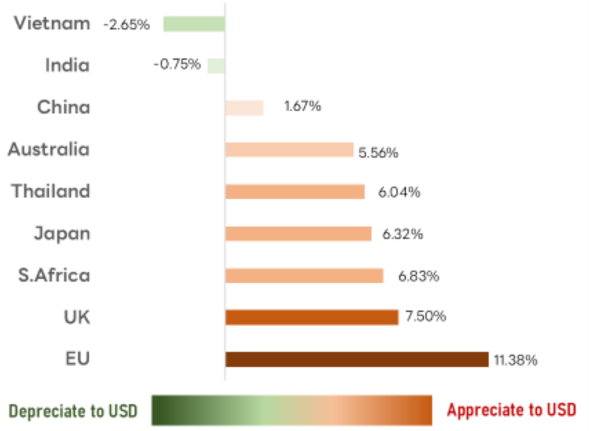
Weekly Briefing (24 July 2025)

Thai Bath Rate
To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
32.39	37.66	43.52	21.09

CNY	JPY	INR	VND
4.51	0.22	0.38	0.0012

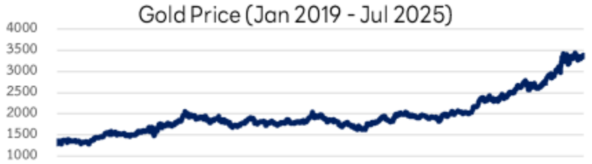
Exchange Rate Trend
To USD (YTD)



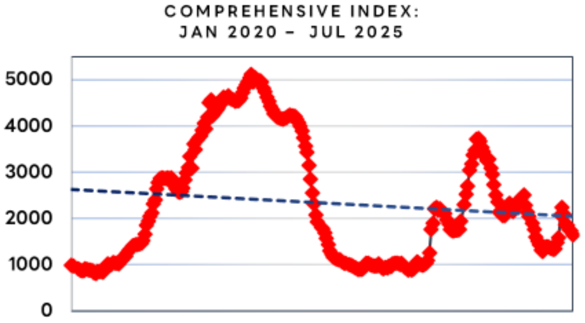
Crude Oil & Gold Price
(13 Jul - 19 Jul 2025)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	68-71	69-72	66-69

Gold : 3327-3357 USD/Ounces



Freight Index
(SCFI Comprehensive Index)



11-Jul-25	18-Jul-25
1,733.29	1,646.90
-86.39	

Weekly Top's Stories

It's official – U.S. inflation rises back up to 2.7% due to Trump's trade policies

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/4f1KmiB

Front-loading frenzy has made traditional H2 peak season 'unlikely'

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

Looming August tariff deadline prompts carriers to pull trans-Pacific capacity

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/46qieDO

Thai National Shippers' Council — สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

1.https://bit.ly/4f1KmiB 2.https://bit.ly/3INxrVz 3.https://bit.ly/46qieDO

อัพเดทค่าระวางเรือ
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่ 29 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

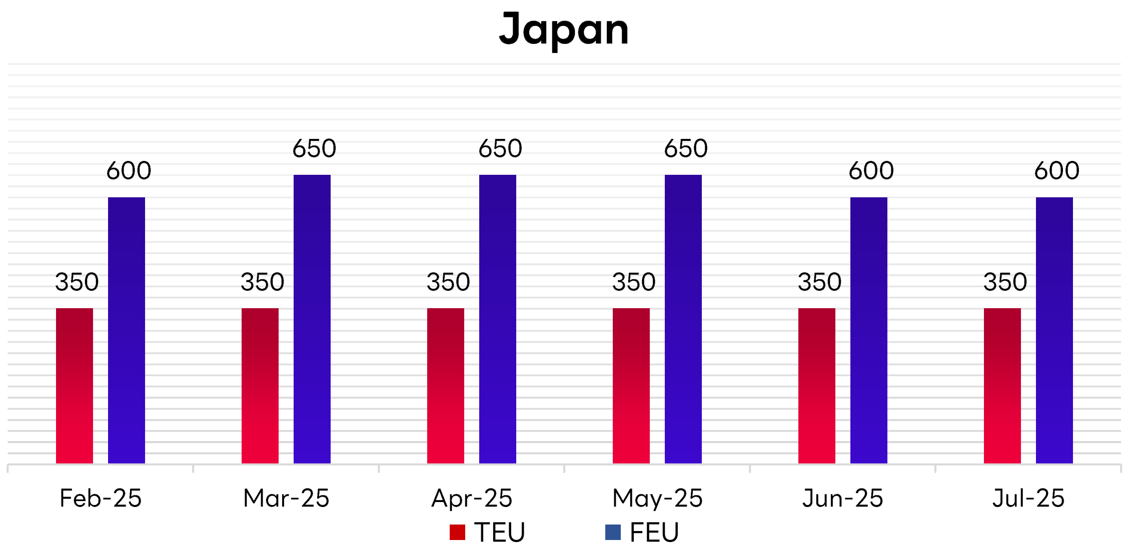
CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

