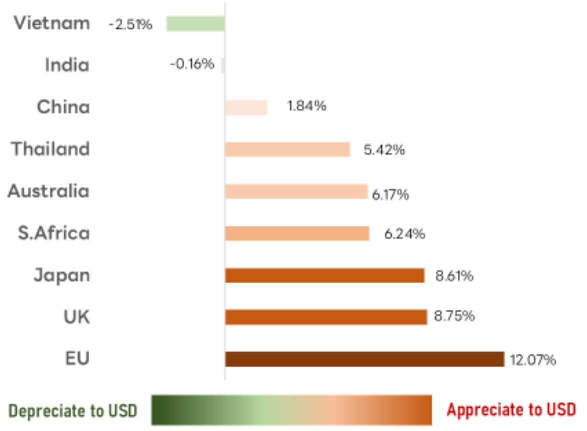
Weekly Briefing (1 July 2025)

Thai Bath Rate
To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
32.44	38.22	44.53	21.33

CNY	JPY	INR	VND
4.53	0.23	0.38	0.0012

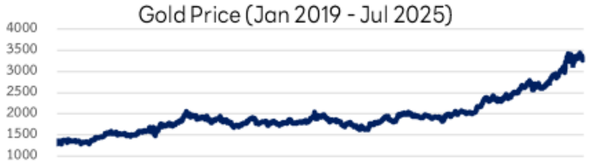
Exchange Rate Trend
To USD (YTD)



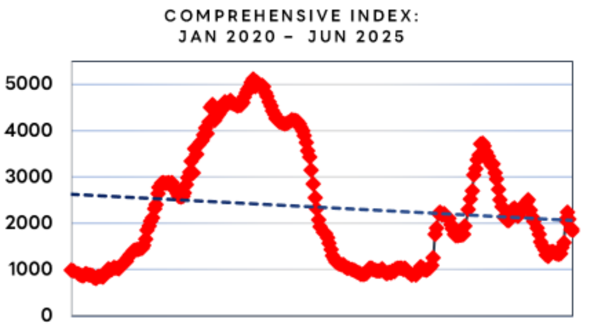
Crude Oil & Gold Price
(22 Jun - 28 Jun 2025)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	67-79	67-78	65-76

Gold : 3270-3381 USD/Ounces



Freight Index
(SCFI Comprehensive Index)



20-Jun-25	27-Jun-25
1,869.59	1,861.51
-8.08	

Weekly Top's Stories

US dollar suffers worst start to year since 1973

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

Transpacific peak season may already be over, as US inventories decline

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/46sPdXQ

'Rollercoaster' Asia to NAWC capacity is increasingly unstable

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/3TkVX2y

Thai National Shippers' Council　　สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

1.https://bit.ly/4nxtkwY 2.https://bit.ly/46sPdXQ 3.https://bit.ly/3TkVX2y

อัพเดทค่าระวางเรือ
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่ 26 พ.ศ. 2568

TNSC
Thai National Shippers' Council
WE ARE THAI EXPORTERS
BEST
CONTAINER
LINER AWARD
2025
โค้งสุดท้าย !!
ขยายเขตส่งคำตอบถึง
15 ก.ค.นี้เท่านั้น !!
เพื่อเฟ้นหาสายเรือยอดเยี่ยมประจำปี 2025
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>70</td><td>130</td><td rowspan="5">ISOCC</td><td rowspan="5">34</td><td rowspan="5">69</td><td rowspan="20">Effective till 31-JUL-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>300</td></tr>
<tr><td>Thailand - Klang</td><td>250</td><td>450</td><td rowspan="6">ISOCC</td><td rowspan="6">20</td><td rowspan="6">40</td></tr>
<tr><td>Thailand - Jakarta</td><td>250</td><td>450</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>650</td><td>950</td></tr>
<tr><td colspan="2">Subject to CIC at destination</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Thailand - Jebel Ali</td><td rowspan="2">1,300</td><td rowspan="2">1,600</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>300</td><td>600</td><td colspan="3" rowspan="2">All - In</td></tr>
<tr><td>Thailand - South Korea (Incheon)</td><td>350</td><td>700</td></tr>
<tr><td>Thailand - Nhava Sheva</td><td>1,000</td><td>1,300</td><td>ISOCC</td><td>51</td><td>102</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Thailand – Durban / Cape Town</td><td rowspan="2">2,200</td><td rowspan="2">3,000</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">900-1,000</td><td rowspan="2">1,800-2,000</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">2,150</td><td rowspan="4">3,550</td><td>ISOCC</td><td colspan="2">Included</td><td rowspan="6">Effective till 14-JUL-2025</td></tr>
<tr><td>LSS</td><td colspan="2">Included</td></tr>
<tr><td>EUIS</td><td>51 €</td><td>102 €</td></tr>
<tr><td colspan="3">Subject to ENS USD 30/BL
20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD</td></tr>
<tr><td>Thailand - US West Coast</td><td>4,600</td><td>5,600</td><td colspan="3">All - In</td></tr>
<tr><td>Thailand - US East Coast
(NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)</td><td>3,600</td><td>4,600</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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกรกฎาคม 2568 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 70 USD/TEU และ 130 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 250 USD/TEU และ 450 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 ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 2,200 USD/TEU และ 3,000 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 300-350 USD/TEU และ 600-700 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 900-1,000 USD/TEU และ 1,800-2,000 USD/FEU ในขณะที่เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 2,150 USD/TEU และ 3,550 USD/FEU

