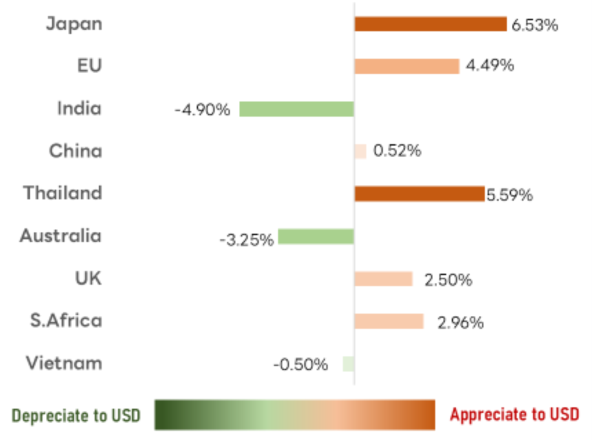
Weekly Briefing (22 May 2025)

Thai Bath Rate
To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
33.92	36.77	43.67	21.29
CNY	**JPY**	**INR**	**VND**
4.67	0.23	0.39	0.0013

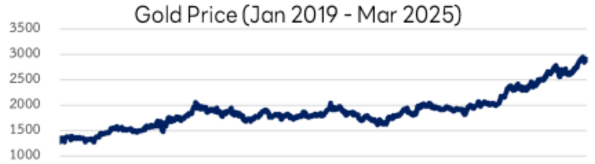
Exchange Rate Trend
To USD (YTD)



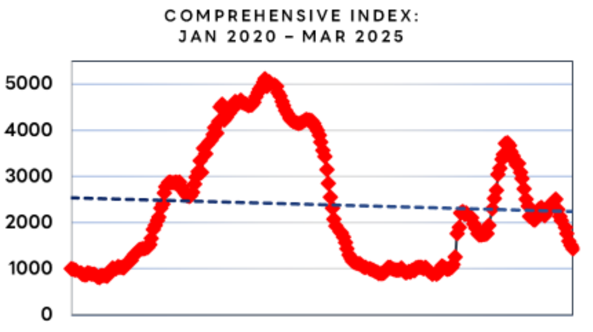
Crude Oil & Gold Price
(2 Mar - 8 Mar 2025)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	69-73	71-76	66-70

Gold : 2883-2941 USD/Ounces



Freight Index
(SCFI Comprehensive Index)



28-Feb-25	7-Mar-25
1,515.29	1,436.30
-78.99	

Weekly Top's Stories

Fed Chair Powell says he's not worried about the economy amid Trump's tariff chaos,

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://cnn.it/4kAARJH

Global container trade still strong, but front-loading not the cause

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/3FnE3lu

Houthis threaten Israel with more 'naval operations'

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/4hvdoGY

Thai National Shippers' Council สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

1. https://cnn.it/4kAARJH 2.https://bit.ly/3FnE3lu 3.https://bit.ly/4hvdoGY

อัพเดทค่าระวางเรือ

และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล

สัปดาห์ที่ 10 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="20">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 colspan="3" rowspan="2">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></tr>
<tr><td>Thailand - Melbourne</td><td rowspan="2">1,150-1,250</td><td rowspan="2">2,300-2,500</td><td colspan="3" rowspan="2">All - In</td></tr>
<tr><td>Thailand - Sydney</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

