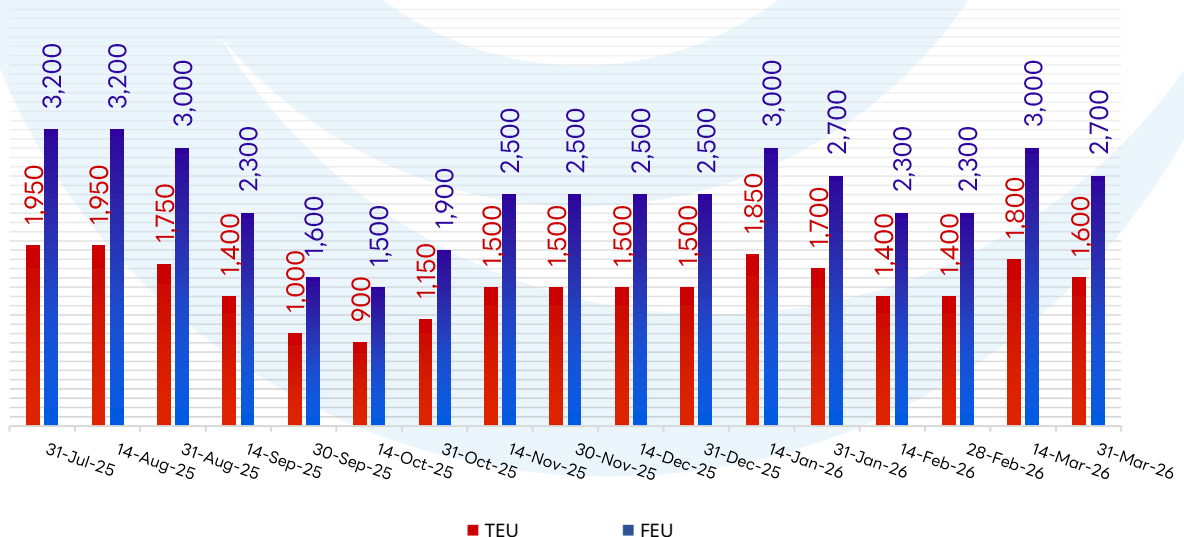
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด**

**Australia**



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

**Europe**

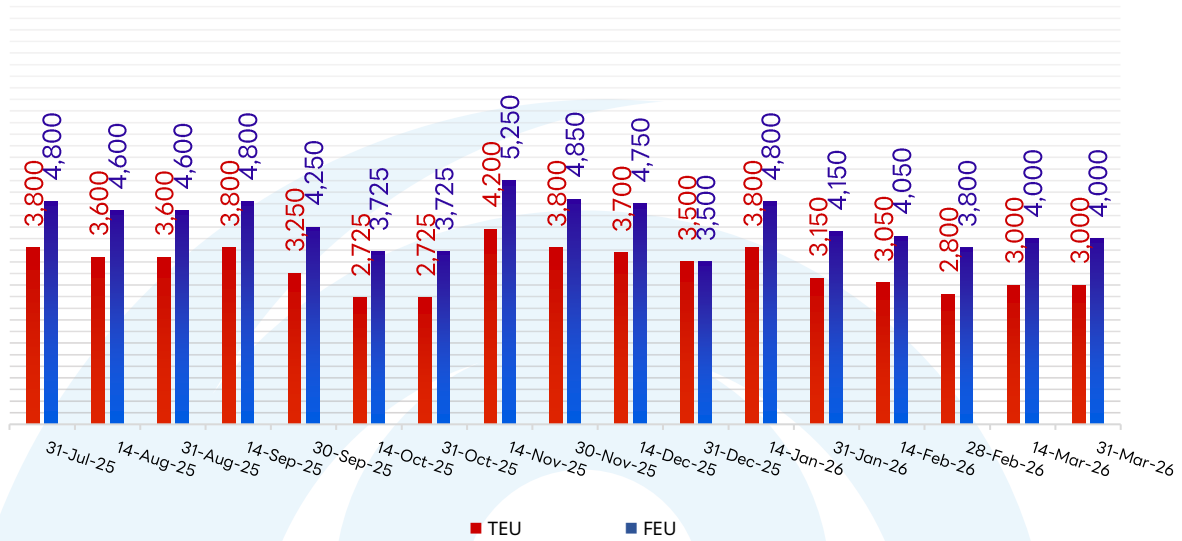


	OCT-25	NOV-25	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	60 €	60 €	60 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	120 €	120 €	120 €

