

คำระวางเรือ

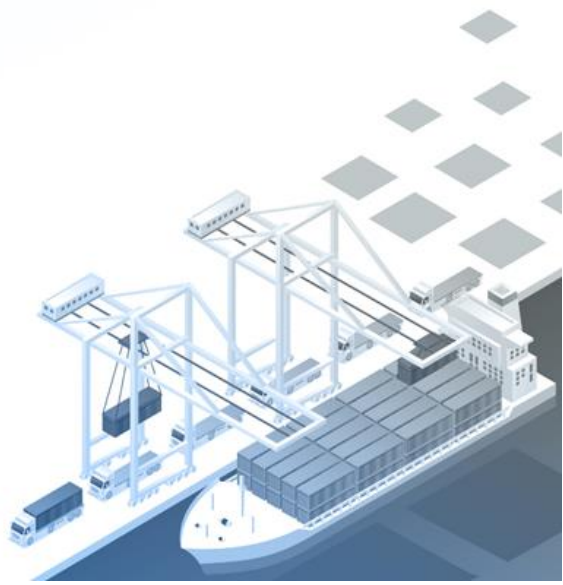
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

22

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



TNSC Weekly Briefing (3 June 2026)

Thai Bath Rate



USD
32.69



EUR
37.94



GBP
43.89



AUD
23.35



CNY
4.82



JPY
0.2

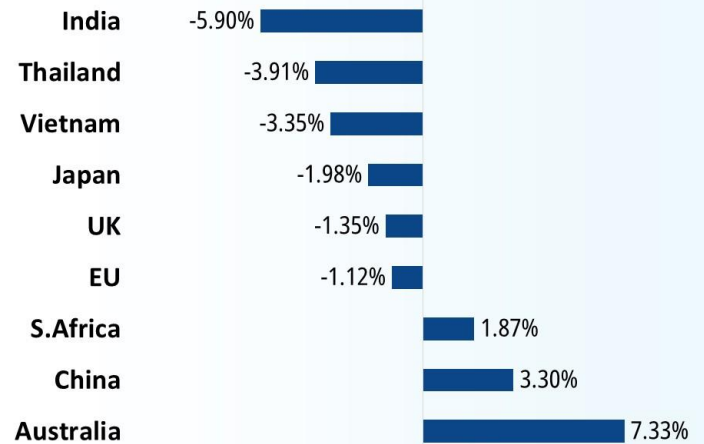


INR
0.34



VND
0.0012

Exchange Rate Trend



Shanghai Container Freight Index (SCFI) – Comprehensive Index

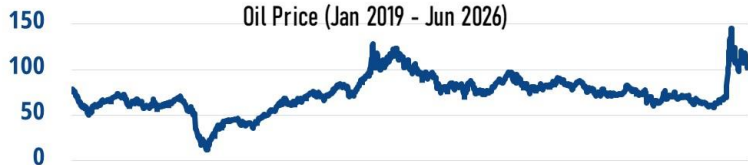
Jan 2020 – May 2026



YoY	1 Month Average	3 Months Average	Previous Index	Current Index
30-May-25	Apr 26	Feb 26 – Apr 26	22-May-26	29-May-26
2072.71	1876.88	1644.72	2218.15	2571.73

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	91-100	104-114	87-94

Oil Price (Jan 2019 - Jun 2026)



Gold : 4451-4572 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Jun 2026)



OECD เตือนโลกอาจเข้าสู่ภาวะถดถอย หากสงครามยืดเยื้อถึงปี 2027

อ่านต่อหน้าที่ 9

หรือเส้นทางทะเลแดงจะกลับมา ทั้งที่ช่องแคบฮอร์มุซยังคงยึดเยื้อ ?

