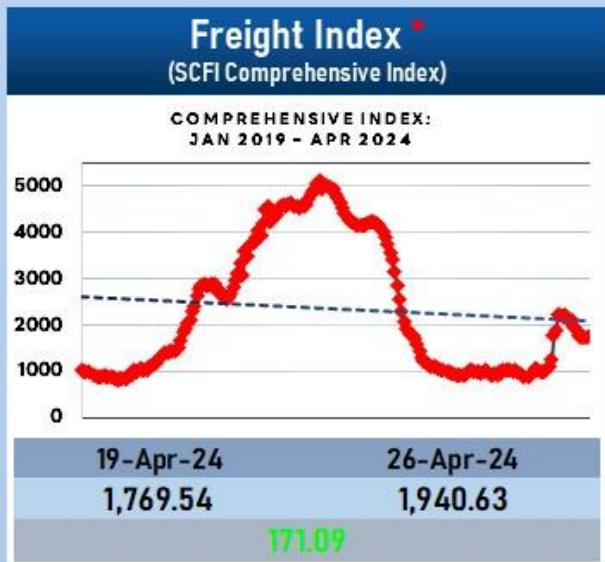
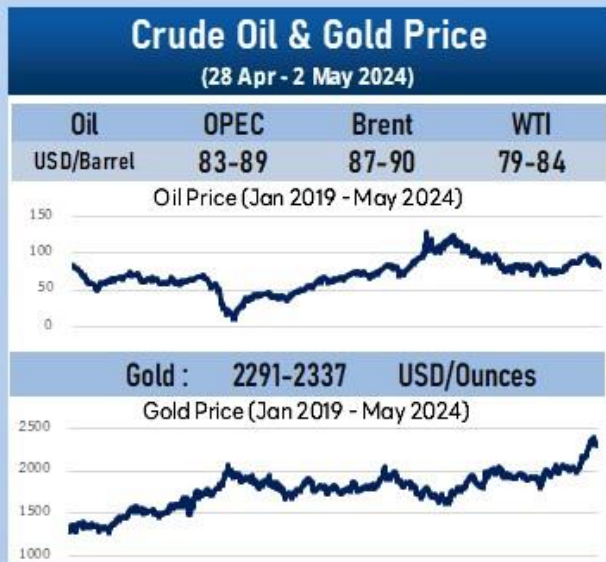
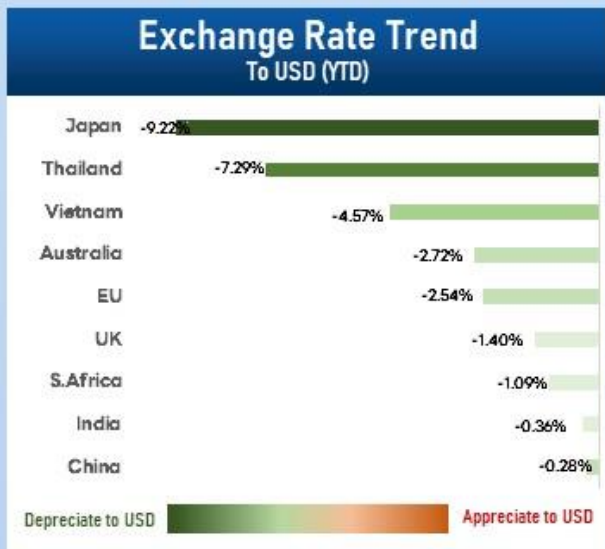


# Weekly Briefing (8 May 2024)

### Thai Bath Rate To Foreign Currencies

<b>USD</b>	<b>EUR</b>	<b>GBP</b>	<b>AUD</b>
36.8	39.62	46.2	24.36
<b>CNY</b>	<b>JPY</b>	<b>INR</b>	<b>VND</b>
5.183	0.2382	0.4409	0.0014



## Weekly Top's Stories



ตอบแบบสอบถามประเมินความพึงพอใจสายเรือ โครงการ Best Container Liner Award 2024 รั้งฟรี! คูโปง Starbucks มูลค่า 200 บาท (จำนวนจำกัด)  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3TOIEtq>



US Employers Scaled Back Hiring in April. Let the Fed Cut Interest Rates  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3JO5OJt>



Regional operators launch feeder services as mainline carriers adjust port calls  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/4b4PfF9>

