



Weekly Briefing (9 October 2025)



Thai Bath Rate To Foreign Currencies


USD

32.52


EUR

37.88


GBP

43.84


AUD

21.01


CNY

4.52


JPY

0.22

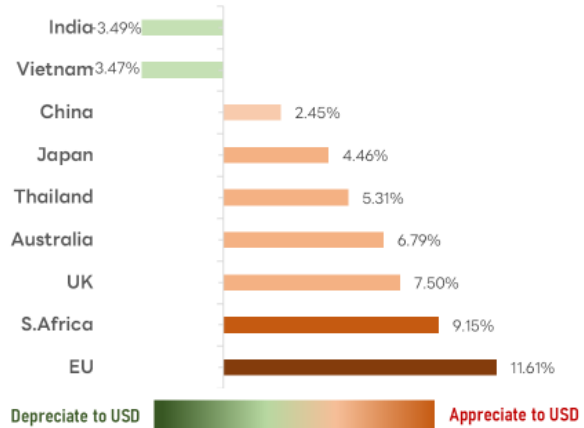

INR

0.37


VND

0.0012

Exchange Rate Trend To USD (YTD)



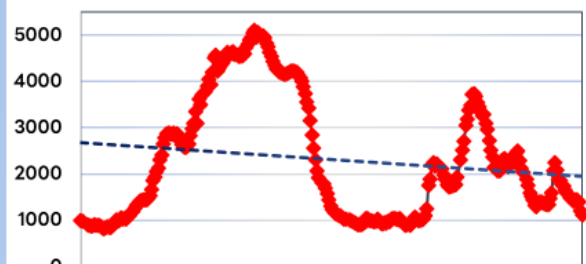
Crude Oil & Gold Price (28 Sept - 4 Oct 2025)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	64-70	67-72	60-66


Gold : 3762-3887 USD/Ounces


Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

COMPREHENSIVE INDEX:
JAN 2020 - SEP 2025


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

Weekly Top's Stories



Vital economic data, including Friday's jobs report, cut off in government shutdown

รายละเอียดเพิ่มเติม : <http://bit.ly/47d7c4z>



Another week of spot rate declines on main east-west ocean trades

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3IX6tv2>



Chinese retaliation against US port call fees unlikely to hurt much

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

(*) ปัจจุบันยังไม่มีกราฟแสดงข้อมูลจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) เนื่องจากเป็นสัปดาห์หยุดยาวในประเทศจีน โปรดติดตามใน weekly report ในสัปดาห์ต่อไป ขอภัยในความไม่สะดวก

Thai National Shippers' Council

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

1. <http://bit.ly/47d7c4z> 2. <https://bit.ly/3IX6tv2> 3. <https://bit.ly/4ofZcFT>

อัตราค่าระวางเรือ และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล สำแดงที่ 40 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 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 ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 900 USD/TEU และ 1,500 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก 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)

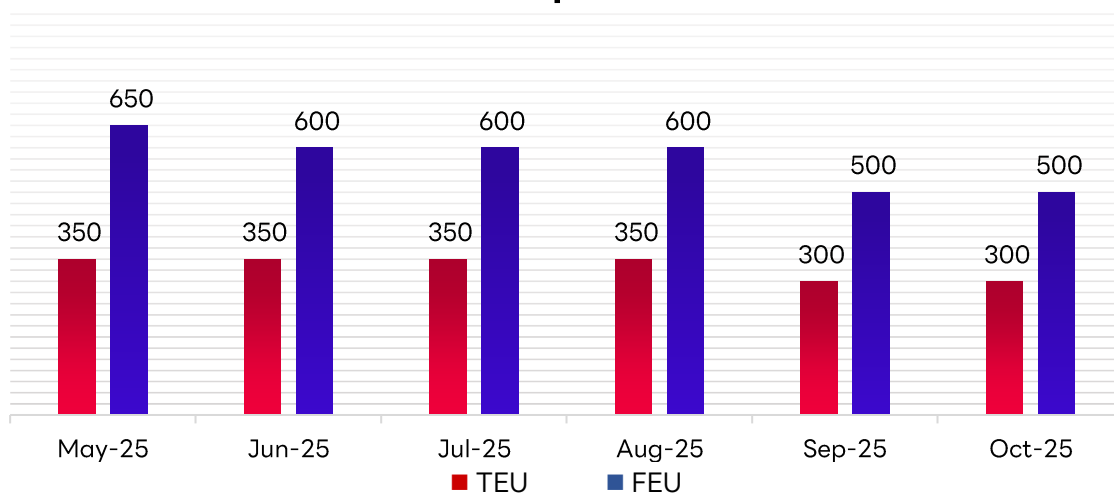
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	450	600	All-in	Effective till 31-OCT-2025
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	800	1,000	All-in	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	3,000	3,500	All-in	

