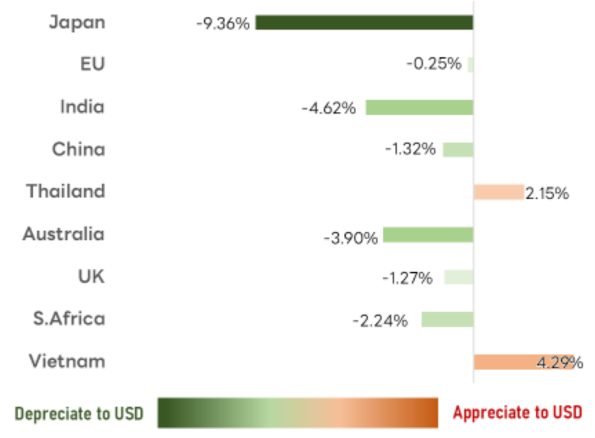
Weekly Briefing (22 May 2025)

Thai Bath Rate
To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
33.68	34.93	41.99	21.04
CNY	**JPY**	**INR**	**VND**
4.65	0.2195	0.3862	0.0013

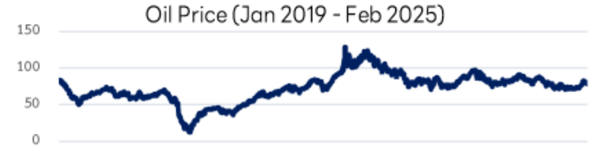
Exchange Rate Trend
To USD (YTD)



Crude Oil & Gold Price
(26 Jan - 1 Feb 2025)

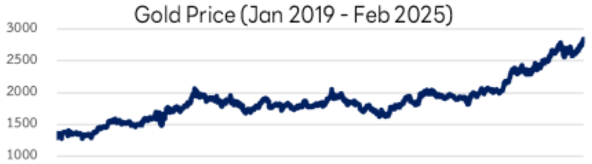
Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	76-79	79-81	72-75

Oil Price (Jan 2019 - Feb 2025)

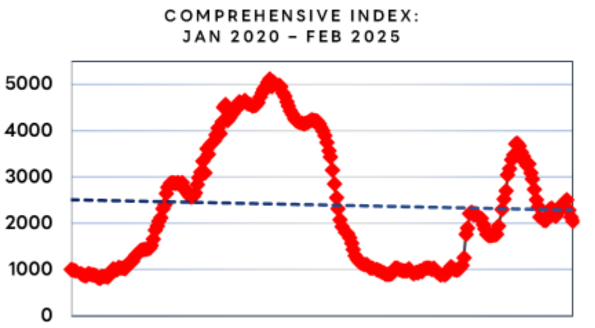


Gold : 2737-2803 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Feb 2025)



Freight Index *
(SCFI Comprehensive Index)



17-Jan-25 *	24-Jan-25 *
2,130.82	2,045.45
-85.37	

Weekly Top's Stories

China hits back as Trump's tariffs go into effect

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

Spot rates falling as new ocean networks roll out

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

Changes on key transpacific trades as alliance services are reshuffled

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/411Fogr

(*) ไม่มีข้อมูล SCFI ในสัปดาห์นี้เนื่องจากเทศกาลหยุดยาวในจีน โปรดติดตามข้อมูลในสัปดาห์หน้า ขออภัยในความไม่สะดวก

Thai National Shippers' Council — สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

1.https://bit.ly/3EqOXNc 2.https://bit.ly/3WRrrPN 3.https://bit.ly/411Fogr

อัพเดทค่าระวางเรือ
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่ 5 พ.ศ. 2568

สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

"หมายเหตุ: อัตราค่าระวางที่ปรากฏเป็นอัตราฐานของสายเรือที่ประกาศเป็นทางการ ซึ่งอาจสูงกว่าหรือต่ำกว่าอัตราที่มีการเรียกเก็บจริงจากผู้ส่งออก"

