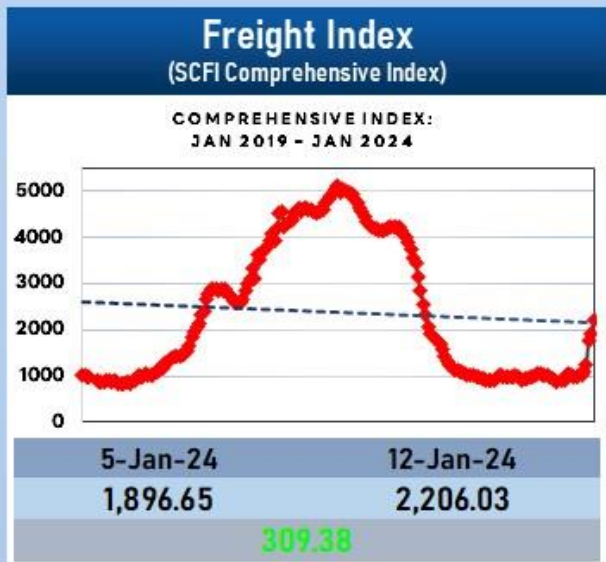
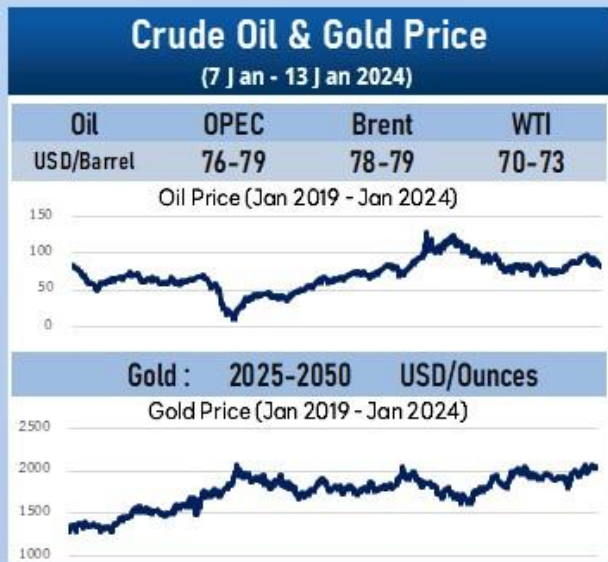
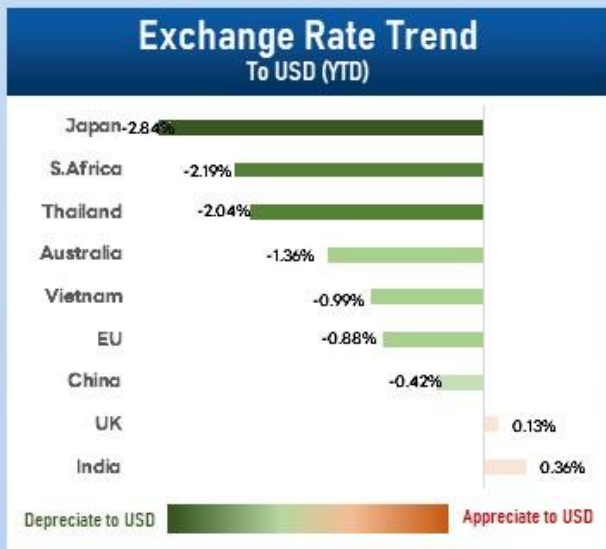


Weekly Briefing (17 January 2024)

Thai Bath Rate To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
34.95	38.27	44.57	23.37
CNY	JPY	INR	VND
4.915	0.2412	0.4217	0.0014



Weekly Top's Stories



Malaysia, Singapore agree to jointly develop special economic zone

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



Liner oversupply problem being masked by Suez Canal diversions

รายละเอียดเพิ่มเติม: <https://bit.ly/3O6BjAG>



Shippers face 'eye-watering' rates as carriers 'cherry-pick' cargo

รายละเอียดเพิ่มเติม: <https://bit.ly/3S4yFwM>

อัปเดตค่าระวางเรือ และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล สัปดาห์ที่ 2 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)	3,200	4,900	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	3,600	4,500		
Thailand - US East Coast	6,200	6,900		
(NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	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 ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนมกราคม ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 3,200 USD/TEU และ 4,900 USD/FEU

