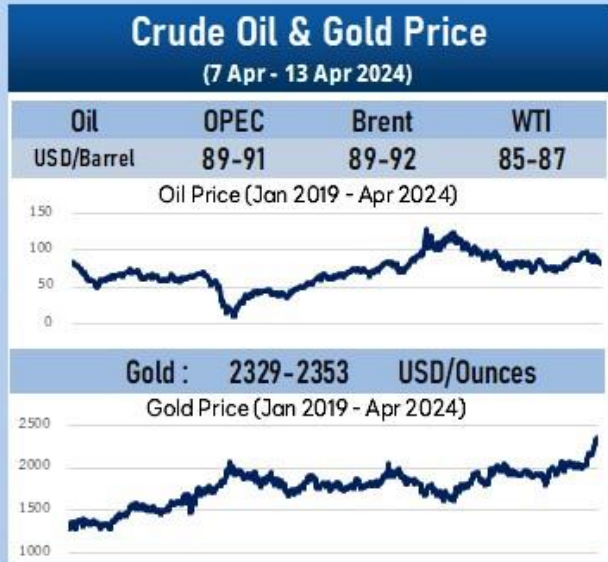
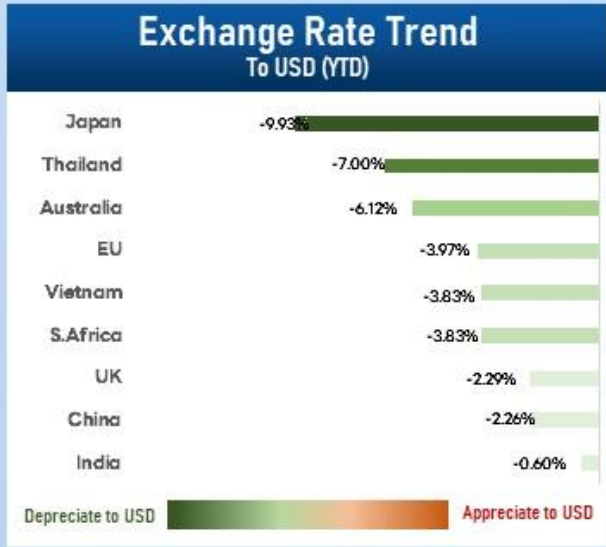


Weekly Briefing (18 April 2024)

Thai Bath Rate To Foreign Currencies

USD 36.72	EUR 38.99	GBP 45.64	AUD 23.53
CNY 5.074	JPY 0.2374	INR 0.4389	VND 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>



WTO forecasts rebound in global trade but keeps focus geopolitical
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://cnb.cx/4aHAjMP>



New risk factor flares in Middle East after seizure of MSC Aries by Iran
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3W45AoC>

1. <https://bit.ly/3TOLEtq> 2. <https://cnb.cx/4aHAjMP> 3. <https://bit.ly/3W45AoC>

อัตราค่าระวางเรือ และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล สัปดาห์ที่ 15 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	50	70	Subject to ISOCC USD 69/TEU, USD 138/FEU	Effective till 30-APR-2024
Thailand - Qingdao	90	150		
Thailand - Hong Kong	70	100		
Thailand - Japan (Main Port)	350	500		
Thailand - Kaohsiung	150	300		
Thailand - Klang	100	180	Subject to ISOCC USD 40/TEU, USD 80/FEU	
Thailand - Jakarta	150	200		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	50	80		
Thailand - Singapore	150	200		
Thailand - Manila (North & South)	400	700		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	1,100	1,700	Subject to ISOCC USD 67/TEU, USD 134/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	700	950	ISOCC: USD 77/TEU, USD 154/FEU	
Thailand - Durban / Cape Town	1,700	2,450	Subject to ISOCC USD 117/TEU, USD 234/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)	1,975	3,100	ISOCC: USD 124/TEU, USD 248/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	2,880	3,600		
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	4,140	4,600		
	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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนเมษายน 2567 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางลดลง อยู่ที่ 50 USD/TEU และ 70 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 100 USD/TEU และ 180 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 70 USD/TEU และ 100 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางคงที่ อยู่ที่ 350 USD/TEU และ 500 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 1,700 USD/TEU และ 2,450 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 ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนเมษายน ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 1,975 USD/TEU และ 3,100 USD/FEU

