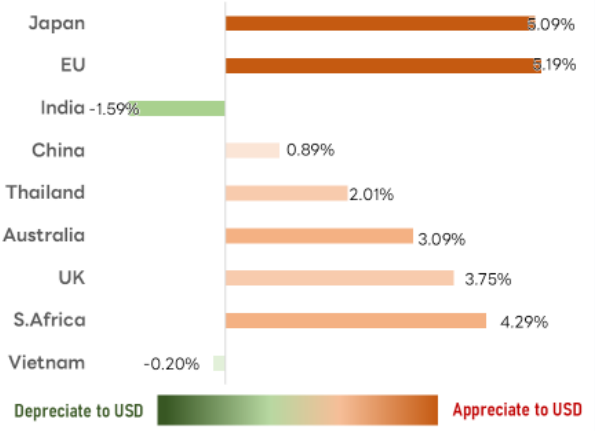
Weekly Briefing (22 May 2025)

Thai Bath Rate
To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
33.58	36.63	43.56	21.41

CNY	JPY	INR	VND
4.64	0.22	0.39	0.0013

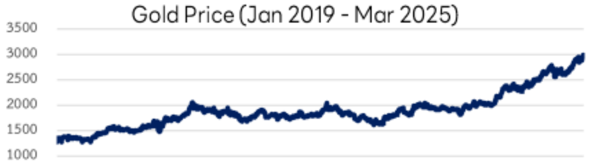
Exchange Rate Trend
To USD (YTD)



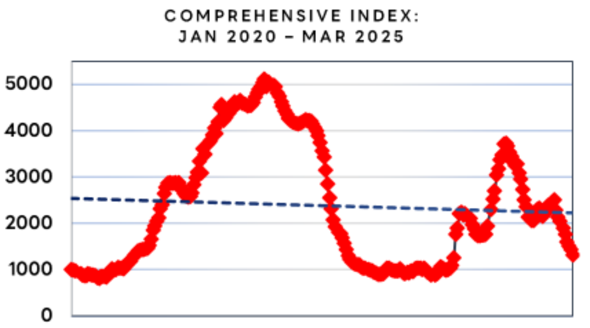
Crude Oil & Gold Price
(9 Mar - 11 Mar 2025)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	69-71	71-73	65-67

Gold : 2886-2919 USD/Ounces



Freight Index
(SCFI Comprehensive Index)



7-Mar-25	14-Mar-25
1,436.30	1,319.34
-116.96	

Weekly Top's Stories

Trade turmoil forecast to slash growth in Canada and Mexico
รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/4hGoGIA

China hits out at Hutchison plan to sell Panama port holdings
รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/4hpp6mP

FMC empowered to investigate international 'shipping chokepoints'
รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/4kCZlID

Thai National Shippers' Council — สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

1.https://bit.ly/4hGoGIA 2.https://bit.ly/4hpp6mP 3.https://bit.ly/4kCZlID

อัพเดทค่าระวางเรือ
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่ 11 พ.ศ. 2568

TNSC 30th Anniversary
BEST
CONTAINER
LINER AWARD
2025
เพื่อเฟ้นหาสายเรือยอดเยี่ยมประจำปี 2025
TNSC
Scan QR Code
และตอบแบบสอบถาม
ผ่าน Google Form
เพียงร่วมตอบ
แบบสอบถาม
ต่อที่ 1
รับเลย !
Starbucks Card *
มูลค่า 200 บาท
ต่อที่ 2
ลุ้นรับเพิ่ม
AirPods Pro2
มูลค่า 7,490 บาท จำนวน 3 รางวัล *
(*) หมายเหตุ
(1) ให้เฉพาะผู้ที่ให้ข้อมูลครบถ้วนสมบูรณ์ น่าเชื่อถือ และสามารถนำไปวิเคราะห์ได้เท่านั้น โดยการตัดสินใจของคณะกรรมการถือเป็นที่สิ้นสุด
(2) ของรางวัลมีจำนวนจำกัด
(3) จัดส่งของรางวัล Starbucks Card ให้ผู้ร่วมตอบแบบสอบถาม และจับรางวัลผู้โชคดีภายหลังงาน TILOG LOGISTIX 2025
(4) ผู้โชคดีที่ได้รับรางวัล Apple AirPods Pro 2 ต้องมารับรางวัลด้วยตนเองเท่านั้น ณ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 32 ถ.พระราม 4 กรุงเทพฯ
BEST CONTAINER LINER AWARD
BLC
• 2025 •

สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

"หมายเหตุ: อัตราค่าระวางที่ปรากฏเป็นอัตราฐานของสายเรือที่ประกาศเป็นทางการ ซึ่งอาจสูงกว่าหรือต่ำกว่าอัตราที่มีการเรียกเก็บจริงจากผู้ส่งออก"

