



Weekly Briefing (11 December 2025)



Thai Bath Rate To Foreign Currencies



USD
31.91



EUR
37.15



GBP
42.52



AUD
21.15



CNY
4.51



JPY
0.2

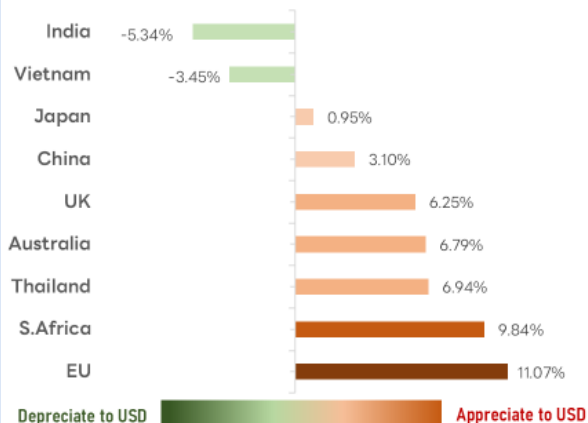


INR
0.35



VND
0.0012

Exchange Rate Trend To USD (YTD)



Crude Oil & Gold Price (30 Nov - 6 Dec 2025)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	62-64	63-65	58-61

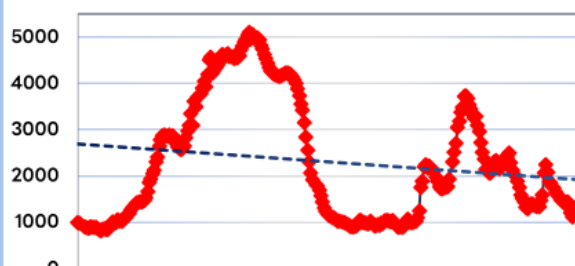


Gold : 4065-4218 USD/Ounces



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

COMPREHENSIVE INDEX:
JAN 2020 - DEC 2025



28-Nov-25	5-Dec-25
1,403.13	1,397.63
	-5.50

Weekly Top's Stories



What to expect when the Fed announces next interest rate move this week

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



Global container volume growth slows on US, EU declines

รายละเอียดเพิ่มเติม : [หน้า 9](#)



Stretched logistics capacity in Europe threatened by Red Sea return

รายละเอียดเพิ่มเติม : [หน้า 10](#)

อัตราค่าระวางเรือ และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล สำแดงที่ 49 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 31-DEC-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	20	40	
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	1,100	1,300	ISOCC	34	68	
			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	38	76	
Thailand – Durban / Cape Town	2,400	3,400	ISOCC	59	118	
			Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	750-850	1,500-1,700	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 20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD			
Thailand - US West Coast	3,700	4,750	All - In			
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	2,000	2,900	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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนธันวาคม 2568 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคองทีโนหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคองทีโนอยู่ที่ 30 USD/TEU และ 40 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคองทีโนอยู่ที่ 150 USD/TEU และ 250 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคองทีโนอยู่ที่ 100 USD/TEU และ 150 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางคองทีโนอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 500 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางลดลงเล็กน้อย โดยอยู่ที่ 2,400 USD/TEU และ 3,400 USD/FEU ส่วนเส้นทาง เกาหลี ค่าระวางคองทีโน โดยอยู่ที่ 250-300 USD/TEU และ 500-600 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางลดลงเล็กน้อย โดยอยู่ที่ 750-850 USD/TEU และ 1,500-1,700 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครั้งแรก ค่าระวางคองทีโน โดยอยู่ที่ 1,500 USD/TEU และ 2,500 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครั้งแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลงเล็กน้อย โดยอยู่ที่ 3,700 USD/TEU และ 4,750 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเล็กน้อยเช่นกัน โดยอยู่ที่ 2,000 USD/TEU และ 2,900 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-DEC-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	

