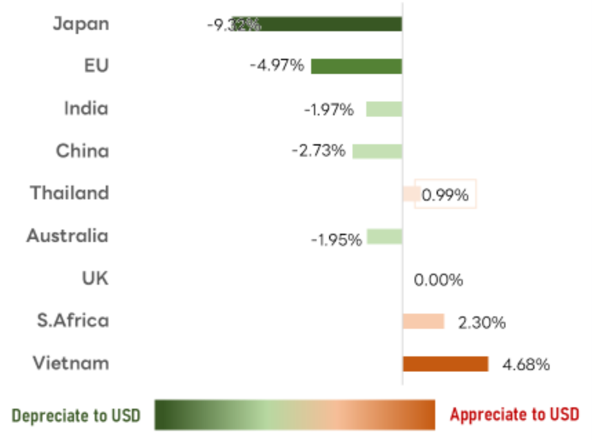
Weekly Briefing (8 January 2025)

Thai Bath Rate
To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
34.61	35.96	43.32	21.60

CNY	JPY	INR	VND
4.72887	0.21951	0.404	25.3889

Exchange Rate Trend
To USD (YTD)



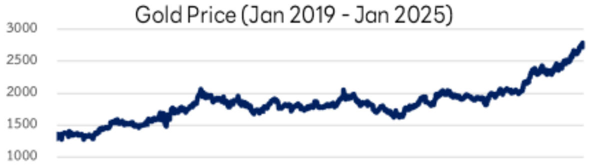
Crude Oil & Gold Price
(5 Jan - 11 Jan 2025)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	74-77	72-75	70-74

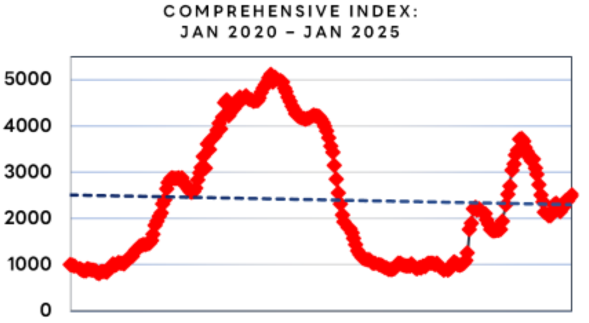
Oil Price (Jan 2019 - Jan 2025)

Gold : 2605-2656 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Jan 2025)



Freight Index
(SCFI Comprehensive Index)



27-Dec-24	3-Jan-25
2,460.34	2,505.17
44.83	

Weekly Top's Stories

ต่อลมหายใจ !! สหภาพแรงงานบรรลุข้อตกลงชั่วคราว ยุติการประท้วงทั่วอเมริกา

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/3W6hi19

ILA, USMX reach tentative deal that avoids another port strike

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/4h3jezy

US Steel and Nippon sue Biden administration

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/4h4L5zr

Thai National Shippers' Council — สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

1.https://bit.ly/3W6hi19 2.https://bit.ly/4h3jezy 3.https://bit.ly/4h4L5zr

อัพเดทค่าระวางเรือ
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่ 1 พ.ศ. 2568

สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

"หมายเหตุ: อัตราค่าระวางที่ปรากฏเป็นอัตราฐานของสายเรือที่ประกาศเป็นทางการ ซึ่งอาจสูงกว่าหรือต่ำกว่าอัตราที่มีการเรียกเก็บจริงจากผู้ส่งออก"

