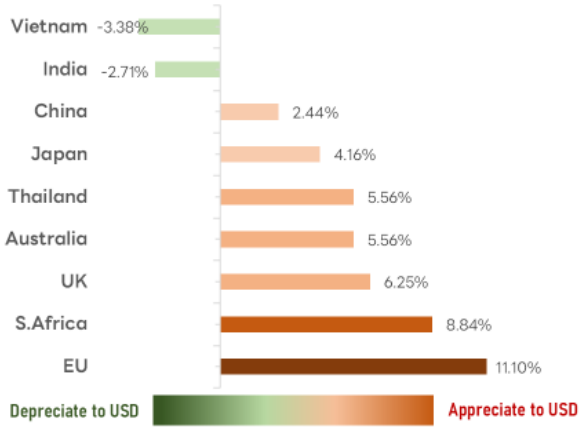
Weekly Briefing (24 October 2025)

Thai Bath Rate
To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
32.60	37.94	43.67	21.23

CNY	JPY	INR	VND
4.58	0.22	0.37	0.0012

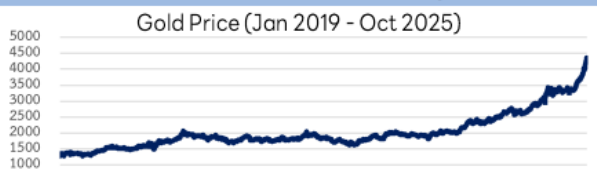
Exchange Rate Trend
To USD (YTD)



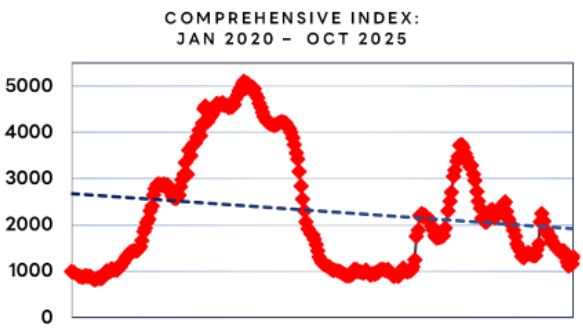
Crude Oil & Gold Price
(12 Oct - 18 Oct 2025)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	61-64	63-68	57-60

Gold : 4018-4250 USD/Ounces



Freight Index
(SCFI Comprehensive Index)



10-Oct-25	17-Oct-25
1,160.42	1,310.32
149.90	

Weekly Top's Stories

Why Trump's push for U.S. gas could be disaster for both economy and climate
รายละเอียดเพิ่มเติม : http://bit.ly/4otyeui

No major impact from China's 'tit-for-tat' port fees for US liners
รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/43BO9yH

Import surge from return to Suez Canal could overpower Europe's ports
รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/4o5lrxp

Thai National Shippers' Council สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

1.http://bit.ly/4otyeui 2.https://bit.ly/43BO9yH 3.https://bit.ly/4o5lrxp

อัพเดทค่าระวางเรือ
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่ 42 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	30	40	ISOCC	46	92	Effective till 31-OCT-2025
Thailand - Qingdao	80	130				
Thailand - Hong Kong	100	150				
Thailand - Japan (Main Port)	300	500				
Thailand – Kaohsiung	150	250				
Thailand - Klang	150	300	ISOCC	27	53	
Thailand - Jakarta	250	300				
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	1,100	1,400	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 30 USD/TEU และ 40 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 150 USD/TEU และ 300 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 100 USD/TEU และ 150 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 ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 900 USD/TEU และ 1,500 USD/FEU

