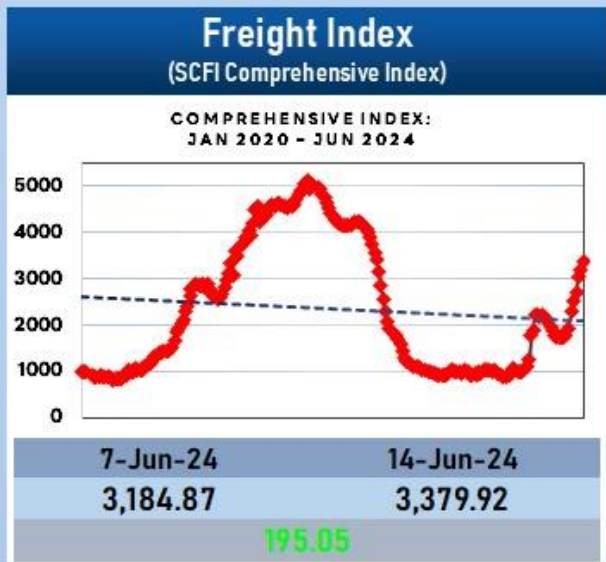
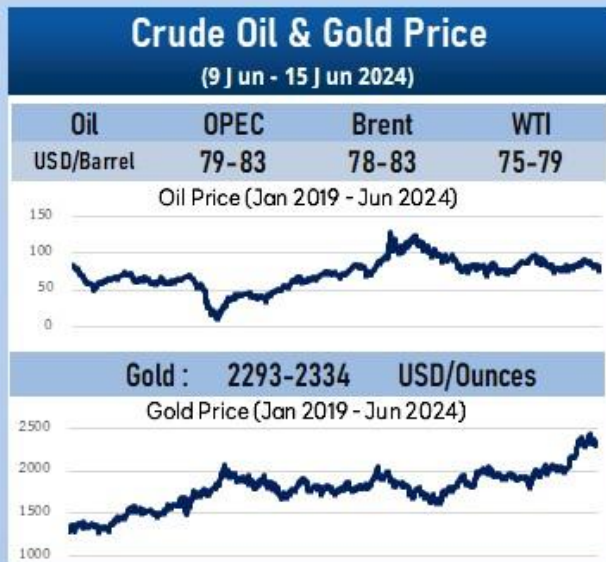
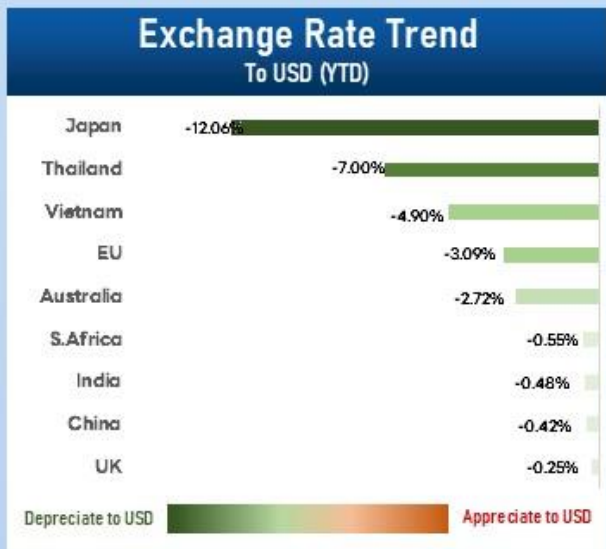


Weekly Briefing (18 June 2024)

Thai Bath Rate To Foreign Currencies

| | | | |
|---------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| USD 36.66 | EUR 39.25 | GBP 46.51 | AUD 24.26 |
| CNY 5.156 | JPY 0.2328 | INR 0.4388 | VND 0.0014 |



Weekly Top's Stories

- ตอบแบบสอบถามประเมินความพึงพอใจสายเรือ โครงการ Best Container Liner Award 2024 รับฟรี! คุปอง Starbucks มูลค่า 200 บาท (จำนวนจำกัด)**
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3TOLEtq>
- Inflation slows in May, with consumer prices up 3.3% from a year ago**
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://cnb.cx/4b35aCR>
- Container trades back in 'pandemic-level territory' - with rates still rising**
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/4cg8Ty2>

