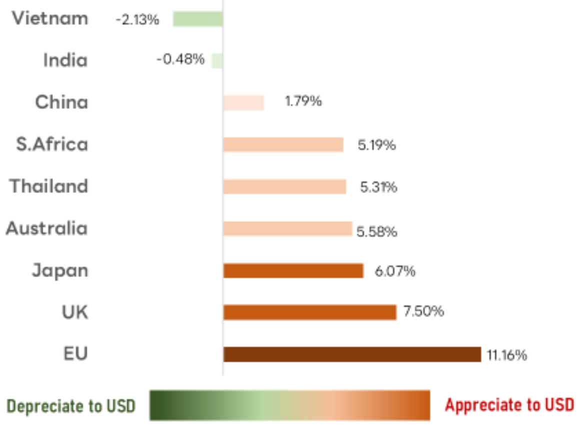
Weekly Briefing (15 July 2025)

Thai Bath Rate
To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
32.47	37.88	43.6	21.25

CNY	JPY	INR	VND
4.53	0.22	0.38	0.0012

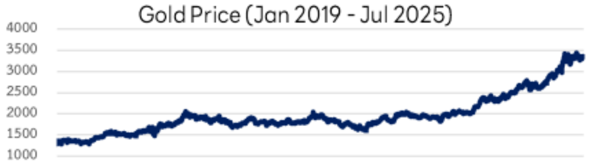
Exchange Rate Trend
To USD (YTD)



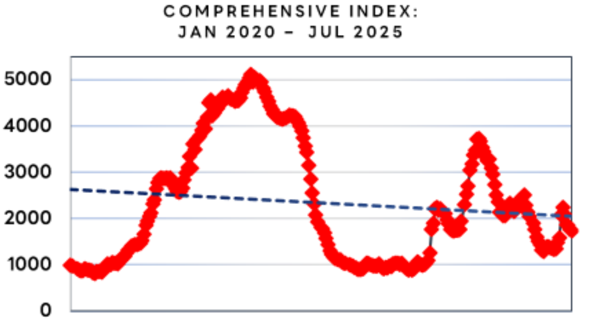
Crude Oil & Gold Price
(6 Jul - 12 Jul 2025)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	67-71	69-72	65-69

Gold : 3303-3358 USD/Ounces



Freight Index
(SCFI Comprehensive Index)



4-Jul-25	11-Jul-25
1,763.49	1,733.29
-30.20	

Weekly Top's Stories

China's second-quarter GDP growth tops forecast even as US tariff risks mount

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

Hauliers add surcharge for collections from congested London Gateway

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

MSC joins lines cutting transpac services – but it's not enough to halt rate slide

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/3TFxuF9

Thai National Shippers' Council   สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

1.https://bit.ly/4lXnQtN 2.https://bit.ly/4lyeoNy 3.https://bit.ly/3TFxuF9

อัพเดทค่าระวางเรือ
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่ 28 พ.ศ. 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	34	69	Effective till 31-JUL-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	20	40	
Thailand - Jakarta	250	450				
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	100	200				
Thailand - Singapore	200	350				
Thailand - Manila (North & South)	650	950				
	Subject to CIC at destination					
Thailand - Jebel Ali	1,300	1,600	ISOCC	45	90	
			War Risk	35	70	
Thailand - South Korea (Busan)	300	600	All - In			
Thailand - South Korea (Incheon)	350	700				
Thailand - Nhava Sheva	1,000	1,300	ISOCC	51	102	
Thailand – Durban / Cape Town	2,200	3,000	ISOCC	78	156	
			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)	1,950	3,200	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	51 €	102 €	
			Subject to ENS USD 30/BL *20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD*			
Thailand - US West Coast	3,800	4,800	All - In			
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	3,000	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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกรกฎาคม 2568 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 70 USD/TEU และ 130 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคงที่ 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 ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 2,200 USD/TEU และ 3,000 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 300-350 USD/TEU และ 600-700 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 900-1,000 USD/TEU และ 1,800-2,000 USD/FEU ในขณะที่เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 1,950 USD/TEU และ 3,200 USD/FEU

