TNSC
Thai Nation Shippers' Council
WE ARE THAI EXPORTERS

ค่าระวางเรือ

และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่

46

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Thai National Shippers' Council



www.tnsc.com

Executive Summary

1. ภาพรวมสถานการณ์เศรษฐกิจและการค้าโลก (Global Economic & Trade Overview)

- **อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาท:** เงินบาทเคลื่อนไหวแข็งค่าขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐฯ อยู่ที่ 33.97 THB/USD (แข็งค่าขึ้น -7.94%) รวมถึงสกุลเงินหลักอื่นๆ เช่น EUR (37.28 บาท) และ GBP (44.67 บาท) ซึ่งยังคงสร้างแรงกดดันต่อขีดความสามารถในการแข่งขันด้านราคาของผู้ส่งออกไทย

2. เจาะลึกประเด็นสำคัญประจำสัปดาห์

2.1 เศรษฐกิจไทย Q3 ขยายตัว 2.9% ส่งออกและลงทุนฟื้นตัว แต่เติบโตยังไม่ทั่วถึง

- เศรษฐกิจไทยในไตรมาส 3/2569 ขยายตัว 2.9% เมื่อเทียบกับปีก่อน (เร่งขึ้นจาก 2.4% ในไตรมาส 2 และช่วง 9 เดือนแรกขยายตัว 2.8%) โดยมีแรงหนุนหลักจากการส่งออกสินค้าที่ขยายตัว 23.6% (มูลค่า 106,377 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สูงสุดในรอบ 21 ไตรมาส) จากกลุ่มสินค้าเทคโนโลยีและ AI รวมถึงการลงทุนรวมที่ขยายตัว 11.8% (สูงสุดในรอบ 55 ไตรมาส) โดยเฉพาะการลงทุนภาคเอกชนที่โต 16.2%
- **ข้อจำกัดและนัยต่อผู้ส่งออกไทย:** การฟื้นตัวยังกระจุกตัวในบางภาคธุรกิจ ขณะที่บางกลุ่มยังอ่อนแอ เช่น รถยนต์นั่ง สินค้าอาหาร จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ลดลง 5.0% และการลงทุนด้านก่อสร้างที่หดตัว 0.5% ผู้ประกอบการและภาครัฐควรเร่งเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมเทคโนโลยีและ AI เข้ากับผู้ผลิตในประเทศและ SMEs เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มได้อย่างเต็มศักยภาพ

2.2 LA/LB เคราะห์ซ้ำ: ฝ่ายรักษาความปลอดภัยขู่ประท้วงหยุดงาน ลามถึงสหภาพแรงงานท่าเรือ

- ท่ามกลางการปิดสะพาน Vincent Thomas Bridge การขนส่งทางรางที่ติดขัด และปริมาณสินค้านำเข้าที่หนาแน่น ท่าเรือ Los Angeles และ Long Beach (LA/LB) เผชิญความเสี่ยงการนัดหยุดงาน (Strike) หลังการเจรจาสัญญาจ้างของกลุ่มพนักงานรักษาความปลอดภัย (ILWU สาขา 26 ประมาณ 250 คน) ล่มลง และอาจลุกลามไปยังสมาชิกสหภาพแรงงาน ILWU กลุ่มอื่นอีกนับพันคน
- **นัยต่อผู้ส่งออกไทย:** หากเกิดการหยุดงานประท้วงจริง จะกระทบต่อการขนถ่ายสินค้า ระบบรถบรรทุก รถไฟ และคลังสินค้าของสหรัฐฯ รวมถึงตลาดส่งออกของไทยซึ่งมีสัดส่วนราว 1 ใน 5 ของการส่งออกทั้งหมด ในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี

2.3 สรท. ชี้ความตกลง ART ไทย–สหรัฐฯ เป็น "เกราะป้องกัน" ภาคส่งออก

- การลงนามแถลงการณ์ร่วมว่าด้วยความตกลงการค้าต่างตอบแทนไทย–สหรัฐฯ (ART) เมื่อวันที่ 17–18 พฤศจิกายน 2569 ช่วยปลดล็อกภาษี Section 301 เหลือ 10% (จากเดิม 12.5%) และรักษาอัตราภาษีรวมตาม Section 301 ไม่เกิน 19% เทียบเท่าประเทศคู่แข่ง รักษาตลาดส่งออกอันดับ 1 (มูลค่ากว่า 2.37 ล้านล้านบาท) และดึงดูดการลงทุน (FDI) พร้อมแนะ **4 ยุทธศาสตร์เดินหน้าหลังมีผลบังคับใช้จริง**

2.4 ราคาน้ำมันขายปลีกทรงตัวระดับสูง และแนวโน้มเส้นทางเดินเรือ

- ราคาน้ำมันดีเซลขายปลีกยังอยู่สูงกว่า 40 บาท/ลิตร (เพิ่มขึ้นราว 10 บาท หรือ +35% จากต้นปี) ขณะที่กองทุนน้ำมันฯ ติดลบกว่า 1.08 แสนล้านบาท ทำให้การชดเชยราคามีข้อจำกัด
- Gemini Cooperation เตรียมกลับมาเดินเรือผ่านคลองสุเอซ–ทะเลแดงเต็มรูปแบบตั้งแต่กลางเดือนมกราคมปีหน้าเป็นต้นไป

3. ภาพรวมแนวโน้มค่าระวางเรือและค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่ม (Freight Rates & Surcharges Trend)

- เส้นทางยุโรปในครึ่งเดือนหลังปรับลดลง เช่นเดียวกัน เส้นทางสหรัฐอเมริกา ทั้งฝั่ง West Coast และ East Coast

4. สถานการณ์ความแออัดตามท่าเรือสำคัญทั่วโลก (Port Congestion Highlights)

- **Mumbai (อินเดีย):** มีค่า Q2P สูงผิดปกติที่ **99.12**, **Port Elizabeth (แอฟริกาใต้):** มีค่า Q2P สูงถึง **14.27**, **Shanghai/Ningbo (จีน):** มีเรือรอคิวจำนวนมาก โดยมีค่า Q2P อยู่ที่ **1.41** และสำหรับท่าเรือแหลมฉบังของไทย สถานการณ์ยังอยู่ในเกณฑ์ปกติ โดยมีค่า Q2P อยู่ที่ 0.51

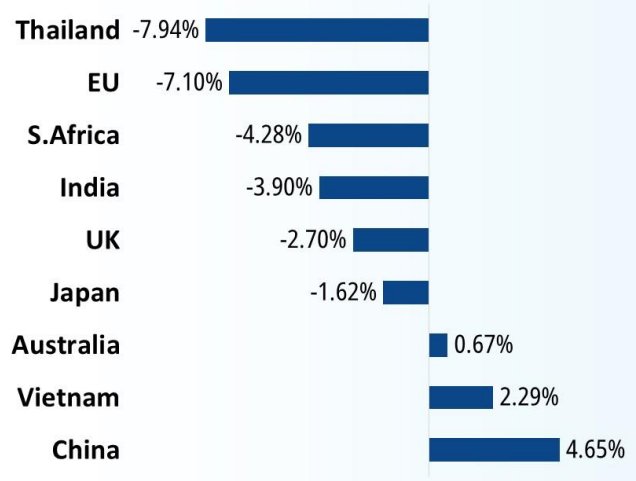
TNSC Weekly Briefing (20 November 2026)

