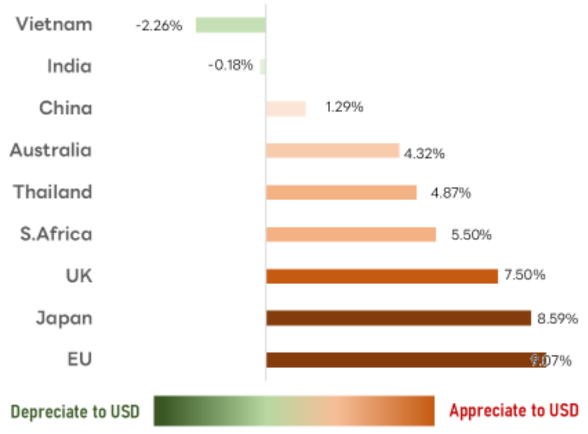
Weekly Briefing (5 June 2025)

Thai Bath Rate
To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
32.56	37.09	44.08	21.07

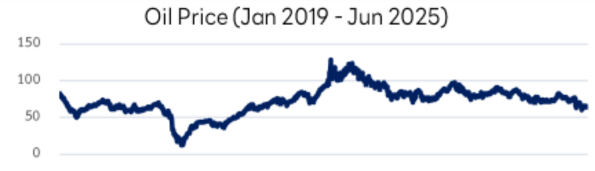
CNY	JPY	INR	VND
4.54	0.23	0.38	0.0013

Exchange Rate Trend
To USD (YTD)

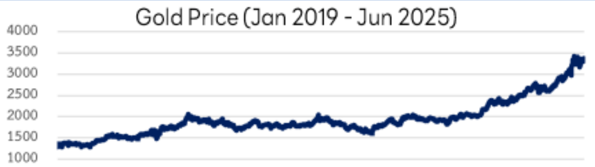


Crude Oil & Gold Price
(25 May - 31 May 2025)

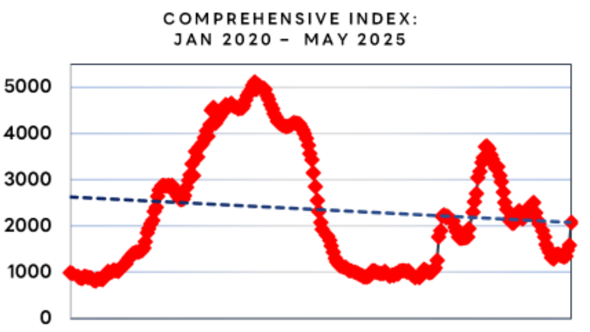
Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	62-66	63-66	60-62



Gold : 3292-3360 USD/Ounces



Freight Index
(SCFI Comprehensive Index)



23-May-25	30-May-25
1,586.12	2,072.71
486.59	

Weekly Top's Stories

Trump's tariff fallout? It's worse than we previously thought, says OECD

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

Bad news for shippers as wave of transpacific rate increases continues

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/4kL0B5q

Asia port disruption wave reaches Singapore

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/4eV5hCs

Thai National Shippers' Council   สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

1.https://bit.ly/4kTtRXY 2.https://bit.ly/4kL0B5q 3.https://bit.ly/4eV5hCs

อัพเดทค่าระวางเรือ
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่ 22 พ.ศ. 2568


TNSC
30th Anniversary
BEST
CONTAINER
LINER AWARD
2025
เพื่อเฟ้นหาสายเรือยอดเยี่ยมประจำปี 2025
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
BCL
2025

