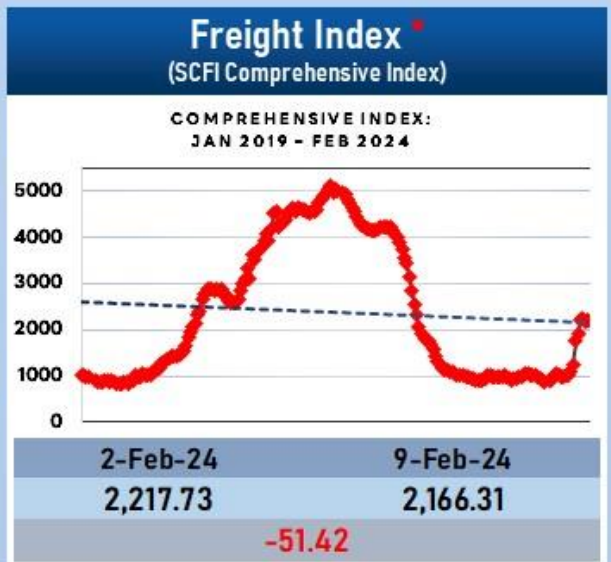
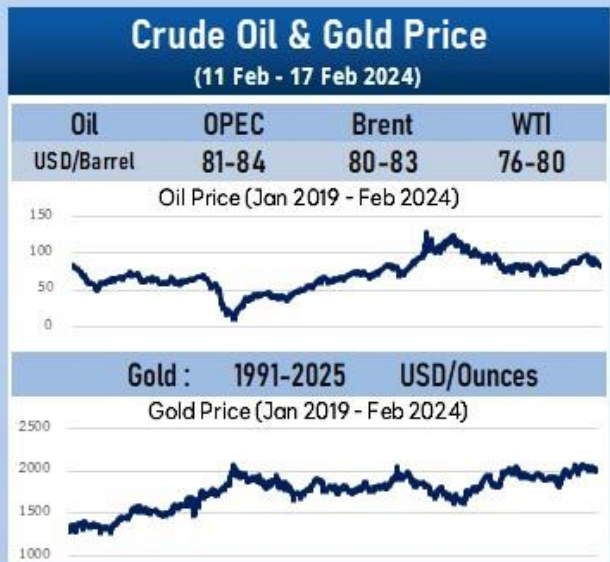
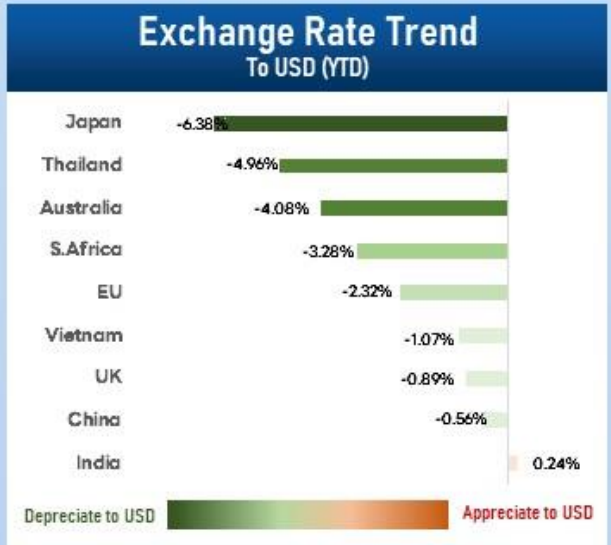


**Weekly Briefing (19 February 2024)**

### Thai Bath Rate To Foreign Currencies

<b>USD</b> 36.04	<b>EUR</b> 38.84	<b>GBP</b> 45.42	<b>AUD</b> 23.54
<b>CNY</b> 5.063	<b>JPY</b> 0.24	<b>INR</b> 0.4342	<b>VND</b> 0.0014



## Weekly Top's Stories

- 
**Canada Says China Has Role to Play in Keeping Red Sea Safe**  
 รายละเอียดเพิ่มเติม: <https://bit.ly/3SMHnOJ>
- 
**Container shipping's still overcapacity, but it's far from insurmountable**  
 รายละเอียดเพิ่มเติม: <https://bit.ly/3uKbOGO>
- 
**Congestion fears ease as Europe's ports cope with arrival of delayed vessels**  
 รายละเอียดเพิ่มเติม: <https://bit.ly/3UI80ss>

\* ไม่มีข้อมูล SCFI ในสัปดาห์นี้เนื่องจาก Delay จากเทศกาลหยุดยาวในจีน ขอภัยในความไม่สะดวก