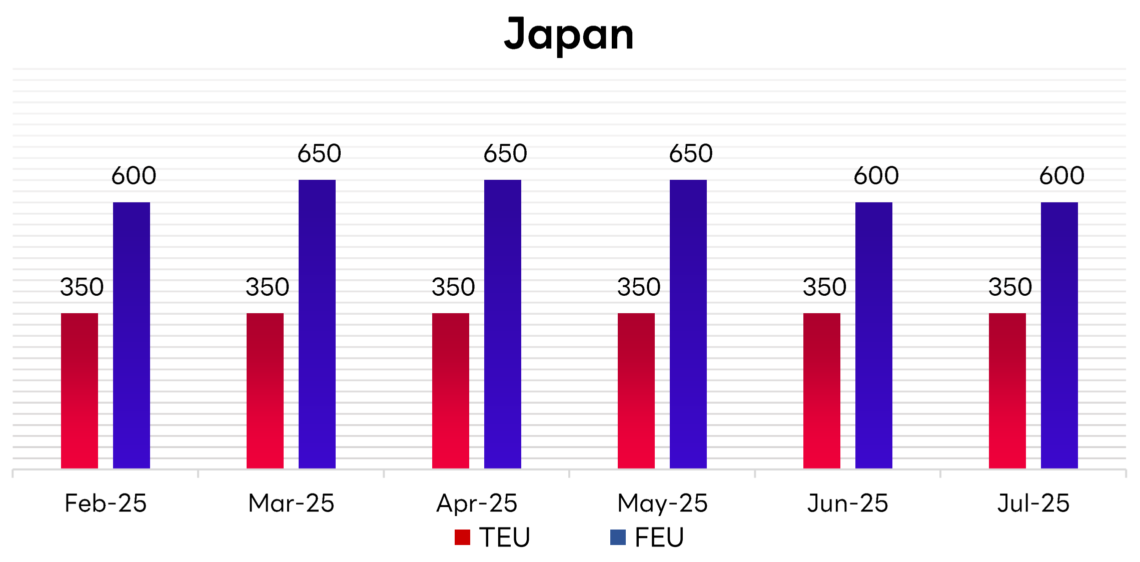
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 4,600 USD/TEU และ 5,600 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 3,600 USD/TEU และ 4,600 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20’	USD/40’		
Thailand-Hong Kong Thailand-Shanghai	600	800	All-in	Effective till 31-JUL-2025
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,000	1,200	All-in	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	4,000	4,500	All-in	

