TNSC
Thai Nation Shippers' Council
WE ARE THAI EXPORTERS

ค่าระวางเรือ

และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

44

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com

Executive Summary

1. **ภาพรวมสถานการณ์เศรษฐกิจและการค้าโลก (Global Economic & Trade Overview)**
   - อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาท: เงินบาทเคลื่อนไหวแข็งค่าขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐฯ อยู่ที่ 33.71 THB/USD (แข็งค่าขึ้น -7.12%) รวมถึงสกุลเงินหลักอื่นๆ เช่น EUR (37.73 บาท) และ GBP (45.21 บาท) ซึ่งยังคงสร้างแรงกดดันต่อขีดความสามารถในการแข่งขันด้านราคาของผู้ส่งออกไทย
2. **เจาะลึกประเด็นสำคัญประจำสัปดาห์**

   2.1 ออสเตรเลียปรับขึ้นดอกเบี้ยสู่ 4.85% สูงสุดในรอบ 18 ปี สะท้อนแรงกดดันเงินเฟ้อที่ยังยืดเยื้อ
   - ธนาคารกลางออสเตรเลีย (RBA) มีมติปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายอีก 0.25% สู่ระดับ 4.85% (มีผล 4 พฤศจิกายน 2569) ซึ่งสูงที่สุดในรอบ 18 ปี เพื่อควบคุมเงินเฟ้อเดือนกันยายนที่อยู่ระดับ 4.3%
   - นัยต่อผู้ส่งออกไทย: ภาระหนี้และต้นทุนทางการเงินที่สูงขึ้นของครัวเรือนและภาคธุรกิจออสเตรเลีย อาจทำให้ความต้องการนำเข้าสินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าคงทน (เช่น เครื่องใช้ไฟฟ้า เฟอร์นิเจอร์ และสินค้าตกแต่งบ้าน) ชะลอตัวลง

   2.2 อินเดียเปิดตัวโครงการหนุนผลิตตู้คอนเทนเนอร์ภายในประเทศ เม็ดเงินกว่าพันล้านดอลลาร์
   - รัฐบาลอินเดียอัดฉีดงบประมาณราว 1 พันล้านดอลลาร์ ผ่านโครงการตั้งแต่ปีงบประมาณ 2027-28 ถึง 2039-40 เพื่อยกระดับกำลังการผลิตตู้คอนเทนเนอร์ในประเทศให้เพิ่มขึ้น 10 เท่า (เป้าหมาย 750,000 TEU ต่อปี) ลดปัญหาการขาดแคลนตู้และท้าทายส่วนแบ่งตลาดของจีน

   2.3 ผลเลือกตั้งสหรัฐ 2026: ทรัมป์แพ้ยับ คองเกรสเปลี่ยนขั้ว
   - ผลการเลือกตั้งกลางเทอมสหรัฐอเมริกา พรรคเดโมแครตคว้าชัยชนะกุมเสียงข้างมากทั้งสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภา ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนสมดุลอำนาจนิติบัญญัติ และกระทบต่อทิศทางการดำเนินนโยบายของประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ ในช่วง 2 ปีที่เหลือ
3. **ภาพรวมแนวโน้มค่าระวางเรือและค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่ม (Freight Rates & Surcharges Trend)**
   - ภาพรวมทั่วไปยังคงทรงตัวในหลายเส้นทางหลัก โดยเฉพาะเส้นทางเอเชียและภูมิภาคใกล้เคียง
   - เส้นทางยุโรปและออสเตรเลีย: เส้นทางยุโรปในครึ่งเดือนแรกปรับเพิ่มขึ้น ขณะที่เส้นทางออสเตรเลียปรับลดลงเล็กน้อย
   - เส้นทางสหรัฐอเมริกา ทั้งฝั่ง West Coast และ East Coast ปรับลดลงเล็กน้อย
   - เส้นทางตะวันออกกลาง (Jebel Ali): สายเรือส่วนใหญ่ยังคงประกาศระงับการรับจองระวาง
4. **สถานการณ์ความแออัดตามท่าเรือสำคัญทั่วโลก (Port Congestion Highlights)**
   - Jeddah (ตะวันออกกลาง): มีอัตราส่วน Q2P สูงถึง 43.35 สะท้อนวิกฤตความแออัดที่รุนแรงมาก
   - Antwerp (ยุโรป): มีค่า Q2P อยู่ที่ 1.71
   - Ho Chi Minh (เวียดนาม): มีค่า Q2P อยู่ที่ 1.52
   - Melbourne (ออสเตรเลีย): มีค่า Q2P อยู่ที่ 1.51
   - สำหรับท่าเรือแหลมฉบังของไทย สถานการณ์ยังคงปกติ โดยมีอัตราส่วน Q2P อยู่ที่ระดับต่ำเพียง 0.02 เท่านั้น

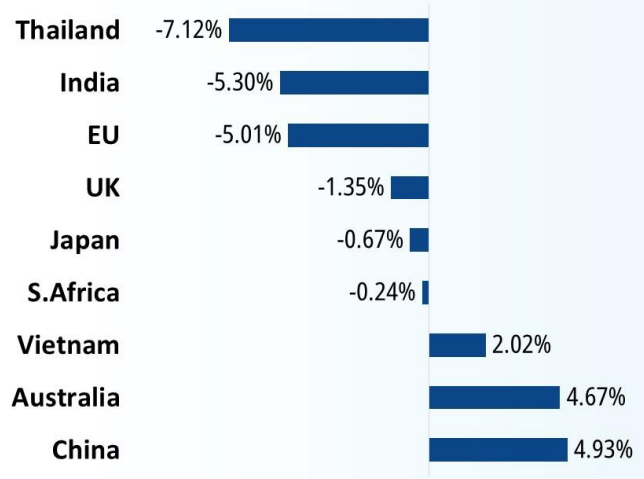
TNSC Weekly Briefing (6 November 2026)