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	Freight		Surcharge / Fee			Remark
	USD/20'	USD/40'	Item	USD/20'	USD/40'	
Thailand - Shanghai	80	150	ISOCC	46	92	Effective till 28-FEB-2025
Thailand - Qingdao	180	250				
Thailand - Hong Kong	150	250				
Thailand - Japan (Main Port)	350	600				
Thailand – Kaohsiung	200	350				
Thailand - Klang	250	500	ISOCC	27	53	
Thailand - Jakarta	300	500				
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	900	1,200	ISOCC	45	90	
			War Risk	35	70	
Thailand - South Korea (Busan)	150	250	All - In			
Thailand - South Korea (Incheon)	200	400				
Thailand - Nhava Sheva	800	1,100	ISOCC	51	102	
Thailand – Durban / Cape Town	2,728	3,356	ISOCC	78	156	
			Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	1,150-1,250	2,300-2,500	All - In			
Thailand - Sydney						
Thailand – Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	1,950	3,200	ISOCC	71	142	Effective till 14-FEB-2025
			LSS	20	40	
			EUIS	51 €	102 €	
			Subject to ENS USD 60+/BL *20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD*			
Thailand - US West Coast	4,100	6,300	All - In			
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	3,850	6,000	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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2568 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางปรับลดลง อยู่ที่ 80 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 ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 350 USD/TEU และ 600 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 2,728 USD/TEU และ 3,356 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 150-200 USD/TEU และ 250-400 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 1,150-1,250 USD/TEU และ 2,300-2,500 USD/FEU ในขณะที่เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 1,950 USD/TEU และ 3,200 USD/FEU

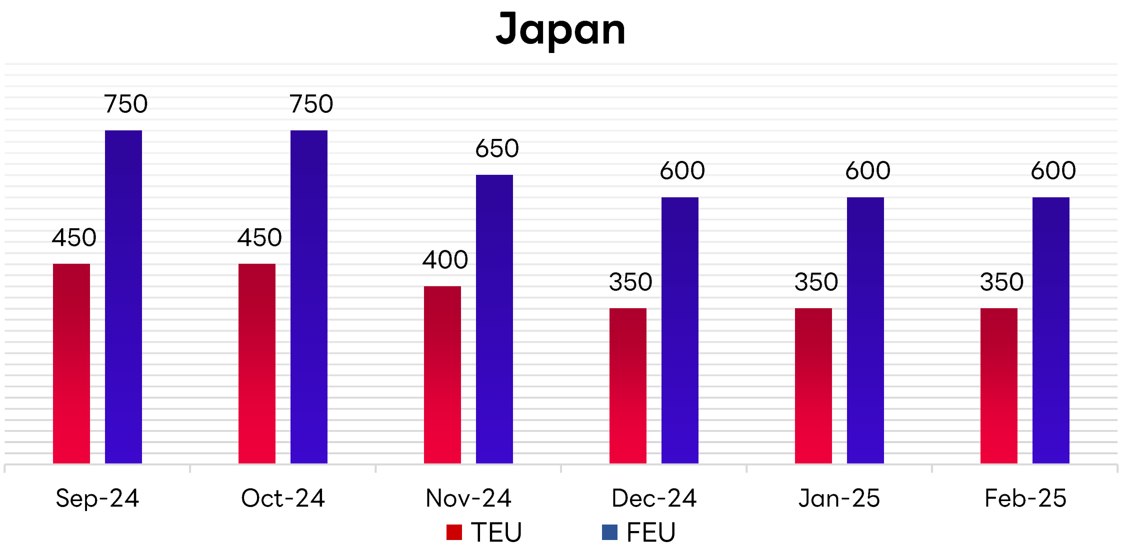
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลงโดยอยู่ที่ 4,100 USD/TEU และ 6,300 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 3,850 USD/TEU และ 6,000 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong Thailand-Shanghai	900	1000	All-in	Effective till 28-FEB-2025
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	800	1000	All-in	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	4000	4600	All-in	

