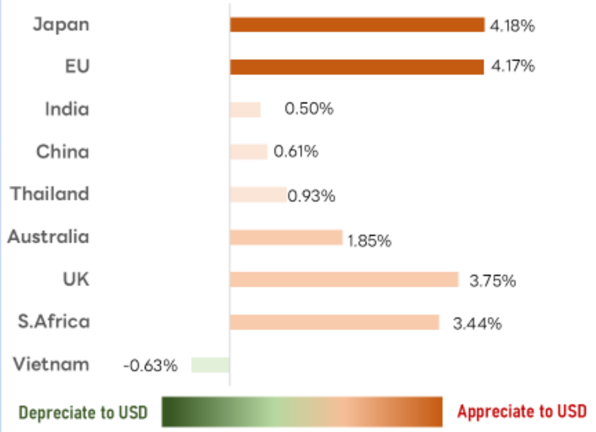
# Weekly Briefing (22 May 2025)

## Thai Bath Rate
To Foreign Currencies

| USD | EUR | GBP | AUD |
|---|---|---|---|
| 33.97 | 36.69 | 43.91 | 21.35 |
| **CNY** | **JPY** | **INR** | **VND** |
| 4.68 | 0.23 | 0.40 | 0.0013 |

## Exchange Rate Trend
To USD (YTD)



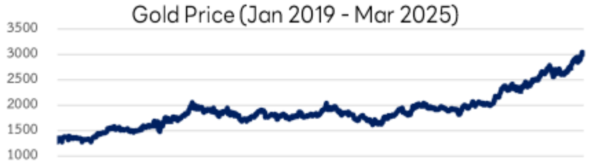

## Crude Oil & Gold Price
(16 Mar - 22 Mar 2025)

| Oil | OPEC | Brent | WTI |
|---|---|---|---|
| USD/Barrel | 70-73 | 72-74 | 66-69 |

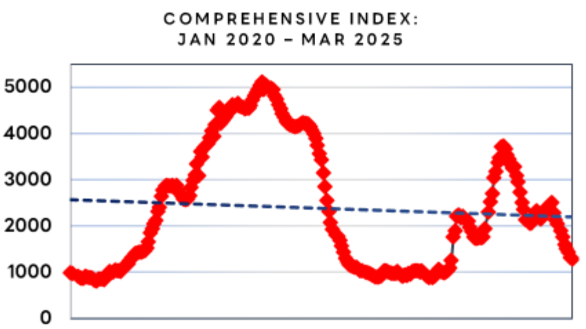
Oil Price (Jan 2019 - Mar 2025)


Gold : 2992-3044 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Mar 2025)




## Freight Index
(SCFI Comprehensive Index)




| 14-Mar-25 | 21-Mar-25 |
|---|---|
| 1,319.34 | 1,292.75 |
| -26.59 | |

## Weekly Top's Stories

Trump threatens tariffs on buyers of Venezuelan oil

*รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bbc.in/4iF7YuH*

Escalating tariffs will cause 'profound' trade pattern changes

*รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/3XwknlQ*

Europe-E Asia box rates plummeting alongside backhaul demand

*รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/424Y1zA*

Thai National Shippers' Council　　สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

1.https://bbc.in/4iF7YuH 2.https://bit.ly/3XwknlQ 3.https://bit.ly/424Y1zA

# อัพเดทค่าระวางเรือ
## และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
## สัปดาห์ที่ 12 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)*

<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<br>30-APR-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<br>(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)<br>(Rotterdam/Antwerp/Hamburg/<br>Le Havre)</td><td rowspan="4">1,250</td><td rowspan="4">2,300</td><td>ISOCC</td><td>71</td><td>142</td><td rowspan="6">Effective till<br>14-APR-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<br>20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD</td></tr>
<tr><td>Thailand - US West Coast</td><td>2,700</td><td>4,050</td><td colspan="3">All - In</td></tr>
<tr><td>Thailand - US East Coast<br>(NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)</td><td>1,950</td><td>3,250</td><td colspan="3">New Panama Transit Tariff Surcharge<br>(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

