TNSC
Thai Nation Shippers' Council
WE ARE THAI EXPORTERS

ค่าระวางเรือ

และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

43

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com

Executive Summary

1. ภาพรวมสถานการณ์เศรษฐกิจและการค้าโลก (Global Economic & Trade Overview)

- **ดัชนี Container Throughput Index** อยู่ที่ระดับ 141.86
- **ดัชนี Global Schedule Reliability** ลดลงแตะระดับ **49.87%** ต่ำที่สุดในรอบเกือบ 3 ปี
- **ดัชนี World Trade Volume Index** อยู่ที่ 117.50%
- **อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาท:** เงินบาทเคลื่อนไหวแข็งค่าขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐฯ อยู่ที่ **33.59 THB/USD** (แข็งค่าขึ้น -6.74%) รวมถึงสกุลเงินหลักอื่นๆ เช่น EUR (37.66 บาท) และ GBP (44.70 บาท) ซึ่งสร้างแรงกดดันต่อขีดความสามารถในการแข่งขันด้านราคาของผู้ส่งออกไทย

2. เจาะลึกประเด็นสำคัญประจำสัปดาห์

2.1 อุตสาหกรรมจีน: กำไรภาคอุตสาหกรรมพุ่งจากกระแส AI แต่กำลังซื้อภายในยังเปราะบาง

- ข้อมูลจากสำนักงานสถิติแห่งชาติจีนระบุว่า กำไรของบริษัทอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ในเดือนกันยายน 2569 ขยายตัวเร่งขึ้น 14.4% เมื่อเทียบกับปีก่อน (และเติบโต 15.5% ในช่วง 9 เดือนแรก) โดยได้รับแรงขับเคลื่อนหลักจาก **อุตสาหกรรมเทคโนโลยี เซมิคอนดักเตอร์ และอุปกรณ์สื่อสาร** ที่เกี่ยวข้องกับปัญญาประดิษฐ์ (AI) ซึ่งเติบโตสูงถึง 103.8%
- ในทางตรงกันข้าม ภาคธุรกิจที่พึ่งพาการบริโภคภายในประเทศ เช่น การผลิตเฟอร์นิเจอร์ กลับหดตัวรุนแรงถึง -51.3% สะท้อนภาวะเศรษฐกิจที่เติบโตอย่างไม่สมดุล ประกอบกับยอดค้าปลีกเดือนกันยายนที่เติบโตเพียง 1.1% ท่ามกลางปัญหาตลาดอสังหาริมทรัพย์ที่ยังยืดเยื้อ
- **นัยต่อผู้ส่งออกไทย:** การที่อุตสาหกรรมจีนพึ่งพาการส่งออกสูงเพื่อระบายสินค้าท่ามกลางอุปสงค์ในประเทศที่อ่อนแอ อาจเพิ่มความเสี่ยงเรื่องการแข่งขันด้านราคารุนแรงในตลาดภูมิภาค ขณะเดียวกัน ผู้ประกอบการไทยสามารถมองหาโอกาสในการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานกับวัตถุดิบและชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ในกระแส AI ได้

2.2 วิกฤตโลจิสติกส์ยุโรป: ท่าเรือเยอรมนีคลี่คลาย แต่ลุ่มแม่น้ำไรน์ยังวิกฤตกราฟดิ่ง

2.3 สหรัฐอเมริกาเตรียมรับมือ: ปิดสะพาน Vincent Thomas (Port of LA/LB) 16 เดือน

2.4 โครงการ Green Maritime และมาตรการ IMO Mid-Term Measures

3. ภาพรวมแนวโน้มค่าระวางเรือและค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่ม (Freight Rates & Surcharges Trend)

สำหรับอัตราค่าระวางเรือในภาพรวมเดือนตุลาคม 2569 ส่วนใหญ่ทรงตัวในหลายเส้นทางหลัก

- **เส้นทางเอเชียและภูมิภาคใกล้เคียง:** ส่วนใหญ่ทรงตัว ไม่มีความเปลี่ยนแปลงที่โดดเด่น
- **เส้นทางยุโรปและออสเตรเลีย:** มีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นในครึ่งหลังของเดือน
- **เส้นทางตะวันออกกลาง (Jebel Ali):** เรือส่วนใหญ่ยังคง **ประกาศระงับการรับจองระวางชั่วคราว (Suspension)**

4. สถานการณ์ความแออัดตามท่าเรือสำคัญทั่วโลก (Port Congestion Highlights)

ข้อมูลปริมาณเรือรอคิว (NSQ) และอัตราส่วนความแออัด (Q2P Ratio) ณ วันที่ 26 ตุลาคม 2569 ชี้ให้เห็นจุดที่ต้องเฝ้าระวังเป็นพิเศษ เช่น **Port Elizabeth (แอฟริกาใต้)** มีอัตราส่วน Q2P สูงถึง **18.33** สะท้อนปัญหาความแออัดและการค้างของตู้สินค้าที่รุนแรงมาก, **Jeddah (ตะวันออกกลาง)** มีค่า Q2P อยู่ที่ **3.25**, **Qingdao (จีน)** มีเรือรอคิวหนาแน่น โดยอัตราส่วน Q2P อยู่ที่ **2.92**, **Manila (ฟิลิปปินส์)** มีค่า Q2P อยู่ที่**2.02** และสำหรับท่าเรือแหลมฉบังของไทยสถานการณ์ยังอยู่ในเกณฑ์ปกติ โดยมีอัตราส่วน Q2P ต่ำเพียง 0.06 เท่านั้น

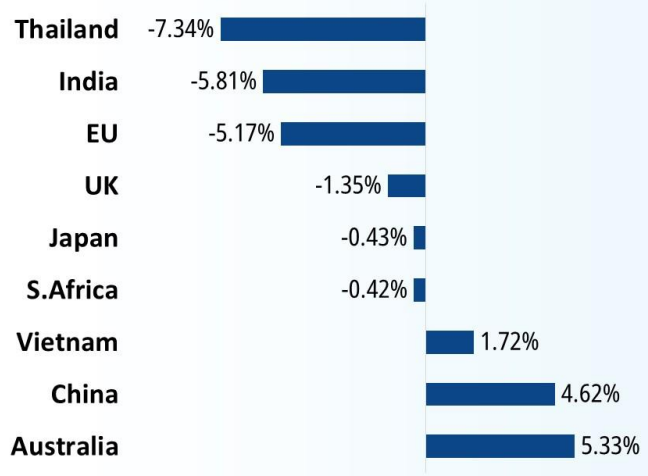
TNSC Weekly Briefing (30 October 2026)