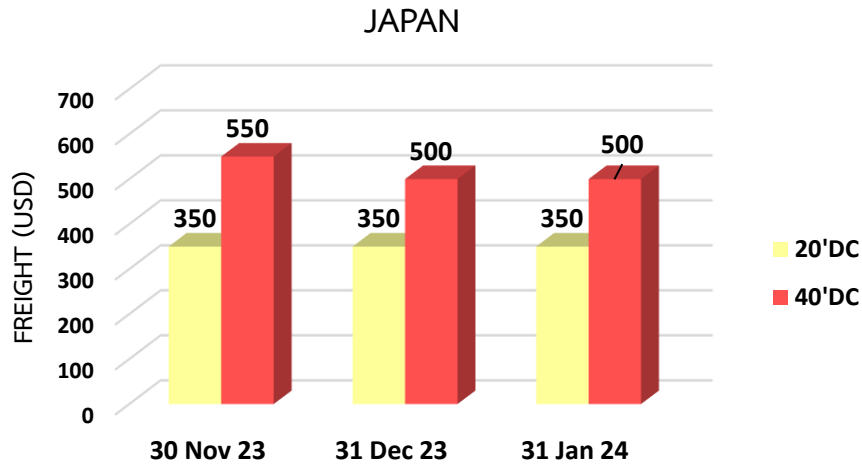
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนมกราคม ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้นโดยอยู่ที่ 3,600 USD/TEU และ 4,500 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 6,200 USD/TEU และ 6,900 USD/FEU

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	

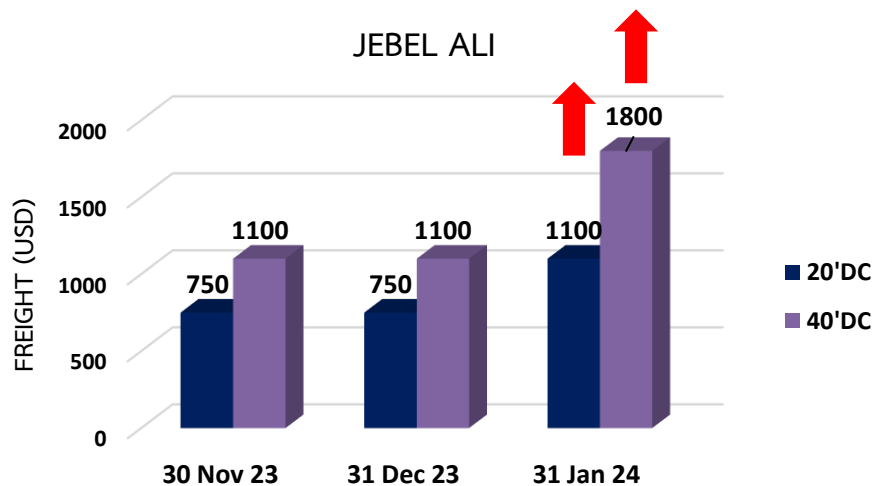
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือนในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด 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

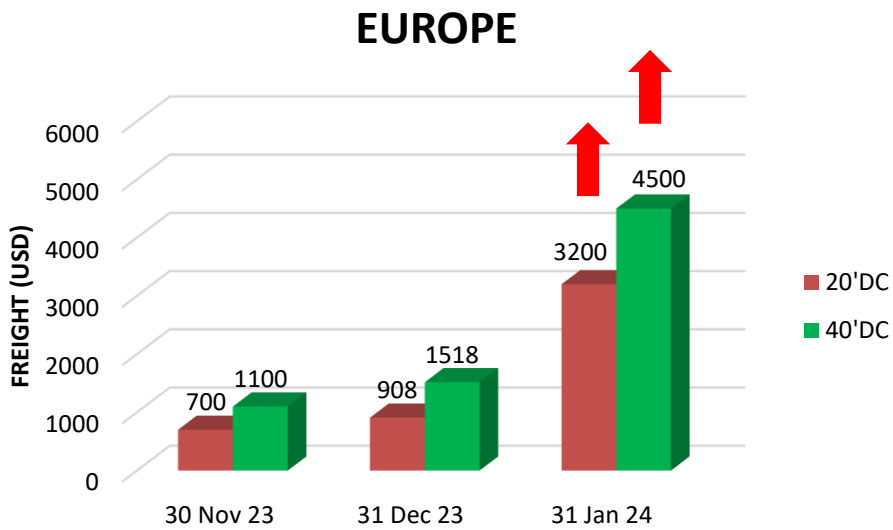
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน พ.ย. ปี 2566 ถึง ม.ค. ปี 2567



