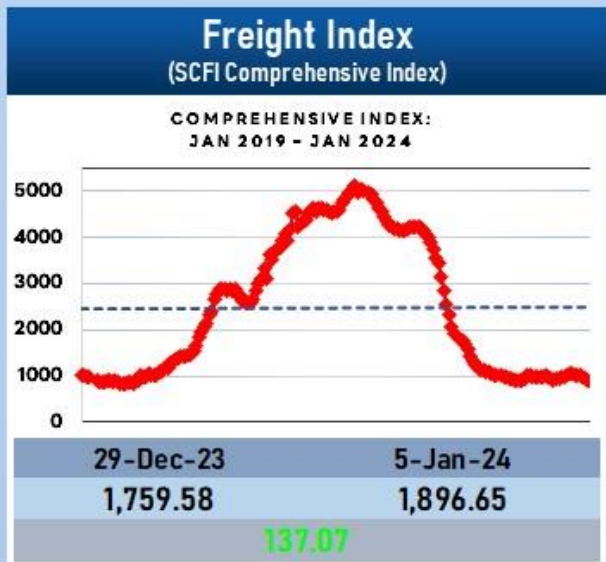
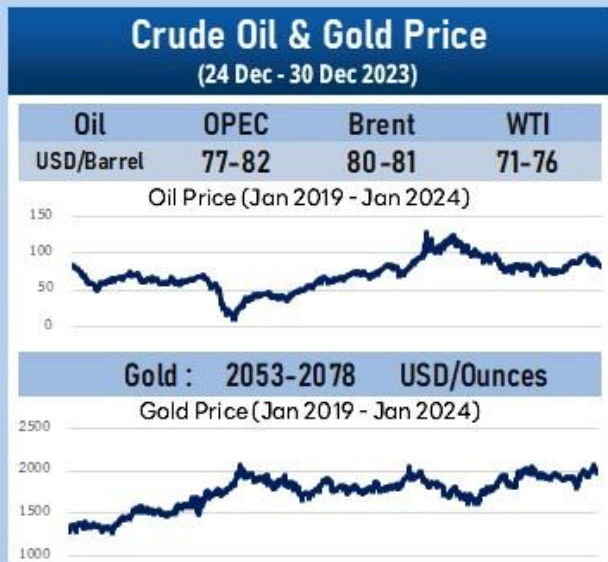
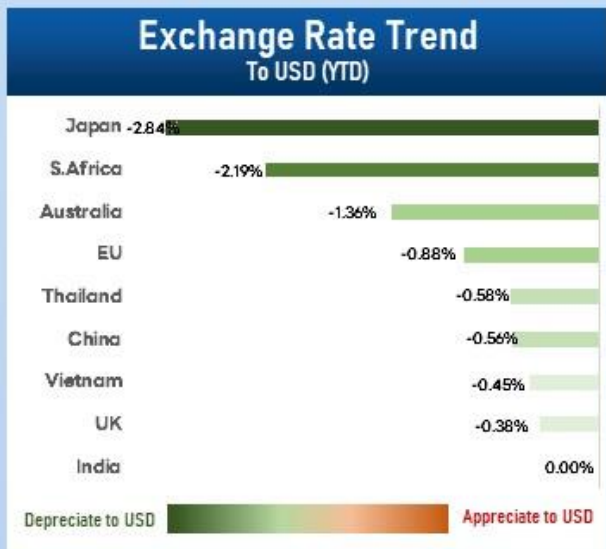


Weekly Briefing (5 January 2024)

Thai Bath Rate To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
34.55	37.83	43.82	23.17
CNY	JPY	INR	VND
4.854	0.239	0.4151	0.0014



Weekly Top's Stories



เงินบาทเปิด 34.55 อ่อนค่า หลังตัวเลขเศรษฐกิจสหรัฐหนุนดอลลาร์แข็งค่า
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/47pZDVg>



Tension grows amid calls for UN to step in to stop attacks on ships
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3vkXPPX>



Houthi launch sea drone to attack ships, allies issue final warning
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3ROroAP>

อัปเดตค่าระวางเรือ และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล สัปดาห์ที่ 1 พ.ศ. 2567



