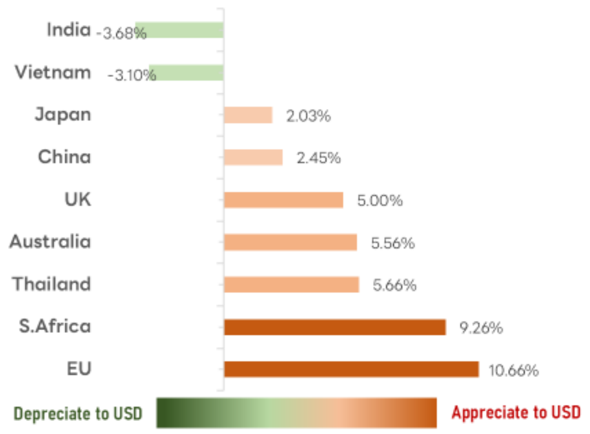
Weekly Briefing (12 November 2025)

Thai Bath Rate
To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
32.35	37.65	42.72	21.03

CNY	JPY	INR	VND
4.52	0.21	0.37	0.0012

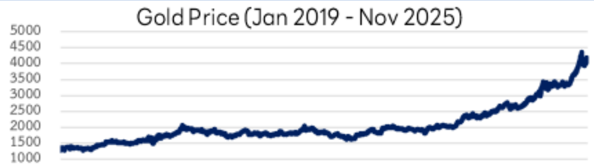
Exchange Rate Trend
To USD (YTD)



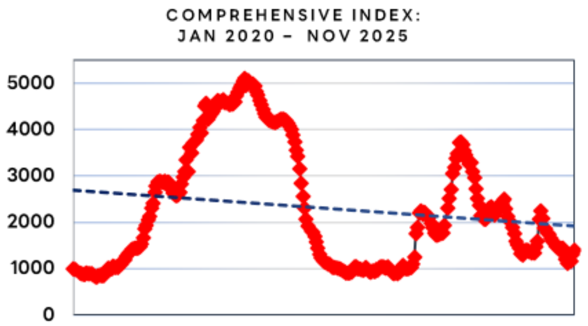
Crude Oil & Gold Price
3 Nov - 9 Nov 2025

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	62-66	63-66	58-62

Gold : 3999-4199 USD/Ounces



Freight Index
(SCFI Comprehensive Index)



31-Oct-25	7-Nov-25
1,550.70	1,495.10
-55.60	

Weekly Top's Stories

Trump cuts tariffs on beef, coffee and other foods as inflation concerns mount

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/4r7gc34

US retailers throttle back on imports amid uncertain consumer sentiment

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

Trade deal could boost short-term China imports, but uncertainty lingers

รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/4oY5dri

Thai National Shippers' Council　　สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

1.https://bit.ly/4r7gc34 2.https://bit.ly/3XeiQXi 3.https://bit.ly/4oY5dri

อัพเดทค่าระวางเรือ
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่ 45 พ.ศ. 2568

สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

"หมายเหตุ: อัตราค่าระวางที่ปรากฏเป็นอัตราฐานของสายเรือที่ประกาศเป็นทางการ ซึ่งอาจสูงกว่าหรือต่ำกว่าอัตราที่มีการเรียกเก็บจริงจากผู้ส่งออก"

