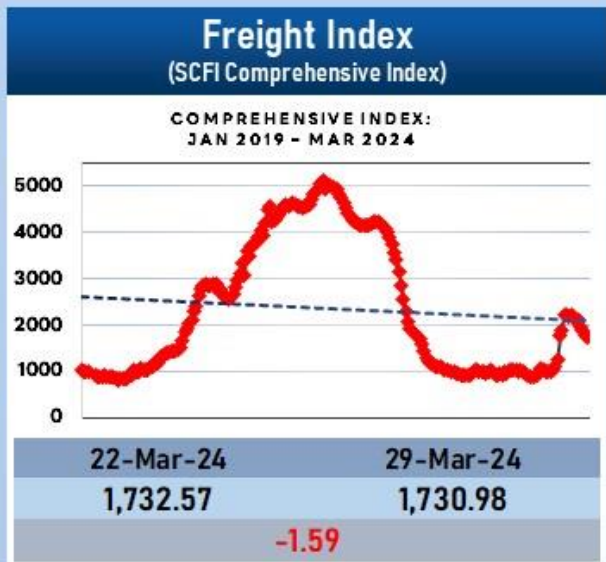
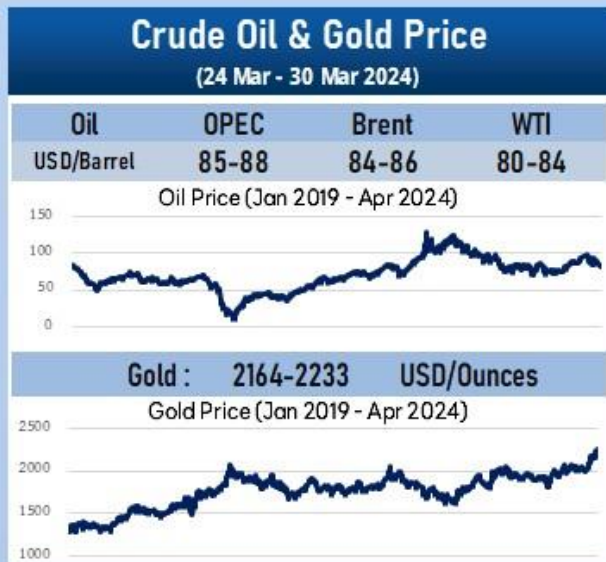
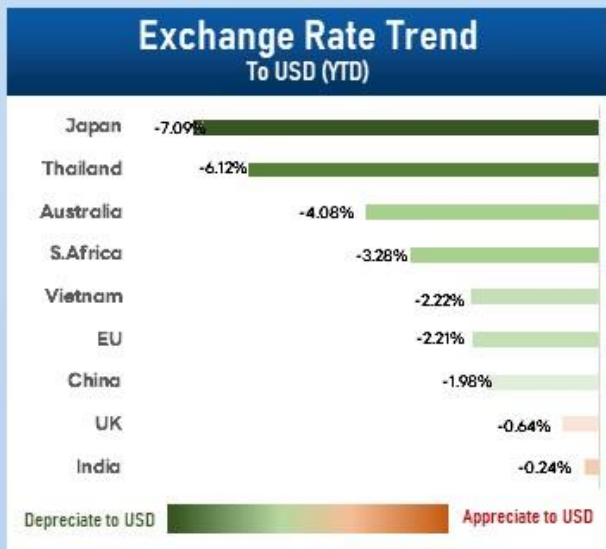


**Weekly Briefing (2 April 2024)**

### Thai Bath Rate To Foreign Currencies

<b>USD</b>	<b>EUR</b>	<b>GBP</b>	<b>AUD</b>
36.36	39.21	45.91	23.73
<b>CNY</b>	<b>JPY</b>	<b>INR</b>	<b>VND</b>
5.075	0.2402	0.4361	0.0014



## Weekly Top's Stories

- ตอบแบบสอบถามประเมินความพึงพอใจสายเรือ โครงการ Best Container Liner Award 2024 รับฟรี! คูปอง Starbucks มูลค่า 200 บาท (จำนวนจำกัด)**  
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3TOLEtq>
- China's Manufacturing Activity Expands in March After a 5-Month Lull**  
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3J2VFlp>
- Red Sea crisis prompts THE Alliance to delay restart Asia-USEC service**  
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/49n6eRa>

1. <https://bit.ly/3TOLEtq> 2. <https://bit.ly/3J2VFlp> 3. <https://bit.ly/49n6eRa>

# อัตราค่าระวางเรือ และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล สัปดาห์ที่ 13 พ.ศ. 2567





# BEST CONTAINER LINER AWARD 2024

แบบสำรวจความพึงพอใจในการให้บริการ  
ของสายเรือคอนเทนเนอร์



ความเห็นของท่านสำคัญกับเรา!!