อัตราค่าระวางสัปดาห์ที่ 22/2568

วันที่ 25 พฤษภาคม – 31 พฤษภาคม 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	70	130	ISOCC	23	46	Effective till 30-JUN-2025
Thailand - Qingdao	180	250				
Thailand - Hong Kong	150	250				
Thailand - Japan (Main Port)	350	600				
Thailand – Kaohsiung	200	300				
Thailand - Klang	250	450	ISOCC	13	27	
Thailand - Jakarta	250	450				
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	100	200				
Thailand - Singapore	200	350				
Thailand - Manila (North & South)	650	900				
	Subject to CIC at destination					
Thailand - Jebel Ali	1,200	1,400	ISOCC	34	68	
			War Risk	35	70	
Thailand - South Korea (Busan)	300	600	All - In			
Thailand - South Korea (Incheon)	350	700				
Thailand - Nhava Sheva	850	1,000	ISOCC	38	76	
Thailand – Durban / Cape Town	2,059	2,718	ISOCC	59	118	
			Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	900-1,000	1,800-2,000	All - In			
Thailand - Sydney						
Thailand – Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	1,900	3,150	ISOCC	53	106	Effective till 14-JUN-2025
			LSS	20	40	
			EUIS	51 €	102 €	
			Subject to ENS USD 60+/BL *20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD*			
Thailand - US West Coast	5,000*	6,100*	All - In			
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	6,000*	7,100*	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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมิถุนายน 2568 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 70 USD/TEU และ 130 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางลดลงเล็กน้อย อยู่ที่ 250 USD/TEU และ 450 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 ค่าระวางเพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยอยู่ที่ 2,059 USD/TEU และ 2,718 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 300-350 USD/TEU และ 600-700 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางลดลงเล็กน้อย โดยอยู่ที่ 900-1,000 USD/TEU และ 1,800-2,000 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 1,900 USD/TEU และ 3,150 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 5,000 USD/TEU และ 6,100 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 6,000 USD/TEU และ 7,100 USD/FEU

(*) หมายเหตุ : ค่าระวางไปยังสหรัฐอเมริกามีความผันผวน จากการดึงอุปทานไปยังจีนอาจกระทบตารางเรือ ปริมาณตู้ และค่าระวาง ซึ่งอาจส่งผลให้ค่าระวางผันผวนอย่างรุนแรง และส่งผลกระทบในเส้นทางอื่นด้วย แนะนำให้มีการจองระวางเรือล่วงหน้าและติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด

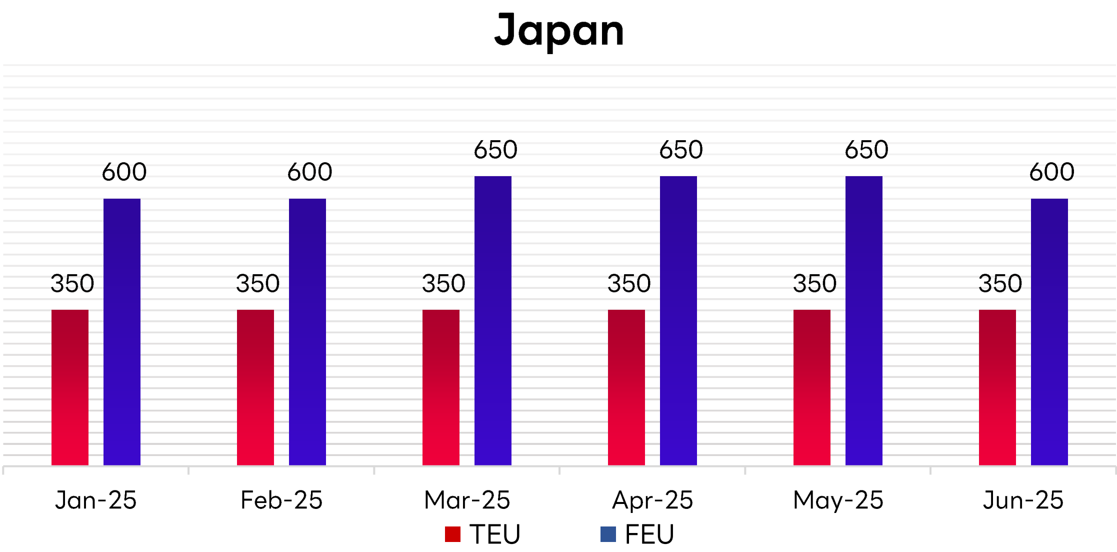
CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

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-JUN-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

