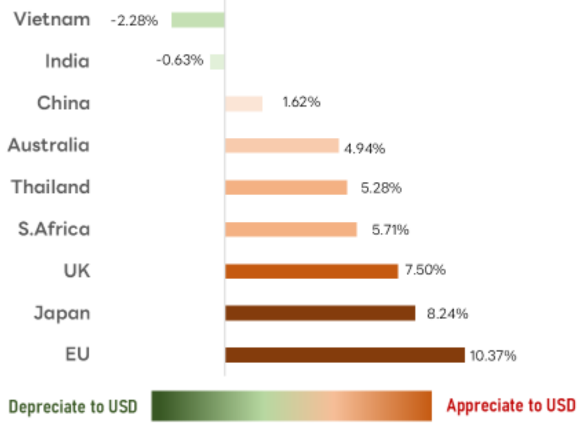
Weekly Briefing (18 June 2025)

Thai Bath Rate
To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
32.48	37.52	44.06	21.14

CNY	JPY	INR	VND
4.52	0.22	0.38	0.0012

Exchange Rate Trend
To USD (YTD)



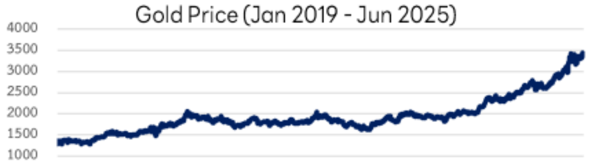
Crude Oil & Gold Price
(8 Jun - 14 Jun 2025)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	66-75	65-70	64-73

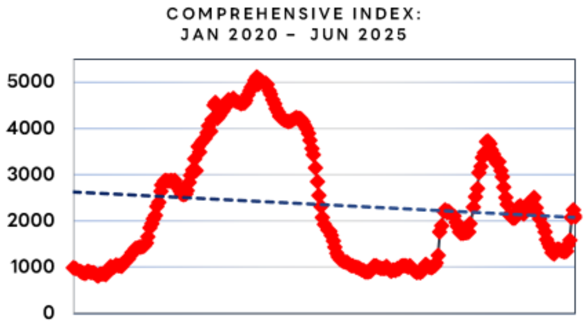
Oil Price (Jan 2019 - Jun 2025)

Gold : 3310-3438 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Jun 2025)



Freight Index
(SCFI Comprehensive Index)



6-Jun-25	13-Jun-25
2,240.35	2,088.24
-152.11	

Weekly Top's Stories

China's May retail sales rise 6.4% year-on-year

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/4605Mu6

Latest Israeli attack on Iran a threat to box ships in Straits of Hormuz

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/4n6REW7

New capacity dump wipes out Transpac gains

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

Thai National Shippers' Council — สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

1. https://bit.ly/4605Mu6 2.https://bit.ly/4n6REW7 3.https://bit.ly/4kPjdlg

อัพเดทค่าระวางเรือ
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่ 24 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
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 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)	2,000	3,250	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	51 €	102 €	
			Subject to ENS USD 30/BL *20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD*			
Thailand - US West Coast	6,100*	7,200*	All - In			
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	6,600*	7,700*	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 2,000 USD/TEU และ 3,250 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 6,100 USD/TEU และ 7,200 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 6,600 USD/TEU และ 7,700 USD/FEU