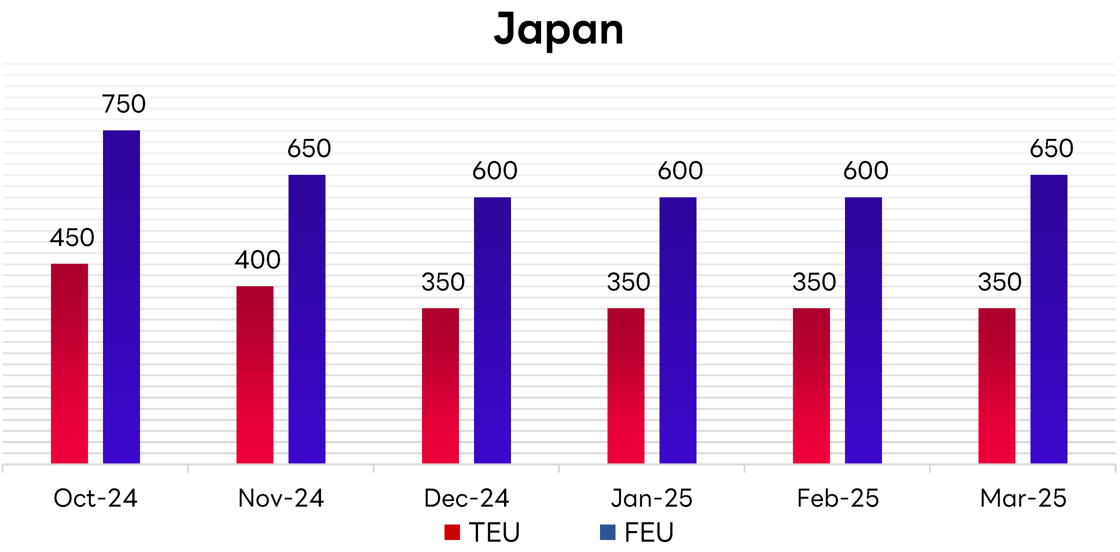
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลงโดยอยู่ที่ 3,600 USD/TEU และ 5,800 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นกัน โดยอยู่ที่ 3,050 USD/TEU และ 5,200 USD/FEU

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	

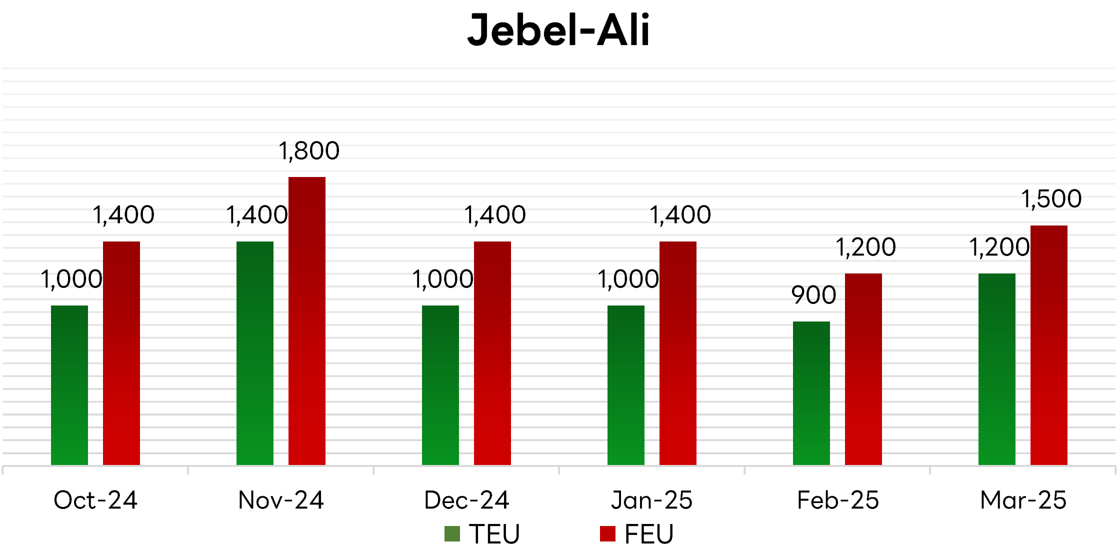
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด ๆ ไม่ว่าความเสียหายทางตรง หรือทางอ้อม ที่อาจเกิดขึ้นได้ ผู้ใช้บริการยอมรับและตระหนักดีว่า สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยจะไม่ต้องรับผิดชอบต่อการกระทำใดของผู้ใช้บริการทั้งสิ้น