อ่านต่อหน้าที่ 10

Peak Season มาแล้ว สัญญาณค่าระวางดีดขึ้น - ตู้ติ่งตัว ขณะที่ฮอร์มุซยังถูกปิดตาย

อ่านต่อหน้าที่ 11



Peak Season มาแล้ว สัญญาณค่าระวางดีดขึ้น - ตู้ติ่งตัว ขณะที่ฮอร์มุซยังถูกปิดตาย

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**	ISOCC	46	92	Effective till 30-June-2026
Thailand - Qingdao	200**	380**				
Thailand - Hong Kong	200**	390**				
Thailand - Japan (Main Port)	400**	650**				
Thailand – Kaohsiung	200**	400**				
Thailand – Klang	250**	450**	ISOCC	27	53	
Thailand - Jakarta	280**	500**				
Thailand - Ho Chi Minh	200**	400**				
Thailand - Singapore	280**	500**				
Thailand - Manila (North & South)	700**	1,100**				
Thailand - Jebel Ali	Suspension*	Suspension*	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	800- 900**	1,600- 1,800**	All – In			
Thailand - Sydney						
Thailand - Tauranga	900**	1,800**				
Thailand – Europe (Main Port)	2.650**	4,400**	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	75 €	150 €	
			Subject to ENS USD 30/BL 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	4,800**	6,000**	All - In			
Thailand - US East Coast	3,800**	5,000**	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

****** สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมิถุนายน 2569 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 150 USD/TEU และ 280 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 250 USD/TEU และ 450 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 200 USD/TEU และ 390 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 400 USD/TEU และ 650 USD/FEU

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

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 800-900 USD/TEU และ 1,600-1,700 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 2,650 USD/TEU และ 4,400 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 4,800 USD/TEU และ 6,000 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้นเช่นกัน โดยอยู่ที่ 3,800 USD/TEU และ 5,000 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 30-June-2026
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	800	1,200	150 - 200	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	3,700**	4,500**	160 - 400	

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 หรือในความเสียหายใด 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)

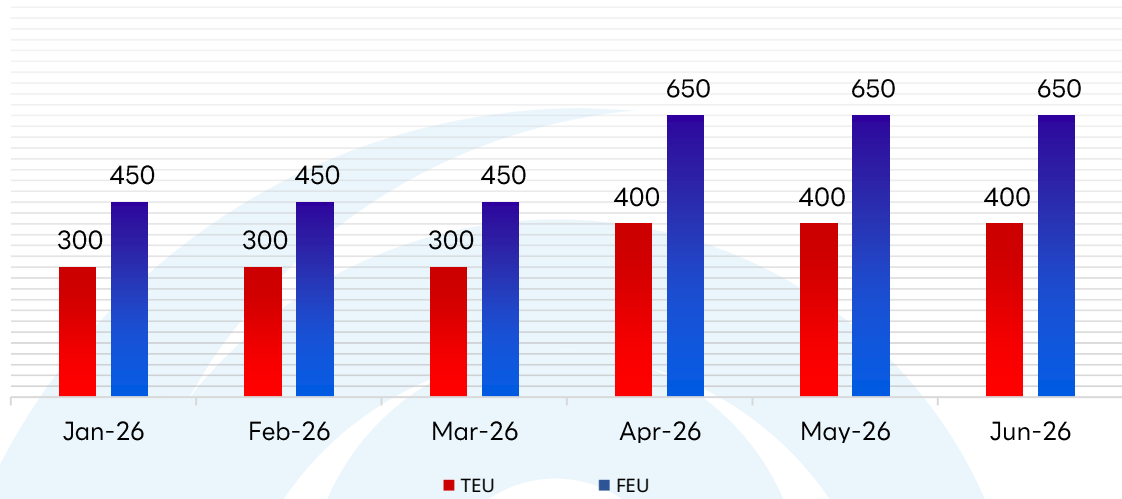
ทั้งนี้สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) อยู่ระหว่างการประสานกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการช่วยเหลือผู้ส่งออก เช่น กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ในการติดตามสถานการณ์และขอความร่วมมือกับกลุ่มสายเรือในการพิจารณาเรียกเก็บค่าใช้จ่ายดังกล่าวอย่างโปร่งใสและเป็นไปตามต้นทุนที่แท้จริง

หมายเหตุ :

- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด

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

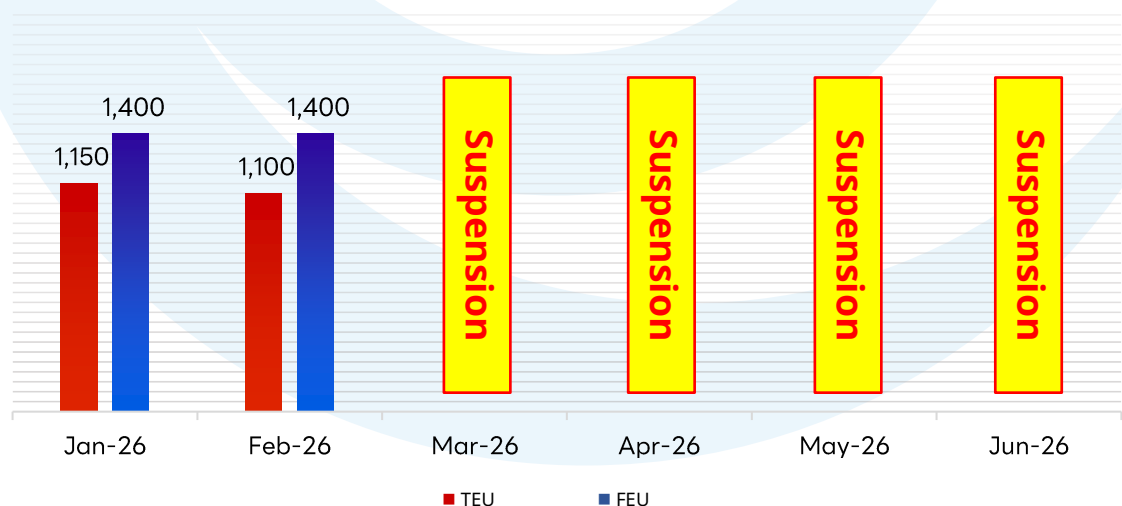
Japan



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

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

Jebel-Ali

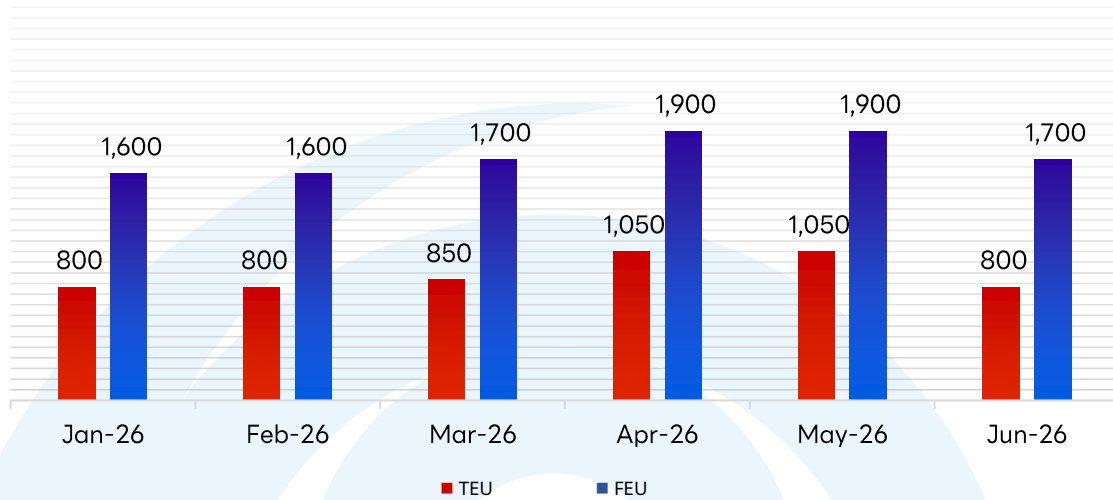


	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26	MAY-26	JUN-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	45	45	-	-	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	90	90	-	-	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

