

ค่าระวางเรือ

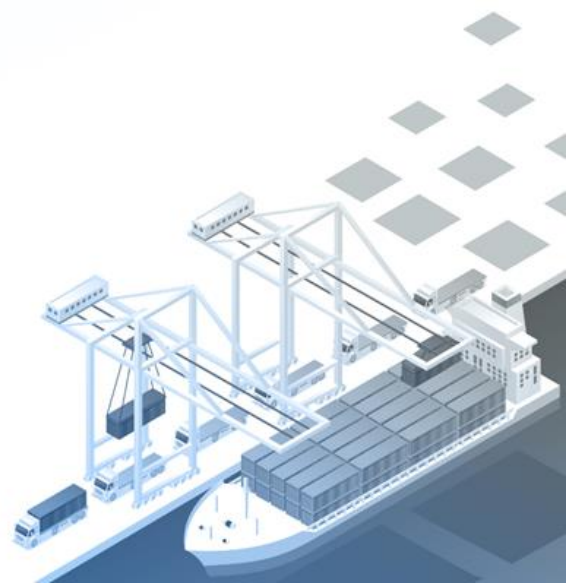
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

19

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



TNSC Weekly Briefing (14 May 2026)

Thai Bath Rate



USD
32.28



EUR
38.02



GBP
43.92



AUD
23.39



CNY
4.75



JPY
0.21

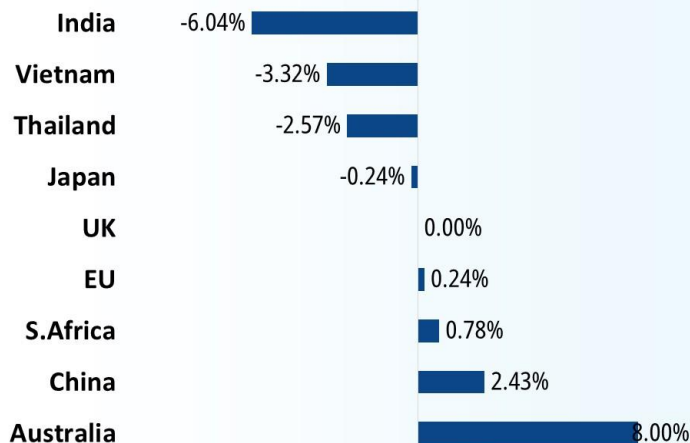


INR
0.34



VND
0.0012

Exchange Rate Trend



Shanghai Container Freight Index (SCFI) – Comprehensive Index

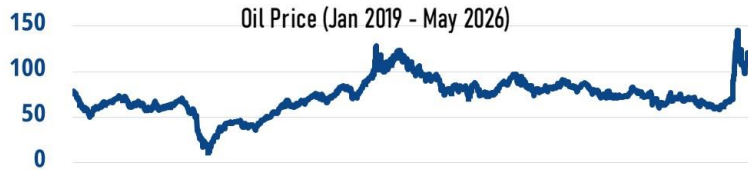
Jan 2020 – May 2026



YoY	1 Month Average	3 Months Average	Previous Index	Current Index
30-Apr-25	Apr 26	Feb 26 – Apr 26	30-Apr-26	8-May-26
1340.93	1876.88	1644.72	1911.4	1954.21

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	98-115	109-122	89-105

Oil Price (Jan 2019 - May 2026)



Gold : 4543-4709 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - May 2026)



อาเซียนเดินเกม "Strategic Autonomy" ท่ามกลางโลกที่ผันผวนมากขึ้น

อ่านต่อหน้า 9



ส่องตลาด "ราคา" ผันผวน ท่ามกลางวิกฤติ ตะวันออกกลางยืดเยื้อเข้าสู่เดือนที่ 3

อ่านต่อหน้า 10



ยังไม่จบ ! ส่องความคืบหน้า ภาษี(ข้าง) ทรัมป์ แม้ศาลสั่งยังไม่ต่อ

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 เฟซบุ๊ก 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)

