

ค่าระวางเรือ

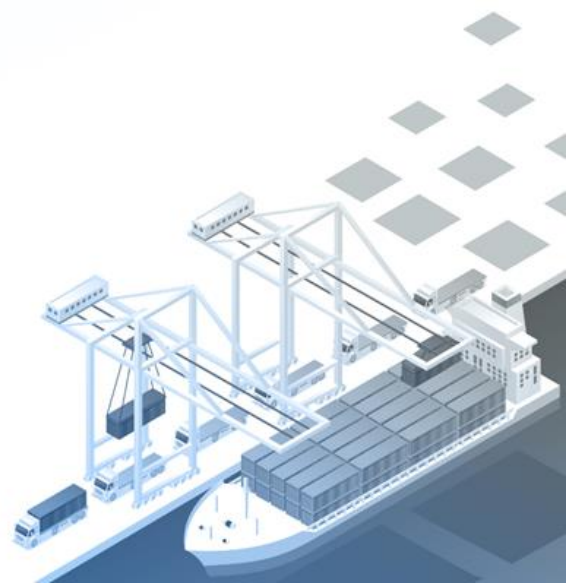
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

20

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



TNSC Weekly Briefing (20 May 2026)

Thai Bath Rate



USD
32.59



EUR
37.94



GBP
43.79



AUD
23.23



CNY
4.8



JPY
0.21

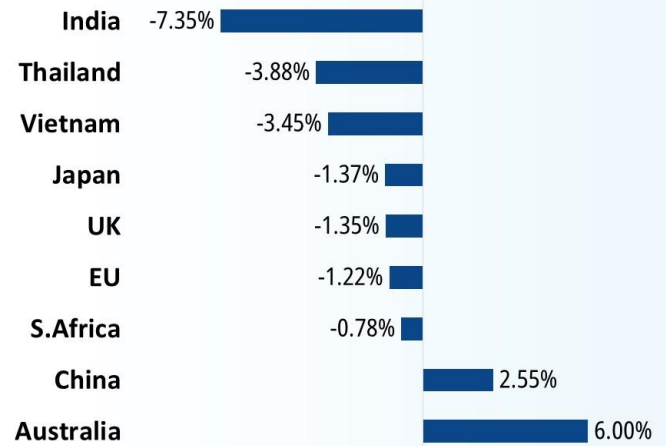


INR
0.34



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
16-May-25	Apr 26	Feb 26 – Apr 26	8-May-26	15-May-26
1479.39	1876.88	1644.72	1954.21	2140.66

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	104-110	107-116	98-106



Gold :	4537-4724	USD/Ounces
--------	-----------	------------



เศรษฐกิจจีนเริ่มชะลอในไตรมาส 2 จากสงครามอิหร่านและอุปสงค์ภายในอ่อนแรง

อ่านต่อหน้า 9



ส่องตลาด "ราคา" พันพวน ท่ามกลางวิกฤติตะวันออกกลางยืดเยื้อเข้าสู่เดือนที่ 3

อ่านต่อหน้า 11



มาดูแลลมบังก่อน ! เจกชนร่องยับ - หลุมยุบ ถนนพัง รถติดซ้ำซาก

อ่านต่อหน้า 12

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-My-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)	1,900**	3,100**	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	75 €	150 €	
			Subject to ENS USD 30/BL 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	3,600**	4,700**	All - In			
Thailand - US East Coast	2,500**	3,600**	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 ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 1,900 USD/TEU และ 3,100 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 3,600 USD/TEU และ 4,700 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้นเช่นกัน โดยอยู่ที่ 2,500 USD/TEU และ 3,600 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, NLR TM, 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)