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	Freight		Surcharge			Remark
	USD/20’	USD/40’	Item	USD/20’	USD/40’	
Thailand - Shanghai	100	150	ISOCC	57	115	Effective till 31-JAN-2025
Thailand - Qingdao	200	250				
Thailand - Hong Kong	150	250				
Thailand - Japan (Main Port)	350	600				
Thailand – Kaohsiung	200	350				
Thailand - Klang	250	500	ISOCC	33	67	
Thailand - Jakarta	350	550				
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	100	200				
Thailand - Singapore	200	350				
Thailand - Manila (North & South)	750	1,300				
	Subject to CIC at destination					
Thailand - Jebel Ali	1,000	1,400	ISOCC	56	112	
			War Risk	35	70	
Thailand - South Korea (Busan)	150	300	All - In			
Thailand - South Korea (Incheon)	250	450				
Thailand - Nhava Sheva	850	1,150	ISOCC	64	128	
Thailand – Durban / Cape Town	2,748	3,396	ISOCC	117	234	
			Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	1,400-1,500	2,800-3,000	All - In			
Thailand - Sydney						
Thailand – Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	2,950	4,900	ISOCC	53	106	Effective till 14-JAN-2025
			LSS	20	40	
			EUIS	51 €	102 €	
			Subject to ENS USD 60+/BL *20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD*			
Thailand - US West Coast	5,300	8,300	All - In			
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	4,750 *	7,500 *	* EOS 1,000-2,000 USD/TEU, 2,000-4,000 USD/FEU 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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมกราคม 2568 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางปรับลดลง อยู่ที่ 100 USD/TEU และ 150 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 250 USD/TEU และ 500 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 150 USD/TEU และ 250 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางลดลง อยู่ที่ 350 USD/TEU และ 600 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 2,748 USD/TEU และ 3,396 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 100-250 USD/TEU และ 300-450 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 1,400-1,500 USD/TEU และ 2,800-3,000 USD/FEU ในขณะที่เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนมกราคม ค่าระวางเพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยอยู่ที่ 2,950 USD/TEU และ 4,900 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนมกราคม ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้นโดยอยู่ที่ 5,300 USD/TEU และ 8,400 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 4,750 USD/TEU และ 7,500 USD/FEU

(*) ก่อนหน้าในเส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันออกได้มีเหตุการณ์กลุ่มสหภาพแรงงานประท้วงหยุดงานกันเป็นครั้งใหญ่ในรอบเกือบ 50 ปี ทั่วทั้งฝั่ง East Coast รวมไปถึง Gulf Coast สาเหตุจากสัญญาแรงงานเก่าหมดอายุลงและการเจรจาสัญญาใหม่ก็ยังเจรจาไม่บรรลุผลสำเร็จ โดยอ่านรายงานที่มาสถานการณ์(ของวันที่ 30 กันยายน) ได้ที่ : https://bit.ly/4gCPLx4

และวันที่ 8 มกราคม 2025 ตามเวลาท้องถิ่นสหรัฐอเมริกา ILA และ USMX ได้บรรลุข้อตกลงเบื้องต้นชั่วคราวเกี่ยวกับสัญญาถาวร (Master Contact) และสามารถหลีกเลี่ยงการหยุดงานประท้วงที่ท่าเรือที่อาจเกิดขึ้นตามที่หลายฝ่ายกังวล