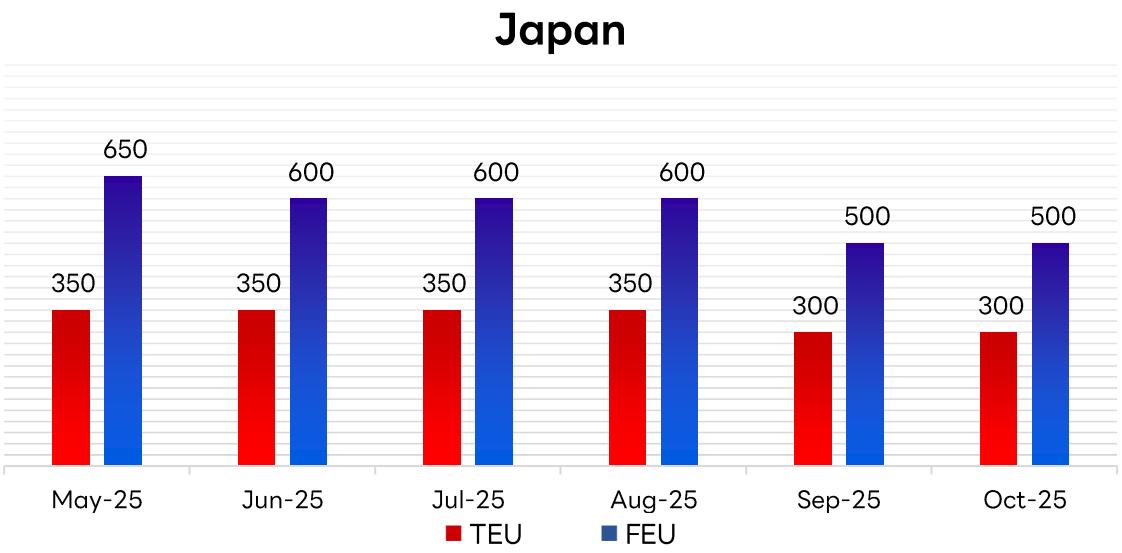
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 2,725 USD/TEU และ 3,725 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นกัน โดยอยู่ที่ 1,750 USD/TEU และ 2,750 USD/FEU

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	

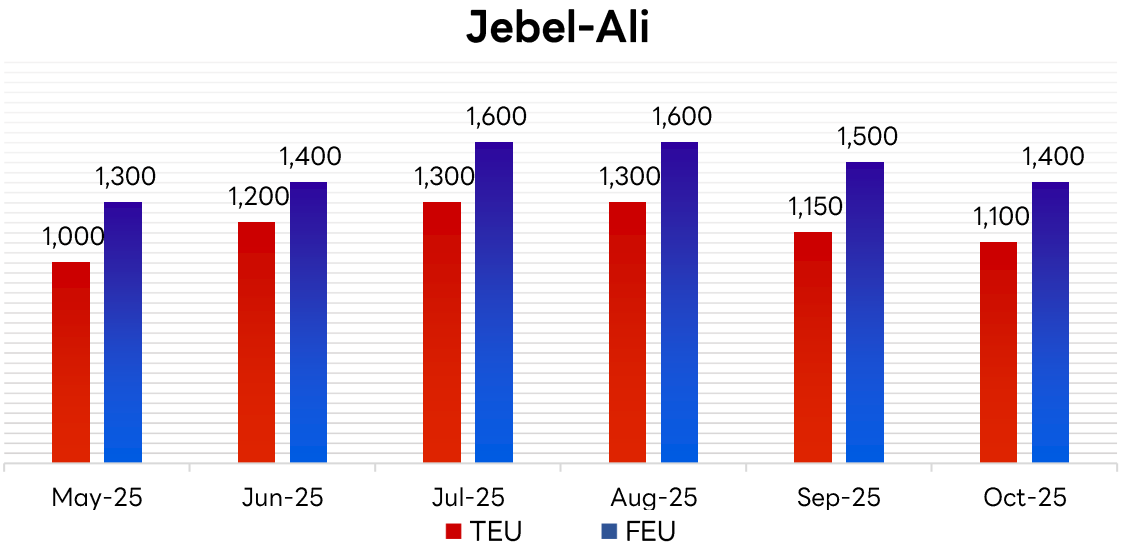
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด 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