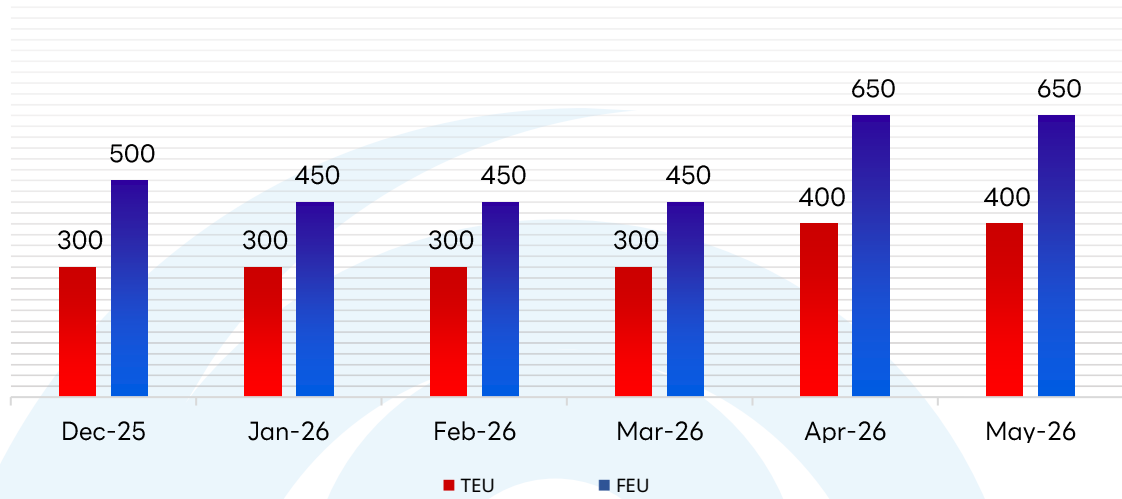
ทั้งนี้สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) อยู่ระหว่างการประสานกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการช่วยเหลือผู้ส่งออก เช่น กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ในการติดตามสถานการณ์และขอความร่วมมือกับกลุ่มสายเรือในการพิจารณาเรียกเก็บค่าใช้จ่ายดังกล่าวอย่างโปร่งใสและเป็นไปตามต้นทุนที่แท้จริง

หมายเหตุ :

- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด

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

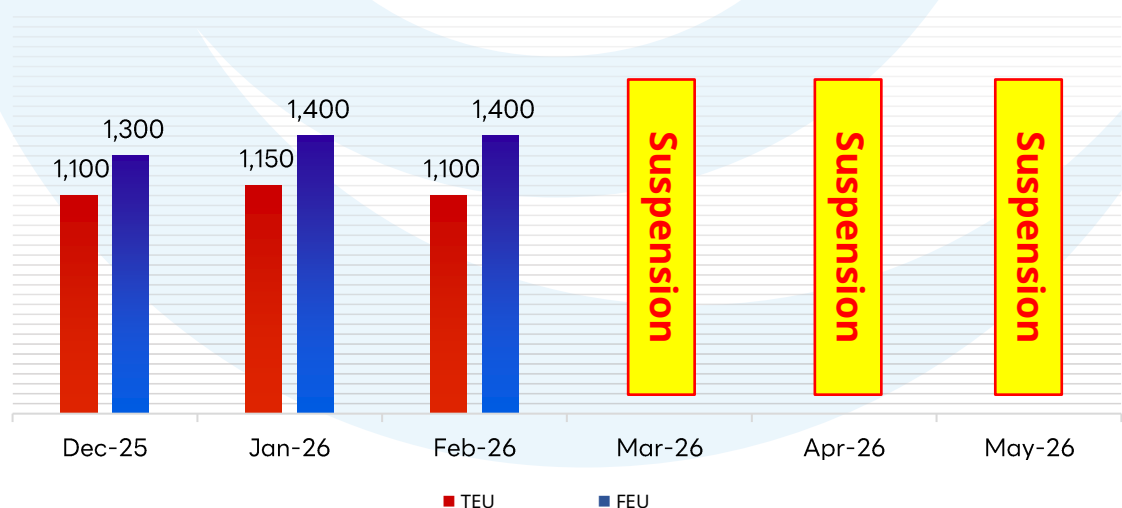
Japan



	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

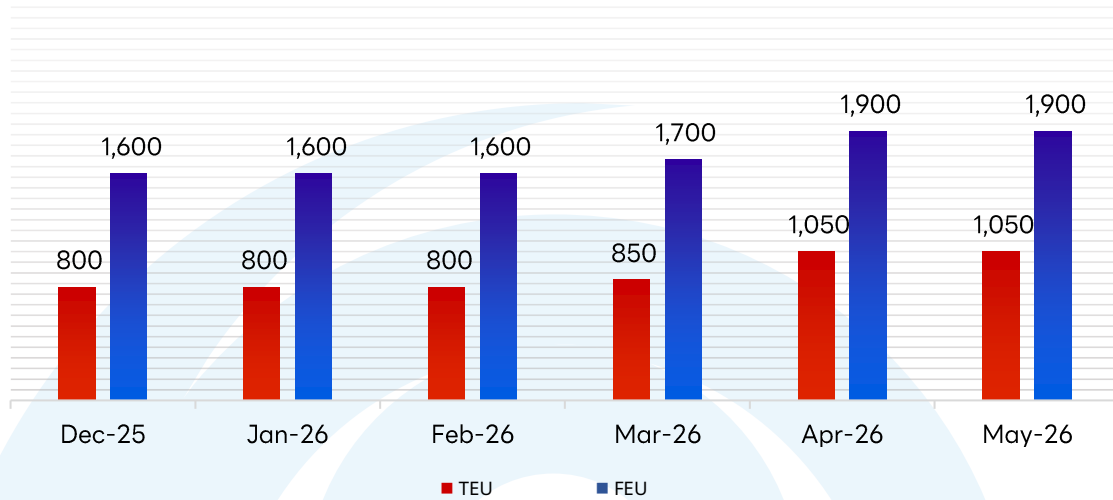


	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26	MAY-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	34	45	45	-	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	68	90	90	-	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

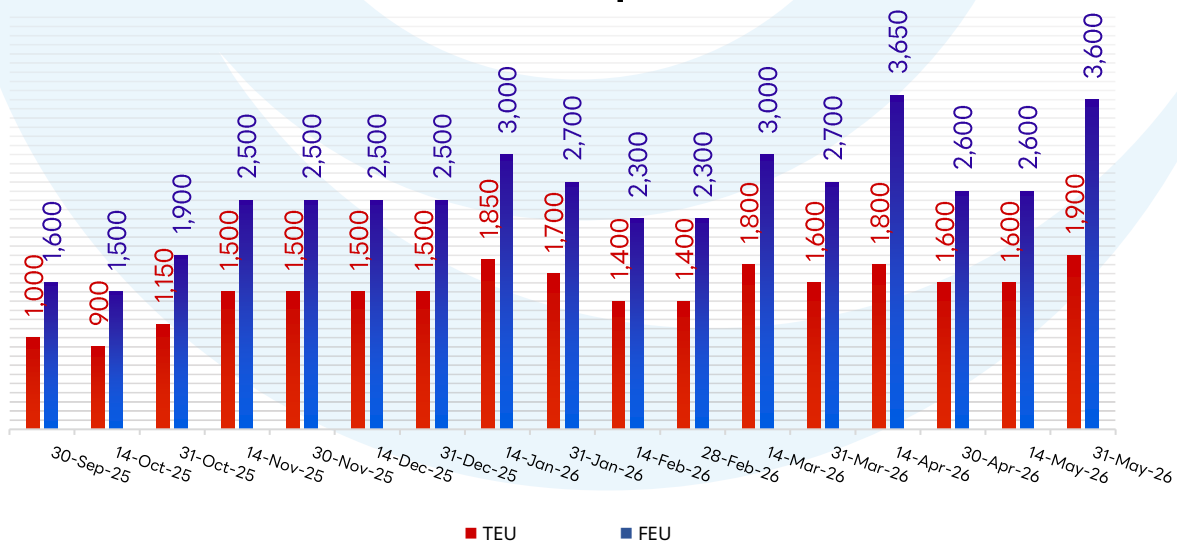
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด**

