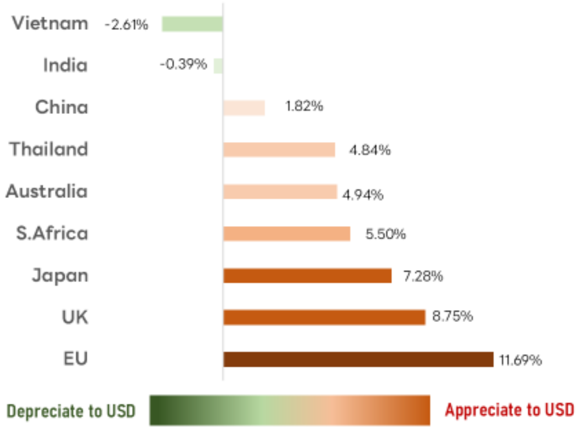
Weekly Briefing (11 July 2025)

Thai Bath Rate
To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
32.64	38.31	44.45	21.33
CNY	**JPY**	**INR**	**VND**
4.55	0.22	0.38	0.0012

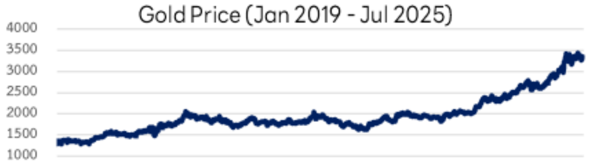
Exchange Rate Trend
To USD (YTD)



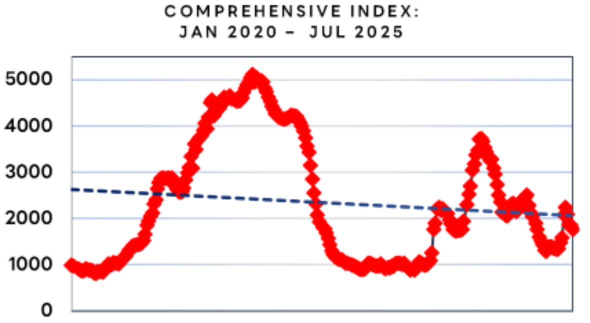
Crude Oil & Gold Price
(29 Jun - 5 Jul 2025)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	67-70	68-70	64-68

Gold : 3273-3357 USD/Ounces



Freight Index
(SCFI Comprehensive Index)



27-Jun-25	4-Jul-25
1,861.51	1,763.49
-98.02	

Weekly Top's Stories

สรท.แถลงข่าวรับมือมาตรการภาษีหลังทรัมป์ส่งจดหมายตรงถึงประเทศไทยและผู้นำทั่วโลก

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://tnsc.com/blog/ustariff36jul

Japan, S.Korea face 25% tariffs as Trump ramps up trade war in letters to leaders

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/4lkk79J

Transpacific drop illustrates shifting global container trade patterns

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

Thai National Shippers' Council สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

1.https://tnsc.com/blog/ustariff36jul 2.https://bit.ly/4lkk79J 3.https://bit.ly/3TuXIdx

อัพเดทค่าระวางเรือ
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่ 27 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
เพียงร่วมตอบ
แบบสอบถาม
ต่อที่ 1
รับเลย !
Starbucks Card *
มูลค่า 200 บาท
ต่อที่ 2
ลุ้นรับเพิ่ม
AirPods Pro2
มูลค่า 7,490 บาท จำนวน 3 รางวัล *
Scan QR Code
และตอบแบบสอบถาม
ผ่าน Google Form
(*) 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
BCL
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 31-JUL-2025
Thailand - Qingdao	180	250				
Thailand - Hong Kong	150	250				
Thailand - Japan (Main Port)	350	600				
Thailand – Kaohsiung	200	300				
Thailand - Klang	250	450	ISOCC	20	40	
Thailand - Jakarta	250	450				
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	100	200				
Thailand - Singapore	200	350				
Thailand - Manila	650	950				
(North & South)	Subject to CIC at destination					
Thailand - Jebel Ali	1,300	1,600	ISOCC	45	90	
			War Risk	35	70	
Thailand - South Korea (Busan)	300	600	All - In			
Thailand - South Korea (Incheon)	350	700				
Thailand - Nhava Sheva	1,000	1,300	ISOCC	51	102	
Thailand – Durban / Cape Town	2,200	3,000	ISOCC	78	156	
			Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	900-1,000	1,800-2,000	All - In			
Thailand - Sydney						
Thailand – Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	2,150	3,550	ISOCC	Included		Effective till 14-JUL-2025
			LSS	Included		
			EUIS	51 €	102 €	
			Subject to ENS USD 30/BL *20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD*			
Thailand - US West Coast	4,600	5,600	All - In			
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	3,600	4,600	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

