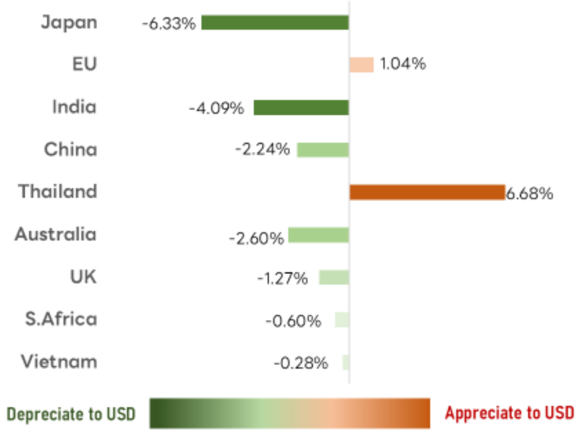
Weekly Briefing (22 May 2025)

Thai Bath Rate
To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
33.54	35.11	42.36	21.29

CNY	JPY	INR	VND
4.62	0.2237	0.3867	0.0013

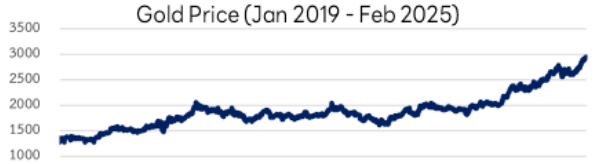
Exchange Rate Trend
To USD (YTD)



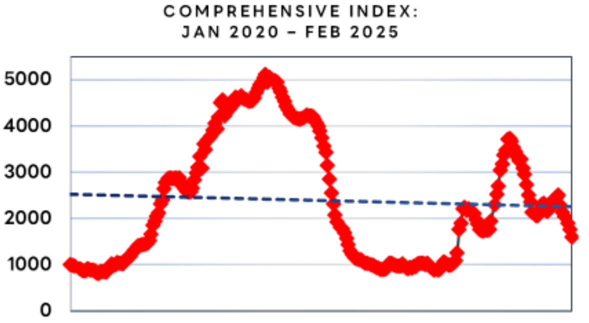
Crude Oil & Gold Price
(16 Feb - 22 Feb 2025)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	74-77	76-79	70-73

Gold : 2883-2941 USD/Ounces



Freight Index
(SCFI Comprehensive Index)



14-Feb-25	21-Feb-25
1,758.82	1,595.08
-163.74	

Weekly Top's Stories

จับตาหน่วยงานความมั่นคงสหรัฐฯ เสนอเก็บค่าธรรมเนียมเรือจีน – สายเรือจีน

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

Fed officials are worried about tariffs' impact on inflation and see rate cuts on hold,

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://nbcnews.to/4keC3U

Up to $1.5m fee for every Chinese-built box ship calling at a US port

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/41iZIc5

Thai National Shippers' Council   สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

1.https://bit.ly/3EWgPcq 2.https://nbcnews.to/4keC3U 3.https://bit.ly/41iZIc5

อัพเดทค่าระวางเรือ
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่ 8 พ.ศ. 2568

TNSC 30th Anniversary
การประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 30
วันพุธ ที่ 19 มีนาคม 2568
ห้อง Lumphini Ballroom 1-2 ชั้น 10
โรงแรม Grande Centre Point Lumphini Bangkok ถ.พระราม 4
ปาฐกถาพิเศษ เวลา 10.05 – 10.45 น.
Global Trade in 2025 & Beyond
Key Challenges and Strategic Adaptations for Thai Exporters
วิทยากรกิตติมศักดิ์
ประเด็นนำเสนอ
มุมมอง TDRI ต่อทิศทางการส่งออกไทยและรูปแบบการค้าโลกในปี 2030
Where should Thailand's position be? ภายใต้ความไม่แน่นอนของภูมิรัฐศาสตร์โลก
นโยบาย Trump 2.0 เป็นโอกาสหรืออุปสรรคสำหรับประเทศไทย
กลยุทธ์ที่จะเป็นทางรอดหรือทางออก รวมถึงแนวทางการปรับตัวที่ผู้ส่งออกต้องเตรียมความพร้อม
ข้อเสนอแนะที่รัฐต้องเข้ามาช่วยเหลือ เพื่อลดความเสี่ยง (Soft landing) ให้กับผู้ส่งออกไทย
ดร.สมเกียรติ ตั้งกิจวานิชย์
ประธานสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
ลุ้นรับรางวัล Lucky Draw
AirPods 4
Gift Vouchers at Level 50 rooftop restaurant 1,000 baht
Gift Vouchers at Bloom & Brew the local coffee 1,100 baht
ลงทะเบียน
จำกัดสิทธิ์ 250 ท่านแรก

