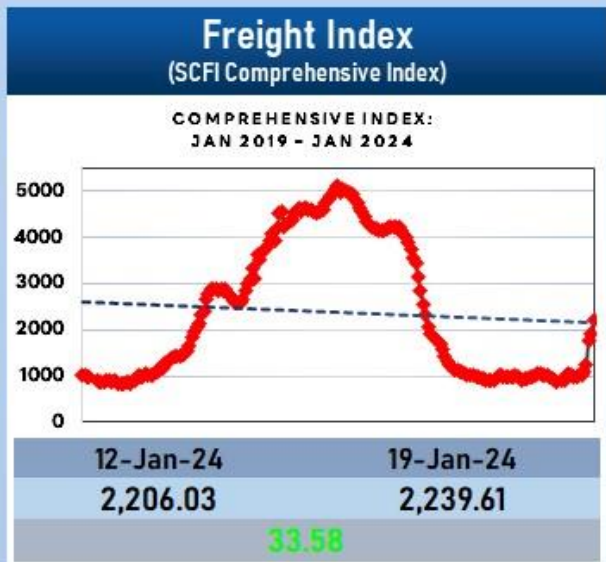
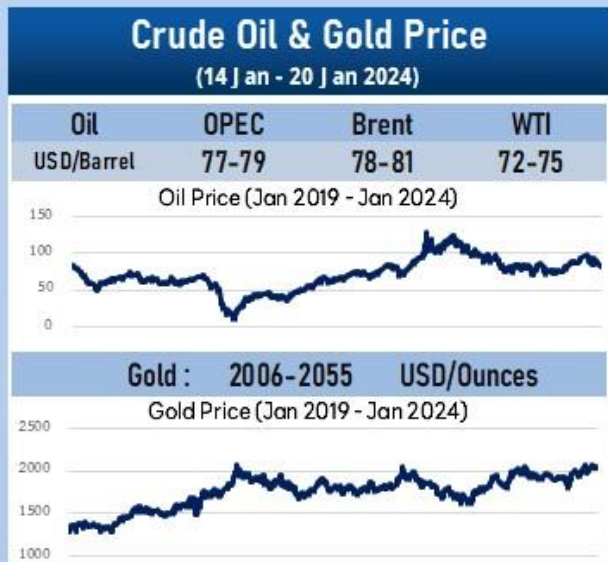
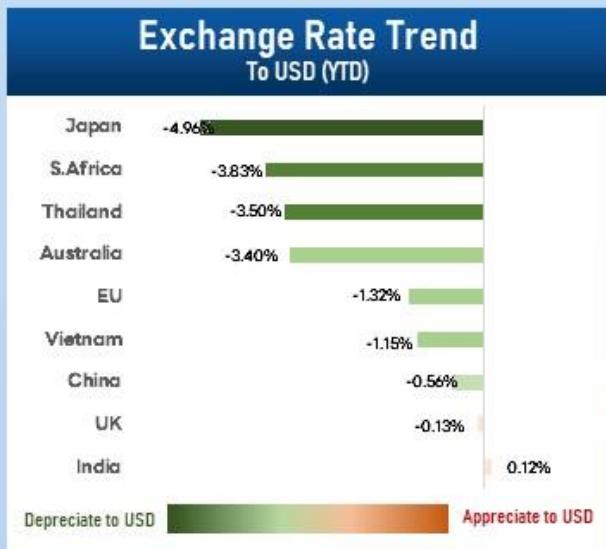


Weekly Briefing (24 January 2024)

Thai Bath Rate To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
35.46	38.63	45.03	23.39
CNY	JPY	INR	VND
4.982	0.2392	0.4265	0.0014