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ *

"หมายเหตุ: อัตราค่าระวางที่ปรากฏเป็นอัตราฐานของสายเรือที่ประกาศเป็นทางการ ซึ่งอาจสูงกว่าหรือต่ำกว่าอัตราที่มีการเรียกเก็บจริงจากผู้ส่งออก"

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Low Sulphur Surcharge (LSS)	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand - Shanghai	70	100	Subject to ISOCC USD 92/TEU, USD 184/FEU	Effective till 31-JAN-2024
Thailand - Qingdao	120	180		
Thailand - Hong Kong	100	180		
Thailand - Japan (Main Port)	350	500		
Thailand - Kaohsiung	200	350		
Thailand - Klang	100	180	Subject to ISOCC USD 53/TEU, USD 107/FEU	
Thailand - Jakarta	150	250		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	60	100		
Thailand - Singapore	150	200		
Thailand - Manila (North & South)	400	700		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	1,100	1,800	Subject to ISOCC USD 113/TEU, USD 226/FEU War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU	
Thailand - South Korea (Busan)	100	200		
Thailand - South Korea (Incheon)	100	200		
Thailand - Nhava Sheva	650	900	ISOCC: USD 128/TEU, USD 256/FEU	
Thailand - Durban / Cape Town	1,250	1,400	Subject to ISOCC USD 196/TEU, USD 392/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	950	1,900		
Thailand - Sydney				
Thailand - Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	3,150	4,800	ISOCC: USD 106/TEU, USD 212/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU EUIS: € 27/TEU, € 54/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	2,240	2,800		Effective till 14-JAN-2024
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	3,800	4,400		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

* อาจมีการปิดรับหรือยกเลิก Booking จากผู้ให้บริการในเส้นทางทะเลแดงเนื่องจากความเสี่ยงจากภัยก่อการร้าย รวมถึงมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมและ Transit Time ที่เพิ่มขึ้น โปรดตรวจสอบกับสายเรือที่ใช้บริการ

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมกราคม 2567 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียปรับปรุงในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 70 USD/TEU และ 100 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 100 USD/TEU และ 180 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 100 USD/TEU และ 180 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 350 USD/TEU และ 500 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 1,250 USD/TEU และ 1,400 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนมกราคมเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 950 USD/TEU และ 1,900 USD/FEU ในขณะที่เส้นทาง Europe ค่าระวางในครั้งแรกของเดือนมกราคม ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 3,150 USD/TEU และ 4,800 USD/FEU

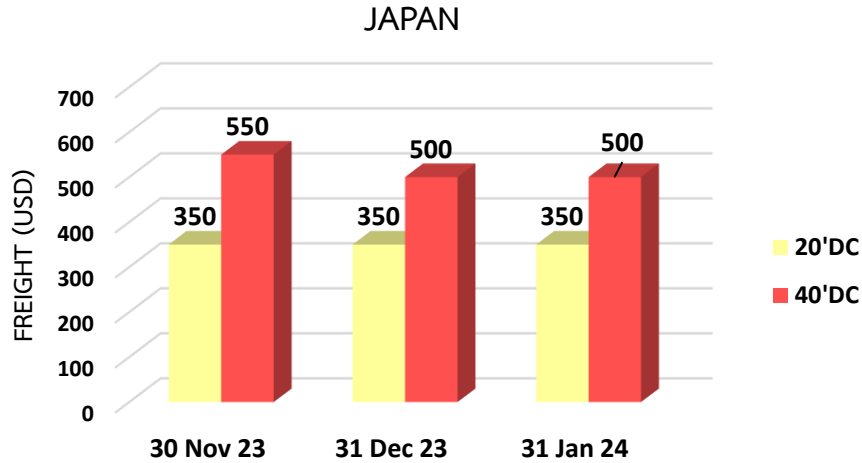
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครั้งแรกของเดือนมกราคม ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้นโดยอยู่ที่ 2,240 USD/TEU และ 2,800 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 3,800 USD/TEU และ 4,400 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	900	1,000	All-in	Effective till 31-JAN-2024
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,100	1,300	OBS: USD 85/TEU, USD 170/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,650	1,800	OBS: USD 327/TEU, USD 654/FEU	