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

<table>
<tr><th rowspan="2">ROUTE</th><th colspan="2">Freight</th><th colspan="3">Surcharge / Fee</th><th rowspan="2">Remark</th></tr>
<tr><th>USD/20’</th><th>USD/40’</th><th>Item</th><th>USD/20’</th><th>USD/40’</th></tr>
<tr><td>Thailand - Shanghai</td><td>30</td><td>40</td><td rowspan="5">ISOCC</td><td rowspan="5">34</td><td rowspan="5">69</td><td rowspan="20">Effective till
30-NOV-2025</td></tr>
<tr><td>Thailand - Qingdao</td><td>60</td><td>100</td></tr>
<tr><td>Thailand - Hong Kong</td><td>100</td><td>150</td></tr>
<tr><td>Thailand - Japan (Main Port)</td><td>300</td><td>500</td></tr>
<tr><td>Thailand – Kaohsiung</td><td>150</td><td>250</td></tr>
<tr><td>Thailand - Klang</td><td>150</td><td>250</td><td rowspan="6">ISOCC</td><td rowspan="6">27</td><td rowspan="6">53</td></tr>
<tr><td>Thailand - Jakarta</td><td>150</td><td>300</td></tr>
<tr><td>Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)</td><td>100</td><td>200</td></tr>
<tr><td>Thailand - Singapore</td><td>180</td><td>300</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Thailand - Manila
(North & South)</td><td>550</td><td>900</td></tr>
<tr><td colspan="2">Subject to CIC at destination</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Thailand - Jebel Ali</td><td rowspan="2">1,000</td><td rowspan="2">1,200</td><td>ISOCC</td><td>56</td><td>112</td></tr>
<tr><td>War Risk</td><td>35</td><td>70</td></tr>
<tr><td>Thailand - South Korea (Busan)</td><td>250</td><td>500</td><td rowspan="2" colspan="3">All - In</td></tr>
<tr><td>Thailand - South Korea (Incheon)</td><td>300</td><td>600</td></tr>
<tr><td>Thailand - Nhava Sheva</td><td>900</td><td>1,200</td><td>ISOCC</td><td>64</td><td>128</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Thailand – Durban / Cape Town</td><td rowspan="2">2,500</td><td rowspan="2">3,600</td><td>ISOCC</td><td>98</td><td>196</td></tr>
<tr><td colspan="3">Subject to SCMC USD 30/BL</td></tr>
<tr><td>Thailand - Melbourne</td><td rowspan="2">850-950</td><td rowspan="2">1,700-1,900</td><td rowspan="2" colspan="3">All - In</td></tr>
<tr><td>Thailand - Sydney</td></tr>
<tr><td rowspan="4">Thailand – Europe (Main Port)
(Rotterdam/Antwerp/Hamburg/
Le Havre)</td><td rowspan="4">1,500</td><td rowspan="4">2,500</td><td>ISOCC</td><td colspan="2">Included</td><td rowspan="6">Effective till
14-NOV-2025</td></tr>
<tr><td>LSS</td><td colspan="2">Included</td></tr>
<tr><td>EUIS</td><td>51 €</td><td>102 €</td></tr>
<tr><td colspan="3">Subject to ENS USD 30/BL
20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD</td></tr>
<tr><td>Thailand - US West Coast</td><td>4,200</td><td>5,250</td><td colspan="3">All - In</td></tr>
<tr><td>Thailand - US East Coast
(NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)</td><td>2,500</td><td>3,400</td><td colspan="3">New Panama Transit Tariff Surcharge
(Up to routes) USD 40-120/TEU</td></tr>
</table>

หมายเหตุ: SCMC คือ Security Compliance Management Charge, ISOCC คือ IMO Sox Compliance Charge

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2568 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 30 USD/TEU และ 40 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางลดลงเล็กน้อย อยู่ที่ 150 USD/TEU และ 250 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 ค่าระวางลดลงเล็กน้อย โดยอยู่ที่ 2,500 USD/TEU และ 3,600 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 250-300 USD/TEU และ 500-600 USD/FEU