**ฟรี !!**



คูปอง Starbucks Gift Card \*  
**มูลค่า 200 บาท!!**  
ถ้วน จำนวนจำกัด

(\*) สงวนสิทธิ์ให้เฉพาะผู้ที่ให้ข้อมูลครบถ้วนสมบูรณ์และสามารถนำไปวิเคราะห์ได้เท่านั้น

ประกาศและมอบรางวัลให้กับสายเรือที่ดีที่สุด  
ภายในงาน TILOG-LOGISTIX 2024

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม 02-679-7555 ต่อ 200, 302

**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 30-APR-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)	1,975	3,100	ISOCC: USD 124/TEU, USD 248/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU EUIS: € 31/TEU, € 62/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL 20 ft. Weight Surcharge 0-200 USD			
Thailand - US West Coast	2,880	3,600		
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	4,140	4,600		
	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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนเมษายน 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 ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 1,700 USD/TEU และ 2,450 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 550-650 USD/TEU และ 1,100-1,300 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนเมษายน ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 1,975 USD/TEU และ 3,100 USD/FEU

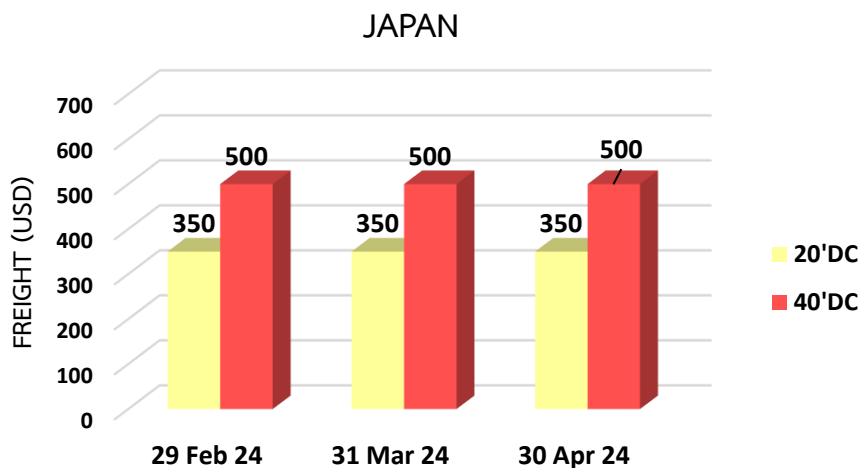
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนเมษายน ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลงโดยอยู่ที่ 2,880 USD/TEU และ 3,600 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 4,140 USD/TEU และ 4,600 USD/FEU

**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-APR-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 : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบต่อผู้ใช้เว็บไซต์ 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 ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2567

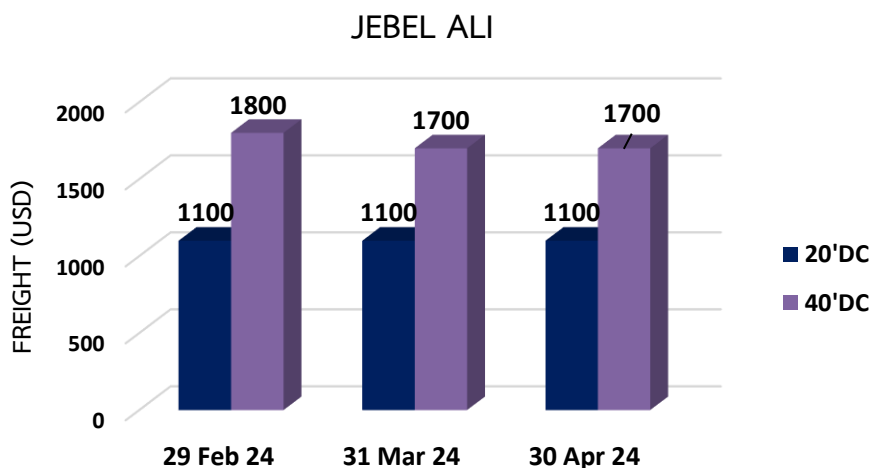


Subject to Low Sulphur Surcharge (Feb. 24): USD 80/TEU และ USD 161/FEU

(Mar. 24): USD 69/TEU และ USD 138/FEU

(Apr. 24): USD 69/TEU และ USD 138/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2567