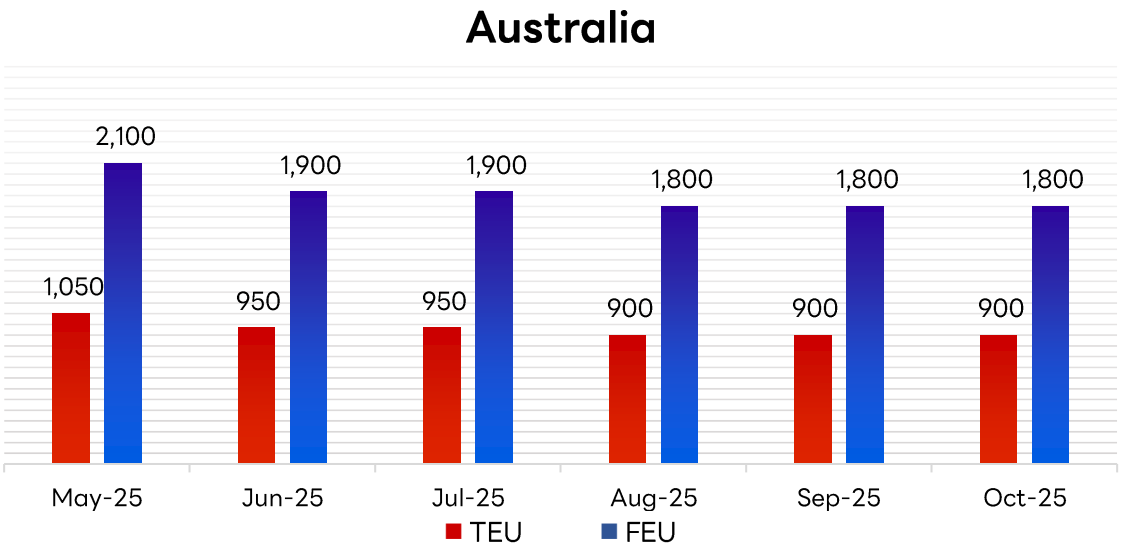
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 6 เดือนล่าสุด



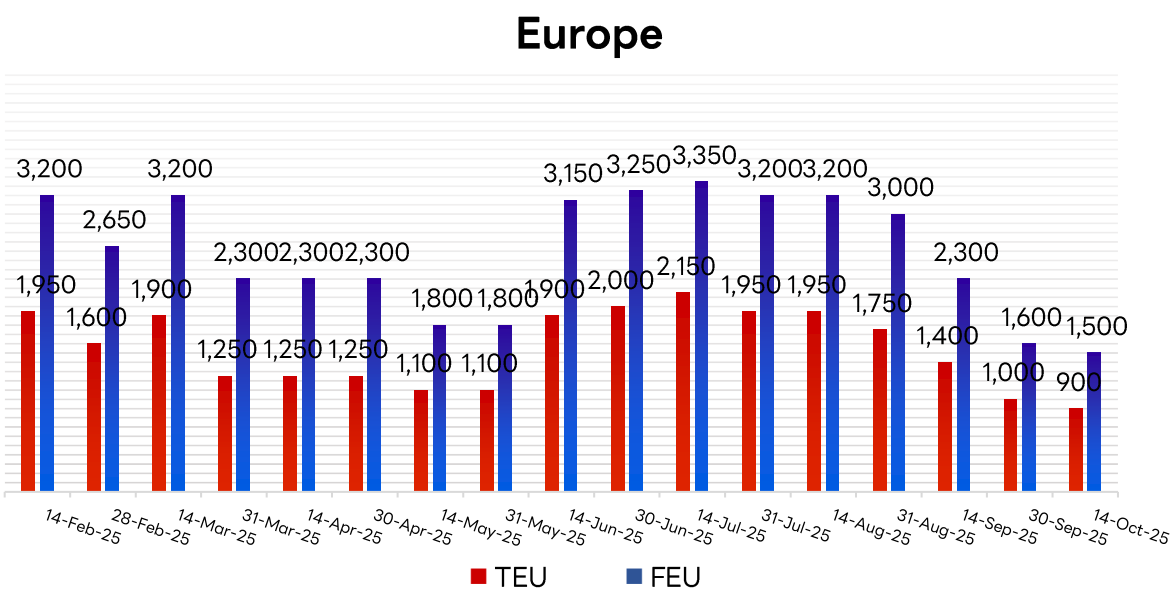
	MAY-25	JUN-25	JUL-25	AUG-25	SEP-25	OCT-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	22	34	45	34	56	56
Low Sulphur Surcharge / FEU	44	68	90	68	112	112

