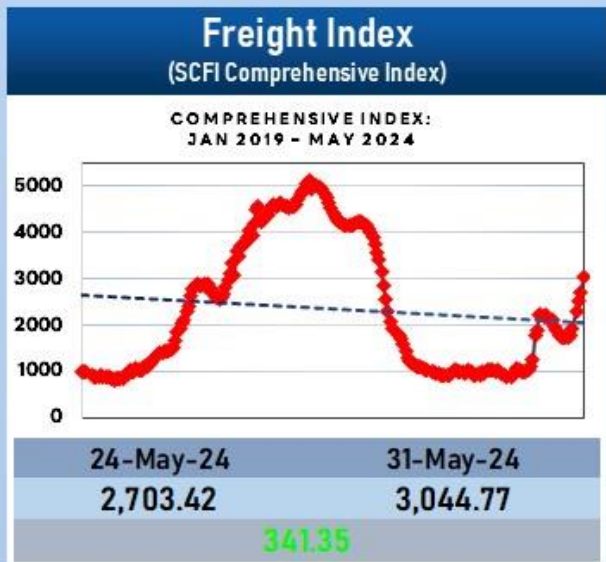
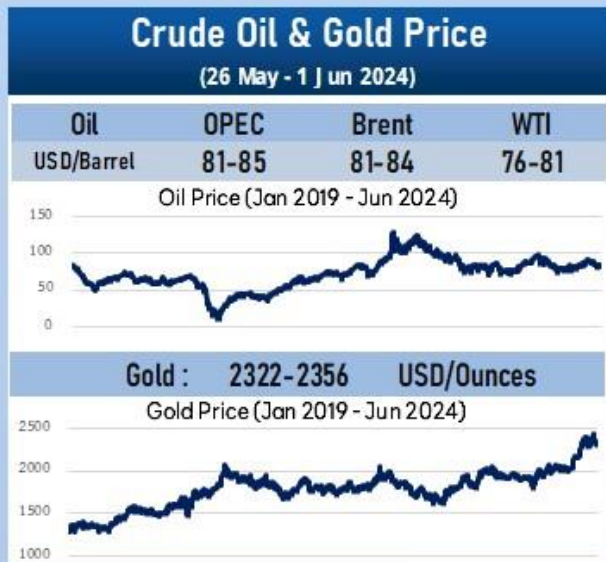
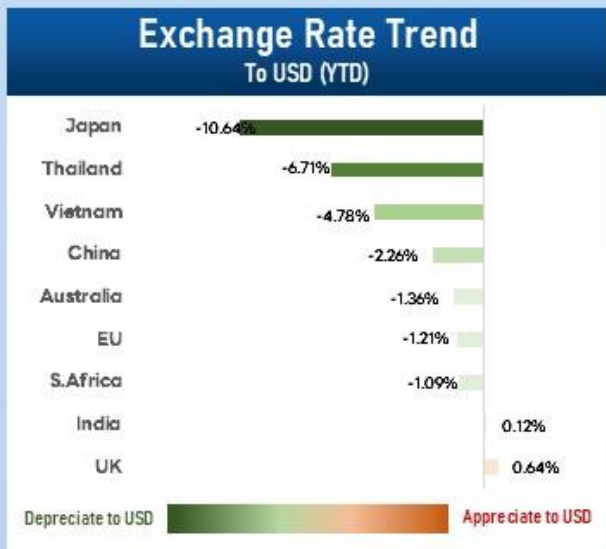


Weekly Briefing (5 June 2024)

Thai Bath Rate To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
36.62	39.94	46.91	24.51
CNY	JPY	INR	VND
5.13	0.2346	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>
- OPEC+ wants concrete rate cuts before factoring impact oil demand**
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/4bJ5BU9>
- Container market turn could keep capacity tight until October**
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/4bKDwfb>

1. <https://bit.ly/3TOLEtq> 2. <https://bit.ly/4bJ5BU9> 3. <https://bit.ly/4bKDwfb>