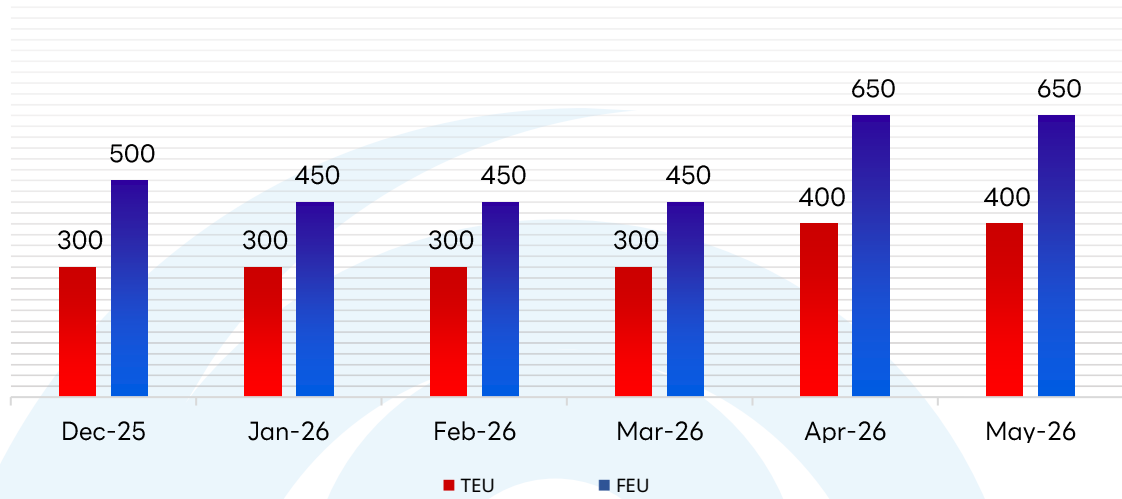
ทั้งนี้สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) อยู่ระหว่างการประสานกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการช่วยเหลือผู้ส่งออก เช่น กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ในการติดตามสถานการณ์และขอความร่วมมือกับกลุ่มสายเรือในการพิจารณาเรียกเก็บค่าใช้จ่ายดังกล่าวอย่างโปร่งใสและเป็นไปตามต้นทุนที่แท้จริง

หมายเหตุ :

- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด

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

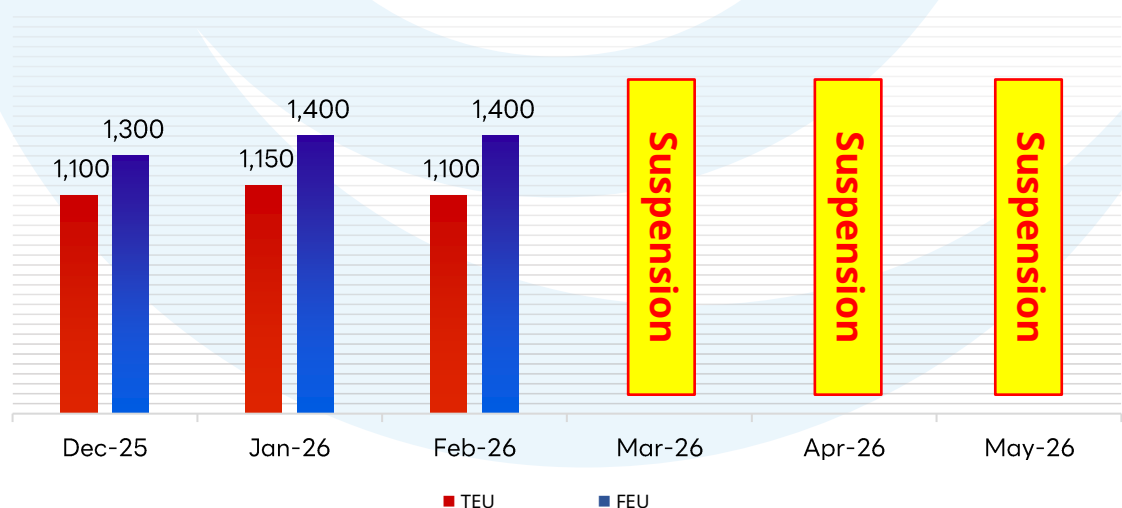
Japan



	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

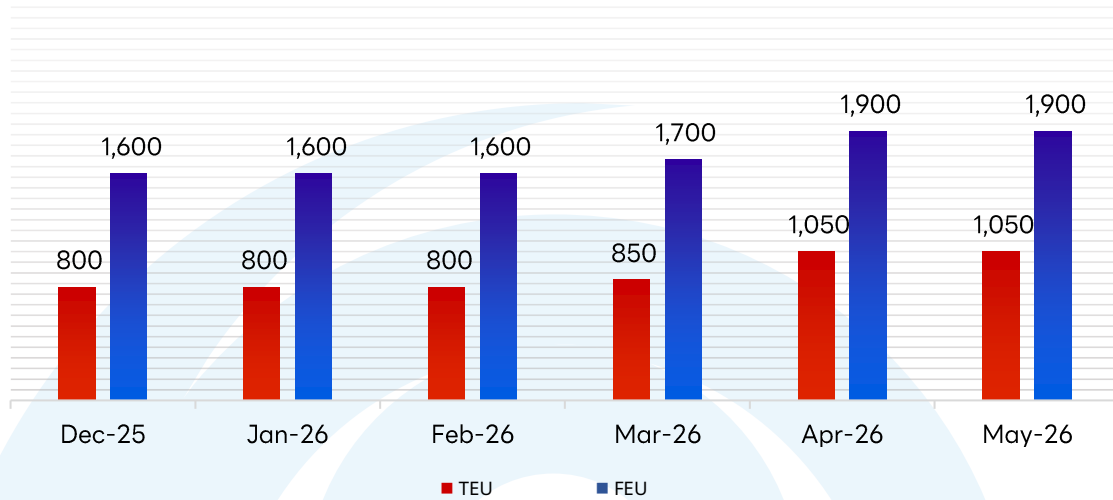


	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26	MAY-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	34	45	45	-	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	68	90	90	-	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

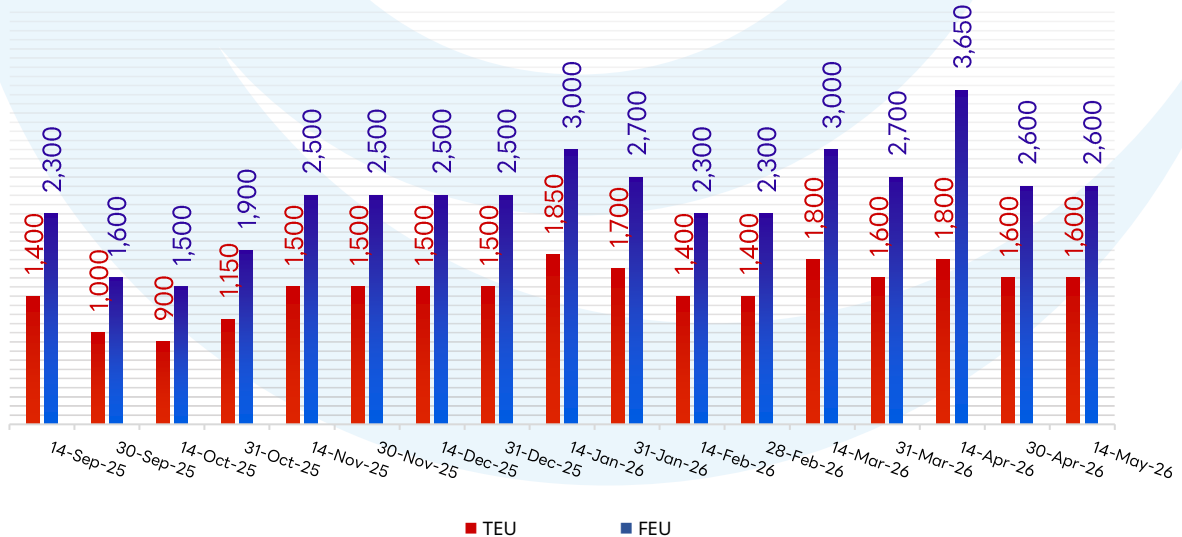
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด**

