



Weekly Briefing (17 September 2025)



Thai Bath Rate

To Foreign Currencies


USD

31.97


EUR

37.59


GBP

43.52


AUD

21.51


CNY

4.52


JPY

0.22


INR

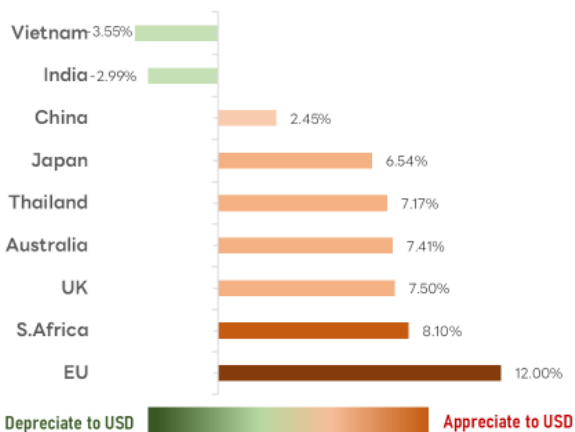
0.39


VND

0.0012

Exchange Rate Trend

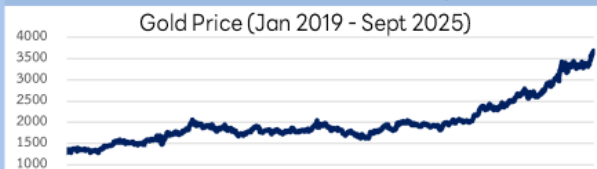
To USD (YTD)



Crude Oil & Gold Price

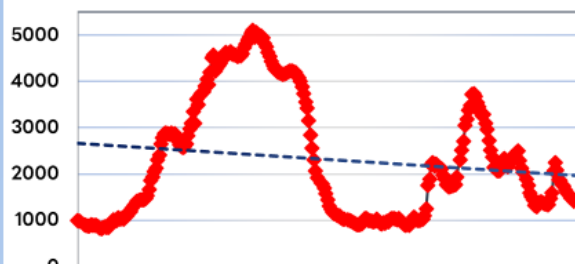
(7 Sept - 13 Sept 2025)

| Oil | OPEC | Brent | WTI |
|------------|-------|-------|-----|
| USD/Barrel | 65-68 | 69-72 | 0-0 |


Gold : 3586-3647 USD/Ounces


Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)

COMPREHENSIVE INDEX:
JAN 2020 - SEP 2025


| 5-Sep-25 | 12-Sep-25 |
|---------------|-----------|
| 1,444.44 | 1,398.11 |
| -46.33 | |

Weekly Top's Stories



Can the EU and NATO impose tariffs on India and China, as Trump wants?

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/4mjVMQ5>


Box lines face cost rise as empty container moves increase

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3VnJg83>


Cosco faces billion-dollar US port call fee

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/4n0RP4M>

อัตราค่าระวางเรือ และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล สำเนาที่ 37 พ.ศ. 2568