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

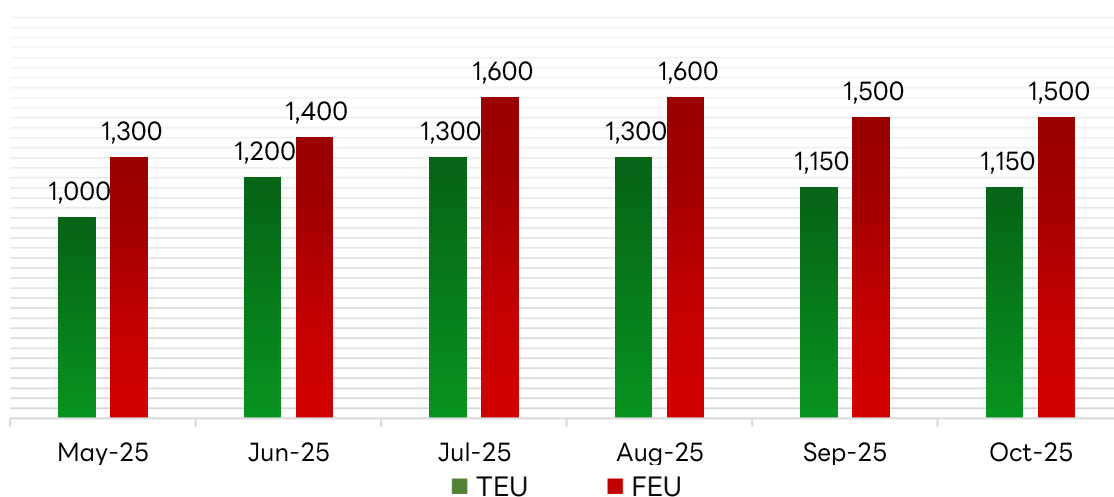


	MAY-25	JUN-25	JUL-25	AUG-25	SEP-25	OCT-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	23	23	34	34	46	46
Low Sulphur Surcharge / FEU	46	46	69	69	92	92

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 6 เดือนล่าสุด

Jebel-Ali



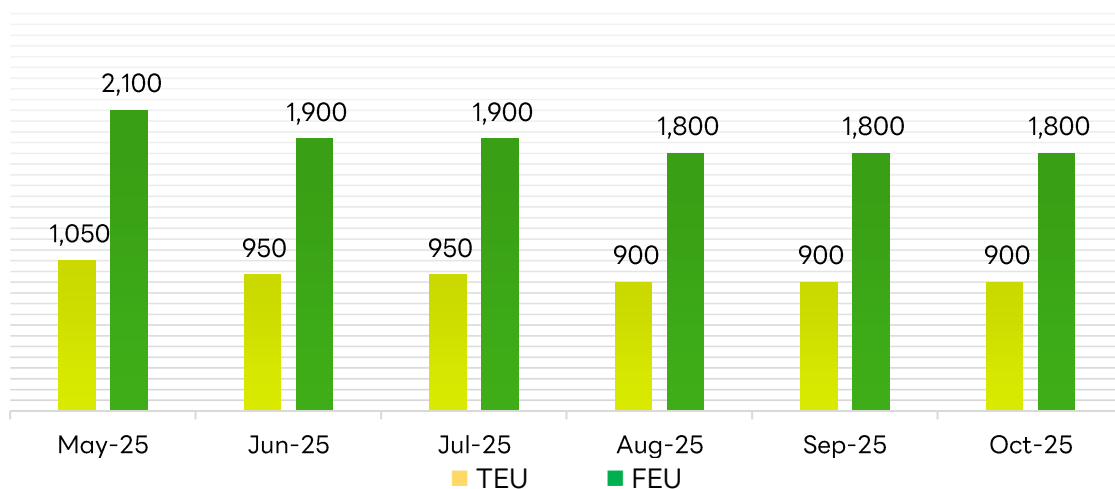
	MAY-25	JUN-25	JUL-25	AUG-25	SEP-25	OCT-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	22	34	45	34	56	56
Low Sulphur Surcharge / FEU	44	68	90	68	112	112

