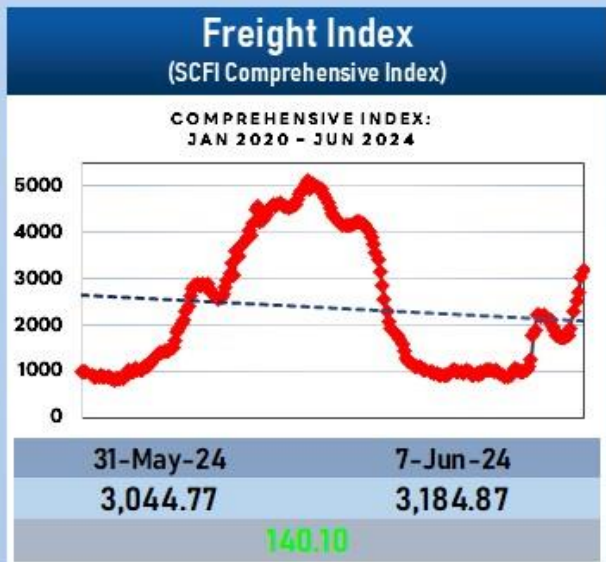
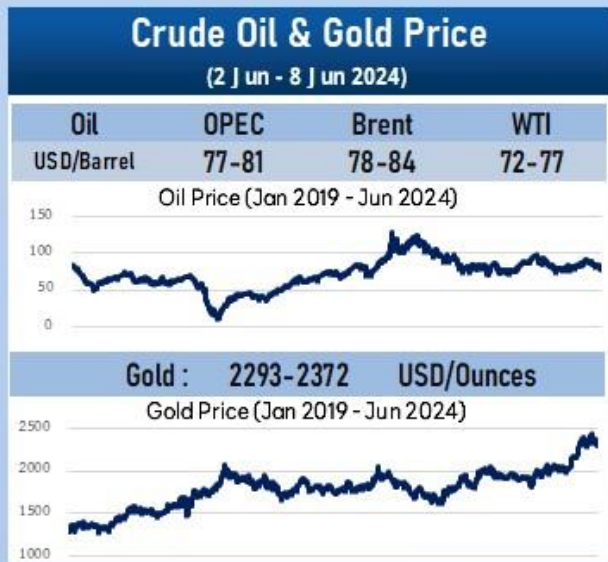
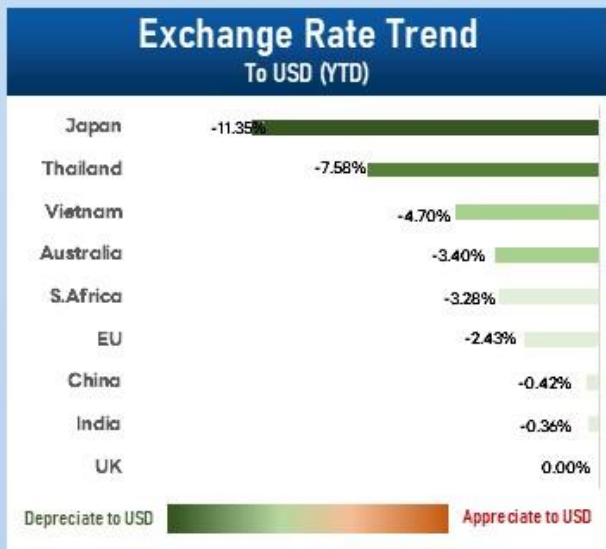


Weekly Briefing (11 June 2024)

Thai Bath Rate To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
36.86	39.72	46.9	24.25
CNY	JPY	INR	VND
5.187	0.2349	0.4413	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>
- Port congestion disrupts almost half Asia-Europe sailings**
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/4aWalz5>
- Private payrolls growth slows to 152,000 in May, much less than expected**
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://cnb.cx/3Vi7EYd>

1. <https://bit.ly/3TOLEtq> 2. <https://bit.ly/4aWalz5> 3. <https://cnb.cx/3Vi7EYd>