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

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



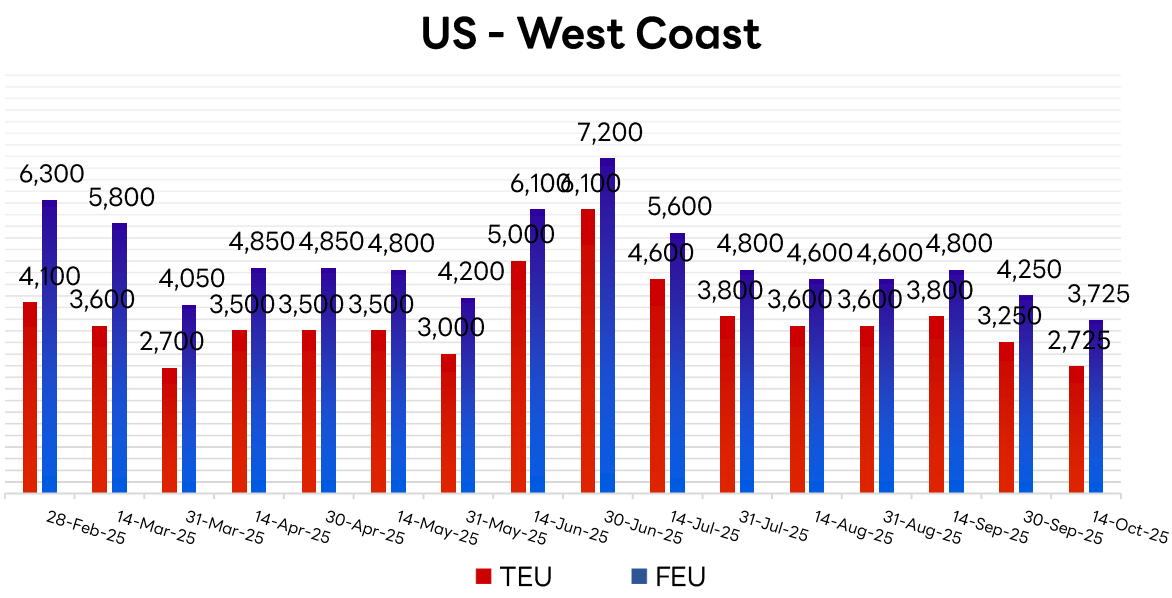
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 8 เดือนล่าสุด