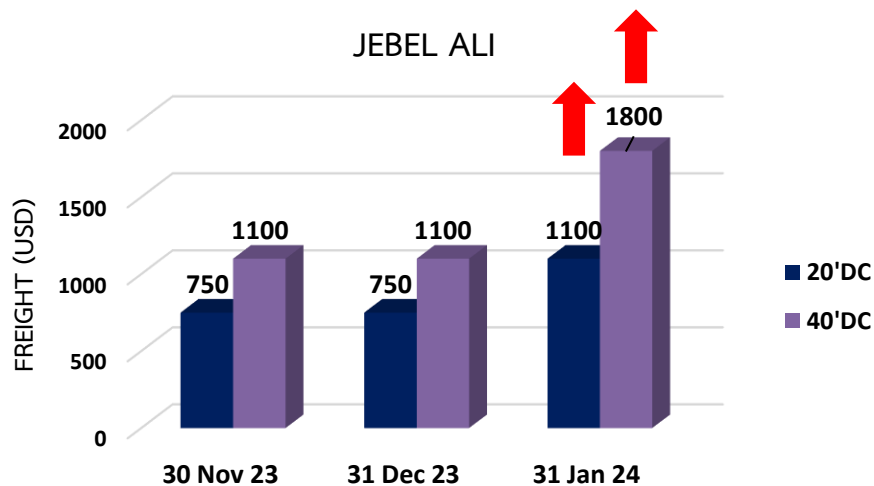
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือนในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
 ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน พ.ย. ปี 2566 ถึง ม.ค. ปี 2567



Subject to Low Sulphur Surcharge (Nov. 23): USD 46/TEU และ USD 92/FEU
 (Dec. 23): USD 80/TEU และ USD 161/FEU
 (Jan. 24): USD 92/TEU และ USD 184/FEU

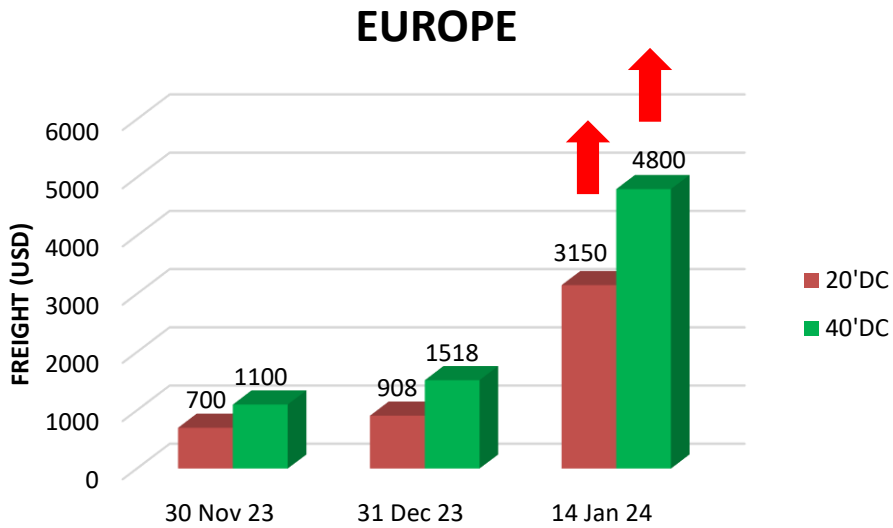
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
 ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน พ.ย. ปี 2566 ถึง ม.ค. ปี 2567



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Nov. 23): USD 56/TEU และ USD 112/FEU
 (Dec. 23): USD 56/TEU และ USD 112/FEU
 (Jan. 24): USD 113/TEU และ USD 226/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

