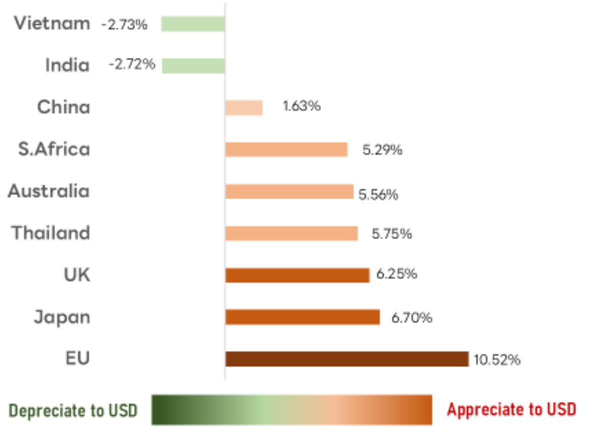
Weekly Briefing (7 August 2025)

Thai Bath Rate
To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
32.32	37.42	42.96	20.92

CNY	JPY	INR	VND
4.5	0.22	0.37	0.0012

Exchange Rate Trend
To USD (YTD)



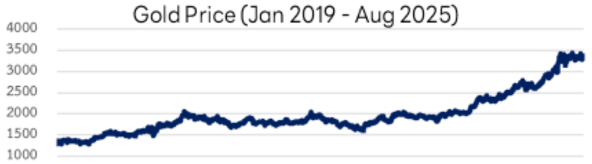
Crude Oil & Gold Price
(27 Jul - 2 Aug 2025)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	68-74	70-76	65-71

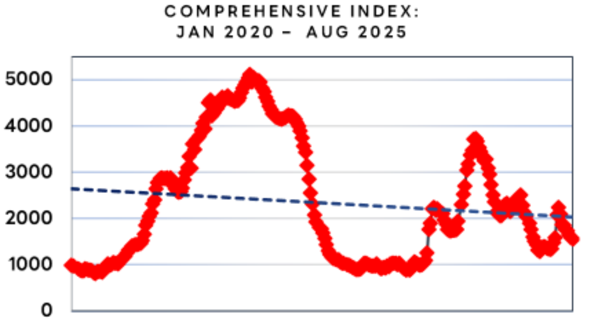
Oil Price (Jan 2019 - Aug 2025)

Gold : 3278-3363 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Aug 2025)

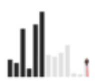


Freight Index
(SCFI Comprehensive Index)



25-Jul-25	1-Aug-25
1,592.59	1,550.74
-41.85	

Weekly Top's Stories



Good, mad and ugly: the US economy's performance under Trump

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/40TbxGO

Front-loading to beat tariffs now creating costly headaches for US traders

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/40Xd2DU

More carrier services in danger of attack after new Houthi announcement

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/4m4bHU3

Thai National Shippers' Council　　สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

1.https://bit.ly/40TbxGO 2.https://bit.ly/40Xd2DU 3.https://bit.ly/4m4bHU3

อัพเดทค่าระวางเรือ

และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล

สัปดาห์ที่ 31 พ.ศ. 2568

อัตราค่าระวางสัปดาห์ที่ 31/2568

วันที่ 27 กรกฎาคม 2568 – 2 สิงหาคม 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	100	ISOCC	34	69	Effective till 31-AUG-2025
Thailand - Qingdao	180	250				
Thailand - Hong Kong	150	250				
Thailand - Japan (Main Port)	350	600				
Thailand – Kaohsiung	200	300				
Thailand - Klang	200	350	ISOCC	20	40	
Thailand - Jakarta	250	450				
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	100	200				
Thailand - Singapore	200	350				
Thailand - Manila	550	900				
(North & South)	Subject to CIC at destination					
Thailand - Jebel Ali	1,300	1,600	ISOCC	34	68	
			War Risk	35	70	
Thailand - South Korea (Busan)	300	600	All - In			
Thailand - South Korea (Incheon)	350	700				
Thailand - Nhava Sheva	1,050	1,400	ISOCC	38	76	
Thailand – Durban / Cape Town	2,250	3,650	ISOCC	59	118	
			Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	850-950	1,700-1,900	All - In			
Thailand - Sydney						
Thailand – Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	1,950	3,200	ISOCC	Included		Effective till 14-AUG-2025
			LSS	Included		
			EUIS	51 €	102 €	
			Subject to ENS USD 30/BL *20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD*			
Thailand - US West Coast	3,600	4,600	All - In			
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	3,000	4,100	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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนสิงหาคม 2568 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางลดลงเล็กน้อย อยู่ที่ 70 USD/TEU และ 100 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางลดลง อยู่ที่ 200 USD/TEU และ 350 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 2,250 USD/TEU และ 3,350 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 300-350 USD/TEU และ 600-700 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 850-950 USD/TEU และ 1,700-1,900 USD/FEU ในขณะที่เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 1,950 USD/TEU และ 3,200 USD/FEU