1. <https://bit.ly/3TOLEtq> 2. <https://cnb.cx/4b35aCR> 3. <https://bit.ly/4cg8Ty2>

อัปเดตค่าระวางเรือ และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล สัปดาห์ที่ 24 พ.ค. 2567





BEST CONTAINER LINER AWARD 2024

แบบสำรวจความพึงพอใจในการให้บริการ
ของสายเรือคอนเทนเนอร์

Scan QR Code นี้ เพื่อดูข้อมูลผ่าน Google Form



ความเห็นของท่านสำคัญกับเรา!!

ประกาศและมอบรางวัลให้กับสายเรือที่ดีที่สุด
ภายในงาน TILOG-LOGISTIX 2024



(*) สงวนสิทธิ์ให้เฉพาะผู้ที่ให้ข้อมูลครบถ้วนสมบูรณ์และสามารถนำไปวิเคราะห์ได้เท่านั้น

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 | 150 | 220 | | |
| 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) | 4,000** | 7,150** | ISOCC: USD 106/TEU, USD 212/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU EUIS: € 31/TEU, € 62/FEU | |
| | Subject to ENS USD 30/BL 20 ft. Weight Surcharge 0-200 USD | | | |
| Thailand - US West Coast | 6,200** | 7,700** | | |
| Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk) | 7,670** | 8,500** | | |
| | 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 ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนมิถุนายน ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 4,000 USD/TEU และ 7,150 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนมิถุนายน ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้นโดยอยู่ที่ 6,200 USD/TEU และ 7,700 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 7,670 USD/TEU และ 8,500 USD/FEU

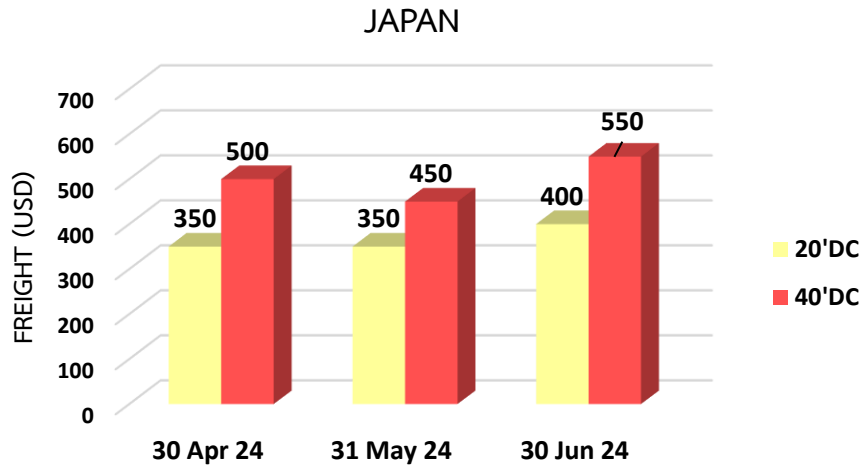
CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

| 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

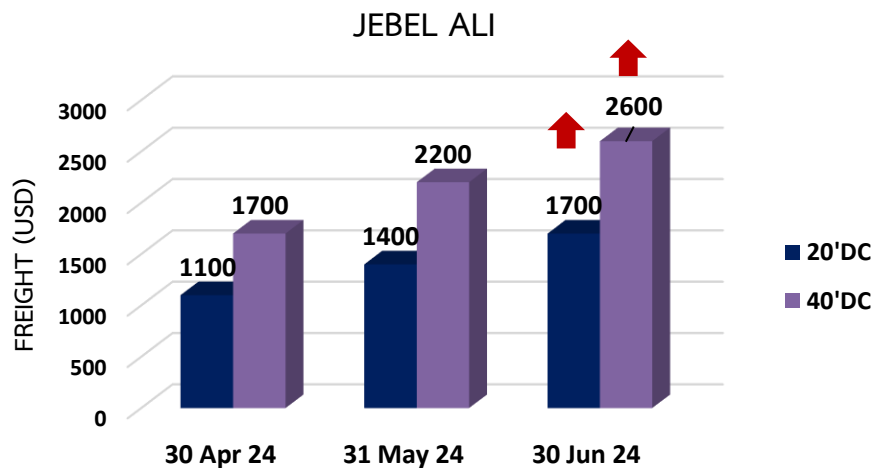
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ก อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

