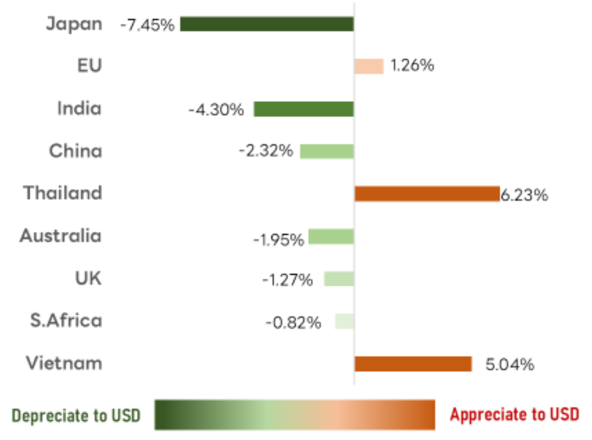
Weekly Briefing (22 May 2025)

Thai Bath Rate
To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
33.79	35.36	42.58	21.41
CNY	**JPY**	**INR**	**VND**
4.65	0.2227	0.3887	0.0013

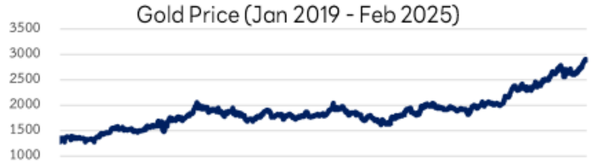
Exchange Rate Trend
To USD (YTD)



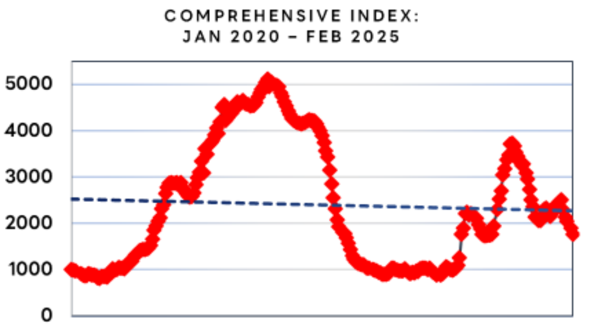
Crude Oil & Gold Price
(9 Feb - 15 Feb 2025)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	74-77	76-79	70-74

Gold : 2861-2918 USD/Ounces



Freight Index
(SCFI Comprehensive Index)



7-Feb-25	14-Feb-25
1,896.65	1,758.82
-137.83	

Weekly Top's Stories

US inflation unexpectedly increases

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/3Qo0xLR

'Clear winners and losers' as global supply chains are rebalanced

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/3EL9Frg

Blanked voyages fail to halt sliding spot rates, and March GRIs will be resisted

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/4gK9TMB

Thai National Shippers' Council — สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

1.https://bit.ly/3Qo0xLR 2.https://bit.ly/3EL9Frg 3.https://bit.ly/4gK9TMB

อัพเดทค่าระวางเรือ

และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล

สัปดาห์ที่ 7 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				
Thailand - Qingdao	180	250				
Thailand - Hong Kong	150	250	ISOCC	46	92	
Thailand - Japan (Main Port)	350	600				
Thailand – Kaohsiung	200	350				
Thailand - Klang	250	500				
Thailand - Jakarta	300	500				
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	100	200	ISOCC	27	53	
Thailand - Singapore	200	350				
Thailand - Manila	750	1,300				
(North & South)	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			Effective till
Thailand - South Korea (Incheon)	200	400				28-FEB-2025
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)	1,600	2,650	ISOCC	71	142	
			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 ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 1,600 USD/TEU และ 2,650 USD/FEU