Thai Bath Rate

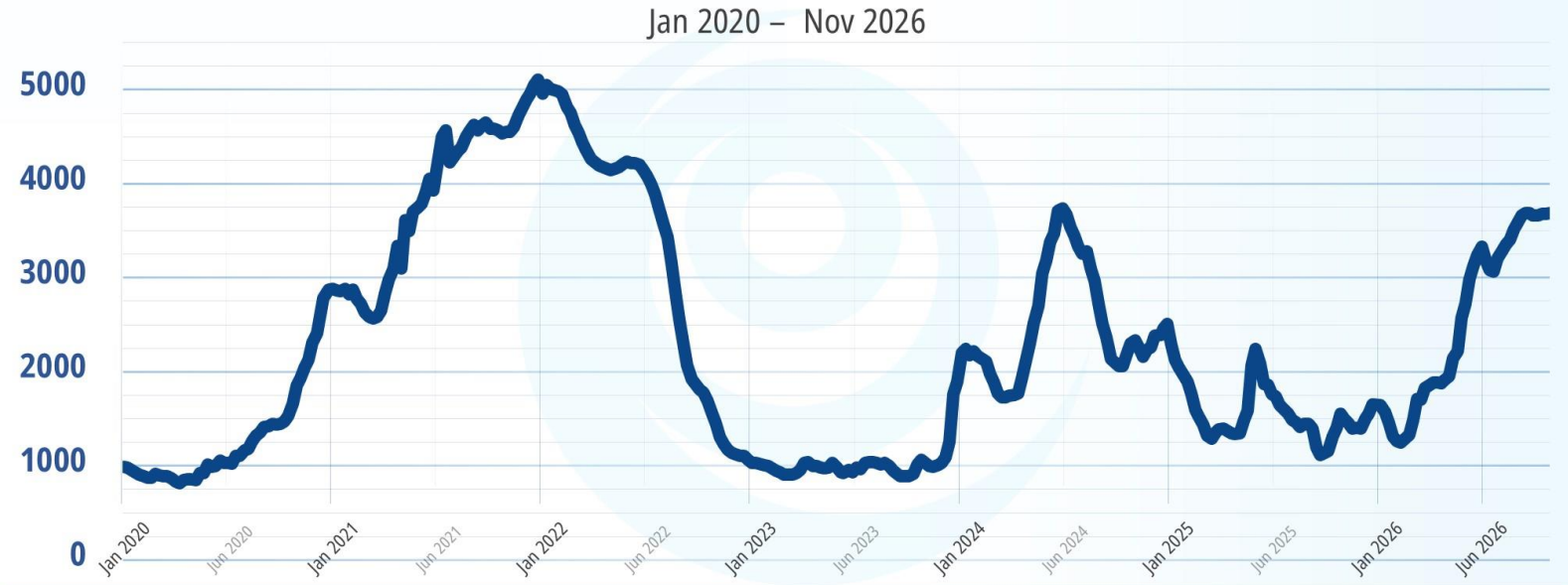
USD	EUR	GBP	AUD
33.97	37.28	44.67	22.81

CNY	JPY	INR	VND
5.1	0.21	0.36	0.0013

Exchange Rate Trend

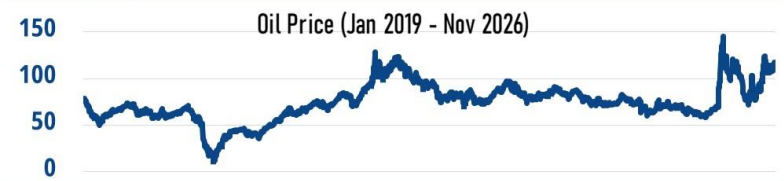


Shanghai Container Freight Index (SCFI) – Comprehensive Index



YoY	1 Month Average	3 Months Average	Previous Week	Current Week
14-Nov-25	Oct 26	Aug 26 - Oct 26	6-Nov-26	13-Nov-26
1451.38	3657.8	3407.18	3633.45	3572.33

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	92-99	86-94	86-91



Gold : 3874-4107 USD/Ounces





เศรษฐกิจไทย Q3 ขยายตัว 2.9% ส่งออกและลงทุนฟื้นตัว แต่เติบโตยังไม่ทั่วถึง

อ่านต่อหน้าที่ 14



LA/LB เคราะห์ซ้ำ ฝ่ายรักษาความปลอดภัยขู่ประท้วงหยุดงาน

อ่านต่อหน้าที่ 16



สรท. ชี้ความตกลง ART ไทย–สหรัฐฯ เป็น "เกราะป้องกัน" ภาคส่งออก พร้อมแนะ 4 ยุทธศาสตร์

อ่านต่อหน้าที่ 18

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)	2,400	4,000	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	75 €	150 €	
			20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	5,100	6,600	All - In			
Thailand - US East Coast	6,500	8,500	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 ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 2,400 USD/TEU และ 4,000 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 5,100 USD/TEU และ 6,600 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นกัน โดยอยู่ที่ 6,500 USD/TEU และ 8,500 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*

สรุปความตกลงการค้าต่างตอบแทนไทย - สหรัฐฯ



148.87 SEP 2026 Container Throughput Index

50.58 % SEP 2026 Global Schedule Reliability

117.50 AUG 2026 World Trade Volume Index

Export Zip

A quick export track & update for your coffee time



- กรอบความตกลงทางการค้าและเศรษฐกิจทวิภาคี
- ไทยและสหรัฐอเมริการับรองร่วมกันเมื่อ 17 พ.ย. 2569
- กำหนดกติกา การค้า ลดภาษี อำนวยอำนวยความสะดวก มาตรฐานห่วงโซ่อุปทาน
- รอขัดเกลา รัฐสภา พิจารณา ก่อนบังคับใช้

ผลดีของ ART ต่อภาคการส่งออกไทย

1 ปลดล็อกภาษี Section 301 เหลือ 10%

301 | 12.5% → 10% | ภายพินมิการ ได้พิล US

เทียบเท่าประเทศที่ลงนาม ART แล้ว เจรจาลดภาษี Labor Forced ลง

2 เป้าหมายภาษีรวมตาม Section 301 ไม่เกิน 19%

< 19% | competitive โทยติคิค

รณี Labor Forced และ และ Structural Excess Capacity รักษาขีดความสามารถในการแข่งขัน

3 ปกป้องตลาดส่งออกอันดับ 1 และฐานการจ้างงาน

2.37 วรึง | 1.25 ล้านน โดร

มูลค่าส่งออกกว่า 2.37 ลล.บ. เชื่อมโยงการจ้างงาน 1.25 ล.คน

4 สร้างความเชื่อมั่นดึงดูดการลงทุน (FDI) และลดอุปสรรค

ดึงดูดนักลงทุน ลดความไม่แน่นอนด้านภาษี ลดขั้นตอนศุลกากร

อ่านเพิ่มเติม

TNSC blog: https://tnsc.com/blog/ART-TH-US-Joint-statement

พร้อมข้อเสนอแนะ 4 แนวทางเดินหน้าหลัง ART มีผลบังคับใช้จริง



Gemini Cooperation จะกลับมาเดินเรือผ่านคลองสุเอซ-ทะเลแดง อย่างเต็มรูปแบบสำหรับเส้นทางเอเชีย-ยุโรปภายมกราคมปีหน้า !