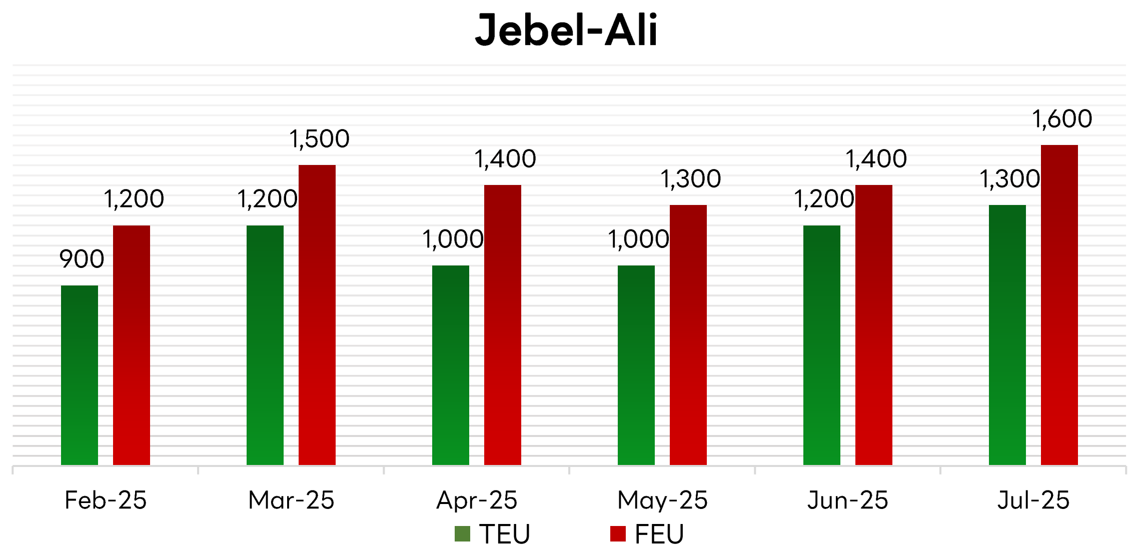
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

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



	FEB-25	MAR-25	APR-25	MAY-25	JUN-25	JUL-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	46	46	34	23	23	34
Low Sulphur Surcharge / FEU	92	92	69	46	46	69

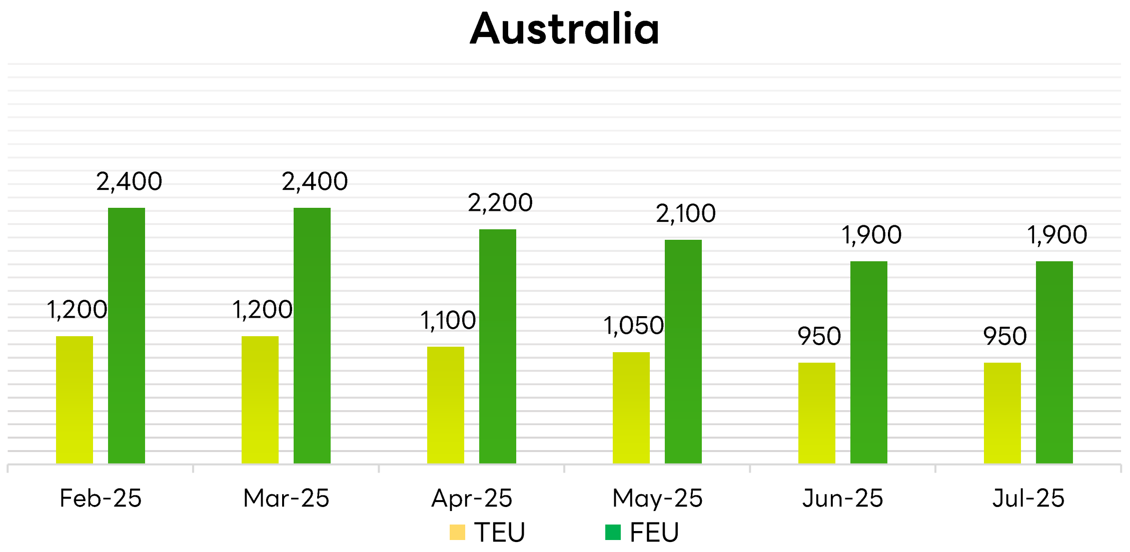
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 6 เดือนล่าสุด