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

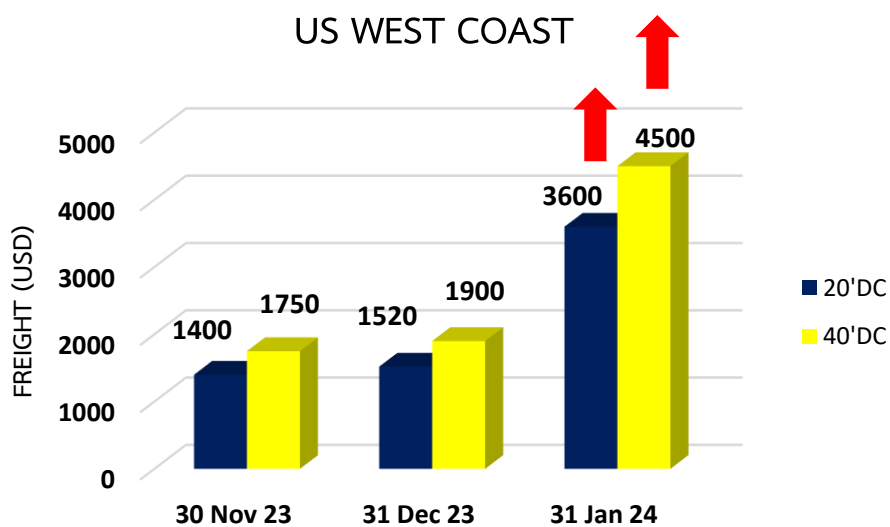
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ยุโรป** เดือน พ.ย. ปี 2566 ถึง ม.ค. ปี 2567



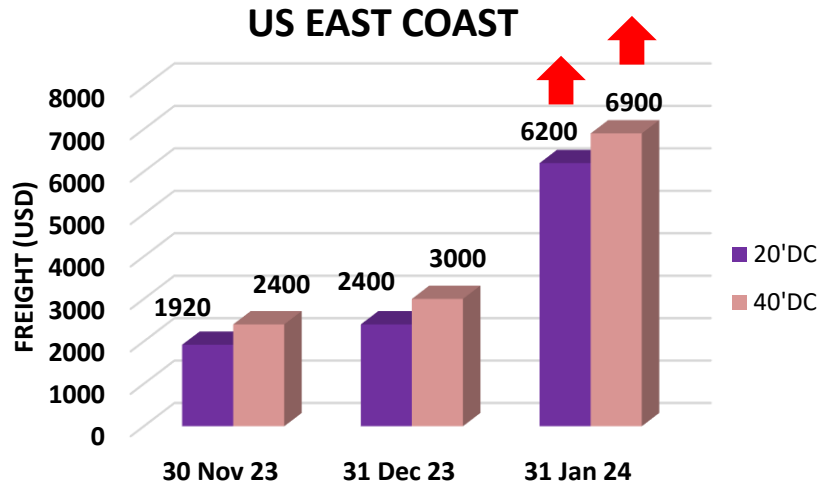
Subject to

- 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

5 Solutionsทะเลแดง บรรเทาผลกระทบผู้ส่งออก (อัปเดตสถานการณ์ทะเลแดง 12 มกราคม 2024)

หลังจากการโจมตีระลอกใหม่กลับมาต่อเนื่อง หลายสายเรือต้องระงับการให้บริการในเส้นทางอีกครั้ง ความตึงเครียดทางการเมืองในพื้นที่ก็ยิ่งร้อนระอุขึ้นเรื่อยๆ TNSC จึงได้เข้าร่วมการประชุมหารือทางบรรเทาและแก้ไขปัญหา ซึ่งนับว่าต่อเนื่องเป็นครั้งที่ 3 แล้ว นับจากมีการปะทะในเดือนพฤศจิกายน 2023 โดยมีกระทรวงพาณิชย์เป็นแกนหลัก ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เน้นอนว่ารวมถึงกลุ่มสายเรือด้วยเช่นกัน จึงได้ถือโอกาสเน้นย้ำถึงข้อเสนอให้สายเรือร่วมมือ 5 ข้อ ดังนี้.....