สรุปค่าระวางเรือประจำสำปดาร์

"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 | 50 | 60 | ISOCC | 46 | 92 | Effective till 30-SEP-2025 |
| Thailand - Qingdao | 130 | 200 | | | | |
| Thailand - Hong Kong | 150 | 250 | | | | |
| Thailand - Japan (Main Port) | 300 | 500 | | | | |
| Thailand – Kaohsiung | 150 | 250 | | | | |
| Thailand - Klang | 150 | 300 | ISOCC | 27 | 53 | |
| Thailand - Jakarta | 200 | 400 | | | | |
| Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai) | 100 | 200 | | | | |
| Thailand - Singapore | 180 | 300 | | | | |
| Thailand - Manila | 550 | 900 | | | | |
| (North & South) | Subject to CIC at destination | | | | | |
| Thailand - Jebel Ali | 1,150 | 1,500 | ISOCC | 56 | 112 | |
| | | | War Risk | 35 | 70 | |
| Thailand - South Korea (Busan) | 250 | 500 | All - In | | | |
| Thailand - South Korea (Incheon) | 300 | 600 | | | | |
| Thailand - Nhava Sheva | 900 | 1,200 | ISOCC | 64 | 128 | |
| Thailand – Durban / Cape Town | 2,600 | 3,700 | ISOCC | 98 | 196 | |
| | | | 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) | 1,000 | 1,600 | ISOCC | Included | | |
| | | | LSS | Included | | |
| | | | EUIS | 51 € | 102 € | |
| | | | Subject to ENS USD 30/BL 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD | | | |
| Thailand - US West Coast | 3,250 | 4,250 | All - In | | | |
| Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk) | 2,350 | 3,450 | 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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกันยายน 2568 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียลดลงในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางลดลง อยู่ที่ 50 USD/TEU และ 60 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางลดลง อยู่ที่ 150 USD/TEU และ 300 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 150 USD/TEU และ 250 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางลดลง อยู่ที่ 300 USD/TEU และ 500 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 2,600 USD/TEU และ 3,700 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 250-300 USD/TEU และ 500-600 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 850-950 USD/TEU และ 1,700-1,900 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 2,300 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 3,800 USD/TEU และ 4,800 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 2,800 USD/TEU และ 3,900 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

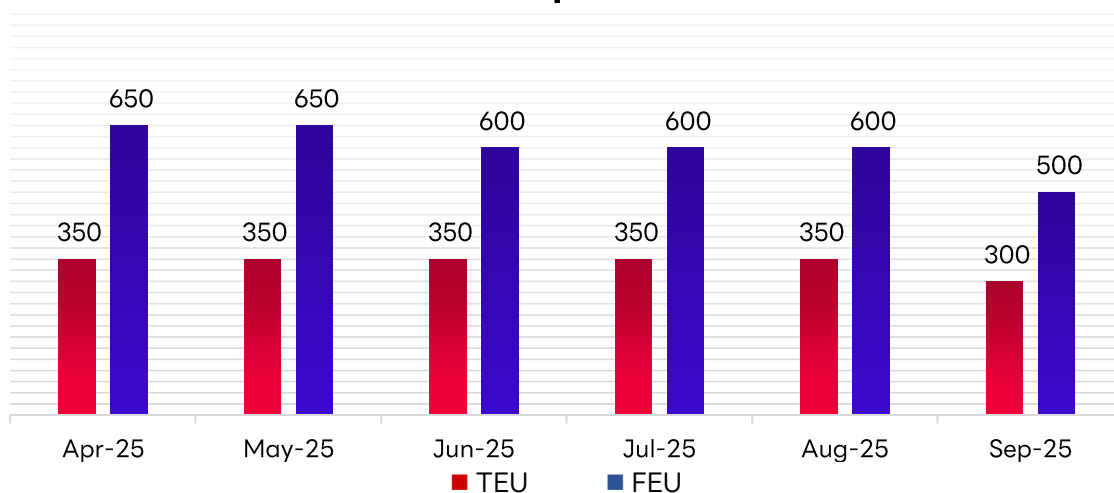
| ROUTE | SIZE | | Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge | Remark |
|--|---------|---------|--|-------------------------------|
| | USD/20' | USD/40' | | |
| Thailand-Hong Kong | 500 | 700 | All-in | Effective till 30-SEP-2025 |
| Thailand-Shanghai | | | | |
| Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama) | 900 | 1,150 | All-in | |
| Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH) | 4,000 | 4,500 | All-in | |