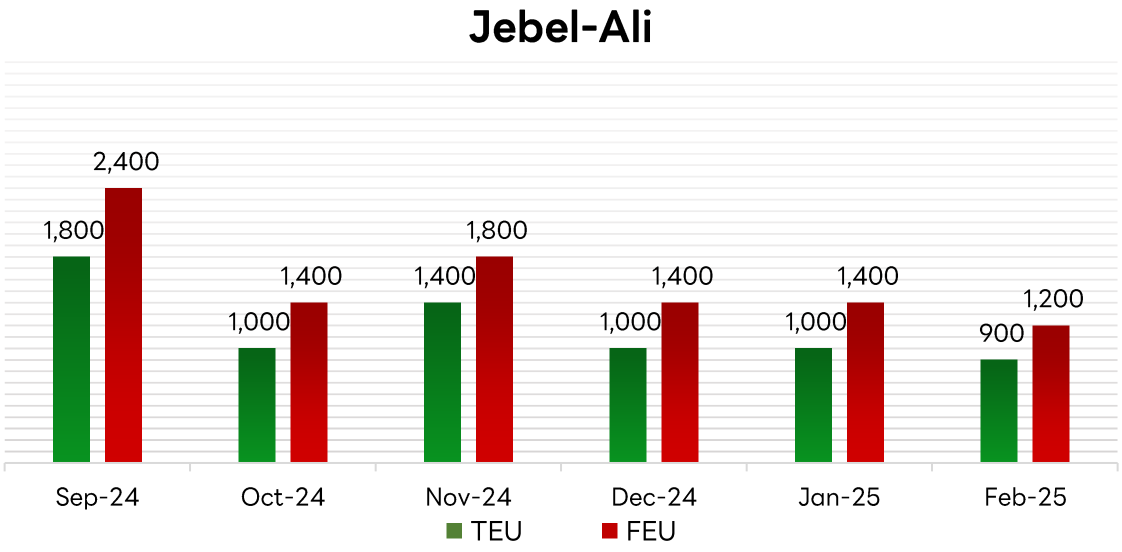
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

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



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

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

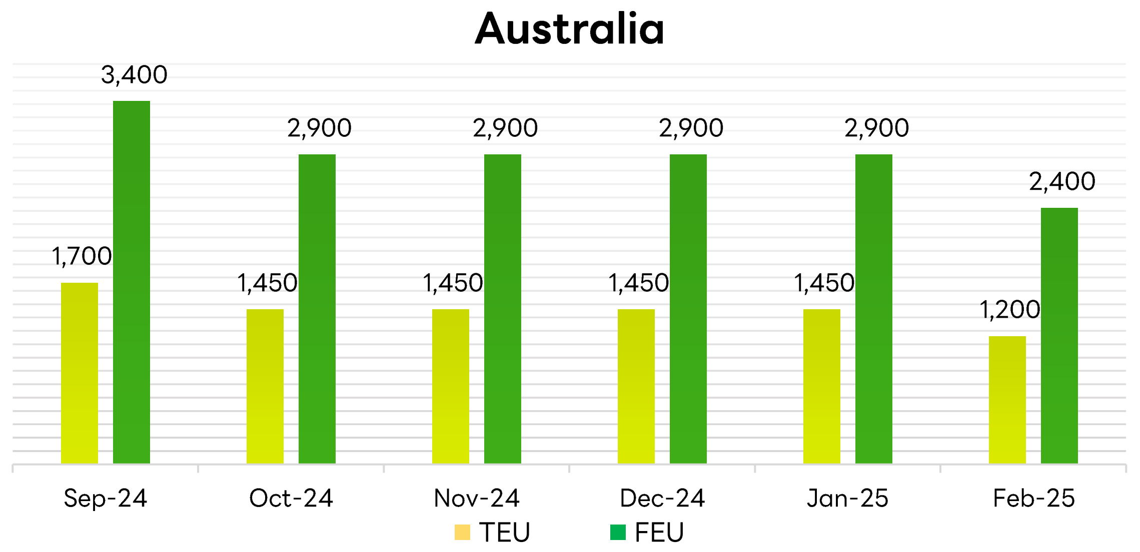


	Sep-24	Oct-24	Nov-24	Dec-24	JAN-25	FEB-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	56	56	79	67	56	45
Low Sulphur Surcharge / FEU	112	112	158	134	112	90