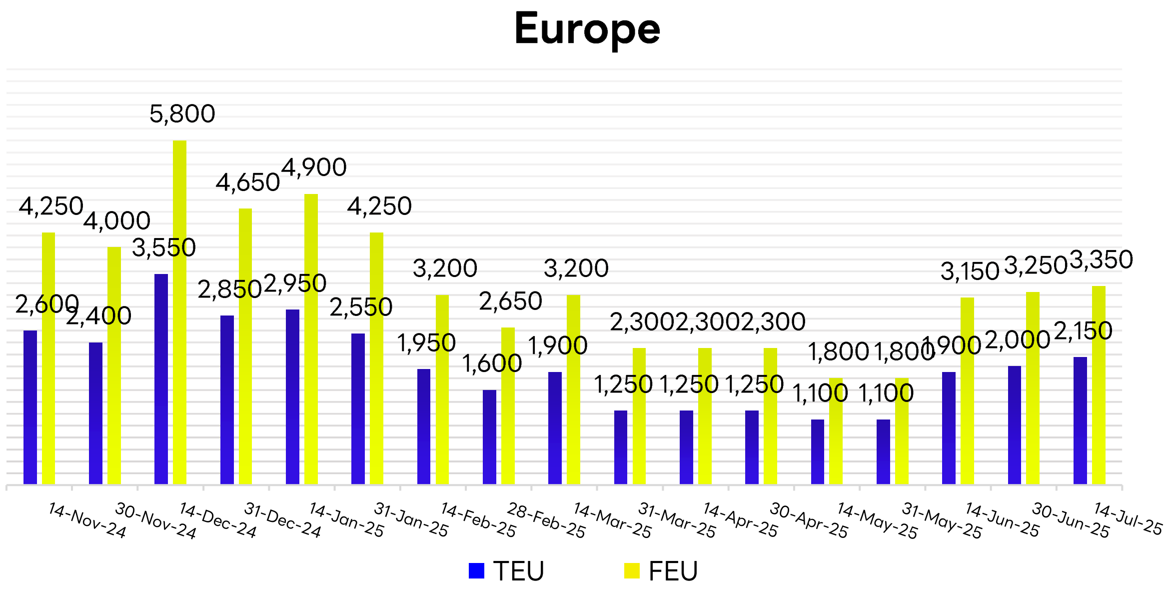
	FEB-25	MAR-25	APR-25	MAY-25	JUN-25	JUL-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	45	45	45	22	34	45
Low Sulphur Surcharge / FEU	90	90	90	44	68	90

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

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



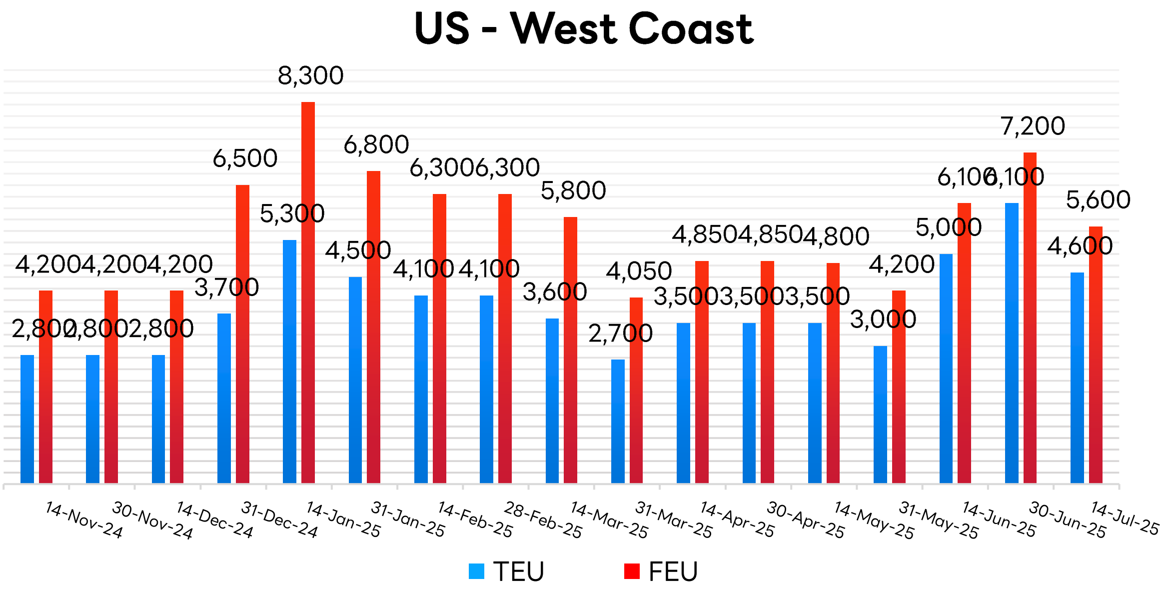
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 6 เดือนล่าสุด



