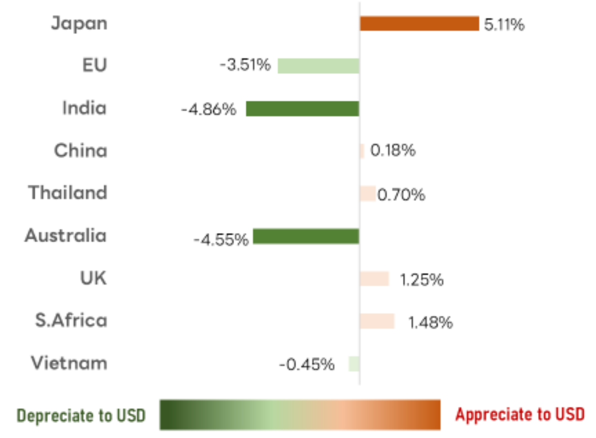
Weekly Briefing (22 May 2025)

Thai Bath Rate
To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
34.05	35.68	43.23	21.25

CNY	JPY	INR	VND
4.67	0.23	0.39	0.0013

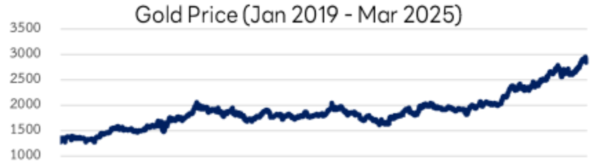
Exchange Rate Trend
To USD (YTD)



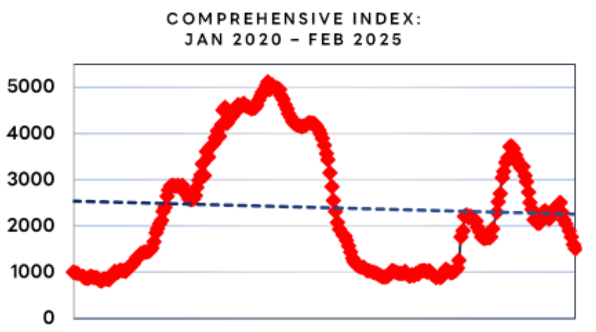
Crude Oil & Gold Price
(23 Feb - 1 Mar 2025)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	72-75	74-79	68-71

Gold : 2847-2950 USD/Ounces



Freight Index
(SCFI Comprehensive Index)



21-Feb-25	28-Feb-25
1,595.08	1,515.29
-79.79	

Weekly Top's Stories

Euro zone inflation dips to 2.4% in February as ECB bets point to sixth rate cut

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/43fxEJr

Hutchison inks $22.8 billion deal to sell majority of port holdings to BlackRock, TiL

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/3XSvHiL

'Think again' call – China ship fee would double US export costs

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/3XvF07T

Thai National Shippers' Council สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

1.https://bit.ly/43fxEJr 2.https://bit.ly/3XSvHiL 3.https://bit.ly/3XvF07T

อัพเดทค่าระวางเรือ
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่ 9 พ.ศ. 2568


TNSC 30th Anniversary
การประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 30
วันพุธ ที่ 19 มีนาคม 2568
ห้อง Lumphini Ballroom 1-2 ชั้น 10
โรงแรม Grande Centre Point Lumphini Bangkok ถ.พระราม 4
ปาฐกถาพิเศษ เวลา 10.05 – 10.45 น.
Global Trade in 2025 & Beyond
Key Challenges and Strategic Adaptations for Thai Exporters
วิทยากรทิตติมศักดิ์
ประเด็นนำเสนอ
มุมมอง TDRI ต่อทิศทางการส่งออกไทยและรูปแบบการค้าโลกในปี 2030
Where should Thailand's position be? ภายใต้ความไม่แน่นอนของภูมิรัฐศาสตร์โลก
นโยบาย Trump 2.0 เป็นโอกาสหรืออุปสรรคสำหรับประเทศไทย
กลยุทธ์ที่จะเป็นทางรอดหรือทางออก รวมถึงแนวทางการปรับตัวที่ผู้ส่งออกต้องเตรียมความพร้อม
ข้อเสนอแนะที่รัฐต้องเข้ามาช่วยเหลือ เพื่อลดความเสี่ยง (Soft landing) ให้กับผู้ส่งออกไทย
ดร.สมเกียรติ ตั้งกิจวานิชย์
ประธานสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
ลุ้นรับรางวัล Lucky Draw
AirPods 4
Gift Vouchers at Level 50 rooftop restaurant 1,000 baht
Gift Vouchers at Bloom & Brew the local coffee 1,100 baht
ลงทะเบียน
จำกัดสิทธิ์ 250 ท่านแรก

สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

"หมายเหตุ: อัตราค่าระวางที่ปรากฏเป็นอัตราฐานของสายเรือที่ประกาศเป็นทางการ ซึ่งอาจสูงกว่าหรือต่ำกว่าอัตราที่มีการเรียกเก็บจริงจากผู้ส่งออก"

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

<table>
<tr><th rowspan="2">ROUTE</th><th colspan="2">Freight</th><th colspan="3">Surcharge / Fee</th><th rowspan="2">Remark</th></tr>
<tr><th>USD/20’</th><th>USD/40’</th><th>Item</th><th>USD/20’</th><th>USD/40’</th></tr>
<tr><td>Thailand - Shanghai</td><td>80</td><td>150</td><td rowspan="5">ISOCC</td><td rowspan="5">46</td><td rowspan="5">92</td><td rowspan="17">Effective till
31-MAR-2025</td></tr>
<tr><td>Thailand - Qingdao</td><td>180</td><td>250</td></tr>
<tr><td>Thailand - Hong Kong</td><td>150</td><td>250</td></tr>
<tr><td>Thailand - Japan (Main Port)</td><td>350</td><td>600</td></tr>
<tr><td>Thailand – Kaohsiung</td><td>200</td><td>350</td></tr>
<tr><td>Thailand - Klang</td><td>250</td><td>500</td><td rowspan="6">ISOCC</td><td rowspan="6">27</td><td rowspan="6">53</td></tr>
<tr><td>Thailand - Jakarta</td><td>300</td><td>500</td></tr>
<tr><td>Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)</td><td>100</td><td>200</td></tr>
<tr><td>Thailand - Singapore</td><td>200</td><td>350</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Thailand - Manila
(North & South)</td><td>750</td><td>1,300</td></tr>
<tr><td colspan="2">Subject to CIC at destination</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Thailand - Jebel Ali</td><td rowspan="2">1,200</td><td rowspan="2">1,500</td><td>ISOCC</td><td>45</td><td>90</td></tr>
<tr><td>War Risk</td><td>35</td><td>70</td></tr>
<tr><td>Thailand - South Korea (Busan)</td><td>150</td><td>250</td><td rowspan="2" colspan="3">All - In</td></tr>
<tr><td>Thailand - South Korea (Incheon)</td><td>200</td><td>400</td></tr>
<tr><td>Thailand - Nhava Sheva</td><td>800</td><td>1,100</td><td>ISOCC</td><td>51</td><td>102</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Thailand – Durban / Cape Town</td><td rowspan="2">2,728</td><td rowspan="2">3,356</td><td>ISOCC</td><td>78</td><td>156</td></tr>
<tr><td colspan="3">Subject to SCMC USD 30/BL</td><td></td></tr>
<tr><td>Thailand - Melbourne</td><td rowspan="2">1,150-1,250</td><td rowspan="2">2,300-2,500</td><td rowspan="2" colspan="3">All - In</td><td></td></tr>
<tr><td>Thailand - Sydney</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="4">Thailand – Europe (Main Port)
(Rotterdam/Antwerp/Hamburg/
Le Havre)</td><td rowspan="4">1,900</td><td rowspan="4">3,200</td><td>ISOCC</td><td>71</td><td>142</td><td rowspan="6">Effective till
14-MAR-2025</td></tr>
<tr><td>LSS</td><td>20</td><td>40</td></tr>
<tr><td>EUIS</td><td>51 €</td><td>102 €</td></tr>
<tr><td colspan="3">Subject to ENS USD 60+/BL
20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD</td></tr>
<tr><td>Thailand - US West Coast</td><td>3,600</td><td>5,800</td><td colspan="3">All - In</td></tr>
<tr><td>Thailand - US East Coast
(NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)</td><td>3,050</td><td>5,200</td><td colspan="3">New Panama Transit Tariff Surcharge
(Up to routes) USD 40-120/TEU</td></tr>
</table>

หมายเหตุ: SCMC คือ Security Compliance Management Charge, ISOCC คือ IMO Sox Compliance Charge

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมีนาคม 2568 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 80 USD/TEU และ 150 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 250 USD/TEU และ 500 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 150 USD/TEU และ 250 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 350 USD/TEU และ 600 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 2,728 USD/TEU และ 3,356 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 150-200 USD/TEU และ 250-400 USD/FEU

