

คำระวางเรือ

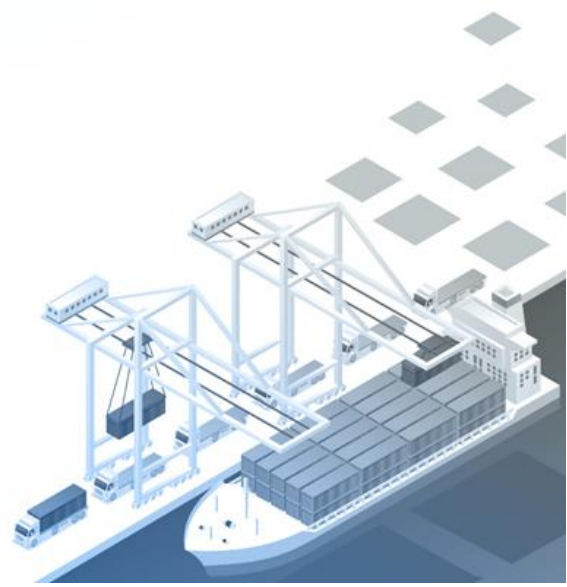
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

23

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



TNSC Weekly Briefing (12 June 2026)

Thai Bath Rate



USD
32.88



EUR
37.9



GBP
43.83



AUD
23.21



CNY
4.86



JPY
0.21

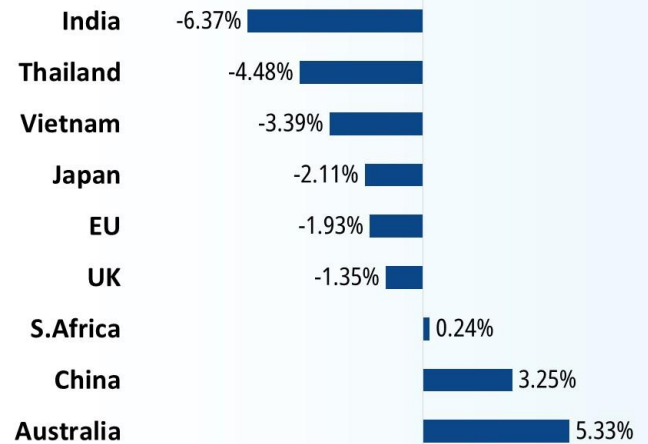


INR
0.34



VND
0.0012

Exchange Rate Trend



Shanghai Container Freight Index (SCFI) – Comprehensive Index

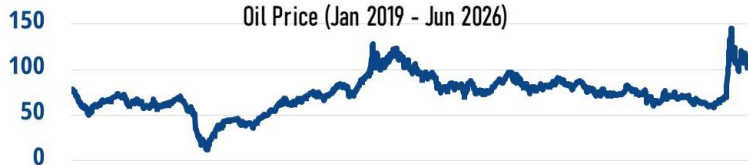
Jan 2020 – Jun 2026



YoY	1 Month Average	3 Months Average	Previous Index	Current Index
6-Jun-25	May 26	Mar 26 – May 26	29-May-26	5-Jun-26
2240.35	2221.18	1962.31	2571.73	2726.48

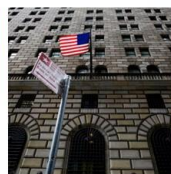
Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	92-98	102-106	89-94

Oil Price (Jan 2019 - Jun 2026)



Gold : 4321-4543 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Jun 2026)



คาดการณ์เงินเฟ้อสหรัฐฯ ยังทรงตัวท่ามกลางความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลก

อ่านต่อหน้า 9



หรือเส้นทางทะเลแดงจะกลับมา ทั้งที่ช่องแคบฮอร์มุซยังคงยึดเยื้อ ?

อ่านต่อหน้า 10



นิ่งไม่ไหว ! ราคา Trans-Pacific ล่อใจ สายเรือแห่ย้ายอุปทาน กระทบค่าระวาง

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**	ISOCC	46	92	Effective till 30-Jun-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-Jun-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 :

(*) 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 หรือในความเสี่ยงใดๆ ไม่ว่าความเสียหายทางตรง หรือทางอ้อม ที่อาจเกิดขึ้นได้ ผู้ใช้บริการยอมรับและตระหนักดีว่า สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยจะไม่ต้องรับผิดชอบต่อการกระทำใดๆของผู้ใช้บริการทั้งสิ้น