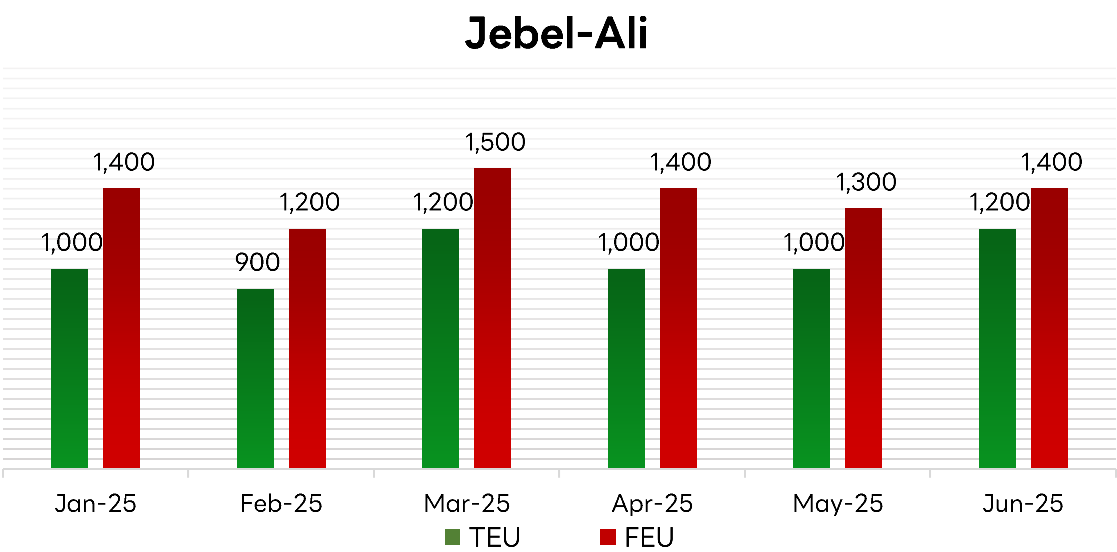
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

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



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

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

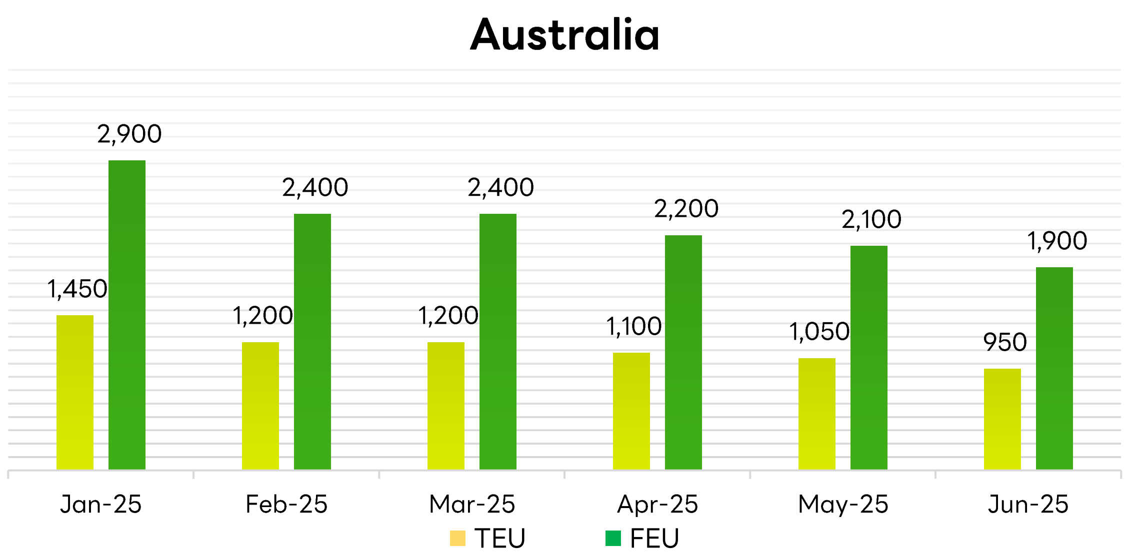


	JAN-25	FEB-25	MAR-25	APR-25	MAY-25	JUN-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	56	45	45	45	22	34
Low Sulphur Surcharge / FEU	112	90	90	90	44	68

