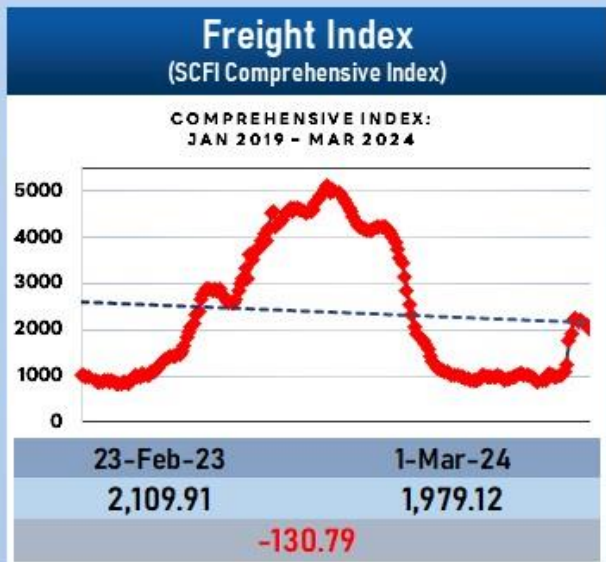
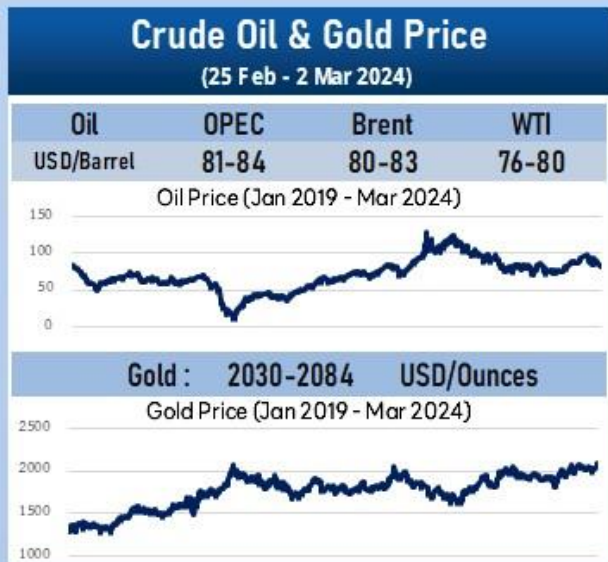
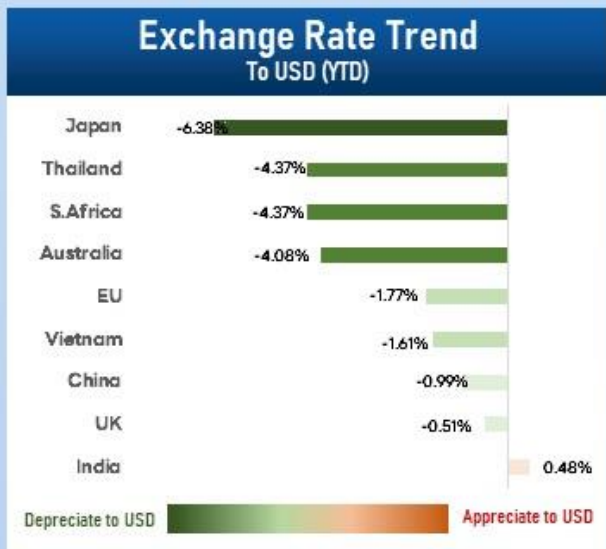


Weekly Briefing (6 March 2024)

Thai Bath Rate To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
35.84	38.86	45.36	23.39
CNY	JPY	INR	VND
5.011	0.2388	0.4326	0.0014



Weekly Top's Stories



ขอเชิญสมาชิกเข้าร่วมการประชุมสามัญประจำปีครั้งที่ 29 และ TNSC Night
รายละเอียดเพิ่มเติม: <https://bit.ly/3Pwnvk3>



WTO Ends Meeting in UAE After Failing to Reach Major Agreements
รายละเอียดเพิ่มเติม: <https://bit.ly/431Ewl6>



1st Ship sinks since Houthi's attack "Rubymar"
รายละเอียดเพิ่มเติม: <https://bit.ly/3lnjvyj>

อัปเดตค่าระวางเรือ และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล สัปดาห์ที่ 9 พ.ศ. 2567





การประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 29 และ TNSC Night

พฤหัสบดี ที่ 28 มีนาคม 2567 | ห้อง Infinity Ballroom โรงแรมพูลแมน คิง เพาเวอร์ กรุงเทพฯ ช.રાંગના
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 ประธานที่ปรึกษาทิดิตมศักดิ์
สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย |
| 17.55 – 18.00 น. | Photo Session และพิธีมอบของที่ระลึกให้กับวิทยากรทิดิตมศักดิ์และอดีตประธาน 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% ค่าลงทะเบียนออนไลน์หลักสูตร LQSPX รุ่นที่ 16
(อบรมเดือนกันยายน-พฤศจิกายน 2566)

ร่วมสนุกกับกิจกรรมทายใบงานจาก 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)	2,300	3,800	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	3,800	4,500		
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	5,600	6,300		
	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

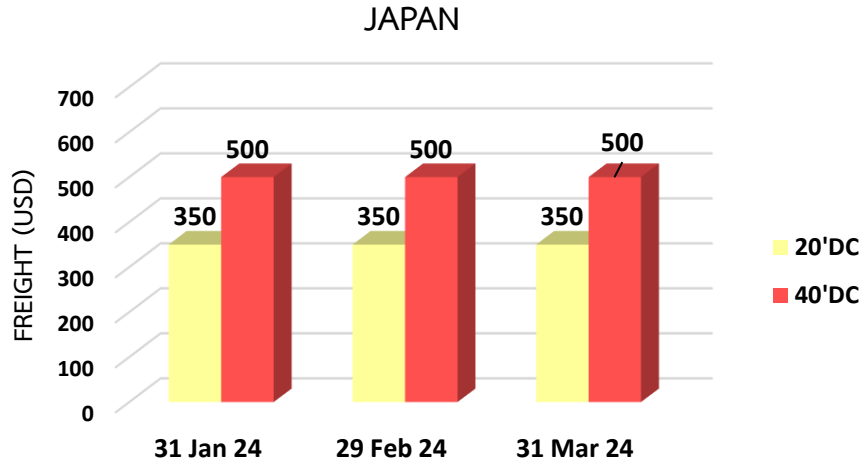
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนมีนาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลงโดยอยู่ที่ 3,800 USD/TEU และ 4,500 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นกัน โดยอยู่ที่ 5,600 USD/TEU และ 6,300 USD/FEU

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	

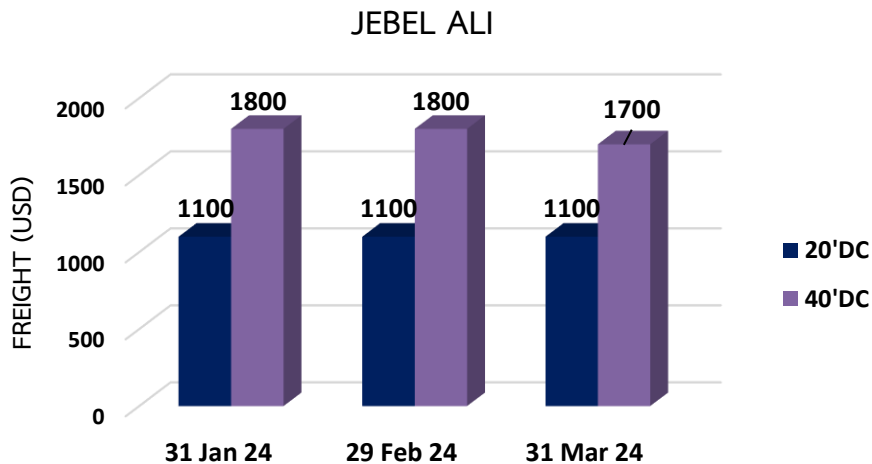
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ก อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด 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