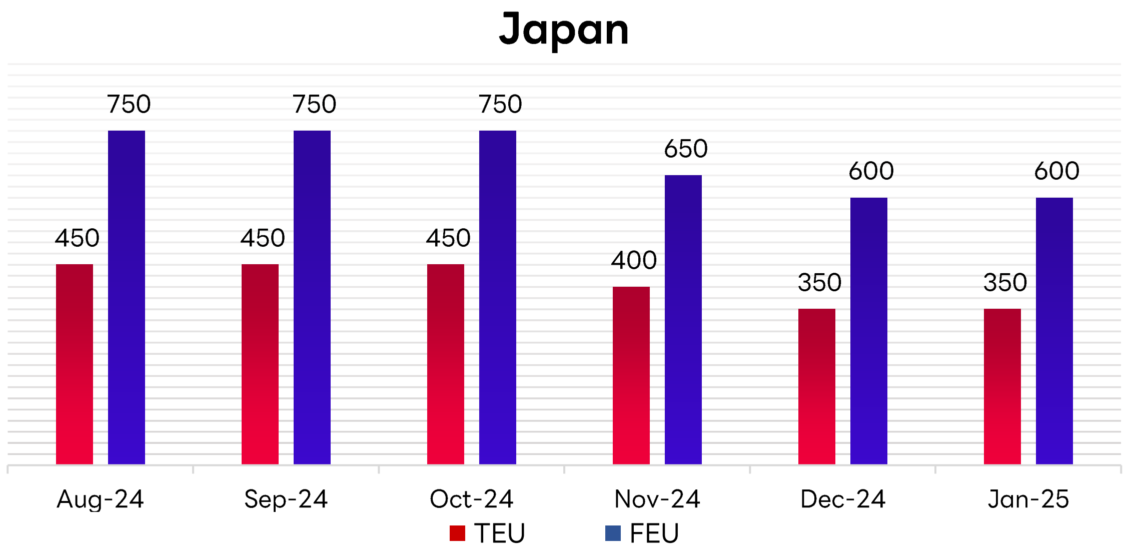
อย่างไรก็ตามสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย แนะนำให้ท่านสมาชิกและผู้ส่งออกติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิดและเจรจาต่อรองกับสายเรือหรือตัวแทนผู้ให้บริการขนส่งในการขอยกเลิก (Waive) ค่าธรรมเนียมในการจัดการกับวิกฤติซึ่งไม่ได้เกิดขึ้นจริง ซึ่งมีการประกาศไว้ก่อนหน้านี้ระหว่าง 1,000-2,000 เหรียญสหรัฐฯ ต่อตู้สั้น และ 2,000-4,000 เหรียญสหรัฐฯ ต่อตู้ยาว อ่านรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ https://bit.ly/3W6hi19

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20’	USD/40’		
Thailand-Hong Kong Thailand-Shanghai	500	800	All-in	Effective till 31-JAN-2025
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	700	900	All-in	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	5,000	6,850	All-in	

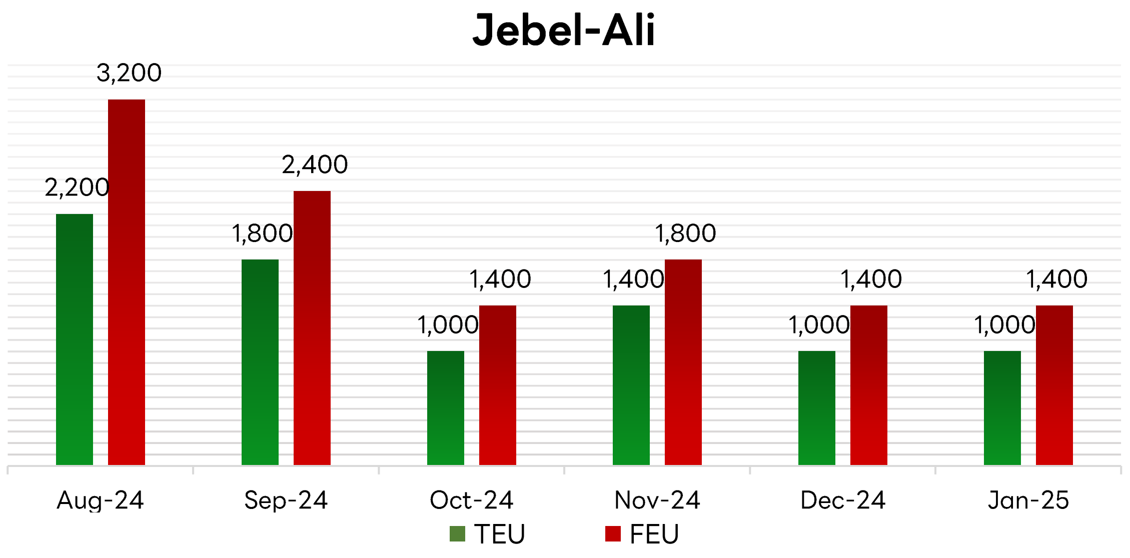
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