อัตราค่าระวางเรือ และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล สัปดาห์ที่ 23 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	1,600	2,200	ISOCC: USD 77/TEU, USD 154/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 เนื่องจากปัจจัยปัญหาเศรษฐกิจโลกและการเมืองระหว่างประเทศส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่ออุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเล 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

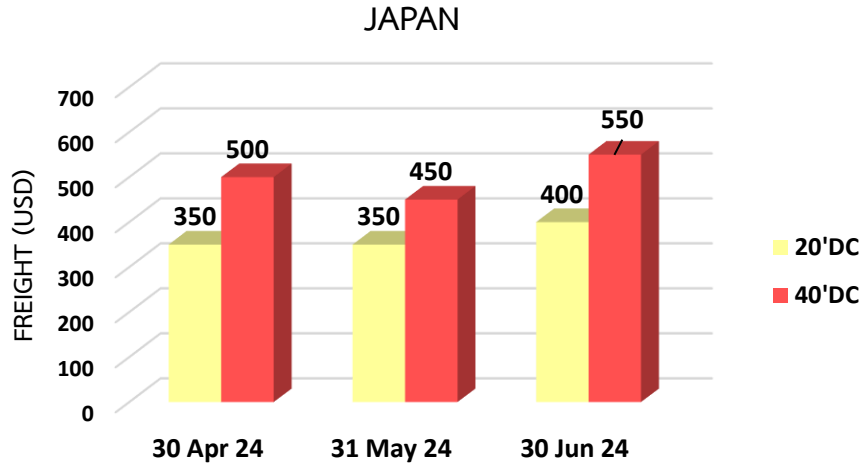
CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

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

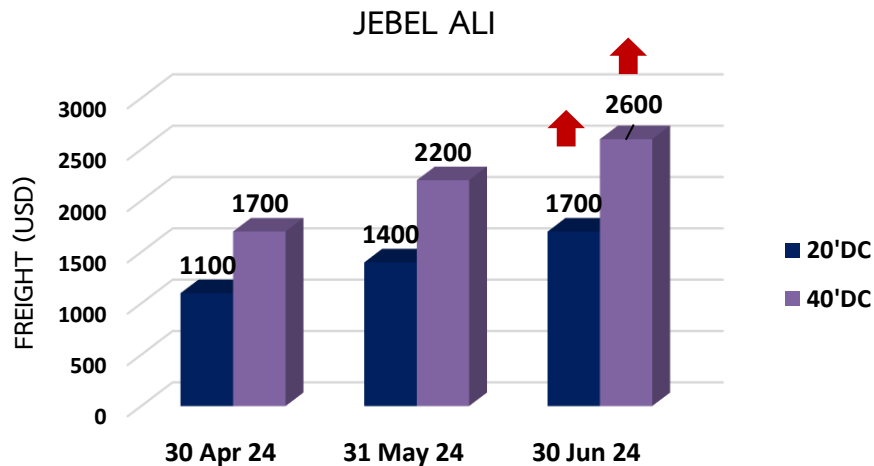
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ก อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด 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

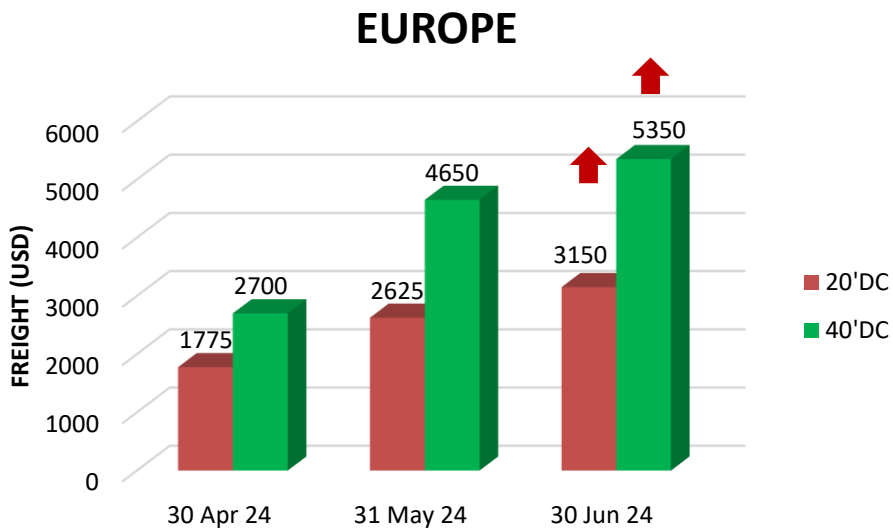
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2567



