

## Thai Bath Rate To Foreign Currencies



**USD**  
31.07



**EUR**  
36.06



**GBP**  
41.95



**AUD**  
20.87



**CNY**  
4.42



**JPY**  
0.2

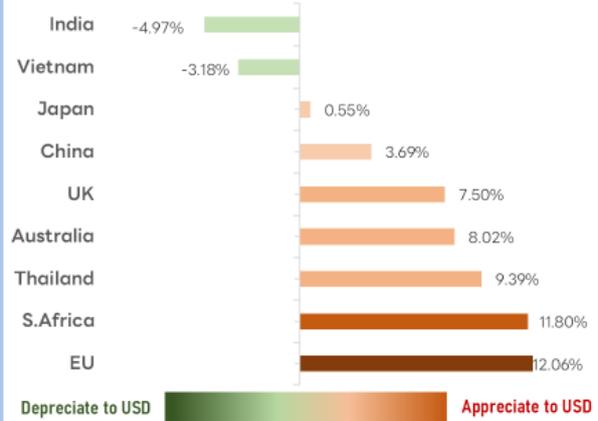


**INR**  
0.35



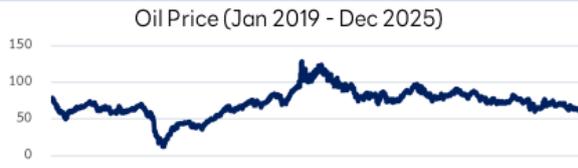
**VND**  
0.0012

## Exchange Rate Trend To USD (YTD)



## Crude Oil & Gold Price (21 Dec - 27 Dec 2025)

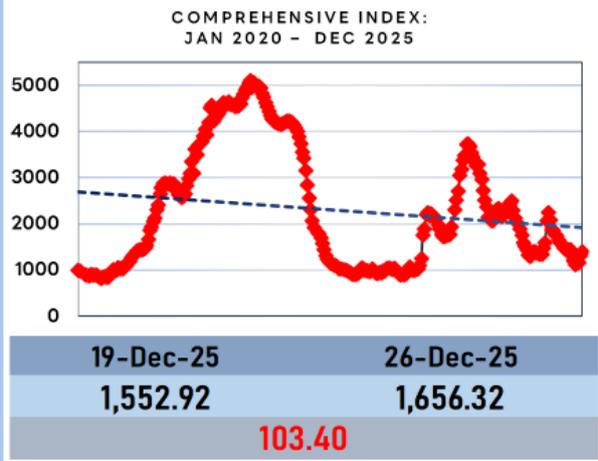
Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	60-63	59-62	56-59



**Gold : 4338-4535 USD/Ounces**



## Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



## Weekly Top's Stories



BOJ debated need for more rate hikes even after December move, summary shows  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/4qybmLu>



MSC ship-shopping spree goes on, as charter rates hold steady  
รายละเอียดเพิ่มเติม : [หน้าที่ 9](#)



Yang Ming eyes Red Sea return with alliance – but 'it will take some time'  
รายละเอียดเพิ่มเติม : [หน้าที่ 9](#)

# อภพดทค่าระวางเรือ และสถานการณการขนสงสินคาทางทะเล สำดำห์ที่ 52 พ.ศ. 2568



**สรุปค่าระวางเรือประจำสำเนา**

"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 (North & South)	550	900				
	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	All - In			
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	3,500	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 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ในหลายเส้นทาง 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)**

