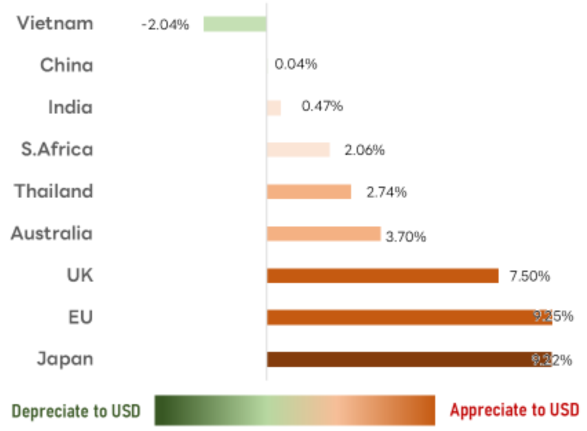
Weekly Briefing (22 May 2025)

Thai Bath Rate
To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
33.35	38.05	44.81	21.44

CNY	JPY	INR	VND
4.57	0.23	0.39	0.0013

Exchange Rate Trend
To USD (YTD)



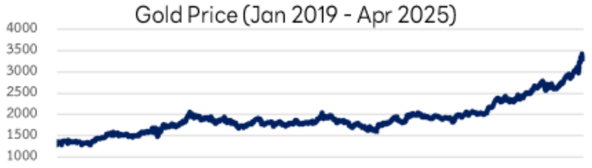
Crude Oil & Gold Price
(20 Apr - 26 Apr 2025)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	66-68	68-71	62-65

Oil Price (Jan 2019 - Apr 2025)

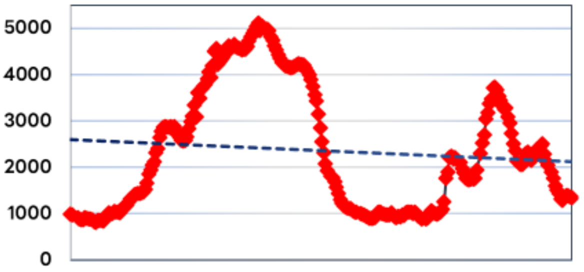
Gold : 3292-3428 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Apr 2025)



Freight Index
(SCFI Comprehensive Index)

COMPREHENSIVE INDEX: JAN 2020 – APR 2025



18-Apr-25	25-Apr-25
1,370.58	1,347.84
-22.74	

Weekly Top's Stories

Risk of global economic recession surges on US tariff shockwaves

รายละเอียดเพิ่มเติม : http://bit.ly/430c2PE

Outlook for container shipping 'more uncertain now than at the onset of Covid'

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

Container lines warn of congestion threat when Asia imports rebound

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

Thai National Shippers' Council   สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

1.http://bit.ly/430c2PE 2.https://bit.ly/3ELLyZY 3.https://bit.ly/4cYuPPK

อัพเดทค่าระวางเรือ
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่ 17 พ.ศ. 2568

TNSC 30th Anniversary
BEST CONTAINER LINER AWARD 2025
เพื่อเฟ้นหาสายเรือยอดเยี่ยมประจำปี 2025
TNSC
Scan QR Code
และตอบแบบสอบถาม
ผ่าน Google Form
เพียงร่วมตอบ
แบบสอบถาม
ต่อที่ 1
รับเลย !
Starbucks Card *
มูลค่า 200 บาท
ต่อที่ 2
ลุ้นรับเพิ่ม
AirPods Pro2
มูลค่า 7,490 บาท จำนวน 3 รางวัล *
(*) หมายเหตุ
(1) ให้เฉพาะผู้ที่ให้ข้อมูลครบถ้วนสมบูรณ์ น่าเชื่อถือ และสามารถนำไปวิเคราะห์ได้เท่านั้น โดยการตัดสินใจของคณะกรรมการถือเป็นที่สิ้นสุด
(2) ของรางวัลมีจำนวนจำกัด
(3) จัดส่งของรางวัล Starbucks Card ให้ผู้ร่วมตอบแบบสอบถาม และจับรางวัลผู้โชคดีภายหลังงาน TILOG LOGISTIX 2025
(4) ผู้โชคดีที่ได้รับรางวัล Apple AirPods Pro 2 ต้องมารับรางวัลด้วยตนเองเท่านั้น ณ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 32 ถ.พระราม 4 กรุงเทพฯ
BEST CONTAINER LINER AWARD
BLC
2025