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



	Aug-24	Sep-24	Oct-24	Nov-24	Dec-24	JAN-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	34	46	46	69	69	57
Low Sulphur Surcharge / FEU	69	92	92	138	138	115

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

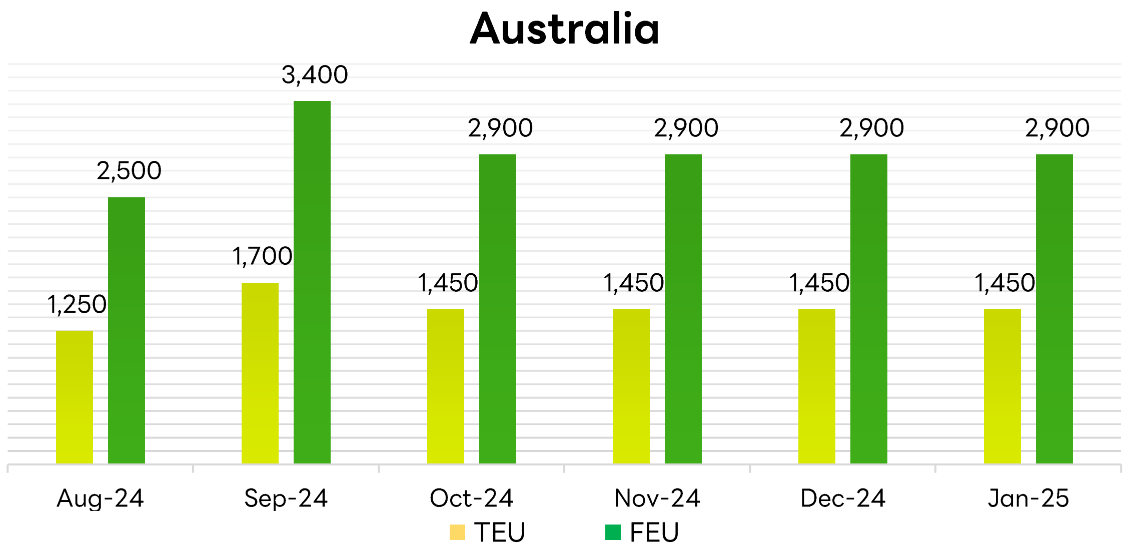


	Aug-24	Sep-24	Oct-24	Nov-24	Dec-24	JAN-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	45	56	56	79	67	56
Low Sulphur Surcharge / FEU	90	112	112	158	134	112

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

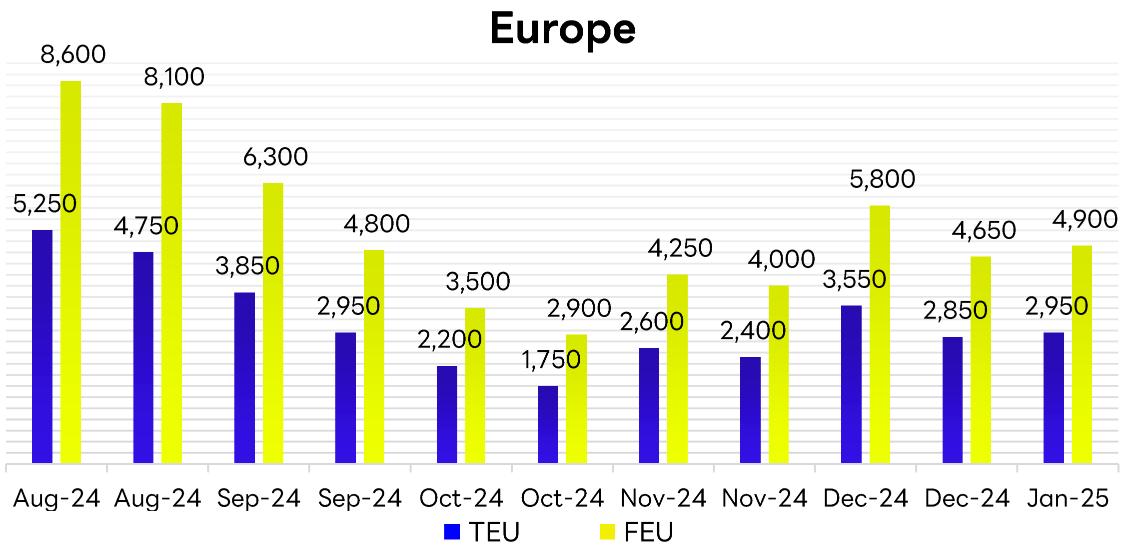
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 6 เดือนล่าสุด