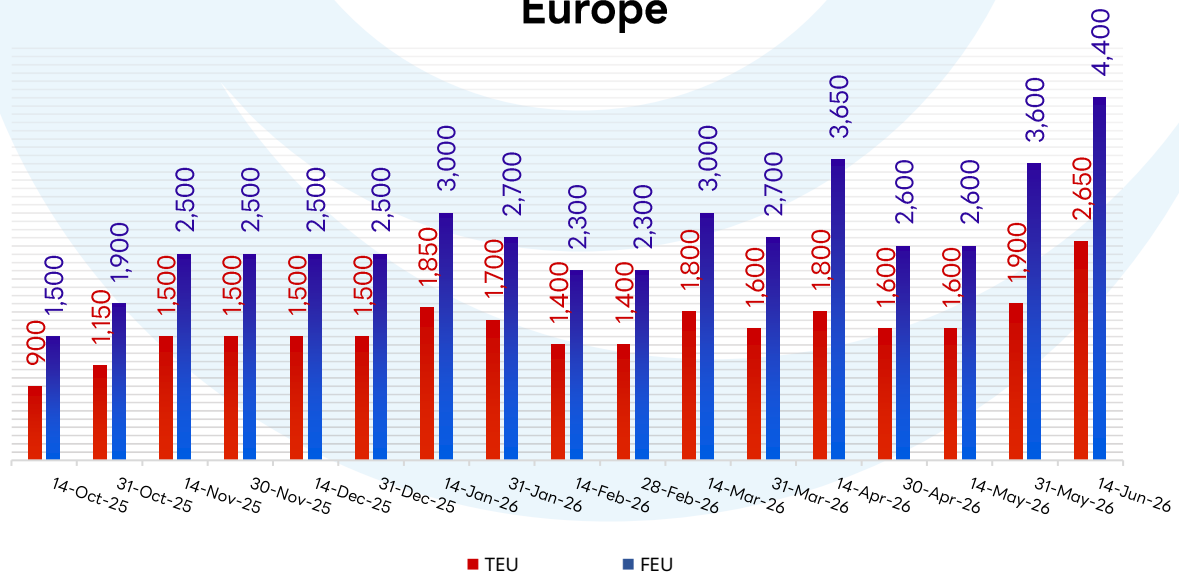
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด

Australia



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

Europe

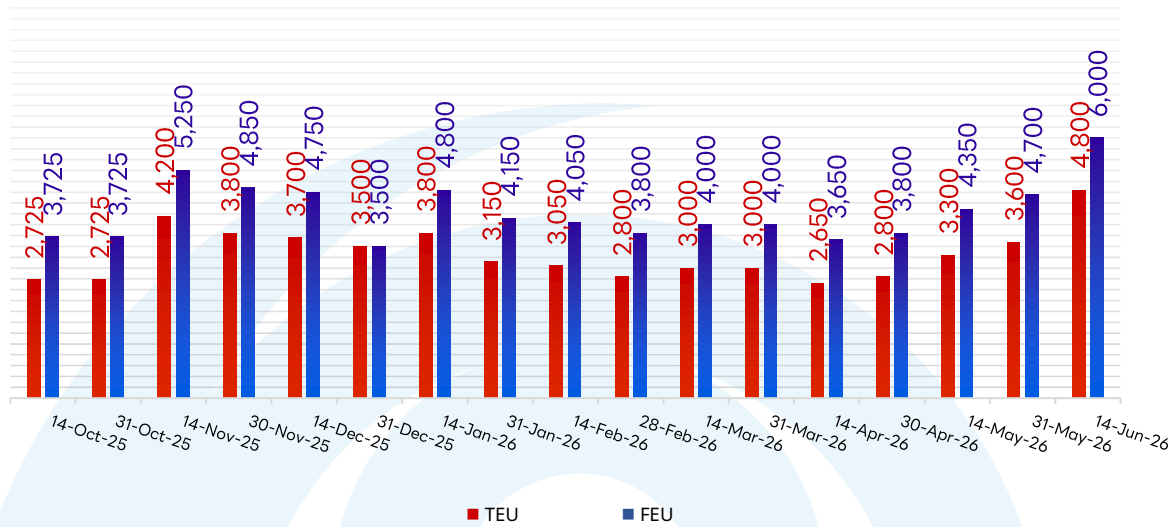


	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26	MAY-26	JUN-26
EU Innovation Surcharge / TEU	60 €	60 €	60 €	75 €	75 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	120 €	120 €	120 €	150 €	150 €	150 €

