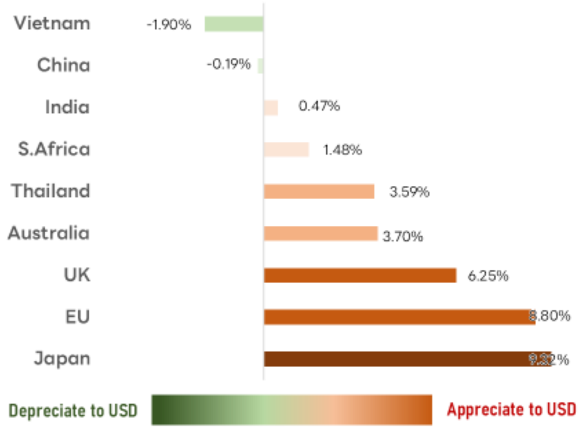
Weekly Briefing (22 May 2025)

Thai Bath Rate
To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
33.22	38.19	44.45	21.32
CNY	**JPY**	**INR**	**VND**
4,55	0.23	0.39	0.0013

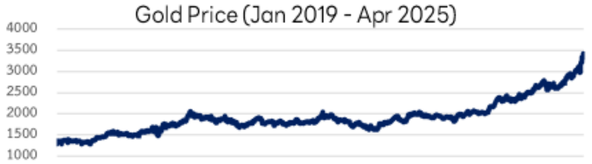
Exchange Rate Trend
To USD (YTD)



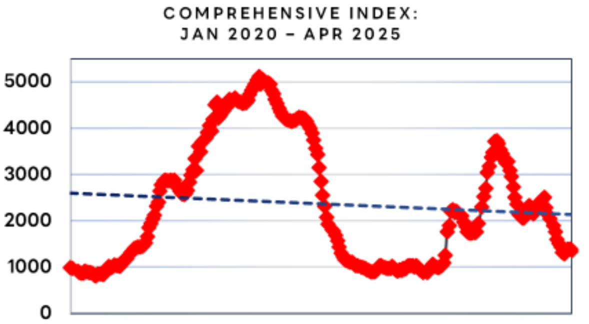
Crude Oil & Gold Price
(13 Apr - 19 Apr 2025)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	64-68	66-69	61-65

Gold : 2971-3238 USD/Ounces



Freight Index
(SCFI Comprehensive Index)



11-Apr-25	18-Apr-25
1,394.68	1,370.58
-24.10	

Weekly Top's Stories

Global growth forecast slashed by IMF over tariff impact

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

Tariff-related disruption spreading as US shippers 'pause' plans

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

Asia-USEC shippers to lose 42% capacity in a surge of blanked sailings

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/42nfsga

Thai National Shippers' Council — สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

1.https://bit.ly/3GkwEdE 2.https://bit.ly/4jDtTCq 3.https://bit.ly/42nfsga

อัพเดทค่าระวางเรือ

และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล

สัปดาห์ที่ 16 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	70	130	ISOCC	34	69	Effective till 30-APR-2025
Thailand - Qingdao	180	250				
Thailand - Hong Kong	150	250				
Thailand - Japan (Main Port)	350	600				
Thailand – Kaohsiung	200	300				
Thailand - Klang	250	500	ISOCC	20	40	
Thailand - Jakarta	300	500				
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	100	200				
Thailand - Singapore	200	350				
Thailand - Manila (North & South)	700	1,000				
	Subject to CIC at destination					
Thailand - Jebel Ali	1,000	1,400	ISOCC	45	90	
			War Risk	35	70	
Thailand - South Korea (Busan)	300	600	All - In			
Thailand - South Korea (Incheon)	350	700				
Thailand - Nhava Sheva	800	1,100	ISOCC	51	102	
Thailand – Durban / Cape Town	2,178	2,656	ISOCC	78	156	
			Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	1,050-1,150	2,100-2,300	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	3,500	4,850	All - In			
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	2,750	4,050	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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนเมษายน 2568 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียลดลงในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางลดลง อยู่ที่ 70 USD/TEU และ 130 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 ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 2,178 USD/TEU และ 2,656 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 300-350 USD/TEU และ 600-700 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 1,050-1,150 USD/TEU และ 2,100-2,300 USD/FEU ในขณะที่เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 1,250 USD/TEU และ 2,300 USD/FEU

