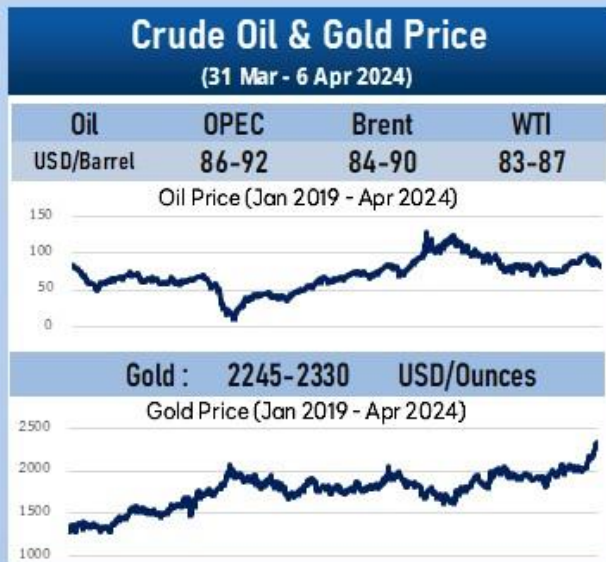
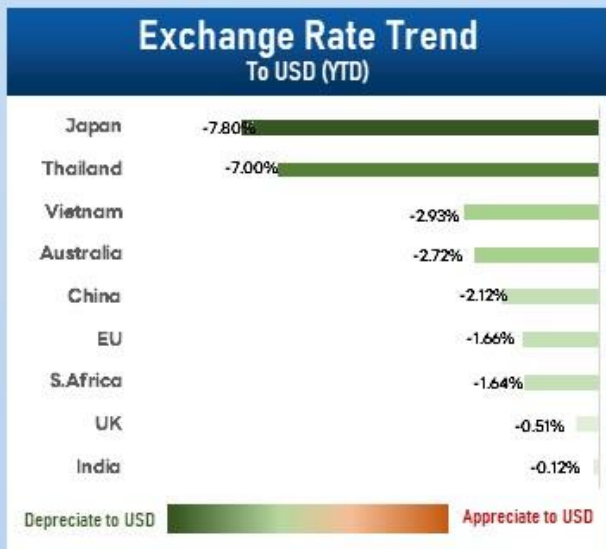


# Weekly Briefing (10 April 2024)

### Thai Bath Rate To Foreign Currencies

<b>USD</b>	<b>EUR</b>	<b>GBP</b>	<b>AUD</b>
36.7	39.86	46.45	24.24
<b>CNY</b>	<b>JPY</b>	<b>INR</b>	<b>VND</b>
5.076	0.2418	0.4407	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>
- More ships attacked as Houthis claim danger area 'expanding'  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3U8PBnU>
- When Will Fed Cut Rates? as US Economy Flexes Its Muscles  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3U9WtL7>

# อัตราค่าระวางเรือ และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล สัปดาห์ที่ 14 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

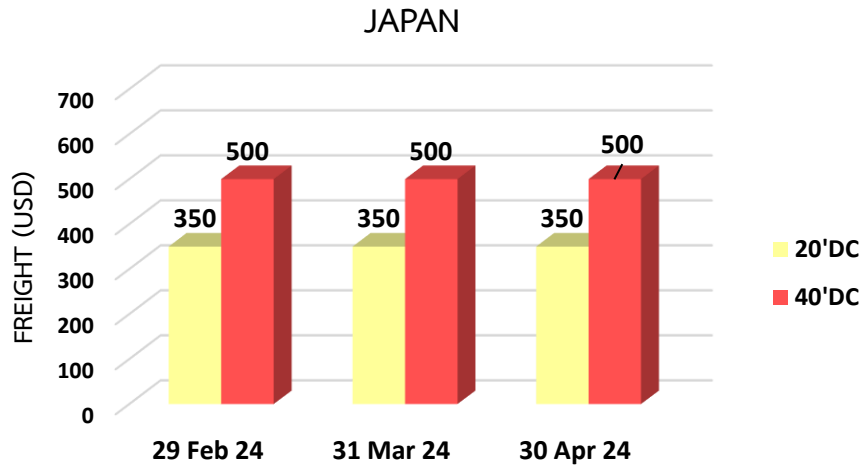
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนเมษายน ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลงโดยอยู่ที่ 2,880 USD/TEU และ 3,600 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 4,140 USD/TEU และ 4,600 USD/FEU