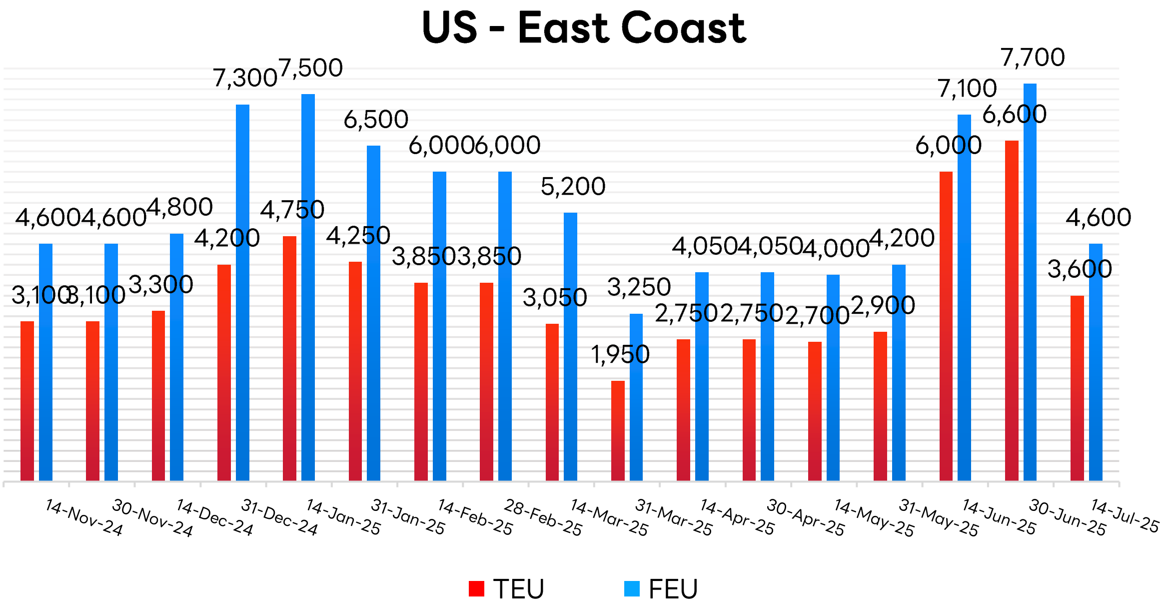
	FEB-25	MAR-25	APR-25	MAY-25	JUN-25	JUL-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	71	71	71	53	53	Inc
Low Sulphur Surcharge / FEU	142	142	142	106	106	Inc
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €

Subject to ENS USD 30/BL, 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD

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

Blanked sailings in sight as transpac rate plunge continues after 'phantom peak'

Container spot freight rates on the transpacific trades continued their headlong descent this week, after another 20% was wiped off Asia-US west coast prices and 13% off Asia-US east coast.

In the space of just two weeks, transpacific spot rates have lost 40% of their value, largely as a result of “low demand for US-bound cargo”.

And, according to analysts at Drewry, “is a sign that the recent surge in imports to the US, which occurred after the temporary halt of higher US tariffs, will fail to have the lasting impact we had initially expected”.

The Shanghai-Los Angeles leg of Drewry’s World Container Index (WCI) finished the week at $3,741 per 40ft, and despite the precipitous decline of the past two weeks, today’s level is still around $1,000 more than prior to the announcement of the 90-day tariff pause on non-Chinese imports into the US.

Similarly, Xeneta’s XSI short-term index’s transpacific route stood at $3,178 per 40ft, a drop of 28% on the previous week, while the Shanghai Containerised Freight Index’s (SCFI) Shanghai-US west coast base port leg dropped 7% week on week, to finish at $2,578 per 40ft.

It is now too late for goods loaded in Asia to arrive by sea in the US before the tariff pause’s 9 July deadline, underlining the theory that the trade has just witnessed a “phantom peak“.

The WCI’s Shanghai-New York leg ended the week at $5,703 per 40ft.

Carriers are expected to respond to the worsening rate environment by blanking more sailings, and Drewry predicted: “Carriers are reviewing capacity as demand shows signs of softening.

“With the US tariff pauses nearing expiry in July and August, demand is expected to ease further.