Thai Bath Rate

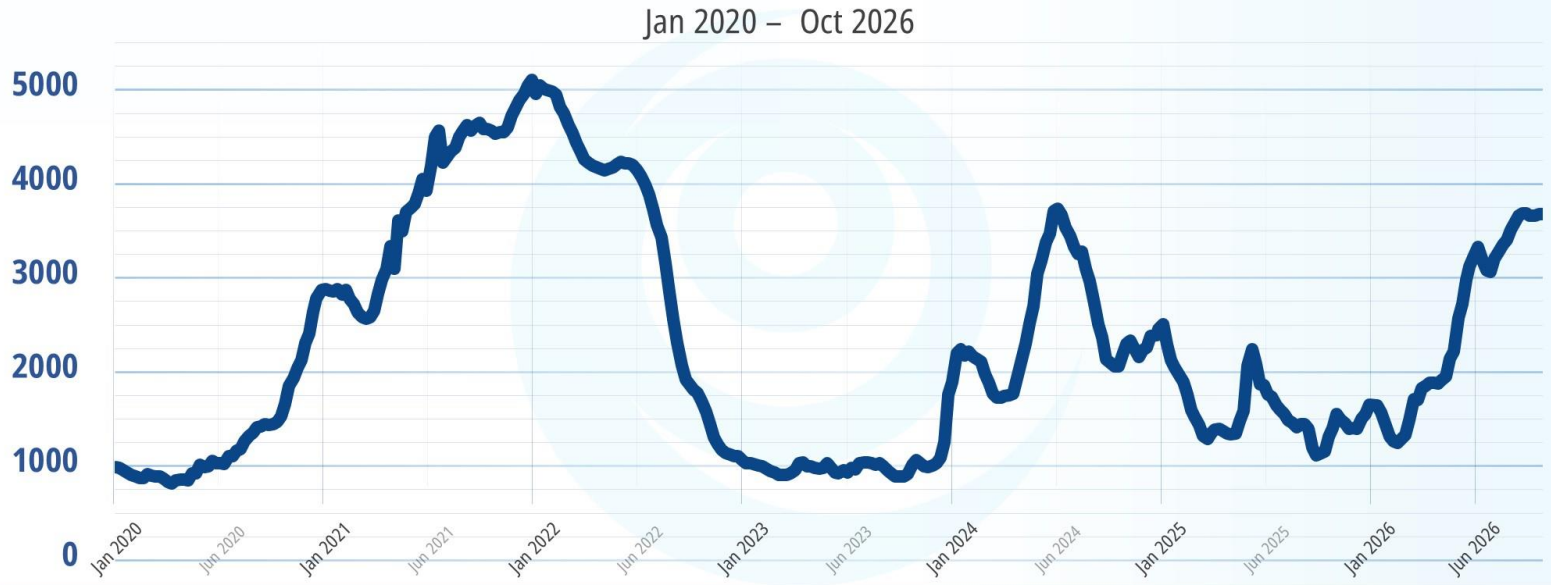
USD	EUR	GBP	AUD
33.77	37.68	45.01	23.62

CNY	JPY	INR	VND
5.03	0.21	0.36	0.0013

Exchange Rate Trend



Shanghai Container Freight Index (SCFI) – Comprehensive Index



YoY	1 Month Average	3 Months Average	Previous Week	Current Week
24-Oct-25	Sep 26	Jul 26 - Sep 26	16-Oct-26	23-Oct-26
1403.46	3657.79	3407.18	3679.58	3681.34

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	108-117	108-116	98-104



Gold : 3998-4165 USD/Ounces





อุตสาหกรรมจีนกำไรพุ่งจากกระแส AI แต่การบริโภคอ่อนแอยังฉุดรั้งการฟื้นตัว

อ่านต่อหน้าที่ 15



ยุโรประงับเหตุ Strike ในท่าเรือเยอรมันได้ แต่วิกฤตแม่น้ำไรน์ยังคงวิกฤติ

อ่านต่อหน้าที่ 17



นับถอยหลัง เตรียมรับมือ Port of LA/LB ปิดตายสะพานสำคัญ 16 เดือน

อ่านต่อหน้าที่ 18

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*

Export Zip

A quick export track & update for your coffee time

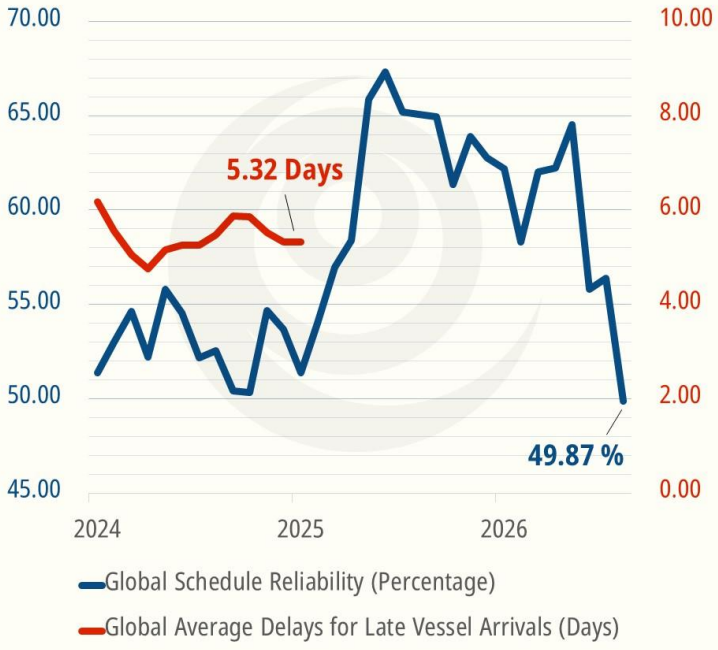
141.86
AUG 2026 Container Throughput Index

49.87 %
AUG 2026 Global Schedule Reliability

117.50 %
AUG 2026 World Trade Volume Index



ปัจจัยทั้งสภาพอากาศ การค้า และการเมืองระหว่างประเทศ ร่วมกันผลักดันความน่าเชื่อถือของตารางเรือโลก (Global Schedule Reliability) ให้มุ่งสู่ระดับต่ำที่สุดในรอบเกือบ 3 ปี