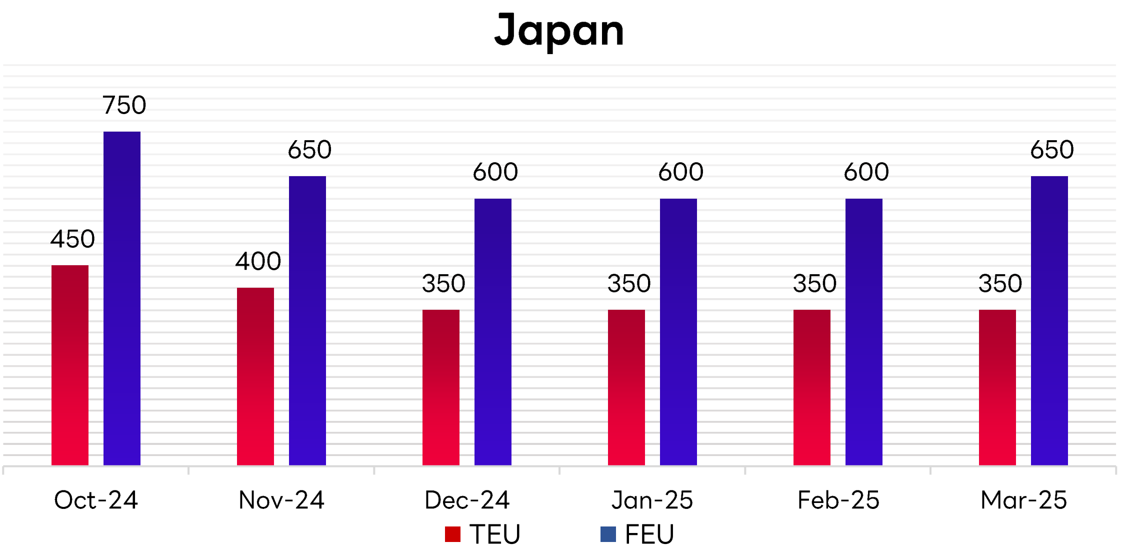
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 1,150-1,250 USD/TEU และ 2,300-2,500 USD/FEU ในขณะที่เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 1,250 USD/TEU และ 2,300 USD/FEU

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)*

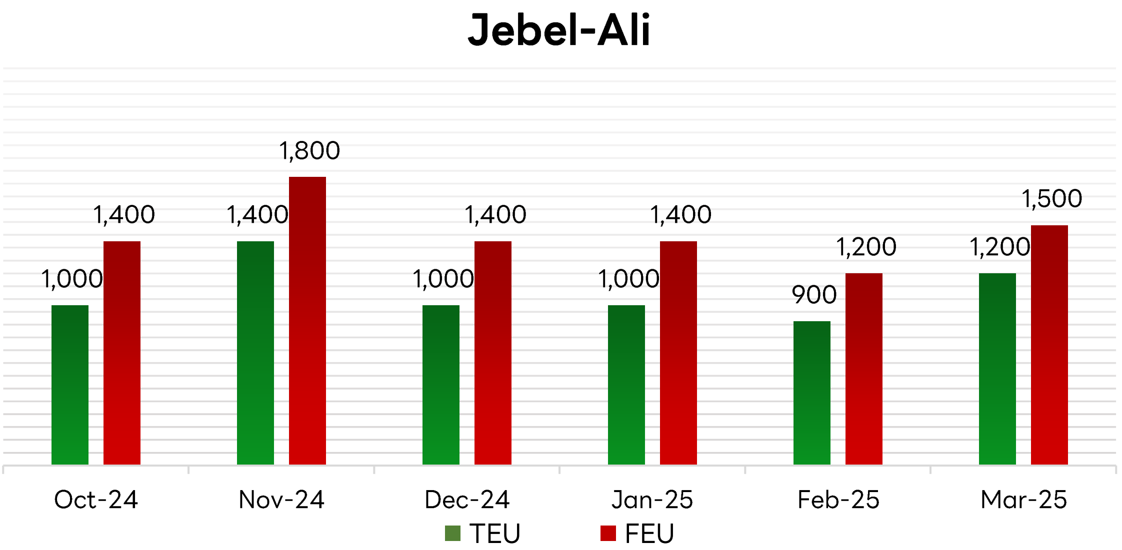
| ROUTE | SIZE | | Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge | Remark |
|---|---|---|---|---|
| | USD/20’ | USD/40’ | | |
| Thailand-Hong Kong | 1,200 | 1,500 | All-in | Effective till 30-APR-2025 |
| Thailand-Shanghai | | | | |
| Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama) | 1,000 | 1,200 | All-in | |
| Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH) | 4,500 | 5,000 | 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