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

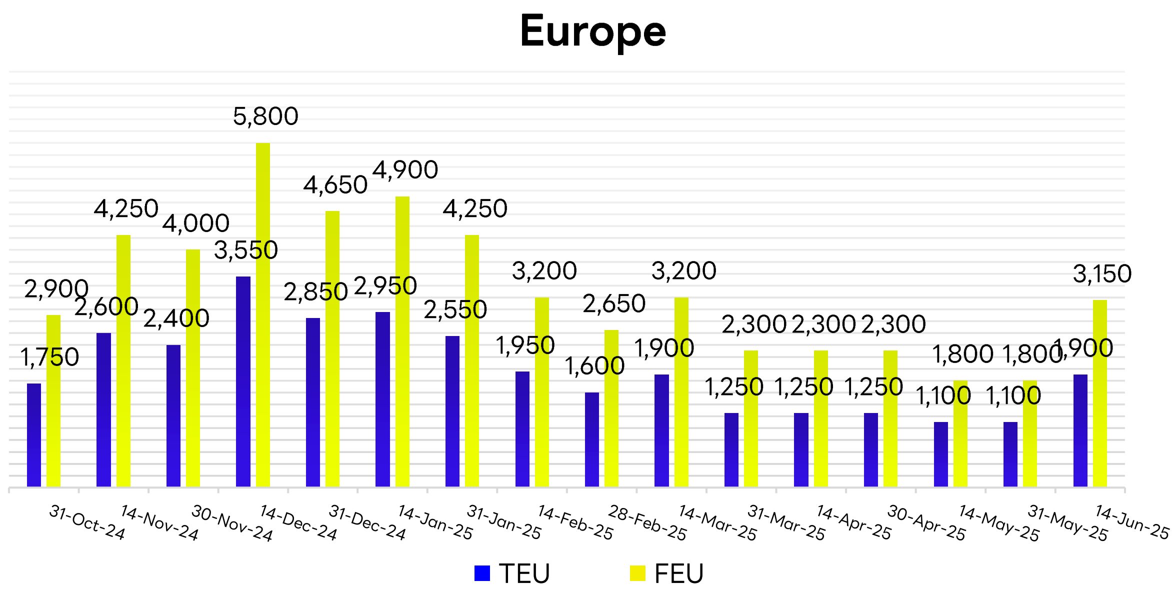
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

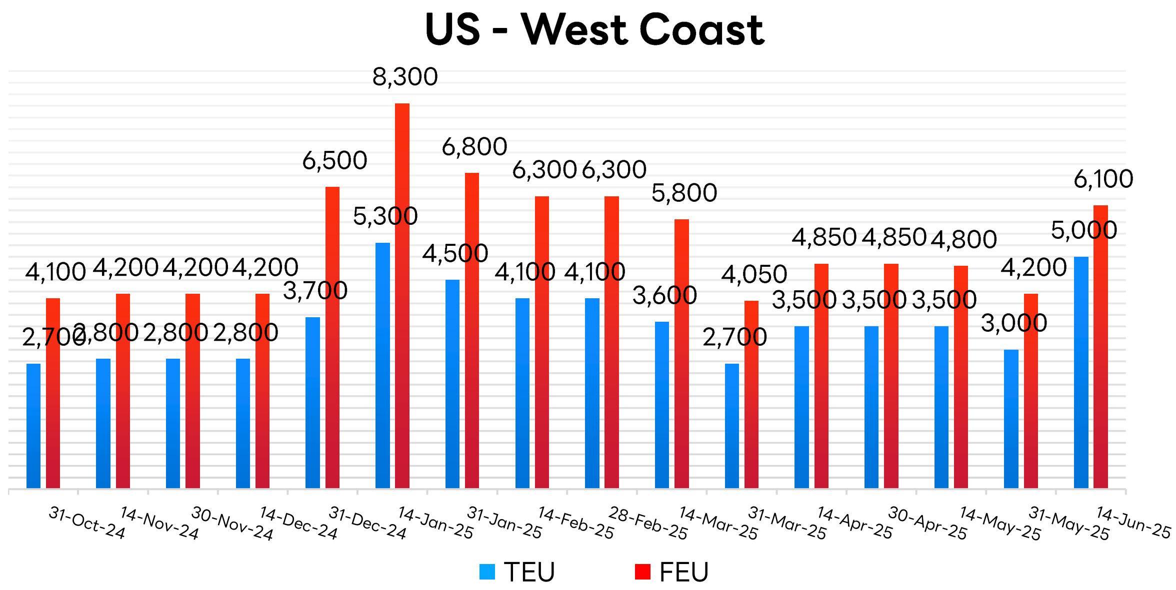
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 6 เดือนล่าสุด