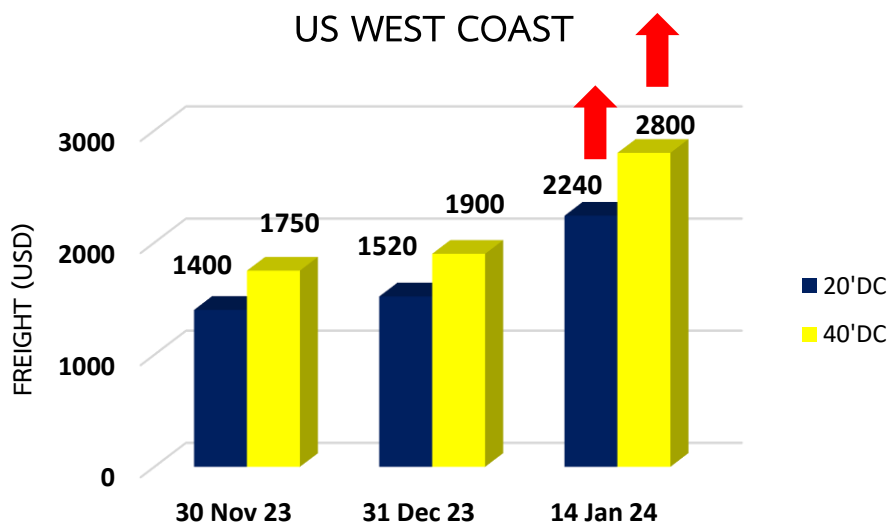
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ยุโรป** เดือน พ.ย. ปี 2566 ถึง ม.ค. ปี 2567



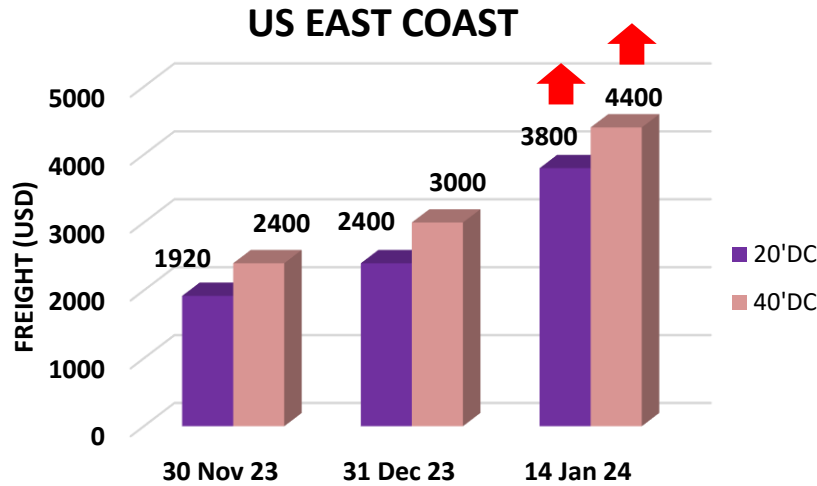
Subject to

- ISOCC (Nov. 23): USD53/TEU, USD106/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Dec. 23): USD71/TEU, USD142/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Jan. 23): USD106/TEU, USD212/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL + EUIS: € 27/TEU, € 54/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast** เดือน พ.ย. ปี 2566 ถึง ม.ค. ปี 2567



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน พ.ย. ปี 2566 ถึง ม.ค. ปี 2567



Subject to Panama Low Water Surcharge: USD 30-60/Container

ทะเลแดงใกล้เป็นทะเลเดือด – เมื่อการโจมตีเรือสินค้ากลับมาอีกครั้ง.. (อัปเดตสถานการณ์ทะเลแดง 5 มกราคม 2567)
หลังจากทะเลแดงได้สัมผัสกับความเจ็บสงบอีกครั้ง ด้วยไม่มีรายงานการโจมตีหรือพยายามโจมตีเรือสินค้าจากกลุ่มติดอาวุธอยู่ในช่องแคบอีกเลย ตั้งแต่ในช่วงวันที่ 19 ธันวาคม จนก่อนถึงวันขึ้นปีใหม่ ทว่าราวว่าเป็นแผนที่วางเอาไว้ กลุ่มฮูตีโจมตีเรือของ Maersk ในวันขึ้นปีใหม่พอดีบพอดี้ นี่นับเป็นข่าวร้ายของ Shippers ทั่วโลก เพราะนอกจากจะรู้ตัวว่าหลังจากงานเลี้ยงฉลองจะต้องเจอกับปัญหาสารพัดน่าปวดหัวแล้ว การโจมตีครั้งนี้ยังสื่อแวให้เห็นว่าโอกาสที่ความไม่สงบนี้จะลุกลามนั้นนับได้ว่า “ค่อนข้างสูง” เลยทีเดียว....