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

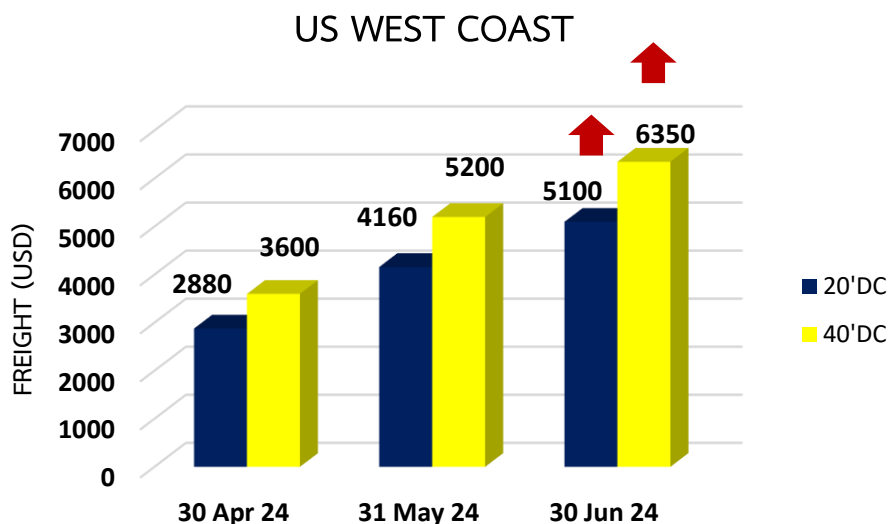
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ยุโรป** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2567



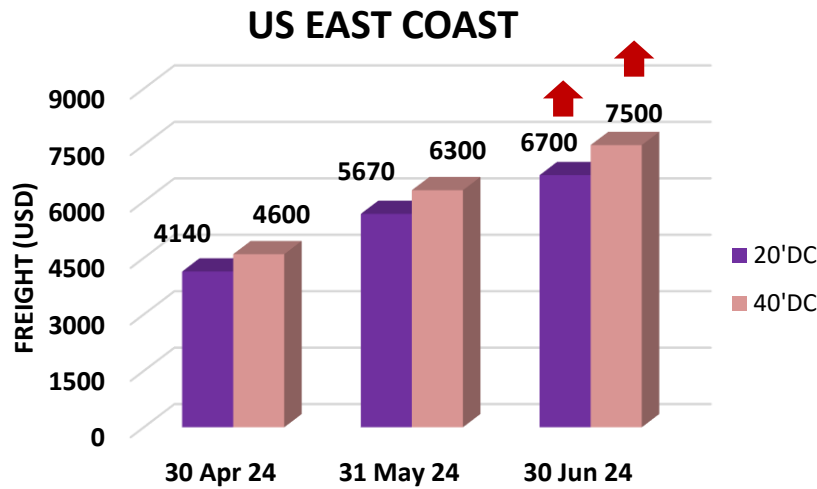
Subject to

- 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

'Two-tier market' as ocean rates for shippers and forwarders diverge

The recent upsurge in spot rates is beginning to affect long-term contracts and, over the past few months, something of a two-tier market appears to have developed, according to Xeneta’s shipping analyst, Emily Stausboll.

She noted yesterday that the spot rate climb, propelled by the Red Sea crisis effect on capacity and what appears to be an early peak season, had led carriers to treat forwarder clients very differently from the major BCOs with which they contract directly.

This was shown by the very different trends seen in spot and long-term rate indices, she said.

“When looking at long-term contracts signed within the past three months on the Far East exports index, freight forwarders have seen an increase in rates, compared with January. Meanwhile, shippers have been enjoying lower rates.