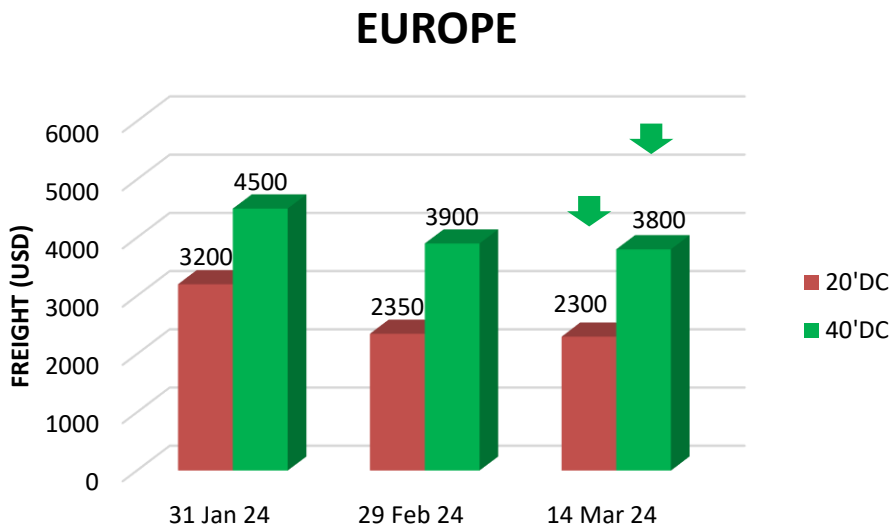
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2567



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

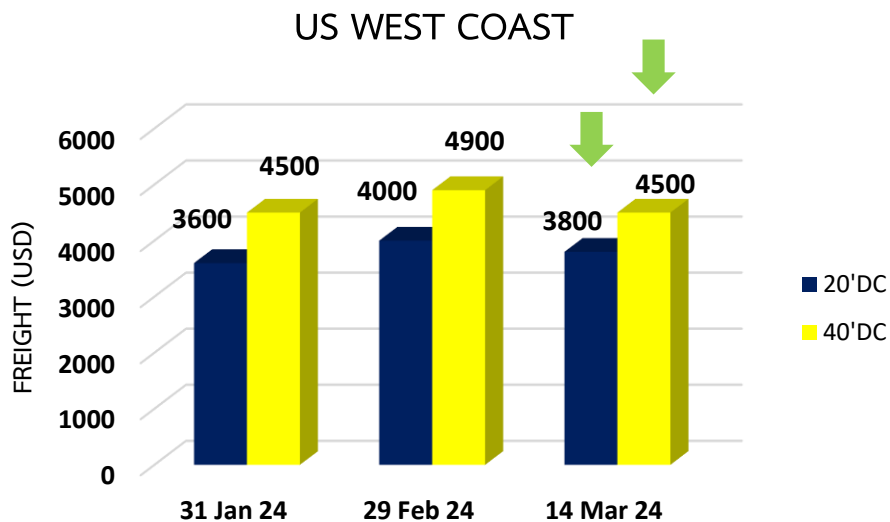
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ยุโรป** เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2567



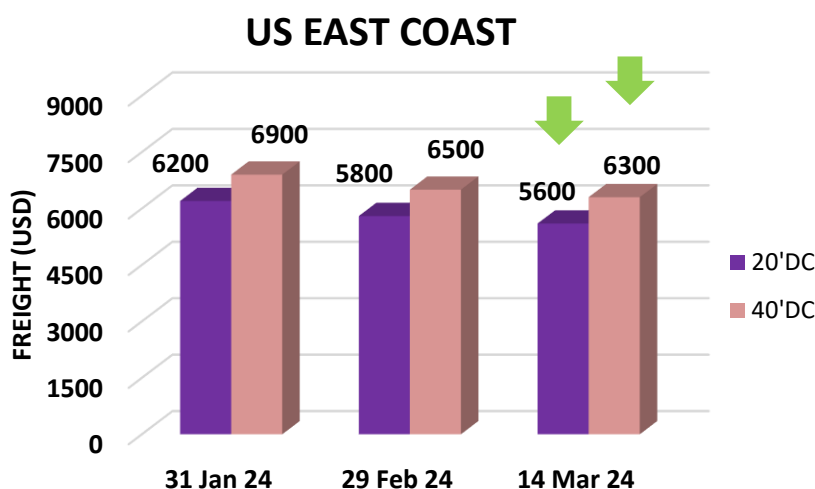
Subject to

- 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

Overland Saudi container transits gain traction as Red Sea diversions continue

DUBAI — Gulf-based shippers facing the Ramadan rush are tapping overland options to reduce reliance on costlier feeder shipping which is, with few exceptions, the only seaborne option available as major carriers continue to divert most larger ships away from the Red Sea out of fear of Houthi militant attacks.