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	70	130	ISOCC	23	46	Effective till 31-MAY-2025
Thailand - Qingdao	180	250				
Thailand - Hong Kong	150	250				
Thailand - Japan (Main Port)	350	600				
Thailand – Kaohsiung	200	300				
Thailand - Klang	250	500	ISOCC	13	27	
Thailand - Jakarta	300	500				
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	100	200				
Thailand - Singapore	200	350				
Thailand - Manila (North & South)	700	1,000				
	Subject to CIC at destination					
Thailand - Jebel Ali	1,000	1,300	ISOCC	22	44	
			War Risk	35	70	
Thailand - South Korea (Busan)	300	600	All - In			
Thailand - South Korea (Incheon)	350	700				
Thailand - Nhava Sheva	750	900	ISOCC	26	52	
Thailand – Durban / Cape Town	2,089	2,378	ISOCC	39	78	
			Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	1,000-1,100	2,000-2,200	All - In			
Thailand - Sydney						
Thailand – Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	1,100	1,800	ISOCC	53	106	Effective till 14-MAY-2025
			LSS	20	40	
			EUIS	51 €	102 €	
			Subject to ENS USD 60+/BL *20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD*			
Thailand - US West Coast	3,500	4,800	All - In			
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	2,700	4,000	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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนพฤษภาคม 2568 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 70 USD/TEU และ 130 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 2,089 USD/TEU และ 2,378 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 300-350 USD/TEU และ 600-700 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางลดลงเล็กน้อย โดยอยู่ที่ 1,000-1,100 USD/TEU และ 2,000-2,200 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 1,100 USD/TEU และ 1,800 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลงเล็กน้อย โดยอยู่ที่ 3,500 USD/TEU และ 4,800 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเล็กน้อยเช่นกัน โดยอยู่ที่ 2,700 USD/TEU และ 4,000 USD/FEU

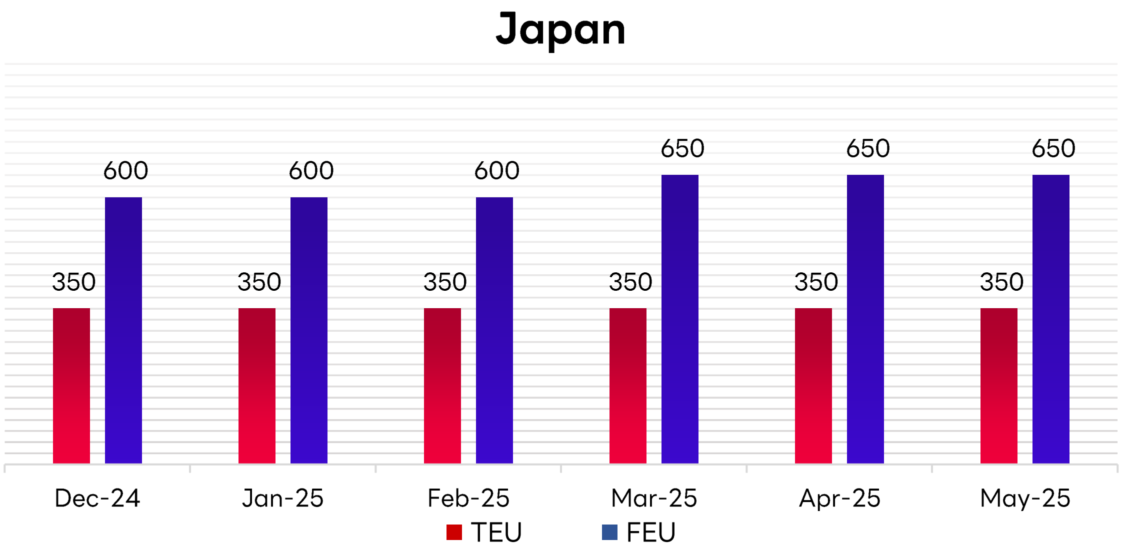
CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20’	USD/40’		
Thailand-Hong Kong Thailand-Shanghai	1,200*	1,500*	All-in	Effective till 30-MAY-2025
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,000	1,200	All-in	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	4,500	5,000	All-in	

(*) ค่าระวางมีความผันผวนสูงและอาจมีความแตกต่างในการใช้บริการจริง โดยขึ้นอยู่กับชนิดสินค้า เนื่องจากอยู่ในช่วง High Season