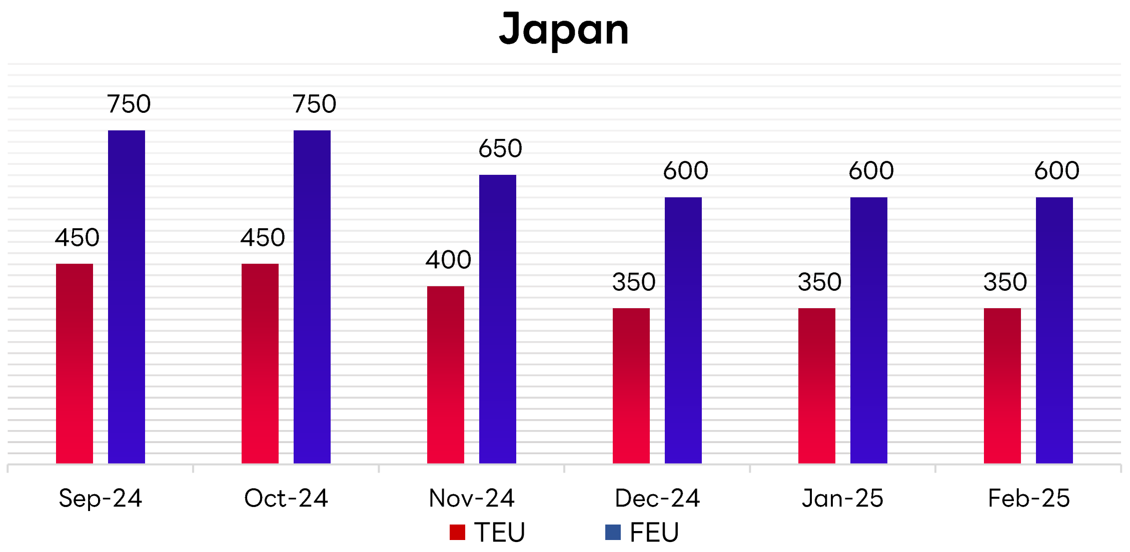
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางฝั่ง West Coast คงที่โดยอยู่ที่ 4,100 USD/TEU และ 6,300 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast คงที่เช่นกัน โดยอยู่ที่ 3,850 USD/TEU และ 6,000 USD/FEU

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	

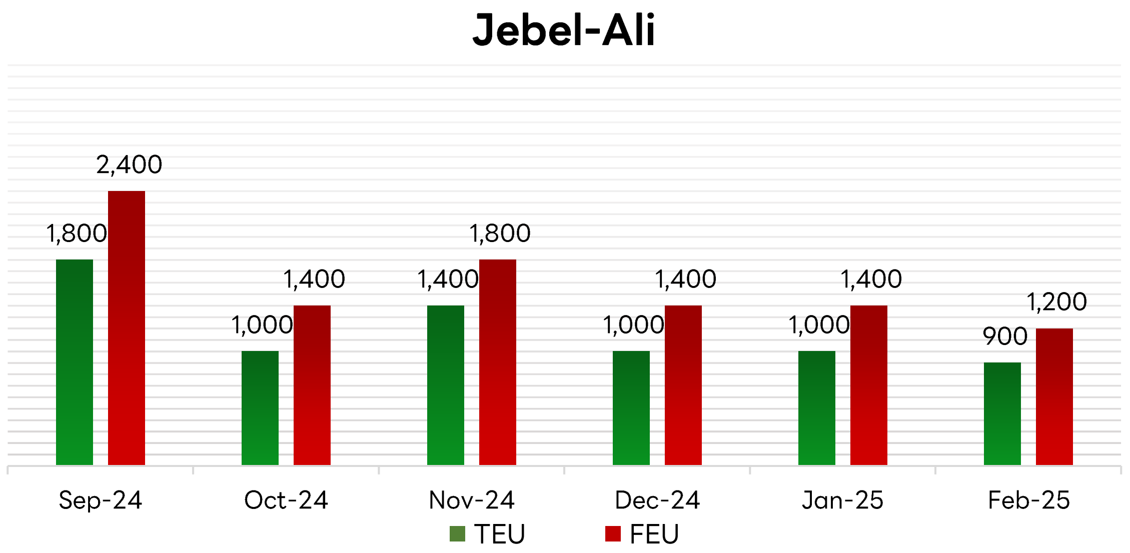
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด 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

