

# ค่าระวางเรือ

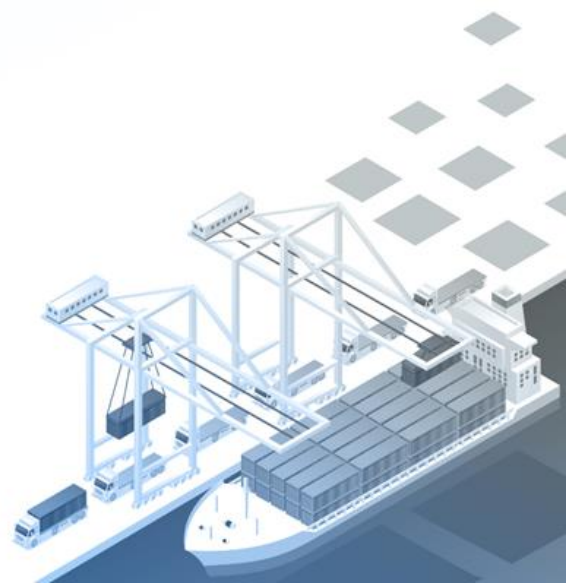
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล  
สัปดาห์ที่

# 18

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
Thai National Shippers' Council



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



# TNSC Weekly Briefing (6 May 2026)

## Thai Bath Rate



**USD**  
32.74



**EUR**  
38.27



**GBP**  
44.3



**AUD**  
23.47



**CNY**  
4.79



**JPY**  
0.21

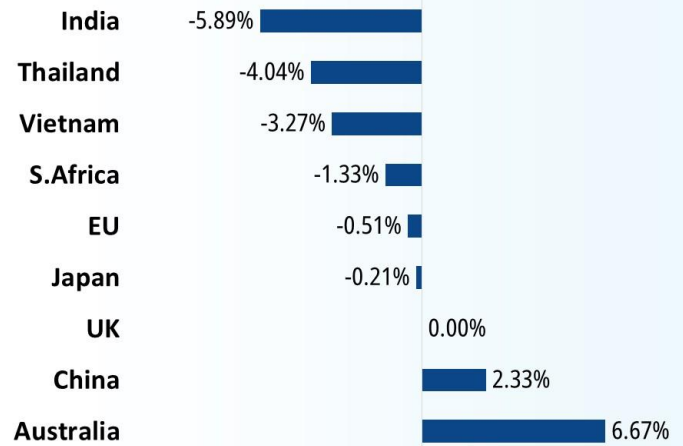


**INR**  
0.34



**VND**  
0.0012

## Exchange Rate Trend



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

Jan 2020 – Apr 2026

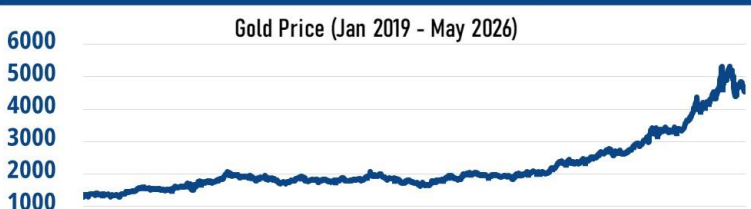


YoY	1 Month Average	3 Months Average	Previous Index	Current Index
25-Apr-25	Mar 26	Jan 26 - Mar 26	24-Apr-26	30-Apr-26
1347.84	1683.31	1507.32	1875.26	1911.4