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด

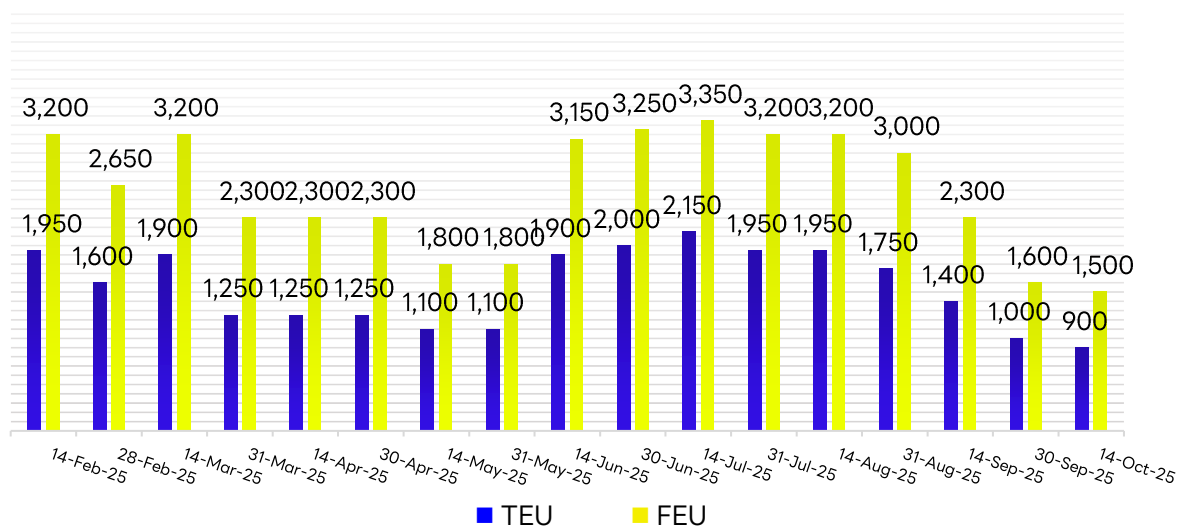
Australia



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 8 เดือนล่าสุด

Europe



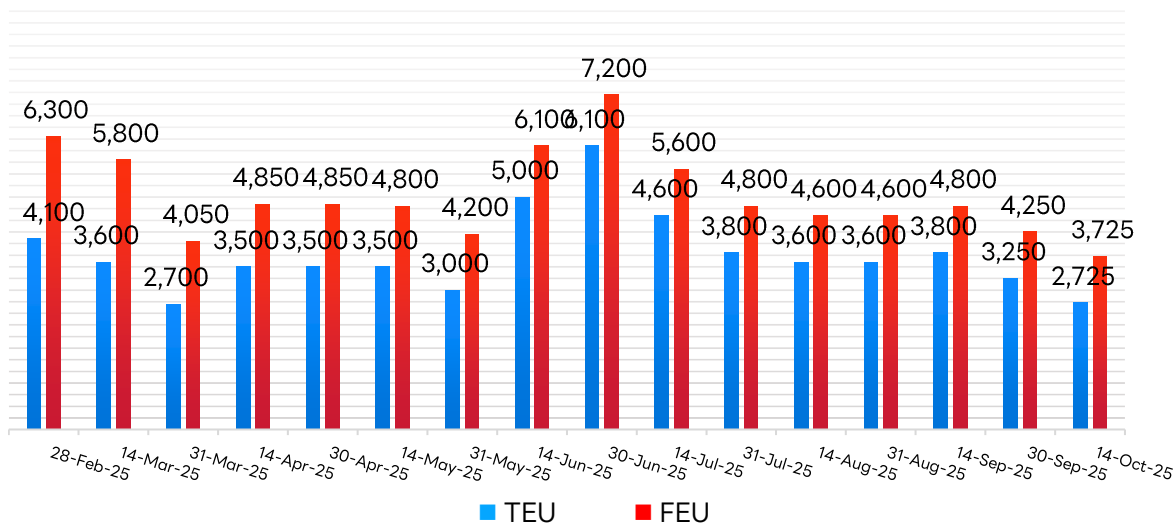
	MAY-25	JUN-25	JUL-25	AUG-25	SEP-25	OCT-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	53	53	Inc	Inc	Inc	Inc
Low Sulphur Surcharge / FEU	106	106	Inc	Inc	Inc	Inc
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €

