



## Weekly Briefing (24 September 2025)



### Thai Bath Rate

To Foreign Currencies


**USD**

31.76


**EUR**

37.22


**GBP**

43.01


**AUD**

20.98


**CNY**

4.47


**JPY**

0.22


**INR**

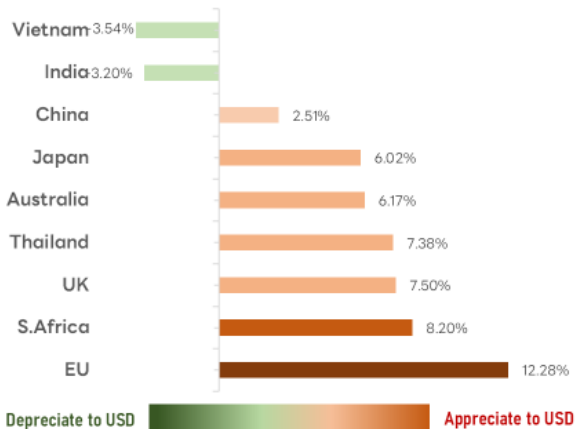
0.36


**VND**

0.0012

### Exchange Rate Trend

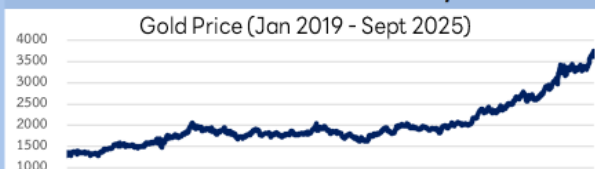
To USD (YTD)



### Crude Oil & Gold Price

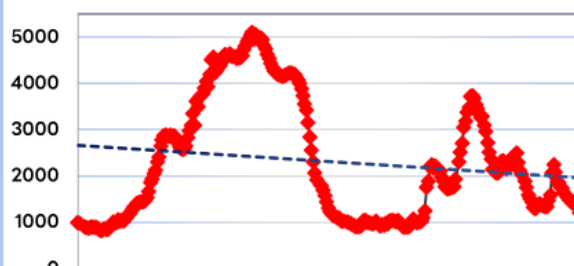
(14 Sept - 20 Sept 2025)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	66-69	70-72	62-65


**Gold : 3643-3690 USD/Ounces**


### Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)

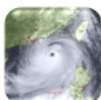
COMPREHENSIVE INDEX:  
JAN 2020 - SEP 2025


12-Sep-25	19-Sep-25
1,398.11	1,198.21
<b>-199.90</b>	

### Weekly Top's Stories



Euro zone consumers cut spending on tariff fears, shun US goods

รายละเอียดเพิ่มเติม : <http://bit.ly/46kMT4U>


Hong Kong - China shutter logistics operations as Super Typhoon Ragasa looms

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/47YMSoc>


Freight rate war hits Asia-Europe, while transpac rally ends

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/46wGgLG>

# อัตราค่าระวางเรือ

## และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล

### สำแดงที่ 38 พ.ศ. 2568



สรุปค่าระวางเรือประจำสำเภา

"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 ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 1,000 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 3,250 USD/TEU และ 4,250 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นกัน โดยอยู่ที่ 2,350 USD/TEU และ 3,450 USD/FEU

## CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

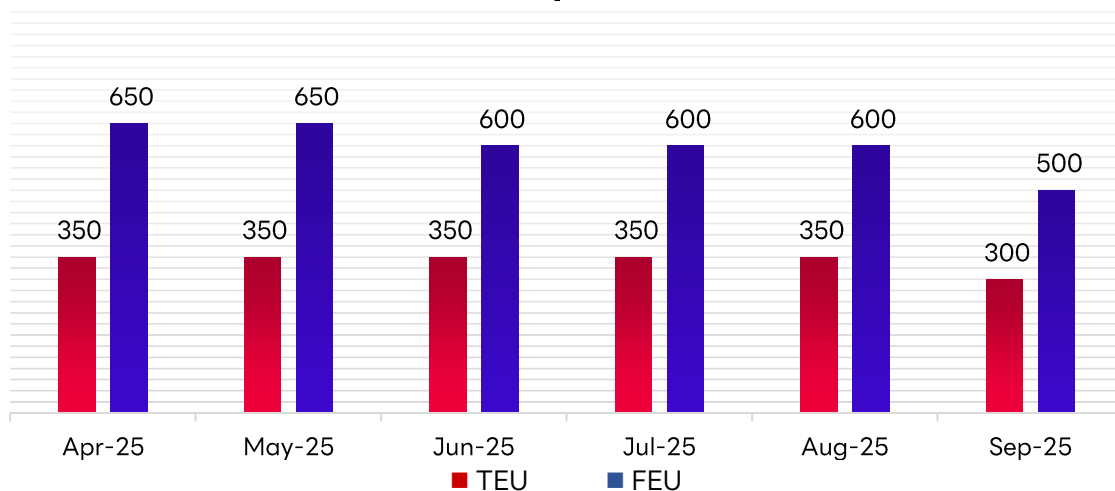
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	500	700	All-in	Effective till 30-SEP-2025
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,150	All-in	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	4,000	4,500	All-in	

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

# กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น 6 เดือนล่าสุด

## Japan

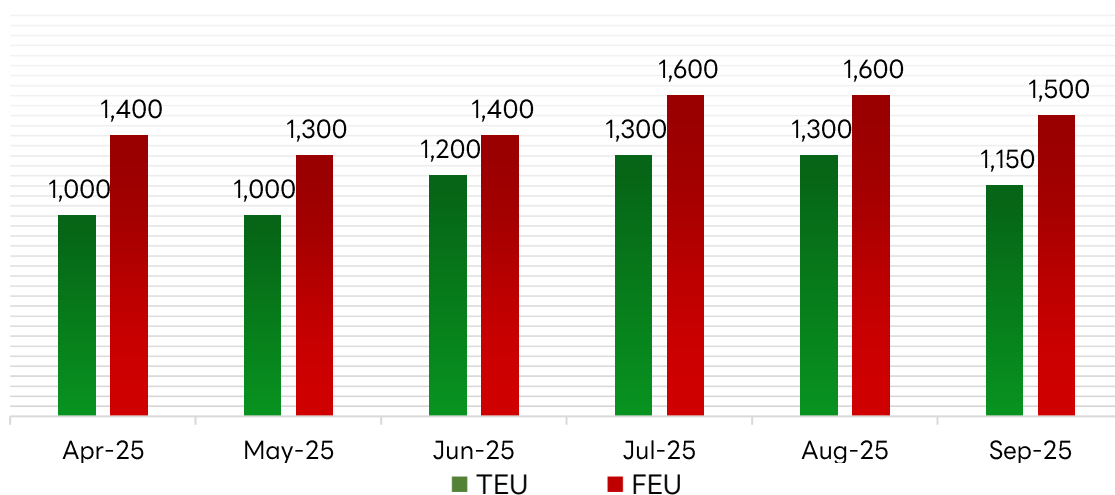


	APR-25	MAY-25	JUN-25	JUL-25	AUG-25	SEP-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	34	23	23	34	34	46
Low Sulphur Surcharge / FEU	69	46	46	69	69	92

# กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 6 เดือนล่าสุด

## Jebel-Ali



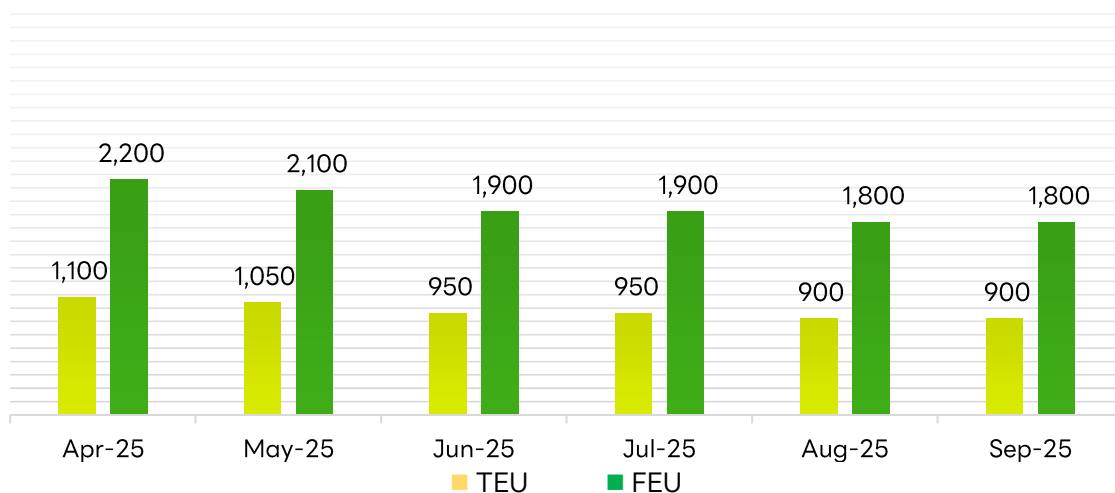
	APR-25	MAY-25	JUN-25	JUL-25	AUG-25	SEP-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	45	22	34	45	34	56
Low Sulphur Surcharge / FEU	90	44	68	90	68	112