“To put this shift in market dynamics into context using the Far East to Mediterranean trade; at the start of 2024, forwarders were getting long-term rates around \$540 per 40ft lower than shippers. Now they are paying \$850 per 40ft more,” she said.

A series of forwarders have told The Loadstar over the past four weeks that their named account allocations were being cut as spot rates rose and carriers prioritised higher-paying cargo.

In effect, said Ms Strausboll, this meant “most carriers have clearly chosen to prioritise relationships with shippers over freight forwarders.

“That leaves some forwarders fighting to get any kind of long-term rate from carriers – and, even if they are successful, they will be paying more than shippers.

“They also face the prospect of being squeezed even further through surcharges and premium services to secure guaranteed capacity,” she added.

While she suggested that under the current market dynamic, the largest BCOs were likely to see their allocations largely maintained, “due to carriers needing to maintain good relationships with their most important customers”, the same would not be true for smaller shippers. They were more likely to employ forwarders, she explained, and “the spread between the long- and short-term markets presents a more clear and present threat to their supply chains”.

She added: “Nowhere is the growing spread between long- and short-term rates more evident than on the Far East to North Europe trade,” and noted that the Asia-North Europe portion of the Global Xeneta Shipping Index, which measures all valid long-term contracts, declined 3.6% in May, after a 9.2% increase in April.

On the spot market, rates from the Far East to North Europe increased by 71% between 30 April and 1 June.

However, Ms Strausboll warned that the current spread between long- and short-term rates could narrow should the Red Sea crisis and recent high demand persist and port congestion spread. Then next year’s contract negotiations – which traditionally begin in November for the Asia-Europe trades, could be very different from this year.

“If spot rates remain elevated when shippers – even the larger ones – enter negotiations for new long-term contracts then they too could be looking anxiously at the short-term market,” she said.

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

Asia-N Europe is lines' lowest earner, as shippers report rollovers

As spot rates on most shipping routes continue to rise – albeit at a slightly lesser rate than last month – there are increased reports of shippers with contracted cargo seeing their containers rolled at ports of loading.

Yesterday, spot freight rate platform Freightos published its latest survey of some 50 shippers and forwarders and reported “that since early May, nearly 70% of BCOs and forwarders with long-term ocean contracts have had containers rolled or pushed to the spot market, or are facing contract renegotiations with carriers to increase their long term rate levels”.

“With capacity and equipment scarce and spot rates now several thousand dollars above long-term contract levels, annual agreements are once again becoming unreliable,” Freightos head of research Judah Levine said.

On an anecdotal level, one shipper told The Loadstar this morning that a major carrier with whom it is a named account on the Asia-Europe trade had “cut our allocation in half and even then there’s no space to book with our fixed rates – surcharges are double the freight”.

And in a line that might have come from Back to the Future (if was about shipping), they added: “So we are looking to go back to the 1960s and book bulk shipments!”

Ironically, according to new research from liner analyst Alphaliner, the Asia-North Europe trade is actually the poorest earner amongst trades for carriers when measured on a revenue per teu per nautical mile basis.

An Alphaliner analysis of the price movements on the Shanghai Containerised Freight Index (SCFI) since it hit its record high in January 2022, found that shippers on the Shanghai-Durban leg currently pay the most, at just under “\$0.70 for each of the 6,936 nautical miles (nm) of this trade route. This is the highest of all deepsea trades covered by the SCFI”.

Shippers on Shanghai-Rotterdam pay under half this per nm, the study found.

“Transport of spot cargo from Shanghai to North Europe is less rewarding. The longer sailing distance via South Africa results in an income of only \$0.27 per nautical mile, which is the lowest amount in our review.

“However, this still represents a substantial increase compared to an income of only \$0.08 per nm one year ago.

“Earnings during the pandemic reached no less than \$0.74 on this trade lane in early January 2022,” Alphaliner writes.

It added that the transpacific markets were behaving in a similar fashion, with rates once again surging to both the US east and west coasts, but had not yet reached the level of early 2022.

“Carriers currently earn \$0.53 per nm/teu on Shanghai to Los Angeles, which compares to only \$0.14 a year ago and \$0.69 during the pandemic.