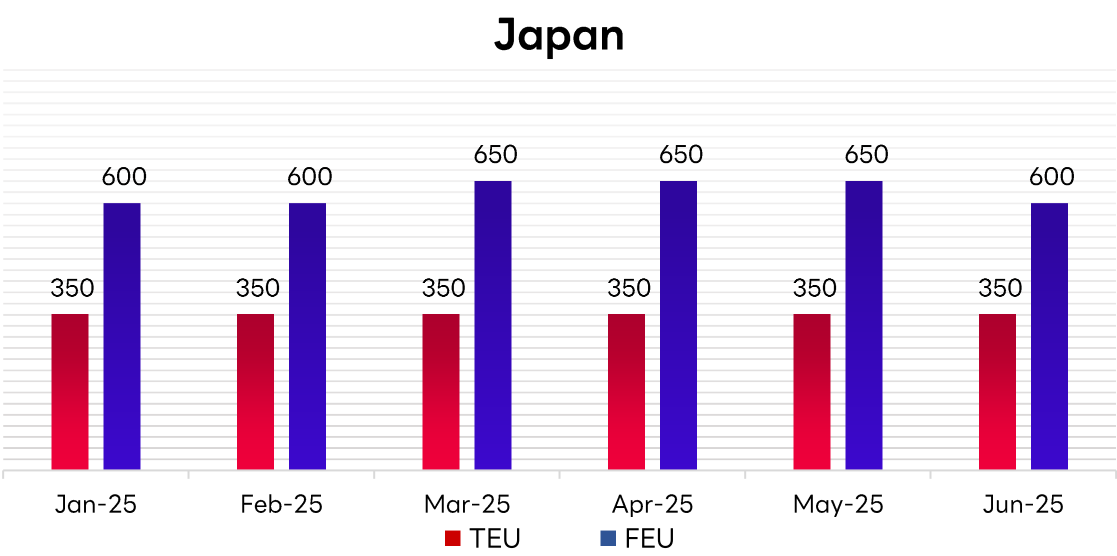
(*) หมายเหตุ : ค่าระวางไปยังสหรัฐอเมริกามีความผันผวน จากการดึงอุปทานไปยังจีนอาจกระทบตารางเรือ ปริมาณตู้ และค่าระวาง ซึ่งอาจส่งผลให้ค่าระวางผันผวนอย่างรุนแรง และอาจส่งผลกระทบในเส้นทางอื่นด้วย แนะนำให้มีการจองระวางเรือล่วงหน้าและติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

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

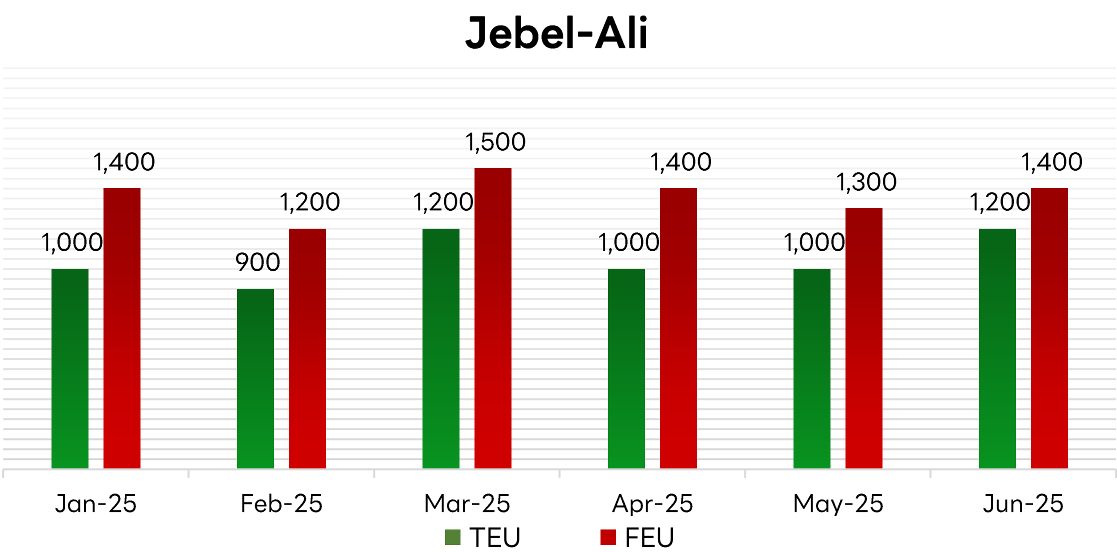
(*) ค่าระวางมีความผันผวนสูงและอาจมีความแตกต่างในการใช้บริการจริง โดยขึ้นอยู่กับชนิดสินค้า เนื่องจากอยู่ในช่วง High Season

