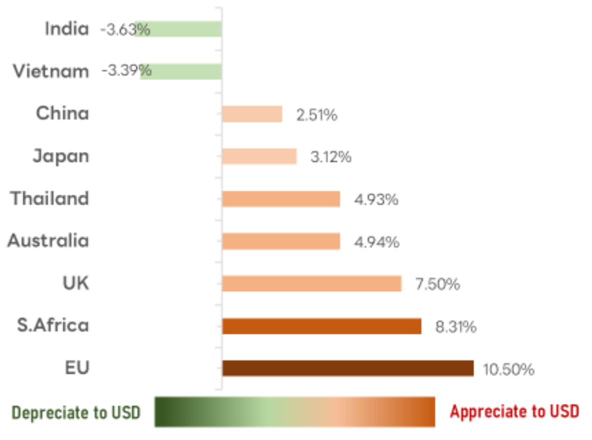
Weekly Briefing (16 October 2025)

Thai Bath Rate
To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
32.57	37.67	43.44	21.19
CNY	**JPY**	**INR**	**VND**
4.58	0.22	0.37	0.0012

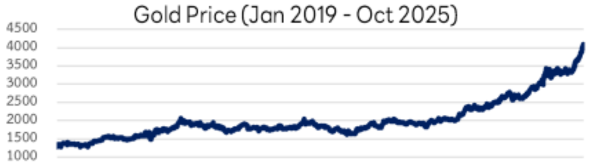
Exchange Rate Trend
To USD (YTD)



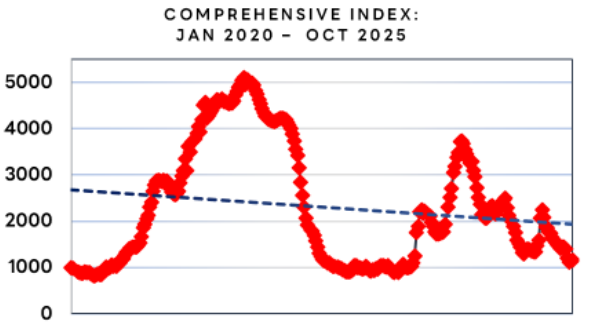
Crude Oil & Gold Price
(5 Oct - 11 Oct 2025)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	62-67	65-68	58-63

Gold : 3885-4043 USD/Ounces



Freight Index
(SCFI Comprehensive Index)



26-Sep-25	10-Oct-25
1,114.52	1,160.42
45.90	

Weekly Top's Stories

China's exports up again in September, driven by non-US markets

รายละเอียดเพิ่มเติม : http://bit.ly/4h6MlmR

CMA CGM, SeaLead revamp Red Sea sailings after Gaza truce

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/47eSiK1

Container spot rate decline easing – but demand lull looms

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

Thai National Shippers' Council — สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

1.http://bit.ly/4h6MlmR 2.https://bit.ly/47eSiK1 3.https://bit.ly/3WaVlIH

อัพเดทค่าระวางเรือ

และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล

สัปดาห์ที่ 41 พ.ศ. 2568

สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

"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 (North & South)	550	900				
	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