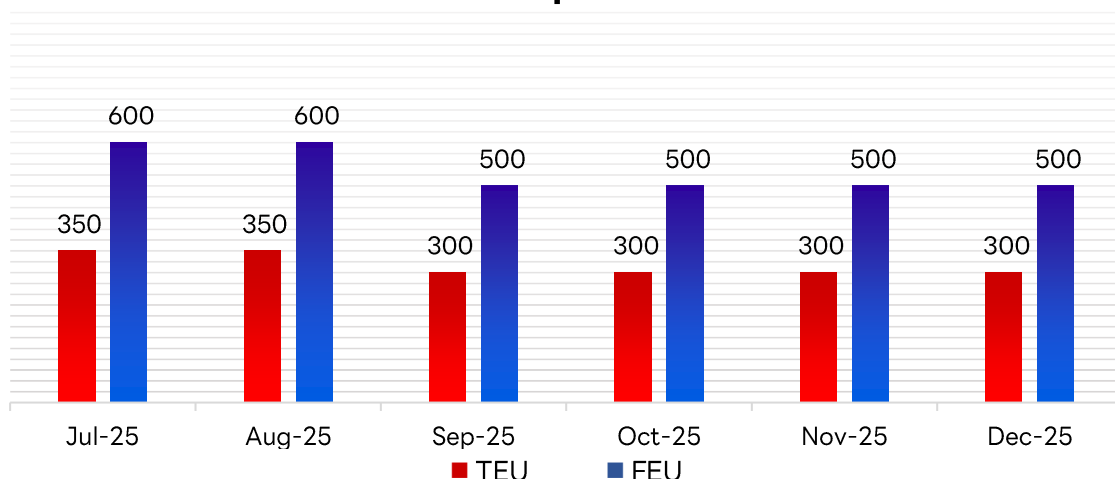
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ก อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าว

ของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด ๆ ไม่ว่าความเสียหายทางตรง หรือทางอ้อม ที่อาจเกิดขึ้นได้ ผู้ให้บริการ ยอมรับและตระหนักดีว่า สมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยจะไม่ต้องรับผิดชอบต่อการกระทำใดของผู้ใช้บริการทั้งสิ้น

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น 6 เดือนล่าสุด

Japan

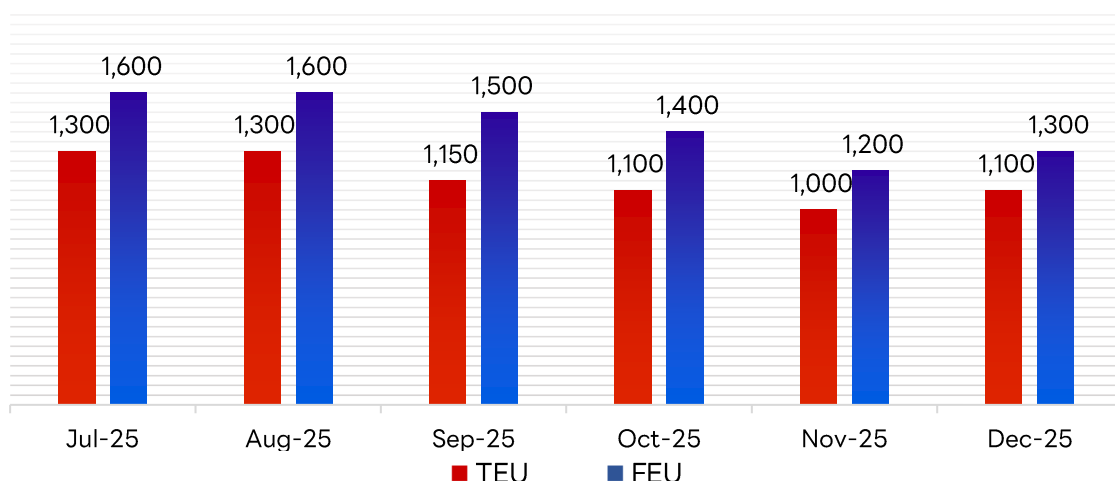


	JUL-25	AUG-25	SEP-25	OCT-25	NOV-25	DEC-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	34	34	46	46	34	34
Low Sulphur Surcharge / FEU	69	69	92	92	69	69

