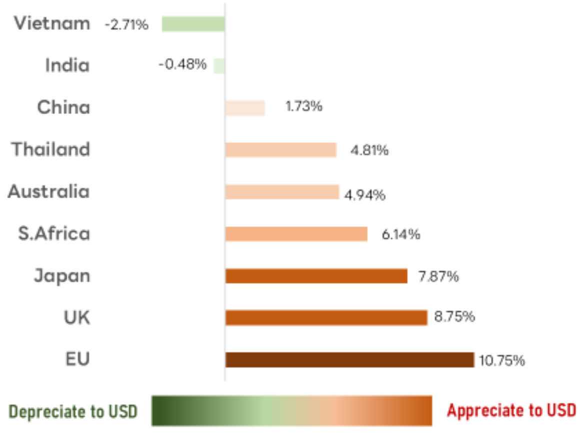
Weekly Briefing (25 June 2025)

Thai Bath Rate
To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
32.63	37.91	44.43	21.19
CNY	**JPY**	**INR**	**VND**
4.55	0.23	0.38	0.0012

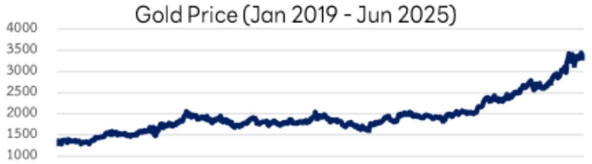
Exchange Rate Trend
To USD (YTD)



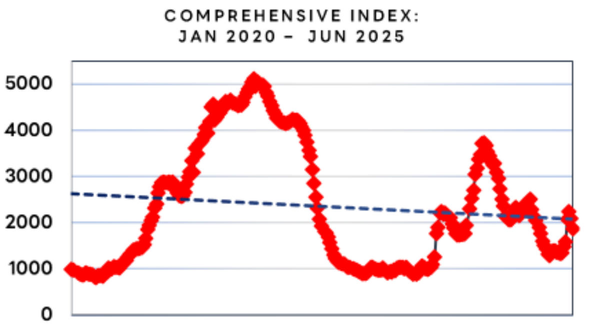
Crude Oil & Gold Price
(15 Jun - 21 Jun 2025)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	73-79	69-75	72-76

Gold : 3368-3433 USD/Ounces



Freight Index
(SCFI Comprehensive Index)



13-Jun-25	20-Jun-25
2,088.24	1,869.59
-218.65	

Weekly Top's Stories

US business activity moderates; inflation pressures building up

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/3HV8Wp6

Carriers 'stand ready' to cut Persian Gulf calls as security threat escalates

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/45zJEGT

Shippers and carriers await Iran decision on Hormuz in response to US attack

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/3G3WZwP

Thai National Shippers' Council — สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

1.https://bit.ly/3HV8Wp6 2.https://bit.ly/45zJEGT 3.https://bit.ly/3G3WZwP

อัพเดทค่าระวางเรือ

และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล

สัปดาห์ที่ 25 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 25/2568

วันที่ 15 มิถุนายน 2568 – 21 มิถุนายน 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)	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

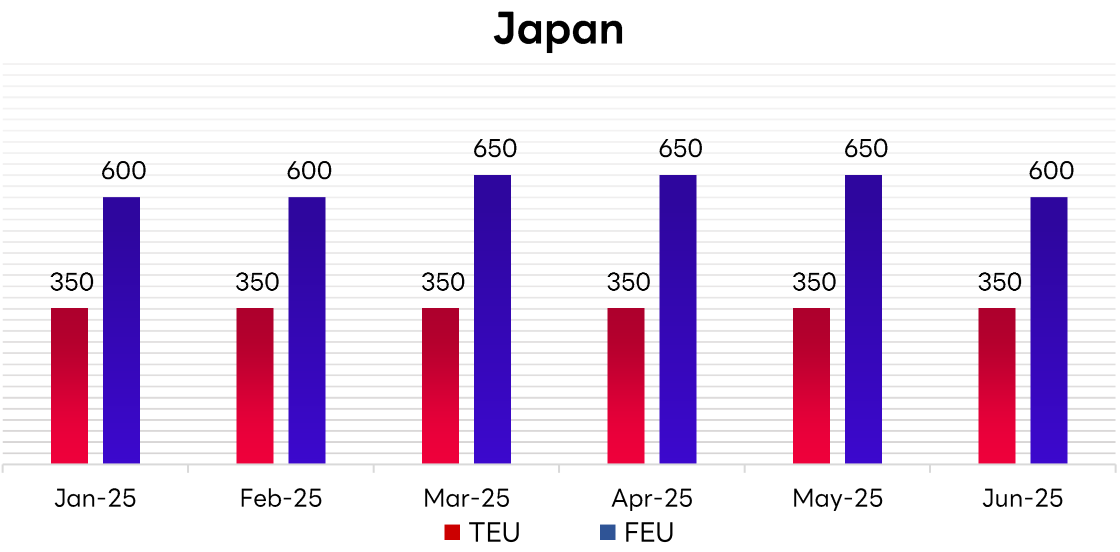
CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

