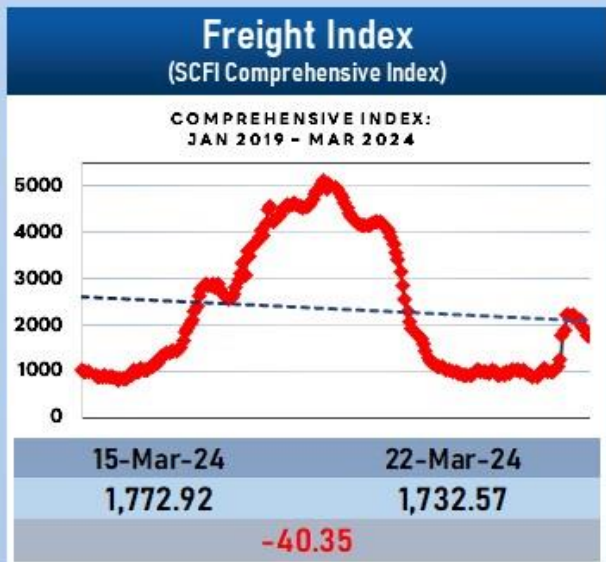
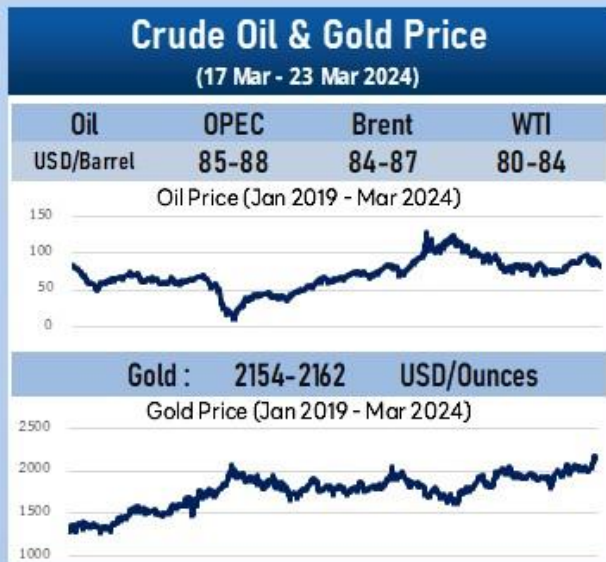
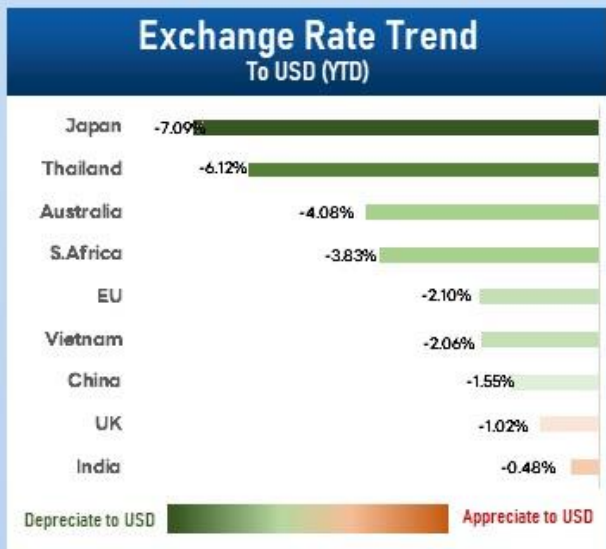


Weekly Briefing (25 March 2024)

Thai Bath Rate To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
36.43	39.37	45.88	23.73
CNY	JPY	INR	VND
5.069	0.2406	0.4357	0.0014



Weekly Top's Stories



Switzerland becomes 1st major economy to cut interest rates

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/4a1ROXQ>



CMA CGM joins local feeder line Folk Maritime to launch Saudi shuttle

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/4a9wcZG>



US House passes 'OSRA 2.0' to set new curbs on China's shipping industry

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

อัตราค่าระวางเรือ และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล สัปดาห์ที่ 12 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	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