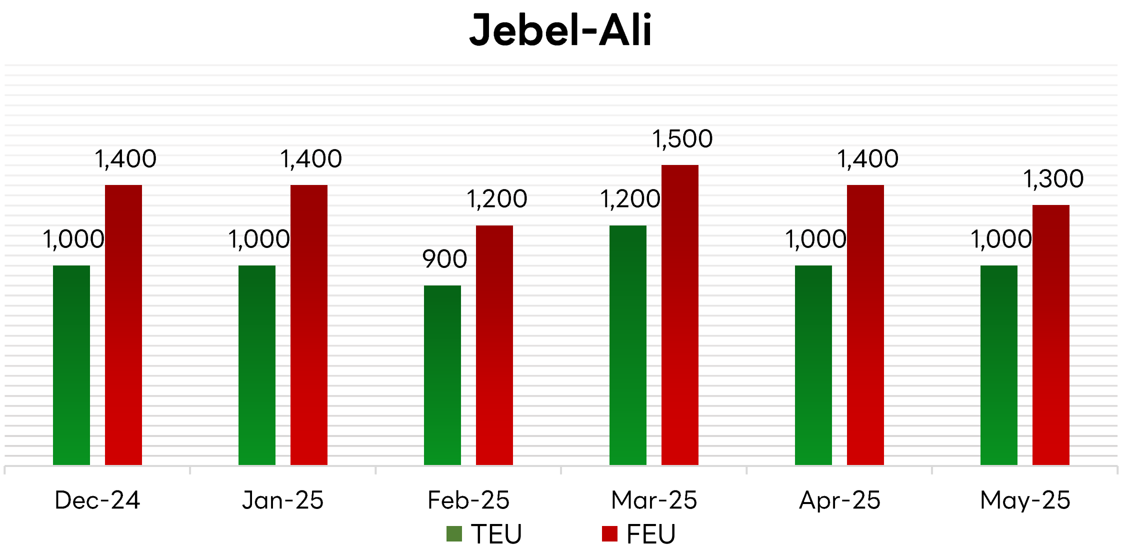
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

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



	Dec-24	JAN-25	FEB-25	MAR-25	APR-25	MAY-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	69	57	46	46	34	23
Low Sulphur Surcharge / FEU	138	115	92	92	69	46

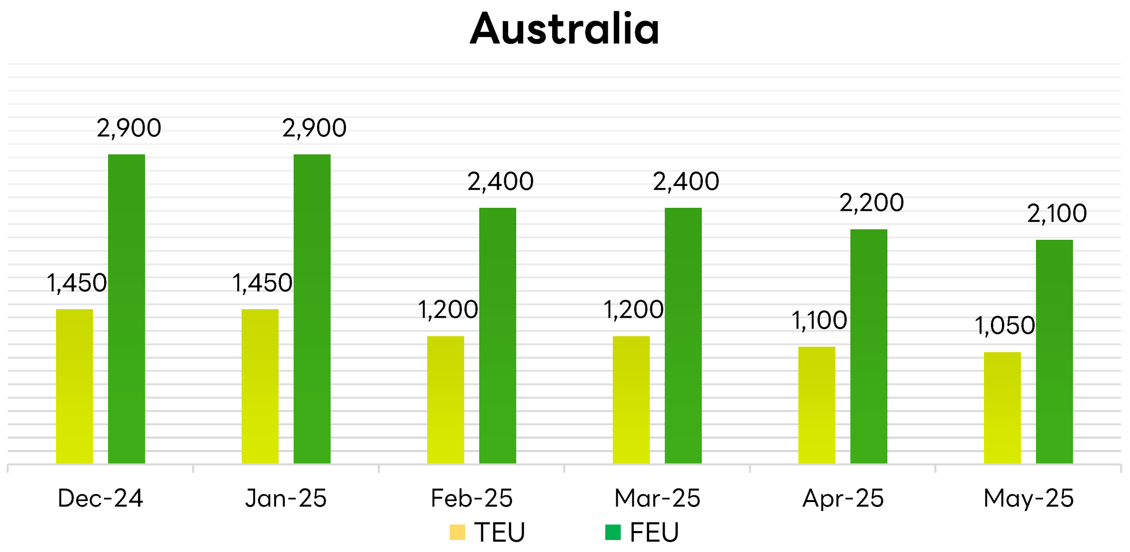
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 6 เดือนล่าสุด



