



Weekly Briefing (19 December 2025)



Thai Bath Rate To Foreign Currencies



USD
31.57



EUR
36.96



GBP
42.07



AUD
20.93



CNY
4.66



JPY
0.2

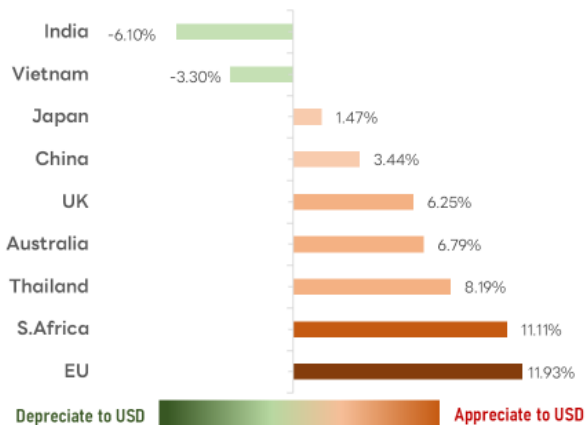


INR
0.35



VND
0.0012

Exchange Rate Trend To USD (YTD)

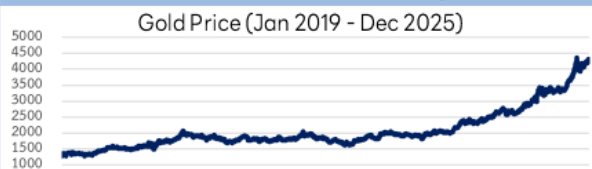


Crude Oil & Gold Price (7 Dec - 13 Dec 2025)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	61-64	61-64	57-61

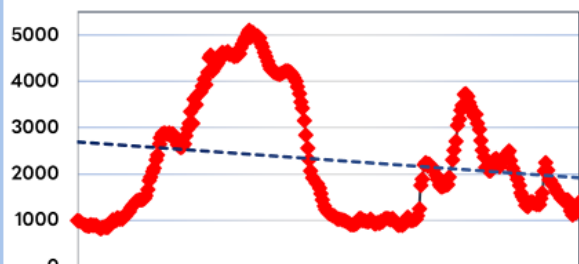


Gold : 4187-4303 USD/Ounces



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

COMPREHENSIVE INDEX:
JAN 2020 - DEC 2025



5-Dec-25	12-Dec-25
1,397.63	1,506.46
108.83	

Weekly Top's Stories



China's economy stalls in November as calls grow for reform

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3KJKTv7>



Cost of insurance a major factor in carriers returning to Red Sea transits

รายละเอียดเพิ่มเติม : [หน้า 9](#)



ONE returns to Red Sea under slot charter deal with Thailand's RCL, partners

รายละเอียดเพิ่มเติม : [หน้า 10](#)

อัตราค่าระวางเรือ และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล สำแดงที่ 50 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	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 <i>20 ft. Weight Surcharge 100-200 USD</i>			
Thailand - US West Coast	3,500	4,500	All - In			
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	2,200	3,150	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 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียตะวันออกที่หลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 30 USD/TEU และ 40 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคงที่ 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 2,400 USD/TEU และ 3,400 USD/FEU ส่วนเส้นทาง เกาหลี ค่าระวางคงที่ 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 ค่าระวางในครึ่งเดือนหลัง ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 1,500 USD/TEU และ 2,500 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรก ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 3,500 USD/TEU และ 4,500 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast กลับเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 2,200 USD/TEU และ 3,150 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

