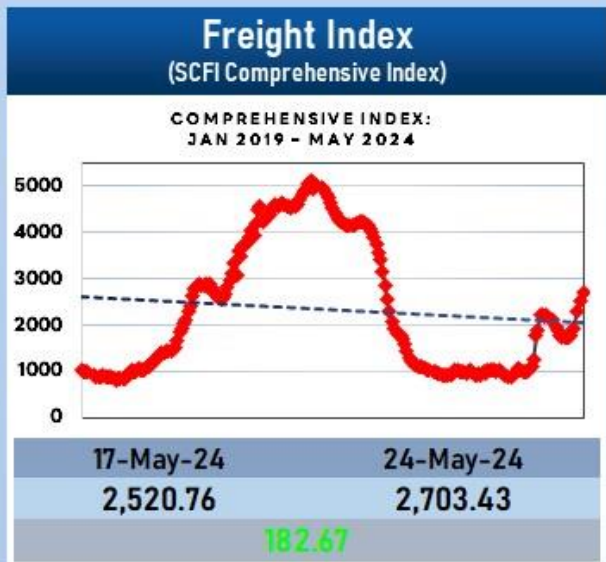
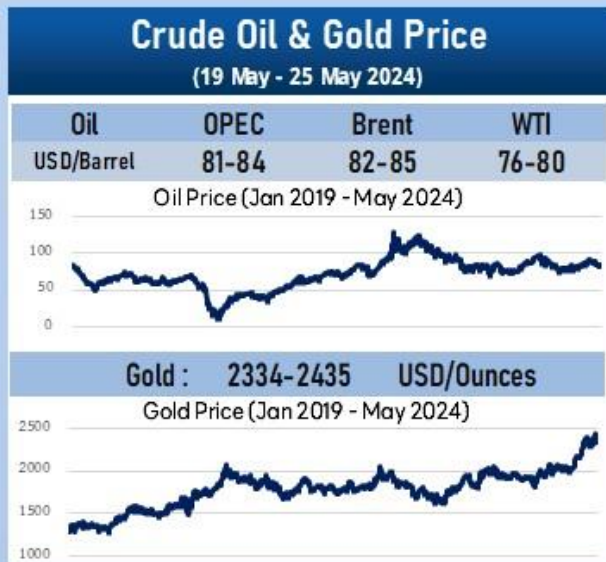
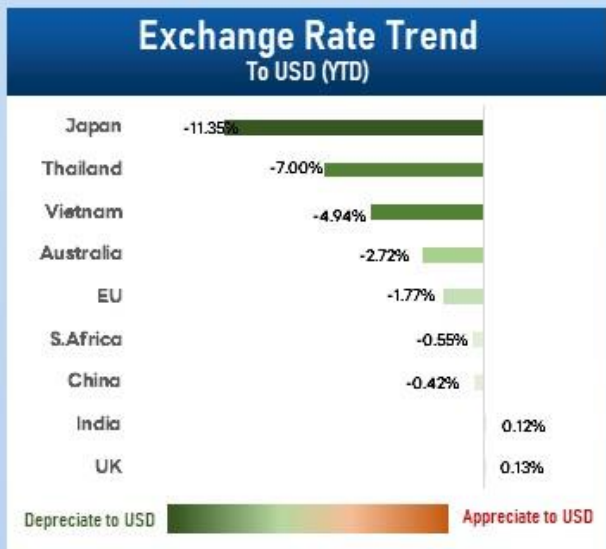


Weekly Briefing (28 May 2024)

Thai Bath Rate To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
36.66	39.78	46.71	24.31
CNY	JPY	INR	VND
5.155	0.2337	0.4414	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>
- The Fed probably won't be delivering any interest rate cuts this summer**
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://cnb.cx/3V5mlsi>
- Shipper fury as spot rates soar - and box lines ignore contracts**
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3V1ueEs>

อัตราค่าระวางเรือ และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล สัปดาห์ที่ 21 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 (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	5,670	6,300		
	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