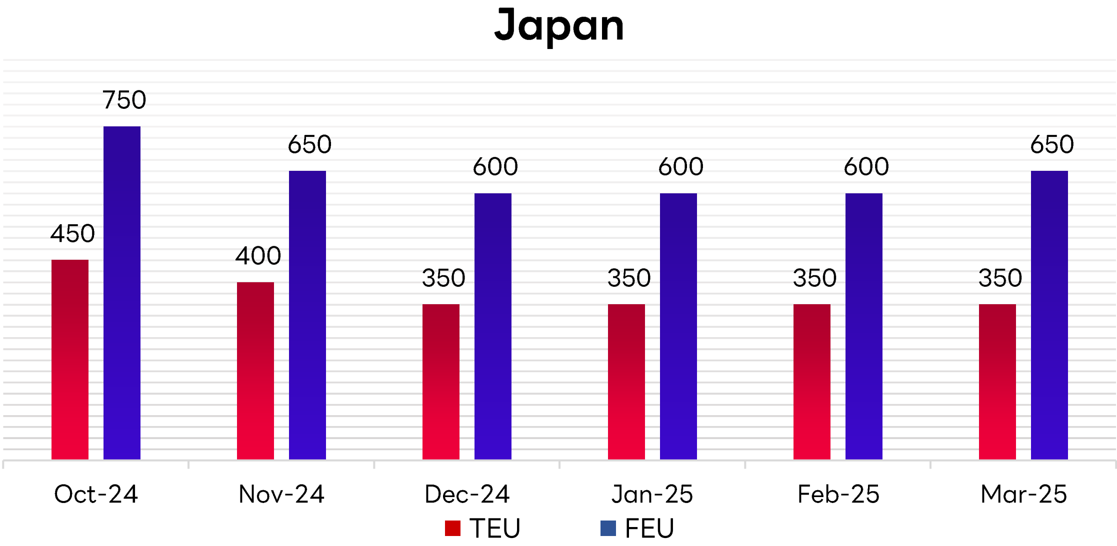
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 1,150-1,250 USD/TEU และ 2,300-2,500 USD/FEU ในขณะที่เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 1,900 USD/TEU และ 3,200 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลงโดยอยู่ที่ 3,600 USD/TEU และ 5,800 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นกัน โดยอยู่ที่ 3,050 USD/TEU และ 5,200 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

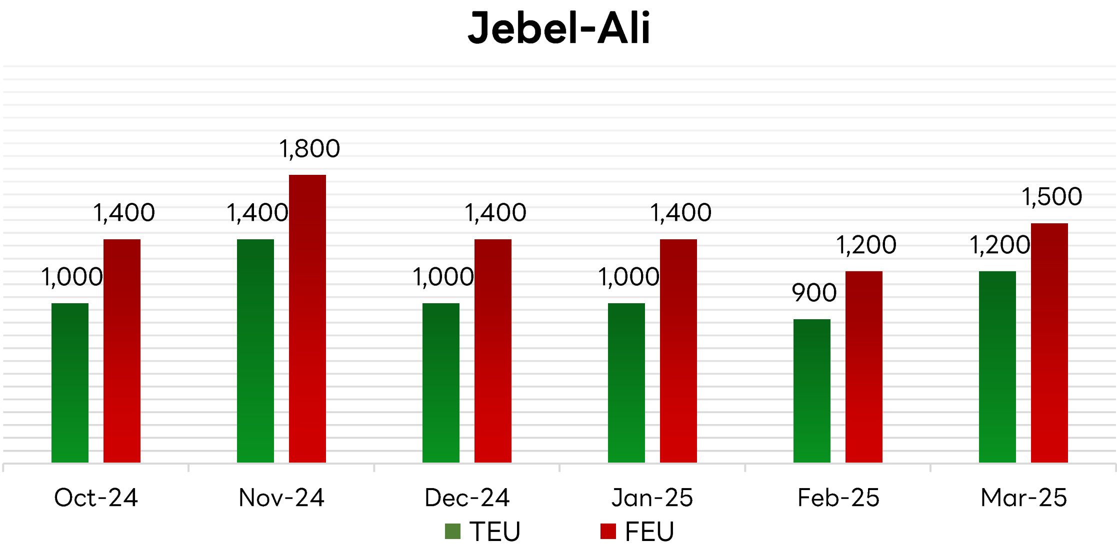
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20’	USD/40’		
Thailand-Hong Kong Thailand-Shanghai	900	1000	All-in	Effective till 31-MAR-2025
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	800	1000	All-in	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	4200	4800	All-in	

