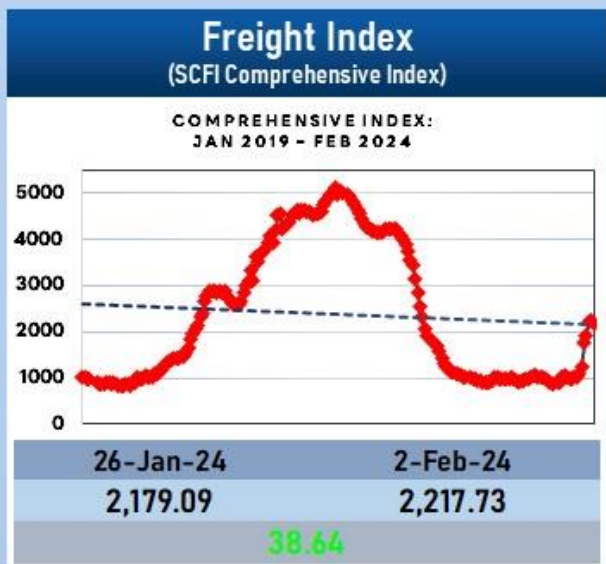
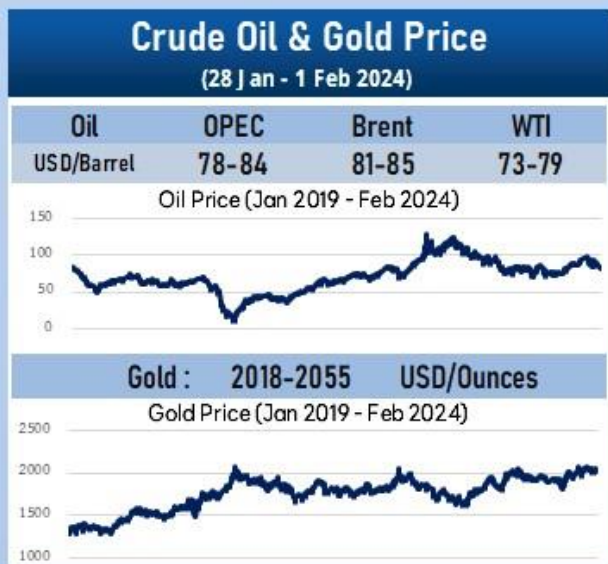
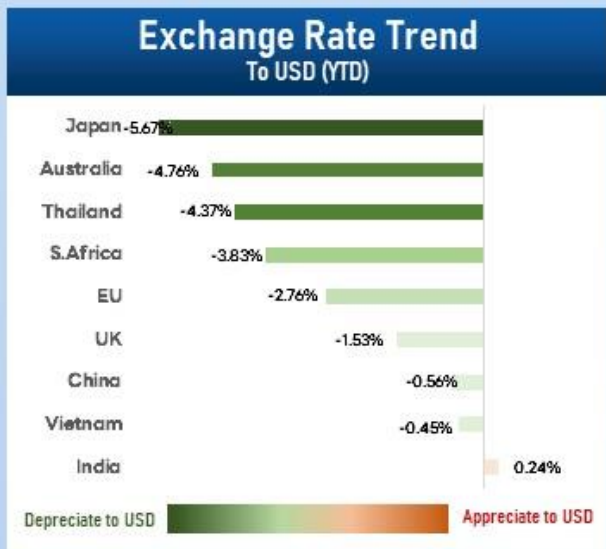


**Weekly Briefing (6 February 2024)**

### Thai Bath Rate To Foreign Currencies

<b>USD</b>	<b>EUR</b>	<b>GBP</b>	<b>AUD</b>
35.79	38.45	44.86	23.2
<b>CNY</b>	<b>JPY</b>	<b>INR</b>	<b>VND</b>
5.027	0.2407	0.431	0.0014



