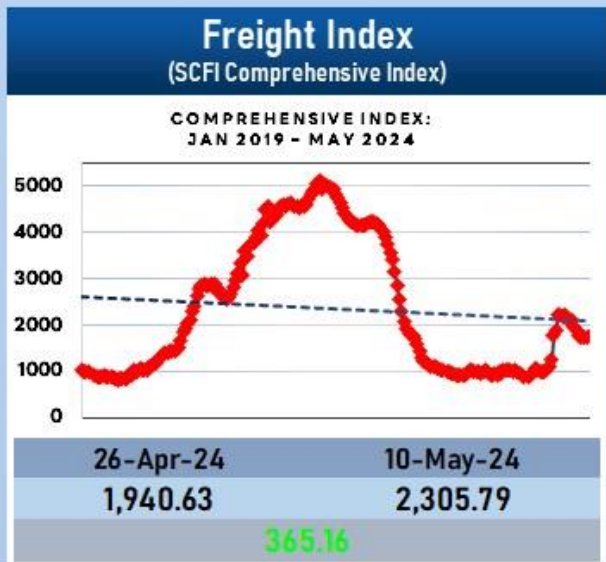
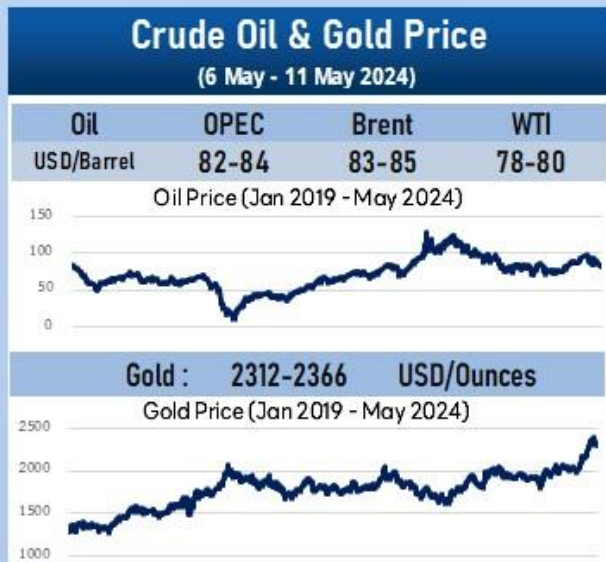
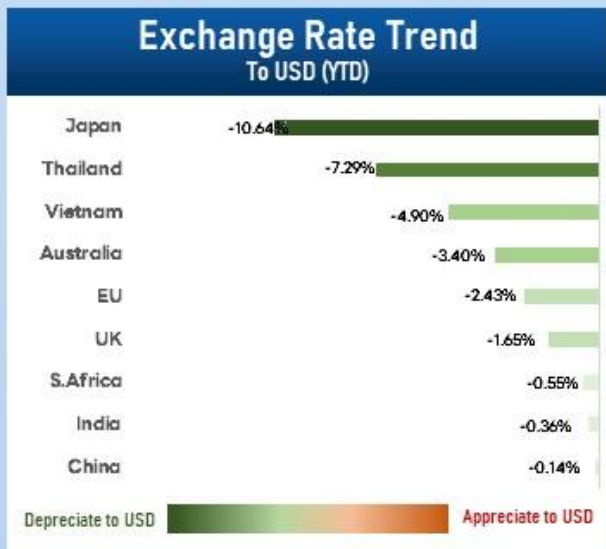


Weekly Briefing (14 May 2024)

Thai Bath Rate To Foreign Currencies

| | | | |
|---------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| USD 36.75 | EUR 39.59 | GBP 46.03 | AUD 24.27 |
| CNY 5.183 | JPY 0.2359 | INR 0.4399 | VND 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>
- A 'carrier-controlled market' as spot rates rise and capacity tightens**
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/4bjBlyU>
- US is now Germany's biggest trading partner - taking over from China**
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://cnb.cx/4bBaldQ>

1. <https://bit.ly/3TOLEtq> 2. <https://bit.ly/4bjBlyU> 3. <https://cnb.cx/4bBaldQ>