18,300 TEU	16,300 TEU	23,700 TEU
4 Dec	20 Dec	14 Jan
เริ่มจากท่าเรือหนิงโป ทั้งขาไปและขากลับ	ทั้งขาไปและขากลับเช่นกัน ก่อนคงรูปแบบไว้ข้ามปี	ออกจากท่าเรือเซี่ยงไฮ้ เป็นลำสุดท้ายที่จะเริ่มต้นการกลับมาอย่างเต็มตัว

2026 | 2027

นอกจากนี้ผู้ใช้บริการอาจได้ลุ้นความน่าเชื่อถือของตารางเดินเรือ (schedule reliability) ในเส้นทางเอเชีย-ยุโรปที่ดีขึ้น จากก่อนหน้านี้ที่มีเรือเพียง 4% ในเส้นทางเอเชีย – ยุโรป ตรงเวลาในเดือนกันยายน ก่อนจะขยับขึ้นมาอยู่ที่ 7% ในเดือนตุลาคม และ อาจขยับขึ้นไปถึง 15% ในเดือนมกราคมปีหน้า

ปริมาณตู้สินค้าผ่านเส้นทาง (Container Throughput) ในตะวันออกกลาง 2026

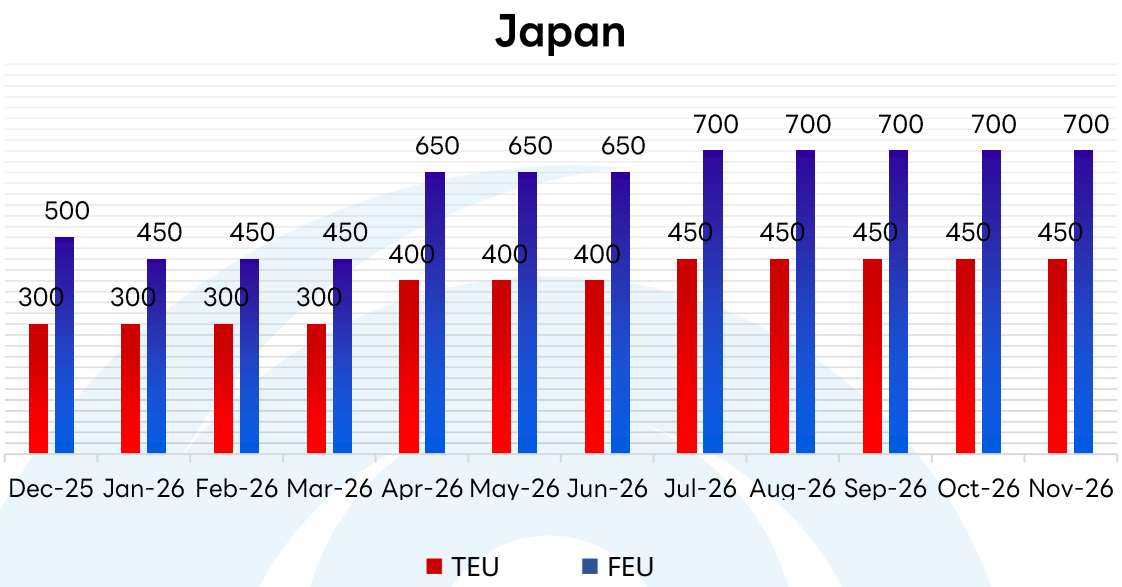


ภาพกราฟเชิงเส้นนี้เป็นเพียงการประมาณการเท่านั้น

Source : Linerlytica

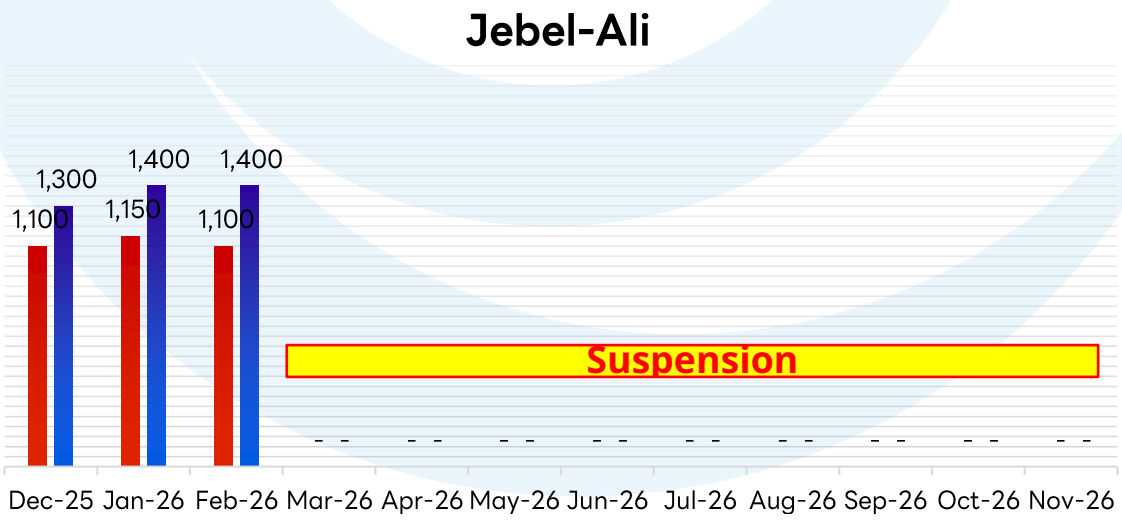
กราฟแสดงปริมาณตู้สินค้าผ่านเส้นทาง (Container Throughput) ในตะวันออกกลาง 2026 ชี้ให้เห็นว่า แนวโน้มการฟื้นฟูเส้นทางคลองสุเอซ – ทะเลแดงยังคงฟื้นฟูต่อเนื่อง โดยในเส้นทาง Far East – Middle East กลับมามีปริมาณตู้สินค้า (TEU) แซงหน้าเส้นทาง Far East – Indian Subcontinent หลังจากสูญเสียส่วนแบ่งการตลาดไปด้วยปัจจัยเร่งจากเหตุการณ์ในช่องแคบฮอร์มุซ

