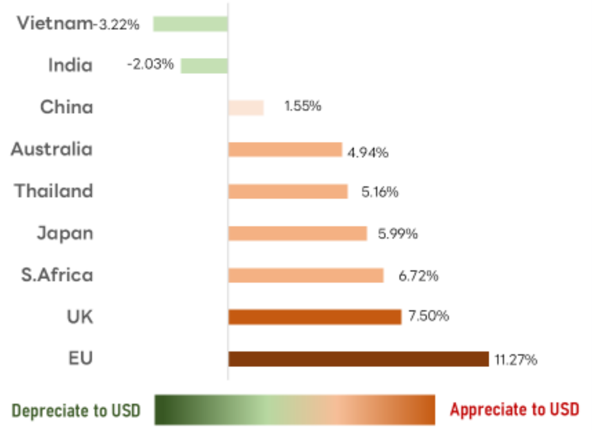
Weekly Briefing (20 August 2025)

Thai Bath Rate
To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
32.52	37.96	43.94	21.13

CNY	JPY	INR	VND
4.53	0.22	0.37	0.0012

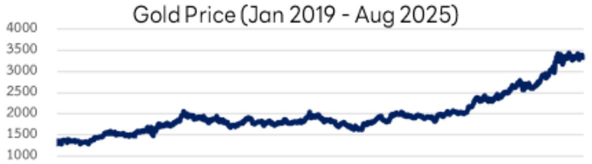
Exchange Rate Trend
To USD (YTD)



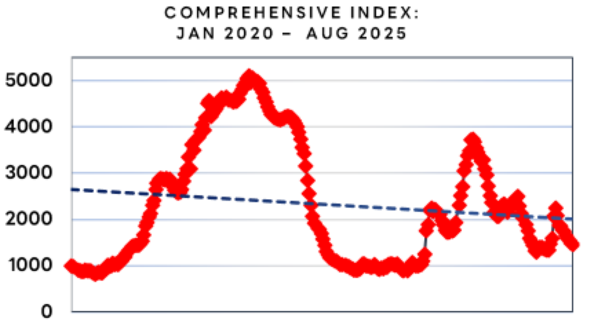
Crude Oil & Gold Price
(10 Aug - 16 Aug 2025)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	65-67	67-70	62-65

Gold : 3335-3399 USD/Ounces



Freight Index
(SCFI Comprehensive Index)



8-Aug-25	15-Aug-25
1,489.68	1,460.19
-29.49	

Weekly Top's Stories

As Trump berates Goldman, other economists agree that higher tariff inflation is coming
รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/4oC1kbP

Shifting box trade landscape 'opens opportunities for shippers and forwarders'
รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/41RlaVz

More pain for US importers as more metals are hit by tariffs
รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/45XT9iO

Thai National Shippers' Council สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

1.https://bit.ly/4oC1kbP 2.https://bit.ly/41RlaVz 3.https://bit.ly/45XT9iO

อัพเดทค่าระวางเรือ

และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล

สัปดาห์ที่ 33 พ.ศ. 2568

ครบรอบ 10 ปี กับโครงการ Best Container Liner Award ภายใต้วิสัยทัศน์ของประธานสรท. คุณธนากร เกษตรสุวรรณ โดยได้รับเกียรติจากคุณจตุพร บุรุษพัฒน์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ เป็นผู้มอบรางวัลให้กับสายเรือยอดเยี่ยมที่ได้รับรางวัลประจำปีนี้

This is the marks of the 10th anniversary of the Best Container Liner Award, held under the new leadership of TNSC Chairman, Mr. Tanakorn Kasetsuwan, were honored to have Mr.Jatuporn Manapat, Minister of Commerce present the awards to this year's winning shipping lines.