The prospect of trucking goods from the eastern coast of Saudi Arabia’s Dammam to the traditional trade hub of Jeddah on the Red Sea looks increasingly more favorable amid soaring ocean spot rates and few signs that Red Sea security will be restored soon for safe navigation of east-west routes. The routing has revived hopes for the long-mooted Saudi “Landbridge” project, a proposed railway linking Jeddah to Dammam.

With container capacity constrained to feeder vessels, ocean rates have soared, with an FEU shipment from Dubai to the west coast of Saudi Arabia, which cost \$450 before Red Sea ship diversions, now at \$1,850, according to a Dubai-based freight forwarder who requested anonymity.

However, industry insiders say that the UAE-Saudi border is now getting congested as more shippers turn to the two-day trucking transit, excluding delays at the Al Sila Ghuweifat crossing in Abu Dhabi.

Saudi-bound boxes

“The one thing everybody realizes is that most of the goods going through Jebel Ali [in Dubai] are bound for Saudi Arabia,” said Hashim Mak, a Riyadh-based freight forwarder. “If operations improve at Saudi ports, then why go to Jebel Ali, as it is simply acting as a hub? Add to this that Saudi Arabia has eastern and western ports which make the overland link very effective.”

Mak added that westbound overland trucking rates had jumped 27% due to the Red Sea crisis, to about \$1,290 per FEU. In November, China-Dammam ocean rates were approximately \$2,500 per FEU, while China-Jeddah rates were \$3,500.

Jeddah-based LogiPoint said clients with shipments bound for the UAE, Qatar, Kuwait, Oman and Bahrain, or further eastward, could discharge containers at Jeddah Port for eastward truck transit.

In contrast to feederage, larger vessels could be starting to reactivate. In an online post, Lars Jensen, CEO of Vespucci Maritime and a Journal of Commerce contributor, noted this week that the 14,400-TEU CMA CGM Roosevelt had entered the Red Sea and planned to transit to Asia after a stop in Jeddah.

Jensen noted COSCO could be planning to resume Suez routings for some of its vessels, adding that the carrier's own website listed the COSCO Shipping Universe departing Singapore on March 2 with a transit time of just 21 days to Rotterdam, which would require a Suez routing.

Cross-Saudi railway project

During the first seven weeks of 2024, seaborne cargo volumes moving through ports in the Gulf of Aden and Red Sea declined 21% year on year, said Niels Rasmussen, chief shipping analyst at BIMCO.

Using the overland route for boxes between Jeddah and Dammam has revived talk of the Saudi "Landbridge" project, a proposed railway to link Jeddah to Dammam. A legacy railway now connects Dammam to the Saudi capital Riyadh, but none exists between Riyadh and Jeddah.

Earlier this month, the Middle East Economic Digest (MEED) reported that the US' Hill International, in a joint venture with Italy's Italferr and Spain's Sener, had been awarded the management services contract for the project.

"The estimated \$7 billion railway project will connect the east and west coasts of the kingdom and is one of the region's largest infrastructure schemes," MEED said.

The project has been seen in the past as too expensive to finance.

"That's true, but that is in cases where the UAE is regarded as the base for regional logistics," Mak said. "If you make Saudi Arabia the regional base, and Dammam and Jeddah become the new major ports, things could change fast."

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

Cost of 'land bridge' alternative to Panama Canal too high for carriers

Liner operators say they are unlikely to emulate Maersk in using land transport to circumvent the Panama Canal restrictions, as moving containers by land in the Americas could drive costs up more than 30%.

In January, the Panama Canal Authority increased the number of daily transit slots to 24, despite first announcing a reduction to 18 for February. However, this is still fewer than the usual 36 daily transits through the waterway.

In response, Maersk announced its OC1 service from Oceania to North and South America would instead call at Balboa port in Panama on the Pacific side, and discharge boxes there.

In the opposite direction, vessels would discharge shipments for Australia and New Zealand at Panama's port of Manzanillo, on the Atlantic side. These containers are sent by rail across the canal to be transhipped.

Last month's Clarkson's Container Intelligence Monthly stated that ONE had followed Maersk by announcing it would be using a 'land bridge' involving rail across Panama for some services, omitting canal transits.

However, a ONE spokesperson clarified to The Loadstar: “This is just a temporary land bridge operation for destinations of small volumes in the Caribbean Sea and South American east coast. We have conducted this operation in the past, even before the Panama congestion this time.

