



Weekly Briefing (1 October 2025)



Thai Bath Rate To Foreign Currencies



USD
32.47



EUR
38.11



GBP
43.65



AUD
21.47



CNY
4.56



JPY
0.22

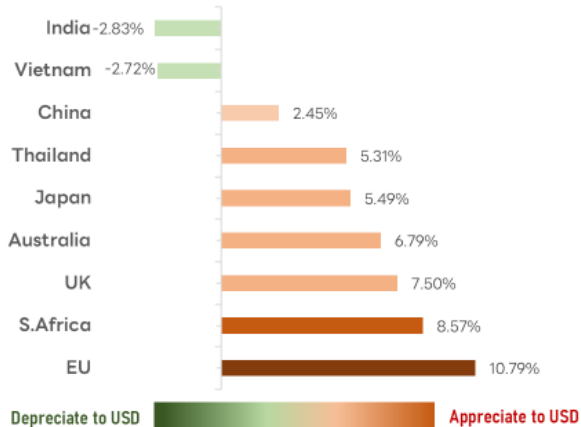


INR
0.37



VND
0.0012

Exchange Rate Trend To USD (YTD)



Crude Oil & Gold Price (21 Sept - 27 Sept 2025)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	66-71	69-72	62-66



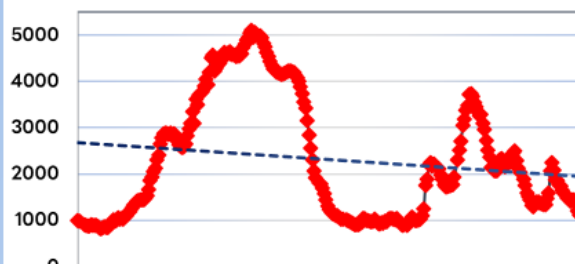
Gold : 3685-3773 USD/Ounces



Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)

COMPREHENSIVE INDEX:
JAN 2020 - SEP 2025



19-Sep-25	26-Sep-25
1,198.21	1,114.52
	-83.69

Weekly Top's Stories



Euro zone inflation risk quite contained, Lagarde says

รายละเอียดเพิ่มเติม : <http://bit.ly/4mKgOQK>



Blanked transpac sailings suspended until March, says 'pessimistic' Yang Ming

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/42j5PP6>



Hapag-Lloyd, ONE warn of skipped calls, vessel delays due to Asian typhoons

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/4eV5hCs>

อัตราค่าระวางเรือ และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล สำเนาที่ 39 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 31-OCT-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)	950	1,500	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	51 €	102 €	
			Subject to ENS USD 30/BL 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	2,725	3,725	All - In			
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	1,750	2,750	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

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

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 2,600 USD/TEU และ 3,700 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่ 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 ค่าระวางในครั้งแรก ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 900 USD/TEU และ 1,500 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครั้งแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 2,725 USD/TEU และ 3,725 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นกัน โดยอยู่ที่ 1,750 USD/TEU และ 2,750 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

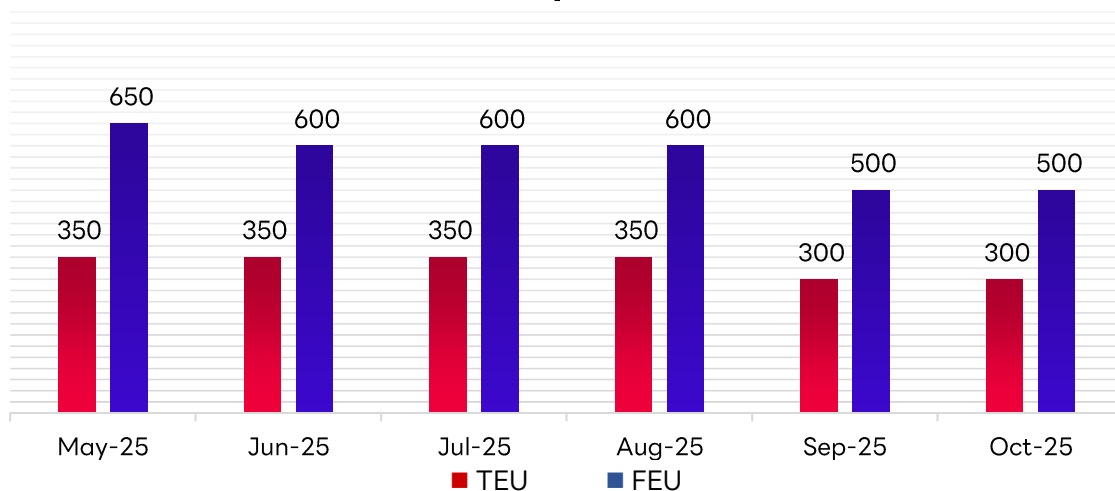
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	450	600	All-in	Effective till 31-OCT-2025
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	800	1,000	All-in	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	3,000	3,500	All-in	