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

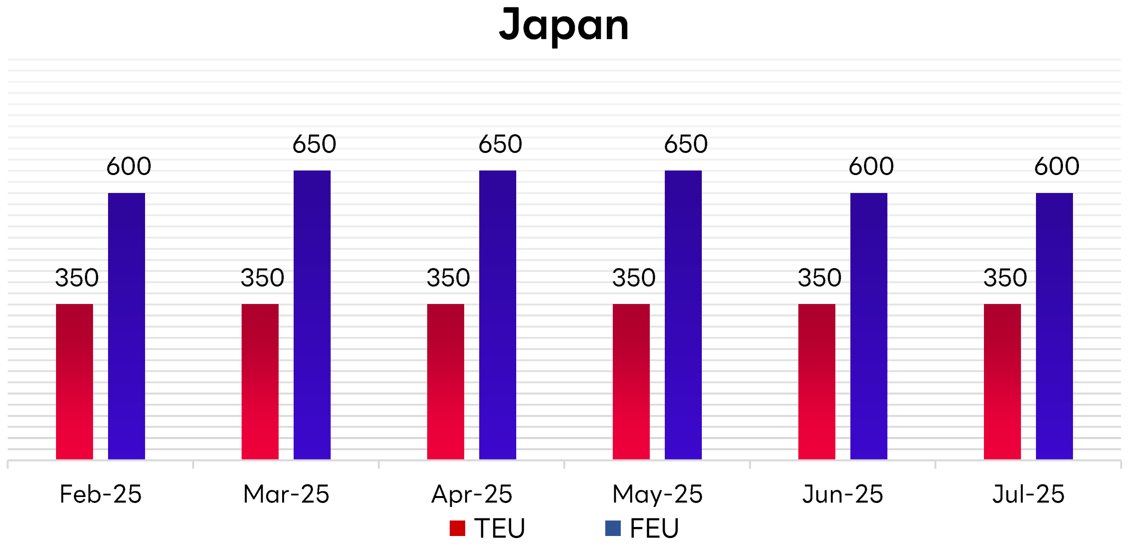
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 4,600 USD/TEU และ 5,600 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 3,600 USD/TEU และ 4,600 USD/FEU

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	

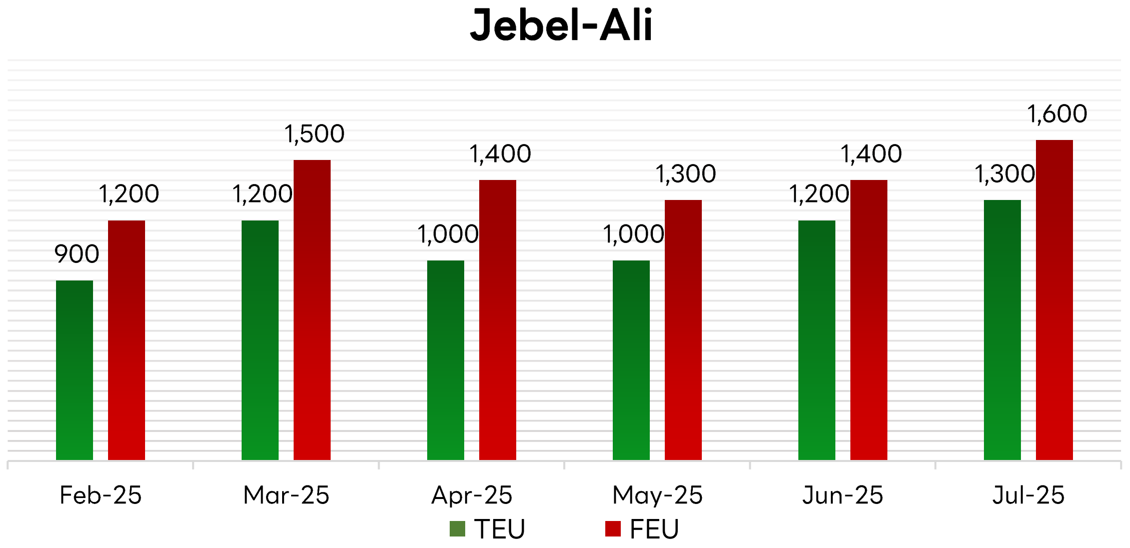
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