GREEN MARITIME IS COMING

การประชุม MEPC และ ISWG-GHG ประจำปีนี้กำลังเข้าใกล้เข้ามาแล้ว โดยสาระสำคัญจะเป็นการจัดทำและเคาะรายละเอียด "มาตรการระยะกลาง" (IMO Mid-term Measures) เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ (Net-Zero GHG Emissions) ภายในหรือใกล้เคียงปี 2050

ผลกระทบที่ผู้ส่งออกอาจต้องเจอ

ค่าระวางเพิ่มสูงขึ้น
สายเรือจะถูกบีบให้ใช้เชื้อเพลิงทางเลือก ซึ่งทำให้ต้นทุนของเหล่าสายเรือสูงขึ้น และจะนำไปสู่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมคาร์บอนหรือค่าธรรมเนียมเชื้อเพลิงสะอาดเพิ่มเติมกับผู้ส่งออก/นำเข้า

เวลาขนส่งมากขึ้น
กองเรืออาจต้องทำการชะลอความเร็วในการเดินทางลง 10–20% เพื่อลดอัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิงและรักษาระดับการปล่อยคาร์บอนให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

พื้นที่ระวางเรือน้อยลง
เรือเก่าๆอาจไม่สามารถเปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงสะอาดได้และต้องปลดระวางก่อนกำหนด ส่งผลให้อุปทานเรือในตลาดบางส่วนหายไป ในขณะที่กองเรือที่มีเทคโนโลยีพลังงานสะอาดก็ต้องใช้เวลาในการต่อเรือ

ต้องรายงานข้อมูล
ผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้าจะต้องขอใบรับรองหรือข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากสายเรือ เพื่อนำไปรายงานผลกระทบ ตามมาตรการหรือกฎหมายของประเทศปลายทาง เช่น ยุโรป อังกฤษ หรือสหรัฐฯ

แนวทางปรับตัวรับอนาคต

วางแผนงบ
เผื่อค่าใช้จ่ายค่าขนส่งโดยเฉพาะ Green Surcharges

เผื่อเวลา
เผื่อเวลาขนส่งล่วงหน้าสำหรับสินค้าที่ส่งทางเรือ

เลือกสายเรือ
ใช้บริการสายเรือที่รองรับเชื้อเพลิงทางเลือกสร้างความได้เปรียบ

พายุเฮอริเคนทรูดี (Trudy)
ในสหรัฐฯอเมริกาและเม็กซิโกฝั่งตะวันตก กระทบเส้นทางเดินเรือและหลายท่าเรือตลอดชายฝั่ง

พายุไต้ฝุ่นจำปี (Champi)
ในไต้หวัน ทำให้หลายท่าเรือต้องหยุดทำงาน กระทบซ้ำซ้อนปัญหา Congestion

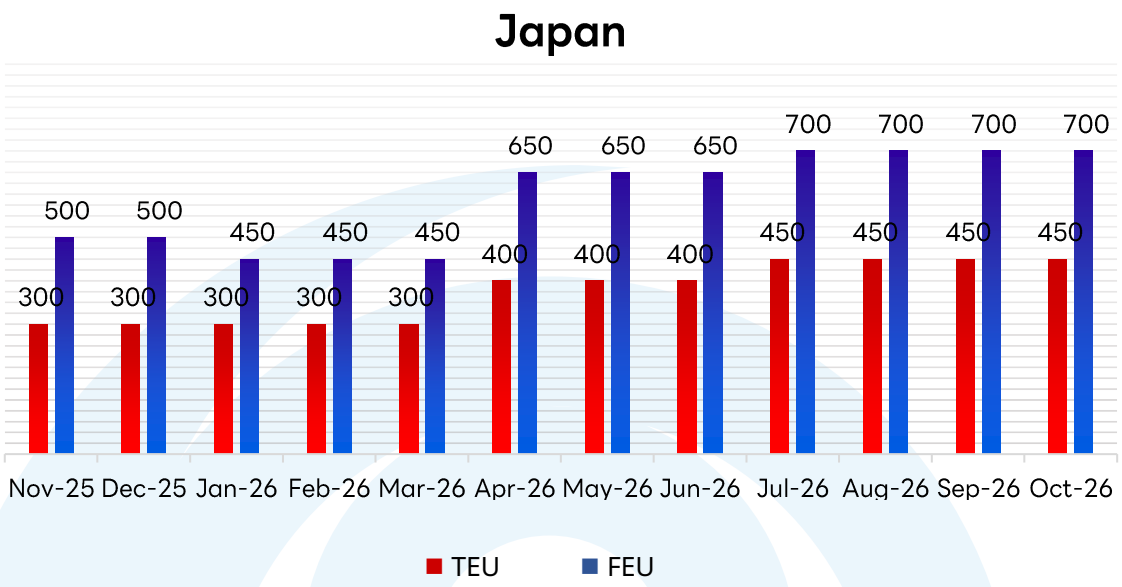
สภาพอากาศรุนแรงทั่วโลก ส่งท้ายฤดูกาลมรสุม



พายุลมฝนรุนแรงถล่มอังกฤษ
การปฏิบัติงานของรถไฟสินค้าหยุดชะงัก กระทบการขนส่งโดยเฉพาะในลอนดอน