Thai Bath Rate

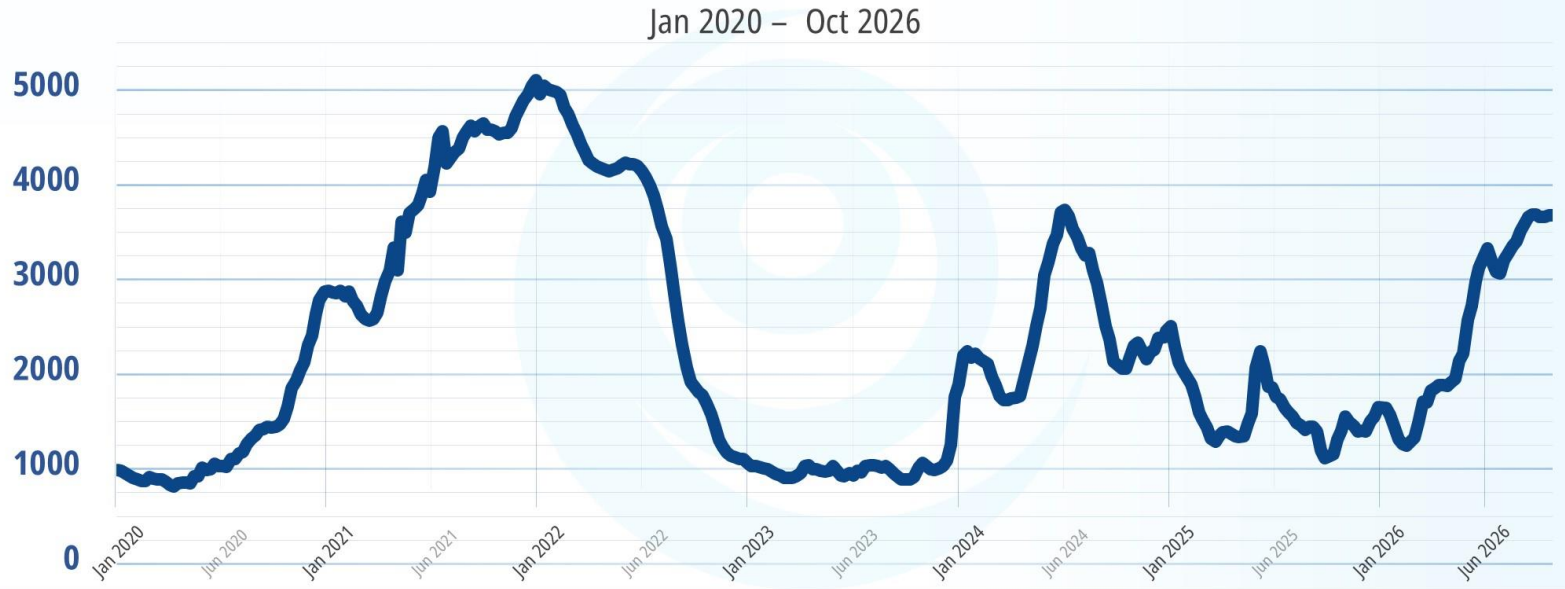
USD	EUR	GBP	AUD
33.71	37.73	45.21	23.61

CNY	JPY	INR	VND
5.07	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	23-Oct-26	30-Oct-26
1403.46	3657.79	3407.18	3681.34	3687.35

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	113-116	112-118	101-105



Gold : 3880-4063 USD/Ounces





ออสเตรเลียขึ้นดอกเบี้ย 4.85% สูงสุดในรอบ 18 ปี สะท้อนแรงกดดันเงินเฟ้อยืดเยื้อ

อ่านต่อหน้าที่ 15



ท้าชนจีน! อินเดียเปิดตัวโครงการหนุนผลิตตู้คอนเทนเนอร์ภายในประเทศ

อ่านต่อหน้าที่ 17



ผลเลือกตั้งสหรัฐ 2026 ทรัมป์แพ้ยับ นัยยะนโยบายสหรัฐและการส่งออกต่อจากนี้

อ่านต่อหน้าที่ 19

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	69	138	Effective till 30-Nov-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	40	80	
Thailand - Jakarta	270	550				
Thailand - Ho Chi Minh	250	500				
Thailand - Singapore	300	600				
Thailand - Manila (North & South)	1,100 (N) 1,600 (S)	1,600 (N) 3,100 (S)				
Thailand - Jebel Ali	***Suspension****	***Suspension****	1,300	-	-	
			War Risk	-	-	
Thailand - Busan	550	900	All – In			
Thailand - Incheon	550	900				
Thailand - Nhava Sheva	2,300	2,800	ISOCC	90	180	
Thailand – Durban / Cape Town	3,100	4,800	ISOCC	137	274	
			Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	1,625-1,725	3,250-3,450	All – In			
Thailand - Sydney						
Thailand - Tauranga	1,625	3,250				
Thailand – Europe (Main Port)	2,600	4,200	ISOCC	Included		Effective till 14-Nov-2026
			LSS	Included		
			EUIS	75 €	150 €	
			20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	5,500	7,000	All - In			
Thailand - US East Coast	6,900	9,000	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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนพฤศจิกายน 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 ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 3,100 USD/TEU และ 4,800 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลีใต้ ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 550 USD/TEU และ 900 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางปรับลดลง โดยอยู่ที่ 1,625-1,725USD/TEU และ 3,250-3,450USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 2,600 USD/TEU และ 4,200 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 5,500 USD/TEU และ 7,000 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นกัน โดยอยู่ที่ 6,900 USD/TEU และ 9,000 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 30-Nov-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

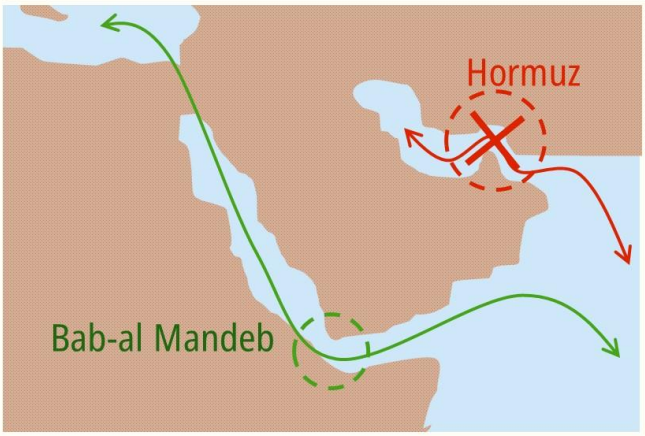
117.50 %
AUG 2026 World Trade Volume Index



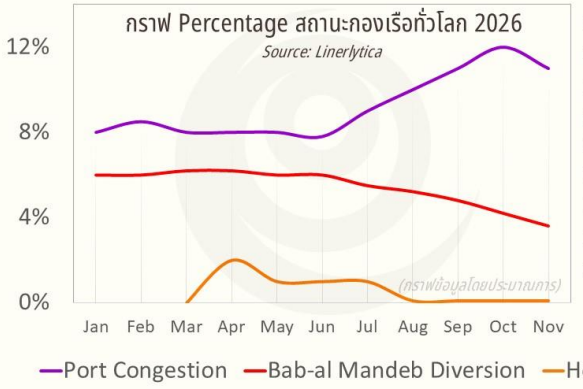
Export Zip

A quick export track & update for your coffee time

สถานการณ์ต่างกันสุดขั้วในสองช่องแคบ



แม้ทั้งสองช่องแคบ Hormuz และ Bab-al Mandeb จะอยู่ใกล้กันมาก แต่กลับมีสถานการณ์ต่างกันสุดขั้ว โดยฟากหนึ่งยังคงปิดตาย ในขณะที่อีกฟากหนึ่งกลับเริ่มฟื้นฟูเส้นทางการเดินเรือสินค้าอย่างต่อเนื่อง



สถานการณ์โดยรวมไม่ได้เป็น “ข่าวดี” เสียทีเดียว แต่เป็น “วิกฤติที่คลี่คลาย” ทั้งกองเรือที่แออัดในท่า (Port Congestion) ก็ลดลงเรื่อยๆ แนวโน้มเดียวกันกับปริมาณเรือที่อ้อมหนีเส้นทางทะเลแดง – ช่องแคบ Bab-al Mandeb