ดูผลการประกาศรางวัล / See the award announcement

- **Facebook:** https://www.facebook.com/share/p/1FgVowWLwd/
- **LinkedIn:** https://www.linkedin.com/feed/update/urn:li:activity:7363903451870744578

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>100</td><td rowspan="5">ISOCC</td><td rowspan="5">34</td><td rowspan="5">69</td><td rowspan="26">Effective till
31-AUG-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>200</td><td>350</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>550</td><td>900</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>34</td><td>68</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>1,050</td><td>1,400</td><td>ISOCC</td><td>38</td><td>76</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Thailand – Durban / Cape Town</td><td rowspan="2">2,250</td><td rowspan="2">3,650</td><td>ISOCC</td><td>59</td><td>118</td></tr>
<tr><td colspan="3">Subject to SCMC USD 30/BL</td></tr>
<tr><td>Thailand - Melbourne</td><td rowspan="2">850-950</td><td rowspan="2">1,700-1,900</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">1,750</td><td rowspan="4">3,000</td><td>ISOCC</td><td colspan="2">Included</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>3,600</td><td>4,600</td><td colspan="3">All - In</td></tr>
<tr><td>Thailand - US East Coast
(NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)</td><td>3,000</td><td>4,100</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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนสิงหาคม 2568 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางลดลงเล็กน้อย อยู่ที่ 70 USD/TEU และ 100 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางลดลง อยู่ที่ 200 USD/TEU และ 350 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 2,250 USD/TEU และ 3,350 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 300-350 USD/TEU และ 600-700 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 850-950 USD/TEU และ 1,700-1,900 USD/FEU ในขณะที่เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 1,750 USD/TEU และ 3,000 USD/FEU

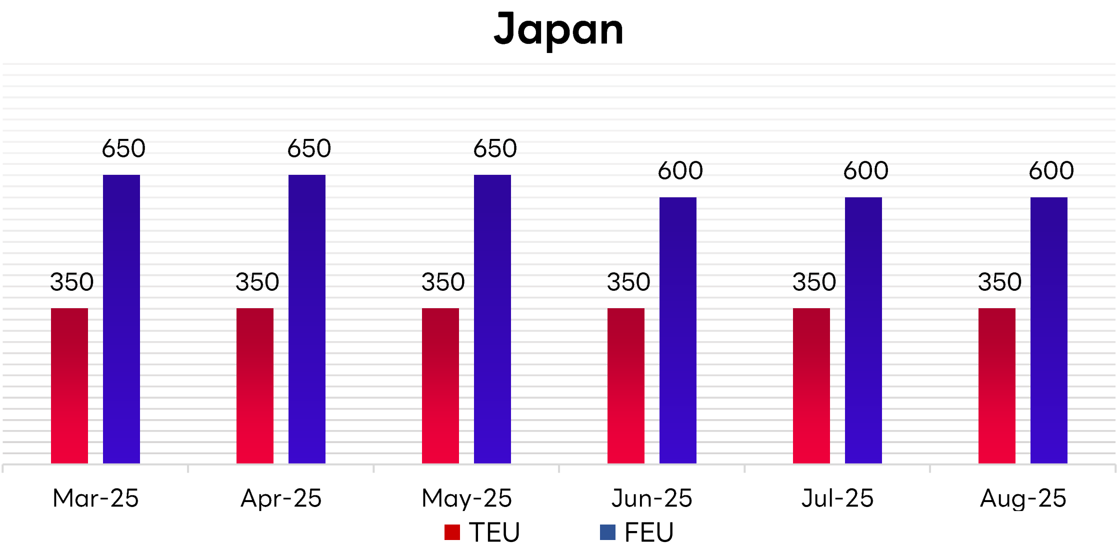
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางฝั่ง West Coast คงที่ โดยอยู่ที่ 3,600 USD/TEU และ 4,600 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast คงที่ โดยอยู่ที่ 3,000 USD/TEU และ 4,100 USD/FEU

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-AUG-2025
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,000	1,200	All-in	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	4,150	4,800	All-in	