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

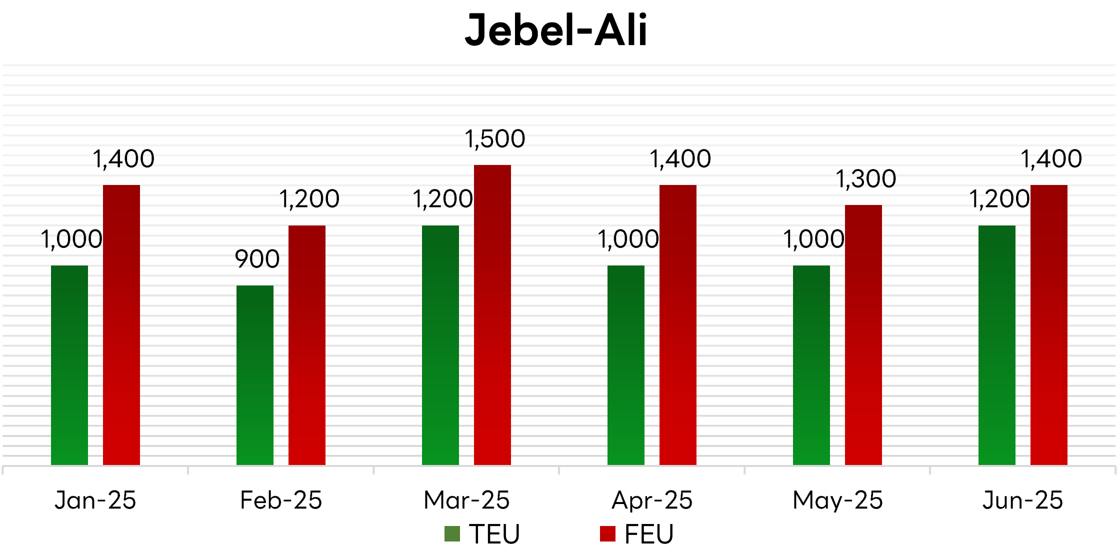
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

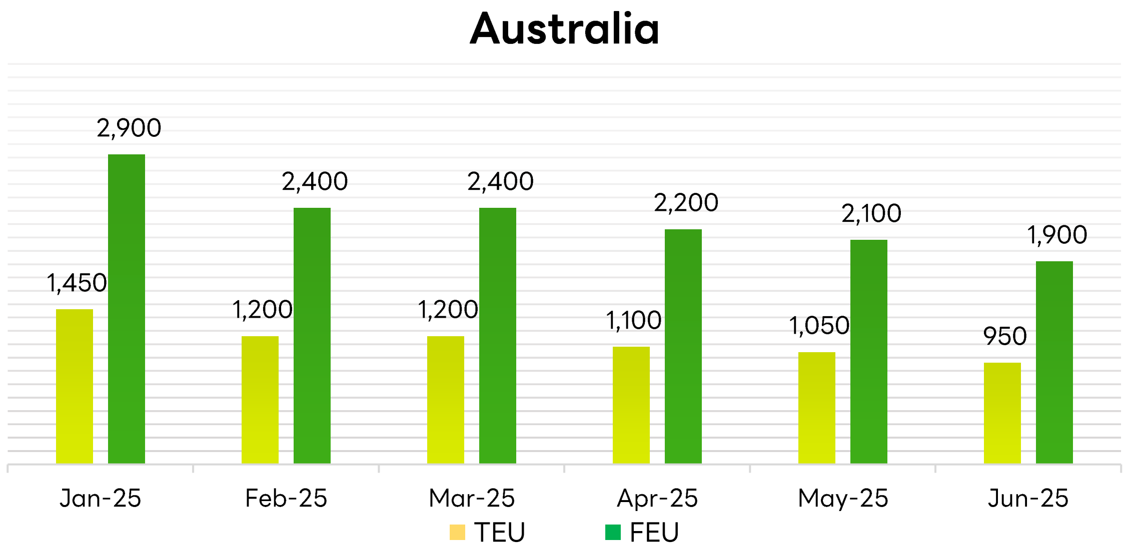
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 6 เดือนล่าสุด