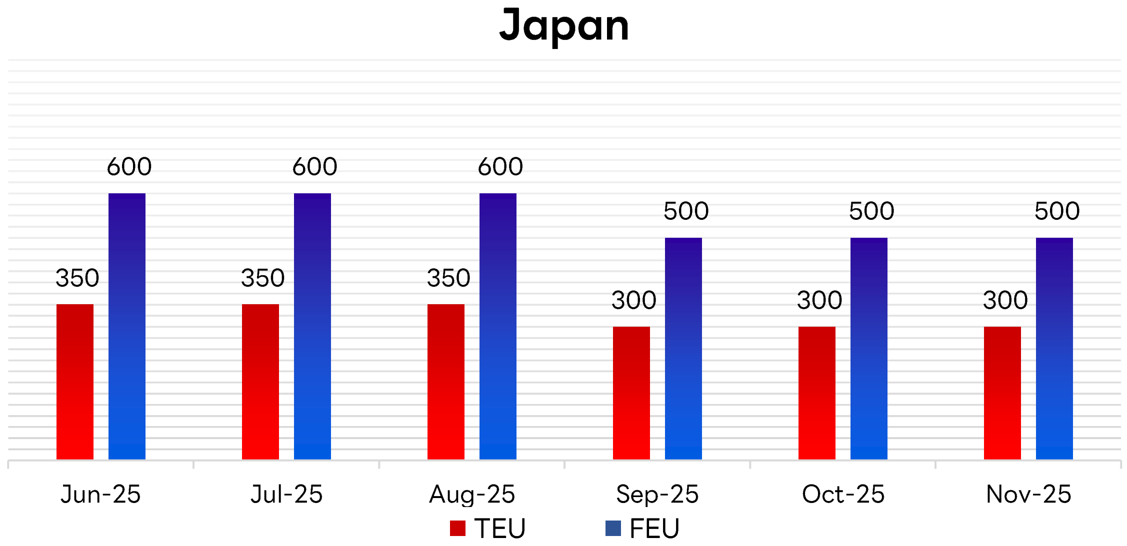
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 850-950 USD/TEU และ 1,700-1,900 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 1,500 USD/TEU และ 2,500 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 4,200 USD/TEU และ 5,250 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้นเช่นกัน โดยอยู่ที่ 2,500 USD/TEU และ 3,400 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

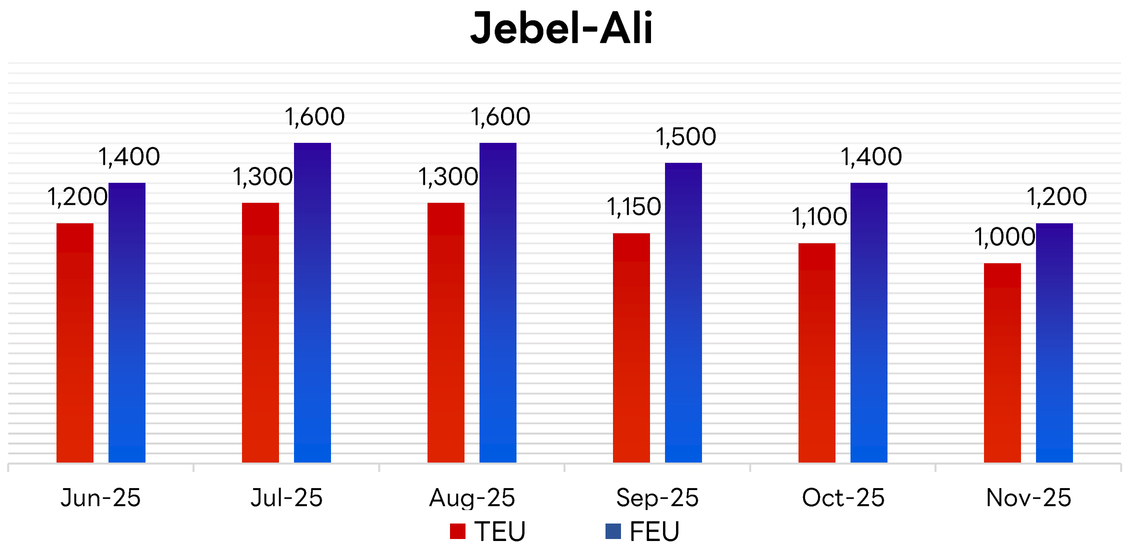
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong Thailand-Shanghai	450	600	All-in	Effective till 30-NOV-2025
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	800	1,000	All-in	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	4,000	4,500	All-in	