1. <https://bit.ly/3SMHnOJ> 2. <https://bit.ly/3uKbOGO> 3. <https://bit.ly/3UI80ss>

# อัปเดตค่าระวางเรือ และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล สัปดาห์ที่ 7 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)	2,350	3,900	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 20 ft. Weight Surcharge 0-200 USD			
Thailand - US West Coast	4,000	4,900		
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	5,800	6,500		
	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 ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนกุมภาพันธ์ ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 2,350 USD/TEU และ 3,900 USD/FEU

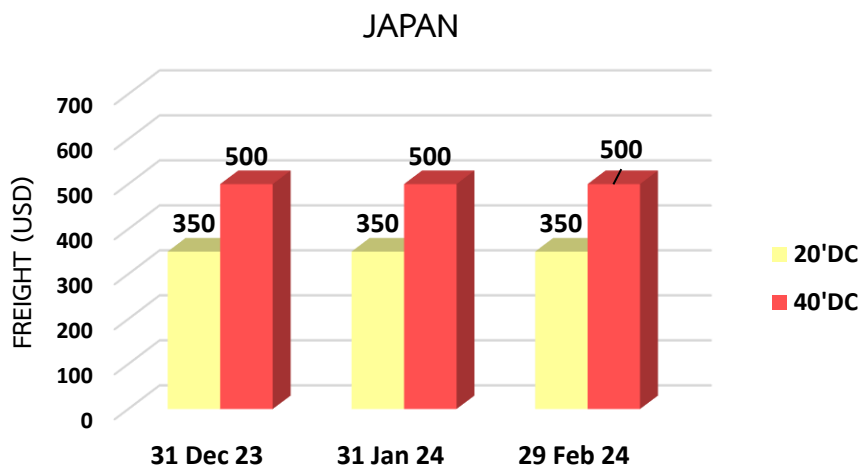
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนกุมภาพันธ์ ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลงโดยอยู่ที่ 4,000 USD/TEU และ 4,900 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นกัน โดยอยู่ที่ 5,800 USD/TEU และ 6,500 USD/FEU

**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

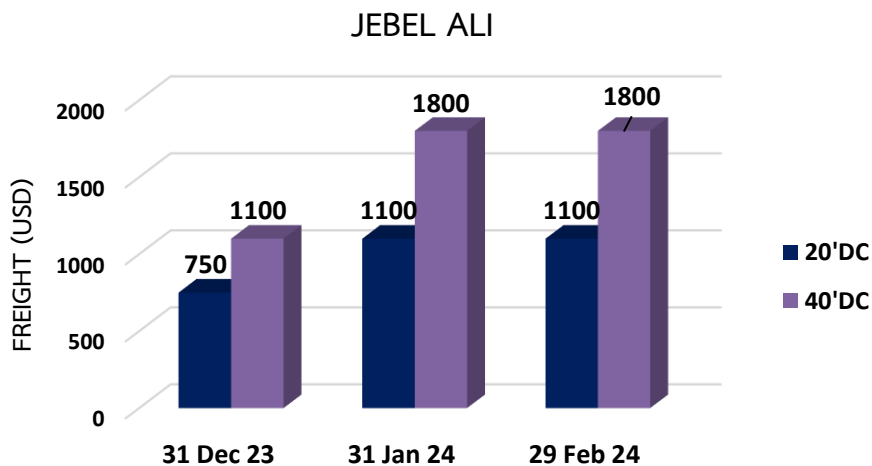


Subject to Low Sulphur Surcharge (Dec. 23): USD 80/TEU และ USD 161/FEU

(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

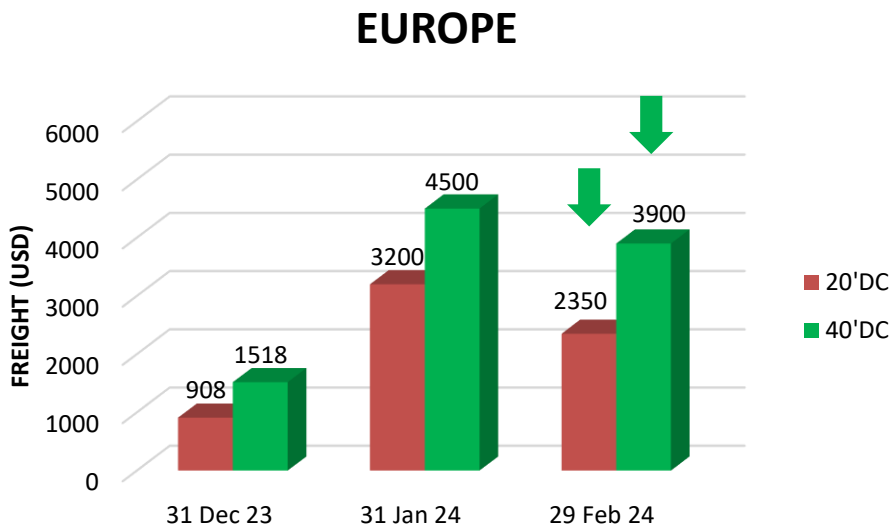
- Low Sulphur Surcharge (Dec. 23): USD 56/TEU และ USD 112/FEU