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)	1,600	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

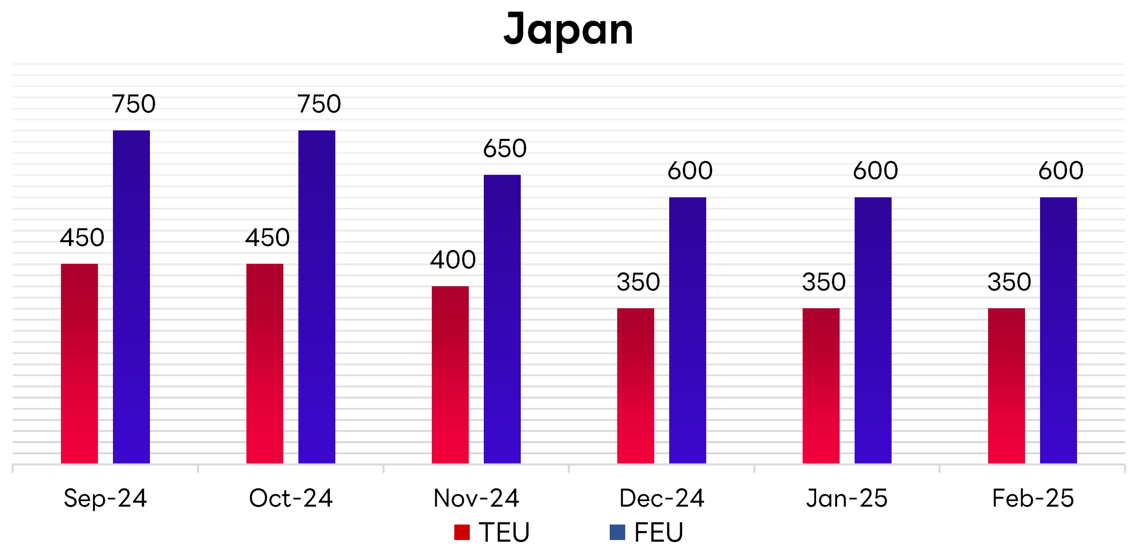
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางฝั่ง West Coast คงที่โดยอยู่ที่ 4,100 USD/TEU และ 6,300 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast คงที่เช่นกัน โดยอยู่ที่ 3,850 USD/TEU และ 6,000 USD/FEU

