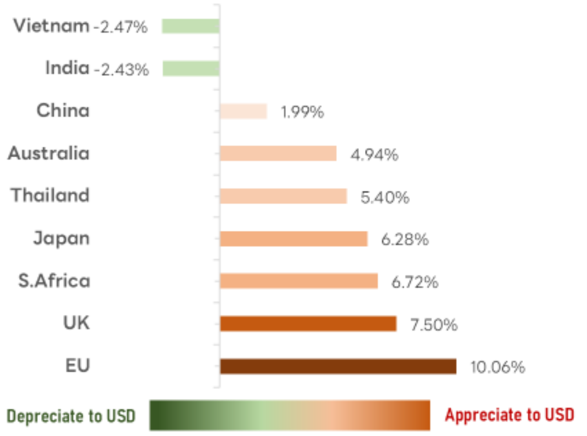
Weekly Briefing (27 August 2025)

Thai Bath Rate
To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
32.44	37.76	43.72	21.07

CNY	JPY	INR	VND
4.53	0.22	0.37	0.0012

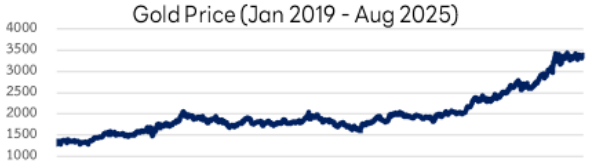
Exchange Rate Trend
To USD (YTD)



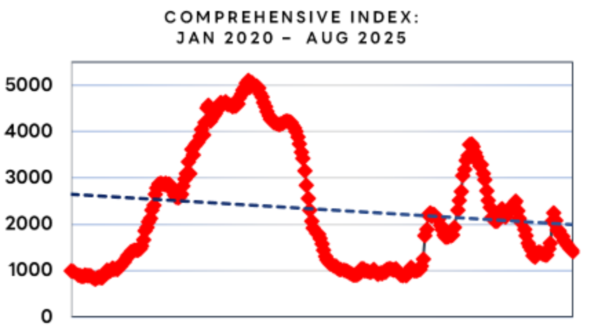
Crude Oil & Gold Price
(17 Aug - 23 Aug 2025)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	65-68	67-71	62-64

Gold : 3317-3372 USD/Ounces



Freight Index
(SCFI Comprehensive Index)



15-Aug-25	22-Aug-25
1,460.19	1,415.36
-44.83	

Weekly Top's Stories

US business spending on equipment resilient; labor market confidence weakening

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/45Xr0r2

Overcapacity fear as box ship orderbook swells to 15-year high

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

Carriers continue to prioritise volumes and ignore transpac rates slide

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

Thai National Shippers' Council   สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

1.https://bit.ly/45Xr0r2 2.https://bit.ly/3HvWFaZ 3.https://bit.ly/45Xjyfr

อัพเดทค่าระวางเรือ

และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล

สัปดาห์ที่ 34 พ.ศ. 2568

สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

"หมายเหตุ: อัตราค่าระวางที่ปรากฏเป็นอัตราฐานของสายเรือที่ประกาศเป็นทางการ ซึ่งอาจสูงกว่าหรือต่ำกว่าอัตราที่มีการเรียกเก็บจริงจากผู้ส่งออก"

