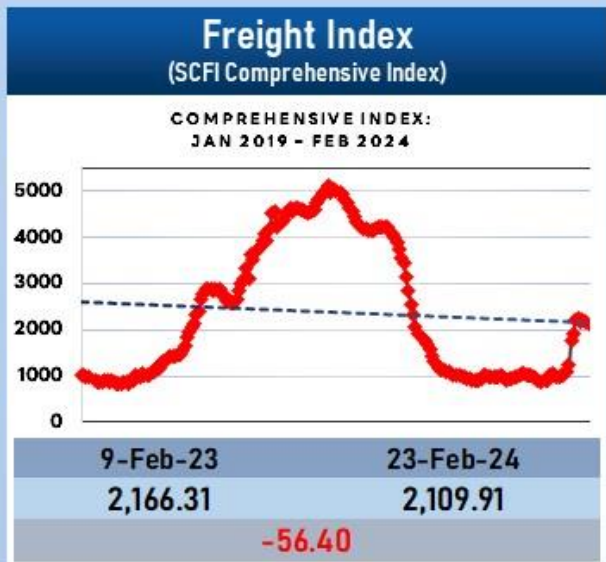
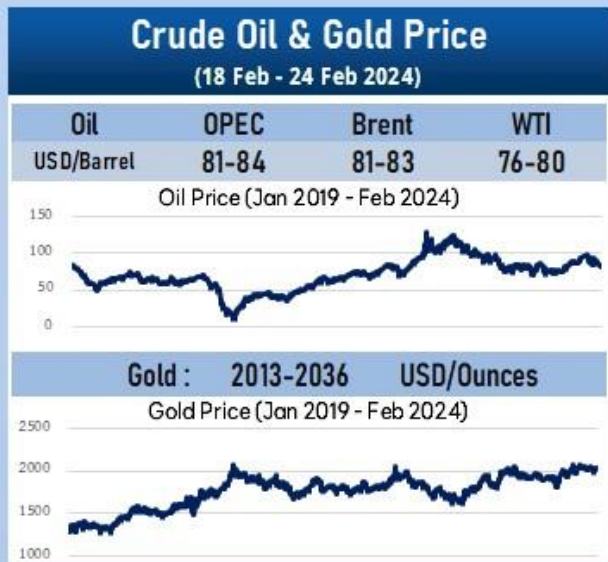
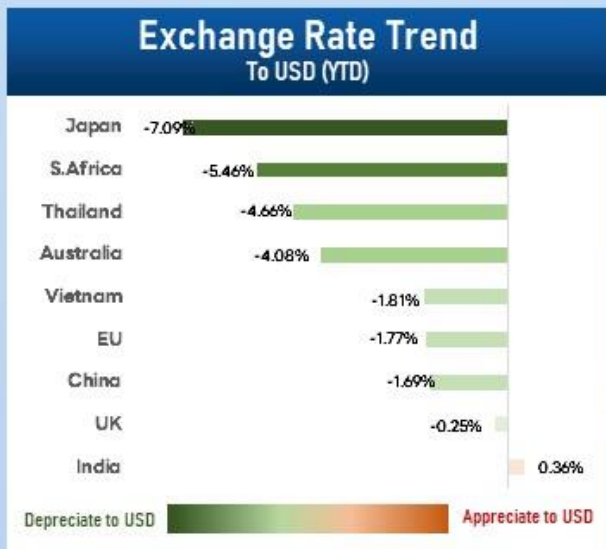


Weekly Briefing (28 February 2024)

Thai Bath Rate To Foreign Currencies

USD 35.95	EUR 39.01	GBP 45.61	AUD 23.51
CNY 4.995	JPY 0.2386	INR 0.4339	VND 0.0014



Weekly Top's Stories



US Chamber of Commerce Chief Visiting China This Week, Spokesperson Says
รายละเอียดเพิ่มเติม: <https://bit.ly/3uXMDc5>