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

# กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง **ไทย-Australia** 6 เดือนล่าสุด

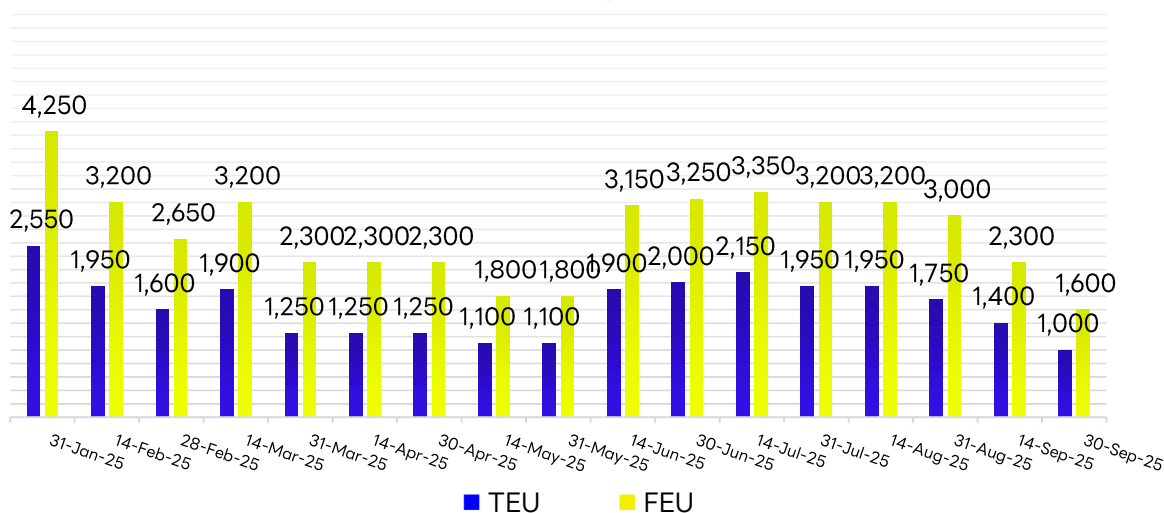
## Australia



# 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 €

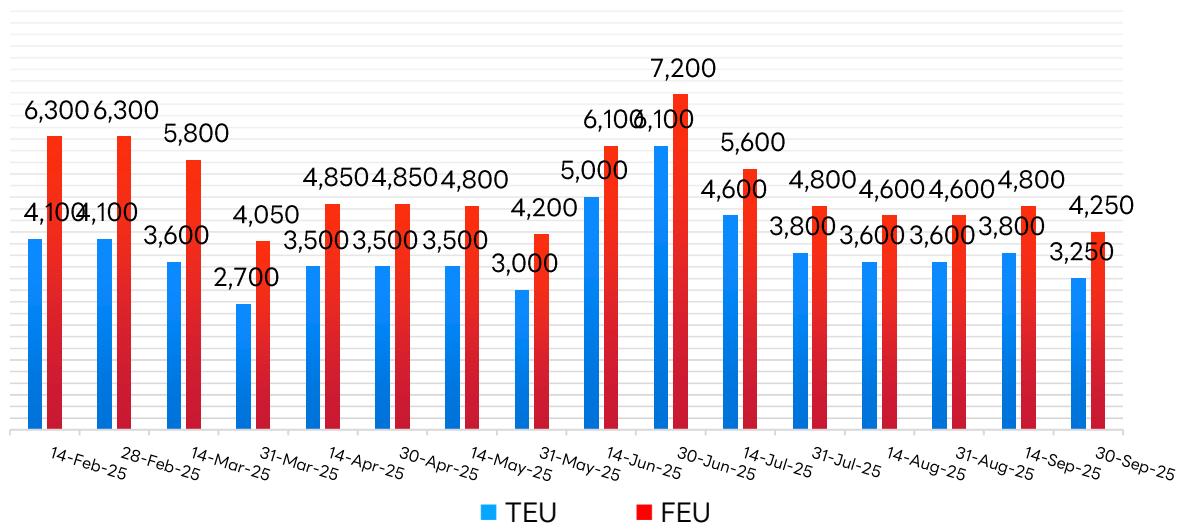
Subject to ENS USD 30/BL, 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด