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

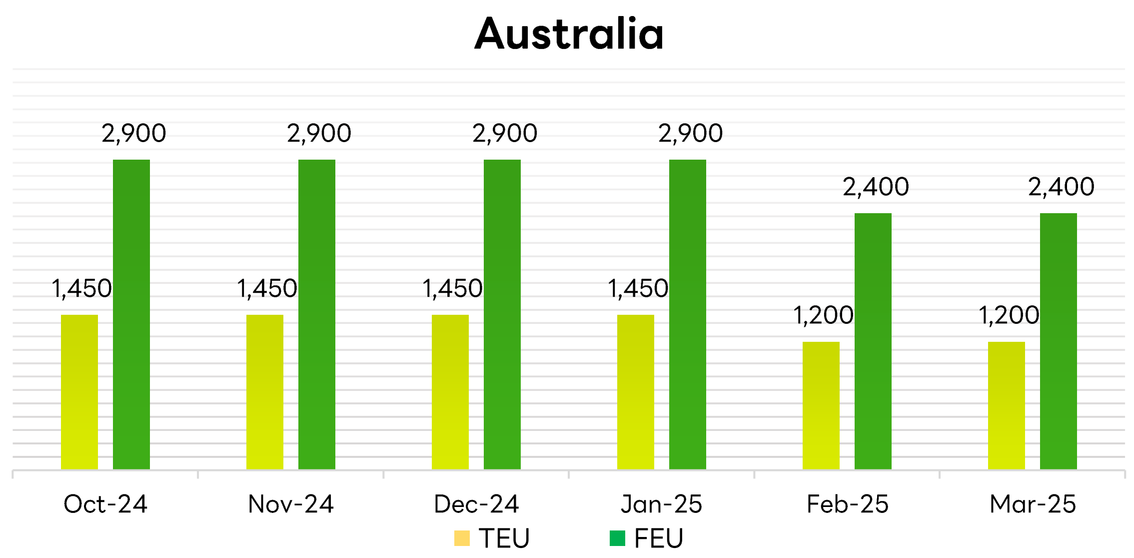
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 6 เดือนล่าสุด



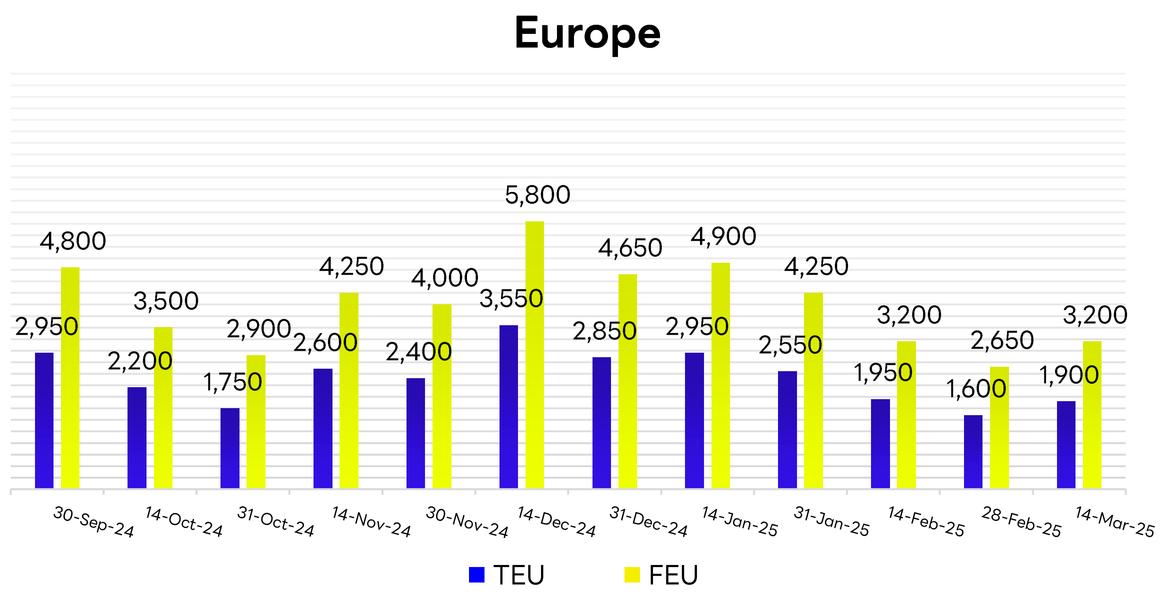
	Oct-24	Nov-24	Dec-24	JAN-25	FEB-25	MAR-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	56	79	67	56	45	45
Low Sulphur Surcharge / FEU	112	158	134	112	90	90