Military action has put a dent in Houthi ability to attack shipping
รายละเอียดเพิ่มเติม: <https://bit.ly/48zKZuY>



CMA CGM ship braves Red Sea danger, with French naval escort
รายละเอียดเพิ่มเติม: <https://bit.ly/49NeScn>

อัตราค่าระวางเรือ และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล สัปดาห์ที่ 8 พ.ค. 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

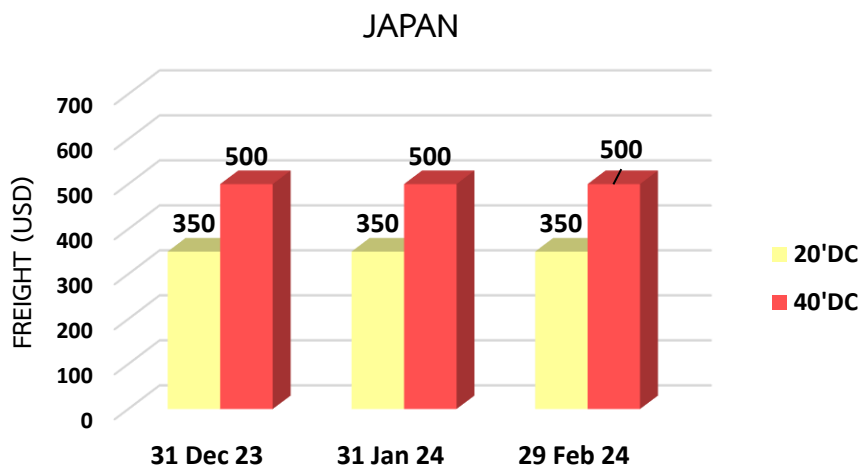
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนกุมภาพันธ์ ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลงโดยอยู่ที่ 4,000 USD/TEU และ 4,900 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นกัน โดยอยู่ที่ 5,800 USD/TEU และ 6,500 USD/FEU

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 เฟสบุ๊ก 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