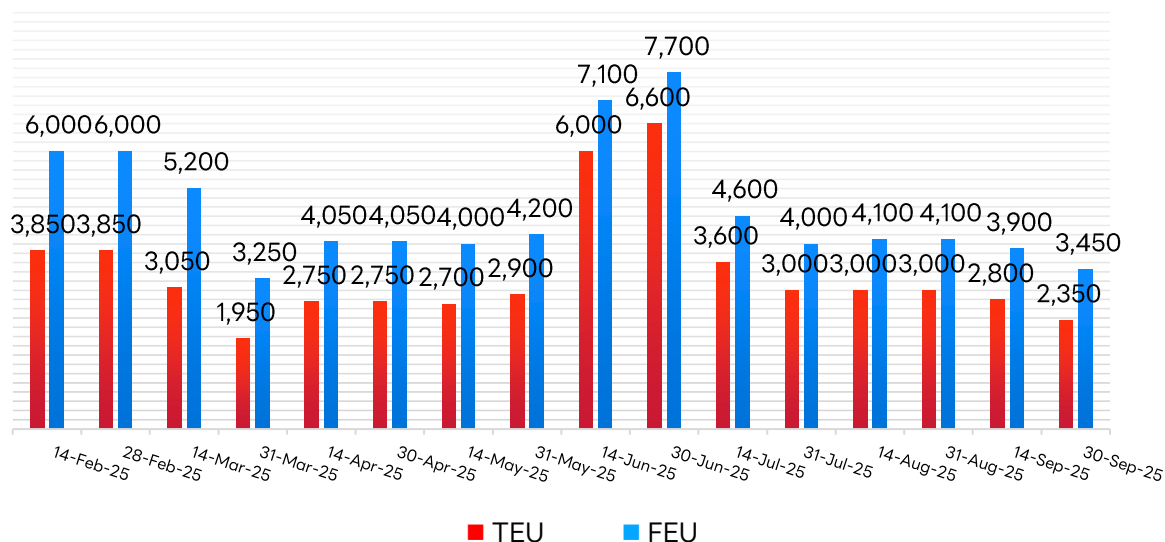
## US - West Coast



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



## Ocean carriers cut capacity to arrest Golden Week rate slide

Ocean carriers have accelerated their Golden Week blank sailings for October in a last-ditch attempt to stop the sliding spot market as a broad-based weakness in rates across major trade lanes threatens to drag prices to loss-making levels.

After initially holding back on blank sailings, carriers have announced additional capacity withdrawals to match the slowing demand ahead of Oct. 1, when Chinese factories close for eight days for the National Day holiday.

For the four-week period beginning Sept. 29, global blank sailings are now mostly in line with historical thresholds, according to Sea-Intelligence Maritime Analysis. Asia-North America West Coast will see capacity reductions of 13.6%, Asia-North America East Coast 14.4%, Asia-North Europe 17% and the Asia-Mediterranean trade lane 16.7%.

The rise in canceled sailings was widely anticipated following the tumultuous rate decline seen on the trans-Pacific in the past week. Asia-US West Coast rates tumbled 20% in the past week to \$1,400 per FEU, with Asia-US East Coast rates losing 9% in the past week to settle at \$2,500/FEU as of Sept. 22, according to Platts, a sister company of the Journal of Commerce within S&P Global.