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

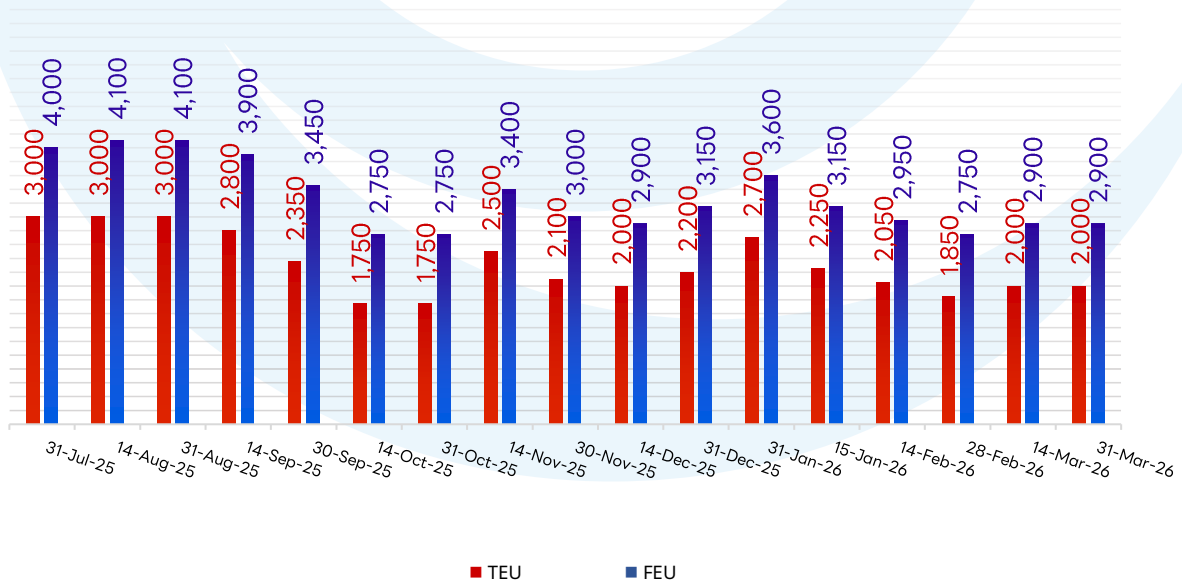
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด**

**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

## ภาคการผลิตจีนฟื้นตัวแตะระดับสูงสุดในรอบ 1 ปี ท่ามกลางความเสี่ยงสงครามที่เพิ่มขึ้น

ข้อมูล PMI ภาคการผลิตของจีนที่ประกาศล่าสุดสะท้อนสัญญาณการฟื้นตัวบางส่วนของภาคอุตสาหกรรม หลังจากเผชิญแรงกดดันต่อเนื่องในช่วงปีที่ผ่านมา โดยดัชนีผู้จัดการฝ่ายจัดซื้อภาคการผลิต (Manufacturing PMI) ของจีนในเดือนมีนาคม 2569 ปรับตัวขึ้นมาอยู่ที่ 50.4 จากระดับ 49.0 ในเดือนกุมภาพันธ์ ซึ่งถือเป็นระดับสูงสุดในรอบประมาณหนึ่งปี และกลับเข้าสู่เขตขยายตัวเหนือระดับ 50 อีกครั้ง หลังจากก่อนหน้านี้ภาคการผลิตของจีนอยู่ในภาวะหดตัวติดต่อกันหลายเดือน เป็นการปรับตัวดีขึ้นของกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในภาคอุตสาหกรรม โดยเฉพาะดัชนียอดขาย (output) และ คำสั่งซื้อใหม่ (new orders) ที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นเหนือระดับ 51 หลังจากก่อนหน้านี้อยู่ที่ต่ำกว่า 50 ในเดือนก่อนหน้า



ซึ่งสะท้อนว่าการผลิตและความต้องการสินค้าเริ่มกลับมาขยายตัวอีกครั้ง อย่างไรก็ตาม แม้คำสั่งซื้อใหม่โดยรวมจะเพิ่มขึ้น แต่ คำสั่งซื้อส่งออกใหม่ (new export orders) ยังคงอยู่ต่ำกว่าระดับ 50 ที่ประมาณ 49.1 ซึ่งชี้ให้เห็นว่าความต้องการจากต่างประเทศยังไม่ฟื้นตัวเต็มที่ และยังคงเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญต่อภาคการผลิตของจีนปัจจัยสำคัญที่ช่วยพยุงกิจกรรมทางเศรษฐกิจในช่วงต้นปี 2569 คือการฟื้นตัวของอุปสงค์ภายในประเทศบางส่วน โดยเฉพาะการใช้จ่ายช่วงเทศกาลตรุษจีน รวมถึงการเพิ่มการลงทุนในภาคอสังหาริมทรัพย์และโครงสร้างพื้นฐานภายใต้นโยบายสนับสนุนของรัฐบาลจีน นอกจากนี้ การส่งออกสินค้า โดยเฉพาะสินค้าอิเล็กทรอนิกส์และเซมิคอนดักเตอร์ ยังคงเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญของเศรษฐกิจจีนในช่วงที่ผ่านมา