ผลกระทบต่อ ภูมิศาสตร์การเมือง

อิหร่าน

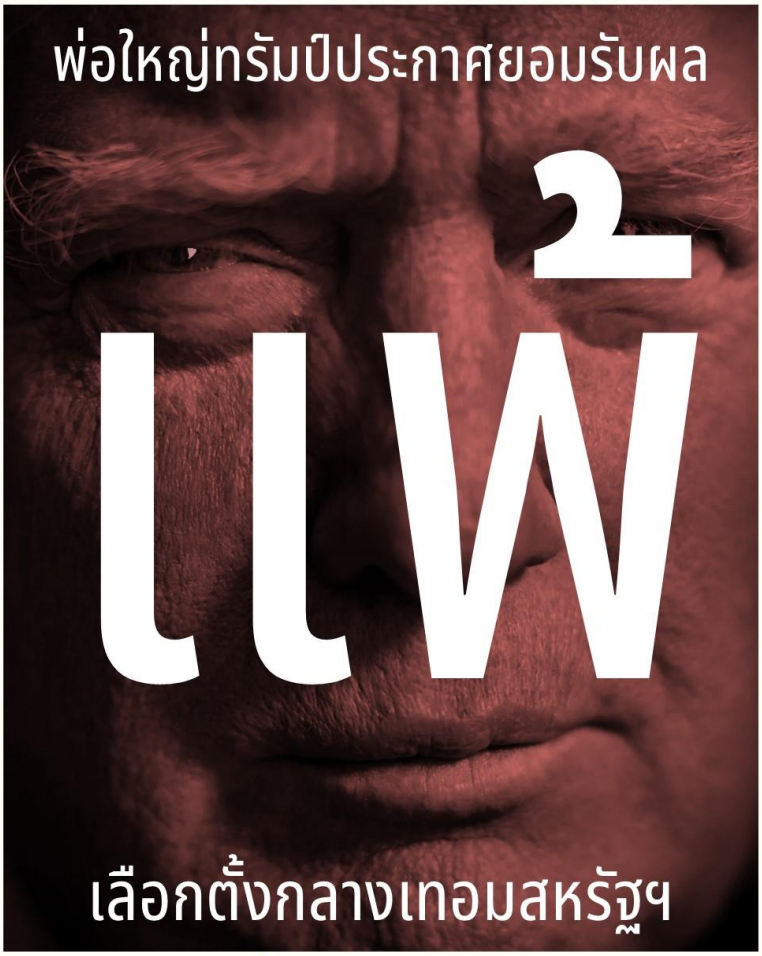
มีโอกาสถูกสภาเดโมแครตใช้มาตรการงบประมาณและกฎหมายจำกัดอำนาจการทำสงคราม ลดโอกาสการปะทะทางทหารครั้งใหญ่และการคว่ำบาตรสุดโต่ง

ปาเลสไตน์

ก่อนหน้าทรัมป์ชี้ว่าจะลดการหนุนเม็ดเงินอิสราเอล ทว่าสภาฯ อาจตรวจสอบการส่งมอบอาวุธและกดดันให้เพิ่มความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมแก่ปาเลสไตน์

ยูเครน

มีแนวโน้มที่ผลักดันงบช่วยเหลือยูเครนต่อไป รวมไปถึงการขัดขวางความพยายามของทรัมป์ที่จะตัดงบสนับสนุนเพื่อบีบให้ยูเครนเจรจาสงบศึกกับรัสเซีย



สำหรับประเด็นด้าน**ภาษีนำเข้าสหรัฐฯ** ทรัมป์ยังมีอำนาจ เช่น Section 301, 232 แต่สภาฯ จะใช้กลไกตรวจสอบและกฎหมายงบประมาณกดดันให้มีข้อยกเว้นบางส่วนเพื่อลดค่าครองชีพชาวอเมริกัน ส่วนการเจรจา ART ของไทยจะยังคงดำเนินต่อไป แต่อาจจะเผชิญเงื่อนไขที่ซับซ้อนขึ้นหรือเข้มงวดขึ้น

ผลกระทบต่อ ตลาดขนส่งทางทะล

ภาษีเรือจีน

แม้สภาจะกดดันแต่ทรัมป์ยังคงมีอำนาจดำเนินการ ส่วนเอกชนทุกภาคส่วนก็ต่อต้านอย่างรุนแรงแม้จะอ้างว่ามีเป้าหมายเพื่อฟื้นฟูอำนาจทางทะเลของสหรัฐฯก็ตาม

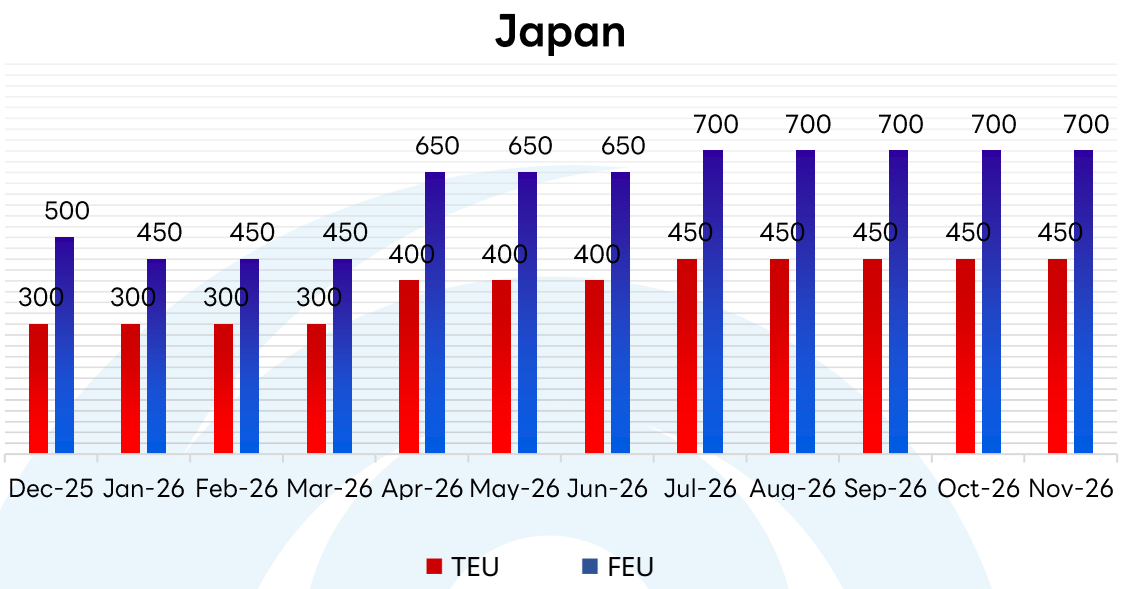
คลองปานามา

ทรัมป์ยังสามารถคว่ำบาตรเพื่อสกัดอิทธิพลจีนตามที่อ้างได้ แต่ดีลที่ Hutchison จะขายสองท่าเรือริมปากคลองปานามาให้กลุ่มทุนอเมริกันก็ติดชะงักมานานและส่อแววล่ม

MEPC 85

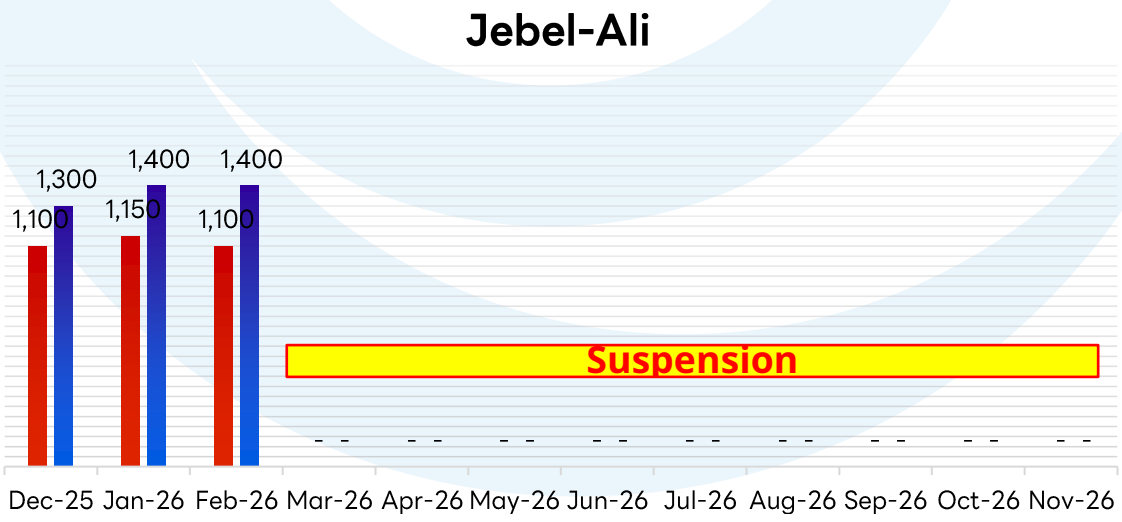
สภาฯ ยังไม่สามารถเปลี่ยนตัวแทนของฝ่าย Republican ที่ต่อต้านมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลในการประชุม MEPC ได้ในทันที โดยจะมีผลเร็วสุดปีหน้าเป็นต้นไป