“This is just a similar case to past initiatives and, hence, we didn’t ‘follow in Maersk’s footsteps’.”

The spokesperson added: “Our service which hasn’t been able to pass the Panama Canal calls at Rodman port. Since there isn’t any rail service to Rodman, we’re temporarily adopting inland truck service if needed.”

A representative of ONE’s THE Alliance partner, Yang Ming, told The Loadstar land bridge options were not cost-effective.

“Land bridge movements account for just 10% of our US east coast services; because empty containers can only be transported back to Asia by seaborne transport, the cost of a landbridge is too high.

“Today, the freight rate from Asia to the US east coast is around \$5,900 per 40ft. A normal Panama transit will take 37 days, but with the diversion round the Cape of Good Hope, you add five to six days. Using a land option will take around 30 days, but add nearly \$2,000 to the cost,” he explained.

Linerlytica analyst Tan Hua Joo told The Loadstar he was not aware of any other liner operator using a land option. He explained: “The land bridge option is clearly more expensive, and unfeasible in the long run. I do not see any other carrier taking this option as there are better alternatives available, including the Cape route being used by some carriers.

“THE Alliance has also shifted some of their diverted services back to the Panama Canal with the increased number of slots available,” he added.

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

CMA CGM containership cargo 'for Pakistan military' seized in India

Containership CMA CGM Attila recently sailed into the crosshairs of India’s security agencies, thanks to a consignment booked from China to Pakistan.

The Malta-flagged vessel was held on its way to Pakistan during a regular call at Nhava Sheva port and the cargo seized, according to sources.

While official details of the customs action remain sketchy, the issue seems to have set the stage for another geopolitical controversy as the global shipping industry battles the Red Sea crisis, precipitated by attacks by Yemen-based Houthi militants on merchant ships.

CMA CGM Attila is one of seven ships deployed on the French liner’s weekly intra-Asia loop known as the Asia-Subcontinent Express (AS1), on a port rotation of Qingdao, Shanghai, Ningbo, Shekou, Singapore, Nhava Sheva, Mundra, Port Qasim, Karachi, Singapore and Qingdao.

According to available information, the consignment allegedly contained a computer numerical control machine, which Indian investigators suspected would be used for Pakistan’s nuclear and ballistic missile programme.

Sources believe the interception was carried out under a specific intelligence alert, and Indian officials maintained that the action was in full compliance with maritime laws and regulations.

There are also reports that the consignment was not properly declared or documented.

The shipment, weighing some 22 tonnes, was consigned by Shanghai JXE Global Logistics for Pakistan Wings, a freight forwarding firm based in Sialkot. Indian agencies are said to have discovered mismatches in the shipping documentation after a closer scrutiny, with a Taiyuan Mining Import and Export Co as the shipper and Karachi-based Cosmos Engineering as the consignee.

Cosmos Engineering is reportedly on India's 'watch list' for being involved in defence supplies to the Pakistan military.

According to the latest port updates, CMA CGM Attila has been released after the cargo was confiscated. Sources also noted that India's federal Directorate of Revenue Intelligence, tasked with handling anti-smuggling operations, is to investigate the shipment.

Local CMA CGM officials remained extremely tight-lipped about the incident, while Pakistani officials, however, strongly refuted the allegations and claimed the consignment was purely commercial goods. The issue is undoubtedly rooted in the decades of strained relations between India and Pakistan.

"Pakistan condemns India's high-handedness in seizure of commercial goods," said its Ministry of Foreign Affairs. "Such acts also highlight the growing impunity of certain states in violating international norms and taking arbitrary measures in violation of international law."

Beijing also claimed it remained fully compliant with all international laws. China's diplomatic mission in New Delhi tweeted:

"The embassy noted relevant reports and is verifying its authenticity. As a responsible major country, China has been strictly fulfilling its international non-proliferation obligations and commitments."

China's growing influence in the Indian Ocean region – in the form of port controls in Sri Lanka and Pakistan – has also been a major security concern for New Delhi.

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 23 February 2024	Current Index 1 March 2024
Comprehensive Index			2109.91	1979.12
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	2508	2277
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	3465	3292
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	4691	4262
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	6127	5747
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1701	1715
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1213	1133
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2397	2310
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1912	1874
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2625	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%	297	285
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	155	153