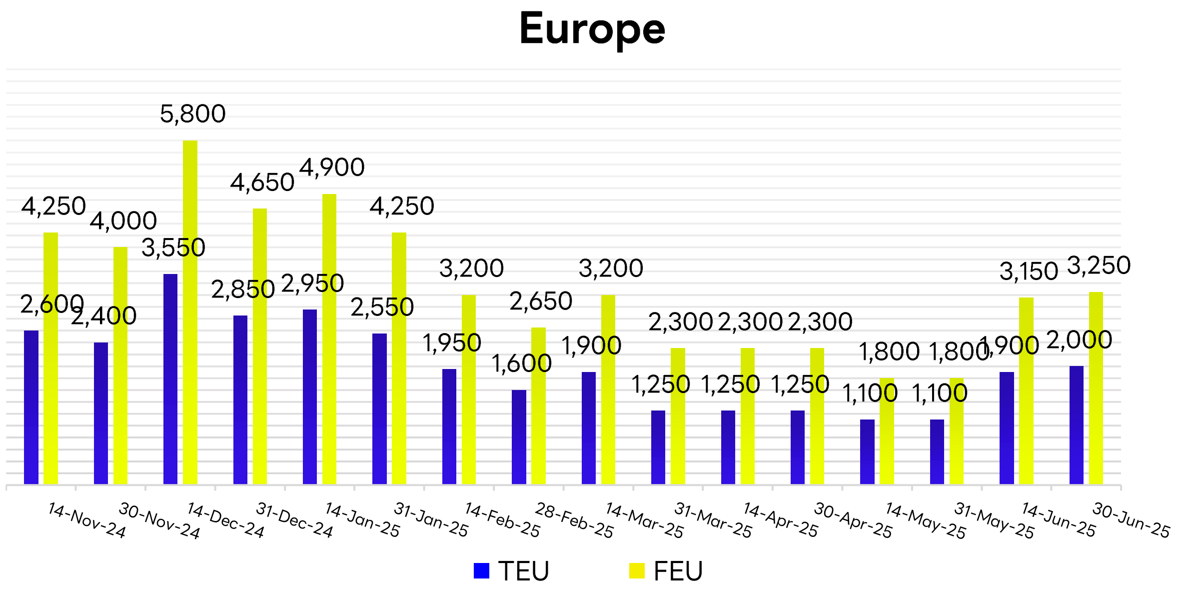
	JAN-25	FEB-25	MAR-25	APR-25	MAY-25	JUN-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	56	45	45	45	22	34
Low Sulphur Surcharge / FEU	112	90	90	90	44	68

