



## Weekly Briefing (20 November 2025)



### Thai Bath Rate To Foreign Currencies



**USD**  
32.47



**EUR**  
37.65



**GBP**  
42.72



**AUD**  
21.09



**CNY**  
4.57



**JPY**  
0.21

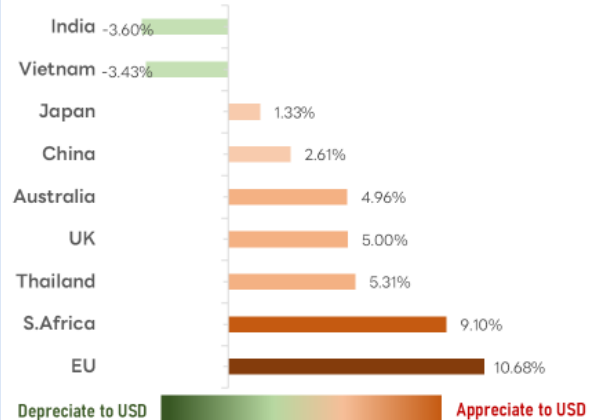


**INR**  
0.37



**VND**  
0.0012

### Exchange Rate Trend To USD (YTD)



### Crude Oil & Gold Price (9 Nov - 15 Nov 2025)

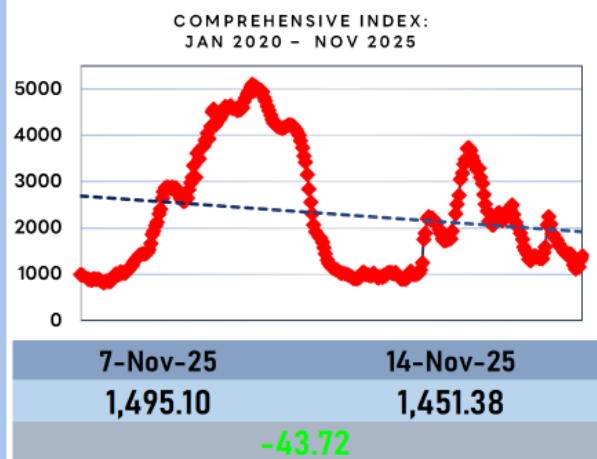
Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	62-66	63-66	58-62



**Gold : 3999-4199 USD/Ounces**



### Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



### Weekly Top's Stories



Trump's tariffs hit the global economy

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/4pm3s7j>



Egypt port expansions may offer east Med reprieve should Canal transits resume

รายละเอียดเพิ่มเติม : [หน้า 9](#)



Widening China import-export imbalance soaking up container capacity

รายละเอียดเพิ่มเติม : [หน้า 10](#)

# อัตราค่าระวางเรือ และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล สำเนาที่ 46 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	30	40	ISOCC	34	69	Effective till 30-NOV-2025
Thailand - Qingdao	60	100				
Thailand - Hong Kong	100	150				
Thailand - Japan (Main Port)	300	500				
Thailand – Kaohsiung	150	250				
Thailand - Klang	150	250	ISOCC	27	53	
Thailand - Jakarta	150	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	1,000	1,200	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	2,500	3,600	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)	1,500	2,500	ISOCC	Included		
			LSS	Included		
			EUIS	51 €	102 €	
			Subject to ENS USD 30/BL <i>20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD</i>			
Thailand - US West Coast	3,800	4,850	All - In			
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	2,100	3,000	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

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 ส่วนเส้นทาง เกาหลี 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 ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 1,500 USD/TEU และ 2,500 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 3,800 USD/TEU และ 4,850 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นกัน โดยอยู่ที่ 2,100 USD/TEU และ 3,000 USD/FEU

## CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

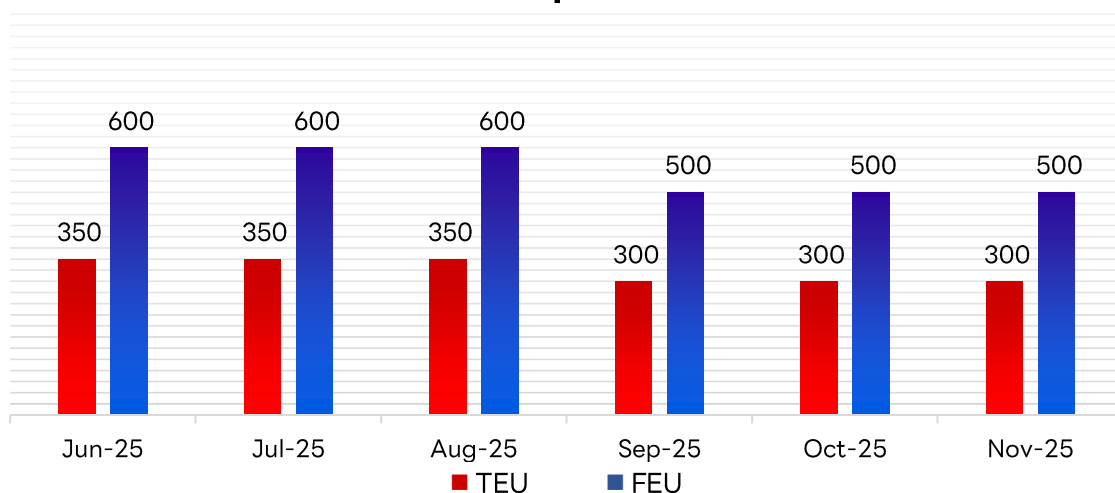
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	450	600	All-in	Effective till 30-NOV-2025
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	800	1,000	All-in	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	4,000	4,500	All-in	

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

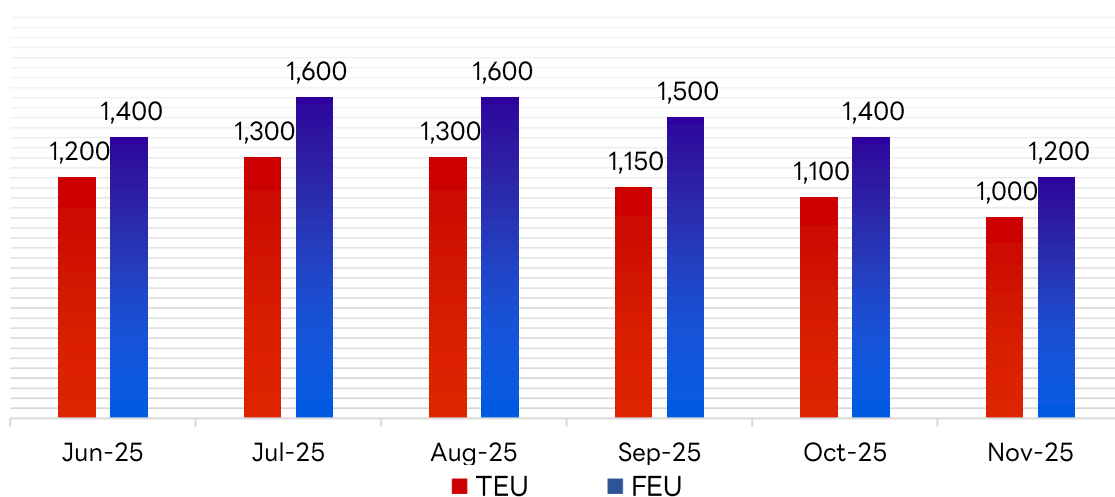


	MAY-25	JUN-25	JUL-25	AUG-25	SEP-25	OCT-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	23	23	34	34	46	46
Low Sulphur Surcharge / FEU	46	46	69	69	92	92

### กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 6 เดือนล่าสุด

## Jebel-Ali



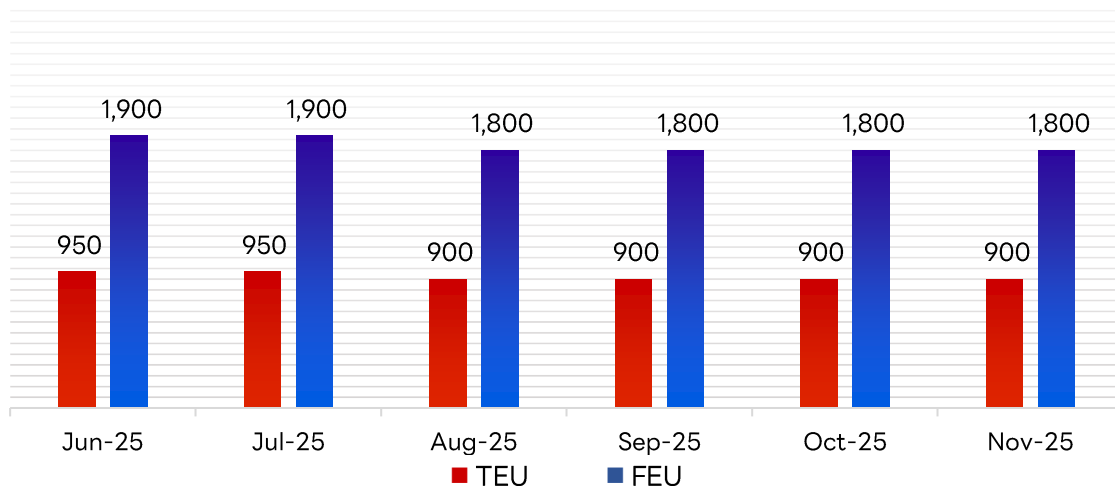
	MAY-25	JUN-25	JUL-25	AUG-25	SEP-25	OCT-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	22	34	45	34	56	56
Low Sulphur Surcharge / FEU	44	68	90	68	112	112