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

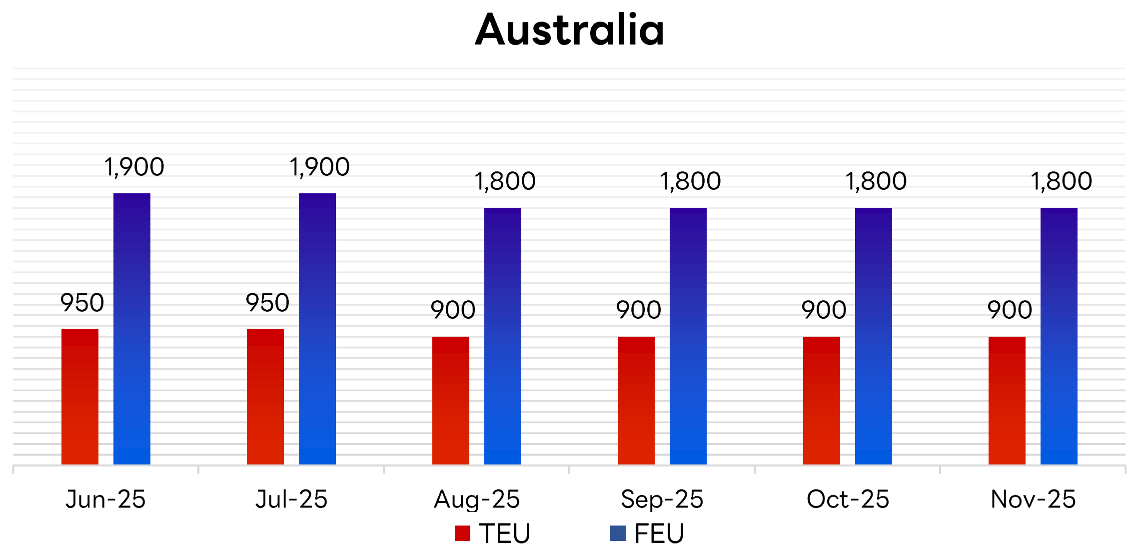
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 6 เดือนล่าสุด



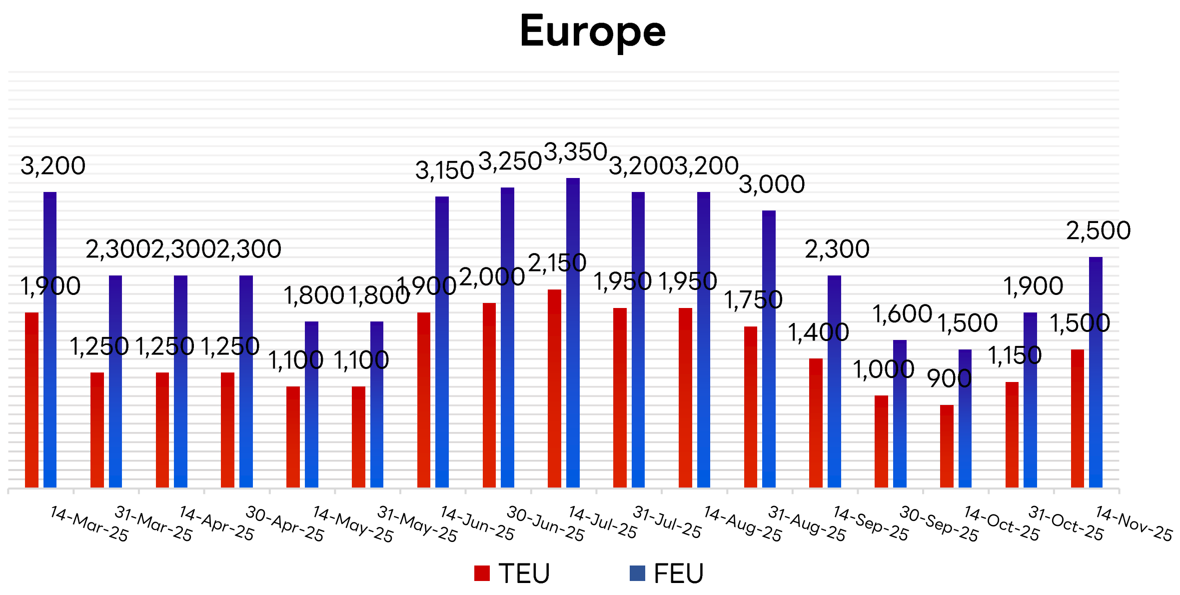
	MAY-25	JUN-25	JUL-25	AUG-25	SEP-25	OCT-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	22	34	45	34	56	56
Low Sulphur Surcharge / FEU	44	68	90	68	112	112