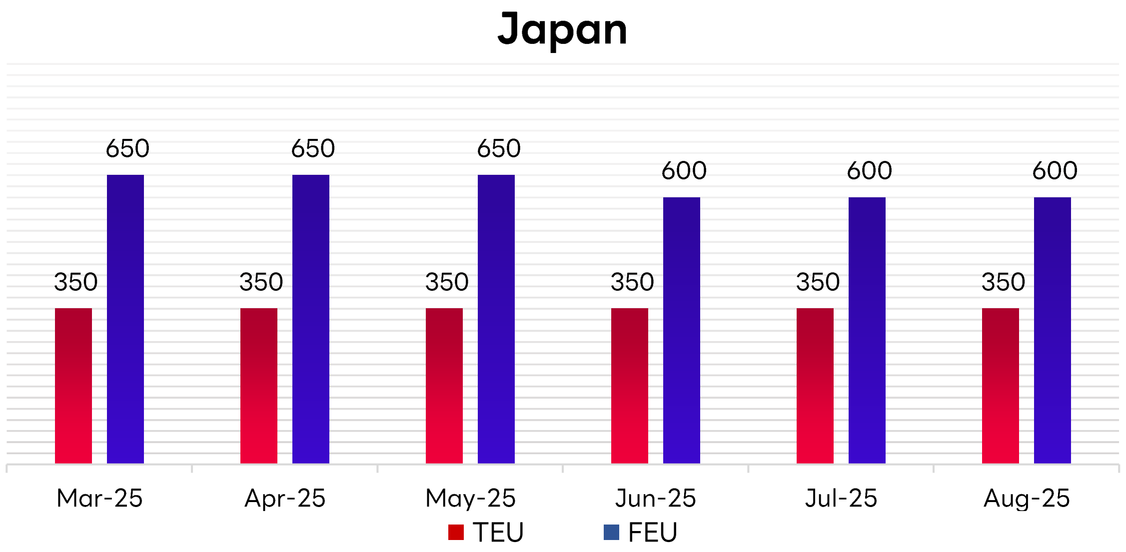
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 3,600 USD/TEU และ 4,600 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ปรับเล็กน้อย โดยอยู่ที่ 3,000 USD/TEU และ 4,100 USD/FEU

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-AUG-2025
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,000	1,200	All-in	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	4,150	4,800	All-in	

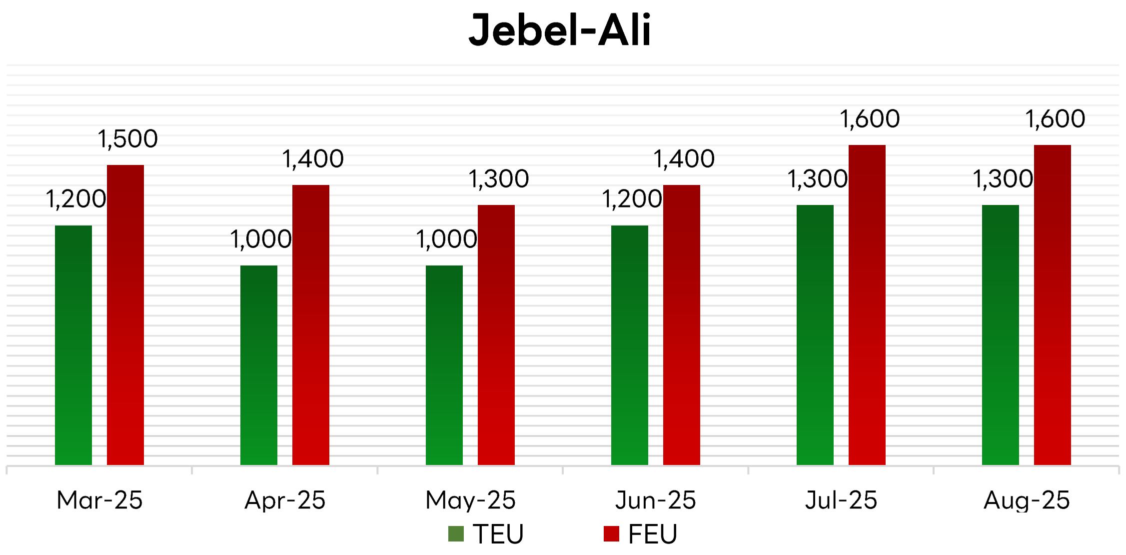
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

