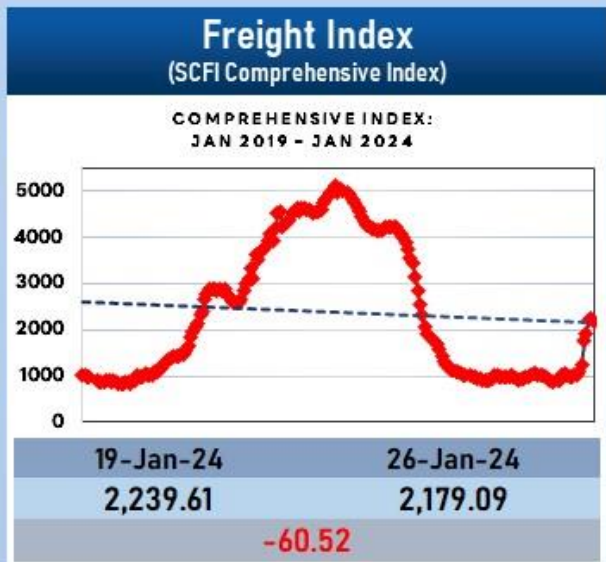
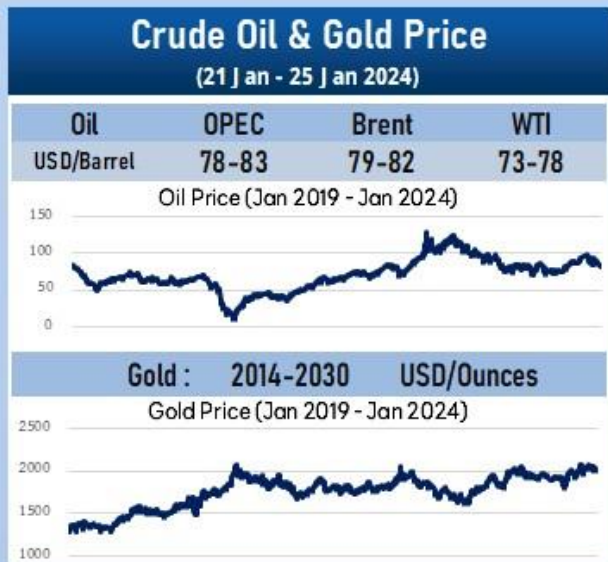
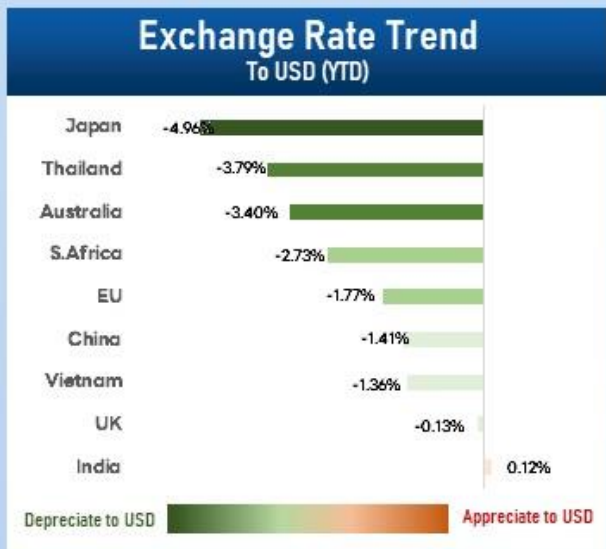


Weekly Briefing (29 January 2024)

Thai Bath Rate To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
35.58	38.57	45.17	23.43
CNY	JPY	INR	VND
4.954	0.2401	0.4279	0.0014



Weekly Top's Stories



Houthi Attacks Are Idling Car Factories & Delaying New Fashion. Will It Get Worse?
รายละเอียดเพิ่มเติม: <https://bit.ly/3u04Rti>



Weak demand and overcapacity adding to carrier Red Sea stress
รายละเอียดเพิ่มเติม: <https://bit.ly/3Ure6NJ>