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



	Oct-24	Nov-24	Dec-24	JAN-25	FEB-25	MAR-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	46	69	69	57	46	46
Low Sulphur Surcharge / FEU	92	138	138	115	92	92

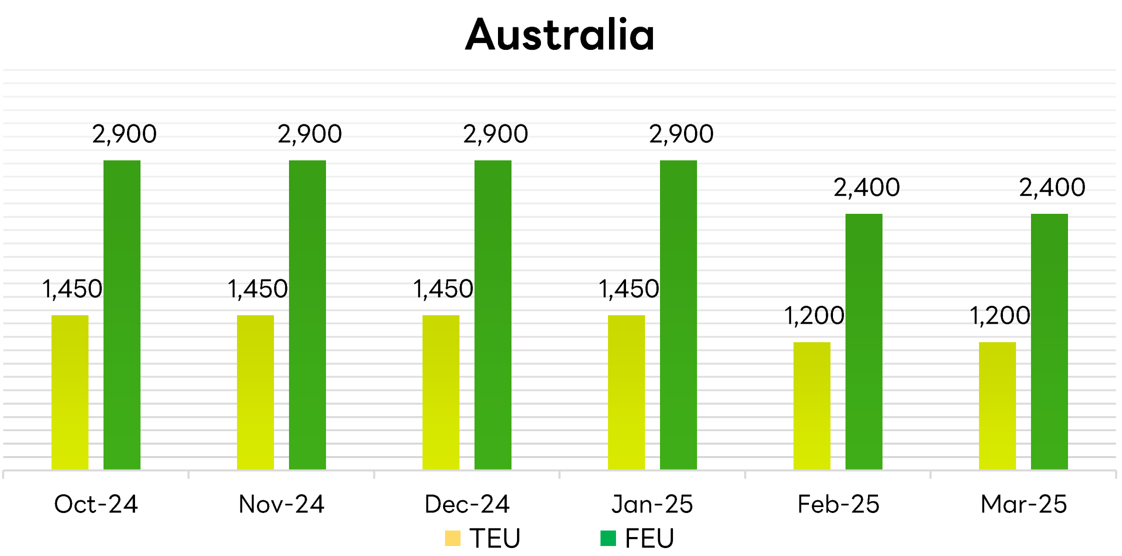
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 6 เดือนล่าสุด



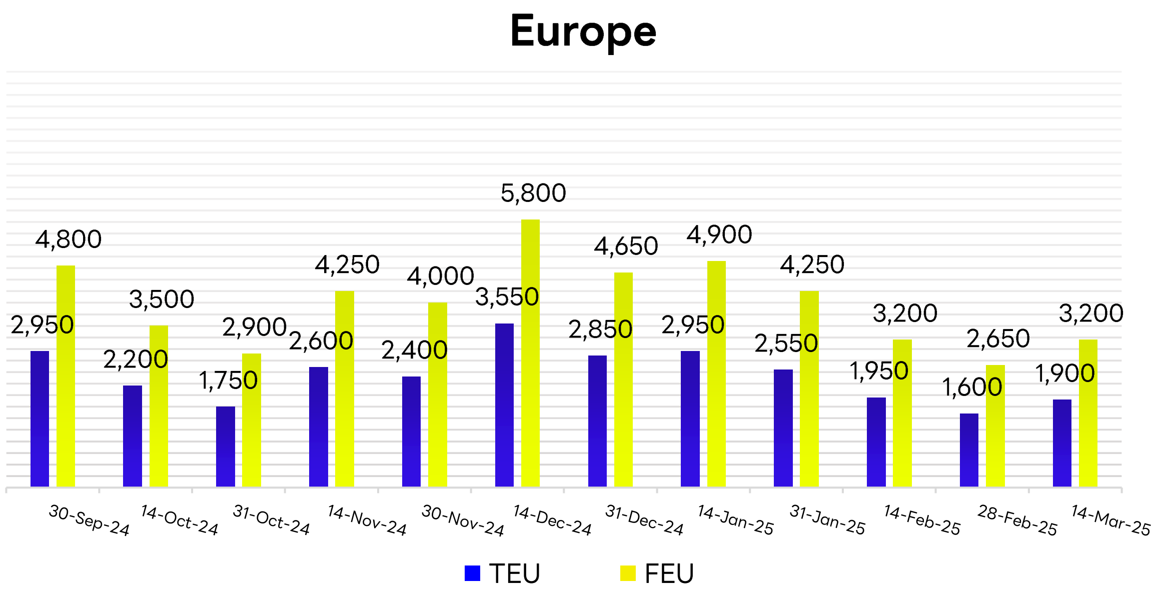
	Oct-24	Nov-24	Dec-24	JAN-25	FEB-25	MAR-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	56	79	67	56	45	45
Low Sulphur Surcharge / FEU	112	158	134	112	90	90

