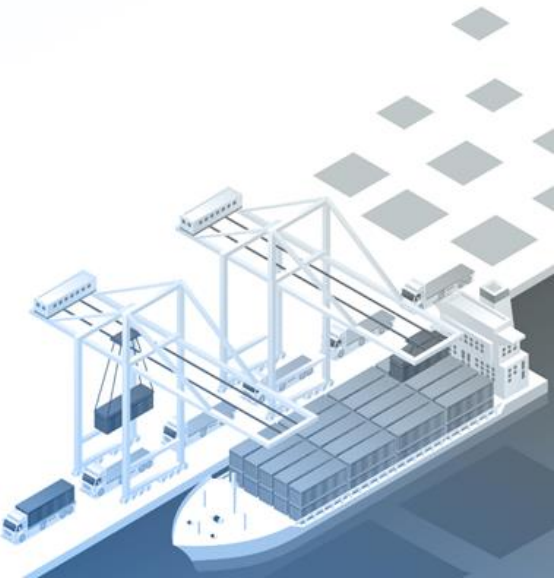
TNSC
Thai Nation Shippers' Council
WE ARE THAI EXPORTERS

ค่าระวางเรือ

และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

42

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com

Executive Summary

1. ภาพรวมทิศทางอัตราค่าระวางเรือ (Freight Rate Trends)

ในสัปดาห์ที่ 42 ดัชนี **Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)** ณ วันที่ 16 ตุลาคม 2569 ปรับตัวขึ้นมาอยู่ที่ **3,679.58 จุด** (เพิ่มขึ้นจาก 3,664.11 จุด ในสัปดาห์ก่อนหน้า)

- **เส้นทางเอเชีย**: อัตราค่าระวางตู้แห้ง (Dry Container) ส่วนใหญ่ทรงตัว ได้แก่ Shanghai (160 USD/TEU, 320 USD/FEU), Hong Kong (230 USD/TEU, 450 USD/FEU), Klang (250 USD/TEU, 500 USD/FEU), Japan (450 USD/TEU, 700 USD/FEU) และเกาหลีใต้ (550 USD/TEU, 900 USD/FEU)
- **เส้นทางออสเตรเลียและยุโรป**: ปรับตัวสูงขึ้น โดยเส้นทางออสเตรเลียขยับขึ้นเป็น 1,825–1,925 USD/TEU และ 3,650–3,850 USD/FEU ขณะที่เส้นทางยุโรปครึ่งเดือนหลังปรับเพิ่มเป็น 2,300 USD/TEU และ 3,700 USD/FEU
- **เส้นทางสหรัฐอเมริกาและตลาดอื่น ๆ**: ค่าระวางฝั่ง West Coast คงที่อยู่ที่ 6,800 USD/TEU และ 8,300 USD/FEU ส่วนฝั่ง East Coast อยู่ที่ 9,400 USD/TEU และ 11,700 USD/FEU ซึ่งถือว่าสูงมาก สวนทางกับหลายเส้นทางอื่นๆในปัจจุบัน

2. ปัจจัยเสี่ยงและสถานการณ์วิกฤตโลจิสติกส์ในภูมิภาคสำคัญ

- **ความตึงเครียดในตะวันออกกลางและช่องแคบฮอร์มุซ**: สถานการณ์ความไม่แน่นอนทางการเมืองและการปิดช่องแคบฮอร์มุซยืดเยื้อกว่า 5 เดือน ส่งผลให้สายเรือยังคงปิดการจองระวางต่อไป
- **วิกฤตระดับน้ำแม่น้ำไรน์ในยุโรป**: แม้ข้อตกลงสัญญาจ้างใหม่จะช่วยระงับการนัดหยุดงานประท้วงในท่าเรือหลักของเยอรมนี (เช่น Hamburg, Bremen, Bremerhaven, Wilhelmshaven) ได้ชั่วคราว แต่การขนส่งสินค้าหลังท่าเรือ (Hinterland) กลับเผชิญวิกฤตหนักจากระดับน้ำแม่น้ำไรน์ดิ่งลงแตะ 6 ซม. ณ มาตรวัด Kaub (ระดับน้ำลึกสัญจรเหลือเพียง 1.2 เมตร) ส่งผลให้เรือบาร์จเกยตื้นและบรรทุกสินค้าได้เพียงเสี้ยวเดียว ต้องเปลี่ยนไปใช้การขนส่งทางรถบรรทุกและรถไฟ (Intermodal Rail) แทน ซึ่งเพิ่มต้นทุนและระยะเวลาจัดส่งอย่างมาก
- **ความท้าทายในสหรัฐฯ และการปิดสะพานท่าเรือ LA/LB**: ท่าเรือ LA/LB เตรียมปิดการให้บริการสะพาน **Vincent Thomas Bridge** เป็นเวลา 16 เดือน (เริ่ม 1 พฤศจิกายน 2026 ถึงมีนาคม 2028) เพื่อซ่อมบำรุง ซึ่งจะซ้ำเติมปัญหาความแออัดในท่าเรือ ขณะที่เศรษฐกิจสหรัฐฯ แม้โต 2.2% แต่เผชิญภาระหนี้ภาครัฐ (ขาดดุลงบประมาณ 2 ล้านล้านดอลลาร์ หรือ 6% ของ GDP และมีแนวโน้มเกิน 8% ภายในปี 2573) อัตราผลตอบแทนพันธบัตร 10 ปีสูงเกิน 5% และดอกเบี้ยบ้านสูงถึง 7.4% ซึ่งแม้การลงทุน AI จะเป็นโอกาสสำหรับสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ชิ้นส่วน และเครื่องใช้ไฟฟ้าของไทย แต่ต้นทุนทางการเงินและภาษีนำเข้าอาจกดดันกำลังซื้อและการนำเข้าในระยะยาว
- **ความแออัดของท่าเรือโลก (Port Congestion)**: ท่าเรือหลายแห่งมีอัตราส่วนเรือรอคิวต่อเรือในท่า (Q2P Ratio) สูง สะท้อนความแออัดวิกฤต เช่น **Ho Chi Minh** (4.32), **Jeddah** (3.27), **Manila** (1.48), **Durban** (1.30) และ **Shanghai/Ningbo** (1.26) ขณะที่ท่าเรือแหลมฉบังของไทยอยู่ที่ 0.13 และกรุงเทพฯ อยู่ที่ 0.47

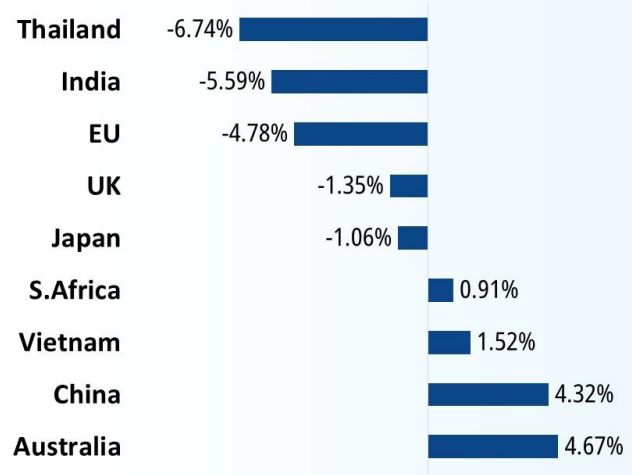
TNSC Weekly Briefing (22 October 2026)