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	

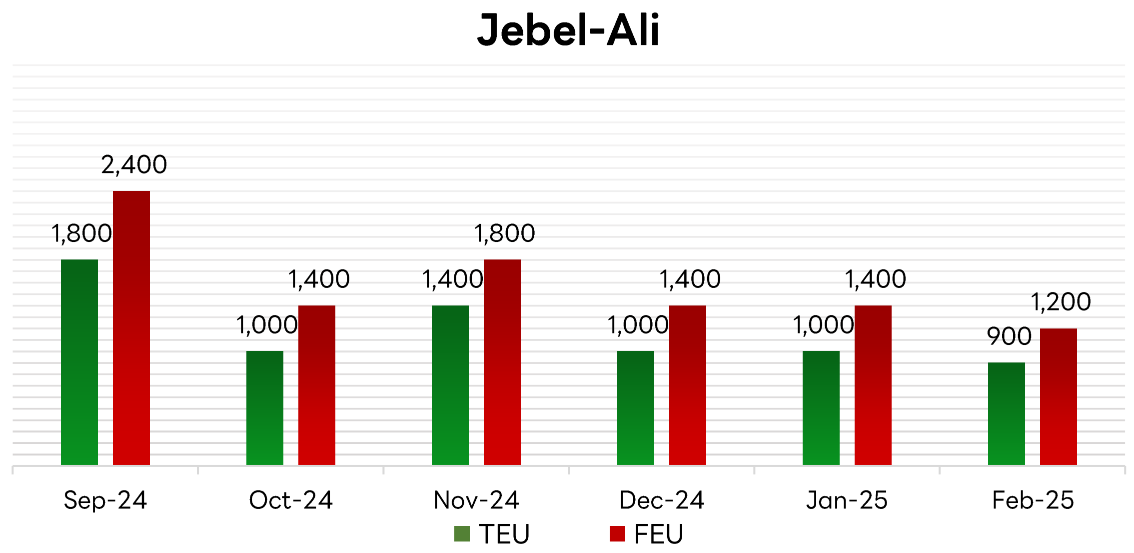
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

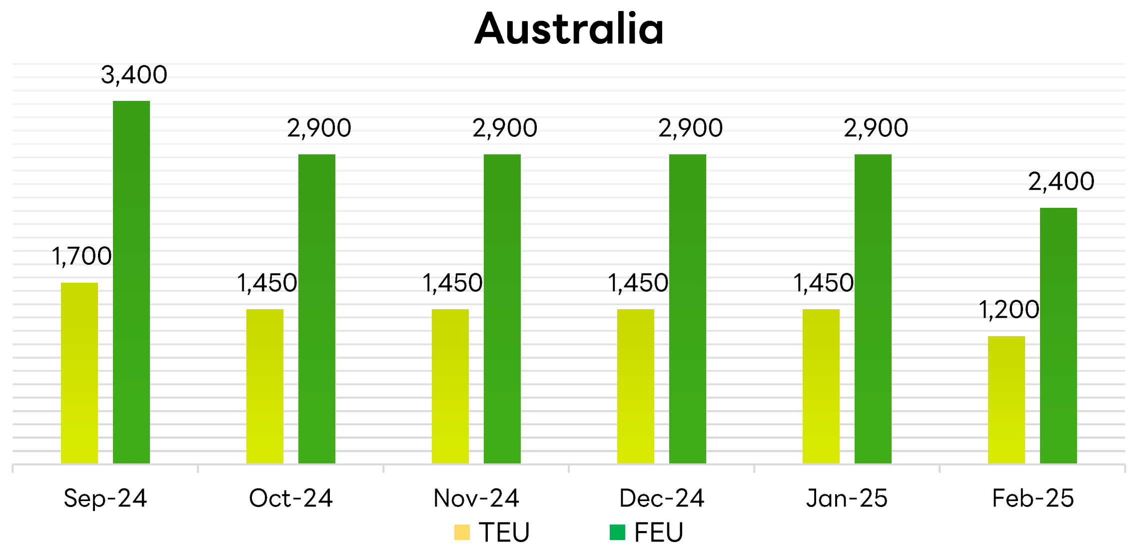
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 6 เดือนล่าสุด