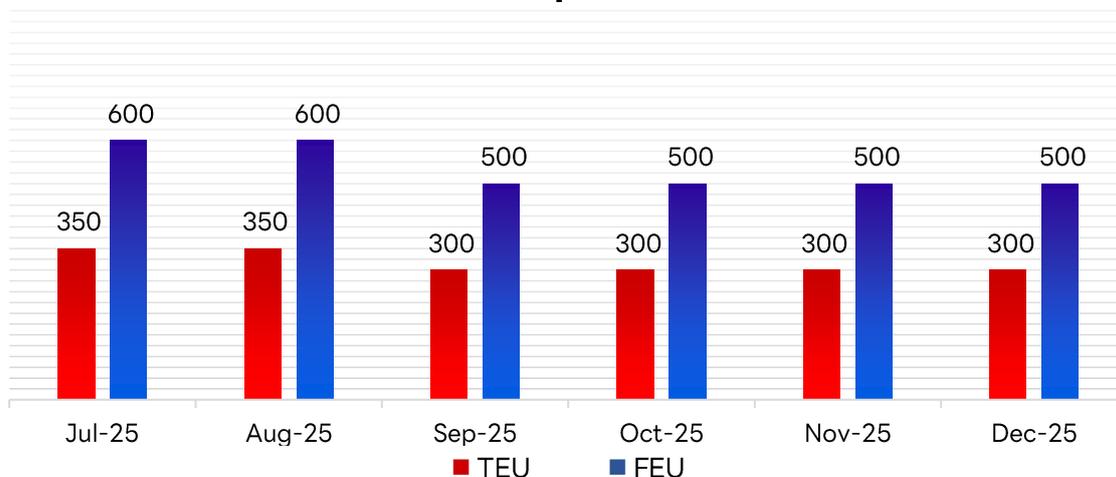
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	450	600	All-in	Effective till 31-DEC-2025
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	800	1,000	All-in	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRM, FRLEH)	4,000	4,500	All-in	

หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด ๆ ไม่ว่าจะความเสียหายทางตรง หรือทางอ้อม ที่อาจเกิดขึ้นได้ ผู้ใช้บริการยอมรับและตระหนักดีว่า สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยจะไม่ต้องรับผิดชอบต่อการกระทำใดของผู้ใช้บริการทั้งสิ้น

**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู 20 และ 40 ฟุต**

ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** 6 เดือนล่าสุด

**Japan**

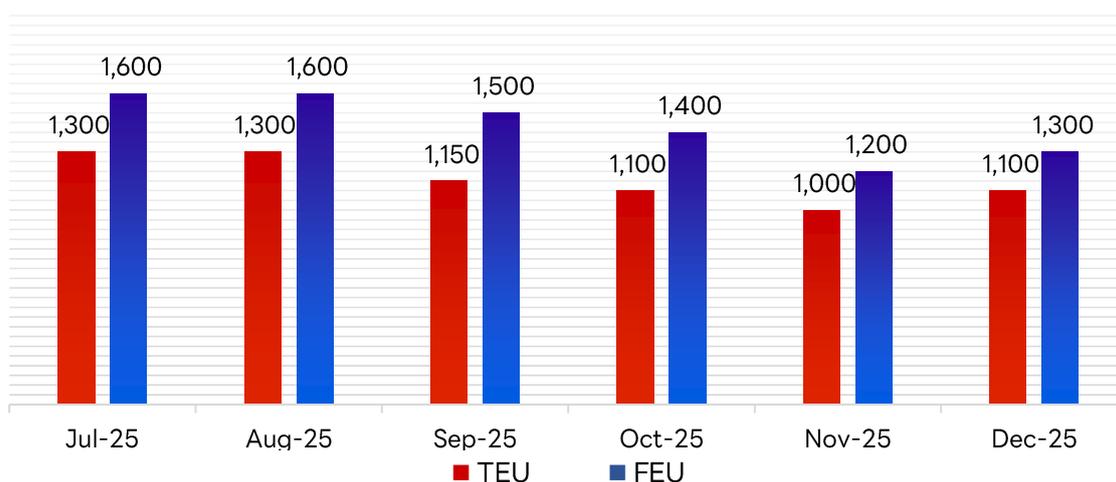


	JUL-25	AUG-25	SEP-25	OCT-25	NOV-25	DEC-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	34	34	46	46	34	34
Low Sulphur Surcharge / FEU	69	69	92	92	69	69