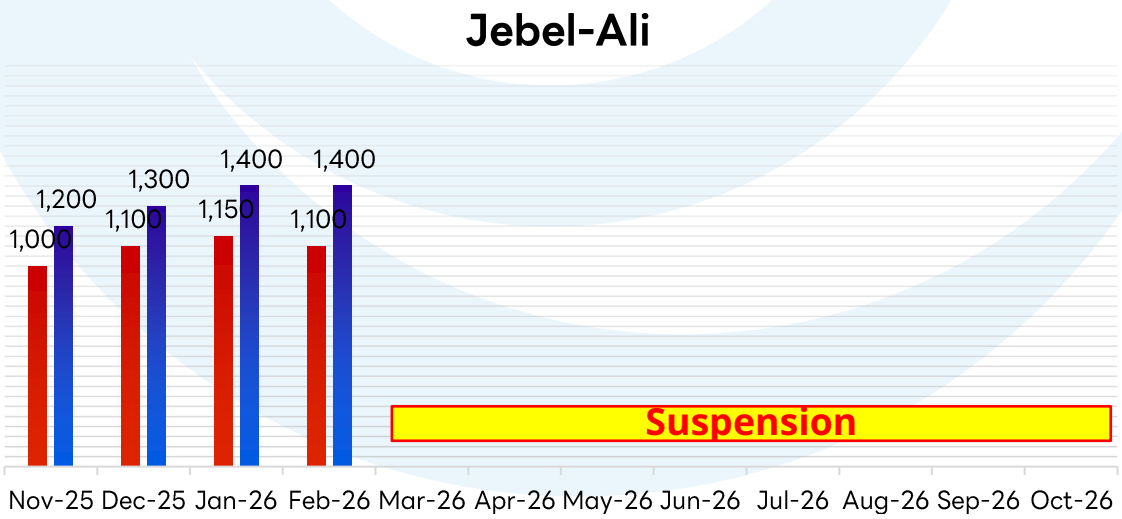
พายุไซโคลนอาร์นับ (Arnab)
กระทบเส้นทางเดินเรือสำคัญและท่าเรือหลายแห่งในอินเดีย ปริมาณเรือและสินค้าต้องแออัดซ้ำซ้อน

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

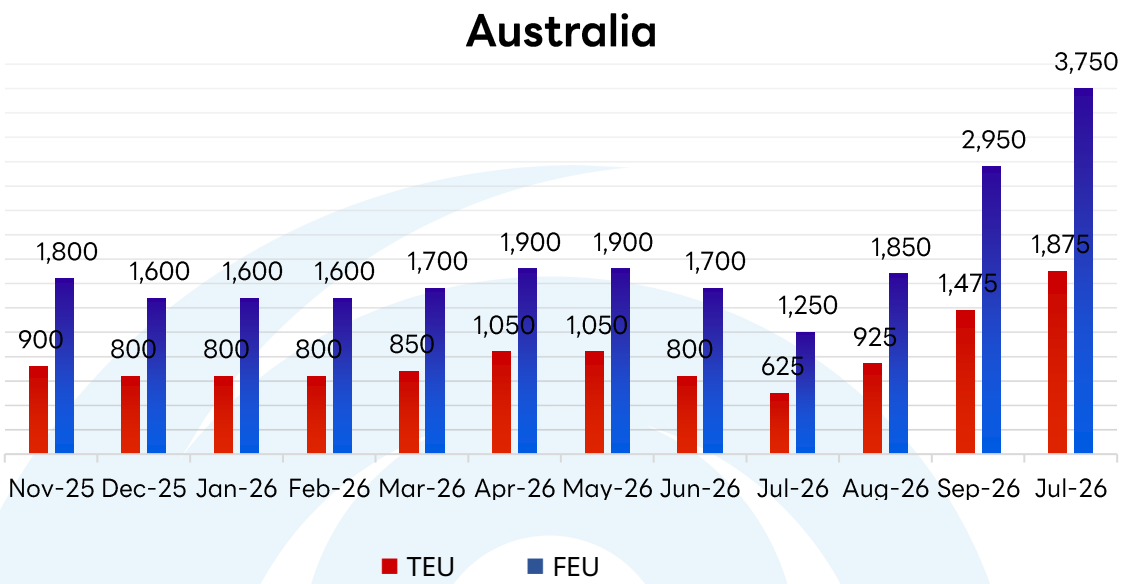
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 12 เดือนล่าสุด (YTD)



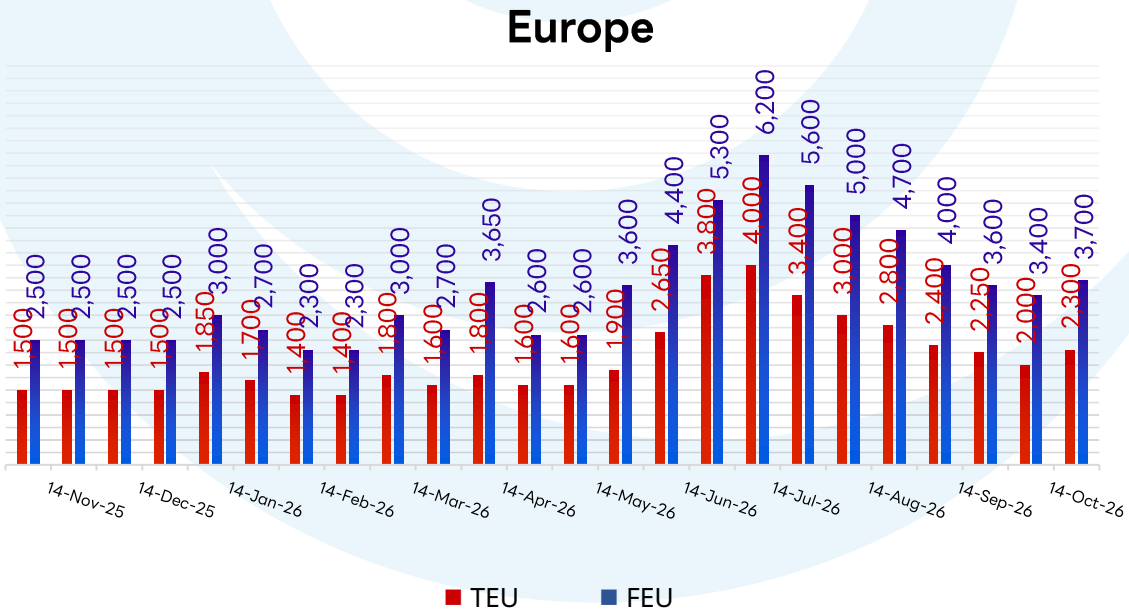
	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26	SEP-26	OCT-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	-	-	-	-	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	-	-	-	-	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