Thai Bath Rate

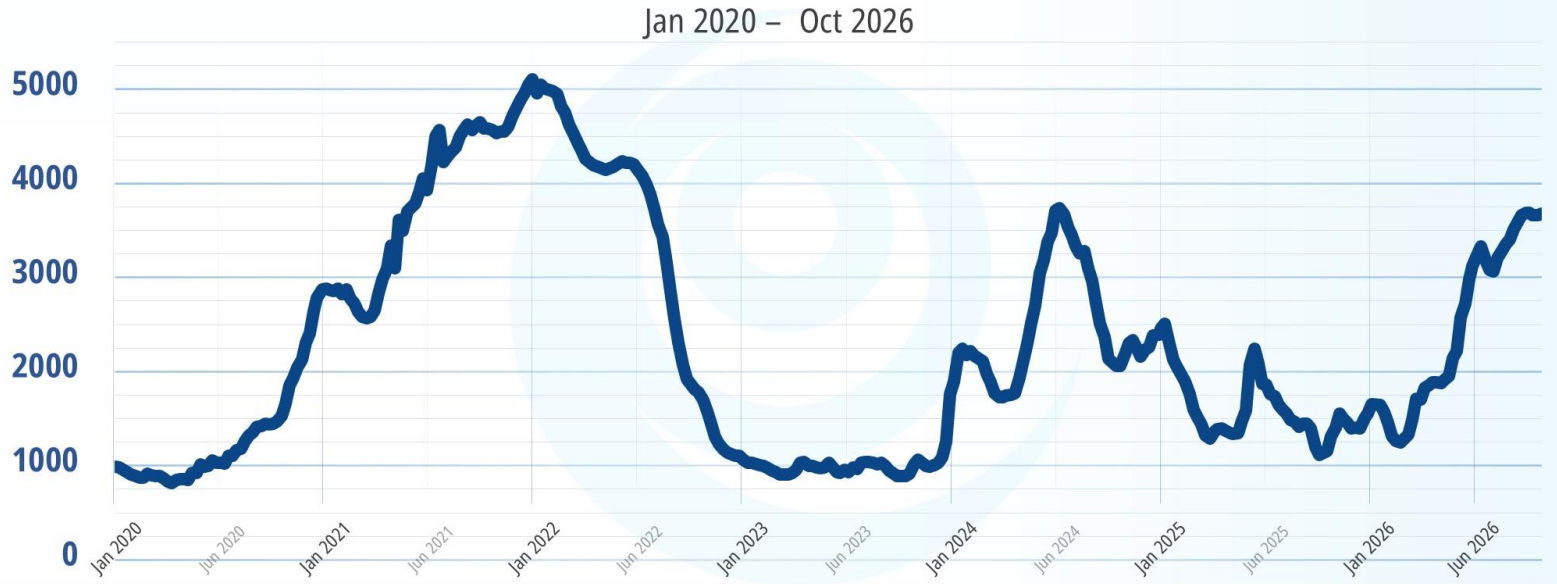
USD	EUR	GBP	AUD
33.59	37.66	44.7	23.45

CNY	JPY	INR	VND
5.02	0.21	0.35	0.0013

Exchange Rate Trend

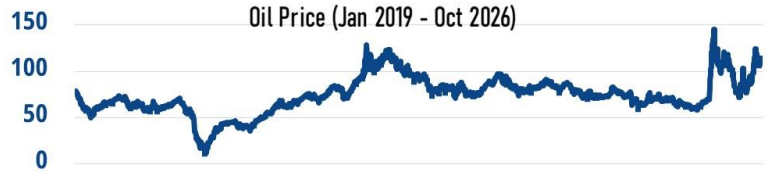


Shanghai Container Freight Index (SCFI) – Comprehensive Index



YoY	1 Month Average	3 Months Average	Previous Week	Current Week
17-Oct-25	Sep 26	Jul 26 - Sep 26	9-Oct-26	16-Oct-26
1310.32	3657.79	3407.18	3664.11	3679.58

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	105-110	111-115	92-102



Gold : 4106-4198 USD/Ounces





เศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังเติบโต แต่มีแรงกดดันจากหนี้สูงและเงินเฟ้อ

อ่านต่อหน้าที่ 14



หนีเสือปะจระเข้ ! ยุโรประงับเหตุ Strike ในท่าเรือได้ แต่วิกฤต่แม่น้ำไรน์ยังคงวิกฤติ

อ่านต่อหน้าที่ 16



นับถอยหลัง เตรียมรับมือ Port of LA/LB ปิดตายสะพานสำคัญ 16 เดือน

อ่านต่อหน้าที่ 17

BEST CONTAINER LINER AWARD 2026



เราขอเชิญผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ผู้ใช้บริการทุกท่าน

ร่วมให้คะแนนสายเรือ

และเป็นส่วนหนึ่งในการยกระดับการแข่งขันและการให้บริการ

ช่วยเราตอบแบบสอบถาม

รับเลย !

Starbucks Card *

มูลค่า 200 บาท



(*) หมายเหตุ
(1) ของรางวัลจะส่งมอบให้เฉพาะผู้ที่ให้ข้อมูลครบถ้วนสมบูรณ์ น่าเชื่อถือ และสามารถนำไปวิเคราะห์ได้เท่านั้น
(2) ของรางวัลมีจำนวนจำกัด โดยทางคณะกรรมการจะจัดการส่งมอบตามลำดับการตอบแบบสอบถาม (First Come, First Serve)
(3) เราจะจัดส่งของรางวัลให้ผู้ร่วมตอบแบบสอบถาม และจับรางวัลผู้โชคดีภายหลังโครงการเสร็จสิ้น
(4) ของรางวัลอาจมีการเปลี่ยนแปลง หรือมีการเปลี่ยนแปลงมูลค่า โดยไม่จำเป็นต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า โดยการตัดสินใจของคณะกรรมการถือเป็นที่สิ้นสุด

TNSC
Thai Nation Shippers' Council
WE ARE THAI EXPORTERS

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม โทร 02-679-7555 ต่อ 302 หรืออีเมล kittisak_j@tnsc.com

สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

"หมายเหตุ: อัตราค่าระวางที่ปรากฏเป็นอัตราฐานของสายเรือที่ประกาศเป็นทางการ ซึ่งอาจสูงกว่าหรือต่ำกว่าอัตราที่มีการเรียกเก็บจริงจากผู้ส่งออก"

DRY CONTAINER FREIGH RATE

ROUTE	Freight		Surcharge / Fee			Remark
	USD/20'	USD/40'	Item	USD/20'	USD/40'	
Thailand - Shanghai	160	320	ISOCC	80	161	Effective till 31-Oct-2026
Thailand - Qingdao	200	380				
Thailand - Hong Kong	230	450				
Thailand - Japan (Main Port)	450	700				
Thailand – Kaohsiung	250	500				
Thailand – Klang	250	500	ISOCC	47	94	
Thailand - Jakarta	270	550				
Thailand - Ho Chi Minh	250	500				
Thailand - Singapore	300	600				
Thailand - Manila (North & South)	750	1,300				
Thailand - Jebel Ali	***Suspension****	***Suspension****	ISOCC	-	-	
			War Risk	-	-	
Thailand - Busan	550	900	All – In			
Thailand - Incheon	550	900				
Thailand - Nhava Sheva	1,200	1,300	ISOCC	115	230	
Thailand – Durban / Cape Town	2,850	4,300	ISOCC	176	352	
			Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	1,825-1,925	3,650-3,850	All – In			
Thailand - Sydney						
Thailand - Tauranga	1,825	3,650				
Thailand – Europe (Main Port)	2,300	3,700	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	75 €	150 €	
			20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	6,800	8,300	All - In			
Thailand - US East Coast	9,400	11,700	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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนตุลาตม 2569 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 160 USD/TEU และ 320 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 250 USD/TEU และ 500 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 230 USD/TEU และ 450 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางคงที่เช่นกัน อยู่ที่ 450 USD/TEU และ 700 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 2,850 USD/TEU และ 4,300 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลีใต้ ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 550 USD/TEU และ 900 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางปรับขึ้น โดยอยู่ที่ 1,825-1,925 USD/TEU และ 3,650-3,850 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 2,300 USD/TEU และ 3,700 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast คงที่ โดยอยู่ที่ 6,800 USD/TEU และ 8,300 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast คงที่ โดยอยู่ที่ 9,400 USD/TEU และ 11,700 USD/FEU

REEFER CONTAINER FREIGHT RATE

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	600	800	150 - 200	Effective till 31-Oct-2026
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	800	1,100	150 – 200	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	3,800	5,000	160 - 400	

หมายเหตุ :

(*) หลายสายเรือปิดการจองระวางชั่วคราวสาเหตุจากความเสี่ยงในช่องแคบฮอร์มุซ

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

ตัวอย่างสรุปรายการค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่ม (Surcharge) ที่ถูกเรียกเก็บ จากสถานการณ์ในตะวันออกกลาง และการปิดช่องแคบฮอร์มุซ

ค่าใช้จ่ายพิเศษจากการบริหารจัดการตู้สินค้า มักพบในตลาดตะวันออกกลางหรือบริเวณใกล้เคียง

รายการที่เรียกเก็บ	20'DC	40'DC	Reefer
War Risk Surcharge	1,500 - 2,000	3,000-5,000	3,500 - 4,000
Emergency Conflict Surcharge	2,000-3,000	3,000-4,000	4,000
Emergency Freight Rate	1,800-2,500	3,000-4,000	3,800
Rate Restoration	1,500-2,500	3,000-4,000	n/a
Imbalance Surcharge	300-500 / Container		
Mandatory Deviation Charge	800-2,500 / Container		