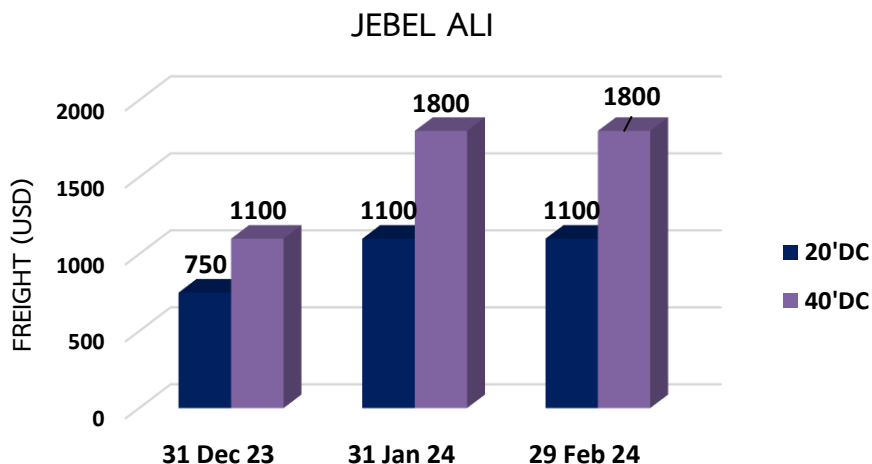


Subject to Low Sulphur Surcharge (Dec. 23): USD 80/TEU และ USD 161/FEU

(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

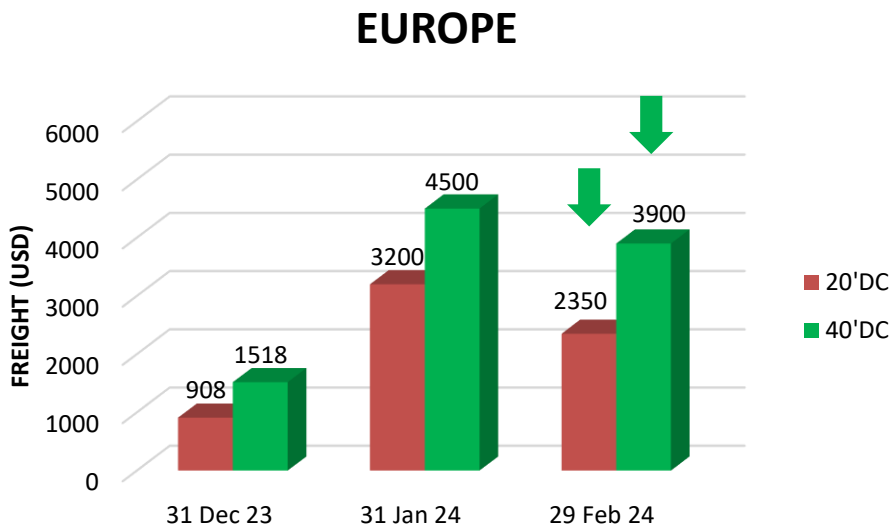
- Low Sulphur Surcharge (Dec. 23): USD 56/TEU และ USD 112/FEU

(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

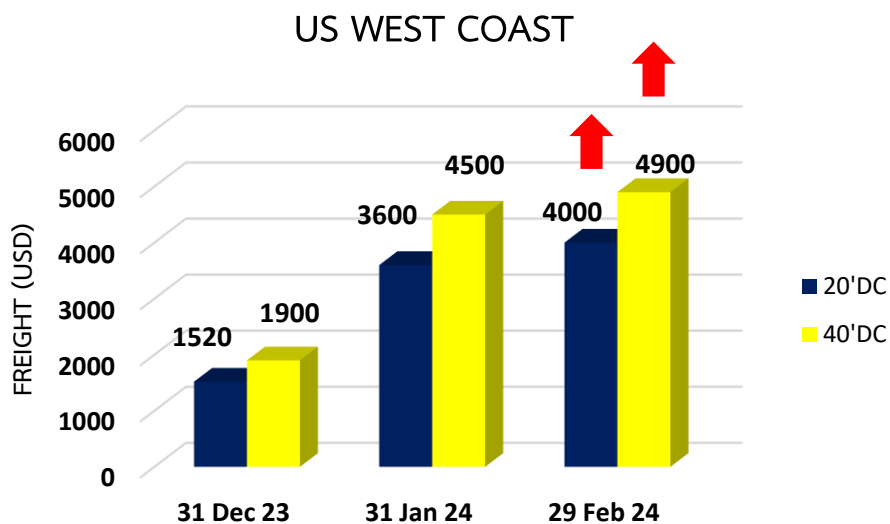
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ยุโรป** เดือน ธ.ค. ปี 2566 ถึง ก.พ. ปี 2567



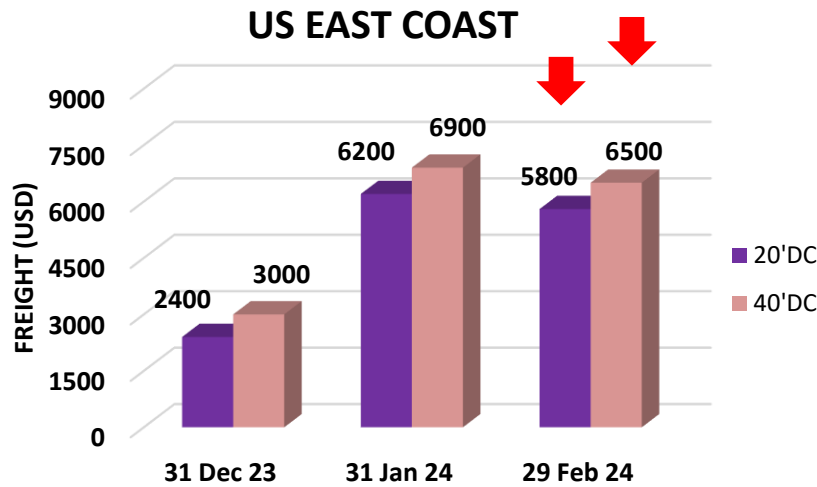
Subject to

- 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

Attacks drive up Red Sea war-risk insurance premiums 900%

War-risk premiums may have increased by as much as 900% since the Houthi attacks on shipping in the Red Sea began.