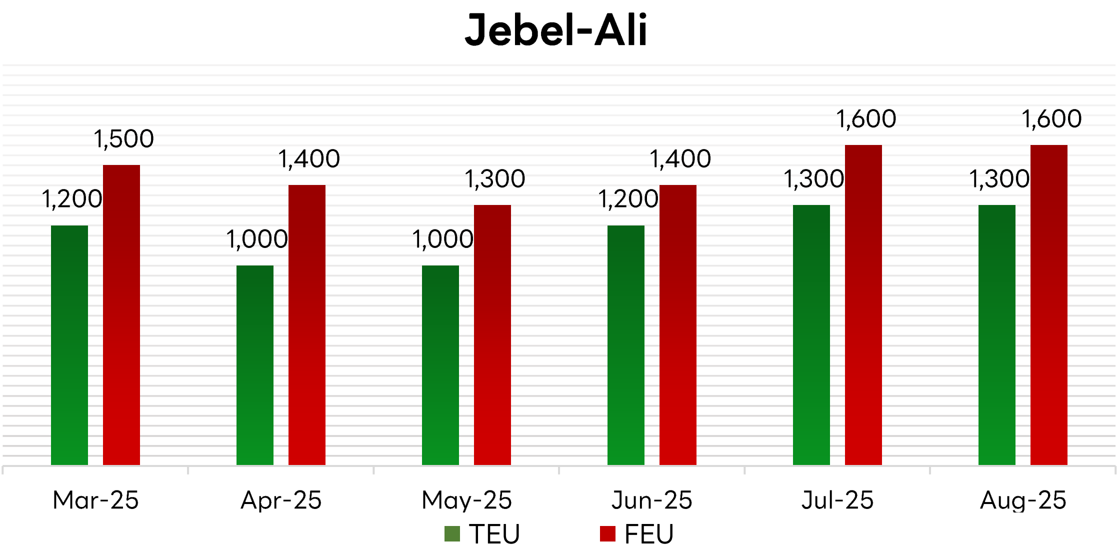
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

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



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

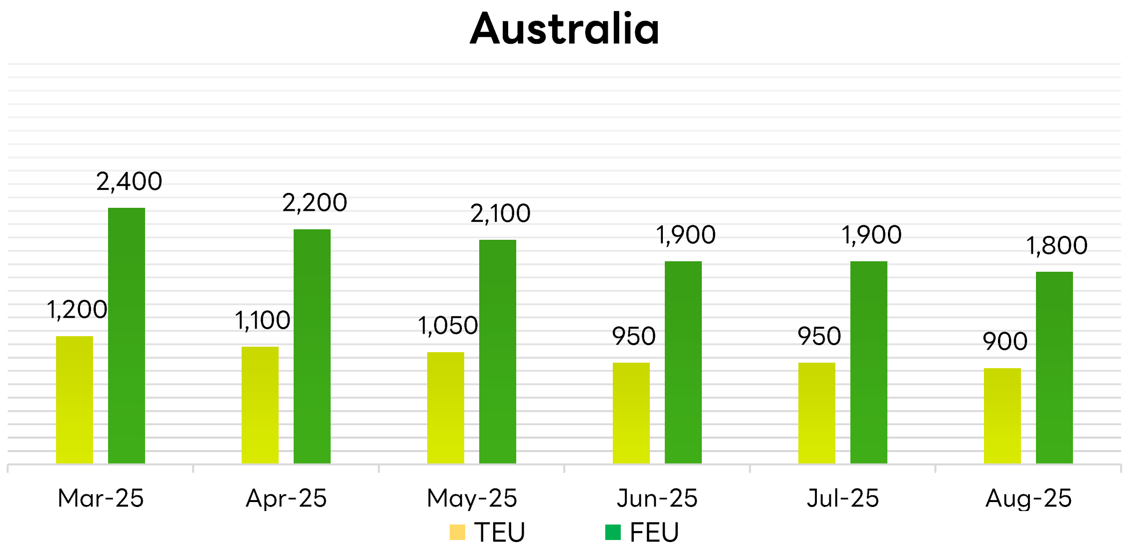
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 6 เดือนล่าสุด