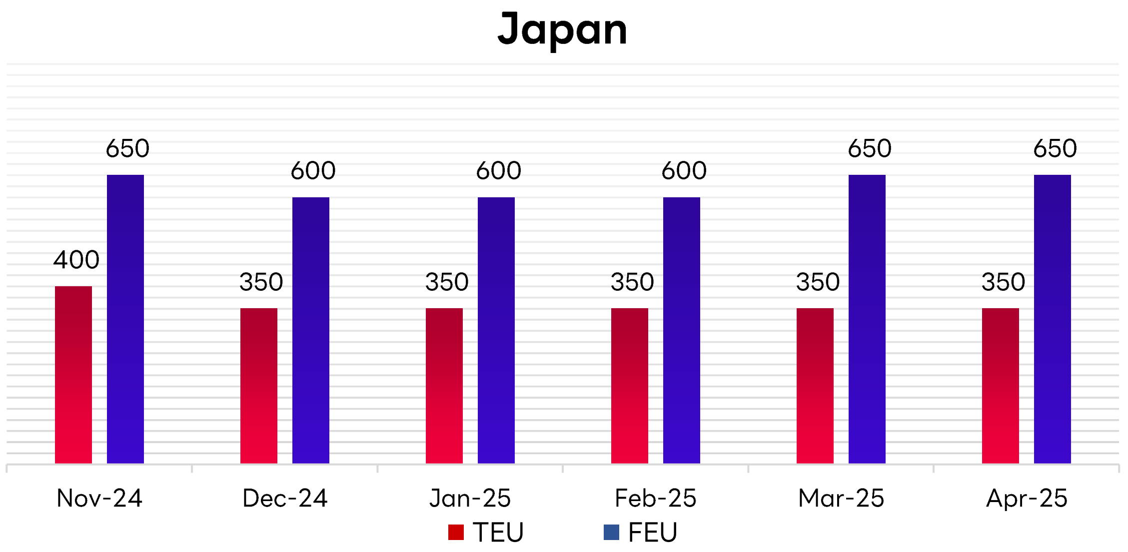
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้นโดยอยู่ที่ 3,500 USD/TEU และ 4,850 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast คงที่เช่นกัน โดยอยู่ที่ 2,750 USD/TEU และ 4,050 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

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

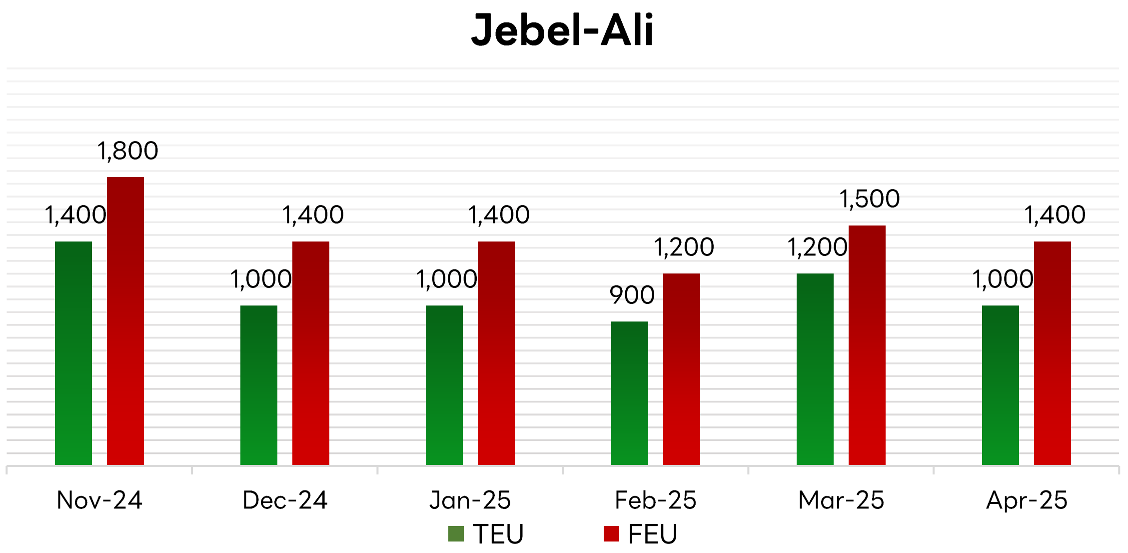
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

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



	Nov-24	Dec-24	JAN-25	FEB-25	MAR-25	APR-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	69	69	57	46	46	34
Low Sulphur Surcharge / FEU	138	138	115	92	92	69