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

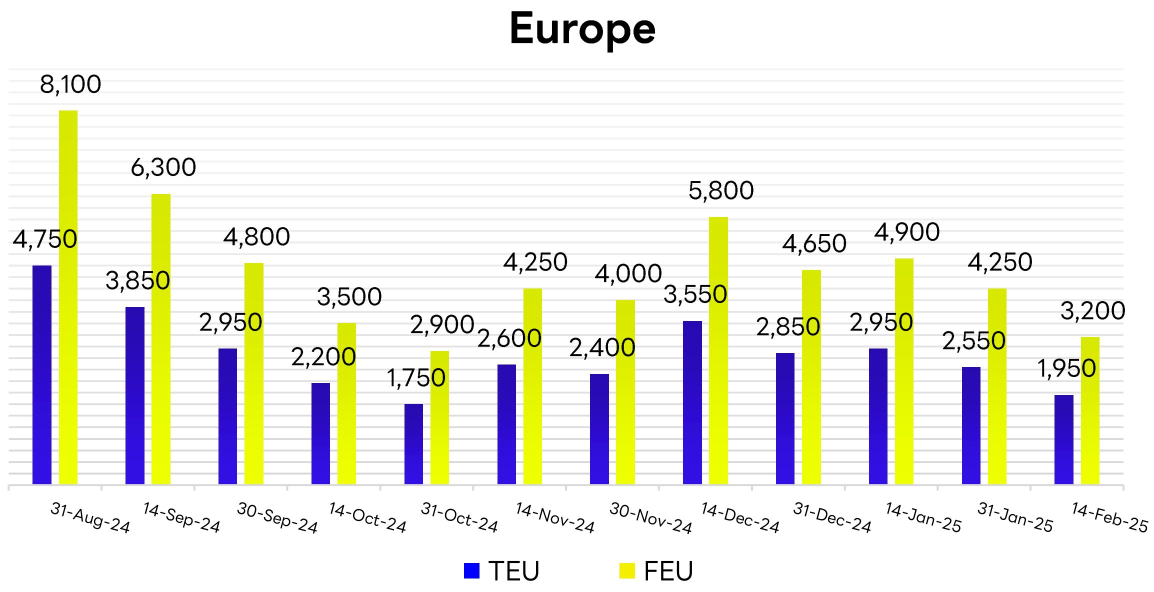
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

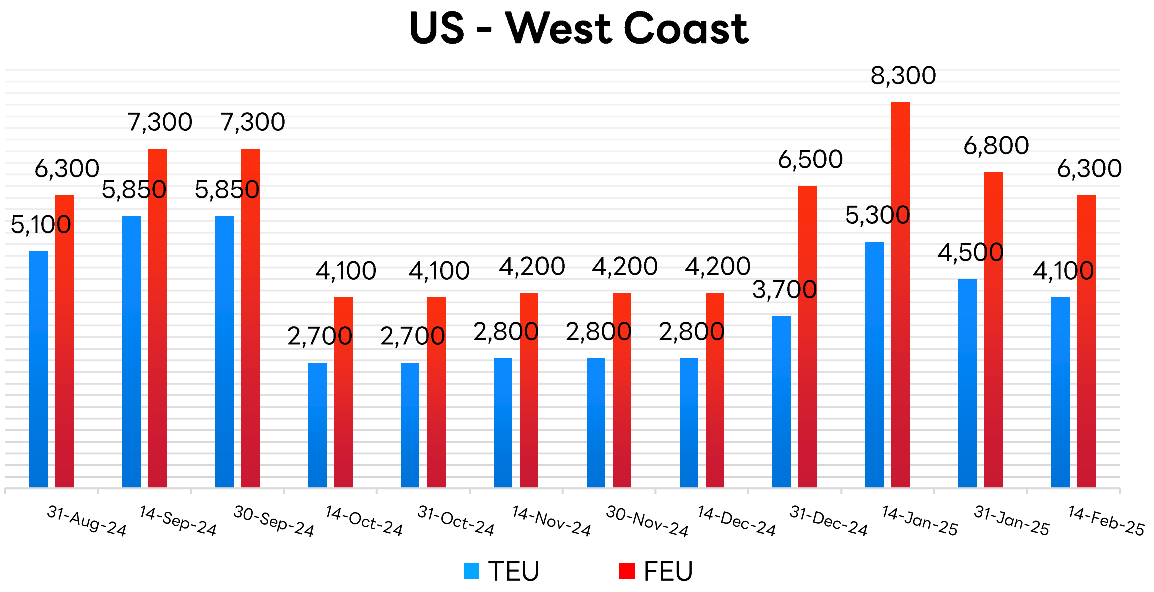
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 6 เดือนล่าสุด