**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	

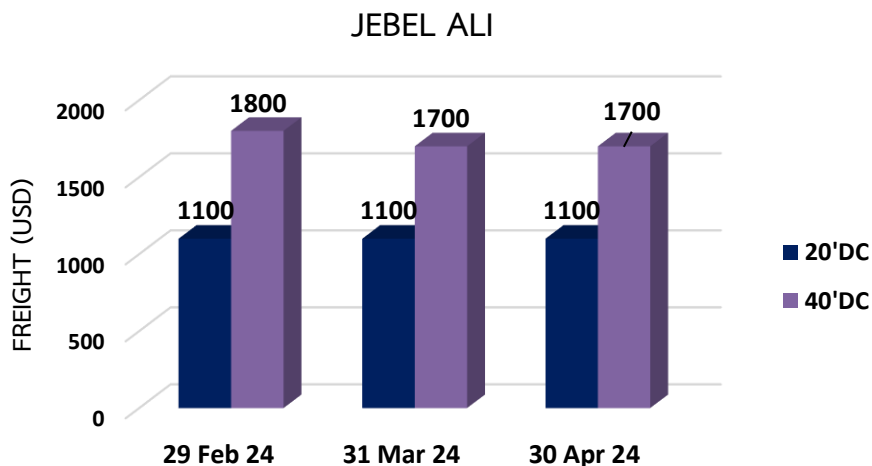
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือนในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

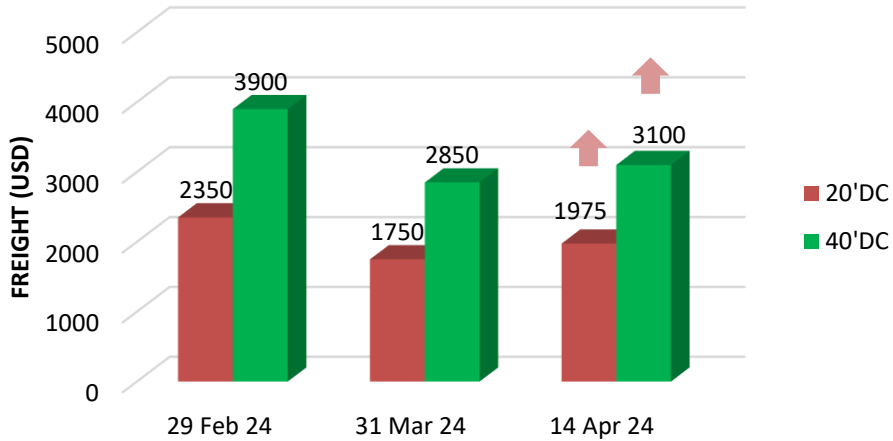


Subject to

- 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

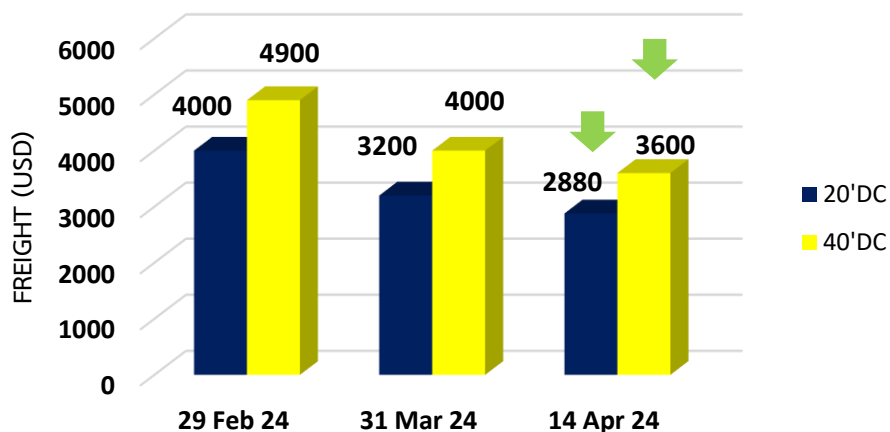


Subject to

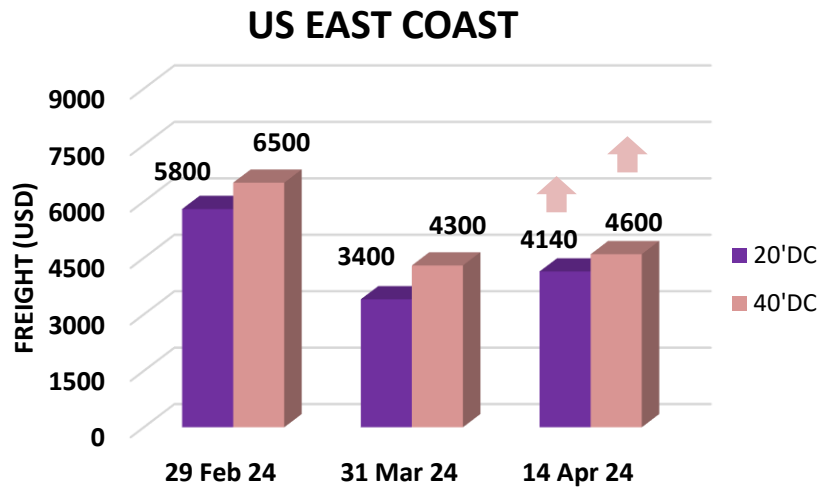
- ISOC (Feb. 24): USD106/TEU, USD212/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Mar. 24): USD88/TEU, USD176/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Apr. 24): USD124/TEU, USD248/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL + EUIS: € 31/TEU, € 62/FEU + 20 ft. Weight Surcharge 0-200 USD