อ่านต่อได้ที่ : <https://www.tnsc.com/index.php/2024/01/12/5s/>

Emboldened Houthis could force ongoing Red Sea ship diversions: analysts

There's good reason to believe that current vessel diversions away from the Red Sea and Suez Canal in favor of southern Africa routings to avoid Houthi militant attacks will continue for the foreseeable future, according to geopolitical analysts.

While it's too soon to determine what impact joint US-UK air strikes on the Houthis will have, experts warn it's unlikely to deter the Iran-backed group from future attacks. The Houthis — seeing their regional influence rise and galvanized by wider anger among Arab states amid the Israel-Hamas war — have plenty to gain by keeping up their attacks via drones and cruise and ballistic missiles, according to Jack Kennedy, associate director of country risk for the Middle East and North Africa at S&P Global Market Intelligence.

“The group is unlikely to be deterred,” Kennedy told the Journal of Commerce, part of S&P Global Market Intelligence.

A US aircraft carrier and submarines hit more than 60 Houthi-linked targets at 16 sites in Yemen last week, followed up by two subsequent strikes.

While the attacks may have helped US forces weaken the ability of militants to target commercial ships, they won't likely deter the Houthis or their Iranian backers, said Bruce Jones, a geopolitical analyst at the Brookings Institution. Being widely dispersed across western Yemen, the Houthis can easily move, hide and launch drone strikes from anywhere, he said.

"We should expect to see continued uncertainty in the Red Sea in the days and probably weeks ahead," Jones said.

Houthis flexing new muscle

The 30-year Houthi movement has significantly increased its military capacity, having honed it in a recent civil war in Yemen, Kennedy said. The Houthis fought a Western-backed coalition and the Saudi military armed with US-supplied armaments before an April 2022 ceasefire. The militants have capitalized on Yemen's shared support of the Palestine cause and can leverage its new regional power in negotiations with Saudi Arabia. The Houthis' declarations of targeting only ships with connections to Israel are most likely an obfuscation, Kennedy added.

Barring an unforeseen resolution, the Israel-Hamas war will last at least another six months, even as Israeli military intensity eases, creating a ripe environment for Houthi rebels to continue disrupting commercial shipping, Kennedy said. The US-led multinational naval coalition can step up its patrols and attacks on the Houthis' ground operations, but a US or coalition deployment of ground troops is unlikely.

"Gulf states, including Saudi Arabia and the UAE, are very likely to seek to avoid further escalation that would increase the probability of Houthi strikes into their territory as a means of increasing pressure on the US to de-escalate," Kennedy wrote in a Jan. 12 report.

Vessel capacity available to handle longer transits

For the container shipping industry, the routing of services around southern Africa isn't the end of the world. Shipments are delayed and equipment dislocated, putting upward pressure on container spot rates on the trades from Asia to Europe and North America. But container lines have plenty of ships to deploy on these now-longer services that require more vessels to keep to schedule. Container capacity is expanding 10% this year from 2023 while demand growth will be between 3% to 4%, according to the Baltic and International Maritime Council (BIMCO).

The Red Sea disruption "could tighten the supply/demand balance," BIMCO wrote in Jan. 10 report. "Another 3 million TEUs are meanwhile scheduled to be delivered during 2025-2026 and unless recycling increases significantly, the market imbalance appears set to return once the Red Sea situation is resolved."

Recent events don't suggest that resolution will be anytime soon. Houthi militants vowed revenge after the US-UK air strikes, and four days later, they attacked a US-owned dry bulk carrier, according to the Financial Times. On Tuesday, Shell said it would suspend all Red Sea transits after a tanker was attacked, as reported by the Wall Street Journal.

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

Scheduling chaos puts carriers under pressure from shippers

Carriers are coming under some pressure from their major VIP shippers to announce temporary network changes, so that their supply chains can be adjusted to match.

Amid the scheduling chaos caused by diversions and delays, carriers continue to issue blank sailing announcements for Asian export loaders, even though the backhaul sailings of the voided ships will be weeks late.

And shippers are complaining that carriers are spending most of their time implementing surcharges and rate hikes, instead of announcing arrival updates.

“The information flow from some carriers is pretty poor at the best of times, but with the Suez Canal diversions it has sunk to new levels,” a director of a UK-based NVOCC told The Loadstar.