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

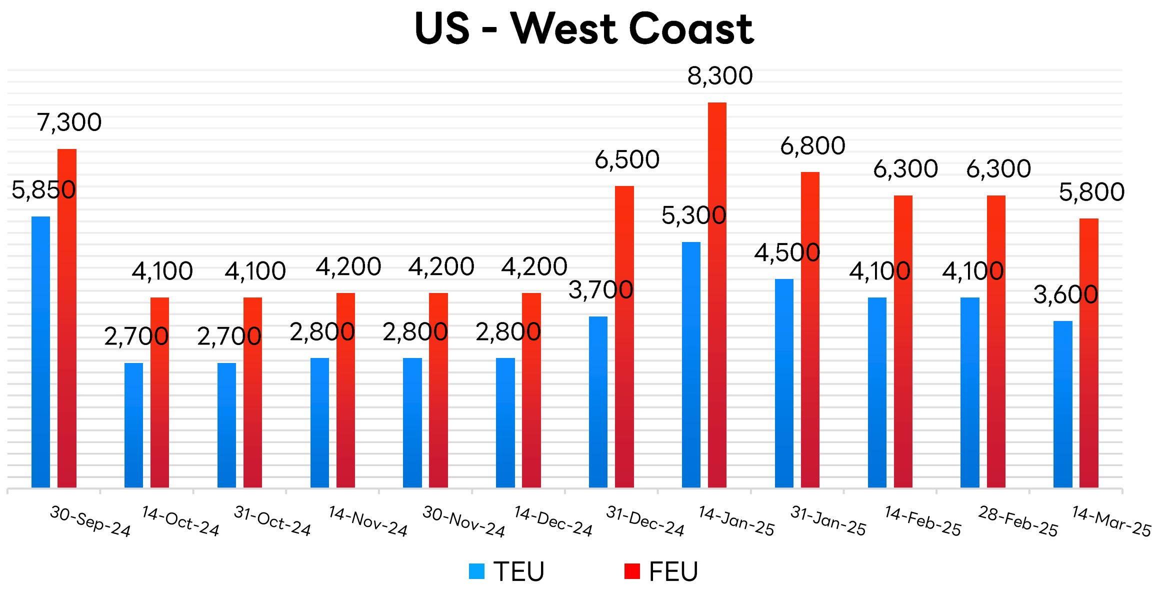


	Oct-24	Nov-24	Dec-24	JAN-25	FEB-25	MAR-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	71	88	71	53	71	71
Low Sulphur Surcharge / FEU	142	176	142	106	142	142
EU Innovation Surcharge / TEU	31 €	31 €	31 €	51 €	51 €	51 €
EU Innovation Surcharge / FEU	62 €	62 €	62 €	102 €	102 €	102 €