(\*) ไม่มีข้อมูล SCFI ในสัปดาห์นี้เนื่องจากวันหยุดยาวในจีน โปรดติดตามข้อมูลใน Weekly Report สัปดาห์หน้า ขออภัยในความไม่สะดวก

# อัตราค่าระวางเรือ และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล สำเนาที่ 18 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	80	150	Subject to ISOCC USD 92/TEU, USD 184/FEU	Effective till 31-MAY-2024
Thailand - Qingdao	150	220		
Thailand - Hong Kong	80	150		
Thailand - Japan (Main Port)	350	450		
Thailand - Kaohsiung	150	300		
Thailand - Klang	150	250	Subject to ISOCC USD 53/TEU, USD 107/FEU	
Thailand - Jakarta	150	250		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	80	130		
Thailand - Singapore	150	250		
Thailand - Manila (North & South)	400	700		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	1,200	1,900	Subject to ISOCC USD 90/TEU, USD 180/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	750	1,050	ISOCC: USD 102/TEU, USD 204/FEU	
Thailand - Durban / Cape Town	2,300	3,550	Subject to ISOCC USD 157/TEU, USD 314/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)	2,625	4,650	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	3,360	4,200		Effective till 14-MAY-2024
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	4,860	5,400		
	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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนพฤษภาคม 2567 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียเพิ่มขึ้นในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางเพิ่มขึ้น อยู่ที่ 80 USD/TEU และ 150 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางเพิ่มขึ้น อยู่ที่ 150 USD/TEU และ 200 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางเพิ่มขึ้น อยู่ที่ 80 USD/TEU และ 150 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อย อยู่ที่ 350 USD/TEU และ 450 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 2,300 USD/TEU และ 3,550 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 ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนพฤษภาคม ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 2,625 USD/TEU และ 4,650 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนพฤษภาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้นโดยอยู่ที่ 3,360 USD/TEU และ 4,200 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 4,860 USD/TEU และ 5,400 USD/FEU

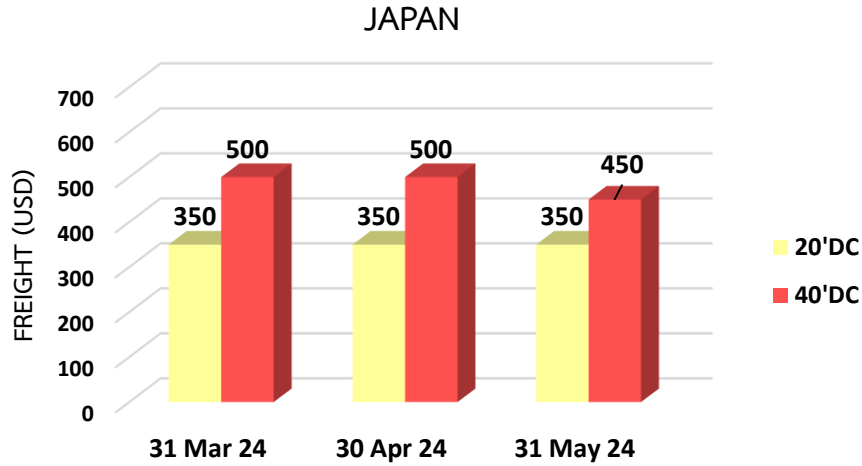
### CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,500-2,500*	2,000-3,000*	All-in	Effective till 31-May-2024
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,000	1,400	All-in	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	3,200	5,000	All-in	

(\* ค่าระวางมีความผันผวนสูงและอาจมีความแตกต่างในการใช้บริการจริงเนื่องจากอยู่ในช่วง High Season

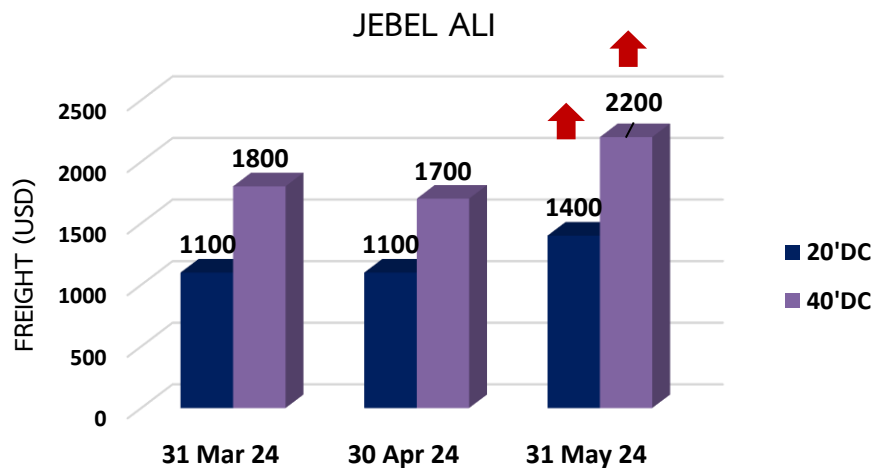
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