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



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

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

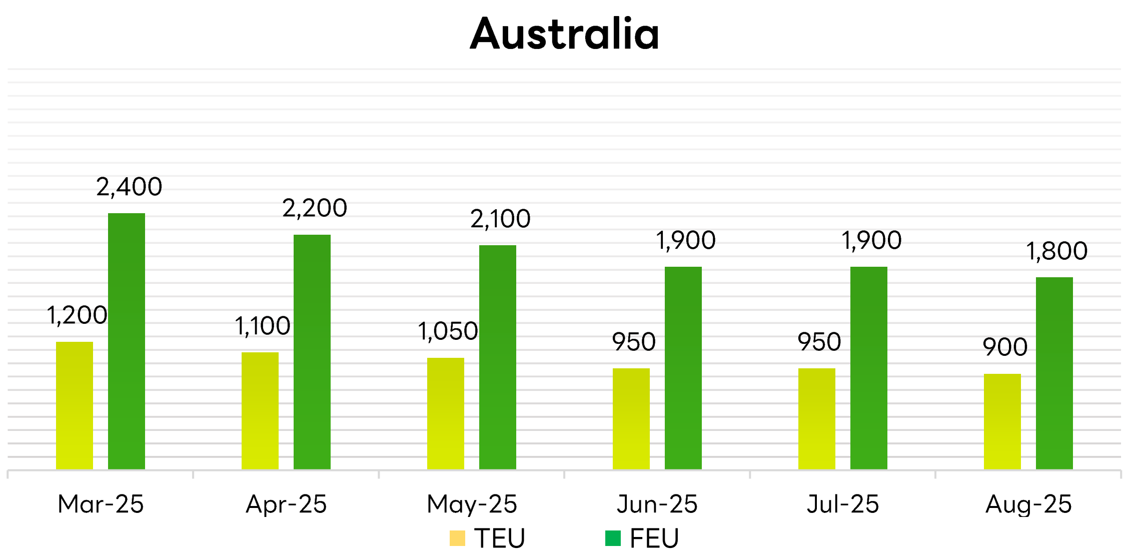


	MAR-25	APR-25	MAY-25	JUN-25	JUL-25	AUG-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	45	45	22	34	45	34
Low Sulphur Surcharge / FEU	90	90	44	68	90	68

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

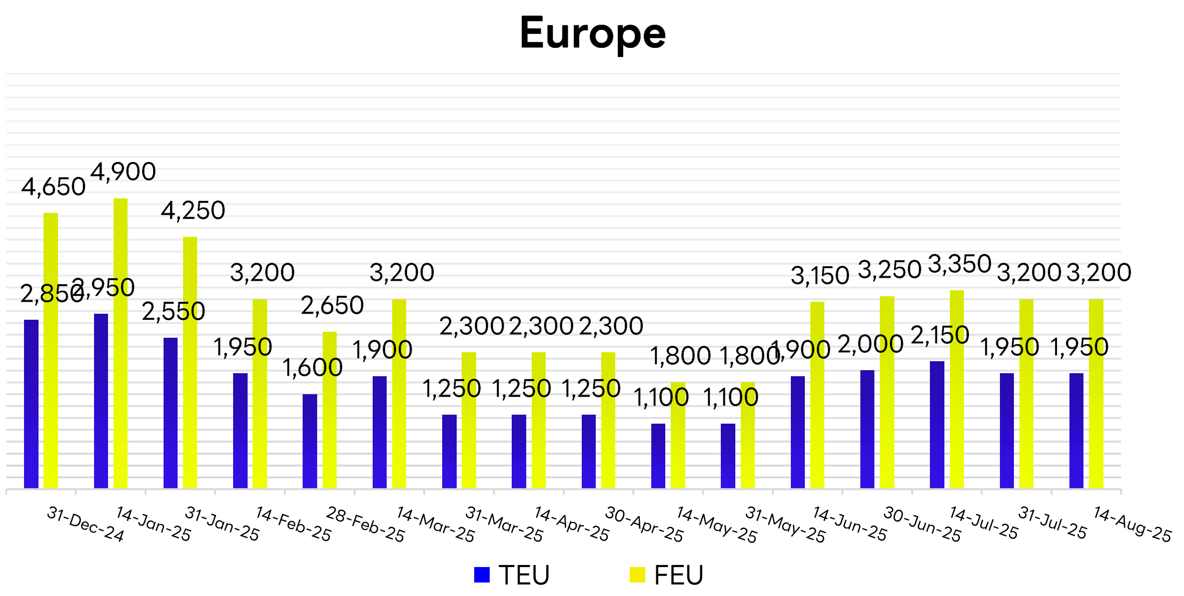
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 8 เดือนล่าสุด