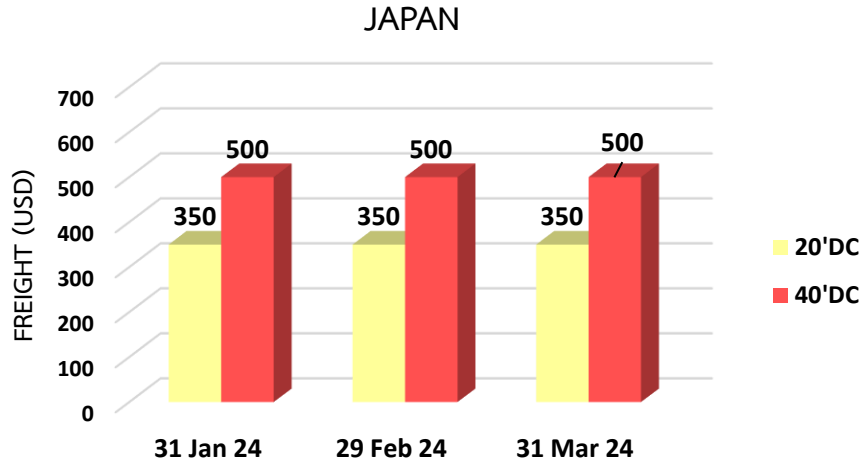
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนมีนาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลงโดยอยู่ที่ 3,800 USD/TEU และ 4,500 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นกัน โดยอยู่ที่ 5,600 USD/TEU และ 6,300 USD/FEU

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	

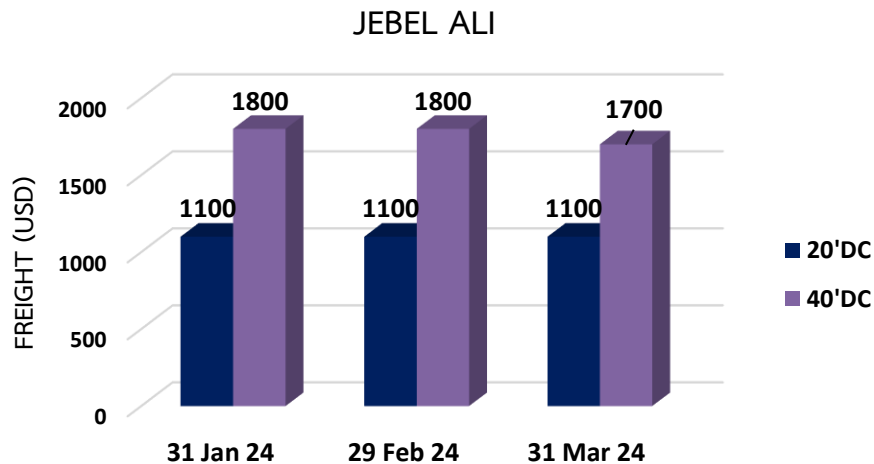
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือนในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

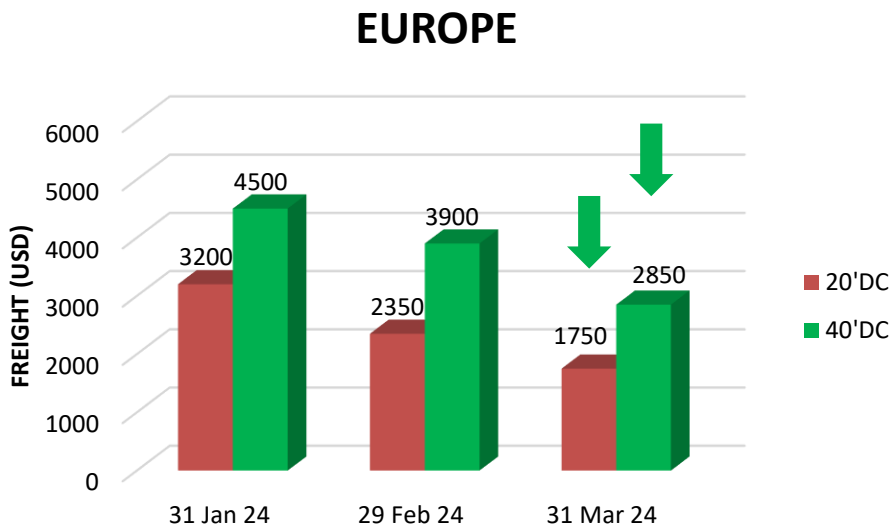
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2567



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

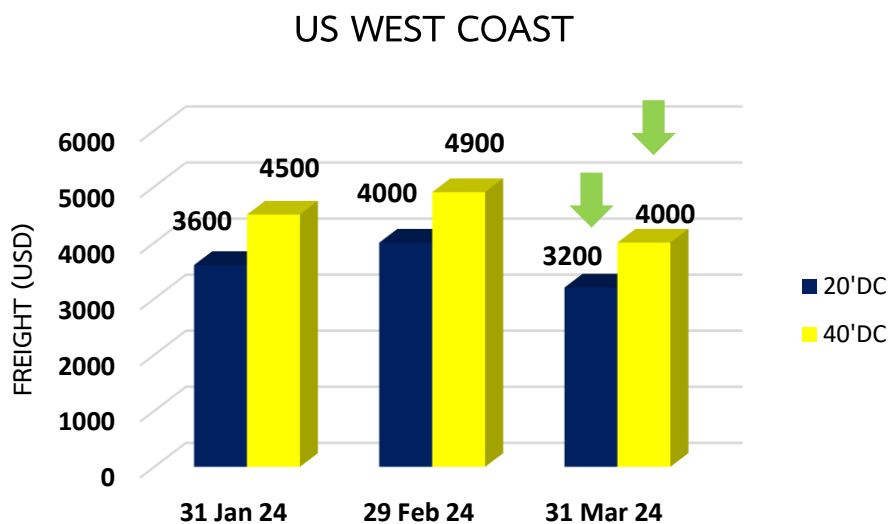
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ยุโรป** เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2567