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

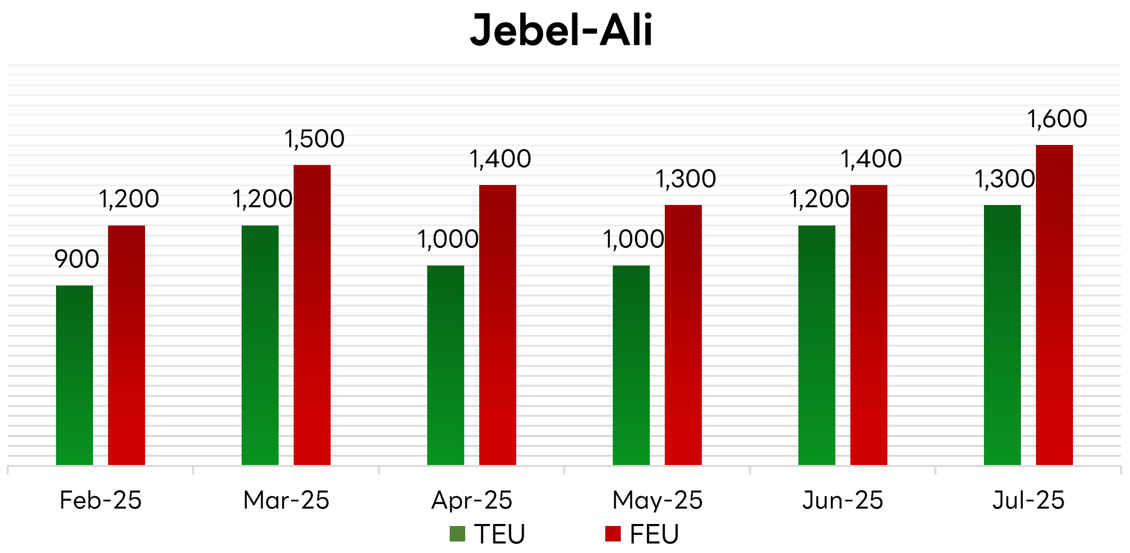
ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น 6 เดือนล่าสุด



	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

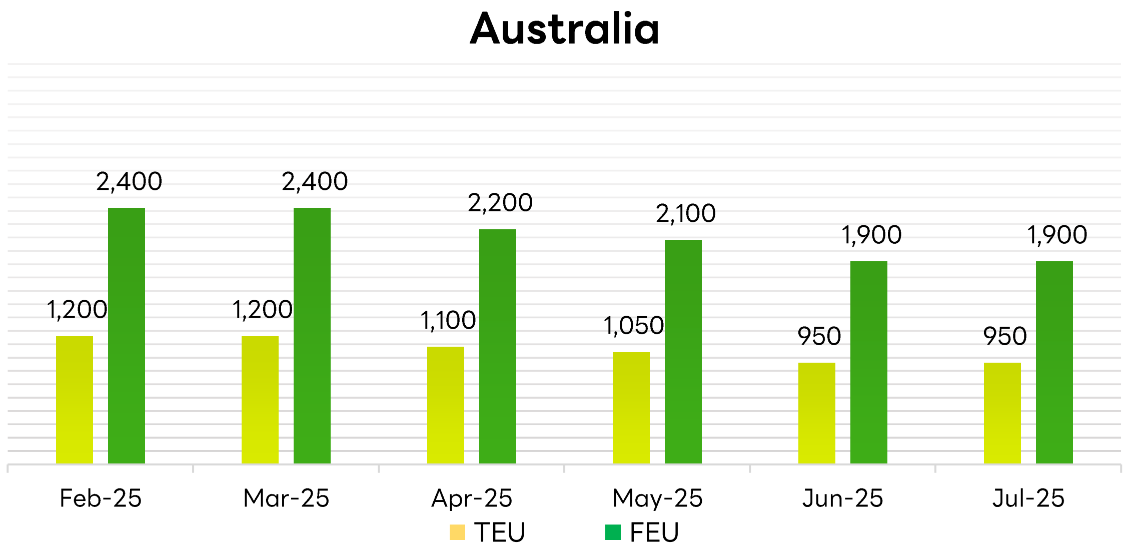
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 6 เดือนล่าสุด