Australia



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

Europe

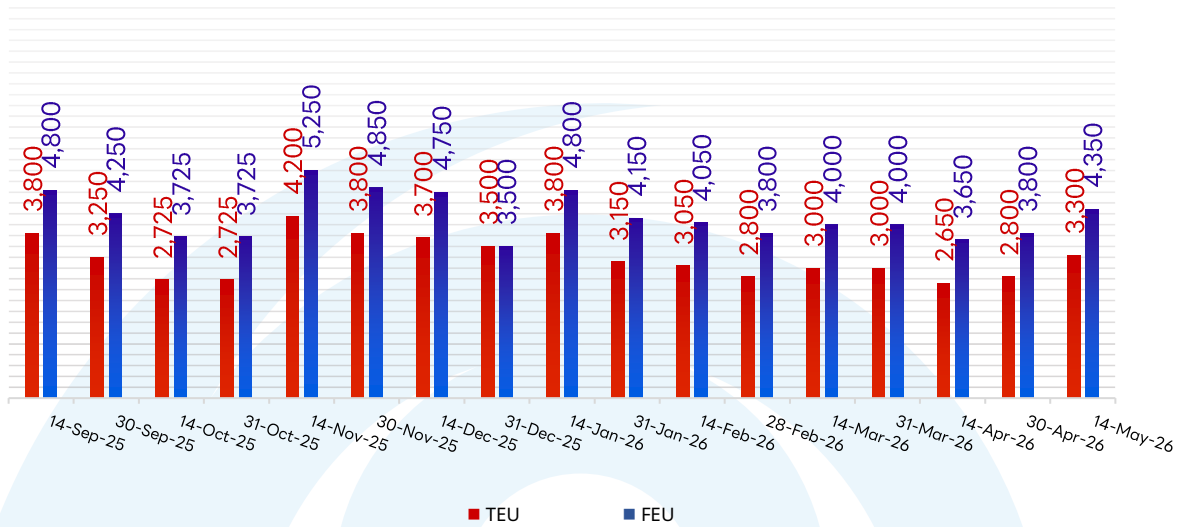


	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26	MAY-26
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	60 €	60 €	60 €	75 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	120 €	120 €	120 €	150 €	150 €

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

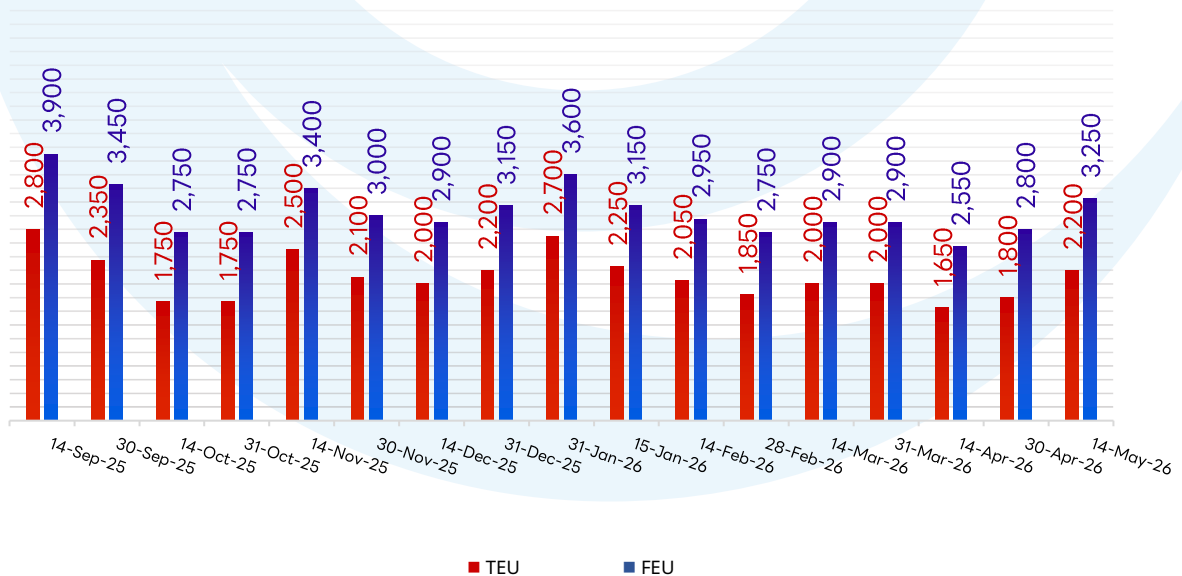
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด**