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	Freight		Surcharge / Fee			Remark
	USD/20’	USD/40’	Item	USD/20’	USD/40’	
Thailand - Shanghai	80	150	ISOCC	46	92	Effective till 31-MAR-2025
Thailand - Qingdao	180	250				
Thailand - Hong Kong	150	250				
Thailand - Japan (Main Port)	350	600				
Thailand – Kaohsiung	200	350				
Thailand - Klang	250	500	ISOCC	27	53	
Thailand - Jakarta	300	500				
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	100	200				
Thailand - Singapore	200	350				
Thailand - Manila (North & South)	750	1,300				
	Subject to CIC at destination					
Thailand - Jebel Ali	1,200	1,500	ISOCC	45	90	
			War Risk	35	70	
Thailand - South Korea (Busan)	150	250	All - In			
Thailand - South Korea (Incheon)	200	400				
Thailand - Nhava Sheva	800	1,100	ISOCC	51	102	
Thailand – Durban / Cape Town	2,728	3,356	ISOCC	78	156	
			Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	1,150-1,250	2,300-2,500	All - In			
Thailand - Sydney						
Thailand – Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	1,250	2,300	ISOCC	71	142	
			LSS	20	40	
			EUIS	51 €	102 €	
			Subject to ENS USD 60+/BL *20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD*			
Thailand - US West Coast	2,700	4,050	All - In			
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	1,950	3,250	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

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 ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 1,250 USD/TEU และ 2,300 USD/FEU

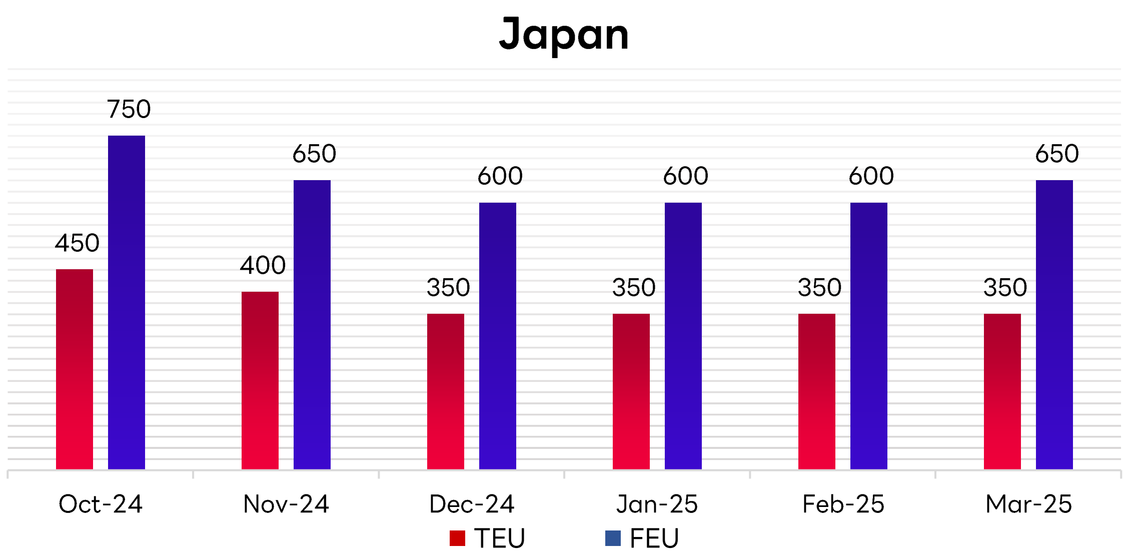
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลงโดยอยู่ที่ 2,700 USD/TEU และ 4,050 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นกัน โดยอยู่ที่ 1,950 USD/TEU และ 3,250 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

<table>
<tr><th rowspan="2">ROUTE</th><th colspan="2">SIZE</th><th rowspan="2">Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge</th><th rowspan="2">Remark</th></tr>
<tr><th>USD/20’</th><th>USD/40’</th></tr>
<tr><td>Thailand-Hong Kong</td><td rowspan="2">900</td><td rowspan="2">1000</td><td rowspan="2">All-in</td><td rowspan="4">Effective till
31-MAR-2025</td></tr>
<tr><td>Thailand-Shanghai</td></tr>
<tr><td>Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)</td><td>800</td><td>1000</td><td>All-in</td></tr>
<tr><td>Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)</td><td>4200</td><td>4800</td><td>All-in</td></tr>
</table>