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

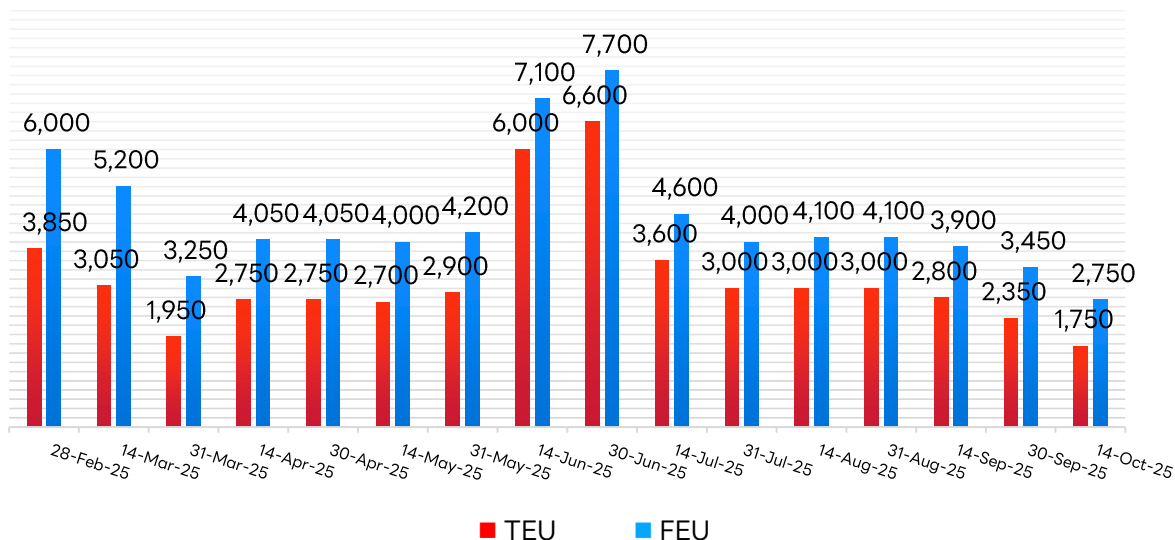
US - West Coast



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

Box trades outperform predictions, showing 'strength and adaptability'

Global container volumes continued to defy predictions of a slowdown in August, posting a new monthly record, according to new data released by Container Trades Statistics today.

After three consecutive months in which the 16m teu mark was surpassed on global trades, August produced a record high.

“August continued this trend of strong performance, recording 16.61m teu, which now stands as the highest monthly volume ever in the CTS database, surpassing May 2025’s 16.59m teu,” said CTS.

“While the month-on-month increase was modest, at 0.2%, it highlights the consistently high level of global volumes in 2025.”

The strength of the global trading environment was underscored by how badly the trades into North America fared in August, with marginal growth shown on imports on just two of its smallest trades – from Oceania and sub-Saharan Africa, as per the table below, derived from the latest CTS data, while on the trunk transpacific routes from the Far East, volumes were down 12.3% year on year, representing a loss of some 300,000 teu, compared with August 2024, and giving an indication of the effect of tariffs on what would normally be the high point of the summer peak season.

Region	Volume (TEU)	Change vs August 2024
Far East	2,014,800	-12.3%
Europe	427,200	-0.7%
South & Central America	210,700	-8.6%
India & Middle East	185,800	-3.3%
Australasia & Oceania	22,800	+3.5%
Sub-Saharan Africa	17,200	-18.1%
Intra-North America	38,800	-39.8%

Source: CTS

An important caveat here is that the CTS data records shipments loaded in August, rather than containers being unloaded at destination ports.