“The longer sailing distance from Shanghai to New York (10,587 nm via the Panama Canal) explains a lower income of \$0.34 per nm.

“Once again, this represents a significant year-on-year increase on \$0.12, but it does not yet come close to the earnings of \$0.56 in January 2022,” it added.

Shanghai-Santos was the second most expensive route on the SCFI, at \$0.68 per nm, and Shanghai-Lagos was third.

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

Spot rates ex-China set to hit five figures – high street prices will rise, warning

There were further double-digit increases in container spot freight rates this week, after a series of general rate increases and other surcharges came into effect on 1 June, a day or two after last week’s indices were published.

Drewry’s World Container Index (WCI) recorded week-on-weeks gains of 14%, 17% and 11% on its Shanghai-Rotterdam, Shanghai-Genoa and Shanghai-Los Angeles routes, respectively.

Its reading for the Asia-North Europe leg stood at \$6,032 per 40ft, while Xeneta’s spot rate XSI index for the same route gained 18.5%, to reach \$5,647 per 40ft.

The spot rate on the WCI’s Shanghai-Genoa route reached \$6,664 per 40ft.

The WCI’s Shanghai-Los Angeles leg stood at \$5,975 per 40ft, while the Shanghai-New York spot rate grew 6%, to \$7,214 per 40ft.

The XSI’s transpacific route recorded a growth of 19.5%, to reach \$5,859 per 40ft.

“Drewry expects freight rates ex-China to continue rising next week, due to the onset of the early peak season,” the analyst said.

And European freight forwarders are warning that spot rates from Asia would breach the five-figure mark next month. One told The Loadstar: “As anticipated, spot rates from 1 July are breaching the \$10,000 per 40ft barrier, and several carriers’ online pricing platforms already reflect this.”

According to a report by the BBC this week, the spot rate surge is beginning to bleed through into retail prices on the high street, driving them up.

Whether spot rates remain at this elevated level will most likely depend on how long demand persists.

“If the demand increase is the early start of the peak season, we can expect demand-side pressure to subside in a few months, and earlier than usual,” said Freightos head analyst Judah Levine.

“Just as rates climbed on a combination of pre-lunar new year demand, and restricted capacity in the first months of the diversions and subsided once demand eased, prices and disruptions should decrease when peak season slows this time as well, although until Red Sea traffic resumes, we can expect rates to fall no lower than their April floor,” he added.

In contrast to the ex-Asia routes, the transatlantic headhaul Rotterdam-New York spot rate declined 4% week on week on the WCI, ending the week at \$2,136 per 40ft.

Meanwhile, the growing scarcity of equipment at Asian export hubs has led to a container price bubble, according to box trading platform Container xChange.

It said average container prices for 40ft high-cube units in key Chinese ports rose 45% last month, from \$2,240 in April to \$3,250. Prices for similar units were around \$1,698 in November, but \$7,178 in September 2021, at the height of the Covid boom.

Container xChange founder and CEO Christian Roeloffs said the causes of higher container prices were the same as those that had propelled the recent spot freight rate surge, and added they could fall just as quickly.

“As we monitor the market closely, it’s evident that the current spike in container prices is not sustainable in the long term, as it is not backed by strong underlying demand.

“Concerns over labour markets and high interest rates imply that consumers are likely to reduce spending, which could lead to a decline in demand for goods and, consequently, a reduction in shipping volumes in the near term – unless the demand revival becomes stronger and the supply capacity soak-up intensifies.

“As the initial rush to restock inventories subsides and the real demand from consumers and businesses remains flat, we anticipate a stabilisation of, or even a decline in, container prices in the mid-term; the market is showing signs of volatility driven by short-term factors, rather than a sustained increase in demand,” he 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 31 May 2024	Current Index 7 Jun 2024
Comprehensive Index			3044.77	3184.87
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	3740	3949
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	4720	4784
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	6168	6209
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	7206	7447
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2542	2855
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1342	1440
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	6151	6142
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	4824	5205
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	7408	7936
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	293	293
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	299	299
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	547	627
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	163	163