**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู 20 และ 40 ฟุต**

ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** 6 เดือนล่าสุด

**Jebel-Ali**

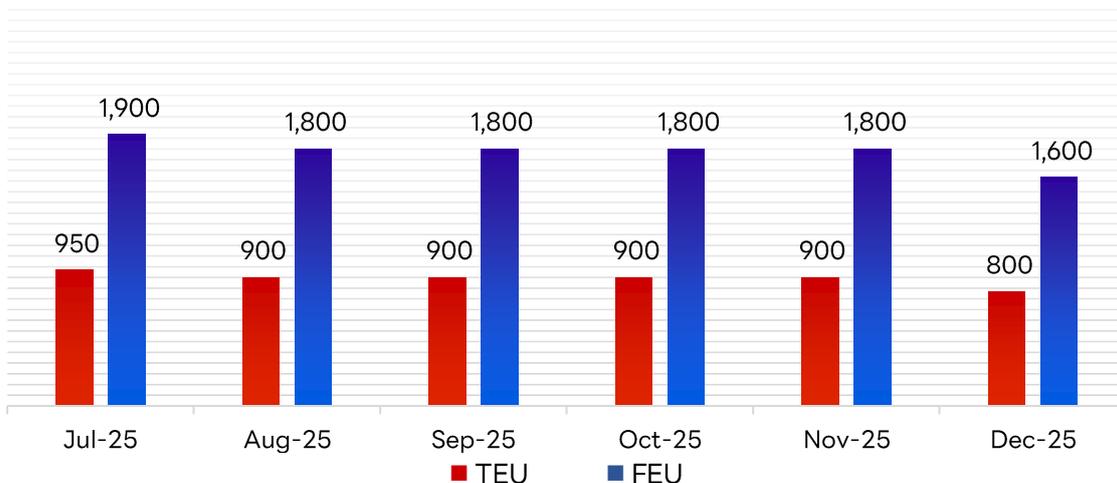


	JUL-25	AUG-25	SEP-25	OCT-25	NOV-25	DEC-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	45	34	56	56	34	34
Low Sulphur Surcharge / FEU	90	68	112	112	68	68

War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

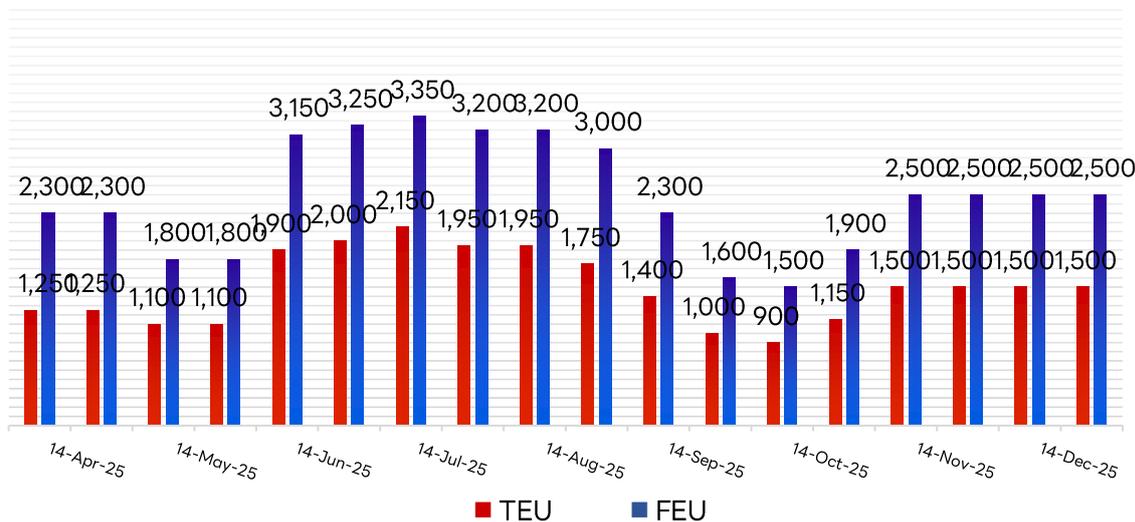
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-Australia 6 เดือนล่าสุด