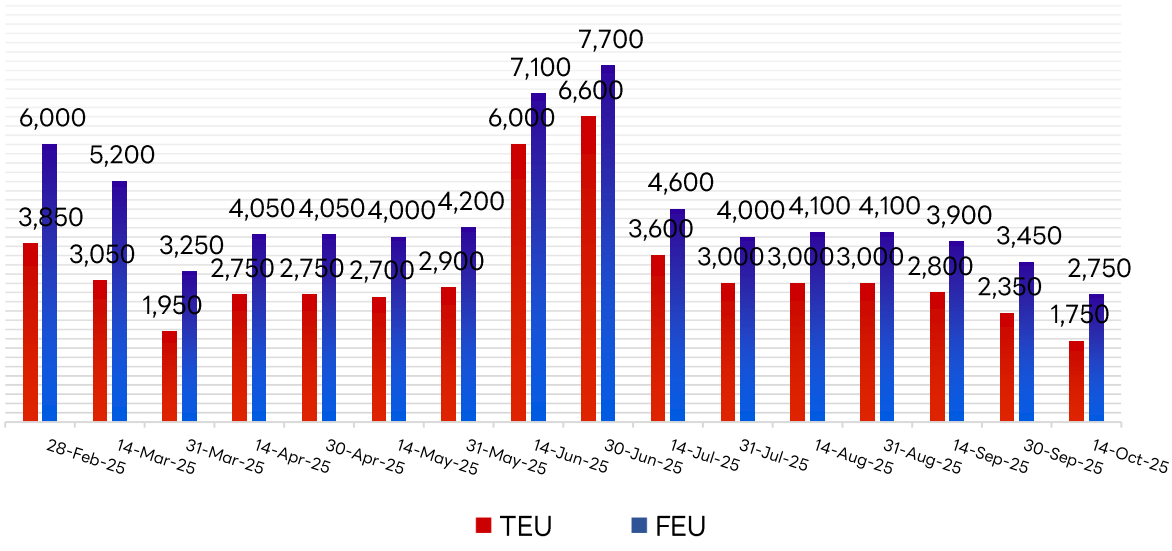
	MAY-25	JUN-25	JUL-25	AUG-25	SEP-25	OCT-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	53	53	Inc	Inc	Inc	Inc
Low Sulphur Surcharge / FEU	106	106	Inc	Inc	Inc	Inc
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €

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

Vessel Queues At Chinese Ports Reach Longest This Year Amid U.S. Fee Dispute

Queues of commodity vessels at China's ports have reached their longest levels this year, as new fees targeting US-linked ships intensify tensions between Beijing and Washington and disrupt global trade flows.

Data from ship-tracking platform Kpler shows that, in the week ending 19 October, vessels took an average of 2.66 days to reach a berth after arrival. This marks a 17% increase from the previous week and the highest waiting time recorded in 2025.

China, the world's largest commodity importer, may face global supply chain disruptions if port congestion continues, affecting shipments of crude oil, iron ore, and other bulk and liquid cargoes.

The delays come after China imposed extra fees on vessels with US links, responding to similar measures by the United States. The US has also sanctioned Rizhao, a key oil terminal operator in eastern China, as part of efforts to stop crude shipments from Iran to China.

Some oil hubs are already experiencing extended waiting times. Tankers at Dongjiakou waited an average of 2.79 days, the second-longest in Kpler's data, while vessels at Yantai idled for 2.7 days, up from around 1.8 days the previous week.

Freight analysts note that uncertainty over which vessels may face fees is prompting shipowners to hold back, waiting until they can safely enter ports under the new regulations.

Source: https://www.marineinsight.com/

Middle East transhipment evolves as competing hubs now share a cargo boom

The Middle East transhipment business has evolved significantly this year, following the reorganisation of the global shipping alliances, with the three key hubs of Dubai's Jebel Ali, Abu Dhabi's Khalifa port, and Oman's Salalah all enjoying a cargo boom.

Port	2024 Volumes	1H 2025 Volumes	1H25 vs 1H24	Capacity	2024 Utilisation	CPPI Rank
Jebel Ali	15.5m TEU	7.7m TEU	+6%	22.1m TEU	70%	262
Khalifa	6.3m TEU	3.08m TEU	+21%	10.6m TEU	66%	68
Salalah	3.3m TEU	2.03m TEU	+21	6m TEU	55%	15

Source: eeSea

A reversal in fortunes has been most noticeable at Salalah, which began to see a decline in volumes in 2022, following several years of extremely high yard utilisation that inevitably impacted operations and efficiency for its shipping lines – chiefly Maersk, which controls a 30% stake in terminal operator Salalah Port Services (SPS) and, until earlier this year, was in the 2M partnership with MSC.