อ่านต่อได้ที่ : <https://www.tnsc.com/index.php/2024/01/05/01-2/>

Rerouted Asia-Europe voyages to cause space, equipment shortages

Asia-Europe forwarders and shippers are bracing for ocean space and equipment shortages for the next few weeks as pre-Chinese New Year demand and longer voyages by ships diverting around the southern tip of Africa remove capacity from the trade lane.

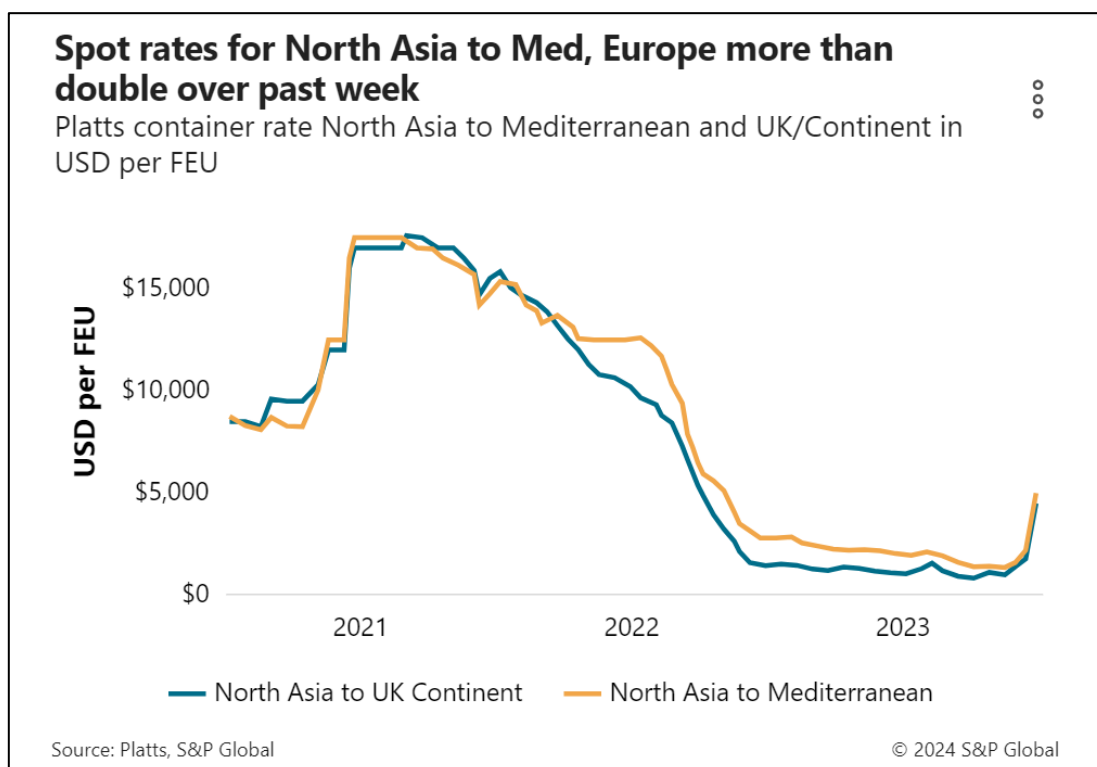
Attacks on commercial shipping in the Red Sea by Houthi militants have forced container carriers to reroute vessels via the Cape of Good Hope, adding 6,000 miles and an additional two weeks in transit time.

Kuehne+Nagel data on Wednesday showed 360 vessels were steaming around Africa in both directions, extending the voyages of almost 5 million TEUs in capacity and putting sharp upward pressure on rate levels.