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	107-119	106-110	96-109



Gold :	4543-4709	USD/Ounces
--------	-----------	------------



**วิกฤตพลังงานยุโรปเสี่ยงรุนแรงขึ้น**  
ท่ามกลางแรงกดดันภูมิรัฐศาสตร์โลก

อ่านต่อหน้า 9



**ความเชื่อมั่นผู้บริโภครอค่อนแอ-เงินเฟ้อพุ่ง**  
ดับฝันความหวัง Peak Season

อ่านต่อหน้า 10



**เคราะห์ซ้ำกรรมชด !! พืชฮอว์มูททำสินค้า**  
DG ล้นท่าเรืออินเดีย หวั่นระเบิดซ้ำรอย

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	150**	280**				Effective till 31-May-2026
Thailand - Qingdao	200**	380**				
Thailand - Hong Kong	200**	390**	ISOCC	46	92	
Thailand - Japan (Main Port)	400**	650**				
Thailand - Kaohsiung	200**	400**				
Thailand - Klang	250**	450**				
Thailand - Jakarta	280**	500**	ISOCC	27	53	
Thailand - Ho Chi Minh	200**	400**				
Thailand - Singapore	280**	500**				
Thailand - Manila (North & South)	700**	1,100**				
Thailand - Jebel Ali	<i>Suspension*</i>	<i>Suspension*</i>	ISOCC	-	-	
			War Risk	-	-	
Thailand - Busan	500**	800**	All - In			
Thailand - Incheon	500**	800**				
Thailand - Nhava Sheva	900**	1,000**	ISOCC	26	52	
Thailand - Durban / Cape Town	2,350**	3,300**	ISOCC	39	78	
			Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	1,000-	1,800-	All - In			
Thailand - Sydney	1,100**	2,000**				
Thailand - Tauranga	1,000**	2,000**				
Thailand - Europe (Main Port)	1,600**	2,600**	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	75 €	150 €	
			Subject to ENS USD 30/BL 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	3,300**	4,350**	All - In			
Thailand - US East Coast	2,200**	3,250**	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

\*\* สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนพฤษภาคม 2569 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียเพิ่มขึ้นในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางเพิ่มขึ้น อยู่ที่ 150 USD/TEU และ 280 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 250 USD/TEU และ 450 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางเพิ่มขึ้น อยู่ที่ 200 USD/TEU และ 390 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางเพิ่มขึ้นเล็กน้อย อยู่ที่ 400 USD/TEU และ 650 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 2,350 USD/TEU และ 3,300 USD/FEU ส่วนเส้นทาง เกาหลี ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 500 USD/TEU และ 800 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 1,000-1,100 USD/TEU และ 1,800-2,000 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 1,600 USD/TEU และ 2,600 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 3,300 USD/TEU และ 4,350 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้นเช่นกัน โดยอยู่ที่ 2,200 USD/TEU และ 3,250 USD/FEU \*\*

### REEFER CONTAINER FREIGHT RATE

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800***	1,200***	150 - 200	Effective till 31-May-2026
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	800	1,200	150 - 200	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRMT, FRLEH)	3,700**	4,500**	160 - 400	

#### หมายเหตุ :

(\*) หลายสายเรือปิดการจองระวางชั่วคราวสาเหตุจากความเสี่ยงในช่องแคบฮอร์มุซ

(\*\*) 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	3,000-5,000	3,500 - 4,000
Emergency Conflict Surcharge	2,000-3,000	3,000-4,000	4,000
Emergency Freight Rate	1,800-2,500	3,000-4,000	3,800
Rate Restoration	1,500-2,500	3,000-4,000	n/a
Imbalance Surcharge	300-500 / Container		
Mandatory Deviation Charge	800-2,500 / Container		

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ (USD)

**ค่าใช้จ่ายพิเศษจากต้นทุนพลังงาน อาจพบได้ทุกเส้นทาง**

รายการที่เรียกเก็บ	20'DC	40'DC	Reefer
Thailand Emergency Bunker Surcharge (THEBS)	75-200	150-300	100 - 400
Emergency Bunker Surcharge	200 - 400	400 - 1,000	300 - 1,000
Emergency Fuel Surcharge (EFS)	80 - 300	160 - 500	100 - 400

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ (USD)