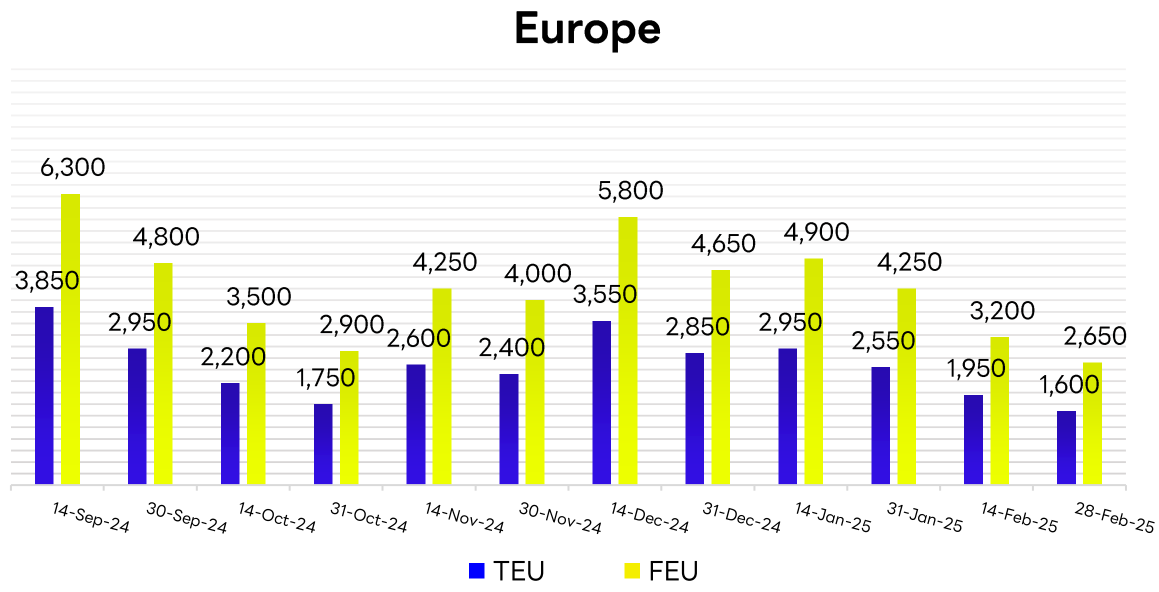
	Sep-24	Oct-24	Nov-24	Dec-24	JAN-25	FEB-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	56	56	79	67	56	45
Low Sulphur Surcharge / FEU	112	112	158	134	112	90