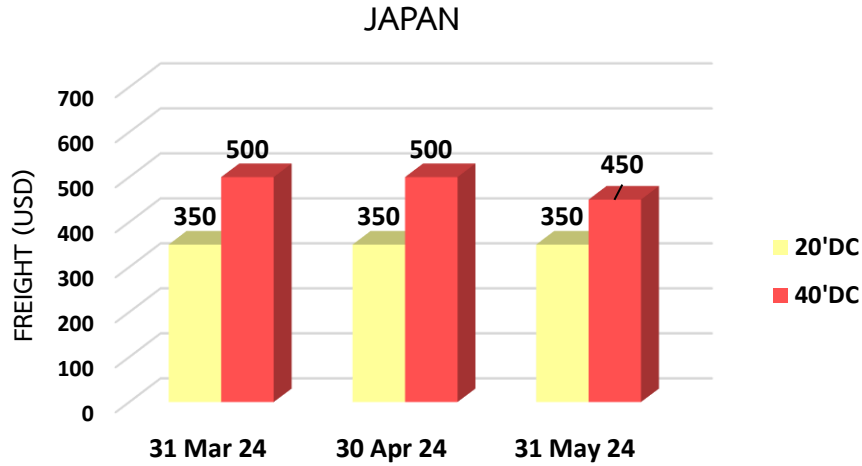
CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

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

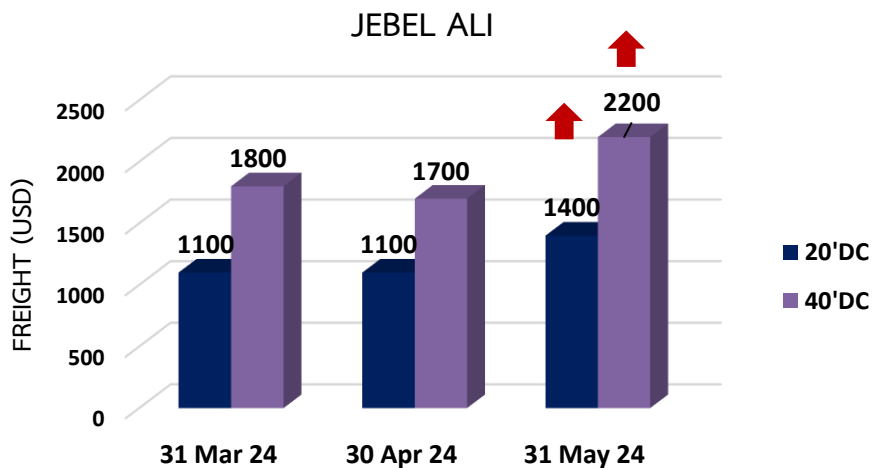
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

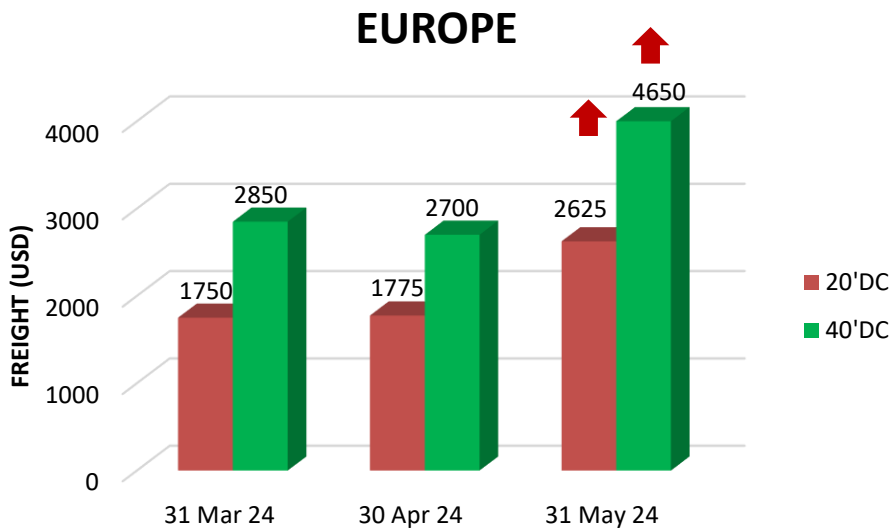
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2567



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

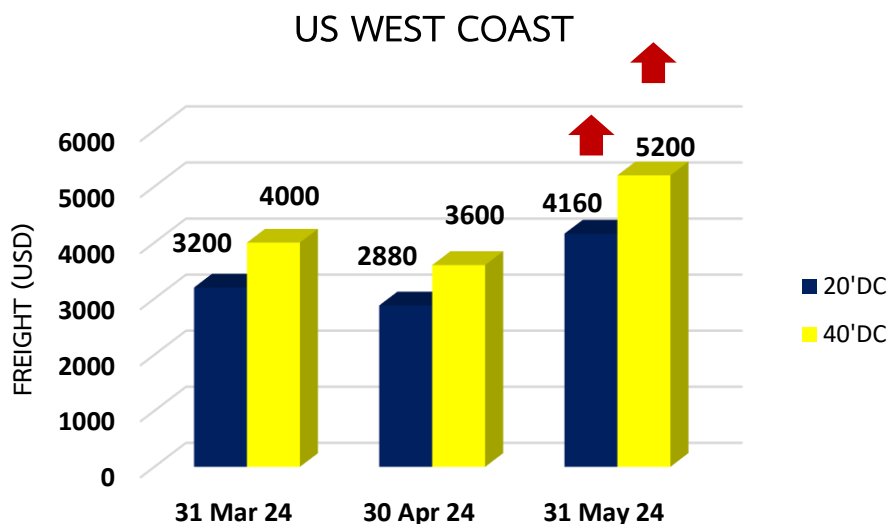
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ยุโรป** เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2567