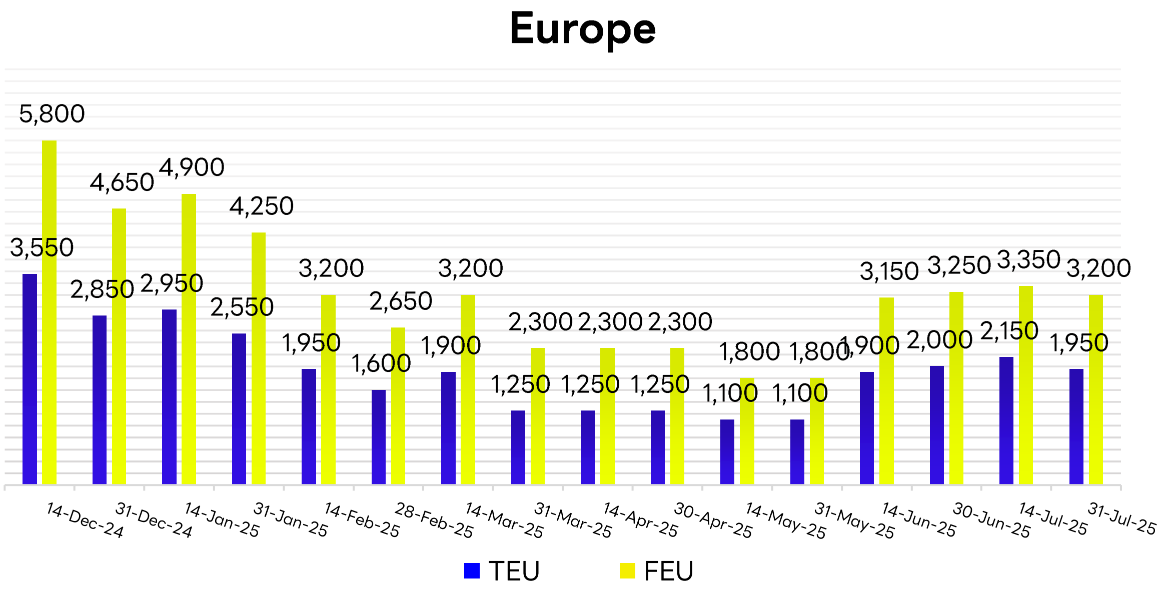
	FEB-25	MAR-25	APR-25	MAY-25	JUN-25	JUL-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	45	45	45	22	34	45
Low Sulphur Surcharge / FEU	90	90	90	44	68	90

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

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



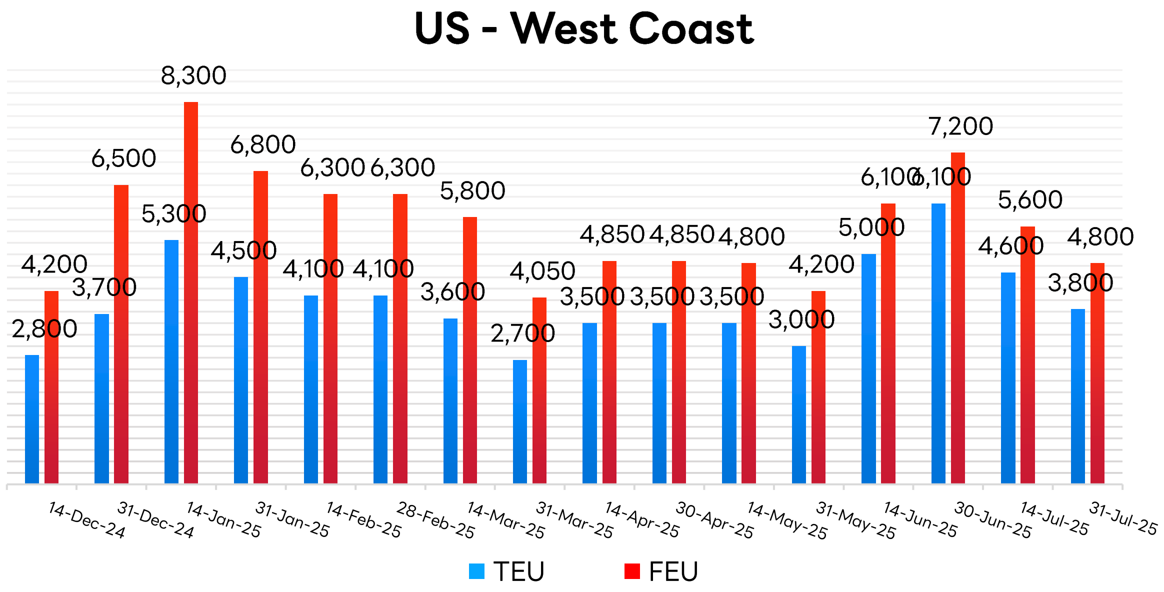
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 8 เดือนล่าสุด