On Asia-North Europe, rates are edging closer to levels not seen since before attacks against commercial shipping began in the Red Sea about 21 months ago, falling 8% sequentially over the last week to \$1,400/FEU, while Platts shows Asia-Mediterranean rates lost 6% week over week to \$1,800/FEU as of Sept. 22.

Falling demand and excess capacity have spot rates falling across all market indexes.

Peter Sand, chief analyst at rate benchmarking platform Xeneta, said the spot market “is beginning to bite carriers” and was rapidly approaching breakeven levels.

“Being 5% to 10% above pre-Red Sea levels — the last point where carriers were loss-making — is a hard stop for the carriers,” Sand told the Journal of Commerce. “Admittedly, current rates still sit comfortably above the nine-year low point of October 2023, so short-term rates will continue to slide most likely until end-December before the pre-Chinese New Year rush allows carriers to jack up rates once again.”

Fourth quarter US ‘demand shock’

Parash Jain, managing director and global head of transport and logistics research at global bank HSBC, said barring congestion-related shocks, the freight rate environment will continue to weaken.

“Our headline view is that we will get a demand shock from the US going into the fourth quarter of this year, and that will carry on into early next year,” Jain told a recent Freightos webinar.

It was a view shared by analysts at J.P. Morgan, who said in a market update that the Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), which also fell sharply in the past week, was at a level that implied loss-making operations and that this week’s rate deterioration was “an important trigger point” that required a fundamental reassessment of the rate outlook.

“We expect rates to continue to erode, pushing the industry into steep losses as the cost base of the industry has increased materially vs. 2019, thus pushing the breakeven point higher across the board,” the bank’s transport analysts noted.

“Even if the Red Sea diversions continue into perpetuity — which appears to be the market’s view given continued geopolitical events — to us it demonstrates that the industry has limited pricing control while oversupply continues to present material challenges for the sector,” the J.P. Morgan analysts added.

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

#### **Red Sea, Panama Canal led to poorer port performance in 2024**

The ongoing diversion of ships away from the Suez Canal and the drought that limited Panama Canal transits led to a decline in port performance worldwide in 2024, according to the World Bank’s latest global survey. However, some ports in the developing world showed big gains last year thanks to investments from global operators PSA International and DP World.

The World Bank’s annual Port Performance Index, developed in conjunction with S&P Global, showed little change in terms of overall rankings among some 400 ports. But the scores underlying those ranking generally fell across the board from their 2023 levels as off-schedule ships and rerouted vessels led to more idle time at ports. S&P Global is the parent company of the Journal of Commerce.

While the port disruptions do not match those seen during COVID-19, the World Bank said an average of some 2 million TEUs of cargo was delayed or stalled in 2024, the highest since 2022. Another World Bank measure of port congestion — the global fleet stuck in a port — also saw an uptick last year, going from about 29% in January to over 31% toward the end of the year.

Citing the example of Singapore, the World Bank said the port saw 85% of its inbound vessels arrive off-schedule in 2024, up from 77% in 2023. Due to the rerouting of ships, Singapore also saw an increase in the number of “short-notice” calls, creating issues around berth and yard planning. Even though Singapore “maintained resilience” in the face of delays, its overall index score dropped while its global ranking went from 19 in 2023 to 29 in 2024, according to the report.

Ports were impacted by a “new set of global disruptions that were mostly geopolitical and climatic, rather than pandemic-driven,” the World Bank said. “The Red Sea crisis led to widespread rerouting of Asia-Europe trade via the Cape of Good Hope. In parallel, continued Panama Canal water shortages limited daily transits to the US East Coast and Latin America.”

#### **Terminal operators help boost port performance**

Despite the global reach of those disruptions, many ports, particularly in developing economies, saw an increase in their performance scores. The World Bank said those gains stemmed from “partnerships with global terminal operators, political will to improve trade procedures, and, in some cases, investments from international financial institutions.”

India’s Jawaharlal Nehru Port saw its performance index almost double, according to the World Bank, with its ranking going from 96 in 2023 to 23 in 2024. Along with reforms that reduced ship turnover and container dwells, the port benefits from the capacity expansions that PSA International undertook at its Mumbai terminal concession.