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ (USD)

ค่าใช้จ่ายพิเศษจากต้นทุนพลังงาน อาจพบได้ทุกเส้นทาง

รายการที่เรียกเก็บ	20'DC	40'DC	Reefer
Thailand Emergency Bunker Surcharge (THEBS)	75-200	150-300	100 - 400
Emergency Bunker Surcharge	200 - 400	400 – 1,000	300 – 1,000
Emergency Fuel Surcharge (EFS)	80 - 300	160 - 500	100 - 400

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐ (USD)

เนื่องจากในปัจจุบัน ตลาดตะวันออกกลางกำลังเผชิญหน้ากับความท้าทายรอบด้าน จากสถานการณ์ทางการเมืองในภูมิภาคที่ยังคงมีความไม่แน่นอนสูง ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อระบบการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีที่ช่องแคบฮอร์มุซยังคงถูกปิดตายอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับอัตราค่าระวางเรือในเส้นทางทะเลแดงที่ยังคงทรงตัวอยู่ในระดับสูง ส่งผลให้ผู้ส่งออกต้องประสบความยากลำบากอย่างยิ่งในการจัดหาตู้สินค้าและเรือขนส่งในการกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งยืดเยื้อมาราว 5 เดือน

โดยท่านสมาชิกสามารถติดต่อสรท. เพื่อประสานงานกับผู้ให้บริการและร่วมหาแนวทางแก้ไขปัญหาด้านโลจิสติกส์ได้ที่ 02-679-7555 ต่อ 200 (คุณจันทนี) และ 302 (คุณกิตติศักดิ์) หรืออีเมล jantanee@tnsc.com และ kittisak_j@tnsc.com

หมายเหตุ :

1) *อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษที่ปรากฏขึ้นอยู่กับเส้นทางและผู้ให้บริการหรือสายเรือ*
2) *อัตราค่าใช้จ่ายพิเศษรวมไปถึงอัตราค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ โปรดติดตามกับผู้ให้บริการหรือสายเรืออย่างใกล้ชิด*

141.86
AUG 2026 Container Throughput Index

49.87 %
AUG 2026 Global Schedule Reliability

116.81 %
JUL 2026 World Trade Volume Index

Export Zip

A quick export track & update for your coffee time



Impact Active Storms

Hurricane CAT 3 - North America

พายุเฮอริเคนทรูดี (Trudy) เป็นพายุเฮอริเคนระดับ 3 อยู่บริเวณนอกชายฝั่งตะวันตกของเม็กซิโก และเคลื่อนตัวขึ้นเหนือสู่คาบสมุทรบาฮาแคลิฟอร์เนียในสัปดาห์หน้า

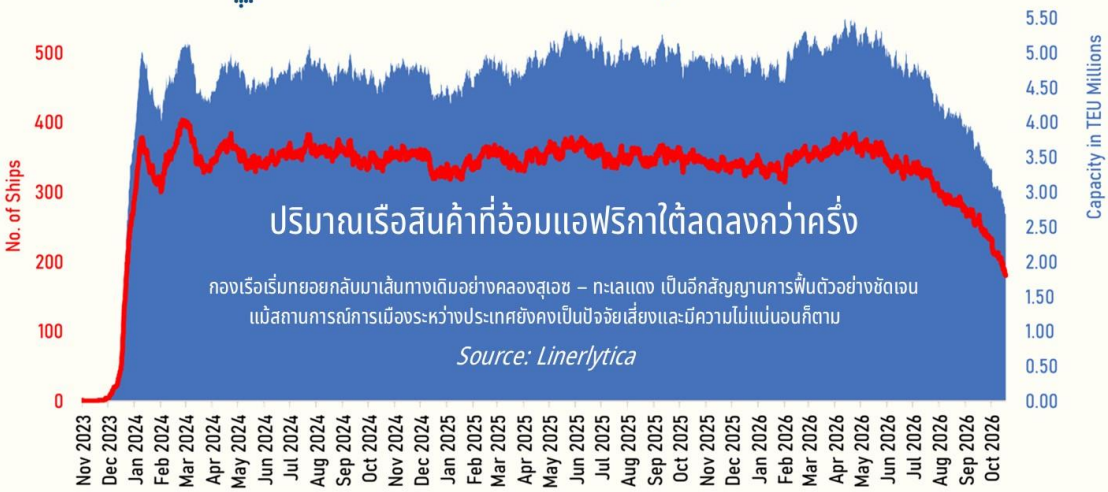
Typhoon CAT 5 – East Asia

พายุไต้ฝุ่นจำปี (Champi) เป็นพายุไต้ฝุ่นขนาดใหญ่ ที่เคยขึ้นไปถึงระดับ 5 (Category 5 - ระดับสูงสุด) ปัจจุบันอยู่นอกชายฝั่งฟิลิปปินส์ และคาดว่าจะเคลื่อนที่ขึ้นชัดชายฝั่งไต้หวันในสัปดาห์หน้า

Depression – East Asia

พายุทั้งสามมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อเส้นทางเดินเรือและท่าเรือสินค้า เนื่องจากอยู่ในตำแหน่งสำคัญ และยังมีอิทธิพลรุนแรงที่มักบังคับให้ท่าเรือต้องหยุดดำเนินการชั่วคราว (Port Closure) หรือเกิดความแออัดในการขนถ่ายสินค้าในท่าเรือ (Port Congestion)

Watchlist : กลุ่มท่าเรือที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด ได้แก่ ท่าเรือในอเมริกาเหนือ Port of LA/LB, Ensenada, Manzanillo และ Port of Lázaro Cárdenas ส่วนในเอเชียได้แก่ Kaohsiung, Taichung, Keelung, Xiamen และ Ningbo-Zhoushan รวมไปถึงท่าเรืออื่นๆใกล้เคียง



น่านฟ้าซาอุฯ

น่านฟ้าซาอุดิอาระเบีย ที่มีความสำคัญ โดยเป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างยุโรปใต้กับเอเชีย ผ่านทางอียิปต์ต่อไปยังโอมาน หรือสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ เริ่มทยอยกลับมาเปิดให้บริการแล้ว หลังมีการโจมตีโดยกลุ่มฮูตีทำให้ต้องหยุดชะงักเที่ยวบินทั้งหมดในกรุงริยาด

แม่น้ำไรน์

แม่น้ำไรน์ ยังคงเป็นปัญหาหลักของยุโรปในขณะนี้ โดยเฉพาะเนเธอร์แลนด์ ซึ่งอาศัยการขนตู้คอนเทนเนอร์ส่งทางน้ำภายในประเทศกว่าร้อยละ 35% เริ่มส่งผลกระทบโดยตรงต่อ Antwerp Rotterdam เสี่ยงกระทบเป็นลูกโซ่ไปทั่วทั้งยุโรป

ท่าเรือแออัด

ท่าเรือรอบช่องแคบฮอร์มุซ หลายท่าเรือยังคงเผชิญความแออัดต่อเนื่องมานานหลายเดือน ด้วยต้องกลายเป็นแหล่งขนถ่ายสินค้าสู่ตลาดภายในอ่าวเปอร์เซียเฉพาะหน้า ส่งผลให้ค่าระวางในพื้นที่ยังคงทรงตัวในระดับสูงสวนทางกับตลาดส่วนมาก