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

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น 6 เดือนล่าสุด

Japan

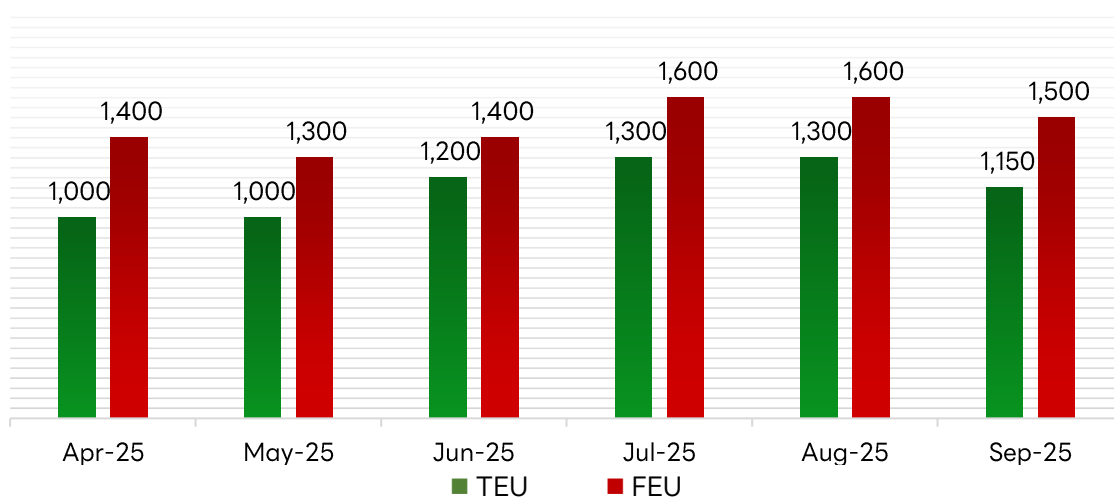


| | APR-25 | MAY-25 | JUN-25 | JUL-25 | AUG-25 | SEP-25 |
|-----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Low Sulphur Surcharge / TEU | 34 | 23 | 23 | 34 | 34 | 46 |
| Low Sulphur Surcharge / FEU | 69 | 46 | 46 | 69 | 69 | 92 |

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 6 เดือนล่าสุด

Jebel-Ali



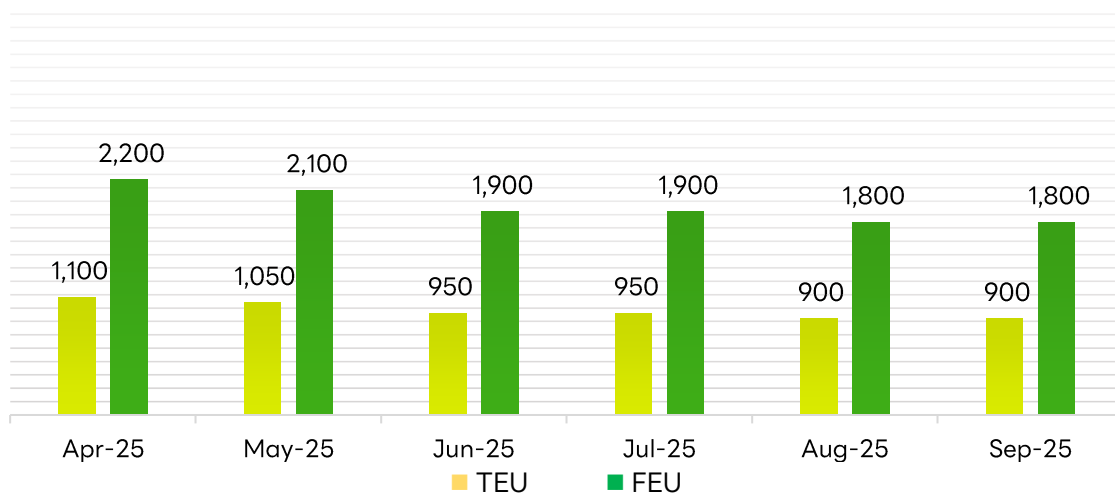
| | APR-25 | MAY-25 | JUN-25 | JUL-25 | AUG-25 | SEP-25 |
|-----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Low Sulphur Surcharge / TEU | 45 | 22 | 34 | 45 | 34 | 56 |
| Low Sulphur Surcharge / FEU | 90 | 44 | 68 | 90 | 68 | 112 |