This is one of several troubling predictions in a United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) report released yesterday.

UNCTAD said that, according to some sources, from below a level of 0.1% of the value of a vessel, during the final weeks of last year, war-risk premiums had jumped to as much as 1% of vessel value by the start of this month.

Meanwhile, journeys through the Suez Canal this year have dropped 42%, year on year, and via Panama by 49%, noted UNCTAD, adding: “This volume corresponds to approximately 12% of [US] total trade volume in tons (21.3% of exports and 5.7% of imports).”

For Ecuador (25.6%), Chile (22%) and Peru (21.8%), the implications of canal disruption are considerably worse. The calculations encapsulate all of shipping, of which containerised cargo is a substantial portion.

“Rerouting from the Suez Canal around the Cape of Good Hope has affected containerships the most. By the second week of February, 586 container vessels had been rerouted,” said UNCTAD.

Suez Canal disruption has jeopardised 33.9% of trade in Sudan, 30.5% in Djibouti, 26.4% in Saudi Arabia and 19.4% in the Seychelles.

And, somewhat self-defeatingly, Yemen stands out as a prime example of a country whose economy stands to be negatively impacted by the disruption, with UNCTAD finding some 31.6% of its trade likely to be affected.

Disruptions create inflationary pressure, which drives up goods costs, especially food, as was dramatically illustrated during the post-pandemic freight rate explosion, with “about half of the increase in food prices observed in 2022... due to higher transport costs,” UNCTAD said.

Meanwhile, a combination of rerouting round the Cape and the faster speeds associated with it may be increasing ship fuel consumption – by as much as 70% for a Far East-North Europe voyage, added UNCTAD.

While The Loadstar has covered how changing routes would add to vessel fuel consumption, UNCTAD found that speed has picked up as well, spiking from vessel averages of 14.6 knots in October to close to 16.2 knots in mid-January. And it calculated that a speed increase of two knots could be responsible for a 31% increase in fuel consumed per mile.

The report said: “Developing countries are particularly vulnerable to disruptions in shipping networks and to shifts in trade patterns that drive up costs, alter their connectivity and access to the marketplace.

“Although, so far, the impact of these combined disruptions has not reached the level of the disruption caused by the pandemic or the consequent global logistics crunch of 2021–2022, UNCTAD is monitoring the evolving situation.”

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

Carriers still desperate for tonnage to guarantee emergency schedules

Ocean carriers are struggling to maintain weekly sailings from Asia to Europe via the Cape of Good Hope routing, despite the delivery of some 425,000 teu of newbuild capacity this year.

According to an analysis by Alphaliner, the extended voyages are proving a challenge for carriers endeavouring to keep to revised proforma schedules.

“At least two, and preferably three, extra vessels need to be added to each loop to guarantee all scheduled departures,” said the consultant.

However, to plug the gaps in their networks, carriers have adopted a hybrid strategy of adding some extra vessels and speeding-up ships, supplemented by additional sailings with any size ship they can fix on the charter market.

No fewer than 16 13,200 teu to 16,600 teu newbuilds, and a 24,000 teu vessel, have been received by alliance carriers so far this year, but the influx of capacity has been insufficient to sustain the revised schedules.

Instead, Alphaliner noted, last month and this, carriers deployed extra loaders between Asia and Europe, mainly much smaller ships; for example, Hapag-Lloyd operated the 1,844 teu Kalliroe C and 2,713 teu Cape Sable as ad-hoc sailings outside THE Alliance network.