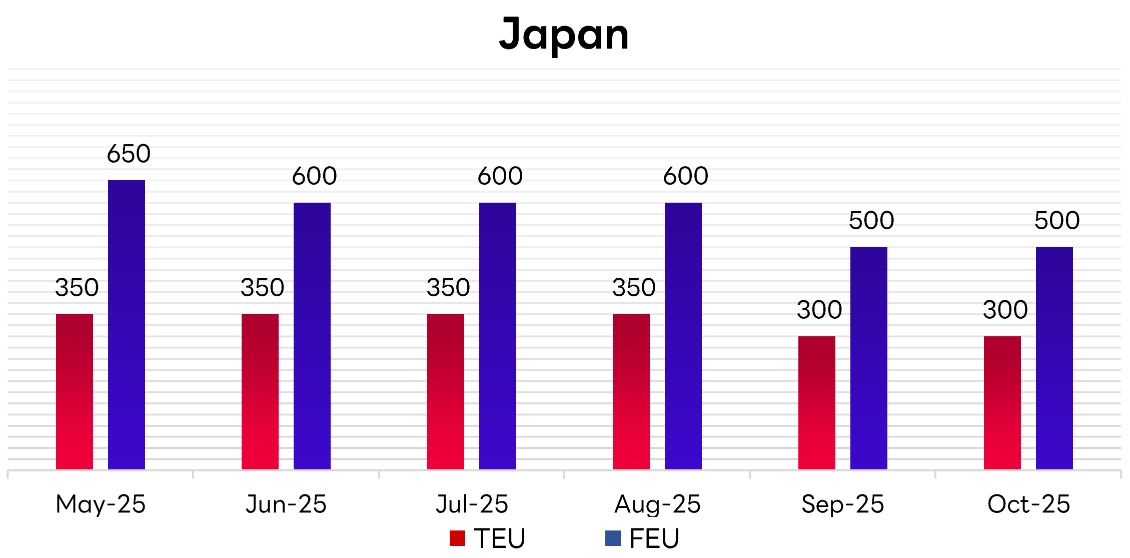
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 2,725 USD/TEU และ 3,725 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นกัน โดยอยู่ที่ 1,750 USD/TEU และ 2,750 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

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

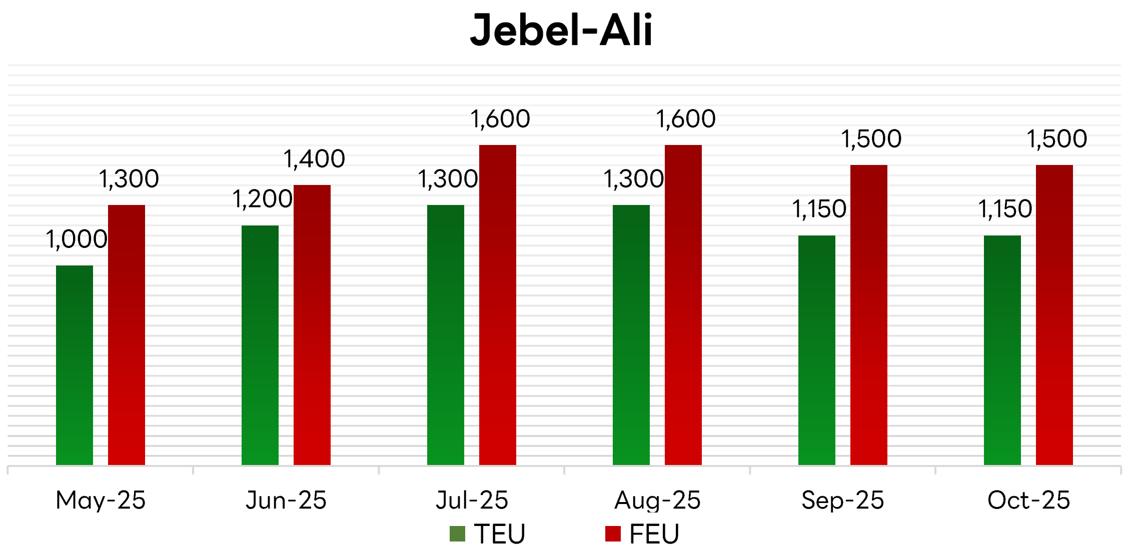
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