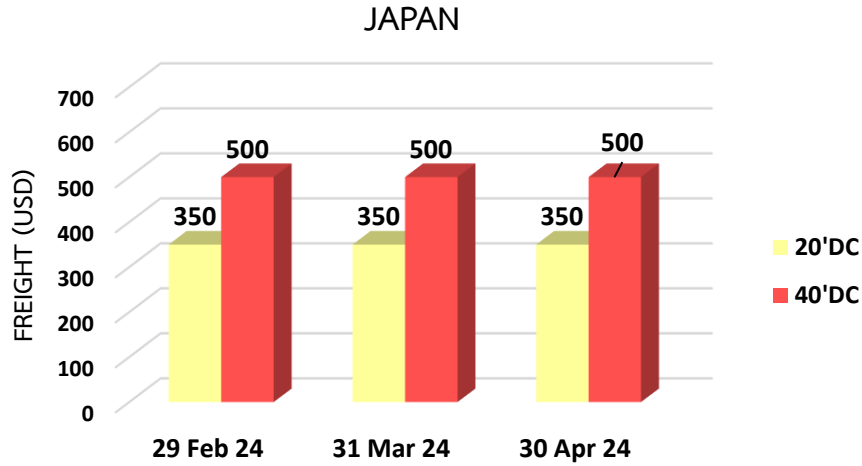
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนเมษายน ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลงโดยอยู่ที่ 2,880 USD/TEU และ 3,600 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 4,140 USD/TEU และ 4,600 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	600	800	All-in	Effective till 31-APR-2024
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	700	1,000	All-in	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	4,500	5,500	All-in	

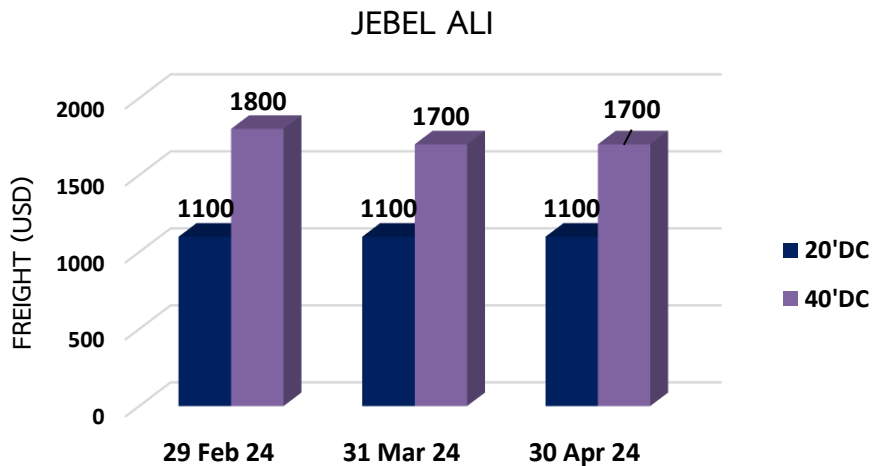
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ก อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

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



Subject to Low Sulphur Surcharge (Feb. 24): USD 80/TEU และ USD 161/FEU
(Mar. 24): USD 69/TEU และ USD 138/FEU
(Apr. 24): USD 69/TEU และ USD 138/FEU