Salalah volumes:

Year	Throughput	Capacity	Utilisation
2024	3.3m TEU	6m TEU	55%
2023	3.8m TEU	5m TEU	76%
2022	4.5m TEU	5m TEU	90%

2021	4.5m TEU	5m TEU	90%
2020	4.3m TEU	5m TEU	87%
2019	4m TEU	5m TEU	80%
2018	3.4m TEU	5m TEU	68%

Source: eeSea

As a general rule of thumb, the port industry considers a utilisation level of 75%-80% to effectively equate to full utilisation.

However, a capacity expansion completed last year relaxed the pressure and has this year allowed Gemini partners Maersk and Hapag-Lloyd to exploit the design of its transhipment-focused network, as well as take advantage of much faster vessel turnaround times – the World Bank/S&P Global Port Performance Index recently ranked it as the 15th most efficient port in the world.

And Omani officials said the 21% year-on-year growth in the first half of this year had been "driven by a higher frequency of vessel calls following the successful completion of a major terminal upgrade and the full integration of Gemini services by Maersk and Hapag-Lloyd".

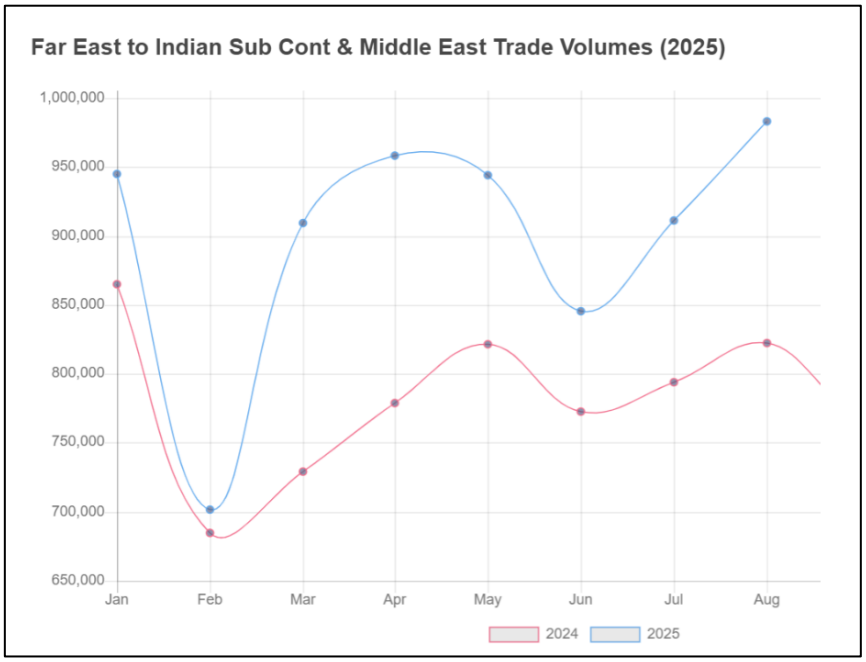
According to the eeSea liner database, the port has calls from 21 services, but in terms of Gemini services alone, Salalah now hosts two Asia-North Europe strings, the India-Mediterranean and India-North Europe loops, and four shuttle services connecting it with Gulf ports and Pakistan. It also hosts a range of Maersk's feeder and intra-regional services to the Middle East and East Africa, and two further deepsea services – Hapag-Lloyd's standalone Middle East-North America TPI and the joint Maersk-CMA CGM's US-flagged UMXAPL string.

Meanwhile, Abu Dhabi has followed a model that appears largely based on Singapore's recent successes, operating terminals under joint-venture model with the three main carriers – CMA CGM, Cosco and MSC – with the result that it is fast becoming a de facto Middle East relay transhipment hub for the Ocean Alliance and MSC's standalone network, as well as Premier Alliance members via its slot-sharing agreement with MSC on its Asia-North Europe Lion service.

An analysis of the service line-up at Abu Dhabi reveals that the Ocean Alliance members use it as a hub for two Far East-Middle East strings; while MSC uses it as the base port for two Middle East-North America services, and the hub for its network of Asia-Africa services.