Australia



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

Europe

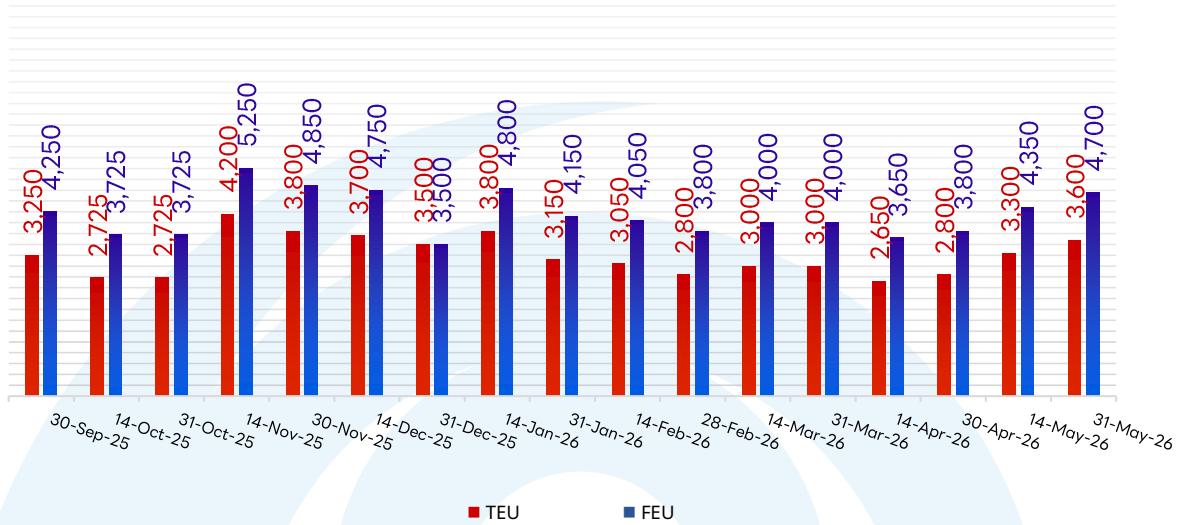


	DEC-25	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26	MAY-26
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	60 €	60 €	60 €	75 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	120 €	120 €	120 €	150 €	150 €

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

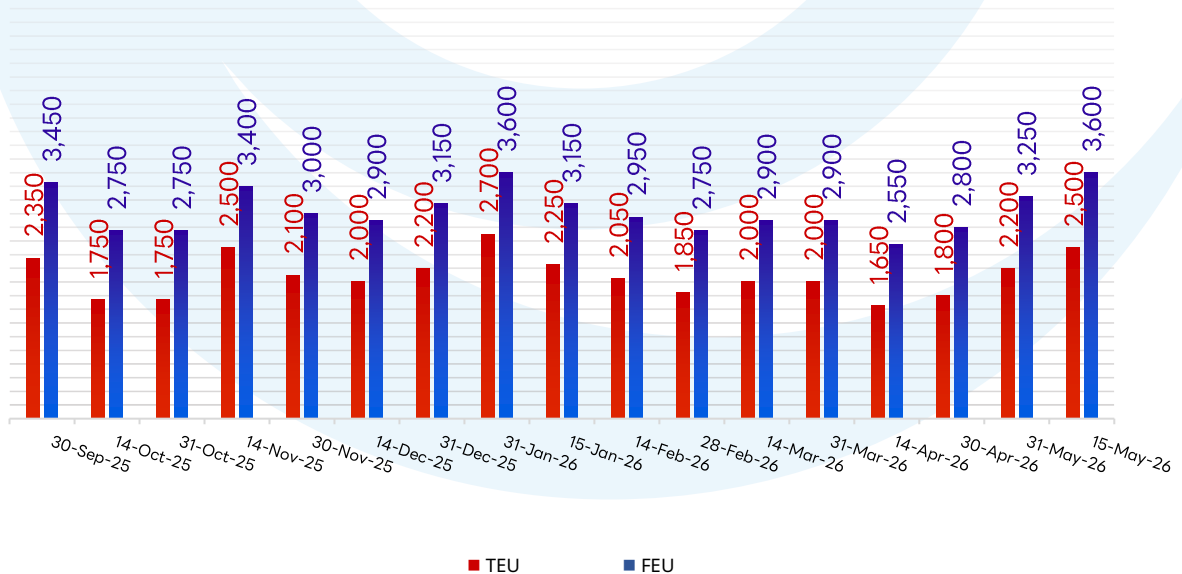
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด**

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

เศรษฐกิจจีนเริ่มชะลอในไตรมาส 2 ท่ามกลางแรงกดดันจากสงครามอิหร่านและอุปสงค์ภายในประเทศที่อ่อนแอ

เศรษฐกิจจีนเริ่มส่งสัญญาณชะลอตัวชัดเจนขึ้นในช่วงต้นไตรมาส 2 หลังตัวเลขเศรษฐกิจเดือนเมษายนออกมาต่ำกว่าที่ตลาดคาด ทั้งยอดค้าปลีก ผลิตภาคอุตสาหกรรม และการลงทุน สะท้อนว่าแรงกดดันจากความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ต้นทุนพลังงานที่สูงขึ้น และอุปสงค์ภายในประเทศที่ยังอ่อนแอ กำลังกระทบต่อ momentum การฟื้นตัวของเศรษฐกิจจีนมากขึ้น