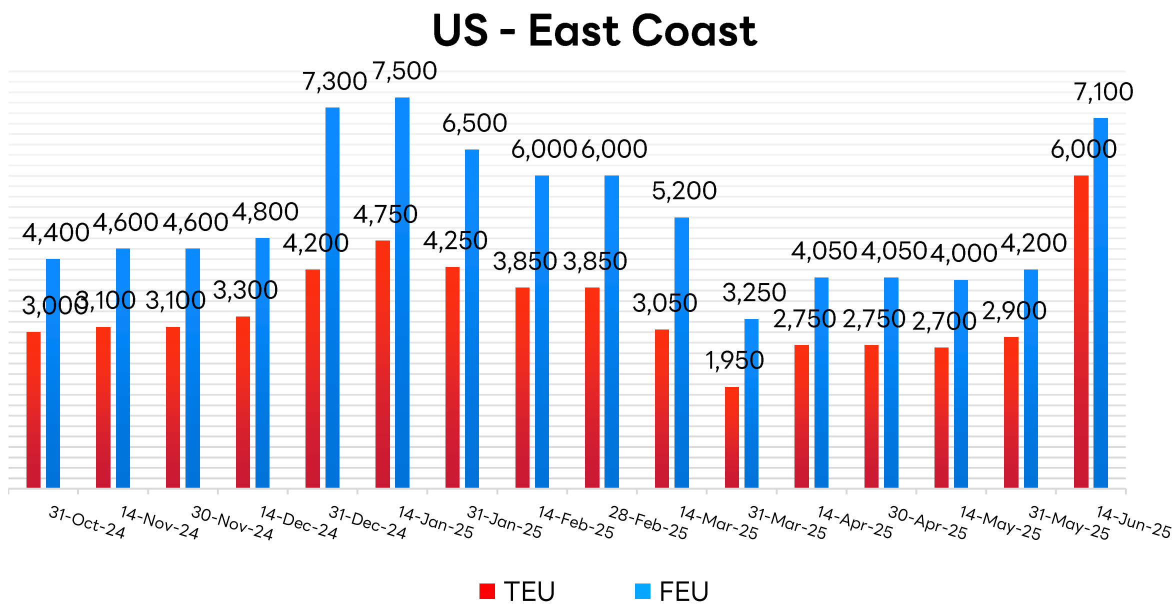
	JAN-25	FEB-25	MAR-25	APR-25	MAY-25	JUN-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	53	71	71	71	53	53
Low Sulphur Surcharge / FEU	106	142	142	142	106	106
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €