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด

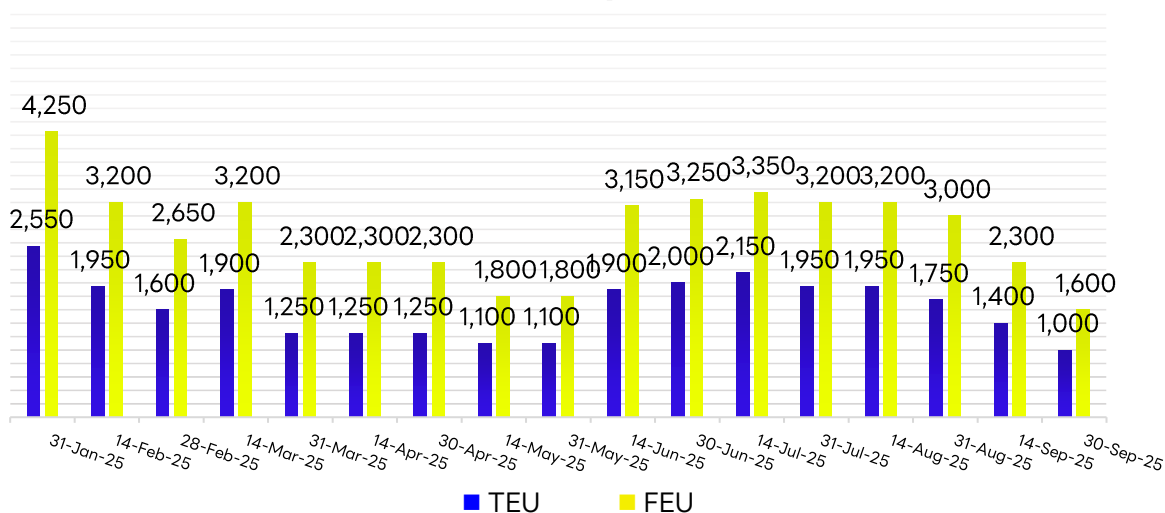
Australia



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 8 เดือนล่าสุด

Europe



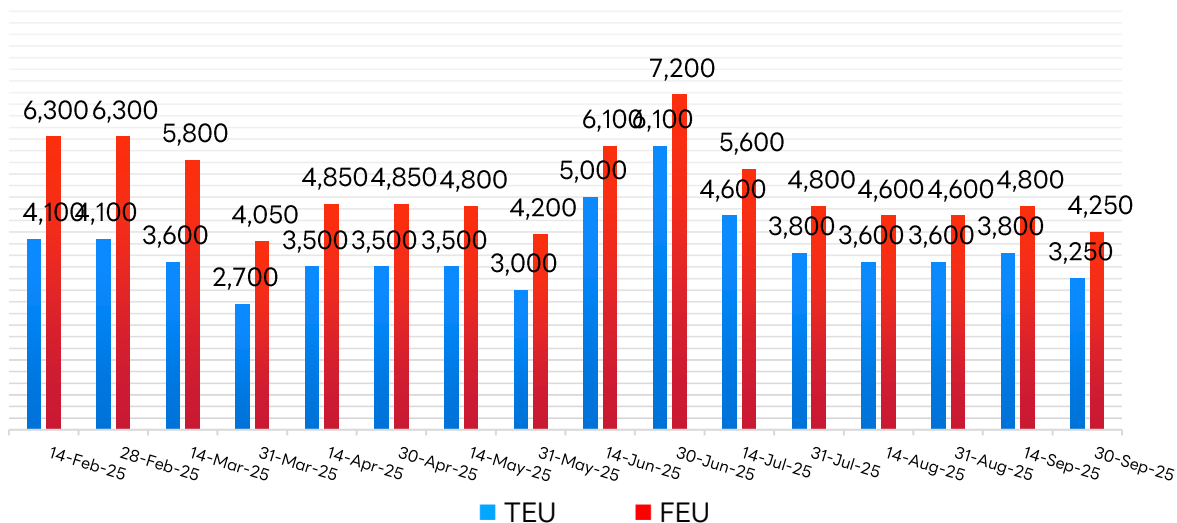
| | APR-25 | MAY-25 | JUN-25 | JUL-25 | AUG-25 | SEP-25 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Low Sulphur Surcharge / TEU | 71 | 53 | 53 | Inc | Inc | Inc |
| Low Sulphur Surcharge / FEU | 142 | 106 | 106 | Inc | Inc | Inc |
| EU Innovation Surcharge / 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