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

# กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด

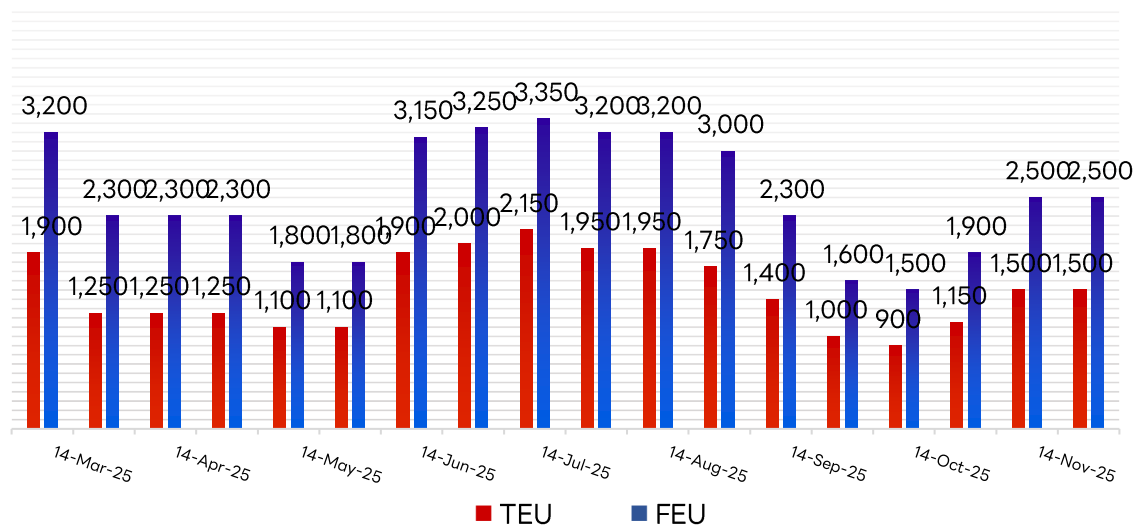
## Australia



# 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 €

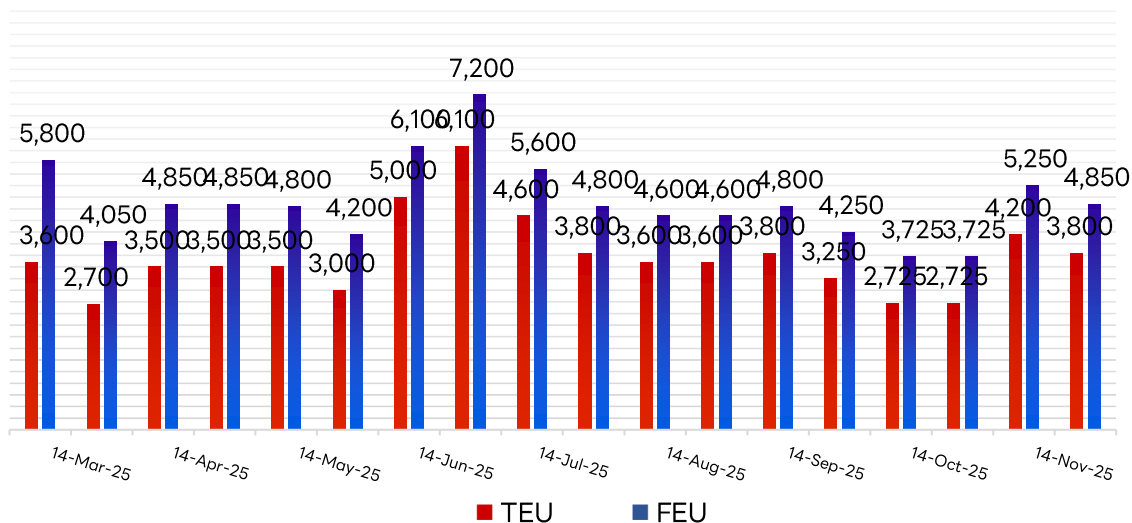
Subject to ENS USD 30/BL, 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast** 8 เดือนล่าสุด

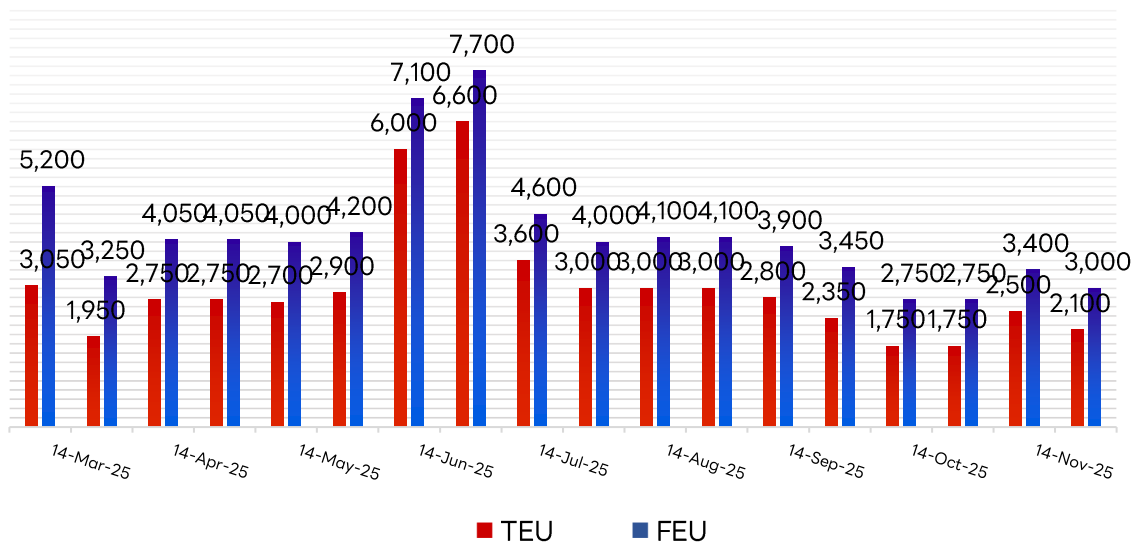
## US - West Coast



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



## Egypt port expansions may offer east Med reprieve should Canal transits resume

APM Terminals officially opened the latest expansion to its Suez Canal Container Terminal (SCCT) over the weekend, releasing some 2m teu of annual terminal capacity into the east Mediterranean transshipment market.