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

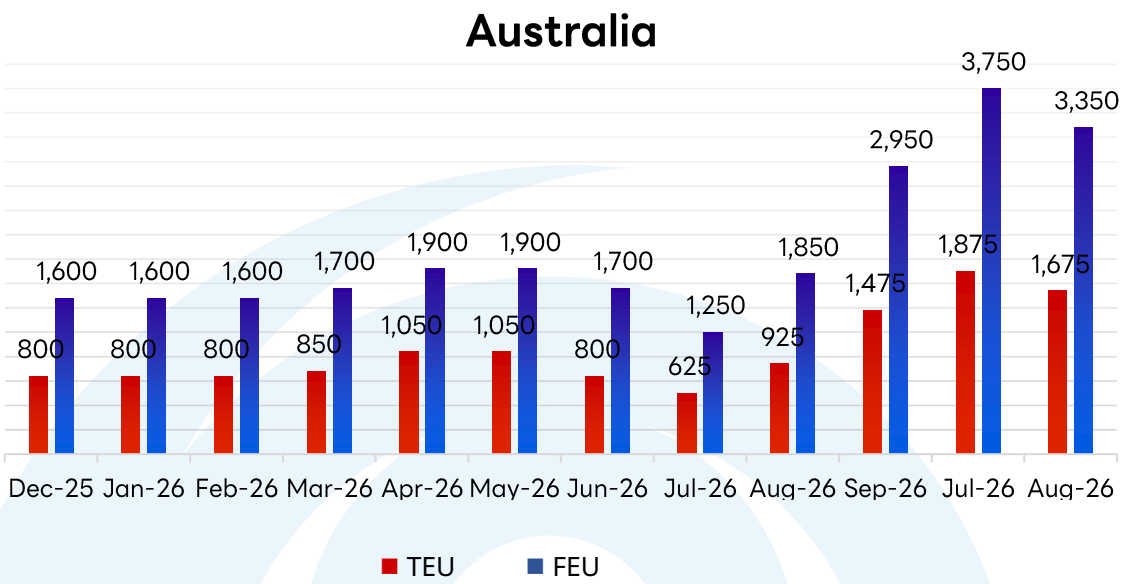
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 12 เดือนล่าสุด (YTD)



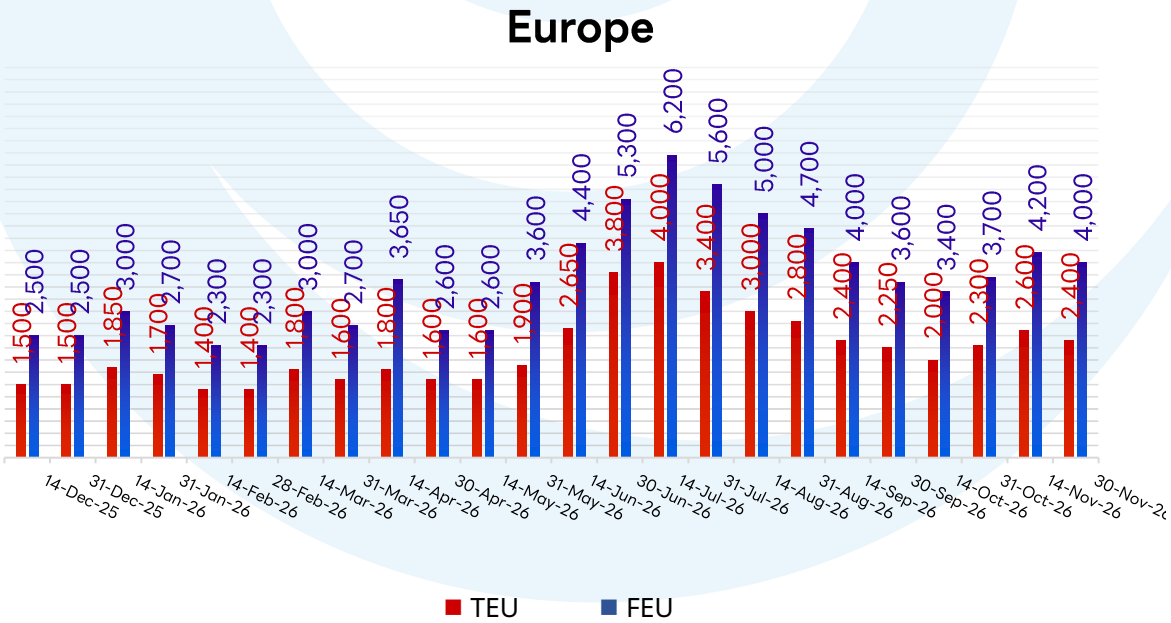
	JUN-26	JUL-26	AUG-26	SEP-26	OCT-26	NOV-26
Low Sulphur Surcharge / TEU	-	-	-	-	-	-
Low Sulphur Surcharge / FEU	-	-	-	-	-	-

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

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



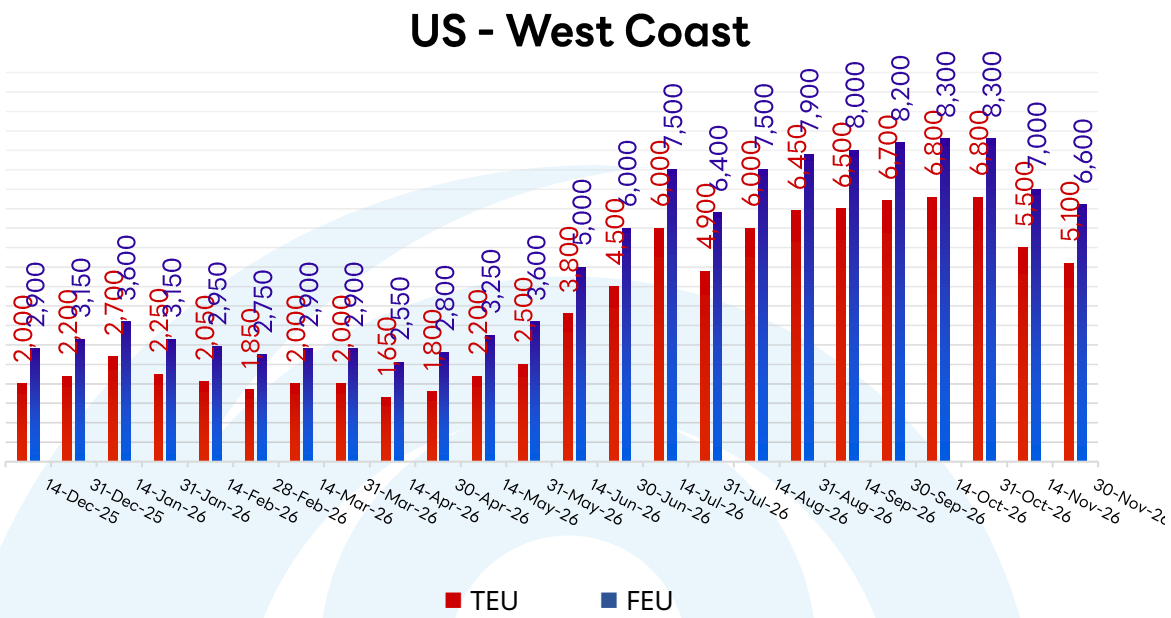
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 12 เดือนล่าสุด (YTD)