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

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



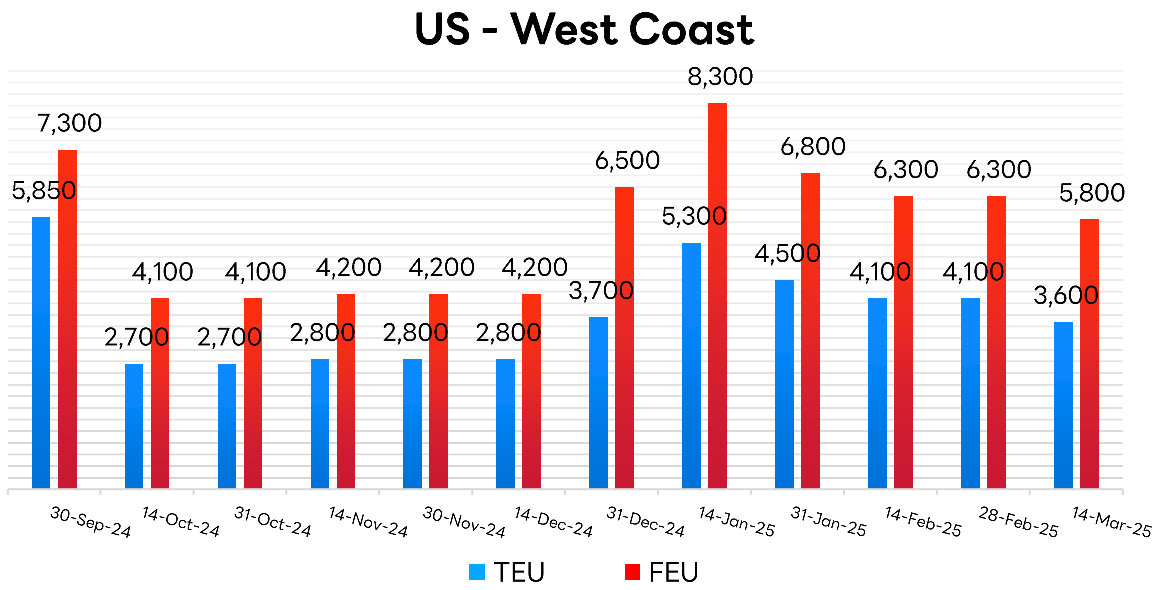
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 6 เดือนล่าสุด



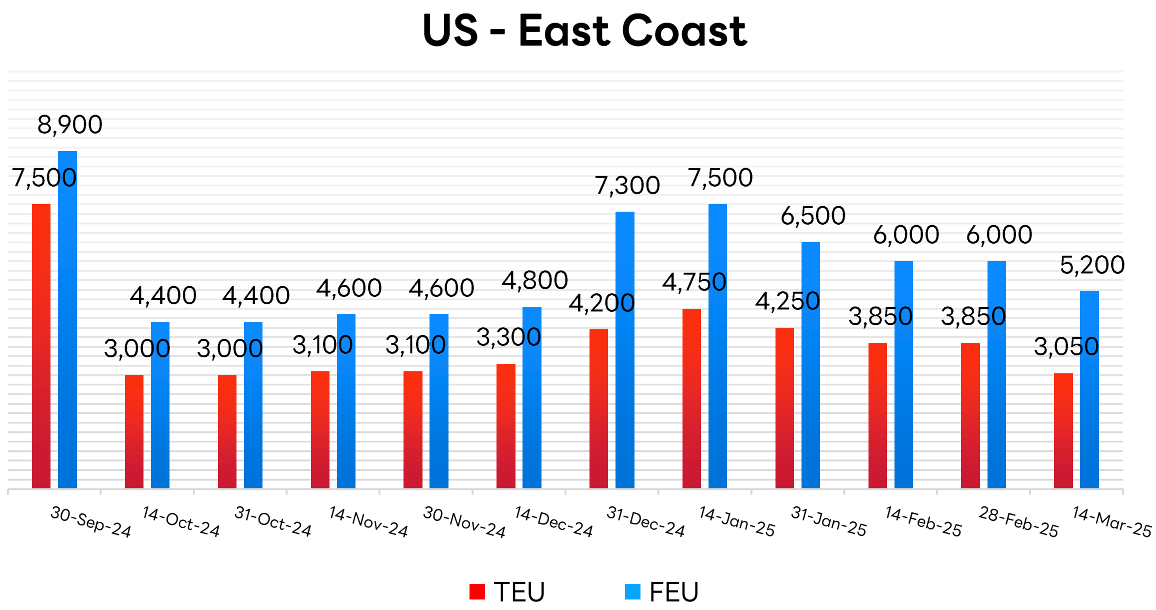
	Oct-24	Nov-24	Dec-24	JAN-25	FEB-25	MAR-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	71	88	71	53	71	71
Low Sulphur Surcharge / FEU	142	176	142	106	142	142
EU Innovation Surcharge / TEU	31 €	31 €	31 €	51 €	51 €	51 €
EU Innovation Surcharge / FEU	62 €	62 €	62 €	102 €	102 €	102 €