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

#### Iraqi Persian Gulf port project moves forward

The UAE’s AD Ports Group has agreed to work with the Iraqi government to develop a container port complex on the northern tip of the Persian Gulf, as backers say the ongoing Red Sea disruption shows the potential for routing through Al-Faw Grand Port and then overland into Europe.

The Abu Dhabi terminal operator and the General Company for Ports of Iraq (GCPI) on April 3 signed a preliminary agreement to develop Al-Faw, its economic zone and freight-supporting infrastructure in other Iraq cities. They envision building the gateway to ultimately be able to handle 4 million TEUs annually in addition to dry bulk capabilities, according to Technital, provider of design services and works supervision for the project.

At Breakbulk Middle East 2024 in Dubai in February, a GCPI official told the Journal of Commerce that construction on the first phase of Al Faw Grand Port would be completed by the end of 2025, allowing the appointment of an international port operator for the facility in the fourth quarter of 2026.

“Technital has been involved in the Al Faw Grand Port master plan and in the design of the port, including the road connecting the port with the existing national highway network, considering that in the future, a railway will connect the port with Europe, opening an alternative to the Suez Canal or to the [circumnavigation of] Africa,” CEO Alberto Scotti said.

The Al Faw Grand Port project has been in development for well over a decade, but factional infighting and corruption in Iraq have marred progress. The endorsement provided by AD Ports Group’s involvement will significantly boost the project’s credibility.

“Al Faw Grand Port and Economic Zone project is of great importance to the Iraqi government, which is committed to implementing the project in line with the highest global standards, in cooperation with our partners in the UAE and AD Ports Group,” Razzaq Muhaibas Al-Saadawi, Iraq’s Minister of Transport, said.



Disruptions to shipping in the Red Sea caused by the attacks launched from Yemen by Houthi militants have elevated in some quarters the feasibility of Iraq's vision to channel seaborne trade from Al-Faw into Europe. The "Development Road" project envisages road and rail links from Al Faw into Turkey and beyond into Europe, by the end of the decade.

To date, the port of Umm Qasr, 53 kilometers (33 miles) west of Al Faw, has provided Iraq's main access to seaborne trade. But capacity and draft limitations, as well as access difficulties, hamper its prospects. Basrah Port, accessed via the Shatt Al Arab Waterway, is 113 kilometers from the open sea.

Iraq's current population of 40 million is expected to rise to 50 million within 10 years, and the country is in need of an additional port with the ability to handle significant extra capacity, especially as Iraq is also expected to boost domestic manufacturing production to diversify its economy and create new jobs.

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

### **Slow uptake of green shipping services, but momentum building**

Maersk saw a 37% jump in the number of ocean containers transported on its low-emission biofuel product in 2023, but the total 660,000 TEUs that were shipped amounted to just 3% of the carrier's annual volume.

While shippers have been slow to embrace the premium-priced green services that have been offered by several carriers over the past two years, Maersk says there has been a definite shift in attitude from customers towards low-emission shipping.

"In the beginning, we have had many customers giving ECO Delivery Ocean a first try for some of their cargo volumes," said Maja Nyvold, head of surcharges, value-adding services and energy in the ocean business segment at Maersk.

"After they realized how well it is working, more and more customers either increased the cargo volume or committed themselves even to ship 100% of their seaborne cargo under Maersk care with ECO Delivery Ocean," Nyvold said in a statement Monday.

The ECO Delivery product is similar to Hapag-Lloyd's ShipGreen and other "book and claim" services being offered by some major carriers and forwarders. The products use biofuel blended with conventional fossil fuels; the carriers claim emissions from seaborne transport can be reduced by over 80% on a lifecycle basis compared with using conventional bunkers.

Using sustainable fuel in container shipping is a process known as "insetting," where carbon dioxide emissions within the cargo transport value chain are reduced as a result. That contrasts with offsetting, which involves CO2 emissions in the transportation process being compensated by external environmental projects such as planting trees.

A step towards sustainability

Maersk says almost 60% of its top 200 customers have committed to or set science-based targets for their journey to net-zero, with some customers shipping more than 50,000 TEUs per year on its biofuel product.