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



Subject to Low Sulphur Surcharge (Mar. 24): USD 69/TEU และ USD 138/FEU  
(Apr. 24): USD 69/TEU และ USD 138/FEU  
(May. 24): USD 92/TEU และ USD 184/FEU

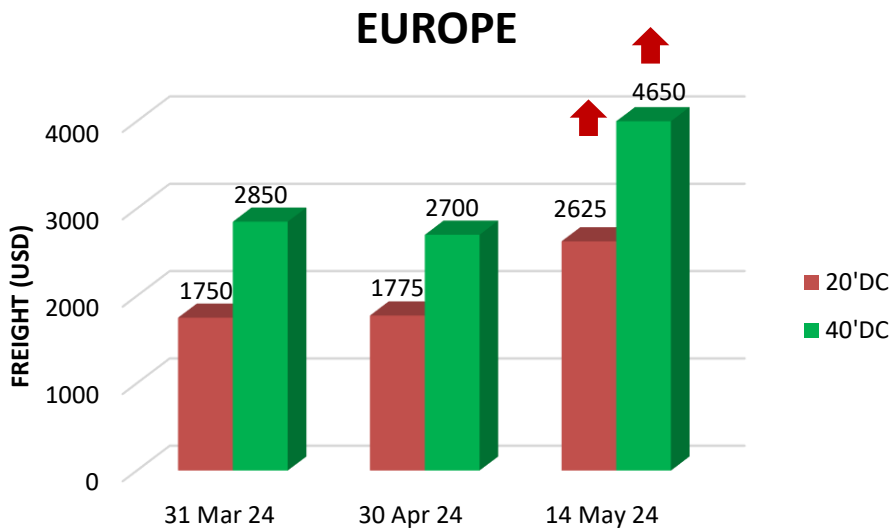
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2567



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Mar. 24): USD 67/TEU และ USD 134/FEU  
(Jan. 24): USD 67/TEU และ USD 134/FEU  
(May. 24): USD 90/TEU และ USD 180/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

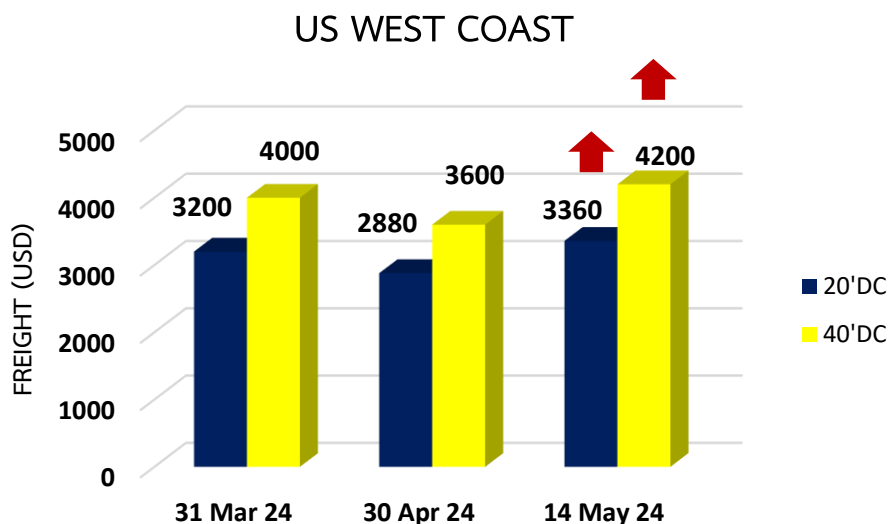
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-ยุโรป** เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2567