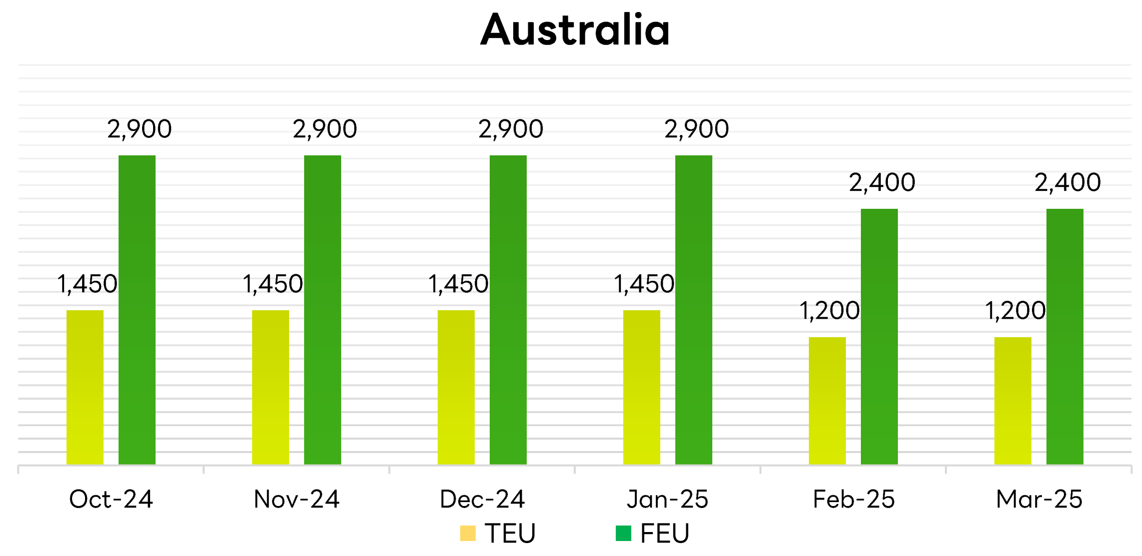



| | Oct-24 | Nov-24 | Dec-24 | JAN-25 | FEB-25 | MAR-25 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Low Sulphur Surcharge / TEU | 56 | 79 | 67 | 56 | 45 | 45 |
| Low Sulphur Surcharge / FEU | 112 | 158 | 134 | 112 | 90 | 90 |

