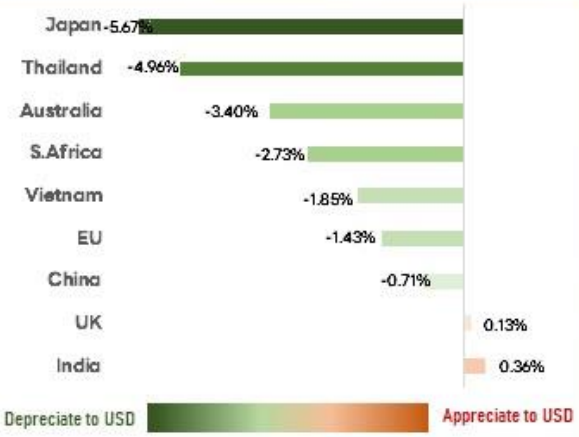
Weekly Briefing (20 March 2024)

Thai Bath Rate
To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
35.95	39.14	45.78	23.6

CNY	JPY	INR	VND
5.044	0.241	0.4337	0.0014

Exchange Rate Trend
To USD (YTD)



Crude Oil & Gold Price
(10 Mar - 16 Mar 2024)

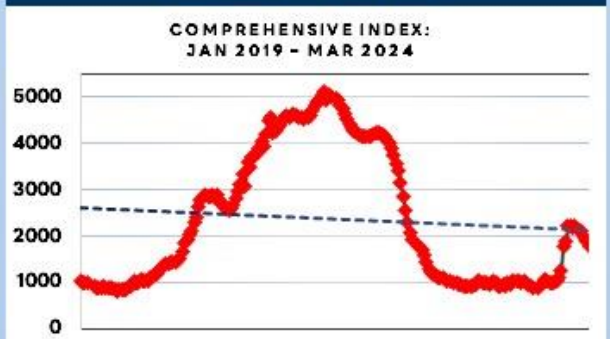
Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	82-84	82-84	78-80

Oil Price (Jan 2019 - Mar 2024)

Gold : 2155-2182 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Mar 2024)

Freight Index
(SCFI Comprehensive Index)



8-Mar-24	15-Mar-24
1,885.74	1,772.92
-112.82	

Weekly Top's Stories

US Wholesale Prices Picked up in Feb, Inflation Pressures Remain
รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/3v6OLP5

Demand soars for Asia-Eu sea-air option to avoid longer Africa transit
รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/3IKcaZH

Seafarer unions declare Red Sea, Gulf of Aden 'warlike' no-go areas
รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/3TMbtpe

Thai National Shippers' Council สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

1. https://bit.ly/3v6OLP5 2. https://bit.ly/3IKcaZH 3.https://bit.ly/3TMbtpe

อัพเดทค่าระวางเรือ
และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล
สัปดาห์ที่ 11 พ.ศ. 2567