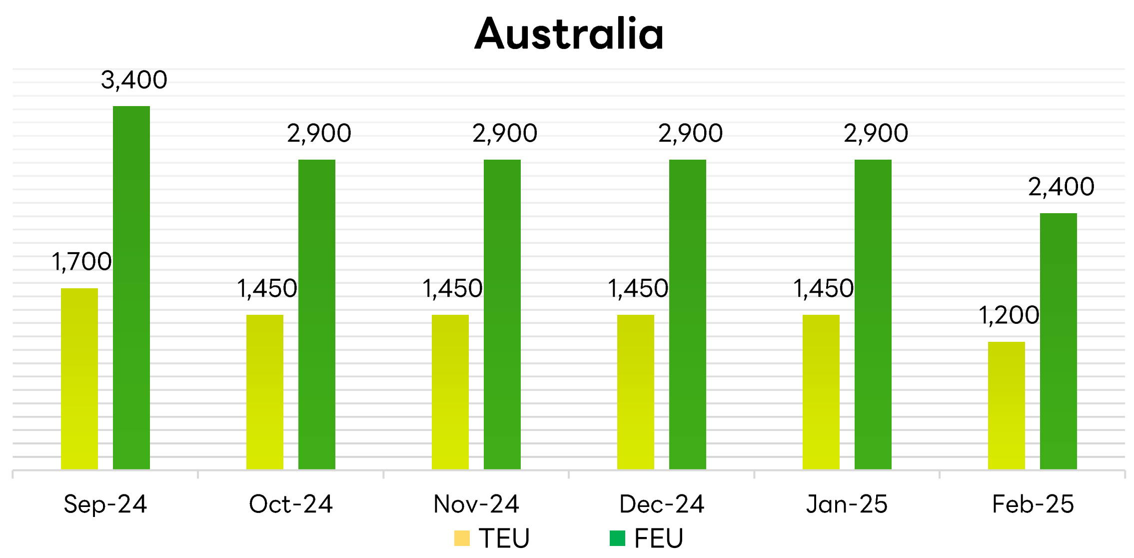
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 6 เดือนล่าสุด



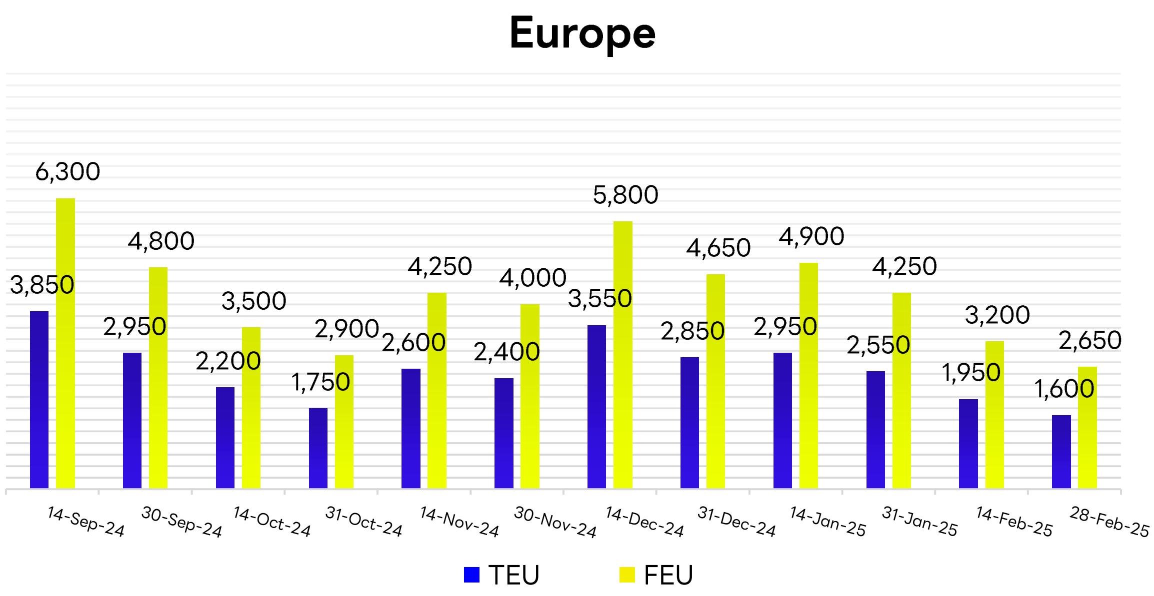
	Sep-24	Oct-24	Nov-24	Dec-24	JAN-25	FEB-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	56	56	79	67	56	45
Low Sulphur Surcharge / FEU	112	112	158	134	112	90