### Australia



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

### Europe

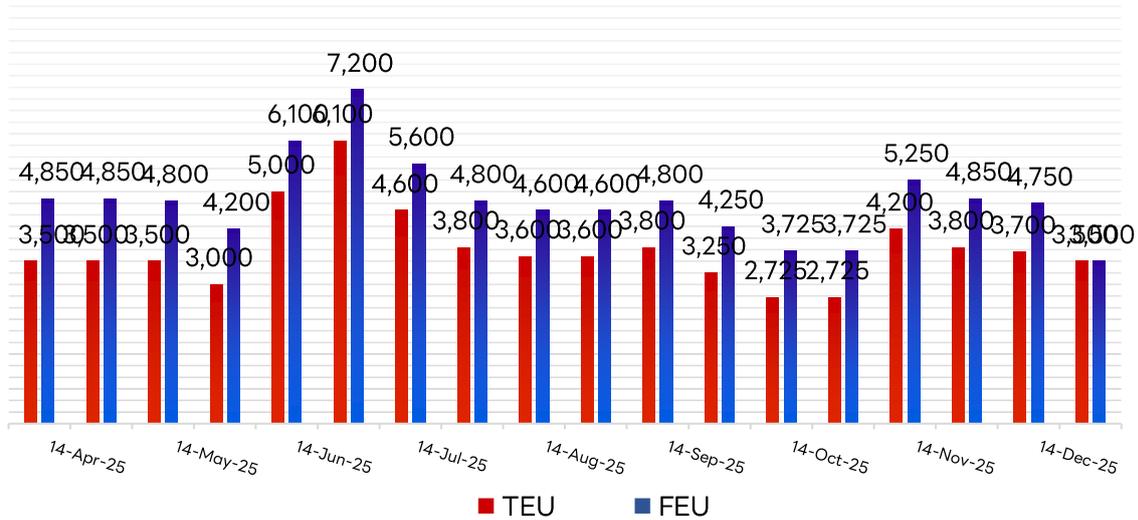


	JUL-25	AUG-25	SEP-25	OCT-25	NOV-25	DEC-25
Low Sulphur Surcharge / TEU	Inc	Inc	Inc	Inc	Inc	Inc
Low Sulphur Surcharge / FEU	Inc	Inc	Inc	Inc	Inc	Inc
EU Innovation Surcharge / TEU	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €	51 €
EU Innovation Surcharge / FEU	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €	102 €

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

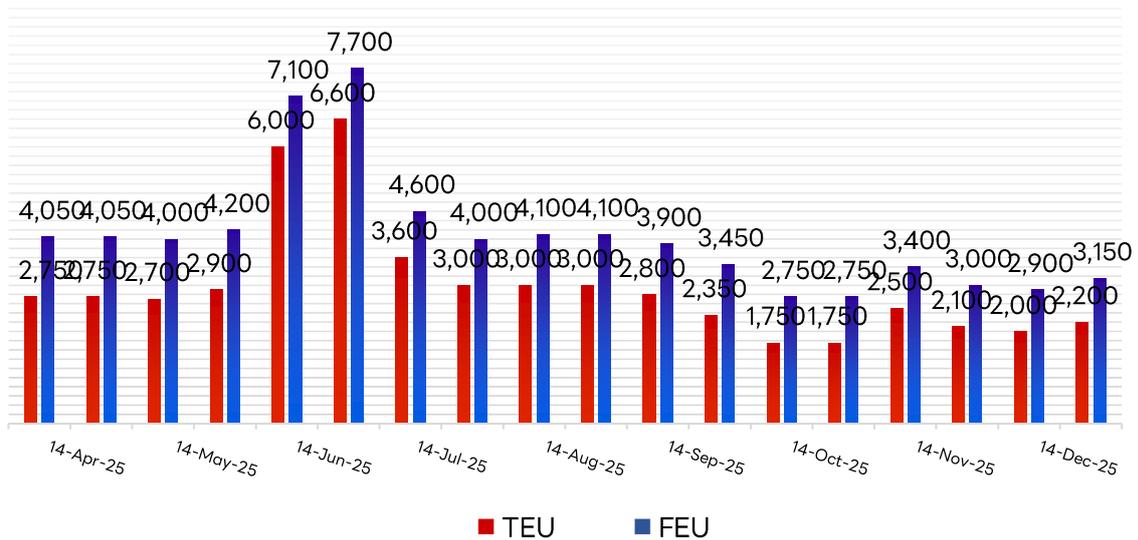
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือ ตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast 8 เดือนล่าสุด