เตรียมปิดตาย 16 เดือน สะพานสำคัญ Port LA/LB



อ่านเพิ่มเติม

16 Months
กำหนดการปิดตายยาวนาน 16 เดือน และจะกลับมาเปิดให้บริการในมีนาคม 2028

53k /Days
กระทบการจราจรกว่า 53,000 คันต่อวัน และต้องอาศัยเส้นทางหลีกเลี่ยงทดแทน

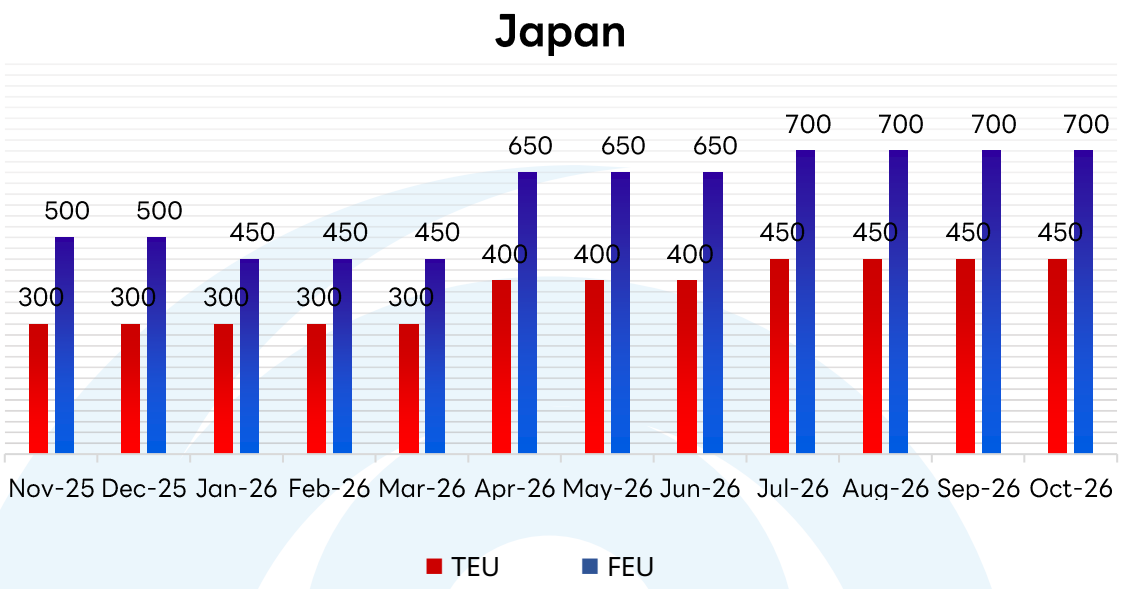
6.75 Days
เสี่ยงกระทบซ้ำ Dwell Time ทางรางที่สูงอยู่แล้วถึง 6.75 วัน สูงที่สุดในรอบ 17 เดือน

4k TEU
กระทบการขนถ่ายตู้สินค้า ราว 4,600 TEU ต่อวัน จากเดิมที่ใช้เส้นทางผ่านสะพาน

2.95 Days
เสี่ยงกระทบซ้ำ Dwell Time ทางรถบรรทุกที่สูงอยู่แล้วถึง 2.95 วัน

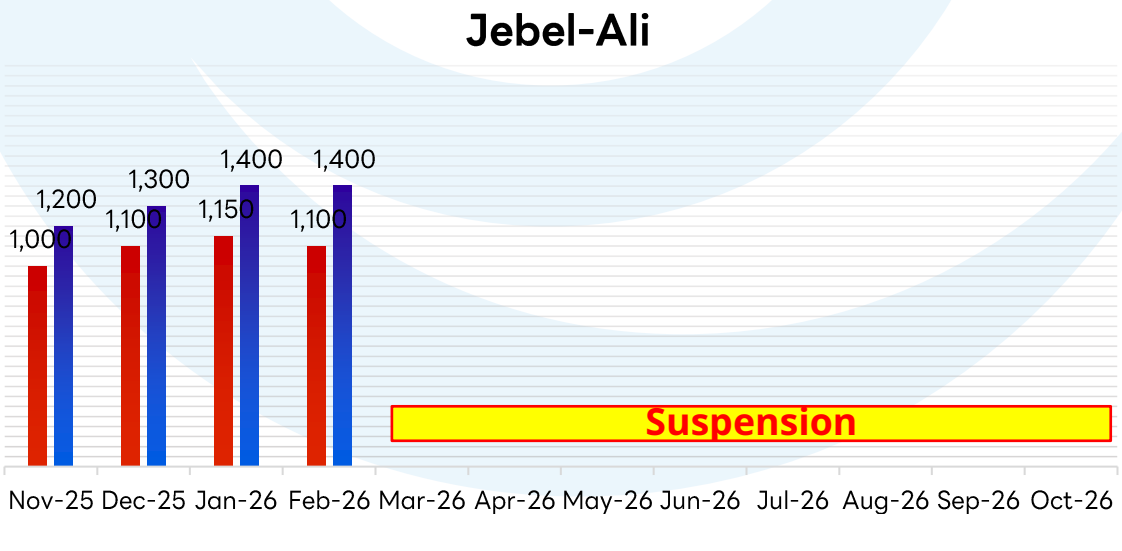
10 %
Turn Time ที่เกิน 2 ชม. 10% ในเดือนสิงหาคม หลังปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องหลายเดือน

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น 12 เดือนล่าสุด (YTD)



	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26	SEP-26	OCT-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	46	46	57	69	69	80
Low Sulphur Surcharge / FEU	92	92	115	138	138	161

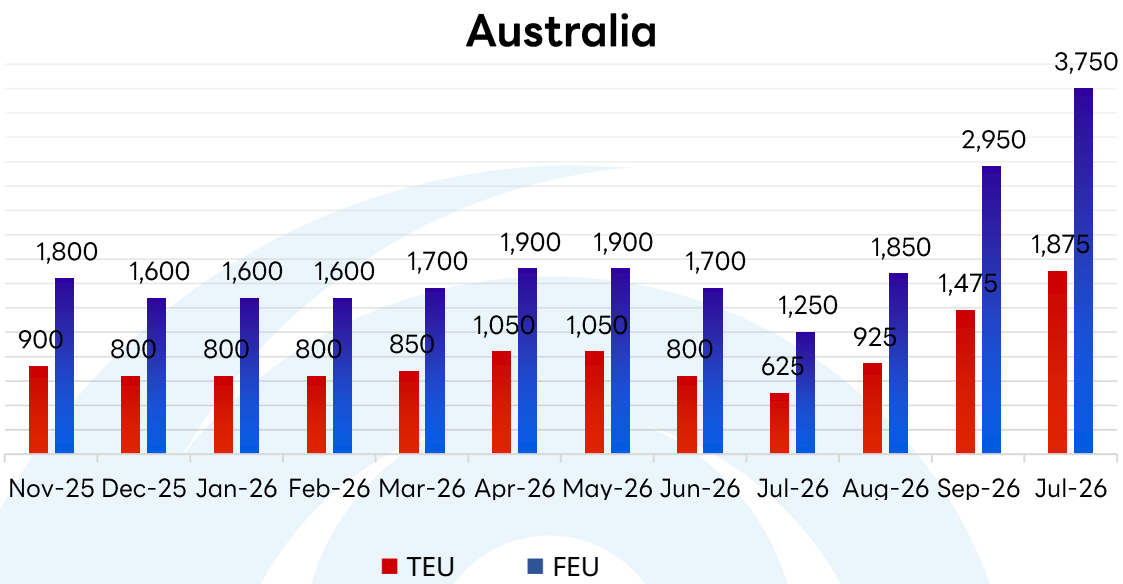
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 12 เดือนล่าสุด (YTD)



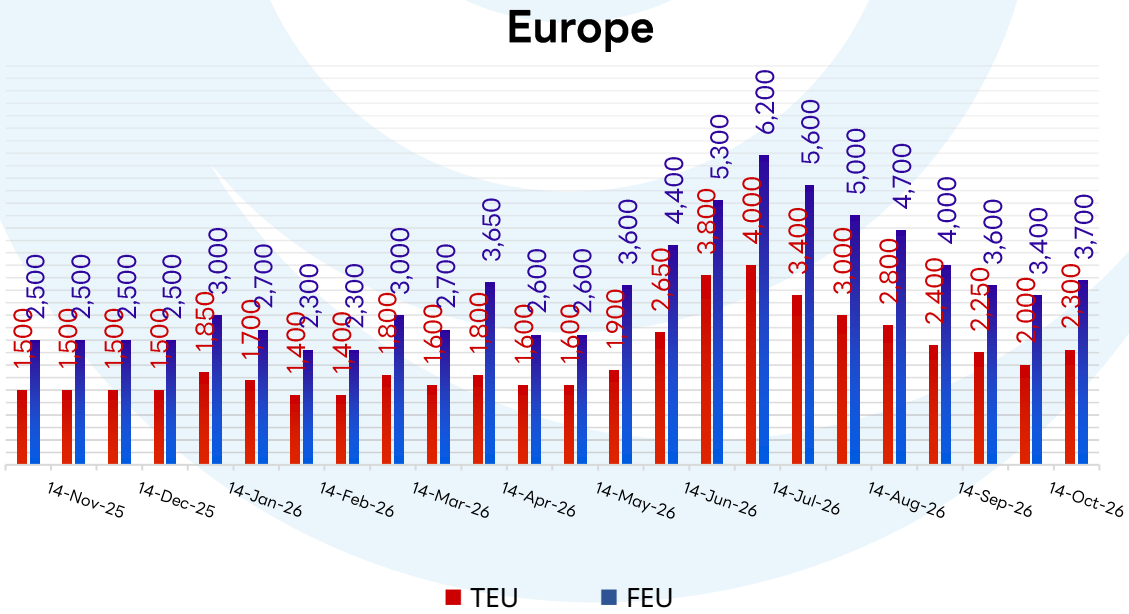
	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26	SEP-26	OCT-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	-	-	-	-	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	-	-	-	-	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Australia 12 เดือนล่าสุด (YTD)