Red Sea: buoyant demand for sea-air, but sea-to-air shift treads water
รายละเอียดเพิ่มเติม: <https://bit.ly/47SKNGY>

อัปเดตค่าระวางเรือ และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล สัปดาห์ที่ 4 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

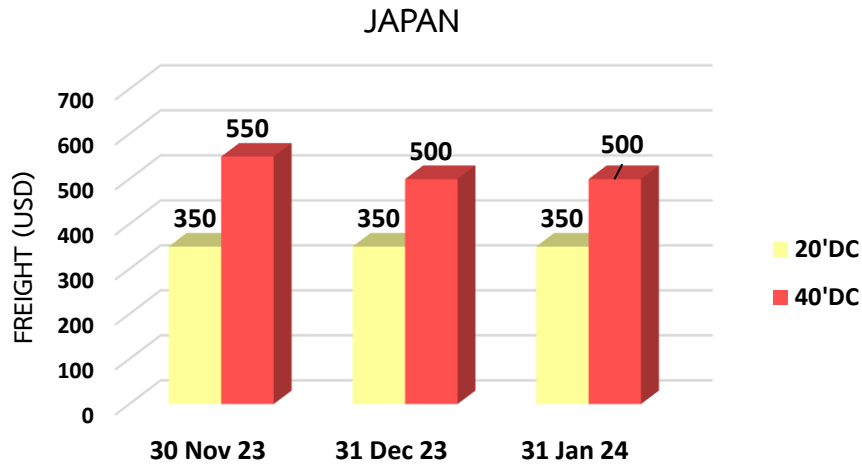
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนมกราคม ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้นโดยอยู่ที่ 3,600 USD/TEU และ 4,500 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 6,200 USD/TEU และ 6,900 USD/FEU

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	

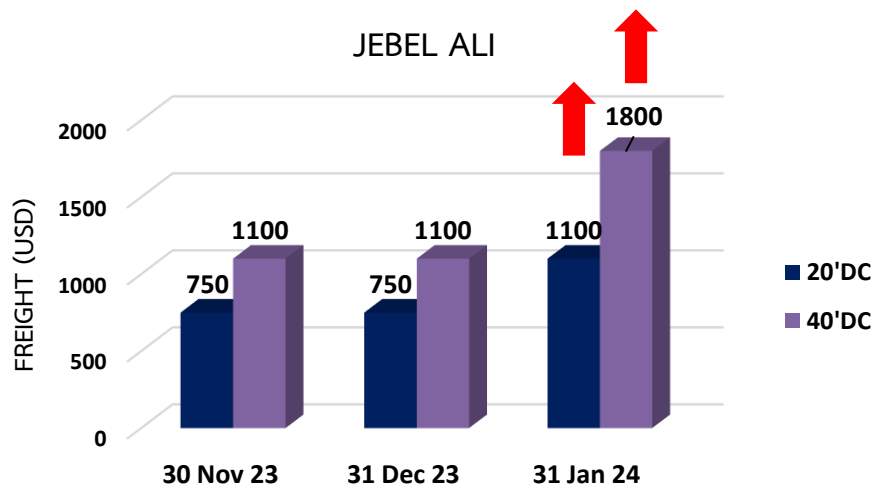
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือนในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