ข้อมูลล่าสุดระบุว่า ยอดค้าปลีกของจีนในเดือนเมษายนขยายตัวเพียง 0.2% ต่ำสุดนับตั้งแต่ปลายปี 2022 ขณะที่ผลิตภาคอุตสาหกรรมเติบโต 4.1% ชะลอลงจากเดือนก่อนและต่ำกว่าที่ตลาดคาด ส่วนการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรกลับหดตัว สะท้อนว่าทั้งภาคการบริโภคและภาคการลงทุนยังฟื้นตัวไม่เต็มที่ แม้ภาคส่งออกบางส่วนยังได้แรงหนุนจากสินค้าเทคโนโลยีและ AI-related products

ปัจจัยสำคัญที่กดดันเศรษฐกิจจีนในช่วงนี้คือผลกระทบจากสงครามอิหร่าน ซึ่งส่งผลให้ราคาพลังงานโลกปรับตัวสูงขึ้น และกระทบต้นทุนของภาคอุตสาหกรรมจีนโดยตรง โดยเฉพาะกลุ่มโรงกลั่น ปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมที่ใช้พลังงานเข้มข้น ข้อมูลล่าสุดระบุว่าโรงกลั่นน้ำมันของรัฐในจีนหลายแห่งเริ่มลดกำลังการผลิต หลังต้นทุนน้ำมันเพิ่มขึ้นและ margin การกลั่นอ่อนตัว แม้ในอีกด้าน ราคาพลังงานที่สูงขึ้นจะช่วยหนุนดัชนีราคาผู้ผลิต (PPI) และลดแรงกดดันเงินฝืดในภาคการผลิต แต่ผลเชิงบวกดังกล่าวยังไม่เพียงพอที่จะชดเชยผลกระทบจากต้นทุนที่สูงขึ้นและอุปสงค์ภายในประเทศที่ยังอ่อนแอ โดยเฉพาะภาคอสังหาริมทรัพย์และการบริโภคภาคครัวเรือนที่ยังเป็นจุดเปราะบางของเศรษฐกิจจีน ภาพรวมสะท้อนให้เห็นว่าเศรษฐกิจจีนกำลังเผชิญแรงกดดัน “สองด้าน” พร้อมกัน กล่าวคือ ต้นทุนพลังงานและวัตถุดิบที่สูงขึ้นจากปัจจัยภูมิรัฐศาสตร์ ขณะที่อุปสงค์ภายในประเทศยังไม่แข็งแกร่งพอจะรองรับการฟื้นตัวเต็มที่ ทำให้การเติบโตเริ่มสูญเสียแรงส่งในช่วงต้นไตรมาส 2

อย่างไรก็ตาม แม้ตัวเลขเศรษฐกิจจะชะลอลง แต่รัฐบาลจีนยังไม่ได้ส่งสัญญาณใช้นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจขนาดใหญ่เพิ่มเติมในทันที โดยธนาคารกลางจีน (PBOC) ยังคงอัตราดอกเบี้ยนโยบายไว้ต่อเนื่อง สะท้อนว่าทางการยังต้องการรักษาสมดุลระหว่างการพยุงเศรษฐกิจกับความเสถียรด้านหนี้และเสถียรภาพทางการเงิน

ในเชิงโครงสร้าง เศรษฐกิจจีนยังคงพึ่งพาภาคการผลิตและการส่งออกค่อนข้างมาก ขณะที่การบริโภคภายในประเทศยังไม่สามารถเป็นแรงขับเคลื่อนได้เต็มที่ ทำให้เศรษฐกิจมีความอ่อนไหวต่อความผันผวนของเศรษฐกิจโลกและต้นทุนพลังงานมากขึ้น โดยเฉพาะในช่วงที่ความตึงเครียดในตะวันออกกลางยังมีแนวโน้มยืดเยื้อ