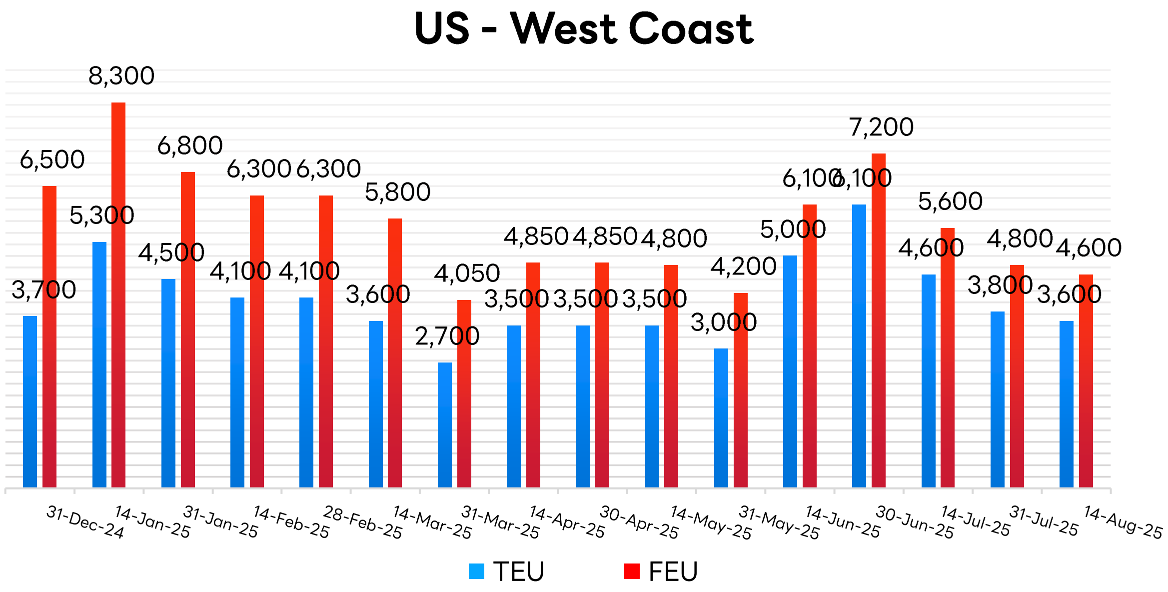


	MAR-25	APR-25	MAY-25	JUN-25	JUL-25	AUG-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	71	71	53	53	Inc	Inc
Low Sulphur Surcharge / FEU	142	142	106	106	Inc	Inc
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €