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

อาเซียนเดินเกม “Strategic Autonomy” ท่ามกลางโลกที่ผันผวนมากขึ้น

การประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 48 ที่เมืองเซบู ประเทศฟิลิปปินส์ สะท้อนทิศทางสำคัญของอาเซียนในช่วงที่เศรษฐกิจและภูมิรัฐศาสตร์โลกเผชิญความไม่แน่นอนสูง โดยประเด็นหลักของการประชุมครั้งนี้ไม่ได้อยู่เพียงเรื่องความร่วมมือทางเศรษฐกิจ แต่รวมถึงการวางบทบาทของอาเซียนในฐานะ “ศูนย์กลางของภูมิภาค” หรือ ASEAN Centrality ท่ามกลางการแข่งขันระหว่างมหาอำนาจที่เข้มข้นมากขึ้น



สาระสำคัญจากการประชุมคือ อาเซียนต้องการรักษา “Strategic Autonomy” หรือความสามารถในการกำหนด

ทิศทางของตนเอง โดยไม่ตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมากเกินไป ทั้งในมิติความมั่นคง เศรษฐกิจ และเทคโนโลยี สะท้อนว่าประเทศสมาชิกตระหนักมากขึ้นว่า ความขัดแย้งระหว่างสหรัฐฯ และจีน รวมถึงสถานการณ์ในวันออกกลาง กำลังส่งผลกระทบต่อภูมิภาคโดยตรง ทั้งด้านพลังงาน การค้า และห่วงโซ่อุปทานโลก

ในด้านเศรษฐกิจ อาเซียนยังคงพยายามผลักดันการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง โดยที่ประชุมเดินหน้าแผน AEC Strategic Plan 2026-2030 เพื่อเร่งการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ ลดผลกระทบจาก “geoeconomic fragmentation” หรือการแบ่งขั้วทางเศรษฐกิจของโลก และรักษาความสามารถในการแข่งขันของภูมิภาค จุดที่น่าสนใจคือ อาเซียนเริ่มให้ความสำคัญกับ “เศรษฐกิจยุคใหม่” มากขึ้น โดยเฉพาะการผลักดัน AI และ digital transformation สำหรับ MSMEs ซึ่งถือเป็นฐานธุรกิจหลักของภูมิภาค รวมถึงการผลักดันความร่วมมือด้านพลังงานสะอาดและการเปลี่ยนผ่านสู่เศรษฐกิจสีเขียว เพื่อรองรับความเสี่ยงจากวิกฤตพลังงานโลกและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่เข้มงวดขึ้นในอนาคต

ขณะเดียวกัน การประชุมครั้งนี้ยังสะท้อนบทบาทของอาเซียนในมิติความมั่นคงมากขึ้น โดยเฉพาะประเด็นทะเลและความมั่นคงทางทะเล หลังที่ประชุมเห็นชอบแนวคิดจัดตั้ง ASEAN Maritime Centre ในฟิลิปปินส์ เพื่อเสริมความร่วมมือด้านการบังคับใช้กฎหมายทางทะเลและลดความซ้ำซ้อนของหน่วยงานต่าง ๆ นอกจากนี้ อาเซียนยังพยายามรักษามบทบาท “ตัวกลางทางการทูต” ในประเด็นความขัดแย้งภายในภูมิภาค ทั้งกรณีเมียนมาและความตึงเครียดไทย-กัมพูชา ซึ่งสะท้อนว่าอาเซียนยังต้องเผชิญความท้าทายในการรักษาเสถียรภาพภายในภูมิภาคควบคู่กับการรับมือแรงกดดันจากภายนอก