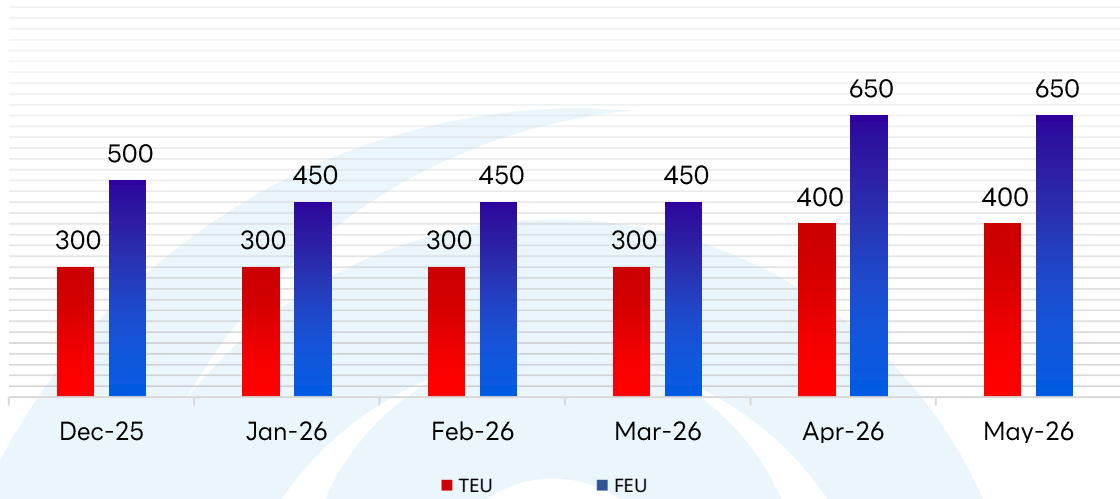
ทั้งนี้สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) อยู่ระหว่างการประสานกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการช่วยเหลือผู้ส่งออก เช่น กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ในการติดตามสถานการณ์และขอความร่วมมือกับกลุ่มสายเรือในการพิจารณาเรียกเก็บค่าใช้จ่ายดังกล่าวอย่างโปร่งใสและเป็นไปตามต้นทุนที่แท้จริง

หมายเหตุ :

- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด

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

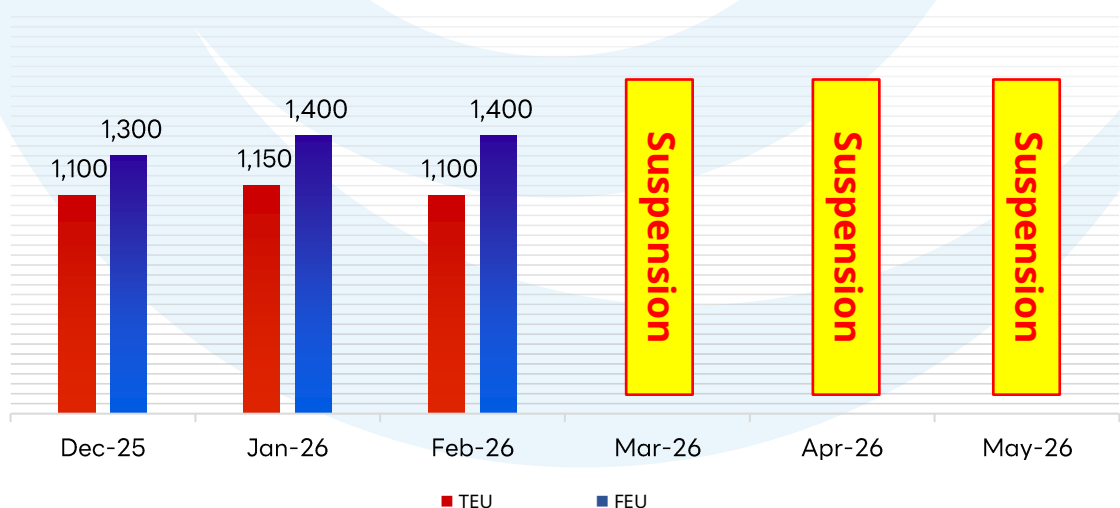
**Japan**



	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26	MAY-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	34	34	34	34	23	46
Low Sulphur Surcharge / FEU	69	69	69	69	46	92