TNSC
30th Anniversary
การประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 29 และ TNSC Night
พฤหัสบดี ที่ 28 มีนาคม 2567
ห้อง Infinity Ballroom โรงแรมพูลแมน คิง เพาเวอร์ กรุงเทพ ซ.รางน้ำ และ ผ่านระบบออนไลน์โปรแกรม Zoom
AGENDA
15.30 – 16.15 น. ลงทะเบียนรับเอกสาร รับประทานอาหารว่าง ชา-กาแฟ เยี่ยมชมบูธและนิทรรศการ
16.15 – 17.00 น. เริ่มการประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 29 ประธานที่ประชุมดำเนินการประชุมตามวาระประชุม
17.00 – 17.30 น. Break / เยี่ยมชมบูธและนิทรรศการด้านหน้าห้องประชุม
17.30 – 17.35 น. พิธีกรเรียนเชิญแขกผู้มีเกียรติทุกท่านเข้าสู่งาน TNSC Night และเชิญรับชมวีดิทัศน์
17.40 – 17.45 น. กล่าวต้อนรับ โดย ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
17.45 – 17.55 น. กล่าวเปิดงาน โดย คุณเกริกไกร จีระแพทย์ ประธานที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
17.55 – 18.00 น. Photo Session และพิธีมอบของที่ระลึกให้กับวิทยากรกิตติมศักดิ์และอดีตประธาน สรท.
18.00 – 18.45 น. การเสวนาพิเศษ “Reshaping Export: How to Thrive in Economic Turmoil?”
18.45 – 19.30 น. การเสวนาพิเศษ “Shaping Thailand's Sustainable Future: Thai to Global Value Creation”
19.30 – 20.30 น. รับประทานอาหารค่ำ
สิทธิพิเศษสำหรับสมาชิกที่เข้าร่วมประชุม
เสื้อ T-shirt และปากกาที่ระลึก 30 ปี TNSC
รับส่วนลดพิเศษ 10% ค่าลงทะเบียนอบรมออนไลน์หลักสูตร LQSPX รุ่นที่ 16 (อบรมเดือนกันยายน-พฤศจิกายน 2566)
ร่วมสนุกกับกิจกรรมภายในงาน อาทิ Photo Booth / บูธไอศกรีม / บูธเครื่องดื่ม
สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม โทร. 02-679-7555 ต่อ 501,502 หรือ E-mail : siripan@tnsc.com, watcharin@tnsc.com
ลงทะเบียน
จำกัดสิทธิ์ 250 ท่านแรก

สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ *

"หมายเหตุ: อัตราค่าระวางที่ปรากฏเป็นอัตราฐานของสายเรือที่ประกาศเป็นทางการ ซึ่งอาจสูงกว่าหรือต่ำกว่าอัตราที่มีการเรียกเก็บจริงจากผู้ส่งออก"

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Low Sulphur Surcharge (LSS)	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand - Shanghai	50	70	Subject to ISOCC USD 69/TEU, USD 138/FEU	Effective till 31-MAR-2024
Thailand - Qingdao	90	150		
Thailand - Hong Kong	70	100		
Thailand - Japan (Main Port)	350	500		
Thailand – Kaohsiung	150	300		
Thailand - Klang	100	180	Subject to ISOCC USD 40/TEU, USD 80/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	1,700	Subject to ISOCC USD 67/TEU, USD 134/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	700	950	ISOCC: USD 77/TEU, USD 154/FEU	
Thailand – Durban / Cape Town	1,700	2,450	Subject to ISOCC USD 117/TEU, USD 234/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)	1,750	2,850	ISOCC: USD 88/TEU, USD 176/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	3,200	4,000		
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	3,400	4,300		
	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 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางลดลง อยู่ที่ 50 USD/TEU และ 70 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 100 USD/TEU และ 180 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 70 USD/TEU และ 100 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 350 USD/TEU และ 500 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 1,700 USD/TEU และ 2,450 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนมีนาคมคงที่ โดยอยู่ที่ 550-650 USD/TEU และ 1,100-1,300 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนกุมภาพันธ์ ค่าระวางลดลงเล็กน้อย โดยอยู่ที่ 2,300 USD/TEU และ 3,800 USD/FEU

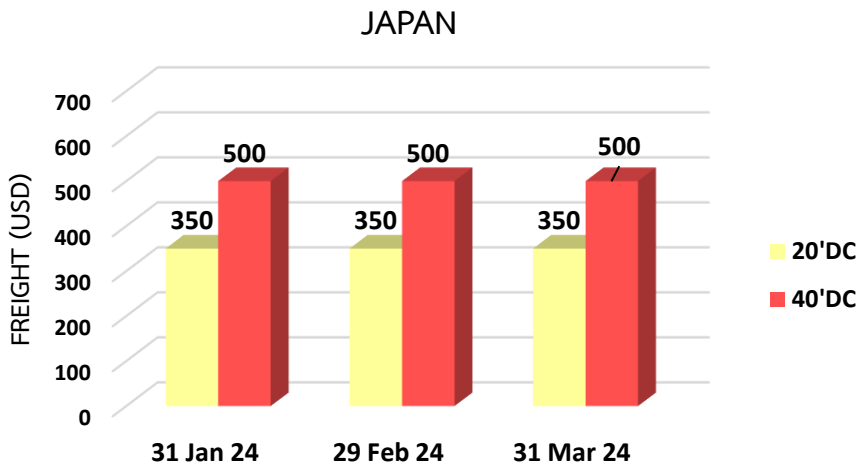
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนมีนาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลงโดยอยู่ที่ 3,800 USD/TEU และ 4,500 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นกัน โดยอยู่ที่ 5,600 USD/TEU และ 6,300 USD/FEU