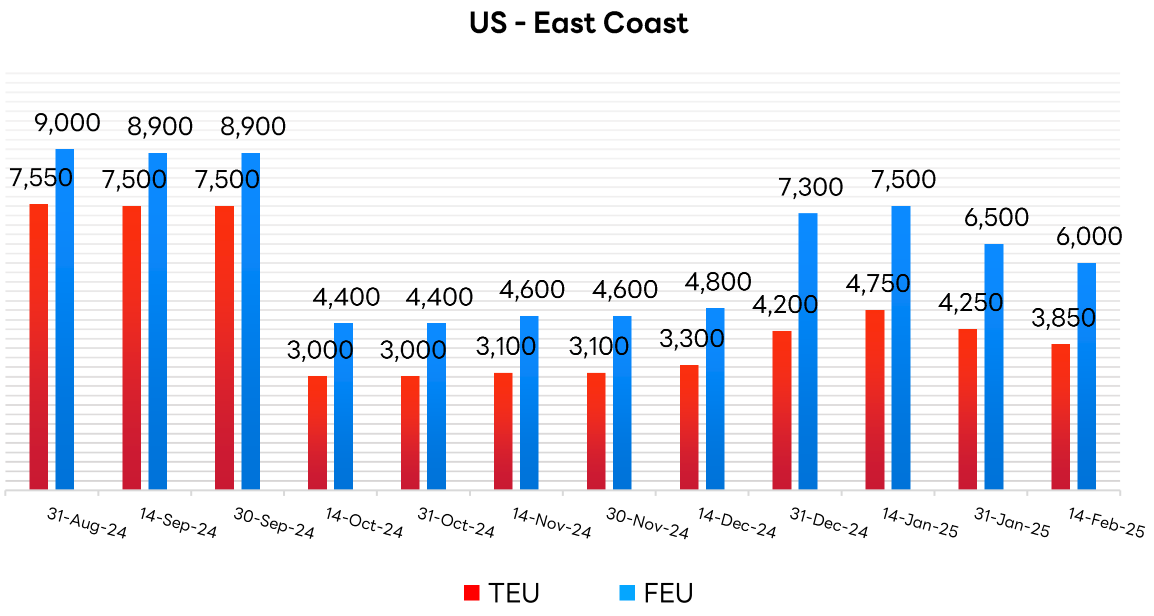
	Sep-24	Oct-24	Nov-24	Dec-24	JAN-25	FEB-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	71	71	88	71	53	71
Low Sulphur Surcharge / FEU	142	142	176	142	106	142
EU Innovation Surcharge / TEU	31 €	31 €	31 €	31 €	51 €	51 €
EU Innovation Surcharge / FEU	62 €	62 €	62 €	62 €	102 €	102 €

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

Panama gives in as US pressure on Panama Canal intensifies

Under increasing US pressure, Panama has elected not to renew its belt and road (BRI) deal with China and will also allow toll-free transits to American warships.

Following the first overseas trip by US secretary of state Marco Rubio (above), Panama's President Jose Raul Mulino said the BRI agreement with China, which expires in two to three years, would not be renewed.

And US Navy vessels will now no longer pay $5.50 per displacement ton when transiting the canal.

Mr Mulino is also said to be considering reviewing a 25-year concession with Hutchison Port Holdings. The Hong Kong-based terminal operator is under fire from the US over alleged links to the Chinese government. Hutchison and Panama renewed a 25-year concession for Balboa, at the western entrance, and Cristobal, on the Atlantic side, in 2021.

"Yesterday's announcement that Panama will allow its participation in the CCP's Belt and Road Initiative to expire is a great step forward for US-Panama relations, a free Panama Canal, and another example of @POTUS leadership to protect our national security and deliver prosperity for the American people," Mr Rubio said on social media yesterday.

A fortnight ago, Mr Trump posted on his social media site, Truth Social, that "American ships... and that includes the United States Navy" were treated "unfairly" by the Panama Canal authority.