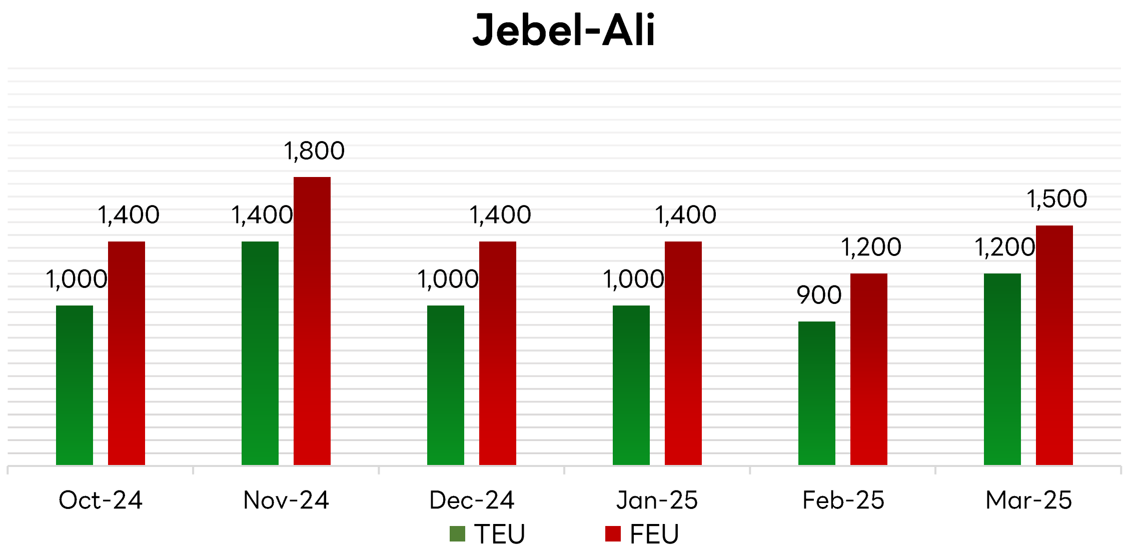
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด 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

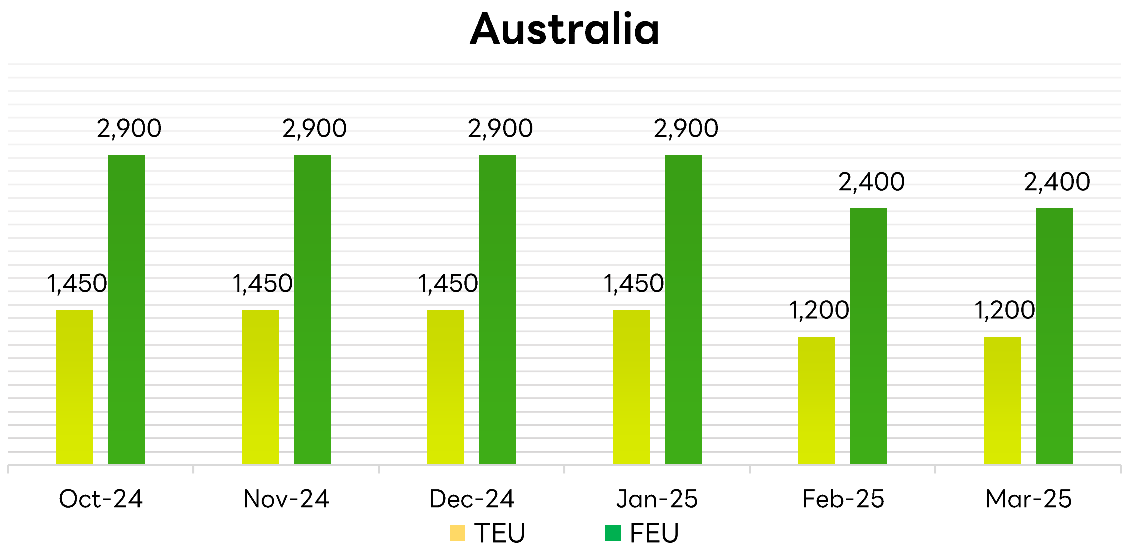


	Oct-24	Nov-24	Dec-24	JAN-25	FEB-25	MAR-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	56	79	67	56	45	45
Low Sulphur Surcharge / FEU	112	158	134	112	90	90