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 31-MAR-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	

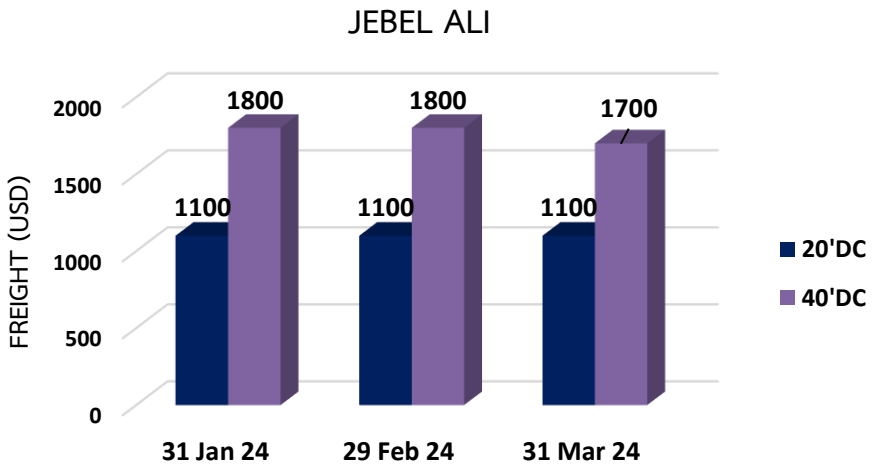
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2567



Subject to Low Sulphur Surcharge (Jan. 24): USD 92/TEU และ USD 184/FEU
(Feb. 24): USD 80/TEU และ USD 161/FEU
(Mar. 24): USD 69/TEU และ USD 138/FEU

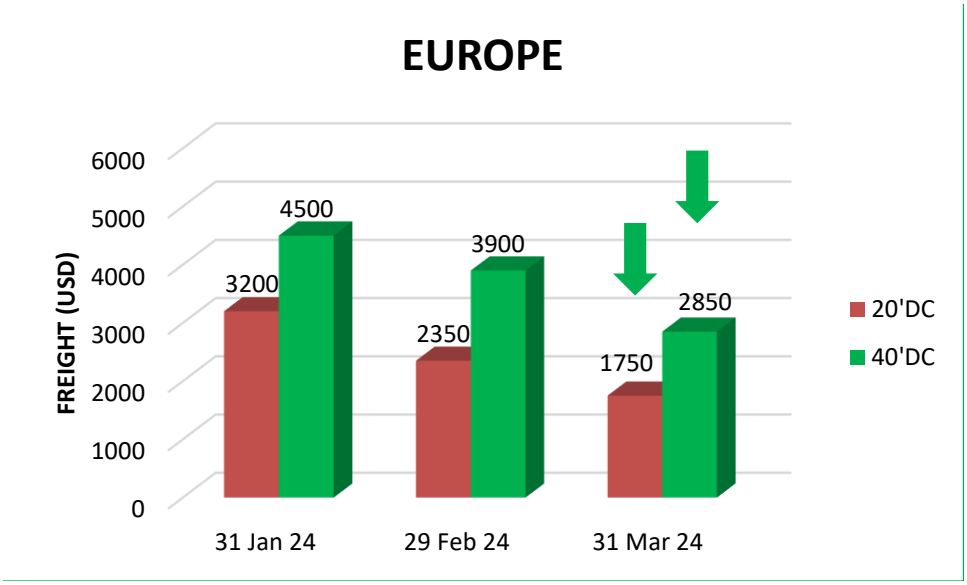
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2567