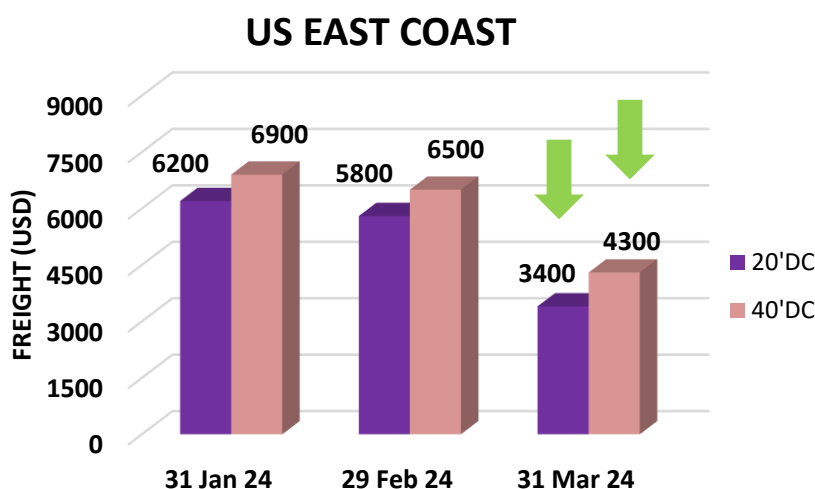
Subject to

- 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

THE Alliance goes large on the transpacific to reassure shippers

To reassure shippers that its transpacific coverage will remain strong, THE Alliance (Hapag-Lloyd, ONE, HMM and Yang Ming) will reinstate two transpacific services after suspending the strings for almost half a year.

On 15 April, THE Alliance will restore the Asia-US east coast 4 (EC4/SUEZ1) service that was withdrawn in November for the winter lull season and will return with a new rotation: Kaohsiung, Xiamen, Yantian, Cai Mep, Singapore, Norfolk, Savannah, Charleston, New York, Singapore, and Kaohsiung.

The former call at Hong Kong will be omitted and the loop diverted from transiting the Suez Canal to the Cape of Good Hope on both east and westbound voyages.

The EC4 service will turn in 13 weeks and will deploy up to 13 ships, of 13,000 to 14,000 teu, from Hapag-Lloyd, ONE and Yang Ming, starting with the 14,080 teu YM Warmth from Kaohsiung.

And, on 19 April, THEA will bring back the US west coast Pacific North 3 (PN3) service that was pulled in October, ahead of winter.

It will call: Hong Kong, Haiphong, Yantian, Shanghai, Busan, Vancouver, Tacoma, Busan, Kaohsiung and new calls at Hong Kong and Haiphong.

The first sailing is scheduled from Hong Kong with the 13,788 teu newbuild HMM Aquamarine. The service will turn in eight weeks and will deploy eight ships from HMM and Yang Ming.

Next February, Hapag-Lloyd will leave THE Alliance to form Gemini Cooperation with Maersk, leaving THEA with just 2.5m teu of capacity. Amid speculation that Wan Hai Lines could replace Hapag-Lloyd in the grouping, ONE is launching an Asia-US west coast (AP1) service with the Taiwan carrier in May.

In its report today, Linerlytica says: “These moves aim to reassure customers that THE Alliance carriers will continue to offer a competitive transpacific product for the new contract season, even with the departure of Hapag-Lloyd next year.”

Transpacific rates continue to fall sharply amid the usual post-Chinese New Year slack season, making contract discussions tricky. Linerlytica observed: “Contract rate negotiations for the May 2024 season remain unresolved, with a large gap between asking prices and what shippers are willing to accept. Current momentum has turned negative, with capacity still rising, and blank sailings are kept in check, while carriers jostle for market share.”

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

East coast port strike threat prompts shippers to consider heading west instead

Cargo owners have been advised to make contingency plans for a strike at US east and Gulf coast ports that could hit traffic flows as early as 1 October, right in the peak shipping season.

The six-year labour contract between the International Longshoremen Association (ILA) and United States Maritime Alliance (USMX), covering ports on the eastern US coastline, is set to expire on 30 September.

The ILA represents about 45,000 port workers, while the USMX speaks on behalf of the terminal operators at 46 ports from Maine to Texas.