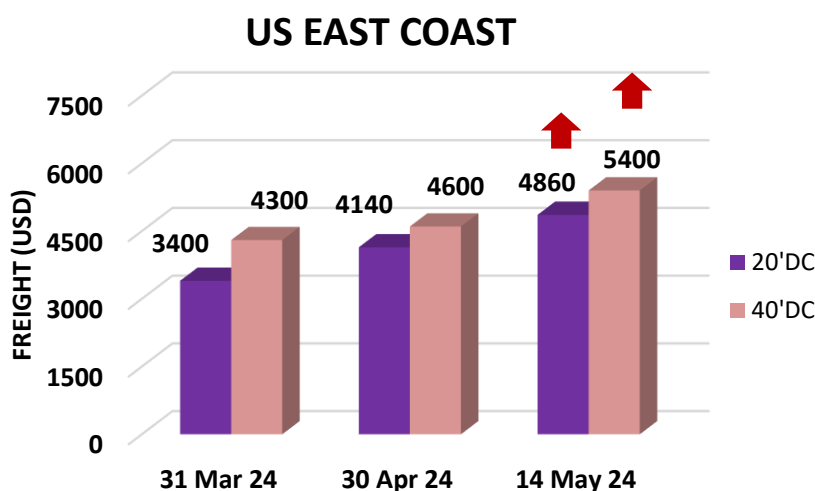
Subject to

- ISOC (Mar. 24): USD88/TEU, USD176/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Apr. 24): USD124/TEU, USD248/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(May. 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 มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2567



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



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

#### Rate slide slows on Asia-Europe ocean trade, with hefty hikes set for May

Two rounds of April price hikes on the Asia-Europe ocean trade have arrested a recent westbound rate slide that had seen the spot market fall more than 30% since hitting a peak in early January.

And with the ink not yet dry on the latest April 15 freight-all-kinds rate increase, some carriers have set aspirational May 1 rate levels above \$4,000 per FEU from Asia to North Europe and as high as \$5,600 per FEU to the Mediterranean.

The increases would be substantially higher than current rate levels, with various indices assessing the spot market on Asia-North Europe at \$3,000 to \$3,200 per FEU and Asia-Mediterranean rates at \$3,500-\$4,100 per FEU.

“The two rounds of rate hikes in April have at least reversed the recent rate slides, with carriers keen to keep the positive momentum with capacity on both the North Europe and Med sectors remaining tight due to the [southern Africa] diversions,” according to an April market update from analyst Linerlitica.

“Capacity utilization remains very high despite lackluster volume growth to Europe this year and carriers will be banking on an early summer rebound in volumes to push for further rate increases in May,” Linerlitica added.

The likelihood of demand growth through the summer is high, if comments by the CEOs of Kuehne+Nagel and DSV are any indication. Both K+N’s Stefan Paul and DSV’s Jens Lund told analysts in their first-quarter earnings calls this week that demand on Asian export trade lanes was expected to continue growing through the second half of the year and beyond.

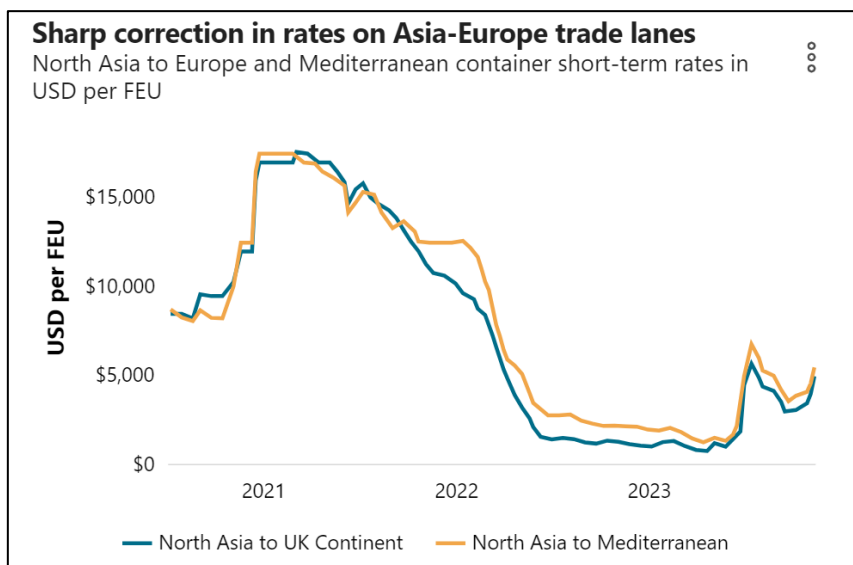
“We believe that Q2 from a volume perspective will be stronger than the first quarter and year over year, and there should be between 2% and 5% volume growth in the second quarter versus 2023,” Paul told analysts.