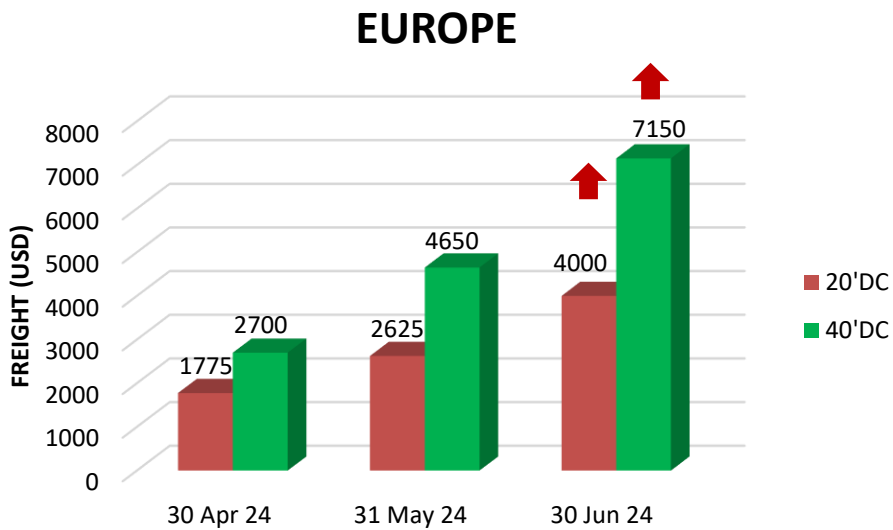
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2567



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

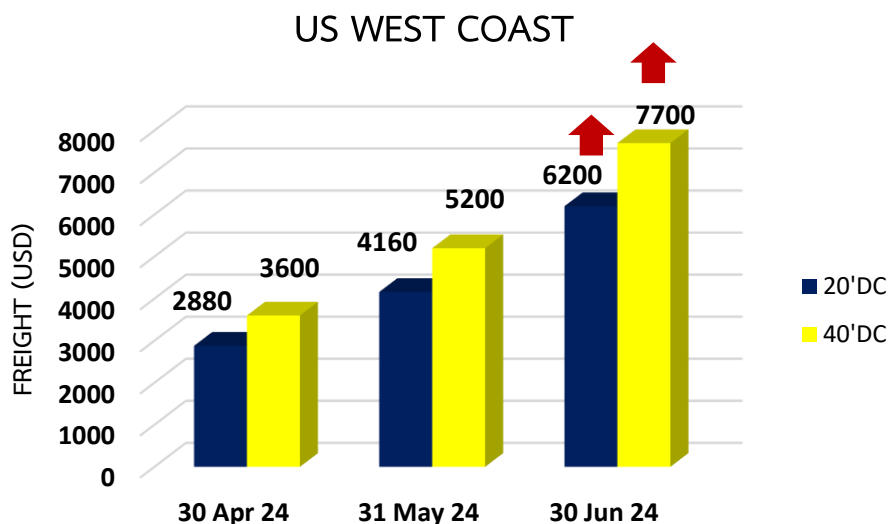
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ยุโรป** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2567