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Feb. 24): USD 79/TEU และ USD 168/FEU

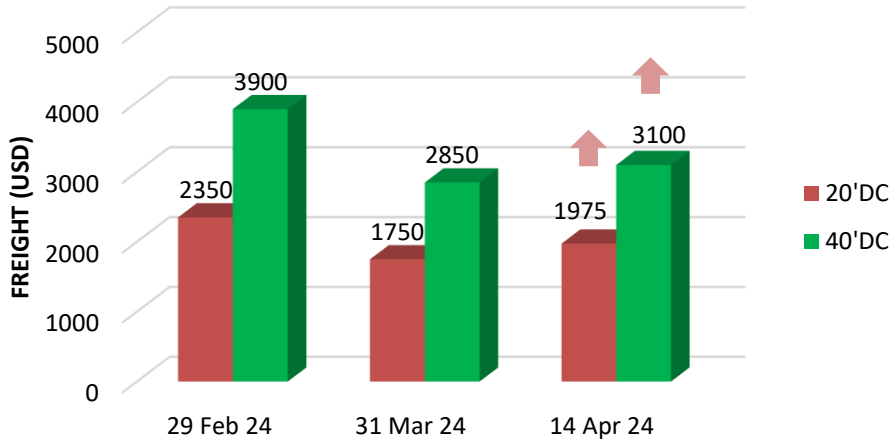
(Mar. 24): USD 67/TEU และ USD 134/FEU

(Jan. 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 ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2567

### EUROPE

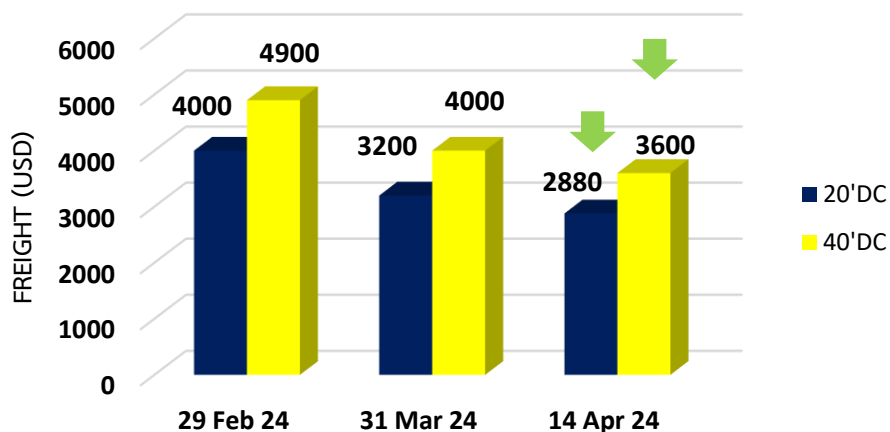


Subject to

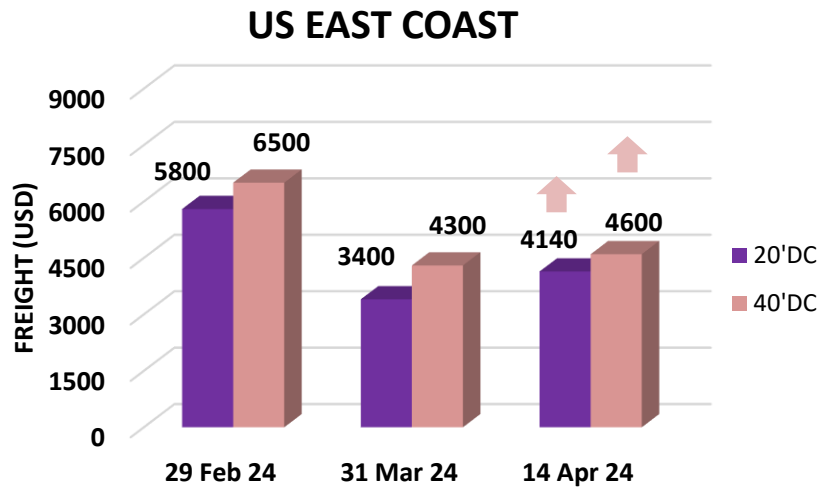
- ISOC (Feb. 24): USD106/TEU, USD212/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Mar. 24): USD88/TEU, USD176/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Apr. 24): USD124/TEU, USD248/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL + EUIS: € 31/TEU, € 62/FEU + 20 ft. Weight Surcharge 0-200 USD

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast** เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2567

### US WEST COAST



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2567



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

#### ONE and Yang Ming bounced into transpac network clarification, post-Hapag

Japanese carrier ONE and Taiwan’s Yang Ming today issued a transpacific network update to apply following the departure of Hapag-Lloyd from THE Alliance (THEA) next February.