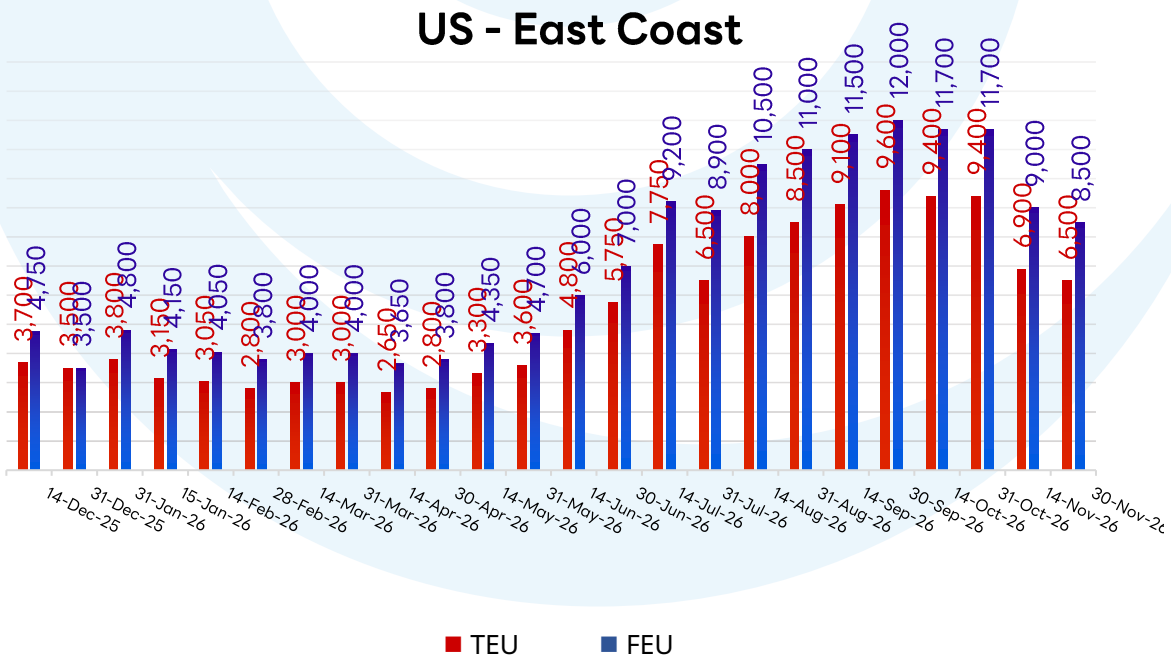
	JUN-26	JUL-26	AUG-26	SEP-26	OCT-26	NOV-26
EU Innovation Surcharge / TEU	75 €	75 €	75 €	75 €	75 €	75 €
EU Innovation Surcharge / FEU	150 €	150 €	150 €	150 €	150 €	150 €

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)

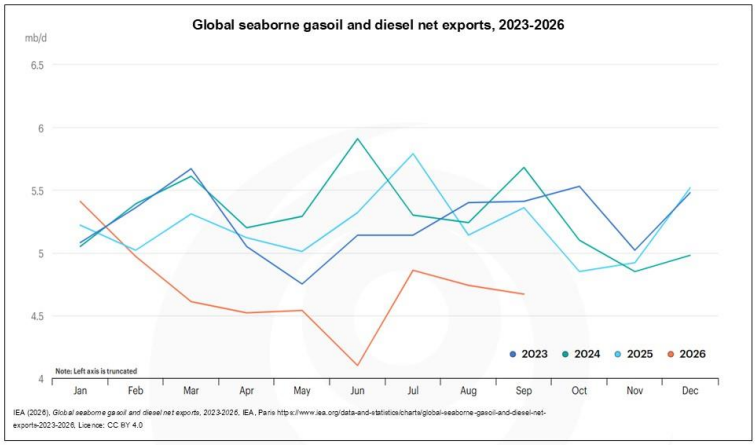


New Panama Transit Tariff Surcharge (Up to routes) USD 40-120/TEU

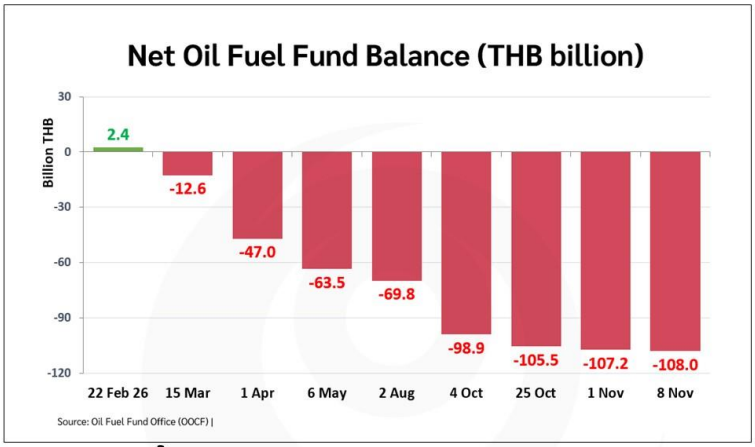
FUEL COSTS

ราคาน้ำมันขายปลีก ปรับสูงขึ้นและคงอยู่ใน **ระดับสูง** ต่อเนื่อง อุปทานดีเซลโลก **หดตัว** และ กองทุนน้ำมัน **ติดลบหนัก**

GLOBAL GASOIL AND DIESEL NET EXPORTS



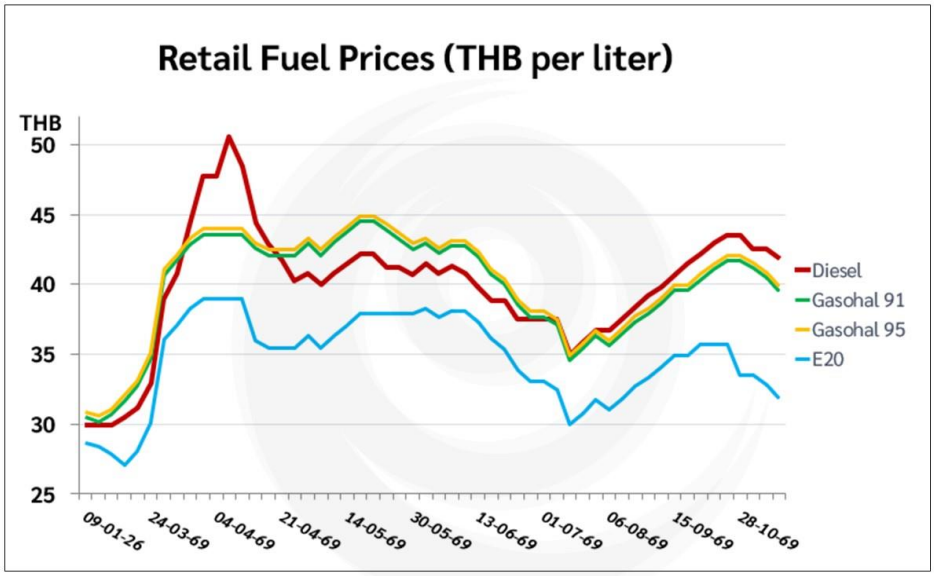
THAI OIL FUEL FUND



ปริมาณดีเซลในตลาดโลกลดลง ปริมาณการส่งออกน้ำมันดีเซลสุทธิทางเรือตั้งแต่ต้นปี 2569 มีปริมาณเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อนหน้า มีค่าเฉลี่ย ม.ค. – ก.ย. ที่ 4.7 mb/d (ล้านบาเรลล์ต่อวัน) ซึ่งมีสาเหตุจาก**กำลังการผลิตของโรงกลั่นน้ำมันที่ลดระดับลง** อย่างมาก โดยเฉพาะในตะวันออกกลาง และรัสเซีย ซึ่งความขัดแย้งในพื้นที่ มีผลกระทบต่อการผลิตและการขนส่งไปนอกประเทศ