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

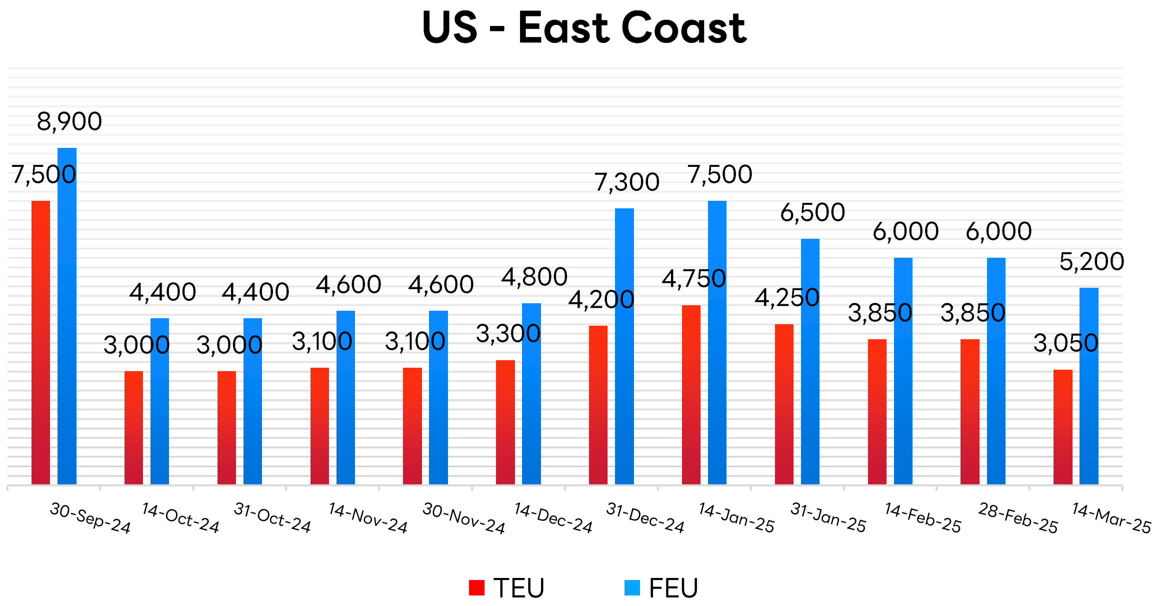
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

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

Hutchison deal shows thirst of big carriers to control global terminal assets

Container lines going back to Sea-Land Service Inc. have seen value in controlling marine terminals, but the advantages — and the competition to acquire key facilities — are intensifying in line with growing port congestion, finite port capacity and the growing dominance of a top tier of mega carriers.

Securing port access and the efficiencies it brings, while allowing competitors to be blocked out, was the major victory that the Mediterranean Shipping Co. achieved by participating via its terminal operating unit in the $23 billion deal with BlackRock to acquire the non-China assets of CK Hutchison's terminal portfolio.

As a top tier of mega carriers has emerged through consolidation and organic growth, so has the need of those carriers to align their dominance on the ocean with capacity at ports.

"The aspiration of major carriers and alliances today is the ability to control their own destiny with regard to port and terminal operating capability," said Peter Levesque, advanced leadership fellow at Harvard University who has led terminal operating businesses, including Modern Terminals and Ports America.

MSC, through its Terminal Investment Limited (TiL) unit, will gain access to terminals at 43 ports in 23 countries totaling 199 berths — although some of those terminals may be divested pursuant to antitrust review in Europe — and will emerge as the world's largest terminal operator.

"The fact that TIL is involved in this deal with Blackrock speaks volumes as to what MSC looks to achieve in global terminal operating capability and competitive advantage," Levesque said.

The competition among carriers for prized port assets is visible on multiple fronts. Hapag-Lloyd last year announced the creation of a terminal operating unit, reflecting its commitment to "expansive terminal operations," and on Monday announced the acquisition of a majority stake in a Le Havre terminal operator. Growing terminal portfolios are controlled by Maersk, CMA CGM and Ocean Network Express.

"There is a tendency for each shipping line now to build their own terminal portfolio," said Robbert van Trooijen, head of consultancy Inception Partners LLC Inc. and the former Maersk head of Asia-Pacific and Latin America.

Carriers are growing increasingly aggressive in pursuit of ports. In its winning bid to acquire Global Container Terminal facilities at Bayonne and Staten Island, CMA CGM agreed to the surprise terms of sharing detention and demurrage revenue with the Port Authority of New York and New Jersey, and to helping fund quayside improvements.