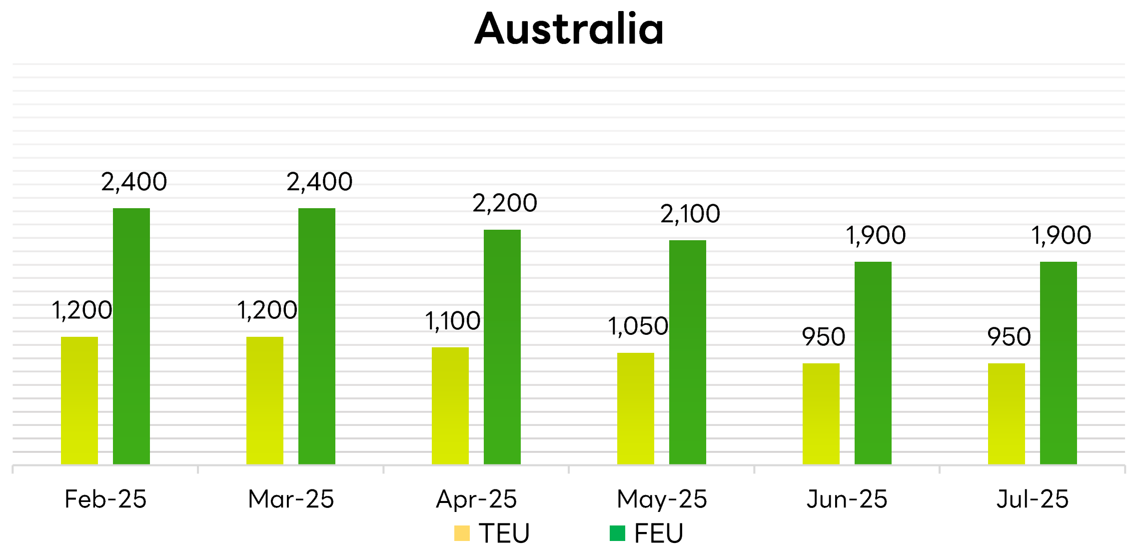
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 6 เดือนล่าสุด