The two sides started talks a year ago, but those stalled after only a few weeks. ILA president Harold Daggett has repeatedly warned that the union would not continue work under the current contract past its expiry date, signalling a strike as early as 1 October.

He has instructed union branches to resolve local work issues by mid-May, aiming to avoid a repeat of the contract negotiations on the west coast that were held up by a local dispute.

This leaves a relatively short window to settle the main contract talks, which are expected to struggle over labour remuneration, automation and work jurisdiction.

The union has sued USMX and two carriers – Hapag-Lloyd and OOCL – for \$300m over a contested hybrid labour model at the Leatherman terminal in Charleston, arguing that this violates the existing master agreement. It is also resisting a move by wind energy developer Orsted to allocate work related to handling offshore wind components at the port of New London to the International Union of Operating Engineers.

According to some observers, the impact of work stoppages on imports would be almost immediate, owing to the ILA’s stance and the situation with the Panama Canal.

Cargo owners are worried. In January, Matthew Shay, president and CEO of the National Retail Federation (NRF) wrote to Mr Daggett and USMX chairman and chief executive David Adam, urging both sides to restart contract negotiations as soon as possible.

Retailers have to make arrangements for their peak season imports. Without a good sense of how the negotiations are progressing, they will be making plans to avoid getting caught up in any disruption in October, said Jonathan Gold, NRF VP for supply chain and customs policy, adding that this could prompt a shift of cargo flows to the US west coast.

Logistics providers are urging their clients to draw up plans for alternative arrangements in case of a strike.

“As we navigate ocean carrier RFP season this month, it is important to strategically plan your supply chain for the next 12 months,” said Paul Brashier, VP of drayage and intermodal for ITS Logistics. “Contingency plans should be put in place during this current ocean contract season.”

Like Mr Gold, he also sees routing cargo through west coast gateways as one likely approach – “a strategy to keep in mind,” he said.

And cargo owners are taking heed. In December, there were reports of companies shifting flows from Atlantic and Gulf Coast gateways to the west.

Amid rising box volumes, executives at west coast gateways have claimed a migration of traffic from eastern ports.

“Our top-notch customer service and efforts to attract business back to the west coast are paying off,” declared Port of Long Beach CEO Mario Cordero when the port released its traffic figures for February.

It handled 674,723 teu, a 24.1% gain over February 2023, while imports climbed 29.4%. For the first two months, throughput at Long Beach was up 20.7%.

The port of Los Angeles reported an 18% rise in throughput to 855,652 teu for January, with imports up 21.1%

It is unclear how much of these gains are due to diversions in response to the issues with the Panama Canal, or concerns about an east coast strike later this year. The latter contingent is likely to rise unless there is a marked shift in the stand-off soon.

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

Path toward net-zero shipping starts to emerge as MEPC81 meeting ends

The closely watched meeting of the International Maritime Organization’s (IMO’s) Marine and Environment Protection Committee (MEPC 81) ended Friday with member states building consensus around a framework for midterm measures needed to accelerate the shipping industry’s energy transition.

Negotiations between member states at the IMO’s London headquarters included discussions around a global fuel standard and a greenhouse gas (GHG) pricing mechanism, the midterm measures required to decarbonize the shipping industry in line with the Paris Agreement. The MEPC agreed that a comprehensive impact assessment on the impact the proposed measures would have on member states would be finalized and submitted to MEPC 82 that is scheduled for Sept. 30 to Oct. 4.

The MEPC’s next task is to work within the IMO’s Net-Zero Framework — a pathway for decarbonization that aims to reach net zero “at or around 2050” — to address the details of the measures.

The World Shipping Council (WSC) said this week’s MEPC 81 provided an opportunity for all parties to review and discuss the many proposals on the table relating to the midterm measures to decarbonize the shipping industry.

“As we all prepare for the MEPC 82 meeting in September, it is essential that the work on technical and financial measures is undertaken with a clear focus on how they will deliver on our shared target of decarbonization,” the WSC said in a statement Friday.

Panos Spiliotis, EU transport senior manager for global shipping at the US-based non-profit Environmental Defense Fund (EDF), which is a consultative member of the IMO, described the week's negotiations as "successful in advancing talks to climate-proof global trade."

Spiliotis said in a statement Friday there was growing support among member states for a universal GHG price, but country delegates now need to develop the right policy details to incentivize shipping decarbonization.

"This, combined with a fuel standard that accounts for the full lifecycle of marine fuels and a way to accelerate investment in cleaner fuels and technologies, will ensure a just and equitable transition for the industry," he said.

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 15 March 2024	Current Index 22 March 2024
Comprehensive Index			1772.92	1732.57
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1971	1943
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	2977	2887
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	3776	3621
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	5252	4842
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1410	1503
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	907	822
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2231	2194
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1783	1683
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2530	2550
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	289	288
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	302	300
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	280	281
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	158	158