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

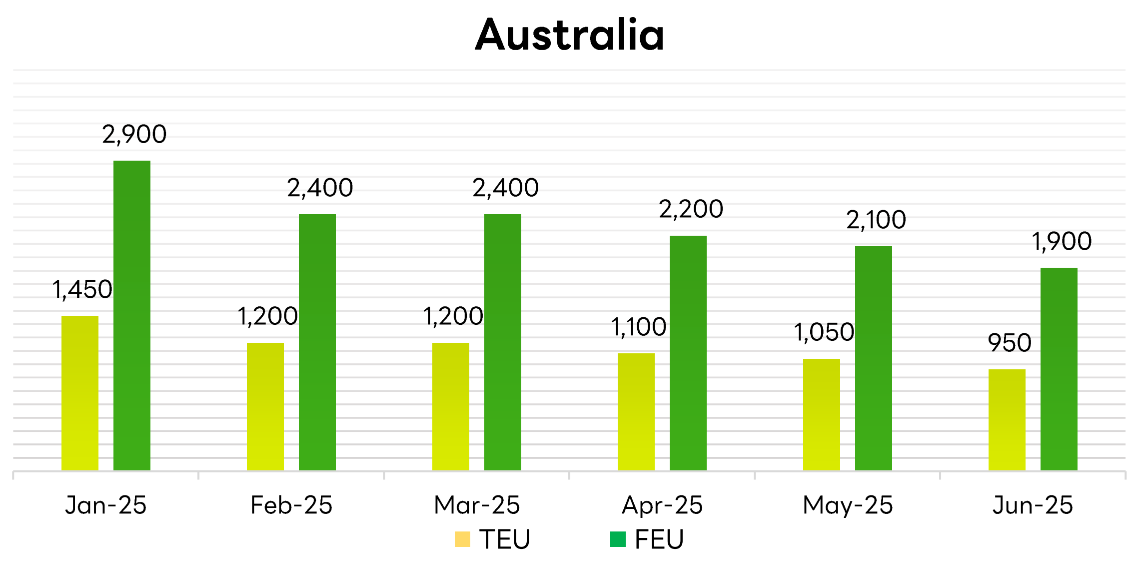


	JAN-25	FEB-25	MAR-25	APR-25	MAY-25	JUN-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	56	45	45	45	22	34
Low Sulphur Surcharge / FEU	112	90	90	90	44	68

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

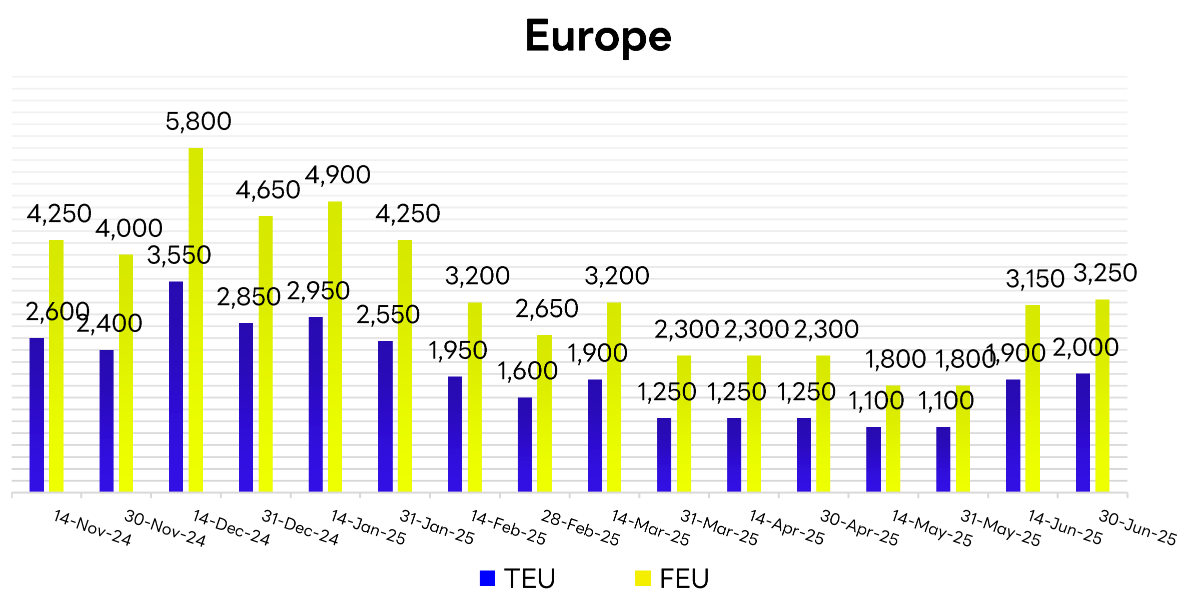
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 6 เดือนล่าสุด