The really interesting point here is that none of these manoeuvres has come at the expense of the main hub of Dubai. In previous iterations of container shipping networks, the selection of one transhipment hub would represent a loss for its rivals – it was a zero-sum game.

In the new era of diversifying trade routes, however, typified by the incredibly strong volume growth seen this year on the Far East-Middle East/India trade, competing hubs are beginning to complement each other – for example, six of the Gemini services that call at Salalah also feature calls at Jebel Ali, while MSC's Middle East-North America services and the Ocean Alliance's Far East-Middle East strings feature calls at both Khalifa and Jebel Ali.



Source: Container Trades Statistics

This shows that once a port has reached a certain critical mass, in terms of volumes and liner connections from a broad range of carriers, it becomes far less vulnerable to the individual network decisions of a particular carrier or alliance.

There is also the Red Sea crisis effect: prior to the Houthi attacks, almost every Asia-Europe service featured at least one call in the region before heading to the Suez Canal. That has since reduced to a handful, with those transhipment activities undertaken in Asia or, more latterly, at the Gibraltar Straits ports.

This clearly shows that China's drive to find new markets outside the US not only had the effect of insulating its exporters from US tariffs, but – given that the destination of these goods has been the sub-Saharan Africa, the Middle East and Indian subcontinent – it has also shielded Gulf ports from the worst effects of the Red Sea crisis.

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

Uncertainty for shippers as rates are boosted by GRIs and port fees loom

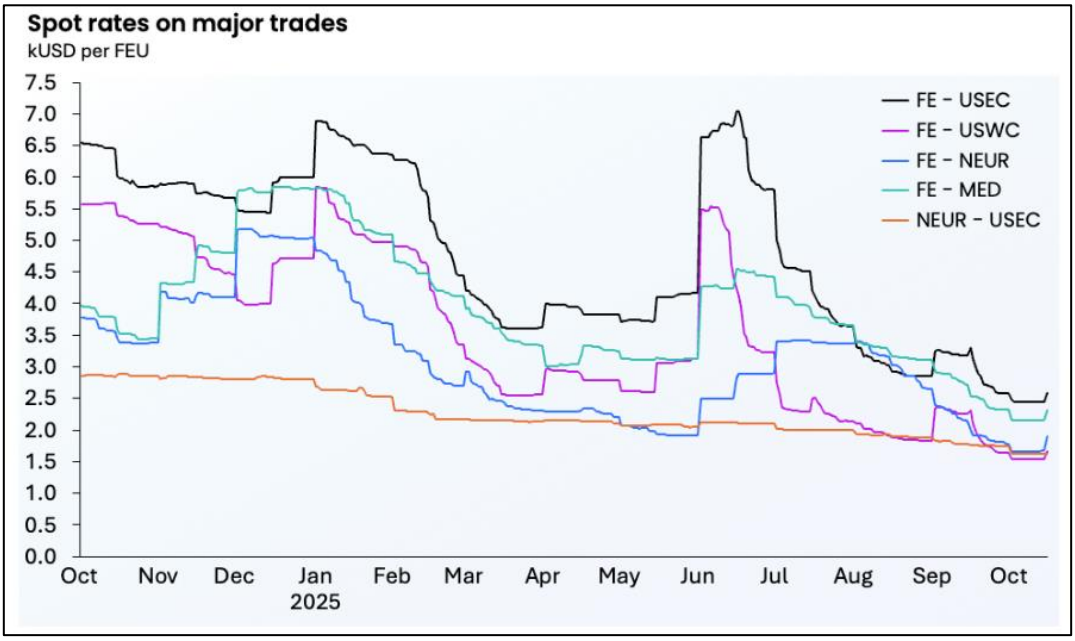
Container spot freight rates on the main east-west trades reversed months of consecutive declines this week with a series of general rate increases (GRIs) and new FAK [Freight All Kinds] rate levels on Wednesday.