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

**Jebel-Ali**

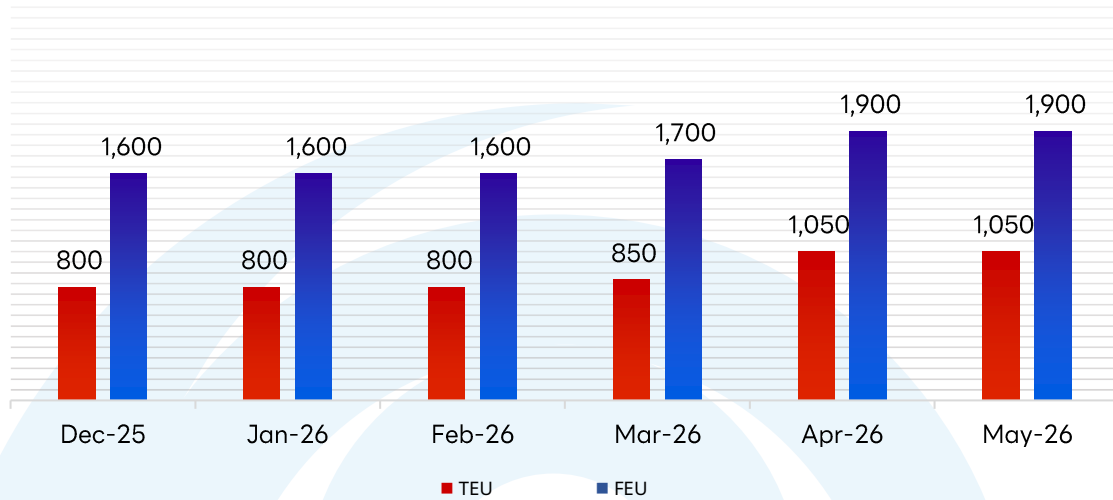


	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26	MAY-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	34	45	45	-	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	68	90	90	-	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

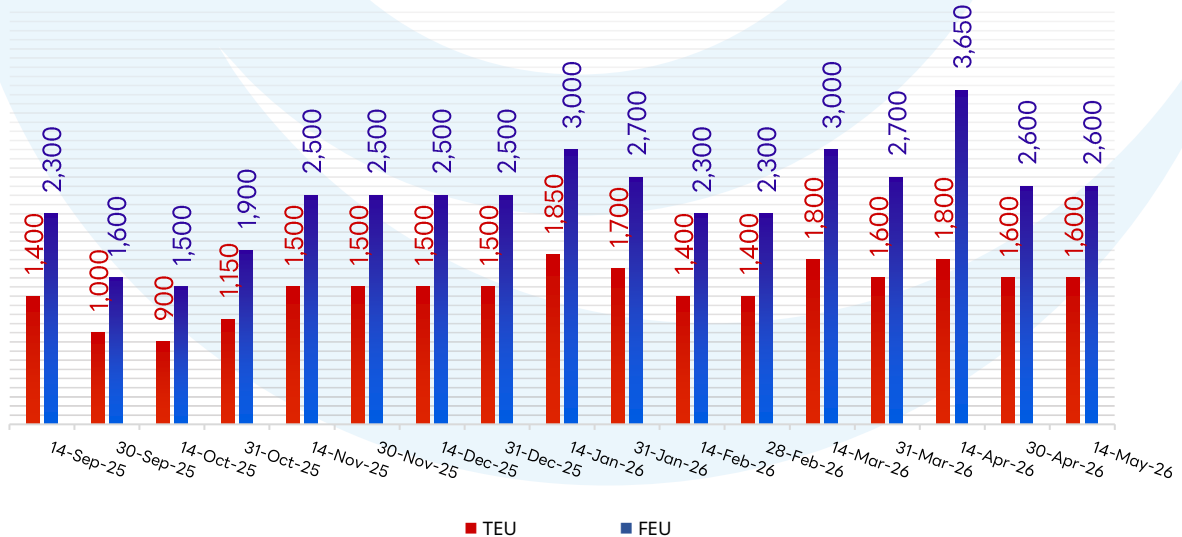
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด**