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

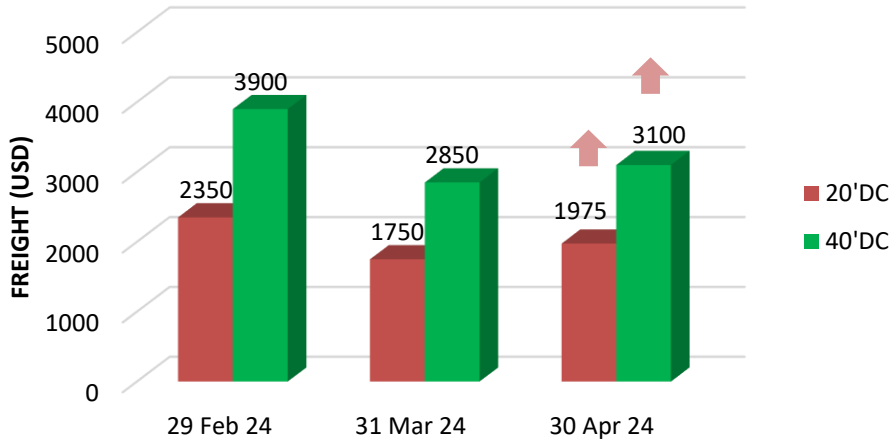


Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Feb. 24): USD 79/TEU และ USD 168/FEU
(Mar. 24): USD 67/TEU และ USD 134/FEU
(Jan. 24): USD 67/TEU และ USD 134/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

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

EUROPE

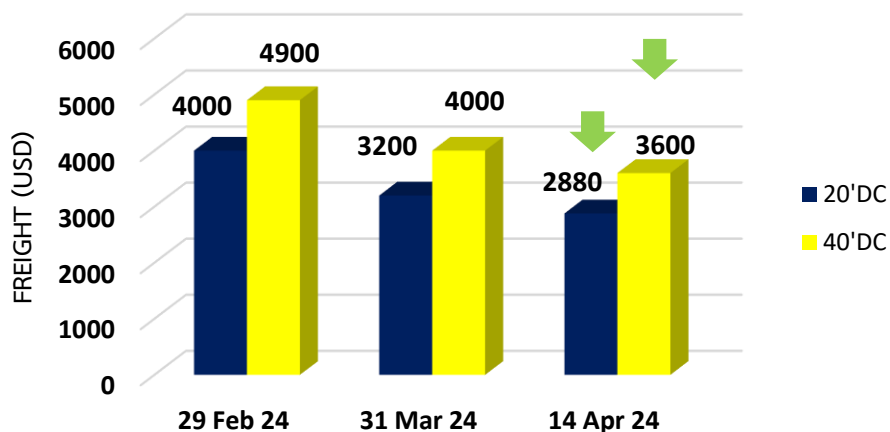


Subject to

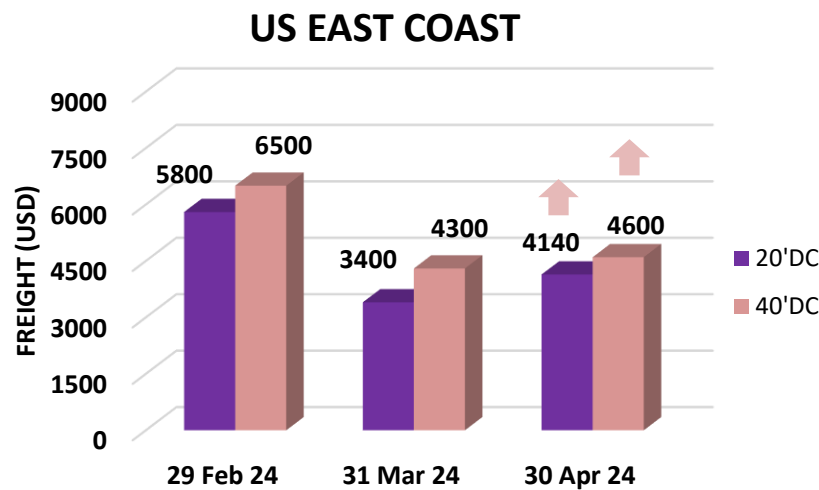
- ISOC (Feb. 24): USD106/TEU, USD212/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Mar. 24): USD88/TEU, USD176/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Apr. 24): USD124/TEU, USD248/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL + EUIS: € 31/TEU, € 62/FEU + 20 ft. Weight Surcharge 0-200 USD

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast** เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2567

US WEST COAST



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



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

Threat of pro-Palestinian demonstration shuts Oakland's marine terminals

The Port of Oakland's four container terminals were closed for Monday's day shift as a precautionary move after demonstrators protesting the war in Gaza threatened to march into the port area.