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Jan. 24): USD 113/TEU และ USD 226/FEU
  (Feb. 24): USD 79/TEU และ USD 168/FEU
  (Mar. 24): USD 67/TEU และ USD 134/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

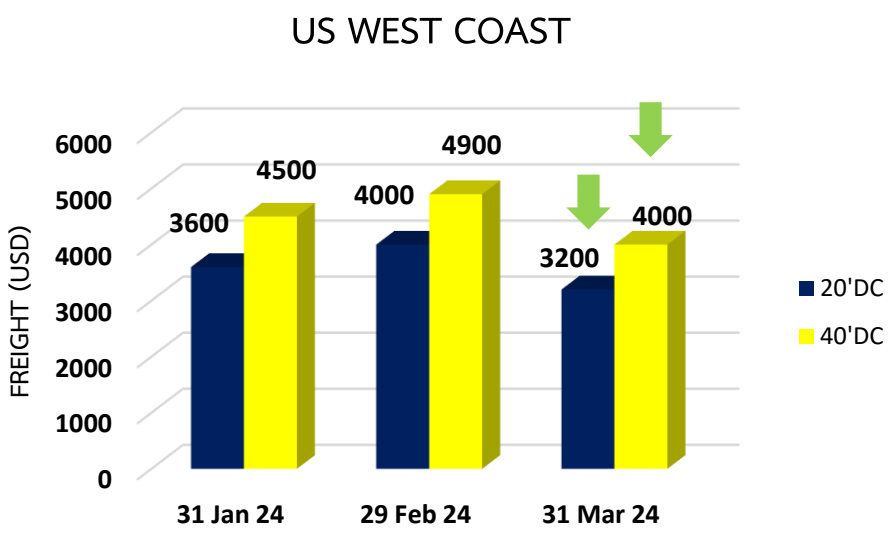
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2567



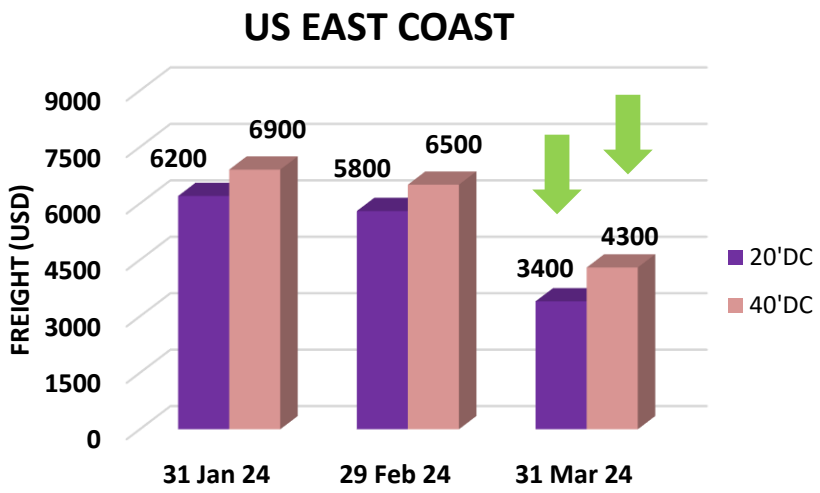
Subject to

- ISOCC (Jan. 24): USD106/TEU, USD212/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
  (Feb. 24): USD106/TEU, USD212/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
  (Mar. 24): USD88/TEU, USD176/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/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 ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2567



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2567



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

Transpacific freight rates – it's all about 'who blinks first'

Container spot rates are falling – but not fast enough for transpacific shippers that walked away from what they regarded as "excessive" new rate demands from carriers for annual contract renewals at the S&P Global TPM24 conference in Long Beach, California, last week.