However, with a new terminal also shortly due to open in Damietta, the east Mediterranean transshipment market is set to see a sudden upsurge in capacity.

The SCCT expansion added just under 1km of new quay and 510,000sq metres of yard space, equipped with 12 quay cranes, 30 electric RTGs, and more than 90 trucks, and increases capacity by 2.2m teu annually, raising SCCT's total capacity to 7m teu, and taking overall capacity in Port Said – including the Port Said West Terminal – up to 8m teu.

The facility is one of the key ports in the Gemini Cooperation network between APM Terminals' sister company Maersk and Hapag-Lloyd.

"SCCT is one of eight specially selected APM Terminals hub terminals forming the backbone for the East-West network by AP Moller–Maersk and Hapag-Lloyd," an APM Terminals statement said.

"The network was designed to ensure schedule reliability, competitive transit times and resilient operations with fewer stops, and exceptional terminal performance."

Despite the Red Sea crisis and the widespread absence of Suez Canal transits, container traffic at SCCT has held up remarkably well – it handled 4.5m teu in 2021, at the height of the pandemic-induced demand spike, which fell to 4.2m teu the following year and to 3.95m teu in 2023.

However, in 2024, the first full year of the Red Sea crisis, volumes were a very respectable 3.9m teu, largely as result of the fact that the Gemini partners continued to call there on their four Asia-Mediterranean loops, one India-Europe service and five Mediterranean shuttle services. The partners also introduced three Mediterranean-Jeddah "bridge" services since the Red Sea crisis to serve the Saudi import gateway.

While the new capacity at SCCT was clearly built on a long-term basis, and with a presumption that Suez Canal transits will resume at some point, both the Gemini partners and their alliance competitors are set to face an increasing amount of options in designing how their east Mediterranean transshipment networks will operate, as Port Said is locked in a three-way battle with the competing Egyptian hubs of Alexandria and Damietta.

Currently it is an easy split – there are the Gemini hubs at SCCT; Damietta serves two of the Premier Alliance's Asia-Mediterranean service they operate jointly with MSC; while CMA CGM's Terminal 55 in Alexandria hosts the Ocean Alliance's MED5 Asia-Mediterranean service, with Cosco's Greek hub at Piraeus generally the preferred regional transshipment hub.

However, with the Damietta Container Terminal 2, also known as DACT [Damietta Alliance Container Terminals] shortly set to be opened, in which Hapag-Lloyd holds a 39% stake and a flagship project for its nascent ports arm Hanseatic Global Terminals, these arrangements could change once more.

DACT, built as a "dedicated east Mediterranean transshipment hub", will add a further 3.3m teu capacity to a market that is set to be characterised by considerable overcapacity in the next few years, as the table below, largely sourced from the eeSea liner database, shows:

In theory, DACT would offer the Gemini partners the same key advantage that SCCT offers – dedicated terminal capacity – but it is also clear that given current volume levels, the partners don’t require both ports.

It may nonetheless present a golden opportunity to kickstart its volumes should Suez Canal transits resume next year, as has been suggested recently. The new capacity at Damietta could find itself with urgent demand if Europe’s Mediterranean ports find themselves swamped with boxes, as predicted.

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

### **Widening China import-export imbalance soaking up container capacity**

The widening imbalance between what China exports and imports is beginning to absorb functional container ship tonnage, requiring more container equipment and handling.

Manufacturers in China have been able to find new export markets outside of the United States since Washington launched an onslaught of tariffs in April, and, notably, kept growing those markets even as domestic consumption lags. The ratio of China exports to imports in the last two years has steadily risen from 3.12 to 3.29, according to a 12-month rolling analysis of data from Container Trade Statistics (CTS).

“The momentum [out of China] is strong,” Maersk CEO Vincent Clerc said during the carrier’s Nov. 6 third-quarter earnings call. “The consequence for us is not only the resilience of demand growth, which will contribute to absorbing some of the new capacity coming online, but also the increased trade imbalance that it is causing, which over time will lead to higher production costs and lower asset intensity for the industry.”