As a result, much of the volume decline seen on the Far East-North America trade by CTS will be likely seen in US port throughput numbers in September, adding weight to previous predictions published in The Loadstar that US port volume data is set to see substantial declines in volumes for the remainder of the year.

Meanwhile, the ability of other markets to absorb the continuing high export volumes out of the Far East showed no sign of abating in August, with every deepsea trade emanating from the region, bar North America, showing double-digit volume growth.

Region	Volume (TEU)	Change vs August 2024
Intra-Far East	4,398,700	+5.0%
North America	2,014,800	-12.3%
Europe	1,850,000	+11.8%

India & Middle East	983,000	+19.5%
South & Central America	569,100	+18.6%
Sub-Saharan Africa	423,500	+22.0%
Australasia & Oceania	290,500	+10.2%

Source: CTS

“As we conclude the eighth month of 2025, it is clear that the year is outperforming early expectations,” CTS said. “Continuous record-breaking months and resilient trade patterns highlight the strength and adaptability of the global container market.

“2025 is shaping up to be a far stronger year than initially predicted, underlining the market’s capacity to navigate challenges while sustaining growth,” CTS added.

However, weak pricing will continue to concern carriers, with the CTS global price index dropping for the second consecutive month. More worrying is the longer-term trend – its price index having been dropping since December 2024, bar a one-month brief rally in May.

“The Global Price Index fell 3 points in August, standing at 81 points, continuing a steady decline since June 2025,” noted CTS.

“By comparison, the index was at 115 points at the same time last year, reflecting ongoing market adjustments despite strong volume performance.”

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

Importers pump brakes as they tire of ever-changing US tariff policy

I’ve just returned from the Journal of Commerce’s Inland 2025 conference in Chicago, where I had conversations with multiple beneficial cargo owners (BCOs) and listened to the panelists. One major theme of these conversations was a basic sense of fatigue stemming from the tariff changes that are emanating from the Trump administration with machine-gun rapidity and the consequent lack of forward visibility. I was reminded of a recent experience I had driving in remote Durango, Colorado. What’s the connection? Stay tuned — I assure you there is one.

My wife and I were driving home up US 550 north of town, a 60-mph high-quality road with wide lanes and good sightlines — but no lights. And it gets plenty dark in rural Colorado. All was in order until a very large mule deer buck sidled into our headlights from the highway shoulder just ahead. I have had it drilled into me that the proper reaction in such instances is to jam on the brakes, but do not swerve to avoid the animal. The logic here is that if you swerve, there is a pretty good chance that the animal will leap the wrong way and end up back in the line of fire. Meanwhile, you have dramatically increased the odds of other mishaps including over-steering, leaving the road and other calamities that could involve far worse damage than coming into contact with the creature.

Dutifully following instructions, I jammed on the brakes, and thanks to the ABS, managed to come to a complete stop just before reaching the deer. Remarkably, he took no heed of his narrow escape and

continued his stroll across the highway in a leisurely, uninterrupted fashion. Luckily, there was no one coming the other way to forestall his progress.

This, I believe, is now how importers are beginning to react, or more accurately, not react, to various tariff threats and actions. The changes are coming at a pace which exceeds the supply chains' ability to react. When a threat comes across the wire, the normal importer response is to plot a corrective course of action. Often, these emergency revisions add cost, complexity and time to the pre-existing, presumably optimized shipping arrangements. The problem is that currently there is a very high likelihood that the threat will be rescinded prior to implementation, or that a new threat will be announced that may very well target your newly relocated source. It seems that being proactive just does not make sense right now.

Waiting for clarity

Rather, what most importers seem to be doing is staying the course, but stepping on the brakes, bringing in the minimum amount of product that they need to get by, while waiting for the future to crystallize. Most have shifted out of the mode of bringing in more product than is needed at present.