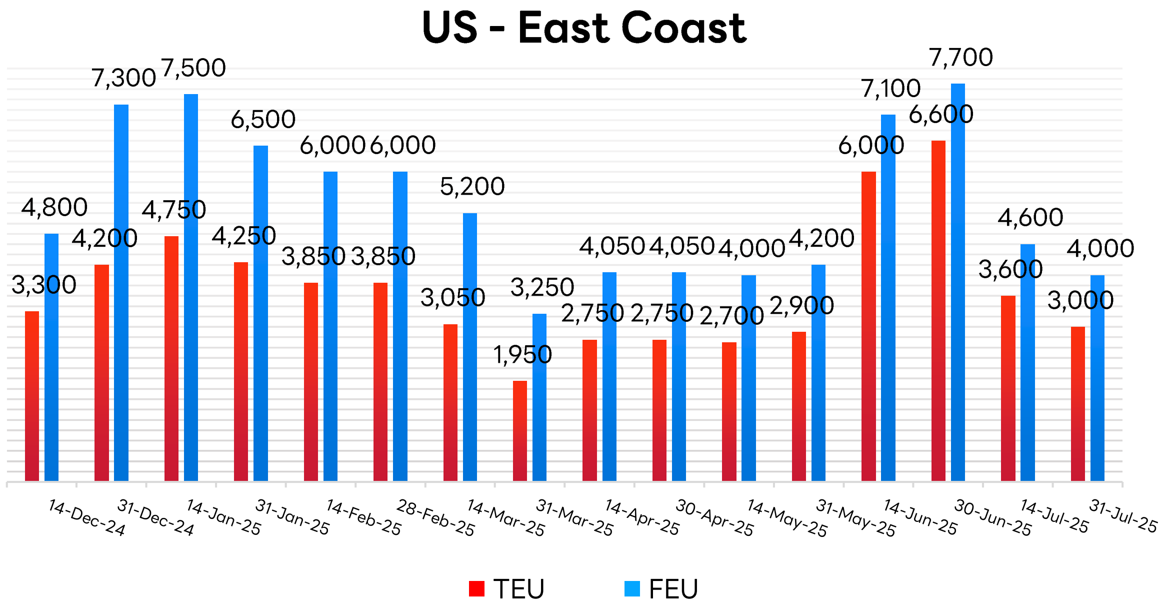
	FEB-25	MAR-25	APR-25	MAY-25	JUN-25	JUL-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	71	71	71	53	53	Inc
Low Sulphur Surcharge / FEU	142	142	142	106	106	Inc
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €

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

High variance exists in carriers' cross-trade products

Cross-trades served by transshipment can be of varying sizes and often feature transshipment between two deep-sea services. Some will always remain small, but others linking fast-growing developing economies with each other (or mature markets) will reach a point at which direct services become viable. This is an important opportunity for carriers, transshipment hubs and end ports to be at the ground floor of high-charged growth.

The following cross-trades and key lanes were selected to look at how carriers serve these emerging trades in both directions using their online schedules:

US Gulf to South Africa (Houston to Durban)

India to Central America (Mundra to Veracruz)

South Africa to Australia (Durban to Sydney)

East Coast of South America to West Africa (Santos to Abidjan)

Except for Mundra to Veracruz, where one carrier is offering a direct product, all the other lanes/products are transshipment. These lanes give a good idea of the significant variation we see in the top five carriers' products and why — in these particular trades at least — some are more successful than others.