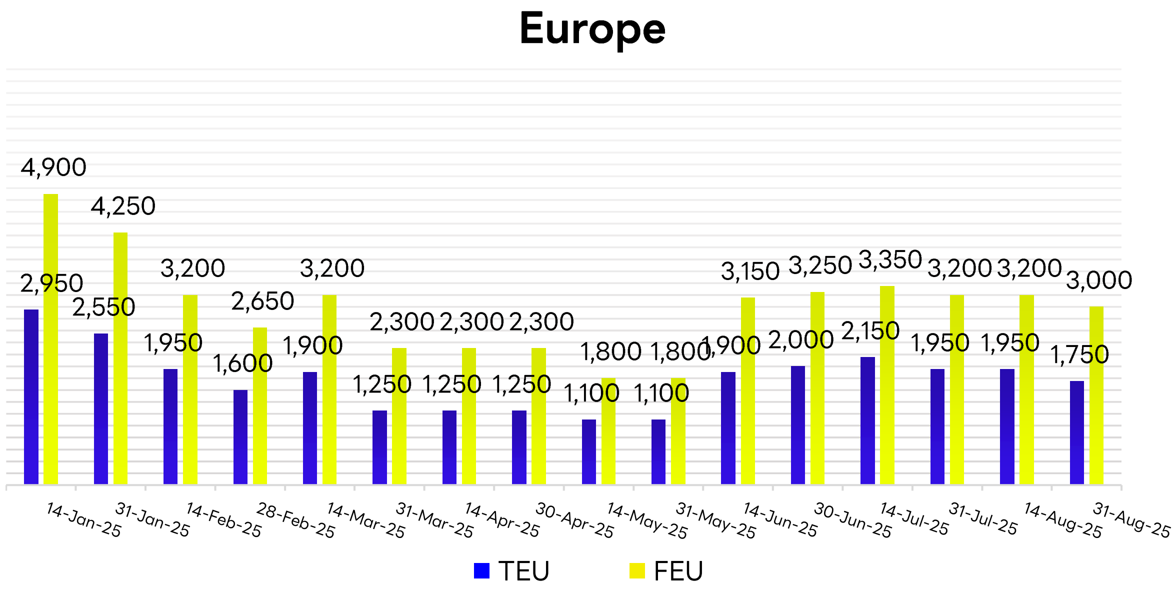
	MAR-25	APR-25	MAY-25	JUN-25	JUL-25	AUG-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	45	45	22	34	45	34
Low Sulphur Surcharge / FEU	90	90	44	68	90	68

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 8 เดือนล่าสุด

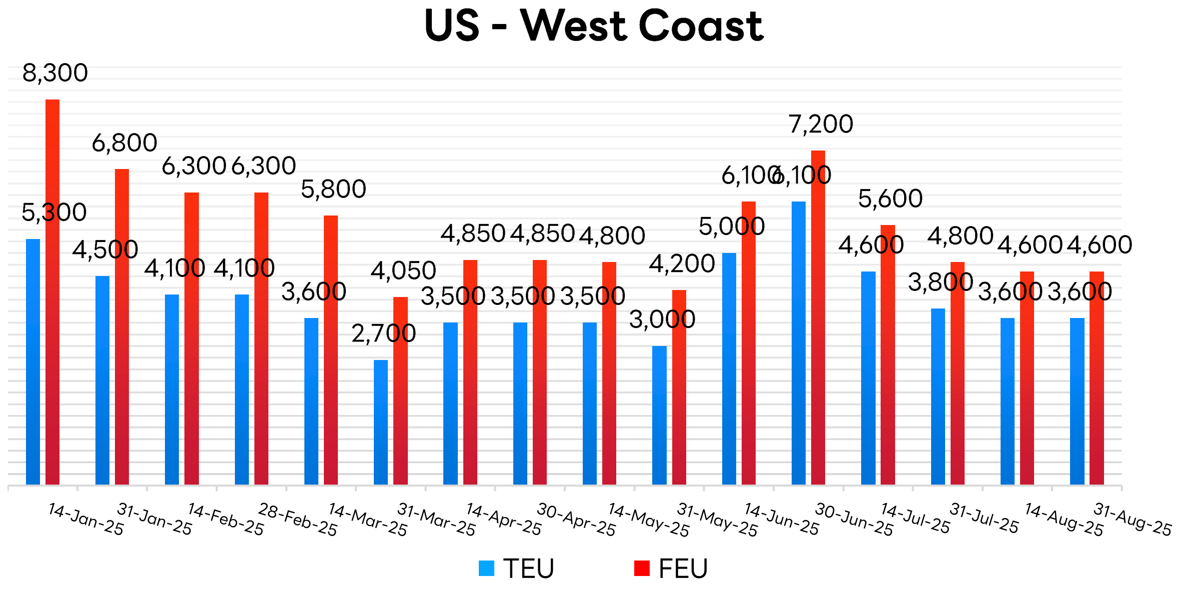


	MAR-25	APR-25	MAY-25	JUN-25	JUL-25	AUG-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	71	71	53	53	Inc	Inc
Low Sulphur Surcharge / FEU	142	142	106	106	Inc	Inc
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €

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

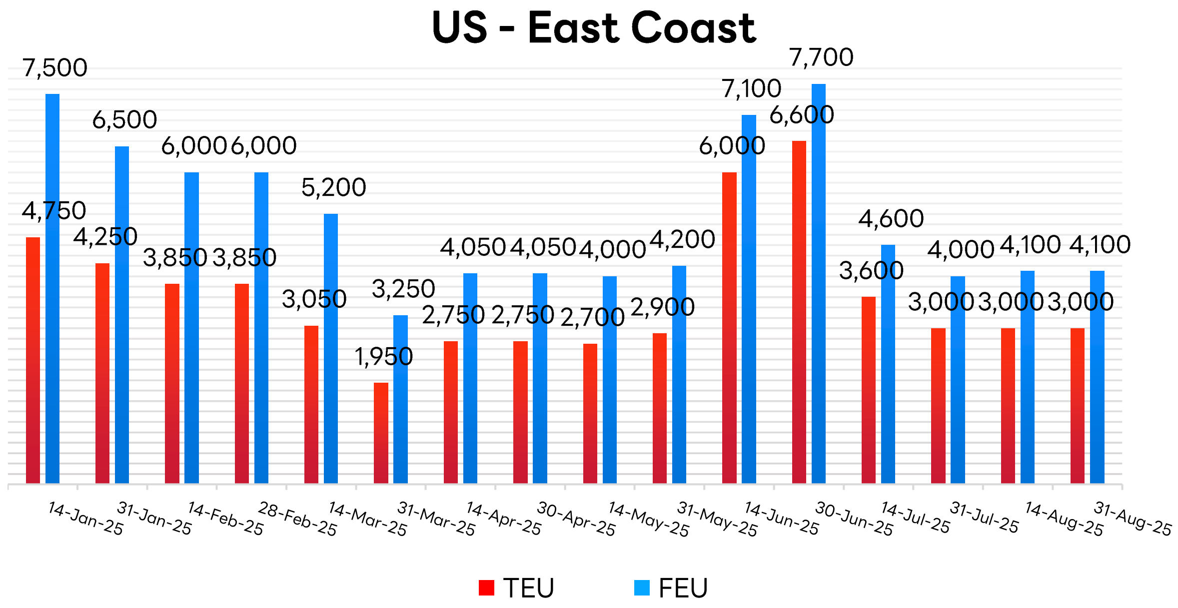
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast 8 เดือนล่าสุด



New Panama Transit Tariff Surcharge (Up to routes) USD 40-120/TEU

Asia-US ocean rates still sinking, but calmer waters may be in sight

On the ocean freight rates front, it was more of the same this week; a slowdown in the speed of decline seemingly the best carriers can hope for – although The Loadstar was able to find one voice suggesting the prospect of some form of "peak" still lingered.

Chief analyst at Xeneta Peter Sand told The Loadstar: "While we do not expect a 'normal' peak season, we are not ruling out the late arrival of a muted one.

"We will see rates ticking up somewhat in October-November. Mostly, this will impact the short-term market, where the payment of freight on some long-term contracts may be prone to any 'successful' implementation of PSSs (peak season surcharges)."

With disruptor in chief Donald Trump's tariffs now in place – albeit the big fish, China, still awaits its fate – all eyes have firmly been on the transpacific trade.

Three indices, Drewry's World Container Index (WCI), the Shanghai Containerised Freight Index (SCFI), and Xeneta's XSI, all recorded week-on-week rate dips for Asia-US rates.

Recording a downturn of 2% on Shanghai-LA, at $2,494 per 40ft, the WCI included expectations that rates would become "less volatile" in the coming weeks.

Its Shanghai-New York leg was down 5%, to $3,638 per 40ft, with the SCFI indicating that the rate of decline was more severe for Asia-US west coast, which dropped 3.51% week on week, to $1,759 per 40ft, while Asia-US east coast recorded a 2.61% fall to $2,769 per 40ft.

Hind Chitty, senior manager of Drewry Supply Chain Advisors, said despite the drops, the fall in spot rates had slowed, continuing the theme of recent weeks.

"The carriers are attempting to stabilise the market by managing capacity via blanked sailings, but this offers limited support amid trade flows, shifting tariffs, and network realignments," Ms Chitty told The Loadstar.

"The fall in spot rates has slowed, with the WCI down 3%, week on week, to $2,350 on 14 August; transpacific and Asia–Europe/Med rates fell 4%, while transatlantic rates eased 3%."