“In response, carriers are actively adjusting capacity through blank sailings and service changes,” it said.

In complete contrast, the Asia-Europe and transatlantic trades continued to show a remarkable level of stability, as it appears carriers have adequately matched capacity with demand, and attempts to introduce new FAK [freight all kinds] rate levels have at least halted a potential spot rate slide.

For example, on 1 July, MSC will introduce an Asia-North Europe FAK base rate of $4,300 per 40ft, up from its current $3,900.

The WCI’s Shanghai-Rotterdam leg gained 1% this week, to finish at $3,204 per 40ft, while the XSI lost 1.5%, to finish at $2,854 per 40ft. In contrast. the SCFI’s Shanghai-North Europe base port leg gained 10% week on week, to end at $4,060 per 40ft.

“We have seen initial rate increases on Far East westbound for July, but we are also seeing bookings being released quickly without issue – so it seems space is readily available,” one Asia-Europe forwarder told The Loadstar.

“I’m not expecting these rate levels to hold, and believe they will start dropping again like they have on the transpacific – although I think they will not drop as steeply as the US west coast, as we’ve not had such a big injection of capacity on Far East-Europe,” he added.

The WCI’s Shanghai-Genoa leg also gained 1% week on week, to end at $4,100, while the SCFI’s Shanghai-Mediterranean base port leg lost 2.5%, to end at $5,970 per 40ft.

Meanwhile the WCI's Rotterdam-New York transatlantic leg was unchanged, at $1,982 per 40ft, the same level at which it has sat since mid-April.

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

Maersk launches AI customs tool to tackle rising regulatory chaos

Maersk's 6 million customs declarations around the world and commercial data from across its network are being used to power a new centralized AI-powered approach to customs and tariff management that will launch this week.

The "Maersk Trade & Tariff Studio" will be available from June 28 for cargo imported into the US with a global rollout scheduled for August, said Lars Karlsson, the carrier's global head of trade and customs consulting.

"Today's environment is defined by unpredictability, with newly imposed and suddenly postponed tariffs creating what many of our customers describe as 'tariff chaos,'" he told the Journal of Commerce Wednesday.

While Karlsson acknowledged the wave of development in AI-powered trade tools that are becoming available from many sources, he said the need for scale in this area should not be underestimated.

"The problem is how you train these new facilities for an area like trade," the Maersk executive said. "You can create the algorithm for AI, but if it's not using vast amounts of real and verified, qualified trade data, it doesn't learn as fast. If you have 6 million custom decorations around the world in all territories like Maersk, that gives us an advantage to train our AI models much quicker than others."

A host of companies are piling into this arena. In the past six months, AI-focused logistics technology startups Optimal Dynamics, Augment, FreightHero, Freightmate AI, Vooma and HappyRobot have all landed venture funding rounds. And virtually every established logistics software vendor or tech-focused intermediary, including Flexport, Shipwell, PortPro, FourKites and project44, has marketed itself as having agentic tools that make its products more usable.

Decentralized approach is unsustainable

Karlsson noted that global companies relied on 30 or 40 different local customs brokers based in as many ports or countries, resulting in fragmented data, limited visibility and unnecessarily paid duties.

"This decentralized approach is increasingly unsustainable in a world where tariff levels are not only higher but also much more volatile," he said. "We know from studies around the world by various research institutes that companies were, on average, overpaying 5% to 6% in customs duties even before the 'Liberation Day' tariff announcements."

Maersk data shows that 20% of shipment delays are caused by poor customs preparation, and only 50% to 55% of trade that is eligible for existing Free Trade Agreements (FTAs) actually use the respective FTAs.

Karlsson said although more than 650 FTAs exist, they are complex, and companies often don't have the resources to fully understand the application of details at origin and destination, leaving significant savings untapped.

Providing a global view

Karlsson outlined the processes driving Maersk's new AI platform. It combines AI-powered tariff engineering and optimization, ensuring the correct application of over 6,000 product codes and 20,000-plus sub-codes.

"The 6,000 harmonized product codes that regulate the tariffs are all published by the World Customs Organization, taken into national customs administrations and applied to the specific code in that country," Karlsson said.

While the tariff books are accessible to the public, a company will have a broker in each country working with the local tariffs only, while Maersk's AI tool has a global view of tariffs.