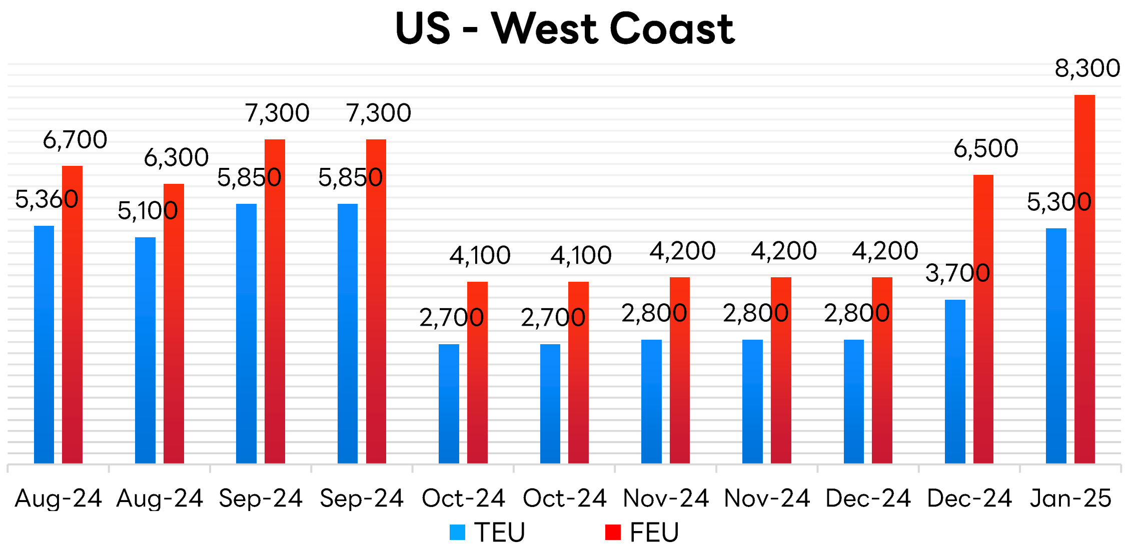


	Aug-24	Sep-24	Oct-24	Nov-24	Dec-24	JAN-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	71	71	71	88	71	53
Low Sulphur Surcharge / FEU	142	142	142	176	142	106
EU Innovation Surcharge / TEU	31 €	31 €	31 €	31 €	31 €	51 €
EU Innovation Surcharge / FEU	62 €	62 €	62 €	62 €	62 €	102 €

Subject to ENS USD 60+/BL, 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD, LSS 20 USD/TEU,40 USD/FEU