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

Pause in tariff hikes drives big gains in trans-Pacific spot rates

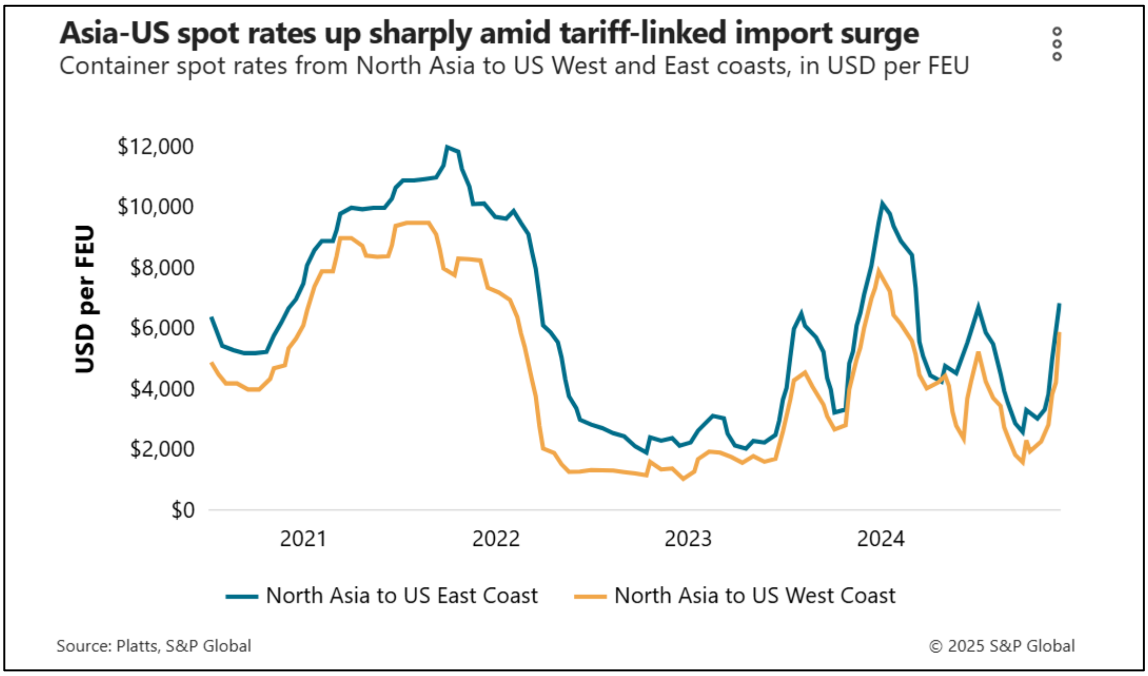
Trans-Pacific spot rates are rising at a faster clip than the pandemic-linked boom in the spring of 2021 amid a spike in imports from Asia driven by the temporary pause in tariff hikes put in place by the Trump administration.

An ocean carrier executive said liners are being "very aggressive on spot rates" to capitalize on the cargo surge, with so-called general rate increases (GRIs) implemented on June 1 and two other price hikes planned for mid-June and July 1.

A half-dozen forwarders told the Journal of Commerce that spot rates this week are in the low $6,000s per FEU to the US West Coast and low $7,000s to the East Coast. Rate indexes, which take a week or two to capture the full rate gains, still showed a big jump this week.

Platts, a sister company of the Journal of Commerce within S&P Global, listed the spot rate from Asia to the West Coast as of Monday at $5,600 per FEU, up 33% from just last week. The East Coast rate was $6,500 per FEU, up 25%.

Platts data shows the West Coast spot rate has rocketed 173% higher since mid-April, with the East Coast rate doubling over that time. By comparison, as US imports from Asia began to climb in May 2021 following the COVID-related slump, spot rates to the US rose about 20% from mid-April.



Carriers are looking to ride the higher rates as long as they can before the fresh vessel capacity that is making its way to the trans-Pacific in the form of extra-loaders and new services begins to dull the momentum.

"It seems like the next [rate] increase or two will be the last ones," said Jason Cook, CEO of Ardent Global Logistics. "I'm getting the impression that this capacity is already finding its way into the trade."

The new capacity is especially significant on the trade lanes from Asia to the West Coast. Carriers in June have increased capacity by 12.8% and plan another 16.5% hike in July, Alan Murphy, CEO of Sea-Intelligence Maritime Analysis, said in his Sunday Spotlight newsletter.

"In total, this is an injection of 397,000 TEUs of capacity in June/July compared to the situation just three weeks ago," Murphy said.

Import surge coming to Southern California

The surge in imports from Asia is tied to the Trump administration's time-limited pause in higher tariffs. The pauses are expiring over the next two months — one on July 9 on imports from most nations except for China, and another in mid-August on the huge 145% tariff on imports from China that has been reduced to 30%.

The White House says it is busy negotiating new trade deals in the meantime.

As those deadlines approach, the import spike is manifesting itself in the Los Angeles-Long Beach port complex, which handles about 50% of US imports from Asia.

According to data from both ports, the Southern California complex is projecting a huge volume of imports over the next few weeks. Los Angeles, which this week will handle about 92,000 TEUs of laden imports, is forecasting more than 103,000 TEUs next week and 112,000 TEUs in the week of June 15. Long Beach, which will handle about 75,000 import TEUs next week, is projecting imports of more than 90,000 TEUs per week during the last three weeks of June.