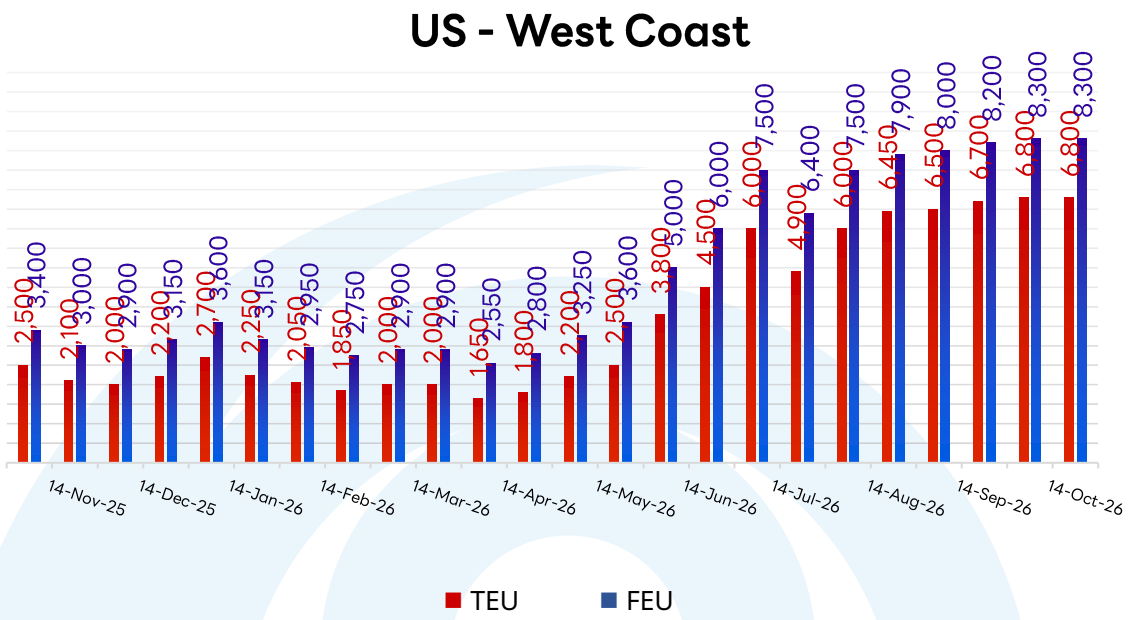
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 12 เดือนล่าสุด (YTD)



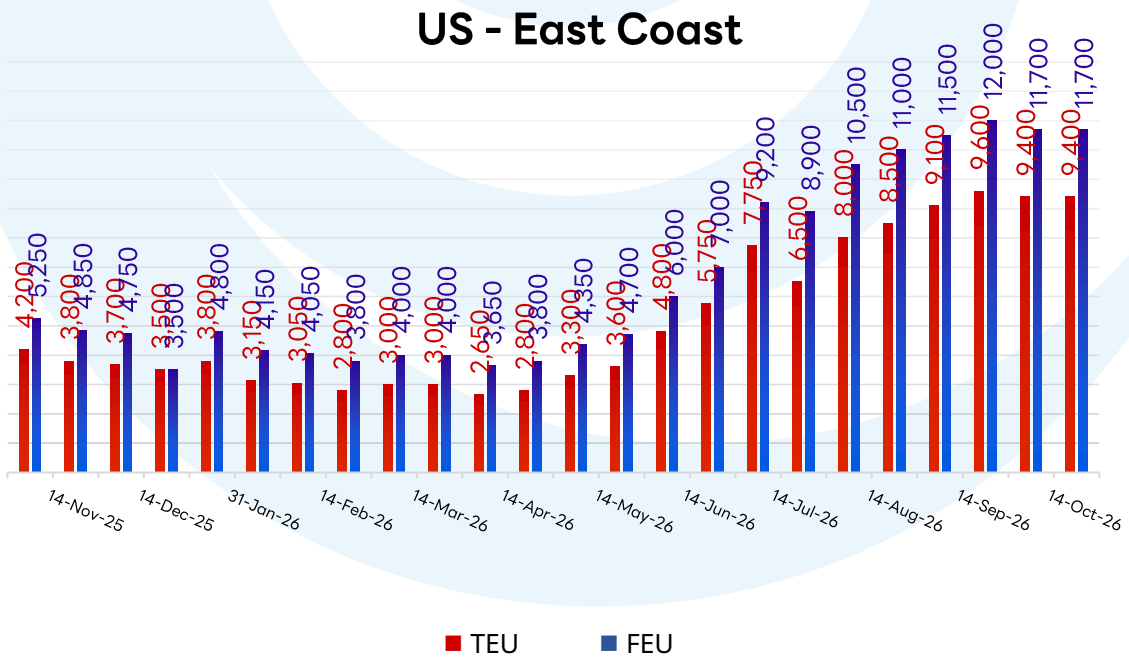
	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26	SEP-26	OCT-26
EU Innovation Surcharge / TEU	75 €	75 €	75 €	75 €	75 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	150 €	150 €	150 €	150 €	150 €	150 €

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

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 12 เดือนล่าสุด (YTD)



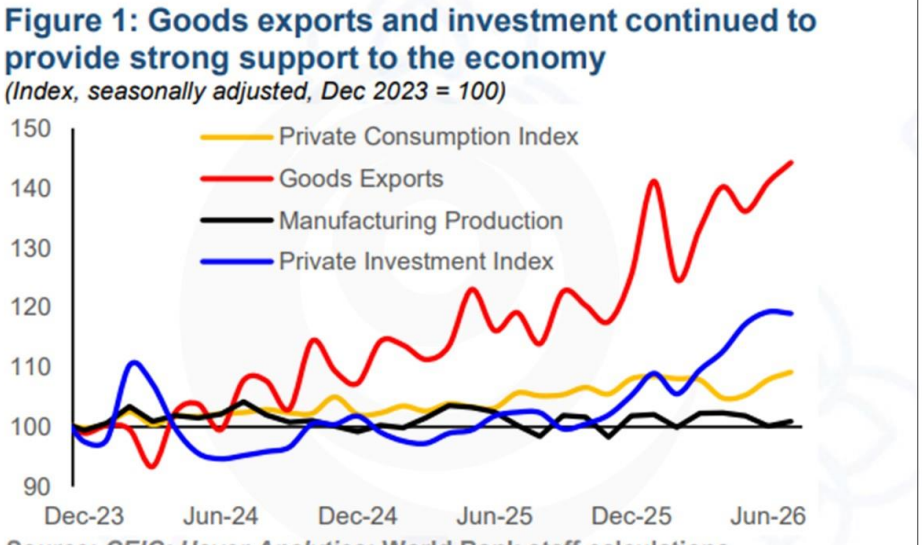
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast 12 เดือนล่าสุด (YTD)



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

EXPORTS & INVESTMENT

เศรษฐกิจไทยปีนี้ เติบโตได้จาก **การส่งออก** ที่ขยายตัวสูง และ แรงสนับสนุนจาก **การลงทุนภาคเอกชน** ในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับ **AI และ อิเล็กทรอนิกส์**