สำหรับไทย การชะลอตัวของเศรษฐกิจจีนมีนัยสำคัญต่อภาคส่งออก เนื่องจากจีนเป็นคู่ค้าอันดับต้นของไทย โดยความอ่อนแอของภาคการบริโภคและการลงทุนในจีนอาจกระทบความต้องการนำเข้าสินค้าจากไทย โดยเฉพาะสินค้าอุตสาหกรรม วัตถุดิบ และสินค้าเกี่ยวเนื่องกับภาคการผลิต ขณะเดียวกัน ต้นทุนพลังงานและค่าขนส่งที่สูงขึ้นยังอาจเพิ่มแรงกดดันต่อต้นทุนของผู้ส่งออกไทยในระยะต่อไป อย่างไรก็ตาม การส่งออกสินค้ากลุ่มเทคโนโลยีและอิเล็กทรอนิกส์ของจีนที่ยังเติบโตได้ อาจช่วยประคอง demand ต่อสินค้าชิ้นกลางบางประเภทจากไทยได้บางส่วน โดยเฉพาะสินค้าที่เชื่อมโยงกับห่วงโซ่อุปทานการผลิตในภูมิภาค

ตัวเลขเศรษฐกิจจีนจึงล่าสุดสะท้อนว่า การฟื้นตัวของเศรษฐกิจจีนเริ่มเผชิญแรงกดดันมากขึ้นจากทั้งปัจจัยภายในและภายนอกประเทศ แม้ภาคการผลิตบางสาขายังมีแรงหนุนจากเทคโนโลยีและการส่งออก แต่การบริโภคภายในประเทศที่ยังอ่อนแอ รวมถึงผลกระทบจากต้นทุนพลังงานที่สูงขึ้นจากสถานการณ์ตะวันออกกลาง อาจทำให้เศรษฐกิจจีนในช่วงต่อไปฟื้นตัวได้ช้ากว่าที่ตลาดคาดไว้

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 ระยะเวลาสำหรับตลาดอเมริกาเหนือจะยังเปิดให้จองได้ตามปกติ 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

มาดูแลมดบังก่อน ! เอกชนร้องยับ - หลุมยุบ ถนนพัง รถติดซ้ำซาก



มาดูแลมดบังก่อน ! เอกชนร้องยับ - หลุมยุบ ถนนพัง รถติดซ้ำซาก

สภาพของผู้ส่งออกไทยในขณะนี้แทบไม่ต่างอะไรกับการเดินเรือฝ่าพายุที่โหมกระหน่ำมาจากทุกทิศทาง ทั้งวิกฤตความไม่สงบในตะวันออกกลาง กำแพงภาษีของทรัมป์ที่ยังคงแผลงฤทธิ์ ไปจนถึงมาตรการกีดกันทางการค้าของยุโรปที่เข้มงวดขึ้น

แต่ที่น่าเศร้าที่สุดคือสิ่งที่เราต้องกลับมาตายน้ำเตียนตั้งแต่สินค้ายังไม่ได้ออกจากประเทศด้วยซ้ำ เมื่อประการค้าหลักอย่างท่าเรือแหลมฉบังกลับกลายเป็นคอขวดที่บั่นทอนศักยภาพการแข่งขันเสียเอง โดยเฉพาะปัญหาการบรรทุกติดขัดสะสมภายในพื้นที่

เราต่างรู้ว่าปัญหานี้ไม่ใช่เรื่องใหม่ แต่เป็นบาดแผลเรื้อรังที่อยู่คู่กับระบบโลจิสติกส์ไทยมาช้านาน หน้าซ้ำแทนที่จะได้รับการแก้ไขและพัฒนาให้ดีขึ้น สถานการณ์กลับยิ่งทวีความรุนแรงและเลวร้ายลงในทุกวัน

อ่านเพิ่มเติม “มาดูแลมดบังก่อน ! เอกชนร้องยับ - หลุมยุบ ถนนพัง รถติดซ้ำซาก” [คลิกที่นี่](#)

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	Weighting	Previous Index 8 May 2026	Current Index 15 May 2026
Comprehensive Index		1954.21	2140.66
Europe (Base port)	20%	1596	1816
Mediterranean (Base port)	10%	2463	3145
USWC (Base port)	20%	2826	3118
USEC (Base port)	5.00%	3812	4224
Persian Gulf & Red Sea (Dubai)	7.50%	3925	4131
Australia/New Zealand (Melbourne)	5.00%	1206	1317
East/West Africa (Lagos)	2.50%	3577	3534
South Africa (Durban)	2.50%	2308	2167
South America (Santos)	5.00%	3303	4256
West Japan (Base port)	5.00%	316	316
East Japan (Base port)	5.00%	318	318
Southeast Asia (Singapore)	7.50%	563	570
Korea (Pusan)	2.50%	174	161
America West Coast (Manzanillo)	2.50%	2693	3371
East Africa (Mombasa)	2.50%	2367	2481

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