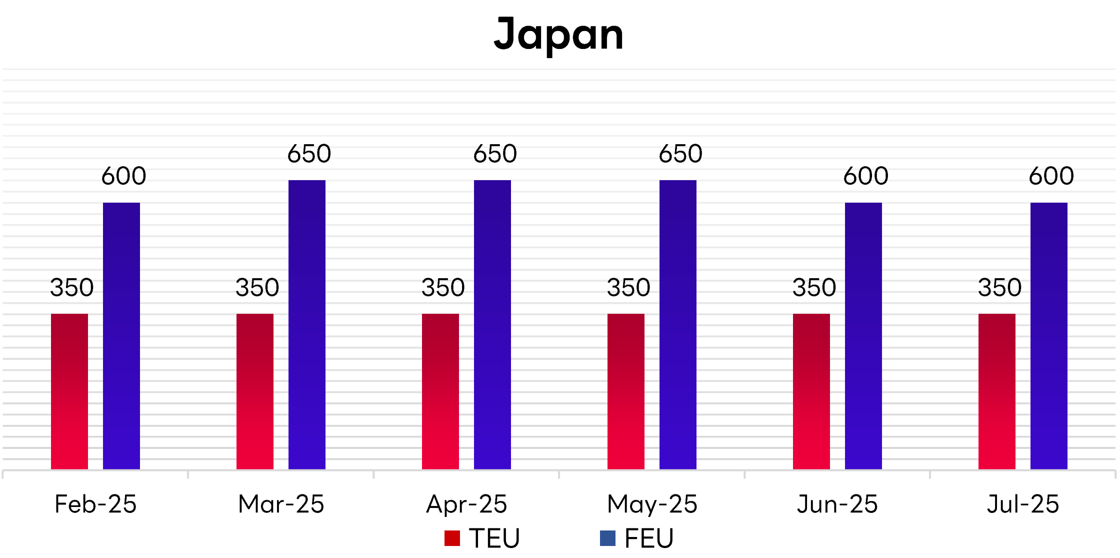
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 3,800 USD/TEU และ 4,800 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 3,000 USD/TEU และ 4,000 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20’	USD/40’		
Thailand-Hong Kong Thailand-Shanghai	600	800	All-in	Effective till 31-JUL-2025
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,000	1,200	All-in	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	4,000	4,500	All-in	

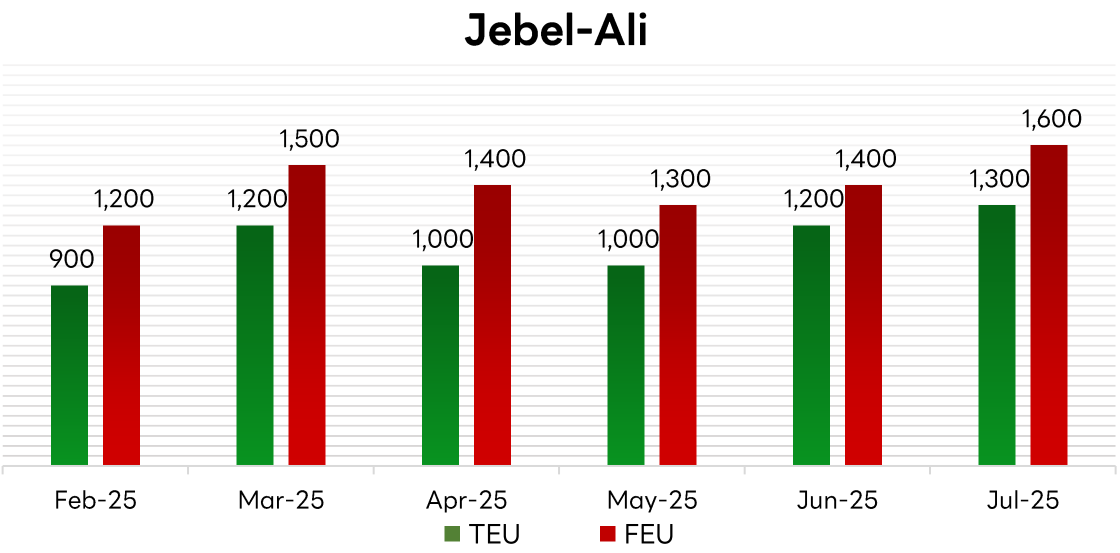
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