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



	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

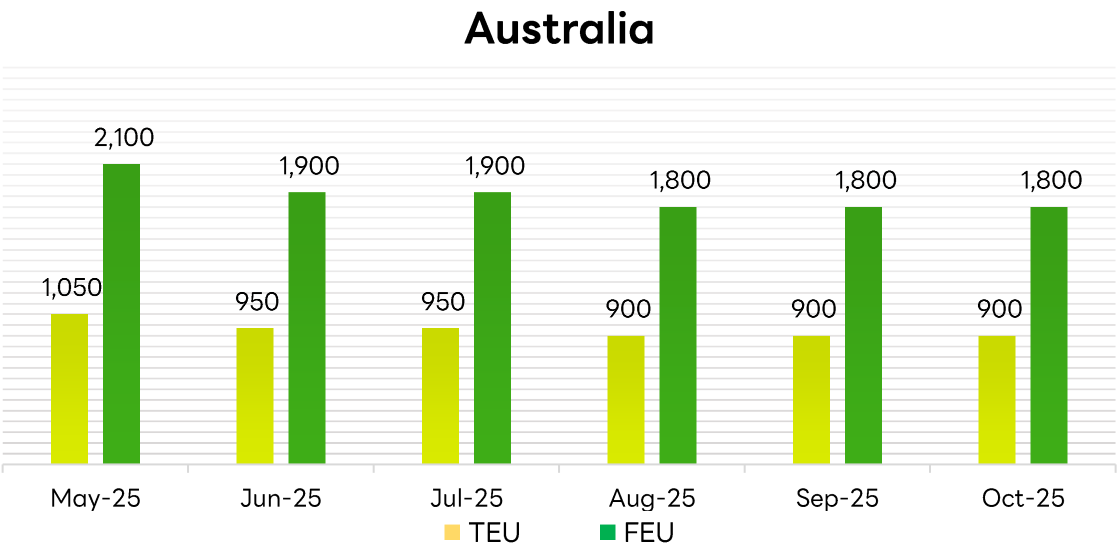
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 6 เดือนล่าสุด



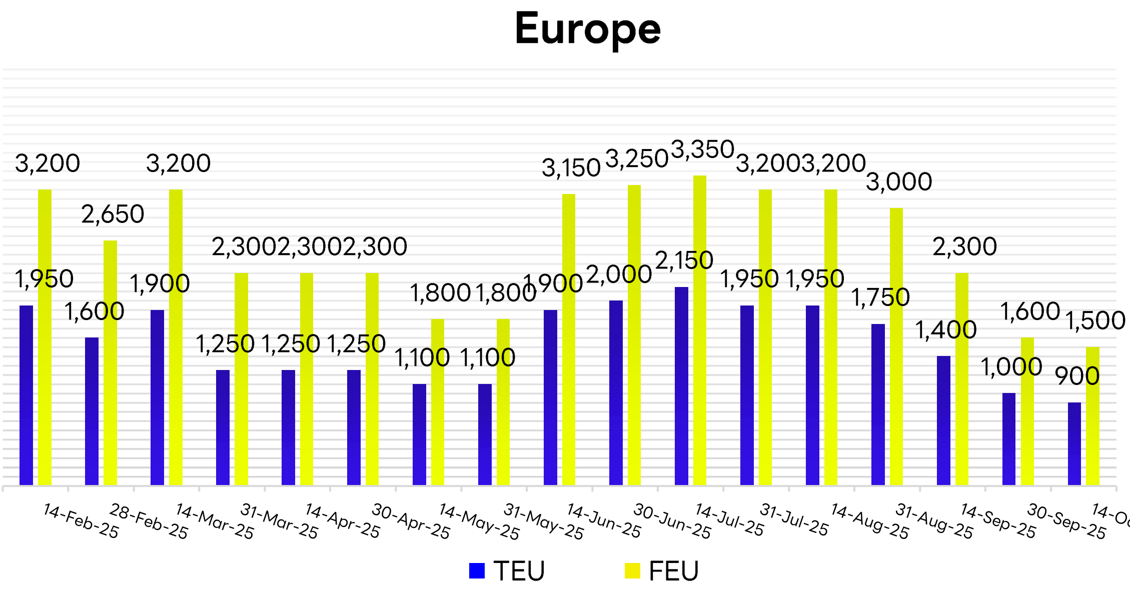
	MAY-25	JUN-25	JUL-25	AUG-25	SEP-25	OCT-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	22	34	45	34	56	56
Low Sulphur Surcharge / FEU	44	68	90	68	112	112