And the gradual erosion of the Red Sea crisis spike in container spot rates continued this week, with Drewry's WCI composite index shedding another 4%. Nonetheless, it remains 77% higher than 12 months ago.

The WCI Asia to US west coast component slipped 4% over the course of the week, for an average of $4,082 per 40ft, while Asia-US east coast rates edged down 1%, for an average of $5,411 per 40ft.

Notwithstanding the 25% decline from their mid-January peak, US west coast and east coast spot rates remain over 100% higher than for the same week last year, against which carriers are feeling bullish about hiking their contract deals, and for now are prepared to play a waiting game before engaging in more serious negotiations.

"It's about who blinks first," one BCO told The Loadstar last week at TPM, adding that his company would consider the carrier offers before deciding the next course of action.

Transpacific carriers believe they can slow the rate erosion by blanking services, especially against a background of healthy demand. The port of Los Angeles this week, for example, saw a 54% year-on-year increase in container imports across its terminals from 20 vessel arrivals.

Indeed, during Israeli carrier Zim's Q4 and full-year 2023 earnings call this week, CFO Xavier Destriau said it was "still a little too early to assume or to say where we will land on contract volume, and also the prevailing rates".

Elsewhere, and in contrast, on the Asia-Europe tradelanes, demand is weak, with reports to The Loadstar suggesting that short-term rates for key customer accounts are 'normalising' to pre-Red Sea crisis levels, with Cape diversion surcharges being watered down.

Nevertheless, for smaller Asia-Europe shippers, container spot rates are still around twice as high as back in mid-December, before the start of vessels being rerouted around Africa.

Xeneta's XSI Asia-North Europe spot reading declined 5% in the past week, to an average of $3,758 per 40ft, compared with an average of $1,462 in mid-December.

Meanwhile, spot rates on the Asia-Mediterranean tradelane, which has been the most impacted by ships no longer transiting the Suez Canal, are falling sharply. The Freightos Baltic Exchange (FBX) spot reading slumped 10% over the past week, for an average of $4,479 per 40ft, but it is still approximately 90% higher than a year ago.

And on the transatlantic, carriers are just about holding onto the recent GRIs that saw rates recover to breakeven levels, mainly thanks to lines replacing deployed tonnage with smaller ships.

In fact, this week's XSI North Europe to US east coast spot reading held steady, at an average of $2,013 per 40ft.

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

Ocean Alliance launches Day 8 network – but it's light on detail

Following the recent renewal of their cooperation until 2032, the Ocean Alliance members have launched their new east-west network for the year.

However, details of the Day 8 product – it is the eighth year of the alliance's operation – were relatively scant, suggesting that vessels have yet to be assigned to specific services and there are still questions over port rotations, understandable given the current uncertainty over Red Sea transit.

"Due to the unstable situation in the Red Sea, ships must be routed through the Cape of Good Hope, disrupting supply chains," said CMA CGM, adding that it and its alliance partners were "stepping up coordination and adapting the rotations of the DAY 8 product".

However, CMA CGM did reveal a reduction in the overall number of services and number of ships deployed: the Day 8 network would utilise 321 vessels across 35 services, compared with the proforma Day 7 notice a year ago, which outlined 40 services deploying 353 ships.

The headline changes are the reduction of the Asia-North Europe network from seven strings to six, and in Asia-Middle East services, from four strings to three.

Pro forma, the two Asia-Red Sea services remain unchanged, however CMA CGM today said these two services "are suspended until further notice".

Meanwhile, on the transpacific, there will be 12 Asia-North America west coast, eight Asia-US east coast, four Asia-Med and two transatlantic services.

Without detailed port rotations, however, it remains be seen how the Ocean Alliance members – CMA CGM, Cosco, OOCL and Evergreen – are planning to respond to Maersk and Hapag-Lloyd's hub-and-spoke transhipment on east-west trades under their forthcoming Gemini agreement.

At TPM24 last week, Vespucci Maritime's Lars Jensen suggested that if Maersk and Hapag-Lloyd managed to hit their targeted 90% schedule reliability mark, other carriers may seek to emulate them.