ในเชิงเศรษฐกิจ ภาพรวมยังสะท้อนว่าอาเซียนกำลังพยายามวางตัวเองให้เป็น “growth centre” ของโลกในระยะต่อไป โดยข้อมูลจากที่ประชุมระบุว่าเศรษฐกิจอาเซียนยังขยายตัวได้ดี และมีเป้าหมายก้าวขึ้นเป็นเศรษฐกิจขนาดใหญ่อันดับ 4 ของโลกภายในปี 2030 อย่างไรก็ตาม ความท้าทายสำคัญ คือ การเติบโตของอาเซียนยังเผชิญแรงกดดันจากความผันผวนของเศรษฐกิจโลก ราคาพลังงาน ความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ และการแข่งขันด้านเทคโนโลยีที่รุนแรงขึ้น

สำหรับไทย การประชุมครั้งนี้มีนัยสำคัญทั้งในด้านเศรษฐกิจและยุทธศาสตร์ เนื่องจากไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่พึ่งพาการค้าโลกและห่วงโซ่อุปทานระหว่างประเทศสูง การที่อาเซียนพยายามรักษาสมดุลระหว่างมหาอำนาจและเร่งการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ อาจช่วยลดผลกระทบจากความผันผวนของเศรษฐกิจโลกได้ในระดับหนึ่ง ขณะเดียวกัน การเร่งลงทุนด้านดิจิทัล AI และเศรษฐกิจสีเขียวของอาเซียน ยังอาจเปิดโอกาสใหม่ให้กับภาคธุรกิจและการส่งออกของไทยในระยะต่อไป

การประชุมอาเซียนครั้งนี้สะท้อนว่า ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กำลังพยายามปรับตัวต่อโลกที่มีความไม่แน่นอนสูงมากขึ้น ทั้งในมิติภูมิรัฐศาสตร์ เศรษฐกิจ และพลังงาน ขณะที่อาเซียนเองก็พยายามรักษามบทบาท “ศูนย์กลางของภูมิภาค” เพื่อเพิ่มอำนาจต่อรองและรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจในระยะยาว

Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

สองตลาด "ราคา" ผันผวน ท่ามกลางวิกฤติตะวันออกกลางยืดเยื้อเข้าสู่เดือนที่ 3

อัตราค่าระวางตู้สินค้าแบบสปอต (Spot Freight Rates) ในเส้นทางแปซิฟิกและเอเชีย-ยุโรป ปรับตัวเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ในช่วงต้นเดือนพฤษภาคมที่ผ่านมา ผลมาจากการเติบโตของอุปสงค์ในยุโรป



แต่ส่วนที่มีผลอย่างมีนัยสำคัญจริงๆคือการที่หลายสายเรือได้มีการดึงอุปทานไปสู่ตลาดอื่นมากขึ้นโดยเฉพาะในเส้นทางตะวันออกกลาง และที่สำคัญคือการทำ Blank Sailing ที่เริ่มเห็นผลบ้างแล้วในช่วงกลางเดือนนี้

อย่างไรก็ตาม ทั้งฝั่งลูกค้าและนักวิเคราะห์ในต่างประเทศยังคงเชื่อมั่นว่าการปรับขึ้นราคาครั้งนี้ไม่ได้อยู่กับเรานานนัก แม้ว่ามีกระแสข่าวว่าหลายสายการเดินเรือจะดำเนินการลดพื้นที่ระวาง (Capacity Cut) และทำการงดเที่ยวเรือ (Blank Sailing) เพิ่ม

ในช่วงปลายเดือนพฤษภาคมนี้

แต่สำหรับตลาดอื่นนอกเหนือจากตะวันออกกลางแล้ว สิ่งที่เป็นปัญหาตอนนี้ไม่ใช่เรื่องราคา แต่เป็นเรื่องของการให้บริการ

โดยพบว่าผลจากการงดเที่ยวเรือ (Blanking Sailings) อย่างหนัก ได้ส่งผลกระทบต่อโควตาพื้นที่ระวาง แล้วยังเริ่มทำให้เกิดปัญหาสินค้าตกเรือ (Rollovers) บ้างแล้วในหลายประเทศ รวมถึงประเทศไทย