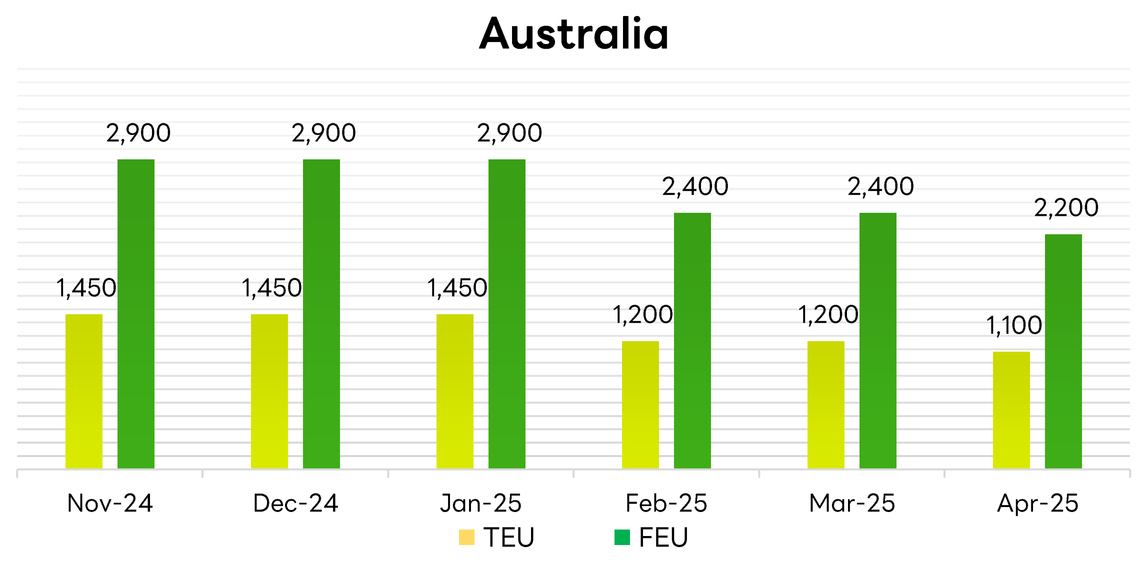
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 6 เดือนล่าสุด



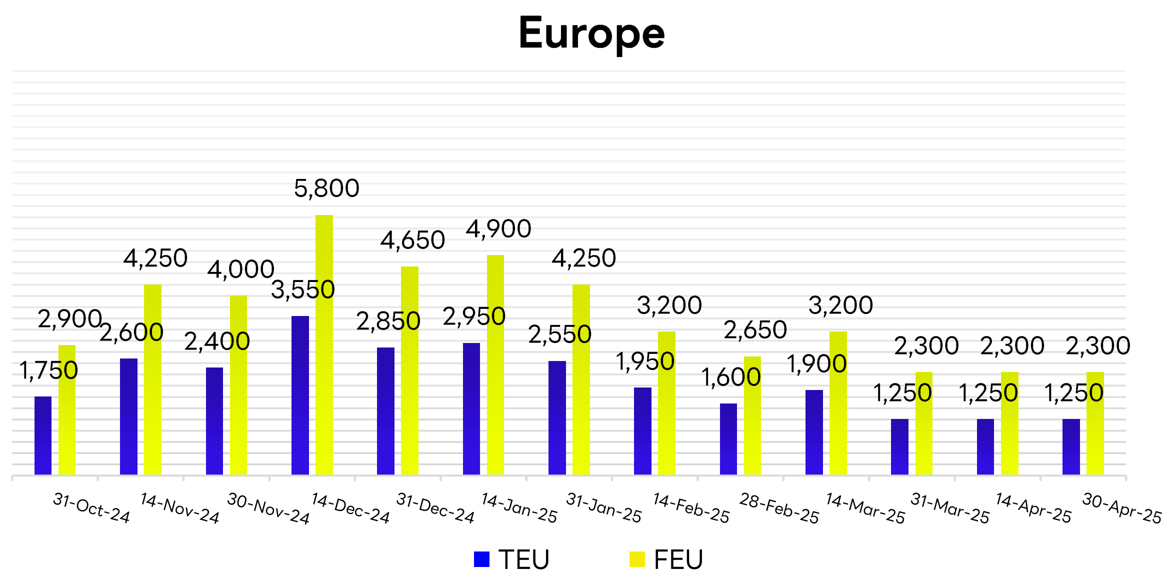
	Nov-24	Dec-24	JAN-25	FEB-25	MAR-25	APR-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	79	67	56	45	45	45
Low Sulphur Surcharge / FEU	158	134	112	90	90	90

