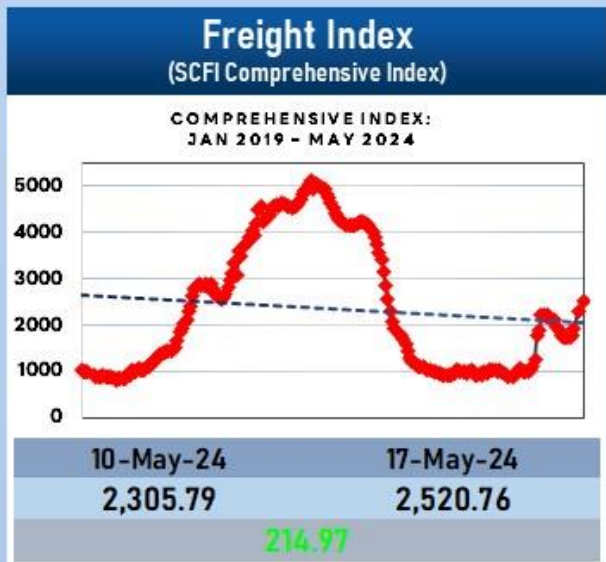
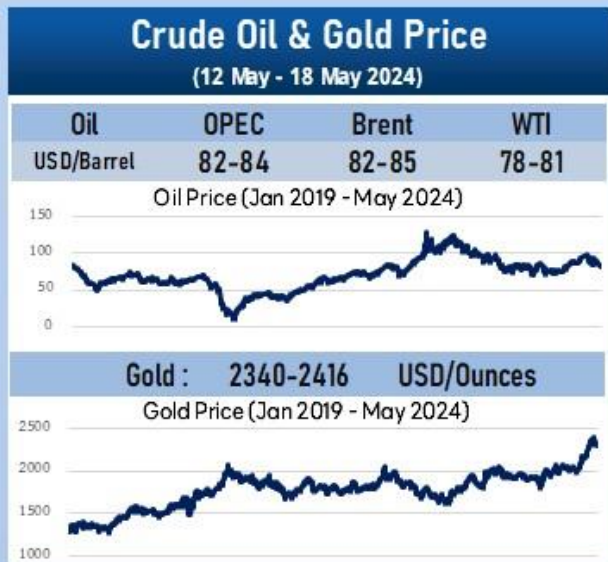
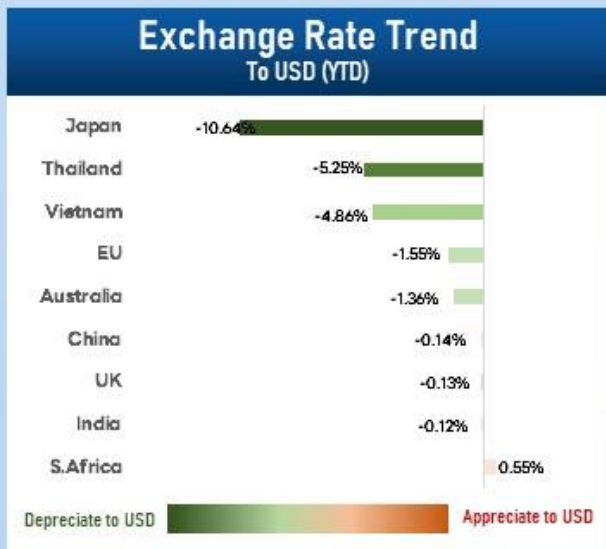


**Weekly Briefing (28 May 2024)**

### Thai Bath Rate To Foreign Currencies

<b>USD</b>	<b>EUR</b>	<b>GBP</b>	<b>AUD</b>
36.18	39.33	45.96	24.22
<b>CNY</b>	<b>JPY</b>	<b>INR</b>	<b>VND</b>
5.102	0.2324	0.4344	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>
- Europe must avoid 'disaster' of trade decoupling as it eyes China tariffs**  
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://cnb.cx/4bHObql>
- Mounting container shortages creating 'total havoc'**  
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/4dS3rmH>

1. <https://bit.ly/3TOLEtq> 2. <https://cnb.cx/4bHObql> 3. <https://bit.ly/4dS3rmH>

# อัปเดตค่าระวางเรือ และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล สัปดาห์ที่ 20 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