แม้ในทางทฤษฎี ระบุว่าสำหรับตลาดอเมริกาเหนือจะยังเปิดให้จองได้ตามปกติ แต่การลดพื้นที่ระวางบนเรือส่งผลให้สินค้าจำนวนมากมีโอกาที่จะถูกเลื่อนรอบ (Rolled) ออกไป โดยอาจต้องรอเรือนานขึ้นถึงหลักสัปดาห์

กลายเป็นอีกฟืนชิ้นใหญ่ที่ถูกโยนลงสู่กองไฟ ทั้งๆที่วิกฤติตะวันออกกลางก็ยังคงอยู่ แล้วยังส่งผลกระทบต่อลูกกลายวงกว้างมากขึ้นเรื่อยๆ หลายสายเรือกลับห่วงแต่ผลประโยชน์ในด้านราคา มากกว่าโฟกัสที่การแก้ปัญหาและคุณภาพการบริการให้เป็นไปอย่างราบรื่น

จากการวิเคราะห์ของ Drewry เกี่ยวกับการงดเที่ยวเรือและการลดพื้นที่ระวาง ระบุว่า คาดว่าพื้นที่ระวางที่ใช้งานได้จริง (Effective Capacity) จะลดลง 3% เมื่อเทียบเดือนต่อเดือนในเส้นทางเอเชีย-ยุโรปเหนือ และลดลง 10% เมื่อเทียบเดือนต่อเดือนในเส้นทางเอเชีย-เมดิเตอร์เรเนียนในเดือนพฤษภาคมนี้

หรือตีความง่ายๆคือเราจะได้เจอ "การจองระวางที่ยากขึ้น" ถึงแม้ว่าตลาดในปัจจุบันที่มีสภาพแบบกองเรือและปริมาณตู้สินค้า (อุปทาน) ล้นความต้องการขนส่งสินค้า (อุปสงค์) ในตลาดมากถึง 5% ซึ่งไม่ใช่ตัวเลขที่น้อยๆเลย

แต่ปัญหากลับต้องมาตกอยู่กับผู้นำเข้าส่งออกจากการเล่นเกมดึงราคาของเหล่าสายเรือ

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

ยังไม่จบ ! ส่งความคืบหน้า ภาษี(ข้าง) ทรัมป์ แม่ศาลสั่งยังไปต่อ



ดูเหมือนมหากาพย์ "ภาษีทรัมป์" จะกลายเป็นซีรีส์ดราม่าเรื่องยาวประจำปีไปแล้ว เพราะถึงแม่ศาลสหรัฐฯ จะเพิ่งจัดไม่แข็ง ออกคำสั่งเบรคและตีตกมาตรการริดภาษีนำเข้าไปหลายครั้งนับตั้งแต่เมื่อช่วงเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมา

แต่ระดับพ่อใหญ่ทรัมป์มีหรือจะยอมถอยง่ายๆ โดยล่าสุดยังคงเดินหน้าจัดกฎหมายมาออกมาตรการภาษีแบบไม่ยอมลดละ สะเทือนการค้าระหว่างประเทศ รวมไปถึงผู้ส่งออกบ้านเราอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

อ่านเพิ่มเติม “ยังไม่จบ ! ส่งความคืบหน้า ภาษี(ข้าง) ทรัมป์ แม่ศาลสั่งยังไปต่อ” [คลิกที่นี่](#)

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	Weighting	Previous Index 30 Apr 2026	Current Index 8 May 2026
Comprehensive Index		1911.4	1954.21
Europe (Base port)	20%	1521	1596
Mediterranean (Base port)	10%	2430	2463
USWC (Base port)	20%	2722	2826
USEC (Base port)	5.00%	3691	3812
Persian Gulf & Red Sea (Dubai)	7.50%	3937	3925
Australia/New Zealand (Melbourne)	5.00%	1167	1206
East/West Africa (Lagos)	2.50%	3550	3577
South Africa (Durban)	2.50%	2306	2308
South America (Santos)	5.00%	2931	3303
West Japan (Base port)	5.00%	316	316
East Japan (Base port)	5.00%	318	318
Southeast Asia (Singapore)	7.50%	563	563
Korea (Pusan)	2.50%	161	174
America West Coast (Manzanillo)	2.50%	2488	2693
East Africa (Mombasa)	2.50%	2344	2367

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