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



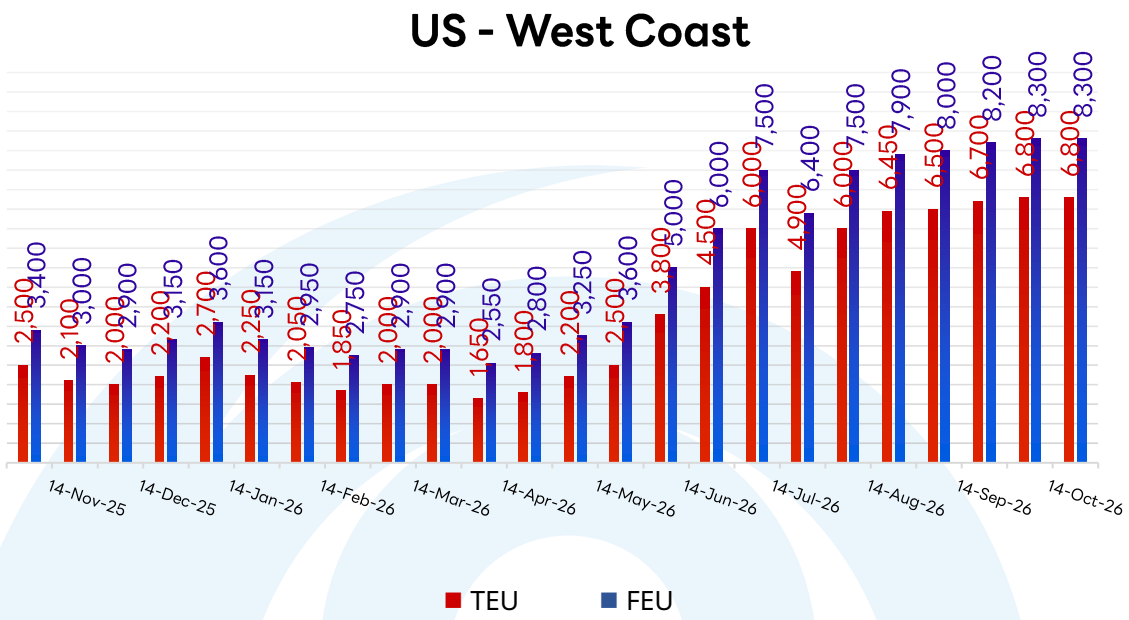
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 12 เดือนล่าสุด (YTD)



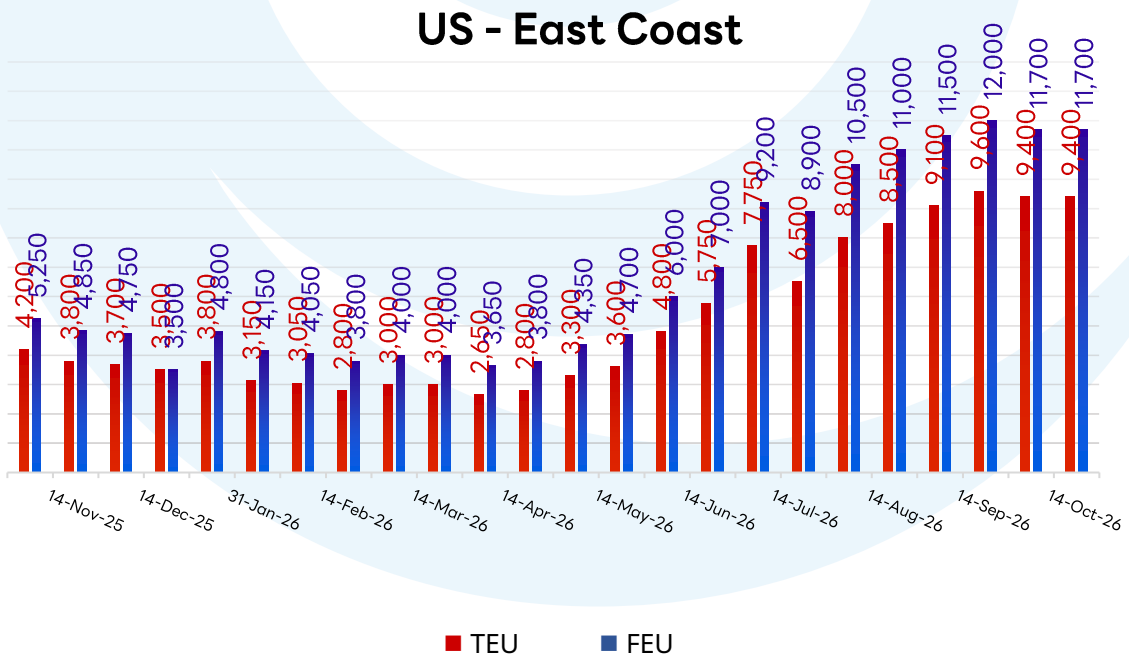
	MAY-26	JUN-26	JUL-26	AUG-26	SEP-26	OCT-26
EU Innovation Surcharge / TEU	75 €	75 €	75 €	75 €	75 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	150 €	150 €	150 €	150 €	150 €	150 €

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)

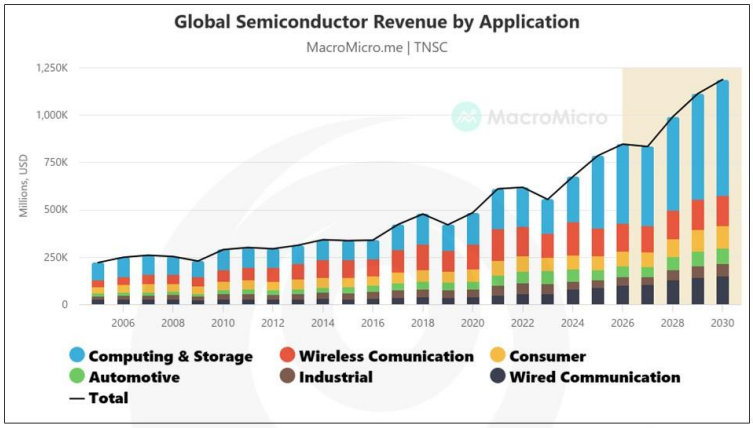


New Panama Transit Tariff Surcharge (Up to routes) USD 40-120/TEU

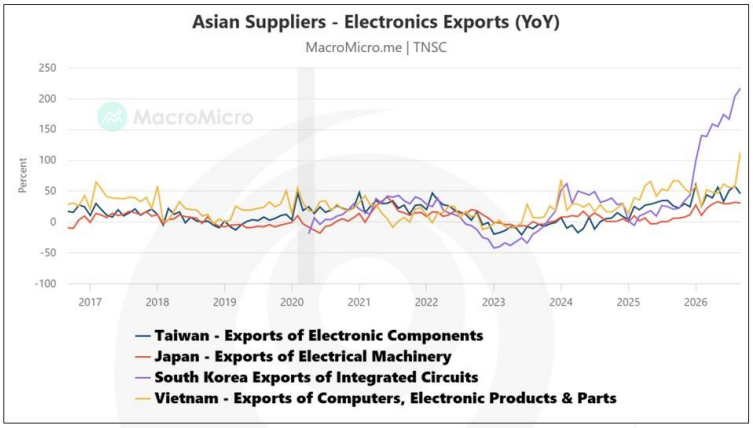
SEMICONDUCTOR

เซมิคอนดักเตอร์ กำลังเป็นที่ต้องการในตลาดโลกอย่างมาก ตามกระแส **การลงทุนด้าน AI** และเอเชียกลายเป็น **ฐานการผลิตสำคัญ** ของโลก