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



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

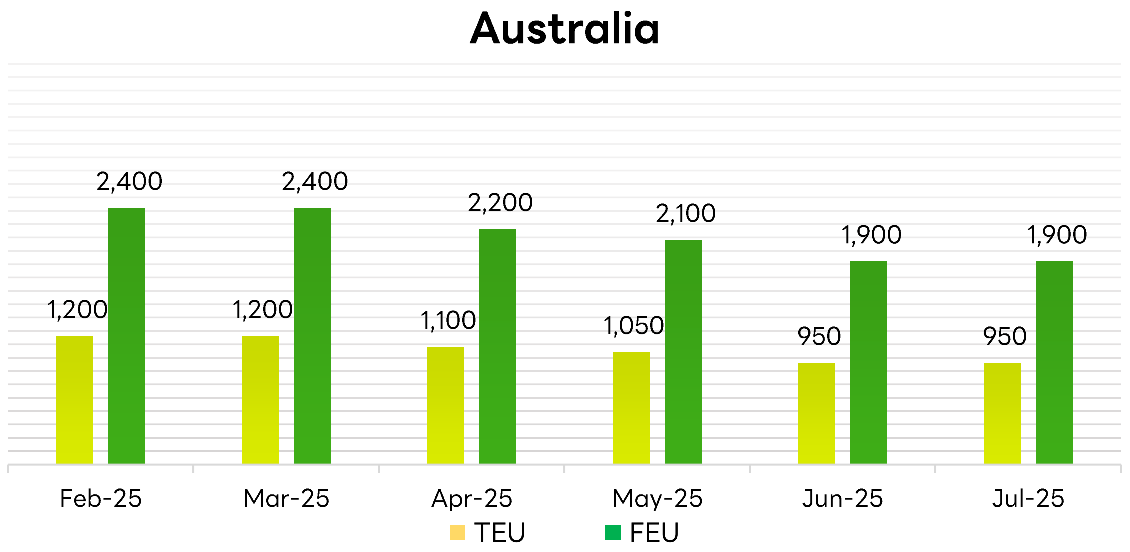
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 6 เดือนล่าสุด



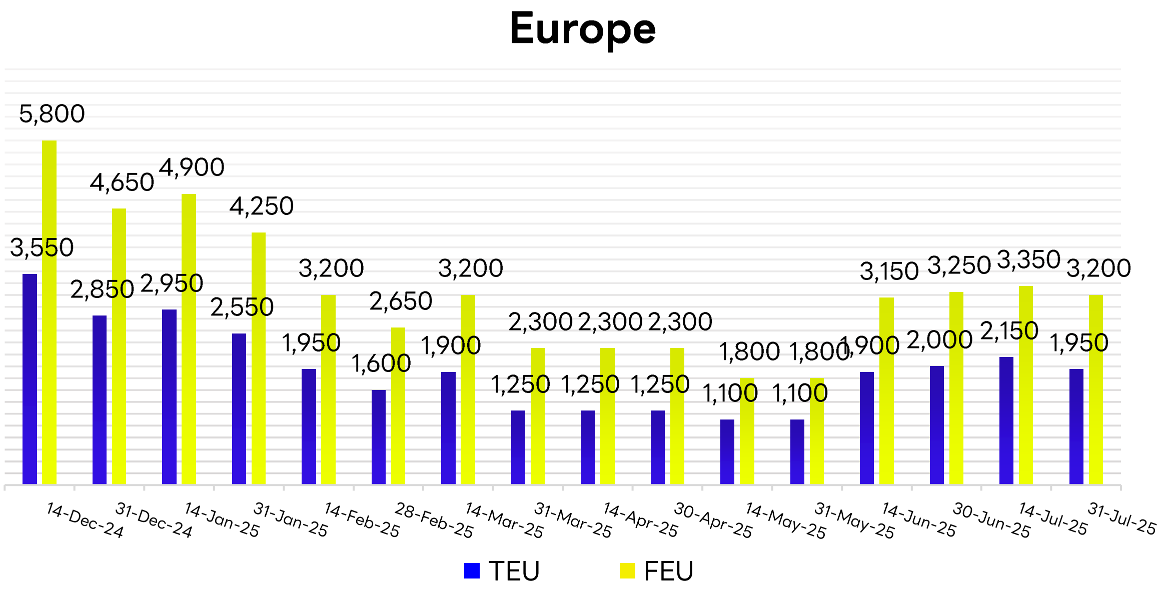
	FEB-25	MAR-25	APR-25	MAY-25	JUN-25	JUL-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	45	45	45	22	34	45
Low Sulphur Surcharge / FEU	90	90	90	44	68	90