The separate announcements from the carriers follows pressure from customers for clarification during negotiations for new annual transpacific contracts where their duration could extend beyond the date of the German carrier’s exit from THEA.

And it follows that Hapag-Lloyd and Maersk could be experiencing similar issues in their negotiations with transpacific shippers, who will be looking for some schedule certainty in their new agreements.

“We would like to present our 2025 transpacific product overview in advance, ensuring clear visibility,” announced ONE.

At first glance, the “refined” transpacific network mirrors THEA’s 2024 service network adjustment announcement (that included Hapag-Lloyd) issued on 13 December, with 13 loops covering Asia to the US west and east coasts.

However, ONE will offer 16 loops after its independent and joint transpacific services with Wan Hai are included.

Interestingly unlike the THEA announcement in December, both carriers appear to play down consortia membership.

“In response to the upcoming change within alliance membership, Yang Ming will refine its transpacific service network, starting from February 2025,” said the carrier. And ONE’s CEO Jeremy Nixon simply referred to the “long-term partnership with HMM and Yang Ming within the THEA scope on the Pacific”.

In a clear response to Hapag-Lloyd’s CEO Rolf Habben Jansen, who cited the need to improve schedule reliability as the principal reason for resigning from THEA to partner with Maersk in Gemini, Mr Nixon



said the emphasis of the new network would be on “quality end-to-end direct services with high schedule reliability”.

The reference to “direct services” is in contrast to Gemini’s proposed hub & spoke product, where its 90% reliability target will depend on not just the integrity of the managed hub ports, but also the control and effectiveness of the spoke shuttle connections.

“The core products will include sufficient sea speed buffers and are designed so that the impact of Hapag’s departure in 2025 will have a minimal impact on ONE’s network and customers over the post-Chinese New Year disengagement period,” said Mr Nixon.

At this stage, there are no further details of the number or size of ships to be deployed on the revised transpacific network, or which line will be operating them, but the three remaining THEA members will have to step up their fleet contributions, unless THEA is able to find another partner to replace Hapag.

ONE and Yang Ming have so far not found the need to clarify their network service offerings post-Hapag on the Asia-Europe tradelanes, presumably because long-term contracts to North Europe and the Mediterranean tend to be renewed on a calendar year basis, unlike the transpacific agreements, which normally run from May to April.

Moreover, Asia to Europe networks have been more affected by the Red Sea crisis than the transpacific’s, and are currently operating on temporary schedules via Africa, rather than transiting the Suez Canal.