### 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

### MSC ship-shopping spree goes on, as charter rates hold steady

MSC has chartered another five box ships, as mainline operators continue chasing market share.

Linerlytica said this week they would be from Greek tonnage provider Danaos – two at 10,114 teu for three years each, at a relatively firm rate of \$35,000 a day, with deliveries expected in 2027 when they end their current charters to SeaLead Shipping.

Based on Danaos’s fleet list, the aforementioned pair could be the Express Athens and Express Berlin.

MSC is also reported to have fixed three 4,253 teu ships from Danaos’s off-end 2026 deliveries on 30 months each, at \$29,000 a day, likely to be Vancouver, Tongala and Rio Grande.

In addition, Danaos has concluded the charter of another 4,253 teu ship, Monaco, to CMA CGM, for \$33,000 a day, for 33-34 months.

Linerlytica said: “Charter rates are still holding across all sizes, with little sign of any imminent reversals. With limited spot vessel availability, the charter market continues to be dominated by forward fixtures, with carriers forced to commit to deliveries into H2 26 and H1 27 for longer periods of up to three years.”

MSC meanwhile, continues to consolidate its pole position among liner operators, having purchased three more ships this month and, reportedly, finalising the acquisition of 15 more.

In the past five years, the Swiss-Italian line, with capacity now of 7.1m teu, has bought 481 ships. Its owned fleet now totals 716 vessels of around 4.5m teu.

Brokers’ reports show that, this month, MSC has bought 2001-built 2,526 teu Honwell, 2008-built 1,840 teu Garwood and 2007-built 1,432 teu Contship Run from Chinese and European owners. The price of Honwell was not disclosed, but Garwood and Contship Run were each sold for around \$18m.

By MB Shipbrokers’ calculations, MSC has procured nearly 50 second-hand ships this year, followed by CMA CGM with around 20 buys.

Source: theloadstar.com

### Yang Ming eyes Red Sea return with alliance – but 'it will take some time'

Premier Alliance shipping lines are preparing to resume Red Sea transits, but this can only be possible if the carriers are sure that the Houthis have stopped attacking ships.

The general manager of Taiwanese line Yang Ming, Cliff Pai, said today: “As Israel-Palestine tensions appear to have eased, alliance members are making the relevant preparations to restart Suez Canal transits.

“We must consider the safety of crew, cargo, and our ships, as well as coordinate fleet schedules, requiring work in advance. Mainline operators have been trialling [Red Sea] transits, but a true return to the area will take some time.”

Mr Pai said that since the Houthis began attacking ships in the Red Sea in late 2023, Yang Ming had been arranging Middle East-bound cargo through transshipment. This involves shipping the goods to Jebel Ali for unloading and transferring the containers to external partners’ barges to Red Sea ports.

On Yang Ming’s outlook for 2026, Mr Pai believed uncertainties “would persist, with significant fluctuations in Asia-Europe and transpacific rates”.

He said: “Only Q1 26 has high visibility, as freight rates will rebound in the lead-up to Chinese New Year.”

And negotiations with shippers for yearly contracts pertaining to Asia-Europe shipments had been tough, he added.

“Shipping lines and shippers have different expectations and the picture will only be clearer at the end of Q1 26. We will stay resilient and control costs by optimising our fleet and increasing the number of owned ships to manage high charter costs.”

Meanwhile, CMA CGM and Maersk have already been trialling Red Sea sailings, and Premier Alliance member ONE will begin co-loading on a Red Sea-China service operated by Global Feeder Shipping, TS Lines and Regional Container Lines – all adding to the speculation that an end to Cape of Good Hope rerouting may be in sight.