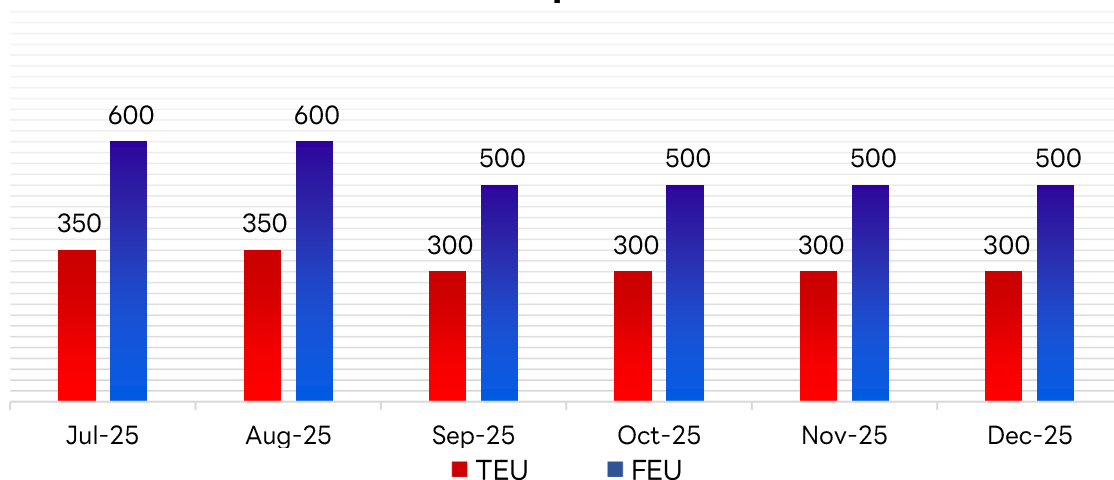
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	450	600	All-in	Effective till 31-DEC-2025
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	800	1,000	All-in	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	4,000	4,500	All-in	

หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ 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

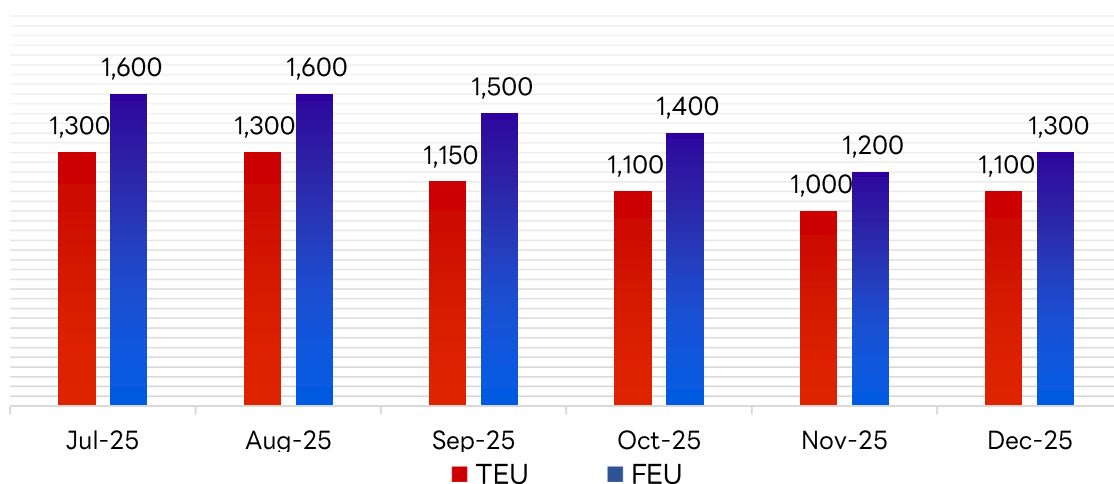


	JUL-25	AUG-25	SEP-25	OCT-25	NOV-25	DEC-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	34	34	46	46	34	34
Low Sulphur Surcharge / FEU	69	69	92	92	69	69