Oakland International Container Terminal (OICT) — the port's largest container facility — said it would remain closed for Monday's evening shift as well. It was not immediately known if the other three terminals would follow suit and shut for the second shift.

Pro-Palestinian demonstrators Monday shut down the northbound lane of Oakland's major freeway, I-880. With threats coming from demonstrators late last week that they would also descend on the port Monday, OICT, TraPac, EverPort and Matson terminals did not open for the day shift, according to a port spokesperson.

"The situation is dynamic this morning," the spokesperson said.

Ed DeNike, president of OICT operator SSA Containers, said his experience involving demonstrations in the past showed it is difficult to maintain normal gate and terminal operations when picketers interfere with trucks entering and leaving the terminal.

"Every time we've had ... demonstrations in the past it was a mess," DeNike told the Journal of Commerce.

On the East Coast, pro-Palestinian demonstrators conducted a drive-by caravan at the Port of New York and New Jersey in Elizabeth, NJ, but did not disrupt operations. The protestors, in a statement, said they were targeting in particular Israel-based carrier Zim Integrated Shipping Services and its CEO Eli Glickman.

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

'Slow season' and ocean network stabilisation easing pressure on rates

While container spot rates on the Asia-Europe and Asia-North America trades continued to remain elevated, year on year, due to the Red Sea crisis, collapsing rates on other trades continue to dent carriers' earnings outlook.

Cosco-owned OOCL today reported its operational update for first quarter, which showed that despite the nascent recovery in pricing since Yemen's Houthi rebels began attacking commercial shipping, trades that remain unaffected by Cape of Good Hope diversions continue to show considerable weakness.

The Hong Kong-headquartered carrier said Q1 revenues decreased 9% year on year, to \$1.98bn, and average revenue per teu decreased 12%, while liftings increased 3.4% and its loadable capacity increased 2.2%.

There was a huge variation across its four main trades – transpacific, Asia-Europe, transatlantic and intra-Asia, which remains its largest trade in terms of volume. Q1 liftings were flat on the transpacific, at 450,000 teu, and down 7.5% on Asia-Europe, to 360,000 teu.

However, total revenues for these trades grew 13% and 0.8% respectively, indicating the January surge in freight rates as vessel diversions and pre-Chinese New Year demand pushed rates up.

Meanwhile, despite an 11.3% increase in volumes on intra-Asia/Oceania routes, to 863,000 teu, OOCL saw a 17.4% decline in revenue, and the situation was even worse on the transatlantic, where a 2.1% growth in volumes was accompanied by a 50.6% decline in revenue.

However, this week's spot freight data from may give transatlantic carriers grounds for cautious optimism: the Xeneta XSI index recording a 3% increase in westbound spot rates, to \$1,993 per 40ft; while Drewry's WCI has the trade declining by 1%, to \$2,244.

“Drewry expects a minor decrease in transpacific spot freight rates, whereas transatlantic and Asia-Europe head towards stability in the coming weeks,” the UK-based analyst said in its weekly pricing report.

On the Asia-Europe trades, Derwry's Shanghai-Genoa leg saw pricing stabilise at \$3,632 per 40ft, bringing to an end 10 weeks of successive rate declines.

The WCI's Shanghai-Rotterdam leg recorded a 1% decline, to \$3,050 per 40ft, while the Xeneta's Asia-North Europe XSI saw a 0.7% bump, to \$3,365 per 40ft.

This marginal turnaround was corroborated by the Freightos FBX index, which saw Asia-North Europe rates rise 2%, to \$3,325 per 40ft.

“Despite the Baltimore event, the broader drivers in ocean freight – easing demand, as container trade is in its slow season and stabilised operations for Red Sea diversions – have continued to ease pressure on freight rates. But prices will remain above normal as long as the Red Sea threat persists,” a Freightos commentary said.

“Rates are now in the \$3,000-\$4,000 per 40ft range for these lanes, which, recent April rate announcements suggest, is the carriers' hoped-for floor as long as diversions continue to increase their costs and soak up capacity,” it added.