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

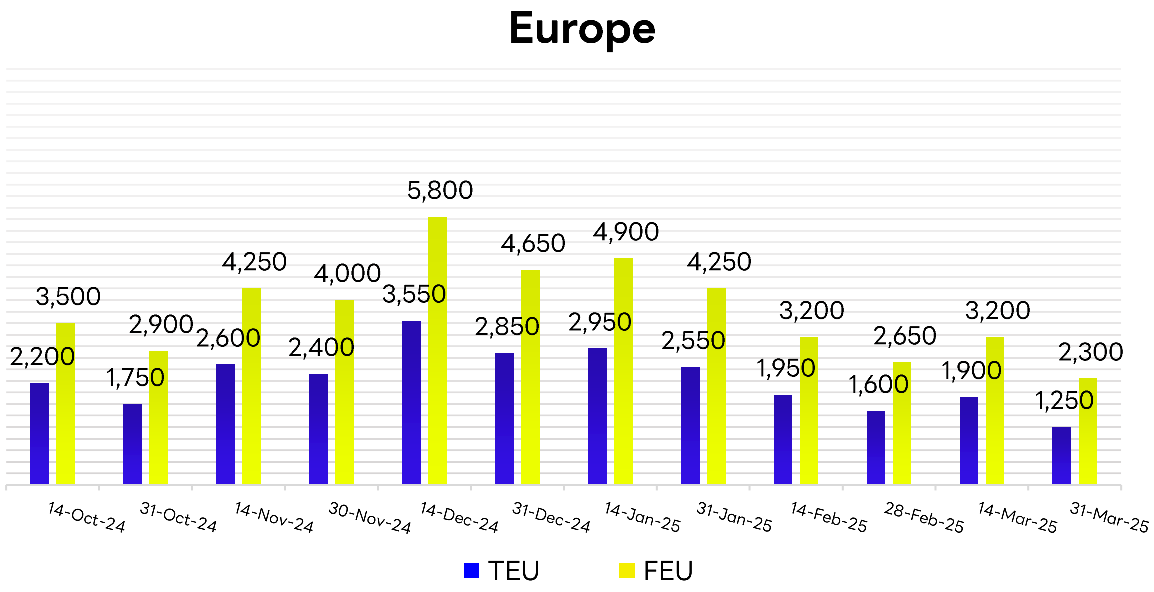
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

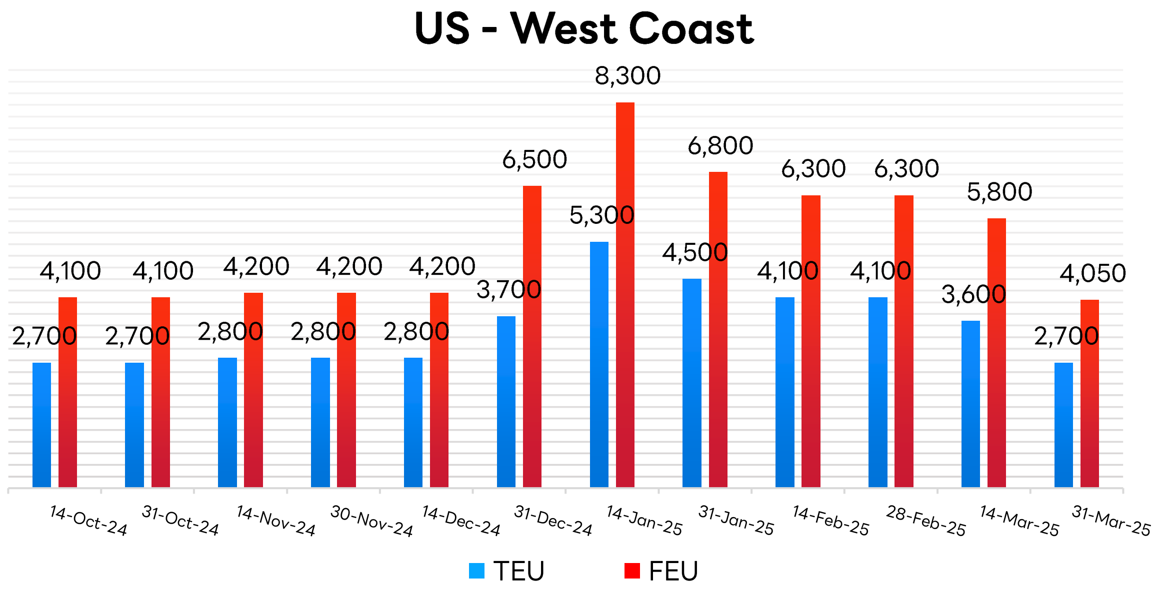
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 6 เดือนล่าสุด