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali 6 เดือนล่าสุด

Jebel-Ali



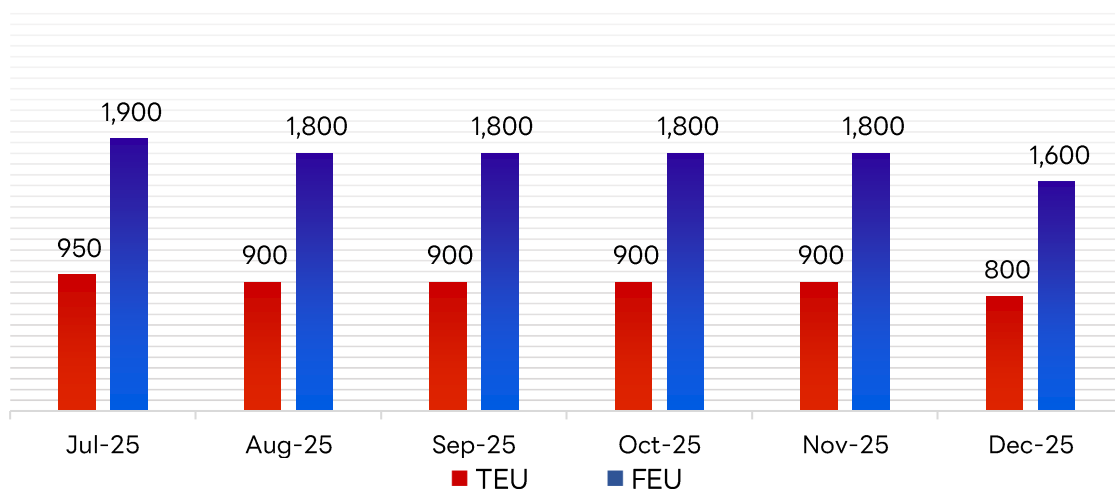
	JUL-25	AUG-25	SEP-25	OCT-25	NOV-25	DEC-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	45	34	56	56	34	34
Low Sulphur Surcharge / FEU	90	68	112	112	68	68