CK Hutchison said the TiL/BlackRock deal resulted from a "competitive process in which numerous bids and expressions of interest were received," which reportedly included other carriers.

Moves driven by port congestion, capacity constraints

Carriers' urgency in acquiring terminals reflects concerns about growing port congestion globally combined with limited greenfield port projects.

"Globally, terminal capacity is under significant constraint. Globally, port congestion is growing," said van Trooijen. "There is a lack of greenfield projects out there that will deliver expansion, so getting your hands on existing capacity, and especially a portfolio of this size, this was a once-in-a-decade opportunity."

The ratio of a ship's time at sea versus time in port has grown from 80-20 to 70-30 in recent years, said Johnson Leung of Linerlytica. China in recent years has stopped building port capacity ahead of demand as it did for many years, leading to growing congestion at Shanghai and Ningbo.

Controlling terminals enables carriers to control costs at the terminal, tightly coordinate port calls and ensure its ships are guaranteed priority on arrival and departure. Control of hub ports is deemed the essential ingredient in delivering the 90%-plus schedule reliability promised by the hub-and-spoke Gemini alliance.

"Controlling key port infrastructure provides carriers with cost and operating efficiencies that are difficult to achieve with non-carrier-affiliated terminals and government port authorities," Levesque said.

The growing dominance of the top tier of carriers, where MSC crossed the 20% market share threshold and the top five carriers control 65% of capacity, according to Alphaliner, is forcing third-party terminal businesses to align with key carriers able to provide the volume needed to keep terminals profitable.

"For a big terminal operator, you increasingly need to have a long-term relationship with carriers with whom you have more than average cooperation if you want to safeguard your future for the long term," van Trooijen said. "Terminal operators who are successful are the ones who have developed long-term carrier relationships."

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

Asia-Europe FAK price hikes manage to halt 13-week rate decline

This week's FAK rate hikes introduced by carriers on the Asia-Europe trades managed to arrest 13 weeks of successive spot freight rate declines.

All the major spot rate indices this week showed a slight increase on the trades.

The Shanghai-Rotterdam leg on Drewry's World Container Index (WCI) increased 2%, week on week to end at $2,636 per 40ft, while the Shanghai-Genoa leg was unchanged, at $3,745 per 40ft.

Xeneta's XSI Far East-North Europe route showed a marginal week-on-week increase of just under 1%, to $2,733 per 40ft, while the Freightos Baltic Index's Asia-North Europe increased 1%, to $2,973 per 40ft and the Asia-Mediterranean was up 1%, to $4,177 per 40ft.

Although these levels are considerably below the FAK [freight all kinds] rate of around $4,100 per 40ft to North Europe carriers were seeking with the 1 March increases, lines will find some comfort in the fact that three months of dropping prices have found some sort of floor.

How long that remains will depend on their capacity management over the next couple of months, which, as several speakers at this week's S&P Global TPM25 conference in Long Beach noted, is particularly difficult while they are simultaneously rolling out new networks.

"Carriers are focused on getting the new networks up and running, which means blank sailings are not as effective as normal, and while this is under way they are also trying to hang on to market share," Vespucci Maritime's Lars Jensen told delegates.

However, new analysis of forthcoming capacity changes indicates carriers are on the verge of beginning to reduce capacity from Asia into Northern Europe, while increasing it to the better-paying Mediterranean destinations.

Using MSC's upcoming proforma schedules as a proxy, liner database eeSea noted: "In Northern Europe, MSC's expected (aka proforma) monthly capacity dips from an average of 432,000 teu in the six months leading up to the network upheavals, down to 358,000 average monthly teu in May and June, a decline of 17%.

"On the Mediterranean side, the six-month average of 268,000 teu up to January 2025 rises to an average 356,000 teu in May and June – a 25% increase," head of operations and forecasting Destine Ozuygur said.