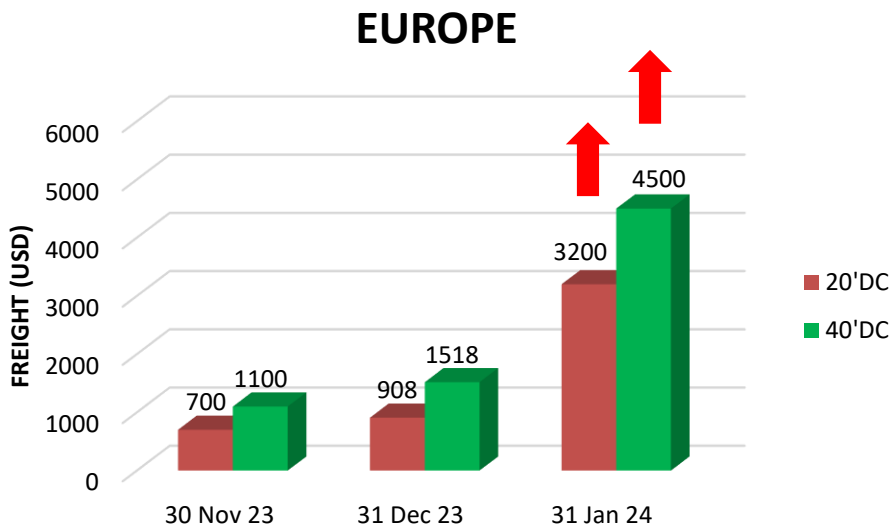
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน พ.ย. ปี 2566 ถึง ม.ค. ปี 2567



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

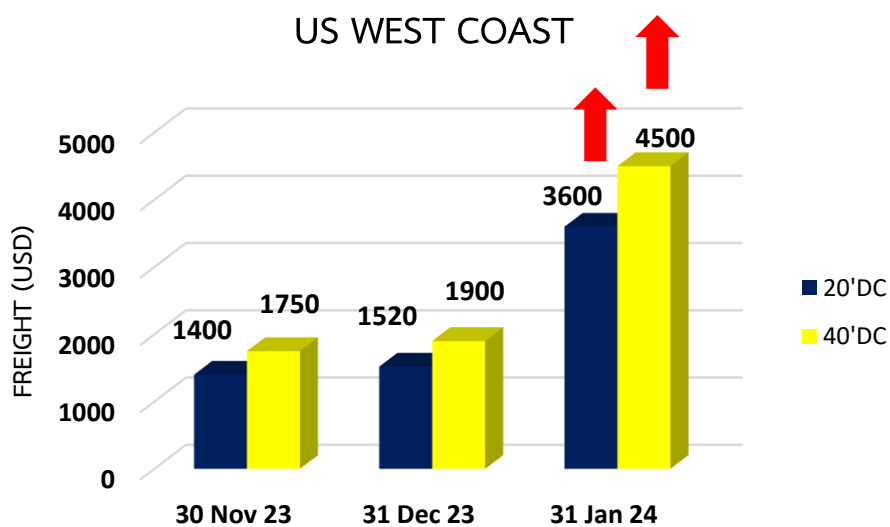
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ยุโรป** เดือน พ.ย. ปี 2566 ถึง ม.ค. ปี 2567



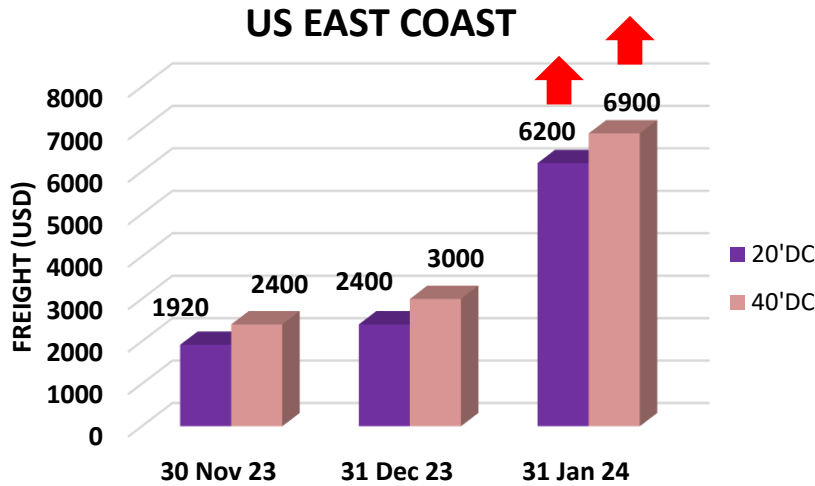
Subject to

- 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

Share of China imports to US dipped below 40% last year amid sourcing shift

The share of ocean-going containerized imports coming into the United States from China last year fell below 40% for the first time in more than a decade as retailers and other shippers sourced a greater share of goods from South Korea, India and Germany.