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด

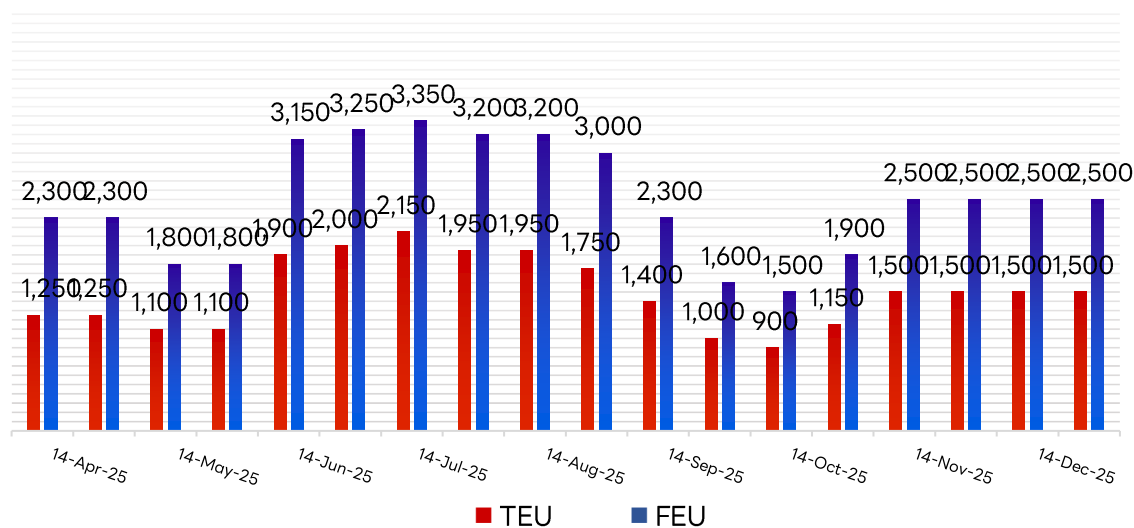
Australia



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป 8 เดือนล่าสุด

Europe

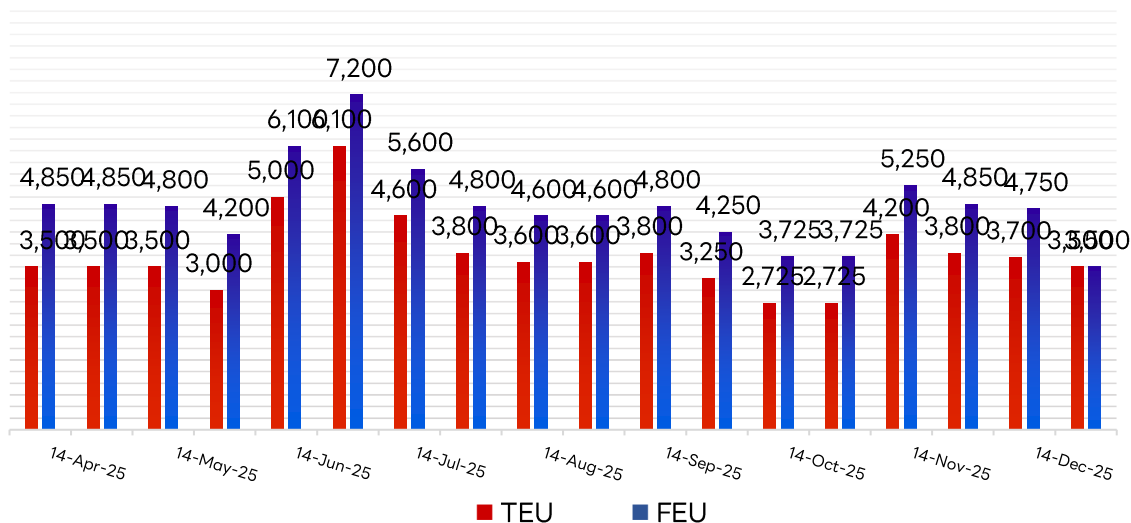


	JUL-25	AUG-25	SEP-25	OCT-25	NOV-25	DEC-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	Inc	Inc	Inc	Inc	Inc	Inc
Low Sulphur Surcharge / FEU	Inc	Inc	Inc	Inc	Inc	Inc
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €

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

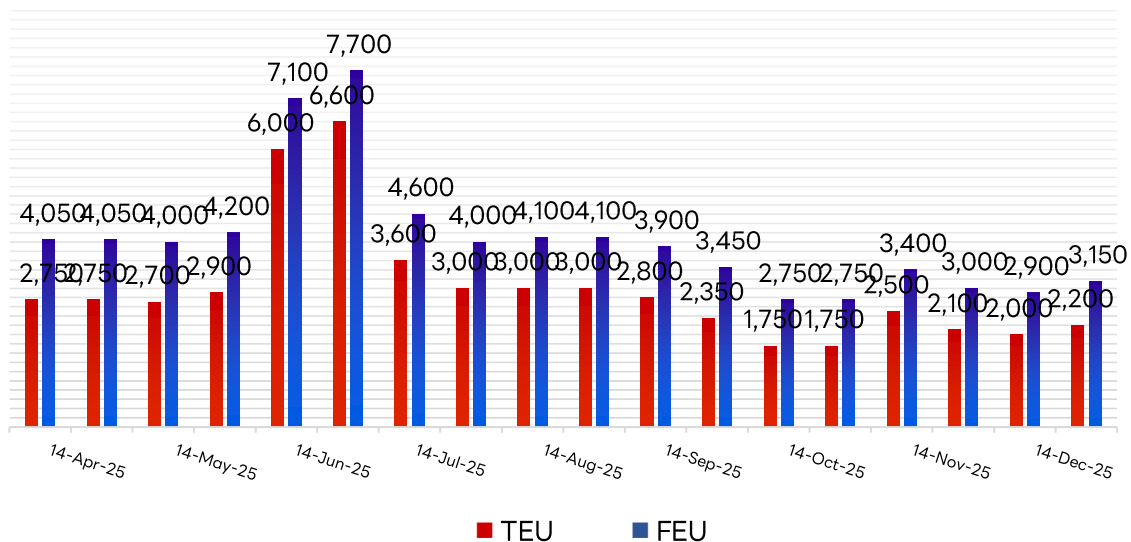
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด

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

Cost of insurance a major factor in carriers returning to Red Sea transits

Discussion around a return to mass transits of the Suez Canal and Red Sea region has gained traction since phase one of the truce agreement between Israel and Hamas on 10 October, and the subsequent Houthi militia indication of ceasing attacks on merchant vessels.

However, despite much speculation, mainline container carriers have said returning to the ‘danger-zone’ also depended on being able to obtain viable insurance for vessel, crew and cargo.

But Patrizia Kern-Ferretti, chief insurance officer at Breeze, told The Loadstar insurers and underwriters were hesitant to lower prices any time soon.

“When we price the risk, fundamentally we are driven mainly by claims of the past, and very clearly, we have paid very high claims here. Insurance price is not guessing. It’s made on the probability of the claim happening, and the probability of the claim happening in this case is very high,” she explained.

The largest insurance cost for carriers is covering damage to the ship. Ms Kern-Ferretti said: “We have even seen rates of 1% applied on the value of the ship. So, imagine you have a \$100m ship, and only for one transit you are paying 1%; that’s a lot of money – but the risk is also very high.”