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

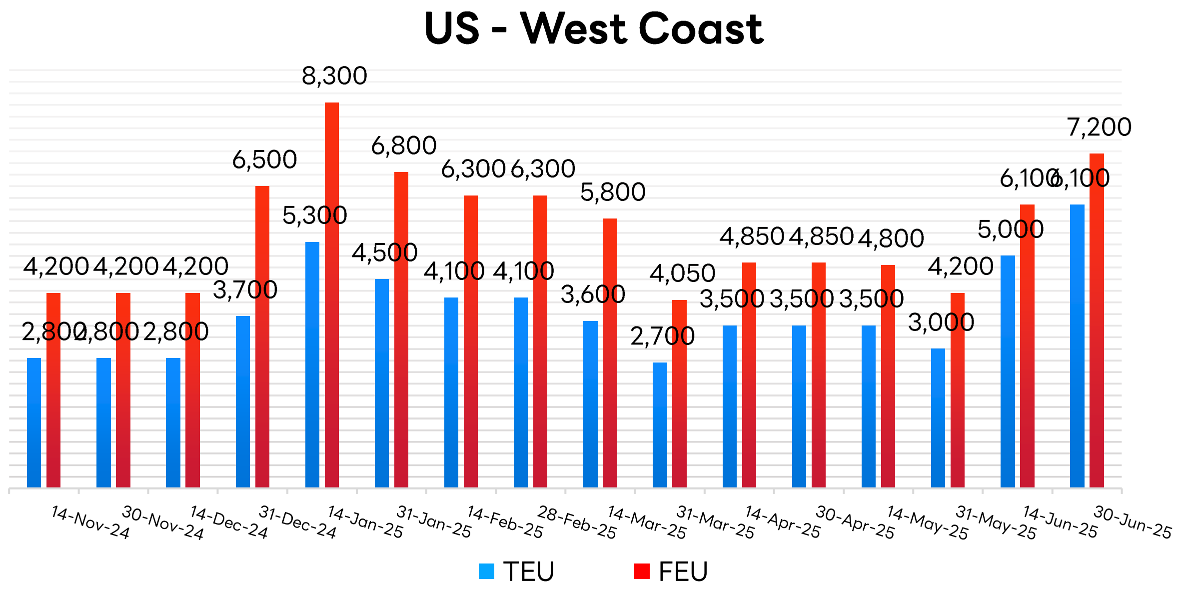


	JAN-25	FEB-25	MAR-25	APR-25	MAY-25	JUN-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	53	71	71	71	53	53
Low Sulphur Surcharge / FEU	106	142	142	142	106	106
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €

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

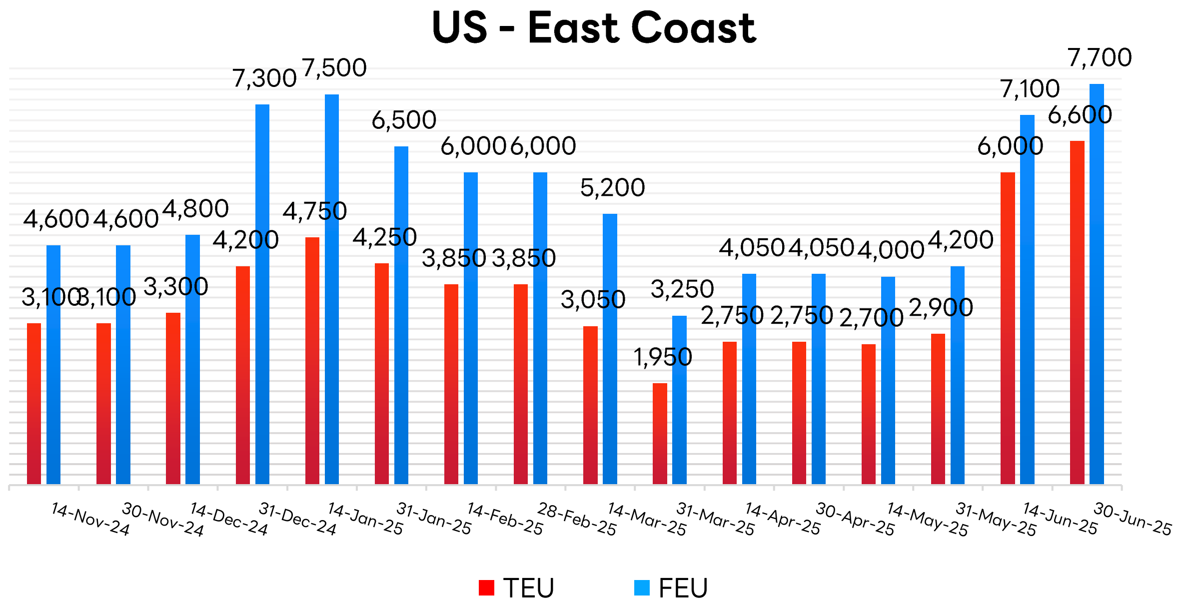
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

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

Shippers wanting a return to Suez should be careful what they wish for

The Israel-Iran war may have effectively quashed hopes that the Suez Canal may soon be a viable routing for commercial ships – but that may be a good thing for European shippers gearing up for the peak season.