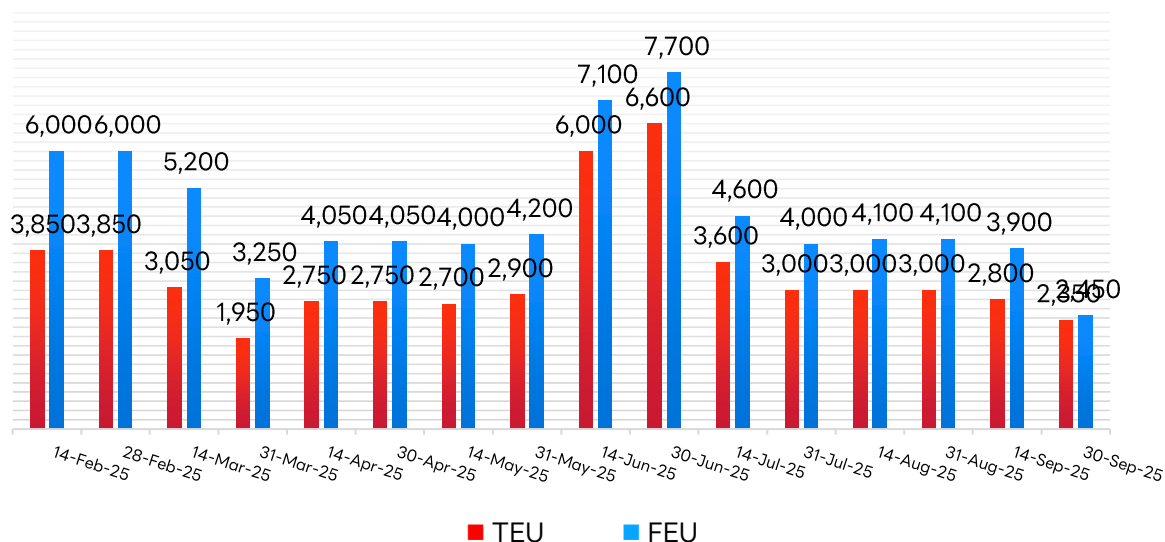
US - West Coast



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast 8 เดือนล่าสุด

US - East Coast



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

Pre-Golden Week rate hike beginning to fade on trans-Pacific

Container lines had stemmed a month-long decline in container spot rates on the eastbound trans-Pacific, but forecast volume declines and modest blanking announcements are testing the foundation of the new bottom.

The bump in spot rates that was driven by the convergence of a Sept. 1 general rate increase (GRI) and blanked sailings in the eastbound trans-Pacific appears to be over, and rates this week are headed lower, according to forwarders.

“The Sept. 1 GRI raised rates a few hundred dollars, but we can say now that rates are back to pre-Sept. 1 levels,” James Caradonna, executive vice president of the forwarder M&R Spedag Group, told the Journal of Commerce Monday.

That was echoed by Chris Sur, executive vice president for ocean freight contract logistics at forwarder Unique Logistics International.

“The Sept. 1 GRI certainly was successful,” Sur said. “It increased rates for a couple of weeks, but now it’s kind of going back to pre-Sept. 1 levels.”

Container spot rates have ticked up in recent weeks, as measured by Drewry, the Shanghai Shipping Exchange and Platts, a Journal of Commerce sister company within S&P Global. The spot rate from Asia to the West Coast as of Monday was \$2,500 per FEU, up \$200 on the week, while the East Coast spot rate of \$3,600 per FEU was up \$300 week over week, according to Platts.

An industry consultant who formerly managed logistics for two national retailers said bookings from Asia ticked up in early September in advance of the Oct. 1 Golden Week holidays in Asia, which most carriers were able to leverage for rate increases of several hundred dollars.