Imports from China totaled approximately 9.6 million TEUs, or 39.6% of total seaborne laden container volumes landing in the US, down slightly from 40.7% in 2022 and the lowest since at least 2013, according to an analysis of data from PIERS, a sister company of the Journal of Commerce within S&P Global.

As recently as 2018, China commanded 47% of the inbound container volumes to the US. But rising geopolitical tensions between Beijing and Washington, new tariffs, and a post-COVID shift in manufacturing momentum to Southeast Asia have cut into China's dominance.

US importers, meanwhile, are moving less out of Taiwan amid heightened concerns of a potential clash over the island between China and the US. Last year, 2.5% of US imports came from Taiwan, down a tenth of a percentage point from 2022 and compared with 2.9% three years ago.

While China's share of US inbound trade slipped, South Korea saw the biggest gain, increasing its share of US imports from 4.1% in 2022 to 4.7%. US importers are also leaning more on India for the goods and inputs, with 4.1% of inbound volumes last year up from 3.9% in 2022.

Within the same period, Germany's share of US imports ticked up from 3.9% to 4.1%. Notably, the share of volumes coming last year from Vietnam — perhaps the largest beneficiary of the shift in cheaper manufacturing from China — was static at 8.7%. Nonetheless, Vietnam has seen the sharpest increase in US imports over the last decade, having more than doubled its share from just 3.3% in 2013.

Total US imports fell 12.9% last year to about 24.2 million TEUs, according to PIERS, as elevated retail inventories and an easing of pandemic-driven retail spending shifted to services. Container volumes hit record levels of just under 28 million TEUs in 2021 and 2022.

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

Asia-Europe spot rates level out as CNY doldrums come into view

Container spot rates from Asia to Europe appear to have reached their elevated peak ahead of Chinese New Year, but transpacific rates are still in the ascendance.

Drewry's WCI Asia-North Europe component edged up just 1% this week, for an average of \$4,984 per 40ft, while Asia-Mediterranean rates were also up 1%, to \$6,365 per 40ft.

Nevertheless, spot rates for the two tradelanes are up 186% and 129% respectively on the same week of last year, reflecting the Red Sea crisis-induced huge rate hikes of the past few weeks.

Anecdotal reports to The Loadstar suggest carriers are softening their stance on contract allocation coverage and release of equipment, albeit that one shipper contact reported that due to a shortage of haulage in Dalian, China, he had been unable to collect empty containers.

Chinese New Year commences on 10 February, whereafter demand is expected to be much weaker, for North Europe in particular, with for instance AGX, a Singapore-based collaboration platform for forwarders and importers, predicting a significant drop in spot rates.

Indeed, Vespucci Maritime's Lars Jensen believes that after CNY, not only will there be a drop in demand, but vessels and equipment flows will begin to get back in sync from their revised Cape of Good Hope routings.

"This will still mean rates are much higher than pre-crisis, because the longer routes will soak up large amounts of capacity and carry extra cost, but I expect the spike in spot rates to abate somewhat," said Mr Jensen.

Elsewhere, on the transpacific, the WCI recorded a 13% week-on-week jump in its Asia to US west coast spot, for an average of \$4,344 per 40ft, while for the US east coast there was a 9% increase, taking the spot rate to \$6,143 per 40ft.

This represents a massive year-on-year increase of 110% for west coast ports and a 90% increase for the east coast.

Notwithstanding a potential dip in spot rates after CNY, it seems that most of these increases are baked into the transpacific market, which is unfortunate timing for BCOs about to tender for new contracts.

What we are increasingly hearing at The Loadstar is that BCOs will look to only agree quarterly, rather than the normal 12-month, transpacific contracts due to the current raised spot market.

However, transpacific carriers have good reason to be more bullish about their contract negotiations this year.