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

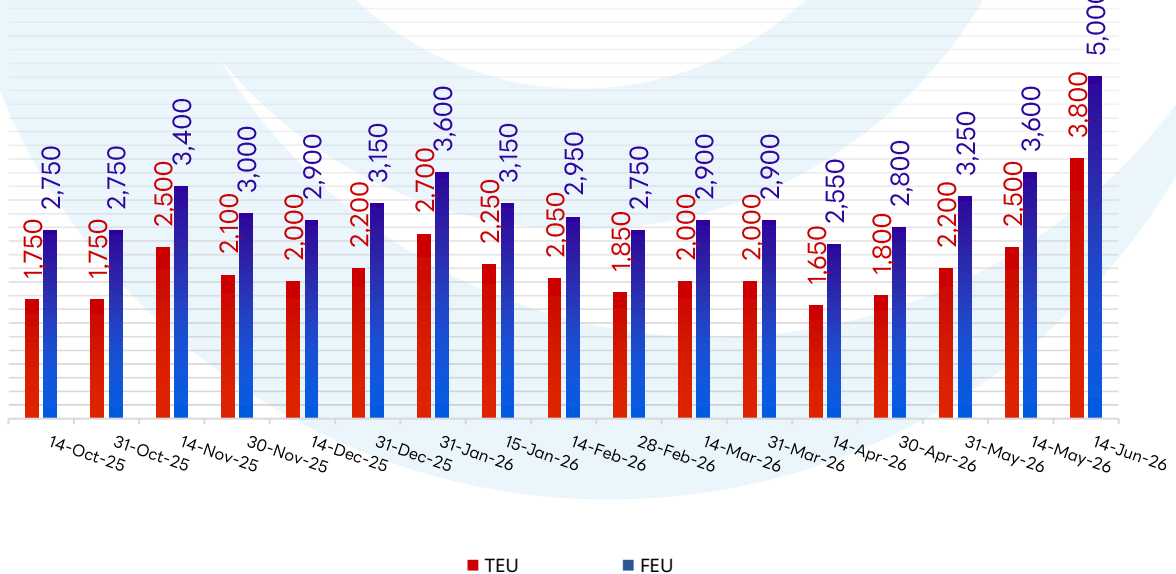
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด

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

OECD เตือนโลกอาจเข้าสู่ภาวะถดถอย หากสงครามยืดเยื้อถึงปี 2027

องค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (OECD) เปิดเผยในรายงาน Economic Outlook ฉบับล่าสุดว่า แนวโน้มเศรษฐกิจโลกในระยะข้างหน้าจะขึ้นอยู่กับระยะเวลาของความขัดแย้งในตะวันออกกลางเป็นสำคัญ โดยในกรณีฐาน (baseline scenario) OECD ยังสมมติว่าสถานการณ์จะค่อย ๆ คลี่คลาย และการผลิตน้ำมันและก๊าซในอ่าวเปอร์เซียจะทยอยกลับสู่ภาวะปกติในช่วงครึ่งหลังของปี ส่งผลให้เศรษฐกิจโลกเติบโต 2.8% ในปี 2026 ก่อนฟื้นเป็น 3.1% ในปี 2027