Weekly Top's Stories



Heard in Davos: What We Learned From the WEF in 2024

รายละเอียดเพิ่มเติม: <https://bit.ly/48EWli9>

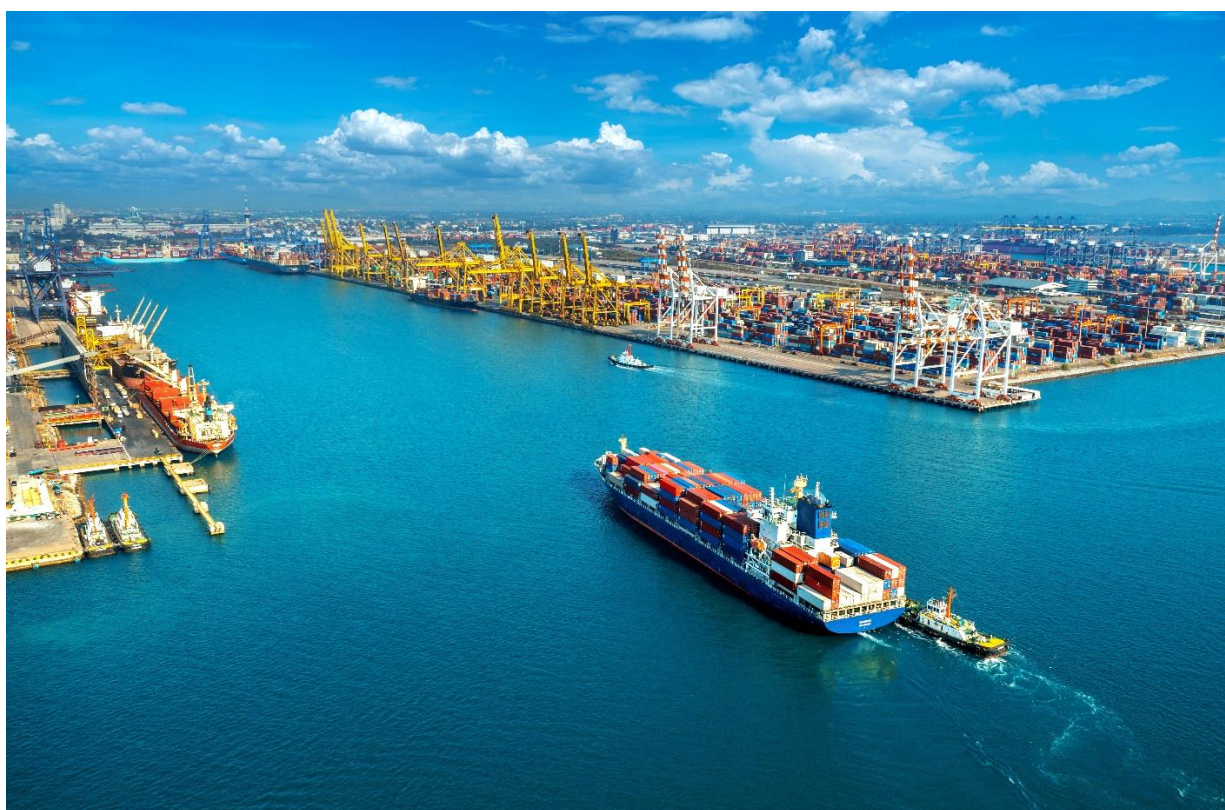
No relief for carriers in Red Sea as attacks continue and tension rises

รายละเอียดเพิ่มเติม: <https://bit.ly/48J0vpv>

Emissions soaring as cargo patterns shift due to Red Sea crisis

รายละเอียดเพิ่มเติม: <https://bit.ly/4b9H6iX>

อัปเดตค่าระวางเรือ และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล สัปดาห์ที่ 3 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 (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	6,200	6,900		
	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