อัตราค่าระวางเรือ และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล สัปดาห์ที่ 22 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	100	150	Subject to ISOCC USD 92/TEU, USD 184/FEU	Effective till 30-JUN-2024
Thailand - Qingdao	180	250		
Thailand - Hong Kong	100	200		
Thailand - Japan (Main Port)	400	550		
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)	100	150		
Thailand - Singapore	200	350		
Thailand - Manila (North & South)	400	700		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	1,700	2,600	Subject to ISOCC USD 90/TEU, USD 180/FEU War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU	
Thailand - South Korea (Busan)	300	600		
Thailand - South Korea (Incheon)	350	700		
Thailand - Nhava Sheva	900	1,200	ISOCC: USD 102/TEU, USD 204/FEU	
Thailand - Durban / Cape Town	3,900**	6,000**	Subject to ISOCC USD 157/TEU, USD 314/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	600-700	1,200-1,400		
Thailand - Sydney				
Thailand - Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	3,150**	5,350**	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	5,100**	6,350**		
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	6,700**	7,500**		
	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

(**) สถานการณ์ค่าระวางผันผวนสูงมาก ณ ปัจจุบัน เนื่องจากปัจจัยปัญหาเศรษฐกิจโลกและการเมืองระหว่างประเทศส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่ออุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเล อาทิ สงครามการค้าจีน-สหรัฐอเมริกา, ความตึงเครียดในตะวันออกกลาง และการเดินเรืออ้อมทวีปแอฟริกา, ความแออัดในหลายท่าเรือทั่วโลก โดยเฉพาะในจีนและสิงคโปร์

เส้นทางเผ่าระวังพิเศษที่ค่าระวางเพิ่มขึ้นสูงมาก

- ทวีปแอฟริกา ฝั่ง West และโดยเฉพาะแอฟริกาใต้
- ยุโรป ทั้ง Mediterranean และยุโรปเหนือ
- สหรัฐอเมริกา (โดยเฉพาะฝั่ง West Coast)

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยขอให้ข้อแนะนำเบื้องต้นกับผู้ส่งออกดังนี้

1. เจรจาท่อรองกับสายเรือ ในการจองระวางล่วงหน้า เนื่องจากยังไม่มีปัจจัยที่บ่งชี้แนวโน้มการลดลงของค่าระวาง ณ ปัจจุบัน
2. การเจรจากับลูกค้า หรือคู่ขายปลายทางในการแก้ไข Term การซื้อขาย
3. ชะลอการส่งมอบสินค้า หรือแก้ไขสัญญาในการซื้อขาย

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมิถุนายน 2567 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียเพิ่มขึ้นในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางเพิ่มขึ้น อยู่ที่ 100 USD/TEU และ 150 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางเพิ่มขึ้น อยู่ที่ 150 USD/TEU และ 250 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางเพิ่มขึ้น อยู่ที่ 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น อยู่ที่ 400 USD/TEU และ 550 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 3,900 USD/TEU และ 6,000 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 300-350 USD/TEU และ 600-700 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 600-700 USD/TEU และ 1,200-1,400 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนมิถุนายน ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 3,150 USD/TEU และ 5,350 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนมิถุนายน ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้นโดยอยู่ที่ 5,100 USD/TEU และ 6,350 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 6,700 USD/TEU และ 7,500 USD/FEU