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

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



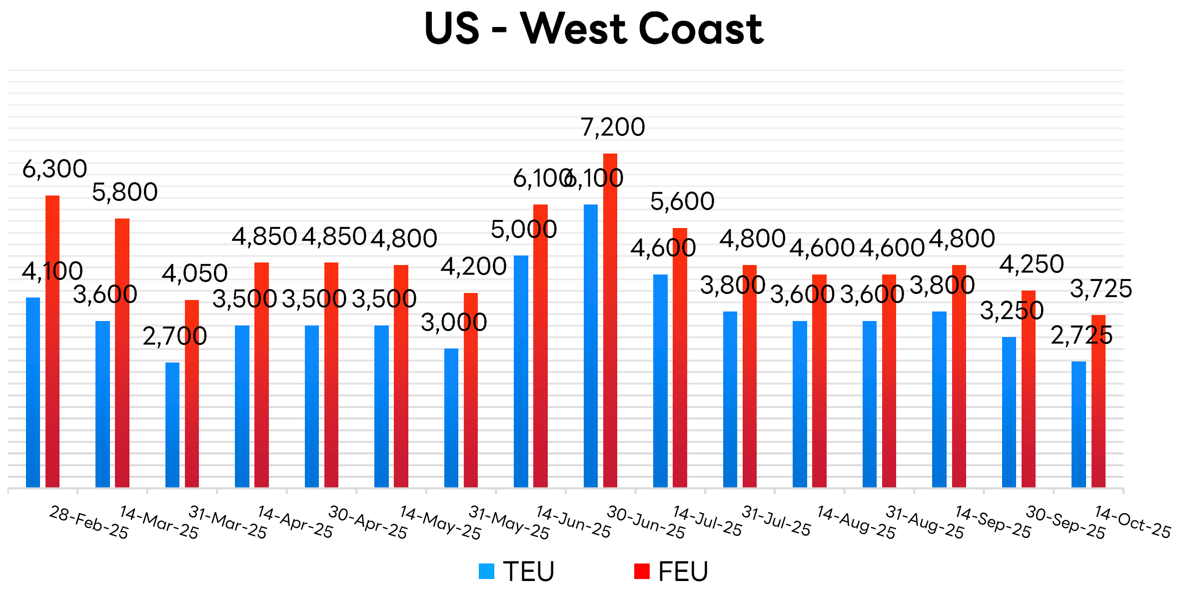
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 8 เดือนล่าสุด



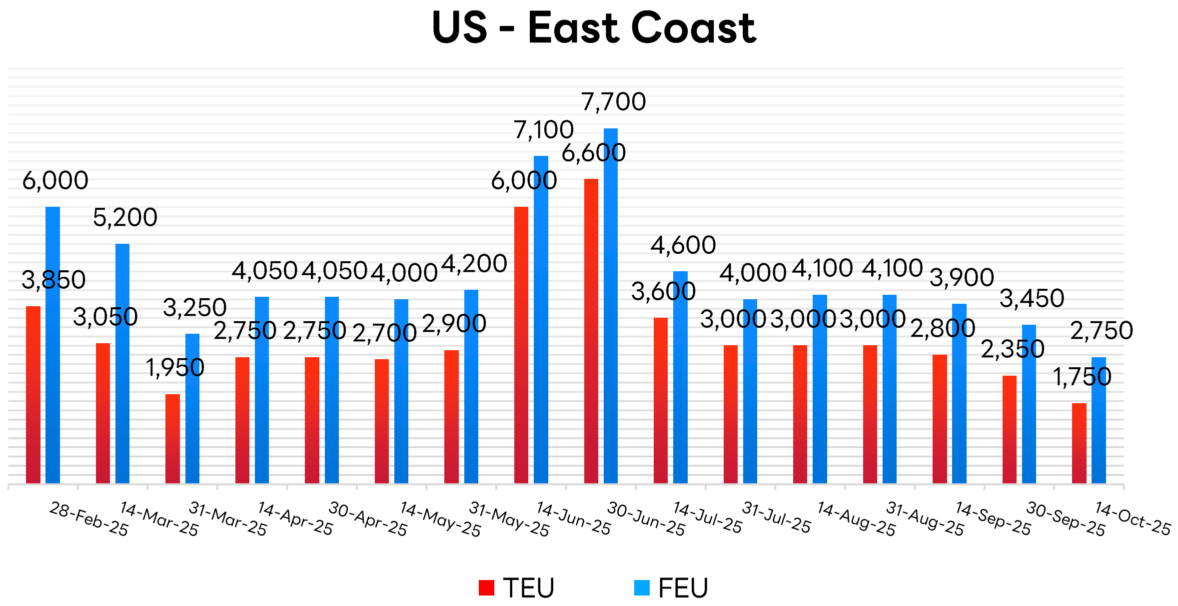
	MAY-25	JUN-25	JUL-25	AUG-25	SEP-25	OCT-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	53	53	Inc	Inc	Inc	Inc
Low Sulphur Surcharge / FEU	106	106	Inc	Inc	Inc	Inc
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €