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

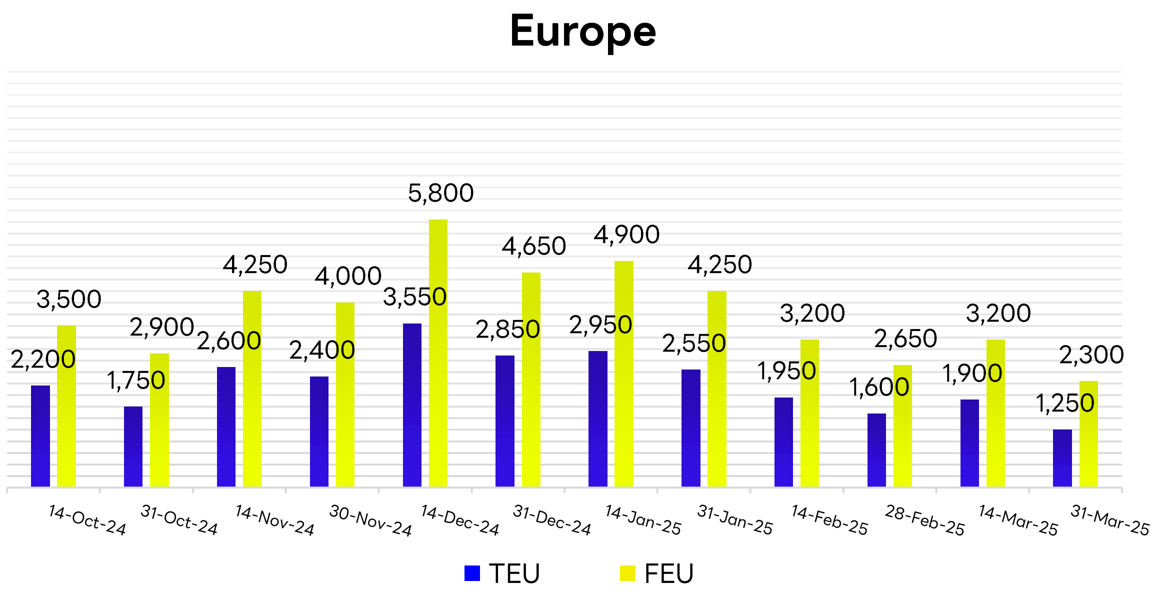
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต**

**ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด**




**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต**

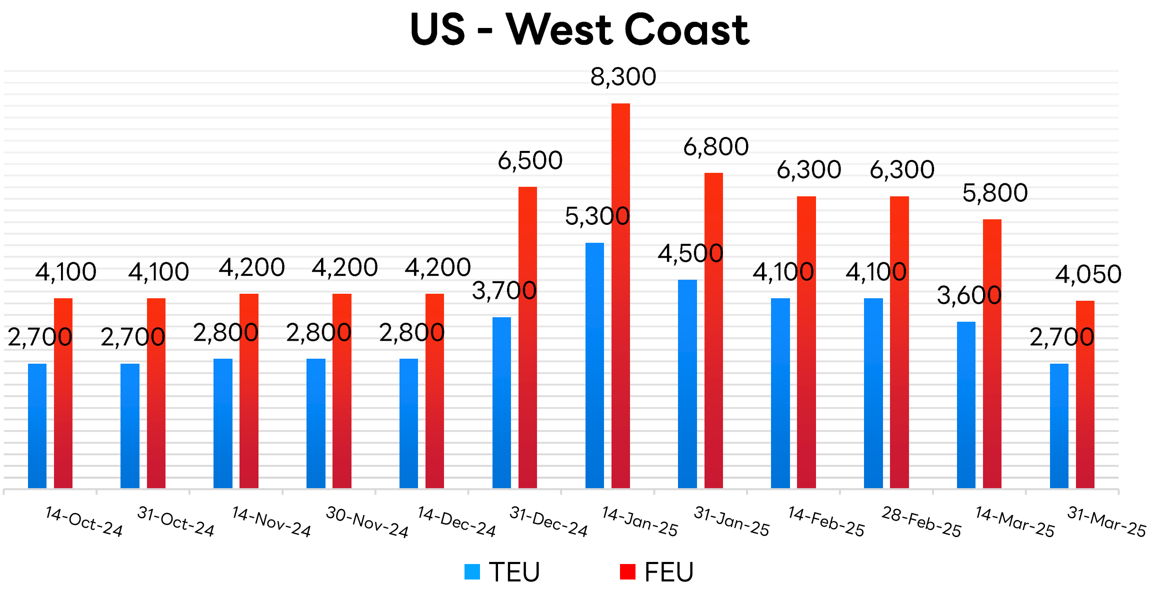
**ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 6 เดือนล่าสุด**