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

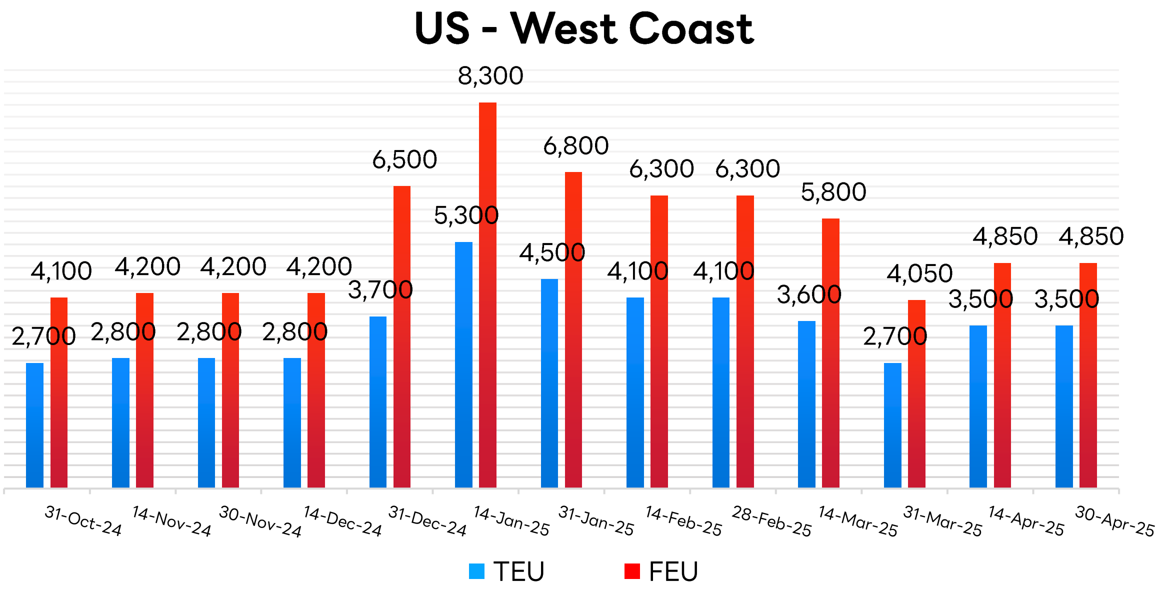


	Nov-24	Dec-24	JAN-25	FEB-25	MAR-25	APR-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	88	71	53	71	71	71
Low Sulphur Surcharge / FEU	176	142	106	142	142	142
EU Innovation Surcharge / TEU	31 €	31 €	51 €	51 €	51 €	51 €
EU Innovation Surcharge / FEU	62 €	62 €	102 €	102 €	102 €	102 €

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

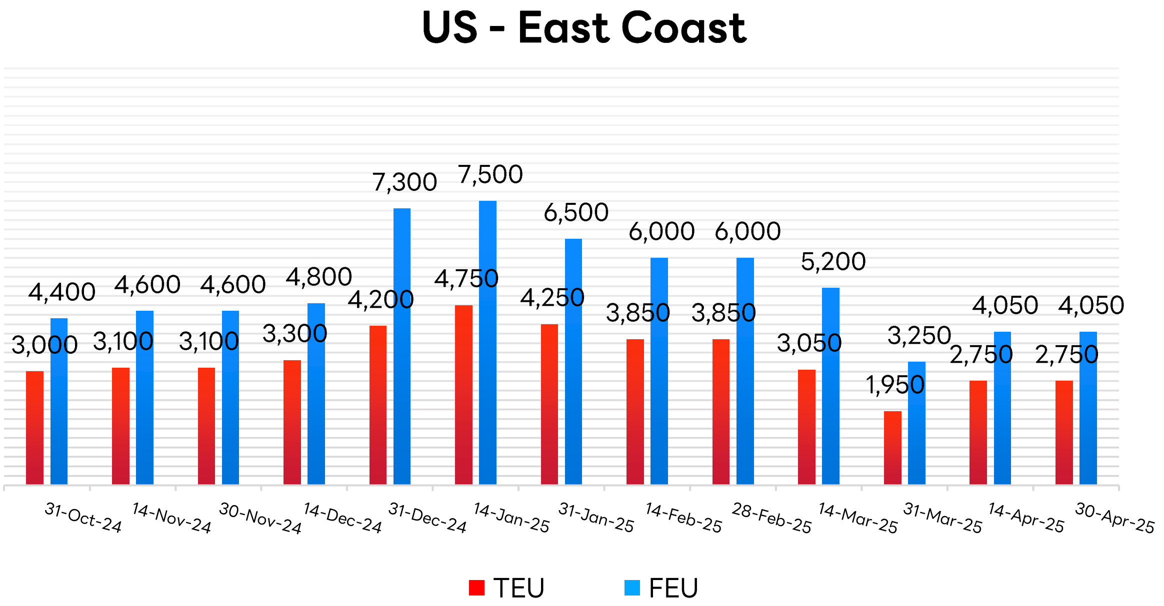
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