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

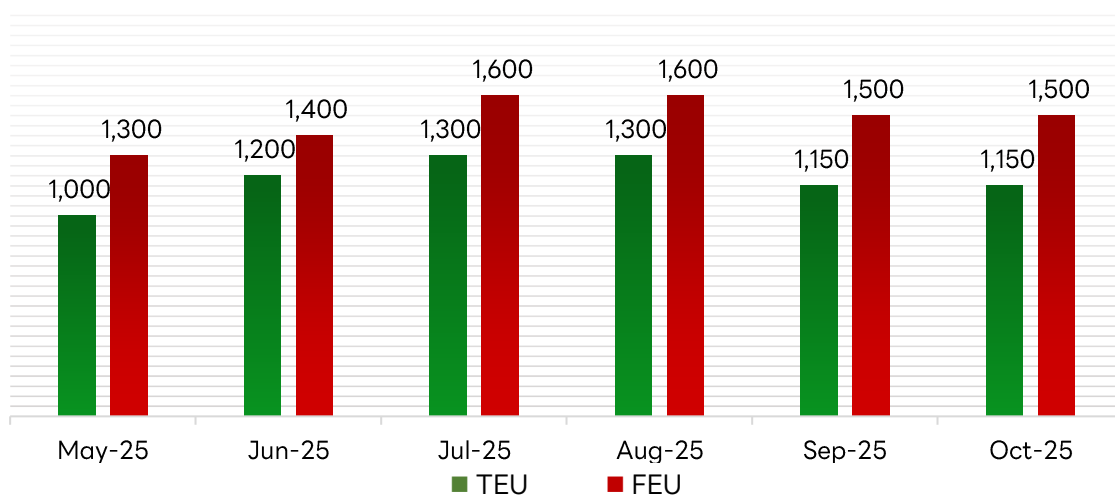


	MAY-25	JUN-25	JUL-25	AUG-25	SEP-25	OCT-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	23	23	34	34	46	46
Low Sulphur Surcharge / FEU	46	46	69	69	92	92

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 6 เดือนล่าสุด

Jebel-Ali



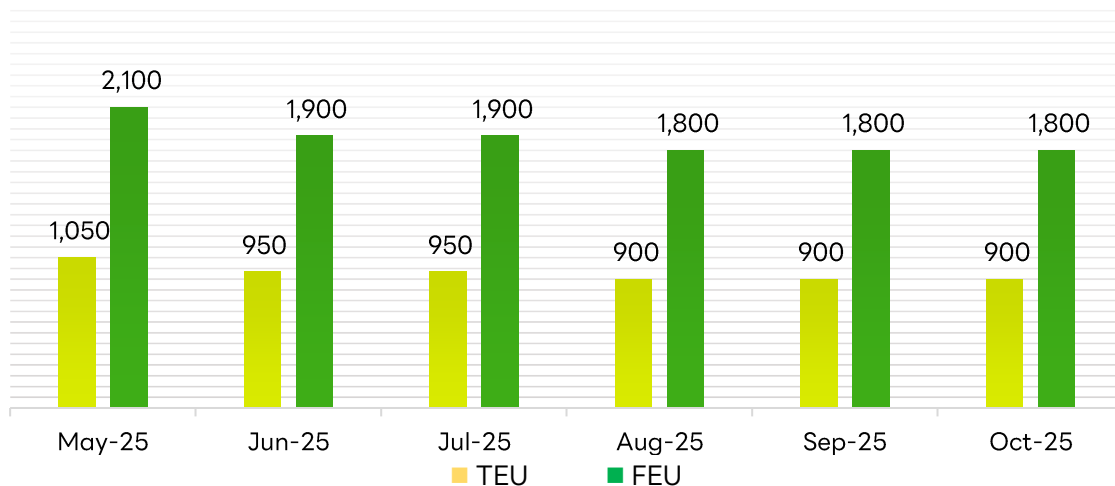
	MAY-25	JUN-25	JUL-25	AUG-25	SEP-25	OCT-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	22	34	45	34	56	56
Low Sulphur Surcharge / FEU	44	68	90	68	112	112

