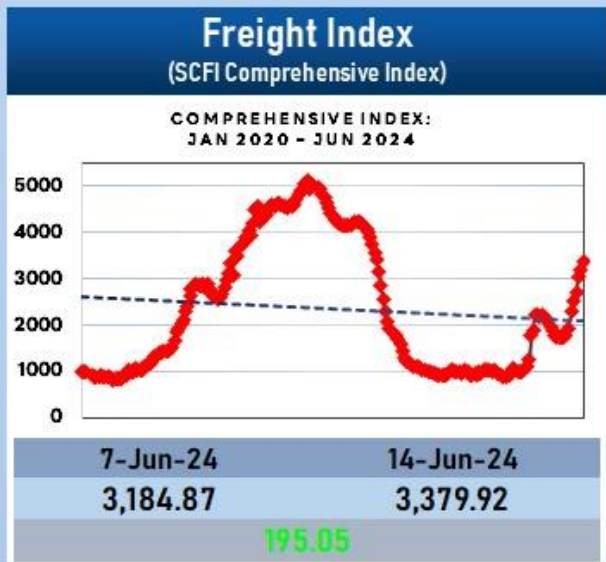
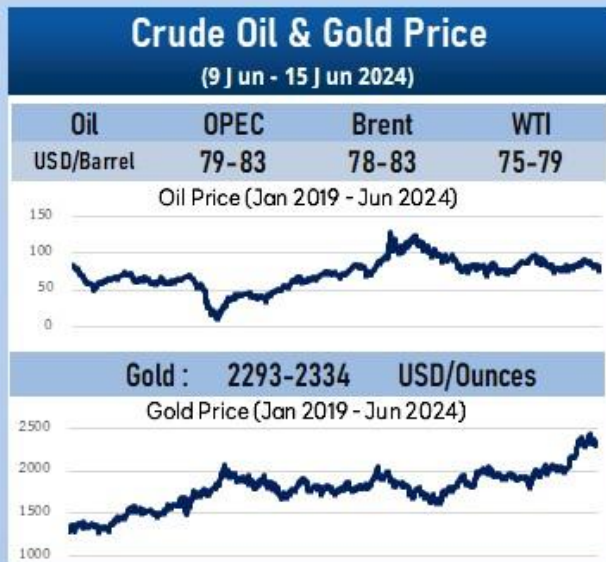
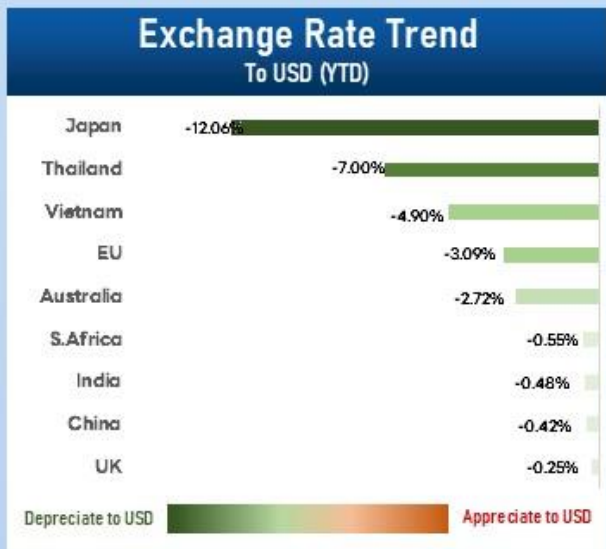


Weekly Briefing (18 June 2024)

Thai Bath Rate To Foreign Currencies

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



Weekly Top's Stories

- ตอบแบบสอบถามประเมินความพึงพอใจสายเรือ โครงการ Best Container Liner Award 2024 รั้งฟรี! 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/4cyYjSR> 3. <https://bit.ly/4eM3tNo>

อัตราค่าระวางเรือ และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล สัปดาห์ที่ 25 พ.ศ. 2567





BEST CONTAINER LINER AWARD 2024

แบบสำรวจความพึงพอใจในการให้บริการ
ของสายเรือคอนเทนเนอร์

Scan QR Code นี้ เพื่อรอกข้อมูลผ่าน 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)