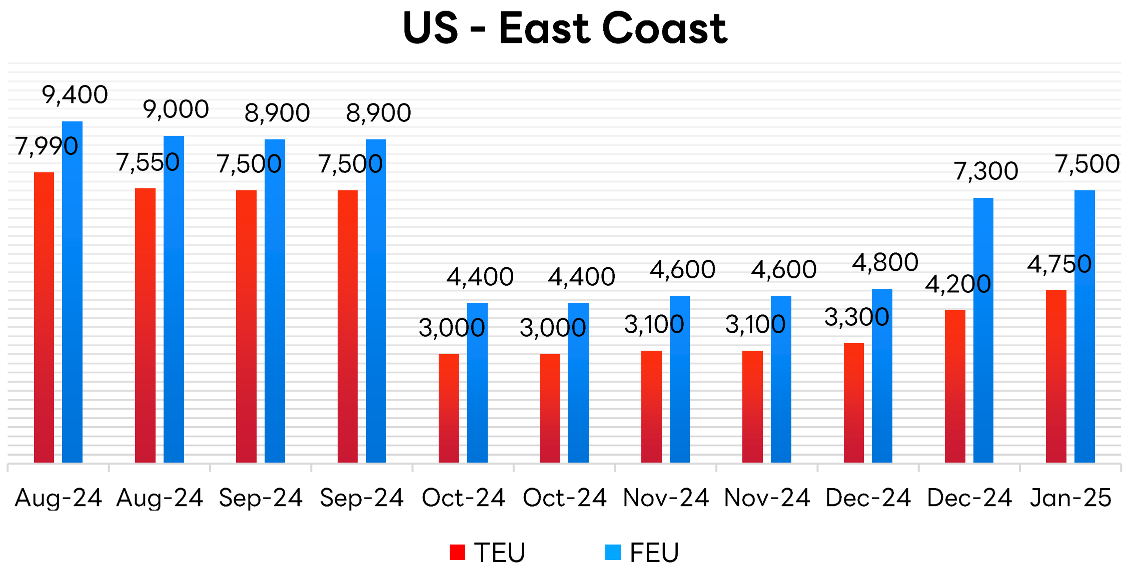
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 6 เดือนล่าสุด



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast 6 เดือนล่าสุด



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

Maersk and MSC fire first shots in new freight rate war on Asia-Europe trades

Deepsea container carriers, led by Maersk and MSC, have started cutting Asia-Europe rates in the hope of filling their ships during the usual post-Chinese New Year lull.

On Friday, the Shanghai Containerised Freight Index showed a 4% drop in Shanghai-North Europe rates, to $2,851 per teu.

Meanwhile, Korea Ocean Business Corporation's Container Composite Index, based on departures from Busan, yesterday showed a 3% drop in rates for North Europe-bound shipments, averaging $5,283 per feu.

Similarly, the Ningbo Containerised Freight Index, compiled by the port of Ningbo, saw its China-North Europe drop 4% between 27 December and 3 January, and noted: "At the beginning of the month, liner companies arranged more vessels schedules, lowered freight rates and strengthened cargo collection."

However, the index-based figures may not give a full picture of what could be an emerging rate war, as Linerlytica's report this week noted that Maersk had gone on the offensive by being among the first major carrier to slash rates.

The consultancy said: "Maersk has again adopted an aggressive pricing strategy, quoting less than $4,000 per 40ft container for shipments in the latter half of January, prompting MSC to match the move, with rates of $3,840, setting the stage for rate discounts from their rivals.

"Carriers are rolling back their rate quotations in January with an eye towards filling their forthcoming sailings and building a roll pool for the post-Chinese New Year slack," it added.

This is in contrast to transpacific rates, which have been supported by fears of US east coast port workers going on strike on 15 January, as well as series of general rate increases (GRIs) through December and into January.

While there could be 50% more blanked sailings in February, the reshuffle of the container shipping alliances next month could offer breathing space, as the transition to the Gemini, MSC standalone and Premier Alliance services are expected to severely disrupt scheduled sailings.

Nevertheless, both shippers and carriers believe Asia-North Europe freight rates will decline over the rest of the year.

Yesterday, Asia-North Europe container freight futures plunged between 4% and 11% week on week, with April contracts taking the hardest hit.

The April (EC2504) contract closed at 1,441 points, down 11% from the previous week, while the February (EC2502) contract closed at 2,033 points, a 9% drop from the previous week, reflecting rising concerns over carriers' aggressive pricing in January and further rate cuts expected post-Chinese New Year.