อย่างไรก็ตาม OECD ได้จัดทำสถานการณ์ทางเลือก (prolonged disruption scenario) ซึ่งตั้งอยู่บนสมมติฐานว่าความขัดแย้งยังดำเนินต่อเนื่องไปจนถึงปี 2027 และส่งผลให้การส่งออกพลังงานจากตะวันออกกลางถูกจำกัดเป็นเวลานาน ในกรณีดังกล่าว เศรษฐกิจโลกอาจเติบโตเพียง 2.1% ในปี 2026 และลดลงเหลือ 1.8% ในปี 2027 ซึ่งถือเป็นระดับการเติบโตที่ใกล้เคียงกับช่วงวิกฤตการเงินโลกปี 2008 หรือช่วงการระบาดของโควิด-19 มากกว่าภาวะเศรษฐกิจปกติหัวใจของความเสี่ยงอยู่ที่ภาคพลังงาน

โดย OECD ระบุว่าหากการส่งออกน้ำมันและก๊าซผ่านช่องแคบฮอร์มุซยังถูกรบกวนต่อเนื่อง โลกอาจต้องเผชิญภาวะขาดแคลนพลังงานในหลายภูมิภาค โดยเฉพาะประเทศในเอเชียที่พึ่งพาการนำเข้าพลังงานจากตะวันออกกลางเป็นหลัก ขณะที่ต้นทุนพลังงานที่สูงขึ้นจะผลักดันเงินเฟ้อให้กลับมาเร่งตัวอีกครั้ง และบีบให้ธนาคารกลางหลายประเทศต้องคงดอกเบี้ยในระดับสูงเป็นเวลานานกว่าที่คาดไว้ ซึ่งผลกระทบอาจไม่ได้จำกัดอยู่เพียงตลาดพลังงานเท่านั้น OECD ยังเตือนว่าความขัดแย้งที่ยืดเยื้ออาจกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานของสินค้าอุตสาหกรรมสำคัญ เช่น ปุ๋ย ก๊าซหุงต้ม และอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเป็นวัตถุดิบที่ใช้ในหลายอุตสาหกรรม ตั้งแต่การเกษตรไปจนถึงการผลิตเทคโนโลยีขั้นสูง ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตทั่วโลกเพิ่มขึ้น และสร้างแรงกดดันต่อกำไรภาคธุรกิจในวงกว้าง

อีกประเด็นที่น่าสนใจคือ OECD มองว่าความขัดแย้งครั้งนี้อาจส่งผลต่อการลงทุนด้าน AI ซึ่งเป็นหนึ่งในแรงขับเคลื่อนสำคัญของเศรษฐกิจโลกในช่วงที่ผ่านมา เนื่องจากต้นทุนพลังงานที่สูงขึ้นอาจกระทบต่อการดำเนินงานของ data centers และการขยายโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล ทำให้แรงส่งจากการลงทุนด้าน AI อ่อนแรงลงกว่าที่หลายฝ่ายคาดหวังไว้

สำหรับเอเชีย OECD ประเมินว่าเป็นภูมิภาคที่มีความเปราะบางสูงที่สุดต่อวิกฤตครั้งนี้ เนื่องจากหลายประเทศพึ่งพาการนำเข้าพลังงานจากตะวันออกกลางในสัดส่วนสูง โดยเฉพาะญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และประเทศกำลังพัฒนาในเอเชีย ขณะที่ประเทศที่มีฐานะการคลังอ่อนแอและมีเงินสำรองพลังงานจำกัด อาจเผชิญแรงกดดันทั้งจากต้นทุนพลังงาน เงินเฟ้อ และการอ่อนค่าของค่าเงินพร้อมกัน