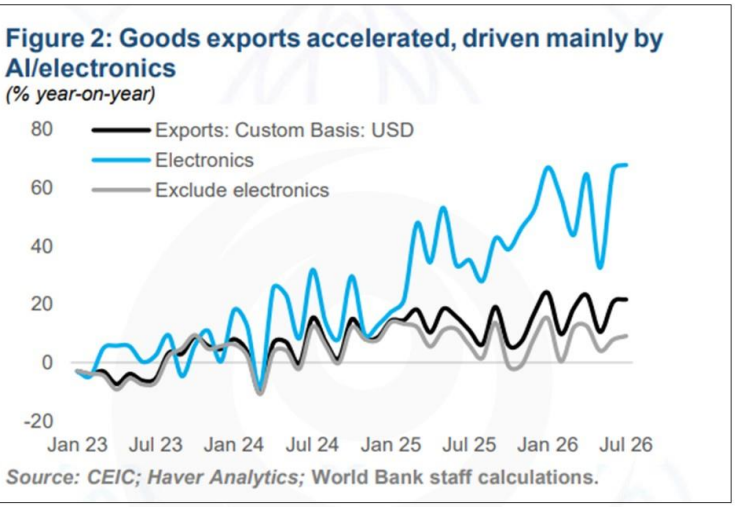
ภาพรวมเศรษฐกิจยังคงเติบโตได้

แม้ในช่วงต้นปีจะได้รับผลกระทบจากราคาพลังงานปรับตัวสูงขึ้น โดยมีแรงหนุนสำคัญจากการส่งออกที่ขยายตัวได้อย่างต่อเนื่อง เช่นเดียวกับการลงทุนภาคเอกชน ผ่านการโครงการสนับสนุน FDI ของ BOI

โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ และเทคโนโลยี ซึ่งมีความต้องการในตลาดโลกเพิ่มขึ้น อีกทั้ง ความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ทำให้บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนเทคโนโลยีหลายแห่งพิจารณาที่จะย้ายฐานการผลิต โดยมีไทยเป็นหนึ่งในจุดหมายปลายทางที่ได้รับความสนใจ เนื่องจากความพร้อมของประเทศในหลายด้าน

รวมถึง นโยบายดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติของรัฐบาล เช่น BOI Fast Pass ทำให้ระยะที่ผ่านมา มีบริษัทต่างชาติเข้ามาลงทุนเพื่อตั้งฐานการผลิตและส่งออกเป็นจำนวนมาก

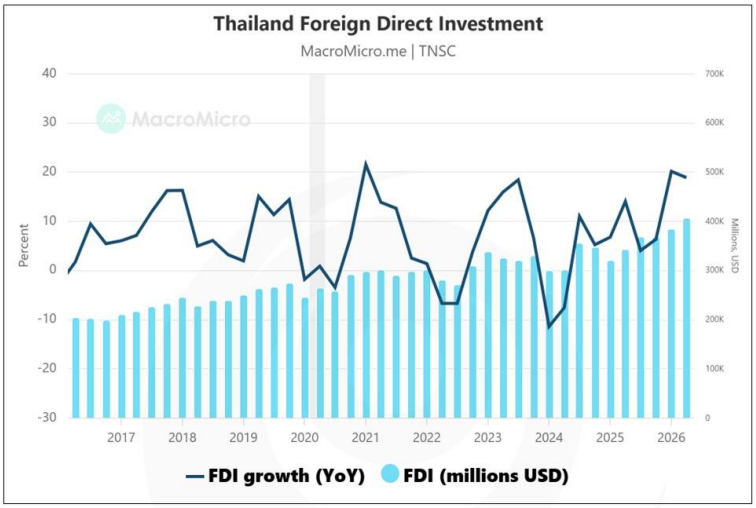
EXPORTS



การส่งออกขยายตัว 18.9% เทียบกับมูลค่า 8 เดือน (ม.ค – ส.ค.) ของปีก่อน โดยมีส่วนสำคัญจากการส่งออกสินค้าอิเล็กทรอนิกส์และชิ้นส่วนเทคโนโลยี ขยายตัวกว่า 55% (ytd, yoy) ขยายตัวโดดเด่นกว่าสินค้ากลุ่มอื่นอย่างชัดเจน

อย่างไรก็ตาม ภาพดังกล่าวสะท้อน K-shape ของภาคการส่งออก ที่การเติบโตกระจุกตัวอยู่กับอุตสาหกรรมเฉพาะกลุ่ม ขณะที่อุตสาหกรรมอื่น ๆ มีอัตราการขยายตัวในระดับที่ต่ำกว่ามาก

PRIVATE INVESTMENT



การลงทุนภาคเอกชนเพิ่มขึ้น 11.6% ในครึ่งปีแรก 2569 สะท้อนจากคำขอรับการสนับสนุนการลงทุนจาก BOI สะสมครึ่งปีแรก 2569 มีมูลค่ากว่า 1.47 ล้านล้านบาท ขยายตัว 37% ส่วนใหญ่มาจากคำขอ FDI (สัดส่วน 93%) มูลค่าราว 1.36 ล้านล้านบาท

การลงทุนส่วนใหญ่อยู่ในอุตสาหกรรมดิจิทัล เครื่องใช้ไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับ AI เช่น แผงวงจรอิเล็กทรอนิกส์ (PCB) อุปกรณ์จัดเก็บข้อมูล (HDD) และโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล

Implications

การส่งออกและการลงทุนที่ขยายตัวสูง มีการกระจุกตัวอยู่ในอุตสาหกรรมเฉพาะกลุ่ม ดังนั้น ผลประโยชน์อาจไม่ได้กระจายตัวอย่างทั่วถึงในระบบเศรษฐกิจ อย่างไรก็ดี ไทยควรใช้โอกาสนี้ เชื่อมโยงผู้ประกอบการไทยเข้าสู่ Global Supply Chain ด้วยการสนับสนุน **การสร้าง Value Added ในประเทศ การถ่ายทอดเทคโนโลยี และการพัฒนาทักษะความสามารถของแรงงานไทย** เพื่อให้ผลประโยชน์ถูกส่งผ่านไปยังภาคส่วนอื่นของเศรษฐกิจได้มากยิ่งขึ้น

World Volume and Congestion Ports Table
ตารางแสดงปริมาณเรือ สินค้า และความแออัดรายสัปดาห์

โดยที่

NSQ = No. of Ship at Queue หรือ ปริมาณเรือที่รอคิวเทียบท่า

NSP = No. of Ship at Port หรือ ปริมาณเรือที่อยู่ภายในท่าเรือ

TEU.Q = TEU of Ship at Queue หรือ ปริมาณสินค้าของเรือที่รอคิวเทียบท่า

TEU.P = TEU of Ship at Port หรือ ปริมาณสินค้าของเรือที่อยู่ภายในท่าเรือ

Q2P Ratio = TEU.Q/TEU.P หรือ อัตราส่วนปริมาณสินค้าที่รอเทียบท่าและอยู่ภายในท่าเรือ โดยตัวเลขต่ำหมายถึงความแออัดต่ำ และตัวเลขสูงหมายถึงความแออัดสูง

As of **17 Oct 26,**

	Port / Zone	NSQ	NSP	TEU.Q	TEU.P	Q2P Ratio
FE Asia	Shanghai/Ningbo	121	78	667347	530206	1.26
	Qingdao	36	26	122326	160628	0.76
	Nagoya	8	8	15043	17312	0.87
	Busan	31	51	188074	247766	0.76
	Incheon	2	9	1634	13503	0.12
	Hong Kong	14	24	48187	101317	0.48
	Kaohsiung	1	18	2462	80881	0.03
ME & ISC	Jeddah	8	4	39113	11972	3.27
	Jebel Ali	9	4	9378	7846	1.20
	Mundra	6	11	28490	85493	0.33
	Mumbai	15	0	54318	0	n/a
	Nhava Sheva	3	10	9962	54880	0.18
	Colombo	12	17	87328	90014	0.97
SAF	Port Elizabeth	3	2	13749	10814	1.27
	Durban	16	13	77894	60105	1.30
AU & NZ	Sydney	1	1	2210	7224	0.31
	Melbourne	5	7	27635	30462	0.91
	Brisbane	4	5	15597	20934	0.75
	Tauranga	-	-	-	-	n/a
EU	Hamburg	6	25	51504	187178	0.28
	Rotterdam	12	35	63235	179162	0.35
	Antwerp	19	29	104663	147990	0.71
	Valencia	9	11	23508	58389	0.40
	Barcelona	2	6	23726	18401	1.29
USWC	LA/LB	4	30	30328	308195	0.10
	Puget Sound *	3	6	17843	32689	0.55
	Oakland	1	8	4313	68040	0.06
USEC	New York	4	4	40811	40810	1.00
	Norfolk	3	5	21845	43815	0.50
	Savannah	4	8	46844	67359	0.70
	Charleston	3	3	21563	22432	0.96
SEA	Bangkok	3	9	3531	7474	0.47
	Laem Chabang	4	20	11982	91225	0.13
	Singapore	33	62	273893	426963	0.64