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



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

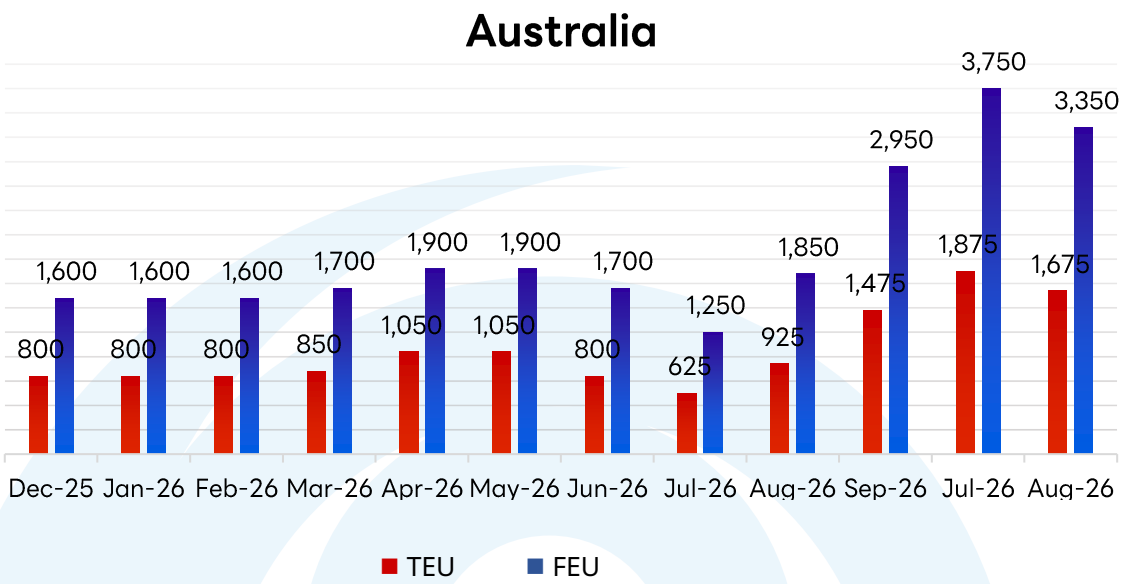
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 12 เดือนล่าสุด (YTD)



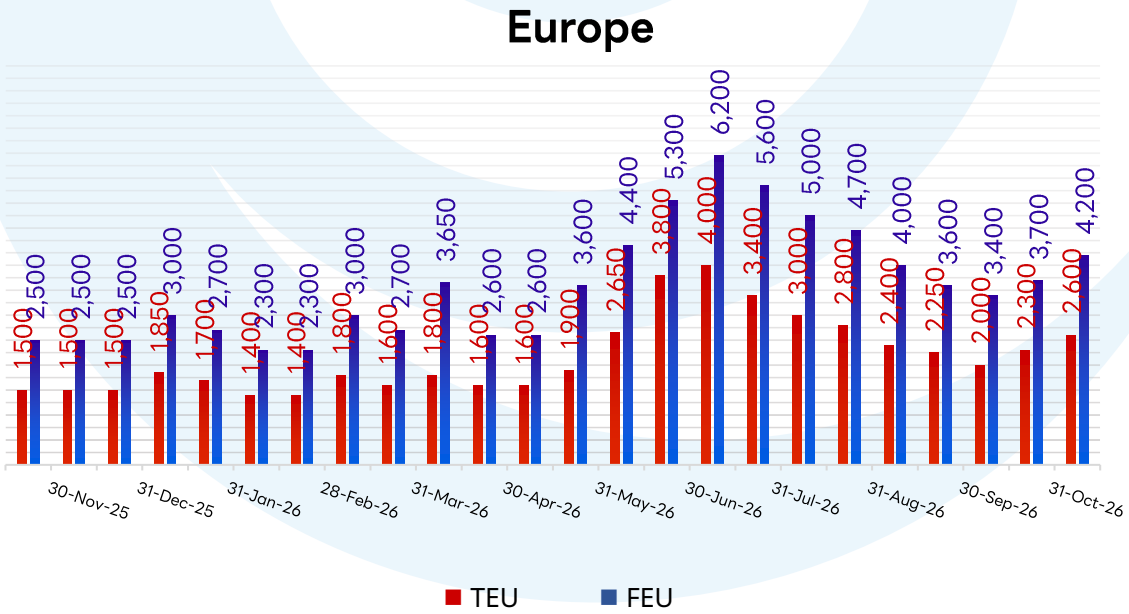
	JUN-26	JUL-26	AUG-26	SEP-26	OCT-26	NOV-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	-	-	-	-	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	-	-	-	-	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

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



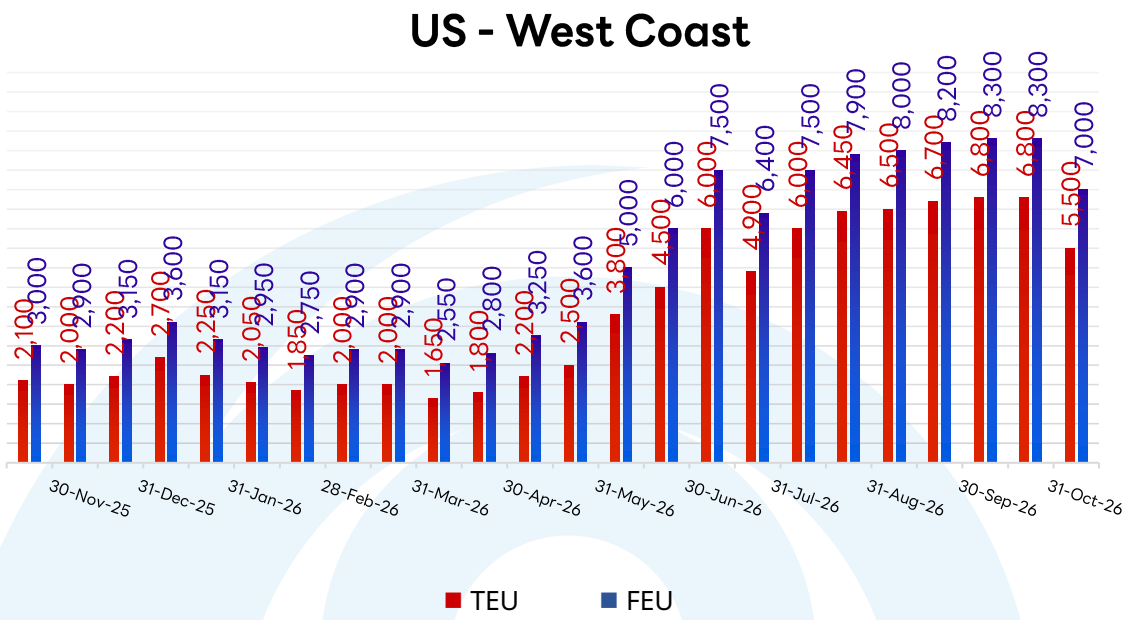
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 12 เดือนล่าสุด (YTD)