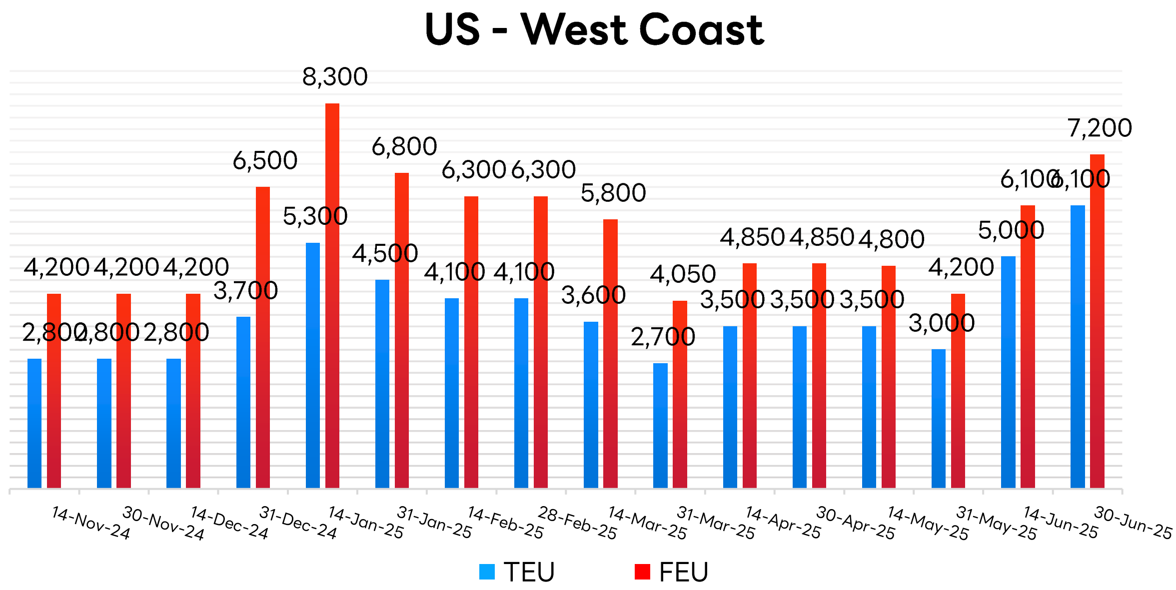


	JAN-25	FEB-25	MAR-25	APR-25	MAY-25	JUN-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	53	71	71	71	53	53
Low Sulphur Surcharge / FEU	106	142	142	142	106	106
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €

Subject to ENS USD 30/BL, 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD

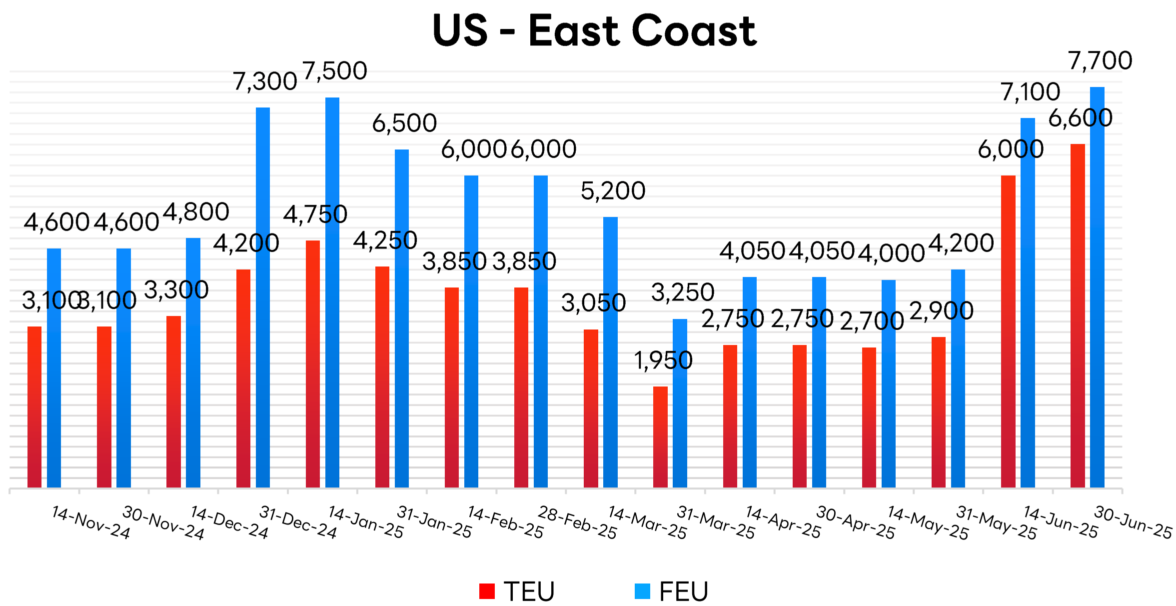
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

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

Port Of Los Angeles Sees 9% Import Drop Amid U.S.–China Tariff Tensions

Imports at the Port of Los Angeles, the busiest seaport in the U.S., fell by 9% in May compared to the same time last year.

The sharp drop reflects the impact of the U.S. government’s steep 145% tariffs on Chinese goods, which led to widespread shipment delays and cancellations.

Despite the tariffs, China remains the top source of seaborne goods entering the U.S., and the Port of Los Angeles continues to serve as the main gateway for those imports.

Many American companies, including major retailers like Walmart and car manufacturers like Ford, rely heavily on products such as toys, furniture, and automotive parts that arrive through this port.

In May, when the effects of the tariffs started showing up in shipping data, the port processed 355,950 twenty-foot equivalent units (TEUs) of imported containers. According to the port’s executive director, this was the lowest monthly import volume seen in more than two years.

Last month, the U.S. and China agreed to a 90-day pause in their tariff dispute. During this temporary truce, the U.S. lowered tariffs on many Chinese products from 145% to 30%.

Both countries agreed to keep the reduced rate in place for now, offering a sign of possible progress in easing tensions between the world’s two largest economies.

Still, port officials and shipping analysts say a full recovery in Chinese imports won’t happen overnight. Even at 30%, the tariffs are still a major burden for U.S. importers, forcing many businesses to remain cautious about their shipping plans.

The executive director of the Port of Los Angeles said cargo volumes will likely remain low for the rest of 2025 as trade continues to adjust to the new tariffs.

Source: https://www.reuters.com/

Congestion at Chittagong as boxes pile up on docks and ships wait at anchor

Bangladesh’s main container gateway, Chittagong port, is grappling with severe congestion and vessels backing up, as the country’s mainstay apparel industry stakeholders navigate multiple supply chain challenges.

According to local industry sources, storage yards at the docks are clogged with import containers, after the pace of cargo clearance took a serious hit during recent extended festival (Eid-ul-Adha) holidays.

Sources said fewer importers had turned up to take delivery of cargo during the holiday that ran from 5 June to 14 June, despite port terminals continuing to operate – although deliveries were down to fewer than 250 containers a day from the normal average of 1,000.

“There was a sharp drop in container offtakes, overwhelming capacity,” one local carrier source told The Loadstar. “It could take several days to normalise cargo flow.”

The congestion has left a large number of vessels, including containerships, spending excessively longer hours to secure berthing windows and throwing out their schedules. For example, the Singapore-flagged Sinar Sorong that arrived from Singapore on 6 June was only able to dock today, a delay of 10 days that would have cost the ship operator heavily in these days of soaring charter rates.