อัตราค่าระวางเรือ และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล สัปดาห์ที่ 19 พ.ค. 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 | 4,160 | 5,200 | | |
| Thailand - US East Coast | 5,670 | 6,300 | | |
| (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk) | 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 ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนพฤษภาคม ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 2,625 USD/TEU และ 4,650 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนพฤษภาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้นโดยอยู่ที่ 4,160 USD/TEU และ 5,200 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 5,670 USD/TEU และ 6,300 USD/FEU

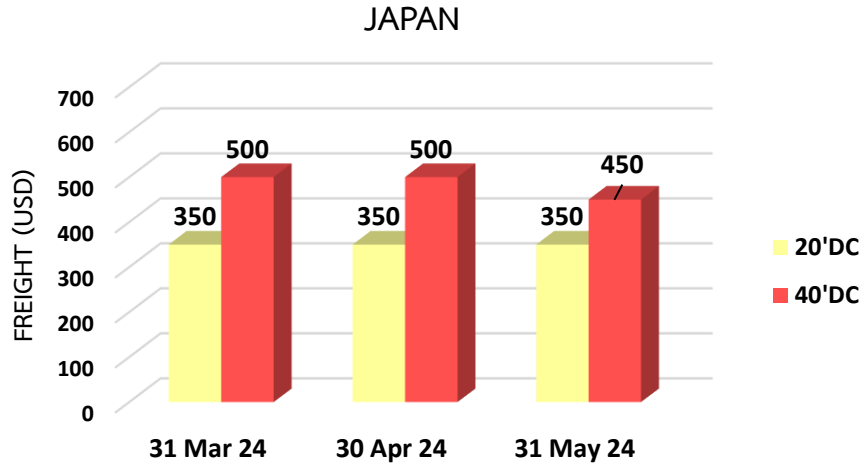
CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

| ROUTE | SIZE | | Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge | Remark |
|--|--------------|--------------|--|----------------------------|
| | USD/20' | USD/40' | | |
| Thailand-Hong Kong | 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

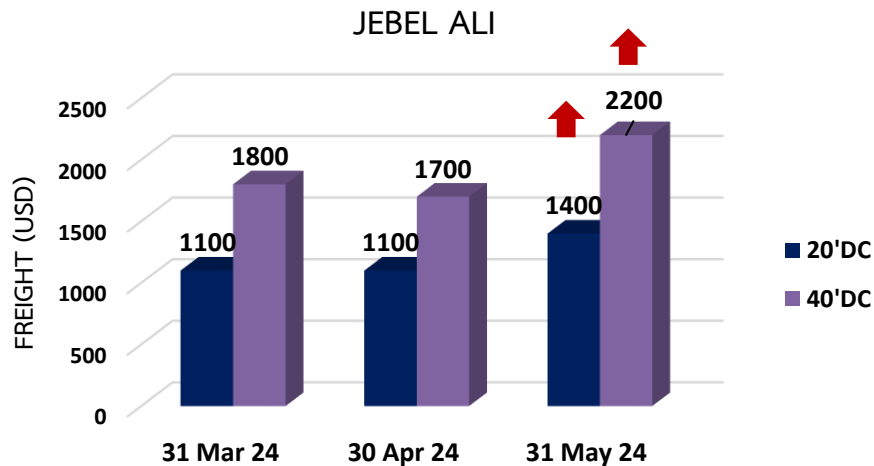
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

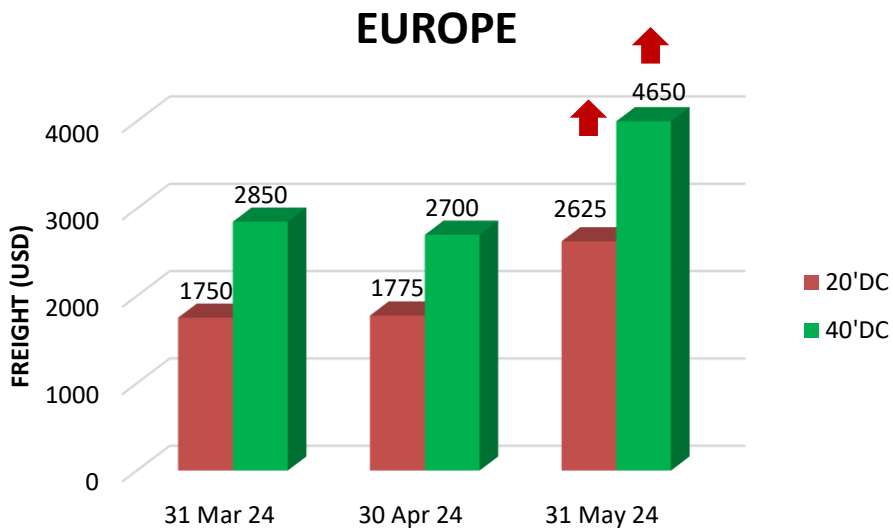
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2567