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

Cosco slams US port fees as other carriers reckon with potential costs

Cosco Shipping says new fees that Chinese carriers and ships will be forced to pay for calling the US — possibly as high as $8 million to $10 million per voyage, according to one analyst — are unfair and will “distort” the ocean shipping market. That comes as other ocean carriers grapple with the impact of the fees on freight costs and how to redraw their networks to avoid them.

Cosco Shipping Corporation, the container line’s parent, said in a statement Monday that the US Trade Representative (USTR) made a “discriminatory decision” in issuing new fees against China’s maritime industry. It said the charges unveiled Friday against China-based ocean carriers and Chinese-built ships in all other fleets will put global supply chains at risk of higher costs and result in less-efficient service.

“We firmly oppose the [USTR’s] accusations and the subsequent measures,” Cosco said. “Such measures not only distort fair competition and impede the normal functioning of the global shipping industry, but also threaten its stable and sustainable development.”

Barring their rescission, the fees are the USTR’s final actions against China’s carriers and container ships and will take effect in October.

The fees will only be charged on the first US port of call on a vessel string, unlike the per-port fee schedule in the original USTR plan. The revised per-voyage fee will be charged a maximum of five times per year on each affected vessel.

Confusion on net tonnage

While less draconian than the initial USTR proposal, Cosco and its Hong Kong subsidiary OOCL face fees that are three times higher than what would be charged to all other ocean carriers. The USTR said the goal of the fees is to “disincentivize” shippers from using China’s ocean carriers.

Starting this October, China’s ocean carriers will have to pay $50 per net ton of a vessel arriving at US ports. The fee goes up $30 each year on the anniversary of the USTR’s actions, topping out at $140 in 2028.

Ocean carriers based outside of China operating Chinese-built ships will face a fee based on either net tonnage or container volume, whichever is higher. The tonnage fee for non-Chinese carriers starts at $18, escalating to $23 by April 2026 and topping out at $33 in 2028. The per-container fee starts at $120 and rises to $153 next year and $250 in 2028.

Shippers and ocean carriers told the Journal of Commerce that they are reviewing the USTR actions to estimate how the fees will flow down to freight costs. But until there’s more clarity from the USTR, the fees are best guesses at this point.

The fees are based on a ship’s “net tonnage,” but the USTR’s order does not include a definition of net tonnage. According to the US Coast Guard Marine Safety Center, net tonnage refers to a ship’s internal volume for cargo and is not measured in tons similar to a ship’s deadweight.

The US signed a 1969 treaty that bound it to an international convention on measuring net tonnage that is included on a ship’s documentation. However, the Coast Guard noted that there are other ways to measure net tonnage that account for different types of vessels.

Data from Sea-web, a sister product of the Journal of Commerce within S&P Global, shows the net tonnage of Chinese-built ships of 12,000-TEU to 15,000-TEU capacity can range anywhere from 60,000 to 85,000. Sea-web uses the 1969 international convention on net tonnage.

An executive with an independent ocean carrier told the Journal of Commerce that its US services might typically include Chinese-built ships of 8,500-TEU capacity and net tonnage of about 64,000. That would result in a total estimated fee of about $1.2 million, which would average out to approximately $275 to $300 per container, assuming the ship is full at 4,000 containers.

The $300 estimate "is in the range of what we are expecting," the source said.

"But we will reshuffle our vessels to limit exposure to USTR fees, so it's likely to be less overall," he added.