Pricing declines continued on the transpacific and Asia-US east coast, but were also relatively marginal, with the WCI seeing a 2% week-on-week drop in Shanghai-Los Angeles rates, to \$3,634 per 40ft, and a 4% week-on-week decline in Shanghai-New York, to \$4,710 per 40ft.

Speaking on the Loadstar Podcast yesterday, Rhenus's North America director, Stephanie Loomis, said that with annual transpacific contracts due to be concluded by the end of this month, many shippers continued to "slow-walk" on discussions, as current spot rates and carriers' targeted contract levels still diverged.

"Overall, most of the negotiations – or maybe lack thereof – really are being driven by the spot market and the spread between what the carriers are wanting to offer on new rates and what the shippers think is appropriate," she said.

Ms Loomis added that this was especially the case on the interior point intermodal (IPI) destinations.

"That's really where the dissension is. And what I'm hearing, and what I'm experiencing, is that carriers are not budging yet – but there's still 20 days to go," she said.

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

Hong Kong drops out of world's top 10 busiest container ports

Hong Kong fell out of the world's top 10 container ports last year, for the first time in the history of container shipping, according to new data from Alphaliner on the world's busiest 30 box ports.

HK saw traffic last year drop 14.1%, to 14.3m teu, establishing the long-term decline of what was always a leading container port – 20 years ago it regularly vied with Singapore and Shanghai for the title of the world's busiest – deposed from 2023's tenth ranking by Dubai.

"Dubai overtook two of its nearest competitors in 2023 to make the top 10, a position it previously occupied in 2018. As earlier predicted by Alphaliner, it moved ahead of Hong Kong, which posted its seventh year of consecutive volume declines and has now lost a third of its container traffic over the past decade," Alphaliner wrote today.

The only other major port to have suffered a greater fall in volumes than Hong Kong was New York & New Jersey, which saw its throughput decline 17.7%, to 7.8m teu, for the year.

"It was not alone in the US: Los Angeles, Long Beach and east coast port Savannah, a surprise feature in the top 30 during the pandemic, saw throughput drop year on year by 13%, 12% and 16%, respectively.

"Nonetheless, the pandemic has so far been net positive for Long Beach and New York/New Jersey, with volumes still up on 2019 numbers," Alphaliner said.

Last year saw two new entrants to the top 30 – China's Qinzhou grew 13.1%, to reach 6.1m teu, in position 26, while Vietnam's Cai Mep was ranked 30th with a throughput of 5.6m teu, flat in terms of growth, but allowing it to overtake Savannah and Manila, which both posted declining volumes. Europe's three largest ports, and only entrants in the top 30, Rotterdam, Antwerp-Bruges and Hamburg, each fell two places on the back of mid-single-digit volume declines, largely attributed to the continuing absence of Russian transshipment traffic.

Other ports with significant growth included India’s Mundra, which “has now firmly reestablished itself as India’s leading port, with 2023 growth of 11.2%, to 7.2m teu, that saw it overtake Colombo to become the subcontinent’s largest box port”.

Meanwhile, the Moroccan transshipment hub of Tanger Med climbed three places, after 13.4% growth, to reach 8.6m teu, although Alphaliner noted it was now becoming “dangerously close” to being at its limit.

“Volumes for the Moroccan port have risen 80% since 2019 – last year’s figure of 8.6m teu is equivalent to 95% of the port’s nominal capacity, and reaches targets set by the port authority four years ahead of schedule,” it said.

At the top of the rankings there was no change: Shanghai retained first position, followed by Singapore and Ningbo.

With a throughput of a little over 49.1m teu, Shanghai needs to see around 2% growth this year to see it go past the 50m teu milestone in 2024.

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 3 April 2024	Current Index 12 April 2024
Comprehensive Index			1745.43	1757.04
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1997	1971
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	3014	3010
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	3308	3205
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	4359	4179
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1894	2051
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	701	824
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2167	2363
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1753	1781
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	3082	3627
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	296	294
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	302	309
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	283	280
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	155	155