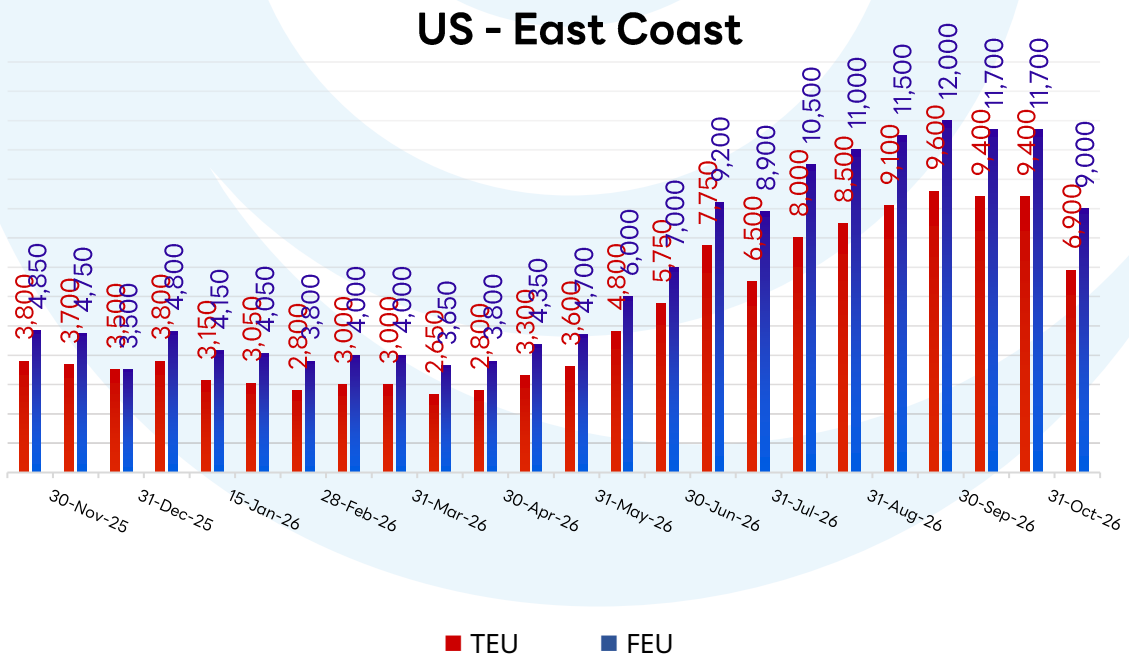
	JUN-26	JUL-26	AUG-26	SEP-26	OCT-26	NOV-26
EU Innovation Surcharge / TEU	75 €	75 €	75 €	75 €	75 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	150 €	150 €	150 €	150 €	150 €	150 €

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)



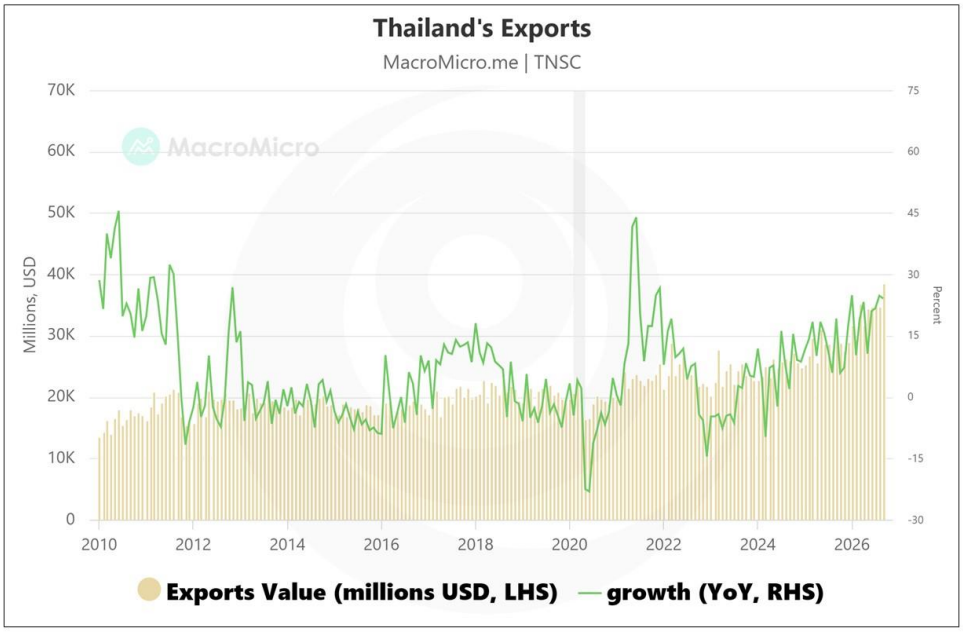
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast 12 เดือนล่าสุด (YTD)



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

EXPORTS SEPTEMBER

ส่งออกเดือน ก.ย. ยังคง ขยายตัวสูง อย่างต่อเนื่อง โดยการนำเข้า เพิ่มขึ้นมากกว่า ทำให้ดุลการค้า ขาดดุลสะสม ต่อเนื่อง



การส่งออกขยายตัว 24% (YoY)

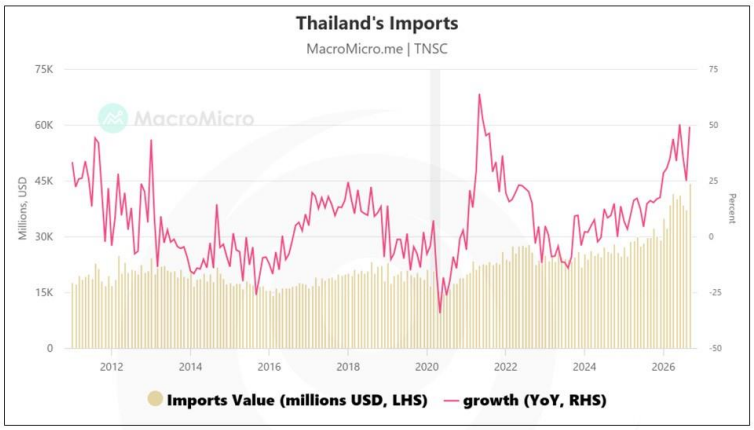
ในเดือนกันยายน 2569 มูลค่า 38,438.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ รวมมูลค่า 9 เดือนแรกของปีนี้เท่ากับ 304,588.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ขยายตัวกว่า 19.6% จากแรงหนุนหลักของการส่งออกสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ที่ทำให้การส่งออกโดยรวมขยายตัวระดับสูงอย่างต่อเนื่อง

โดยคาดว่าความต้องการสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ตามกระแสการลงทุน AI และ data center ยังคงมีอยู่ ข้ามไปจนถึงปี 2570 ซึ่งเป็นแรงสนับสนุนให้การส่งออกไทยปีนี้ขยายตัวได้ในระดับตัวเลขสองหลัก