She added that these reflected boarders capacity changes were under way on the two trades, as previously reported by The Loadstar.

In contrast, spot rates on Asia-North America trades witnessed their eighth successive week of price declines – the WCI's Shanghai-Los Angeles leg was down 9% week on week, to $3,166 per 40ft, while the Shanghai-New York leg decreased 6%, to $4,320 per 40ft.

Meanwhile, on the transatlantic trade rates have largely been flat for the best part of a month, in the range of $2,350-$2,400 per 40ft, according to the WCI, and a number of carriers have announced new FAK rates to be implemented at the beginning of April.

MSC said its new FAK rate on Antwerp-New York would be $7,000 per 40ft from 2 April, from the current $6,000.

CMA CGM also announced a new FAK level of a (weirdly precise) $3,026 per 40ft from Rotterdam to New York for 1 April, while Hapag-Lloyd is set to introduce a peak season surcharge of $750 per 40ft on all shipments from the Mediterranean to the US, Canada, and Mexico from 5 April.

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

Tariff uncertainty prompts US retailers to downgrade spring import forecast

US retailers have downgraded their import projections for the second quarter amid the tariff chaos playing out between the Trump administration and key trading partners.

The National Retail Federation (NRF) and Hackett Associates, publishers of the monthly Global Port Tracker (GPT), now say they expect a downward shift in the spring as retailers face challenges from tariffs and elevated inventories in the wake of significant cargo frontloading.

"Retailers are continuing to bring as much merchandise into the country ahead of rising tariffs as possible," Jonathan Gold, NRF vice president for supply chain and customs policy, said in the GPT.

While March import projections remained unchanged, the latest GPT released this week has lowered import expectations for April, May, June and July compared with projections made just last month.

The new GPT forecasts April volumes at 2.18 million TEUs, up 5.7% over the year but down from February's projection of 8.2% year-over-year growth. While May's import projections call for 2.8% growth to 2.14 million TEUs, that is down from the 5.4% year-over-year gain expected last month.

June's volume projections slipped to 2.07 million TEUs, down 3.2% over the year and a larger drop than the initial 0.6% decline predicted last month. It would be the first year-over-year import drop for any month since September 2023.

And in its first forecast for July, the GPT projects import levels of 1.99 million TEUs, down 13.9% year over year.

President Donald Trump's recent doubling of tariffs on Chinese goods from 10% to 20% raises significant concerns for the shipping industry, particularly as reciprocal tariffs loom on the horizon, the NRF said. While the on-again, off-again tariffs on goods from Canada and Mexico are expected to have minimal direct impact on port volumes because most goods from those countries are transported via truck or rail, the uncertainty surrounding tariffs is prompting some retailers to adjust their supply chain strategies, the NRF said.

Hackett Associates founder Ben Hackett noted that the possible implementation of new fees on Chinese tonnage docking at US ports could further complicate the situation, potentially leading to increased costs for both cargo owners and consumers.