PSA is also credited for turning around performance at Turkey's Mersin port in 2024. While much of the gain stems from the port's recovery after a major earthquake in 2023, PSA has completed an expansion of its Mersin terminal that allows it to handle two ultra-large containerships simultaneously.

DP World's concession at Senegal's Dakar port was also cited for better performance in 2024, with the World Bank ranking it the highest among sub-Saharan African ports, helping it to land its direct liner service with Asia. The World Bank highlighted DP World's installation of new cranes and yard expansions at Dakar, along with the country's improving road and rail network, as reasons for the better performance.

Almost a decade after it won the concession, DP World completed the first phase of an expansion at its Posorja terminal in Ecuador that allows for the handling of large container ships. The World Bank said Posorja's performance has improved over the last five years, which "reflects purpose-built infrastructure and ongoing investment in a new deep-sea port."

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

### Shipping experts warn of 'disaster' if IMO's net-zero framework voted down

Failure to adopt the International Maritime Organization's (IMO's) net-zero emissions framework in October will undermine years of complex negotiations and erase the certainty required by investors and energy suppliers to decarbonize the maritime industry, according to shipping experts gathered in London this week.

The warning follows Washington's increasingly aggressive attempts to derail next month's adoption of the proposed net-zero framework at a pivotal meeting of the IMO's Marine Environment Protection Committee (MEPC) in London from Oct. 14–17. US officials earlier this month threatened IMO members supporting the framework with tariffs, port duties and even visa restrictions.

"If the measure does not go through, it will be a pure disaster," Patrick Verhoeven, managing director of the International Association of Ports and Harbors (IAPH), told a conference at London International Shipping Week (LISW).

Although he remains "cautiously optimistic," Verhoeven said if voted down, the fuel standard and economic pricing measures in the framework would have to go back to the drawing board, exacerbating the uncertainty that already hangs over industry decarbonization and significantly delaying the process.

"What we will see is probably an increase of more regional measures or those from individual countries. This will result in a complex regulatory patchwork which will be extremely challenging for shipowners and operators to comply with," he said.

Matt Dunlop, strategic partner at the Maersk McKinney-Moller Center for Zero Carbon Shipping, said the concept of the net-zero framework was crucial for the industry to have any chance of realizing the 2050 ambitions.

"We need to get shipowners to continue to invest in LNG and methanol newbuilds while we get the standards ready for ammonia," Dunlop told delegates at LISW. "At the moment, there's no incentive for us, and the challenge for my customers is to understand 'what do I need to do to comply?' It's more of a compliance discussion rather than a decarbonization discussion."

“We have a real opportunity next month at MEPC, but if [the net-zero framework] is not adopted ... wow,” he added.

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 12 September 2025	Current Index 19 September 2025
Comprehensive Index			1398.11	1198.21
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1154	1052
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1738	1638
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2370	1636
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3307	2557
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1273	991
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1259	1158
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3934	3770
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2977	2859
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	3018	2497
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%	420	422
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	138	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><b>1Day Training</b></p>	<p><b>1Day Training</b></p> <p>หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์ และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์</p> <p>อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : <a href="http://www.tnscacademy.com/schedule/">www.tnscacademy.com/schedule/</a></p>	<p>ตารางอบรมประจำปี 2025</p> 
 <p><b>In-House Training</b></p>	<p><b>In-House Training (ฝึกอบรมภายในองค์กร)</b></p> <p>ฝึกอบรมแบบ Insight ที่องค์กรคุณสามารถออกแบบได้</p> <p>อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : <a href="http://www.tnscacademy.com/in-house/">www.tnscacademy.com/in-house/</a></p>	<p>ข้อมูลเพิ่มเติม/ขอใบเสนอราคา</p> 
 <p><b>MHE</b></p>	<p><b>MHE (Material Handling Equipment Program)</b></p> <p>หลักสูตรต้นแบบจากญี่ปุ่นช่วยพัฒนาทักษะบุคลากร ให้สามารถวางแผนและออกแบบแปลนของการจัดการคลังสินค้า</p> <p>อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : <a href="http://www.tnscacademy.com/mhe/">www.tnscacademy.com/mhe/</a></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](mailto:watcharin@tnsc.com), [siripan@tnsc.com](mailto:siripan@tnsc.com)