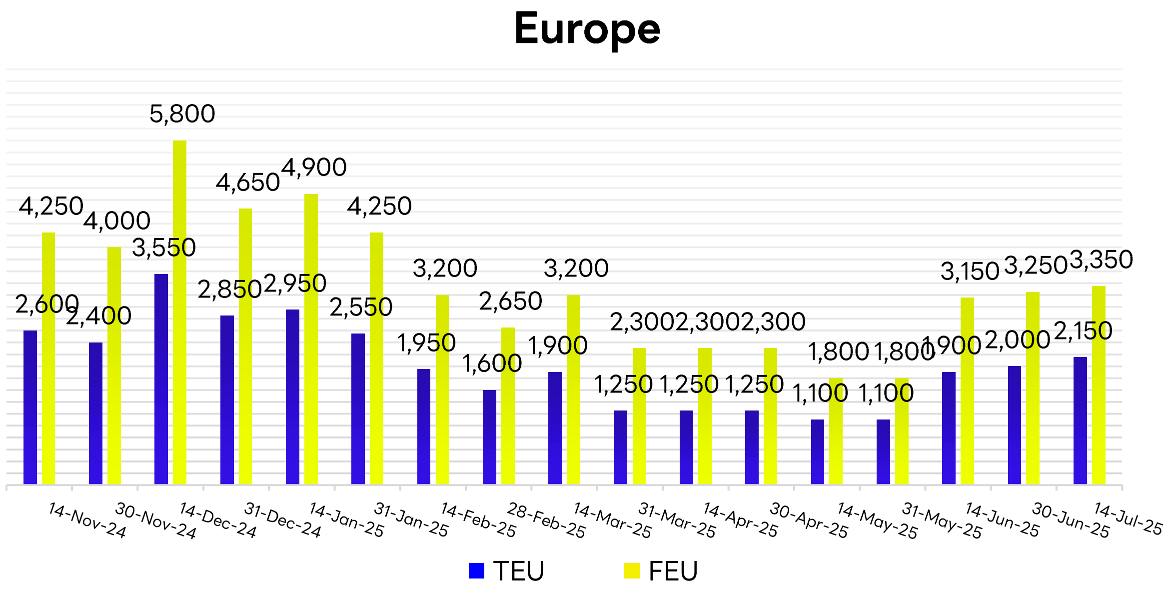
	FEB-25	MAR-25	APR-25	MAY-25	JUN-25	JUL-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	45	45	45	22	34	45
Low Sulphur Surcharge / FEU	90	90	90	44	68	90

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

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



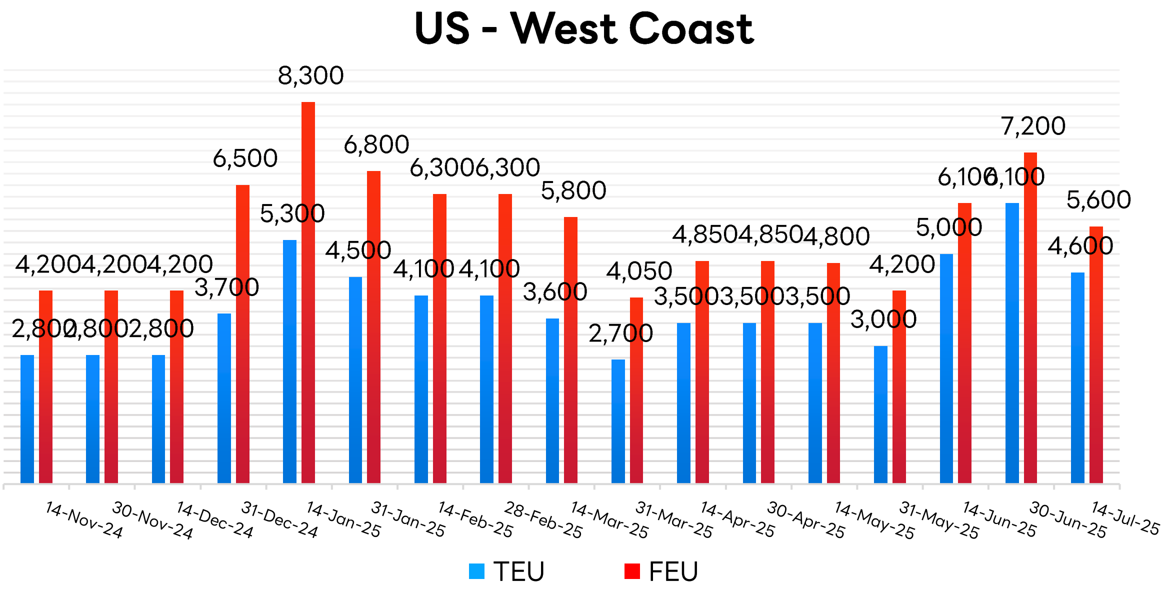
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 6 เดือนล่าสุด