**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)

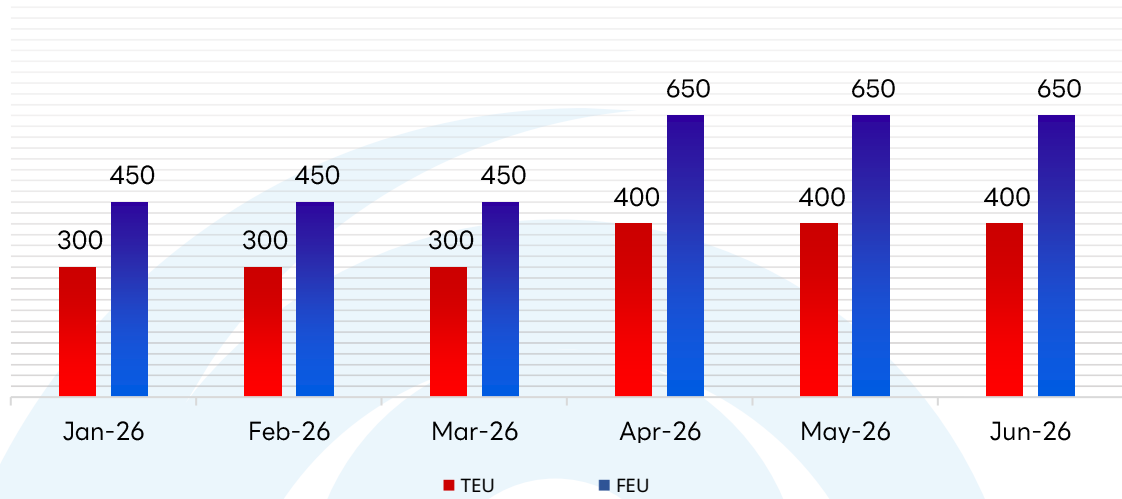
ทั้งนี้สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) อยู่ระหว่างการประสานกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการช่วยเหลือผู้ส่งออก เช่น กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ในการติดตามสถานการณ์และขอความร่วมมือกับกลุ่มสายเรือในการพิจารณาเรียกเก็บค่าใช้จ่ายดังกล่าวอย่างโปร่งใสและเป็นไปตามต้นทุนที่แท้จริง

หมายเหตุ :

- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด

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

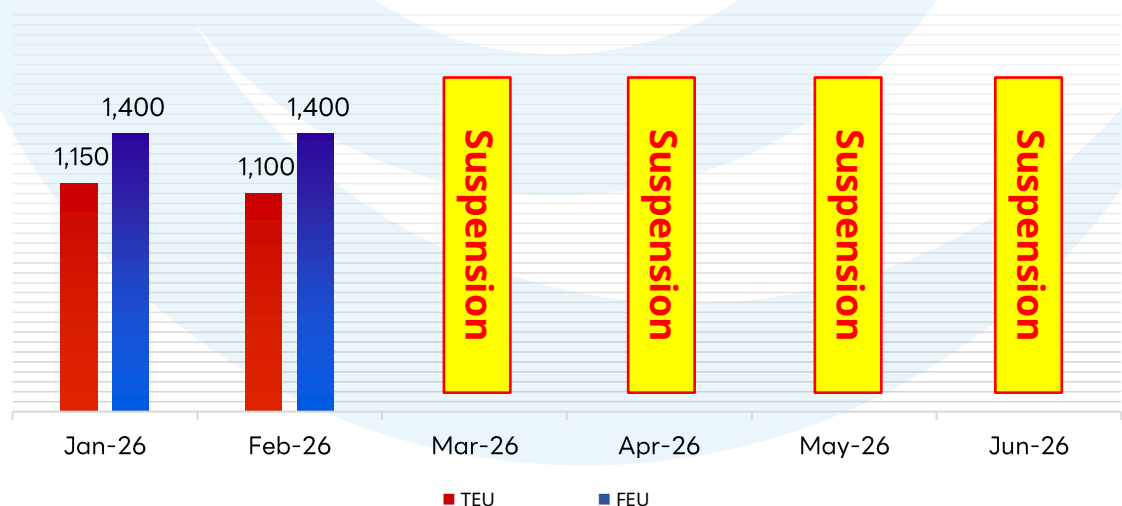
Japan



	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

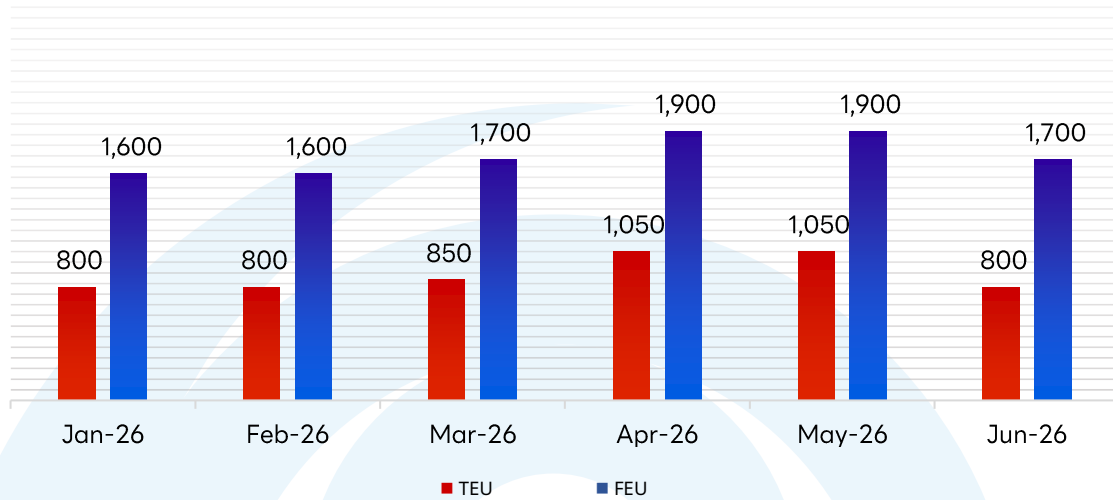


	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26	MAY-26	JUN-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	45	45	-	-	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	90	90	-	-	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

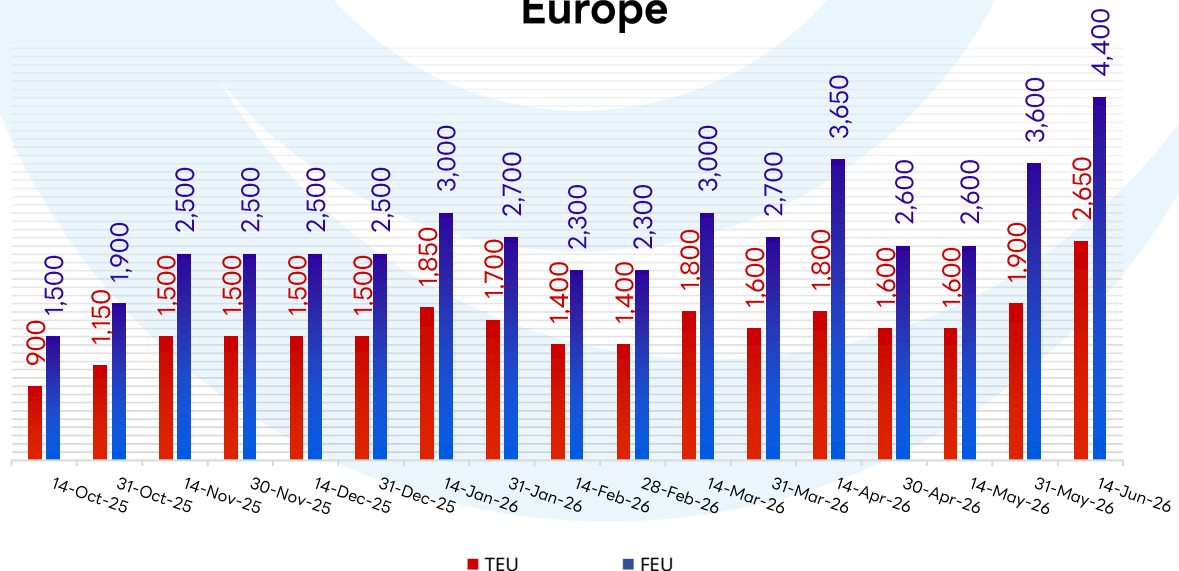
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด

Australia



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

Europe

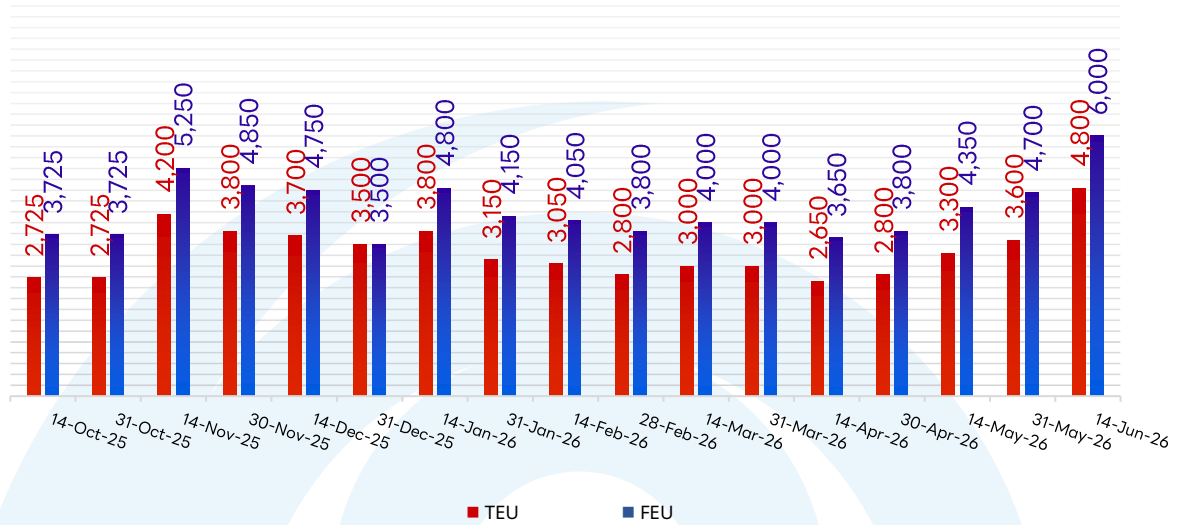


	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26	MAY-26	JUN-26
EU Innovation Surcharge / TEU	60 €	60 €	60 €	75 €	75 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	120 €	120 €	120 €	150 €	150 €	150 €

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

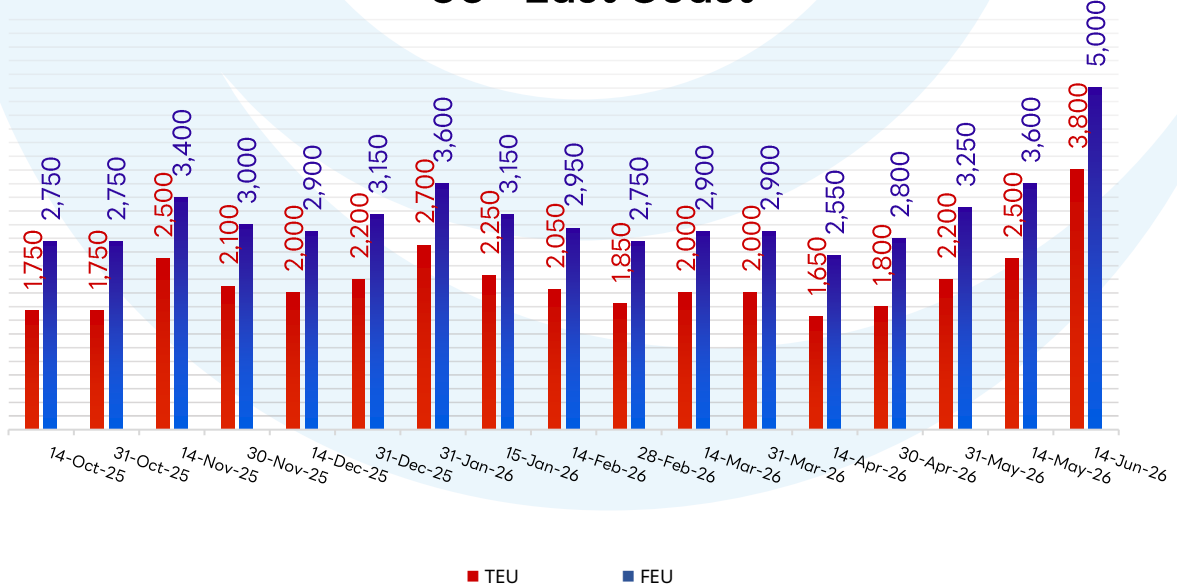
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด

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

คาดการณ์เงินเฟ้อสหรัฐฯ ยังทรงตัว ท่ามกลางความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลก

จากผลสำรวจ Survey of Consumer Expectations ประจำเดือนพฤษภาคมของธนาคารกลางสหรัฐฯ สาขา นิวยอร์ก (New York Fed) สะท้อนสัญญาณเชิงบวกต่อแนวโน้มเงินเฟ้อของสหรัฐฯ โดยประชาชนยังคงมองว่าอัตราเงินเฟ้อในระยะกลางและระยะยาวจะอยู่ในระดับที่ค่อนข้างทรงตัว แม้เศรษฐกิจโลกยังคงเผชิญกับความไม่แน่นอนจากความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ ความผันผวนของราคาพลังงาน และความเสี่ยงต่อการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก ซึ่งการคาดการณ์เงินเฟ้อในอีก 1 ปีข้างหน้าปรับลดลงจาก 3.6% เหลือ 3.5% ขณะที่การคาดการณ์ในระยะ 3 ปี และ 5 ปีข้างหน้า ยังคงอยู่ที่ 3.0% สะท้อนว่าผู้บริโภคส่วนใหญ่เชื่อว่าระดับราคาสินค้าในระยะยาวจะไม่เร่งตัวขึ้นอย่างรุนแรง แม้ในช่วงที่ผ่านมาเศรษฐกิจโลกจะได้รับผลกระทบจากความขัดแย้งในตะวันออกกลางและความผันผวนของตลาดพลังงาน



การที่ความคาดหวังเงินเฟ้อระยะยาวยังมีเสถียรภาพ ถือเป็นปัจจัยสำคัญต่อการดำเนินนโยบายการเงินของธนาคารกลางสหรัฐฯ เนื่องจาก Fed ให้ความสำคัญกับการรักษาความคาดหวังเงินเฟ้อของประชาชน หากผู้บริโภคเชื่อว่าเงินเฟ้อจะอยู่ในระดับที่ควบคุมได้ ก็จะช่วยลดความเสี่ยงที่การปรับขึ้นของราคาสินค้าและค่าจ้างจะส่งผลให้เงินเฟ้อฝังตัวในระบบเศรษฐกิจ

อย่างไรก็ตาม ผลสำรวจยังสะท้อนว่าผู้บริโภคมีความกังวลต่อภาวะเศรษฐกิจมากขึ้น โดยเฉพาะความเชื่อมั่นต่อฐานะการเงินในอนาคตและโอกาสในการหางานใหม่ที่ลดลง ขณะที่หลายครัวเรือนยังคงเผชิญแรงกดดันจากค่าครองชีพและภาระหนี้ ส่งผลให้แนวโน้มการใช้จ่ายภาคครัวเรือนอาจชะลอลงในระยะต่อไป ภาพดังกล่าวสะท้อนว่า แม้แรงกดดันด้านเงินเฟ้อจะยังอยู่ในระดับที่ควบคุมได้ แต่เศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังคงเผชิญความท้าทายจากความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลก ทั้งความตึงเครียดด้านภูมิรัฐศาสตร์ ราคาพลังงานที่ผันผวน และความเสี่ยงที่เศรษฐกิจโลกอาจชะลอตัว ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อทิศทางเงินเฟ้อและการเติบโตทางเศรษฐกิจในระยะข้างหน้า

สำหรับการดำเนินนโยบายการเงิน ผลสำรวจครั้งนี้อาจช่วยเพิ่มความยืดหยุ่นให้กับ Fed ในการพิจารณาคงอัตราดอกเบี้ยนโยบายเพื่อประเมินสถานการณ์เพิ่มเติม เนื่องจากยังไม่ปรากฏสัญญาณว่าความคาดหวังเงินเฟ้อของประชาชนได้ปรับสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ขณะเดียวกัน Fed ยังต้องติดตามผลกระทบจากปัจจัยภายนอกที่อาจทำให้แรงกดดันด้านราคากลับมาอีกครั้งในมุมมองของเศรษฐกิจโลก การที่ความคาดหวังเงินเฟ้อของสหรัฐฯ ยังคงมีเสถียรภาพถือเป็นปัจจัยสนับสนุนบรรยากาศการลงทุนและตลาดการเงินในระยะสั้น เนื่องจากช่วยลดความกังวลต่อการเร่งขึ้นอัตราดอกเบี้ยของ Fed

สำหรับประเทศไทย แม้ผลสำรวจดังกล่าวจะเป็นสัญญาณเชิงบวกต่อเสถียรภาพของเศรษฐกิจสหรัฐฯ แต่ผู้ประกอบการและผู้ส่งออกไทยยังควรติดตามทิศทางนโยบายการเงินของสหรัฐฯ รวมถึงแนวโน้มการบริโภคของครัวเรือนอเมริกันอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากสหรัฐฯ เป็นตลาดส่งออกสำคัญของไทย และการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจสหรัฐฯ ย่อมส่งผลกระทบต่อทิศทางการค้าและการลงทุนของไทยในระยะต่อไป