“For carriers, it is a lucky coincidence that the return of the first batch of diverted ships falls in the traditionally slow period after Chinese New Year, when shipping lines tend to blank a number of sailings,” said Alphaliner.

In its analysis, the consultant found that the Ocean Alliance had “faced the largest struggle” to find additional ships to shore-up its network, especially on services from Central China to the Mediterranean.

While, the 2M Alliance had been best able to cope with the extra requirement for tonnage, MSC and Maersk both benefiting from the delivery of a large number of newbuildings.

Meanwhile, as a consequence of carriers hunting down any open tonnage, Alphaliner's fortnightly idle fleet report has recorded the lowest level of inactive container vessels in almost two years, at just 0.7% of the global fleet.

It follows that the containership charter market is, as one broker recently described to The Loadstar, "red hot".

Daily hire rates for 12-month charters (shipowners are looking for at least a year's employment) are trending upwards across all sectors, with the smaller sizes particularly in demand for feeding in the Mediterranean region.

Nevertheless, without the Red Sea crisis, both the current picture and outlook for liner shipping and containership owners would look decidedly different.

Indeed, Alphaliner gave a stark reminder of the underlying chronic overcapacity situation in the industry, fuelled by the 'ordering frenzy' whipped up by two years of pandemic-demand mega-profits by carriers.

It said: "While some carriers are now in the very comfortable position of adding many newbuildings to their fleets, the risk of overcapacity in the liner sector has absolutely not disappeared.

"Any solution in the short- or middle-term for the Red Sea conflict, would immediately result in many ships becoming redundant," added Alphaliner.

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

Red Sea surcharges being 'maximized' by carriers

The European Shippers' Council (ESC) has estimated that €200 (\$216) per TEU would cover the additional operating costs of rerouting vessels around southern Africa, while carriers were levying emergency surcharges of up to €1,000 per container.

"Surcharges in our view should only cover unexpected events, and while this is an unexpected event, it should not be maximized," Godfried Smit, secretary general of the ESC, told a "Suez crisis" webinar Friday.

"In some sectors, especially those sectors using low-value goods, the freight rates and surcharges are already becoming prohibitive to conduct international trade," he added.

Smit called for greater transparency from carriers to account for what costs the surcharges were covering. "If the increases are higher than strictly needed, the extra costs will damage economic development in the EU," he said.

Ocean carriers have been diverting their vessels around the southern tip of Africa to avoid Red Sea attacks for almost three months, injecting capacity to compensate for the longer transit times and levying surcharges on cargo owners to cover the additional operating costs.

The emergency surcharges, plus the European Emissions Trading System (ETS) charges, are factored into pricing levels reflected by rate benchmarking platform Xeneta. Rates from Asia to North Europe were at \$4,358 per FEU Monday, more than double the rate at the end of November.

Also unhappy with the surcharges was Sofia Bournou, senior advisor for Business Europe, an umbrella association for the employer and industrial federations in Europe.

“Our members across a broad range of sectors identified price increases and the increasing surcharges in particular, with other problems being shortages in raw materials and of semi-finished and finished goods,” she told the webinar.

Carriers have defended the surcharges, saying they are vital to cover the additional bunker costs of longer journeys and the costs of chartering in capacity to plug holes in weekly schedules.

Maersk CEO Vincent Clerc told investors during the carrier’s 2023 annual results call that the surcharges were likely to “over-recover” costs at first, but “under-recover” when Suez Canal transits resumed and many vessels were still out of position

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Source: <http://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp>

Description	Unit	Weighting	Previous Index 9 February 2024	Current Index 23 February 2024
Comprehensive Index			2166.31	2109.91
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	2648	2508
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	3705	3465
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	4833	4691
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	6452	6127
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1550	1701
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1228	1213
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2480	2397
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1871	1912
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2567	2625
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%	302	297
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	156	155