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

Cape of Good Hope detours look set to continue until 'August, at least'

The impending network changes made by the big container lines look set to ensure continuation of services around the Cape of Good Hope until the latter half of 2025.

CEO and partner at Vespucci Maritime Lars Jensen told The Loadstar resumption of services through the Suez Canal would involve further network changes, and he questioned whether carriers would be willing to make these before August, "at least".

"Shipping lines are set to phase-in their new networks over the course of February and March, and this means reliability during this period will be all over the place," he said.

"However, the moment they decide to go through the Red Sea again, they will have to change their networks, I do not see a scenario in which they are going to be happy, having done this in February, to be required to do it again in April or May."

Mr Jensen speculated that even if the Red Sea Crisis was resolved, the diversion of ships around the Cape would likely remain in place for a further six months.

Pointing to Maersk's early response to attacks on commercial shipping by the Iran-backed Yemen-based Houthi militia, he also said the carriers "had learned" from the "extreme disruption" brought about by the Danish carrier's u-turns on using the Red Sea.

"If you call it too early, you have to revert and this becomes extremely disruptive, so for carriers, there is little impetus to go through Suez just yet," he added.

Furthermore, Mr Jensen said, shippers were equally hesitant about "jumping the gun", favouring the stability of the longer transits to potential disruption, noting that the response to CMA CGM's planned new Suez service typified shippers' mindsets.

"CMA CGM has been offering an Asia-Mediterranean service operating through the canal, escorted by naval vessels, and announced a new service running to the US," he said. "But customers baulked, telling the carrier they did not want their goods going through the Red Sea.

"For shippers, the concern is not that the Africa route takes longer, nor that they may lose their cargo if a ship is attacked, the concern is general average (GA)."

Mr Jensen explained that if a ship was attacked by Houthis, it could catch fire and leak fuel into the sea, leading to "an expensive clean-up" and a likely declaration of GA.

While shipper insurance would potentially cover this under normal circumstances, given the known threat in the Red Sea, Mr Jensen said, "insurance would not cover GA in a risky area", even regardless of naval protection on offer, in the case of CMA CGM.

But Mr Jensen added: "When it becomes clear that there is no more risk, competitive pressures will prompt one carrier to start using Suez again, and then they will all follow suit, because it will be quicker and cheaper for shippers."

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

Alliance reshuffle will increase box ship shortage as carriers hunt 'buffers'

Forget being the Year of the Snake, 2025 will be "the year of the first major alliance-free carrier".

The combined capacity of the liners controlling more than 1% of the global liner fleet grew by 10.3% last year, according to Alphaliner.

As the only carrier opting to go-it-alone with no alliance in 2025, MSC unsurprisingly showed the strongest growth, in terms of teu slots in 2024.

According to today's Alphaliner newsletter, the Geneva-based carrier added 50 newbuilds and 692,000 teu slots to its fleet last year, which represents an above-market average growth of 12.3%.

Its current fleet capacity is 6.3m teu, widening the gap from world number-two operator Maersk, with its 4.4m teu, to 1.9m teu. Alphaliner data shows the Danish carrier grew its fleet last year by 7.3%, with 23 newbuildings

Next month, Maersk will launch the Gemini Cooperation with Hapag-Lloyd, which operates a fleet with capacity of 2.3m teu, having expanded by 367,000 teu or 18.7% in 2024.

The analyst found that, in percentage terms, Hapag-Lloyd saw the third-largest fleet expansion among the top 12 carriers last year, after PIL at 29.9% and Zim at 26%.

On the other end of the spectrum, Evergreen's 6.9% fleet growth was lower than the market average, having added 24 new vessels with 212,500 teu.

And, despite the carriers' relentless search for more tonnage in 2024, market demand remains strong, and the threat of overcapacity still hasn't surfaced, reflected in low vessel idling and charter availability.

Alpahaliner noted that the charter market was short on tonnage above 3,000 teu, with vessels of 5,500 teu and above "especially limited until the summer".