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

<table>
<tr><th rowspan="2">ROUTE</th><th colspan="2">Freight</th><th colspan="3">Surcharge / Fee</th><th rowspan="2">Remark</th></tr>
<tr><th>USD/20’</th><th>USD/40’</th><th>Item</th><th>USD/20’</th><th>USD/40’</th></tr>
<tr><td>Thailand - Shanghai</td><td>70</td><td>100</td><td rowspan="5">ISOCC</td><td rowspan="5">34</td><td rowspan="5">69</td><td rowspan="24">Effective till
31-AUG-2025</td></tr>
<tr><td>Thailand - Qingdao</td><td>180</td><td>250</td></tr>
<tr><td>Thailand - Hong Kong</td><td>150</td><td>250</td></tr>
<tr><td>Thailand - Japan (Main Port)</td><td>350</td><td>600</td></tr>
<tr><td>Thailand – Kaohsiung</td><td>200</td><td>300</td></tr>
<tr><td>Thailand - Klang</td><td>200</td><td>350</td><td rowspan="6">ISOCC</td><td rowspan="6">20</td><td rowspan="6">40</td></tr>
<tr><td>Thailand - Jakarta</td><td>250</td><td>450</td></tr>
<tr><td>Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)</td><td>100</td><td>200</td></tr>
<tr><td>Thailand - Singapore</td><td>200</td><td>350</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Thailand - Manila
(North & South)</td><td>550</td><td>900</td></tr>
<tr><td colspan="2">Subject to CIC at destination</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Thailand - Jebel Ali</td><td rowspan="2">1,300</td><td rowspan="2">1,600</td><td>ISOCC</td><td>34</td><td>68</td></tr>
<tr><td>War Risk</td><td>35</td><td>70</td></tr>
<tr><td>Thailand - South Korea (Busan)</td><td>300</td><td>600</td><td colspan="3" rowspan="2">All - In</td></tr>
<tr><td>Thailand - South Korea (Incheon)</td><td>350</td><td>700</td></tr>
<tr><td>Thailand - Nhava Sheva</td><td>1,050</td><td>1,400</td><td>ISOCC</td><td>38</td><td>76</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Thailand – Durban / Cape Town</td><td rowspan="2">2,250</td><td rowspan="2">3,650</td><td>ISOCC</td><td>59</td><td>118</td></tr>
<tr><td colspan="3">Subject to SCMC USD 30/BL</td></tr>
<tr><td>Thailand - Melbourne</td><td rowspan="2">850-950</td><td rowspan="2">1,700-1,900</td><td colspan="3" rowspan="2">All - In</td></tr>
<tr><td>Thailand - Sydney</td></tr>
<tr><td rowspan="4">Thailand – Europe (Main Port)
(Rotterdam/Antwerp/Hamburg/
Le Havre)</td><td rowspan="4">1,750</td><td rowspan="4">3,000</td><td>ISOCC</td><td colspan="2">Included</td></tr>
<tr><td>LSS</td><td colspan="2">Included</td></tr>
<tr><td>EUIS</td><td>51 €</td><td>102 €</td></tr>
<tr><td colspan="3">Subject to ENS USD 30/BL
20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD</td></tr>
<tr><td>Thailand - US West Coast</td><td>3,600</td><td>4,600</td><td colspan="3">All - In</td></tr>
<tr><td>Thailand - US East Coast
(NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)</td><td>3,000</td><td>4,100</td><td colspan="3">New Panama Transit Tariff Surcharge
(Up to routes) USD 40-120/TEU</td></tr>
</table>

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 ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 1,750 USD/TEU และ 3,000 USD/FEU

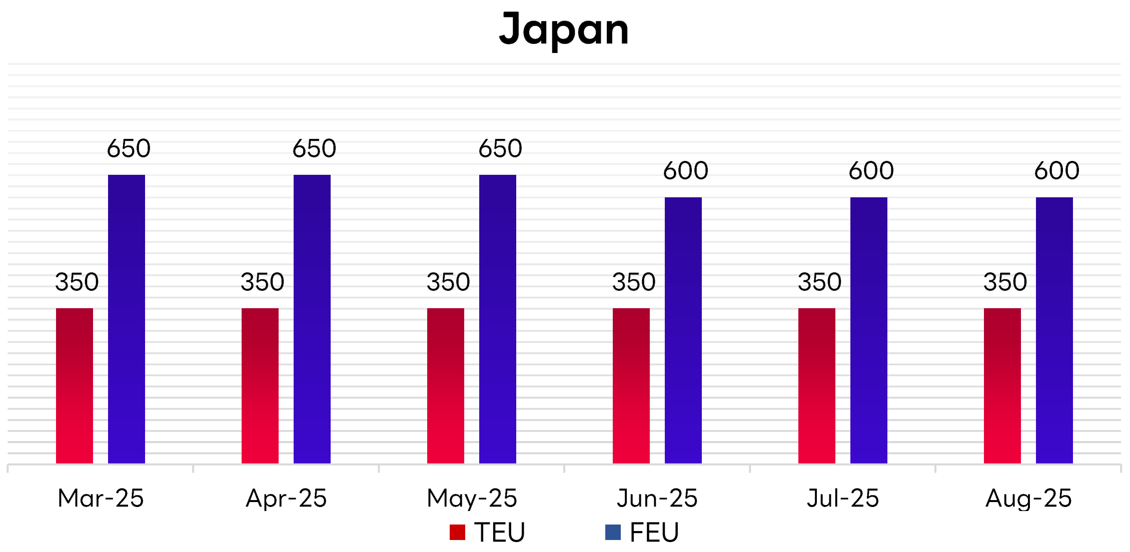
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางฝั่ง West Coast คงที่ โดยอยู่ที่ 3,600 USD/TEU และ 4,600 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast คงที่ โดยอยู่ที่ 3,000 USD/TEU และ 4,100 USD/FEU