Maersk Trade & Tariff Studio offers upstream compliance risk screening that tackles delays, detentions and penalties, and real time updates from data partners, as well as Maersk's network of 2,700 customs experts across the globe, all feeding tariff and regulation changes into a unified system.

On top of coping with tariffs, another challenge for companies is compliance with a growing number of complex regulations, from product safety and labor standards to upcoming environmental mandates such as the EU's Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) and deforestation regulations. Non-compliance can result in significant fines and market bans.

"We scan for regulations, including sanctions, as early as possible in the supply chain to avoid customers ending up at the border being detained, delayed or penalized for non-compliance," Karlsson told the Journal of Commerce.

"Customs declaration is one of the most complex areas in global logistics," he said. "But if done right, companies will be saving money, saving problems and sleeping better at night."

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

Congress seeks reauthorization of FMC through 2029

A bill reauthorizing the US Federal Maritime Commission (FMC) for another three years has been introduced in the House of Representatives, with the proposed legislation also adding more outside expertise to the agency for help on ocean carriers and ports and allowing for a complaint process covering freight indices.

Representatives John Garamendi (D-Calif.), along with Dusty Johnson (R-SD), Mike Ezell (R-Miss.) and Salud Carbajal (D-Calif.), introduced the bill last week to reauthorize the FMC through 2029, Garamendi's office said in a statement Monday. The bill, which includes funding for the agency, aims to build on Garamendi and Johnson's work on the Ocean Shipping Reform Act of 2022 (OSRA-22), the statement said.

"Ocean shipping is a critical aspect of America's national, food and economic security," Johnson said in the statement. That's why our Federal Maritime Commission must be equipped with the proper tools to keep the industry operating above bar."

The reauthorization bill, which is a standard procedure for many federal agencies, outlines funding for the FMC through the next three fiscal years. The FMC's budget will increase from $49.2 million in 2026 to $57 million in 2029, representing an average 5% annual increase over that time.

Along with the funding, the bill includes tweaks to OSRA-22 that Garamendi and Johnson had been pushing for.

The reauthorization bill proposes the creation of a 13-member national port advisory committee. The committee would be comprised of five members from marine terminal operators, five from port authorities and three members of the longshore workforce.

It also includes a new ocean carrier advisory committee with six members from ocean carriers and three from ocean forwarders or non-vessel-operating common carriers (NVOs).

The bill also includes new regulations for freight index providers such as the Shanghai Shipping Exchange.

OSRA-22 required that within three years of its passage, shipping exchanges be registered with the FMC and that their underlying rules and regulations for any service contracts using their indices be published.

The new bill would also allow the FMC to investigate any complaints about "alleged incidents of market manipulation or other anticompetitive practices" by shipping exchanges. The legislation also extends the deadline for shipping exchanges to register with the FMC until two years after the reauthorization's passage.

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 20 June 2025	Current Index 27 June 2025
Comprehensive Index			1869.59	1861.51
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1835	2030
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	3063	2985
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2772	2578
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	5352	4717
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2122	2060
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	763	836
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	4440	4526
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2476	2641
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	5459	6220
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	315	312
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	319	321
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	460	456
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	136	136

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

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหา**ทุกสายงานด้านโลจิสติกส์ และการค้าระหว่างประเทศ**สำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์

1Day Training

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์ และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/schedule/

ตารางอบรมประจำปี 2025

In-House Training (ฝึกอบรมภายในองค์กร)

ฝึกอบรมแบบ Insight ที่องค์กรคุณสามารถออกแบบได้

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/in-house/

ข้อมูลเพิ่มเติม/ขอใบเสนอราคา

MHE (Material Handling Equipment Program)

หลักสูตรต้นแบบจากญี่ปุ่นช่วยพัฒนาทักษะบุคลากร ให้สามารถวางแผนและออกแบบแปลนของการจัดการคลังสินค้า

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/mhe/

ข้อมูลเพิ่มเติม/ลงทะเบียน

pdf **ดาวน์โหลดตารางอบรม 2025**
1 file(s) 330.36 KB
Download

ดาวน์โหลดตารางอบรม 2025

สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)
โทร. 02-679-7555 ต่อ ,502,501 (คุณวัชรินทร์,คุณสิริพรรณ) E-mail: watcharin@tnsc.com,siripan@tnsc.com