ในกรณีของไทย แม้ OECD ไม่ได้ระบุเป็นรายประเทศ แต่ความเสี่ยงที่ไทยต้องติดตามมีความชัดเจน ทั้งจากการพึ่งพาการนำเข้าพลังงาน การชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก และผลกระทบต่อภาคการส่งออก หากเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าหลักชะลอตัวลงพร้อมกัน ความต้องการสินค้าในตลาดโลกย่อมได้รับผลกระทบตามไปด้วย ขณะเดียวกัน ต้นทุนพลังงานและค่าขนส่งที่สูงขึ้นก็อาจกดดันความสามารถในการแข่งขันของผู้ส่งออกไทยเพิ่มเติม โดยสรุป รายงานล่าสุดของ OECD สะท้อนไม่ใช่เพียงความกังวลต่อสงครามในตะวันออกกลาง แต่เป็นการเตือนว่าความขัดแย้งด้านพลังงานที่ยืดเยื้ออาจกลายเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญของเศรษฐกิจโลกในช่วง 1-2 ปีข้างหน้า หากสถานการณ์ไม่คลี่คลาย โลกอาจต้องเผชิญทั้งการเติบโตที่ชะลอตัว เงินเฟ้อที่สูงขึ้น และความเสี่ยงต่อภาวะเศรษฐกิจถดถอยในหลายประเทศพร้อมกัน ซึ่งจะเป็นความท้าทายสำคัญต่อทั้งผู้กำหนดนโยบายและภาคธุรกิจทั่วโลก

Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

หรือเส้นทางทะเลแดงจะกลับมา ทั้งที่ช่องแคบฮอร์มุซยังคงยึดเชื้อ ?

ในขณะที่การปิดเส้นทางเดินเรือสินค้าในช่องแคบฮอร์มุซยังคงยืดเยื้อต่อเนื่องเข้าเดือนที่ 4 ในฟากตรงข้ามอย่างช่องแคบ Bab-al Mandeb และเส้นทางทะเลแดง-คลองสุเอซกลับดูมีประกายความหวังอีกครั้งแม้จะยังคงมีคำขู่จากอิหร่านว่าจะมีการขยายการปิดล้อมและการใช้กำลังทางทหารก็ตาม



โดยล่าสุดมีข่าวลือหนาหูว่ายักษ์ใหญ่สายการเดินเรือจากแดนน้ำหอมอย่าง CMA CGM ได้วางแผนกลับมาให้บริการเดินเรือสินค้าผ่านทะเลแดง-คลองสุเอซ ในเส้นทางการค้าเชื่อมต่อกับอินเดีย-ยุโรป

โดยคาดการณ์ว่าตารางการเดินเรือตามปกติจะเริ่มต้นด้วยเรือขนส่งมุ่งหน้าฝั่งตะวันตก (Westbound) ซึ่งมีกำหนดจะออกจากท่าเรือ Nhava Sheva Port ของอินเดียในช่วงปลายเดือนมิถุนายน

และยังมีการคาดการณ์เพิ่มเติมว่าการประกาศเปิดตารางเรืออย่างเป็นทางการจะประกาศออกมาในเร็วๆ นี้ โดยก่อนหน้านี้ได้มีการทดลองส่งเรือไปให้บริการเป็นกรณีพิเศษ (Ad-hoc) ผ่านคลองสุเอซไปบ้างแล้ว ก่อนที่จะสรุปแผนการอย่างเป็นทางการในตารางเรืออีกครั้ง

บริการดังกล่าวจะใช้เรือทั้งหมดจำนวน 10 ลำ โดยเป็นของ CMA CGM 7 ลำ และ พันธมิตรจากแดนมังกรอย่าง Cosco Shipping/OOCL 3 ลำ

โดยการกลับมาใช้เส้นทางที่สั้นลงจะช่วยให้กลุ่มพันธมิตร OCEAN Alliance สามารถให้บริการเดินเรือรายสัปดาห์ที่สม่ำเสมอได้ด้วยเรือเพียงไม่กี่ลำ ซึ่งจะช่วยให้สายเรือสามารถหลีกเลี่ยงปัญหาการงดเที่ยวเรือ (Blanked Sailings) ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นระยะๆ ในปัจจุบันได้

ในช่วงปีที่ผ่านมา CMA CGM ได้กลายเป็นหนึ่งในผู้นำในการกลับมาให้บริการกลับเส้นทางดั้งเดิมอย่างทะเลแดงและคลองสุเอซตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2025 แม้ว่าสุดท้ายจะต้องจำใจยกเลิกไปหลังจากความขัดแย้งทางทหารระหว่างสหรัฐฯ/อิสราเอลและอิหร่านปะทุในช่วงปลายเดือนกุมภาพันธ์