In percentage terms, the largest rate rises were seen on the Asia-North Europe trade. The Shanghai-Rotterdam leg of Drewry's World Container Index (WCI) gained 6% on the previous week, to end at $1,669 per 40ft, while today's Shanghai Containerised Freight Index's (SCFI) Shanghai-North Europe base port leg, which is often an indicator of what will happen in the forthcoming week, gained 7%, to end $2,290 per 40ft.

Meanwhile, Xeneta's XSI short-term index, saw its average Far East-North Europe spot rate record the biggest average spot rate increase in the past week, up 13.9% to reach a 24-day high, after "carriers successfully push through a few hundred dollars of announced GRIs".

"Carriers have cut 13% of capacity from Far East to North Europe since end of August against a backdrop of strong demand, possibly due to frustrated cargo that was originally intended for the US," said Peter Sand, Xeneta's chief analyst.

"Something has to give in this situation and that is freight rates – with the spot market increasing 14% in the past week.



"It is likely average spot rates will continue to climb into Europe before peaking and heading south towards the end of the month," he added.

However, many freight buyers expect rates to decline after this week's push and also to see further price hike attempts in the coming weeks.

"I expect [rates] to slide quickly but they're all wanting to go aggressively for a 1 November increase," one told The Loadstar. "Rumours are that Maersk's spot rate will be $2,500 per 40ft high-cube, but I think it will probably be lower once it comes around," he added.

This week, MSC announced new FAK levels to be applied on 1 November, of $2,700 per 40ft high-cube, from the Far East to North Europe; $3,000 to the East Mediterranean and $3,200 to the West Mediterranean.

The WCI's Shanghai-Genoa leg was 2% up week on week, to end at $1,821 per 40ft, while the XSI was up 7.3% and has nearly recovered to its level at the end of September.

Meanwhile, Asia-Europe forwarders and shippers are now preparing their tenders for the 2026 annual contract negotiating season – contracts on the route typically run from January to December – and carriers are desperate to establish higher spot rate levels to use as a guide for contract rates.

"All the carriers are wanting and needing to push through increases as we enter the Far East westbound negotiation season," our source added.

"Carriers are only just getting their tender for the ones that close the end of the calendar year. They're hoping to extend this year's rates but the reality is it's likely to be softer, although I'm not sure at this stage how much," he explained.

Spot rates also increased this week on the transpacific trades, the WCI's Shanghai-Los Angeles leg gaining 1% on the previous week, to end at $2,195 per 40ft, and its Shanghai-New York route also up 1%, to $3,236 per 40ft.

Stronger week-on-week growth was seen on the XSI, which recorded a 7% rise into the US west coast, attributed to the partial success of a 15 October GRI. A further GRI of between $1,000 per 40ft and $3,000 per 40ft, depending on carrier, is scheduled for 1 November, which Xeneta's Peter Sand predicted could see some success.

"There is a lot on shippers' minds in Q4, trying to look ahead and procure freight for 2026, while also dealing with the here and now," he said.

"Carriers may take the opportunity of shippers occupied by 2026 planning to try to push up the short-term market, even if it is to a limited extent.

"We have USTR port fees coming into force this month, and China responding with port fees of its own, so there is plenty of uncertainty for shippers and plenty for carriers to latch on to to try and justify the mid-month GRIs," he explained.

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 10 October 2025	Current Index 17 October 2025
Comprehensive Index			1160.42	1310.32
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1068	1145
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1558	1613
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1468	1936
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2452	2853
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	975	1248
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1159	1311
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3763	3703
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2830	2849
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2446	2658
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%	411	449
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

ตารางอบรมประจำปี 2025

1Day Training

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/schedule/

ข้อมูลเพิ่มเติม/ขอใบเสนอราคา

In-House Training (ฝึกอบรมภายในองค์กร)

ฝึกอบรมแบบ Insight ที่องค์กรคุณสามารถออกแบบได้

อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : www.tnscacademy.com/in-house/

ข้อมูลเพิ่มเติม/ลงทะเบียน

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