อย่างไรก็ตาม การฟื้นตัวของภาคการผลิตจีนยังคงเผชิญความไม่แน่นอนจากปัจจัยภายนอก โดยเฉพาะสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่กำลังทวีความรุนแรง ซึ่งส่งผลให้ตลาดพลังงานโลกมีความผันผวนและเพิ่มความเสี่ยงต่อห่วงโซ่อุปทานการค้าโลก ความตึงเครียดดังกล่าวอาจกระทบต่อภาคการส่งออกของจีน โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่พึ่งพาตลาดต่างประเทศสูง เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งตะวันออกกลางถือเป็นตลาดสำคัญของการส่งออกรถยนต์จีน

อีกประเด็นที่น่ากังวลคือ ต้นทุนการผลิตที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยดัชนีราคาวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตพุ่งขึ้นอย่างมีนัยสำคัญมาอยู่ที่ 63.9 ในเดือนมีนาคม จาก 54.8 ในเดือนกุมภาพันธ์ ซึ่งสะท้อนแรงกดดันจากราคาสินค้าโภคภัณฑ์และต้นทุนการจัดหาวัตถุดิบที่เพิ่มขึ้น การเพิ่มขึ้นของต้นทุนดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อกำไรของผู้ผลิต และอาจนำไปสู่แรงกดดันด้านค่าจ้างและการจ้างงานในระยะต่อไป

ในเชิงโครงสร้าง เศรษฐกิจจีนยังคงอยู่ในช่วงการปรับสมดุลจากรูปแบบการเติบโตที่พึ่งพาการส่งออกและการลงทุนไปสู่เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยการบริโภคภายในประเทศมากขึ้น อย่างไรก็ตาม กระบวนการเปลี่ยนผ่านดังกล่าวยังต้องใช้เวลา และในระยะสั้นเศรษฐกิจจีนยังคงต้องพึ่งพาการส่งออกเป็นเครื่องยนต์หลักของการเติบโต ท่ามกลางความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลกและความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ที่เพิ่มขึ้น

ที่มา Reuters

## เที่ยวเรือ Shuttles ขาออกจากอินเดียพุ่งสูงขึ้น หลังตารางเดินเรือระยะไกลชะงัก

กลุ่มสายการเดินทางเรือหลักดูเหมือนจะไม่มีทางเลือกอื่นมากนักสำหรับเส้นทางออกจากอินเดีย นอกจากการต้องปรับแผนนำเรือมาใช้กับบริการเรือรับส่งระดับภูมิภาค (Regional Shuttle Services) เนื่องจากวิกฤตในวันออกกลางทำให้ตารางเดินเรือระยะไกล ต้องหยุดชะงักลง



อย่างเช่น Hapag-Lloyd จากเยอรมัน ที่ได้มีการปรับทัพเรือมือวิกฤต โดยกำลังพิจารณาเปิดบริการเรือ shuttle เฉพาะกิจ จากท่าเรือกันดลา (Kandla Port) ทางตะวันตกของอินเดียไปยังสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ (UAE) ซึ่งเป็นการเดินทางตามรอยแนวทางที่คู่แข่งจากฝรั่งเศสอย่าง CMA CGM ได้ทำไปแล้วเพื่อบรรเทาตู้สินค้าตกค้างในเส้นทางการค้าตะวันออกกลาง

สายการเดินทางเรือสัญชาติเยอรมันรายนี้มีขีดความสามารถของท่าเทียบเรือเฉพาะและความยืดหยุ่นในการปฏิบัติงานที่ท่าเรือ Kandla เนื่องจากมีการร่วมทุนกับ JM Baxi โดยผ่านบริษัท Hanseat Global Terminals (HGT) ซึ่ง Hapag-Lloyd ถือ

หุ้น 40% ใน JM Baxi Ports & Logistics

บริการใหม่นี้คาดว่าจะเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือ Kandla กับท่าเรือ Khor Fakkan และ/หรือ Fujairah

ความเคลื่อนไหวดังกล่าวเกิดขึ้นหลังจากเรือขนาดใหญ่ของ Hapag-Lloyd ชื่อได้เข้าเทียบท่าที่ท่าเรือ Pipavav ซึ่งอยู่ใกล้เคียง เพื่อเรือตู้สินค้าที่มุ่งหน้าสู่ตะวันออกกลางลงเป็นจำนวนถึง 8,454 TEU ซึ่งถือเป็นเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ที่สุดที่เคยเข้าเทียบท่า ณ ศูนย์ปฏิบัติการของ APM Terminal แห่งนี้