Normal waiting times at Chittagong are estimated at one to two days. Now, sources claim the port has a lengthy queue of vessels to clear – some 100 ships as of yesterday waiting at the jetty side and outer anchorage.

With factories reopening after holiday-linked closures, a rush of backlogged export orders is imminent, which will put additional pressure on port terminals, sources believe.

Meanwhile, amid the tariff fiasco, new trade data seems to suggest a larger shift of apparel sourcing by US customers from China to Bangladesh.

According to updates from the US Office of Textiles and Apparel, Bangladeshi apparel exports to the US from January through April rose nearly 30%, year on year, to $3bn. In contrast, related trade volumes out of China remained flat, with significant gains reported by other Asian markets: Vietnam, up 16%; India, up 20%; and Pakistan, also up 20%.

That trade expansion for the Bangladesh industry is noteworthy, as its container supply chains have been under pressure in recent months due to a series of border access restrictions imposed by India on transhipment traffic, an issue linked to their strained bilateral relations.

Last month, New Delhi enforced fresh trade curbs on Bangladesh, allowing cargo from there to enter the Indian market only through Kolkata and Nhava Sheva ports – posing a major logistics barrier for Dhaka which sees some $700m worth of ready-made garment exports to India annually.

That pushback was seemingly in retaliation for similar curbs Bangladesh had announced for Indian yarn exports in a 'tit-for-tat' for New Delhi revoking a 2020 policy facilitating transhipment of Bangladesh's third-country exports through Indian airports, especially New Delhi, from early 2023.

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

Demand for Chinese exports 'a catalyst' for rate increases and port congestion

A notable surge in bookings from China to one region is "a catalyst for GRIs" and subsequent port congestion.

Hans-Henrik Nielsen, global development director at NVOCC CargoGulf, told The Loadstar that he had noticed a "strong pick up in cargo bookings westbound to Sri Lanka, the Maldives, Arabian Gulf, Pakistan, India, and the Red Sea".

This, he warned, would inevitably lead to a spike in ocean rates.

"At the point of writing, we are fully booked three vessels forward on our westbound legs, which naturally means that rates are going up for some markets with weekly GRIs, and for others twice a month," he said.

Mr Nielsen explained that strong surges in demand "immediately kick in yield calculations for various port pairs… an almost automatic in-house price catalyst that sets GRIs".

"This most definitely has a boomerang impact when vessels are full and overbooked. Each port pair is competing with another for space. The highest yield gets the space allocation."

In particular, Mr Nielsen highlighted the India and Pakistan markets as seeing very strong traffic from Asia.

"The recent unfortunate vessel incidents in the Indian Ocean have only added to the pressure on space," he added.

Indeed, Ligi Logistics also reported "a notable surge" in Indian imports from China, warning: "This has the potential to cause rate increases by carriers across all Asia Pacific and ISC regions in the coming weeks."

And Ligi reported congestion at Nhava Sheva Port, with extended waiting periods for container entry, and predicted congestion would emerge at ports in Sri Lanka and Singapore.

"Consequently, some carriers have revised their cut-off times and are now departing early," said Ligi. "This may result in berthing delays and a higher possibility of missed connections, in addition to the challenges related to the situation between India and Pakistan."

Mr Nielsen suggested that while "it's too early to talk about a clear shift in sourcing patterns", this signalled a trend of reduced purchasing from Europe, and more in Asia.

"Time will tell whether this is a blip, or a longer-term practice," he said.

"The reason I say that is, conversely, we have seen a significant drop in volumes from Europe, and the rates ex-Europe to the Arabian Gulf and Indian Subcontinent have, subsequently, suffered."

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 6 June 2025	Current Index 13 June 2025
Comprehensive Index			2240.35	2088.24
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1667	1844
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	3302	3190
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	5606	4120
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	6939	6745
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1929	2083
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	686	745
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	4230	4382
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2301	2397
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	3959	4724
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%	446	455
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	138	136

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