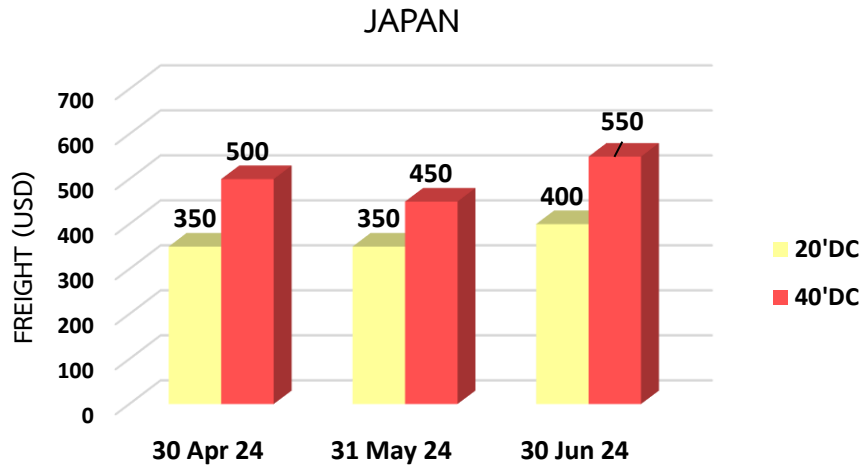
CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,000-2,500*	1,300-3,000*	All-in	Effective till 30-Jun-2024
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,300	1,500	All-in	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	5,000	7,000	All-in	

(*) ค่าระวางมีความผันผวนสูงและอาจมีความแตกต่างในการใช้บริการจริงเนื่องจากอยู่ในช่วง High Season

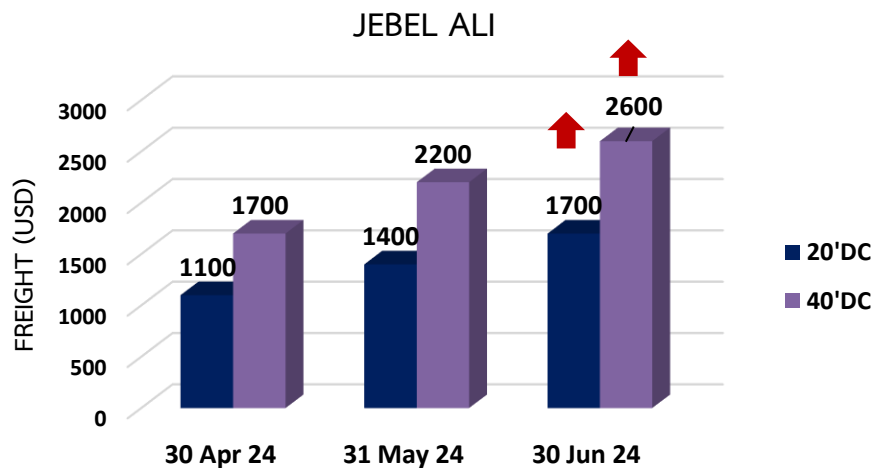
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ก อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2567



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

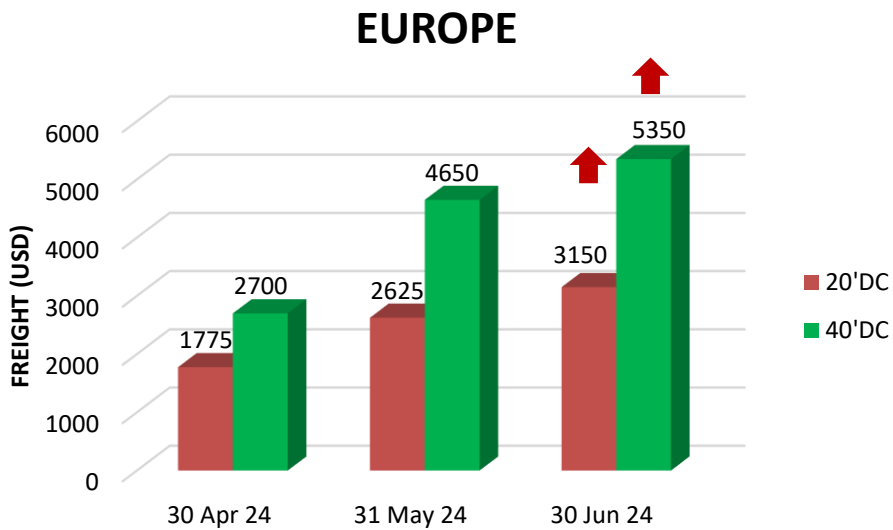
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2567