For Asia-US west coast, Xeneta's XSI recorded the most precipitous week-on-week decline, 4.92%, to $1,913 per 40ft, but again this marked a reduction in the rate of decline on the route recorded just a week earlier, 7.92%.

While the other indices do not provide readings for African routes, the SCFI recorded an upturn, albeit minor, of 0.4%, to $3,008 per 40ft for Asia-South Africa (Durban) routes.

However, one forwarder said Maersk had advised customers it would be discontinuing direct shipments to South Africa from 1 October, leaving MSC the only carrier offering direct services.

The forwarder told The Loadstar: "All South Africa exports with Maersk will be routed via European hubs,[and the] increased costs and transit times, higher fees and surcharges will further negatively impact South African competitiveness globally.

"A number of South Africans involved with US trade are attributing this Maersk change to worsening diplomatic and trade relationships between South Africa and US."

As to the rest of the year for the wider trade, unlike Mr Sand, Ms Chitty shared the opinion of forwarders The Loadstar spoke to, rejecting prospects of a peak this year, and she added that “incoming vessel deliveries risk deepening fleet overcapacity”.

As far to how carriers could tackle the issues they are facing, Mr Sand said their options “are known”: blankings; slower speed; reshuffling vessels and ship sizes between services.

He added: “Last, but not least, demolition. We don’t expect this to have meaningful impact on the market balance in 2025 – too little and too late – but come 2026, our expectation is for a pause in scrapping.

“The bigger question is the extent to which these tactics will be successful; as we have seen strong demand this year, but still declining rates on most trades.”

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

Toll of US tariffs begins to emerge on unsettled trans-Pacific

The true toll of US tariffs on China is just beginning to be felt on the trans-Pacific.

Months of frontloading that drove an earlier peak season have come to an end, and US retailers are pulling back on ordering for the rest of the year in the face of a slowing US economy and higher tariff costs. Shippers and consignees are also racking up stiffer demurrage and storage bills because demand uncertainty is slowing their pickup of containers from marine terminals.

A sense of uncertainty — if not alarm — about future demand and tariff levels on China has slowed, and even paralyzed, some orders from small and medium-sized importers, four veteran forwarders told the Journal of Commerce. While China bookings haven’t cratered as they did in April when the Trump administration temporarily raised the US tariff level to 145%, forwarders warn of a renewed weakness in the market caused by more than just the end of peak season.

Laden volumes from Asia to the US in July surged to a six-month high as shippers moved product ahead of August tariff deadlines. And while US imports are forecast to be up 5.8% year over year in August, according to the latest Global Port Tracker (GPT), the rest of the year looks dismal. Volumes from September through December are expected to be down at least 20% year over year each month.

Granted, volumes were elevated last year due to the threat of a labor strike on the East and Gulf coasts, but the current malaise is more than just tough 2024 comparisons. Small importers in particular are finding it harder to eat higher tariff costs, hampering orders as they try to push price increases onto consumers or back onto suppliers.

Importers passing prices to consumers

An index measuring the likelihood of US small business owners to increase prices hit its highest level in July since March 2024, according to the National Federation of Independent Businesses. A US Census Bureau survey of all US businesses, excluding farms, came to a similar conclusion, with 34% of respondents in late July saying they would increase prices over the next six months. Two weeks earlier, that figure was 29%.

Even Home Depot, the second-largest US importer as measured by volume in 2024, is having to increase prices modestly. The company told investors Tuesday that while it had pledged in May not to increase prices due to tariffs, the tariff levels have since increased.

August tends to be a strong year for inbound volumes, but not this year, said one executive for a forwarder that serves big box importers and a top online retailer. Because of tariff uncertainty, the seasonality of the inbound trade “is out the window,” the source said.

“We’re feeling the pinch,” he said. “I think we’ve got a couple rough months ahead.”

Demurrage levels on the rise

Customers importing lower-value goods have even begun abandoning containers as the cost of the tariffs outweighs what the items can be sold for. Even those who tapped bonded warehouse space face the prospect of no more reprieves in tariffs — and a hefty storage bill, the forwarder source said. Other customers are shifting toward origin-controlled cargo, in which the seller bears all shipping and customs costs until it delivers the goods to the buyer, he said.

