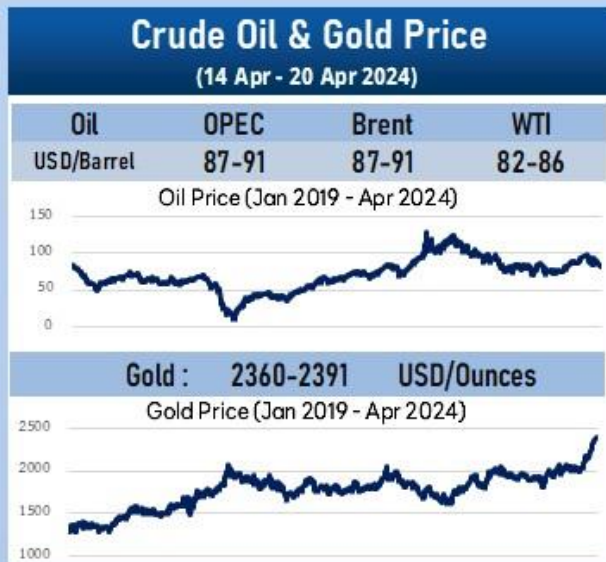
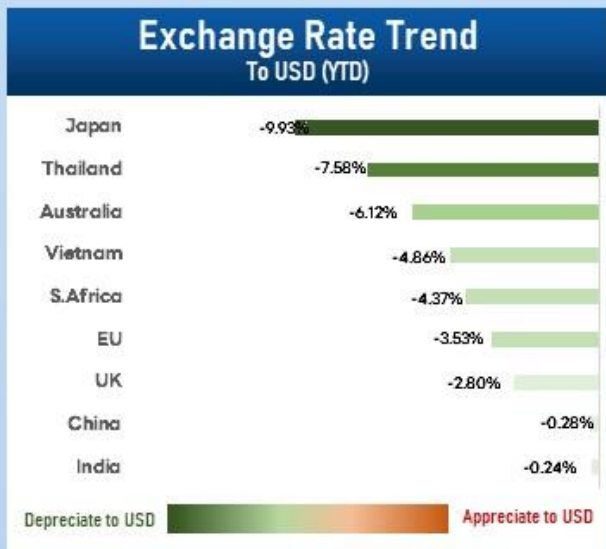


Weekly Briefing (23 April 2024)

Thai Bath Rate To Foreign Currencies

USD	EUR	GBP	AUD
36.84	39.27	45.58	23.66
CNY	JPY	INR	VND
5.189	0.2383	0.4419	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>



IMF : 'Plenty to Worry About' Despite Recovery for Many Economies

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/49O5MLW>



MSC Aries now bound for Iran, crisis will be 'a catalyst for higher rates'

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/4aMOyA7>

อัตราค่าระวางเรือ และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล สัปดาห์ที่ 16 พ.ศ. 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)	1,775	2,700	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 1,775 USD/TEU และ 2,700 USD/FEU

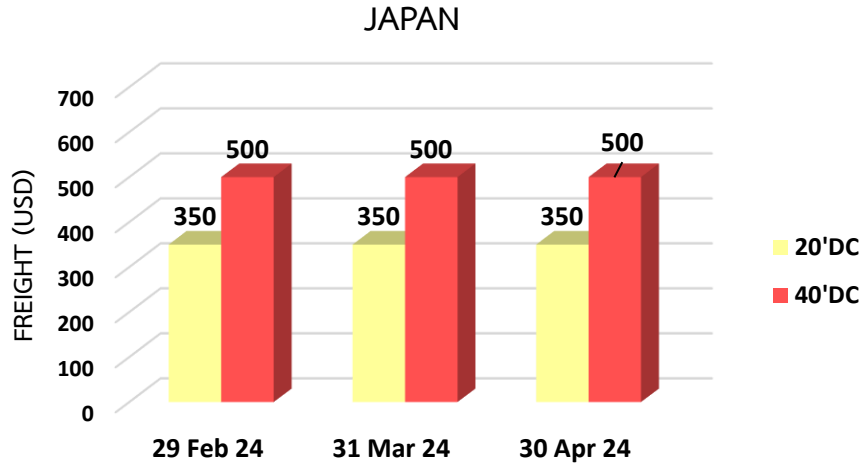
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนเมษายน ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลงโดยอยู่ที่ 2,880 USD/TEU และ 3,600 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 4,140 USD/TEU และ 4,600 USD/FEU