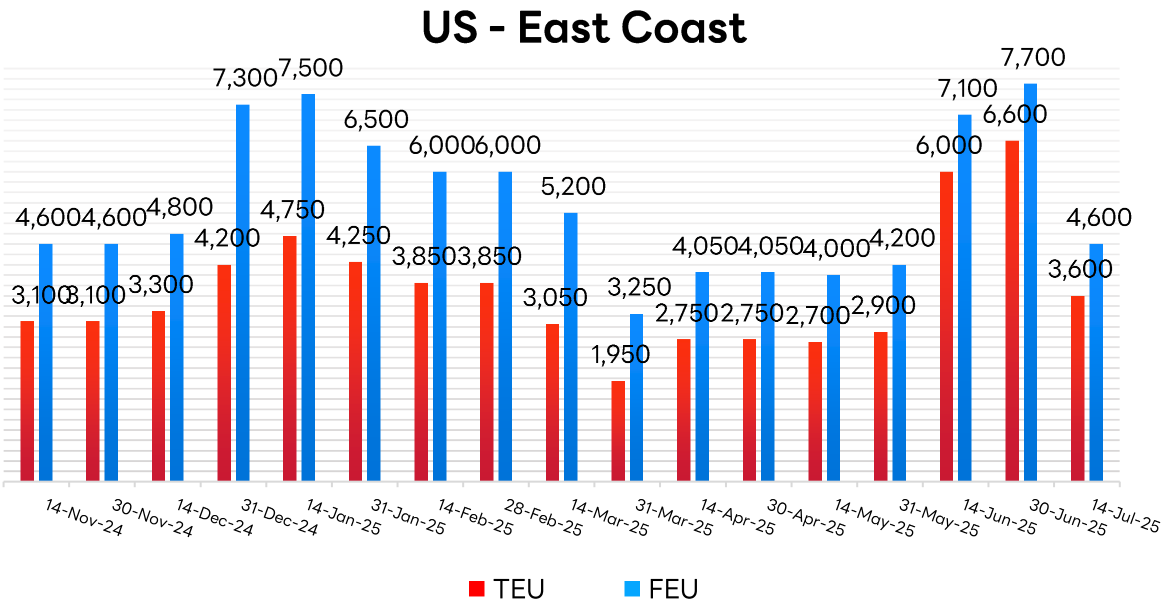
	FEB-25	MAR-25	APR-25	MAY-25	JUN-25	JUL-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	71	71	71	53	53	Inc
Low Sulphur Surcharge / FEU	142	142	142	106	106	Inc
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €

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

European importers face backlogs as rail delays exacerbate port congestion

At major ports in Germany, port and rail infrastructure disruptions are causing significant delays – exacerbating an already pressing congestion concern for European importers.

"Yards are full, and berthing line-ups are fully utilised," Kuehne + Nagel (K+N) warned those shipping to Germany in its Port Update today.

The forwarder noted that subsequent "persistent ship delays and delivery restrictions" have made transport planning "challenging" and "postponements necessary".

The country's current port congestion concerns are largely due to issues with rail connections at its major ports of Hamburg and Bremerhaven.

Rail access to Hamburg Waltershof station will be completely closed from 4 to 8 July due to construction works, during which time the Hamburg terminals CTA, CTB and Eurogate will not be accessible by rail.

According to HHLA, Hamburg Port Railway transported 2.6m containers in 2024, equivalent to 7,123 per day. Thus a four-day shutdown could lead to a buildup of just under 30,000 containers that are either waiting for a train or have to be moved by truck.

Danish carrier Maersk advised that the impact on rail transport will likely be felt from 2 July to 9 July as preparations start and operations pick up after the construction work.

At CTA, carriers have reported waiting times of one day "and high yard density", while at CTB the average waiting time is around four days and "yard density is stable but high", according to K+N.

At the latter terminal, rail delays are currently 16 hours.

"Due to a lack of productivity in the terminals and rail construction, trains are usually delayed and not handled fully. This can result in additional trains being cancelled, shortened, and postponed, and capacities reduced," said K+N.

"These conditions have meant that rail connections currently require pre-booking times of up to three weeks," it urged.

Additionally, wildfires this week along the rail route into Hamburg have prevented the smooth flow of train traffic, and overhead line damage in several areas due to a storm this week have further affected rail operations to/from Hamburg.

On top of this, the Hamburg Port Authority introduced a "dispositive inflow control system" this week, which manages the flow of trains irrespective of their planned slots, but K+N warned this could yet again lead to further delays.