Speaking at this week's TOC Europe 2025 in Rotterdam, seasoned supply chain executive Bjorn Vang Jense, EVP of ocean freight at Chinese forwarder Easy Speed Logistics, told shippers to be careful what they wish for, in terms of Suez.

"For those shippers and carriers that hope that the Red Sea crisis comes to an end, and the Suez Canal reopens for them, I have to warn that when it happens it is likely to precipitate three months of utter chaos in North European and Mediterranean container supply chains, with a dramatic spillover effect in Asia.

"At some point the decision will be made that it is safe for vessels to transit the canal again, and it is very likely to be a decision that carriers make at the same time. A message will go out from headquarters to carriers' fleets that Asia-Europe ships can turn right when they reach Africa rather than turning left as they currently do, heading towards the Cape of Good Hope."

But that's where the problems will begin, Mr Vang Jensen explained: "As soon as that memo goes through and the first vessel turns right instead of left, it and those following, will arrive in Europe before earlier vessels in the same string which will still be making their way round Africa.

"Any supply chain or factories in Europe that reply on sequenced deliveries will evidently face huge problems with the arrival of their goods, and that will, firstly, lead to massive congestion in European ports.

"And, as things stand, there will not be enough trucking to clear the ports; and neither is there enough warehousing to reconsolidate cargo that has arrived at the wrong time, and that will mean empty containers will not be returned to Asia.

"The Covid experience taught us that when empty containers stop being returned, it causes massive equipment shortages across Asia within three weeks, leading to months of supply chain congestion.

"So the way Suez reopens is very important – we want it to be gradually reopened," Mr Vang Jensen said.

Meanwhile, with the Israel-Iran conflict continuing, the prospect of the Iran-affiliated Houthi rebels releasing their grip on the Al Mandab Straits is diminishing, and analysts at liner database eeSea this week noted that even French carrier CMA CGM, which has been at the forefront of initial efforts to resume transits, particularly on some of its Asia-Europe backhaul and selected Europe-Middle East services, has begun to step back, will redesign and rename its Europe-Middle East LMX service from early July, and cease calling at the Persian/Middle East Gulf ports.

"We were able to confirm that CMA's LMX service has been renamed and rerouted," said eeSea head of forecasting Destine Ozyugur. "The Europe-Middle East service that has been operating in the Persian Gulf since September 2024 is dropping calls to Jebel Ali, Abu Dhabi, and Jubail, and making an additional call to Ambarli.

"The service is now advertised under the name LRX (Levant Red Sea Express) and will see a reduction of three slots and a total round-trip time down from 42 to 21 days," she added.

Deploying three ships with an average capacity of 2,500 teu, the LRX will have a port rotation of Jeddah-Suez-Ambarli-Mersin-Iskenderun-Beirut-Port Said.

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

Ocean carriers flex tonnage control, but overcapacity is mounting

External forces and a modicum of industry discipline mitigated yawning overcapacity in container shipping in the first half of 2025. But the sharpest pressures on ocean carriers' capacity control, and resulting pricing, in the coming year are only intensifying — as reflected by the plunge in container spot rates on the trans-Pacific.

The signs and rewards of capacity discipline in the first six months were modest. Container lines concluded annual trans-Pacific service contracts at levels 10% to 20% higher than last year, moving closer to $2,000 per FEU to the US West Coast for midsize importers, executives at three container lines told the Journal of Commence on the condition of anonymity.

Those gains are less impressive when carriers' operating costs have risen in the mid-single digits in the same period, largely due to higher chartering rates and terminal handling charges, but still speak to carriers' increasing control of the market.

Service contract rate levels in the past have crumbled in the face of a second-half plunge in spot rates, with importers successfully demanding pricing relief on minimum quantity commitments (MQCs) agreed to earlier in the year. There is no guarantee carriers would show the same resolve if a spot rate plunge followed the early and already waning peak season. But the fact that carriers mostly kept contracted importers to their MQC when spot rates began spiking in early May bodes well for their resolve.

"We won't be revising contracts," an executive at a major Europe-based container line said he told major customers, adding that the biggest shipper customers finally realize that sharp enough rate declines will spur major capacity withdrawals, jeopardizing their restocking plans.