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 6 เดือนล่าสุด

Jebel-Ali



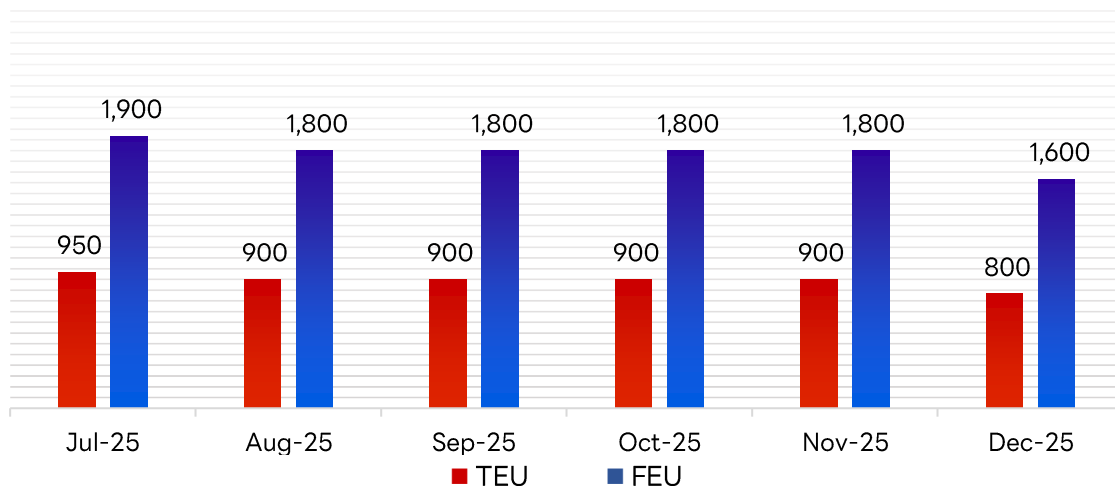
	JUL-25	AUG-25	SEP-25	OCT-25	NOV-25	DEC-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	45	34	56	56	34	34
Low Sulphur Surcharge / FEU	90	68	112	112	68	68