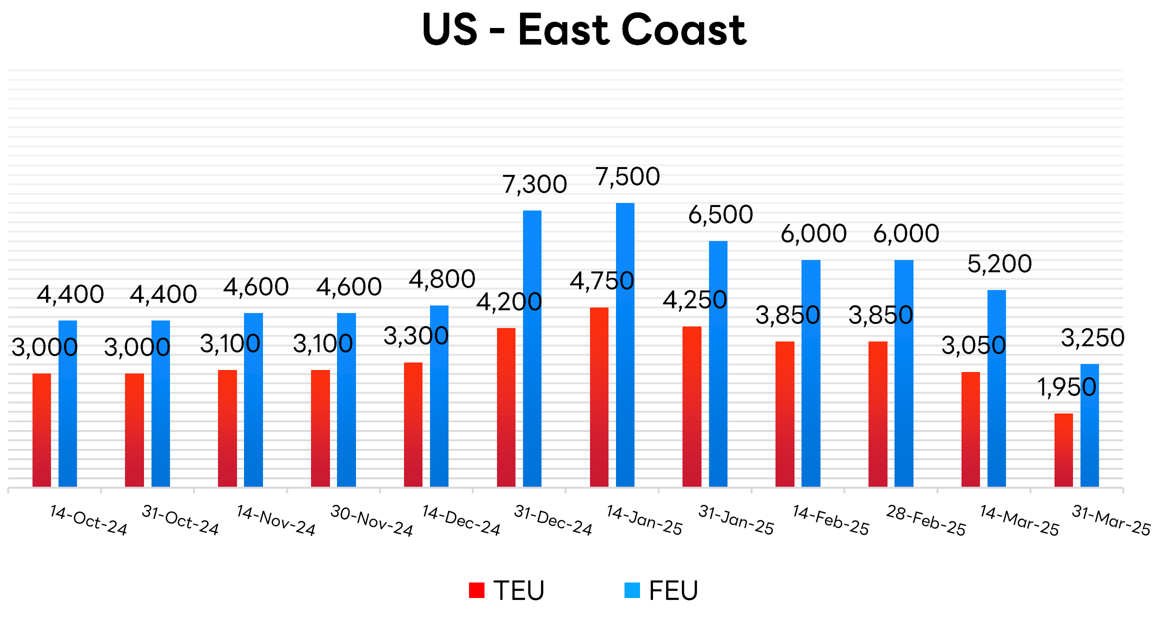
	Oct-24	Nov-24	Dec-24	JAN-25	FEB-25	MAR-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	71	88	71	53	71	71
Low Sulphur Surcharge / FEU	142	176	142	106	142	142
EU Innovation Surcharge / TEU	31 €	31 €	31 €	51 €	51 €	51 €
EU Innovation Surcharge / FEU	62 €	62 €	62 €	102 €	102 €	102 €

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

Liners plan more rate hikes to halt renewed container spot rates decline

After last week's hiatus, container spot freight rates on the Asia-Europe trades resumed their downward trajectory this week, with prices to both North Europe and Mediterranean ports falling.

The World Container Index (WCI) produced by Drewry, which quotes prices paid over the week, showed rates on the Shanghai-Rotterdam leg down by 5% week on week, to $2,512 per 40ft, as the effects of carriers' 1 March FAK hikes wore off.

Spot rates on the leg are now some 28% below the same point last year, according to the WCI, and lower than the post-Chinese New Year and Golden Week pricing slumps last year.

Meanwhile, the WCI's Shanghai-Genoa leg declined 11% week on week, to end at $3,333 per 40ft.

However, spot rate declines on both trades have occurred against a backdrop of relatively strong demand.

According to recently released figures from Container Trade Statistics (CTS), January saw 1.5m teu shipped from the Far East to Europe, an 18.2% increase in volumes over January 2024.

This implies that rising capacity on the trade is outpacing growth, leading to falling vessel utilisation levels, suggested Sea-Intelligence chief executive Alan Murphy.

"On Asia-Europe, utilisation at a monthly level dropped in January 2025, whereas this drop typically only begins after Chinese New Year.

"This is likely a part of the explanation for the early drop in spot rates on this tradelane in January," he added.

Several carriers have now published new FAK rate levels for implementation on 1 April to arrest the declines. Both Hapag-Lloyd and MSC have set the new FAK rate at $4,000 per 40ft between the Far East and North Europe.

Meanwhile, expectations are that next week will show further declines.

Today's Shanghai Containerised Freight Index (SCFI), which aggregates spot freight quotes for the forthcoming week, showed a 15% week-on-week decline in China-North Europe rates, and an 8% decline in China-Mediterranean pricing.

"On Asia-North America, there is a clear strengthening of utilisation in January. This trade also saw spot rates hold firm longer than in Asia-Europe, lending credence to the notion that lower utilisation is one of the drivers behind the early drop in Asia-Europe spot rates," Mr Murphy explained.

However, spot rates continued to fall on the transpacific and Asia-US east coast trades this week. The WCI's Shanghai-Los Angeles leg finished at $2,906 per 40ft, an 8% week-on-week drop, while the Shanghai-New York trades was down 7% week on week, to finish at $4,038 per 40ft.

Today's SCFI points to further declines next week, with its US west coast leg down 14% and the east coast leg down 10%.

However, one silver lining for carriers is that backhaul rates may have found their floor, with the WCI's Rotterdam-Shanghai leg up 1% week on week, to $490 per 40ft, and New York-Shanghai also up 1%, to 854 per 40ft.

These marginal increases have come despite some pretty poor volume data – CTS recorded January Europe-Far East volumes at 484,000 teu, 3.1% down year on year, while North America-Far East shipments were down 9.6% year on year, to 473,100 teu.

In contrast, the transatlantic trade had a robust January in terms of volumes – the headhaul Europe-North America route saw a 10.8% year-on-year gain to 495,000 teu, and the WCI's Rotterdam-New York leg was up 1% week on week, to $2,373 per 40ft, despite a growing imbalance between demand and supply, which could affect rates in the next few weeks.