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



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

Globalisation still in play, despite US bid for new world trade order

DHL remains bullish on its claim that globalisation remains firmly in play, even amid the fallout from US efforts to rewrite the global trade order.

Addressing an event launching its 2025 Global Connectedness Index, DHL Express CEO John Pearson said the company's optimism had been questioned earlier this year when it released its Global Trade Atlas in Mexico.

"We released it just a few days before 'liberation day', which was of course significantly linked to Mexico, but global trade is a long-term plan and every piece of data we've seen illustrates how very resilient it continues to be," he said.

"That positivity is apparent in the trajectory too. Trade is like water, it will always find its way to the sea. It may find a different path, it may start and end in different origins, but the flow of trade is rather consistent. One country may be retreating, the others aren't."

Pointing to the data points produced by the Global Connectedness Index, Mr Pearson noted that, excluding the pandemic period, over the first half of 2025 global trade had grown at its fastest rate for 15 years.

Using 20 million data points from 25 sources, the index suggests trade in goods grew some 6% on last year, driven largely by US imports and Chinese exports, with sub-Saharan Africa experiencing the quickest growth rate, of 9.7%.

Author of the report Steven Altman, from New York University Stern School of Business, said: "One of the drivers of that growth in early 2025 was a surge of imports into the US as buyers rushed to get goods into the country in advance of tariff increases.

"But that surge peaked in March, and global trade remained well above last year's, even in June, when US import volumes dipped below last year's level. So, US imports were an important part of the story – but not the only part of the story."

Much of the growth seems to have been led by China amending its trade practices to offset the impact of tariffs: while its exports to the US fell $51bn, or 15%, over the eight months to September, those to Asean increased $55bn, 15%.

Similarly, China pushed up its exports to Africa by $28bn, a 25% increase year on year, and to Europe by some 8%, to $26bn – Mr Altman describing these surges in non-US exports as "remarkable".

"But the fastest growth wasn't in China, and it wasn't in the US. If we look at trade value growth by region, the fastest was in sub-Saharan Africa," said Mr Altman.

"The biggest contributors to that were Ghana, Zambia, Ivory Coast, and DRC. The biggest factor was the increase in the value of non-energy commodity exports, both in value and volume terms."

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

China urges US rethink as it announces 'tit-for-tat' port fee structure

Beijing urged the US to rethink its looming port call fee structure as it announced details of its reciprocal policy for American vessels calling into its ports.

Both the US Trade Representative's and China's new port fees will take effect on Tuesday, 14 October, the Chinese Ministry of Transport setting rates in line with those of the USTR, at Rmb400 ($56) per net tonne, rising each year to 2028, when it will hit Rmb1,120.

The ministry said: "We urge the United States to immediately correct its wrong practices and stop its unreasonable suppression of China's maritime industry."

It added that its reciprocal fees were "a legitimate measure to safeguard the legitimate rights and interests of Chinese shipping enterprises".

Ships affected will be US-built or flagged, and those owned or operated by US businesses, entities, or individuals holding 25% or more of the equity.

The ministry noted that ships calling at multiple Chinese ports on the same voyage would only be charged for the first port of call, and individual vessels would be charged for no more than five voyages within a calendar year.

Among the carriers facing Chinese fees are Hawaii-headquartered US carrier Matson, which operates two transpacific services, and Seaboard Marine.

Of Matson's two services, the CLX incorporates a Jones Act element, running a Long Beach-Honolulu-Guam-Naha-Ningbo-Shanghai rotation, with Xeneta-owned eeSea noting it deploys five US-flagged and -built vessels of between 2,300 teu and 3,600 teu.