Volume up, rates heading south

The news from a rate perspective was the opposite. Although current high ship utilization will provide at least some support for rate levels, Paul did not expect any contribution to Asia-Europe rates from the Red Sea ship diversions to last beyond the second quarter.

“We believe that the situation from a rate perspective is going to normalize at the back end of the second quarter,” he noted.



DSV’s Lund said bookings in the forwarder’s business pipeline showed volume growth continuing, but he agreed rates would head in the opposite direction considering the large amount of capacity coming into the market.

“It probably means that the rates which have already been pushed down will continue to decline,” he told analysts.

Although shipping association BIMCO estimates that 9.5% of capacity has been absorbed by the need to divert ships around southern Africa to avoid the Red Sea attacks, the eventual return to Suez Canal transits will see the industry quickly return to an oversupplied situation.

Almost half the 8.1 million TEUs in capacity ordered in the past three years is for vessels above 14,500 TEUs, according to Sea-web, a sister company of the Journal of Commerce within S&P Global. That capacity is steadily sailing into service and keeping the supply-demand balance under pressure.

BIMCO expects cargo volumes to grow more slowly than the fleet, at 3% to 4% in both 2024 and 2025 with the fleet growing at 9.5% in 2024 and 4.9% in 2025.

As the market has adjusted to the new normal of longer voyages, the number of blank sailings has fallen sharply since March when heavily disrupted schedules saw carriers blanking almost 30% of sailings, according to data from Sea-Intelligence Maritime Analysis.

Blank sailings dropped to 5% in April, with 12.4% of capacity set to be canceled in May, about on par with May 2023.

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

### Shipper frustration as spot rates rise alongside demand, and cargo is rolled

A strengthening demand scenario on the Asia-European trades appears to have caught carriers and forwarders by surprise, and tightening space has increased the chances of shipments moving under long-term contracts being rolled.

“My inbox started to blow up towards the end of last week, with customers having problems with their allocations,” one European forwarder told The Loadstar.

“The problem is that contract rates are well below spot rates and when that happens during busy periods, carriers will always prioritise the highest-paying cargo – what is unusual about the current situation is that I just don’t know where it is coming from.”

During yesterday’s first-quarter earnings call with analysts, Maersk CEO Vincent Clerc suggested that European importers had now entered a period of restocking.

Maersk saw a 9% growth in volumes into Europe during the period.

He said: “In Europe, with 9% growth, we believe there is something of a restocking, because there was cautiousness last year in Europe that maybe the macro environment would not be so good, and people had run their stock down. Consumption keeps on holding better than maybe what some of our customers had feared, and now you have a little bit of a restocking going on as we’re moving into the year.”

Spot rates on Drewry’s World Container Index’s (WCI) Shanghai-Rotterdam leg saw 2% week-on-week growth, to \$3,103 per 40ft, and up 3% on Shanghai-Genoa, to \$3,7176 per 40ft.

In reality, many shippers may already be paying more to avoid rollovers.

Asked by The Loadstar about this week’s market, one UK-based forwarder said: “One word: mental.

“Spot rates are shooting up rapidly – and this could be just the beginning as demand is stronger than expected and capacity is absorbed by Red Sea diversions.

“We expect Q2 to remain elevated with the peak season volumes kicking in, and possibly not cooling until Q3, when new deliveries hit the market,” he explained.

This week also saw the introduction of new FAK rates on the Asia-North Europe trades, with a 1 May implementation of MSC’s new rate of \$4,500 per 40ft high-cube to North European ports.

Meanwhile, Maersk Line is also targeting big rate increase in the trade in the coming days, with its peak season surcharge (PSS) set to triple from the current \$500 per 40ft to \$1,500 from 11 May.

One large European importer noted that the PSS was in addition to the trade disruption surcharge already levied by Maersk, which is meant to cover the costs of the diversion around the Cape of Good Hope, and questioned whether surcharges were justifiable, given how quickly they had jumped in such a short space of time, as well as voicing familiar frustration over the lack of communication from carriers.

“There seems to be so much smoke and mirrors with the liners at the moment that people may well be getting the wrong end of the stick, in relation to the surcharges,” the importer added.