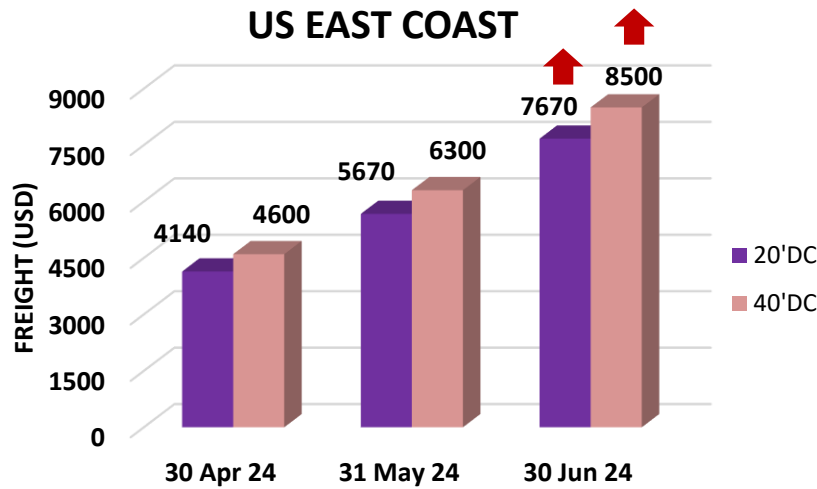
Subject to

- 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): USD106/TEU, USD212/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL + EUIS: € 31/TEU, € 62/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

Logistics players brace for US supply chain stress test as imports hit a high

US imports are on course for volumes at a height not seen over the past two years, which will test the resilience of supply chains.

Even without work stoppages and cataclysmic disruptions, logistics providers are bracing themselves for a bumpy ride.

According to the Global Port Tracker, published by the National Retail Federation and Hackett Associates, box traffic pouring into US ports will climb to its highest level in two years in the coming weeks, and the authors predict a seven-month run of monthly import volumes north of 2m teu, fuelled by consumer spending and retailers stocking up.

“Imports of containerised goods at US ports are booming, with particularly strong growth on the west coast,” commented Hackett Associates founder Ben Hackett.

The expected surge is evoking memories of 2021/22, when import volumes overwhelmed logistics infrastructure at US ports and rail heads, resulting in a paralysing logjam.

Bob Imbriani, SVP international at forwarder Team Worldwide, warned again that supply chains were not geared up to cope with this, and he is particularly concerned about congestion in the rail system and on the land side of ports.

“The situation has not really recovered since the pandemic. We still have rail delays, we still have drayage problems at various ports,” he said.

Paul Brashier, VP drayage and intermodal at ITS Logistics, said so far there had not been any serious congestion, but added that dwell times for intermodal containers at ports in southern California and in Washington state had grown. A scramble for capacity out of Asia and concerns about further extension of dwell times at US gateways may prompt cargo owners to seek alternative routing options through untested alternatives, he added.

Since the pandemic the logistics industry and cargo owners have heard an incessant mantra on the need to build more-resilient supply chains. Recently, however, any momentum appears to have stalled, diagnosed last month by the Federal Reserve Bank of New York after a survey found that about one-third of service companies and nearly half of manufacturers were still reporting difficulties obtaining supplies.

“There’s been a lot of talk at government level of resilience in supply chains, but it’s difficult to implement this. In reality, it’s a long process to build this in,” said Mr Imbriani.

A survey of 1,800 supply chain decision makers, published last month by IDC InfoBrief, found that the average supply chain takes five days to respond to a crisis. Only 17% of respondents said they could respond within 24 hours.

Mr Brashier attributed the relatively smooth operation of US logistics infrastructure over the past 18 months primarily to reduced volume. A spike in traffic would likely expose the same problems the industry experienced in 2021/22, he warned.

And he predicted that the coming 8-12 weeks would be a stress test for the system.

A number of observers have pointed to rail as a likely ‘Achilles heel’, noting that the railways had shown little progress in improving performance. Mr Brashier shares these misgivings, but suggested the surplus of truck capacity in the system could alleviate problems with rail transport.

Meanwhile, ITS has been advising clients to stay aware of developments that could affect cargo flows, and to develop contingency plans.

For its part, the company has invested in technology to achieve better visibility of supply chains, said Mr Brashier, adding that the Freight Logistics Optimisation platform championed by the US Department of Transportation had proved to be a useful tool to improve visibility and navigate disruptions.

