

คำระวางเรือ

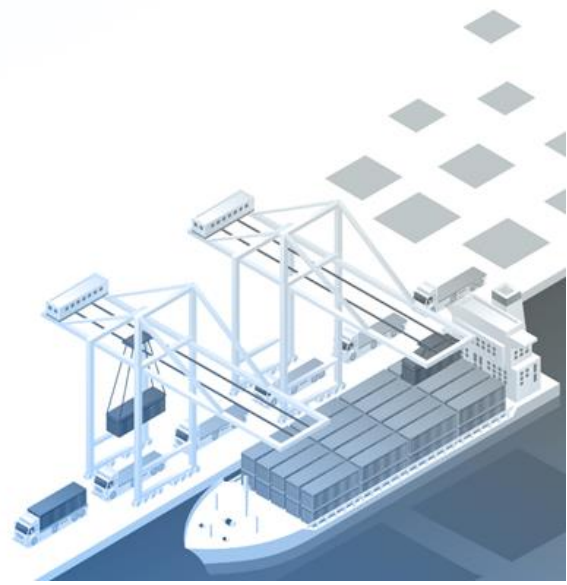
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

24

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com



TNSC Weekly Briefing (18 June 2026)

Thai Bath Rate



USD
32.54



EUR
37.73



GBP
43.67



AUD
23.02



CNY
4.81



JPY
0.2

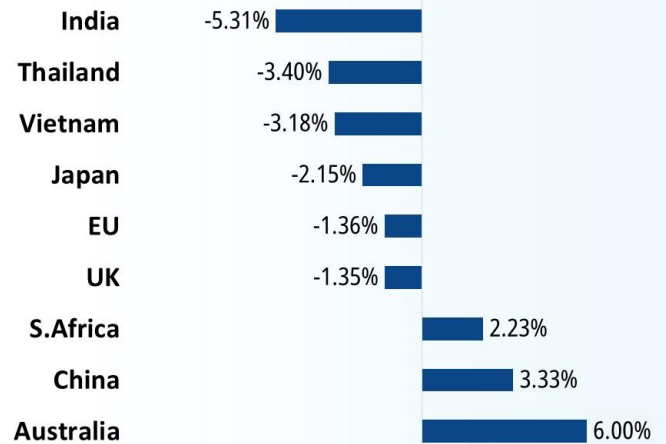


INR
0.34



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 Week	Current Week
13-Jun-25	May 26	Mar 26 – May 26	5-Jun-26	12-Jun-26
2088.24	2221.18	1962.31	2726.48	2985.22

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	87-96	97-103	80-82

Oil Price (Jan 2019 – Jun 2026)



Gold : 4084-4331 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 – Jun 2026)



ธนาคารกลางญี่ปุ่นขึ้นดอกเบี้ยสูงสุดรอบ 31 ปี ส่งสัญญาณเปลี่ยนผ่านนโยบายการเงิน

อ่านต่อหน้า 9



คอบวเดอร์เซียพ่นพิษ ตู้ทั่วโลกติงตัว แม่สัญญาหยุดยิงรอบใหม่จะมีหวังก็ตาม

อ่านต่อหน้า 11



อย่าให้มีครั้งที่ 38 ! ทรัมป์-อิหร่านเผยหยุดยิง 60 วัน ลุ้นมีผลจริง - เปิดช่องแคบ

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**	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)	3.800**	5,300**	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	75 €	150 €	
			Subject to ENS USD 30/BL 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	4,500**	6,000**	All - In			
Thailand - US East Coast	5,750**	7,000**	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 ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 3,800 USD/TEU และ 5,300 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 4,500 USD/TEU และ 6,000 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้นเช่นกัน โดยอยู่ที่ 5,750 USD/TEU และ 7,000 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 :

(*) หลายสายเรือปิดการจองระวางชั่วคราวสาเหตุจากความเสถียรในช่องแคบฮอร์มุซ

()** 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)