Subject to ENS USD 60+/BL, 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD, LSS 20 USD/TEU,40 USD/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 6 เดือนล่าสุด



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast 6 เดือนล่าสุด



New Panama Transit Tariff Surcharge (Up to routes) USD 40-120/TEU

Carriers put on a brave face amid further decline in ocean spot rates

Container spot freight rates on the main east-west trades saw another week of declines, although, in contrast to most of January and February, the falls this week were led by the Asia-North America trades.

Whereas the weekly falls in spot freight rates so far this year have largely taken place on the Asia-North Europe and Asia-Mediterranean routes, this week saw the steepest declines occur ex-Asia, to the US west and east coasts.

Drewry's World Container Index's (WCI) Shanghai-Los Angeles leg saw the spot rate decline 11% week on week, to end at $3,477 per 40ft, while the WCI's Shanghai-New York leg dropped 10% week on week, to end at $4,593 per 40ft.

In contrast, the WCI's Shanghai-Rotterdam leg saw spot rates slip just 1% this week, to $2,586 per 40ft, while the Shanghai-Genoa leg was down 2% week on week, to £3,747 per 40ft, providing carriers with some optimism that the spot declines on both trades – ongoing since the beginning of December – may have hit some kind of floor.

According to several freight forwarding sources that provide pricing feedback to The Loadstar, many deepsea carriers spent the past week offering rates in the region of $2,300-$2,800 per 40ft on China-UK shipments, while the cheapest quote seen by The Loadstar was Maersk's, at $2,000 per 40ft, further confirmation that the Danish carrier has been very aggressive in seeking volumes as it transitions its vessels into the new Gemini Cooperation.

Liner analysts largely believe the spot rate declines will continue, given the large amount of new capacity that continues to hit the water on a weekly basis.

"We expect freight rates will continue to soften as vessel supply growth outpaces demand, an end to front-loading, and a return to Suez transits will catalyse this trend," analysts at MSI wrote this week.

Indeed, they added: "Barring no major black swan event, we believe freight rates will drop substantially over 2025, meaning that GRIs scheduled for March are unlikely to hold, putting the market in a very different position to the highs seen in 2024."

However, carriers are clearly hoping the GRIs will stick, if quotes for China-UK from the beginning of March are a proxy for the main Asia-North Europe trade. ONE, Hapag-Lloyd, and HMM are offering rates around $4,100 per 40ft, which is bang in line with Hapag-Lloyd's published 1 March FAK announcement.

At the other end of the scale, however, Maersk is offering $2,500 per 40ft on a pre-paid spot basis, and Yang Ming $3,050 per 40ft, and the expectation among many customers is that rates will continue to come down.

"Carriers are being very bullish – even as rates slide, they deny it and advise they have control and the market is congested," one forwarder said.

"We will see how long it is before the greasy slope drops rates down to the bottom of the hill.

"Hopefully it won't – but I can't see how it can be avoided," they added.

Source: https://www.theloadstar.com/

ILA ratifies new six-year deal with higher entry pay, automation protection

Members of the International Longshoremen's Association (ILA) have approved a new six-year master contract covering US East and Gulf coast ports that not only includes a hefty raise for all dockworkers but an even higher salary bump for new hires. The new contract is retroactive to Oct. 1, 2024, and will be in effect until Sept. 30, 2030. It will be signed in the next two weeks.