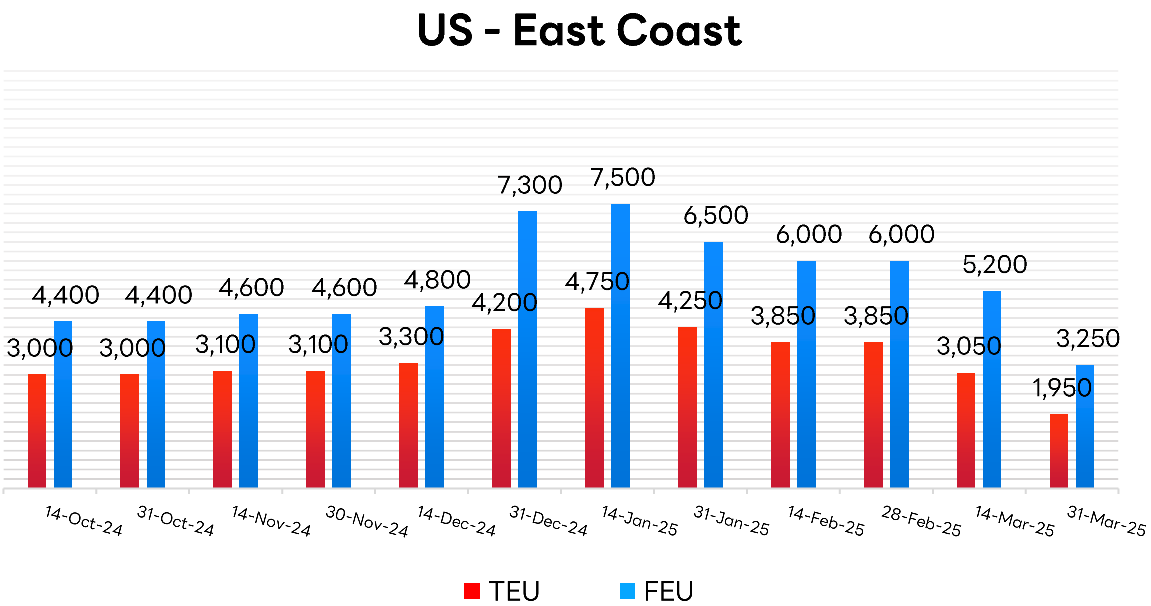

| | Oct-24 | Nov-24 | Dec-24 | JAN-25 | FEB-25 | MAR-25 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Low Sulphur Surcharge / TEU | 71 | 88 | 71 | 53 | 71 | 71 |
| Low Sulphur Surcharge / FEU | 142 | 176 | 142 | 106 | 142 | 142 |
| EU Innovation Surcharge / TEU | 31 € | 31 € | 31 € | 51 € | 51 € | 51 € |
| EU Innovation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

**Gemini schedule reliability falls below 90% target for the first time**

The Gemini Alliance has dropped below its targeted 90% reliability for the first time since its launch, and is on "a downward trend", according to analysts at liner database eeSea.

The platform's latest two weeks of data, which now include Gemini's first head-haul arrivals into North America, show that while reliability remains high, "the downward trend unfortunately continues".

It revealed that the alliance's on-time-performance (OTP) since its launch on 1 February had fallen below 90% for the first time.

In the two weeks since 3 March, Gemini arrivals have shown a respective OTP of 87%, 84% and 83% – with eeSea noting that "we're only three days into the current week, so that 83% will change".

However, during the recent TPM25 conference in Long Beach, Hapag-Lloyd CEO Rolf Habben Jansen suggested there would be teething problems as the new network bedded in.

"I don't think we're going to hit that [90% OTP] in the first or the second cycle, because these network changes are so big that things will need a little bit of time to settle down," he told The Loadstar at a TPM25 press briefing. "But I'm very optimistic that in the second half of this year, we will either hit it or be very, very close to it," he added.

The good news for US importers, however, is that for the 18 Gemini transpacific head-haul arrivals into North America from the Far East so far, overall OTP is 94%.

It remains to be seen if European importers will enjoy the same reliability as their US counterparts – today will see the first four Gemini arrivals in Europe from the Far East.

The Porto Germeno, on the SE2/AE11 into Tangier Med, the Emma Maersk, on the NE3/AE3 into Algeciras, and Marseille Maersk, on the NE4/AE5 into London Gateway, are all set to arrive on time, according to eeSea – 'on time' classified as within 24 hours of the scheduled proforma. The latter of which is the first "real" port call into Europe, as Algeciras and Tangier Med are both transhipment ports.