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

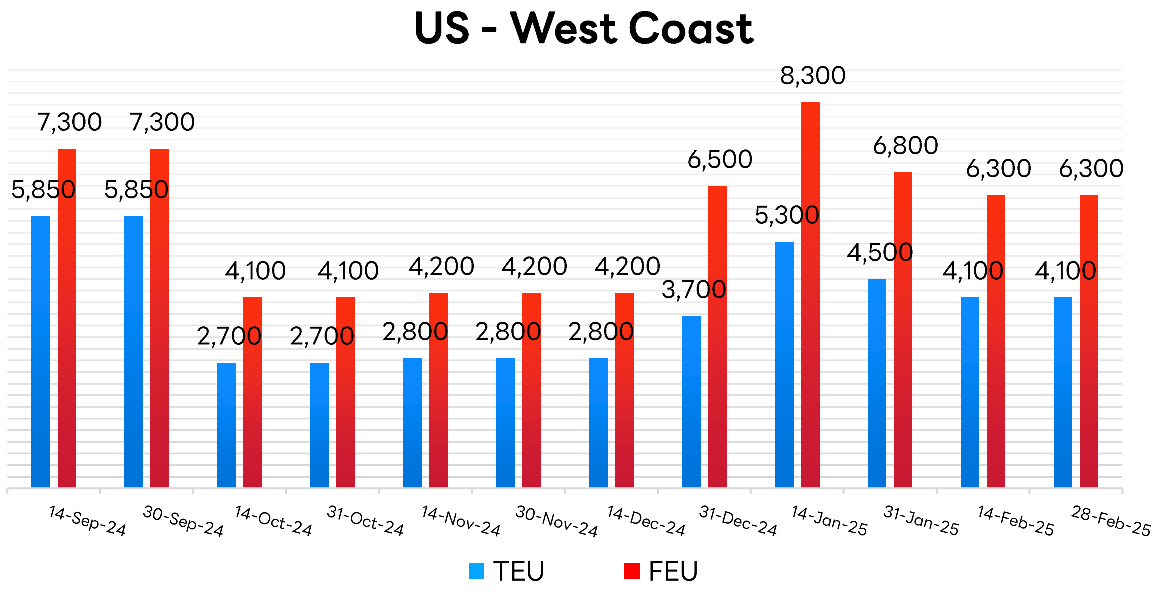


	Sep-24	Oct-24	Nov-24	Dec-24	JAN-25	FEB-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	71	71	88	71	53	71
Low Sulphur Surcharge / FEU	142	142	176	142	106	142
EU Innovation Surcharge / TEU	31 €	31 €	31 €	31 €	51 €	51 €
EU Innovation Surcharge / FEU	62 €	62 €	62 €	62 €	102 €	102 €

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

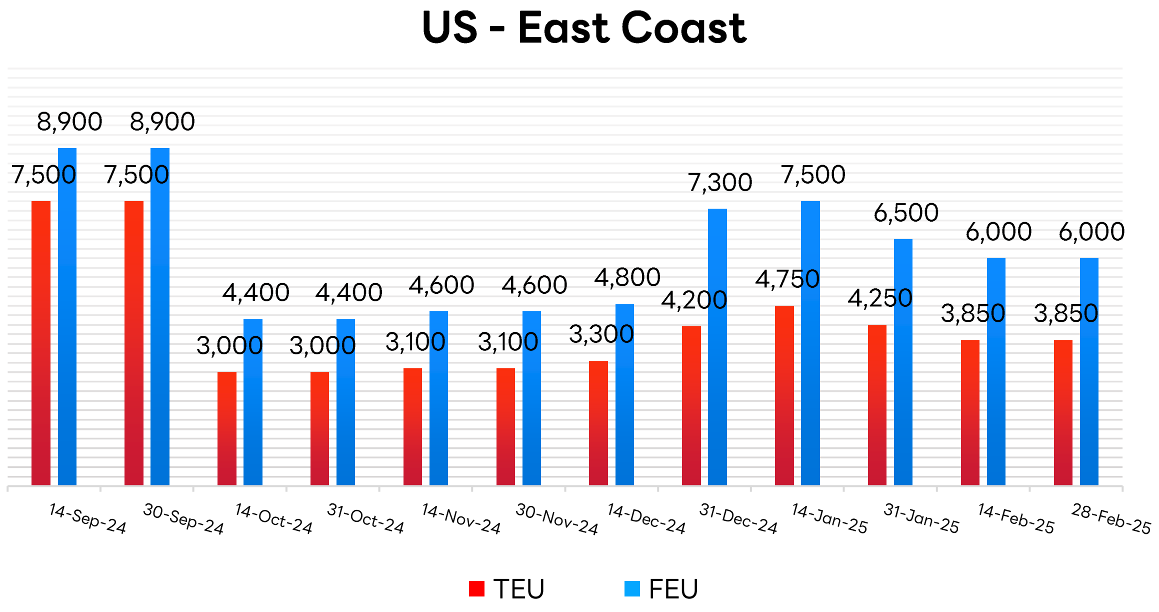
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

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

Congestion at Vancouver worsens – but it's not all the port's fault

Congestion at Canada's west coast gateway of Vancouver is set to worsen in the coming weeks due to combination of restricted access to inland rail inks and deteriorating liner schedule reliability as the alliance reshuffle continues.

German carrier Hapag-Lloyd told customers yesterday: "Both CPKC Rail and CN Rail have implemented tiered operating restrictions in response to severe winter weather across Canada. These measures include shorter trains and reduced speeds, which have resulted in minor delays.

"These conditions are expected to last another 10-14 days, resulting in increased Import dwell times," it added.

The carrier said utilisation at Vancouver's GCT Delta terminal had reached 102% and vessels were "experiencing berth delays of nine days", while utilisation at DP World Centerm was at 83%, with berthing delays of between four and nine days.

The rail restrictions have also resulted in rising import container dwell times, now 4.1 days at GCT Delta and 5.9 days at DP World Centerm.