Some days later, Republican senator Ted Cruz claimed China was poised to block the Panama Canal to spite the US, using the Hutchison-operated entrance ports as "outposts".

With warships being granted free passage – in breach of a treaty drafted under the Carter administration in 1979 – the question is what other US vessels the president had in mind.

Around 40% of US-bound container traffic transits the Panama Canal – and destined for US ports, it is almost all carried on non-American vessels.

The US-flag merchant fleet fell from 282 vessels in 2000 to just 185 in 2024. By contrast, the Liberian Registry, a flag of convenience run from Vienna, Virginia, has more than 4,000.

With the exception of an occasional tanker, Jones Act ships generally avoid the Panama Canal. Employing a highly paid US crew on a US-built ship, a canal transit to carry cargo from one seaboard to another – including time queuing – would be regarded as ruinously expensive by most companies.

Attention has also focused on US LNG exports and the use of the Panama Canal. However, recent research by S&P found that in July 2024, some 49 LNG carriers exporting US gas preferred to travel to Asia via the Cape of Good Hope. Only one Asia-bound LNG carrier went through the canal that month, the Attalos – flagged in Malta.

Nonetheless, the question remains whether Mr Trump is referring specifically to US-flagged ships, and will therefore seek to have fees waived for the few Jones-Act vessels that may ply the route, or will embrace a Houthi-like definition of "American ships" – vessels with US citizens involved in the ownership structure, or even carrying cargo bound for the US.

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

India unveils ambitions to become 'a global leader in shipbuilding'

India is attempting to "play hardball" to become an alternative shipbuilding market, amid the trade diversification that has already yielded it some tangible gains on electronics manufacturing.

New Delhi's latest federal budget, for fiscal year 2025-26, presented on Saturday, announced a host of measures to encourage investment in shipbuilding.

They include government approving a proposal to develop mega-shipbuilding clusters in the country, and earmarking some $700m to help existing yards enhance their infrastructure.

The government has also extended a "shipbuilding financial assistance policy," aimed at providing direct financial subsidies to Indian shipyards, with a higher allocation of some $2bn. This is meant to help Indian companies offset operational cost disadvantages while seeking to secure shipbuilding orders.

Additionally, basic customs duty exemptions on the import of shipbuilding materials have been extended for 10 years.

Shipping minister Sarbananda Sonowal said: "India's maritime sector has witnessed significant progress since 2014, and with the latest announcements, we are confident that the shipbuilding industry will serve as a catalyst for economic growth.

"This holistic approach will not only support industry growth, but also position India as a global leader in shipbuilding and maritime innovation."

In another significant move, India has approved setting up a mammoth $3bn Maritime Development Fund (MDF) to provide financing for ship acquisitions, in a bid to boost its sagging fleet presence in the ocean trade ecosystem. The government plans to contribute 49%, with the remainder coming from major port authorities and other public sector enterprises, as well as from the private sector.

The government believes the MDF could lay the path to boost the share of Indian flagged-ships in the global cargo sphere up to 20% by 2047, believing an "indigenous fleet will reduce dependability of foreign ships, improve balance of payment and secure strategic interests of the country".

Shipping Corporation of India (SCI), India's only long-haul operator, recently indicated plans to acquire more containerships to raise its service network profile, ostensibly responding to growing shipper concerns over high freight charges by foreign container lines which have a near-monopoly in the market.

Other notable takeaways from the 2025-26 budget included an extension of the tonnage tax scheme to vessels used on the inland waterway network, an incentive thus far only available for ocean-going ships.

Indian shipping industry stakeholders across the spectrum have welcomed the proposals, while continuing to push for further policy refinements.

"The MDF is a game-changer, signalling the government's serious intent to make India a global hub for shipbuilding," Vivek Merchant, director at Swan Defence and Heavy Industries, told The Loadstar.

"The industry still needs policy reforms that encourage private sector participation and reduce dependency on imports for critical components," he added.

Rizwan Soomar, DP World's CEO and MD for the Middle East/North Africa/India Subcontinent, believes India has the potential to solidify its local production prowess with ongoing infrastructure development and

policy reforms. Through shortsea shipping subsidiary Unifeeder, it has expanded its interests beyond terminal operations.