Port / Zone	NSQ	NSP	TEU.Q	TEU.P	Q2P Ratio
Tanjung Pelepas	7	10	62755	73229	0.86
Port Klang	32	26	85552	106781	0.80
Jakarta	11	30	10943	45528	0.24
Manila	26	17	31421	21277	1.48
Haiphong	5	17	21038	38716	0.54
Ho Chi Minh	10	7	54449	12604	4.32

ข้อมูลอาจมีการผิดพลาด

(*) Puget Sound หมายถึง กลุ่มท่าเรือภายในอ่าว Puget ซึ่งมีทั้งท่าเรือของสหรัฐฯและแคดานา ได้แก่ Bellingham, Everett, Nanimo, Prince Rupert, Seattle, Tacoma และ Vancouver

เศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังเติบโต แต่มีแรงกดดันจากหนี้สูงและเงินเฟ้อ

แม้ประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์มักจะกล่าวถึงความแข็งแกร่งของเศรษฐกิจสหรัฐฯ ด้วยการชูการเติบโตของรายได้ การควบคุมเงินเฟ้อ และการสร้างงาน แต่ข้อมูลเศรษฐกิจสะท้อนภาพที่ซับซ้อนกว่านั้น ซึ่งเศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังคงขยายตัวในอัตราประมาณ 2.2% ต่อปี ซึ่งถือเป็นการเติบโตในระดับที่น่าพอใจเมื่อเทียบกับมาตรฐานในอดีต อย่างไรก็ตาม การเติบโตดังกล่าวเกิดขึ้นท่ามกลางภาระหนี้ภาครัฐที่สูงขึ้น ต้นทุนการกู้ยืมที่เพิ่มขึ้น และแรงกดดันด้านค่าครองชีพที่ประชาชนยังต้องเผชิญ



ปัจจัยหนึ่งที่ช่วยสนับสนุนเศรษฐกิจสหรัฐฯ คือ การลงทุนในเทคโนโลยี AI โดยเฉพาะการพัฒนาดาต้าเซ็นเตอร์ ระบบประมวลผล และโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล การลงทุนเหล่านี้ช่วยเพิ่มความต้องการสินค้าและบริการที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจในภาพรวม แต่การพึ่งพาการลงทุนในอุตสาหกรรมใดอุตสาหกรรมหนึ่งมากขึ้นก็มีความเสี่ยง หากผลตอบแทนจากการลงทุนไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ หรือบริษัทเทคโนโลยีเริ่มลดงบประมาณลงทุน การเติบโตของเศรษฐกิจอาจชะลอตัวได้ โดยเฉพาะธุรกิจที่เป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานด้านเทคโนโลยี

ขณะเดียวกัน การเติบโตของเศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังได้รับแรงสนับสนุนจากการใช้จ่ายภาครัฐ แต่การขาดดุลงบประมาณกำลังกลายเป็นข้อจำกัดเชิงโครงสร้างที่สำคัญ โดยรัฐบาลกลางสหรัฐฯ ขาดดุลงบประมาณประมาณ 2 ล้านล้านดอลลาร์ในปีงบประมาณที่สิ้นสุดเดือนกันยายน 2569 หรือคิดเป็นประมาณ 6% ของ GDP และมีการคาดการณ์ว่าอัตราขาดดุลอาจเพิ่มขึ้นเกิน 8% ของ GDP ภายในปี 2573 การกู้ยืมเพื่อชดเชยการขาดดุลช่วยอัดฉีดเงินเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจในระยะสั้น แต่หากดำเนินต่อเนื่องก็จะทำให้ภาระหนี้สะสมสูงขึ้นและเพิ่มความเสี่ยงต่อเสถียรภาพทางการคลังในระยะยาว

ผลจากการกู้ยืมภาครัฐที่เพิ่มขึ้นส่วนหนึ่งสะท้อนผ่านตลาดพันธบัตรรัฐบาลสหรัฐฯ ซึ่งอัตราผลตอบแทนพันธบัตรอายุ 10 ปีปรับขึ้นมาอยู่เหนือ 5% อัตราผลตอบแทนที่สูงขึ้นหมายถึงต้นทุนการกู้ยืมของรัฐบาลและภาคเอกชนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยส่งผลต่ออัตราดอกเบี้ยสินเชื่อบ้าน สินเชื่อธุรกิจ และต้นทุนเงินทุนของ

บริษัทต่าง ๆ แม้ผลตอบแทนพันธบัตรจะไม่ได้ขึ้นอยู่กับการขาดดุลงบประมาณเพียงปัจจัยเดียว แต่ความกังวลเกี่ยวกับปริมาณหนี้และความต้องการเงินทุนของรัฐบาลก็อาจเพิ่มแรงกดดันต่ออัตราดอกเบี้ยในตลาดได้

สำหรับภาคครัวเรือน ต้นทุนทางการเงินที่สูงขึ้นกำลังซ้ำเติมปัญหาความสามารถในการเข้าถึงที่อยู่อาศัย โดยอัตราดอกเบี้ยสินเชื่อบ้านระยะ 30 ปีของสหรัฐฯ เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ประมาณ 7.4% จาก 6.9% ในช่วงที่ทรัมป์กลับเข้ารับตำแหน่งประธานาธิบดี ส่งผลให้ผู้ซื้อบ้านรายใหม่ต้องแบกรับภาระผ่อนชำระที่สูงขึ้น ขณะที่เจ้าของบ้านเดิมบางส่วนไม่ต้องการย้ายบ้าน เพราะอาจต้องเปลี่ยนจากสินเชื่อเดิมที่มีดอกเบี้ยต่ำไปเป็นสินเชื่อใหม่ที่มีต้นทุนสูงกว่า สถานการณ์นี้สะท้อนให้เห็นว่า แม้เศรษฐกิจโดยรวมจะขยายตัว แต่ประโยชน์จากการเติบโตไม่ได้กระจายไปถึงประชาชนทุกกลุ่มในระดับเดียวกัน

อีกประเด็นที่ไม่อาจมองข้ามคือผลกระทบจากมาตรการภาษีนำเข้าและความขัดแย้งระหว่างสหรัฐฯ กับอิหร่าน ซึ่งส่งผลต่อต้นทุนสินค้าและพลังงาน ภาษีนำเข้าสามารถเพิ่มต้นทุนของสินค้าสำเร็จรูป วัตถุดิบ และชิ้นส่วนที่ธุรกิจสหรัฐฯ ต้องใช้ในการผลิต ขณะที่ราคาพลังงานที่สูงขึ้นสามารถส่งผ่านไปยังค่าขนส่งและต้นทุนการดำเนินงานของธุรกิจ หากผู้ประกอบการผลักภาระต้นทุนไปยังผู้บริโภค ราคาสินค้าและบริการก็อาจเพิ่มขึ้นตามมา ทำให้ประชาชนรู้สึกว่ากำลังซื้อถูกบั่นทอน แม้ตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจจะยังเป็นบวกก็ตาม

ผลกระทบต่อประเทศไทยมีทั้งโอกาสและความเสี่ยง หากการลงทุนด้าน AI และโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลของสหรัฐฯ ยังขยายตัว ก็อาจช่วยเพิ่มความต้องการสินค้าในห่วงโซ่อุปทาน เช่น อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ชิ้นส่วน และเครื่องใช้ไฟฟ้าบางประเภท ซึ่งเป็นโอกาสสำหรับผู้ส่งออกไทยที่มีศักยภาพในการเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่ดังกล่าว แต่หากต้นทุนการกู้ยืมที่สูงขึ้นเริ่มกดดันการลงทุนและการบริโภค ความต้องการนำเข้าสินค้าของสหรัฐฯ ก็อาจชะลอลง โดยเฉพาะสินค้าที่อ่อนไหวต่อกำลังซื้อและต้นทุนทางการเงิน

นอกจากนี้ หากผลตอบแทนพันธบัตรสหรัฐฯ ยังคงสูง ก็อาจส่งผลต่อการเคลื่อนย้ายเงินทุนและค่าเงินในตลาดโลก ซึ่งมีความสำคัญต่อผู้ส่งออกไทยทั้งในด้านรายรับจากต่างประเทศและต้นทุนวัตถุดิบนำเข้า ผู้ประกอบการจึงควรติดตามทั้งทิศทางเศรษฐกิจสหรัฐฯ อัตราดอกเบี้ย ราคาพลังงาน และค่าเงินบาทควบคู่กัน ไม่ควรประเมินโอกาสการส่งออกจากอัตราการเติบโตของ GDP เพียงตัวเดียว

Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

หนีเสือปะจระเข้ ! ยุโรประงับเหตุ Strike ในท่าเรือเยอรมันได้ แต่วิกฤตแม่น้ำไรน์ยังคงวิกฤติ

ความเสี่ยงที่จะเกิดการหยุดงานประท้วง (Strike) เป็นวงกว้างในท่าเรือต่างๆ ของเยอรมันได้คลี่คลายลงชั่วคราวในช่วงสัปดาห์ที่ผ่านมา หลังจากสมาชิกสหภาพแรงงานตอบตกลงข้อเสนอสัญญาจ้างใหม่จากสมาคมผู้ประกอบการท่าเรือทางทะเลแห่งเยอรมัน หรือ ZDS



หลังจากก่อนหน้านี้ตกอยู่ในความเสี่ยงที่จะมีการนัดประท้วงหยุดงานที่ท่าเรือ Hamburg, Bremen, Bremerhaven, Emden, Brake, และ Wilhelmshaven ที่อาจทำให้โลจิสติกส์และการกระจายสินค้าสั่นสะเทือนไปทั่วยุโรป

อย่างไรก็ตาม สหภาพแรงงานยังคงมีความต้องการให้ฝั่งนายจ้างยังคงต้องอนุมัติผลสรุปนี้อย่างเป็นทางการ และอาจมีการประท้วงหยุดงานหากไม่มีสามารถบรรลุข้อตกลงได้แล้วเสร็จ 100 %

ข้อตกลงนี้เป็นข่าวดีกับการนำเข้าส่งออกของยุโรปโดยตรง และคาดว่าจะสามารถช่วยสะสางปัญหาสินค้าค้างสะสมเพิ่มเติมใน 3 ท่าเรือ ได้แก่ Hamburg, Bremen และ Wilhelmshaven แม้ว่าจะยังคงเผชิญกับความแออัดอยู่บ้างก็ตาม

ทว่าความท้าทายของภาคการขนส่งยุโรปยังไม่จบลง โดยเฉพาะแถวเขตอุตสาหกรรมลุ่มแม่น้ำไรน์ (Rhine) ยังคงต้องเผชิญกับความแออัดในพื้นที่ขนส่งหลังท่า (Hinterland) อย่างหนัก ที่เกิดจากระดับน้ำในแม่น้ำไรน์ลดต่ำลงต่อเนื่อง จากคลื่นความร้อนตั้งแต่ในช่วงกลางปี

ผลกระทบลุกลามไปถึงการจำกัดการเดินเรือบาร์จไปยังท่าเรือหลักอย่าง Rotterdam และ Antwerp และอาจจำเป็นต้องงดการขนส่งทางแม่น้ำไปก่อนในระยะนี้ โดยเรือขนส่งในแม่น้ำตอนในจำนวนมากยังคงเกยตื้น หรือติดค้างอยู่ที่บริเวณแม่น้ำไรน์ตอนบน

ซึ่งนั่นหมายความว่าต้องใช้รถบรรทุกถึง 60 คัน เพื่อขนส่งสินค้าในปริมาณที่เรือบาร์จขนาด 1,500 ตัน เพียงลำเดียวสามารถบรรทุกได้

ยิ่งไปกว่านั้น มาตรวัด Kaub (จุดเฝ้าระวังความลึก ณ จุดคอขวดสำคัญของแม่น้ำ) ดิ่งลงแตะระดับ 6 ซม. ในเดือนสิงหาคม ซึ่งเป็นระดับที่ต่ำที่สุดนับตั้งแต่เริ่มบันทึกสถิติในปี 1880 ส่งผลให้เหลือน้ำลึกที่เรือพอจะสัญจรได้เพียงประมาณ 1.2 เมตรเท่านั้น

ดังนั้น การเดินเรือสินค้าในแม่น้ำระยะไกลจึงต้องบรรทุกสินค้าได้เสี้ยวเดียว หรือไม่สามารถเดินเรือได้เลย

สำหรับผู้ส่งออกไทย ควรมีการประสานกับลูกค้าปลายทาง โดยเฉพาะหากลูกค้ามีความจำเป็นต้องพึ่งพาการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำมาโดยตลอด

ผู้นำเข้าในยุโรปมีโอกาสสูงมากที่จะปรับเปลี่ยนเส้นทางไปใช้การขนส่งทางรถไฟ (Intermodal Rail) หรือเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรถบรรทุก (Trucking) เพื่อทดแทนเส้นทางเรือบาร์จที่ไม่สามารถสัญจรได้เต็มประสิทธิภาพ

นั่นอาจหมายถึงการที่ผู้ส่งออกไทยต้องเผื่อเวลาการจัดส่ง (Lead Time) ให้มากขึ้น หรือแม้แต่อาจต้องเปลี่ยน Port of Destination ปลายทาง ซึ่งตามมาด้วยภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น

อีกทางหนึ่งคือควรติดตามสถานการณ์โดยเฉพาะประกาศจากสายการเดินเรือหรือจากผู้ให้บริการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อปรับแผนการจัดส่งตู้สินค้าให้สอดคล้องกับสถานการณ์จริงได้อย่างทันท่วงที

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo



นับถอยหลัง เตรียมรับมือ Port of LA/LB ปิดตายสะพานสำคัญ 16 เดือน

ในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2026 หรืออีกไม่ถึง 1 เดือนนับจากนี้ ท่าเรือ LA/LB กำลังจะมีการปิดตายหนึ่งในสะพานสำคัญที่สุดของท่าเรือ ท่ามกลางปัญหาภายในท่าเรือที่อยู่ในขั้นวิกฤติอยู่แล้วในขณะนี้

สะพานดังกล่าวคือ Vincent Thomas Bridge โดยจะถูกปิดให้บริการเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน เพื่อดำเนินโครงการซ่อมบำรุงครั้งใหญ่ ซึ่งจะใช้เวลานานถึง 16 เดือนตามกรอบระยะเวลาของโครงการ และกลับมาเปิดให้บริการในต้นเดือนมีนาคม 2028

อ่านเพิ่มเติม **“นับถอยหลัง เตรียมรับมือ Port of LA/LB ปิดตายสะพานสำคัญ 16 เดือน”** **คลิกที่นี่**

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง
Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	UNIT	Previous Index 9 October 2026	Current Index 16 October 2026
Comprehensive Index		3664.11	3679.58
Europe (Base port)	TEU	2274	2335
Europe (Base port)	FEU	3455	3547
Mediterranean (Base port)	TEU	3002	3250
Mediterranean (Base port)	FEU	3790	4097
USWC (Base port)	FEU	7584	7525
USEC (Base port)	FEU	10524	10405
South America (Santos)	TEU	5925	5529
South America (Santos)	FEU	6032	5677
Central/South America WC (Manzanillo)	TEU	4965	5356
Central/South America WC (Manzanillo)	FEU	5202	5733
East/West Africa (Lagos)	TEU	3979	4173
South Africa (Durban)	TEU	3308	3979
East Africa (Mombasa)	TEU	3356	3399
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	TEU	6452	6474
India and Pakistan 20ft (Nhava Sheva)	TEU	3590	3357
Australia/New Zealand (Melbourne)	TEU	2762	2553
Southeast Asia (Singapore)	TEU	1159	1156
West Japan (Base port)	TEU	328	328
East Japan (Base port)	TEU	333	331
Korea (Pusan)	TEU	386	365

USD/TEU, FEU; TEU = Twenty-feet Equivalent Unit, FEU – Forty-feet Equivalent Unit

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



TNSC Academy

www.tnscacademy.com

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์



ตารางอบรมประจำปี 2026



1Day Training

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/schedule/

ข้อมูลเพิ่มเติม/ขอใบเสนอราคา



In-House Training (ฝึกอบรมภายในองค์กร)

ฝึกอบรมแบบ Insight ที่องค์กรคุณสามารถออกแบบได้

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

ข้อมูลเพิ่มเติม/ลงทะเบียน



MHE (Material Handling Equipment Program)

หลักสูตรต้นแบบจากญี่ปุ่นช่วยพัฒนาทักษะบุคลากร
ให้สามารถวางแผนและออกแบบแปลนของการจัดการคลังสินค้า

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/mhe/

ดาวน์โหลดตารางอบรม 2026

pdf

ดาวน์โหลดตารางอบรม 2026

1 file(s) 330.36 KB

Download

สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)
โทร. 02-679-7555 ต่อ 502 (คุณวัชรินทร์),503 (คุณกัญญ์วรา) Email : watcharin@tnsc.com,kanwara@tnsc.com