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

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



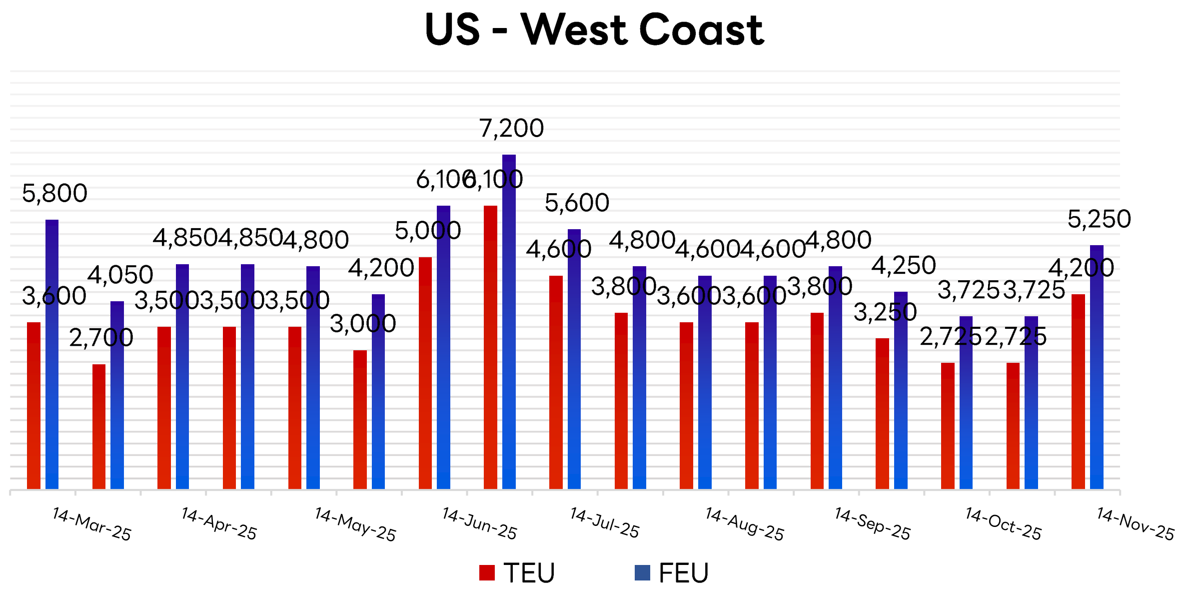
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 8 เดือนล่าสุด