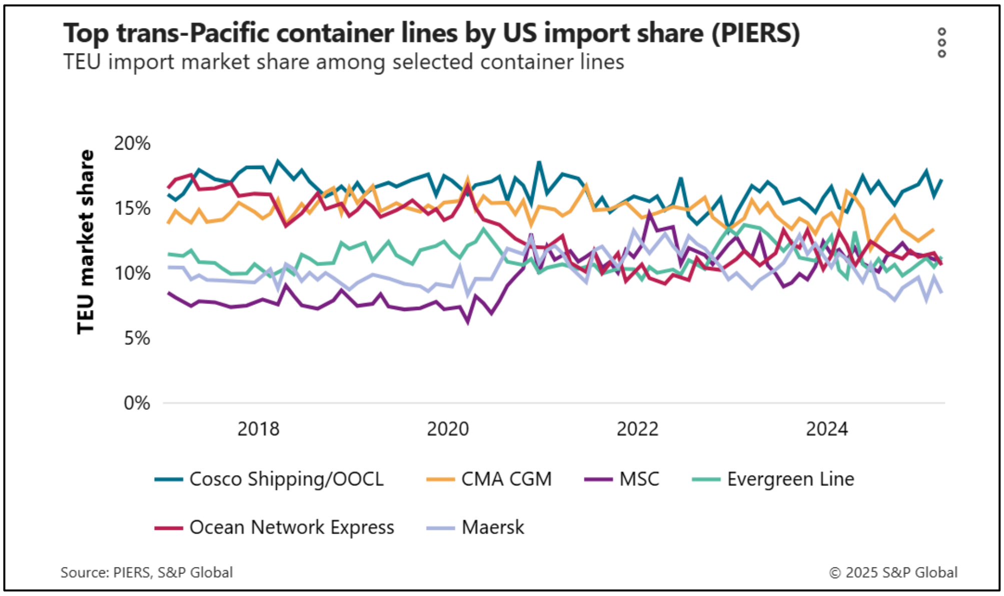
In contrast, the 13,800-TEU Cosco Shipping Rose, which calls the US East Coast, has net tonnage of 84,940. That would put its port call fee at over $4 million, equating to about $600 per container assuming it is carrying over 6,000 containers.

An executive with a European alliance carrier said multiple factors make a per-container rate difficult to estimate at this point, including the fact that ships are not always arriving in port full. Net tonnage generally refers to a ship's internal volume, but container ships also carry freight on top of their hatches. The source said the USTR fees will result in costs "probably higher" than $300 per container.

Ocean Alliance in focus

Whatever fees other container lines face, Cosco and OOCL face triple the costs. That has some industry watchers looking for both carriers to shuffle US services offered under the Ocean Alliance, alongside partners CMA CGM and Evergreen Marine.

Thanks to their role among China's exporters, Cosco and OOCL have the leading market share in trans-Pacific services to the US, according to data from PIERS, a sister company of the Journal of Commerce within S&P Global. Cosco and OOCL handled just over 17% of trans-Pacific imports to all US coasts during March 2025. CMA CGM came in second at 13.6%.



Of Ocean Alliance's nine direct services to the US West Coast, four are operated by Cosco and OOCL. Those include the Bohai, Hibiscus Express and Yangtse services to Long Beach and the Dahlia service to Seattle. Cosco and OOCL also supply ships to the Manhattan Bridge and South Atlantic Express services to the US East Coast and the Gulf of Mexico Express service.

Lars Jensen, CEO and partner of consultancy Vespucci Maritime, said in a LinkedIn post the fees that Cosco and OOCL face for a US port call, which he estimated could be as high as $8 million to $10 million, will likely prompt them to potentially reduce or even eliminate US services altogether.

"COSCO and OOCL will be hit harder than other carriers," Jensen said. "This is likely to cause a network adjustment in Ocean Alliance such that CMA CGM and Evergreen will be operating US-bound services as much as possible."

Ports America Chief Executive Matthew Leech said in another LinkedIn post that Cosco and OOCL "are more disadvantaged than other lines" by the USTR's actions.

But Leech said the Ocean Alliance has options to keep Cosco and OOCL ships busy. The two carriers could handle Ocean Alliance's services to Europe while CMA CGM and Evergreen redeploy that capacity to US service networks.

In media statements, CMA CGM said there are no plans for Cosco or OOCL to withdraw from Ocean Alliance, which lasts under its current agreement until 2032. Cosco's statement Monday gave no indication of network changes but indicated that it would continue "offering a comprehensive range of dependable services."

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

Antwerp-Bruges passes Rotterdam to become Europe's busiest box port

Antwerp-Bruges overtook Rotterdam in the first quarter to assume the mantle of Europe's busiest container port, handling 3.43 million TEUs against its Dutch rival's 3.36 million TEUs.

While Rotterdam's container volume in the first three months rose 2.2% year over year, throughput at the Belgian hub was up 4.5%, increasing Antwerp-Bruges' market share in the Hamburg-Le Havre range by 0.6 percentage point to 30.5%.

"These quarterly figures emphasize how valuable the complementarity between Antwerp and Zeebrugge actually is," Dirk de Fauw, mayor of Bruges and vice president of the Port of Antwerp-Bruges board of directors, said in a statement issued by the port Tuesday.