"Clearly shippers are trying to catch up on lost time out of China," one forwarder said.

Bookings out of Southeast Asia are quite strong, while bookings from China, which spiked after the May 12 "pause" announcement, are now "slightly weaker, but nothing that will throw the trade off," said James Caradonna, executive vice president of the forwarder Spedag America.

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

Asia-Europe ocean rates spike on congestion, capacity shift

Ocean shipping rates from Asia to Europe shot up ahead of this week's June 1 freight-all-kinds (FAK) increases by carriers, with the substantial price hikes supported by mounting delays at severely congested port hubs at both ends of the trade lane.

While port bottlenecks absorb capacity on Asia-Europe, surging demand on the trans-Pacific is prompting carriers to shift vessels to the booming China-US trade lane, putting further upward pressure on Asia-Europe rates.

"Carriers are redeploying ships from Asia-Europe and other routes to the trans-Pacific routes, with the capacity in Asia-Europe dropping 17% in the week starting June 16 vs. the end of May," HSBC noted in its weekly transportation update.

"However, we think these are insufficient to address the cargo rush [on the trans-Pacific], while capacity reallocation could cause shortages in other corridors," according to the bank's analysts.

Drewry highlighted in a recent market update that since late March, labor shortages and low Rhine River water levels have pushed up berth waiting times by 37% in Antwerp, 49% in Hamburg and 77% in Bremerhaven.

In Asia, Shanghai and Singapore, the world's busiest and second-busiest ports, respectively, are battling congestion driven by a rush of exports to the US during a 90-day tariff cooldown.

Rate hikes, surcharges

As capacity tightens, carriers are rolling out significant rate increases from Asia to both North Europe and the Mediterranean, as well as implementing “peak season surcharges” on some Mediterranean routes.

Data from rate benchmarking platform Xeneta shows Asia-North Europe rates rose 23% on June 1 to $2,353 per FEU, with Asia-Mediterranean rates up 24% to $3,720/FEU.

Data assessed by Platts, a sister company of the Journal of Commerce within S&P Global, shows North Asia to North Europe rates rose $600 in the past week to $2,400/FEU, while Asia-Mediterranean rates increased $1,400 in the past week to $4,300/FEU.

Several carriers are also raising their backhaul rates that have been below $200 per FEU since January. Mediterranean Shipping Co., Hapag-Lloyd and CMA CGM have set their Europe to Asia rate between $500/FEU and $530/FEU, with Cosco asking for $1,500/FEU.

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

Current market allows top ocean carriers to strengthen long-term position

The next two years are widely forecast to bring some lean times to carriers — even periods of red ink.

Sustained injections of tonnage — new and secondhand — and a strong order book have been encouraged by a combination of money in the bank, the need for critical mass in new alliance structures and the drive toward alternative fuels. Unless world trade growth reaches unprecedented levels, there will be significant overcapacity for an extended period. And if the Red Sea fully reopens, that overcapacity will only be exacerbated. Why then, should carriers be optimistic about their ability to alleviate short-term losses and produce healthy profits over the cycle?

For long-term watchers of the industry, the turning point for the carriers was the bankruptcy of Hanjin in 2016. Up until that point, carriers had a very poor return on capital and very little control over their future profits in a highly fragmented industry.

The COVID-19 pandemic, and more recently the Red Sea crisis, were unusual events that gave an unexpected boost to carriers’ results. But Hanjin’s collapse was the catalyst for a consolidation which, alongside organic growth of the bigger players, means that today the top five carriers control 64.5% of global capacity, according to Alphaliner, while the top 10 control 84.1%.

We can only speculate on the ultimate ambitions of Mediterranean Shipping Co., but most of the rest of the top 10 have ambitious fleet expansion plans — particularly CMA CGM and Cosco Shipping.

Outside the top 10, there are few carriers that have significant growth plans, so the top 10’s percentage of world fleet will continue to rise.