While the union secured further protections against automation, maritime employers won room for efficiency gains through remote operation of terminal equipment and the use of operator assistance technology at ports.

The ILA said late Tuesday that a majority of its 45,000 registered members ratified the new contract that was tentatively agreed to in early January between union leadership and the United States Maritime Alliance (USMX).

ILA President Harold Daggett said in a statement the contract, which involved three years of negotiations and a three-day strike last October, is a "gold standard" for labor thanks to its wage and benefit increases and protections against technology that could impact labor.

"The ILA stayed strong and unified throughout and successfully won the greatest contract in ILA history and maybe the strongest collective bargaining agreement ever negotiated by any union," Daggett said.

The ILA highlighted the 62% wage increase as measured against the contract's top wage tier, equating to an average $4 per hour raise for all dockworkers during the contract's term. But the contract also includes other wage concessions that mean the lowest-paid longshore workers will receive even larger percentage wage increases.

The starting wage for first-year longshore workers goes from $20 per hour to $27 under the new six-year agreement. By 2026, the starting wage will increase to $30 per hour. The new contract also includes four wage tiers instead of the six under the previous master contract, allowing longshore workers to climb up the pay scale faster.

A marine terminal source familiar with the new contract says that the higher starting wage means a 35% increase for new longshore workers in the first year alone.

Automation protections

The ILA also touted the new agreement's provisions for the implementation of new technologies at ports.

Much like the previous agreement, the new contract includes a ban on marine terminals implementing any type of full automation that is devoid of human oversight. The implementation of semi-automation technology at marine terminals will have to undergo a more thorough vetting process.

During contract negotiations, the ILA drew a hard line on the further rollout of rail-mounted gantry cranes (RMGs), saying the technology impacted jobs for longshore workers.

Under the new agreement, the ILA secured a guarantee that at least one longshore worker will handle each RMG.

However, maritime employers also secured the ability to have RMGs, along with rubber tire gantry cranes, operated remotely, which saves time on shift changes. Marine terminals will also be able to use operator-assistance technology at marine terminals.

The contract is expected to be formally signed on March 10.

Source: https://www.joc.com/

Next phase of digital forwarding on collision course with AI revolution

A confluence of events in the world of forwarding technology over the past few weeks suggests that the industry is poised to transition into a new phase of so-called digital forwarding, largely driven by the rapid advances of artificial intelligence (AI).

Flexport, the flagship brand among the cohort of digital forwarders to have emerged over the past decade, on Monday launched a catalog of product updates focused around AI capabilities.

Also this week, WiseTech Global, the leading software provider for forwarders, hinted at a growing desire to serve the supply chain management market while also acknowledging that AI will play an ever-larger role in the solutions it builds.

Meanwhile, the Berlin-based digital forwarder Forto is exploring a sale of its business, trade publication The Information reported in mid-February.

Those public announcements are set against the rapid rise of AI as a force influencing how forwarders manage everything from quoting, to data entry, to invoice auditing, to customs filings.

Those dynamics should not be considered in isolation.

“To the extent we’re behind on AI, we’re paranoid and investing like crazy in it,” Flexport CEO Ryan Petersen told the Journal of Commerce Wednesday. “I’m paranoid because it’s a fact that, in aggregate, there’s more AI talent in the world outside of Flexport than inside it.”

But Flexport has advantages, Petersen said, that the outside world building AI products doesn’t.

“The scale we have gives us data to fine tune the models in ways smaller startups can’t,” he said. “We can also cherry-pick the best use cases to use AI across the whole flow. And distribution, because of our customer base, means we can go live with things the minute we build them.”

The product release on Monday included a clutch of AI-enabled tools, from legitimately new tools such as a database that’s searchable using natural language prompts to build analytics reports, to bedrock international logistics tools such as sailing preference, booking, and container allocation products. Many are features that Flexport’s internal team were using that are now being made available to its customers, Petersen said.

‘High-value, high-volume things’

Meanwhile, WiseTech Global, which announced strong first-half fiscal year results this week, said it is looking at “high-value, high-volume things our customers want” as areas to focus its efforts on AI. The company has 24 of the top 25 global forwarders as customers for its transportation management, tracking, accounting and customs software.

"We are obviously watching what [AI-focused software providers] are doing," WiseTech Executive Chairman Richard White told the Journal of Commerce Wednesday. "But AI doesn't blot out the sun. You still have databases and workflows. AI won't rewrite the world."