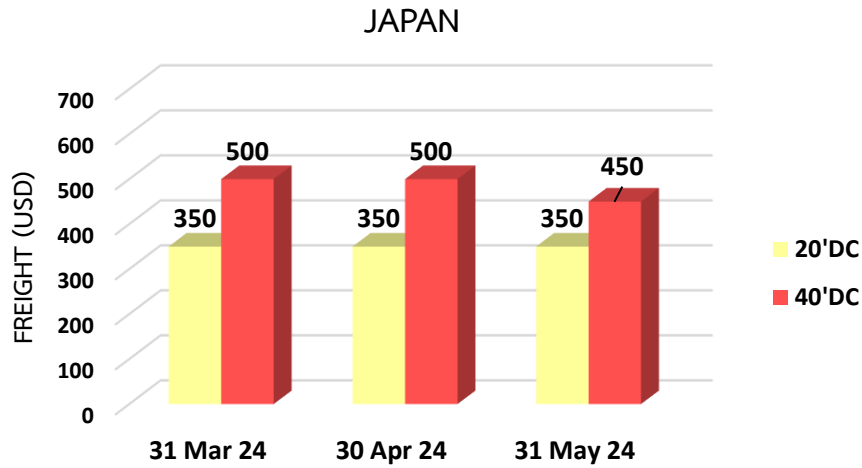
### CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

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

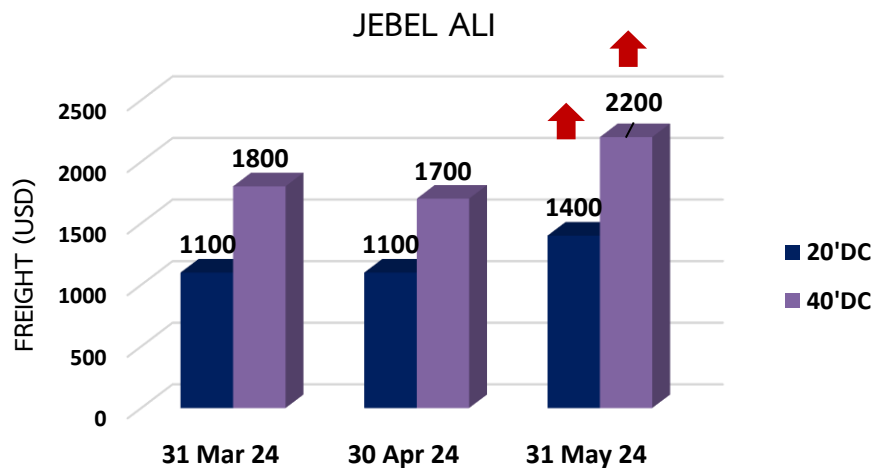
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

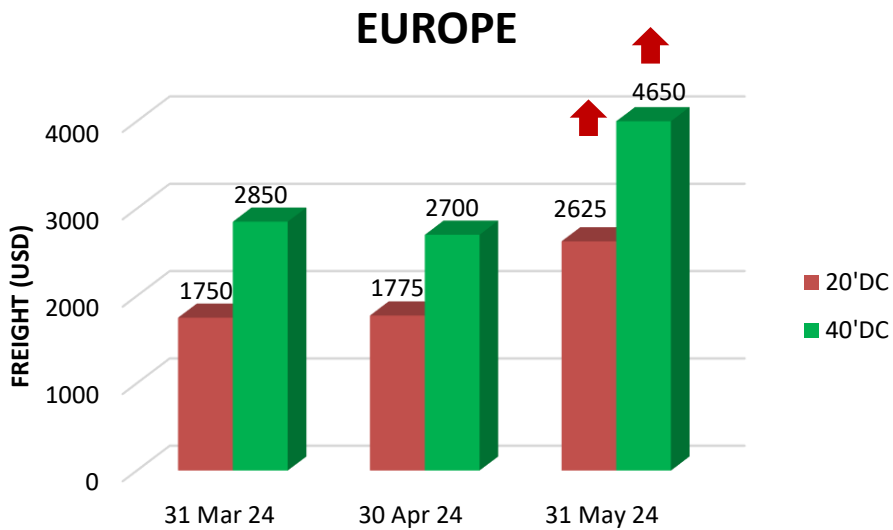
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2567