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 8 เดือนล่าสุด

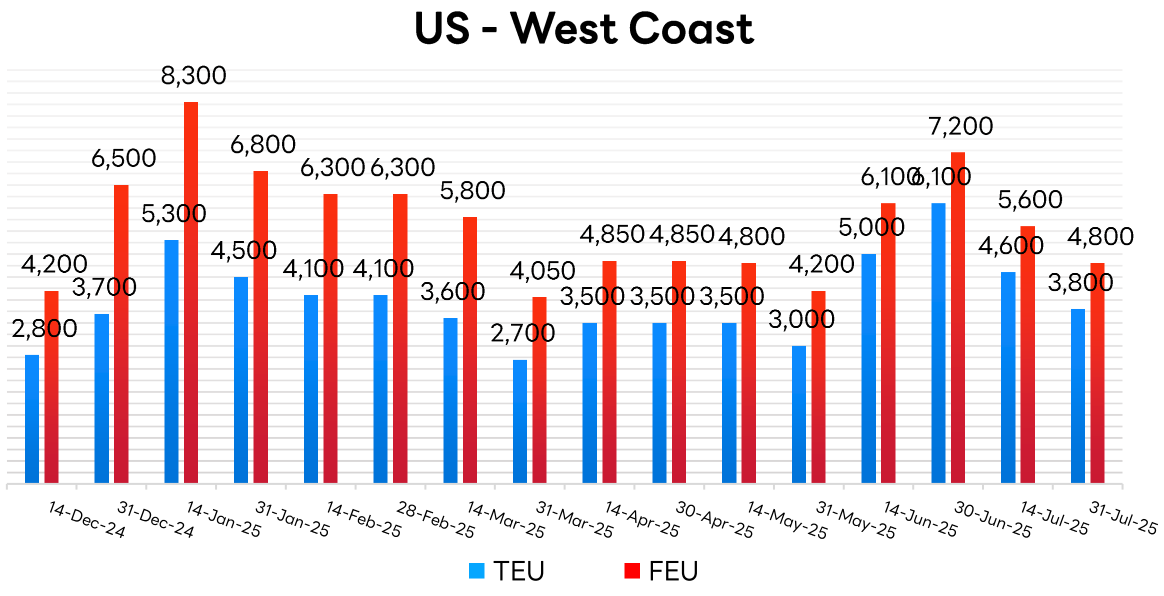


	FEB-25	MAR-25	APR-25	MAY-25	JUN-25	JUL-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	71	71	71	53	53	Inc
Low Sulphur Surcharge / FEU	142	142	142	106	106	Inc
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €

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

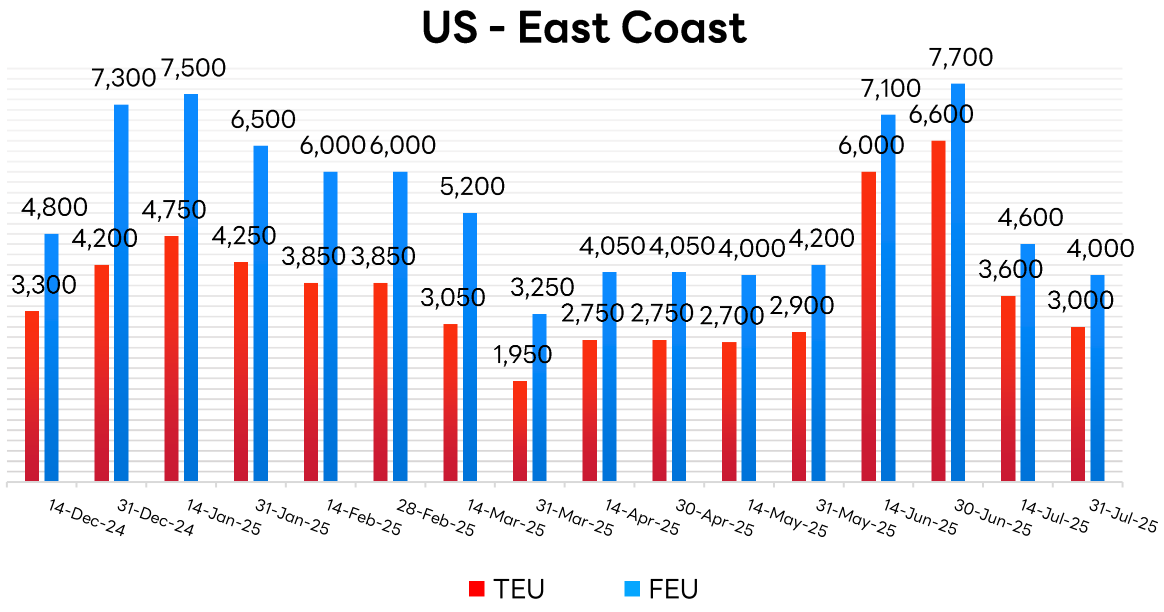
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast 8 เดือนล่าสุด