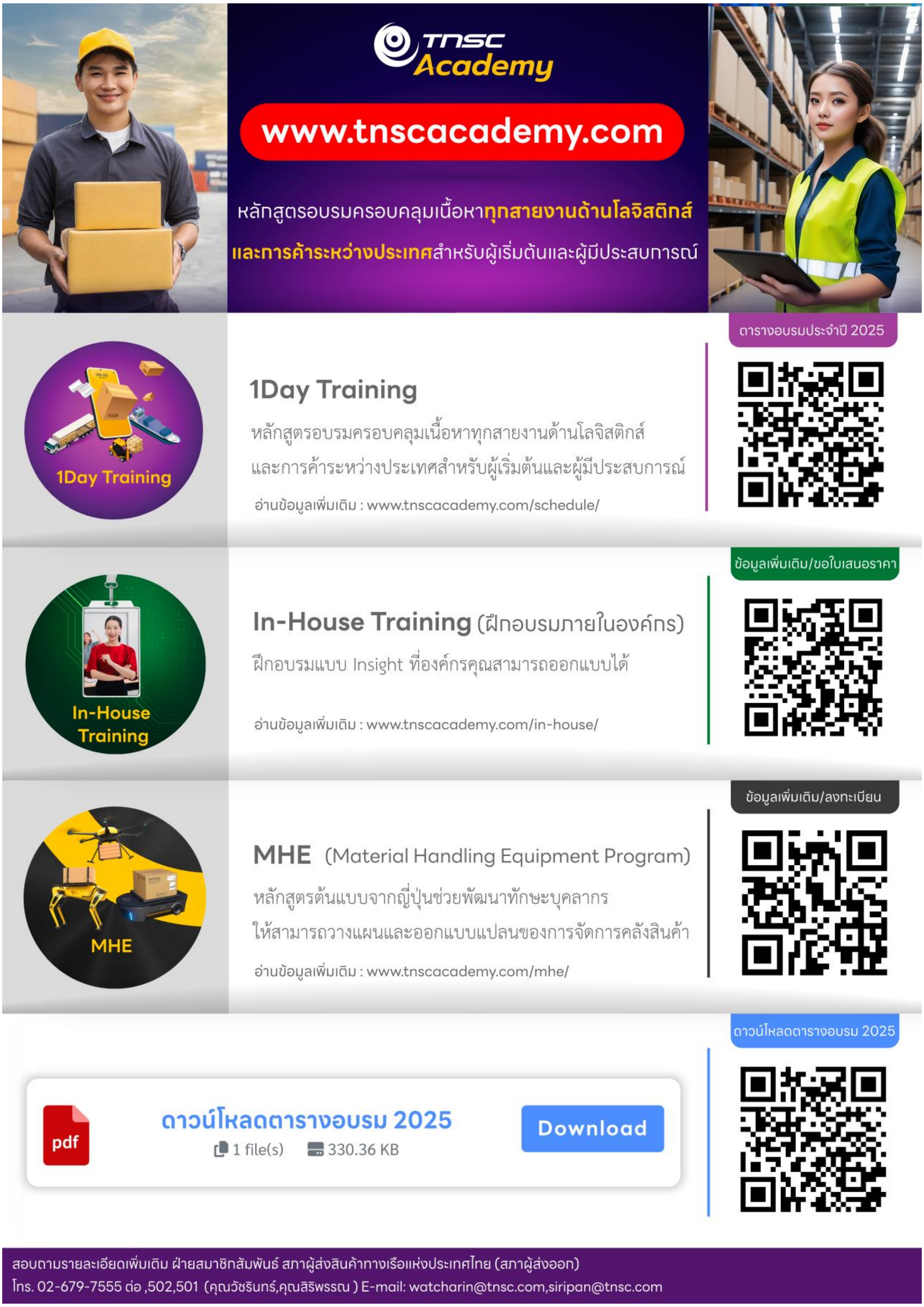
Source: https://www.JOC.com/

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 23 May 2025	Current Index 30 May 2025
Comprehensive Index			1586.12	2072.71
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1317	1587
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	2328	3061
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	3275	5172
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	4284	6243
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1387	1692
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	722	709
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3776	4060
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1991	2242
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1934	2797
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	315	315
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	320	320
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	440	441
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	140	139


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 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