Subject to

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

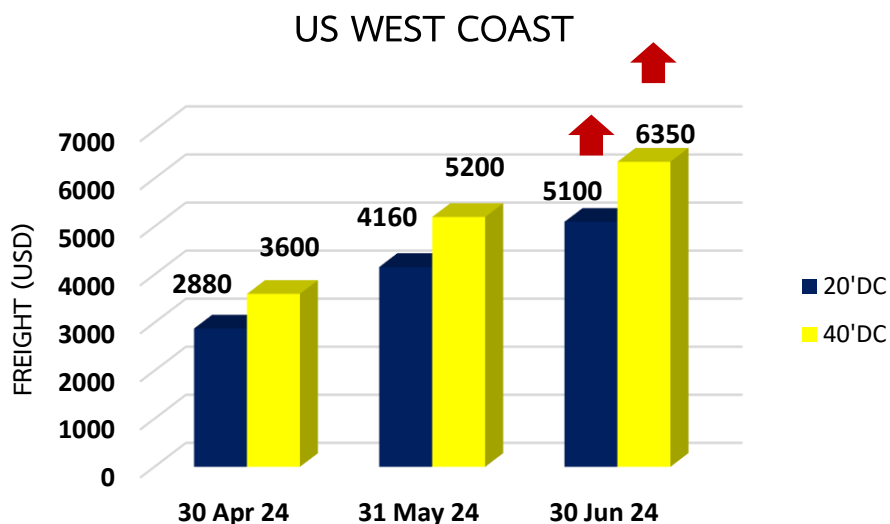
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ยุโรป** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2567



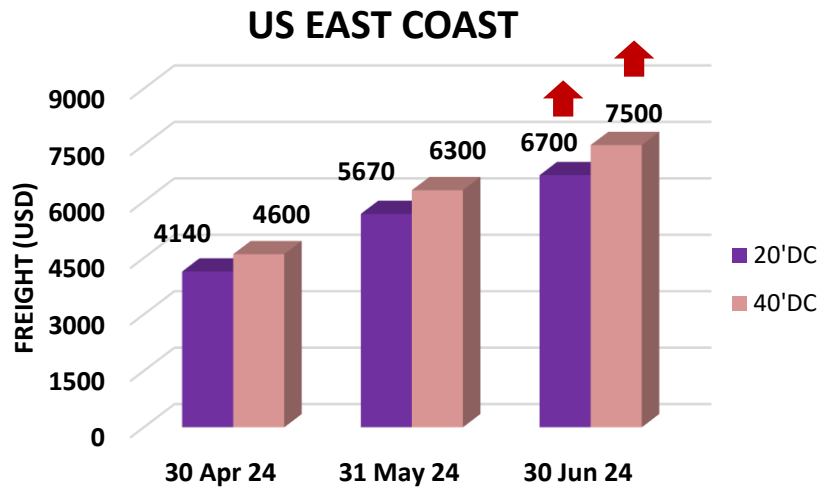
Subject to

- ISOC (Apr. 24): USD124/TEU, USD248/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(May. 24): USD88/TEU, USD176/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Jun. 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 เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2567



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2567



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

ประกาศสายเรือ

➤ สายเรือ CMA CGM

Please find the PEAK SEASON SURCHARGE (PSS) rates (date of loading in the origin ports) applicable as from June 20th, 2024, until further notice:

- USD 1000 per 20" DRY and REEFER (all types)
- USD 2000 per 40' DRY and REEFER (all types)

This Peak Season Surcharge will be applied as follows:

- Origin Range: From All Asian ports
- Destination range: To all Middle East Gulf, Red Sea & India Sub-con ports
- Cargo: Dry Cargo, OOG's, Paying Empties and Reefer Cargo
- Date of application: June 20th, 2024 (date of loading in the origin ports)

อ่านเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3xda8Pt>

China's ports still lead performance rankings, while India's move higher

While the upper tier of global container ports remained mostly unchanged last year, the middle tier saw upheaval as ports at emerging export economies joined the ranks of top performers, according to the 2023 Container Port Performance Index (CPPI).