New Panama Transit Tariff Surcharge (Up to routes) USD 40-120/TEU

New Houthi attacks likely kill hopes of shipping returning to Red Sea this year

With no attacks on shipping off the Yemeni coast since December — that is, until two strikes over the past three days — a feeling was taking hold among some ocean carriers that the threat posed by Houthi militants was greatly diminished.

And as the threat diminished it would become more difficult for carriers to justify the diversions around southern Africa, which for the past 18 months have absorbed an estimated 10% of global capacity, extending transit times and putting carriers in a stronger position to absorb an influx of new capacity.

Now with two attacks in recent days, including one that killed three mariners, any thought that the risk was easing to the point the Suez route might be reopened in the near future has vanished.

“The dynamic in the Red Sea has changed materially as compared to expectations roughly a month ago in which there had been a growing view that Red Sea transits would start to pick up following the US-Houthi agreement and the long period in which merchant ships had not been attacked,” Jefferies wrote on July 8.

While the Houthi militia may have held fire for several months, the restraint should not be taken as a sign the group’s ability to strike is diminished. Although such a conclusion could be inferred from military setbacks experienced across the network of Iran-backed militia and states such as Syria, in reality, the Houthis remain a lethal force, as they showed this week, analysts say.

“The most recent Houthi attacks … allow them to demonstrate that, unlike Iran and its other proxy groups in the region, they remain undeterred by the threat of US or Israeli military confrontation,” Jack Kennedy, head of Middle East and North Africa country risk at S&P Global Market Intelligence, told the Journal of Commerce Wednesday.

Israel and the US have upped their strikes on rebels in Yemen in recent months. But without troops on the ground to uproot the rebels, Kennedy has been saying for more than a year that it would be extremely difficult to eliminate the group as a danger to shipping through aerial military action alone.

“Houthi missile attack capabilities are highly decentralized across the territory they control,” Kennedy said. “These are unlikely to be fully replenished to levels in place prior to US-led and Israeli airstrikes, but seizures of weapons shipments in the Red Sea and the Houthis’ own industrial manufacturing capacity suggest that they will have been able to partially rebuild weapons stockpiles.”

Kennedy added that the original spark for Houthi attacks on shipping — Israeli operations in Gaza — remains a core rationale for their strikes. “It is highly likely that attack attempts on vessels will continue while Israeli military operations in Gaza are ongoing,” he said.

The result is an extended timeline, quite possibly into 2026, for any large-scale return to Suez routings.

“With the developments over the past few days there is not much chance of a reversal back to a Suez routing for the major container lines in the short to medium term,” shipping analyst and Journal of Commerce contributor Lars Jensen wrote on LinkedIn this week.

Added Kennedy: “We expect that Houthi attack activity will continue through 2025 at least.”

Source: https://www.joc.com/

Africa diversions drive sharp rise in ocean carrier emissions

Container traffic diversions around southern Africa to avoid attacks in the Red Sea drove up emissions in early 2025 by nearly one-fifth compared with a year earlier. But while ocean carriers have improved their fuel burning and ship utilization, recent attacks in the Red Sea have killed any hopes of a return to more fuel-efficient transits via the Suez Canal this year.

Greenhouse gas emissions (GHG) in the first quarter rose 19.38% year over year to just under 60 million tons, according to VesselBot, a sustainable supply chain platform. In 2024, emissions jumped 45% on container trades tied to Europe compared with 2023, according to European Union data.