But the Adams, on the NE1/AE2 into Tangier Med, will "not be able to get a berth upon arrival in Tanger Med, and will thus be off schedule", warned eeSea.

If indeed Gemini's Hapag-Lloyd and Maersk can deliver the promised 90% schedule reliability once the network is fully phased-in, it will be welcome respite for shippers that have been scrambling to manage supply chains in the wake of reliability that has hovered around the 50% mark.

Daniel Krassenstein, global supply chain director at Procon Pacific, said at the TPM25 conference: "Gemini, good luck to them. I hope it works. If it works, I will support them, because I want predictability… reducing errors, staying on target, do what you say you're going to do, right? So, if Gemini can pull that off, I'm going to be a big supporter."

eeSea founder Simon Sunboell had shown delegates data from the first four weeks of Gemini reliability by port calls, examining the average delay translated into an on-time percentage.

"They started out at 95%, 94%, 90%. It's a downward slope, but it's a good start," he said.

"Let's see how it goes in the coming weeks," Mr Sunboell added, "so far, so good".

Meanwhile, in what is set to be something of a watershed port call for the UK, Maersk notified customers this week that its final deepsea call at the country's largest port, Felixstowe, would be made by the 15,200 teu Maersk Horsburgh on the 2M AE7/Condor service, which is due to arrive on 23 March – some 13 days behind schedule.

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

**'More pronounced' demand slump drives container spot freight rate declines**

Container spot freight rates on most of the main shipping trades saw another week of decline, although the rate was markedly less than the previous week.

Today's Shanghai Containerised Freight Index (SCFI), which records quoted prices, showed single-digit drops on the four largest east-west trades, with the China-North Europe leg down 2.5% week on week, to $2,612 per 40ft, on the headhaul route, and the China-Mediterranean route down 4.5%, to $4,390 per 40ft.

In comparison, Drewry's World Container Index (WCI), which records prices paid over the last seven days, saw its Shanghai-Rotterdam leg decline 2% week on week to end, at $2,463 per 40ft, while the Shanghai-Genoa leg was down 1%, to $3,268 per 40ft.

Despite some levelling off from the previous steepness of the declines, Freightos head analyst Judah Levin noted that Asai-North Europe rates are now 14% lower than at the lowest point in 2024, while Asia-Mediterranean rates are 10% under their 2024 spot rate floor.

"The post-LNY demand slump may be more pronounced than usual on these lanes as shippers stocked up ahead of the holiday to account for Red Sea diversion-driven lead time increases," he noted earlier this week.

In contrast, the WCI recorded much steeper declines on the Asia-North America routes, with the Shanghai-Los Angeles leg down 9% week on week, to end at $2,658 per 40ft, while the Shanghai-New York route fell 7% on the previous week, to $3,774 per 40ft.

The SCFI recorded a 5% week on week decline on its China-US west coast leg, and 4% on the China-US east coast leg.

Usually when faced with a continued erosion of pricing, carriers would be looking to curtail capacity, however lines are currently in the middle of phasing-in the new alliance networks, which make capacity withdrawals such as blank sailings relatively ineffective at this point.

Should the spot rate declines continue past the point where the new networks have been fully rolled out, which is expected to be completed by the end of April, and providing there has been no resumption of Suez Canal transits, a much greater use of blank sailings is to be expected.

These could also take place on the transatlantic trade, which has been largely immune to spot rate declines for over a month, but this week also saw a downward trend.

The WCI's Rotterdam-New York leg shed 2% this week, to finish at $2,316 per 40ft.

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

**Cargo owners push IMO on measures to accelerate energy transition**

An alliance of global cargo owners is urging the International Maritime Organization (IMO) to use its upcoming Marine Environment Protection Committee (MEPC) meeting to approve "a clear, comprehensive, globally consistent set of measures" that will accelerate the transition to clean energy.