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด

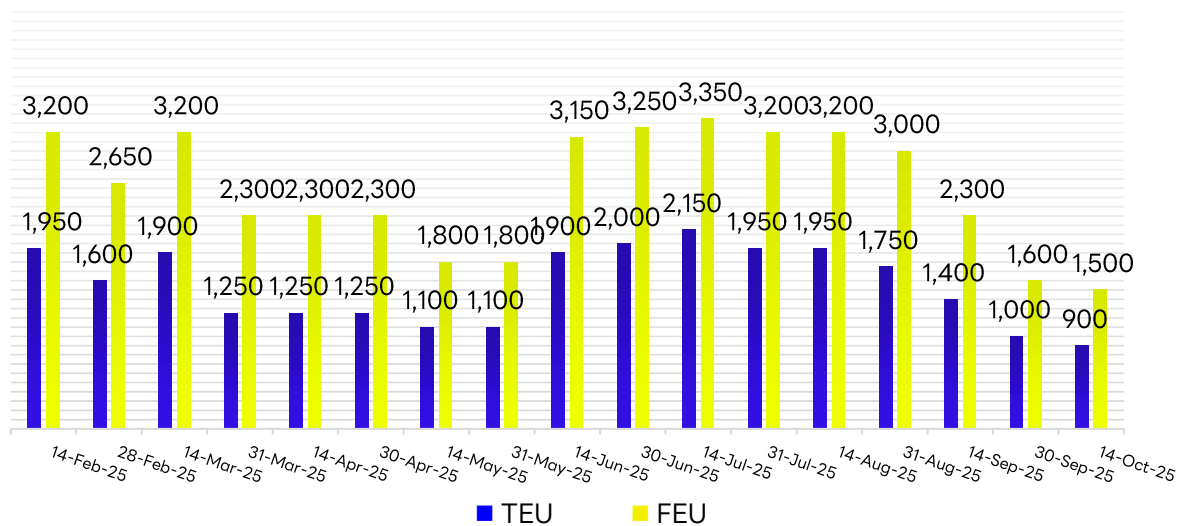
Australia



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 8 เดือนล่าสุด

Europe



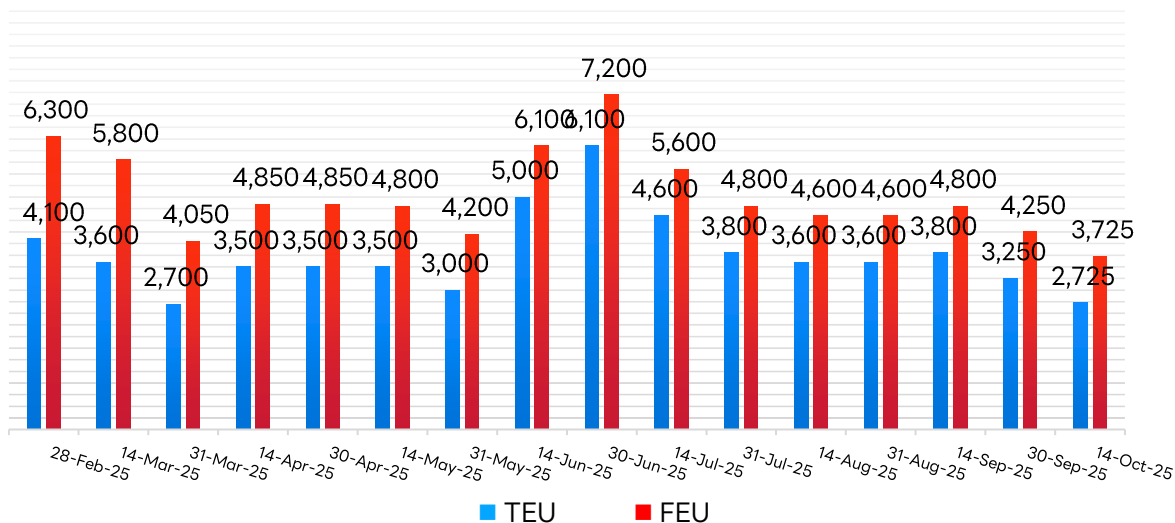
	MAY-25	JUN-25	JUL-25	AUG-25	SEP-25	OCT-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	53	53	Inc	Inc	Inc	Inc
Low Sulphur Surcharge / FEU	106	106	Inc	Inc	Inc	Inc
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €