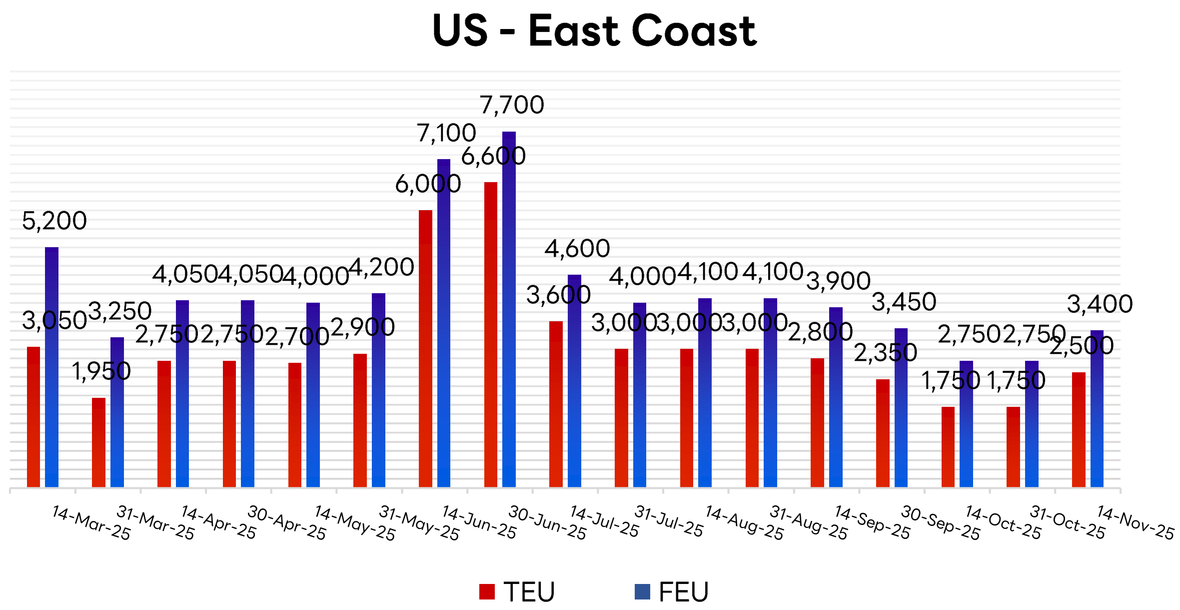
	MAY-25	JUN-25	JUL-25	AUG-25	SEP-25	OCT-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	53	53	Inc	Inc	Inc	Inc
Low Sulphur Surcharge / FEU	106	106	Inc	Inc	Inc	Inc
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €

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

In search of the disconnect between freight rates and charter rates

There has been consternation in the container shipping industry as to why charter rates have remained reasonably firm when freight rates have been going down.

It is natural to expect that rapidly declining freight rates would cause a pullback in demand for extra ships from carriers and thus put pressure on charter rates.

But the global market is, of course, made up of multiple trades. The ability to redeploy ships means that no trade operates in a bubble, but in the short term at least, each trade has its own supply/demand balance.

Similarly, the charter market has several ranges of ship size and specifications, and the health of various sub-segments can vary.

If we look at the individual interactions between trades and the specific ships required for those trades, we can start to see where the correlations are and why charter rates have remained generally firm up until now.

References to freight rates going down usually refer to high-volume, long-haul trades. These trades are, however, served predominantly by large ships that are either carrier-owned or on longer-term charters to carriers. If we look at Alphaliner's regular reports on chartering activity, the biggest size segment regularly reported is 7,500 TEUs to 13,000 TEUs. There has been an ongoing scarcity of these size ships available from non-operating owners (NOOs), and if carriers have a gap in their deep-sea coverage for these sizes, they tend to fix them for longer periods. Vessels over 13,000 TEUs are so seldom in the short-term charter market that they are not reported.

Of course, there are some smaller chartered ships in the long-haul trades, but many are operated by the midsize/smaller-sized carriers, and their presence can be opportunistic.

In the trades requiring the biggest ships, the short-term charter market is then of limited relevance and any search for a correlation versus freight rates will be unproductive.

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

Soft demand in eastbound trans-Pacific overwhelms carriers' GRI attempt

A general rate increase (GRI) of approximately $800 per FEU implemented by ocean carriers this weekend on the Asia to US West Coast trade is already beginning to erode amid a fundamental lack of demand, forwarders and carriers say.

"The load factor to the West Coast is really not that strong," Chris Sur, executive director for global sales at logistics provider Glovis America, told the Journal of Commerce.

The GRI, enacted on Saturday, showed some initial staying power, coming just days after the US and China reached a broad trade deal that partially rolled back some tariffs and set a one-year pause on reciprocal port fees. A carrier executive said that in the immediate aftermath of the agreement, some retailers wanted to begin pulling fresh cargo into the US quickly because of uncertainty over how long the truce would last.

That strategy lent support to rates on the West Coast trade, and the new GRI.