(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

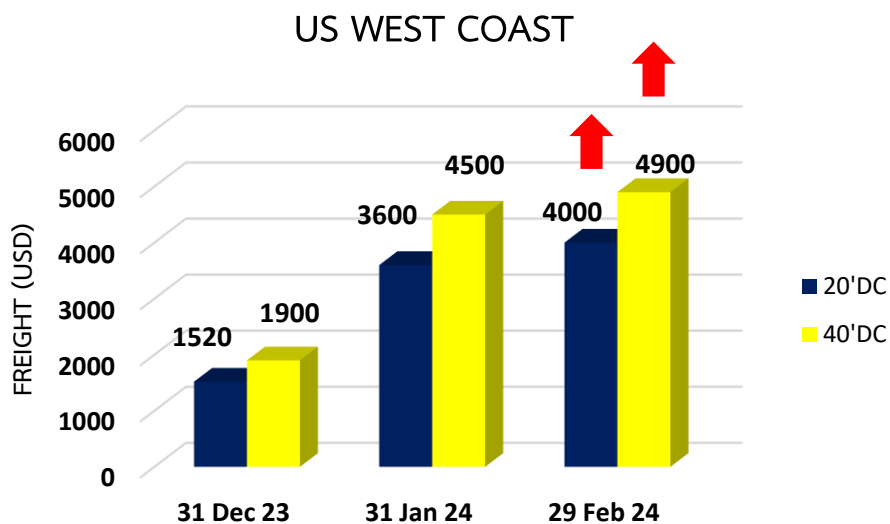
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-ยุโรป** เดือน ธ.ค. ปี 2566 ถึง ก.พ. ปี 2567



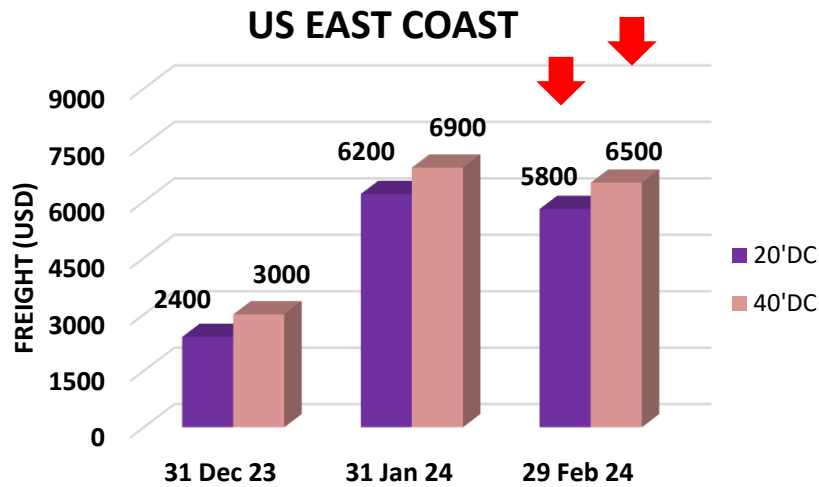
Subject to

- 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

#### Global green fuel pricing must 'coexist' with Europe's ETS

A global green fuel pricing mechanism to address the wide price gap between fossil fuels and low- or zero-carbon alternatives will need to “coexist” with the European Union’s (EU’s) carbon tax measures “in a rational and efficient way,” according to the World Shipping Council (WSC).

“Everyone is acutely aware of the Emissions Trading System [ETS] regulations, so they’ll be two parallel efforts,” Bryan Wood-Thomas, the WSC’s vice president of environment and climate, told reporters Thursday at a press conference to unveil the group’s proposed green balance mechanism.