The yawning imbalance between China’s import and exports is another way functional ocean capacity, like with port congestion, is being sapped by forces beyond the control of ocean carriers. Those factors blunting functional tonnage will grow in importance as overcapacity — at least as measured conventionally in terms of deployed tonnage and ocean demand — is set to expand next year, deepening the industry downcycle.

Global volume demand is forecast to expand 2.5% to 3.5% next year, compared with the 4.5% to 5.5% expected growth in 2025, according to shipowner association BIMCO. Global container capacity will be up 7.3% by the end of this year compared with 2024 and will grow 3.1% year over year in 2026, BIMCO says.

China continues to drive container volume growth. The country’s export volumes through the first nine months of this year and last have jumped 20% year over year, according to CTS. In the face of US tariffs of approximately 47%, exporters in China have expanded their reach and depth into Latin America, the Middle East, Africa and Europe.

But the Chinese government’s efforts to increased domestic consumption, fueling imports, have yet to spur consumers to significantly up their spending. China’s domestic consumption accounted for 39% of gross domestic product in 2023, according to the Hinrich Foundation, a nonprofit supporting trade. Comparably, US domestic consumption accounted for 68% of GDP in 2023.

Notably, China’s manufacturing output and retail sales in October expanded at their slowest pace in a year, according to the country’s National Bureau of Statistics (NBS)

Chinese container trade is growing 4%, driven by exports expanding 7%, thus creating “this dichotomy that there is between head-haul growth and average growth ... absorbing a lot more capacity,” Clerc said. As

a result, the delivery this year of new tonnage — more than 2.2 million TEUs, according to the global order book — isn't increasing overcapacity “as brutally as one would suspect” Maersk's CEO said.

Empty nautical miles

Meanwhile, the imbalance of import and export flows is expanding globally, with 41% of containers moving without cargo, according to Sea-Intelligence Maritime Analysis' Sept. 14 “Sunday Spotlight” report. Just six years ago, a little less than one-third of container equipment was shipped without cargo, according to the analysis of CTS data.

“Clearly, the Red Sea crisis has made a strong impact on the average sailing distance for an empty container, showing that it is not just a relative increase versus the full loads, but also an additional absolute increase in the work needed,” wrote Sea-Intelligence CEO Alan Murphy.

Given that, the cost of handling empty containers, from having to reposition them more often and ultimately needing more equipment in total to support laden containers, has increased, Murphy said.

The impact of China's growing import-export imbalance in terms of soaking up tonnage and container equipment capacity, however, may have limited staying power. And the industry has its own levers still to pull, said Clerc. For example, just eight vessels, totaling 4,130 TEUs of capacity, have been scrapped thus far in 2025, according to BIMCO.

“There is pent-up demand for [scrapping],” Clerc said. “And so I think over time, we will see that some of the levers that so far have come at us, whether it was higher demand from China or sailing around the Cape of Good Hope or COVID, this will fade away, and we'll be back to having to use the tools that we normally use in the industry, which [are] scrapping, idling, slow steaming and so on.”

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

### **Container spot rates to US still sinking, but Asia-Europe gets an FAK push**

Container spot freight rates out of Asia this week diverged between the North American and European markets.

On the transpacific spot rates resumed their downward trajectory after a brief spike the week before, with this week's World Container Index (WCI) from Drewry following the movement seen last week on the Shanghai Containerised Freight Index (SCFI).

This week's Shanghai-Los Angeles leg on the WCI declined 12% on the previous week, to end at \$2,328 per 40ft, while its Shanghai-New York leg was down 15%, to finish at \$3,254 per 40ft.

And should the SCFI continue to act as a kind of “forward curve” for the WCI, worse could be on the way for carriers, after today's Shanghai-US west coast base port reading saw it decline a further 18% on last week, to end \$1,823 per 40ft.

The SCFI's Shanghai-US east coast base port leg registered a 9% decline week on week, to end at \$2,600 per 40ft.

These levels chimed with data released by US freight forwarder True Freight, which reported that China-US west coast was “hovering around \$1,700–\$1,750 per 40ft”, while China-US east coast “has slipped to roughly \$2,500–\$2,700”.