Commenting on rate levels in the latest McCown Report on container volumes at the top-ten US container ports, which recorded a 9.6% year over year gain for import volumes for December, author John

McCown said the recent upward trend in imports, combined with the Red Sea situation “point to pricing measures showing more stability and strength than was evident for most of the past six quarters”.

Meanwhile, on the transatlantic, carrier rate restoration aspirations have so far been thwarted, causing CMA CGM, for example, to defer its 15 January \$1,000 per 40ft rate hike until 1 February.

Xeneta’s XSI North Europe to US east coast spot improved by a modest 2% this week, for an average of \$1,457 per 40ft, which is still well below the historical average for the tradelane of \$2,000.

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

EU ETS: 'the polluter pays', but the price 'must be more transparent'

Shipping lines now paying EU ETS surcharges, under ‘the polluter pays’ principle, will pass these costs down the value chain – but there are fears the surcharges might not be accurate.

The EU ETS came into effect on 1 January, requiring vessel owners to buy EU allowances (EUAs) that correspond with the per-tonne carbon emissions of their ships that call at EU ports.

The market-based price of EUAs remains highly volatile, as they correspond with the bidding nature of purchase.

The MD of ETS management platform Oceanscore, Albrecht Grell, outlined a standard calculation for an Asia-to-Europe voyage that produced a surcharge estimate of €11.15 per teu.

“What carriers do is operate off a standard model,” he explained, which would make generic assumptions to produce a cost, using average ship design, average speed, average EUA price, average capacity utilisation, and so on.

He said there was “nothing wrong with using standard data” as, at its current 40% phase-in stage, the surcharges resulting from the EU ETS “won’t be significant”.

But he warned: “That will change over time as ETS goes up.” Indeed, by 2026, the EU ETS will be fully phased in.

He added: “If EUAs get to €150, it will be a significant cost, and that is when it makes sense to have solid agreements and understanding with carriers.”

Mr Grell said shippers could work out the exact cost produced on a specific voyage, but “it takes more time than looking at a standard table”, as there are many contributing factors.

Using AIS data, it is possible to see the exact route and wind and current speeds at the time of transit, and calculate this with the vessel design, utilisation, capacity, EUA price, etc.

“You are all good using standard approaches, but there are better ways if you want more detail,” he advised.

Director of Global Shippers Forum James Hookham told The Loadstar Podcast carriers breaking up their journey before entering EU ports could make significant savings.

He said: “Because the ships are leaving for the Far East, heading straight for the Cape of Good Hope, and then coming out into the Atlantic, in theory the length of the journey they will have to account for in terms of emissions is the whole whack, from Singapore to say, Rotterdam.

“They will be looking to break that journey at some point to lessen the final leg into the EU port, because it’s on that final leg that they will have to account for their carbon emissions.”

Mr Hookham explained that this would make surcharges cheaper for carriers, which should be reflected in their final bill to shippers.

“If ships dock in the UK before moving onto the EU, it will result in a far shorter journey to account for emissions under the EU ETS... there are several UK ports that can accommodate this and which I’m sure would be anxious to capture as much trade as possible.

“Then there will be some accounting adjustments because of a lower ETS fee... there will be substantial savings that the shipping lines can make. It would be a good idea if they started showing their customers their workings. How did they arrive at these surcharges? Just lay it out for them, rather than sending them a bill with it all lumped together.”

Mr Grell added: “My hunch is that the overall surcharge is a little over what the cost would be.”

However, he explained that while surcharges might be a way for carriers to disguise prices, “the market will not tolerate enough for them to make significant profit”.

It is the end consumers that will ultimately feel the pinch, summarised Mr Hookham. “There is inevitably an inflationary effect of higher shipping costs, we saw that during Covid.”

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 19 January 2024	Current Index 26 January 2024
Comprehensive Index			2239.61	2179.09
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	3030	2861
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	4067	3903
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	4320	4412
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	6262	6413
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1982	1662
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1258	1266
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2380	2460
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1848	1851
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2714	2666
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	289	289
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	302	302
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	327	320
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	153	159