While berth planners at the port are said to be expecting a busy few weeks, a detailed look at the vessels waiting for berths at Vancouver shows other factors at play, explained Destine Ozuygur, head of forecasting and operations at liner database eeSea.

The platform currently shows around 25% of the vessels at the port are awaiting a berth, and she noted that some had been waiting "a very long time", driving up the overall berth wait average.

These include: Maersk Monte Olivia, waiting for nine days; Marcos V (9 days); MSC Utmost VIII (11 days); Seaspan Falcon (7 days); YM Movement (7 days); YM Plum (6 days); YM Tranquility (10 days); and YM Uniform (8 days)

An outlier is the 13,100 teu MSC Elisa XIII, which is recorded by eeSea as having been waiting for 16 days, but there were gaps in its waiting status that could indicate it was repositioning, and showed how ports could be at the mercy of their liner customers.

"In fairness to the hardworking folks in Vancouver, not all ,but quite a number, of these standout vessels already had extreme delays and unpredictable schedules that the port's berth planning team and ours alike have been struggling to pin down, because they are part of chronically late alliance services that are in the middle of phasing out," Ms Ozuygur told The Loadstar.

In the case of the 6,350 teu Maersk-operated Marcos V, for example, being phased-out of the 2M's transpacific WCNA Loop 5 service, it was some 16 days late at its previous port of call at Prince Rupert, which meant it was unable to berth at Vancouver until it was some 28 days late against the vessel's proforma schedule.

"A vessel that's arriving over two weeks behind schedule and has been flip-flopping around with ETAs doesn't exactly get shuffled to the head of the line at a moment's notice," she added.

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

Price war as carriers compete for cargo driving down container spot rates

Container spot freight rates on the major east-west liner trades experienced another week of decline, as slack demand continued to depress pricing.

The Drewry's World Container Index's (WCI) composite global rate showed a week-on-week decline of 10%, to $2,795 per 40ft, dragging overall rates down to a level last seen in April last year, shortly before an early peak season on the Asia-Europe trades led to an upsurge in spot rates.

It is still way too early in the year to determine whether we will see a repeat – current demand levels appear depressed, but the sentiment at the same point last year was very similar.

Nonetheless, it was a bad week for transpacific carriers, which saw spot rates to both the US east and east coasts decline by double-digit amounts and, for the first time in months, steeper falls than on Asia-Europe routes.

The WCI's reading for its Shanghai-Los Angeles saw a week-on-week decline of 11%, to $3,888 per 40ft, while its Shanghai-New York leg fell 13%, to $5,126 per 40ft, with one source in China suggesting carriers are increasingly competing for cargo on the routes, leading to the spot rate price-cutting.

"Factory production in some regions has yet to fully recover [from Chinese New Year], resulting in limited shipping volumes. Box liners continue to lower freight rates to attract cargo," they said.

Meanwhile, the WCI rate on its Shanghai-Rotterdam route fell 9% week on week, to $2,618 per 40ft, while the Shanghai-Genoa declined 8%, to $3,837 per 40ft container.

The WCI spot rate on the headhaul Rotterdam-New York leg also fell week on week, by 3%, to $2,394 per 40ft.

Commenting on the Asia-Europe trade, sources in Ningbo earlier in the week said: "Overall market transportation demand is recovering slowly, with insufficient cargo volumes to maintain high load rates, leading to continued declines in freight rates."

In response, carriers are lining up a series of general rate increases (GRIs) from the beginning of March to try and reverse the depressed pricing trend that is now several months long.

This week, Hapag-Lloyd announced a new freight all kinds (FAK) rate from 1 March, of $4,100 per 40ft, for Asia-North Europe shipments and $5,300 per 40ft for Mediterranean destinations. Similarly, MSC announced a new FAK rate of $5,200 per 40ft on Asia-West Mediterranean shipments, also for 1 March.