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	

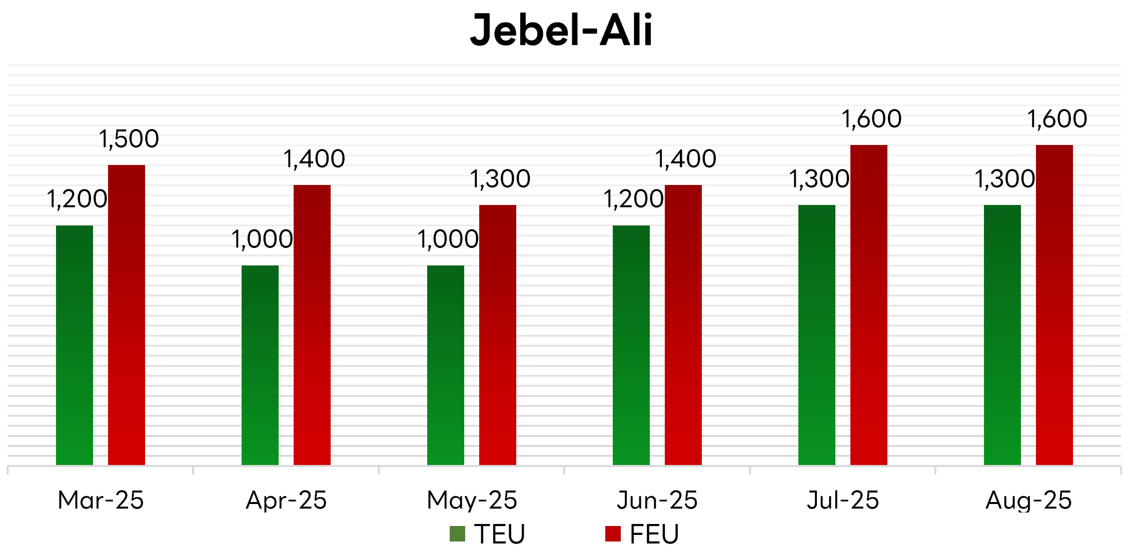
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