## Weekly Top's Stories



Thailand and Sri Lanka sign trade pact

รายละเอียดเพิ่มเติม: <https://bit.ly/3u04Rti>



Red Sea crisis drove rates up faster than Covid, but some are falling

รายละเอียดเพิ่มเติม: <https://bit.ly/3Sj01iA>



Shippers balk at new surcharges levied amid global network strain

รายละเอียดเพิ่มเติม: <https://bit.ly/4bqiiU8>

# อัตราค่าระวางเรือ และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล สัปดาห์ที่ 5 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 80/TEU, USD 161/FEU	Effective till 29-FEB-2024
Thailand - Qingdao	100	150		
Thailand - Hong Kong	70	100		
Thailand - Japan (Main Port)	350	500		
Thailand - Kaohsiung	150	300		
Thailand - Klang	100	180	Subject to ISOCC USD 47/TEU, USD 94/FEU	
Thailand - Jakarta	150	200		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	50	80		
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 79/TEU, USD 158/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 90/TEU, USD 180/FEU	
Thailand - Durban / Cape Town	1,550	1,900	Subject to ISOCC USD 137/TEU, USD 124/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	550-650	1,100-1,300		
Thailand - Sydney				
Thailand - Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	2,450	4,100	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 20 ft. Weight Surcharge 0-200 USD			
Thailand - US West Coast	4,350	5,400		
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	6,300	7,200		
	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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2567 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียลดลงในหลายเส้นทาง 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 ค่าระวางลดลง อยู่ที่ 70 USD/TEU และ 100 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 350 USD/TEU และ 500 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 1,550 USD/TEU และ 1,900 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนกุมภาพันธ์ลดลง โดยอยู่ที่ 550-650 USD/TEU และ 1,100-1,300 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนกุมภาพันธ์ ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 2,450 USD/TEU และ 4,100 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนกุมภาพันธ์ ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้นโดยอยู่ที่ 4,350 USD/TEU และ 5,400 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้นเช่นกัน โดยอยู่ที่ 6,300 USD/TEU และ 7,200 USD/FEU

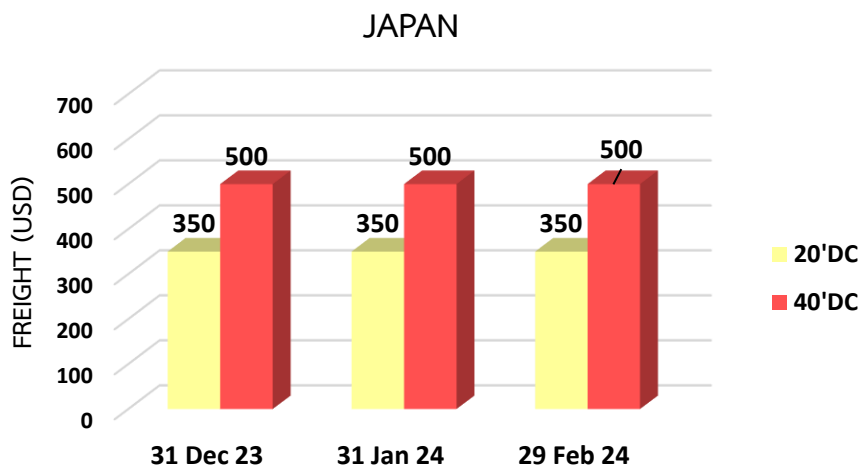
### CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	600	800	All-in	Effective till 29-FEB-2024
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	700	1,000	All-in	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	4,500	5,500	All-in	

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

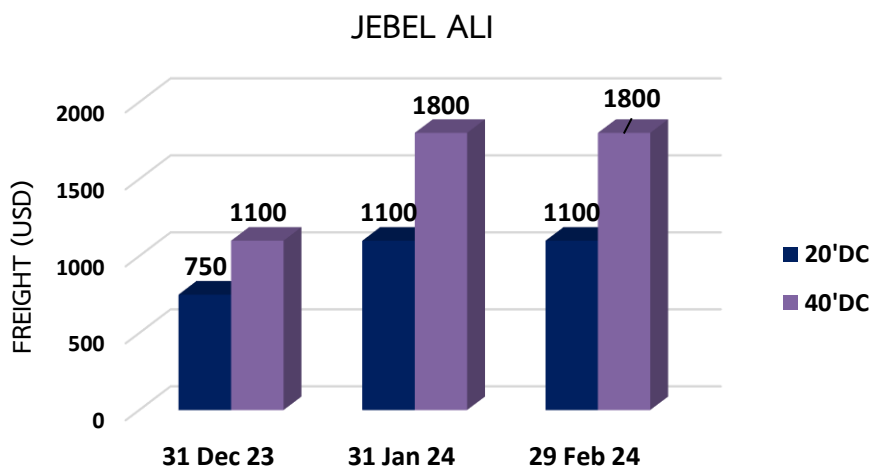


กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ธ.ค. ปี 2566 ถึง ก.พ. ปี 2567