These excerpts will give you a flavor:

For Houston to Durban, southbound transit times as advertised varied over multiple sailings, from a low of 32 days to a high of 79 days, with northbound transit from 42 to 82 days. Transshipment in both directions was offered in the Caribbean, Europe, Asia and South America and included, in some cases, double transshipment.

For Mundra to Veracruz, westbound transit times varied between 48 and 82 days, with eastbound from 40 to 100 days. For the transshipment products, North Europe, Mediterranean and Asian hubs were used westbound and North Europe and Mediterranean hubs for eastbound. Double transshipment also featured in some cases.

There are some common themes in the above cases and other cross-trades reviewed:

Unique products create positive differentiation

Having a different product that directly connects core markets also allows sub-trades operating through transshipment hubs on that service to also establish product advantage. For example, CMA CGM's and Mediterranean Shipping Co.'s North Europe/Med/Indian Ocean/Australia service not only provides a strong product in the Med to Indian Ocean and Australia trade, but enables Southern/Eastern Africa export cargo to access a fast eastbound product over Port Louis Mauritius.

A similar example is Hapag-Lloyd (with Maersk as slotter) being the only direct operator in the Brazil to South Africa and Angola market, thus giving them the driving seat in the core trade but also enabling them to open sub-markets such as Argentina and Uruguay with very strong transshipment products.

Where transshipment takes place is crucial

The ideal transshipment point for cross-trades is one where there is minimal diversion from the most direct route. For example, the big carriers are all routing Brazil to West Africa over Europe, but MSC has an edge on eastbound transit times because it connects in Las Palmas, Spain, which slightly reduces transit time

on both legs. In the US Gulf to South Africa trade, MSC also has the best product because it transships from its direct US East Coast to South Africa service at Freeport (Bahamas), whereas other carriers are transshipping in Europe, Asia or South America.

How transshipment products are constructed is critical

Direct products normally trump transshipment products, but rotations of connecting services are important. If carriers are able to design services allowing the first leg to hit a transshipment point early in its rotation and the second leg calls there late in its rotation, the transshipment product can have a competitive transit time. We see in the Mundra-to-Veracruz pairing that Maersk, CMA CGM and Hapag-Lloyd's transshipment transit times stack up okay versus MSC's direct service.

The most obvious overall observation is that the bigger carriers have more services and more transshipment hubs, so they are generally able to offer more efficient connecting services. Their larger fleet sizes also allow them to deploy innovative products and tweak them until they have a profitable service covering both direct and transshipment lanes.

Is there hope for the midsized and smaller carriers? There are a number of niche direct products from smaller carriers in some trades and specific port pairs that the bigger guys treat solely as cross-trades. For the nimble, there is still room to prosper, but they will need to adapt again if the big guys lumber into town.

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

Green light for new European trade corridor to ease congestion 'long overdue'

Business leaders are responding positively to the EU initiative merging the Rhine-Alpine and the North Sea-Mediterranean corridors.

They describe it as a "long overdue" decision that could help to ease congestion across the continent's barge, rail, and road infrastructure.

Due to commence early next year, the alignment of the routes into a single corridor will follow a plan expected to add 10 ports to the network, including Antwerp and Rotterdam, both having struggled with years of inland congestion.

One European rail operator told The Loadstar: "The EU initiative creating the corridor is long overdue. The good news is that it avoids the SNCF network, but let there be no misunderstanding, there are still plenty of challenges.

"Its success will all very much depend on the financing. If the financing is scattered and time-limited, it will become a 'white elephant'. That means that it will develop as long as the money keeps coming. When the financing stops, the project will perish silently."

Under the initiative, more than 12,150km of track will be linked into the corridor, which will stretch across seven countries – Belgium, France, Germany, Italy, Luxembourg, the Netherlands, and Switzerland.

Port of Antwerp-Bruges CEO Jacques Vandermeiren said efforts to relocate more cargo through the hinterlands via rail would also help to remove cargo from the continent's road network, working towards its green pledge.

For its part, Belgium has been keen to bolster its railfreight volumes, with plans in place to increase the rail share through Antwerp to 15% by the start of the next decade, in contrast to the neighbouring Netherlands, which is experiencing declining volumes.