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

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



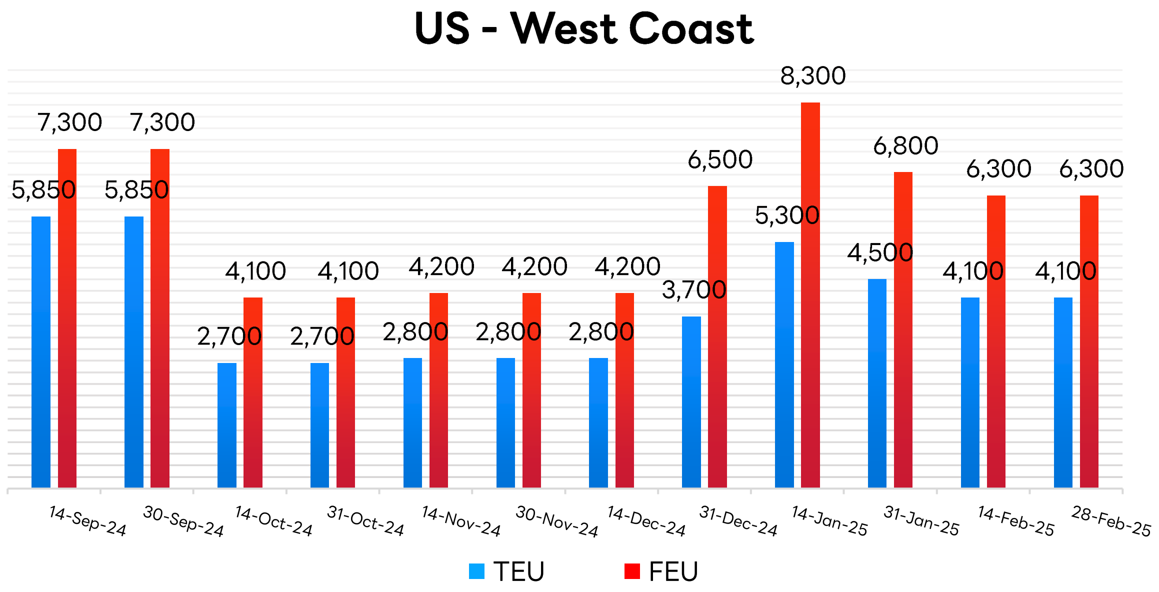
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 6 เดือนล่าสุด



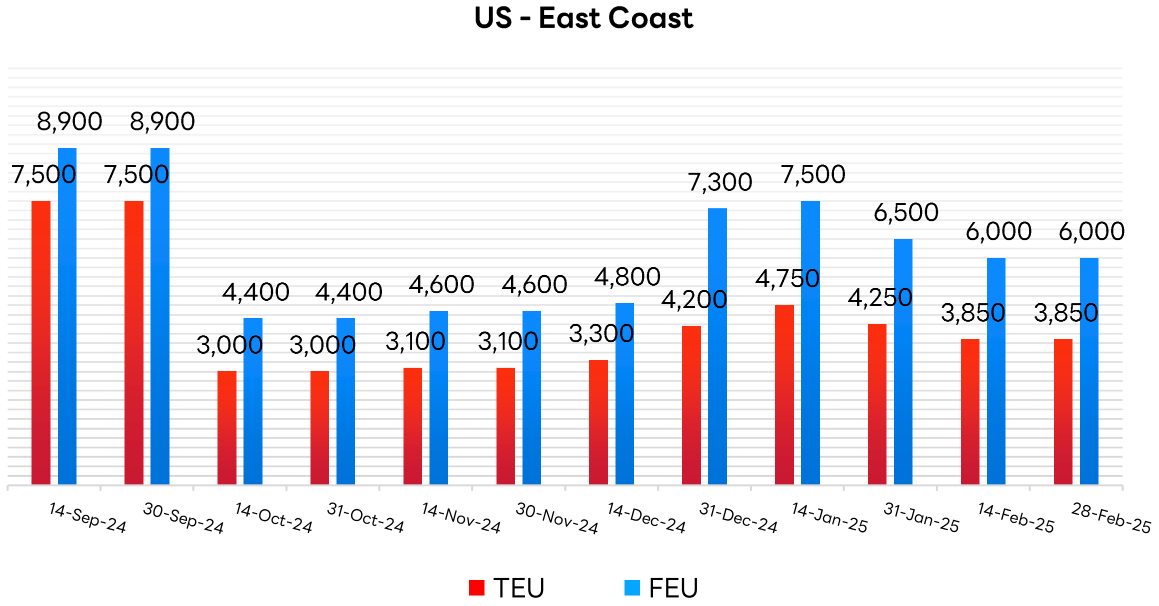
	Sep-24	Oct-24	Nov-24	Dec-24	JAN-25	FEB-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	71	71	88	71	53	71
Low Sulphur Surcharge / FEU	142	142	176	142	106	142
EU Innovation Surcharge / TEU	31 €	31 €	31 €	31 €	51 €	51 €
EU Innovation Surcharge / FEU	62 €	62 €	62 €	62 €	102 €	102 €

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

The shape of Asia-Europe shipping capacity as the new alliances bed in

Proforma scheduled liner capacity on the Asia-North Europe trade is set to be reduced by around 11%, once the transition to the new shipping alliance set-up is complete.