The tighter space appears to be the result of schedule “slidings”, rather than blanked sailings – with one source noting “sometimes the situation is you get rolled from your intended vessel to the next; but if you

are booked on that next vessel, you may find your cargo rolled, as the carrier has to load cargo that was rolled the week before”.

“Carriers are definitely taking advantage of the situation and we’ve already seen issues with restricting allocations on our long-term contract deals,” another forwarder told The Loadstar.

“In one week, a carrier cut our allocation by 80% with little prior warning. The only way to get more space is to use FAK, or even premium guaranteed, pricing options – customers are not happy, but there’s not much choice, currently,” he added.

There may also be a psychological element to shippers’ consternation, as a forwarder explained: “Customers who have been shipping on these types of rates have not been happy about it, but this more to do with the lack of space available and carriers still blanking, and that they expected rates to continue going downwards after Chinese New Year and budgeted their logistics spends on this.”

Elsewhere, on the main east-west trades, spot rates remained largely unchanged, with the WCI’s Shanghai-Los Angeles leg down 1%, to 3,371 per 40ft, while Shanghai-New York was flat, at \$4,382 per 40ft, and Rotterdam-New York also unchanged, at \$2,210 per 40ft.

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

### **Hapag-Lloyd widens net amid total shift to electronic bills of lading**

Hapag-Lloyd will use electronic bill of lading (eBL) software vendor IQAX to help meet its goal of migrating 100% of paper bills of lading to electronic versions by 2030, the companies announced Thursday.

The adoption of the IQAX product by the carrier is significant for two reasons. First, Hapag-Lloyd already uses IQAX competitor WaveBL as an eBL vendor, meaning the container line sees value in using more than one vendor in its pursuit of a 100% eBL future.

Secondly, the use of IQAX will align with a standardized eBL application programming interface (API) developed by the Digital Container Shipping Association’s (DCSA), a nonprofit standards consortium in which Hapag-Lloyd is a member.

“This is a great milestone in our joint mission to digitalize the container shipping industry, and very important to reach the milestone of 100% eBL in 2030,” Niels Nuyens, head of digital trade at DCSA, said in a statement. “By adopting these standards, all parties involved are demonstrating true digital leadership and paving the way for a more streamlined and efficient global trade ecosystem.”

Hapag-Lloyd in 2021 began using WaveBL, which also provides its eBL product to Mediterranean Shipping Co. (MSC), Ocean Network Express (ONE) and Zim. There are roughly a dozen vendors in the space, with WaveBL, IQAX and Bolero (acquired by software vendor WiseTech Global in 2022) generally considered the companies with most traction in the market.

WaveBL’s website says it has processed more than 545,000 eBLs, while IQAX said it has processed 180,000.

The move by Hapag-Lloyd to diversify its eBL vendors comes barely a year after all nine DCSA members committed to move to 100% eBLs by 2030. Industry observers have told the Journal of Commerce

that adoption of eBLs is still in the low single digits, though some carriers pushing eBLs with forwarder and shipper customers are seeing higher adoption.

More DCSA members could follow

The IQAX eBL product will be issued over data infrastructure developed by the Global Shipping Business Network, a separate nonprofit consortium of predominantly Asia-based container lines and terminal operators, of which Hapag-Lloyd is also a member. GSBN has also partnered with nine banks in Asia as it aims to connect data from electronic shipping documents to trade finance opportunities for lenders and shippers.

Bertrand Chen, GSBN's CEO, told the Journal of Commerce that the use of the DCSA eBL standard by Hapag-Lloyd is significant and could portend other DCSA members following suit.

GSBN earlier in April said a move to eBLs would cut 27.9 kilograms of CO2 per document, according to a report it commissioned to study the impact of the existing process of moving paper bills of lading by air.

Hapag-Lloyd has been active in the digital documentation space, enlisting the services of India-based software vendor ODeX to digitize shipping documents and automate invoice reconciliation in North America.

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 * 19 April 2024	Current Index * 26 April 2024
Comprehensive Index			1769.54	1940.63
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1971	2300
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	3048	3235
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	3175	3602
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	4071	4661
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2032	2047
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	853	929
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2468	2719
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1804	2043
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	4153	4623
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	292	292
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	305	305
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	295	307
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	164	158

(\*) ไม่มีข้อมูล SCFI ในสัปดาห์นี้เนื่องจากวันหยุดยาวในจีน โปรดติดตามข้อมูลใน Weekly Report สัปดาห์หน้า ขอภัยในความไม่สะดวก