Source: theloadstar.com

### **Gemini carriers unveil blanked sailings for Chinese New Year**

The Gemini Cooperation carriers, Maersk and Hapag-Lloyd, have announced a slew of blanked sailings for Chinese New Year (CNY).

With CNY on 17 February, the holiday will be marked by 16 blanked sailings across the Gemini network.

They will apply to sailings on seven Asia-US services and five Asia-Europe, according to Hapag-Lloyd.

To the US east coast, affected are the US1, which will end after calls at Busan on weeks 7, 8, and 9 of 2026, and the US2, which will call at Savannah and omit Norfolk in weeks 8 and 10.

To the west coast, the WC1, WC3, and WC4 will not sail in week 9, and the WC2 will be blanked in week 8.

Asia-Europe blankings include the NE1 and NE3, in week 9, and Asia-Mediterranean services due to be blanked are the SE1 and SE2, in week 8, with the SE3 blanked for week 9.,

Maersk informed its customers that impacted cargo would be “reviewed and, where possible, re-accommodated on the next available sailings”.

Source: theloadstar.com

### **Trans-Atlantic capacity injection overtakes market demand**

The big picture: An injection of vessels pushed available capacity on the trans-Atlantic beyond market demand in 2025 despite relatively steady volumes. That leaves carriers with little leverage to raise rates from the sustained 16-month low reached in the fourth quarter.

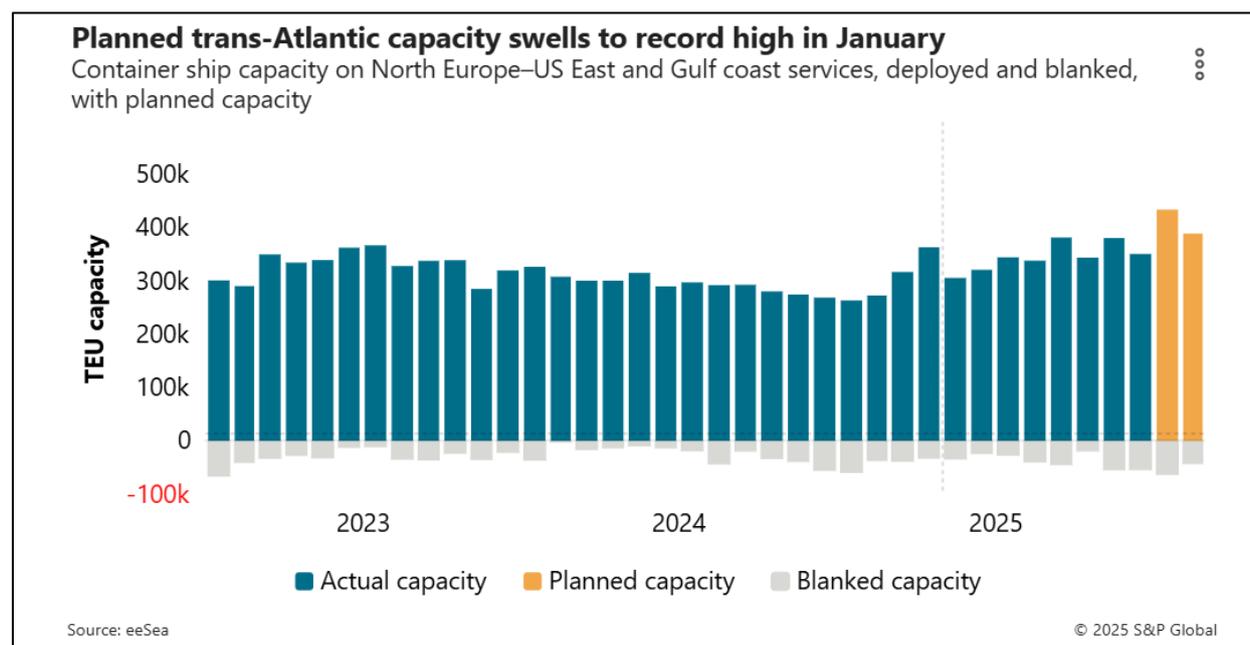
A look back: US importers frontloading cargo ahead of threatened 30% tariffs on EU goods caused a spring volume surge on the westbound trans-Atlantic. US imports from North Europe peaked in March at 219,560 TEUs, up 14.3% from March 2024 and the third-highest total for any month in nearly nine years of data from PIERS, a sister product of the Journal of Commerce within S&P Global.