"The government's commitment to inland water transport through the tonnage tax scheme will provide a more sustainable and cost-effective way of cargo movement," said Mr Soomar.

Shashi Kiran Shetty, chairman of Mumbai-based cargo consol leader Allcargo Group, said while the new budget plans underscored a stronger intent to position India as a shipbuilding nation, it would require much more to catch up with global giants in the field, especially China.

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

Hub-and-spoke model in spotlight on eve of Gemini Cooperation launch

The first ships in Maersk and Hapag-Lloyd's new Gemini Cooperation set sail on Feb. 1, but it will be June before the hub-and-spoke network is fully phased in and all vessels are moving on Gemini schedules, the carriers said in separate statements Friday.

About 340 vessels with combined capacity of 3.7 million TEUs will need to be phased in to the shared east-west network that will consist of 57 services — 29 main line services and 28 intraregional shuttle services.

The oft-stated ambition of Gemini is to deliver a fast, flexible and interconnected ocean network with schedule reliability over 90% once fully phased in. On the eve of its launch, executives at both carriers were promoting the virtues of their hub-and-spoke network.

"With its innovative design, we believe our customers will benefit from increased reliability, flexibility and more competitive products," Johan Sigsgaard, chief product officer/ocean at Maersk, said in the carrier's statement.

"With our targeted schedule reliability, we will satisfy one of our customers' most important needs even better and set a new quality standard in the industry," Hapag-Lloyd CEO Rolf Habben Jansen said in the liner's statement.

"Thanks to our effective hub-and-spoke operating system, we can deploy larger vessels and thus simultaneously optimize speed, reduce idling times and thereby cut down on carbon emissions," he added. "All of this saves our customers a lot of time and resources."

Still, Kathy Liu, vice president of global sales and marketing at Taiwan-based forwarder Dimerco Express Group, said although 90% reliability was "nice to have," she did not believe it was a "must-have" for Dimerco's ocean freight customers.

"Customers are more concerned about end-to-end reliability, including port operations, rather than just hub-to-hub reliability," Liu told the Journal of Commerce this week.

"The type of products on ocean freight are normally not that urgently needed or require strict transit time, so from the customer side, we don't see that sort of reliability as a must," she added. "But for sure, if it can be achieved, it will be nice to have."

Carriers 'may be able to pull off' reliability pledge

Shippers have expressed reservations at the extensive network of shuttles within the Gemini model, with the schedule reliability goal of 90% only covering the hub-to-hub transits. Platforms measuring on-time

performance such as eeSea and Sea-Intelligence Maritime Analysis do not yet have accurate ways of measuring transshipment.

However, Lars Jensen, CEO of Vespucci Maritime and a Journal of Commerce analyst, was upbeat over the on-time performance pledge in a LinkedIn post this week.

“The two Gemini Cooperation partners racked up the top-performing spot in seven out of 12 months in 2024 (according to Sea-Intelligence) — certainly at a low level just as everyone else, but this should be taken as an indication that they might indeed be able to pull off their announced plan to reach 90% reliability,” Jensen wrote.

Gemini plans to solve the schedule reliability via its hub-and-spoke network, but Ocean Alliance, Premier Alliance and a standalone Mediterranean Shipping Co. (MSC) are sticking to traditional port-to-port services.

The direct approach may be more familiar to shippers, but having many port calls will compound any delays experienced in a rotation, Sigsgaard told reporters in a Gemini webinar earlier this week.

“The biggest correlating factor to delays is actually the number of stops,” he said.

Source: https://www.JOC.com/

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) *

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index * 17 January 2024	Current Index * 24 January 2025
Comprehensive Index			2130.82	2045.45
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	2279	2147
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	3327	3207
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	4232	4116
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	5960	5776
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1311	1210
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1478	1369
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	4259	4213
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	3219	3146
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	4304	3863
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	305	305
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	308	308
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	524	508
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	139	139

(*) ไม่มีข้อมูล SCFI ในสัปดาห์นี้เนื่องจากเทศกาลหยุดยาวในจีน โปรดติดตามข้อมูลในสัปดาห์หน้า ขออภัยในความไม่สะดวก

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