Rising demurrage levels at major US ports also speak to increased deterioration in the trans-Pacific market. Demurrage levels have been rising all year but spiked in July to an average of 8.1 days, up from 3.8 days in January, according to data from transportation management visibility software vendor GoComet.

While shipper customers of GoComet say erratic vessel reliability is playing a role in higher demurrage bills, tariff uncertainty is the main driver.

Beneficial cargo owners (BCOs) “are either rushing orders to get ahead of tariffs or, more critically, canceling orders while cargo is already on the water,” said Lakshya Sharma, head of growth at GoComet. “This leaves them with containers at the destination that have to be held or rerouted, which directly results in demurrage.”

Part of that uncertainty is that some importers aren’t confident that the 55% tariff rate agreed upon between the US and China in an initial framework of a trade deal won’t be adjusted again when the since-extended tariff truce expires Nov. 10, said the forwarder source, who predominantly serves Chinese exporters. That has led to dribs and drabs of replenishment.

“Customers are doing crazy types of operations to sustain their businesses,” he said. “Some customers have [even] stopped ocean shipping and have gone to small parcel.”

Source: https://www.joc.com/

Asia-Europe ocean rates edging down despite ‘robust’ bookings

The spot market on the Asia-Europe ocean trade continues to decline as carriers battle to overcome a growing capacity overhang despite reports of solid demand through the summer and ongoing port congestion in Europe.

While carriers have responded by adjusting schedules and blanking sailings on routes to both North Europe and the Mediterranean, pulling the capacity management levers has not yet been able to slow the steadily falling rates.

Hapag-Lloyd CEO Rolf Habben Jansen told analysts during a first-half earnings call Thursday that bookings on Asia-Europe remain “robust.” And although rates were falling, he described that as normal for this time of year.

"Sometimes the peak season ends a little bit early, and right now it looks like we won't see a strong peak running up to the end of September," the CEO said. "Volumes into Europe have been pretty steady, and bookings are still robust, but we now need to see what happens in the coming couple of weeks."

Asia to North Europe spot rates of $2,700 per FEU this week are half the level recorded at the beginning of January and have fallen 15% in the past two months, according to Platts, a sister company of the Journal of Commerce within S&P Global.

Asia-Mediterranean rates have been on an even more dramatic slide, falling 44% in the past two months to this week's price of $2,600/FEU, also a decline of 50% compared with the first week of January.

"Carriers face an immense challenge in preventing freight rates from falling further against the backdrop of significant overcapacity in the global fleet," Emily Stausbøll, senior analyst at rate benchmarking platform Xeneta, noted in a recent market update.

"It is unlikely the Red Sea will open up to container shipping at large during 2025, but in this scenario the challenge facing carriers in managing capacity would increase exponentially," she added.

Conservative capacity cuts

The order book is currently at 9.3 million TEUs, or 29% of the in-service container shipping fleet, according to Sea-web, a sister company of the Journal of Commerce. Just over 1.2 million TEUs of vessels above 14,501 TEUs are expected to be delivered this year, mostly for Asia-Europe, while just 91,000 TEUs will be scrapped.

Carriers are blanking sailings in an attempt to slow the rate decline but remain surprisingly conservative in their capacity withdrawals.

Asia-North Europe carriers will deploy 1.1 million TEUs in capacity in August while blanking 94,470 TEUs, down from the 120,000 TEUs blanked in July, data from visibility provider eeSea shows. Capacity available in September will drop to just over 1 million TEUs, with blank sailings of 42,601 TEUs.

Destine Ozuygur, chief analyst at eeSea, said the persistent port congestion in Europe could be contributing to carriers announcing fewer blanks during August and September on Asia-North Europe.

"Blanks last August accounted for about 13% of planned calls, and 15% of total planned calls in September, while this year it shapes up to 11% of planned calls in August and just 6% in September," Ozuygur told the Journal of Commerce.

C.H. Robinson advised Asia-Europe shippers in a recent market update to continue booking space three to four weeks ahead, as August capacity was expected to remain tight despite demand softening in some segments.

"The combination of port congestion and deliberate capacity cuts favors advance planning over spot market strategies," the forwarder noted.

Schedule reliability data for the Asia-North Europe trade lane reveals the impact of the port bottlenecks. After reaching a 2025 high of 45% in May, on-time performance on the trade lane in July was 28%, according to eeSea.