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

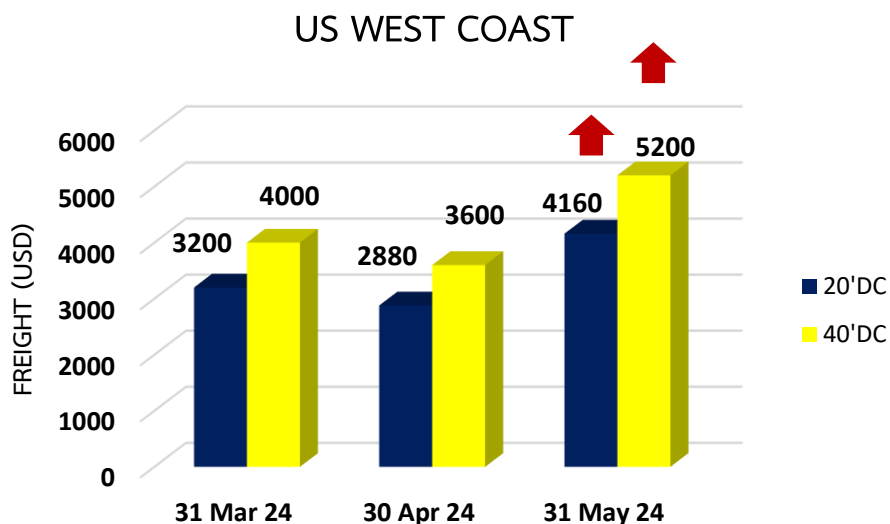
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ยุโรป** เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2567



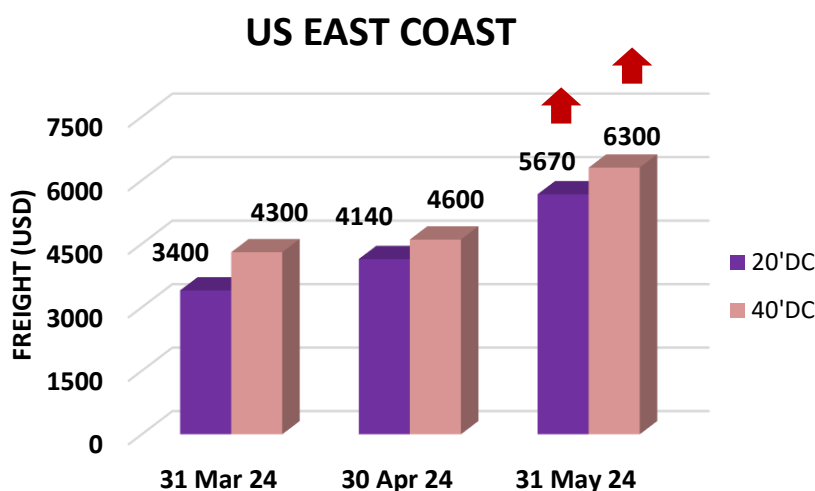
Subject to

- 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

Rising volumes, larger ships overwhelm West Mediterranean container hubs

Ports near the entrance to the Mediterranean are facing growing bottlenecks with volume rising and a sharp increase in transshipment as carriers offload cargo destined for southern Europe.

Larger vessels, an increase in ship calls and greater container exchanges during port calls are adding to the pressure on the West Mediterranean gateways — particularly the ports of Tanger Med, Barcelona and Algeciras — and frustrating carrier attempts to mitigate the extended transit times caused by sailing around southern Africa to avoid Red Sea attacks.