กองทุนน้ำมันติดลบทะลุแสนล้าน เริ่มเข้าสู่สถานะติดลบจากการชดเชยราคาน้ำมัน ตั้งแต่ มี.ค. 69 และติดลบต่อเนื่องมาโดยตลอด จนกองทุนฯ มีสถานะ**ติดลบกว่า 1.08 แสนล้านบาท** (8 พ.ย.) จึงมีข้อจำกัดในการชดเชยราคาน้ำมันเพิ่มเติม โดยปัจจุบัน **กองทุนฯ ชดเชยราคาน้ำมันดีเซล**ที่ 2.68 บาทต่อลิตร และ**กลุ่มน้ำมันเบนซิน เก็บเงินเข้ากองทุนฯ** ที่ 2.01 - 2.6 บาทต่อลิตร

RETAIL FUEL PRICES



ดีเซลแพง ดันต้นทุนขนส่งพุ่ง

ราคาน้ำมันขายปลีกดีเซล ปรับตัวจากค่าเฉลี่ยช่วงปีก่อนที่ราว 30 บาท ไปสู่ระดับ 45 บาทต่อลิตร เป็นผลจากราคาน้ำมันดิบโลกพุ่งสูงเนื่องจากสงครามในตะวันออกกลาง และเคยปรับไปสูงถึง 50.54 บาท หลังมีการปรับลดการชดเชยจากกองทุนน้ำมัน

ปัจจุบัน ราคาน้ำมันขายปลีก โดยเฉพาะดีเซล ยังคงอยู่ในระดับสูงมากกว่า 40 บาทต่อลิตร **เพิ่มขึ้นประมาณ 10 บาท หรือ +35%** จากช่วงต้นปี

น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิงหลักในการขนส่ง ทั้งสินค้าและวัตถุดิบ เป็น**ต้นทุนที่ผู้ผลิตต้องแบกรับ** และ **ค่าครองชีพของผู้บริโภคสูงขึ้น** ทั้งส่วนของต้นทุนการเดินทางและราคาสินค้าที่ปรับเพิ่มขึ้น

คาดว่าราคาน้ำมันขายปลีกจะยังคงอยู่ในระดับสูง หากความขัดแย้งยังคงอยู่ต่อเนื่องและกองทุนต้องปรับลดการชดเชย เพื่อบรรเทาสถานะติดลบ

Implications

ราคาน้ำมันดิบโลกที่พุ่งสูงเป็นปัจจัยหลักที่ส่งผ่านไปยังราคาน้ำมันขายปลีก และค่อย ๆ ส่งผ่านไปยัง**ต้นทุนขนส่งและราคาสินค้า** หากสถานการณ์ความขัดแย้งคลี่คลายและอุปทานฟื้นตัว ทำให้ราคาน้ำมันดิบปรับลดลง เป็นปัจจัยบวกให้กองทุนปรับลดการชดเชย/เพิ่มการเก็บคืน ดังนั้น ราคาขายปลีกอาจไม่ได้ลดลงทันที ในทางตรงกันข้าม หากราคาน้ำมันดิบพุ่งสูง **กองทุนยังคงมีข้อจำกัด**ในการชดเชยจากสถานะที่ติดลบสูง ราคาขายปลีกอาจปรับเพิ่มขึ้นได้เร็วกว่า

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 **18 Nov 26,**

	Port / Zone	NSQ	NSP	TEU.Q	TEU.P	Q2P Ratio
FE Asia	Shanghai/Ningbo	168	97	809542	574278	1.41
	Qingdao	34	33	174159	189192	0.92
	Nagoya	4	6	6593	9105	0.72
	Busan	23	46	102742	236085	0.44
	Incheon	2	9	1712	12180	0.14
	Hong Kong	10	23	51349	78772	0.65
	Kaohsiung	5	18	11752	74436	0.16
ME & ISC	Jeddah	8	2	36565	21571	1.70
	Jebel Ali	7	9	3184	17375	0.18
	Mundra	4	10	14227	71051	0.20
	Mumbai	14	1	51146	516	99.12
	Nhava Sheva	n/a	10	n/a	53229	0.00
	Colombo	12	17	75652	70613	1.07
SAF	Port Elizabeth	3	1	14825	1039	14.27
	Durban	9	10	52386	51148	1.02
AU & NZ	Sydney	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	Melbourne	5	7	18528	24797	0.75
	Brisbane	1	5	4471	27613	0.16
	Tauranga	2	2	2431	8667	0.28
EU	Hamburg	10	25	110154	189019	0.58
	Rotterdam	9	32	97994	189570	0.52
	Antwerp	15	21	95115	113995	0.83
	Valencia	18	12	52944	63640	0.83
	Barcelona	6	10	17618	49244	0.36
USWC	LA/LB	7	27	57203	258786	0.22
	Puget Sound *	2	12	15552	89097	0.17
	Oakland	2	6	15715	59706	0.26
USEC	New York	2	4	13762	43424	0.32
	Norfolk	3	5	23696	47703	0.50
	Savannah	4	8	40405	73033	0.55
	Charleston	3	5	21067	33143	0.64
SEA	Bangkok	2	10	629	9116	0.07
	Laem Chabang	6	20	47606	93593	0.51
	Singapore	23	59	162874	391000	0.42

Port / Zone	NSQ	NSP	TEU.Q	TEU.P	Q2P Ratio
Tanjung Pelepas	1	13	1323	103114	0.01
Port Klang	36	33	108254	123024	0.88
Jakarta	17	35	20240	44838	0.45
Manila	17	16	15914	16491	0.97
Haiphong	7	12	10397	28074	0.37
Ho Chi Minh	9	11	32516	50184	0.65

ข้อมูลอาจมีการผิดพลาด

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

เศรษฐกิจไทย Q3 ขยายตัว 2.9% ส่งออกและลงทุนฟื้นตัว แต่เติบโตยังไม่ทั่วถึง

เศรษฐกิจไทยในไตรมาส 3/2569 ขยายตัวร้อยละ 2.9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน เร่งขึ้นจากร้อยละ 2.4 ในไตรมาส 2 ส่งผลให้เศรษฐกิจไทยในช่วง 9 เดือนแรกของปีขยายตัวร้อยละ 2.8 สะท้อนทิศทางการฟื้นตัวที่ดีขึ้น โดยมีแรงขับเคลื่อนสำคัญจากการส่งออกสินค้าและการลงทุนภาคเอกชน อย่างไรก็ตาม แม้ตัวเลขเศรษฐกิจโดยรวมปรับตัวดีขึ้น แต่การขยายตัวยังคงกระจุกตัวอยู่ในบางภาคธุรกิจ ขณะที่กิจกรรมทางเศรษฐกิจบางส่วนยังฟื้นตัวได้ไม่เต็มที่