“But really, a lot of [the rate gain] was due to blank sailings,” the source said.

Another factor, the consultant said, was that falling spot rates in August were approaching the long-term fixed rates customers had signed for in their 2025–26 service contracts, and carriers were determined to prevent further rate erosion.

“[Carriers] don’t want spot rates to drop below contract rates,” the source said.

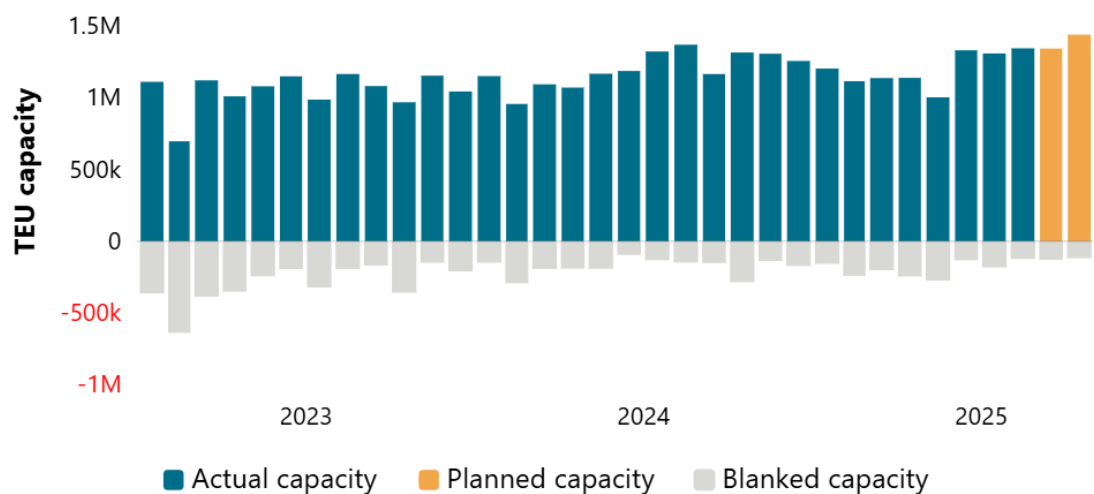
A carrier executive said even though US import volumes leading up to Golden Week this year are lower than usual, carriers are achieving their objective of keeping spot/FAK rates from collapsing so October blankings can catch up to the market.

“Even at \$1,800-\$1,900 [to the West Coast], this is certainly better than the \$1,500-\$1,600 in August,” the carrier source said.

Because there is no backlog of cargo built up in Asia, rates this week are already falling lower — to \$1,700-\$1,800 per FEU to the West Coast and about \$2,700 per FEU to the East Coast, another forwarder said.

Trans-Pacific carriers modestly blanking capacity

Container ship capacity deployed from Asia to US West Coast, with historical blanked and deployed capacity, planned capacity, and blank sailings already announced



Source: eeSea

© 2025 S&P Global

Most carriers also offer so-called bullet or voyage-specific rates that undercut their listed rates by about \$200-\$300 per FEU, said Robert Khachatryan, CEO of the forwarder FreightRight Global Logistics.

“All carriers have ships to fill,” he said. “They post a rate, but go to the market [with] a voyage-specific rate.”

Managing capacity

Meanwhile, carriers have been blanking sailings for weeks, and more cancellations are scheduled. Carriers are blanking 10% of capacity to the West Coast in September and are scheduled to blank 9.65% of capacity in October, according to the maritime intelligence provider eeSea.

Liners blanked 12.8% of capacity to the East Coast in September and are scheduled to blank 19.9% of capacity in October, according to eeSea.

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

Chinese tonnage moving out of US container trade ahead of new fees

Major container lines will have removed nearly half of the China-built ship capacity from US service by October, according to Xeneta, allowing the industry to better weather the Trump administration’s new fee on US port calls by using non-Chinese vessels.

And despite Washington’s attempt to break China’s dominance of the maritime industry with the fees, that country’s shipbuilders also appear poised to survive.