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	

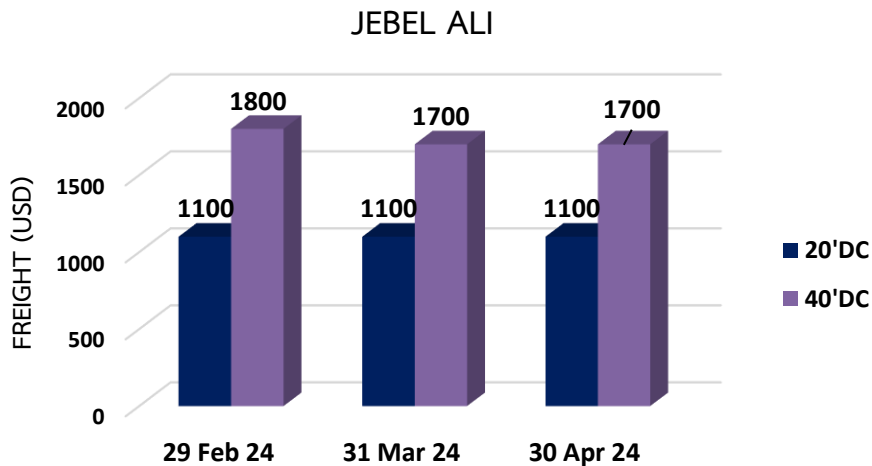
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