Meanwhile, in Bremerhaven, one of Gemini's main European hubs, some vessels have been waiting up to almost three days for a berth.

K+N explained that a switch malfunction near Bremen-Burg made the route to and from Bremerhaven impassable for several hours this week.

"The route is now open in one direction for a single train per hour. This has resulted in a significant backlog, with many late arrivals at the terminals," it said.

Some of the congestion here is also caused by an influx of calls from Hamburg-bound vessel diversions after news of the planned rail closure there. Maersk had previously advised customers to “change their ocean bookings from Hamburg to Bremerhaven where possible”.

On a positive note, the new Eurogate rail terminal at Bremerhaven, opened on 30 June, is set to “significantly improve rail transhipment capacity and port productivity in general” once it is fully functional.

This terminal is set to have an annual capacity of some 300,000 containers per year, equivalent to 904 per day when it is operating at full capacity. A notable advancement at this facility is the introduction of four remote-controlled railway cranes operated from control centres.

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

Container lines cutting trans-Pacific capacity overhang

Container lines are pulling back on the deployment of tonnage from Asia to the US in August in the latest course correction linked to stop-and-start import demand amid tariff uncertainty.

Container lines are set to deploy 6.2% less tonnage from Asia to the US West Coast in August than in July, equating to 90,000 TEUs of capacity, according to maritime intelligence provider eeSea. Comparatively, ocean capacity from Asia to US East and Gulf coasts will be trimmed by just 1.7%.

Mediterranean Shipping Co. this week suspended its Pearl service to Long Beach, with the last sailing out of Xiamen on July 13, according to Kuehne + Nagel’s SeaExplorer tool. Container lines can also blank sailings — removing ships from services or skipping ports — to further calibrate capacity to weakening demand.

The rate of blanking compared with deployed capacity in May reached 26%, equating to 262,000 TEUs, as carriers adjusted networks, according to eeSea. In June, the rate was 9.5%.

Tariff whiplash

Carriers began pushing capacity back into the trade in May in anticipation of a surge of imports from China, driven by an early peak season caused in large part by the 90-day reprieve on higher US tariffs. Just a month earlier, US importers canceled China bookings after President Donald Trump on April 9 imposed 145% tariffs. In response, ocean carriers blanked sailings and suspended services, although Trump soon reversed course.

Now carriers face an expanding capacity overhang amid downbeat retail import forecasts and the surge in US imports linked to the initial tariff reprieve in its last gasp. The tentative agreement with China to bring US tariffs to 55% hasn’t had much impact on importers’ peak season ordering, thanks to more than eight months of frontloading shipments and a narrow window for getting goods in before the year-end shopping season.

While US retailers upgraded their import forecast slightly in early June, their volume expectations still lag the same period in 2024. US imports are expected to reach 2.13 million TEUs this month, down from 2.32 million TEUs a year ago, according to the Global Port Tracker. Retailers plan to bring in 14.7% less volume, equating to 331,000 TEUs of capacity, next month compared with August 2024.

US laden imports from Asia have been falling since September, with the exception of a short-lived recovery in April, according to PIERS, a sister product of the Journal of Commerce within S&P Global. In September, inbound volumes hit 1.79 million TEUs, falling to 1.4 million TEUs by May.

Container spot rates from Asia to the US, a barometer of how capacity is matching up to demand, have been falling for a month, according to various indexes. For example, container spot rates from Shanghai to the US West Coast last week were less than half the price a month ago, at $2,089 per FEU, according to the Shanghai Containerized Freight Index.

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

Ocean carriers adjust calls as congestion chokes European hubs

Container lines are making another round of changes to services to mitigate persistent congestion at European ports, avoiding maxed out terminals and overwhelmed inland rail and waterway networks.

Longer transits around southern Africa, restructured alliance networks and bottlenecks in Asia are causing ships to arrive outside their scheduled European arrival windows. Strong peak season demand is piling on the pressure with the wave of incoming volume adding to congestion and forcing carriers to divert some services away from the congested import gateways.

Mediterranean Shipping Co. has adjusted its Asia-Europe services to mitigate the delays, omitting some ports and adding others, while congestion at London Gateway is seeing CMA CGM's Safran service from Europe to the East Coast of South America calling at Southampton instead.