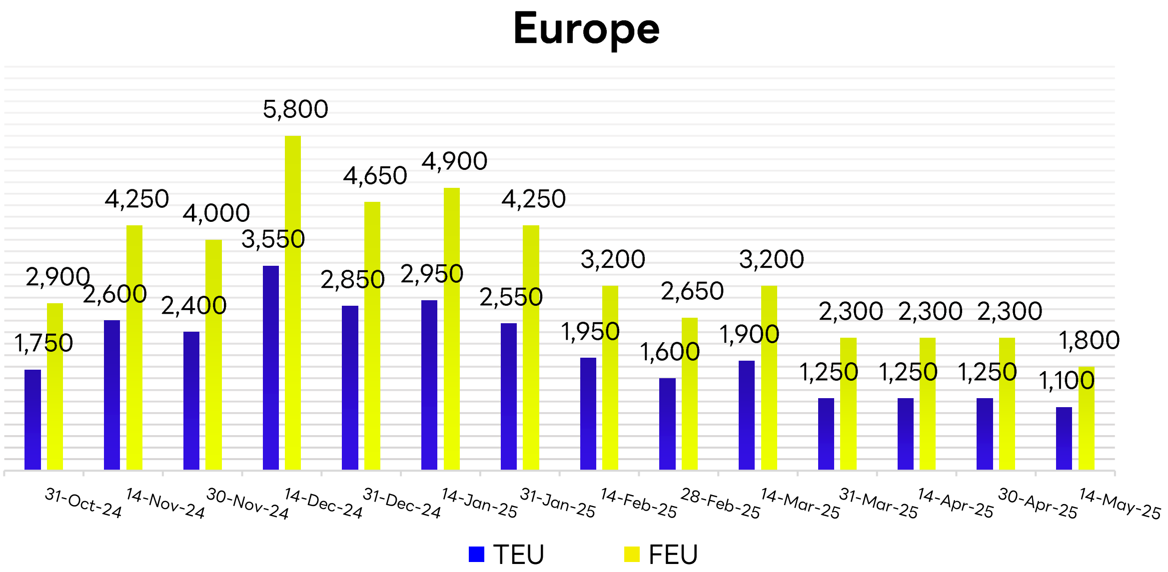
	Dec-24	JAN-25	FEB-25	MAR-25	APR-25	MAY-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	67	56	45	45	45	22
Low Sulphur Surcharge / FEU	134	112	90	90	90	44

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

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



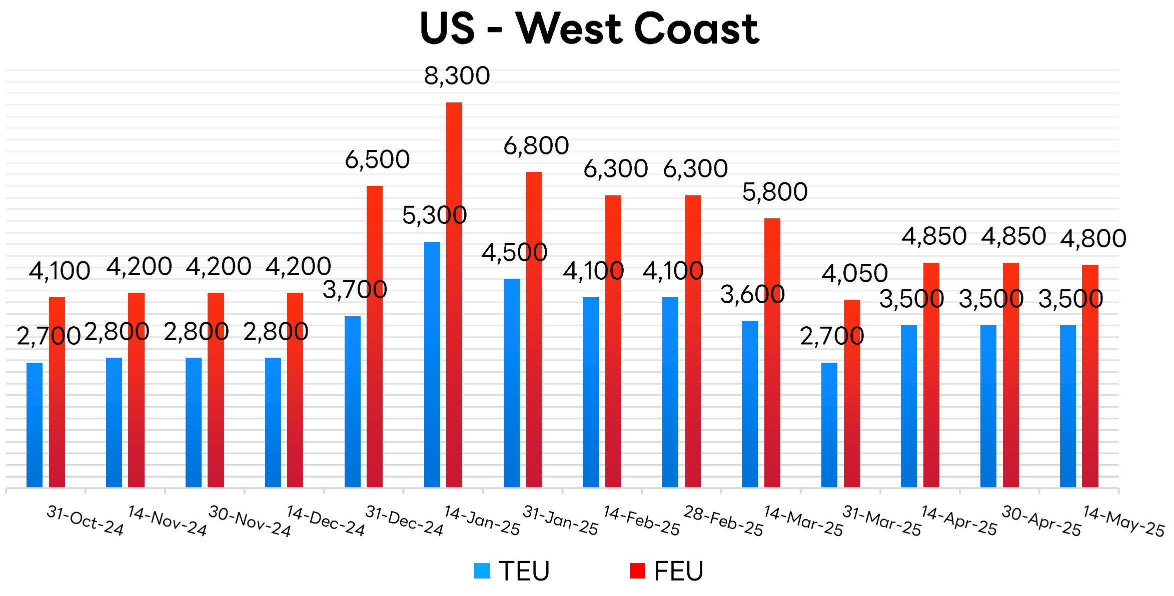
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 6 เดือนล่าสุด



	Dec-24	JAN-25	FEB-25	MAR-25	APR-25	MAY-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	71	53	71	71	71	53
Low Sulphur Surcharge / FEU	142	106	142	142	142	106
EU Innovation Surcharge / TEU	31 €	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €
EU Innovation Surcharge / FEU	62 €	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €
Subject to ENS USD 60+/BL, 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD, LSS 20 USD/TEU,40 USD/FEU						