ภาพรวมสินค้าอุตสาหกรรมขยายตัว 25.4% สินค้าเกษตรขยายตัว 8.1% ในขณะที่สินค้าอุตสาหกรรมเกษตร หดตัว 2.7%

ตลาดสหรัฐฯ ยังคงเป็นแหล่งส่งออกสำคัญ โดย 9 เดือนแรกขยายตัวกว่า 43.6%

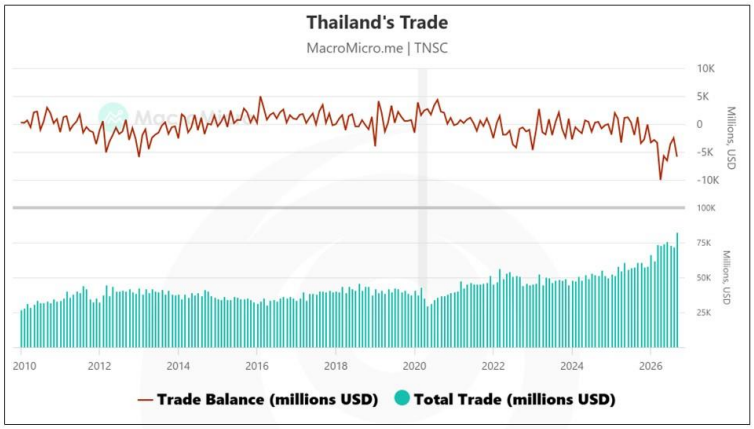
IMPORTS



นำเข้าเพิ่มขึ้น 50.4% (YoY) เดือน ก.ย. เป็นมูลค่ากว่า 44,295.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ รวมมูลค่านำเข้า 9 เดือนแรกเท่ากับ 348,282.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้น 37.8% มีส่วนสำคัญจากการนำเข้าสินค้าทุนขยายตัวกว่า 92.3% สินค้าเชื้อเพลิงขยายตัว 45.7% และ สินค้าวัตถุดิบและกึ่งสำเร็จรูปขยายตัว 41.2%

ตลาดนำเข้าสำคัญ คือ จีนและไต้หวัน ซึ่งมีการนำเข้าสินค้าทุนและวัตถุดิบจำนวนมาก สอดคล้องกับแนวโน้มการลงทุนตั้งฐานการผลิตและการส่งออกสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ที่เพิ่มมากขึ้น ขณะที่สินค้าเชื้อเพลิงเป็นผลจากราคาพลังงานโลกที่ปรับสูงขึ้น

TRADE BALANCE



ขาดดุลการค้าติดต่อกัน 12 เดือน เดือน ก.ย. มีการขาดดุลการค้ากว่า 2,482.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้ดุลการค้าสะสมปี 2569 ขาดดุลกว่า 43,693.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

ทั้งนี้ ดุลการค้ามี**แนวโน้มขาดดุลสะสมเพิ่มมากขึ้น** เนื่องจาก
1) ความต้องการสินค้าและการลงทุนด้าน AI ในตลาดโลกยังคงมีอยู่ในระดับสูง หนุนให้การนำเข้าวัตถุดิบและส่งออกสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ของไทยขยายตัวสูง
2) ต้นทุนการนำเข้าเชื้อเพลิงคงอยู่ในระดับสูง จากสถานการณ์ในตะวันออกกลางที่ยังคงความไม่แน่นอน

Implications

สนค. ปรับประมาณการการส่งออกปี 2569 โดยคาดว่าจะขยายตัวได้ 15-16% และหน่วยงานอื่น ๆ ได้ทยอยปรับตัวเลขอย่างไรก็ตาม ช่วงที่เหลือของปีนี้ มีปัจจัยสำคัญที่ต้องเฝ้าระวัง อาทิ **มาตรการภาษีตาม section 301 ของสหรัฐ** ที่ยังไม่ได้ประกาศผล ซึ่งสหรัฐฯ เป็นตลาดส่งออกสำคัญของไทย, **โอกาสเกิดฟองสบู่ AI** ที่อาจกระทบการส่งออกสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ และ**สถานการณ์ในตะวันออกกลาง**ส่งผลต่อราคพลังงานและการส่งออกไปตลาดตะวันออกกลาง

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	164	100	822758	594882	1.38
	Qingdao	26	25	118149	168240	0.70
	Nagoya	9	6	15547	14555	1.07
	Busan	44	46	252407	214247	1.18
	Incheon	2	10	2471	14097	0.18
	Hong Kong	11	20	42458	77552	0.55
	Kaohsiung	16	20	65595	100027	0.66
ME & ISC	Jeddah	9	1	58568	1351	43.35
	Jebel Ali	6	11	3901	16615	0.23
	Mundra	5	7	21514	48457	0.44
	Mumbai	21	0	54094	0	n/a
	Nhava Sheva	2	11	6170	60582	0.10
	Colombo	12	15	48782	102292	0.48
SAF	Port Elizabeth	2	2	5923	13002	0.46
	Durban	14	10	75253	62421	1.21
AU & NZ	Sydney	1	1	3546	2953	1.20
	Melbourne	6	7	33952	22523	1.51
	Brisbane	1	5	3135	26228	0.12
	Tauranga	2	3	6580	9583	0.69
EU	Hamburg	7	32	78656	204443	0.38
	Rotterdam	20	42	150841	224843	0.67
	Antwerp	22	18	145060	84792	1.71
	Valencia	10	14	36001	77856	0.46
	Barcelona	6	6	30451	48120	0.63
USWC	LA/LB	4	28	29840	298061	0.10
	Puget Sound *	2	6	14390	49345	0.29
	Oakland	1	4	11400	27164	0.42
USEC	New York	2	2	8403	17640	0.48
	Norfolk	2	4	15485	34201	0.45
	Savannah	3	7	27518	63527	0.43
	Charleston	4	4	44125	36621	1.20
SEA	Bangkok	1	9	891	4199	0.21
	Laem Chabang	1	10	872	45309	0.02
	Singapore	10	60	68844	435229	0.16

Port / Zone	NSQ	NSP	TEU.Q	TEU.P	Q2P Ratio
Tanjung Pelepas	4	12	8715	93953	0.09
Port Klang	20	26	61389	107920	0.57
Jakarta	15	26	10521	35909	0.29
Manila	19	18	17102	17770	0.96
Haiphong	4	10	3439	32124	0.11
Ho Chi Minh	4	3	25995	17134	1.52

ข้อมูลอาจมีการผิดพลาด

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

ออสเตรเลียขึ้นดอกเบี้ยสู่ 4.85% สูงสุดในรอบ 18 ปี สะท้อนแรงกดดันเงินเฟ้อที่ยังยืดเยื้อ

ธนาคารกลางออสเตรเลีย (Reserve Bank of Australia: RBA) มีมติปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบาย (Cash Rate) อีก 0.25 จุดร้อยละ จากร้อยละ 4.60 เป็นร้อยละ 4.85 โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 4 พฤศจิกายน 2569 นับเป็นการปรับขึ้นดอกเบี้ยครั้งที่ 5 ของปีนี้ และทำให้อัตราดอกเบี้ยนโยบายของออสเตรเลียอยู่ในระดับสูงสุดในรอบ 18 ปี หรือนับตั้งแต่ปี 2551 การตัดสินใจดังกล่าวสะท้อนว่าธนาคารกลางยังคงให้ความสำคัญกับการควบคุมเงินเฟ้อ แม้การดำเนินนโยบายการเงินที่เข้มงวดจะเพิ่มภาระให้กับครัวเรือนและภาคธุรกิจมากขึ้นก็ตาม