This low availability of vessels, it warned, had the potential to create further rises in charter rates.

It also noted that the commercially idle containership fleet ended the year "with a downtick" from what was already a low number. And over the past fortnight, Alphaliner again recorded "a reduction in carrier-controlled vessel idling". In its latest survey, on 30 December, it recorded 58 ships, or 173,930 teu, as commercially idle.

It reported: "At only 0.6% of the total cellular fleet, the liner sector can still be considered 'fully employed', and there is zero structural idling."

And the analyst warned that the upcoming alliance reshuffle was expected to further exacerbate demand for tonnage in the short-term because carriers would "require some extra tonnage as a 'buffer' until vessels gradually settle into their new network setups".

However, it concluded that how 2025 would ultimately unfold for capacity demand would "very much depend on geopolitics, with the key question being to know when the Red Sea crisis will end".

It explained: "An early reopening of the Suez route could derail the current bonanza for shipowners and carriers, with a likely return of overcapacity hitting particularly the largest ships.

"The threat is all the more plausible as another 2m teu of newbuilding capacity is expected to be delivered in 2025," it added.

The Loadstar last week reported that carriers are unlikely to resume regular transits through the Suez Canal until "at least" August.

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 27 December 2024	Current Index 3 January 2025
Comprehensive Index			2460.34	2505.17
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	2962	2851
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	3780	3747
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	4581	4997
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	6074	6418
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1444	1472
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	2110	2147
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	4531	4521
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	3466	3507
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	5468	5344
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	316	317
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	316	317
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	672	655
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	140	141

TNSC 30th Anniversary
ZUPPORTS
สมัครใช้งานได้ฟรีวันนี้
เพียงสแกน QR code (จำนวนจำกัด)
เปรียบเทียบ
และจอง Freight
ครบจบในที่เดียว
เปรียบเทียบราคาแบบเรียลไทม์
ครอบคลุมกว่า 60 ท่าเรือทั่วโลก
ใช้ได้ทั้งแบบ FCL และ LCL
ใช้งานฟรี! เพียงจอง Freight อย่างน้อย 1 ครั้งในทุกๆ 3 เดือน
ZUPPORTS
Freight Rate Management
Freight Rate Price
สแกนใช้งาน ฟรี
bitly
สมาชิก TNSC รับสิทธิประโยชน์สุดคุ้ม เพียงสแกน QR Code แล้วมาพบกับ Demo
ระบบ ZUPPORTS ที่ช่วยให้การจัดการง่ายขึ้น พร้อมกรณีศึกษา พบกัน 9 มกราคมนี้

TNSC Academy
www.tnscacademy.com
หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์
ตารางอบรมประจำปี 2024
1Day Training
1Day Training
หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์
อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/schedule/
ข้อมูลเพิ่มเติม/ขอใบเสนอราคา
In-House Training
In-House Training (ฝึกอบรมภายในองค์กร)
ฝึกอบรมแบบ Insight ที่องค์กรคุณสามารถออกแบบได้
อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/in-house/
ข้อมูลเพิ่มเติม/ลงทะเบียน
LQSP
LQSP (Logistics Qualification System Program)
หลักสูตรประกาศนียบัตรโลจิสติกส์สำหรับผู้บริหารระดับกลาง
อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/lqsp/
ข้อมูลเพิ่มเติม/ลงทะเบียน
MHE
MHE (Material Handling Equipment Program)
หลักสูตรต้นแบบจากญี่ปุ่นช่วยพัฒนาทักษะบุคลากร
ให้สามารถวางแผนและออกแบบแปลนของการจัดการคลังสินค้า
อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/mhe/
สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม
โทร. 02-679-7555 ต่อ ,502, 777,501 (คุณวัชรินทร์, คุณพรรษธร,คุณสิริพรรณ) E-mail: watcharin@tnsc.com, pansatorn@tnsc.com,siripan@tnsc.com