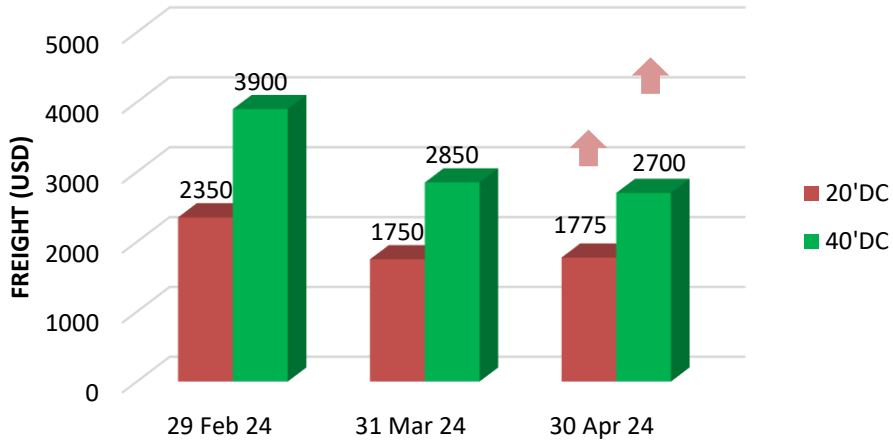


Subject to

- 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

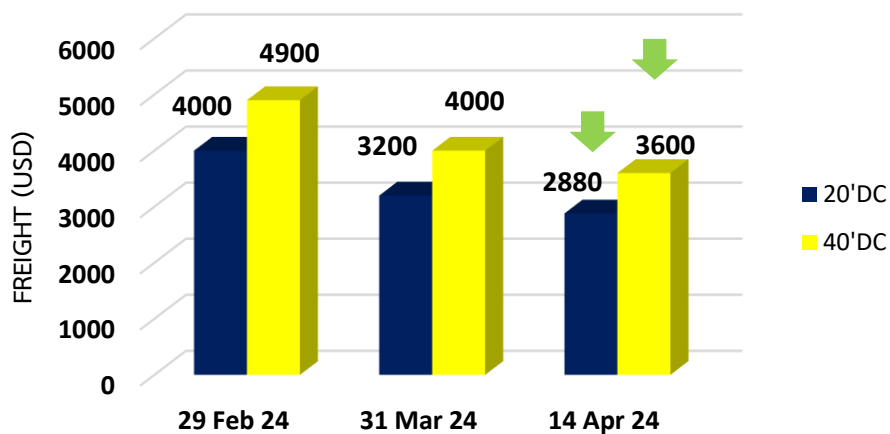


Subject to

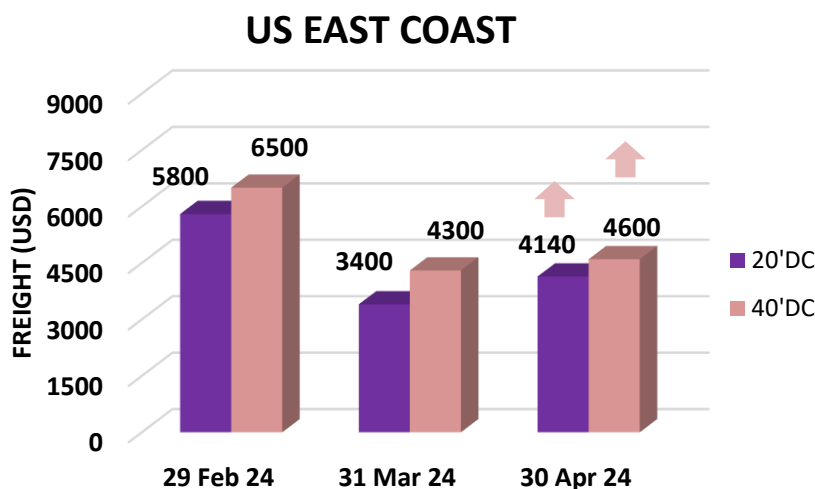
- ISOC (Feb. 24): USD106/TEU, USD212/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Mar. 24): USD88/TEU, USD176/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Apr. 24): USD124/TEU, USD248/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL + EUIS: € 31/TEU, € 62/FEU + 20 ft. Weight Surcharge 0-200 USD

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

Rising China-ECSA trade leads carriers to revamp services amid surging rates

Growing trade between China and countries along the East Coast of South America, including Brazil, has led CMA CGM, Cosco Shipping and two partners to revamp services on the trade with the deployment of larger vessels and extra port calls.

The move comes amid a surge in freight rates that have risen more than 30% in the past month, according to Brazil-based freight forwarders who also report a space crunch since the end of March.

The burgeoning market opportunities have also led partner carrier Pacific International Lines (PIL) to expand its presence in South America with the planned launch this year of eight country offices in the region.

Under the revamp, CMA CGM, Cosco Shipping, Singapore-based PIL and Taiwan's Evergreen Marine will reshuffle their joint services to provide dedicated coverage to specific East Coast South America (ECSA) countries.

The East Coast service 1 (CMA CGM SEAS1) will cover Brazil, Uruguay and Argentina with calls at Rio de Janeiro, Santos, Montevideo and Buenos Aires using vessels of approximately 13,500 TEUs. The East Coast service 2 will focus purely on the Brazil market with the deployment of larger 14,000-TEU vessels that will have more reefer plugs to cater for refrigerated container demand from Brazil to Asia. The revised East Coast 2 service will add calls at Tianjin, Colombo and Rio de Janeiro. Both upgraded services will start in early May.

The deployment of these ships is a substantial increase in capacity on the Asia-Latin America trade, according to figures specially prepared for the Journal of Commerce by maritime transport consultant MDS Transmodal. The average ship size is currently near 10,600 TEUs, MDS senior consultant Antonella Teodoro told the Journal of Commerce.

By comparison, the Cosco Shipping Argentina that will inaugurate the updated East Coast 2 service from Tianjin in northern China on May 5 is 14,100 TEUs. Average vessel size has grown 74% from 8,100 TEUs in the last five years, according to MDS Transmodal figures.

The Asia-Latin America trade is now the second largest in terms of scheduled quarterly capacity, accounting for approximately 526,000 TEUs, or almost 25%, of total capacity on Latin America trades in the first quarter this year, MDS Transmodal figures show. The top spot is taken by Europe and the Mediterranean, which accounts for 26.5%, or 570,000 TEUs of quarterly capacity.

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

Ocean carriers push Panama Canal to mitigate climate effect on water levels

The Panama Canal's ability to handle more ships in the coming months is an encouraging sign for ocean carrier executives who say the added capacity will be needed as container shipping continues to avoid the Suez Canal. Yet the liner industry is calling on Panama to invest more to mitigate the effects of climate change on the canal.

The Panama Canal Authority (ACP) announced last week that starting in the second half of May, it would allow 31 ships to transit the canal daily, up from 24 ships each day during the first half of May. The number of ships allowed to transit will increase to 32 by the start of June.

The canal remains restricted to ships with a 44-foot depth, but more large ships will be able to transit. One additional neo-Panamax and five additional super-Panamax slots will be available by June, along with two additional slots for smaller Panamax vessels.

The ACP said that better-than-expected water levels at Gatun Lake, the main reservoir for the canal's locks, is behind the capacity increase. Gatun Lake currently sits at just over an 80-foot depth, which is three feet under its historical average water level for April. Gatun Lake had a nearly 79-foot depth for most of the second half of 2023, a level that is between three and seven feet under its historical average depths during those months. An El Niño weather event that started last July led to below-normal seasonal rainfall in Panama, leaving Gatun Lake well below its typical levels.