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยขอให้ขอแนะนำเบื้องต้นกับผู้ส่งออกดังนี้

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

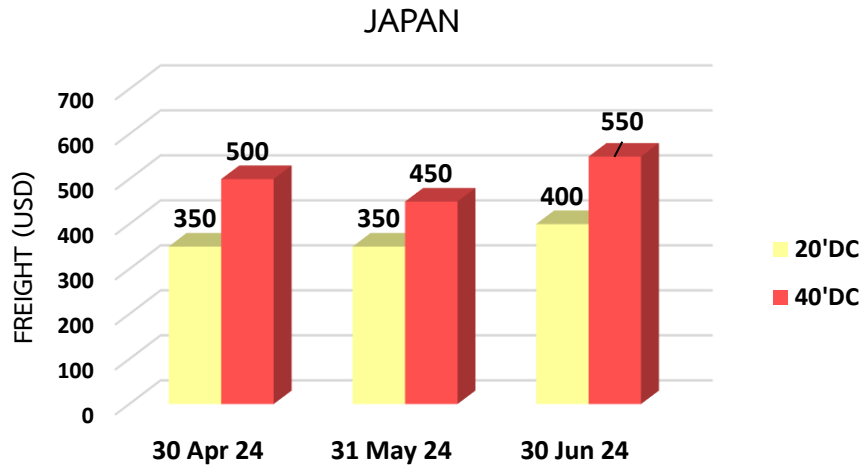
CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

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

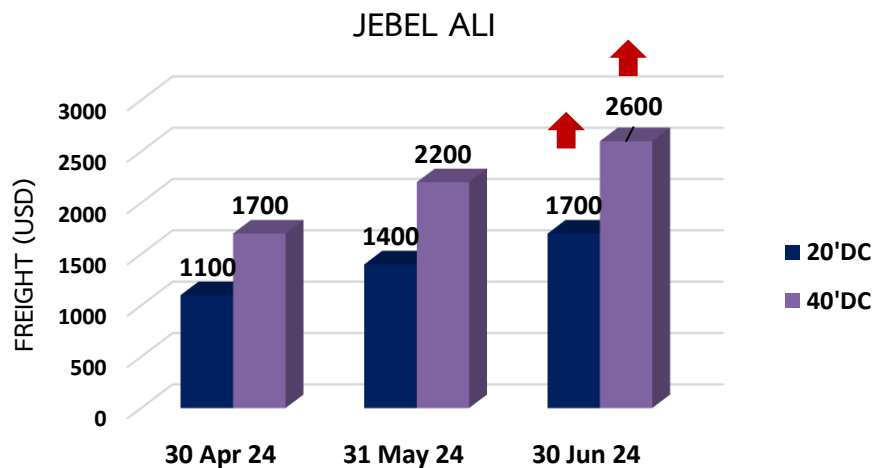
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ก อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

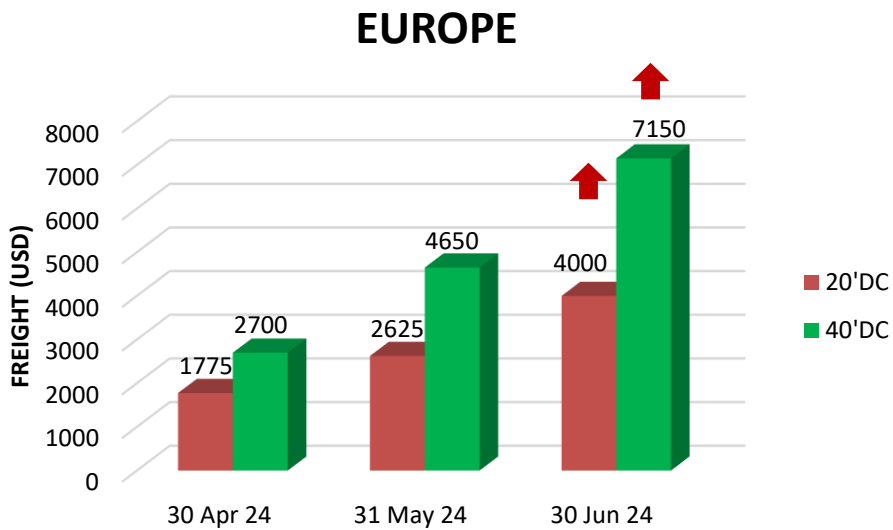
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2567