"On Europe-North America however, there was a sharp drop in utilisation in January, but curiously, without a major drop in spot rates – at least not yet," Mr Murphy said.

"The transatlantic is a special animal, not subject to the "normal" market dynamics, but it can't stay out of sync with supply/demand for too long, so we expect a serious downwards correction in the coming weeks/months," he added.

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

Oversupplied ocean carriers sailing into new downcycle

Container shipping is plunging into another downcycle with an oversupply of capacity and weakening demand hanging over the industry, leaving little to slow the slide in rates on major trades that analysts say has declined beyond seasonal norms.

Despite reporting a highly profitable 2024 — operating profit will be near $60 billion across the industry, according to estimates from Sea-Intelligence Maritime Analysis — analysts are predicting a sharp downturn beginning this year.

"We think we are entering a multi-year period of losses as the industry grapples with overcapacity," J.P. Morgan wrote in a market update Monday, noting that the losses will likely emerge even if capacity does not fully return to the Red Sea this year.

"Our demand-supply analysis now points to a 30% reduction in freight rates year over year in 2025 [down from the previous estimate of negative 15%]," the bank's transport analysts wrote. "This leads to ocean EBIT [earnings before interest and taxes] losses emerging during 2025 and in our view persisting into the next three years, as vessel deliveries re-accelerate in 2027."

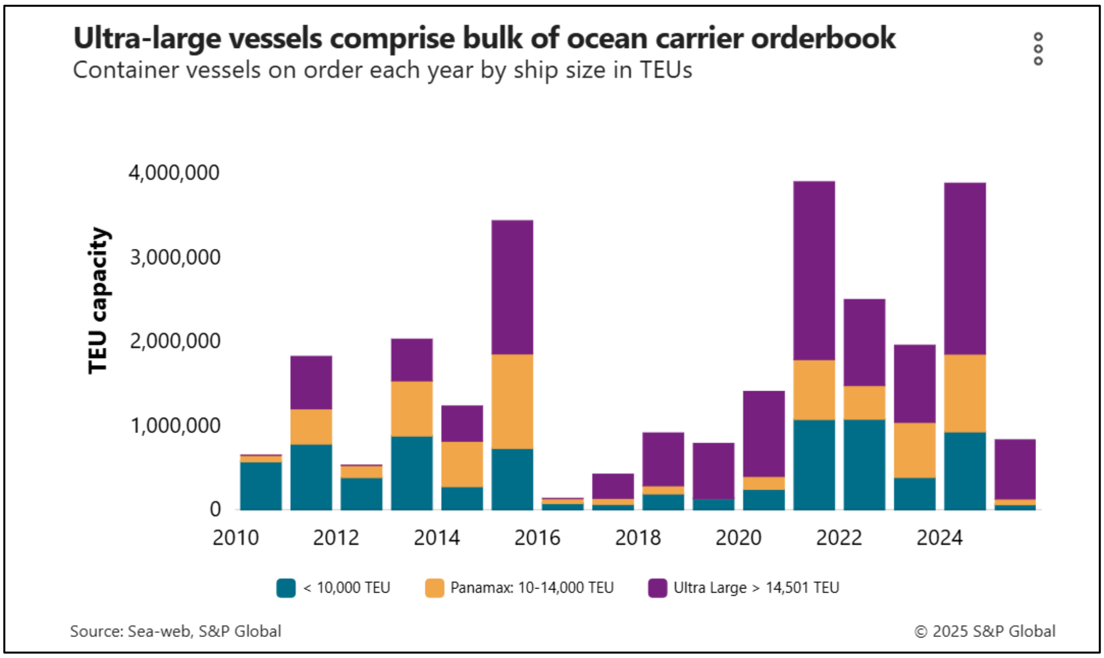
On the trans-Pacific, North Asia-US West Coast rates are down 65% since early January, falling an additional $400 last week to $1,800 per FEU. North Asia-US East Coast rates of $2,800/FEU lost $500 in the past week and are down 58% so far this year, according to Platts, a sister company of the Journal of Commerce within S&P Global.

Similarly, Asia-North Europe spot rates are down 50% since the beginning of January at $2,549/FEU and are now $148/FEU below the long-term contract rate, according to rate benchmarking platform Xeneta.

Short-lived rate increases

Carriers levied freight-all-kinds (FAK) increases on Asia-North Europe on March 1, but it had little effect on the oversupplied market, according to Peter Sand, Xeneta's chief analyst.

“The short-lived uptick in spot rates at the start of March suggests a weakness in the market and demonstrates the difficulties carriers will face in capacity management during 2025,” Sand said in a market update, adding that a similar weakening of rates can be seen on the Asia-to-US West and East coast trades despite a series of general rate increases (GRIs).



Maersk CEO Vincent Clerc said during the carrier’s earnings call earlier this month that no matter how long the Red Sea disruption lasted, the fundamentals of increasing overcapacity in container shipping would “eventually” prevail and could start hitting the market as early as the third quarter.