Xeneta data shows that eight of the largest ocean carriers had approximately a combined 566,000 TEUs of Chinese-built ship capacity in regular rotation to the US this year. But Peter Sand, Xeneta’s chief analyst, told the Journal of Commerce half of that capacity could be replaced by non-Chinese vessels by October when the US Trade Representative (USTR) plans to start collecting the new fees.

“It’s been a tall order for the carriers to shuffle ships around due to ‘place-of-build’ restrictions in the USTR legislation and adopting a profile for the services that’s no longer operationally optimal,” Sand said.

The number of Chinese-built container ships calling the US won’t drop to zero because of Cosco Shipping and Hong Kong-headquartered affiliate OOCL, which account for 296,000 TEUs of Chinese-built capacity. Because they will be subject to the fees based on their ownership, Sand said Cosco and OOCL don’t have any levers to pull for avoiding the fees.

“OOCL and Cosco will likely have the most difficulty as Chinese carriers, regardless of how they shuffle ships around,” he said. Despite this, Cosco does not plan to introduce fee-related surcharges to its US shippers, according to sources familiar with the matter.

After Cosco, its Ocean Alliance partner CMA CGM had the most Chinese-built capacity deployed to the US this year at 107,000 TEUs, Xeneta data shows. But the French carrier is in the process of swapping out 42,000 TEUs of the capacity, Sand said, primarily by shifting larger Chinese-built ships from US rotations to European and South American trades.

CMA CGM recently announced that it does not plan a surcharge on US imports due to the new port call fee.

Evergreen Marine, the fourth carrier in Ocean Alliance, is likely to avoid paying the port fee because it only has four Chinese ships in its entire global fleet, Sand said. He added that capacity from CMA CGM and Evergreen could fill in for Cosco and OOCL on some US trades.

“The CMA CGM and Evergreen fleets will be powerful tools for the Ocean Alliance in navigating these hurdles and minimizing associated costs,” Sand said.

Other container lines and alliances are readying to avoid the fee altogether. Deployment data shows that Maersk and Hapag-Lloyd are swapping out some 60,000 TEUs of Chinese-built ships from the Gemini Cooperation’s US trans-Pacific services, with most of those swaps occurring over August and October.

Maersk and Hapag-Lloyd have “made concerted efforts to remove Chinese-built vessel capacity on the trans-Pacific,” Sand said, adding the two carriers “are well-suited to navigating this disruption without passing surcharges off to shippers and forwarders.”

Mediterranean Shipping Co., which also told shippers it’s prepared for the new US port fees, dropped some 19,000 TEUs of Chinese-built vessels from its US rotations, Sand said.

Ocean Network Express (ONE), which had nearly one-third of its post Panamax ship fleet built in China, now has only one small Chinese-built ship deployed to the US, while its Premier Alliance partners Yang Ming and HMM have negligible exposure to Chinese ships.

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

Shipping decarbonization stalled by weak demand, investment shortfall

The shipping sector is not on course to meet its 2030 interim climate targets or 2050 net-zero ambitions because weak demand signals and stalled financing are delaying the transition to sustainable fuels and negatively affecting future supply, new decarbonization research reports say.

The reports, published Tuesday to coincide with London International Shipping Week, noted that although progress is being made toward decarbonization in shipping, there are growing concerns the sector responsible for at least 3% of global emissions is falling behind in efforts to reduce its carbon footprint.

Domagoj Baresic, senior research fellow at the London-based UCL Energy Institute, said technology readiness was no longer a limiting factor with the expansion of fuel supply initiatives and pilot projects across multiple regions, but demand and finance have not kept pace.

“Unless all these levers move together, the 2030 tipping point will remain out of reach and supply developments could also stall,” Baresic wrote in the Progress Towards Shipping’s 2030 breakthrough — 2025 edition report. The report is a joint effort by the UCL Energy Institute, the Global Maritime Forum’s Getting to Zero Coalition and the Race to Zero, a global non-governmental campaign led by the Climate High-Level Champions.