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

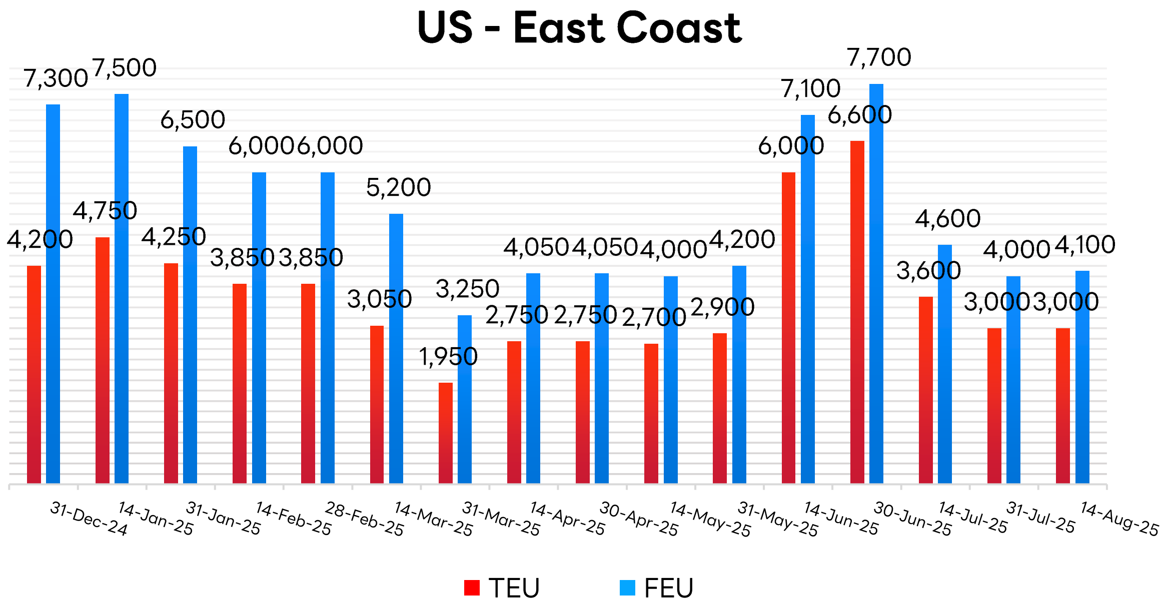
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

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

Tariff realities prompt growth in 'origin-controlled' cargo on trans-Pacific

Growing volumes of trans-Pacific eastbound spot cargo are being controlled at origin countries such as China as the impact of US tariffs bores deeply into shipping practices, sources tell the Journal of Commerce.

The reasons for a noticeable increase in origin-controlled container trade are largely tariff-related, sources said, as parties to trade transactions adjust to possibly permanently higher tariff levels imposed by the Trump Administration.

Origin-controlled cargo means the purchasing of ocean transportation is done by parties in exporting countries such as China, for example, rather than in the US.

"At Toll Group, we are observing a slight upward trend in origin-controlled cargo," said Marc Meier, Toll's global head of ocean freight. "This trend appears to be influenced by factors such as the current supply and demand situation, where supply is notably higher than demand, as well as ongoing tariff discussions."

Meier said Toll's origin-controlled cargo is now about 35% of its total cargo compared with 20% a few years ago. "We believe going forward, it might be 40-45%," he said.

Others see the trend also.

"I have noticed a significant shift in the traditional mix of our smaller volume shippers where there is more Asia controlled/nominated shipments as a percent of our overall weekly bookings ... this has been going on for the last five to six months," said Kurt McElroy, executive vice president at the forwarder Kerry Apex.

McElroy said the shift could be due to "smaller importers choosing to buy DDP [delivery duty paid] and leaving the duty uncertainty to the shipper."

"Volatile freight rates could also be a contributing factor in small importers' decisions to have terms of sale [DDP or cost-insurance-freight], instead of typical [free-on-board] terms of sale," he said.

Under DDP terms, the seller bears all shipping and customs costs until it delivers the goods to the buyer, having cleared customs as the named place of destination.

Another possible reason for growth in origin-controlled spot cargo is the growing ease of booking using online tools from carriers such as Maersk, Hapag Lloyd and CMA-CGM, who sources say are allocating greater amounts of their vessel space to online channels.

McElroy said the volatile market could also be prompting large US retailers to seek DDP terms from their suppliers versus receiving such goods at origin and shipping them under their own contracts.

"Big box retailers like Walmart, when ocean rates are not as volatile, will want to purchase FOB from their smaller suppliers and move under their own contract," McElroy said. "Yet, when rates get volatile ... on the upswing, and space tightens, along with duty uncertainty, Walmart will choose to have small suppliers ship to Walmart distribution centers CIF and not allow price increases. They have such leverage with smaller suppliers to accept these kind of terms."

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

Vingroup to start building $14 billion Haiphong port, logistics hub next year

Vingroup, Vietnam's largest conglomerate, will start work next year on a $14 billion port and logistics center in Haiphong that will form the core of a new development area in the country's northern port gateway, the group said.