ซึ่งตู้สินค้าบางส่วนที่ถูกเปลี่ยนเส้นทางมานี้ อาจจะถูกเคลื่อนย้ายต่อไปยังท่าเรือ Kandla เพื่อส่งต่อไปยังภูมิภาคอาหรับผ่านบริการเรือชัตเติล

นอกจากนี้ มีรายงานว่าหลายสายการเดินทางเรือยักษ์ใหญ่ได้ทำข้อตกลงเช่าระวางกับกลุ่มสายการเดินทางเรือฟีดเดอร์ท้องถิ่นที่ให้บริการเดินทางหลายเที่ยวต่อสัปดาห์จากอินเดียตะวันตกไปยัง Khor Fakkan

ในขณะที่ CMA CGM จะหันไปใช้อีกกลยุทธ์ ในการเร่งจดทะเบียนเรือธงอินเดีย โดยล่าสุดเตรียมที่จะจดทะเบียนเรือคอนเทนเนอร์ลำที่ห้าในอินเดีย และยังได้ทำการเปลี่ยนสัญชาติธงเรือ (Reflagged) อีกจำนวนหนึ่ง ซึ่งรวมกันแล้วคาดว่าจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในตลาด

การเปลี่ยนสัญชาติธงเรือคอนเทนเนอร์โดยสายการเดินทางเรือหลักในอินเดียเริ่มมีแรงส่งมากขึ้นในช่วงปีที่ผ่านมา หลังจากที่รัฐบาลนิวเดลีเปิดเสรีนโยบายภาษีระวางเรือและนำเสนอมาตรการจูงใจอื่นๆ โดยมี CMA CGM เป็นผู้เริ่มดำเนินการรายแรก ตามด้วย Maersk และ MSC

ซึ่งจังหวะดูจะเหมาะสมพอดีกับวิกฤตที่เกิดขึ้นในช่องแคบฮอร์มุซในปัจจุบัน

*Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo*

## Maersk เลือกเวียดนาม กลุ่ม 1,700 ล้าน ปันท่าเรือคอนเทนเนอร์แห่งใหม่



แม้ไทยจะเป็นหนึ่งในผู้นำด้านโลจิสติกส์ในอาเซียนมาอย่างยาวนาน แต่ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาเวียดนามได้เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างก้าวกระโดดเพื่อรองรับคลื่นการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ และเติบโตอย่างรวดเร็วทั้งภาคการส่งออก โลจิสติกส์ ซึ่งร่วมหนุนเศรษฐกิจของประเทศอย่างเป็นระบบ

ตัวอย่างที่ชัดเจนมากคือการที่ยักษ์ใหญ่สายการเดินทางของโลกอย่าง Maersk ได้ประกาศแผนการลงทุนล่าสุดผ่าน APM Terminals ร่วมกับ Hateco Group พันธมิตรท้องถิ่นเจ้าเก่า ที่เตรียมรับสัมปทานระยะเวลายาวนานถึง 50 ปี ในการพัฒนาและบริหารจัดการท่าเรือ Container แห่งใหม่นาม “Lieu Chieu” ในเมืองดานัง ทางตอนกลางของประเทศเวียดนาม ด้วยมูลค่าโครงการสูงถึง 1,700 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

อ่านเพิ่มเติม “Maersk เลือกเวียดนาม กลุ่ม 1,700 ล้าน ปันท่าเรือคอนเทนเนอร์แห่งใหม่” [คลิกที่นี่](#)

## ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	Weighting	Previous Index 13 March 2026	Current Index 20 March 2026
Comprehensive Index		1710.35	1706.95
Europe (Base port)	20%	1618	1636
Mediterranean (Base port)	10%	2666	2784
USWC (Base port)	20%	2249	2054
USEC (Base port)	5.00%	3111	2922
Persian Gulf & Red Sea (Dubai)	7.50%	3220	3324
Australia/New Zealand (Melbourne)	5.00%	624	621
East/West Africa (Lagos)	2.50%	3424	3537
South Africa (Durban)	2.50%	2021	2113
South America (Santos)	5.00%	2559	2457
West Japan (Base port)	5.00%	316	316
East Japan (Base port)	5.00%	318	318
Southeast Asia (Singapore)	7.50%	477	484
Korea (Pusan)	2.50%	147	164
America West Coast (Manzanillo)	2.50%	2484	2454
East Africa (Mombasa)	2.50%	2081	2187

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