“Even if the situation on the Red Sea was to endure for two years, three years or four years, the current orderbook would eventually be bigger than what we expect market growth to be,” Clerc said.

Flurry of air strikes on Houthi positions

The container shipping order book is currently just over 7 million TEUs, representing 25% of the existing fleet, according to S&P Global’s Sea-web, sister company of the Journal of Commerce, with the supply-demand imbalance expected to be particularly acute over the next two years.

Niels Rasmussen, chief shipping analyst at shipping association BIMCO, had forecast cargo volume growth at 3% to 4% in both 2024 and 2025, which will be easily outstripped by fleet growth that was due to top 9.5% in 2024 and is forecast for 4.9% in 2025.

An estimated 10% of global capacity has been absorbed by the longer transits around southern Africa to avoid the Red Sea. The Houthi’s move last week to renew attacks on Israeli-linked ships and a flurry of air strikes from US warplanes on the militants’ positions in Yemen over the weekend highlighted the ongoing volatility in the region.

“The next incremental addition in capacity will result near term from the reopening of the Red Sea, which we think will likely happen in 2026 as it will take time for the full capacity to return,” J.P. Morgan noted in its update.

The bank has forecast 2% growth in global volume this year, with volume rising 5% in the first quarter before falling to 1% growth for the remaining quarters of 2025.

"We continue to see the freight backdrop as challenging and it remains subject to heightened demand risks as we enter a global trade war, given recent announcements of reciprocal tariffs with business confidence subject to downside risks," J.P. Morgan said.

John McCown, founder of private equity firm Blue Alpha Capital, agreed in his McCown Report released earlier this month.

"The year 2025 could be a return to the roller coaster volume swings that most of us had hoped were in the past," he wrote. "Whether it's the Panama Canal situation, the complex reciprocal tariffs or the initiative to tax ships with a Chinese connection each time they call on a US port, these initiatives inject chaos, uncertainty and unnecessary costs into the container supply chain."

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

New alliance vessel plans add to ongoing port congestion in Europe

Severe congestion continues to plague ports across Europe with new alliance vessel plans combining with strikes, bad weather and fully occupied container yards to delay ships and disrupt terminal operations.

The bottlenecks are being felt in both North Europe and the Mediterranean, with carriers, terminals and forwarders reporting lengthy delays in some ports.

Maersk said in its latest Europe advisory that all terminals in Antwerp were congested "due to the phase-in and phase-out of vessel plans," a factor that was being exacerbated by late vessel arrivals from delays in previous ports.

Maersk and Hapag-Lloyd are phasing in Gemini Cooperation services, with the new network expected to be fully deployed by the end of the second quarter. Likewise, Mediterranean Shipping Co. is moving services from its 2M Alliance with Maersk to a standalone network, and the Premier Alliance is adjusting to services without Hapag-Lloyd.

Carrier executives have warned customers that operational disruptions to port schedules will be experienced, with some old and new services running in parallel. The new networks will require two full cycles from Asia to Europe and back to Asia before they will be fully rolled out.

Maersk also reported delays in Bremerhaven, where several services were arriving late due to bad weather en route to the German port. In Rotterdam, the carrier said the Hutchinson Ports Delta II terminal was back to full operational productivity after a month of slowdowns following a tentative agreement between the company and dockworkers, but a backlog of inland cargo was still being cleared.

South Korean carrier HMM warned customers it was taking an average of three days to secure a berth at Hamburg that was experiencing a strike by boat pilots, while berth waiting times at Le Havre were up to 5.7 days because of recurring strikes in the French hub.

French unions are holding four-hour stoppages in Le Havre on eight separate days in March, in addition to a three-day strike planned this week from March 18–20. Significant disruption is already being experienced from the rolling industrial action, and the full-day strikes are set to bring container operations in France to a standstill this week.

Spillover effects of the Le Havre strike are also affecting Rotterdam, according to HMM, which said the average berth waiting time at Europe's largest container port was 5.6 days.

Yards and berths fully occupied

Kuehne + Nagel's SeaExplorer visibility platform reported heavily disrupted operations at Rotterdam, Hamburg, Antwerp and Le Havre, with full container yards and most berths fully occupied.

Although SeaExplorer put the average waiting time at Hamburg at 1.25 days, it said the port was experiencing "heavily disrupted operations." The bottlenecks saw Hamburg terminal operator HHLA imposing container delivery restrictions from Monday at Container Terminal Burchardkai (CTB) and Container Terminal Tollerort (CTT). Export container deliveries will be managed on a ship-by-ship basis, "potentially causing delays and complicating daily operations," HHLA noted.

At Rotterdam's ECT Euromax terminal, Hutchison Ports has announced that container stacks are so high it will not be able to accept empty containers delivered by road from March 23 "to prevent an unworkable situation."