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

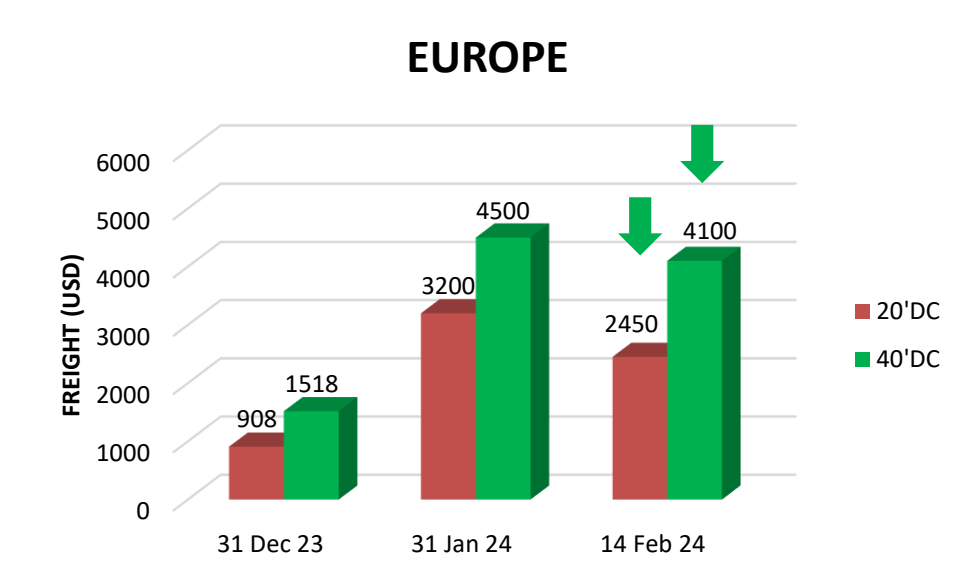
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ธ.ค. ปี 2566 ถึง ก.พ. ปี 2567



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Dec. 23): USD 56/TEU และ USD 112/FEU  
(Jan. 24): USD 113/TEU และ USD 226/FEU  
(Feb. 24): USD 79/TEU และ USD 168/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

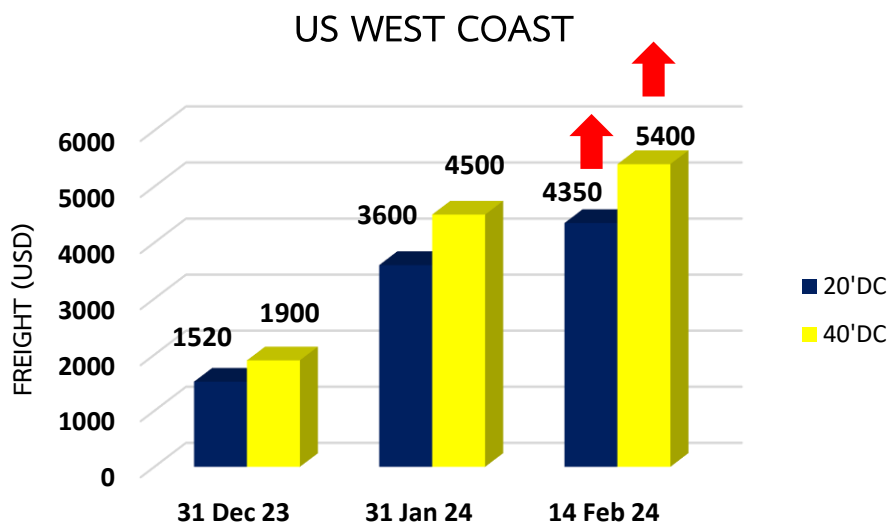
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-ยุโรป** เดือน ธ.ค. ปี 2566 ถึง ก.พ. ปี 2567