The CPPI, co-developed by S&P Global Market Intelligence and the World Bank and published Tuesday, uses metrics such as the number of calls, vessel sizes and time at berth to rank the performance of 405 container ports around the globe.

Turloch Mooney, head of Port Intelligence & Analytics at S&P Global Market Intelligence, said in a statement that the CPPI provides a roadmap for shippers, manufacturers and policymakers to understand how port efficiency impacts overall supply chain costs.

"The highly interconnected nature of container shipping means the negative effect of poor performance in a port can extend beyond that port's hinterland and disrupt entire schedules," Mooney said. "This increases the cost of imports and exports, reduces competitiveness and hinders economic growth and poverty reduction."

The CPPI's fourth edition highlights the continued dominance of ports serving Asia's export-driven economies. East and Southeast Asian ports made up 13 of the top 20 ports.

In that group, China still dominates, with its Yangshan port occupying the No. 1 spot in the CPPI for the second year in a row and six other Chinese ports among the Top 20.

Among top ports, Abu Dhabi's Port of Khalifa dropped the most, going from No. 3 in 2022 to No. 29 in 2023. The CPPI showed that other Middle Eastern ports, such as those in Saudi Arabia and Qatar, also dropped in rankings.

Colombia's Cartagena took over Khalifa's former rank, while Oman's Salalah port remained in the No. 2 slot last year.

Thanks to the rise of the country's export-oriented manufacturers looking to supply Western customers, India's Port of Visakhapatnam was ranked No. 20 last year, the first time a port in that country cracked the top tier and big move up from its 115th rank in 2022. India's Mundra port also moved up the rankings, coming in at No. 27 after its previous No. 48 position in 2022.

The CPPI also shook up its rankings of North American ports. Last year saw Charleston emerge as the top US port by ranking, coming in at No. 53 compared to a previous ranking of No. 340. Philadelphia also made a big move higher, going from No. 98 in 2022 to No. 55 last year.

The rankings were further jolted by the addition of 57 new ports to the 2023 CPPI, including Muuga Harbor in Estonia and Oman's Port of Al Duqm.

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

Getting containers in the right place at the right time is now 'impossible'

Shippers and forwarders could find it "impossible" to position containers in the right place at the right time, as the global box shortage worsens.

The global dearth of containers has been threatening to disrupt shipping over the past few months, driven by Red Sea crisis diversions. But recently, it hit a crescendo as demand is exacerbated by shipping's earlier-than-usual peak season.

Mirko Woitzik, global director of intelligence at Everstream Analytics, explained that shippers securing back-to-school and holiday goods earlier, more blank sailings out of Asia, little idle capacity, longer transit times around Africa, bad weather in Asia and a looming strike at US Gulf and east coast ports had all created the perfect storm for disruption.

“While the peak season normally takes place between June and September, the increase in rates and decrease in available capacity is causing shippers to attempt to lock down space earlier,” Mr Woitzik said.

Indeed, last week, ocean freight spot rates hit their highest level in 20 months.

Everstream Analytics congestion data found that the number of vessels waiting to call at the Chinese ports of Qingdao and Guangzhou had increased 20% week on week, the queue now at its highest level since at least the start of the year.

The daily average number of vessels at anchor last week in Qingdao reached around 55, up from 29 in the first week of January, while Guangzhou reported an average of around 102 vessels anchored daily, up from just over 60 in the first week of January.

And Everstream analytics predicted: “This will likely worsen in the coming weeks, due to several factors like the lack of available containers and further blank sailings,” .

Hans-Henrik Neilson, director of NVOCC Cargo Gulf, warned it was “impossible” to get containers in the right place at the right time.

“Our equipment management is out the window,” he said.

This week, The Loadstar’s managing editor, Gavin van Marle, told The Loadstar Podcast News in Brief that container shortages, port congestion and schedule reliability were all part of “the same knotty problem”.