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

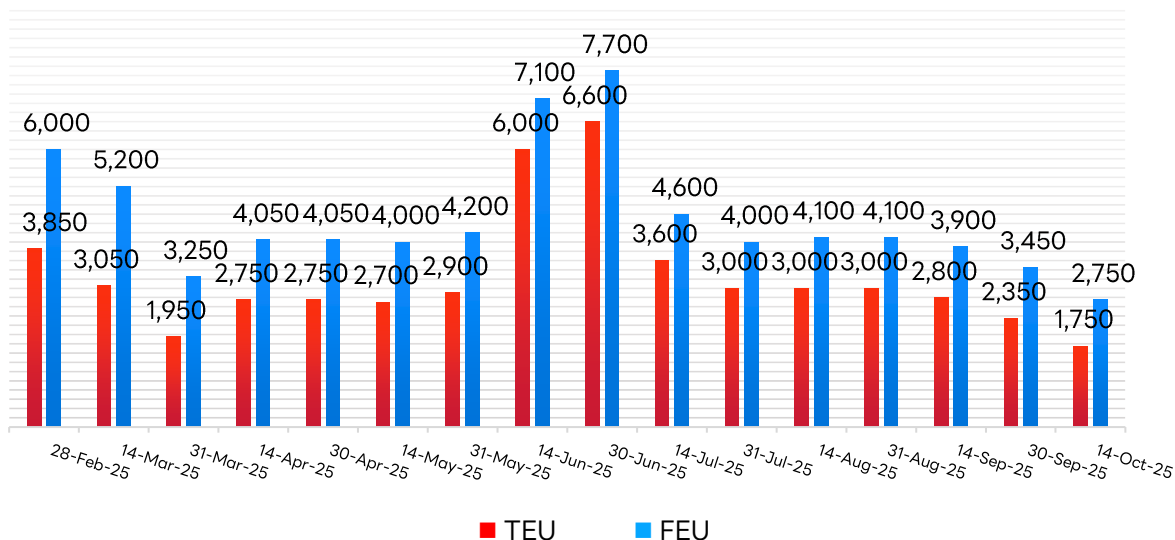
US - West Coast



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

New US tariffs on key transpacific cargo will crush hopes of rate recovery

US president Donald Trump's imposition of tariffs of up to 50% on cabinet and upholstered furniture imports could derail hopes of a recovery in transpacific freight rates.

He announced yesterday a 10% tariff would be imposed on imported softwood and other timber used to make building materials, as well as a 25% tariff on kitchen cabinets, vanities and upholstered wooden furniture.

Those levies will be effective 14 October, but on 1 January the tariffs on cabinets will rise to 50%, and on upholstered furniture to 30%. The president said the tariffs aimed to revive US furniture manufacturing and improve national security.

Linerlytica said the tariffs, coming amid uncertainty over massive US levies on Chinese imports, would hurt already weakening cargo volumes that have seen Shanghai-US west coast rates slipping below \$1,500 per 40ft container. Gains from general rate increases this month have been wiped out.

Linerlytica said: "Operating margins have already dropped below breakeven on several key routes after the recent rate slide, but carriers have continued to prioritise market share over profitability as the disconnect between charter and freight rates widened to a record high.

"The new US import tariffs will have a significant impact on container volumes as furniture accounts for some 10% of transpacific volumes."

Meanwhile, disrupted shipping schedules arising from Super Typhoon Ragasa in south China, and Typhoon Bualoi in Vietnam, failed to lift long-haul container freight rates last week.

With freight rates now in the red and facing hefty US port fees, Chinese long-haul entrant Hede Shipping is withdrawing one of its transpacific services, HDS2, which connected Huanghua and Shanghai with Los Angeles.

However, HDS2, which used two 1,800 teu ships, accounted for less than 1% of the roughly 2.6m teu of Far East-USWC capacity, and its exit would not ease supply pressures, added Linerlytica.

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

Hapag-Lloyd hits 'shock-and-awe' button with new Asia-Europe GRIs

A carrier-led fightback against precipitously declining freight rates on the Asia-Europe trades was launched today with one of the Gemini Cooperation partners seeking to hike spot rates in the middle of next month.

In attempt to reverse the continued rate decline on the two key Asia-Europe trades, Hapag-Lloyd announced it would implement a range of significant general rate increases (GRIs) on the Asia-North Europe and Asia-Mediterranean trades on 15 October, when the post-Golden Week slack period is expected to end.

The carrier said it would introduce a GRI of \$1,200 per 20ft and \$2,000 per 40ft on shipments from all Far East ports of origin to North Europe.

On the Far East-West Mediterranean, the GRI will be \$1,750 per 20ft and \$2,500 per 40ft, while for the East Mediterranean it varies between \$1,800 and \$2,150 per 20ft, depending on destination region, and \$2,600 to \$2,700 per 40ft.

The rates include the carrier's Marine Fuel recovery charge.