The Nam Do Son harbor and commercial facility will cover approximately 11,000 acres in Haiphong's new southern coastal economic zone, plans for which were unveiled by the city government last year.

Vingroup said its port and industrial complex will be developed in three phases between 2026 and 2040. It will include a container terminal with at least six berths, according to digital renderings of the project.

Vingroup, whose interests include electric vehicle manufacturing, real estate development and healthcare, said phase one of the project, to be developed between 2026 and 2030, will cost $1.1 billion. Phase two between 2031 and 2035 will cost $7.9 billion, while the final phase from 2036 to 2040 will cost $5.3 billion.

Details were disclosed in a brief two-page statement Vingroup filed to the Ho Chi Minh stock exchange and the state securities commission this week. Vingroup executives did not respond to requests for further comment.

Vingroup said it would finance 15% of the total cost of the project from its own resources, with the remaining 85% coming from other sources, including financial institutions and other investors.

Analysts said the port is likely to be built as part of the project's first phase, providing shipment capacity for Vingroup's trade activities that include the manufacturing of its VinFast Auto electric vehicles in Haiphong. VinFast also operates a fleet of car carriers to ship vehicles to Southeast Asian markets.

Analysts said the port would also provide additional container terminal capacity for Haiphong, which handled almost 6 million TEUs last year.

Vingroup's project comes as Haiphong's port administration is further developing its Lach Huyen container port.

In May, CMA CGM signed a $600 million deal with Saigon Newport Corporation (SNP) to develop terminals 7 and 8 at Lach Huyen, which will have a combined capacity of 1.9 million TEUs when operational in 2028. And Hai Phong Port TIL International Terminal Company, an affiliate of Mediterranean Shipping Co., in April inaugurated terminals 3 and 4 at Lach Huyen, with a capacity of about 2 million TEUs.

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

Ocean carriers still have cards to play despite weakening container market

Trans-Pacific spot rates are plunging — a bellwether indicator informing analysts' negative view of container shipping as it heads into the final stretch of the year and begins to look out into 2026.

Translation: Pressure on the market is growing despite a multi-level capacity squeeze due to ongoing diversions around southern Africa, port congestion in Asia and Europe, whiplash US tariff policy, blank sailings, and carrier network adjustments and alliance reshuffling.

The combined effects have not prevented rates from falling significantly in 2025. The Freightos Baltic Global Container Index is down 57% over the past year while the Drewry World Container Shipping Index is down 50%.

Growing evidence of weakness led Ocean Network Express (ONE), the sixth-largest carrier in capacity terms, according to Alphaliner, to announce Aug. 1 it would reduce its full-year profit expectation by $400 million, noting the “overall market environment may not prove as robust as initially anticipated.”

Global banks are taking note as well.

“Volumes are likely to soften sharply post end-July as shippers exhaust rush orders,” HSBC analysts wrote on July 20. “Even worse, the accelerated vessel delivery schedule will collide with potentially weakening demand, exacerbating overcapacity.”

Two conclusions are that, despite long-term industry consolidation and pressure on capacity from port congestion and diversions, forces of supply and demand remain alive and well. And secondly, carriers are behaving in ways they had not previously.

“The market will continue to be driven by supply and demand dynamics,” Hua Joo Tan, analyst at Linerlytica, told the Journal of Commerce. “The current [trans-Pacific] rate collapse is a testament to my point.”

Yet there is evidence the behavior of carriers has changed in ways that will affect the market on a short-term basis — for example, a willingness to hit the gas pedal on rate increases at the first sign of market tightness, reacting faster and driving spot rates higher than in pre-COVID-19 times, according to many observers.

This happened most recently in the trans-Pacific the moment 145% US tariffs on China were eased to 30% on May 12, unleashing cargo that had been held back over the previous month. Trans-Pacific eastbound spot rates were $2,220 per FEU on May 9, as measured by Platts, but had shot up 270% to $6,040 per FEU by June 6, at which point they started to fall.

Carriers’ response to the brief opportunity included implementing peak season surcharges (PSSs) on contract cargo despite the lack of a firm seasonality connection, sources said, another indication of carriers’ opportunism.

“PSSs have shifted from yielding higher revenue in certain months to a cash grab when carriers expect or have full ships, regardless of whether or not it’s a traditional peak season specifically,” said one forwarder.