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

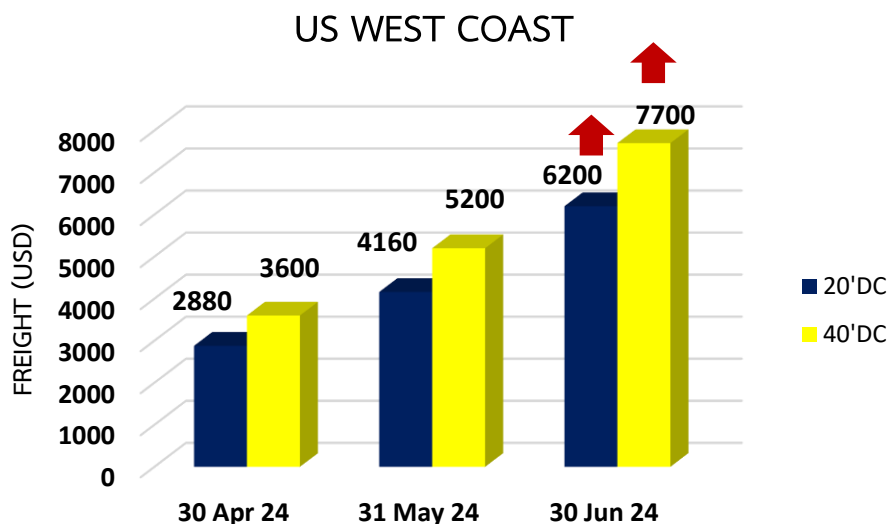
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ยุโรป** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2567



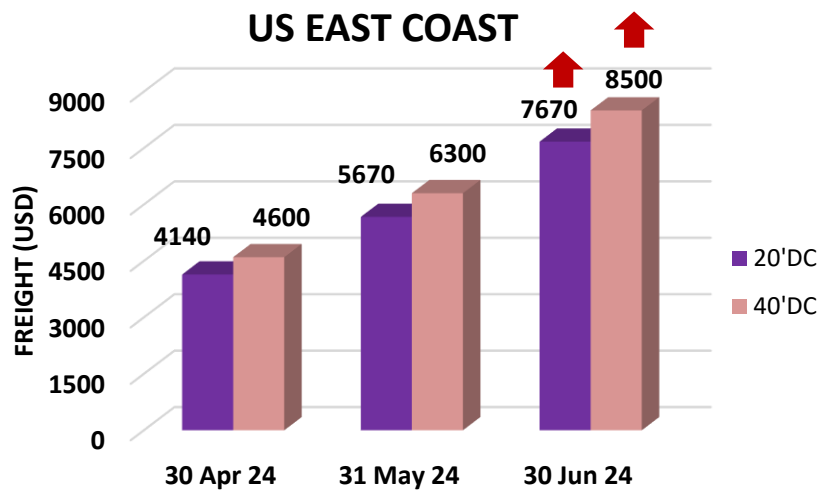
Subject to

- 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

Global disruption further complicates ocean carrier network building

Ocean carriers face some interesting choices as alliance allegiances shift and unexpected challenges, such as diversions away from the Suez Canal, alter their ship operating systems.

Of course, attention is automatically paid to which ports are directly served and the key benchmarks of frequency and transit time.

There is, however, a bigger question hanging over both the original and the currently redesigned deployments: How do you build a robust, resilient system in the face of operational and geopolitical disruptions that throw conventional container shipping networks into disarray?

Asia-Europe carriers, for instance, are grappling not only with significantly lengthened transit times but also a degradation in schedule reliability caused by port congestion at both ends of the trade.