The port bottlenecks are also impacting inland connections from Rotterdam and nearby Antwerp. Intermodal operator Contargo on Monday reported average waiting times for the handling of its barges have reached 75 hours in Antwerp and 72 hours in Rotterdam.

Adding to the port congestion issues are seasonal low water levels in the Rhine River that restrict the loading of containers for inland destinations and are generating surcharges of about €50 ($54) per box. The low-water surcharges will rise as water levels drop further through the summer, with shifting cargo putting pressure on road and rail services.

In the Mediterranean, HMM noted that the Greek hub of Piraeus has a berth waiting time of 4.4 days and six days for feeder vessels, while average berth wait times at Genoa and La Spezia were four days.

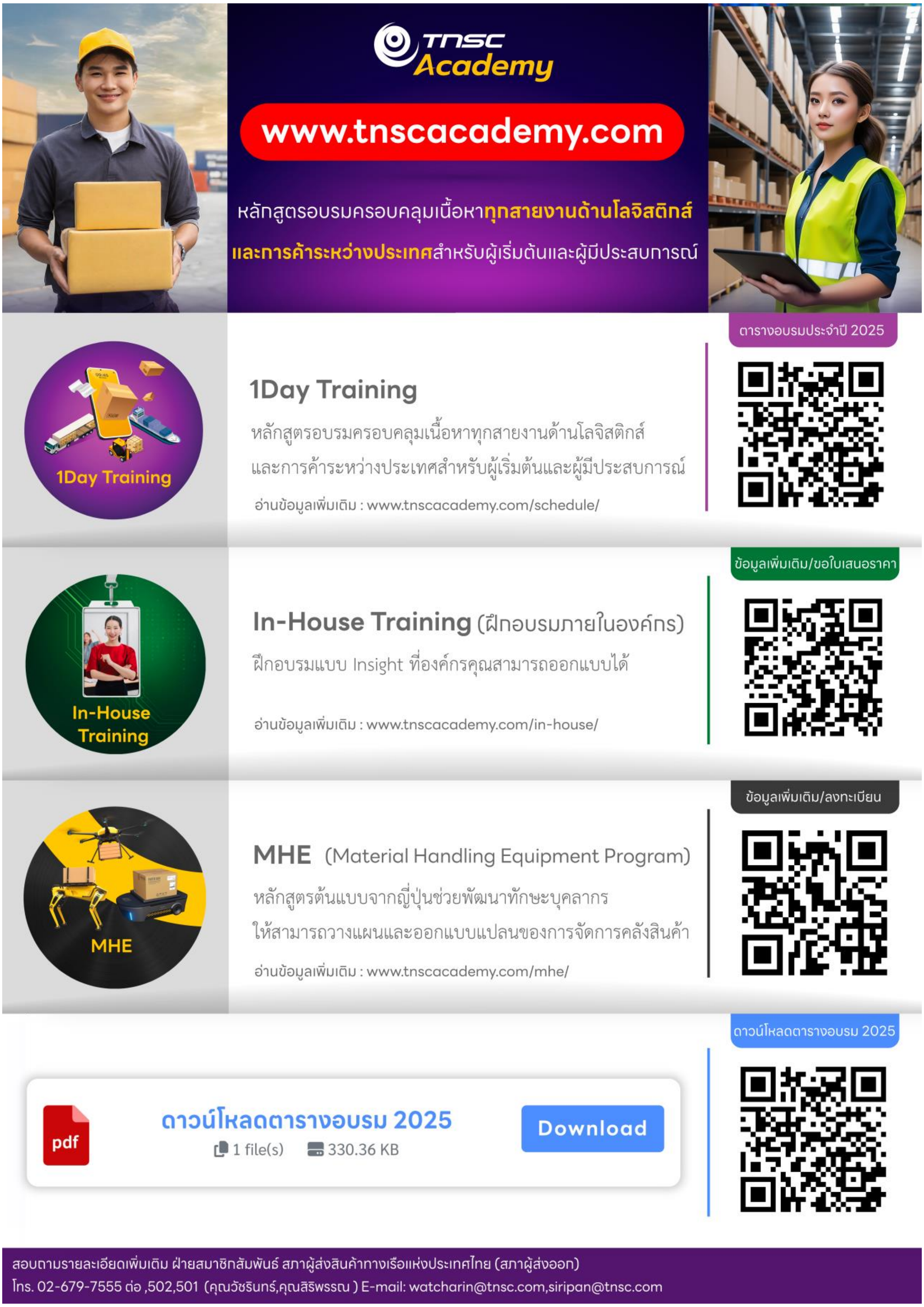
Source: https://www.JOC.com/

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 7 March 2025	Current Index 14 March 2025
Comprehensive Index			1436.3	1319.34
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1582	1342
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	2517	2295
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2291	1965
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3329	2977
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	975	976
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	629	735
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3660	3651
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2294	2207
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2422	1945
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	304	304
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	308	308
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	439	446
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 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