“Currently there is a lack of space in the market,” Ivo Roex, global supply chain manager at transport solutions provider e-llis, told the Journal of Commerce Thursday. “We are now seeing prices of over \$5,000 per FEU in the FAK [freight-all-kinds] market compared to \$2,000 to \$2,500 two weeks ago.”

Those prices are reflected in data from Platts, a sister company of the Journal of Commerce within S&P Global. Average spot rates from North Asia to the Mediterranean were at \$5,000 per FEU this week, with North Asia to the UK rates at \$4,500 per FEU, both more than doubling over the past two weeks.

Drewry’s World Container Index shows a 115% increase in rates from Shanghai to Rotterdam compared with last week, and a 114% increase in Shanghai-Genoa prices.



Roex said the rising rates were related to the traditional approach to get shipments on the water ahead of Chinese New Year that begins on Feb. 10.

“Shippers have today no choice but to accept the rates unless they can live with no replenishment for the next two to three months,” he said. “If they don’t ship now, even at elevated prices, they will have to wait until after Chinese New Year and then, depending on Red Sea safety, there is the possibility of a lack of equipment. The risk factor is just too high.”

Ship delays begin to rise

A Red Sea update by container visibility platform project44 Thursday noted that carrier schedule changes were beginning to show arrival delays.

Southeast Asia to Europe was seeing the biggest impact so far, with delays increasing 105% from the week of Dec. 17-23 to the week of Dec. 24-31. Vessels on the route were expected to arrive eight days late on average. China to Europe ships were showing delays of four days, with vessels on the Southeast Asia to US East Coast lane coming in 2.5 days late.

However, project44 said although the data does not show a large increase in transit times, containers that have been rerouted have not yet landed at their destination.

“These numbers will increase as carriers continue to update their vessel schedules,” the update noted. “Within the next few weeks as the impacted containers start arriving and gating out of their destination ports, this number will spike.”

An executive at a global forwarder who declined to be identified said his ocean freight team was preparing for equipment shortages over the next few weeks.

“We are expecting customers to try to delay shipments from Asia and hope the Red Sea situation is resolved soon, but that does not appear likely at this stage,” the source said. “The longer transit times for Asia-Europe will tie up equipment on the water, delaying its arrival at places where it is needed.”

The executive added he was anticipating the traditional pre-Chinese New Year demand and a capacity shortage for the next few weeks with rates likely to increase even further.

“Obviously, everything depends on the [Red Sea] situation and how it will be solved, but it looks like we are back to premium rate products on the Asia to North Europe and Mediterranean trades,” he said.

Meanwhile, in a joint statement Thursday by the World Shipping Council, the International Chamber of Shipping (ICS) and BIMCO, the organizations expressed thanks to the 12 nations that have condemned the ongoing attacks on ships in the Red Sea and the unlawful detention of vessels and crews.

“The shipping associations call on all nations and international organizations to protect seafarers, international trade in the Red Sea, and to support the welfare of the global commons by bringing all pressure to bear on the aggressors so that these intolerable attacks cease with immediate effect,” the statement read.

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

Red Sea attacks continue, despite naval protection, and shipping costs soar

Supply chains are in chaos, as it appears even the power of the US Navy is proving insufficient to deter attacks on commercial shipping in the Red Sea, with costs set to soar ever higher.

Having just days earlier said it would resume services through the waterway, Maersk announced it would re-suspend services after Yemen-based, Iranian-backed Houthi militants attacked its 15,000 teu box ship Hangzhou on Saturday.

In an update to customers, the Danish carrier said: “We have made the decision to pause all transits through the Red Sea and the Gulf of Aden until further notice.”

The attack on the Hangzhou began around 5pm on 30 December when it was struck by a missile and, while the US Navy intercepted two further missiles aimed at the vessel, a more audacious attack commenced in the early hours of Sunday, when four small boats seeking to land militants aboard to take control of the ship.

However this was thwarted by the ship’s security team and US naval helicopters.

According to reports, three of the four small vessels used in the attack were sunk, with all militants killed, but this was not sufficient to prevent Maersk reinstating the suspension of services it had relaxed on 24 December.