We may be going through a particularly difficult period in world history; over the last four years, the industry has faced pandemic-driven shipping disruptions, wars in Europe and the Middle East, attacks on shipping in the Red Sea, and drought-related draft and transit restrictions at the Panama Canal.

The Red Sea crisis has shown that one way to partially circumvent a major disruption is to throw more ships into the pot, which makes both individual services and the larger carrier networks nimbler and more flexible.

This is not necessarily a recipe for overall success, however. It's not easy to procure ships in a hurry, and the price of doing so in the charter market rises rapidly as demand increases. There are also negative knock-on effects to other trades; as ships and equipment are sucked away to help fill holes in disrupted lanes, reliability suffers in less prioritized trades.

And irrespective of the success of chartering more ships or pulling them from other trades, the collective effect of multiple redeployments and schedules being off berthing window is congestion, which

creates the kind of downward spiral in schedule reliability and effective net capacity we see currently in the Asia-Europe trade.

No easy solutions

Likewise, maintaining a “buffer” of excess ships ready to be deployed at a moment’s notice is a luxury most carriers cannot afford, unless they get creative and combine it with a parallel business model in which they buy ships when the second-hand purchase market is depressed, operate them opportunistically — or charter them out — and sell them at the top of the market, assuming they no longer need them.

Having berthing preference arrangements at key ports even when off window is helpful whatever the conditions. Having access to strategically located transshipment hubs that can feed cargo into areas that are no longer readily accessible or to areas that are congested is particularly helpful because it means fewer mainline ships will be diverted or sucked into congested areas.

To be fair to the carriers, there is no easy solution to such significant disruptions.

The new Gemini Alliance of Maersk and Hapag-Lloyd has put significant emphasis on schedule reliability, but current conditions have added some new dynamics to deployment decisions. The dozen hubs that are mostly owned or controlled by one of the two partners with berthing preference remain dependent a lot of other important ports to make their system work, and the jury is out on how dependable the spoke part of their “hub-and-spoke” operation will be.

Mediterranean Shipping Co., which has not historically been strongly committed as a solo operator to rigid schedule integrity but in recent years has made significant improvements, may be better positioned to create robust solutions in all trades at short notice when it begins operating outside of an alliance next year. MSC will only be selectively encumbered by partners, and their fleet has grown exponentially — albeit facing the need to fill a large number of vessel slots that Maersk will be vacating.

The OCEAN Alliance, as the largest vessel sharing agreement, has the most overall capacity to play with when problems arise, but having strong partners means conflicting priorities in what loops and ports get the capacity when things get tough.

THE Alliance’s new configurations — assuming Ocean Network Express (ONE), Yang Ming and HMM stay together — are eagerly awaited. THE partners cannot be all things to all shippers, but if they are nimble and design systems that play to their strengths, they can be as reliable as the larger alliances in specific port pairs.

Niche carriers such as Zim Integrated Shipping Services and Wan Hai Lines that are very focused on particular lanes and particular ports have the opportunity to be as reliable in what they do as those that have more tools at their disposal.

That said, shippers probably shouldn’t buy into carriers’ commitments to schedule reliability in an uncertain world, even if some will try harder than others to deliver.

For beneficial cargo owners and non-vessel-operating common carriers that have a large amount of cargo to ship regularly, it makes sense to spread risk over more than one alliance and independent carrier. The

reality is that neither the carriers nor their clients know what the next crisis will be, let alone how effective each carriers' fixes might be.

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

Intra-Asia rates hit new heights as demand grows

Soaring demand is allowing container lines serving Indian trades to flex their pricing muscles on intra-Asia services, especially out of China.

Average spot rates from North China (Tianjin) to West India (Nhava Sheva or Mundra) have exceeded \$5,000 for a 40ft container booking, according to market sources.

The rate push is not just for Chinese ports alone. Prices for India-bound shipments from other Far East locations, such as Singapore, Port Klang and Hong Kong have rocketed.

For Singapore-India, carriers are now selling space at \$4,500 per 40ft, a sharp jump from the \$1,100 they were quoting last month.