การปรับขึ้นดอกเบี้ยครั้งนี้มีสาเหตุสำคัญจากแรงกดดันด้านเงินเฟ้อที่ยังคงอยู่ในระดับสูง โดยข้อมูลเงินเฟ้อเดือนกันยายน 2569 อยู่ที่ร้อยละ 4.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ขณะที่เงินเฟ้อพื้นฐานยังอยู่ที่ร้อยละ 3.7 ซึ่งสูงกว่ากรอบเป้าหมายเงินเฟ้อของ RBA ที่ร้อยละ 2–3 นอกจากนี้ ราคาพลังงานและสินค้าโภคภัณฑ์ที่เพิ่มขึ้นจากความขัดแย้งในตะวันออกกลางยังเป็นปัจจัยสำคัญที่ผลักดันต้นทุนสินค้าและบริการ ขณะเดียวกัน การลงทุนที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยี ทำให้ความต้องการสินค้าเทคโนโลยีและทรัพยากรบางประเภทเพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้แรงกดดันด้านราคาไม่ได้จำกัดอยู่เฉพาะภาคพลังงาน แต่ยังขยายไปสู่สินค้าและบริการในภาคเศรษฐกิจอื่นด้วย

สิ่งที่น่าสนใจคือ การปรับขึ้นดอกเบี้ยครั้งนี้ไม่ได้เป็นมติเอกฉันท์ โดยคณะกรรมการนโยบายการเงิน 6 คน จากทั้งหมด 9 คนเห็นชอบให้ปรับขึ้นดอกเบี้ย ขณะที่อีก 3 คนต้องการคงอัตราดอกเบี้ยไว้ที่ร้อยละ 4.60 สะท้อนให้เห็นถึงความแตกต่างในการประเมินความเสี่ยงระหว่างการควบคุมเงินเฟ้อกับการรักษาการเติบโตทางเศรษฐกิจ เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้นเริ่มส่งผลต่อภาระการชำระหนี้ของครัวเรือน การใช้จ่ายภาคเอกชน และตลาดอสังหาริมทรัพย์ที่กำลังอ่อนแอลง

นอกจากนี้ การปรับขึ้นดอกเบี้ยครั้งล่าสุดยังเป็นการเพิ่มอัตราดอกเบี้ยสะสมรวม 1.25 จุดร้อยละในปี 2569 หลังจาก RBA ปรับขึ้นดอกเบี้ยมาแล้ว 4 ครั้งก่อน

หน้านี้ การดำเนินนโยบายดังกล่าวทำให้ภาวะการเงินของประเทศตึงตัวมากขึ้น โดยผู้ที่มีสินเชื่อบ้านและสินเชื่อธุรกิจแบบอัตราดอกเบี้ยลอยตัวจะมีภาระดอกเบี้ยเพิ่มขึ้น ส่งผลให้รายได้ที่เหลือสำหรับการบริโภคลดลง ขณะที่ภาคธุรกิจอาจชะลอการลงทุนหรือการขยายกิจการ เนื่องจากต้นทุนทางการเงินสูงขึ้น ทั้งนี้ ธนาคารกลางยังประเมินว่าเศรษฐกิจมีแนวโน้มขยายตัวชะลอลง และอัตราการว่างงานอาจเพิ่มขึ้นในระยะต่อไป

อย่างไรก็ตาม แม้ RBA จะปรับขึ้นดอกเบี้ยอย่างต่อเนื่อง แต่ยังไม่ได้ส่งสัญญาณว่าจะต้องปรับขึ้นอีกในการประชุมครั้งถัดไป และไม่ได้ระบุชัดเจนเหมือนก่อนว่าจะต้องปรับขึ้นดอกเบี้ยเพิ่มเติมหากจำเป็น ขณะที่มติที่แตกต่างกันภายในคณะกรรมการสะท้อนว่าผู้กำหนดนโยบายเริ่มให้น้ำหนักกับผลกระทบของดอกเบี้ยสูงต่อเศรษฐกิจมากขึ้น ตลาดจึงประเมินว่า RBA อาจชะลอการปรับขึ้นดอกเบี้ยเพื่อรอดูผลของมาตรการที่ผ่านมา แต่ยังไม่สามารถตัดความเป็นไปได้ของการขึ้นดอกเบี้ยเพิ่มเติมหากข้อมูลเงินเฟ้อยังคงสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้

สำหรับประเทศไทย การปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยของออสเตรเลียมีนัยสำคัญต่อภาคการค้าและการส่งออก เนื่องจากออสเตรเลียเป็นหนึ่งในตลาดส่งออกสำคัญของไทย หากอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้นทำให้ครัวเรือนออสเตรเลียมีภาระหนี้เพิ่มขึ้นและลดการใช้จ่าย อาจส่งผลให้ความต้องการนำเข้าสินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าคงทนชะลอตัวลง โดยเฉพาะสินค้าที่ผู้บริโภคสามารถเลื่อนการซื้อออกไปได้ เช่น เครื่องใช้ไฟฟ้า เฟอร์นิเจอร์ และสินค้าตกแต่งบ้าน ซึ่งอาจกระทบต่อผู้ส่งออกไทยที่พึ่งพาตลาดออสเตรเลีย นอกจากนี้ ต้นทุนทางการเงินที่สูงขึ้นยังอาจทำให้ภาคธุรกิจออสเตรเลียระมัดระวังการสั่งซื้อสินค้าและการสะสมสินค้าคงคลังมากขึ้น

Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

ท้าชนจีน! อินเดียเปิดตัวโครงการหนุนผลิตตู้คอนเทนเนอร์ภายในประเทศ เม็ดเงินกว่าพันล้านดอลลาร์

ด้วยหลายท่าเรือในอินเดียกำลังแออัดอย่างบ้าคลั่งในขณะนี้ รัฐบาลอินเดียจึงมองวิธีการแก้ปัญหาระยะยาวและยังเป็นโอกาสในการก้าวขึ้นมาชิงบทบาทและอำนาจเหนือตลาดขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเฉพาะการตัดงัดข้อกับจีนในอุตสาหกรรมการผลิตตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมต้นน้ำที่สำคัญที่สุด



ในสัปดาห์ที่ผ่านมา สื่อท้องถิ่นอินเดียได้รายงานถึงตัวโครงการผลิตตู้คอนเทนเนอร์ โดยอัดฉีดเงินอุดหนุนจากรัฐบาลมากถึงประมาณ 1 พันล้านดอลลาร์ เพื่อดึงดูดการลงทุนจากภาคเอกชนและเร่งการผลิตภายในประเทศ โครงการนี้จะดำเนินตั้งแต่ปีงบประมาณ 2027-28 ไปจนถึง 2039-40 ซึ่งเป็นการกรุยทางไปสู่นโยบายระยะยาวสำหรับบริษัทที่ประสงค์จะลงทุนในการผลิตตู้คอนเทนเนอร์

การเคลื่อนไหวนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ปัญหาการขาดแคลนตู้สินค้าใช้งานภายในประเทศ และเป็นการลดทอนความได้เปรียบทางการแข่งขันโดยตรงของจีนในฐานะศูนย์กลางการผลิตตู้คอนเทนเนอร์อันดับ 1 ของโลกในเวลานี้