"My expectation is that the Ocean Alliance is likely to go down the same path as Gemini, if it proves a success," he said.

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

Diversions around southern Africa expose Asia-Europe ships to rising ETS costs

Carriers sailing from Asia to Europe are using significantly more bunker fuel by sailing around southern Africa, dramatically increasing their exposure to the European Union carbon tax that applies to 50% of emissions for voyages to and from the EU.

"The Emissions Trading System [ETS] costs are definitely going up," Hapag-Lloyd CEO Rolf Habben Jansen told reporters during a briefing last week. "Exactly how much remains to be seen as it will be a factor of distance and also fuel that is being used."

The increased costs of compliance with the ETS, which came into effect on Jan. 1, should be factored into carriers' longer-term planning, according to Hamburg-based maritime technology company OceanScore.

"The threat level to Red Sea shipping remains high and it is uncertain how long this situation will persist for ocean freight given the Houthi attacks continue unabated," Albrecht Grell, OceanScore's co-managing director, said in a statement.

"Shipping companies must therefore prepare and take account of higher emissions liabilities for the foreseeable future," he added.

The route around the Cape of Good Hope is being used by most carriers on the Asia-North Europe and Mediterranean trades who are diverting away from the Red Sea and Suez Canal, adding up to two weeks to the voyages and increasing fuel consumption.

OceanScore looked at what that meant in terms of compliance with ETS regulations and arrived at some sobering estimates. It found the route via the Cape has tripled bunker consumption because of the longer distance and resulted in a 25% increase in sailing speed from 16 to 20 knots, based on AIS tracking of container vessels.

"We have observed increased speeds to compensate for at least some of the longer distance — to keep sailing times and the need for additional tonnage to be deployed at acceptable levels — and this has an inevitable impact on fuel consumption and emissions," OceanScore's Grell said.

Rising emissions liability

Carriers are required to buy carbon credits, known as EU Allowances (EUAs), and surrender them to cover voyages to and from the EU that are liable for 50% of emissions, while port calls and transits within the EU are liable for 100% of their emissions.

Using a 14,000-TEU container ship, OceanScore's study found the number of EUAs necessary to cover emissions would rise from 1,800 per Asia-Europe voyage to 5,200 per voyage with the current 40% liability requirement under the three-year phase-in of the ETS, rising to 70% next year and 100% in 2026.

This would translate into a near-threefold increase in EUA costs from €98,000 to €285,000 per voyage this year, based on the current carbon price of approximately €55 per metric ton of CO2, or an increase of €18 per TEU, according to OceanScore.

If the volatile carbon price returned to the level of about €100 that it reached a year ago, these costs would nearly double, Grell warned.

"With complete phase in of the EU ETS to 100% of emissions, we would see another 250% increase that would bring the cost mark-up per box to around €80," he said.

Carbon market activity

Carriers won't be billed for this year's emissions until later next year but are already active on the carbon trading markets and will use the EUA prices to assess their cost of compliance per TEU and pass that onto cargo owners through surcharges from the first quarter of 2024.

Ocean Network Express (ONE) secured its inaugural purchase of EUA from BNP Paribas on Feb. 8 and the acquired carbon credits will be transferred to respective vessel owners to allow them to meet their EUA surrender obligations by September 2025.

"This EUA deal with ONE is important for Asian carriers, demonstrating proactive readiness for EU ETS compliance," BNP Paribas Singapore said in a statement Monday.

The European Union ETS is designed to become steadily more expensive to encourage ship owners to switch away from fossil fuels and to create greener ocean transport options for their customers. It was expanded to include the shipping industry from Jan. 1.

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 8 March 2024	Current Index 15 March 2024
Comprehensive Index			1885.74	1772.92
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	2134	1971
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	3138	2977
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	4039	3776
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	5608	5252
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1599	1410
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1016	907
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2265	2231
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1831	1783
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2596	2530
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%	278	280
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	148	158