A coalition of US and, it is claimed, units from 20 other countries aimed to protect commercial shipping using the Red Sea through Operation Prosperity Guardian, launched on 19 December.

And while the US has shown relative speed in addressing threats, the superpower has seemingly failed to get its coalition partners onboard, with almost half of the parties involved refusing to publicly declare their participation.

For forwarders and shippers, this has led to a surge in costs amid a raft of new surcharges by carriers and a concomitant delay in deliveries.

Of the major carriers, CMA CGM is the only one willing to allow its ships to transit the Red Sea, and a source claimed this only involved an “occasional vessel”, and “only when there is a French warship on hand to offer security”, meaning more costs.

“Rates are increasing, with a large number of acronyms and mechanisms being employed, from established GRIs and PSSs to new ones,” a forwarder told The Loadstar.

“These include contingency surcharges, contingency adjustment charges and emergency contingency surcharges. Unless you accept, you don’t get your freight moved.

“CMA CGM has implemented them on all ‘floating freight’, which means anything in transit on exports. Maersk has also said that, by making a booking, contractually you accept the surcharges, regardless of contract or spot rate.”

Acknowledging that sending vessels on longer routes would add to carrier administration and operating costs, the source said they would not be surprised if part of the aim behind the new surcharges was to help carriers arrest the bottoming-out of rates that encapsulated 2023.

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

Supply chain confusion and sky-high rates ring in the new year for shippers

The new year has not got off to a good start for European importers, who face significant delays and confusion on the arrival of their containers from Asia, coupled with a huge spike in freight costs.

On day 19 of the Red Sea crisis, confidence in the ability of the US-led Operation Prosperity Guardian naval protection force to guarantee safe passage to and from the Suez Canal has suffered a setback, following further missile attacks on vessels by Yemen-based Houthi rebels.

Operators of vessels within an alliance will take the final decision to transit the Red Sea, or re-route their ships around the Cape of Good Hope or, in some cases, pause the voyage pending further risk assessment.

It follows that alliance vessel-sharing agreement partners will have little or no control over the routing of a voyage, notwithstanding that the individual co-loading carrier may have decided to send all of its ships around the Cape or via Suez.

Indeed, Lars Jensen, CEO of Vespucci Maritime, is advising shippers: “If you book with a specific carrier and have a preference for a specific routing, you need to look into who is operating the vessel on that specific sailing.”

Meanwhile, there is much confusion over the revised ETAs in Europe of vessels already enroute from Asia, with some shippers complaining of “discrepancies” in rotations and arrival times between alliance members loading on the same ship.

In fact, a UK port agency contact told The Loadstar that since Christmas, he’d seen five different ETAs for one particular ship.

“And I don’t think they are finished yet,” he added, “when it eventually gets to North Europe there are bound to be rotation changes and import discharges consolidated in order to get the ship back to Asia as fast as possible.”

This could cause more headaches for importers who, in turn, are struggling to keep their customers, retailers or site project managers, abreast of the latest changes to the arrival of their goods.

Speaking to the BBC’s Wake Up to Money programme this morning, Rachel Waring, MD of Norfolk-based Warings Furniture, which supplies the hospitality industry, said the company was “not usually a just-in-time stockist, but had ended up this way over this season, sadly.

“One client is going to be very disappointed with the long delay in their goods arriving,” she added. “We were due to have a container land the week before Christmas, and the client would have been receiving their first delivery today, but there is now at least a three or four week delay.”

And freight costs are also skyrocketing, said Ms Waring, who advised that just within the past week rates on the route had already shot up to \$3,000 per 40ft, from a low of \$900, and she feared they could go higher.

“The problem is that we have to bake-in these costs when we are setting prices for the year ahead with our clients and, unfortunately, this is going to have an impact on prices and, obviously, that’s not great for inflation figures.” she said.

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 29 December 2023	Current Index 5 January 2023
Comprehensive Index			1759.58	1896.65
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	2694	2871
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	3491	3620
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2553	2775
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3559	3931
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2045	2338
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1051	1084
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2223	2209
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1686	1741
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2793	2901
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	299	294
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	306	301
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	208	259
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	138	138