Italy, which is dealing with significant disruption as a consequence of delays in infrastructure projects, could be a major beneficiary of any project, but the source pointed out that electoral considerations could prove a thorn in its side.

They added: “It is not clear who will support the corridor’s funding. It is meant to be spread over EU Cohesion and Connecting Europe Facility Fund, national government contributions, infrastructure managers and private sector investments, and TEN-T budget allocations.

“But the problem is that not a single euro or Swiss franc has been allocated to any of the organisations, nor to any of the railway network owners. And as long as cargo cannot vote and passengers can, rail infrastructure projects will be prioritised towards passengers over cargo.”

Addressing issues in and around the Belgian and Dutch ports is seen as key to alleviating what has been close to a decade of severe congestion on the inland water networks, with barge users contending with typical two- to three-day waits.

Droughts or issues on rail and road often compound these problems, as shippers turn to barges as an alternative. This results in a spiking of delays, particularly at Rotterdam, to upwards of seven days, and efforts to address this have long been stymied.

These issues are playing out on the inland water networks now, with barge operators imposing a series of low-water surcharges and reducing available capacity amid expectations that the situation will only worsen in the later summer months.

One operator began advising customers to consider rail as an alternative, only to find itself undermined by a memo from Kuehne + Nagel warning its customers that the present conditions necessitated pre-booking rail freight three weeks in advance.

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

Transpac GRIs fail to prop up under-pressure container spot freight rates

It was a relatively flat week for pricing on the major deepsea box shipping trades, with a scheduled mid-week general rate increase (GRI) failing to lift container spot rates on the headhaul eastbound transpacific route.

Tuesday saw the implementation of a range of transpacific GRIs, of $1,000-$3,000 per 40ft.

However, the Shanghai-Los Angeles leg of Drewry’s World Container Index (WCI) ended this week at $2,817 per 40ft, 4% down on the previous week.

Other indices showed similar declines: the Shanghai Containerised Freight Index’s (SCFI) Shanghai-US west coast base port leg was down 2% week on week, to $2,142 per 40ft; while Xeneta’s XSI Far East-US west coast leg shed 8% on the previous week, to finish at $2,204.

The trade from Asia to the US east coast also came under further pressure, with the WCI's Shanghai-New York leg losing 6% week on week, to end at $4,539 per 40ft, while the SCFI lost 13% over the previous week, to end at $3,612 per 40ft.

Spot rates on both Asia-US trades have been in continual decline since 12 June.

"Import momentum into the US has slowed, with many shippers having already advanced their orders earlier in the year to pre-empt potential tariffs," Drewry said. "As a result, transpacific demand has softened, contributing to falling freight rates amid persistent overcapacity."

However, this week Freightos's FBX saw a 4% increase on Asia-US east coast rates, to $3,509 per 40ft, offering carriers a faint glimmer of hope that a peak season boost may on its way – although Drewry warned that it "expects the supply-demand balance to weaken again in H2 25, which will cause spot rates to decline".

It explained: "The volatility and timing of rate changes will depend on Trump's future tariffs, and on capacity changes related to the introduction of US penalties on Chinese ships, which are uncertain."

Meanwhile, last week's reversal of pricing trends on the Asia-North Europe trade continued this week, with the WCI's Shanghai-Rotterdam leg losing another 1% week on week, to end at $3,334 per 40ft, putting it almost on a par with rates on the Asia-Mediterranean trade.

The WCI's Shanghai-Genoa leg also lost 1% week on week, to end at $3,450 per 40ft, although forwarders on the trade told The Loadstar quotes from shipping lines for Med destinations had already dipped below North Europe pricing.

However, with port congestion in Europe proving to be stubbornly persistent, as well as Asia-Europe volumes continuing to hold up, sources suggested carriers were looking to hike rates as the peak season gets under way.

Maersk Line, which is understood to have been offering the "most competitive" Asia-Europe freight rates since the switchover to the Gemini network, is set to introduce a $500 per 40ft peak season surcharge on Asia-North Europe shipments from 1 August.

"The introduction of the PSS indicates that vessel space on the Asia–Europe route is expected to remain tight in August," said Chinese sources, adding that carriers were looking to restrict allocations to shippers under short-term contracts and increase higher-paying spot cargo acceptance.

The Loadstar also understands that the newly built 15,780 teu Beijing Maersk, now undergoing sea trials off the South Korean coast, will see its first deployment as an extra loader from China and South Korea to North Europe.