The 176 member states of the IMO will gather for the 83rd MEPC meeting April 7–11 in London, where topping the agenda will be the design of a greenhouse gas (GHG) fuel intensity regulation and an economic measure for taxing carbon emissions.

It is critical that the meeting ends with consensus over both "mid-term measures," said Ingrid Irigoyen, president and CEO of the Zero Emission Maritime Buyers Alliance (ZEMBA).

"Given shipping's essential role in global trade and private sector actors ready to invest in innovative fuels and technologies under the right conditions, it is critical the IMO succeeds in delivering much-needed regulatory clarity and incentivizes the most scalable, long-term solutions," Irigoyen wrote in an open letter to IMO Secretary-General Arsenio Dominguez.

She pointed out that the 40 global freight buyers within ZEMBA who rely on maritime shipping embarked on their own first-mover initiative in March 2023 to accelerate the market for low- and zero-emission fuels and urged the IMO to match the urgency shown by the private sector shippers.

'Urgency of the moment'

The inaugural tender from ZEMBA, won by Hapag-Lloyd, is expected to prevent at least 82,000 metric tons of carbon dioxide equivalent (CO2e) emissions in 2025 and 2026 through deployment of waste-based, third-party certified maritime biomethane sourced from landfill gas and livestock manure.

ZEMBA's second tender, launched in February, is far more ambitious and seeks commitments from ocean carriers to power at least 80 billion metric ton-nautical miles of ocean shipping using e-fuels.

"Our private sector partners are moving quickly to match the urgency of the moment, and we encourage the IMO to act with deliberate speed and ambition as well," Irigoyen wrote in the open letter.

"As global employers and customers of the shipping industry, freight buyers have a significant stake in the sector's energy transition and the decisions that the IMO will make this year," she added.

The IMO in 2023 revised its roadmap for the industry's transition that set an end goal of net-zero GHG emissions by or around 2050 and includes key checkpoints for the journey: at least a 20% GHG emissions reduction, and striving for 30%, by 2030; and at least a 70% GHG emissions reduction, striving for 80%, by 2040. The checkpoints are compared to a 2008 GHG emissions baseline.

Drawing on the experience gained from ZEMBA, Irigoyen said it was critical that consensus was received over aligning the midterm measures with the trajectories laid out in the GHG strategy.

She said the fuel standard must apply to a full "well-to-wake" lifecycle, and the midterm measures must be designed with adequate financial incentives to foster a viable market for long-term scalable fuels and technologies essential to shipping's transition.

"Miscalibration of the financial rewards for fuels and technologies risks locking the sector into unsustainable short-term options, undermining market confidence and increasing the cost of the transition overall," she wrote.

Irigoyen also urged the IMO meeting to develop a "transparent, robust fuel certification framework" with the IMO data collection system updated to support transparent and effective reporting under the midterm measures.