Simply put, intra-Asia rates into India have generally seen increases of 200% to 250% over the past month, data from market sources reveals.

And vessel capacity remains acutely tight, because of fewer sailings and schedule disruptions, often causing cargo rollovers for Indian importers, according to shipper sources.

“Shipping costs from China have become a painful thorn for Indian imports,” one senior executive at a Mumbai-based industrial house told The Loadstar. “Nobody wants their production line affected, so we are being forced to pay higher freight rates.”

The source also noted that port congestion problems plaguing Singapore, Port Klang and other South-east Asia hubs had made sailing schedules erratic and transit times unpredictable.

“It’s a guessing game on cargo delivery schedules,” said the official.

And Jitendra Srivastava, CEO of Mumbai-based freight forwarder Triton Logistics & Maritime told The Loadstar the capacity-stressed situation for Indian shippers was expected to last until February.

As container lines increasingly concentrate on the lucrative Chinese trade, with more regional operators jumping onto the demand bandwagon, Indian ports are also seeing a rush of empty equipment outflows, particularly at Mundra Port, in some part, due to major lines repositioning into China.

“Empty evacuation means an additional move from the empty yard to the port, thus creating pressure on the dockside,” a port executive told The Loadstar.

Shortage of equipment will be a concern for Indian exporters, as trade prospects brighten. India’s merchandise export trade reported an impressive 9% year-on-year increase in May, according to new provisional government data.

“A positive growth momentum for the second month in a row on the back of buoyant order bookings goes to show the resilience of the export sector and Indian exporting community,” said Ashwani Kumar, president of the Federation of Indian Export Organisations.

Pushpank Kaushik, CEO of Hyderabad-based ship agent and forwarder Jassper Shipping, also believes this capacity pressure could cause some trade impacts for India, given that China remains its largest trading partner.

“The combination of high demand and limited capacity is resulting in increased costs and cargo delays,” he said. “Addressing vessel shortages is crucial to keep two-way trade flowing,” he added.

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

'At least 65 countries' now affected as Houthi Red Sea attacks continue

Houthi attacks on shipping in the Red Sea have cut box throughput in the region by 90% and, amid escalating insurance costs, it seems it will take more than naval support to lure carriers back to the region any time soon.

According to a US Defense Intelligence Agency (DIA) report, re-routing vessels around Africa has added some 11,000 nautical miles and \$1m in fuel costs to voyages, but from a financial perspective, this compares favourably with taking Red Sea routes in crisis conditions.

The report says: “For many shipping companies, combined costs of crew bonuses, war-risk insurance – roughly 1,000% more than pre-war costs – and Suez transit fees make the additional time and financial costs of travelling around Africa less expensive.

“As of mid-February, insurance premiums for Red Sea transits have risen to 0.7% to 1% of a ship’s total value, compared with less than 0.1% prior to [the escalation of Houthi attacks against a broader range of vessels in] December 2023.”

To date, the report notes, “at least” 65 countries have been affected by the attacks, well outside the Houthis purported scope and indicative of the Iran-backed rebels’ inability to differentiate between targets and non-targets.

In that time, more than a dozen commercial vessels have been hit in drone and missile attacks, with UK-owned cargo ship Rubymar being sunk in March, while in November the rebels claimed to have seized the Israel-linked Galaxy Leader.

However, Japanese officials later claimed this was an NYK-operated vessel, with a 25-person multinational crew – their present whereabouts has become something of a mystery, with the last update, seemingly from the EU, in April.

Meanwhile, the attacks have persisted, with UK Maritime Trade Operations having reported two over the weekend, including one on a Greece-owned coal carrier, forcing its crew to abandon ship in the Mediterranean.

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 14 Jun 2024	Current Index 21 Jun 2024
Comprehensive Index			3379.22	3475.60
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	4179	4336
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	4848	4855
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	6906	7173
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	7993	8277
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2950	2893
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1382	1406
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	5888	5776
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	5478	5541
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	8263	8558
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%	679	739
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	163	169