The Belgian ports of Antwerp and Zeebrugge merged in 2022 to form the Port of Antwerp-Bruges.

"The combination of scale and specialization is proving itself time and again, especially in a turbulent international environment," de Fauw noted.

Executives at Antwerp-Bruges and Rotterdam highlighted in separate statements the extreme global disruption in container markets during the first quarter and the US tariff-driven uncertainty that lies ahead.

"The first three months of this year were characterized by a high degree of volatility in world trade as a result of threatened import duties in the United States and conflicts in Ukraine and the Middle East," Boudewijn Siemons, CEO of the Port of Rotterdam Authority, said in a statement.

"This volatility has led to uncertainty among companies in the areas of trade and investment," he added. "We see this reflected in throughput volumes and the willingness to invest."

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

Asia-US blank sailing forecast for May increasing amid cancellations

Container lines are increasingly blanking trans-Pacific as US importers are increasingly canceling or suspending orders due to tariff increases that have made some business infeasible.

The escalation in blank sailings in the last two weeks has been "staggering," giving a glimpse of just how sharp the decline could be next month, said Sea-Intelligence Maritime Analysis CEO Alan Murphy.

Based on the removal of functional capacity, "carriers now clearly anticipate container demand in week 18 to be 28% lower than expected, and on Asia-North America East Coast in week 19, they now expect shippers to move as much as 42% less cargo than anticipated," Murphy wrote in the analyst's Sunday Spotlight newsletter.

The increase in blank sailings coincides with the Port of Los Angeles' expectation that container volumes will plunge 14% month over month in week 18 and 38.6% in week 19, respectively, according to the port's forecasting tool. In the first full week of May, volumes through the country's largest import gateway are projected to plummet 43% year over year.

Forwarders say bookings from Southeast Asia to the US have held up better than those for shipments from China, presumably thanks to the 90-day suspension of significantly higher tariffs on goods sourced from Vietnam and Cambodia. Imports from those countries now face a 10% tariff, rather than the initially announced duties of 46% and 49%, respectively.

Weekly bookings for shipments from China have plunged 37% since March 31, while bookings for Southeast Asian imports from have risen 10%, according to a Monday analysis of data from maritime visibility provider Vizion and analytics firm Dun & Bradstreet.

Earlier this month, US retailers slashed their outlook for US imports in the second quarter and the second half, warning that volumes would fall by more than 20% on an annual basis in every month from May through August.

'Consolidating' services

Container lines have yet to outright cancel container services, however, choosing instead to blank sailings and skip individual port calls.

Taiwan-based Evergreen Marine, which operates the Hangzhou Bay Bridge (HBB) service as part of the Ocean Alliance, has canceled sailings for four straight weeks into Los Angeles and Oakland, removing 8,000 TEUs to 12,000 TEUs of weekly capacity.

South Korea, which is serviced on HBB's call at Busan, reported a 5% drop in exports during the first 20 days of April, following the release of Trump's reciprocal tariffs.

Ocean Alliance's Bohai service, operated by Cosco Shipping, will cancel a China departure for Long Beach in the first week of May, according to vessel schedules, removing 10,000 TEUs of capacity during that

time. Ocean Alliance's Hibiscus Express and Yangtze services are also expected to blank one weekly departure each from China.

A US-based executive with an independent ocean carrier who asked not to be identified said that while they have not yet seen further cancellations of their China bookings, there will likely be fewer China port calls as carriers prepare for lower volumes.

"We have not seen an increase in cancellations, but the market is still soft," he told the Journal of Commerce. "It's likely that carriers will start to consolidate their China services in the short term."

While services may be outright canceled, there appears to be some withdrawal of vessels in the trans-Pacific trade. The 8,500-TEU Cosco Thailand, part of the Pacific South China Express Service operated by OOCL, appears to have been removed from the service's schedule for May, along with the 8,800-TEU OOCL Utah.

Following its voyage back to China, the Cosco Thailand will start calling Mexico's West Coast ports in late June, according to the vessel's schedule. The withdrawals effectively leave the 8,063-TEU OOCL Southampton as the only nominated ship in the service, which will require it to only offer a once-a-month service from Asia.

Then, and now

Approximately five years ago, when volumes plunged 62% from February to March, imports from Asia came roaring back and demand remained at historic highs for two years. This time around, however, there's less reason to expect a similar rebound given the high level of uncertainty around US tariffs — now 145% on imports from China — and months of frontloading in anticipation of the higher duties.