However, Drewry warned that carriers would probably need accompany the hikes with further reductions in capacity, in order to balance supply with demand. Otherwise, rates are expected to continue to drop. "As we approach March, the surge in capacity is expected to put further pressure on shipping rates, diminishing the likelihood of success for the speculative general rate increases announced by carriers from 1 March," the analyst noted today in its Blank Sailings Tracker.

What also remains to be seen is what the actual proforma capacity available to shippers on the Asia-Europe trades will be once the alliance reshuffle is complete, as there was evidence this week that, once new vessel-sharing agreements are bedded in, capacity on Asia-North Europe could be down year on year by as much as 11%.

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

No clear timeline for Red Sea return as carriers face rising insurance costs

Ocean carriers will require "a full and permanent" ceasefire between Israel and Hamas before they are confident enough to shift services back to the Red Sea and Suez Canal, according to marine management company Inchcape Shipping Services.

And the unstable situation that currently prevails in the region does not suggest an end to the vessel diversions around southern Africa anytime soon, Chris Greenwood, vice president of survey and inspection at Inchcape, said Wednesday.

"There remains no clear timeline on when the ceasefire will be solidified to the point that container lines will regain the confidence to resume transiting the Red Sea," Greenwood told a webinar hosted by security risk management firm Ambrey.

Despite recent pledges by the Hamas-supporting Houthi militants that attacks will now be limited to ships affiliated with Israel, Greenwood was not convinced.

"It will be a full and permanent ceasefire in Gaza that will make a Red Sea return possible, but it is a very unstable and uncertain environment with a lot of peripheral geopolitical issues going on," he noted.

"The threat dynamic is very uncertain and the confidence among our clients [to reroute ships via the Red Sea] is not there yet," Greenwood added.

Attacks on commercial shipping by Houthi militants at the Bab al-Mandab Strait, the narrow waterway at the southern end of the Red Sea between Yemen and Djibouti, have forced most ocean carriers to divert around southern Africa for the past 15 months. The diversions have added up to two weeks to Asia-Europe voyages, kept rates elevated, and in 2024 increased TEU miles by 17%.

A return to the Red Sea and Suez by ocean carriers will depend on both Israel and Hamas meeting the conditions agreed to in the ceasefire, the individual risk tolerance of each container shipping company and the willingness of insurance companies to underwrite vessels making the voyages.

Rising cost of insurance

Before the Red Sea attacks began in November 2023, insurance for one-way transits was about 0.05% of the value of a ship, but that has doubled to approximately 1%, Greenwood said. That means a vessel valued at $100 million would have an insurance cost of $1 million for a single passage.

"The P&I clubs [protection and indemnity insurers] are taking a wait-and-see approach, but the underwriters, especially the lead underwriters, are likely to require material changes before lowering their premiums significantly," said Greenwood.

While making no mention of the insurance challenges, several ocean carrier executives have made it clear that they will only send ships through the Red Sea, "when it is safe to do so." Maersk CEO Vincent Clerc said during his carrier's 2024 annual earnings call earlier this month that Maersk's resumption of Red Sea voyages would revolve around a guarantee of safe passage for seamen, ships and cargo.

"You need to look at the situation on the ground and say, 'the Houthis [are] either no longer capable or whatever gives them the willingness to attack is no longer,'" Clerc said.

CMA CGM, however, appears to be taking a more relaxed approach to regional security concerns with certain services. The carrier this week announced a new service from India to ports along the Red Sea that passes through the Houthi-controlled Bab al-Mandab Strait using three vessels operated jointly by Saudi-based Folk Maritime and Oman-based Asyad Shipping.

Another service passing through the Red Sea and Suez is Kawa Shipping's new China-Europe Express, which suggests the Chinese carrier has no fear of attacks by Houthi militants.

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 14 February 2025	Current Index 21 February 2025
Comprehensive Index			1758.82	1595.08
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1608	1578
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	2815	2624
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	3544	2907
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	4825	3954
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1144	1102
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	967	826
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	4074	3987
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2867	2753
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	3359	2947
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%	457	440
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	137	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
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