The southern Africa route for the Asia-Europe trade has been in operation since Houthi militants began targeting commercial shipping in late 2023. It is a 30% longer route than using the Suez Canal and adds 10-12 days to transits, absorbing up to 10% of global container shipping capacity and keeping rates elevated.

"In an era with high focus on reductions of carbon emissions, the impact of the Red Sea crisis on specifically container shipping has been an increase in emissions matching the total annual emissions of Cambodia," Alan Murphy, CEO of Sea-Intelligence Maritime Analysis, wrote in his Sunday Spotlight.

"The responsibility for this substantial increase in carbon emissions is solely to be placed on the Houthis. The consequence of their actions has been to more than negate years of effort by the container lines to reduce the carbon emissions for container shipping," he added.

Houthi militant attacks last week on two vessels within three days, leaving four seafarers dead and 11 unaccounted for, killed off any prospect of major ocean carriers returning to Suez Canal transits in 2025.

Greater efficiency

But as emissions from container shipping increase, carriers sailing around Africa are optimizing voyage efficiency by reducing speed and the average emission intensity and ensuring vessels are sailing full, according to the VesselBot report.

Better environmental performance per unit of cargo transported could be seen in the first-quarter average emissions intensity of 206.93 grams of well-to-wake CO2 per TEU-kilometer compared with 231.55 in the first three months of last year. VesselBot also found ship utilization in the first quarter for vessels using the round-Africa route was higher than 80% as more cargo was transported on fewer ships.

The rise in shipping emissions will find its way into the pockets of European cargo owners as regulators phase in the EU Emissions Trading System (ETS) and the FuelEU Maritime regulation.

The ETS tax on carrier emissions on voyages beginning or ending in the EU this year is at 40% and will increase to 70% from Jan. 1, 2026, with 100% of emissions charged in 2027. Also from Jan. 1, the new FuelEU Maritime regulation will set limits on the yearly average GHG intensity of the energy used by ships that call at European ports. These limits will gradually decrease over time, starting with a 2% reduction by 2025 and reaching an 80% reduction by 2050.

Customer advisories show carriers plan to "simplify the process" by merging compliance with the EU ETS and FuelEU regulations into one fuel surcharge, but this move has not gone down well with shippers. There has been little transparency when carriers pass this cost to customers, James Hookham, director of the Global Shippers' Forum, told the Journal of Commerce.

"Shippers quite reasonably ask why they are paying a regulatory penalty as well as the difference in operating costs for the new technology. Frustration over the lines' lack of engagement with customers will make building this confidence and unity of purpose a tough job."

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

US Bank eBL trial for US exporter notches another step toward 2030 goal

US Bank has completed its first trade finance transaction using a digital ocean bill of lading (BoL), another small step toward the industry's intent to transition to 100% digital BoLs by 2030.

The transaction, disclosed by US Bank on Thursday, was facilitated by electronic bill of lading (eBL) software vendor WaveBL for a US-based exporter using Mediterranean Shipping Co., which issued the eBL.

MSC is a WaveBL customer, one of two container lines using the software vendor; Zim Integrated Shipping Services is the other.

Adoption of eBLs is growing, but off a low base, and is more commonly used in Asia, where the eBL software provider IQAX is getting traction among banks and export suppliers. The nine member carriers of the Digital Container Shipping Association (DCSA) committed in early 2023 to shift to 100% digital bills of lading by 2030.

This week's move by US Bank highlights the potential in American banks adopting a process to accommodate digital BoLs.

Traditionally, bills of lading transfer titles between buyers and sellers at a point determined by the shipment's Incoterm, and banks traditionally play a role in issuing letters of credit to suppliers. In theory, an eBL would negate the need for most letters of credit, as the digital data contained in the document can be used by the buyer, seller, shipping line and banks to understand the financial risk of the shipment.

"Our clients are looking for smarter, more efficient ways to manage their import and export activities," US Bank Senior Vice President Christine Bravo said in a statement.

US Bank said a transaction such as this normally would require a courier to physically transport documents across continents, often taking several days. "By contrast, the digital process reduced that timeline to minutes, eliminating delays, [and] enhancing security and compliance," the bank said.