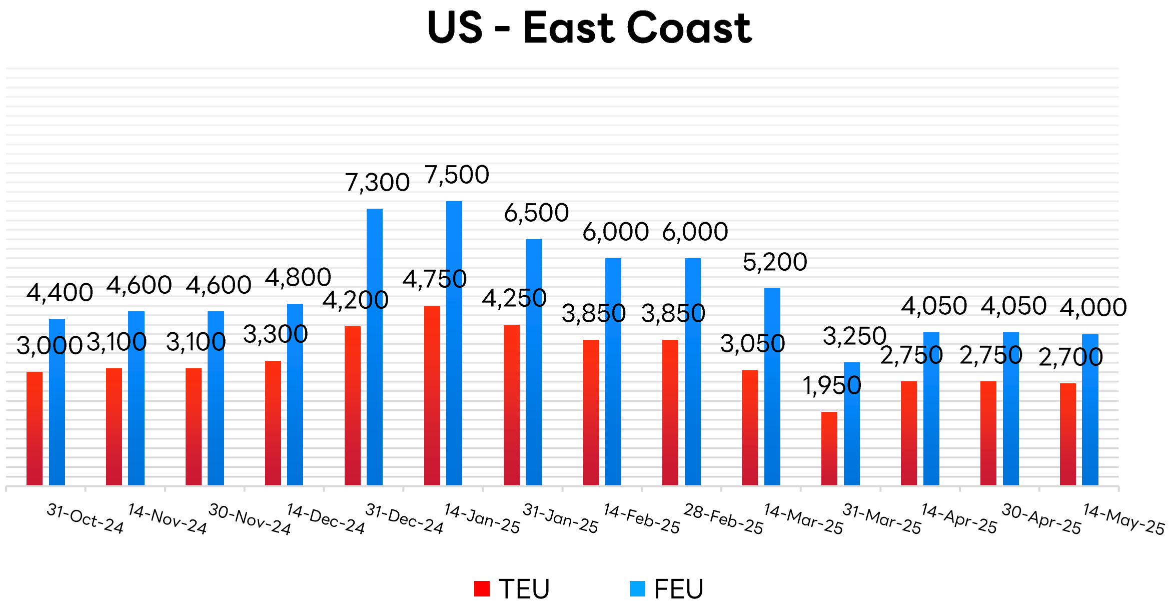
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

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

Trans-Pacific capacity cuts accelerating amid sharp reduction in Chinese cargo

Ocean carriers are continuing to remove vessel capacity from the trans-Pacific at a significant clip as the trade dispute between the US and China ignited by the Trump administration's tariffs shows no sign of ending anytime soon.

With far fewer US-bound goods leaving Chinese docks, carriers have accelerated the raft of blank sailings and service suspensions that began earlier this month, sources tell the Journal of Commerce.

Bookings for China to the US have dropped nearly 54% during the week of April 21–28 versus the comparable week in March, according to maritime visibility provider Vizion and data and analytics company Dun & Bradstreet.

Carriers Zim Integrated Shipping Services, Mediterranean Shipping Co., and Premier Alliance members HMM, Ocean Network Express (ONE) and Yang Ming have all announced capacity reductions on the trade as volumes plummet.

"Carriers have gotten much better at managing capacity," said Sanjay Tejwani, CEO of consulting firm 365 Logistics. "There has been a massive volume drop [from China], but despite that, rates are at a healthy level. The carriers now know how to manage that capacity to avoid a collapse like we saw during [and before the COVID-19 pandemic.]"

On the service side, the capacity cuts that were in full force in April are expected at minimum to be maintained into May, according to sources. Zim and MSC removed about 100,000 TEUs from the trans-Pacific trade lane in April, with Zim pulling out about 35,000 TEUs in capacity by suspending its ZX2 service, which connects Asia to the West Coast of North America. According to maritime intelligence provider eeSea, MSC's Orient service was also suspended in April — effectively removing about 77,000 TEUs from the trade.