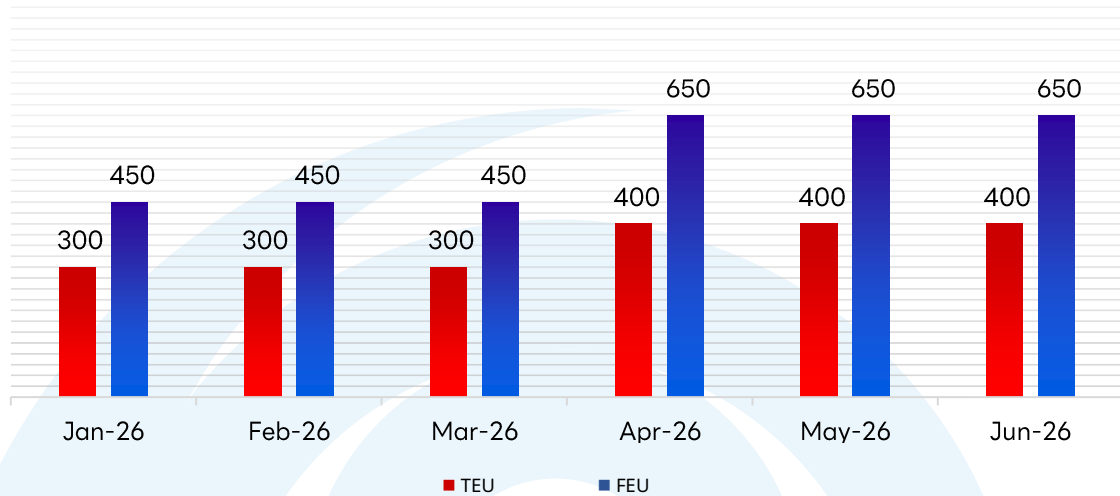
ทั้งนี้สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) อยู่ระหว่างการประสานกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการช่วยเหลือผู้ส่งออก เช่น กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ในการติดตามสถานการณ์และขอความร่วมมือกับกลุ่มสายเรือในการพิจารณาเรียกเก็บค่าใช้จ่ายดังกล่าวอย่างโปร่งใสและเป็นไปตามต้นทุนที่แท้จริง

หมายเหตุ :

- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ
- อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด

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

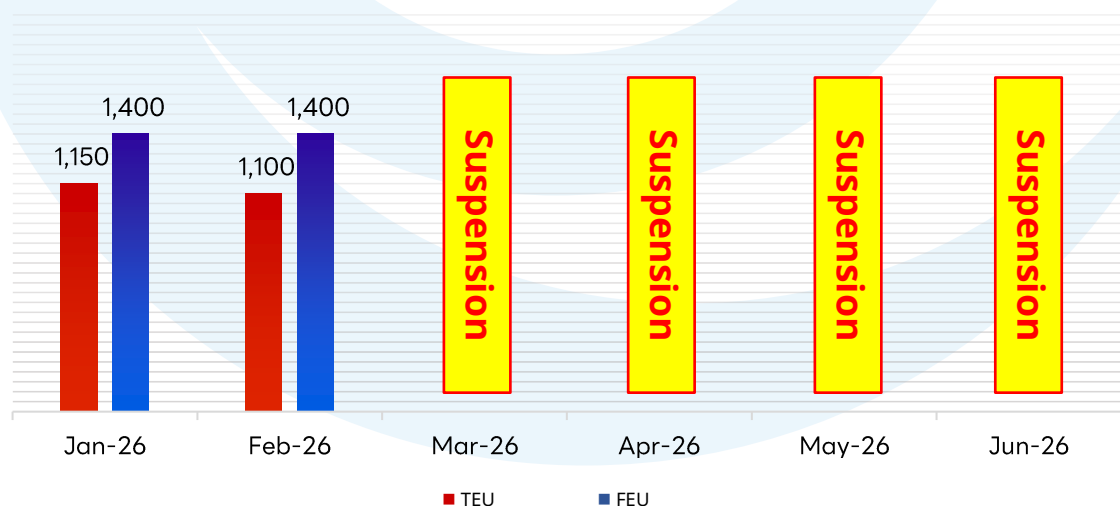
Japan



	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

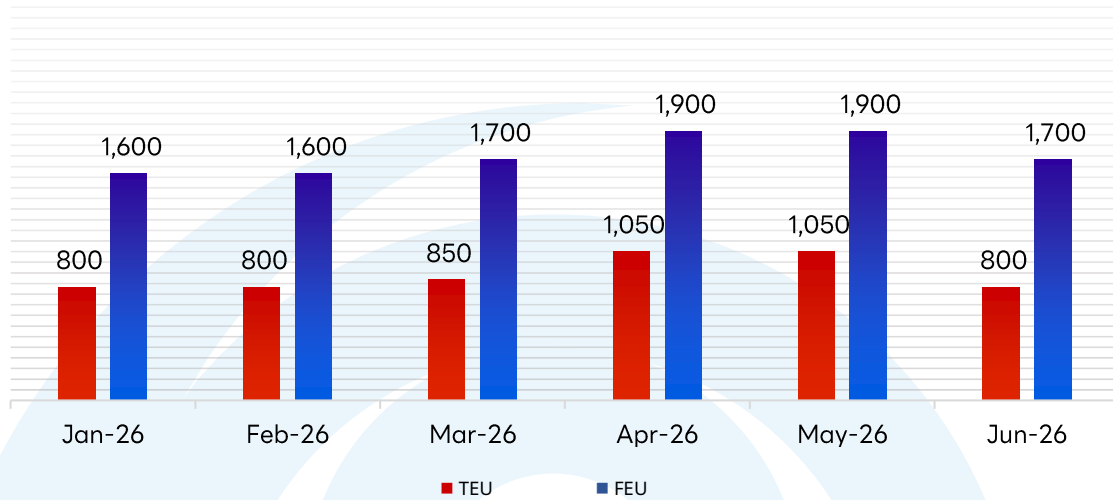


	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26	MAY-26	JUN-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	45	45	-	-	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	90	90	-	-	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

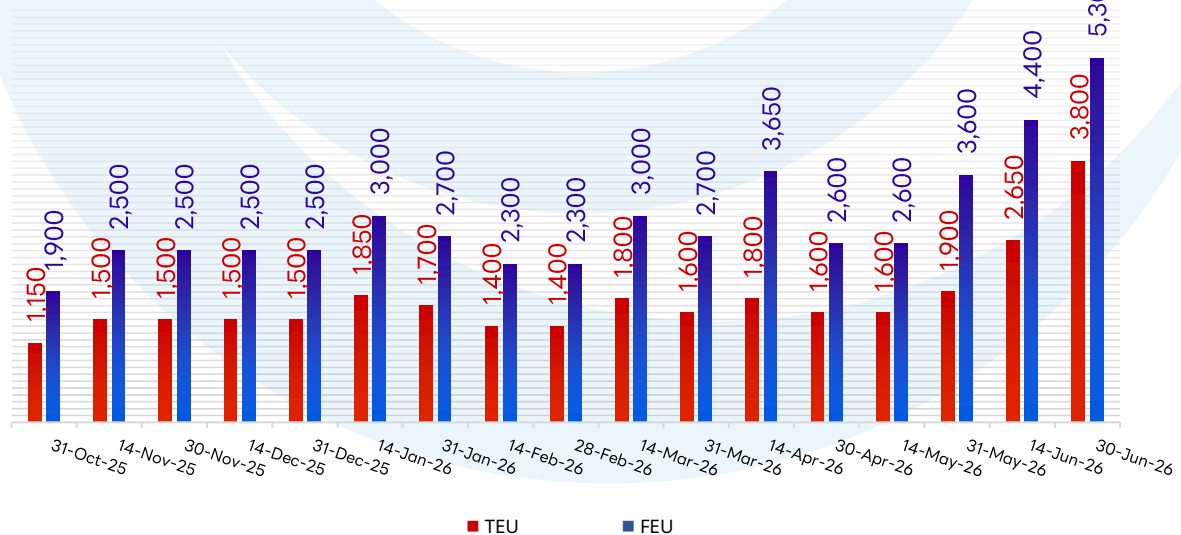
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด

Australia



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

Europe

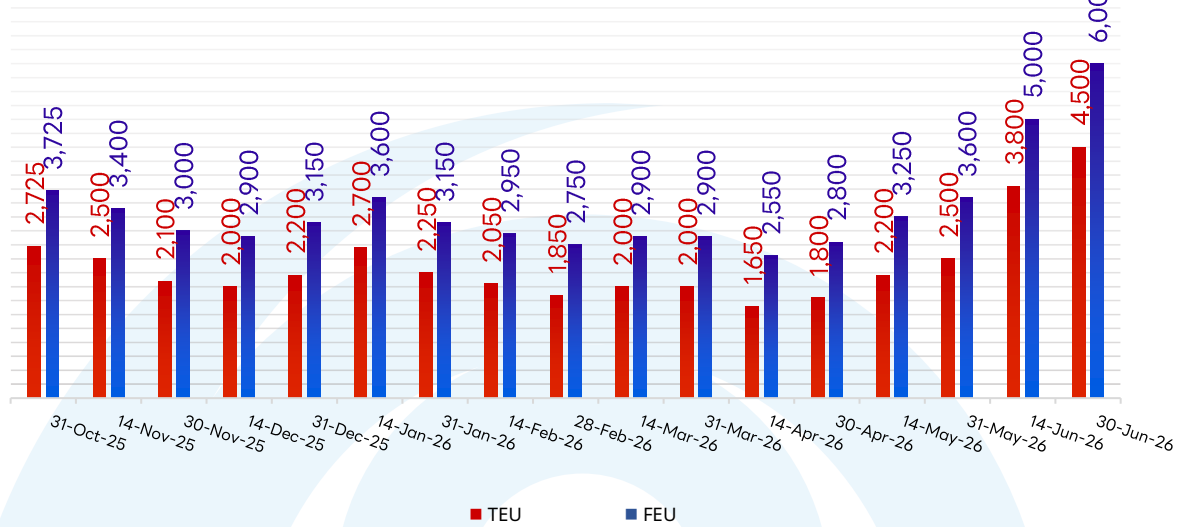


	JAN-26	FEB-26	MAR-26	APR-26	MAY-26	JUN-26
EU Innovation Surcharge / TEU	60 €	60 €	60 €	75 €	75 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	120 €	120 €	120 €	150 €	150 €	150 €

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

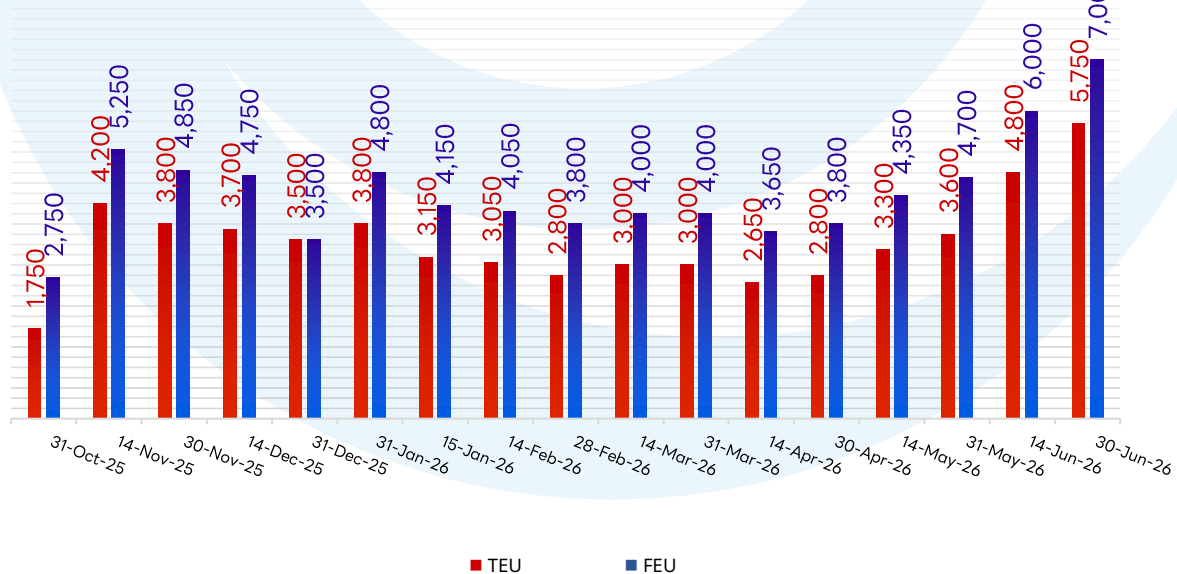
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด

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

ธนาคารกลางญี่ปุ่นขึ้นดอกเบี้ยสูงสุดในรอบ 31 ปี ส่งสัญญาณเปลี่ยนผ่านนโยบายการเงิน ท่ามกลางความเสี่ยงเศรษฐกิจโลก