Various US retailers tell the Journal of Commerce that they've got as much as three and a half months of core inventory, allowing logistics managers to see if President Donald Trump reduces tariff levels or adds exemptions. Some shippers are moving inventory into bonded warehouses to avoid paying tariffs, betting that the severity of US tariffs can't last more than a few months.

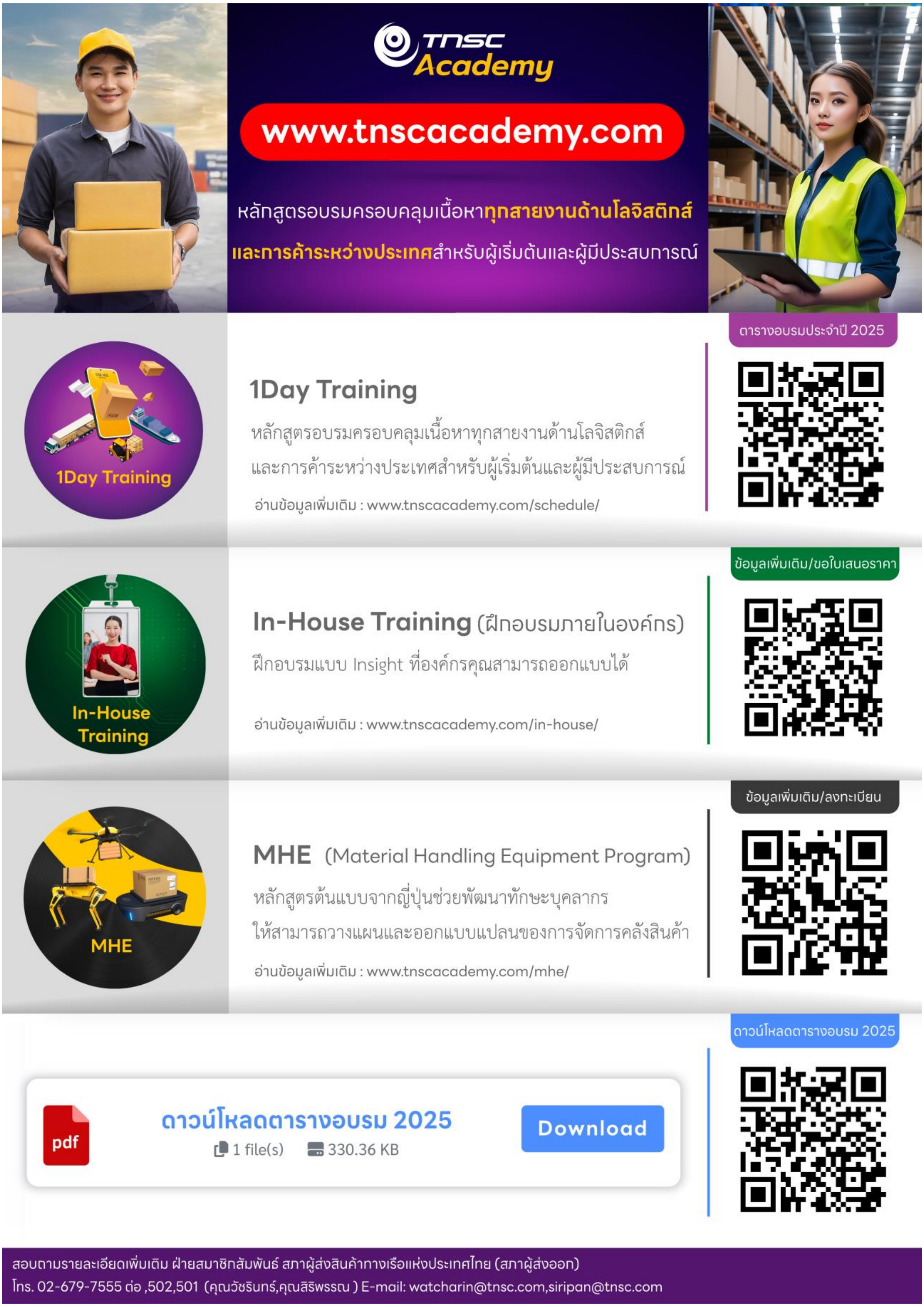
Source: https://www.JOC.com/

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 11 April 2025	Current Index 18 April 2025
Comprehensive Index			1394.68	1370.58
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1356	1316
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	2144	2161
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2202	2103
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3226	3251
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1309	1266
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	890	891
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3894	3853
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2151	2076
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1566	1573
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	316	316
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	321	321
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	448	450
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	142	146

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