In contrast, the number of individual weekly sailings between Asia and North Europe is expected to increase, from the 26 offered by the previous alliances and standalone services, to 28, according to new analysis from eeSea.

Under the networks being phased out: the Ocean Alliance ran six Asia-North Europe services a week, offering a combined capacity of 94,000 teu; the 2M partners offered five, for 70,000 teu; THE Alliance ran four a week, offering 52,000 teu; and there were six non-alliance independent services offering 33,000 teu. This meant the total weekly capacity on the trade on offer to shippers and their 3PLs was 249,000 teu.

With the end of the 2M and THE Alliance vessel-sharing agreements (VSAs) and the launch of the Gemini Cooperation and Premier Alliance (whose members also have an extensive VSA with newly independent MSC on Asia-North Europe), the picture changes significantly.

Henceforth, while the Ocean Alliance's offering remains unchanged, Gemini will offer four services, for a combined weekly capacity of 40,000 teu; the Premier Alliance in cooperation with MSC will run five services offering 59,000 teu; and independent services will remain at six a week, but their combined capacity will decline to 28,000 teu, meaning a combined weekly capacity drop of some 28,000 teu a week on the trade to 221,000 teu across all services.

"Despite two fewer weekly sailings into Northern Europe, Gemini Cooperation will provide fairly equal representation on both subtrades, in terms of proforma capacity," wrote eeSea head of forecasting and operations Destine Ozuygur.

"The Premier Alliance, on the other hand, will have a bit more impact in Northern Europe, with 59,000 teu vs 51,000 teu average weekly teu deliverable," she adds.

It is a different picture on the Asia-Mediterranean trade, where the number of weekly sailings will remain the same, at 23, while overall capacity will increase by just under 5%.

The Ocean Alliance's offering will continue at fiver a week, with total capacity edging up from 49,000 teu to 50,000 teu; while Gemini will run six services with a total capacity of 38,000 teu a week; and the Premier Alliance will run four, offering 51,000 teu. The eight current independent services will continue, but their overall capacity will increase, from 33,000 teu to 40,000 teu a week.

Under the previous alliance system, the 2M offered five services for 49,000 teu, and THE Alliance ran five services for 39,000 teu a week.

These networks have, of course, been designed to account for the Red Sea crisis and the need to route vessels around the Cape of Good Hope, rather than transiting the Suez Canal, and Ms Ozuygur warns that should Suez transits resume, the picture is likely to change considerably.

"Although there will be little change in the total number of planned sailings, the Far East-Mediterranean subtrade will see an increase in both alliance and non-alliance weekly capacity, at 1% and 18% increase respectively. Northern European ports, on the other hand, will see a decrease of 11% on alliance offerings and 15% in non-alliance service capacity.

"It will be interesting to see how this shift settles, given the possibility of regular sailings through the Suez Canal in the third or fourth quarter of 2025.

"With the positive uptick in schedule reliability noted on the Mediterranean trade in our Q4 24 Schedule Reliability Scorecard publication, a return to more predictable and shorter routings, as well as a shift in first ports of discharge, could spell a significant comeback for the region," she notes.

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

Ocean carriers seek competitive edge in choice of green fuels

Choosing the right alternative fuel pathway is shaping up as a source of competition for ocean carriers during shipping's transition period from fossil fuels to greener options, shipping industry experts say.

Just how long that transition period will be remains unclear, but carriers are having to make their fuel choices now with the International Maritime Organization's (IMO's) interim emissions targets for 2030 fast approaching. Adding to the pressure on carriers are tightening regulations on CO2 emissions and fuel intensity that carry stiff penalties for non-compliance.

Bryan Wood-Thomas, vice president of environmental policy at the World Shipping Council (WSC), told the Journal of Commerce that carriers had entire departments devoted to bunkering purchases and strategy and looking at how far out to extend supply contracts.

"The baseline is an intensively competitive landscape, because you're deciding who you're going to buy fuel from on what contractual terms and over what period," Wood-Thomas said.

The fuel choice by carriers — at least for now — is increasingly between liquefied natural gas (LNG) and methanol that together comprised 70% of the total 1.7 million TEUs in orders made in 2024

While methanol led the way in 2023, last year saw a resurgence in LNG-capable ship orders amid growing concerns over the availability at scale of methanol. Both LNG and methanol are produced from fossil fuels, but the intention is to gradually replace conventional LNG with more sustainable bio-methane and enable dual-fuel methanol ships to be ammonia-ready.