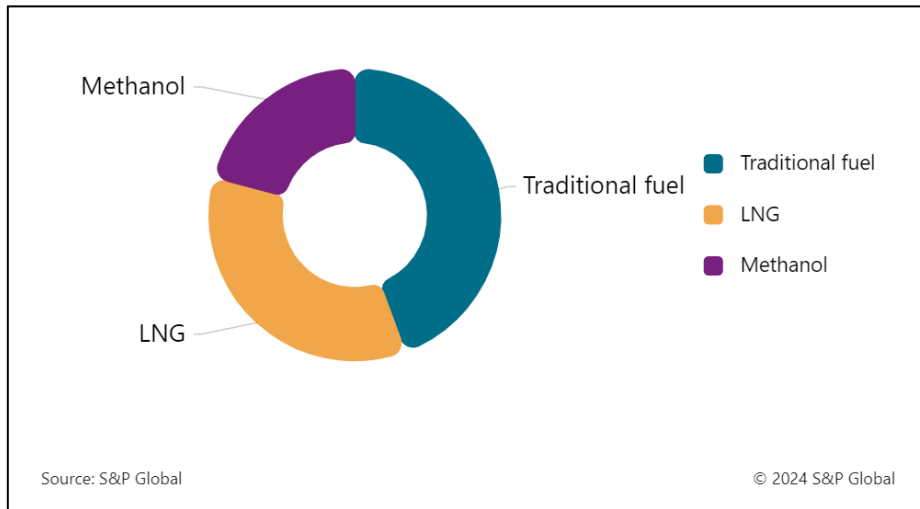
The WSC proposal, submitted to the International Maritime Organization (IMO) ahead of the Marine Environmental Protection Committee (MEPC) 81 meeting in March, joins several other pricing mechanisms that will be discussed by member states. The IMO will settle on a global pricing plan in 2025 and roll it out in 2027.

But the WSC’s measure is different than the cap-and-trade ETS, which came into force on Jan. 1 and is based on a system where a limit is set on total annual emissions. Companies must buy allowances, or quotas, based on the gases they emit.

In the WSC’s global green balance mechanism, fees will be taken from fossil fuels used by ocean carriers and allocated to those using green fuels to equalize the average cost of the fuels. The greater the greenhouse gas (GHG) emission reduction a fuel delivers — on a well-to-wake lifecycle basis — the greater the financial allocation received.

*Container lines invest in alternative fuel ships, but traditional bunkers dominate*

Global TEU capacity of container ships on order capable of running on methanol, liquefied natural gas (LNG), and traditional marine fuel



By the time the IMO measure is introduced, the European carbon tax will have already been in place for three years, and concerns have been raised that EU scrutiny of the IMO mechanism could end up with shippers being hit with a double tax.

Classification society DNV told the Journal of Commerce in December that the IMO measure will not be a cap-and-trade system and the need for the European Commission to monitor the mechanism for an extended period before making any adjustments to its ETS meant carriers and cargo owners could face surcharges from the two overlapping systems.

Wood-Thomas said the systems had to be compatible, but the “first and central core challenge” was for the IMO to find a system that was effective and created the necessary environment for the industry to transition from fossil fuels to green fuels on a global basis.

“The EU legislation has provisions that if the IMO sets up a global regime, they also have a process to evaluate [the] harmonization,” he told reporters. “But I think the bottom line is inherently there will be a very conscious effort to address how those systems will coexist in a rational and efficient way.”

The ETS is part of the EU’s intermediate green objective of cutting at least 55% of GHG emissions by 2030, known as “Fit for 55.”

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

**Carriers sail in to take advantage of strong US west coast growth**

Import container throughput at the San Pedro Bay ports of Los Angeles and Long Beach is booming, with the neighbour facilities reporting year-on-year growth of 19% and 23.5%, respectively, for January.

The spike in demand for Asia-US west coast services, partly driven by Panama Canal transit restrictions, the Red Sea crisis and looming labour contract negotiations on the east coast, has encouraged ocean carriers



to deploy extra loaders – and in the case of ONE and Wan Hai, to launch a new joint service, the Asia Pacific 1 (AP1).

ONE MD Yu Kurimoto said the launch “emphasises the significance of the transpacific market in ONE’s global network”.

The Japanese carrier’s cooperation with Taiwan’s Wan Hai, outside its vessel-sharing agreement with THE Alliance, will fuel speculation about the strategy of THEA members after the departure of lead line Hapag-Lloyd next year.

According to eeSea data, ONE currently offers four sailings a week from Asia via its transpacific south loops within THEA, with one service remaining suspended as part of a winter capacity management programme.