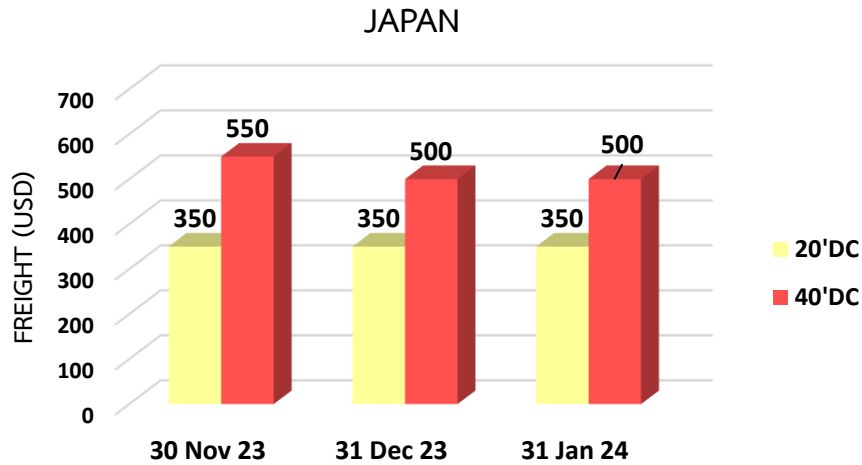
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนมกราคม ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้นโดยอยู่ที่ 3,600 USD/TEU และ 4,500 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 6,200 USD/TEU และ 6,900 USD/FEU

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	

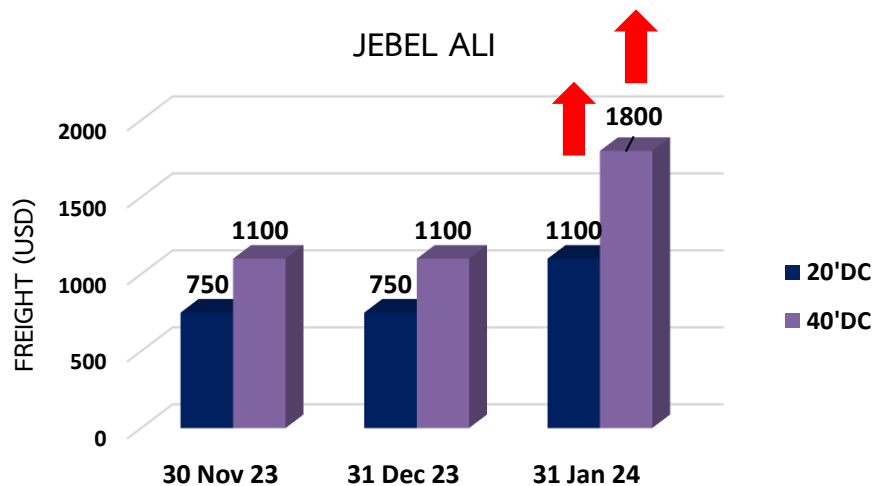
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือนในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

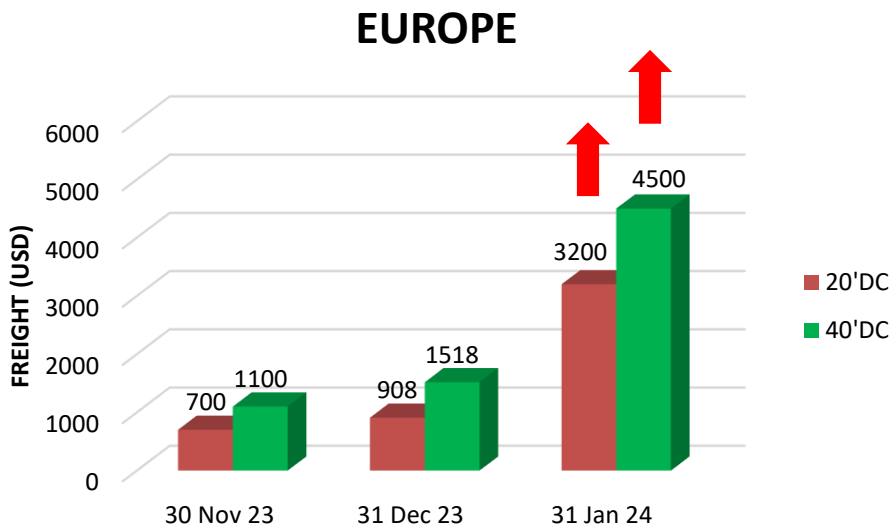
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน พ.ย. ปี 2566 ถึง ม.ค. ปี 2567