ปัจจัยสำคัญที่ช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจในไตรมาสนี้คือภาคการส่งออกสินค้า ซึ่งมีมูลค่า 106,377 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัวร้อยละ 23.6 นับเป็นอัตราการเติบโตสูงที่สุดในรอบ 21 ไตรมาส โดยได้รับแรงหนุนจากความต้องการสินค้าเทคโนโลยีในตลาดโลก โดยเฉพาะอุปกรณ์โทรคมนาคม ชิ้นส่วนคอมพิวเตอร์ และแผงวงจรรวม ซึ่งเกี่ยวข้องกับการขยายตัวของอุตสาหกรรม AI และการลงทุนด้าน Data Center ส่งผลให้สินค้าอิเล็กทรอนิกส์และชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้องกลายเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญของการส่งออกไทยในช่วงที่ผ่านมา

นอกจากภาคการส่งออกแล้ว การลงทุนรวมของประเทศยังขยายตัวร้อยละ 11.8 ซึ่งเป็นอัตราสูงที่สุดในรอบ 55 ไตรมาส โดยเฉพาะการลงทุนภาคเอกชนที่ขยายตัวร้อยละ 16.2 จากการลงทุนในเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่เพิ่มขึ้น สะท้อนความเชื่อมั่นของภาคธุรกิจและความต้องการขยายกำลังการผลิตเพื่อรองรับคำสั่งซื้อจากต่างประเทศ ขณะที่การลงทุนภาครัฐกลับมาขยายตัวร้อยละ 1.7 อย่างไรก็ตาม การใช้จ่ายภาครัฐยังหดตัวร้อยละ 1.6 แสดงให้เห็นว่าแรงสนับสนุนจากภาครัฐยังมีข้อจำกัดในการกระตุ้นเศรษฐกิจโดยรวม

อย่างไรก็ตาม การเติบโตของเศรษฐกิจไทยยังมีความแตกต่างระหว่างภาคธุรกิจ โดยภาคการผลิตขยายตัวดีขึ้นตามความต้องการสินค้าอุตสาหกรรมและอิเล็กทรอนิกส์ แต่สินค้าในบางกลุ่มยังเผชิญกับความต้องการที่อ่อนแอ เช่น รถยนต์นั่งและสินค้าอาหาร ขณะที่ภาคการท่องเที่ยวมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติลดลงร้อยละ 5.0 เหลือประมาณ 7.06 ล้านคน แม้รายรับจากนักท่องเที่ยวต่างชาติจะเพิ่มขึ้นจากการใช้จ่ายและระยะเวลาพำนักที่สูงขึ้นก็ตาม นอกจากนี้ การลงทุนด้านก่อสร้างยังหดตัวร้อยละ 0.5 เป็นครั้งแรกในรอบ 4 ไตรมาส สะท้อนว่าการฟื้นตัวของเศรษฐกิจยังไม่ได้กระจายไปยังทุกภาคส่วนอย่างทั่วถึง

อีกประเด็นที่น่าสนใจคือการปรับปรุงข้อมูลดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม (MPI) ซึ่งส่งผลให้มีการทบทวนตัวเลขผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ย้อนหลัง โดยเศรษฐกิจไตรมาส 1/2569 ถูกปรับเพิ่มจากร้อยละ 2.4 เป็นร้อยละ 3.1 และไตรมาส 2 ปรับเพิ่มจากร้อยละ 1.9 เป็นร้อยละ 2.4 การปรับปรุงดังกล่าวมีเป้าหมายเพื่อให้ข้อมูลสะท้อนภาวะการผลิตที่แท้จริงมากขึ้น เนื่องจากภาคอุตสาหกรรมมีสัดส่วนสำคัญต่อเศรษฐกิจไทย ดังนั้น การประเมินทิศทางเศรษฐกิจจึงควรพิจารณาทั้งการปรับปรุงฐานข้อมูลและการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจริงควบคู่กัน

สำหรับแนวโน้มในระยะต่อไป สศช. คาดว่าเศรษฐกิจไทยในปี 2569 จะขยายตัวประมาณร้อยละ 2.5 และในปี 2570 จะขยายตัวในกรอบร้อยละ 2.0–3.0 โดยมีค่ากลางที่ร้อยละ 2.5 ปัจจัยสนับสนุนสำคัญ ได้แก่ การ

ลงทุนภาครัฐและเอกชน การบริโภคภายในประเทศ การฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยว และการส่งออกสินค้า อย่างไรก็ตาม เศรษฐกิจไทยยังเผชิญความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลก ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ มาตรการกีดกันทางการค้า และความผันผวนของราคาพลังงาน ซึ่งอาจส่งผลต่อคำสั่งซื้อ ต้นทุนการผลิต และความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย

ในมุมของภาคการส่งออก การขยายตัวของสินค้าเทคโนโลยีถือเป็นโอกาสสำคัญสำหรับผู้ประกอบการไทยในการเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานโลก โดยเฉพาะการผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์ไฟฟ้า และวัตถุดิบที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม AI และ Data Center รวมถึงโอกาสในการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศที่ต้องการกระจายฐานการผลิต อย่างไรก็ตาม ภาครัฐควรให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงการลงทุนใหม่เข้ากับผู้ผลิตและผู้ประกอบการภายในประเทศ เพื่อเพิ่มการใช้วัตถุดิบและชิ้นส่วนในประเทศ ตลอดจนส่งเสริมให้ SMEs สามารถเข้าสู่ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าเพิ่มสูงได้มากขึ้น มิฉะนั้น การเติบโตของการส่งออกและการลงทุนอาจสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับเศรษฐกิจไทยได้ไม่เต็มศักยภาพ

Writer: Jirawat Singtorn; Editor: Kittisak Jinjo

LA/LB เคราะห์ซ้ำ ฝ่ายรักษาความปลอดภัยขู่ประท้วงหยุดงาน - ลามถึงสหภาพแรงงานท่าเรือ

ท่ามกลางการปิดตายหนึ่งในสะพานที่สำคัญกับโลจิสติกส์ที่สุดอย่างสะพาน Vincen Thomas Bridge การขนส่งสินค้าทางรางที่เผชิญกับปัญหาสินค้าตกค้าง และการต้องรับมือกับปริมาณสินค้านำเข้ามหาศาลจากฝั่งเอเชีย ดูเหมือนชะตาของหนึ่งในท่าเรือที่สำคัญที่สุดของสหรัฐฯ อย่างท่าเรือ LA/LB กลับต้องเผชิญอีกปัญหาเดิมๆที่เข้ามาซ้ำซ้อนกันแบบไม่มีให้พักหายใจ



ปัญหาที่ว่าก็คือการนัดหยุดงาน (Strike) ที่อาจกลับมาอีกครั้งและอาจส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติงานขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือ Los Angeles และ Long Beach ในสัปดาห์หน้า หลังจากการเจรจาสัญญาจ้างครั้งล่าสุดระหว่างฝั่งนายจ้างและฝั่งลูกจ้างสำหรับกลุ่มพนักงานรักษาความปลอดภัยไม่สามารถบรรลุข้อตกลงร่วมกันได้