ธนาคารกลางญี่ปุ่น (Bank of Japan: BOJ) มีมติปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายจาก 0.75% เป็น 1.0% ซึ่งถือเป็นระดับสูงสุดนับตั้งแต่ปี 1995 สะท้อนการเปลี่ยนผ่านครั้งสำคัญของนโยบายการเงินญี่ปุ่น หลังจากดำเนินนโยบายอัตราดอกเบี้ยต่ำเป็นพิเศษมาเป็นเวลานานกว่า 20 ปี เพื่อรับมือกับภาวะเงินฝืดและเศรษฐกิจที่เติบโตในระดับต่ำ



การปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยครั้งล่าสุดเกิดขึ้นท่ามกลางแรงกดดันด้านเงินเฟ้อที่เพิ่มขึ้นจากราคาพลังงานโลก โดยเฉพาะผลกระทบจากความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ซึ่งส่งผลให้ราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ญี่ปุ่นซึ่งพึ่งพาการนำเข้าพลังงานจากต่างประเทศในสัดส่วนสูง จึงได้รับผลกระทบจากต้นทุนพลังงานที่เพิ่มขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ และส่งผ่านมายังต้นทุนการผลิตและค่าครองชีพของประชาชน

ข้อมูลล่าสุดระบุว่า ดัชนีราคาขายส่งของญี่ปุ่นในเดือนพฤษภาคมเพิ่มขึ้นมากกว่า 6% เมื่อเทียบกับปีก่อน นับเป็นการขยายตัวสูงสุดในรอบ 3 ปี แม้อัตราเงินเฟ้อทั่วไปจะอยู่ที่ 1.4% ซึ่งยังต่ำกว่าเป้าหมาย 2% ของ BOJ แต่แรงกดดันด้านต้นทุนที่เพิ่มขึ้นทำให้ธนาคารกลางเริ่มเห็นความจำเป็นในการทยอยปรับนโยบายการเงินกลับสู่ภาวะปกติ

นักเศรษฐศาสตร์หลายรายมองว่า ญี่ปุ่นกำลังเข้าสู่ช่วงเปลี่ยนผ่านจากยุคเงินฝืดสู่ยุคเงินเฟ้อ หลังจากเศรษฐกิจเผชิญภาวะราคาสินค้าชะงักและการเติบโตต่ำมาเป็นเวลานาน การปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยจึงสะท้อนว่า BOJ มองว่านโยบายการเงินแบบฉุกเฉินที่ใช้ต่อเนื่องมาตลอดสองทศวรรษอาจไม่มีความจำเป็นอีกต่อไป และถึงเวลาที่ญี่ปุ่นต้องกลับสู่การดำเนินนโยบายการเงินในภาวะปกติ

อย่างไรก็ตาม การตัดสินใจดังกล่าวยังมาพร้อมกับความท้าทายสำคัญ เนื่องจากการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยจะช่วยลดแรงกดดันเงินเฟ้อได้ในระดับหนึ่ง แต่ก็ทำให้ต้นทุนการกู้ยืมของภาคธุรกิจ ภาคครัวเรือน และภาครัฐเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการลงทุน การบริโภค และการขยายตัวของเศรษฐกิจในระยะต่อไป โดยเฉพาะในช่วงที่เศรษฐกิจโลกยังเผชิญความไม่แน่นอนจากปัจจัยภูมิรัฐศาสตร์และความผันผวนของตลาดพลังงาน

อีกหนึ่งปัจจัยที่ BOJ ให้ความสำคัญคือการรักษาเสถียรภาพของค่าเงินเยน ซึ่งในช่วงที่ผ่านมาอ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐและสกุลเงินหลักอื่น ๆ การปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยจึงอาจช่วยลดแรงกดดันต่อค่าเงินเยนและเพิ่มความเชื่อมั่นของนักลงทุน แม้ว่าระดับดอกเบี้ยของญี่ปุ่นยังคงต่ำกว่าประเทศเศรษฐกิจหลักหลายแห่ง เช่น สหรัฐฯ และสหราชอาณาจักร การดำเนินนโยบายของ BOJ ยังสะท้อนแนวโน้มสำคัญของเศรษฐกิจโลกในปัจจุบัน กล่าวคือ ธนาคารกลางหลายประเทศยังคงให้ความสำคัญกับการควบคุมเงินเฟ้อ แม้เศรษฐกิจโลกจะเผชิญความเสี่ยงจากการชะลอตัว โดยเฉพาะเมื่อราคาพลังงานและต้นทุนการผลิตยังอยู่ในระดับสูง ส่งผลให้การปรับลดอัตราดอกเบี้ยอาจเกิดขึ้นช้ากว่าที่ตลาดเคยคาดการณ์ไว้

การปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยของญี่ปุ่นอาจส่งผลกระทบต่อทิศทางเงินทุนเคลื่อนย้ายและตลาดการเงินในภูมิภาค รวมถึงอาจช่วยให้ค่าเงินเยนมีเสถียรภาพมากขึ้น ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อภาคการท่องเที่ยวและการค้าระหว่างไทยกับญี่ปุ่นในระยะต่อไป นอกจากนี้ การที่ญี่ปุ่นเริ่มเข้าสู่รอบการใช้นโยบายการเงินที่เข้มงวดขึ้น ยังสะท้อนว่าภาวะเงินเฟ้อจากต้นทุนพลังงานกำลังกลายเป็นโจทย์ร่วมของหลายประเทศทั่วโลก และอาจส่งผลกระทบต่อทิศทางเศรษฐกิจโลกในช่วงครึ่งหลังของปี

การปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยของธนาคารกลางญี่ปุ่นครั้งนี้ไม่เพียงเป็นการขึ้นดอกเบี้ยสู่ระดับสูงสุดในรอบ 31 ปีเท่านั้น แต่ยังเป็นสัญญาณสำคัญที่สะท้อนการสิ้นสุดของยุคดอกเบี้ยต่ำและการกลับเข้าสู่การดำเนินนโยบายการเงินแบบปกติ หลังจากญี่ปุ่นเผชิญภาวะเงินฝืดมาอย่างยาวนาน ขณะเดียวกันก็สะท้อนถึงแรงกดดันจากราคาพลังงานและเงินเฟ้อที่กำลังกลายเป็นความท้าทายสำคัญของเศรษฐกิจโลกในปัจจุบัน

Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

คองขวดเปอร์เซียพันพืษ ตู้คอนเทนเนอร์ทั่วโลกตึงตัว แม้สัญญาหยุดยิงรอบใหม่จะมีหวังก็ตาม

การปิดช่องแคบฮอร์มุซในช่วงหลายเดือนที่ผ่านมา นอกจากจะสร้างปัญหาภายในอ่าวแล้ว ยังส่งผลกระทบให้การส่งคืนตู้คอนเทนเนอร์เปล่ากลับสู่เอเชียและตลาดส่งออกอื่นๆ ได้รับผลกระทบไปด้วย นับให้สายการเดินเรือหลายแห่งเริ่มมองหาการเช่าตู้สินค้าเพิ่มขึ้นเพื่อรับมือกับภาวะขาดแคลน



โดยสถานการณ์ในปัจจุบันถือว่ายังไม่ถึงขั้นวิกฤต แต่ด้วยปัจจัยอื่นประกอบโดยเฉพาะ Early Peak Season ในตลาดเส้นทาง Transpacific สู่อเมริกาเหนือ รวมไปถึงในยุโรป ส่งผลให้ผู้ส่งออกหลายพื้นที่ทั่วโลกได้พบกับความล่าช้า การตึงตัวของตู้สินค้า และค่าระวางที่เพิ่มขึ้น

นอกจากนี้ ท่าเรือหลักๆ ในภูมิภาคกำลังเผชิญกับอัตราการใช้พื้นที่ (Capacity Utilization) สูงถึง 90% ส่งผลให้เรือสินค้าต้องดีเลย์ล่าช้าไป 2-3 วัน และประสิทธิภาพการดำเนินงานของท่าเรือในภาพรวมลดลง ขณะเดียวกัน ท่าเรือตลอดชายฝั่งของอินเดียก็กำลัง