Maersk estimates the Asia-North Europe and Mediterranean trades will lose 15% to 20% of its capacity in the second quarter as carriers are forced to add even more ships to strings to maintain weekly sailings.

“As recent attacks have reached further offshore, this has forced our vessels to lengthen their journey further, increasing costs and sailing time,” the ocean carrier told customers in an advisory this week. “The knock-on effects of the situation have included bottlenecks and vessel bunching, as well as delays and equipment and capacity shortages.”

Maersk CEO Vincent Clerc said in a first-quarter earnings report last week that 6% to 7% of global capacity has been absorbed by the diversions around the Cape of Good Hope.

According to Container Trades Statistics, volumes from Asia to the West Mediterranean and North Africa increased 10% year over year to 759,595 TEUs in the first quarter, with shipments from China rising 14% in March. Asia-East Mediterranean/Black Sea volumes were flat at 271,994 TEUs, although imports from China ticked up 4.5% year over year in March..

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

Asia-Europe ocean trades a nightmare scenario – 'unless you're a carrier'

Forwarders are warning customers that demand on Asia-Europe ocean trades is beginning to look a lot like the pandemic peak.

“It’s shocking” said one UK forwarder. “The speed and pace of change is phenomenal, replicating the lead-up to the peak of the pandemic.”

The forwarder warned that box lines were jettisoning FAK rate quotes when bookings are made, and contract capacity is being cut.

“It’s a nightmare. Demand is hugely high – we are seeing between 10-20 % growth across our customer base year on year. Either customers are restocking, or with the longer transits around the Cape, needing an additional two-week buffer of stock in transit.

“Add to that the start of the traditional ‘peak season’ in May, which is now ‘seasonalising’ to the pre-pandemic model. All in all, it’s a nightmare scenario for importers at this time.”

Scan Global Logistics also warned customers that Asia westbound ocean freight levels were “surging”.

“A cocktail of continued sustained capacity demand, blank sailing programmes and a full-year outlook that offers no positive outlook on the crisis in the Red Sea has sent ocean freight rates on a rapid upward trajectory,” it said.

Scan told customers that there were “black clouds all over the horizon – unless you are a container carrier”.

Container lines are busy implementing peak season surcharges and GRIs “on both long- and short-term contracts,” said Scan.

Hapag-Lloyd, MSC and CMA CGM have all announced increased ocean freight tariffs between the Far East and Europe, two from mid-May.

But the UK forwarder revealed: “Carriers are putting rates out – and then withdrawing them because they have already been replaced with higher levels.

“FAK and spot facilities and mechanisms for most shipping lines are now closed until June, or later – so you can’t make a booking even if you are willing to pay higher prices.”

He added that unrelated lanes were now being affected too: “For instance, the Asia-LatAm rates are now \$9,000-\$10,000 per 40ft, and capacity is being diverted to that more profitable route.”

Rate levels in contract and spot are also starting to diverge.

Scan Global said: “This being reminiscent of rate development during Covid, we have a situation where long-term contracted rate levels and short-term rate levels are far apart.

“In some instances, short- and long-term rates can vary by more than \$3,000 per 40ft DC on the same trade. As an added comment, carriers are increasingly opting to prioritise and load higher revenue cargo in an attempt, to mitigate bleak financial results posted in Q4 23 and, to a certain extent, mediocre results in Q1 24.”

Part of the problem also lies with a shortage of containers. A Container Xchange customer said yesterday that, despite depots not facing significant pressure from inventory levels, container prices were “continuously climbing, adjusting roughly every 48 hours”.

“This increase largely stems from uncertainty related to the Red Sea situation, as well as suppliers and sellers looking to hedge their risks. We’ve seen prices for a 40ft (cargo worthy) container jump from \$2,200-\$2,300 in April to \$2,500-\$2,700 currently.”

It added that the diversions around the Cape of Good hope had likely absorbed “a significant number” of boxes, while others were “stranded in network locations”.

“Shipping these containers out may not be economically feasible, due to factors such as high transportation costs, inexpensive storage at the location, or the containers nearing the end of their operational life.”