**Australia**



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

**Europe**

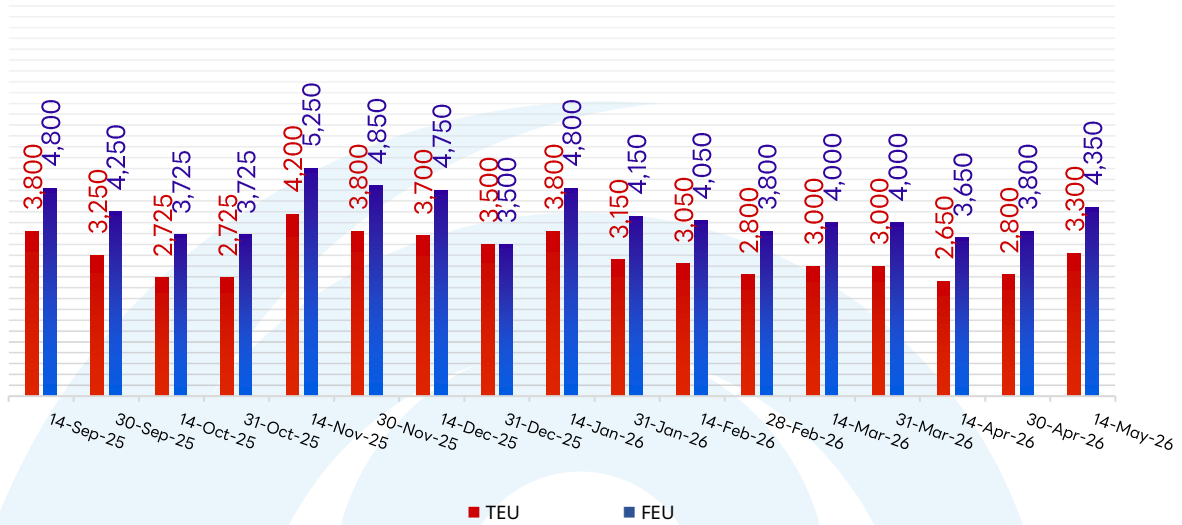


	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26	MAY-26
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	60 €	60 €	60 €	75 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	120 €	120 €	120 €	150 €	150 €

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

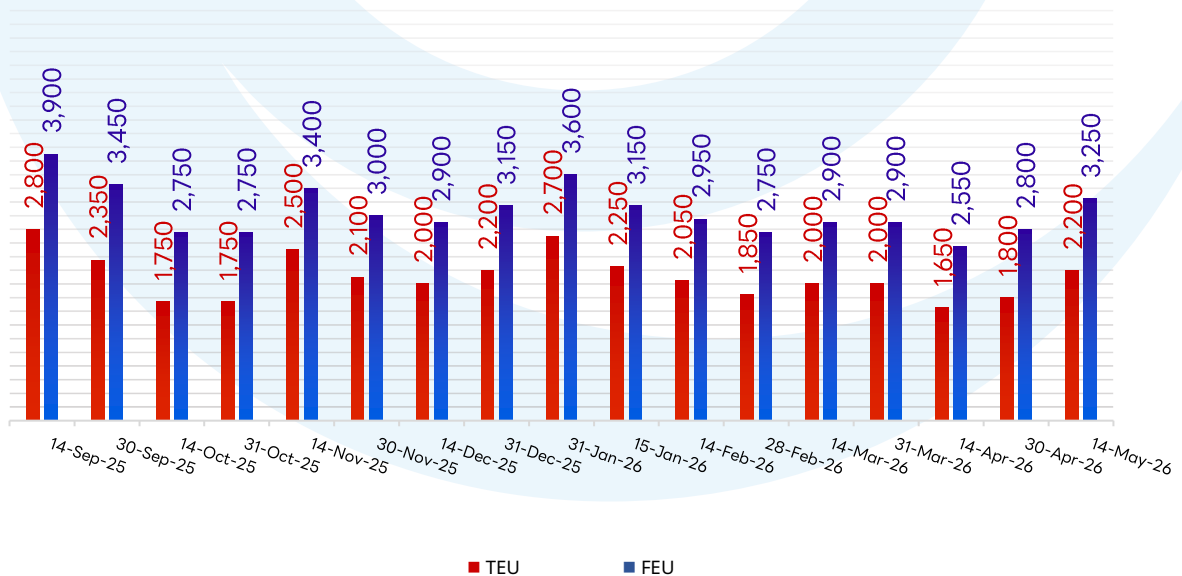
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด**

**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

## วิกฤตพลังงานยุโรปเสี่ยงรุนแรงขึ้น ท่ามกลางแรงกดดันภูมิรัฐศาสตร์โลก

สถานการณ์พลังงานของยุโรปมีแนวโน้มกลับมาตึงตัวอีกครั้ง จากความตึงเครียดระหว่างสหรัฐฯ และอิหร่านที่ยกระดับขึ้นในช่วงที่ผ่านมา โดยความเสี่ยงสำคัญอยู่ที่การหยุดชะงักของเส้นทางขนส่งพลังงาน โดยเฉพาะช่องแคบฮอร์มุซ ซึ่งเป็นจุดยุทธศาสตร์ของการขนส่งน้ำมันและก๊าซของโลก หากสถานการณ์ยืดเยื้อหรือทวีความรุนแรง อาจกระทบต่อปริมาณพลังงานในตลาดโลกอย่างมีนัยสำคัญ และส่งผลให้ราคาพลังงานผันผวนในระดับสูงแม้ยุโรปจะพยายามลดการพึ่งพาพลังงานจากรัสเซียในช่วงหลายปีที่ผ่านมา