“Diversion means longer sailing times, which means containers stay on the ship longer, which ultimately means more containers are needed, as well as more ships,” he explained.

“Additionally, the omission of the Suez transit has meant that the whole region has completely lost its direct coverage from the liner services. That means you’ve got a really big build-up of boxes in the West Mediterranean ports, which has created port congestion there.

“Because congestion holds up the return of empty boxes, that creates a shortage of boxes in Asia, which creates port congestion in Asia, then that tears up the schedule reliability of the ships now leaving Asia bound for Europe.

“It goes on and on, a vicious circular self-proclaimed prophecy,” added Mr van Marle.

And Mr Woitzik reminded that actions taken by carriers to mitigate transit times, such as opting to skip port calls or avoiding picking up empties, to keep vessels on schedule, were “reminiscent of those during the pandemic that caused global equipment imbalances”.

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

Shippers should expect more Asia-Europe blanked sailings as rates rise

It was just over a month ago that forwarders began to realise significant disruption was on the way for the Asia-North Europe trade – a sudden surge in demand led to tight space, combined with the beginning of spot rates’ rapid rise.

However, it also appears to have caught carriers off guard as well, as data obtained from the eeSea liner database shows that capacity reductions on the trade in April amounted to almost 25% of previously advertised capacity.

Altogether, some 1.68m teu of capacity ought to have been offered to shippers, according to carriers' published schedules, while only 1.29m teu actually sailed, leaving shippers with a shortfall of 397,000teu – the equivalent of some 200,000 40ft containers – via blank sailings, omissions delayed arrivals.

In terms of sailings, 128 container vessels arrived in North Europe during April against an advertised 169.

While spot freight rates on the trade continued to soar this month, carriers, contrary to assertions that blank sailings have distorted the supply-demand balance, did increase capacity and almost made up for half the April shortfall.

Against a proforma expected capacity of 1,599,000 teu, carriers provided – barring any new disruptive events over the next two days – 1,477,000 teu capacity on 149 sailings, compared with the 160 advertised.

However, eeSea head of operations and forecasting Destine Ozuygur warned there may be other factors influencing carrier deployment strategies beyond catering for their customers.

“It’s a bit contrarian against what people may expect to see, given their unfavourable view of carriers manipulating the market. We’re actually seeing a drop in aggregate lost sailings but of course there’s more to discuss under the hood,” she told The Loadstar, and explained that the drop in blanks and omissions may also be due to “the suspension of one or two services that kept up a steady stream of blanks in previous months, the persistence of the Red Sea issues has carriers taking business elsewhere or downsizing”.

She said another factor was that the “recent injection of new capacity on a couple of services is not necessarily to keep up with shipper demand, but more to counterbalance the increased transit times past the Cape of Good Hope”.

And she pointed to the more basic issue of carrier earnings potential: “My understanding is that the high rates on the Asia-Europe trade are strongly tied to surcharges for risk, increased transit cost and congestion factors – if they’re already reaping the benefits of these politically charged high rates, would it really make sense for them to pull additional charters off the market?”

eeSea’s current projection for June, with announced blanks factored in, forecasts 1.54m teu of capacity against a pro forma 1.61m teu, although Ms Ozuygur warned this could change at short notice.

“This means we’ve seen 10 blanks in May vs 28 in April, and we expect a slight uptick to that, so far, in June.

“I would say take the second half of June, and July, with a grain of salt, because the volatility of the world stage has necessitated carriers becoming more adept at navigating changes to their schedules in the short term.

“The numbers aren’t static, and we frequently see blanks announced in the short weeks or being switched out last minute on existing sailings – it’s not an everyday occurrence, but it certainly is more common than it used to be, particularly on this trade,” she told The Loadstar.

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 24 May 2024	Current Index 31 May 2024
Comprehensive Index			2703.43	3044.77
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	3409	3740
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	4248	4720
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	5189	6168
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	6482	7206
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2391	2542
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1289	1342
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	5352	6151
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	3888	4824
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	7065	7408
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	292	293
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	305	299
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	450	547
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	161	163