"Reaching net-zero requires changing many aspects of how we source, make, and distribute our products," Stephanie Hart, global head of operations at Nestlé, said in the Maersk statement. "The agreements

we've signed with Maersk will help reduce emissions and deliver immediate positive impacts on our carbon footprint.”

Jens Burgers, supply chain director at European retailer Action, said in the statement his company has cut its GHG emissions “from various factories of origin to our distribution centers across Europe by at least 60% by using green fuel instead of fossil fuels.”

Maersk has also recruited Danish variety store Flying Tiger Copenhagen, Amazon, Spanish clothing retailer Inditex, Volvo Cars and Norwegian retailer Europris, among others, to its biofuel product. But despite the list of big names joining zero-carbon initiatives, the overall demand for ocean services with lower emissions remains muted relative to the market size.

Hapag-Lloyd noted that barely 1% of its annual volume in 2023 was carried via its ShipGreen product. ‘Open your pockets and pay’

There remains a disconnect between the huge costs required to achieve net-zero targets set by ocean carriers and the willingness of cargo owners to pay the significantly higher rates being charged for low-emission fuels while the cheaper fossil fuel alternatives are available.

Thorsten Meincke, board member for air and ocean freight at DB Schenker, last month estimated at the Journal of Commerce’s TPM24 conference in Long Beach that the biofuel available today cost \$700 per ton more to produce than fossil fuel, and that to ship from Asia to the US West Coast using biofuel would add \$210 per TEU to the freight rate.

For Meincke, there was no question that cargo owners needed to pay up.

“The big step will cost money and there is no way around it,” he told shippers at the conference. “Open your pockets and pay. Don’t just focus on cost reduction.”

The International Maritime Organization’s (IMO’s) Marine and Environment Protection Committee (MEPC 81) meeting in London last month took another step towards addressing the cost differential between alternative fuels and conventional bunkers. Member states reviewed several carbon pricing proposals and are working towards settling on one global mechanism that will be rolled out in 2027.

Equally essential to decarbonizing shipping was the establishment of robust emission reporting capabilities aligned with recognized calculation methodologies, according to Smart Freight Center’s “Procurement Playbook Toward Zero Emission Logistics Services.”

Smart Freight Centre (SFC), an international non-profit organization focused on reducing greenhouse gas emission from freight transportation, believes freight buyers were pivotal stakeholders in driving transformation of current and future logistics services.

“It’s imperative to dispel the notion of sustainable logistics services as mere commodities, recognizing their inherent value and complexity,” SFC noted in the procurement playbook, released in March.

“Standing solutions such as a modal shift to low-carbon modes, increasing asset utilization and asset efficiency...can all be achieved through including sustainability within the existing logistics procurement processes,” it said.

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

### Maersk OC1 service to resume Panama Canal transit next month

Maersk is to resume its OC1 Oceania-North America east coast string as an all-water service through the Panama Canal next month, dropping its use of the Isthmus rail land bridge link.

As rainy season approaches, Panama Canal Authority (ACP) has increased its daily transit limit to 27 from the 24 it had enforced in December.

Since its locks were expanded, the canal had capacity for 34 to 38 daily transits, but this was steadily reduced due to low water levels, as the country experienced one of its driest years, attributed to the El Nino phenomenon.

The Loadstar Premium reported in November that ACP had forecast a reduction in slots to 18 a day for February, but this did not happen and Panama is expecting steady rain fall this week and next.

“Based on the present and projected level of Gatun Lake, the Panama Canal announces an increase in the number of daily slots in the Panamax Locks,” said ACP.

As a result, Maersk’s OC1 service will return to its usual rotation of Philadelphia-Charleston-Panama Canal-Balboa-Tauranga-Sydney-Melbourne-Port Chalmers-Manzanillo-Cristobal-Cartagena, on 10 May.

Employing the rail corridor had transformed the OC1 into a two-loop set-up that meant containers headed east were unloaded at Balboa, crossed the isthmus by train to Manzanillo on the Atlantic coast and were loaded onto a vessel destined for Philadelphia and Charleston.

Maersk began using the Panama “land bridge” via the rail network in January, when the ACP intended to cut more than 50% of daily canal transits the following month.

This route meant the OC1 service had to omit the port of Cartagena, an important transshipment hub in Colombia. The Loadstar previously reported that other carriers had been apprehensive of using land transport to circumvent the Panama Canal restrictions due to the high costs. A Yang Ming spokesperson 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 land bridge is too high.

“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.

Shippers and forwarders making use of Maersk’s OC1 service could expect see both rates and lead times drop when it returns to the Panama Canal.

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 29 March 2024	Current Index 3 April 2024
Comprehensive Index			1730.98	1745.43
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1994	1997
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	3009	3014
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	3407	3308
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	4447	4359
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1697	1894
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	729	701
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2168	2167
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1665	1753
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2788	3082
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	288	296
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	297	302
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	284	283
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	155	155