Concerns about the return of seasonal rain to refill Gatun Lake prompted the ACP to consider limiting ship transits to as few as 18 starting in February 2024. But Panama's rainfall has been better than forecast with up to 27 transits allowed in March before the current 24-ship limit. Container shipping has been largely unscathed by the transit restrictions, which have mostly hit other ocean trades such as tankers and bulk carriers, forcing them to pay higher tolls for the remaining transit slots. Both Maersk and Hapag-Lloyd have restored canal services as transit restrictions have lessened.

Nevertheless, the container shipping industry needs to plan around the risk that transit restrictions could impact operations in the future, Stuart Sandlin, Hapag-Lloyd's North American president, said Monday at the Georgia International Trade Conference.

"When [the ACP] continues to cut transits, it's really difficult," Sandlin told the audience at Sea Island. "And I think that that's the problem. I don't want to get into a place where it's a bidding cycle to get into the front of the line, and I have to bid for the next transit.

"The Panama Canal is one of the challenges that is going to continue to play out for the long term," he added.

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

Liners unveil Asia-Europe FAK price hikes to arrest steady rate decline

Container shipping lines are looking for a hike in Asia-Europe spot freight rates, announcing a series of new prices from 1 May to ports in North Europe and west and east Mediterranean.

It follows a week in which spot rates on the Asia-North Europe and Asia-Mediterranean destinations resumed their gentle downward slide, according to the weekly price indices produced by Drewry and Xeneta.

The Shanghai-Rotterdam leg of Drewry's World Container Index (WCI) recorded a spot rate of \$2,989 per 40ft, down 2% week on week, while Xeneta's XSI registered a 4.5% week-on-week decline, to \$3,215, on its Asia-North Europe route.

This week, MSC announced a new FAK (freight all kinds) rate of \$4,500 per 40ft high-cube on Asia-North Europe shipments from 1 May and CMA CGM a new FAK rate of \$4,000 on the same route, while Hapag-Lloyd suggested a far less ambitious price of \$3,100.

The hikes are likely to be more marked on the Asia-Mediterranean trades, where Drewry's WCI recorded a 2% decline, to \$3,577 per 40ft, on its Shanghai-Genoa leg.

MSC is looking for an FAK rate of \$5,400 per 40ft for west Mediterranean ports and \$5,600 for east Mediterranean from 1 May. CMA CGM announced an FAK rate of \$5,200 and \$5,300 for the west and east Mediterranean respectively, and Hapag-Lloyd \$3,500 and \$3,900.

On that basis, it would appear that the German carrier's ambition is to largely keep Asia-Europe rates at current levels, while CMA CGM and MSC are banking on demand holding and a continuation of the Red Sea crisis to prop up pricing.

The Middle East conflict continues to disrupt shipping and shake up networks. Maersk announced today it was effectively transforming its ME2, Middle East/India-Mediterranean, service into a North European loop.

The previous port rotation, which began in Mundra and featured a variety of calls in the Gulf and Red Sea before transiting Suez and calling at Spanish and Italian ports before turning at Tanger, has been discontinued. Mediterranean ports will now be served via transshipment from Tanger, and the service has been elongated to include new calls at Felixstowe, Rotterdam and Bremerhaven.

Maersk said this was to cater for increased demand from Indian exporters struggling with capacity constraints and sharply increasing prices since the Houthi attacks began.

The carrier said: "This strategic extension of the ME2 service to key destinations in North Europe will benefit North India's exporters, particularly those in the lifestyle and retail sectors.

"The transit times for ocean transports between Mumbai ports and North Europe will be shortened by five to seven days.

"In the same way, on the backhaul from North Europe to India, the importers for the automotive sector will benefit from quicker transit times for automotive components coming into India," it said, adding that two more vessels would be added to the service "to accommodate the extended coverage in North Europe".

Meanwhile, the Asia-North America trades saw further decline this week: the core transpacific route to North America's west coast declined 4% on both the XSI and WCI, which ended the week at \$3,318 and \$3,487 per 40 ft, respectively.

The WCI also recorded a 5% week-on-week decline on its Shanghai-New York route, to \$4,453, as capacity restrictions at the Panama Canal finally began to ease.

One bright spot for east-west carriers was on the transatlantic, with the WCI recording a 3% gain, to \$2,291 per 40ft – although that is still 53% down year on year – while the XSI stood at \$2,086, 4.5% up week on week and 34% down year on year.

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 12 April 2024	Current Index 19 April 2024
Comprehensive Index			1757.04	1769.54
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1971	1971
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	3010	3048
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	3205	3175
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	4179	4071
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2051	2032
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	824	853
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2363	2468
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1781	1804
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	3627	4153
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	294	292
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	309	305
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	280	295
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	155	164