การขยับของสายเรือจากแดนน้ำหอมในครั้งนี้ถือเป็นข่าวใหญ่ หากบริการในเส้นทางทะเลแดง-คลองสุเอซกลับมาเปิดให้บริการจริง ย่อมจะเป็นการกระตุ้นให้เกิดการขยับในตลาดครั้งใหญ่ โดยเฉพาะจากคู่แข่งรายสำคัญ ซึ่งล้วนจะก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญที่จะเป็นข่าวดีกับเจ้าของสินค้าทั่วโลก รวมไปถึงผู้ส่งออกไทย ถ้าหากไม่มีปัจจัยเหนือความคาดหมายใดๆ โผล่เข้ามาอีก

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

Peak Season มาแล้ว สัญญาณค่าระวางติดขึ้น - ตู้ติดตัว ขณะที่ฮอร์มุซยังถูกปิดตาย



Peak Season มาแล้ว สัญญาณค่าระวางติดขึ้น - ตู้ติดตัว ขณะที่ฮอร์มุซยังถูกปิดตาย

อัตราค่าระวางกลับมาฟื้นตัวอย่างเหนือความคาดหมายในช่วงปลายไตรมาสที่ 2 โดยเฉพาะในเส้นทางยุโรปและสหรัฐอเมริกา ซึ่งหลายฝ่ายมองว่าเป็นสัญญาณของช่วงขนส่งสินค้าสูงสุดที่มาถึงเร็วกว่าปกติ (Early Peak Season) และเริ่มส่งอิทธิพลต่อตลาดแล้ว จากปกติที่ Peak Season มักจะเริ่มต้นในช่วงไตรมาสที่ 3 จนถึงช่วงต้นไตรมาสที่ 4

หนึ่งในปัจจัยขับเคลื่อนที่สำคัญคือกำแพงภาษีของทรัมป์ ซึ่งก่อนหน้านี้หลายมาตรการได้รับการผ่อนผันและเลื่อนเวลาบังคับใช้ออกไป แต่ด้วยปัจจุบันกำลังงวดเข้าสู่เส้นตาย ประกอบกับการต่อสู้ในชั้นศาลและการเล่นแร่แปรธาตุทางกฎหมายของทรัมป์ที่ทำให้ทิศทางนโยบายภาษียังคงมีความไม่แน่นอนสูง ผู้นำเข้าในสหรัฐฯ จึงต้องจัดกลยุทธ์เร่งนำเข้าสินค้า เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราภาษีรอบใหม่ที่อาจเริ่มบังคับใช้เมื่อไหร่ก็ได้ในช่วงครึ่งหลังของปี 2026

อ่านเพิ่มเติม **“Peak Season มาแล้ว สัญญาณค่าระวางติดขึ้น - ตู้ติดตัว ขณะที่ฮอร์มุซยังถูกปิดตาย”** [คลิกที่นี่](#)

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	Weighting	Previous Index 22 May 2026	Current Index 29 May 2026
Comprehensive Index		2218.15	2571.73
Europe (Base port)	20%	1905	2475
Mediterranean (Base port)	10%	3207	3750
USWC (Base port)	20%	3154	4149
USEC (Base port)	5.00%	4313	5333
Persian Gulf & Red Sea (Dubai)	7.50%	4306	4462
Australia/New Zealand (Melbourne)	5.00%	1398	1487
East/West Africa (Lagos)	2.50%	3621	3820
South Africa (Durban)	2.50%	2146	2283
South America (Santos)	5.00%	5105	5751
West Japan (Base port)	5.00%	323	323
East Japan (Base port)	5.00%	333	333
Southeast Asia (Singapore)	7.50%	585	607
Korea (Pusan)	2.50%	168	175
America West Coast (Manzanillo)	2.50%	3946	4434
East Africa (Mombasa)	2.50%	2708	2885

USD/TEU; TEU = Twenty-foot Equivalent Unit

Source: <http://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp>



www.tnscacademy.com

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