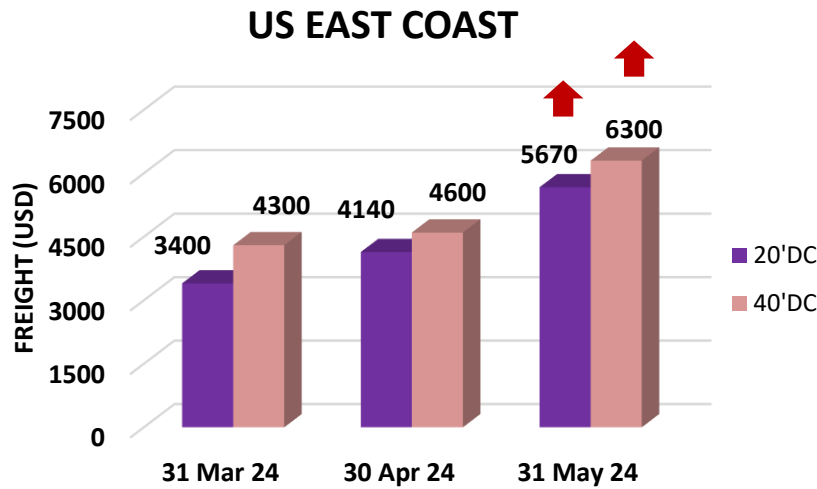
Subject to

- 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

Shippers fight for allocations as early peak season hits Asia-Europe

Shippers on Asia-Europe trades are fighting to keep their weekly allocations from carriers in place as demand from an early peak season tightens capacity that is already struggling to cope with port congestion in Asia and longer transit times around southern Africa.

The unseasonally strong demand on Asia to North Europe and Mediterranean routes has brought the peak season forward by more than a month, driving up rate levels and creating shortages in equipment.

Asia-Europe shippers have told the Journal of Commerce that carriers are becoming more creative in their space allocations as the spot market soars and capacity tightens.

“The carriers are cutting allocations or limiting them with their typical tools such as blank sailings, rollovers, swapping of allocation, weight limitation, new cancellation policies, etc...,” the Asia-based logistics manager for a European retailer said Tuesday. “We feel the pressure and are fighting to get back the allocations agreed, but they are again getting very creative and on-time cargo is a thing of the past.”

A similar situation is unfolding on the trans-Pacific where ocean carriers are slashing — or in some cases even eliminating — allocations to non-vessel-operating common carriers (NVOs) for fixed-rate bookings as they concentrate on booking cargo at much more lucrative spot rates.

Average spot rates from North Asia to the UK reached \$4,950 per FEU last week, up 42% since the end of April and more than three times the same week last year, according to Platts, a sister company of the Journal of Commerce within S&P Global. Asia-Mediterranean rates are up 34% since the end of April at \$5,500 per FEU, a 150% jump year over year.

Reports of even higher rates are coming in from the market. Faced with a choice of having their cargo rolled over in Asia or paying highly elevated rates to get the containers onboard a ship, shippers often have little option but to choose the latter.

A UK-based shipper told the Journal of Commerce that a 40-foot container last week from Ningbo to France was over \$8,000 per FEU including surcharges, even though the estimated time of departure was only mid-June.

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

Futures market bets on Asia-Europe rates staying high till October

Shippers and box lines expect Asia-North Europe freight rates to stay elevated until at least October, as the traditional Q3 peak season approaches, indicated by high trading volume of China's container shipping futures (CoFIF).

Amid tight supply of ships and equipment, the EC2408 contract closed at \$4,192 yesterday, up from \$3,933 the previous week, although the EC2406 contract price dipped to \$3,976 from \$4,009 the week before.

Linerlytica noted that attention is now shifting to the EC2408 contracts as the EC2406 contract expires on 24 June.

Average daily trading volume for the EC2408 contracts, which expire on 24 August, more than doubled to 80,300 last week, from 36,882 the previous week.