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

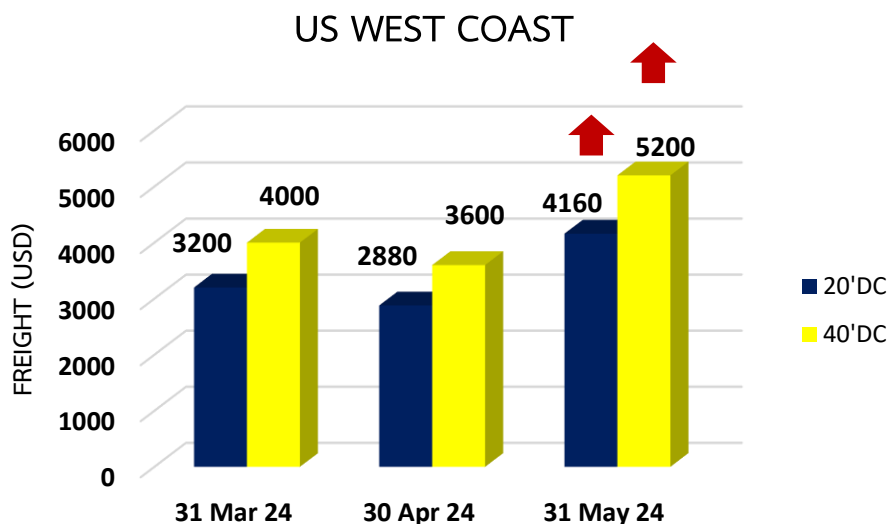
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-ยุโรป** เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2567



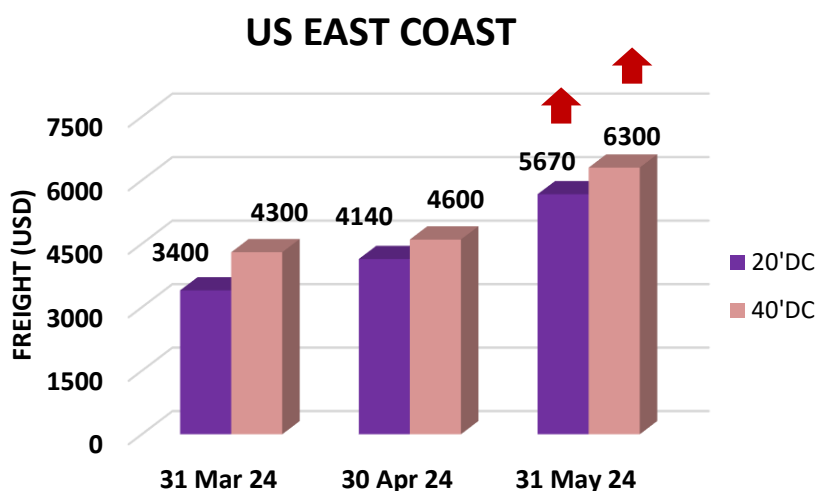
Subject to

- 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

#### Backhaul demand boosts rates for intra-Asia liners out of India

Asia-India trades seem to be a sweetener for container lines facing a downward correction in ocean rates after the Red Sea crisis-linked highs they experienced.

India-bound backhaul rates from most Chinese ports, including Shanghai, Tianjin, Yantian, Ningbo and Nansha, have seen gains between 30% to 50% on average in the last two to three months, according to an analysis of data obtained by the Journal of Commerce from freight forwarders.

Average spot rates for bookings from Shanghai to West India (Nhava Sheva/Mundra) now stand at \$1,080 per TEU and \$1,180 per FEU, up from the \$800 and \$825, respectively, that forwarder sources reported for March.

Likewise, rates for Tianjin-West India loads have risen to \$1,150 per TEU and \$1,180 per FEU, up from \$800 and \$900 two months ago.

Rates have also been moving higher for shipments from other Far East hubs to India. The analysis shows carrier quotes out of Hong Kong to Nhava Sheva/Mundra gaining approximately 45% since the end of March, to \$1,080 per TEU and \$1,180 per FEU as of early May.

Current Singapore-West India prices of \$800 per TEU and \$1,100 per FEU are up about 30% and 50%, respectively, relative to two months ago.

Local industry observers and carrier executives expect Asian import flows into India to remain buoyant, aided by growing demand for raw materials and semi-finished products needed to support domestic industrial production lines. China has remained India's top trading partner for some time, with the market heavily tilted toward Beijing despite New Delhi lately refocusing on a "Trade West" policy.

The bullish sentiment is driving both regional and mainliners to pump more capacity into the trade lane between India and Asian markets. A butterfly Asia-India-Middle East loop (VGI) that CMA CGM has just



opened in partnership with six niche intra-Asia operators — featuring 11 vessels and 16 ports of call — amplifies the newfound carrier interest.