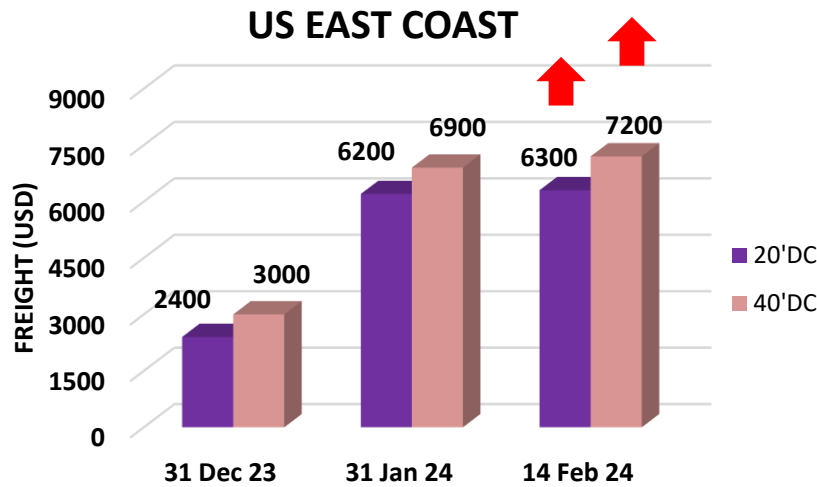
Subject to

- ISOCC (Dec. 23): USD71/TEU, USD142/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU + EIS € 27/TEU, € 54/FEU  
(Jan. 24): USD106/TEU, USD212/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU + EIS € 27/TEU, € 54/FEU  
(Feb. 24): USD106/TEU, USD212/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU + EIS € 27/TEU, € 54/FEU
- ENS: USD30/BL + EUIS: € 27/TEU, € 54/FEU + 20 ft. Weight Surcharge 0-200 USD

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



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



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

**Angry importers hit by delivery delays and rising costs, but rates are softening**

European importers are facing delays in receiving product from Asia of up to a month, while freight costs have trebled.

Nevertheless, there is some welcome relief for shippers as freight rates start to come off the boil.

The latest research paper produced by S&P Global Market Intelligence focuses on the impact of the Red Sea diversions on furniture supply chains in European and US markets.

“Disruptions to shipping through the Red Sea are causing challenges,” says the report, noting that imports from Asia account for a huge 63% of all European furniture imports, while Asian furniture heading for the US makes up a lower, but still significant, 33% of all furniture imports.

And the sector could be hit further by a shortage of wood exports from Europe to China, with backhaul vessels delayed and loading ports being skipped in North Europe.

In the past few weeks, major global players like Ikea and BDI Furniture have warned of delays to deliveries and a reduction in their inventories, while smaller companies are having to turn customers away.

Indeed, in the leisure sector, a UK NVOCC contact told The Loadstar his garden furniture wholesaler client was “screaming at him daily” for news of his shipments.

“At the moment, I can’t tell him much; there are some shipments in transit, but some of his orders are stuck in China and we don’t know when they will be shipped out.

“One thing we do know is that the final freight cost will be much higher than the client budgeted for, which is just adding to his pain,” said the NVOCC.

Meanwhile, in order to improve supply chain visibility on Asia-Europe and transpacific routes, all US east coast-serving ocean carriers have attempted to reset their schedules on the basis of a medium-term re-routing of ships around the Cape of Good Hope.

However, one carrier contact told The Loadstar the temporary schedules were “organised chaos”, with final decisions on port rotations and port omissions made “at the last minute”.

“Fortunately, the ports can cope as they are in a much better position than during the pandemic, with yard utilisation levels quite healthy, but you’ve got to feel for the importers receiving conflicting information on ETAs,” said the contact

Nevertheless, freight rates are beginning to soften, with today’s Ningbo Containerized Freight Index (NCFI) report noting that in the past week it had recorded a rate decrease in 18 of its 21 export routes from China, as demand declined

“Some cargo owners have chosen to postpone shipments until after the Chinese New Year holiday,” says the NCFI commentary.

And several other analysts have questioned the strength of demand post-CNY, and whether carriers will be able to hold onto the huge rate hikes they implemented as a consequence of the Red Sea crisis.

Platts Global reported that North European and Mediterranean rates had “dropped-off” as the market moves into February, and speculated that carriers would blank more sailings in support.

“European container markets continued on a decline over the week, owing to dropping indications from carriers in the build-up to the expected calm brought by the post-lunar new year period,” said its weekly container freight commentary.

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

### **Weak demand and overcapacity adding to carrier Red Sea stress**

Despite the considerable disruption to container shipping caused by the Red Sea crisis, consumer demand remains weak and, at the same time, the liner industry is heavily oversupplied with capacity.

Indeed, analysts believe the huge spikes in east-west spot rates since December have been driven, for the most part, by fears there could be a return to the pandemic supply chain crunch that choked the liner industry in 2021 and early 2022.

“There is ample room to cover disruption such as this,” said Drewry’s senior manager for container research, Simon Heaney.

“Certainly, more ships are needed to maintain those weekly services, but there is spare capacity; there are newbuildings coming in thick and fast and there is existing tonnage from other oversupplied trades that can be transferred across.”

Mr Heaney was speaking during Drewry’s today’s Container Market Outlook webinar, which focused on the impact of the Suez Canal diversions on liner markets.