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

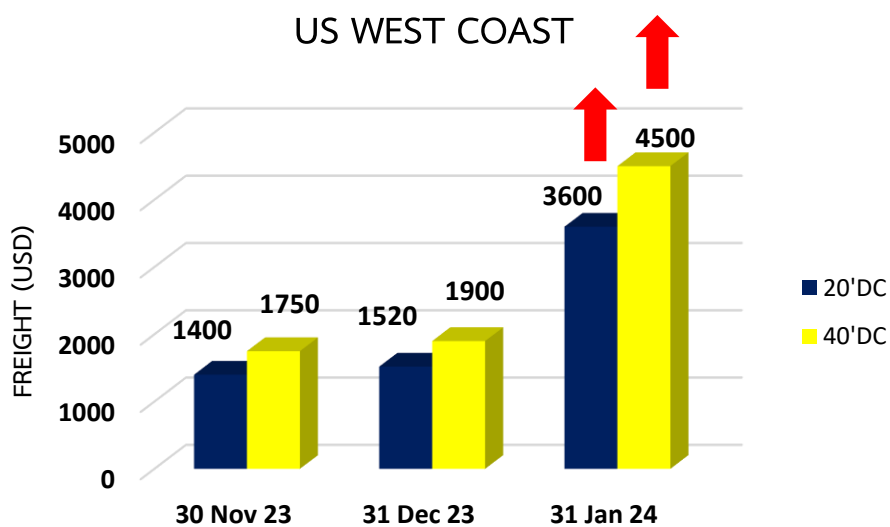
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ยุโรป** เดือน พ.ย. ปี 2566 ถึง ม.ค. ปี 2567



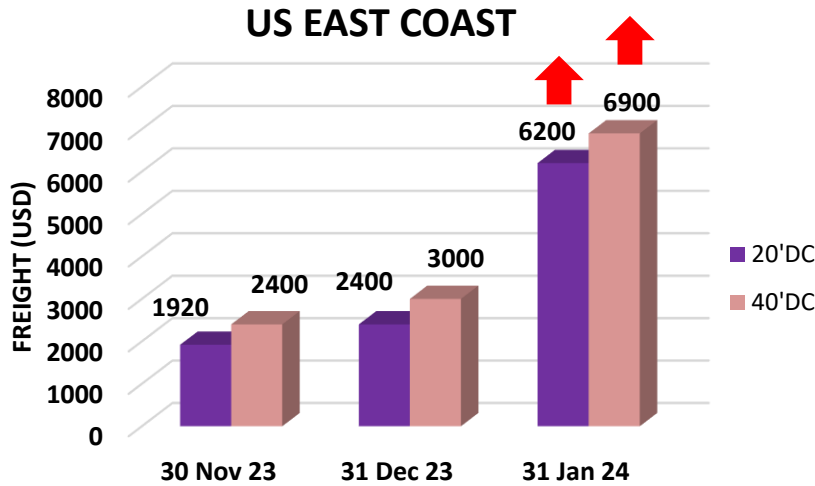
Subject to

- 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

วิกฤติทะเลแดง – ระยะเวลาจะเป็นอย่างไรหากสันติภาพไม่อาจเกิดขึ้นได้ในเร็ววัน

(อัปเดตสถานการณ์ทะเลแดง 24 มกราคม 2024)

เปิดมาเดือนแรกของปี ดูเหมือนงานขนส่งทางทะเลปีนี้จะไม่ง่ายและราบลื่นดีนัก เมื่อต้องเผชิญกับหลายขวากหนามคอยกีดขวาง ทั้งคลองปานามายังมีปัญหาที่ระดับน้ำ จีนก็เร่งส่งออกก่อนตรุษจีน และแน่นอนว่าวิกฤติทะเลแดงกับการโจมตีเรือสินค้าต่อเนื่องของกลุ่มติดอาวุธฮูตีที่ดูว่าจะไม่จบลงอย่างง่ายดายนัก