เผชิญกับปัญหาแออัดในลักษณะที่คล้ายคลึงกัน

และแม้จะมีการบรรลุข้อตกลงหยุดยิงระหว่างสหรัฐฯ และอิหร่านแล้วก็ตาม แต่การสัญจรของเรือบรรทุกตู้สินค้าผ่านช่องแคบฮอร์มุซจะยังคงถูกจำกัดต่อไป สิ่งที่สำคัญคือการทำตามข้อตกลงของทั้งสองฝ่ายว่าจะรักษาคำมั่นได้จริงหรือไม่ รวมไปถึงระยะเวลา 30 วันของอิหร่านในการเคลียร์ทุ่นระเบิดในช่องแคบ รวมไปถึงแนวโน้มของการประกันภัยทางทะเล ที่จะมีผลอย่างมีนัยสำคัญต่อท่าทีของสายการเดินเรือ

ทำให้สถานการณ์ในปัจจุบันอาจลากยาวไปตลอดช่วงไตรมาสที่ 3

อีกทั้งในช่วง 2-3 เดือนข้างหน้า ต่อให้ช่องแคบฮอร์มุซสามารถเปิดเป็นเส้นทางเดินเรือสินค้าโดยปกติได้อย่างสมบูรณ์ เราอาจยังต้องเจอกับภาวะคองขวดไปอีกช่วงหนึ่ง ด้วยทั้งสินค้าที่รอคิวเข้าสู่ตลาดตะวันออกกลาง และปริมาณตู้สินค้าเปล่าที่จะทะลักออกมาจากอ่าวเปอร์เซีย

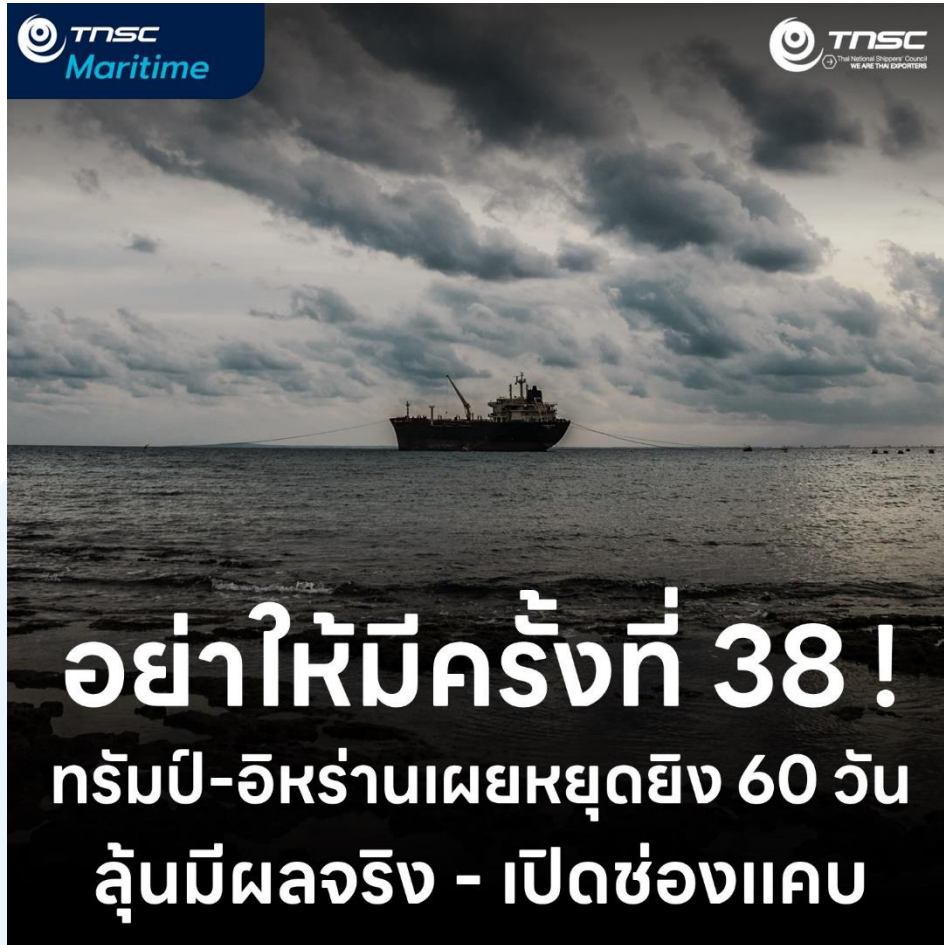
ซึ่งมีการคาดการณ์เบื้องต้นว่าในขณะนี้ มีเรือบรรทุกตู้สินค้าอย่างน้อยราว 72 ลำ คิดเป็นพื้นที่ระวางรวม 219,500 TEU ที่เต็มไปด้วยตู้คอนเทนเนอร์เปล่า กำลังลอยลำหรือทอดสมออยู่ตามจุดต่างๆ ในอ่าวเปอร์เซีย