SEMINCONDUCTOR REVENUE BY APPLICATION



ASAIN ELECTRONICS EXPORTS



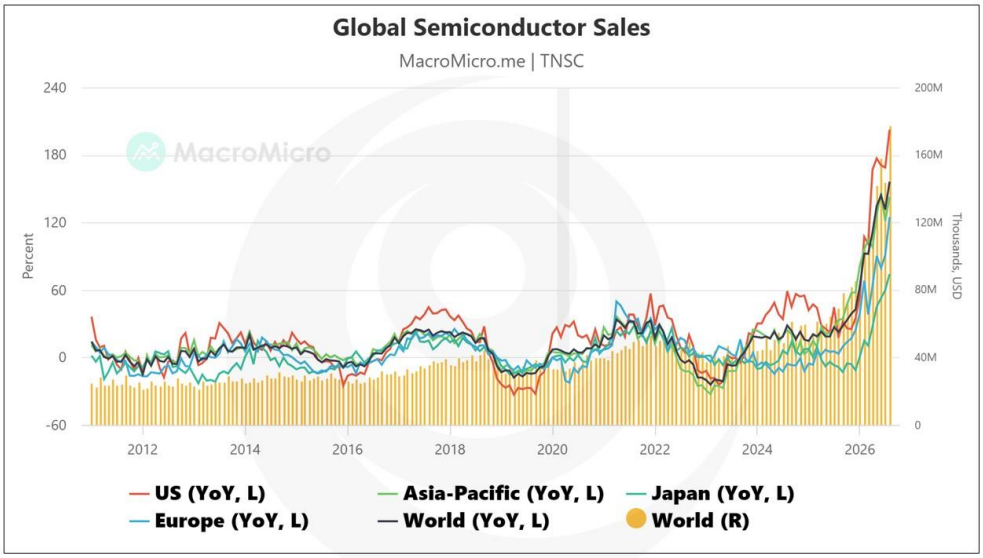
ชิ้นส่วนสำคัญในหลายอุตสาหกรรม

เนื่องจาก semiconductors เป็นส่วนประกอบสำคัญในอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์เกือบทุกชนิด โดยเฉพาะหน่วยประมวลผลคอมพิวเตอร์ (CPU, GPU) และหน่วยความจำ (RAM, ROM) ซึ่งถูกใช้งานในอุตสาหกรรม Data center และ AI ที่กำลังเติบโตเป็นอย่างมาก โดยคาดว่ายอดสั่งซื้อรวมจากทุกภาคอุตสาหกรรมจะขยายตัวเกินกว่า 1 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี 2029

การส่งออกอิเล็กทรอนิกส์จากเอเชียขยายตัว

โดยมีประเทศในเอเชียก้าวมามีบทบาทในตลาดโลกมากขึ้น เนื่องจากการย้ายฐานการผลิตเพื่อกระจายความเสี่ยงของห่วงโซ่อุปทานจากความขัดแย้งด้านภูมิรัฐศาสตร์ เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้มูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์เพิ่มขึ้นมาก โดยเฉพาะเกาหลีใต้ ซึ่งมีบริษัทผู้ผลิตชิปชั้นนำของโลก คือ SK Hynix และ Samsung Electronics ป้อนชิปขั้นสูงเข้าสู่ตลาดโลก

GLOBAL SEMICONDUCTOR SALES



Sales new high กว่า 150%

ยอดขาย semiconductor ทั่วโลกขยายตัวอย่างก้าวกระโดดสูงสุดเป็นประวัติการณ์ นำโดยตลาดสหรัฐฯ ที่พุ่งสูงกว่า 200% ซึ่งสะท้อนความต้องการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้าน AI ที่เติบโตอย่างมาก โดยกลุ่มบริษัทเทคโนโลยีชั้นนำระดับโลกต่างกระจุกตัวอยู่ในตลาดสหรัฐฯ ขณะที่ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกครองส่วนแบ่งการผลิตราว 62% สามารถขยายตัวได้ถึง 140% สะท้อนบทบาทการเป็นฐานการผลิตสำคัญ โดยได้อานิสงค์จากความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ ในภาพรวม สินค้าในห่วงโซ่อุปทานที่เกี่ยวเนื่องกับ AI มีแนวโน้มขยายตัวในระดับสูงได้ หากความต้องการด้าน AI ยังคงเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง

Implications

ห่วงโซ่อุปทานเซมิคอนดักเตอร์ มีความซับซ้อนสูงและต้องอาศัยเทคโนโลยีขั้นสูงในการผลิต ส่งผลให้สินค้าสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มและเป็นที่ต้องการมากในตลาดโลก แม้ไทยยังไม่มีอุตสาหกรรมต้นน้ำโดยตรง แต่อย่างไรก็ตาม ไทยสามารถใช้จุดแข็งในอุตสาหกรรม PCB และ HDD เพื่อต่อยอดเข้าสู่ห่วงโซ่อุปทานดังกล่าว ซึ่งจะช่วยดึงดูดเม็ดเงินลงทุน พัฒนาเศรษฐกิจ และผลักดันโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีขั้นสูงต่อไป