“It was a deterioration of port productivity which was a major reason why rates went into orbit during peak Covid, and there is definitely a risk that these off-schedule ship diversions will cause ships to cluster on their arrival in Europe, leading to port congestion and, eventually, worsening equipment shortages... but in our view, it’s going to be a fairly short-lived phenomenon, because liner networks will recalibrate very quickly,” said Mr Heaney.



Drewry suggests Suez Canal diversions will last for “at least the first six months of 2024”, based on its discussions with clients and carriers, and that rates will remain elevated on the affected trades for the duration of the crisis – albeit that they will not go high enough to stoke inflation.

In fact, container spot indices from Asia to Europe are beginning come off their highs, with reports that demand is soft for the period post-Chinese New Year, which commences 10 February.

“It takes time to reposition ships, so in our view the pinch will be worse in this initial stage, but we think things should ease once these Red Sea diversions become part of longer-term planning by carriers,” said Mr Heaney.

His colleague, Philip Damas, head of Drewry’s supply chain advisors, agreed there had been an element of “panic” in China at the beginning of the Suez Canal diversions, with CNY looming and ships and containers in the wrong places.

“This is really what is behind the big increase in spot rates,” said Mr Damas, noting that in the next five weeks on the Asia to North Europe and Mediterranean tradelanes there will be 34 blanked sailings out of 145 scheduled.

However, the big difference is that the cancelled sailings would be for operational reasons, in that the ships are not physically there, rather than due to strategic capacity management by carriers, noted Mr Damas.

“It’s certainly disruptive, but it’s not going to be as painful as we saw recently with the pandemic...people are fearful, rightfully so, but I think we need to try not to be prisoners of the moment and think it’s going to a collapse into those depths,” added Mr Heaney.

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

### **Strikes at DPW ports across Australia exacerbating empty box shortage**

Dock worker strikes across Australian ports operated by DP World are amplifying the Red Sea crisis equipment crunch being largely felt in Asia.

Following shipping delays caused by diversions from the Red Sea, empty-container shortages have been reported on high-yielding trades from Asia.

Peter Sundara Swamickannu, head of global ocean freight product at Visy Global Logistics, told The Loadstar Podcast: “I think equipment shortage is hitting many of us... especially in China we require these containers, but most of the surplus is in Europe.

“Also, many people have forgotten that what’s happening in Australia has an impact on the availability of containers... Both the Red Sea impact and the strikes in Australia have added to the equipment shortages.”

Dock workers throughout Australia have been striking since October in a pay dispute against port operator DP World, which estimated the cost to the Australian economy has been A\$86m (\$56m) a week.

Today, it was announced that the Maritime Union of Australia had extended strike action until 10 February.

Shipping Australia told The Loadstar: “Container terminals are prioritising full import containers first, then full export containers, and then, if possible, empties for export. But disruption from the strikes is rendering it difficult, if not impossible, to export the empties.

“The situation is aggravated by the fact that import volumes were strong in the past three months, the run-up to Christmas, plus there was a build-up of 20ft containers for the grain export season. However, the forecasted volumes of grains did not materialise, which has left Australia with a lot of empty 20fts.”

According to the director of the Freight and Trade Alliance, Paul Zalai, facilities nominated by shipping lines for the return of empty containers have adopted a cost recovery model.

“Transport operators must return and collect containers to facilities contracted to the shipping line and must pay an access fee with no ability to influence service or price. These empty-container parks are also experiencing happy days with their ‘money tap’ generating increases as high as 60%,” he said.

Mr Zalai estimated the cost of this charging regime alone, across all Australian stevedores and empty-container parks, is costing more A\$850m a year.

“There is no end in sight, and without a resolution the situation will escalate. It will cascade and cascade and cascade. It’s a problem on a problem on a problem,” Shipping Australia added.

Mr Swamickannu warned: “The last report DP World put forward was they had about 480,000 containers lying in various spots under different statuses, export, import and empties. The empties will have to be repositioned from Australia to, especially, China, but they are not being quickly evacuated... pockets in China continue to face equipment shortages.”

However, Sean Crook, director of Australian forwarder Neolink, told The Loadstar: “I am hopeful that as we get closer to the 10th of February, a deal will be agreed and we can start to move to get our terminals back to some level of normality for all parties involved.”

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 26 January 2024	Current Index 2 February 2024
Comprehensive Index			2179.09	2217.73
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	2861	2723
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	3903	3753
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	4412	5005
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	6413	6652
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1662	1586
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1266	1249
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2460	2464
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1851	1854
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2666	2552
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%	320	305
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	159	157