โดยหันไปนำเข้าก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) จากแหล่งอื่นมากขึ้น แต่โครงสร้างพลังงานโดยรวมยังคงพึ่งพาการนำเข้าในระดับสูง ทำให้ยังมีความเปราะบางต่อปัจจัยที่อาจมีผลกระทบของพลังงานจากภายนอก โดยเฉพาะเมื่อความเสี่ยงครั้งนี้กระทบ “จุดคอขวด” ของระบบพลังงานโลกโดยตรง ซึ่งต่างจากวิกฤตก่อนหน้านี้ที่เน้นเฉพาะบางประเทศหรือบางภูมิภาคแรงกดดันด้านพลังงานเริ่มส่งผ่านไปยังเศรษฐกิจยุโรปแล้วในหลายมิติ ทั้งต้นทุนการผลิตที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมที่ใช้พลังงานเข้มข้น เช่น ปิโตรเคมี เหล็ก และการผลิตขั้นต้น รวมถึงแรงกดดันเงินเฟ้อที่มีแนวโน้มกลับมาเร่งตัวอีกครั้ง

ขณะที่การเติบโตทางเศรษฐกิจยังอยู่ในระดับต่ำ ทำให้ยุโรปมีความเสี่ยงเข้าสู่ภาวะที่ต้นทุนสูงแต่การเติบโตชะลอ หรือที่เรียกว่า stagflation ซึ่งเป็นโจทย์ที่ท้าทายต่อการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจในระยะต่อไปในเชิงโครงสร้าง วิกฤตครั้งนี้สะท้อนว่ายุโรปยังไม่สามารถลดความเสี่ยงด้านพลังงานได้อย่างแท้จริง แม้จะมีความคืบหน้าในการลงทุนพลังงานหมุนเวียน แต่การเปลี่ยนผ่านยังต้องใช้เวลา ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน เทคโนโลยี และต้นทุน ทำให้ในระยะสั้นถึงกลาง ยุโรปยังต้องเผชิญกับความผันผวนจากตลาดพลังงานโลกอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ อย่างไรก็ตาม ในอีกด้านหนึ่ง วิกฤตพลังงานก็อาจกลายเป็นตัวเร่งให้ยุโรปเดินหน้าการลงทุนด้านพลังงานสะอาดและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานมากขึ้น เพื่อลดการพึ่งพาปัจจัยภายนอกในระยะยาวผลกระทบของวิกฤตพลังงานยุโรปไม่ได้จำกัดอยู่ในภูมิภาค แต่มีแนวโน้มส่งผ่านไปยังเศรษฐกิจโลกในวงกว้าง ผ่านต้นทุนพลังงานที่สูงขึ้น ค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้น และกำลังซื้อของประเทศพัฒนาแล้วที่อาจชะลอลง โดยยุโรปถือเป็นหนึ่งในตลาดนำเข้าสำคัญของโลก ดังนั้น หากเศรษฐกิจยุโรปชะลอตัว ย่อมส่งผลกระทบต่อการค้าโลกและประเทศคู่ค้าโดยตรง

สำหรับไทย ผลกระทบจะเกิดขึ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ในด้านหนึ่ง การชะลอตัวของเศรษฐกิจยุโรปอาจกดดันความต้องการนำเข้าสินค้าจากไทย โดยเฉพาะสินค้าอุตสาหกรรม อาหารแปรรูป และสินค้าอุปโภคบริโภค ขณะเดียวกัน ต้นทุนด้านพลังงานและโลจิสติกส์ที่เพิ่มขึ้นจะส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ส่งออกไทย โดยเฉพาะในกลุ่มสินค้าที่มีมาร์จิ้นไม่สูง

อย่างไรก็ดี วิกฤตครั้งนี้ยังเปิดโอกาสบางประการ โดยเฉพาะในช่วงที่ยุโรปเร่งลงทุนในพลังงานสะอาดและเทคโนโลยีที่ช่วยลดการใช้พลังงาน ซึ่งอาจเป็นโอกาสสำหรับผู้ผลิตไทยในบางอุตสาหกรรม เช่น ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ วัสดุอุตสาหกรรม และสินค้าที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจสีเขียว

แม้วิกฤตพลังงานยุโรปในรอบนี้สะท้อนถึงความเสี่ยงระยะสั้นจากภูมิรัฐศาสตร์ และข้อจำกัดเชิงโครงสร้างของระบบพลังงานยุโรป ซึ่งยังต้องใช้เวลาในการปรับตัว สิ่งที่ผู้ประกอบการไทยต้องติดตามอย่างใกล้ชิดไม่ใช่เพียงทิศทางราคาพลังงาน แต่รวมถึงผลกระทบต่อกำลังซื้อของยุโรป ต้นทุนการค้าโลก และโอกาสใหม่ที่อาจเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงานในระยะยาว



Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

## ความเชื่อมั่นผู้บริโภคอ่อนแอ-เงินเฟ้อพุ่ง ดับฝันความหวัง Peak Season



ฤดูกาล Peak Season ที่เคยศึกษากันของสหรัฐฯ อาจต้องกลายเป็นอีกปีที่เจียบเหงา หลังปีก่อนหน้าเจอกับประเด็นด้านภาษีนำเข้าและภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว

จากแหล่งข่าวในพื้นที่ด้านเศรษฐกิจชี้ให้เห็นว่าตลาด 1 ใน 5 ของการส่งออกไทยอย่างสหรัฐอเมริกากำลังเผชิญความเชื่อมั่นของผู้บริโภคที่อ่อนแอลง ประกอบกับการถดถอยของคำสั่งซื้อกลุ่มค้าปลีกในการสั่งซื้อสินค้ามาเติมสต็อก (Restocking) อย่างรุนแรง บ่งบอกถึงแนวโน้มเศรษฐกิจที่ยังคงคลุมเครือ

สหพันธ์ผู้ค้าปลีกแห่งชาติสหรัฐฯ (National Retail Federation - NRF) ระบุในรายงานฉบับล่าสุดว่า สงครามกับ

อิหร่านที่ยืดเยื้อเข้าสู่เดือนที่ 3 ถือเป็นตัวการหลักที่อยู่เบื้องหลังความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจในขณะนี้

นอกจากนี้ยังระบุว่า แท้จริงแล้วตัวเลขการนำเข้าของสหรัฐฯ ในเดือนพฤษภาคมและมิถุนายนอาจจะสูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนเล็กน้อย แต่ตั้งข้อสังเกตว่าการเติบโตดังกล่าวเป็นเพียง "ตัวเลขลวงตา" เท่านั้น เนื่องจากการนำไปเปรียบเทียบกับฐานของเดือนพฤษภาคมและมิถุนายนปี 2025 ซึ่งเป็นช่วงที่ยอดนำเข้าร่วงลงอย่างหนัก หลังจากรัฐบาลทรัมป์บังคับใช้มาตรการกำแพงภาษีในวงกว้างเมื่อเดือนเมษายนปีนั้น

ภาพที่แท้จริงของการนำเข้าจะเริ่มชัดเจนขึ้นในช่วงครึ่งปีหลัง โดย NRF คาดการณ์ว่ายอดนำเข้าในเดือนกรกฎาคมจะอยู่ที่ 2.2 ล้าน TEU ซึ่งลดลงเกือบ 8% เมื่อเทียบเป็นรายปี และสถานการณ์จะค่อยๆ อ่อนแอลงจากจุดนั้นเป็นต้นไป แม้ว่าปกติแล้วเดือนสิงหาคมจะเป็นจุดเริ่มต้นของช่วงพักชิลล์ที่ผู้ค้าปลีกจะเริ่มตุนสินค้าเพื่อรองรับเทศกาลวันหยุดปลายปีก็ตาม

สำหรับ Peak Season ของการค้าระหว่างประเทศและโลจิสติกส์นั้น หมายถึงช่วงเวลาที่กองของการส่งออกที่บรรดาผู้นำเข้าในตลาดขนาดใหญ่อย่างสหรัฐอเมริกาและยุโรปจะเร่งระดมสั่งออเดอร์นำเข้าสินค้าขนาดใหญ่จากฐานการผลิตในเอเชียเพื่อนำไปสต็อกเตรียมพร้อมรับมือกับมหกรรมจับจ่ายใช้สอยในช่วงเทศกาลที่กระจุกตัวในช่วงปลายปี