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 **26 Oct 26,**

	Port / Zone	NSQ	NSP	TEU.Q	TEU.P	Q2P Ratio
FE Asia	Shanghai/Ningbo	51	30	276193	280325	0.99
	Qingdao	85	27	446754	152949	2.92
	Nagoya	5	9	7906	17103	0.46
	Busan	47	47	258170	256688	1.01
	Incheon	1	4	1014	4053	0.25
	Hong Kong	13	22	65054	105241	0.62
	Kaohsiung	10	22	47697	93997	0.51
ME & ISC	Jeddah	6	1	17765	5470	3.25
	Jebel Ali	7	9	3807	21786	0.17
	Mundra	5	11	21645	69883	0.31
	Mumbai	17	0	62414	0	n/a
	Nhava Sheva	1	9	8323	44825	0.19
	Colombo	11	18	49688	102376	0.49
SAF	Port Elizabeth	5	1	23154	1263	18.33
	Durban	13	10	64081	52311	1.23
AU & NZ	Sydney	1	0	1277	0	n/a
	Melbourne	5	6	29509	28394	1.04
	Brisbane	2	6	5717	27827	0.21
	Tauranga	1	2	905	8938	0.10
EU	Hamburg	6	36	73216	220996	0.33
	Rotterdam	14	36	78099	185936	0.42
	Antwerp	16	17	92985	75628	1.23
	Valencia	13	14	28626	82656	0.35
	Barcelona	8	7	21935	47023	0.47
USWC	LA/LB	1	22	11613	202469	0.06
	Puget Sound *	2	5	19746	39616	0.50
	Oakland	1	6	333	58207	0.01
USEC	New York	1	4	748	27338	0.03
	Norfolk	3	4	25996	40184	0.65
	Savannah	6	8	54220	59699	0.91
	Charleston	1	7	7677	53301	0.14
SEA	Bangkok	1	11	1790	8597	0.21
	Laem Chabang	2	18	3392	56535	0.06
	Singapore	29	63	237906	433864	0.55

Port / Zone	NSQ	NSP	TEU.Q	TEU.P	Q2P Ratio
Tanjung Pelepas	7	10	48453	79548	0.61
Port Klang	25	26	93238	129339	0.72
Jakarta	11	31	11282	46490	0.24
Manila	30	16	40870	20229	2.02
Haiphong	6	10	13402	33836	0.40
Ho Chi Minh	7	6	38636	34416	1.12

ข้อมูลอาจมีการผิดพลาด

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

อุตสาหกรรมจีนกำไรพุ่งจากกระแส AI แต่การบริโภคอ่อนแอยังฉุดรั้งการฟื้นตัว

กำไรภาคอุตสาหกรรมของจีนกลับมาเติบโตอย่างแข็งแกร่งในเดือนกันยายน 2569 โดยได้รับแรงหนุนจากความต้องการสินค้าเทคโนโลยีและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับ AI ซึ่งกำลังขยายตัวทั้งในประเทศและตลาดโลก อย่างไรก็ตาม การฟื้นตัวดังกล่าวยังไม่กระจายไปทั่วทุกอุตสาหกรรม เนื่องจากภาคธุรกิจที่พึ่งพาการบริโภคภายในประเทศยังเผชิญกำลังซื้อที่อ่อนแอ สะท้อนว่าเศรษฐกิจจีนกำลังเติบโตอย่างไม่สมดุล แม้ตัวเลขกำไรภาคอุตสาหกรรมและ GDP จะปรับตัวดีขึ้นก็ตาม



ข้อมูลจากสำนักงานสถิติแห่งชาติจีนระบุว่า กำไรของบริษัทอุตสาหกรรมขนาดใหญ่เพิ่มขึ้น 14.4% ในเดือนกันยายนเมื่อเทียบกับปีก่อน เร่งตัวจากการเติบโต 4.2% ในเดือนสิงหาคม ขณะที่ช่วง 9 เดือนแรกของปี 2569 กำไรภาคอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น 15.5% ตัวเลขเดือนกันยายนจึงแสดงให้เห็นว่าแรงส่งของภาคการผลิตยังมีอยู่ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงกับเทคโนโลยีขั้นสูงและความต้องการจากตลาดโลก อย่างไรก็ตาม การเติบโตของกำไรที่สูงขึ้นในภาพรวมไม่ได้หมายความว่าผู้ประกอบการทุกกลุ่มจะมีผลประกอบการดีขึ้นในระดับเดียวกัน

ปัจจัยขับเคลื่อนสำคัญคือการเติบโตของอุตสาหกรรม AI เซมิคอนดักเตอร์ อุปกรณ์สื่อสาร และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ โดยกำไรของภาคการผลิตคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์สื่อสาร และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ เพิ่มขึ้นถึง 103.8% ในช่วง 9 เดือนแรกของปี สะท้อนว่าความต้องการสินค้าในห่วงโซ่อุปทานเทคโนโลยีมีบทบาทสำคัญต่อผลประกอบการของภาคอุตสาหกรรมจีน ขณะเดียวกัน การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลและระบบ AI ทั่วโลกยังสร้างโอกาสให้ผู้ผลิตจีนที่มีความพร้อมด้านกำลังการผลิตและเครือข่ายซัพพลายเออร์

นอกจากอุปสงค์ด้านเทคโนโลยีแล้ว การฟื้นตัวของกำไรยังได้รับอานิสงส์จากความพยายามของรัฐบาลจีนในการลดการแข่งขันด้านราคาที่รุนแรงในบางอุตสาหกรรม รวมถึงราคาสินค้าโภคภัณฑ์ที่เพิ่มขึ้น ซึ่งช่วยสนับสนุนรายได้ของผู้ผลิตวัตถุดิบและกิจการต้นน้ำ อย่างไรก็ตาม ราคาวัตถุดิบและพลังงานที่สูงขึ้นไม่ได้เป็นผลดีต่อทุกภาคธุรกิจ เพราะผู้ผลิตสินค้าปลายน้ำอาจต้องแบกรับต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในช่วงที่ความต้องการซื้อยังไม่แข็งแรง หากไม่สามารถปรับราคาขายได้ตามต้นทุน อัตรากำไรก็อาจถูกบีบให้ลดลง แม้ยอดขายจะยังดำเนินต่อไปก็ตาม