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด

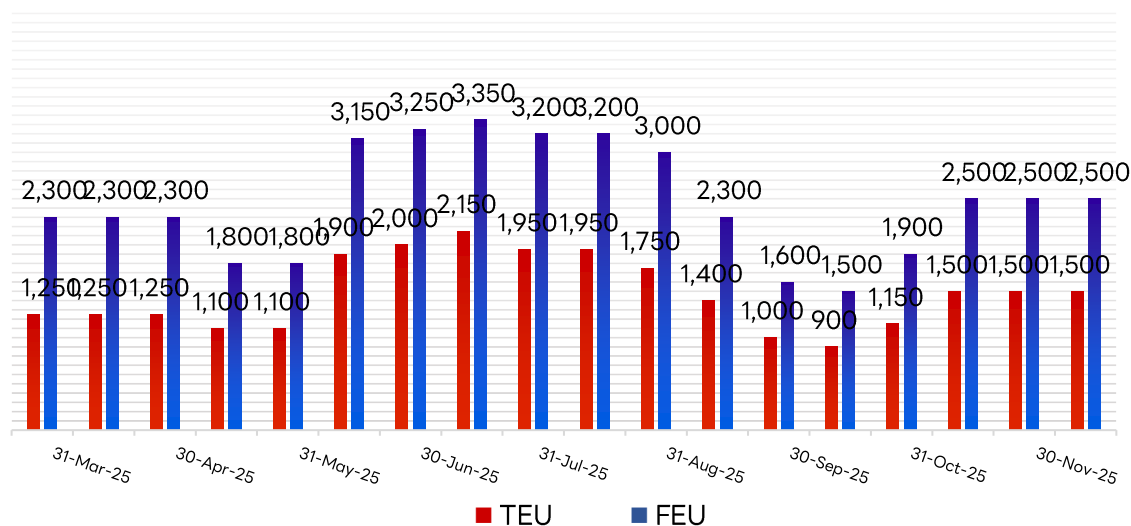
Australia



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 8 เดือนล่าสุด

Europe



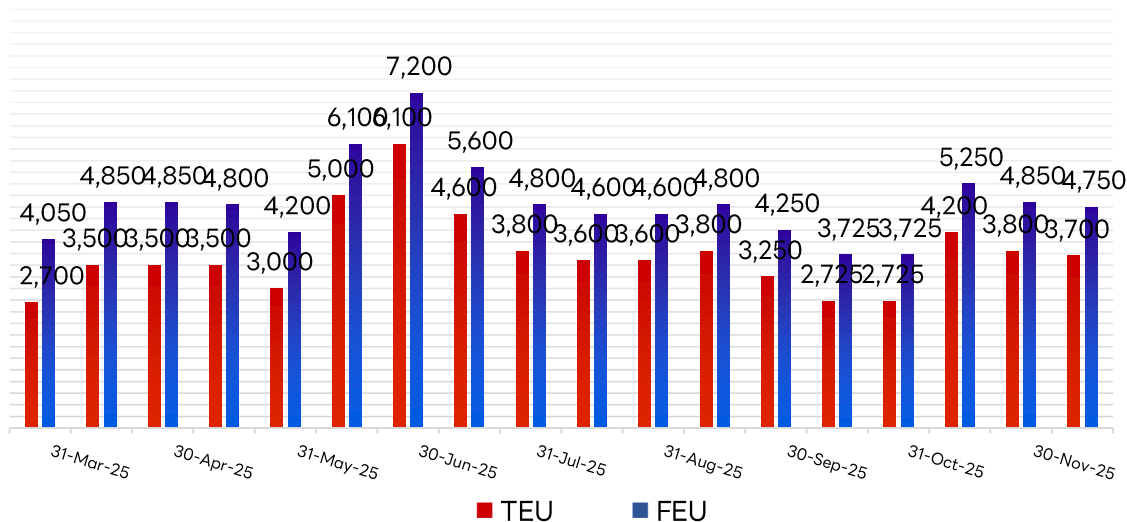
	JUL-25	AUG-25	SEP-25	OCT-25	NOV-25	DEC-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	Inc	Inc	Inc	Inc	Inc	Inc
Low Sulphur Surcharge / FEU	Inc	Inc	Inc	Inc	Inc	Inc
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €

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

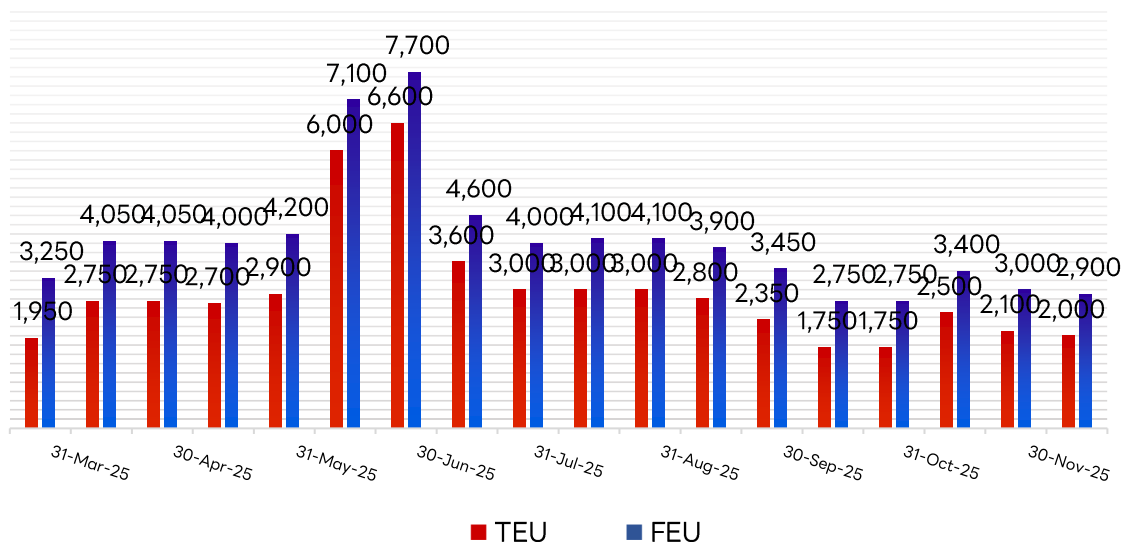
US - West Coast



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast 8 เดือนล่าสุด

US - East Coast

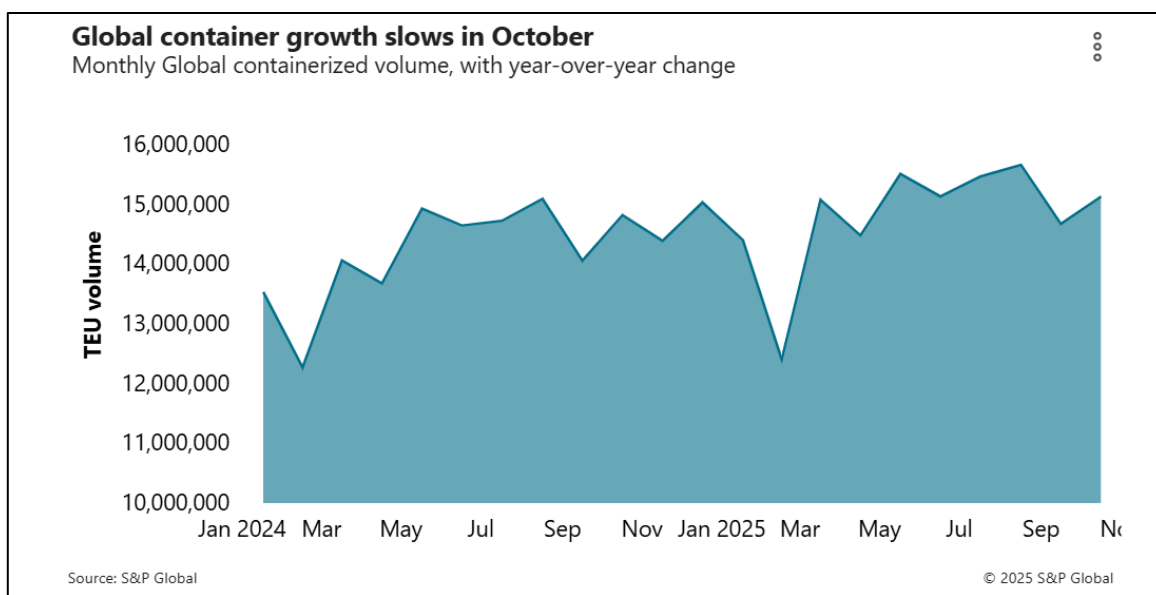


New Panama Transit Tariff Surcharge (Up to routes) USD 40-120/TEU

Global container volume growth slows on US, EU declines

Global container volume growth in October fell to its slowest pace since February as increased trade in Asia, Africa, the Middle East and Latin America was offset by falling US and European imports, according to new data from Container Trades Statistics (CTS).

Global volumes expanded 2.1% year over year in October, with volumes in the first 10 months up 4.4% compared with a year earlier, according to CTS. The softer global growth in October pulled the 12-month rolling average down to the lowest level in 20 months, according to Simon Heaney, senior manager of container research at Drewry.



“Regional container trade growth in 2025 is increasingly asymmetric, with economies commonly grouped — albeit loosely — under the term ‘Global South’ pulling decisively ahead of their ‘Western’ counterparts,” Heaney said.

Import volumes into North America in October fell 6.7% compared with October 2024, while exports from Asia to Europe fell on a year-over-year basis for the first time since February, dropping 3%, according to CTS.

But the plunge in US imports has been the biggest drag on global container volumes. US import volumes are on track to end the year down 1.4% at 25.2 million TEUs, according to the Global Port Tracker released Monday. Moody’s Ratings on Nov. 18 warned that US import volumes in 2026 will be flat to down 2% from this year.