White did say AI is making a mark in areas that make jobs easier to do. He specifically mentioned how AI products are helping software developers create code and validate human-written code.

On the customer side, "we're looking at AI as a way to make components of work easier," he said. "But it's a very rapidly moving landscape. And if you put your stake down on one thing, you'll get passed."

Indeed, it's harder to find a software vendor or forwarder not experimenting with AI, and specifically AI agents, than one that is.

"AI use cases are real and they often make sense," said Jonas Krumland, CEO of Logward, a technology provider for shippers spun out of the German forwarder Leschaco. "It's not that hard to make them accessible."

The challenge, Krumland said, is that it takes effort and a volume of logistics-specific data to train the models behind AI tools.

"People are largely too scared to invest," he said. "The fact that logistics does not have enough structured data and hence [broad generative AI tools] are the only way forward has not been broadly understood. But once this changes, we'll see a real breakthrough."

Indeed, it feels as if the concept of digital forwarding, long decried by industry veterans as a shiny wrapper on nothing new, has come of age in the era of AI.

That makes the struggles of Forto, which saw CEO Michael Wax depart earlier in February, more intriguing. At a time when forwarders writ large are figuring out what tools to use to make them more operationally efficient and the customer experience less cumbersome, Forto would seem to have missed its time.

The company raised nearly $600 million in venture capital since its founding in 2016. That, and a more than $2 billion valuation in 2022, weighed on the business as it struggled with a rough market for forwarders in 2023 and early 2024.

Flexport, by comparison, has raised $2.7 billion, an amount that has been both a blessing and a curse. The funding has enabled it to navigate downturns in the international freight market, manage in-house turmoil during the six-month period where Dave Clark served as CEO, and invest in technology to differentiate itself in a largely commoditized market. But that funding has also constrained the number of paths Flexport can take, whether by acquisition or going public.

Source: https://www.JOC.com/

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 21 February 2025	Current Index 28 February 2025
Comprehensive Index			1595.08	1515.29
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1578	1693
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	2624	2594
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2907	2482
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3954	3508
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1102	1015
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	826	745
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3987	3791
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2753	2526
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2947	2770
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	305	305
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	308	308
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	440	441
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	137	137


TNSC 30th Anniversary
ZUPPORTS
สมัครใช้งานได้ฟรีวันนี้
เพียงสแกน QR code (จำนวนจำกัด)
เปรียบเทียบ
และจอง Freight
ครบจบในที่เดียว
เปรียบเทียบราคาแบบเรียลไทม์
ครอบคลุมกว่า 60 ท่าเรือทั่วโลก
ใช้ได้ทั้งแบบ FCL และ LCL
ใช้งานฟรี! เพียงจอง Freight อย่างน้อย 1 ครั้งในทุกๆ 3 เดือน
Freight Rate Management
สแกนใช้งาน ฟรี
bitly
สมาชิก TNSC รับสิทธิประโยชน์สุดคุ้ม เพียงสแกน QR Code แล้วมาพบกับ Demo
ระบบ ZUPPORTS ที่ช่วยให้การจัดการง่ายขึ้น พร้อมกรณีศึกษา พบกัน 9 มกราคมนี้


TNSC Academy
www.tnscacademy.com
หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์
ตารางอบรมประจำปี 2024
1Day Training
1Day Training
หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์
อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/schedule/
ข้อมูลเพิ่มเติม/ขอใบเสนอราคา
In-House Training
In-House Training (ฝึกอบรมภายในองค์กร)
ฝึกอบรมแบบ Insight ที่องค์กรคุณสามารถออกแบบได้
อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/in-house/
ข้อมูลเพิ่มเติม/ลงทะเบียน
LQSP
LQSP (Logistics Qualification System Program)
หลักสูตรประกาศนียบัตรโลจิสติกส์สำหรับผู้บริหารระดับกลาง
อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/lqsp/
ข้อมูลเพิ่มเติม/ลงทะเบียน
MHE
MHE (Material Handling Equipment Program)
หลักสูตรต้นแบบจากญี่ปุ่นช่วยพัฒนาทักษะบุคลากร
ให้สามารถวางแผนและออกแบบแปลนของการจัดการคลังสินค้า
อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/mhe/
สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม
โทร. 02-679-7555 ต่อ ,502, 777,501 (คุณวัชรินทร์, คุณพรรษธร,คุณสิริพรรณ) E-mail: watcharin@tnsc.com, pansatorn@tnsc.com,siripan@tnsc.com