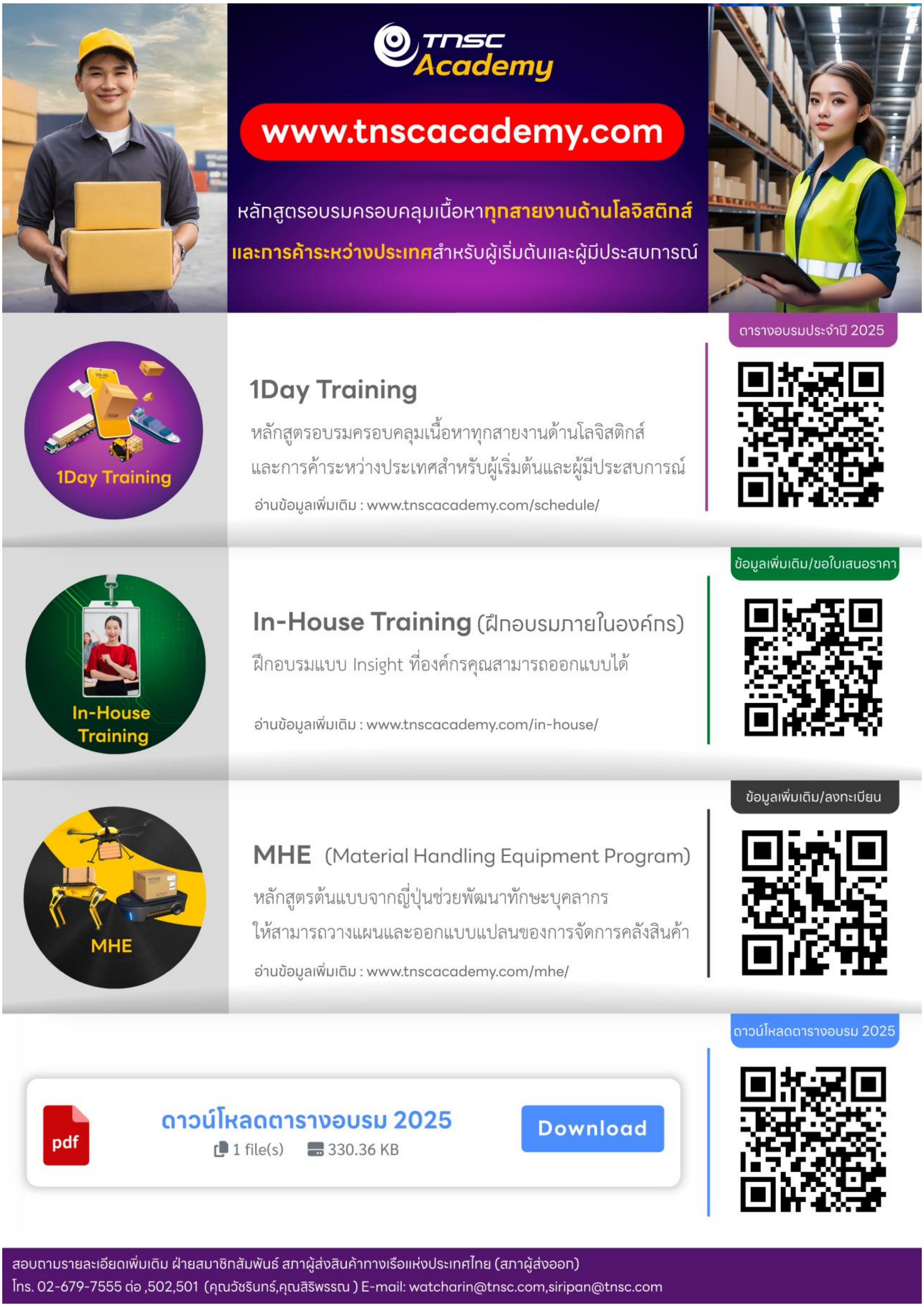
Source: https://www.joc.com/

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 8 August 2025	Current Index 15 August 2025
Comprehensive Index			1489.68	1460.19
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1961	1820
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	2318	2279
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1823	1759
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2792	2719
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1233	1381
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1197	1239
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	4153	4074
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2996	3008
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	3811	3340
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	313	313
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	322	324
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	409	406
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	136	138

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