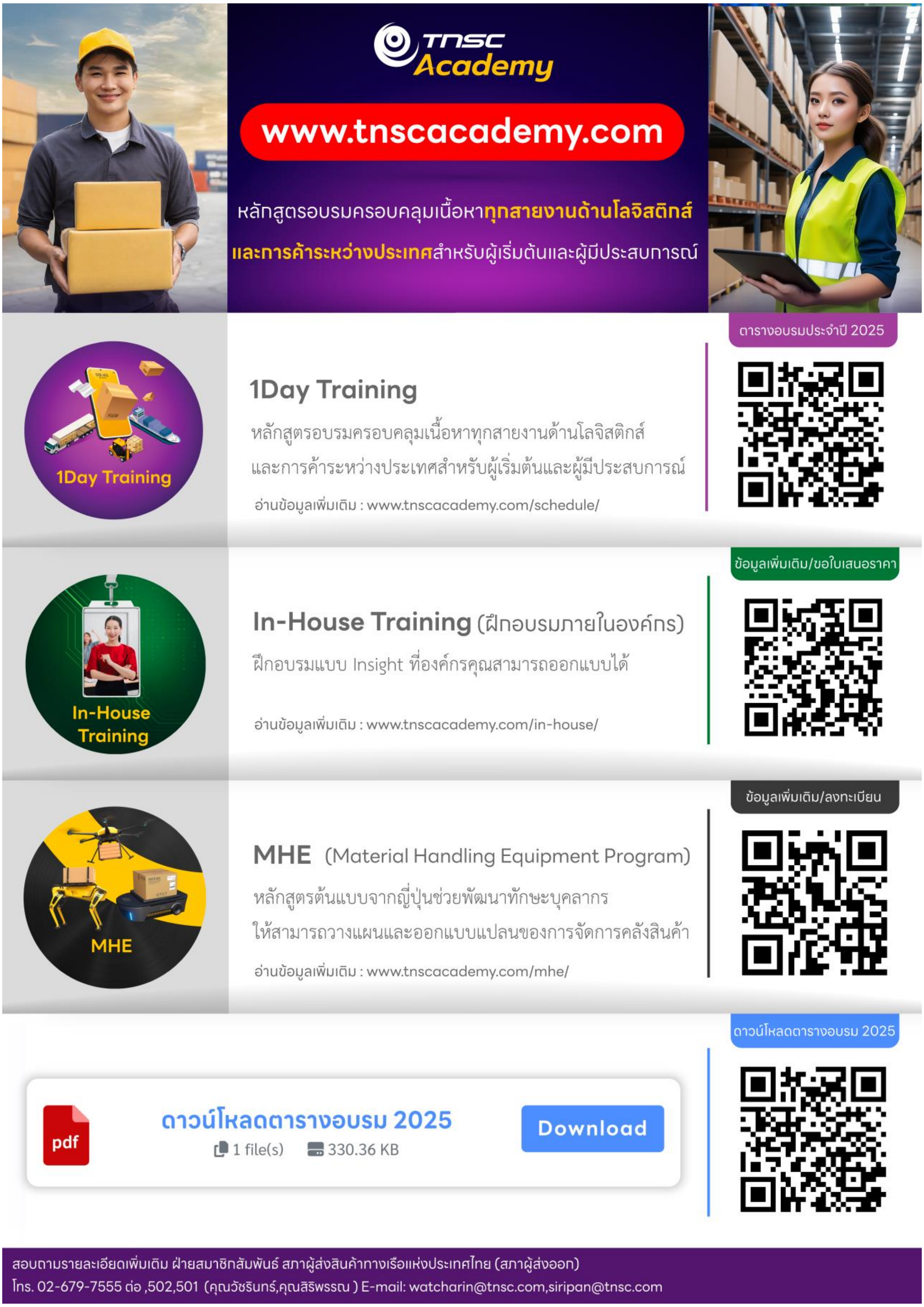
Source: https://www.JOC.com/

**ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)**

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

| Description | Unit | Weighting | Previous Index 14 March 2025 | Current Index 21 March 2025 |
|---|---|---|---|---|
| Comprehensive Index | | | 1319.34 | 1292.75 |
| Service Routes | | | | |
| Europe (Base port) | USD/TEU | 20% | 1342 | 1306 |
| Mediterranean (Base port) | USD/TEU | 10% | 2295 | 2195 |
| USWC (Base port) | USD/FEU | 20% | 1965 | 1872 |
| USEC (Base port) | USD/FEU | 7.50% | 2977 | 2866 |
| Persian Gulf and Red Sea (Dubai) | USD/TEU | 7.50% | 976 | 1059 |
| Australia/New Zealand (Melbourne) | USD/TEU | 5.00% | 735 | 755 |
| East/West Africa (Lagos) | USD/TEU | 2.50% | 3651 | 3634 |
| South Africa (Durban) | USD/TEU | 2.50% | 2207 | 2123 |
| South America (Santos) | USD/TEU | 5.00% | 1945 | 1680 |
| West Japan (Base port) | USD/TEU | 5.00% | 304 | 304 |
| East Japan (Base port) | USD/TEU | 5.00% | 308 | 310 |
| Southeast Asia (Singapore) | USD/TEU | 7.50% | 446 | 446 |
| Korea (Pusan) | USD/TEU | 2.50% | 137 | 137 |


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
สแกนใช้งาน ฟรี
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