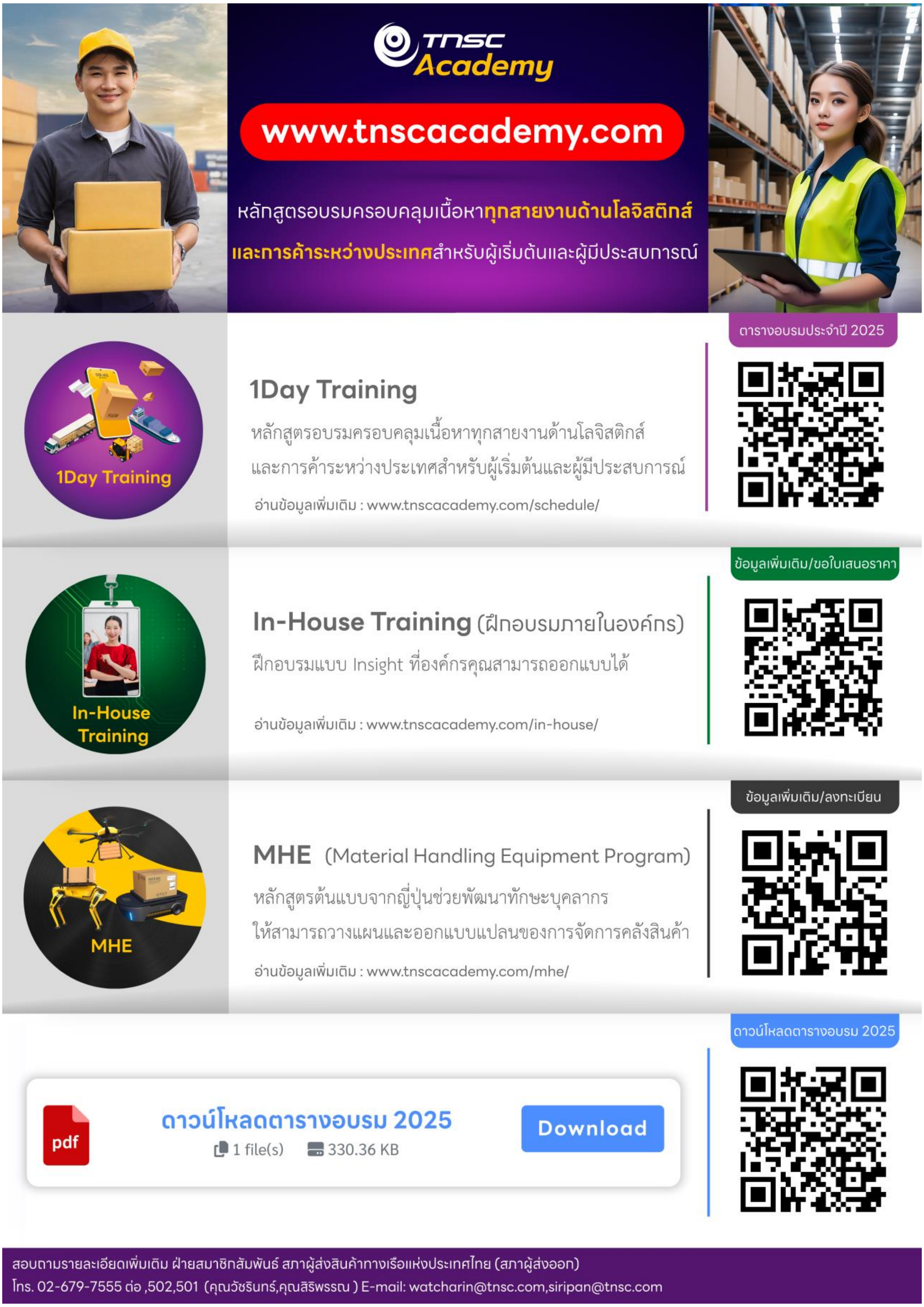
Source: https://www.theloadstar.com/

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 11 July 2025	Current Index 18 July 2025
Comprehensive Index			1733.29	1646.9
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	2099	2079
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	2667	2528
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2194	2142
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	4172	3612
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1607	1321
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1021	1042
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	4437	4312
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2828	2851
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	6221	5628
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	312	313
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	321	322
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	451	442
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