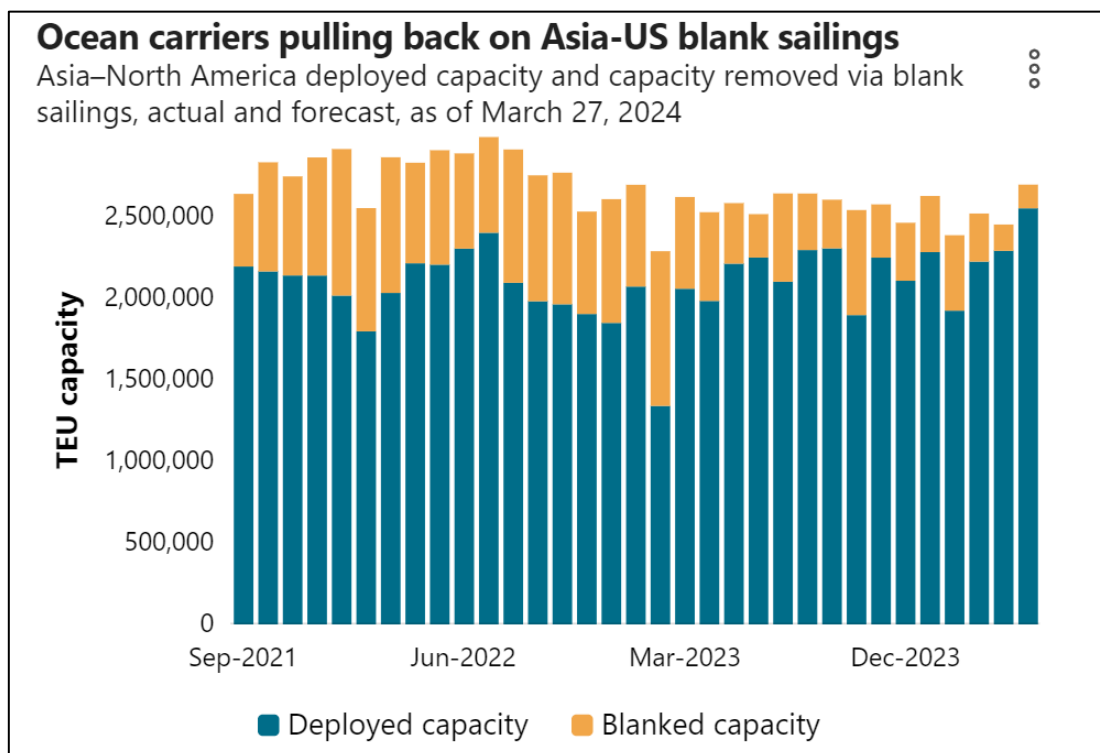
Source: <https://www.theloadstar.com/>

### **Ocean carriers curb trans-Pacific blank sailings while boosting capacity**

Container carriers are blanking fewer trans-Pacific sailings than they did the previous two years as the longer voyages around the southern tip of Africa during the Red Sea hostilities continue to pull capacity from global trade lanes. They’re on track to increase capacity in the Asia-US trades to the highest level in 17 months in May.

“The carriers are blanking much less this year, across the board, as the Red Sea crisis is very conveniently soaking up a large share of their excess capacity,” Alan Murphy, CEO and founder of Sea-Intelligence Maritime Analysis, told the Journal of Commerce Monday.

Carriers in March blanked sailings equal to 11.7% of total vessel capacity from Asia to the US West and East coasts, down from 21.5% in the same month last year and 29% in March 2022, according to Sea-Intelligence data. In February, carriers blanked 19.4% of capacity, down from 41.5% in 2023 and 29.6% in 2022



Although container lines have scheduled even fewer blank sailings for April and May, Murphy cautioned that trusting such projections is risky because carriers are giving less advanced notice of canceled sailings than they did in the past. At present, the announced blank sailings amount to only a 6.6% reduction in total deployed capacity to the US in April and 5.4% in May, according to Sea-Intelligence.

“We caution putting too much faith in data six weeks out,” Murphy said. “And with the ongoing Red Sea crisis, I would be cautious trusting figures four to five weeks out, as the carriers are making more and more short-term adjustments,” he said.

Meanwhile, on-time vessel performance from Asia to the US West and East coasts declined in February. According to Sea-Intelligence’s Global Liner Performance Report, schedule reliability from Asia to the US West Coast fell to 44.2% from 48.5% in January, while Asia-US East Coast on-time performance slipped to 33.4% from 33.9%. Globally, schedule reliability improved marginally, rising to 53.3% from 51.6%

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

**ONE, Cosco join with CMA CGM on north-south service to US East Coast**

CMA CGM has signed a deal with Cosco Shipping and Ocean Network Express (ONE) that will bring their ships into CMA CGM’s north-south service between the West Coast of South America and the US East Coast.

The three carriers filed the vessel-sharing agreement with the US Federal Maritime Commission last week that will “improve the liner services” that each offers in the trade between Colombia, Ecuador, Peru and Chile and ports on the East Coast.

The service, which was effective as of the first northbound sailing scheduled for March 28, will deploy six 2,200-TEU ships on 42-day roundtrip voyages. The ports included in the service will be Chile’s San Antonio,

Peru's Callao, Ecuador's Guayaquil and Colombia's Cartagena. US calls are Port Everglades, Philadelphia, New York and Norfolk, with Colombia's Buenaventura also a call on the southbound leg.

CMA CGM currently offers its independently operated Americas XL service to those same ports, using a string of six ships. Under the new agreement, Cosco will initially deploy one of its ships to replace a CMA CGM vessel in the rotation. ONE will be able to charter up to 600 TEUs from CMA CGM and another 200 TEUs in reefer capacity, according to the deal.

After four months, ONE will deploy two vessels in the service, replacing two other CMA CGM ships. At that time, slot capacity will be allocated in relation to vessels deployed, according to the agreement.

ONE had a West Coast South America-US East Coast service it shut down after becoming a slot charterer on the Americas XL service, Alphaliner noted in its weekly report Wednesday.

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 22 March 2024	Current Index 29 March 2024
Comprehensive Index			1732.57	1730.98
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1943	1994
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	2887	3009
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	3621	3407
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	4842	4447
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1503	1697
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	822	729
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2194	2168
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1683	1665
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2550	2788
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	288	288
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	300	297
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	281	284
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	158	155