โดยตั้งแต่เริ่มมีการโจมตีระลอกแรกตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2023 และมาโจมตีอีกระลอกตั้งแต่ต้นเดือนมกราคม 2024 ผู้ให้บริการสายเรือต้องเลือกเดินเรืออ้อมไปครึ่งโลกเพื่อความปลอดภัย ผลกระทบค่าใช้จ่ายมาตกกับผู้ขนส่ง ส่งผลกระทบต่อไปยังห่วงโซ่อุปทานทั่วโลก

ณ ปัจจุบัน พบว่าค่าระวางจากจีนไปยุโรป สำหรับตู้ Container ขนาด 40 ฟุต พุ่งแตะที่หลัก 10,000+ เหรียญดอลลาร์สหรัฐ ในขณะที่ต้นเดือนพฤศจิกายนปีที่แล้ว ก่อนจะมีการโจมตีของกลุ่มติดอาวุธฮูตี อยู่ที่ประมาณ 1,500 เหรียญดอลลาร์สหรัฐเท่านั้น

ซึ่งแม้ว่าอัตราค่าระวางออกจากบ้านเราไปยุโรปจะไม่ได้ราคาแรงเท่า.....

อ่านต่อได้ที่ : <https://bit.ly/48BARmp>

Red Sea diversions could last for ‘months’ until attack risk ends

The duration of the Red Sea disruption to container shipping is the key unknown variable, with Drewry predicting Friday that most carriers will not resume Suez Canal transits until the risk of attack has been eliminated, “which seems more like months than weeks away.”

But the analyst noted in its latest Container Insight that the expected effect on equipment shortages, port congestion and ship schedules will be far less than that experienced during the pandemic years as the supply chain reorganizes itself around the longer transit times of sailing around the southern tip of Africa.

“Affected markets will be much tighter than they otherwise would have been, but there is sufficient spare capacity in the system to cope,” Drewry wrote in its analysis. “Obviously, it takes time to reposition ships so the pinch will be worse at this initial stage, but things should ease once everything is in place and liner networks recalibrate to account for planned diversions.”

Many carriers are avoiding the Red Sea and the Suez Canal following a series of attacks on ships by Yemen-based Houthi militants in support of Hamas in the war with Israel. After the first two weeks of 2024, Suez transits by container ships were down by 64% compared with the same period last year, from 138 transits to 50, Drewry data shows. Over the same period, transits by ocean carriers around the Cape of Good Hope increased 168%, from 77 to 206.

While supply chains will factor in the disruptions over time, forwarders are warning that the diversions will result in ships clustering at ports upon arrival in Europe, causing port congestion, worsening equipment shortages and canceled sailings.

Markus Panhauser, head of ocean freight/Europe at DHL Global Forwarding, told the Journal of Commerce Friday that vessels are being delayed on the westbound leg by nine to 20 days, with an additional four or five days of waiting time for berthing windows.

“Most customers are operating with a safety stock of 30 days ... this stock is absorbed by the delay and customers have ordered additional goods to refill their safety stocks, fueling the space shortage,” he said.

Panhauser noted that carriers have injected idle vessels into service to compensate for the ships not sailing back to Asia on time, with the additional capacity and the longer round-trip times drying up empty container stocks across Asia, India and Europe.

“Shippers are in a rush to get their cargo due to the longer transit times, but not everything can be shipped before Chinese New Year [starting Feb. 10], therefore there will be cargo rolling into February and March,” he said, adding that with some suppliers needing longer to finalize production of the additional orders, DHL was expecting a strong first quarter.

Expect congestion, shortage of empties

Tobias Burger, COO of Dachser Logistics, said the market should assume that equipment shortages will continue after Chinese New Year with the extended transit times impacting the repositioning of containers.

“We also expect congestion at certain ports, which will hold up equipment,” he told the Journal of Commerce, adding that there could be a return of warehouse solutions such as building up buffer stocks to counter the longer transit times.