She estimated that if there were no incidents over the next 60-90 days, the underwriters would “definitely re-consider” the situation.

“The geopolitical situation is so unstable and a claim in this space can cost us a lot of money, but also a lot of a company’s reputation if we underestimate the risk completely. We need hard evidence before anyone will soften their pricing.

“I would guess the market would need at least 60-90 days where really nothing happens and things are back to normal.”

However, she explained, “lots of factors” determined pricing insurance, which may see some carriers able to navigate the area sooner than others.

“There are different routes and different flagged vessels, so the trades will normalise at different speeds. There were targeted attacks to certain ships and certain flags. So, [insurers] would probably differentiate in this.”

Ms Kern-Ferretti also said that, for example, CMA CGM’s vessels being escorted by the French Navy on their transits through danger-zones would “definitely” lower the risk.

“It would factor, because this is a diminishment of the risk,” she explained, but added that a back-haul versus head-haul transit would make no difference to hull insurance cost.

And even when insurance costs are reduced, they will “probably never go back to the 2023 baseline”, according to Ms Kern- Ferretti.

“The geopolitical situation is so unstable that nobody can say with confidence this is the end, because every morning when you open the newspaper there is something new going on,” she said.

“If [insurance costs] are slightly cheaper, this is a positive assumption, there will still be a war load premium for a while, because of the uncertainty that the marine underwriters need to price in.”

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

ONE returns to Red Sea under slot charter deal with Thailand's RCL, partners

Ocean Network Express (ONE) is making a tentative return to the Red Sea cargo market under a slot charter agreement with three regional carriers, including Thailand's Regional Container Lines (RCL), which launched its Red Sea-China Service (RCS) last month.

ONE confirmed the move in a customer advisory Wednesday and said the agreement would start on Jan. 15 with the departure of the 3,534-TEU SSF Dream from Shanghai. The carrier declined to comment on how much space it was taking on the service.

"We do not comment on slot allocations and are unable to provide added color," a spokesperson for Singapore-headquartered ONE told the Journal of Commerce.

ONE said its involvement in the service is being done, "to meet the demand between China and Red Sea ports, allowing us to better serve our customers with optimized network coverage and reliable shipping solutions."

ONE joins Taiwan's Evergreen Marine, which recently signed a slot charter agreement on the same express service. Evergreen's participation started on Dec. 3 when the 3,700-TEU SSF Valence sailed from Shanghai.

The RCS was launched by RCL and partners — Hong Kong-listed TS Lines and Dubai-headquartered Global Feeder Shipping — on Nov. 14. Five ships are deployed on the service that will provide four sailings a month starting in January. The full rotation is four Chinese ports — Shanghai, Qingdao, Nansha and Shekou — before calling Jeddah (Saudi Arabia), Sokhna (Egypt), Aqaba (Jordan), Jeddah and Shanghai on an eight-week return voyage.

There is a 31-day transit from Shanghai to Aqaba and 23 days from Nansha to Aqaba.

Carriers mostly avoiding Red Sea transits

ONE previously operated three Red Sea-related services connecting Aqaba, Jeddah and Sokhna with ports in Asia before those services were suspended due to the missile and drone attacks by Houthi rebels operating from Yemen that began two years ago, forcing liners to divert around southern Africa.

Ocean carriers have been weighing a resumption of mainline Red Sea/Suez Canal transits in the aftermath of what has been a shaky ceasefire between Israel and Hamas in Gaza, but most shipping executives say the security situation is still too unsettled. The Premier Alliance unveiled its updated 2026 network this week with services from Asia to Europe, the Mediterranean and the US East Coast continuing to divert around southern Africa to avoid passing through the Red Sea.

The ONE spokesperson would not be drawn on whether the slot charter deal with RCL and its partners was a precursor to relaunching its own services through the Red Sea and Suez Canal.

"On Red Sea transits, our priority remains ensuring the safety of vessels, crew, and cargo," the spokesperson said. "We will continue to monitor the situation in the region closely and assess market conditions and customer needs. Any future service decisions will be made based on a careful evaluation of safety, demand, and operational feasibility."