The lessons of the danger of not pulling capacity fast enough when demand plunges, such as in 2008–09 when rates fell on a pullback of US imports due to the global financial crisis, still resonates. When China bookings surged in early May, carriers were able to add about 600,000 TEUs of capacity in the trans-Pacific within approximately a month, equating to up to 15% more weekly capacity than normal deployment levels, said Michael Aldwell, Kuehne +Nagel's executive vice president of sea logistics.

That Mediterranean Shipping Co. is no longer in an alliance gave it a free hand to restore capacity faster, and a modest peak season in Asia-Europe allowed the deployment of extra loaders by the world's largest carrier (as measured by tonnage) and its rivals. The Gemini Cooperation of Maersk and Hapag-Lloyd substituted smaller vessels for larger ships when demand plunged, and then reversed course when bookings rebounded.

Thus, Gemini didn't need to blank capacity by skipping port calls, although some Asia outbound cargo initially shipped later than scheduled when demand outpaced what the smaller vessels could handle. That allowed Gemini to maintain its 90% reliability, keeping "our services going, while others have had to take

capacity out by blanking," Charles van der Steene, Maersk's president of North America, told the Journal of Commerce in late May.

But intra-Asia carriers piling into the trans-Pacific to take advantage of rising container spot rates, coupled with signs of a weaker-than-expected surge tied to the reprieve in higher US tariffs, began pulling down spot rates in early June.

Carriers' greater control of capacity "is a good thing, because we need stable, profitable ocean carriers to have a healthy industry," Aldwell said in a June 16 interview at K+N's headquarters in Schindellegi, Switzerland.

"The last thing we need is another Hanjin [Shipping] crisis, because we've got long sustained losses in an industry which is so vital to global trade," he added, referring to the 2016 collapse of the South Korea-based carrier.

While carriers have exercised greater capacity control in recent years, Aldwell said the overcapacity challenges are still steep but added that it "doesn't have to be a train wreck financially if it's managed well for both customers and suppliers."

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

Quick-hit, tariff-driven import surge on tap for US West Coast ports

Ports along the US West Coast are due to experience a short-lived cargo surge over the next few weeks as importers rush to bring goods into the country ahead of the expiry of temporary tariff relief implemented by the Trump administration.

The surge, however brief, will nonetheless be a welcome boost in business for the ports after a lackluster May and early June.

Kip Louttit, executive director of the Marine Exchange of Southern California, told the Journal of Commerce that vessel arrivals scheduled for the ports of Los Angeles and Long Beach in the coming weeks "are the highest container ships on-the-way levels since January 2025 and July and September 2024."

According to the ports' websites, Los Angeles projects that imports this week will total 138,519 TEUs before dipping to 124,713 TEUs next week and 101,003 TEUs for the week of July 6.

Long Beach is forecasting its imports will total 84,109 TEUs this week before jumping to 125,286 TEUs next week and 116,947 TEUs the week of July 6. Further out, 93,797 TEUs are expected for the week of July 13, rising again to 114,073 TEUs for the week of July 20.

The ports consider 100,000 TEUs or greater to be a strong week.

In May, Los Angeles totaled 320,878 TEUs in imports, or approximately 71,000 TEUs a week, according to PIERS, a sister company of the Journal of Commerce within S&P Global. Long Beach saw 296,348 TEUs, or about 66,000 TEUs weekly.

The import boost expected over the next few weeks comes ahead of two key dates put in place by the White House — July 9 and Aug. 14. The first is when a 90-day reprieve on higher tariffs against essentially all US trading partners expires; the second is when similar relief on imports from China ends.

What will happen after those dates is unknown.

The Northwest Seaport Alliance (NWSA) of Seattle and Tacoma, meanwhile, forecasts 55 vessel arrivals for June, 49 in July and 48 in August. That's up from 46 in May.

"Looking forward, numbers will likely increase for the last two weeks in June," a spokesperson for the NWSA told the Journal of Commerce. "There are both fewer blank sailings and additional cargo that is anticipated for the second half of the month."

West Coast ports should not face any significant congestion issues handling the spike in imports in the coming few weeks given the weak month of May.