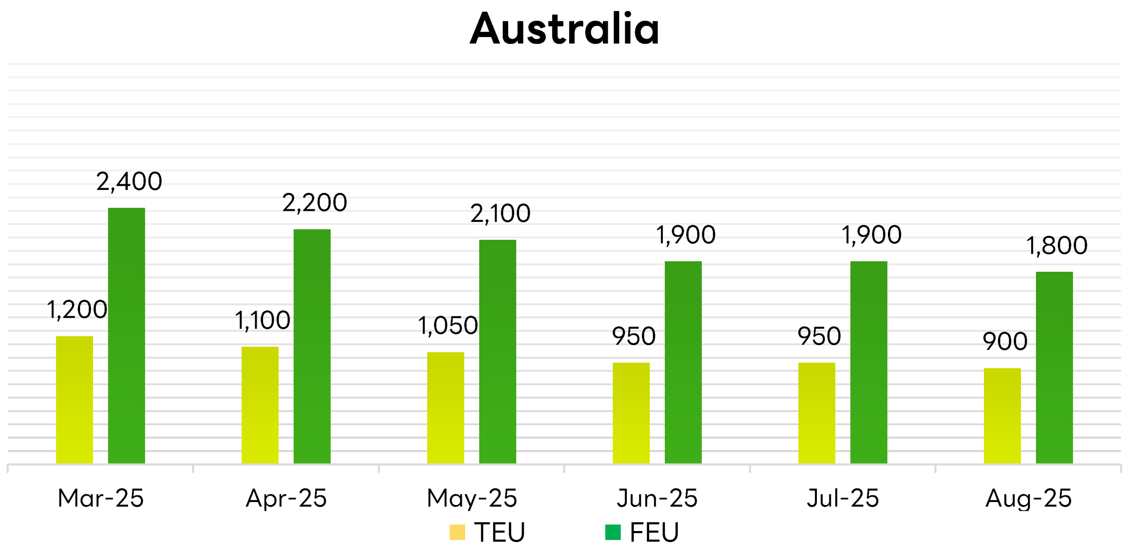
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 6 เดือนล่าสุด



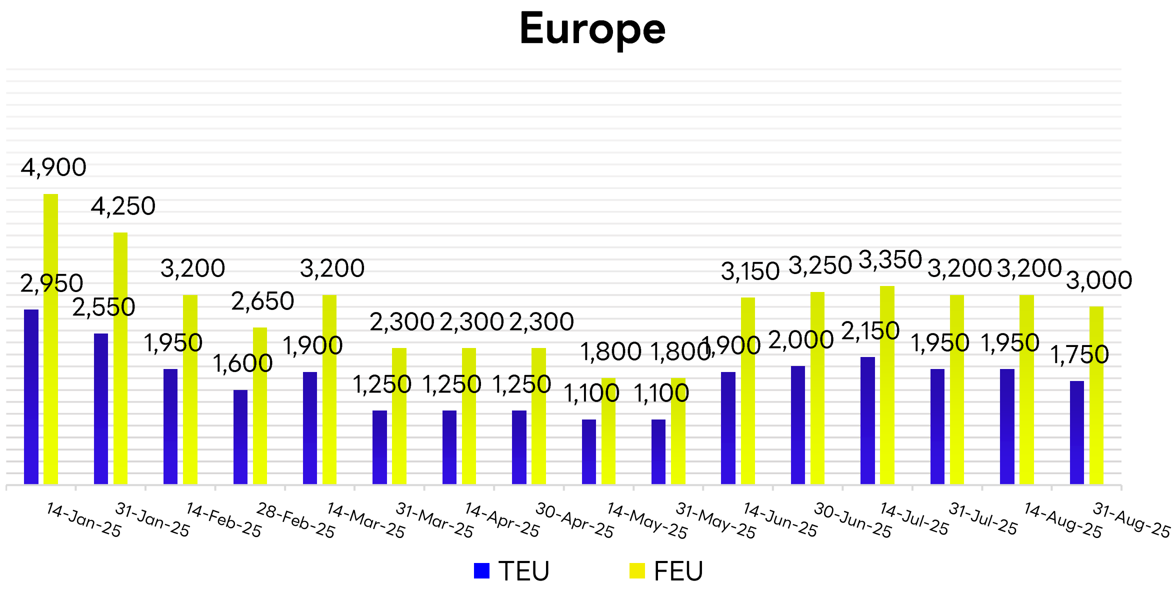
	MAR-25	APR-25	MAY-25	JUN-25	JUL-25	AUG-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	45	45	22	34	45	34
Low Sulphur Surcharge / FEU	90	90	44	68	90	68