Despite significant challenges in using ammonia as a marine fuel because of high toxicity, it is beginning to feature on the order book. On Friday, Ocean Network Express (ONE) took delivery of the 13,800-TEU ONE Sparkle, the first of a 20-ship order for methanol- and ammonia-ready vessels.

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

Strikes, storms and record volumes adding to North Europe port delays

The significant volumes of exports that left China in December are continuing to arrive at European ports, compounding existing congestion caused by a series of severe winter storms and labor action at key hubs.

Data from Container Trades Statistics (CTS) shows China-to-North Europe volume in December increased 17.6% year over year to a one-month record of 835,000 TEUs.

"CTS registers those volumes at the time of export, so these containers started arriving in Europe in the second half of January and into February given the current average transit time of around 45 days,

contributing to increasing congestion," Emily Stausbøll, senior shipping analyst at rate benchmarking platform Xeneta, told the Journal of Commerce.

Barbara Eleota, senior vice president of ocean freight at DHL Global Forwarding Europe, said the high container volume would increase congestion at some European ports.

"Current delays in North Europe and UK ports, including five to seven days in Le Havre and up to a week in Belgium, are expected to worsen," she told the Journal of Commerce.

"Customers may experience delays of up to a week, necessitating extended buffer windows in their planning. Ongoing disruptions, such as voided sailings, weather issues and labor challenges further affect scheduling consistency," she added.

As arrival volume from China rises, strike action at Hutchison Port Delta II in Rotterdam over a new collective bargaining agreement is causing significant disruption, according to Maersk, with a temporary suspension of operations at the terminal adding to the existing congestion at Europe's busiest port.

"Due to the strike action and slowdown of operations, there will be a reduced number of moves per hour conducted at the terminal for an unknown duration … prolonging the time vessels are operated on and significantly disrupting their normal schedules," Maersk said in a customer advisory Tuesday.

The carrier said it had contingency plans in place and may offer customers "alternative options" to the Rotterdam terminal

Extreme weather from the Atlantic moved across the English Channel to mainland Europe in late January with multiple high wind warnings issued in Hamburg, Antwerp, Rotterdam, Le Havre and Dunkirk in addition to Felixstowe and Southampton. Cargo handling was suspended during the storms and terminals have been scrambling to catch up on the backlogs of containers.

Productivity 'below par'

Kuehne + Nagel's visibility platform SeaExplorer shows the seven-day average vessel waiting time at Rotterdam to be about two days, although carriers have reported wait times of up to seven days. Yard utilization at the port's Europe Container Terminal is high, labor is under pressure and "productivity is below par," SeaExplorer noted.

The number of vessels at anchorage waiting to enter Rotterdam currently stands at 11, up from six in the first week of January but down from 14 ships mid-month, according to data from S&P Global Commodity Insights. S&P Global is the parent of Journal of Commerce.

Intermodal operator Contargo is reporting that the average waiting times for the handling of its barges were 76 hours in Rotterdam and 70 hours in Antwerp, while carriers are reporting feeders experiencing delays of 72 hours.

HMM is reporting wait times of up to three days at Bremerhaven, Algeciras and Genoa while Piraeus is seeing waiting times of 4.5 days for feeders.

In France, port workers this month are holding four-hour stoppages on 10 separate days ending Feb. 24 at container ports across the country, severely disrupting handling operations. A 48-hour country-wide strike is planned for Feb. 26–28.

French transport and logistics union TLF warned in a statement that the labor action this month was impacting the country's competitiveness, with more than 40% of containers destined for France now transiting through competing European ports such as Antwerp, Rotterdam and Genoa.

Marc Meier, global head of ocean freight at Toll Group, told the Journal of Commerce that port congestion in North Europe "will get worse before it gets better."

"However, despite the record numbers of container freight in December, it is not as high as the numbers we have seen during the peak season … the ports should be able to cope," Meier said, although adding that the port strikes in France would cause cargo bound for Le Havre and

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 7 February 2025	Current Index 14 February 2025
Comprehensive Index			1896.65	1758.82
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1805	1608
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	3036	2815
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	3932	3544
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	5490	4825
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1191	1144
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1085	967
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	4166	4074
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	3011	2867
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	3435	3359
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%	454	457
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	138	137

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
Freight Rate Management
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