However, that momentum waned following a late-July trade deal that capped US tariffs on most EU imports at 15%, dragging year-over-year volume growth through November down to just 2.5%. At the same time, carriers added capacity to the trade via new and larger vessels. Mediterranean Shipping Co., for example,

added a trans-Atlantic leg to its Asia-Mediterranean Dragon service, which operates with vessels averaging approximately 13,000 TEUs. For context, the largest vessel deployed on any other service between the Mediterranean and East Coast of North America was 9,600 TEUs. That helped boost the average size of container ships deployed on trans-Atlantic routes to nearly 6,200 TEUs in the third quarter, compared with 5,500 TEUs at the start of the year, according to data from Sea-Intelligence Maritime Analysis.

A look ahead: As 2026 begins, US import demand remains uncertain, but the record amounts of capacity container lines plan to deploy in January and February could put further pressure on already weak rates. After briefly rising to \$2,000 per FEU in March, average spot pricing from North Europe to the US East Coast has been stuck at \$1,400 per FEU since early November, according to Platts, also part of S&P Global.

Even with a significant number of blank sailings, carriers plan to deploy more than 435,000 TEUs of capacity between North Europe and the US East and Gulf coasts in January and 390,000 TEUs in February, both of which would be all-time highs for the trade, according to eeSea. Further complicating demand projections are growing tensions over the implementation of the US-EU trade agreement. EU member states have been slow to approve the agreement — which would eliminate EU tariffs on most US products and reduce US tariffs on EU goods to 15% — on the grounds that it unfairly favors the US.



The next inflection: The trans-Atlantic is indirectly exposed to a resumption of regular Suez Canal transits. If congestion spreads across European ports, as predicted, when Asia-Europe vessels return to the Red Sea, it will be felt acutely on the shorter routes between Europe and the US East Coast. US importers would be wise to increase inventory levels of critical stock before carriers flip the Suez switch to mitigate any resulting disruption.

Source: joc.com

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 19 December 2025	Current Index 26 December 2025
Comprehensive Index			1552.92	1656.32
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1533	1690
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	2833	3143
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1992	2188
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2846	3033
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2015	2120
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1263	1346
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3238	3201
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2212	2356
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1291	1292
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%	542	548
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	138	142

# 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](http://www.tnscacademy.com)

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์  
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์



### 1Day Training

หลักสูตรอบรมครอบคลุมเนื้อหาทุกสายงานด้านโลจิสติกส์  
และการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้เริ่มต้นและผู้มีประสบการณ์  
อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : [www.tnscacademy.com/schedule/](http://www.tnscacademy.com/schedule/)

ตารางอบรมประจำปี 2025



### In-House Training (ฝึกอบรมภายในองค์กร)

ฝึกอบรมแบบ Insight ที่องค์กรคุณสามารถออกแบบได้  
อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : [www.tnscacademy.com/in-house/](http://www.tnscacademy.com/in-house/)

ข้อมูลเพิ่มเติม/ขอใบเสนอราคา



### MHE (Material Handling Equipment Program)

หลักสูตรต้นแบบจากญี่ปุ่นช่วยพัฒนาทักษะบุคลากร  
ให้สามารถวางแผนและออกแบบแปลนของการจัดการคลังสินค้า  
อ่านข้อมูลเพิ่มเติม : [www.tnscacademy.com/mhe/](http://www.tnscacademy.com/mhe/)

ข้อมูลเพิ่มเติม/ลงทะเบียน



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)

---

# สวัสดิ์ปีใหม่ 2026 – ๒๕๖๙

---