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

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



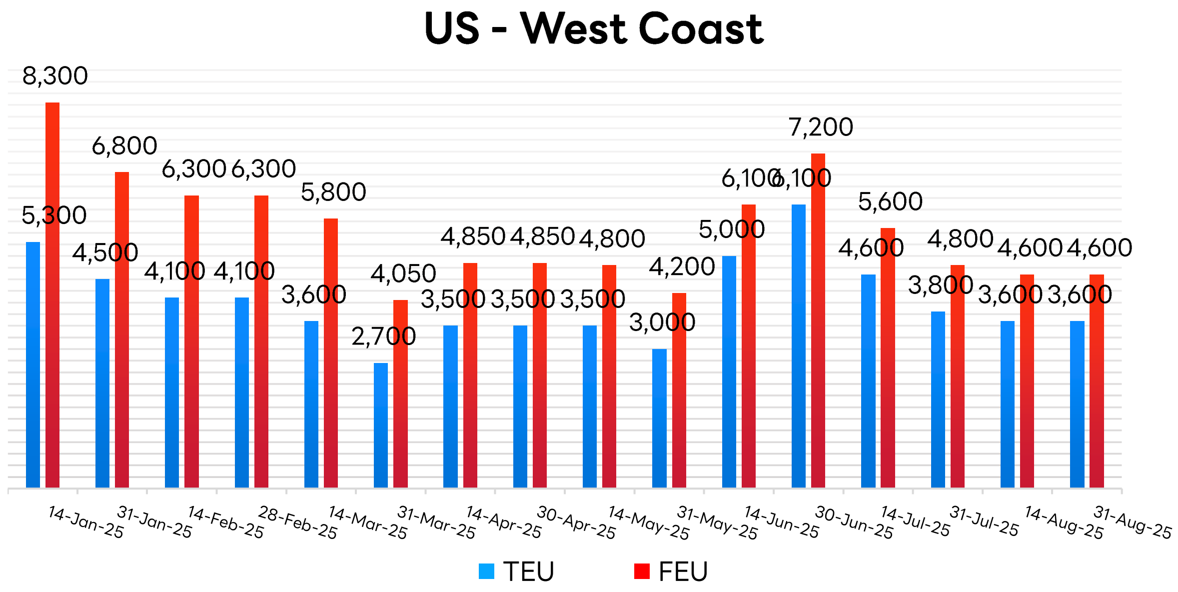
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 8 เดือนล่าสุด



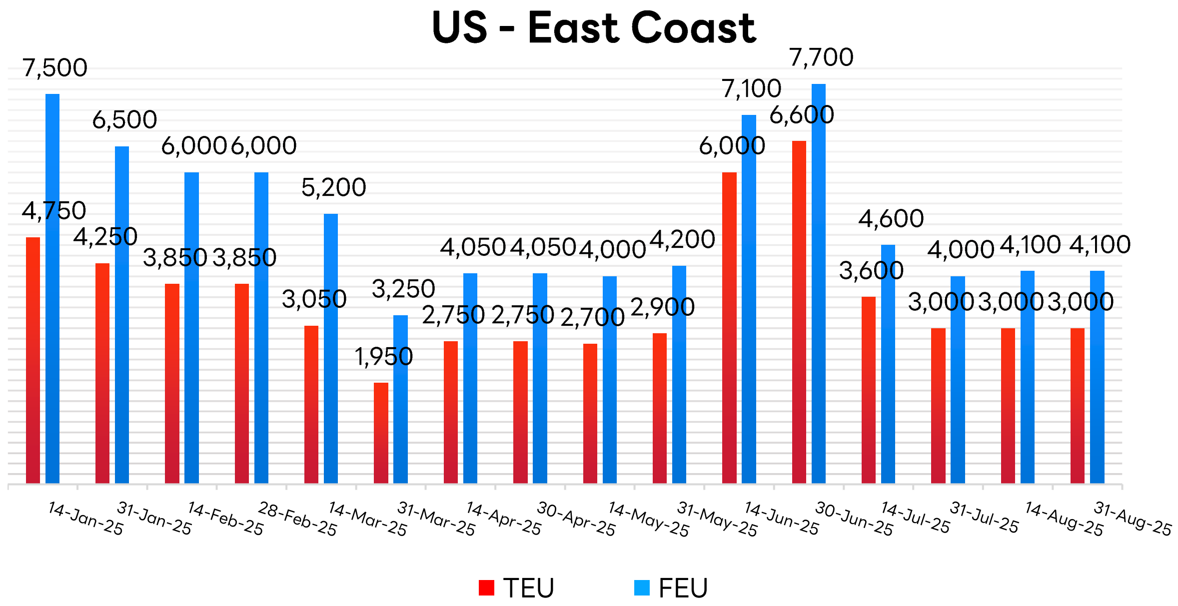
	MAR-25	APR-25	MAY-25	JUN-25	JUL-25	AUG-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	71	71	53	53	Inc	Inc
Low Sulphur Surcharge / FEU	142	142	106	106	Inc	Inc
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €

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

A sea of opportunities exists to swap transshipment for direct services

At some point in the life of these trades, carriers will consider whether there is sufficient promise to deploy direct services. There are a number of motivations behind this.

Carriers will want to have first-mover advantage. Transshipment — particularly between two deep-sea services — can produce very variable products. Carriers offering a direct service will have the chance to establish pole position.

Secondly, those with suitable tonnage will see an opportunity. Some of the carriers' raids of small- to mid-range tonnage in the secondhand markets (plus ongoing delivery of newbuilds) will have greater flexibility in feeder, regional and developing trades to upgrade from transshipment without swamping a trade with big ships.

Finally, with all the capacity injections, both current and future, a glut beckons that will bring rates down on a widespread basis. As ships are moveable assets, they can quickly spread overcapacity contagion from one trade to another. New direct services will certainly not be enough to swing the dial back; carriers will need to be nimble on multiple capacity-eating fronts for that. But investing in new linkages and moving overcapacity out has some attractions.

'High-potential' trades

Using Container Trade Statistics' (CTS') extensive volume data at a granular level, we looked at several developing trades and arrived at the conclusion that there are many with high potential.

In any new or expanded deployment, carriers will look at: a) the evolution of volumes in the trade and the expected utilization if they deploy a premium product; b) the evolution of rates in the trade, which in most cases will be reasonably healthy as a transshipment trade but might be impacted by an injection of new direct capacity; and c) the cost of ship, port and equipment systems, including imbalances.

New direct connections are the obvious starting point, but carriers also have the possibility to link in feeder hubs and partially piggyback on other direct routes. This has the advantage of access to a wider pool of cargo and derisking developing trades that can be volatile.

The announcement from Mediterranean Shipping Co. that it will serve the US-to-West Africa trade as part of its South Africa service certainly adds one substantive trade to its direct network. But by offering the US Gulf, Mexico and parts of Central America to West Africa and South Africa off Freeport and connecting West Africa to South Africa, MSC opens up other important flows of developing business and the possibility for double-dipping.

The East Coast of South America (ECSA) to West Africa is also emerging strongly. To serve this trade, carriers transship over the Mediterranean or North Europe with heavy diversion time. The least diverted is with MSC via Las Palmas in the Canary Islands, but that is still a combined 5,515 nautical miles ex-Rio to Abidjan in West Africa against 2,932 nautical miles direct. There are few obvious links to other trades, however, so carriers would need to be comfortable about getting critical mass just in these lanes.

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

Container lines begin shifting China-built ships out of US loops

Container lines are taking preemptive steps to reduce their exposure to hefty tariffs on Chinese-built and -operated vessels calling US ports that take effect in mid-October.

The Premier Alliance of Ocean Network Express (ONE), HMM and Yang Ming Marine Transport is revamping a trans-Pacific service to avoid the US Trade Representative’s fees, and other major carriers are expected to follow suit.

Carriers say the deployment of non-China-built ships won’t be the most efficient for their networks but balk at fees that will initially equate to $1 million per voyage. The savings that come from removing China-built vessels from US services could increase to ultimately more than $500 million per year by April 2028, as the severity of the tariffs ratchets up over the next three years.

Ocean Network Express and HMM have confirmed that the Asia-Mediterranean segment of the current Mediterranean Pacific South 2 (MS2) service will operate as a standalone service, renamed Mediterranean 2 (MD2), starting early next month. The trans-Pacific leg of the MS2 will be incorporated into the alliance’s existing Asia Gulf Express 2 service, which will be rebranded as the Gulf Pacific South 2 (GS2) as of next week, limiting the deployment of 10 Chinese-built ONE container ships currently operating the MS2 service to the shortened MD2 route.