“We are getting very different arrival times from different carriers that have loaded on the same vessel, and nobody seems to have a clue what the plans are – one line is telling me one thing and another says something quite different,” he said.

He also complained about the poor information on carrier websites: “There are a few that are quite good in showing regular updates of ETAs at first port of discharge, but then there are several others so out of date that you wouldn’t even know that there was a problem in the Red Sea!”

And the Red Sea crisis has put a spanner in the works of the network enhancements of THE Alliance and Ocean Alliance vessel-sharing groups planned for April, while the soon to be defunct 2M Alliance members, MSC and Maersk, have not announced any interim changes to schedules and are already operating loops with vessels supplied by only one partner.

Meanwhile, almost two months since ro-ro vessel Galaxy Leader was seized by Iran-backed Houthi militants off the coast of Yemen, the risk for ships transiting the Red Sea has escalated.

Yesterday a bulk carrier was hit by a ballistic missile in the Gulf of Aden, a response by the Houthis to targeted attacks by the US and UK on military sites in Yemen.

The US military Central Command said the US-owned Gibraltar Eagle had reported “no injuries or significant damage” and was “continuing its journey”. Nevertheless, it can only be a matter of time before a ship is severely damaged by a missile that gets through the US-led Operation Prosperity Guardian defence cordon.

It follows that the majority of containerships serving Asia-North Europe, the Mediterranean and all-water transpacific strings to the US east coast will continue to divert around the Cape of Good Hope, requiring carriers to deploy significant additional tonnage.

Re-routing Asia-Europe loops adds around 10 days to North Europe headhaul voyages and 13 days to the Mediterranean, with roundtrip transits extended by some 20 and 26 days respectively.

It is estimated that carriers will need to inject some 70 extra vessels into their networks to maintain their proforma weekly services if, as looks increasingly likely, their loops are obliged to omit the Suez Canal for some time.

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

Shippers must pay a heavy price for capacity, as 'ships are filling up'

The capacity crunch following carrier decisions to veto Red Sea routes will leave shippers with little choice but to pay premium rates, despite having long-term contracts.

Crowd-sourced freight rates platform Xeneta said the Red Sea shipping crisis would get worse before it got better, and shippers needed to “get their act together quickly” to secure capacity in the run-up to Chinese New Year next month.

In its latest analysis, Sea-Intelligence also warned that shippers exporting from Asia would have limited access to capacity in the coming weeks.

“On Asia-North Europe, due to a combination of some services being held back in departure from Asia awaiting re-routing, and some services clearly arriving late into Asia, there is a rapid shortfall in the middle weeks of January, with a steep capacity drop expected for the week of 22 January,” explained Alan Murphy, Sea-Intelligence CEO.

And freight forwarder Flexport urged: “Market demand is increasing in January, and all ships are filling up.”

“If there is no room on the ship, your goods won’t be moved. It’s a serious risk to supply chains,” added Xeneta chief analyst Peter Sand.

He said the high demand for capacity meant shippers on long-term rate contracts were being forced onto the spot market by carriers pushing for higher rates.

“At times like this, shippers should not want to be paying the lowest price, because ocean freight carriers will look at those contracts and deem them to be lower priority than those agreed on the spot market at higher rates,” he said.

The latest data from Xeneta shows ocean freight rates between the Far East and North Europe have increased 124% since mid-December, while rates into the Mediterranean are up 118%. Rates between the Far East and the US east coast increased by 45%.

FreightRight CEO Robert Khachatryan told The Loadstar: “The high rates will likely hold – good news for carriers and forwarders, as the higher revenues often translate into higher margins. It is, of course, a big challenge for shippers who will have a hard time passing on the increase to consumers.”

However, Mr Sand also warned shippers to be wary of “opportunistic behaviour” on the part of freight service providers.

“A freight forwarder could throw out ridiculous prices, and a shipper desperate to protect supply chains may decide to accept it, if they have no understanding of the market,” he said.

Meanwhile, the United Nations Security Council yesterday adopted a resolution demanding the Houthis immediately cease all attacks on merchant and commercial vessels.

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 5 January 2024	Current Index 12 January 2024
Comprehensive Index			1896.65	2206.03
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	2871	3103
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	3620	4037
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2775	3974
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3931	5813
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2338	2224
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1084	1211
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2209	2341
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1741	1805
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2901	2874
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	294	292
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	301	300
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	259	309
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	138	140