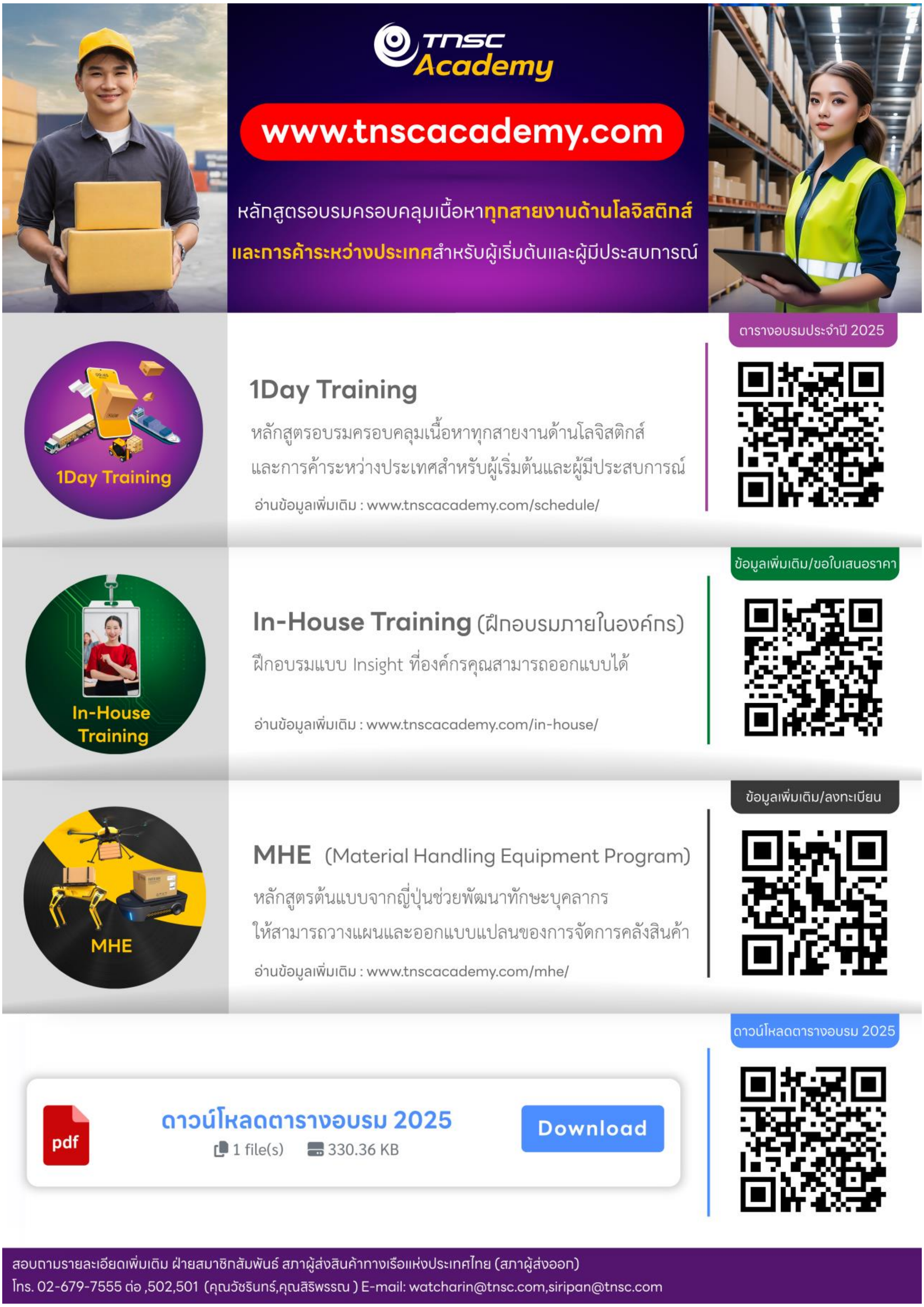
Source: https://www.JOC.com/

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 4 July 2025	Current Index 11 July 2025
Comprehensive Index			1763.49	1733.29
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	2101	2099
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	2869	2667
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2089	2194
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	4124	4172
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1916	1607
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	853	1021
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	4500	4437
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2653	2828
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	6374	6221
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	312	312
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	321	321
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	453	451
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	136	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
Freight Rate Management
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