“The VGI offers competitive transit times to serve the rapid import and export growth of Southeast Asian markets,” the French liner said.

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

### 'Liner panic' as new container production hits a post-Covid peak

Container output reached 521,000 teu last month – a post-Covid peak, according to Linerlytica today.

And its report adds that all manufacturing slots in container factories are reserved until the end of July, with more than 4m teu of new boxes expected to be delivered this year – more than double the 1.97m teu produced in 2023.

Container production achieved a record high in 2021, with more than 6m teu built to meet the demand caused by the slow return of empty containers during the pandemic.

Linerlytica said: “Carriers are fanning the panic, with Maersk claiming capacity loss on the Asia-Europe and Mediterranean routes has reached 15-20%. Although the effective capacity situation is not as dire as the carrier suggests, the strong demand has taken the market by surprise, with box equipment and vessels also in short supply.”

Its report shows that so far this year, of the mainline operators MSC has ordered the most containers, just under 400,000 teu, followed by ONE and Evergreen.

Last week, Cosco Shipping Development (CSD), the holding company for Dong Fang Container, the world’s second-largest box manufacturer, and equipment lessor Florens, suggested at a post-results briefing that container demand was expected to stabilise this year, after demand plunged in 2023.

In Q1 24, CSD’s net profit of CNY447m (\$61.91m) was up 12% on Q1 23, as demand recovered. In contrast, net profit last year fell 64% year on year, to CNY1.41bn.

CSD chairman Zhang Mingwen said: “Since the fourth quarter of 2023, container shipping has recovered rapidly, due to the impact of the Red Sea situation, which has pushed up container demand to a certain extent.

“In fact, this year, the Red Sea situation has slowed container turnover, the allocation of ships and shipments before Chinese New Year. Due to this, liner operators and shippers are more willing to buy containers. We predict that the demand for new containers and the need to replace old boxes, as well as new container applications will give us a strong foundation this year.”

Dong Fang has no dry container slots available until after August, while reefers are all booked until July.

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

### Vessel juggling leaves ocean alliances short of Asia-Europe capacity

Despite the large tranches of new container shipping capacity hitting the water in recent months, Asia-Europe services are still short of ships to the tune of almost 10%, according to new research from Alphaliner.

The analyst said that as a result of the Red Sea crisis and diversion of vessels around the Cape of Good Hope, the number of ships needed to maintain weekly service frequency from Asia to Europe had risen from the 321 needed for the 27 services offered this time last year, to 376 required to operate the current 25 services.

However, there are just 340 ships deployed on Asia-Europe services by the three alliances, leaving a shortfall of some 36 on the trades to Northern Europe and the Mediterranean.

“Taking into account that the average vessel size on this trade stands at 14,150 teu, some 509,400 extra slots are still needed,” said Alphaliner today. “This represents 9.6% of the capacity required to guarantee weekly sailings for all alliance loops.”

It noted there was some disparity between the groups’ vessel-sharing agreements, with the Ocean Alliance carriers most exposed to capacity limitations.

“The Ocean Alliance members face the biggest challenge to find sufficient ships, as they are deploying 120 vessels but need an additional 20 (or 14% of the required number of ships),” Alphaliner said.

It added that part of the problem for Ocean members CMA CGM, Cosco, Evergreen and OOCL was maintaining services into the eastern Med, with Piraeus a key regional hub.

“One of the consequences of sending ships via the Cape of Good Hope is that services from Asia to North Europe no longer make wayport calls at Mediterranean ports.

“This has led to a capacity shift within the Ocean Alliance fleet, as both Cosco and Evergreen have moved megamax vessels from North European loops to their joint Asia-Mediterranean AEM1/MD2 service, which now carries large volumes from the Far East to Piraeus.

These megamaxs are partly removed from the Evergreen-operated Far East–North Europe CES service, (aka the seventh OAL Asia-North Europe loop). This service is already understaffed, with only eight out of the 14 vessels needed available,” Alphaliner explained.

It said the situation was better for the 2M and THE Alliance: MSC and Maersk currently require eight vessels to make up full the complement of 126 ships for their joint services, and THEA also requires eight vessels to add to the 110m already deployed.

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 10 May 2024	Current Index 17 May 2024
Comprehensive Index			2305.79	2520.76
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	2869	3050
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	3915	3957
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	4393	5025
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	5562	6026
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2124	2221
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1169	1259
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3767	4605
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2657	3365
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	5461	6686
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	287	292
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	309	305
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	362	406
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	161	161