Meanwhile, LA’s six container terminals handled 855,652 teu last month, the port’s second-best start to a year on record, pipped only by the 2022 pandemic cargo surge.

Although imports reached 441,763 teu, Port of Los Angeles executive director Gene Seroka said the impact on volumes from the Panama Canal and Red Sea disruptions had been “limited”.

“It’s not a deluge, but we are seeing a bit of an uptick,” he said.

In fact, Mr Seroka said, there were two other factors driving the strong start to the year: “First, cargo owners have been replenishing inventories and moving goods at a fast clip ahead of the lunar new year holiday, which will slow production in Asia.

“Second, consumer spending and mostly strong economic data continue to accelerate the American economy,” he said, quoting a 4% jump in holiday sales and strong job growth in the US.

“Right now we are running at about 70% to 80% of capacity...so, for those companies that need assistance, we are here and we are ready.”

Loaded exports at LA came in at 126,554 teu, representing a 23% increase on January last year, while the port handled 287,336 teu of empty containers, 14% more than in 2023.

Over at Long Beach, the port handled 674,015 teu in January, a 17.5% increase on the same month of 2023, marking the fifth consecutive monthly increase after 13 straight months of declines.

Its terminals received 325,339 teu of import containers, as retailers restocked their warehouses after the holiday sales.

However, exports were down 18.1% on the prior year, at 86,525 teu, and the number of empty containers moved through the port was up 28%, to 262,151 teu, as carriers evacuated more equipment back to Asia.

“We are ready to grow our volumes and hope to see continued growth through 2024 as we gradually recapture market share,” said CEO Mario Cordero.

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

### **Box lines being forced into costlier, longer-duration vessel charters**

Containership owners are playing hard ball with liner operators desperate to plug holes in their networks as a result of the Red Sea crisis, demanding increased daily hire rates and insisting on longer charter periods.

However, ocean carriers risk committing to charter parties well beyond the duration of the current network disruptions, as that will exacerbate the oversupply challenges they already face as a consequence of their excessive ordering of new ships.

In the wake of the Suez Canal omissions and diversions around the coast of Africa, the number of commercially idle containerships has been reduced significantly, and the first wave of newbuild tonnage – some 300,000 teu of capacity that arrived in January – has been easily absorbed into networks that require additional ships to maintain weekly sailings.

“Owners have become more bullish with every fixture concluded,” reported MB Shipbrokers.

Indeed, according to The Loadstar’s broker contacts, while owners are instructing minimum one-year periods for open tonnage, they are pushing for two-year charters on their younger, more eco-friendly ships.

The terms are causing a slight stand-off in some negotiations, especially in the popular panamax, circa-4,000 teu, sizes.

“We note a distinct reluctance to commit for longer than 12 months,” said MB. “Most liner operators seem unwilling to commit for two years on standard types, while the premium being asked for 12 months is hard to accept.”

Nevertheless, even committing to one-year charters could prove a drag on liner profitability, depending on how long the temporary schedules routing ships around the Cape are in place. In fact, Maersk CEO Vincent Clerc said last week that the structural overcapacity issues that existed before the Red Sea crisis were not going away, only being deferred until the crisis ended.

“In Q1, we will over-recover, compared to the straight cost of the transport...but over time, inflation in the costs will take some time to work out of the system,” said Mr Clerc.

He was responding to suggestions that carriers had ‘over-egged’ their diversion surcharges, which saw an extreme range – an extra \$150 being charged by one carrier, to a huge \$2,700 per container by another line – after they had declared force majeure on their existing contracts.

“However long this takes, I think it is very ambiguous today to say that the revenues we re-coup will be enough to shoulder the cost we are signing up for, for a longer duration,” said Mr Clerc.

Evidencing his words is a recent extension, made by the Danish carrier, of the 5,071 teu 2014-built Seadream. According to Vesselsvalue data, Maersk has the post-panamax ship on a six-month time-charter expiring in April, paying a daily hire rate of \$19,500.

The carrier has now negotiated to extend the charter for another 22 to 25 months, at a rate of \$25,000 a day.

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 2 February 2024	Current Index 9 February 2024
Comprehensive Index			2217.73	2166.31
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	2723	2648
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	3753	3705
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	5005	4833
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	6652	6452
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1586	1550
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1249	1228
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2464	2480
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1854	1871
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2552	2567
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%	305	302
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	157	156

\* ไม่มีข้อมูล SCFI ในสัปดาห์นี้เนื่องจาก Delay จากเทศกาลหยุดยาวในจีน ขอภัยในความไม่สะดวก