ในทางตรงกันข้าม อุตสาหกรรมที่พึ่งพาการบริโภคภายในประเทศยังเผชิญแรงกดดันอย่างชัดเจน โดยกำไรของภาคการผลิตเฟอร์นิเจอร์ลดลง 51.3% ในช่วง 9 เดือนแรกของปี สะท้อนความแตกต่างระหว่างอุตสาหกรรมที่ได้รับประโยชน์จากกระแส AI กับธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการใช้จ่ายของครัวเรือน ภาพนี้ยังสอดคล้องกับปัญหาตลาดอสังหาริมทรัพย์ที่ยืดเยื้อ ซึ่งส่งผลต่อความเชื่อมั่นของผู้บริโภคและความต้องการซื้อสินค้าที่เกี่ยวข้องกับบ้าน เช่น เฟอร์นิเจอร์และเครื่องใช้ในครัวเรือน ซึ่งสะท้อนความไม่สมดุลในลักษณะเดียวกัน เศรษฐกิจจีนขยายตัว 4.5% เมื่อเทียบกับปีก่อนในไตรมาส 3 และเติบโต 4.6% ในช่วง 9 เดือนแรก ซึ่งยังอยู่ในกรอบเป้าหมายการเติบโตทั้งปีที่รัฐบาลกำหนดไว้ที่ 4.5–5.0% แต่ยอดค้าปลีกเดือนกันยายนเพิ่มขึ้นเพียง 1.1% สะท้อนว่าการบริโภคยังเป็นจุดอ่อนสำคัญของเศรษฐกิจ แม้ภาคการผลิตบางกลุ่มจะเติบโตได้ดี

ความแตกต่างนี้จึงมีนัยสำคัญต่อแนวโน้มเศรษฐกิจจีนในระยะต่อไป เพราะหากการเติบโตของกำไรยังกระจุกตัวอยู่ในอุตสาหกรรมเทคโนโลยี ขณะที่ภาคธุรกิจที่พึ่งพาผู้บริโภคยังอ่อนแอ การฟื้นตัวอาจไม่สามารถสร้างแรงส่งให้เศรษฐกิจได้อย่างทั่วถึง การลงทุนใน AI สามารถกระตุ้นการผลิตและการส่งออก แต่ไม่จำเป็นต้องทำให้ครัวเรือนเพิ่มการใช้จ่ายในทันที โดยเฉพาะเมื่อความกังวลเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ รายได้ และความมั่นคงทาง

เศรษฐกิจยังคงมีอยู่ ดังนั้น การเพิ่มกำลังการผลิตเพียงอย่างเดียวอาจไม่เพียงพอ หากอุปสงค์ภายในประเทศไม่สามารถเติบโตตามได้

อีกด้านหนึ่ง หากผู้ผลิตจีนยังเผชิญข้อจำกัดด้านกำลังซื้อภายในประเทศ การส่งออกก็จะยังเป็นช่องทางสำคัญในการระบายสินค้าและรักษาระดับการผลิต แต่การพึ่งพาตลาดต่างประเทศมากขึ้นอาจเพิ่มแรงเสียดทานทางการค้ากับประเทศคู่ค้า โดยเฉพาะเมื่อจีนมีความสามารถในการแข่งขันด้านราคาและกำลังการผลิตสูงขึ้น ประเทศต่าง ๆ อาจเพิ่มความเข้มงวดด้านมาตรการทางการค้าและการตรวจสอบสินค้านำเข้า ซึ่งเป็นความเสี่ยงที่ผู้ส่งออกจีนต้องเผชิญ และเป็นปัจจัยที่ทำให้สภาพแวดล้อมการค้าโลกมีความไม่แน่นอนมากขึ้น

สำหรับประเทศไทย สถานการณ์นี้มีทั้งโอกาสและความเสี่ยง ในด้านโอกาส การเติบโตของอุตสาหกรรม AI และอิเล็กทรอนิกส์อาจเพิ่มความต้องการวัตถุดิบ ชิ้นส่วน และสินค้าที่เป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่การผลิตเทคโนโลยี ซึ่งผู้ประกอบการไทยสามารถพิจารณาต่อยอดผ่านการเชื่อมโยงกับผู้ผลิตจีนและตลาดปลายทางอื่น ๆ อย่างไรก็ตาม โอกาสดังกล่าวจะขึ้นอยู่กับความสามารถของไทยในการผลิตสินค้าที่ตรงตามมาตรฐาน มีคุณภาพ และแข่งขันได้ ไม่ใช่เพียงการขยายตัวของอุตสาหกรรมเทคโนโลยีในจีนเท่านั้น

ขณะเดียวกัน หากผู้ผลิตจีนยังมีกำลังการผลิตสูงแต่ความต้องการภายในประเทศไม่เพียงพอ สินค้าจีนอาจเข้ามาแข่งขันในตลาดไทยและตลาดส่งออกสำคัญของไทยมากขึ้น โดยเฉพาะสินค้าอุตสาหกรรมที่แข่งขันกันด้วยราคา ผู้ประกอบการไทยจึงต้องติดตามทั้งทิศทางการลงทุนด้านเทคโนโลยีของจีนและสถานการณ์กำลังซื้อภายในประเทศจีนควบคู่กัน เพราะปัจจัยแรกเป็นโอกาสในการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทาน ส่วนปัจจัยหลังเป็นตัวกำหนดความต้องการสินค้าและแรงกดดันด้านการแข่งขันในตลาดภูมิภาค

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 16 October 2026	Current Index 23 October 2026
Comprehensive Index		3679.58	3681.34
Europe (Base port)	TEU	2335	2351
Europe (Base port)	FEU	3547	3557
Mediterranean (Base port)	TEU	3250	3255
Mediterranean (Base port)	FEU	4097	4133
USWC (Base port)	FEU	7525	7521
USEC (Base port)	FEU	10405	10388
South America (Santos)	TEU	5529	5053
South America (Santos)	FEU	5677	5230
Central/South America WC (Manzanillo)	TEU	5356	6020
Central/South America WC (Manzanillo)	FEU	5733	6283
East/West Africa (Lagos)	TEU	4173	4281
South Africa (Durban)	TEU	3979	4198
East Africa (Mombasa)	TEU	3399	3542
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	TEU	6474	6499
India and Pakistan 20ft (Nhava Sheva)	TEU	3357	3227
Australia/New Zealand (Melbourne)	TEU	2553	2542
Southeast Asia (Singapore)	TEU	1156	1146
West Japan (Base port)	TEU	328	326
East Japan (Base port)	TEU	331	335
Korea (Pusan)	TEU	365	376

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