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

Big capacity injection into ex-Asia trades having little effect

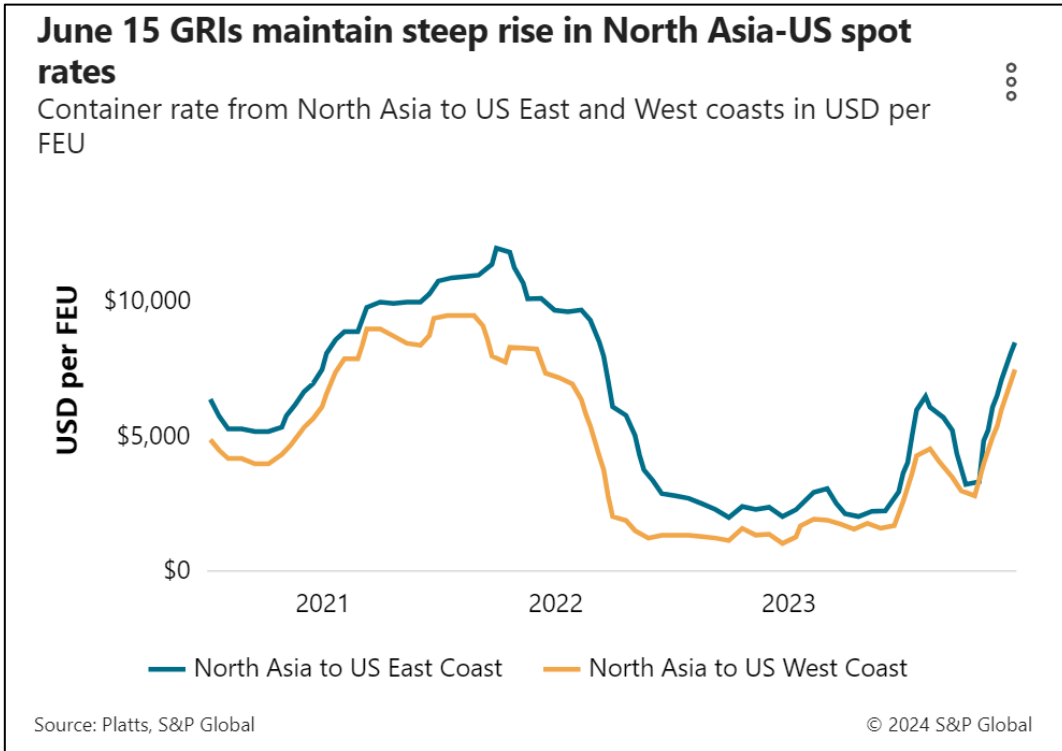
The 1 million TEUs of ship capacity delivered into global container shipping in the first four months of 2024 has made almost no difference to the monthly effective capacity provided to the market, according to maritime consultancy Drewry.

That’s because the longer voyages around southern Africa to avoid militant attacks in the Red Sea and port congestion in Asia and some European hubs have combined with unseasonally strong demand to fill all available capacity on both the Asia-Europe and trans-Pacific trades.