Maersk was scheduled to return its north-south NeoSamba service to London Gateway after moving it to Southampton in early June because of congestion but has decided to maintain the Southampton call.

"The current diversion from London Gateway to Southampton will be extended by an additional four weeks, to maintain high service reliability during peak demand periods and to avoid port congestion," Maersk told customers in its July market update this week.

HMM is reporting yard density of 80% and above at several terminals in Rotterdam, Hamburg and Antwerp with full berths and vessels arriving late. Data this week from port visibility provider Portcast shows 11 vessels waiting to berth at Antwerp-Bruges, nine at Hamburg and seven at Rotterdam.

Kuehne + Nagel's visibility tool SeaExplorer noted that port congestion in North European ports of Antwerp, Hamburg and Bremerhaven was extending transit times, with delays in berthing, operational disruptions and high yard utilization over 92% identified as key factors.

Disruption is also extending into inland transport networks. Ocean Network Express is warning of long wait times for trucks and barges in North European hubs, with some terminals suspending the redelivery of empties, while Maersk warned customers of rail disruption in Hamburg from July 2 until July 9.

"During this period, no rail transport to or from the Port of Hamburg will be operationally feasible, and customers are kindly asked to change their ocean bookings from Hamburg to Bremerhaven where possible," the carrier noted.

Low water limits barge loading

Intermodal transport operator Contargo said average waiting times for the handling of its barges this week were 78 hours in Antwerp and 64 hours in Rotterdam. Contargo also warned that low water levels on the Rhine were limiting barge loading and generating low water surcharges.

In the north of Italy, major infrastructure works are scheduled on the national railway line serving ports of Genoa, La Spezia and Vado Ligure. At the Port of Genoa, no rail services will be available between Aug. 2 and 31, with Maersk not accepting rail cargo from July 21.

In the first four months of 2025, total Asia-Europe volume was up 9% year over year at 6.13 million TEUs, with the Asia-North Europe segment rising 6.6% to 3.72 million TEUs and Asia-Mediterranean surging 12.14% to 2.4 million TEUs, according to the latest volume data from Container Trades Statistics.

While Asia-Europe volume data for June is not yet available, carriers and forwarders are reporting robust cargo bookings through the summer months. At the same time, carriers have deployed a record amount of capacity on the North Europe corridor in July while also increasing blank sailings on the trade lane.

Freight-all-kinds (FAK) rate increases for Asia-North Europe were imposed from July 1 by MSC ($4,300 per FEU) and CMA CGM ($4,100/FEU), pushing rates on the trade lane up almost $500 to $3,350/FEU, according to rate benchmarking platform Xeneta.

Data from visibility provider eeSea shows carriers on Asia-North Europe will deploy a record 1.15 million TEUs in capacity in July and blank 85,727 TEUs. In August, the deployed capacity will drop to just over 1 million TEUs while 104,790 TEUs will be cut from the trade.

Carriers are taking the opposite approach on Asia-Mediterranean, where a record 882,845 TEUs of capacity will be deployed in August, up 50,000 TEUs compared with July, eeSea data shows. Blank sailings will decline from almost 80,000 TEUs in July to 20,000 TEUs in August.

“Strong demand from Asia to North Europe and the Mediterranean is forecast for the rest of July in line with seasonality … we encourage customers to book as early as possible in order to secure space,” advised Maersk in its July update.

Forwarders are giving their customers the same advice. “To avoid delays caused by congestion, blank sailings, and container shortages, it is recommended to book space at least one to two weeks in advance for Asia and EU ports,” Taiwan-based forwarder Dimerco Express Group noted in a July market report.

Dimerco said some China origins were beginning to apply overweight surcharges to Asia-Europe containers as carriers prioritized light cargo and high-cube containers to improve ship utilization.

“Early booking is strongly recommended for heavy cargo in small containers,” the forwarder warned.