“This underscores the importance of treating this transition as a systems challenge, not just a fuel challenge,” Baresic added.

The report warned that demand was off track, with current estimates predicting a significant shortfall in vessels capable of sailing on scalable zero-emission fuels. Unless demand was significantly ramped up, the current order book would only deliver about 37% of the fuel demand needed to achieve the 2030 target.

On the equally critical financial side, despite early progress in scalable zero-emission fuels investment, momentum has stalled, with funding continuing to flow disproportionately toward conventional fossil-fueled vessels. Stronger policy signals would be essential to unlocking more private capital, Baresic’s report stated.

Lack of alternative fuel availability

Dual-fuel ships capable of running on methanol or liquefied natural gas (LNG) comprised 70% of the total 1.7 million TEUs of vessel capacity ordered in 2024, according to data from Sea-web, a sister product of the Journal of Commerce within S&P Global. But even among vessels designed for alternative fuels, the lack of availability means many still rely on conventional fossil fuels for a significant portion of their operations.

Data from rate benchmarking platform Xeneta and shipping analyst Marine Benchmark shows carrier emissions reached a record high in 2024, driven up by the vessel diversions around southern Africa. Global container emissions increased 14% last year to 240.6 million tons, surpassing the previous record of 218.5 million tons set in 2021.

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 5 September 2025 | Current Index 12 September 2025 |
|-----------------------------------|---------|-----------|------------------------------------|------------------------------------|
| Comprehensive Index | | | 1444.44 | 1398.11 |
| Service Routes | | | | |
| Europe (Base port) | USD/TEU | 20% | 1315 | 1154 |
| Mediterranean (Base port) | USD/TEU | 10% | 1971 | 1738 |
| USWC (Base port) | USD/FEU | 20% | 2189 | 2370 |
| USEC (Base port) | USD/FEU | 7.50% | 3073 | 3307 |
| Persian Gulf and Red Sea (Dubai) | USD/TEU | 7.50% | 1519 | 1273 |
| Australia/New Zealand (Melbourne) | USD/TEU | 5.00% | 1313 | 1259 |
| East/West Africa (Lagos) | USD/TEU | 2.50% | 3994 | 3934 |
| South Africa (Durban) | USD/TEU | 2.50% | 2990 | 2977 |
| South America (Santos) | USD/TEU | 5.00% | 3199 | 3018 |
| West Japan (Base port) | USD/TEU | 5.00% | 313 | 312 |
| East Japan (Base port) | USD/TEU | 5.00% | 322 | 321 |
| Southeast Asia (Singapore) | USD/TEU | 7.50% | 419 | 420 |
| Korea (Pusan) | USD/TEU | 2.50% | 139 | 138 |

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 มกราคม




www.tnscacademy.com

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์



| | | |
|--|---|--|
|  <p>1Day Training</p> | <p>1Day Training</p> <p>หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์ และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์</p> <p>อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/schedule/</p> | <p>ตารางอบรมประจำปี 2025</p>  |
|  <p>In-House Training</p> | <p>In-House Training (ฝึกอบรมภายในองค์กร)</p> <p>ฝึกอบรมแบบ Insight ที่องค์กรคุณสามารถออกแบบได้</p> <p>อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/in-house/</p> | <p>ข้อมูลเพิ่มเติม/ขอใบเสนอราคา</p>  |
|  <p>MHE</p> | <p>MHE (Material Handling Equipment Program)</p> <p>หลักสูตรต้นแบบจากญี่ปุ่นช่วยพัฒนาทักษะบุคลากร ให้สามารถวางแผนและออกแบบแปลนของการจัดการคลังสินค้า</p> <p>อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/mhe/</p> | <p>ข้อมูลเพิ่มเติม/ลงทะเบียน</p>  |



ดาวน์โหลดตารางอบรม 2025

1 file(s) 330.36 KB

Download



สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)
โทร. 02-679-7555 ต่อ 502,501 (คุณวัชรินทร์,คุณสิริวรรณ) E-mail: watcharin@tnsc.com, siripan@tnsc.com