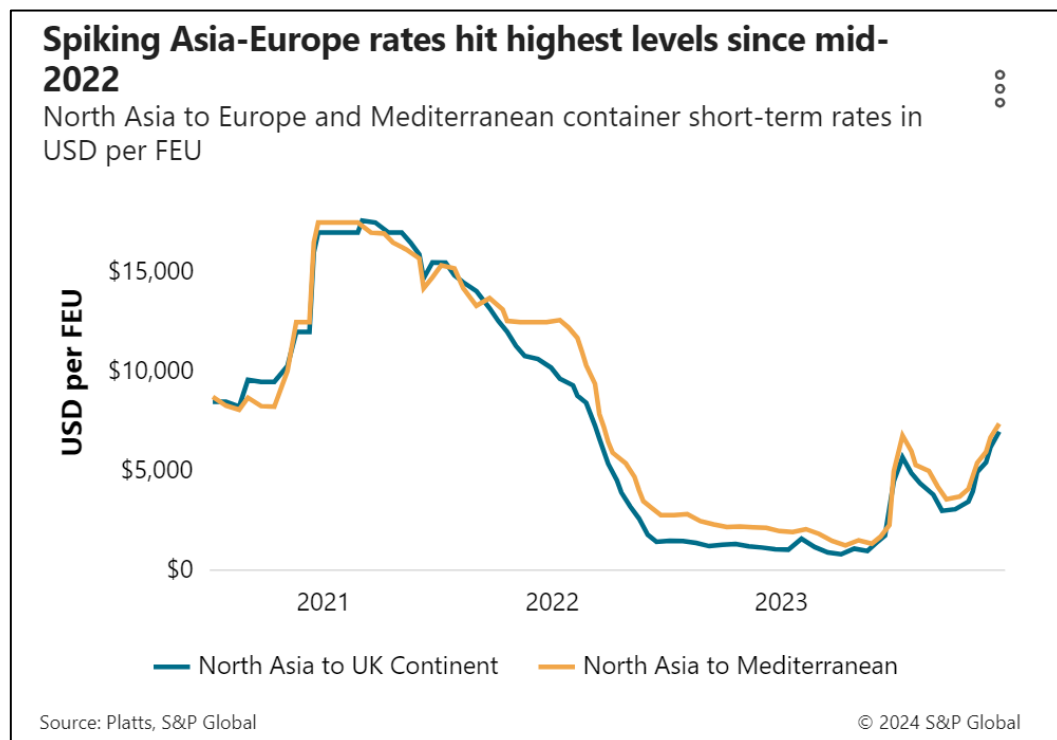
Carriers on Asia-North Europe increased the number of ships deployed on the route by 24% and total capacity by 17% to compensate for the longer routes around southern Africa, resulting in only a 2% increase in the effective capacity per month to 1.1 million TEUs, Drewry noted in a market report Monday.

The data is even more stark on the Asia-North America East Coast route. Carriers increased the number of ships by 9% during the first four months, but with no increase in the effective capacity per month.

It was a point made by Hapag-Lloyd CEO Rolf Habben Jansen in a media briefing recently when he said despite the additional vessels in Asia-Europe strings, the longer voyages and port congestion at both ends of the trade meant “in reality, we have less weekly capacity available.”



The supply-demand imbalance has led to skyrocketing spot rates. On the North Asia-North America West Coast route, a general rate increase (GRI) on June 15 pushed rates up \$1,300 in the past week to \$7,500 per FEU, a level not seen since July 2022, according to Platts, a sister company of the Journal of Commerce within S&P Global. Container rates from North Asia to the North America East Coast rose \$1,200 in the past week to \$8,500 per FEU.



It was a similar picture on Asia-North Europe, where spot rates assessed by Platts increased \$1,000 over last week to \$7,200 per FEU, the highest level since September 2022. Asia-Mediterranean rates increased \$500 over last week to an average of \$7,200 per FEU.

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

Peak season surcharges land earlier, and higher, in hot trans-Pacific market

Trans-Pacific container lines are capitalizing on earlier-than-expected peak season momentum by levying seasonal surcharges now on the capacity-constrained trade -- and seeking more than double the usual amount.

Ocean carriers began implementing peak season surcharges (PSSs) on June 1, about a month earlier than usual. A number of carriers implemented PSSs of \$600 per FEU on June 1 and another \$400 on June 15, with at least one liner announcing a \$2,000 per FEU PSS effective July 1, several non-vessel-operating common carriers (NVOCCs) told the Journal of Commerce this week.

Besides coming early, carriers are also seeking higher PSSs than they have in past years -- totaling \$1,000 to \$2,000 thus far. In past years, carriers would start with a \$600 per FEU PSS in July and raise or lower it in subsequent months based on the strength of the market, the NVOs said.

"This is definitely not a normal PSS environment," said Rachel Shames, vice president of pricing and procurement at the forwarder CV International. "This is more of a COVID environment."

An importer in the automotive sector said he has paid PSSs totaling \$1,000 per FEU so far. The proposed July 1 PSS is "still a little bit fuzzy," he said.