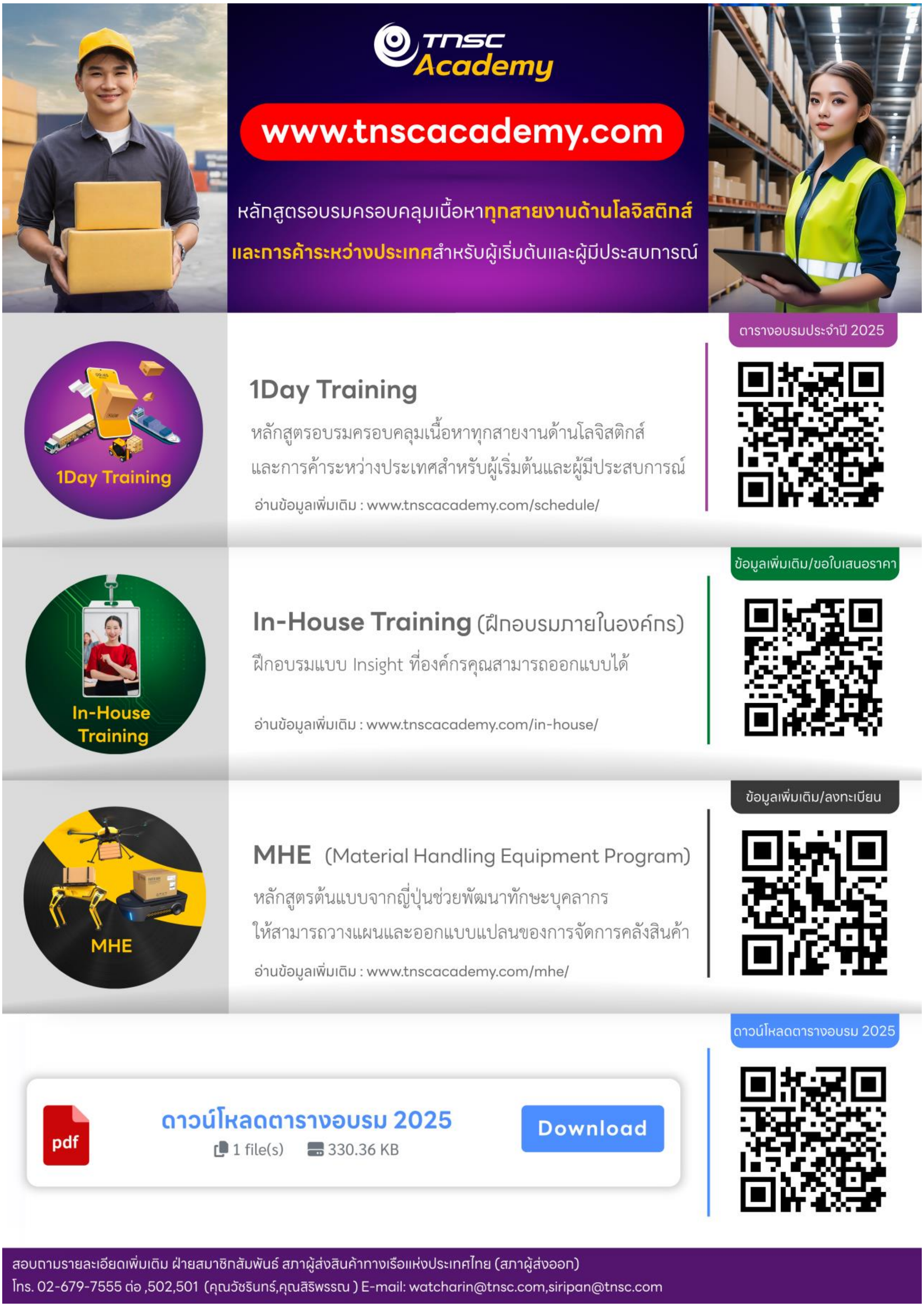
Source: https://www.JOC.com/

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 27 June 2025	Current Index 4 July 2025
Comprehensive Index			1861.51	1763.49
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	2030	2101
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	2985	2869
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2578	2089
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	4717	4124
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2060	1916
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	836	853
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	4526	4500
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2641	2653
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	6220	6374
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	312	312
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	321	321
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	456	453
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
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