Matson's other transpacific service, the express MAX, deploys five vessels of between 4,200 teu and 4,860 teu on its Shanghai-Ningbo-Long Beach rotation.

There are question marks over how the ownership structure will be determined, with some commentators pointing out that APL, Maersk, and Zim could find themselves subject to the Chinese fees, although Linerlytica suggested the fees were unlikely to hurt much.

The Loadstar's Gavin van Marle also raised questions over how the retaliatory measures would work, given that under the USTR fee structure, vessels under 4,000 teu are exempt. He noted last week in the wake of Beijing announcing its own fees that this would, "in theory mean the ships on Matson's CLX service would not be subject to retaliation while its vessels on the MAX would".

He also commented that Beijing's wording was "frustratingly vague" for liner network and supply chain planners, "potentially leaving scope for US shippers and their 3PLs to be affected".

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

White House sanctions threat ups ante ahead of pivotal IMO meeting

US opposition to the International Maritime Organization's (IMO's) shipping decarbonization plans has escalated dramatically, with the White House now threatening sanctions on countries who vote in favor of measures to cut shipping's carbon emissions.

Washington's threats of retaliation against the IMO come as its Marine Environment Protection Committee (MEPC) readies to meet Oct. 14–17 in London to vote on the decarbonization regulations, including the proposed net-zero framework that was agreed in principle by a majority of IMO members in April.

A joint statement by Secretary of State Marco Rubio, Secretary of Energy Chris Wright and Transportation Secretary Sean Duffy on Friday called the greenhouse gas-cutting measures a global carbon tax on American consumers that would not be tolerated.

"The NZF [net-zero framework] proposal poses significant risks to the global economy and subjects not just Americans, but all IMO member states to an unsanctioned global tax regime that levies punitive and regressive financial penalties, which could be avoided," the statement said.

If the net-zero framework is adopted, all large ships operating globally, including cruise ships, will be required to slash emissions by 17% by 2028, with steadily increasing emission reduction targets after that, or pay a fee. Shipping currently accounts for 3% of global carbon emissions.

The US has long opposed measures aimed at placing a price on carbon emissions, and on the eve of the pivotal IMO meeting, its threats of retaliation against member states backing the net-zero framework were spelled out in the statement.

"The United States will be moving to levy these remedies against nations that sponsor this European-led neocolonial export of global climate regulations," the US statement said. "We will fight hard to protect our economic interests by imposing costs on countries if they support the NZF. Our fellow IMO members should be on notice."

The US actions would include sanctions on officials "sponsoring activist-driven climate policies that would burden American consumers," imposing visa restrictions and revising quotas of maritime crew visas, and imposing additional port fees on ships owned, operated or flagged by countries supporting the net-zero framework.

Flag states supporting the IMO measures may have their registered vessels blocked from calling at US ports, with the US also evaluating the imposition of financial penalties on the flag states.

Leveling the global playing field

The targeting of vessel flag states is an indication that the US is targeting Liberia, Panama and the Marshall Islands that are home to almost half of the world's registered gross tonnage, which could play a crucial role during this week's MEPC meeting.

While much has been made about the need for a two-thirds majority vote in favor of the framework for it to pass, those voting yes will also need to control at least 50% of the world's gross tonnage. Vessels flagged in Marshall Islands, Liberia and Panama constitute more than 45% of global tonnage.

In a brief statement responding to the US threats, the European Commission said it supported the IMO's "ambitious global measures to decarbonize the shipping sector and ensure a global level playing field."

"The EU views the net-zero framework as a significant milestone and calls for its adoption at the IMO," the European Commission said.

It has taken several years for the IMO to get to this point, but the heavily compromised net-zero framework agreement has polarized the shipping industry.

Last week, seven shipowner associations urged member states “to make history” by approving the net-zero framework that includes the world’s first industrywide carbon pricing measure.

Besides the US, opposing the adoption of the framework in its current form are Greek shipowners representing mostly the tanker and gas carrier fleet and classification societies the American Bureau of Shipping (ABS) and DNV.