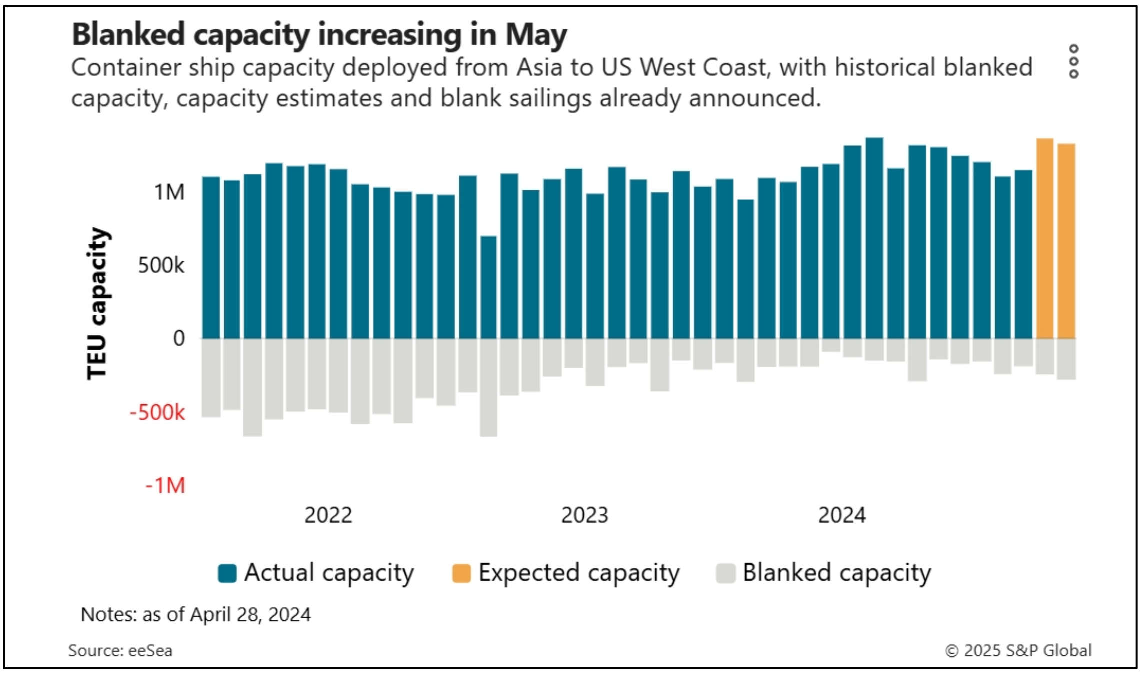
Meanwhile, the PS5 service from the Premier Alliance — which had been positioned for a May launch — has been postponed indefinitely.

"In my conversations with carriers, they're very big on pulling capacity out of the China lane and into other Southeast Asian lanes," said a US-based source with a non-vessel-operating common carrier (NVO).

Southeast Asia bookings on the rise

With US importers looking for a cheaper alternative to China, bookings for cargo from Southeast Asia have increased, according to Vizion. Bookings climbed more than 20% during the week of April 21 compared with two weeks earlier.

Blanked sailings are also gaining momentum. Data from eeSea shows nearly 14% of trans-Pacific capacity was blanked during April, with 18% of the lane's capacity poised to be blanked in May. Furthermore, port calls on the greater trans-Pacific trade have dropped significantly. Additional eeSea data shows the number of port calls made on the trade has been falling steadily since the second week of April, with more than 25% of calls eliminated during the two weeks between April 7–21.



Ocean carriers are also reducing service frequency to manage capacity. Ocean Alliance member Cosco Shipping will start offering its Bohai service into the Port of Long Beach bi-weekly instead of weekly at least through mid-June.

Other Ocean Alliance services, such as Evergreen Marine's HTW express service from Southeastern China, are continuing weekly calls, as the alliance also calls in Malaysia, Vietnam and Taiwan. Cosco is likewise maintaining weekly service on its Yangtse service from South China under the Ocean Alliance because it includes two calls in Vietnam.

But with the capacity removals, there are concerns about long-term impacts to schedule reliability if volumes resume too quickly.

"As they pull [capacity] out, if the tariffs go away, it's going to be hard to get [services] back up and running," said the NVO source.

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

USTR fees will lead to 'complete destabilisation' of container shipping alliances

The USTR fees for China-built shipping threaten a "complete destabilisation" of the ocean alliances, as the carriers with box ships exempt from the penalties attempt to insulate themselves.

According to Nick Evans business development manager at AFS Global, any shipping lines with links to China "will become unattractive" to freight forwarders who will prioritise alternatives "to bypass the heavy penalties being levied across their customer's cargo".

And he predicted "an influx of requests from producers to focus on operators not of Chinese origin" that, in turn, would lead to "major supply chain disruption".

This, he warned, could cause the "complete destabilisation" of the container shipping alliances.

Indeed, Alphaliner reported today that the Chinese Cosco group would be particularly hit by the new regulations. As the world's fourth-largest liner group, Cosco has a major presence in the Asia-US trades, with its sister company, OOCL.

"Both are members of the Ocean Alliance, with CMA CGM and Evergreen. Trump's 'anti-China tax' is expected to cause a major headache for the group," said the shipping analyst.