“The gap reported last week between ‘special’ rates being issued to freight forwarders from carriers, and the carriers’ ‘fixed’ advertised rate, continued to shrink. Week to week there is now only about a \$100 difference between special and advertised USWC and USEC rates,” the forwarder said.

“Right now we’re expecting container rates to continue to fall, with USWC and USEC edging toward September-like levels, if bookings remain tepid.

“A temporary December GRI attempt is possible, but without stronger liftings it would likely be short-lived,” it added.

Several carriers do have a 1 December transpacific GRI in place, ranging from \$1,000-\$3,000 per 40ft, depending on carrier.

The transpacific was not the only trade into the US suffering weakening pricing this week – the WCI’s transatlantic spot rate fell 2% week on week, to end at \$1,633 per 40ft, which is some 25% off the “historical” market rate of circa-\$2,000 and at one of its lowest levels since the second half of 2023.

In contrast, spot rates on the Europe-Asia trades continued to strengthen, buoyed by a series of new FAK (freight all kinds) price hikes.

This week’s Shanghai-Rotterdam reading on the WCI rose 3% on the past week, to end at \$2,038 per 40ft – the first time it has breached \$2,000 since early September.

The WCI’s Shanghai-Genoa leg gained 4% on the previous week, to finish at \$2,193 per 40ft.

“Carriers on the Asia-Europe trade route are trying to push spot rates up by introducing higher FAK rates, ranging from \$3,000 to \$3,650 per 40ft box, effective 15 November, in an attempt to elevate spot rates before the start of the new annual contract negotiation season,” Drewry noted.

These efforts are likely to persist into next month. MSC announced another Asia-Europe new FAK level yesterday, to be applied from 1 December, and is seeking \$3,100 per 40ft to North Europe ports – equivalent to a 50% price increase over a two-week period – and \$3,950 to west Mediterranean and \$3,800 to east Mediterranean destinations.

If successful, that would almost double the current Asia-Mediterranean spot rates.

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 7 November 2025	Current Index 14 November 2025
Comprehensive Index			1495.1	1451.38
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1323	1417
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	2029	2029
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2212	1823
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2848	2600
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1769	1805
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1619	1745
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3728	3645
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2786	2626
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2171	1691
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%	512	531
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	138	141

# 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



 <p><b>1Day Training</b></p>	<p><b>1Day Training</b></p> <p>หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์ และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์</p> <p>อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : <a href="http://www.tnscacademy.com/schedule/">www.tnscacademy.com/schedule/</a></p>	<p>ตารางอบรมประจำปี 2025</p> 
 <p><b>In-House Training</b></p>	<p><b>In-House Training (ฝึกอบรมภายในองค์กร)</b></p> <p>ฝึกอบรมแบบ Insight ที่องค์กรคุณสามารถออกแบบได้</p> <p>อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : <a href="http://www.tnscacademy.com/in-house/">www.tnscacademy.com/in-house/</a></p>	<p>ข้อมูลเพิ่มเติม/ขอใบเสนอราคา</p> 
 <p><b>MHE</b></p>	<p><b>MHE (Material Handling Equipment Program)</b></p> <p>หลักสูตรต้นแบบจากญี่ปุ่นช่วยพัฒนาทักษะบุคลากร ให้สามารถวางแผนและออกแบบแปลนของการจัดการคลังสินค้า</p> <p>อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : <a href="http://www.tnscacademy.com/mhe/">www.tnscacademy.com/mhe/</a></p>	<p>ข้อมูลเพิ่มเติม/ลงทะเบียน</p> 




**ดาวน์โหลดตารางอบรม 2025**

1 file(s) 330.36 KB

Download

ดาวน์โหลดตารางอบรม 2025



สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)  
 โทร. 02-679-7555 ต่อ 502,501 (คุณวัชรินทร์,คุณสิริวรรณ) E-mail: [watcharin@tnsc.com](mailto:watcharin@tnsc.com), [siripan@tnsc.com](mailto:siripan@tnsc.com)