Burger said rates levels would remain elevated beyond the first quarter as carriers’ operating costs increased, mainly driven by greater bunker consumption.

The longer transit times around the Cape of Good Hope are using up excess capacity on Asia-Europe, where demand remains muted. Drewry wrote in its analysis that in the worst-case scenario where the Suez had to be avoided throughout 2024, and assuming a 30% increase in trade distance for the nearly 30% of container ship capacity that previously transited the Suez, it would reduce effective capacity by 9%.

“That would only improve our global supply-demand index to a reading of 82, indicating a still-heavily oversupplied market,” Drewry noted. “In the best-case, if trade starts to flow through Suez again shortly, the normal market dynamic will almost immediately snap back into play and prices will ebb.”

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

Red Sea disruption drives Asia-Europe shippers to air, rail alternatives

Demand for air and rail shipments from Asia to Europe is soaring with essential shipments being switched to the alternative transportation modes to avoid delays from ocean carriers diverting ships around southern Africa.

The predicted rise in air freight rates and volumes from Asian origins to Europe is beginning to materialize, while rail operators and forwarders are reporting a surge in bookings for China-Europe rail services.

Air cargo volume from Vietnam to Europe — a major trade route for apparel — spiked 62% in the week ending Jan. 14, according to rate benchmarking platform Xeneta. The volume is up 16% compared with the same week last year.

“This is the first signal in Xeneta data that the Red Sea crisis is impacting air freight,” Niall van de Wouw, the analyst’s chief air freight officer, said in a statement Friday. “This is typically a quieter time of year for air freight so to see increases of this magnitude, with higher volumes than at any point in 2023, is significant.”

Data from WorldACD also shows double-digit percentage increases in demand to Europe from Asia-Pacific, the Middle East and South Asia in the last two weeks, which the Netherlands-based analyst said could be a result of the longer ocean voyages.

“Although it’s unclear yet to what extent this has contributed to air cargo demand, those elevated tonnage figures to Europe ... likely reflect some contribution from modal shift on these lanes from sea to air and to sea-air,” the analyst noted.

Also taking off is demand for rail freight on the China to Europe network that has been depressed since the Russian war with Ukraine brought shipments via the northern corridor to a virtual standstill in the first quarter of 2022.

Igor Tambaca, managing director of Asia-Europe focused Rail Bridge Cargo, told the Journal of Commerce that he has seen a 68% increase in rail requests from shippers this year and 43% more actual bookings.

“Customers tend to use the northern route to be faster into Europe, especially the express rail solution that has a transit time of 12 to 13 days,” he said.

Tambaca noted that for ethical reasons, some shippers preferred not to rail through Russia and used the middle corridor instead, although that route is also used for rail shipments directly into Turkey, Israel and Jordan.

Faster transit time

Average rail rates from China to North Europe are currently \$2,500 to \$3,000 per FEU compared with ocean rates that the various indices have pegged between \$4,500 and \$5,500 per FEU, not counting space guarantee fees of up to \$1,500 per container being charged by carriers.

“Rail is currently around 12 to 16 days whereas sea freight is around 45 to 57 days so this difference in rate is very little [when measured against inventory carrying costs],” Tambaca said.

Kelvin Tang, global cross-border and multimodal leader at CEVA Logistics, said since the Red Sea disruptions began in mid-December, the volume of the forwarder’s China-Europe truck and rail transport has increased 30%.

“We expect there will be [a further] increase in volume on both routes connecting China and Europe by rail, but especially through the southern routes in Georgia and Turkey using intermodal transportation to reach coastal Mediterranean countries, where we are seeing a greater impact,” Tang told the Journal of Commerce. He added that rail rates from China to Europe were up around 10% since December.

Thomas Kowitzki, global head of China rail at DHL Global Forwarding, said rail requests to test the northern corridor as an alternative to ocean have risen by more than 45%, with final rail bookings up by as much as 30%.