"The knock-on effect is the huge loss of business to shipping lines with a Chinese lineage, with alliances beginning to fall apart as shipping lines exempt from these penalties attempt to insulate themselves," Mr Evans told The Loadstar.

According to Alphaliner, Cosco's best mitigation strategy would rely on finding an arrangement with its alliance partners to increase its transpacific slot allocations on CMA CGM and Evergreen vessels. Otherwise, the China-based carriers' "best chances" would be to deploy ships smaller than 4,000 teu to the US.

Alphaliner explained: "If all major carriers were equally affected by the cost increase, shipping lines might take a 'wait and see' approach, and just pass on the additional cost to the cargo owners and – ultimately – consumers.

"This is, however, not the case since Chinese carriers have been targeted in a way that leaves them with limited options, while others could try and move Korean- and Japanese-built tonnage to US-related services."

Mr Evans added: "The proposed USTR fees present a frightening reality for freight forwarders like us and our customers who we work hard to advise on best service options for their freight while working to insulate them from rate increases.

"At a time when the world is under such immense financial pressure, instead of restriction, the US should be trying to focus on strengthening supply chain resilience for producers and consumers."

He noted that over 56% of all general cargo imports and some 90% of project cargo into America traditionally arrived on China-built vessels.

The USTR 301 action announced on Thursday means that, from October, Chinese-built ships calling at US ports will be charged $18 per net vessel tonnage, or $120 per container discharged, whichever is higher. By April 2028, the charge will have risen incrementally to either $33 per net tonnage of the vessel, or $250 per container discharged.

And, from October, Chinese vessel operators must pay an additional $50 per net tonnage, regardless of where its ships were built, which will gradually increase to $140 by April 2028.

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

Transpac container service closures mount

As spot freight rates on the transpacific trade continue to weaken, the number of service closures is beginning to mount.

Japanese carrier ONE today announced that "the resumption of the PS5 service, originally scheduled for May 2025, will be temporarily delayed until further notice".

Meanwhile, Alphaliner reported today that Hong Kong-listed carrier TS Lines had closed its standalone AWC2 service that connected the southern China ports of Nansha, Yantian, Shekou, and Xiamen with Los Angeles.

According to the eeSea liner database, the service was originally designed to have six vessels deployed with an average capacity of 1,750 teu on a 42-day round-trip. However, the data also shows that the service has been plagued by blanked and skipped sailings since the start of the year, and the last sailing out of Asia was by the TS Tokyo and its mid-March departure from Xiamen.

The carrier continues to operate the AWC transpacific service in cooperation with Singapore-based SeaLead Shipping, which deploys six ships – three from each carrier – in a port rotation of Qingdao-Shanghai-Ningbo-Los Angeles.

In its 2024 annual report, published last week and its first since its IPO in November, TS Lines management revealed that last year its transpacific services carried 40,000 teu and earned $70.7m in revenue – however, with group revenues amounting to $1.6bn for the year, it was a relatively small part of its business.

“At the moment of its launch in mid-August 2024, spot container freight rates from Shanghai to California stood at $6,580 per 40ft, according to the Shanghai Containerized Freight Index. At the end of March, when TS Lines decided to end this standalone service, these spot freight rates were down to $1,870 per 40ft,” Alphaliner wrote.

Falling spot rates were also reportedly behind Zim’s decision to close its ZX2 transpacific express service, which offered a 35-day Shanghai-Ningbo-Long Beach rotation, deploying five ships of 5,500 teu capacity.

“Lower spot ocean freight rates, now 77% down compared with July last year, and a decrease in bookings because of the impending trade war between the US and China, are behind the decision of the Haifa-based operator, which usually realises a huge proportion of its Asia-North America revenue on the spot market,” claimed Alphaliner.

The final sailing on the service is the 5,500 teu Mississippi, which departed Shanghai on 9 April, the same day the first slew of transpacific cancellations were announced, following the escalation of Donald Trump’s trade war with seemingly everyone.

However, the vessel is later scheduled to join Zim’s ZEX service that runs a Cai Mep-Yantian-Long Beach rotation. This will take the ZEX fleet up to six vessels and allow Zim to insert an extra call at the North Vietnamese port of Haiphong.