Comparably, shipowner association BIMCO forecasts that global container volumes will expand 2.5% to 3.5% next year, while volumes will end this year up 4.5% to 5.5% from 2024.

There have been just two years in which US containerized import volumes have declined to the extent seen in recent months, analyst John McCown said last week on a Journal of Commerce webinar. The most recent was in the spring of 2020 when retailers and other importers slashed orders on fears that retail

consumption would plunge in the early days of the pandemic, and the first was 2008–09 in the wake of the financial crisis, McCown said.

“I think we’re looking at perhaps the worst performance year that I can recall, in 2026, in terms of volume growth,” McCown said.

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

Stretched logistics capacity in Europe threatened by Red Sea return

The wave of inbound volume driven by a potential return of container shipping to Red Sea transits in 2026 would hit a European port network already struggling with maxed out capacity following a year of solid volume growth.

It’s a hypothetical scenario forwarders say is increasingly possible, pointing to how the bottlenecks will take months to unravel and trigger equipment shortages in Asia while inbound volume from ships sailing around Africa and others cutting through Suez will fill yards and warehousing space.

Although container lines have been reluctant to lay out a timeline for their return, industry optimism for a significant rerouting of major carriers to the waterway next year has grown since the fragile Gaza ceasefire was reached in October. Nearly two years ago when diversions away from the Red Sea began due to Houthi rebel attacks, import volumes from Asia to Europe were modest and the likes of Rotterdam, Antwerp and Hamburg were able to avoid severe vessel bunching. Things are different now.

“Demand growth in Asia-Europe this year is up between 10% and 14%, depending on the market,” said Michael Aldwell, executive vice president of sea logistics at Kuehne + Nagel. “We haven’t seen growth like that on the Far East westbound trade since before the global financial crisis.”

There is limited buffer capacity in Europe’s terminals to handle existing demand and a sudden surge in import containers will quickly lead to cargo backing up.

“There is not a lot of idle capacity in facilities, and you better be ready for that,” Aldwell told the Journal of Commerce. “If everything’s full, when [Red Sea transits return] you will have a problem.”

Some carriers have been testing the Red Sea waters recently by sending ships on their eastbound backhaul legs to India, the Middle East and Asia through the Suez Canal.

Although a large scale return to the Red Sea is not imminent, “at some point, this is going to end,” Evangelos Chatzis, CFO at Danaos Corporation, told a Capital Link webcast Tuesday.

“By ‘at some point,’ I’m not referring to the distant future. I believe that in 2026, the Suez will normalize,” Chatzis added.

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

Cargo bookings for Asia-Europe ocean trade rise sharply in December

Robust demand in December is filling ships on the Asia to North Europe and Mediterranean container shipping trades, with the strong volume expected to continue through January as cargo owners lock in bookings ahead of February’s Lunar New Year.

Data from container shipment tracker Vizion shows bookings for the three weeks ending Dec. 7 rose 10% compared with the prior three weeks, with 207,000 TEUs booked on Asia-Europe.

Peter Sand, chief analyst at rate benchmarking platform Xeneta, said high demand in December has become a “new normal” on the westbound corridors.

“In 2023 and 2024, and probably also 2025, December is the month of the year with the highest demand,” he said, adding that it was “real demand” with no sign of shippers frontloading orders.

The rise in bookings is driving an increase in the capacity offered by ocean carriers on Asia to North Europe and the Mediterranean that this week reached record levels on both trades.

Data from Xeneta shows carriers are deploying 1.12 million TEUs of capacity in December on Asia-North Europe while blanking 84,000 TEUs, down from 126,000 TEUs blanked in November. Planned capacity for the trade in January is at a record 1.17 million TEUs, while blanks announced so far are at 54,000 TEUs.

Capacity deployed on Asia-Mediterranean in December is at 788,842 TEUs with 69,218 TEUs blanked, compared with November, when 713,489 TEUs were deployed and 98,296 TEUs blanked, Xeneta data shows. A record 849,371 TEUs are planned for January deployment, with blank sailings currently at 39,706 TEUs.