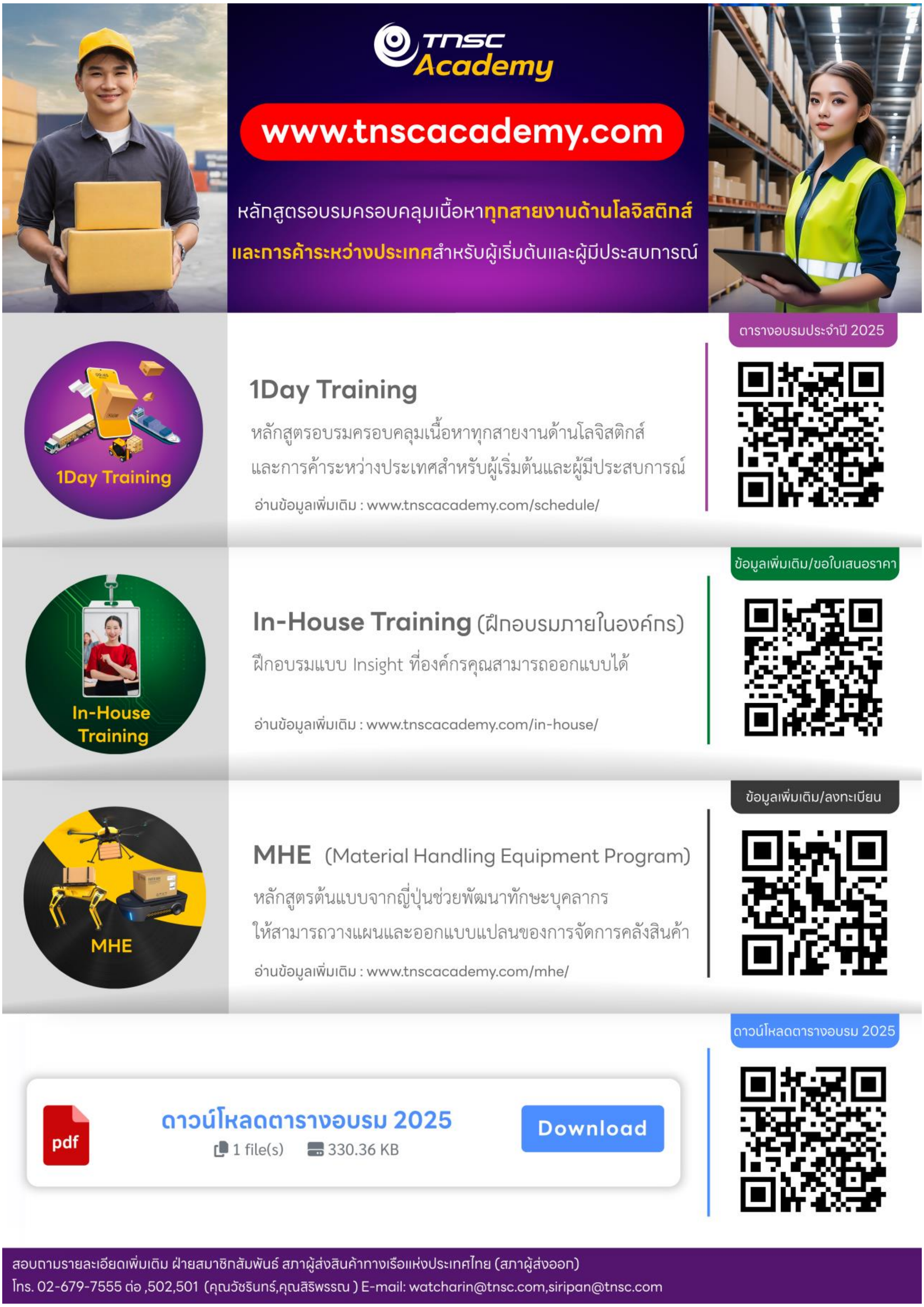
Source: https://www.joc.com/

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 26 September 2025	Current Index 10 October 2025
Comprehensive Index			1114.52	1160.42
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	971	1068
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1485	1558
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1460	1468
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2385	2452
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	843	975
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1093	1159
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3739	3763
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2826	2830
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2133	2446
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%	418	411
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	138	138

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