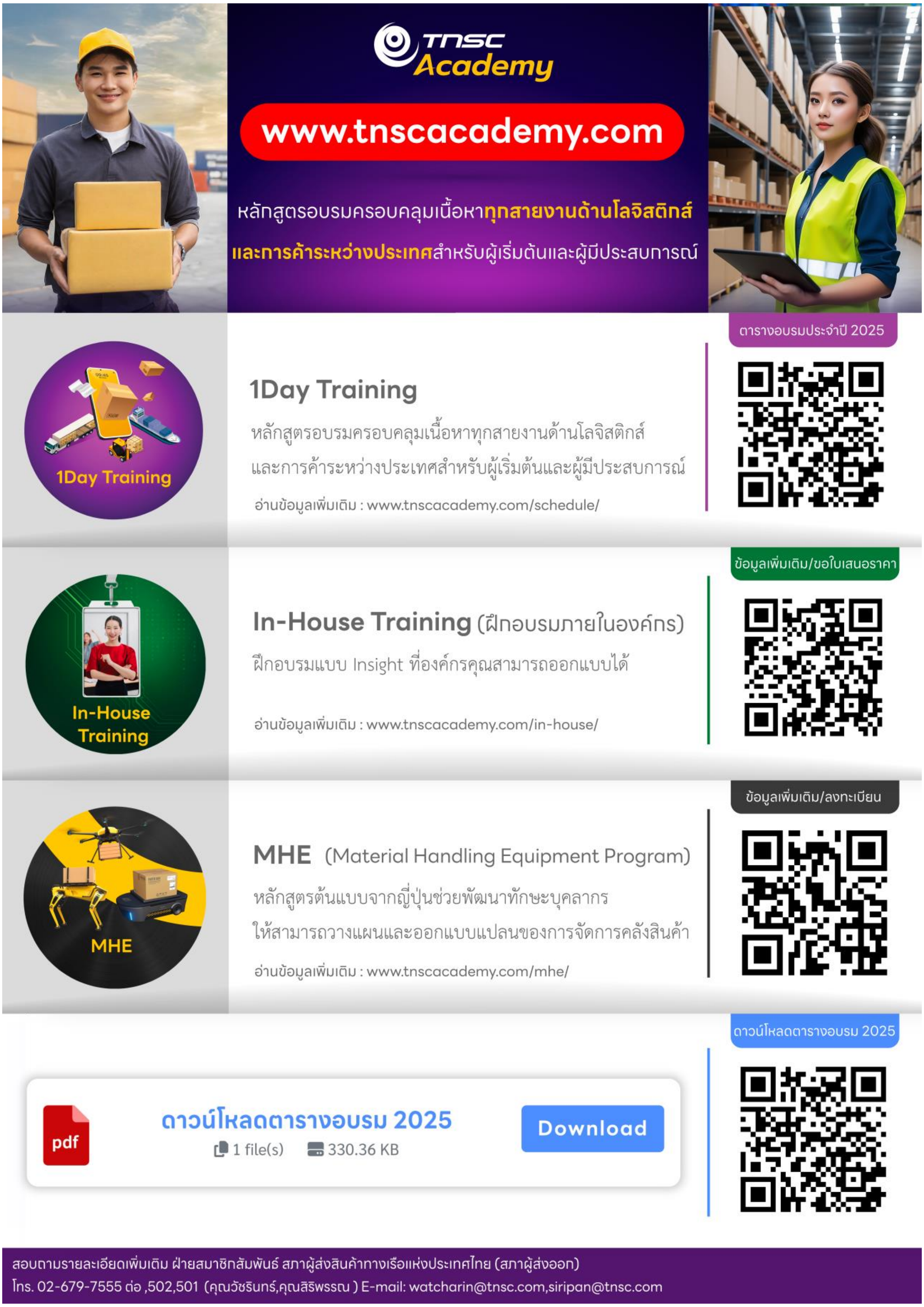
Source: https://www.theloadstar.com/

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 18 April 2025	Current Index 25 April 2025
Comprehensive Index			1370.58	1347.84
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1316	1260
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	2161	2129
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2103	2141
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3251	3257
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1266	1161
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	891	855
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3853	3749
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2076	2043
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1573	1414
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	316	316
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	321	321
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	450	454
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	146	146

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 2025
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
MHE
MHE (Material Handling Equipment Program)
หลักสูตรต้นแบบจากญี่ปุ่นช่วยพัฒนาทักษะบุคลากร
ให้สามารถวางแผนและออกแบบแปลนของการจัดการคลังสินค้า
อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/mhe/
ดาวน์โหลดตารางอบรม 2025
pdf
ดาวน์โหลดตารางอบรม 2025
1 file(s) 330.36 KB
Download
สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)
โทร. 02-679-7555 ต่อ ,502,501 (คุณวัชรินทร์,คุณสิริพรรณ) E-mail: watcharin@tnsc.com,siripan@tnsc.com