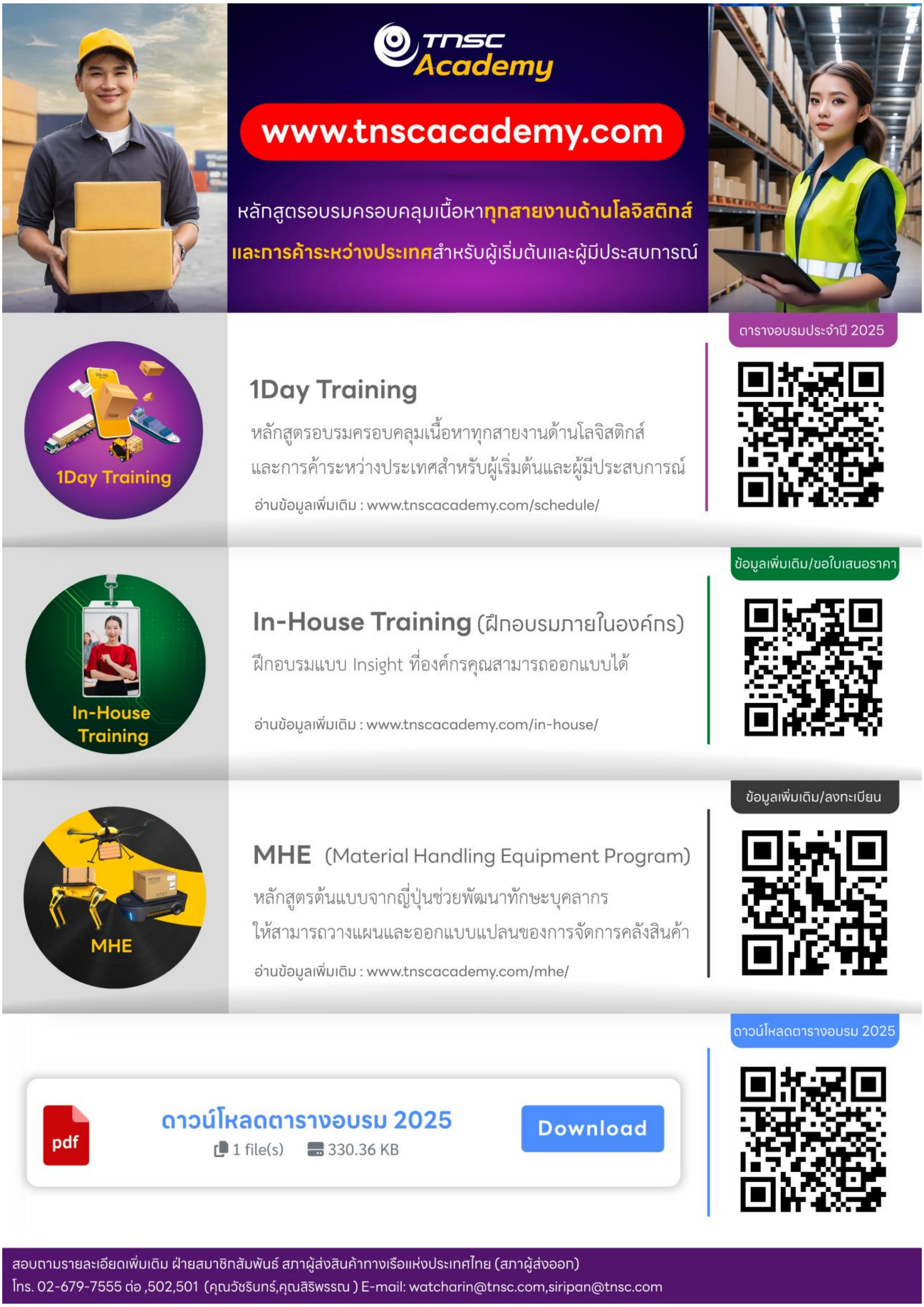
Source: https://www.JOC.com/

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 28 February 2025	Current Index 7 March 2025
Comprehensive Index			1515.29	1436.3
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1693	1582
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	2594	2517
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2482	2291
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3508	3329
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1015	975
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	745	629
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3791	3660
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2526	2294
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2770	2422
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	305	304
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	308	308
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	441	439
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
ZUPPORTS
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 2025
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
MHE
MHE (Material Handling Equipment Program)
หลักสูตรต้นแบบจากญี่ปุ่นช่วยพัฒนาทักษะบุคลากร
ให้สามารถวางแผนและออกแบบแปลนของการจัดการคลังสินค้า
อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/mhe/
ดาวน์โหลดตารางอบรม 2025
pdf
ดาวน์โหลดตารางอบรม 2025
1 file(s) 330.36 KB
Download
สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)
โทร. 02-679-7555 ต่อ ,502,501 (คุณวัชรินทร์,คุณสิริพรรณ) E-mail: watcharin@tnsc.com,siripan@tnsc.com