A spokesperson for Hapag-Lloyd said regular capacity deployed on the main trade lanes into Europe was increasing to meet the rising demand, while rates “are expected to peak in early January with a gradual slowdown towards February.”

The rising volume through the fourth quarter is being accompanied by a steep increase in spot rates. Asia-North Europe rates reached \$2,350 per FEU as of Dec. 9, up 80% since the beginning of October, according to Platts, a sister company of the Journal of Commerce within S&P Global. Asia-Mediterranean rates of \$3,250/FEU this week are just over double where they were on Oct. 1.

Jacob Moe, senior vice president of global FCL (full container load) at DHL Global Forwarding, said Asia-Europe demand leading into the Lunar New Year was “very strong” in December with a “strong booking intake” already being made for January.

“We are for now not seeing extra loaders being put in but are watching the blank sailing program as this seems to be enough to manage the capacity from the carrier side,” Moe told the Journal of Commerce.

Year of high demand growth

Demand growth in Asia-Europe this year is up between 10% and 14%, depending on the market vertical, according to Michael Aldwell, executive vice president of sea logistics at Kuehne + Nagel.

“We haven’t seen growth like that on the Far East westbound trade since before the global financial crisis,” Aldwell told the Journal of Commerce in a recent interview.

Total Asian exports to North Europe and the Mediterranean of 21.95 million TEUs from January through October are up 8.6% year over year, with almost 2 million more boxes this year than last, according to Container Trades Statistics (CTS).

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

US container volumes set for weak 2026 amid ongoing trade uncertainty

US ports face another down year for volumes in 2026 due to ongoing uncertainty over the direction of US trade and tariff policy, according to an S&P Global credit outlook. The forecast drop in container volumes

echoes similar outlooks from major US port operators whose fortunes are not expected to turn around until 2027.

S&P Global Ratings said Tuesday that while US economic output and employment are expected to remain stable through next year, ports face a down year as the Trump administration's wide-ranging tariffs against most US trade partners likely make shippers cautious and continue to reshore production.

Trade with China might stabilize in 2026 due to the trade deal the US struck with China through next November, S&P Global Ratings said. But tariffs against China and other trading partners remain at record high levels, forcing shippers to be cautious.

A US Supreme Court ruling against Trump's tariffs could reignite cargo shipments, the outlook said. Nevertheless, S&P Global said US port container volumes will decline 2% in 2026. The outlook calls for a rebound in volume of 6% in 2027 on the hopes of a more stable trade policy. The outlook did not include actual volume figures.

"US ports face the greatest uncertainty due to the evolving tariff landscape in 2026," S&P Global Ratings said. "The recently negotiated truce in the US-China trade conflict provides a measure of certainty until that agreement expires. Our estimate of slightly lower container volumes in 2026 is followed by a solid recovery in 2027."

The outlook follows a similar forecast from the National Retail Federation (NRF), which said Monday first-quarter 2026 port volumes could see double-digit declines from the year earlier. Overall, the NRF expects 2025 volumes to come in slightly below 2024. Credit ratings agency Moody's on Nov. 18 warned that US import volumes in 2026 will be flat to down 2% from this year.

Port operators, too, are budgeting for declines or only slow growth in 2026. The Port Authority of New York and New Jersey said in November it's budgeting for total container volumes of 8.5 million TEUs in 2026, which would be just over a 2% decline from 2024. Since 2016, NY-NJ port container volumes have grown at an annual average of 4.2%.

Port Houston Authority also said last month it's budgeting for container volumes to reach 4.4 million TEUs in 2026, which would represent growth of 4.7%, below the port's decade-long average volume growth of 7%.

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 28 November 2025	Current Index 5 December 2025
Comprehensive Index			1403.13	1397.63
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1404	1400
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	2232	2300
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1632	1550
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2428	2315
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1697	1781
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1314	1276
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3493	3457
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2296	2222
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1832	1689
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%	540	543
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	143	143

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



ดาวน์โหลดตารางอบรม 2025

1 file(s) 330.36 KB

Download



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