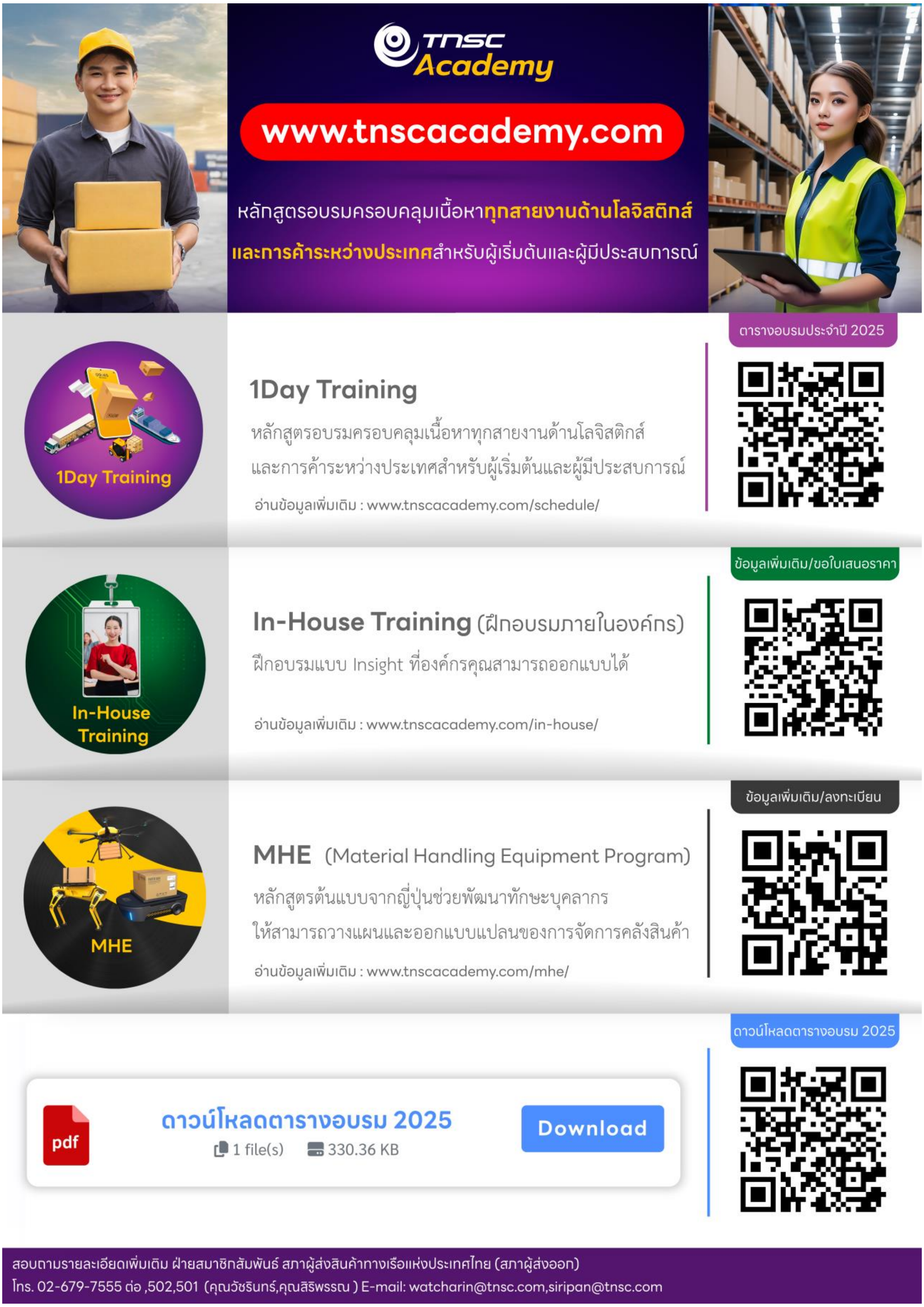
Source: https://www.JOC.com/

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 13 June 2025	Current Index 20 June 2025
Comprehensive Index			2088.24	1869.59
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1844	1835
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	3190	3063
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	4120	2772
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	6745	5352
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2083	2122
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	745	763
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	4382	4440
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2397	2476
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	4724	5459
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	315	315
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	320	319
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	455	460
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	136	136

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
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