According to ONE service schedules, these vessels include seven 15,300-TEU ships built by Yangzijiang Shipbuilding Group, China’s largest privately owned shipyard, and three built by state-controlled China State Shipbuilding Corp.

Yang Ming Marine Transport has yet to announce the changes, which stand to save ONE an estimated $185 million in tariffs in the first year after the levy is implemented on Oct. 14.

Under the USTR fee proposal, ships operated by China-based carriers or built by Chinese shipyards will be subject to fees of $50 per net ton of capacity per voyage calling at US ports in the first year of enforcement, rising to $140 per net ton in April 2028. The fees will be capped at five voyages, and China-based carriers, the USTR’s primary target, will face higher levies.

With each of the MS2 deployed vessels assessed at about 74,000 net tons, ONE would face a bill of $3.7 million per ship per voyage, maxing out at $18.5 million for each of the 10 ships — a total of $185 million — after five voyages.

In announcing the MS2 service adjustment, ONE and HMM said the changes would improve connectivity and transit times to certain markets.

HMM said the new Mediterranean Service 2 (MD2) would provide an express service from western Mediterranean to Busan and central China. Similarly, GS2 — which HMM calls the Korea Middle East–Pacific South (KMP) loop — will provide direct services from Dubai to the US West Coast and the US West Coast to Dalian and Xingang, HMM said.

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

Tariff-linked trade pattern shifts could offset impact of US port fees

Trade patterns shifting from global to more regional in nature partly due to changing tariff policies could offset the impact of US port charges on Chinese carriers, Hong Kong-listed Orient Overseas (International) said Thursday.

That market segmentation, coupled with extended or restructured supply chains, could create new opportunities for shipping companies to refine their strategies, the company said in an interim earnings statement.

The subsidiary of Cosco Shipping Holdings said US port charges that start on Oct. 14 "will have a relatively large impact" on its units, including carrier OOCL and OOCL Logistics.

OOIL gave no details, but based on the current proposal from the US Trade Representative (USTR), 10,000-net-ton ships such as the 13,000-TEU OOCL Poland, deployed on OOCL's Pacific China Central 1 service, will pay $3.5 million in the first year. That will rise to $9.8 million in 2028 when the levy climbs to $140 per net ton.

OOIL said trans-Pacific services have been especially susceptible to the erosion of business and consumer confidence and the disruption to long-term planning caused by frequent shifts in US tariff policy.

"As a result, many customers seem to have started to shift away from their precautious strategy of frontloading earlier this year to a more cautious, wait-and-see approach," it said.

Despite the challenges "our vessels sailing on major long-haul routes are nearly fully loaded, and this is expected to continue in the coming weeks," the carrier said.