Scan Global asked for “understanding” from customers, and said it expected the situation to continue through May.

The UK forwarder added: “This is affecting the whole of the Far East inbound. The new tonnage is not making a dent, or being deployed as repositioning resource for containers – so that’s not assisting.

“This is just the start, or near start, of an explosion in capacity shortages and ocean heading further north at a quicker rate – even pay-to-play may not be able to save the day on this occasion.”

But he said demand would likely sink as fast as it grew.

“After the October Chinese Golden Week, the market will fall quicker than it climbed, I suspect.”

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

Heavy speculation in China’s container shipping futures as Gaza War drags on

Trading of China’s container shipping futures (CoFIF) rallied last week, as Middle East peace talks collapsed and Israel indicated it was going to attack Rafah.

Rates on the two main Asia-North Europe futures contracts, EC2406 and EC2408, traded higher on 30 April and yesterday, despite the shortened work week due to the US Labour Day holiday on 1-2 May.

Both contracts rallied as Israeli prime minister Benjamin Netanyahu said Hamas’s proposed ceasefire deal fell short of meeting Israel’s demands.

EC2406 and EC2408 contributed nearly 80% of daily trading volumes, while the longer-dated contracts for EC2412, EC2502 and newly launched EC2504 tactically sold off as trading hedges.

Average daily volumes were unchanged but open interest was up 15% on the previous week, indicating that shippers believe rates will stay elevated.

EC2406 contracts rose for the third consecutive week, gaining 11% to reach 3,101 for the week, and currently trade at 40+% premium on the latest rate of \$2,209 per teu, published by the Shanghai Containerised Freight Index (SCFI) on 26 April.

Linerlytica’s latest report, today, notes that spot market rates have risen by almost \$1,000/feu over the past month, with capacity utilisation at its highest level since January 2023.

Linerlytica says: “Further gains are imminent, with the CoFIF freight futures for end-June contracts currently trading at a 40% premium to the SCFI. Capacity utilisation to North Europe jumped to a three-year high, with capacity still constrained by the Red Sea diversions.”

Overcapacity concerns are on the backburner, with containership diversions to the Cape of Good Hope effectively removing more than 7% of the total fleet.

And Container xChange’s Container Price Sentiment Index suggests an expectation of stable and gradual price increases over the coming weeks. Prices for a 40ft container now stand at \$2,500-\$2,700, up 13%-17% on last month. Container xChange suggests container sellers may be hoarding stocks in anticipation of further price hikes this month.

It added: “Traders in China are witnessing significant volatility, with new container prices emerging every 48 hours, reflecting the market’s sensitivity to geopolitical tensions and uncertainties. Depots in the US and Europe are reporting higher utilisation rates, with increased equipment usage fees and storage rental charges since the Houthi attacks began in November.”

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 26 April 2024 | Current Index 10 May 2024 |
|-----------------------------------|---------|-----------|---------------------------------|------------------------------|
| Comprehensive Index | | | 1940.63 | 2305.79 |
| Service Routes | | | | |
| Europe (Base port) | USD/TEU | 20% | 2300 | 2869 |
| Mediterranean (Base port) | USD/TEU | 10% | 3235 | 3915 |
| USWC (Base port) | USD/FEU | 20% | 3602 | 4393 |
| USEC (Base port) | USD/FEU | 7.50% | 4661 | 5562 |
| Persian Gulf and Red Sea (Dubai) | USD/TEU | 7.50% | 2047 | 2124 |
| Australia/New Zealand (Melbourne) | USD/TEU | 5.00% | 929 | 1169 |
| East/West Africa (Lagos) | USD/TEU | 2.50% | 2719 | 3767 |
| South Africa (Durban) | USD/TEU | 2.50% | 2043 | 2657 |
| South America (Santos) | USD/TEU | 5.00% | 4623 | 5461 |
| West Japan (Base port) | USD/TEU | 5.00% | 292 | 287 |
| East Japan (Base port) | USD/TEU | 5.00% | 305 | 309 |
| Southeast Asia (Singapore) | USD/TEU | 7.50% | 307 | 362 |
| Korea (Pusan) | USD/TEU | 2.50% | 158 | 161 |