The return of ONE and Evergreen to the Red Sea follows the upgrading of CMA CGM's Red Sea Express 2 (REX2) service in October between five ports in China, Singapore and Djibouti and three Red Sea ports. CMA CGM said the upgrade included a direct call at Qingdao and Aqaba and double calls at Jeddah.

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>

Easing container tonnage delivery in 2026 belies signs of saturation

There is less new container tonnage scheduled to be delivered in 2026 than 2025, but the impact to the market will be larger, both in terms of putting downward pressure on pricing and inching toward what some carrier executives say is inevitable: a significant idling of tonnage.

Signs that the absorption of the 1.8 million TEUs of tonnage received this year from shipyards is reaching saturation are emerging as container demand slows. And unless shipowners significantly postpone or cancel orders, the wallops of new tonnage added in 2027 and 2028 will dwarf the deliveries made this year and next, according to Sea-web, a sister product of the Journal of Commerce within S&P Global.

Some 1.48 million TEUs of tonnage are set to be delivered to shipowners in 2026, a 17.7% decrease from what was received this year. But another 2.3 million TEUs of tonnage is due in 2027, with 3.4 million TEUs slated for delivery in 2028, which is approximately equal to all the tonnage received in 2022 and 2023.

Demand growth is going in the other direction. Global container volumes in 2026 will grow in the range of 2.5% to 3.5%, according to shipowner association Bimco. Comparably, container volume grew 4.5% to 5.5% in 2025 versus 2024.

Container lines and shipowners this year received approximately 155,000 TEUs of capacity from ultra-large container ships, which can handle more than 20,000 TEUs, and deployed them on the Asia-North Europe trade, according to Sea-web.

Global container volume growth in October fell to its slowest pace since February, expanding 2.1% year over year, according to the most recent data from Container Trades Statistics. On a 20-month rolling average, global demand growth in October hit the lowest level in 20 months, according to Simon Heaney, senior manager of container research at Drewry.

Capacity absorbers

Port congestion in Europe and sporadically in Asia mitigated some of the overcapacity this year, and, to a lesser degree, China's widening import-export ratio is whittling some functional capacity. This year began with congestion tying up at least 30% of the global fleet, according to Clarksons' Port Congestion Index, with the persistent and sporadic congestion in Europe and Asia, respectively, continuing through the year.

That absorption of functional capacity pales in comparison to the proverbial finger in the dike: Suez Canal routing diversions. If other carriers follow CMA CGM in regularly sailing through the Red Sea amid a shaky Gaza truce that is keeping Houthi rebels at bay, the industry can expect months of congestion, carriers and forwarders warn. That would only delay the return of functional capacity released by shorter sailings through the canal.

Slow steaming vessels could help absorb capacity on the margins, with each type of engine and vessel facing limits on how slow they can operate before becoming energy inefficient. Container ships sailing from Asia to North Europe on average were 21.7% faster in the first three quarters of this year compared with the same period in 2018, according to an analysis of S&P's Maritime Emissions Registry.

But, ultimately, only idling and scrapping of aging vessels will blunt the rising global overcapacity, barring nearly miraculous demand growth. As of mid-November, only 0.8% of the global fleet, equating to about 273,000 TEUs, was idled, according to analyst Alphaliner.

Just a dozen ships, totaling 10,200 TEUs, were scrapped in 2025, according to an early December analysis of Sea-web data. Shipowners and carriers scrapped 19 times more TEU tonnage in 2019 and 2020, before the pandemic-driven US import surge showed how quickly overcapacity becomes emergency capacity.

But the cost analysis of keeping spare capacity is changing as carriers' operating costs rise, rates soften and the benefits of extending the life of aging vessels to keep up with global energy and design regulations weaken. Strong idling and then ramped-up scrapping seem inevitable unless carriers have forgotten the recent benefits of pulling capacity fast, such as in the spring of 2020, when US import demand plunged at the outset of the pandemic before rocketing.

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 5 December 2025	Current Index 12 December 2025
Comprehensive Index			1397.63	1506.46
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1400	1538
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	2300	2737
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1550	1780
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2315	2652
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1781	1881
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1276	1241
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3457	3393
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2222	2218
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1689	1486
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%	543	556
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	143	139

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](#)

ดาวน์โหลดตารางอบรม 2025



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