"Nobody's gone hard and fast on it yet, so like anything else, everything's negotiable," the source said. "We are fighting this as much as we can."

PSSs are charged on fixed-rate shipments that move under an importer's annual service contract, or an NVO's named account contract. Carriers and mid-sized accounts concluded most of their service contracts in May at rates of \$1,500 to \$1,700 per FEU to the West Coast. With spot rates to the West Coast now more than \$6,000 per FEU, carriers are trying to make up some of the difference through PSSs, a forwarder source said.

"Carriers fixed their contracts at too low a price point," the source said. "They're trying to close that spread."

Carriers must file their peak season surcharges with the Federal Maritime Commission 30 days before implementation, and the actual amount paid is subject to negotiation with individual customers. As the effective date approaches, it is common for carriers to lower the PSS if the market will not support the rate filed with the FMC.

Importers urged to book shipments earlier than normal

The current tight capacity situation in the eastbound trans-Pacific, in which importers are being advised to book their shipments at least four weeks in advance if they want to secure vessel space instead of the more typical one to two weeks, is challenging, Shames said.

“It’s especially frustrating,” she said, because importers don’t know what magnitude of PSSs the market will sustain four weeks out or longer.

“It’s all a dance,” said an importer of home furnishings who is involved in negotiating a PSS. “They want \$1,000 (per FEU), we countered with \$300.” The importer is waiting to hear back from the carrier.

The source said he must also make a calculated risk: If he doesn’t meet the carrier’s PSS demand, does he have enough other core carriers that will agree to load all of the shipments he needs when the time-sensitive shipments must move?

A carrier executive told the Journal of Commerce his line is booked from Asia to the US for the next month. The soonest he can accept bookings is for late July-early August

“There is no room from Asia,” the executive said. “This is not even a matter of money. There is no room.”

He is advising customers who are desperate for space in the coming weeks to go to the secondary market of NVOs, both large and small. That may require cobbling together a few slots each from a dozen or more NVOs, though managing so many vendors can be quite difficult, he acknowledged.

Capacity in the Asia-US trades is exceptionally tight right now due to a confluence of factors, the main one being the ongoing vessel diversions around southern Africa to avoid Houthi militant attacks in the Red Sea and Gulf of Aden, which is forcing carriers to avoid the Suez Canal. The much longer route is adding more than 10 days to voyages from Asia to Europe and the US and is absorbing a significant amount of capacity.

Also, congestion in Asian ports is adding time to many services from Asia to Europe and the US and resulting in blanked sailings as vessel schedules are disrupted. Carriers are moving more vessels into the Asia-Europe trades, where freight rates are higher than in the trans-Pacific.

Helping to tighten capacity, particularly for smaller carriers that don’t have extra ships to spare, is the requirement that carriers drydock vessels for maintenance every five years, the carrier executive noted. Those requirements under the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) were suspended during COVID, the executive said.

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Source: <http://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp>

| Description | Unit | Weighting | Previous Index 7 Jun 2024 | Current Index 14 Jun 2024 |
|-----------------------------------|---------|-----------|------------------------------|------------------------------|
| Comprehensive Index | | | 3184.87 | 3379.22 |
| Service Routes | | | | |
| Europe (Base port) | USD/TEU | 20% | 3949 | 4179 |
| Mediterranean (Base port) | USD/TEU | 10% | 4784 | 4848 |
| USWC (Base port) | USD/FEU | 20% | 6209 | 6906 |
| USEC (Base port) | USD/FEU | 7.50% | 7447 | 7993 |
| Persian Gulf and Red Sea (Dubai) | USD/TEU | 7.50% | 2855 | 2950 |
| Australia/New Zealand (Melbourne) | USD/TEU | 5.00% | 1440 | 1382 |
| East/West Africa (Lagos) | USD/TEU | 2.50% | 6142 | 5888 |
| South Africa (Durban) | USD/TEU | 2.50% | 5205 | 5478 |
| South America (Santos) | USD/TEU | 5.00% | 7936 | 8263 |
| 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% | 627 | 679 |
| Korea (Pusan) | USD/TEU | 2.50% | 163 | 163 |