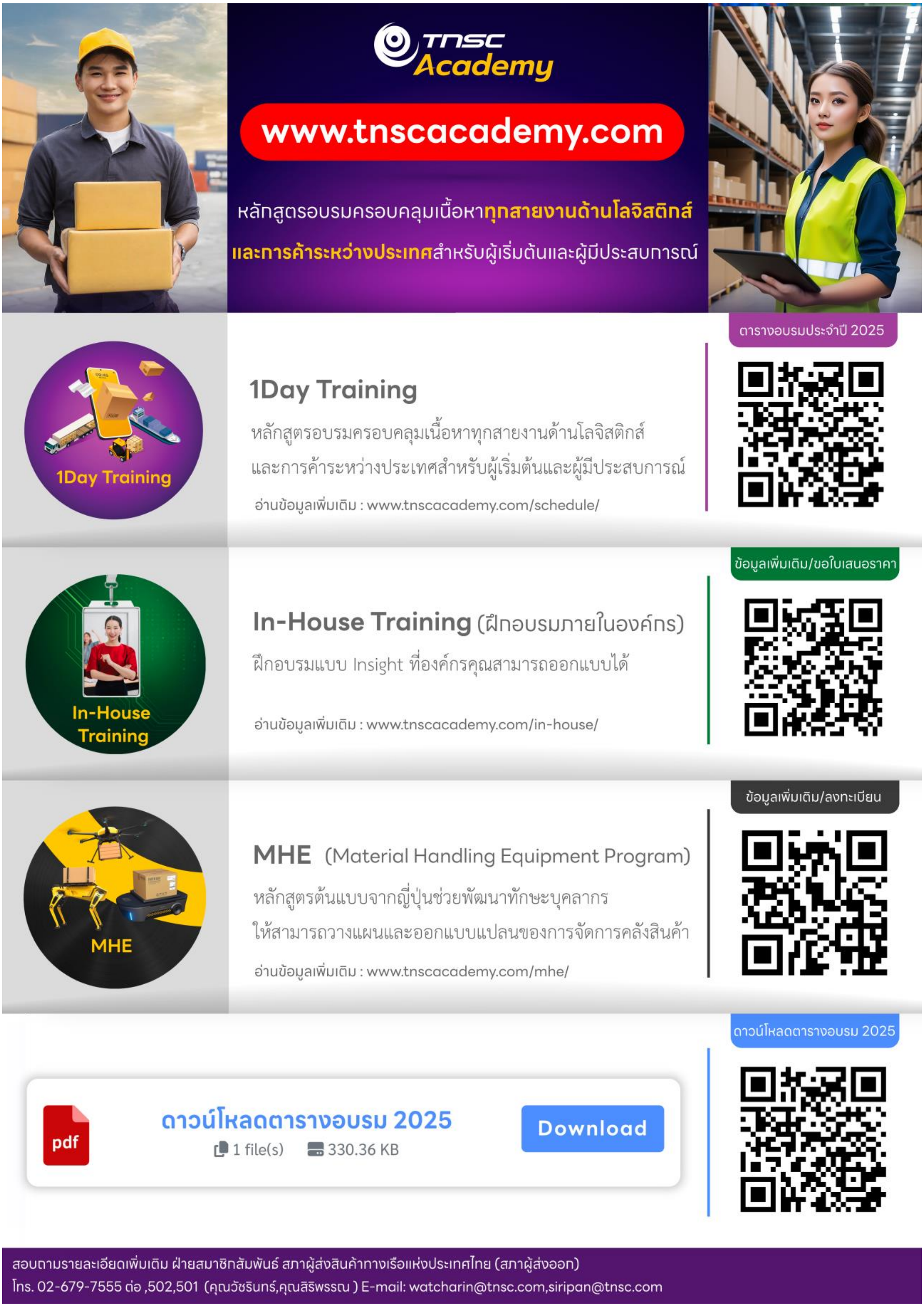
Source: https://www.joc.com/

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 25 July 2025	Current Index 1 August 2025
Comprehensive Index			1592.59	1550.74
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	2090	2051
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	2418	2333
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2067	2021
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3378	3126
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1152	1153
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1071	1121
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	4273	4232
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2961	3022
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	5188	4662
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	315	313
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	324	322
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	429	412
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	135	138

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
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