The EC2410 contracts that expire on 24 October closed slightly higher at \$3,363, compared with \$3,268 on 13 May, while daily trading volume averaged 23,877 last week, higher than 14,331 the previous week.

Linerlytica remarked: "Spot freight rates on the Shanghai to North Europe route could rise by a further 35% by August this year, if the CoFIF freight futures traded on the Shanghai Futures Exchange are accurate in their predictions.

"The next six months will provide a key test to usefulness of the freight futures in predicting future freight rate movements, with its current bullishness standing in sharp contrast to the carriers' own bearish earnings forecast for the same period."

The consultancy observed that initial concern that CMA CGM's resumption of Suez transits on its BEX2 Asia-Mediterranean service could trigger a response by its rivals proved to be unfounded, while the Shanghai Futures Exchange's restrictions on speculative activities did little to dampen trading volumes as average daily turnover reached \$3.5bn.

Linerlytica added: "Rates to Europe continue to strengthen with the shortage of vessel capacity and boxes pushing up rates, especially to North Europe where the space scarcity is most acute. The rate gap between Mediterranean and North Europe is set to narrow further and could reach parity within the next two months."

Newbuilding deliveries are set to add 24% to weekly capacity in June, compared with May. However, schedules remain highly volatile due to persistent port congestion in the Persian Gulf and Southeast Asian hubs that could delay the arrivals of ships in China next month.

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

Red Sea crisis turns Lome into key transshipment hub on MSC's ex-Asia services

Container lines are increasingly building transshipment connections to mitigate the effects of longer transit times and schedule disruptions caused by vessel diversions over the Cape of Good Hope.

In a move that industry sources noted was “unusual,” MSC has expanded the port rotation of its Indus Express service between India and the US east coast with a call at the port of Lome in Togo. Lome is the only port on the coast of West Africa capable of servicing large container ships with capacities up to 16,000 teu that require a draft of 16 metres. The Indus itinerary features weekly calls at Nhava Sheva and Mundra on the Indian leg. And sources believe the rotation expansion allows MSC to target cargo for other markets through transshipment offerings. The previous Indus rotation was transited the Suez Canal and featured calls in the Gulf, Red Sea and Mediterranean, as well as the US east and Gulf coast ports.

MSC has significant presence and stakes in Lome, as the main container terminal there is managed by its subsidiary Terminal Investment Ltd, in a 50-50 joint-venture with China Merchants. With the associated ‘own’ terminal advantages, the carrier has for the best part of the past decade been consolidating its Far East-West Africa trade at Lome Container Terminal (LCT).

“Lome has been a regional hub and relay point for MSC for some time, shifting operations away from Lagos and San Pedro,” a Mumbai-based liner industry observer told The Loadstar.

“Lome is also well connected through feeders to serve other West African ports,” the source noted. The Indus Express complements MSC’s “Indusa” loop on the India-US tradelane.

MSC earlier unveiled plans to invest some \$500m in the port of Lome by 2030, in a bid to scale up capacity levels from 1.6m teu to some 2.2m teu annually.

The carrier also promotes LCT as an ideal gateway for the landlocked countries of Mali, Niger, and Burkina Faso, as well as to the northern areas of Nigeria. Additionally, the \$6bn acquisition of Bolloré Africa Logistics in 2022 gave MSC a big boost in the region. Bolloré had some 16 container terminal concessions throughout Africa. Amid the Red Sea crisis, transshipment and regional feeder connections have become a priority for container lines, sparking delays and congestion across major hubs, particularly in the Asian region.

MSC is now using southern India ports of Ennore and Kattupalli as transshipment alternatives to Colombo, as the Sri Lankan port battles capacity pressure. But with spillover and other operational problems, the India-North Europe-Mediterranean (NEWMO) service jointly operated by CMA CGM and MSC which routinely calls at Adani Ennore Terminal was forced to relocate its last vessel, the APL Boston, to Chennai Port last week.

And there seems to be no let up from the disruptions at Ennore, as the upcoming NEWMO vessel, APL New York, has voided its Ennore call.

“The vessel will be skipping the Ennore call due to the delay in the previous voyage and non-availability of berth,” CMA CGM Agency (India) told customers.

“Containers booked on the APL New York will be planned on the next available vessel – MSC Justice calling Ennore port on 29 May,” it added.

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 17 May 2024	Current Index 24 May 2024
Comprehensive Index			2520.76	2703.43
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	3050	3409
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	3957	4248
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	5025	5189
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	6026	6482
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2221	2391
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1259	1289
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	4605	5352
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	3365	3888
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	6686	7065
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%	406	450
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	161	161