สมาคมการเดินเรือแปซิฟิก (The Pacific Maritime Association - PMA) ซึ่งเป็นตัวแทนฝั่งนายจ้างจากสายการเดินเรือและผู้ประกอบการท่าเทียบเรือได้ออกมาเตือนเจ้าของสินค้าในสัปดาห์ที่ผ่านมาว่าการนัดประท้วงหยุดงานมีความเป็นไปได้สูงที่จะเกิดขึ้นจริงหลังจากการเจรจากับลูกพี่ใหญ่เจ้าเดิมอย่าง ILWU หรือสหภาพแรงงานท่าเรือและคลังสินค้าระหว่างประเทศ (International Longshore and Warehouse Union - ILWU) สาขา 26 ล่มลงเมื่อวันอังคารที่ผ่านมา โดยแต่ละฝ่ายต่างกล่าวโทษอีกฝ่ายว่าเป็นต้นเหตุที่ทำให้การเจรจาไม่คืบหน้า

ซึ่ง ILWU เคยฝากผลงานชิ้นโบว์แดงให้ตราตึงมาแล้วเมื่อช่วงปลายปี 2024 ถึงต้นปี 2025 ที่ข่มขู่ประท้วงหยุดงานครั้งใหญ่สุดในสหรัฐอเมริกาในรอบเกือบ 50 ปี แถมยังเรียกร้องค่าตอบแทนมหาศาลมากที่สุดครั้งหนึ่งในประวัติศาสตร์ ก่อนจะได้ชัยชนะอย่างหอมหวานจากการหนุนของพ่อใหญ่ทรัมป์หลังพึ่งชนะเลือกตั้งประธานาธิบดีสหรัฐฯ สมัยที่ 2 ไปหมาดๆในขณะนั้น

ในส่วนของ "สหภาพแรงงานสาขา 26" คือกลุ่มที่เป็นตัวแทนของ "พนักงานรักษาความปลอดภัย" มีจำนวนรวมกันประมาณ 250 คน โดยรับผิดชอบหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัย รวมถึงการตรวจสอบเอกสารบริเวณตรง Gate ของท่าเทียบเรือทั้งหลาย (Terminal)

แม้ว่า 250 คนนั้นจะถือเป็นสัดส่วนเพียงประมาณ 2% ของแรงงานท่าเรือทั้งสองแห่ง แต่ด้วยการเป็นหนึ่งในตำแหน่งที่มีบทบาทสำคัญ การนัดหยุดงานอาจส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าและการปฏิบัติงานในท่าเรือทั้งสอง

นอกจากนี้ สาขา 26 ยังได้แรงหนุนสำคัญจากลูกพี่ใหญ่ ILWU ที่ออกโรงเตือนว่ากลุ่มสหภาพแรงงานจาก ILWU กลุ่มอื่นๆ อีกนับพันคน อาจเข้าร่วมการนัดประท้วงหยุดงานด้วย ซึ่งจะทำให้การปฏิบัติการของทั้งสองท่าเรืออาจกลายเป็นอัมพาตไปอย่างสิ้นเชิง

ล่าสุด PMA อ้างว่าสหภาพแรงงานมีความคืบหน้าเพียงเล็กน้อยในการยอมรับข้อเสนอ และขยายอายุสัญญาฉบับปัจจุบันออกไปเกินกว่าเวลา 00:01 น. ของวันที่ 21 พฤศจิกายนตามเวลาท้องถิ่น

ส่วนสหภาพแรงงานสาขา 26 ก็ได้ออกมาโต้แย้งฝ่ายนายจ้าง ซึ่งชี้ว่าทางสหภาพได้ยื่นข้อเสนอกลับไปแล้ว แต่นายจ้างกลับปฏิเสธที่จะตอบสนองเสียเอง

การเจรจาดำเนินมาอย่างต่อเนื่องในลักษณะเดิมๆแบบนี้มาเป็นเวลานานกว่าหนึ่งปี แม้มีหน่วยงานกลางคอยช่วยไกล่เกลี่ยและประนีประนอมก็ตาม

การนัดหยุดงานอาจส่งผลกระทบในวงกว้างต่อห่วงโซ่อุปทานของสหรัฐฯ ซึ่งจะกระทบต่อการเคลื่อนย้ายรถบรรทุกและรถไฟ คลังสินค้า และธุรกิจของสหรัฐฯ ที่ต้องพึ่งพาการนำเข้าและส่งออก และแน่นอนว่าจะกระทบ



กับตลาดส่งออกของไทย ซึ่งจลาดสหรัฐฯมีสัดส่วนมหาศาลถึงราว 1 ใน 5 ของการส่งออกไทยทั้งหมด

ทั้งสองฝ่ายมีกำหนดที่จะกลับเข้าสู่โต๊ะเจรจาอีกครั้งในวันนี้ตามเวลาท้องถิ่น (20 พฤศจิกายน 2026) ซึ่งคาดว่าจะประกาศผลออกสู่สาธารณะในช่วงสัปดาห์ข้างหน้า ที่อาจเป็นจุดตายชี้ชะตาของการนำเข้าส่งออกสหรัฐฯในไตรมาสสุดท้ายของปีนี้เลยทีเดียว

Writer: Kittisak Jinjo; Editor: Kittisak Jinjo



สรท. ชี้ความตกลง ART ไทย-สหรัฐฯ เป็น "เกราะป้องกัน" ภาคส่งออก รักษาตลาดอันดับ 1 พร้อมแนะ 4 ยุทธศาสตร์เดินหน้าหลังมีผลบังคับใช้จริง

วันที่ 18 พฤศจิกายน 2569 – นายธนากร เกษตรสุวรรณ ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) แสดงจุดยืนต่อการลงนามแถลงการณ์ร่วมว่าด้วยความตกลงการค้าต่างตอบแทนไทย–สหรัฐฯ (ART) ชี้เป็นก้าวสำคัญในการปลดล็อกภาระภาษีและรักษาขีดความสามารถในการแข่งขันของสินค้าไทยเทียบเท่าคู่แข่งในภูมิภาค พร้อมเสนอแนวทางรับมือการเปิดตลาด การคุมเข้มถิ่นกำเนิดสินค้า และแผนขับเคลื่อนหลังความตกลงมีผลบังคับใช้จริง

อ่านเพิ่มเติม **คลิกที่นี่**

ตารางสรุปดัชนีอัตราค่าระวาง
Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Description	UNIT	Previous Index 6 November 2026	Current Index 13 November 2026
Comprehensive Index		3633.45	3572.33
Europe (Base port)	TEU	2325	2291
Europe (Base port)	FEU	3479	3402
Mediterranean (Base port)	TEU	3393	3619
Mediterranean (Base port)	FEU	4366	4746
USWC (Base port)	FEU	7381	7111
USEC (Base port)	FEU	9857	9387
South America (Santos)	TEU	4034	3667
South America (Santos)	FEU	4258	3506
Central/South America WC (Manzanillo)	TEU	5372	5038
Central/South America WC (Manzanillo)	FEU	5785	5361
East/West Africa (Lagos)	TEU	4444	4417
South Africa (Durban)	TEU	5168	5451
East Africa (Mombasa)	TEU	3811	3645
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	TEU	6562	6583
India and Pakistan 20ft (Nhava Sheva)	TEU	3073	3099
Australia/New Zealand (Melbourne)	TEU	2455	2334
Southeast Asia (Singapore)	TEU	1159	1150
West Japan (Base port)	TEU	328	328
East Japan (Base port)	TEU	332	332
Korea (Pusan)	TEU	323	290

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