ผลสำรวจล่าสุดของ New York Fed สะท้อนว่า ความคาดหวังเงินเฟ้อของผู้บริโภคสหรัฐฯ ยังคงอยู่ในระดับที่มีเสถียรภาพ แม้เศรษฐกิจโลกยังเผชิญความไม่แน่นอนหลายด้าน ซึ่งถือเป็นปัจจัยบวกต่อการดำเนินนโยบายการเงินของ Fed และช่วยลดความกังวลต่อการกลับมาของเงินเฟ้อในระยะยาว แม้ว่าความเสี่ยงจากปัจจัยภายนอกยังคงเป็นประเด็นที่ต้องติดตามอย่างใกล้ชิดต่อไปก็ตาม

Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

หรือเส้นทางทะเลแดงจะกลับมา ทั้งที่ช่องแคบฮอร์มุซยังคงยึดเชื้อ ?

ในขณะที่การปิดเส้นทางเดินเรือสินค้าในช่องแคบฮอร์มุซยังคงยึดเชื้อต่อเนื่องเข้าเดือนที่ 4 ในฟากตรงข้ามอย่างช่องแคบ Bab-al Mandeb และเส้นทางทะเลแดง-คลองสุเอซกลับดูมีประกายความหวังอีกครั้งแม้จะยังคงมีคำขู่จากอิหร่านว่าจะมีการขยายการปิดล้อมและการใช้กำลังทางทหารก็ตาม



โดยล่าสุดมีข่าวลือหนาหูว่ายักษ์ใหญ่สายการเดินเรือจากแดนน้ำหอมอย่าง CMA CGM ได้วางแผนกลับมาให้บริการเดินเรือสินค้าผ่านทะเลแดง-คลองสุเอซ ในเส้นทางการค้าเชื่อมต่ออินเดีย-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

นิ่งไม่ไหว ! ราคา Trans-Pacific ล่อใจ สายเรือแห่ย้ายอุปทาน กระทบค่าระวาง



ดูเหมือนหลายสายเรือจะทนอยู่นิ่งไม่ไหว หลังจาก Peak Season ที่มาก่อนเวลาอย่างคาดไม่ถึง และทำให้เกิดราคาหอมหวานในเส้นทาง Trans-Pacific

ในช่วงสัปดาห์ที่ผ่านมา ได้มีรายงานตรงกันของกลุ่มผู้ส่งออกจากหลายพื้นที่ทั่วโลกกว่ามีการดึงกองเรือและตู้สินค้าจากเส้นทางเดิมที่ให้บริการอยู่ตามปกติไปป้อนในเส้นทาง Trans-Pacific กันมากขึ้น เป้าหมายเพื่อเปิดเงินและผลกำไรที่ดีกว่าด้วยในเส้นทางนี้กำลังอยู่ในช่วง Peak Season ที่มาไวกว่าปกติ

อ่านเพิ่มเติม **“นิ่งไม่ไหว ! ราคา Trans-Pacific ล่อใจ สายเรือแห่ย้ายอุปทาน กระทบค่าระวาง”** [คลิกที่นี่](#)

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	Weighting	Previous Index 29 May 2026	Current Index 5 June 2026
Comprehensive Index		2571.73	2726.48
Europe (Base port)	20%	2475	2605
Mediterranean (Base port)	10%	4157	4342
USWC (Base port)	20%	3750	3832
USEC (Base port)	5.00%	5274	5351
Persian Gulf & Red Sea (Dubai)	7.50%	4149	4552
Australia/New Zealand (Melbourne)	5.00%	5333	5741
East/West Africa (Lagos)	2.50%	5751	6746
South Africa (Durban)	2.50%	6055	6965
South America (Santos)	5.00%	4434	4965
West Japan (Base port)	5.00%	4801	5326
East Japan (Base port)	5.00%	3820	3885
Southeast Asia (Singapore)	7.50%	2283	2345
Korea (Pusan)	2.50%	2885	3097
America West Coast (Manzanillo)	2.50%	4462	4615
East Africa (Mombasa)	2.50%	1944	2318

USD/TEU; TEU = Twenty-foot Equivalent Unit

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



www.tnscacademy.com

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์



1Day Training

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/schedule/

ตารางอบรมประจำปี 2026



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