If this logic holds, then we have probably already seen the peak for 2025. From an intermodal perspective, both of the years since the end of the post-pandemic surge, 2023 and 2024, had unusually late peaks. In 2024, the two biggest weeks of the year were in December, far later than the usual peak (based on pre-pandemic patterns) of the last week in September.

This week (Week 41 on the calendar) will show very positive comps versus the prior year because last year, eastern US intermodal activity was hammered by hurricane disruptions. But that relief will be short-lived. The question is whether normal seasonality will reappear in the fourth quarter. In such a case, volume should slide downward from here. This will make for some rather painful comparisons versus the prior year late in the fourth quarter. Alternatively, if consumer demand comes in unexpectedly strong, perhaps we will see another late-year mini-surge to restock those empty shelves.

But either way, it appears that the start-stop of trade flows into the US is waning as importers tire of trying to keep up with a fast-changing situation that defies logical predictions.

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

Fate of future automation at California ports in governor's hands

Whether or not ports in California can continue to automate seemingly hinges on whether Gov. Gavin Newsom signs legislation that would, in effect, render the equipment unusable.

SB 34 is a state bill that would ban current and future automated or remotely operated technology used at California ports from plugging into the state's power grid. The legislation, which is supported primarily by dockworkers, has already been approved by both houses of the California Legislature and awaits action by Newsom, who has until Sunday to sign or veto the bill.

But terminal operators and shipping lines say the bill would undermine the billions of dollars already invested in marine terminal automation and likely threaten future investment in cargo-handling efficiency.

Mike Jacob, president of the Pacific Merchant Shipping Association (PMSA), which represents terminal operators and container lines that call at West Coast ports, told the Journal of Commerce Wednesday the

bill's supporters are pitching it as an environmental effort to reduce demand on the power grid, when in reality it is intended to block any automation that labor interests see as threatening to dockworker jobs.

"This is ILWU's priority bill," Jacob said of the International Longshore and Warehouse Union.

Jacob also said the bill is vague and its language is so expansive that it could impact present and future funding from local, state and federal sources for port-related equipment, including charging infrastructure for zero-emission cargo-handling equipment and battery-electric trucks.

Long Beach Container Terminal and TraPac in Los Angeles are the West Coast's only fully automated container terminals. The APM terminal in Los Angeles is partially automated. So far, more than \$2 billion has been invested in developing automated facilities, zero-emission cargo handling equipment and charging infrastructure in Southern California.

The ports of Los Angeles and Long Beach did not respond to requests for comment.

Bill 'undermines' labor agreement

The Pacific Maritime Association (PMA), which represents terminal operators and shipping lines in negotiating coastwide labor contracts with the ILWU, emphasized in a Sept. 18 letter to Newsom that SB 34 "directly undermines the collective bargaining agreement between PMA and the ILWU."

PMA noted that dating back to the 2008 coastwide contract, the labor agreements "explicitly permitted automation in exchange for steep wage hikes, \$100,000 pensions and fully employer-paid healthcare."

"...Any proposed changes should be addressed through the collective bargaining process, not through legislation that circumvents the contract," PMA said.

The presidents of ILWU Locals 13, 63 and 94 in Southern California recently distributed an "Urgent: Call to Action" flyer to union membership to publicly push labor's support for SB 34 and to urge Newsom to sign the bill.

"Protect good union jobs, strengthen our ports, keep California competitive," the flyer read.

An ILWU spokesman said Wednesday union leaders were not available for comment.

SB 34 also comes at an inopportune time in that the ports and port stakeholders in Southern California last month reached an agreement with the South Coast Air Quality Management District (AQMD) to work cooperatively in the coming months to develop a plan to further reduce port-related emissions. The agreement would replace the port Indirect Source Rule (ISR) that the AQMD had originally proposed.

Meanwhile, Jacob said it is difficult to gauge Newsom's position on SB 34.

"There's still no clear indication as to where it is going," Jacob 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

(*) ปัจจุบันยังไม่มีกราฟแสดงข้อมูลจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) เนื่องจากเป็นสัปดาห์หยุดยาวในประเทศจีน โปรดติดตามใน weekly report ในสัปดาห์ต่อไป ขอภัยในความไม่สะดวก

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



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,คุณสิริพรรณ) E-mail: watcharin@tnsc.com, siripan@tnsc.com