The new GRIs are reminiscent of the “shock-and-awe” GRI tactics previously deployed by carriers in times of loss-making spot rate levels – last week, the Shanghai-Rotterdam leg on Drewry's WCI spot rate index fell below the psychologically important \$2,000 per 40ft mark, hitting \$1,910 per 40ft.

Indeed, during the last period of persistent spot rate weakness on the Asia-Europe trades, in the final months of 2023, CMA CGM was notable in attempting to more than double FAK rate levels, from below \$1,500 to \$3,000 per 40ft over the course of a two-week period in December 2023.

However, this time the GRIs will be introduced during a period when carriers are expected to blank considerable capacity in weeks 40-43 – Golden Week is due to start next Wednesday, 1 October (week 40), although many factories in southern China are currently already shut due to Typhoon Ragasa, and could just reopen for a couple of days before the public holiday.

According to recent analysis from Sea-Intelligence Consulting, the Gemini Cooperation – all Hapag-Lloyd's Asia-Europe services are in conjunction with alliance partner Maersk Line – is set to remove about 25% of its normal capacity from the Asia-Mediterranean route and around 7.5% capacity from the Asia-North Europe trade during this period.

However, Ocean Alliance and Premier Alliance carriers, as well as standalone MSC, are all also set to reduce capacity in response to Golden Week, of between 17% and 25% on Asia-North Europe, and 10% to 20% on Asia-Mediterranean, indicating that Gemini is becoming something of an outlier in terms of its trade capacity strategies.

“The surge in blank sailings that was anticipated for Golden Week has now clearly materialised,” Sea-Intelligence noted this week.

“However, this analysis shows that the market's response was far from uniform.

“The acceleration of capacity withdrawals varied in timing across the major tradelanes and was driven by a diverse set of strategies at the alliance level, with clear first-movers and more reactive players shaping the trend.

“While the diversity in strategies – from who moved first to how the capacity cuts were implemented – underscores the complex competitive dynamics at play.

“For shippers, this serves as a clear indication that last-minute network changes and tactical, rather than monolithic, capacity adjustments will likely remain a key feature of the market,” it added.

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

Trans-Pacific capacity cuts on the rise as carriers look to stem rate slide

Trans-Pacific container lines will accelerate blank sailings over the next four weeks in an effort to stabilize spot rates that are continuing to fall amid an unusually soft pre-Golden Week market.

The reduction in planned capacity for October has increased from 3.8% to 13.6% on the Asia-North America West Coast trade and from 4.8% to 14.4% on the Asia to East Coast lane, Alan Murphy, CEO of Sea-Intelligence Maritime Analysis, said in this week's Sunday Spotlight newsletter.

That comes as spot rates to the West Coast have fallen 30% over the past three weeks, with East Coast prices down almost 20%.

“The blanks won’t increase the [spot] rates, they will just prevent a further freefall, and with all of the announced blank sailings, there will probably be some ad hoc blank sailings that haven’t been announced yet,” Sanjay Tejawani, CEO of consulting firm 365 Logistics, told the Journal of Commerce. “We could still see more action.”

When compared with capacity reductions in recent years, “the current level of capacity reductions have fully met that threshold on Asia-North America East Coast ... while partially meeting that threshold on Asia-North America West Coast,” Murphy said.

Almost 17% of capacity from Asia into North America will be blanked in October, up from about 10% in September, according to maritime intelligence provider eeSea.

Spot rates from Asia to the West Coast had fallen to \$1,400 per FEU as of Sept. 24, down from \$2,025 on Sept. 5, according to Platts, a sister company of the Journal of Commerce within S&P Global. East Coast rates of \$2,433 per FEU are down from \$3,000 on Sept. 5.

Forwarders this week said some larger carriers have already begun to undercut those rates. One forwarder told the Journal of Commerce some larger lines are offering \$1,350 per FEU to the West Coast and sub-\$2,400 per FEU to the East Coast.

“Are we getting near the bottom? I would think so,” the source said, adding those rates have been extended through Oct. 14.

“How much lower can they go? They’ve been going down on almost a daily basis,” said Chris Sur, executive vice president of ocean freight logistics at Unique Logistics International.

A carrier executive said some of the smaller lines are also contributing to the falling spot rates by offering sub-\$1,400 rates to the West Coast. “They want to grab what cargo they can,” the source 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 19 September 2025	Current Index 26 September 2025
Comprehensive Index			1198.21	1114.52
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1052	971
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1638	1485
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1636	1460
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2557	2385
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	991	843
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1158	1093
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3770	3739
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2859	2826
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2497	2133
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%	422	418
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



 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 



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