สาเหตุส่วนหนึ่งมาจากช่วงที่ผ่านมาตลาดตะวันออกกลางเป็นลักษณะการค้าแบบขาเดียว คือมีแต่ตู้สินค้าหนักขาเข้า ที่ส่วนมากผ่านการขนส่งต่อเนื่องจากท่าเรือสู่ทางบกด้วยรถบรรทุกเข้าไปยังกลุ่มประเทศอ่าวเปอร์เซีย แต่การจะตีตู้เปล่ากลับออกมากลับทำได้ยากมาก

โดยการพุ่งขึ้นของอุปสงค์ทั่วโลกที่เกิดขึ้นเร็วกว่าปกติ ก็คาดว่าจะจบเร็วกว่าปกติด้วยเช่นกัน และจะส่งผลให้ช่วงที่เหลือของปีมีสถานการณ์โดยรวมทยอยปรับตัวดีขึ้น ทั้งปริมาณตู้สินค้าและค่าระวางที่ลดลง โดยอาจเกิดภาวะขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์บ้าง แต่มีโอกาสต่ำที่จะเป็นระดับวิกฤติรุนแรงสาหัสเหมือนช่วงหลายปีที่ผ่านมา

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo

อย่าให้มีครั้งที่ 38 ! ทรมปี-อิหร่านเผยหยุดยิง 60 วัน ลุ้นมีผลจริง - เปิดช่องแคบ



แม้ว่าก่อนหน้านี้ทรมปีจะมีพฤติกรรมในการกล่าวหา "บรรทุกขีปนาวุธ" หรือ "กำลังปิดกั้น" ยุติสงครามกับอิหร่านเข้าไป ซ้ำมา ก่อนสถานการณ์จะพลิกผันและยืดเยื้อออกไป กลายเป็นสถิติที่ถูกบันทึกไว้อย่างน้อยถึง 37 ครั้ง

แต่สำหรับครั้งที่ 38 นี้จะเริ่มดูมีความหวังขึ้นมาบ้าง หลังจากคำกล่าวของทรมปีสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการต่างประเทศของอิหร่าน ซึ่งได้ออกมายืนยันผ่านสื่อหลักว่าขีปนาวุธหยุดยิง ดังกล่าวได้บรรลุร่วมทั้งสองฝ่ายเรียบร้อยแล้ว

อ่านเพิ่มเติม **“อย่าให้มีครั้งที่ 38 ! ทรมปี-อิหร่านเผยหยุดยิง 60 วัน ลุ้นมีผลจริง - เปิดช่องแคบ” [คลิกที่นี่](#)**

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	UNIT	Previous Index 5 June 2026	Current Index 12 June 2026
Comprehensive Index		2726.48	2985.22
Europe (Base port)	TEU	2605	3064
Europe (Base port) *฿	FEU	4342	5018
Mediterranean (Base port)	TEU	3832	4172
Mediterranean (Base port) *฿	FEU	5351	5968
USWC (Base port)	FEU	4552	5101
USEC (Base port)	FEU	5741	6321
South America (Santos)	TEU	6746	7591
South America (Santos) *฿	FEU	6965	7740
Central/South America WC (Manzanillo)	TEU	4965	5577
Central/South America WC (Manzanillo) *฿	FEU	5326	6018
East/West Africa (Lagos)	TEU	3885	4127
South Africa (Durban)	TEU	2345	2489
East Africa (Mombasa)	TEU	3097	3114
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	TEU	4615	4816
India and Pakistan 20ft (Nhava Sheva) *฿	TEU	2318	2570
Australia/New Zealand (Melbourne)	TEU	1574	1736
Southeast Asia (Singapore)	TEU	648	682
West Japan (Base port)	TEU	323	323
East Japan (Base port)	TEU	333	333
Korea (Pusan)	TEU	174	161

USD/TEU, FEU; TEU = Twenty-feet Equivalent Unit, FEU – Forty-feet Equivalent Unit

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



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