“The capacity situation is tight but still okay to handle in terms of train space and equipment,” he said. “Transit times are very fast with 12 to 18 days rail terminal to terminal and compared to ocean via the Cape of Good Hope, rail has a remarkable time advantage.”

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

Maersk/Hapag Gemini Cooperation takes liner industry by surprise

Ahead of the divorce from 2M Alliance partner MSC, Maersk has turned the head of THE Alliance lead line Hapag-Lloyd to form a new long-term operational collaboration.

The ‘Gemini Cooperation’ will start in February 2025.

The agreement represents a u-turn by Maersk, which had said its integrator strategy “did not fit” with vessel sharing, and will come as a shock to Hapag-Lloyd’s THEA partners, ONE, Yang Ming and HMM.

The break-up of the 2M was announced on 25 January last year, shortly after MSC passed Maersk to become the world’s largest container carrier, and will officially cease in January next year.

In the interim, the two lines have more or less split their east-west loops into services deploying either Maersk- or MSC-operated vessels. Additionally, they have added a number of standalone services into the mix, for instance MSC reinstating its China-North Europe Swan service in May last year without Maersk.

The new Gemini Cooperation between Maersk and Hapag-Lloyd will cover seven trades: Asia-US west coast; Asia-US east coast; Asia-Middle East; Asia-Mediterranean; Asia-North Europe; Middle East/India-Europe; and the transatlantic.

It will comprise 26 mainline services, supported by a network of dedicated shuttle services, centred around owned or controlled transshipment hubs and will deploy around 290 vessels, with a combined capacity of 3.4m teu, of which 60% will be supplied by Maersk and 40% by Hapag-Lloyd.

Today's announcement has taken the industry by surprise, particularly as, according to MSC CEO Soren Toft, Maersk instigated the 2M split and said it was not interested in joining a new vessel-sharing agreement.

Indeed, Maersk's CEO Vincent Clerc told analysts and investors on a number of occasions following the decision to dissolve the 2M that the carrier was not seeking to join or form another VSA. It appears Mr Clerc and his board have been persuaded to change their minds.

Now he says Hapag-Lloyd is "the ideal partner on our strategic journey" and would "raise the bar for reliability in the industry".

As part of the deal, Maersk and Hapag-Lloyd have set a target of improving schedule reliability to above 90%, which would represent a dramatic improvement on the currently low 60% average in the liner industry.

In terms of decarbonisation targets, Maersk is aiming for net zero by 2040, while Hapag-Lloyd's goal is 2045.

And in a separate message to customers, Hapag-Lloyd CEO Rolf Habben Jansen was keen to reassure the carrier's forwarding clients that "we have no intention to become a logistics integrator".

He said: "This does not represent a change of strategic direction for Hapag-Lloyd. We remain fully focused on liner shipping and the closely connected terminal and inland operations."

He was also keen to praise the "long-standing, trusted and successful partnership" of THE Alliance, which Hapag-Lloyd will leave at the end of January 2025.

Mr Habben Jansen said the new VSA would pair its customer service with "much higher operational quality in a robust and resilient network".

Vespucci Maritime's Lars Jensen said the move by Hapag-Lloyd left the remaining THEA partners, ONE, Yang Ming and HMM, "in a very vulnerable position, unable to field a network matching those of the Ocean Alliance, MSC or Gemini".

He added: "The pressure is then on these carriers to either lure a new partner from the Ocean Alliance, or re-invent a new service concept."

And Drewry's Simon Heaney agrees. He commented: "This leaves a large gap in THE Alliance offering... this will undoubtedly come as a surprise to them as the agreement was extended for 10 years when HMM joined in April 2020."

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 12 January 2024	Current Index 19 January 2024
Comprehensive Index			2206.03	2239.61
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	3103	3030
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	4037	4067
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	3974	4320
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	5813	6262
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2224	1982
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1211	1258
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2341	2380
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1805	1848
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2874	2714
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	292	289
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	300	302
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	309	327
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	140	153