เป้าหมายในภาพรวมของโครงการคือการขยายขีดความสามารถในการผลิตตู้คอนเทนเนอร์ของประเทศเป็นประมาณ 750,000 TEU ต่อปี ซึ่งนับว่าเป็นการเพิ่มขึ้นถึงสิบเท่าจากขนาดการผลิตในปัจจุบัน

ตัวโครงการเปิดตัวได้ดูดีพอสมควร อย่างเช่นสายการเดินเรือรองท็อปโลกอย่าง Maersk ได้ลงนามในข้อตกลงกับเอกชนรายหนึ่งในกรุงนิวเดลี เพื่อผลิตตู้คอนเทนเนอร์ล็อตแรกจำนวน 1,000 ตู้ และยังมีรายงานว่าสายเรืออื่นๆก็กำลังอยู่ระหว่างการเจรจาเช่นเดียวกัน

การขาดสมดุลของตู้คอนเทนเนอร์ (Equipment Imbalance) ยังคงเป็นโจทย์ใหญ่ของหลายสายการเดินเรือที่ทำธุรกิจในอินเดีย ซึ่งบีบให้ต้องมีการหมุนเวียนตู้เปล่าครั้งใหญ่จากพื้นที่อื่นเพื่อตอบสนองต่อความต้องการใช้งานที่มากขึ้น จากการส่งออกที่เติบโตขึ้น ซึ่งทำให้มีต้นทุนเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

รวมไปถึงตู้สินค้า Transshipment ที่มีอุปสงค์เติบโตสูงขึ้นอย่างมาจากเหตุการณ์ในตะวันออกกลาง สร้างความซับซ้อนให้กับบริหารจัดการตู้สินค้าและการปฏิบัติงานในท่าเรือ นำมาสู่ปัญหาท่าเรือแออัดอย่างบ้าคลั่งในขณะนี้

ย้อนกลับมามองที่ประเทศไทย ความจริงแล้วในบ้านเรามีความพยายามผลักดันอุตสาหกรรมนี้มาตลอดเพื่อลดการพึ่งพาต่างประเทศ โดยเฉพาะทุกครั้งที่ต้องเผชิญวิกฤตตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลน (Container Shortage)

แต่กลับไม่เคยมีโครงการลงทุนจากภาครัฐหรือเอกชนรายใหญ่ที่ประสบความสำเร็จในการตั้งสายการผลิตตู้คอนเทนเนอร์แบบครบวงจรอย่างจริงจัง เนื่องจากโครงสร้างเศรษฐกิจและ Supply Chain ไม่เอื้ออำนวย

กล่าวคือบ้านเรายังคงขาดแคลนอุตสาหกรรมต้นน้ำ หรือเหล็กเกรดพิเศษที่ต้องใช้ในการผลิตตู้คอนเทนเนอร์ในปริมาณที่มากพอและต้นทุนที่ถูกพอให้แข่งขันได้ ซึ่งถ้าหากต้องนำเข้าวัตถุดิบหลักร้อยเปอร์เซ็นต์ ต้นทุน

การผลิตตู้ในไทยจะสูงกว่าประเทศผู้ผลิตรายใหญ่จนสู้ไม่ได้ไปโดยปริยาย

ที่สำคัญคือการผูกขาดตลาดโลกโดยประเทศจีนที่สามารถผลิตได้ล็อตใหญ่กว่ามาก สร้าง Economies of Scale และสามารถกดต้นทุนผลิตต่อหน่วยให้ถูกที่สุด โดยปัจจุบันจีนครองส่วนแบ่งการผลิตตู้คอนเทนเนอร์ของโลกสูงถึงกว่า 85–90%

นอกจากนี้บ้านเราจะยังเสี่ยงเกิดปัญหาตู้เปล่าล้นจากความไม่สมดุลของการค้า ด้วยธรรมชาติของเศรษฐกิจบ้านเราที่เป็นประเทศที่ส่งออกมากกว่านำเข้าแต่ในขณะเดียวกันปริมาณการส่งออกก็มีอยู่อย่างจำกัด ต่อให้บ้านเราสามารถผลิตตู้สินค้าราคาถูกได้เอง แต่ก็เสี่ยงจะเจอปัญหาตู้เปล่าล้นท่าเรือ จากการที่ไม่มีปริมาณสินค้ารองรับ

แตกต่างกันไปสำหรับอินเดีย ที่โอกาสสำเร็จมีสูงกว่าไทย รวมถึงสูงกว่าหลายๆประเทศ

หากนับแค่เฉพาะตลาดภายในประเทศที่ใหญ่มากแล้ว รองรับปริมาณการผลิตตู้สินค้าได้สบายๆ มากพอให้สายการผลิตอยู่รอดได้ และยังมีผู้ประกอบการภาคเอกชนอยู่แล้วหลายราย

แม้ในช่วงแรกจะไม่สามารถแข่งขันด้านราคากับตู้จากจีนในตลาดโลกได้ทั้งหมดก็ตาม แต่การผลักดันของอินเดียการหนุนหลังด้วยเม็ดเงินก้อนโตและมาตรการกีดกันและส่งเสริมผู้ประกอบการเอกชนที่ชัดเจน

ถือว่าทำให้อินเดียกลายเป็นผู้เล่นหน้าใหม่ในอุตสาหกรรมการผลิตตู้คอนเทนเนอร์ที่น่าสนใจไม่น้อยเลยทีเดียว

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo



ผลเลือกตั้งสหรัฐ 2026 ทรัมป์แพ้ยับ คองเกรสเปลี่ยนขั้ว
นัยยะนโยบายสหรัฐและการส่งออกต่อจากนี้

เป็นที่แน่ชัดแล้วว่าการเลือกตั้งกลางเทอมสหรัฐอเมริกาในครั้งนี้ ชัยชนะได้ตกเป็นของพรรคเดโมแครต ซึ่งได้กุมเสียงข้างมากทั้งสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภา จึงถือเป็นการเปลี่ยนสมดุลอำนาจนิติบัญญัติครั้งใหญ่ และอาจกระทบต่อการดำเนินนโยบายของประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ในช่วงวาระ 2 ปีที่เหลือต่อจากนี้

อ่านเพิ่มเติม **“ผลเลือกตั้งสหรัฐ 2026 ทรัมป์แพ้ยับ คองเกรสเปลี่ยนขั้ว นัยยะนโยบายสหรัฐและการส่งออกต่อจากนี้”** [คลิกที่นี่]

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง
Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	UNIT	Previous Index 23 October 2026	Current Index 30 October 2026
Comprehensive Index		3681.34	3687.35
Europe (Base port)	TEU	2351	2370
Europe (Base port)	FEU	3557	3587
Mediterranean (Base port)	TEU	3255	3350
Mediterranean (Base port)	FEU	4133	4318
USWC (Base port)	FEU	7521	7479
USEC (Base port)	FEU	10388	10199
South America (Santos)	TEU	5053	4371
South America (Santos)	FEU	5230	4644
Central/South America WC (Manzanillo)	TEU	6020	5847
Central/South America WC (Manzanillo)	FEU	6283	6253
East/West Africa (Lagos)	TEU	4281	4411
South Africa (Durban)	TEU	4198	4768
East Africa (Mombasa)	TEU	3542	3617
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	TEU	6499	6533
India and Pakistan 20ft (Nhava Sheva)	TEU	3227	3173
Australia/New Zealand (Melbourne)	TEU	2542	2526
Southeast Asia (Singapore)	TEU	1146	1164
West Japan (Base port)	TEU	326	328
East Japan (Base port)	TEU	335	335
Korea (Pusan)	TEU	376	351

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