"There was a bit of pent-up demand, and the West Coast is the fastest route," the carrier executive said.

The GRI pushed the West Coast spot rate up to about $2,750 to $2,850 per FEU; the rate one week earlier was about $2,040 per FEU, according to Platts, a sister product of the Journal of Commerce within S&P Global.

But the bullishness was short-lived, with sources saying the market had already begun to give up the GRI gains by Tuesday.

The rate moves for Asia to East Coast business were even more dramatic.

Trans-Pacific carriers over the weekend attempted to impose a $1,000 per FEU GRI on shipments from Asia to the East Coast, but that GRI "completely collapsed," a forwarder said. By Monday, the East Coast spot rate had dropped to about $2,750 to $2,850 per FEU — about the same level as the West Coast rate, a mark of parity that is highly unusual.

"I never remember that happening before," the forwarder said.

Holiday merchandise has already arrived

Sur said the reality in the eastbound trans-Pacific is that retailers have already imported their holiday season merchandise for the Black Friday sales that begin on the day after Thanksgiving in the US. The remaining two months of the year will be a weak period for imports, as they usually are, he said.

Meanwhile, bookings for shipments from China into the US fell about 16% in October compared with September, according to data from maritime visibility provider Vizion and data and analytics company Dun & Bradstreet. Still, bookings for Chinese cargo during the second half of October rebounded somewhat, increasing by more than 15% compared with the first half of the month.

The structural weakness in overall demand in the eastbound trans-Pacific will likely continue through the end of the year, but that does not preclude carriers from attempting to implement further GRIs, Sur said.

"If carriers have the resolve to do it, they'll do it," he said.

Source: https://www.joc.com

Carriers continue to pre-empt trade tension by forward-fixing charters

The easing of US-China trade tension could prolong the disconnect between the containership charter market and freight rate levels.

On 30 October, after a meeting between presidents Donald Trump and Xi Jinping, both leaders pledged to pause the tariff war and the mutual port fees on vessels owned by each other's entities.

However, liner operators have been pre-empting the persistent political and economic uncertainties by forward-fixing ships.

MB Shipbrokers reported that panamax-size containerships were expected to be scarce going into Q3 26, with many being chartered in advance.

Linerlytica said forward fixtures suggested charter rates would remain firm into the first half of 2026 – they are now four times higher than in 2019, even as freight rate levels have come off a boom seen during Covid and the early days of Houthi attacks on ships in the Red Sea.

Hapag-Lloyd has chartered the 2017-built 11,923 teu Sao Paulo Express from Seaspan, after the ship came off a hire to ONE, a fixture concluded on private terms.

The carrier was also reported to have chartered the 2014-built 5,466 teu Stephanie C from Danaos, after the vessel completed a charter to Asyad Shipping, for three years at $33,750 a day.

And Zim continues to secure tonnage, extending its hire of Danaos's 2009-built 4,253 teu Jamaica for 32 months, paying $35,000 a day.

Linerlytica suggested the current US-China detente had delayed an expected normalisation of charter rates, going against the downward pressure on freight rates. It said: "Charter rates have continued to hold firm across all size segments, with rates and periods remaining very strong."

Drewry researcher Simon Heaney believed liner operators were more concerned with service reliability and alliance obligations in the face of an uncertain operating environment. He said: "This has prompted a shift toward securing long-term charters as a strategic hedge against future disruptions and rate volatility. The result is a surge in forward-fixing activity, with particularly high demand for modern, fuel-efficient vessels."

In its weekly note, Clarksons said that, while the pause in port fees would ease financial and operational pressures for directly impacted companies, it was uncertain how things could change.

The brokerage said: "Markets will be wary of further policy changes and may continue to manage their risk profile for the moment."