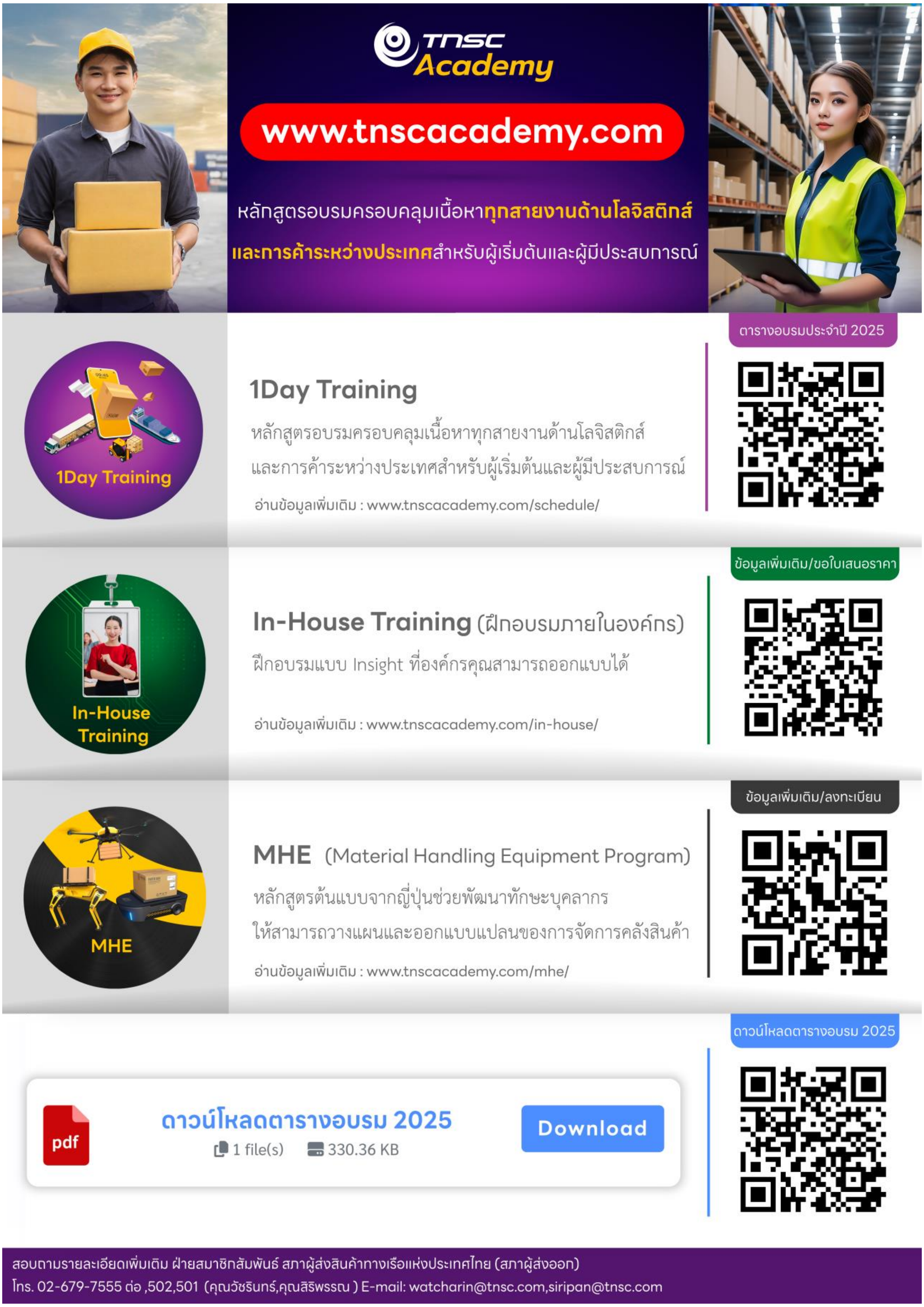
Source: https://www.joc.com/

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 15 August 2025	Current Index 22 August 2025
Comprehensive Index			1460.19	1415.36
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1820	1668
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	2279	2225
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1759	1644
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2719	2613
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1381	1479
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1239	1267
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	4074	4015
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	3008	2996
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	3340	3107
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	313	314
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	324	323
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	406	398
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	138	139

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
1Day Training
1Day Training
หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์
อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/schedule/
ตารางอบรมประจำปี 2025
In-House Training
In-House Training (ฝึกอบรมภายในองค์กร)
ฝึกอบรมแบบ Insight ที่องค์กรคุณสามารถออกแบบได้
อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/in-house/
ข้อมูลเพิ่มเติม/ขอใบเสนอราคา
MHE
MHE (Material Handling Equipment Program)
หลักสูตรต้นแบบจากญี่ปุ่นช่วยพัฒนาทักษะบุคลากร
ให้สามารถวางแผนและออกแบบแปลนของการจัดการคลังสินค้า
อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/mhe/
ข้อมูลเพิ่มเติม/ลงทะเบียน
pdf
ดาวน์โหลดตารางอบรม 2025
1 file(s) 330.36 KB
Download
ดาวน์โหลดตารางอบรม 2025
สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)
โทร. 02-679-7555 ต่อ ,502,501 (คุณวัชรินทร์,คุณสิริพรรณ) E-mail: watcharin@tnsc.com,siripan@tnsc.com