ส่งผลให้ความต้องการพื้นที่ระวางเรือ (Space) พุงทะยานจนเต็มแน่น อัตราค่าระวางขนส่ง (Freight Rate) ปรับตัวสูงขึ้น ท่าเรือศูนย์กลางทั่วโลกเนืองแน่นไปด้วยตู้สินค้าที่รอการระบาย

โดยในสภาวะปกติ จะเริ่มต้นตั้งแต่เดือนสิงหาคมและลากยาวไปจนถึงปลายเดือนตุลาคมของทุกปี และมีจะเริ่มส่งสัญญาณสภาพตลาดในปีนั้นๆตั้งแต่ช่วงเดือนพฤษภาคมถึงกรกฎาคม

ซึ่งปีนี้ก็สื่อแวเจียบเหงามาแต่ไกล แน่ใจว่าสาเหตุหลังจากเหตุการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลาง

ซึ่งถ้าหากเหล่ามหาอำนาจยังคงเล่นเกมทางการเมืองยืดเยื้อและไม่มีทีท่าว่ายุติความขัดแย้งได้ในเร็ววัน ผลกระทบที่จะตามมาคงไม่ได้หยุดอยู่แค่การดับฝันช่วงพักชิลล์ของปีนี้เท่านั้น แต่จะลุกลามกลายเป็น "วิกฤตซ้อนวิกฤต" ที่มีบริบทห่วงโซ่อุปทานโลกให้ตบตันยิ่งขึ้น จนยากที่จะฟื้นตัวกลับมาสู่สภาวะปกติได้ในระยะเวลาอันสั้น

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

## เคราะห์ซ้ำกรรมชด !! พืชอร์มุขทำสินค้า DG ล้นท่าเรืออินเดีย ควันชำระอมหาระเบิดกรุงเบรุต



# เคราะห์ซ้ำกรรมชด !!

## พืชอร์มุขทำสินค้า DG ล้นท่าเรืออินเดีย

### ควันชำระอมหาระเบิดกรุงเบรุต

เรียกได้ว่ามีปัญหาเข้ามารายวันให้แก่ผู้ส่งออก เมื่อผลกระทบจากเหตุฮอร์มุขขยายวงกว้างมากขึ้นเรื่อยๆ เริ่มตั้งแต่การปิดเส้นทางเดินเรือสินค้า ต้นทุนการผลิต ไปจนถึงต้นทุนขนส่งสินค้า

และล่าสุดคือการที่ซัพพลายเชนของโลกกลับต้องตกอยู่ในความเสี่ยงในด้านความปลอดภัยอีกครั้ง เมื่อมีรายงานว่าหลายท่าเรือในอินเดียโดยเฉพาะ Nhava Sheva กำลังเจออีกปัญหาที่น่ากังวลไม่แพ้กัน คือในด้าน "ความปลอดภัย" เนื่องจากมีกองตู้สินค้าอันตราย (Dangerous Cargo) ตกค้างสะสมมากขึ้นเรื่อยๆ และยังไม่สามารถระบายสินค้าเหล่านั้นออกจากท่าได้อย่างรวดเร็วพอ

อ่านเพิ่มเติม “เคราะห์ซ้ำกรรมชด !! พืชอร์มุขทำสินค้า DG ล้นท่าเรืออินเดีย ควันชำระอมหาระเบิดกรุงเบรุต” [คลิกที่นี่](#)

## ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง

### Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	Weighting	Previous Index 24 Apr 2026	Current Index 30 Apr 2026
Comprehensive Index		1875.26	1911.4
Europe (Base port)	20%	1497	1521
Mediterranean (Base port)	10%	2420	2430
USWC (Base port)	20%	2586	2722
USEC (Base port)	5.00%	3570	3691
Persian Gulf & Red Sea (Dubai)	7.50%	3951	3937
Australia/New Zealand (Melbourne)	5.00%	1067	1167
East/West Africa (Lagos)	2.50%	3502	3550
South Africa (Durban)	2.50%	2274	2306
South America (Santos)	5.00%	2542	2931
West Japan (Base port)	5.00%	316	316
East Japan (Base port)	5.00%	319	318
Southeast Asia (Singapore)	7.50%	567	563
Korea (Pusan)	2.50%	163	161
America West Coast (Manzanillo)	2.50%	2378	2488
East Africa (Mombasa)	2.50%	2322	2344

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/)



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