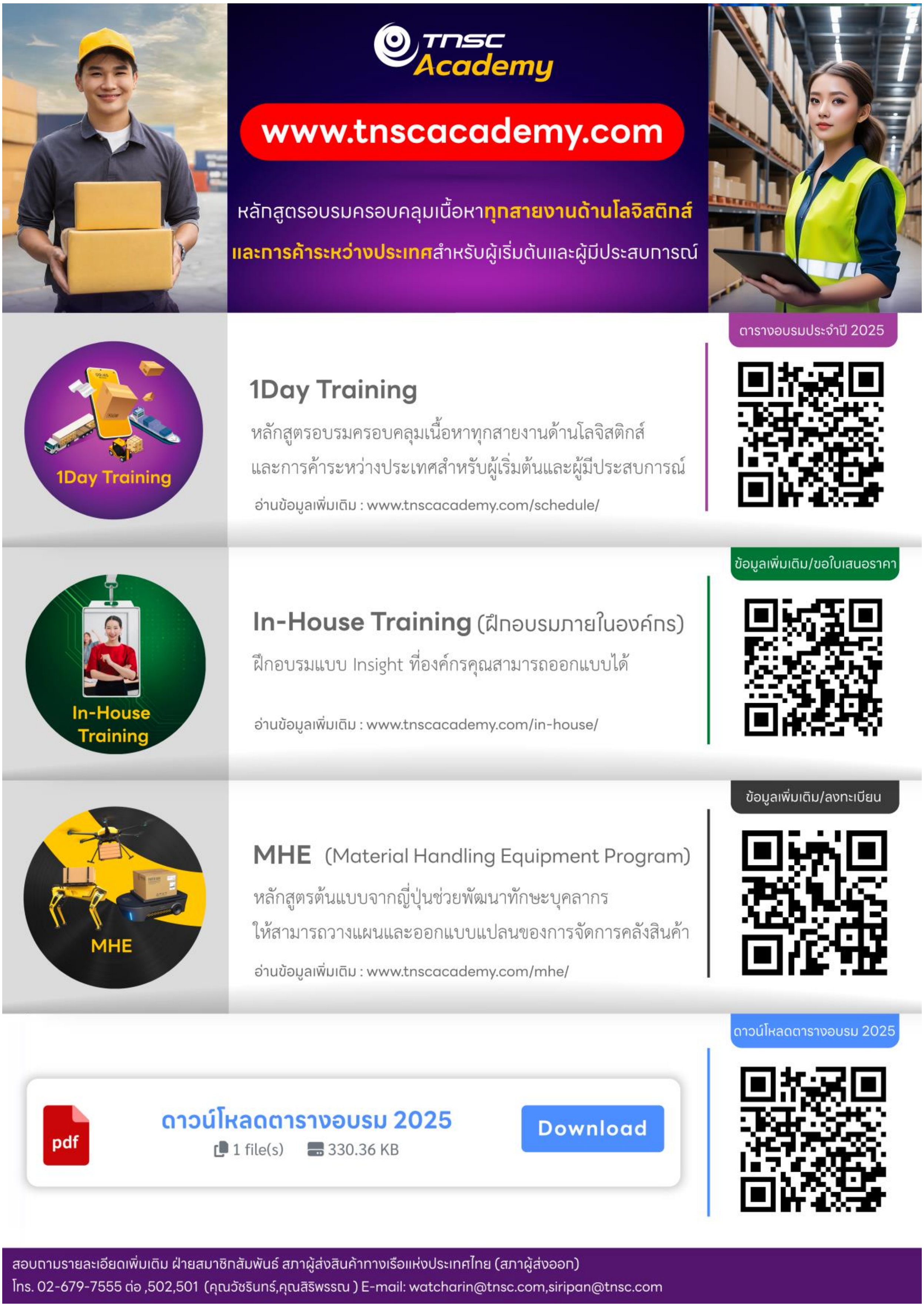
Source: https://www.joc.com

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 31 October 2025	Current Index 7 November 2025
Comprehensive Index			1550.7	1495.1
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1344	1323
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1983	2029
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2647	2212
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3438	2848
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1630	1769
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1493	1619
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3773	3728
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2850	2786
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2565	2171
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%	481	512
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
ZUPPORTS
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