

Weekly Briefing (5 April 2023)



01

THB rate / currencies



USD
34.08



EUR
37.04



GBP
42.08



AUD
22.8



CNY
4.962



JPY
0.2586



INR
0.4147



VND
0.0014

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (26 Mar - 1 Apr 2023)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	69-76	74-78	75-80



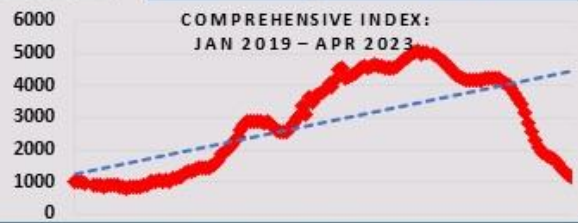
Gold 1956-1982 USD/Ounces



04

Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)



Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)

24-Mar-23	31-Mar-23
908.35	923.78

15.43

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ



1. This is one of the worst times to buy a car in decades

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://cnn.it/3TulEE>



2. April blanks from China grow as US import decline continues

รายละเอียดเพิ่มเติม : <http://bit.ly/3KyVG8o>



3. Transport ministers lay foundation for post-war Ukraine transport links

รายละเอียดเพิ่มเติม : <http://bit.ly/3GiO0vd>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

สัปดาห์ที่ 13 พ.ศ. 2566



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

"หมายเหตุ: อัตราค่าระวางที่ปรากฏเป็นอัตราฐานของสายเรือที่ประกาศเป็นทางการ ซึ่งอาจสูงกว่าหรือต่ำกว่าอัตราที่มีการเรียกเก็บจริงจากผู้ส่งออก"

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Low Sulphur Surcharge (LSS)	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand - Shanghai	200	400	Subject to ISOCC USD 115/TEU, USD 230/FEU	Effective till 30-APR-2023
Thailand - Qingdao				
Thailand - Hong Kong	80	150		
Thailand - Japan (Main Port)	500	800		
Thailand - Kaohsiung	400	700		
Thailand - Klang	250	400	Subject to ISOCC USD 67/TEU, USD 134/FEU	
Thailand - Jakarta	200	300		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	80	150		
Thailand - Singapore	250	400		
Thailand - Manila (North & South)	650	950		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	687	1,074	Subject to ISOCC USD 113/TEU, USD 226/FEU War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU	
Thailand - South Korea (Busan)	250	500		
Thailand - South Korea (Incheon)	300	600		
Thailand - Nhava Sheva	461	572	ISOCC: USD 89/TEU, USD 178/FEU	
Thailand - Melbourne	830-930	1,660-1,860	FAF: USD 258/TEU, USD 516/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	1,100	1,300	Subject to ISOCC USD 188/TEU, USD 376/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	650	950	ISOCC: USD 159/TEU, USD 318/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	960	1,200		Effective till 14-APR-2023
Thailand - US East Coast	1,400	2,000		
(NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

หมายเหตุ: SCMC คือ Security Compliance Management Charge // ISOCC คือ IMO Sox Compliance Charge

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนเมษายน 2566 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียลดลงในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางอยู่ที่ 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ที่ 250 USD/TEU และ 400 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางอยู่ที่ 80 USD/TEU และ 150 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 500 USD/TEU และ 800 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 1,100 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU และค่า IMO Sox Compliance Charge ปรับลดลงเช่นเดียวกัน ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 250-300 USD/TEU และ 500-600 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนเมษายน ปรับลดลง โดยอยู่ที่ 830-930 USD/TEU และ 1,660-1,860 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนเมษายน ค่าระวางปรับปรุง โดยอยู่ที่ 650 USD/TEU และ 950 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge ลดลงเช่นเดียวกัน

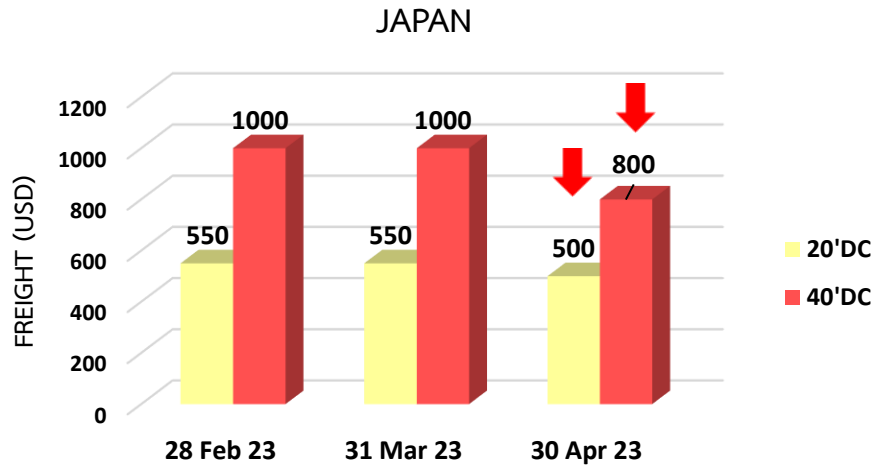
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนเมษายน ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 960 USD/TEU และ 1,200 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 1,200 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	900 *	1,000 *	All-in	Effective till 30-APR-2023
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,100	1,300	OBS: USD 85/TEU, USD 170/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,600	1,800	OBS: USD 327/TEU, USD 654/FEU	
London Gateway / Southampton	1,600	1,800		

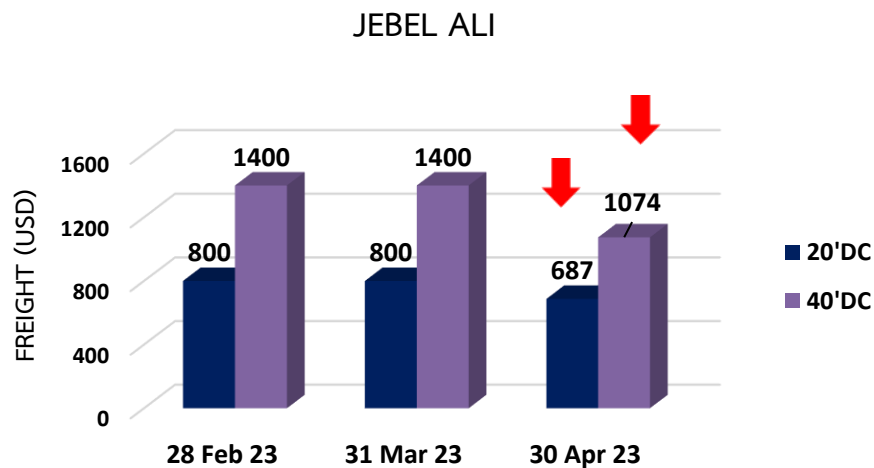
(*) ค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงเนื่องจากเริ่มเข้าสู่ช่วง High Season

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2566



Subject to Low Sulphur Surcharge (Feb. 23): USD 138/TEU และ USD 276/FEU
(Mar. 23): USD 138/TEU และ USD 276/FEU
(Apr. 23): USD 115/TEU และ USD 230/FEU

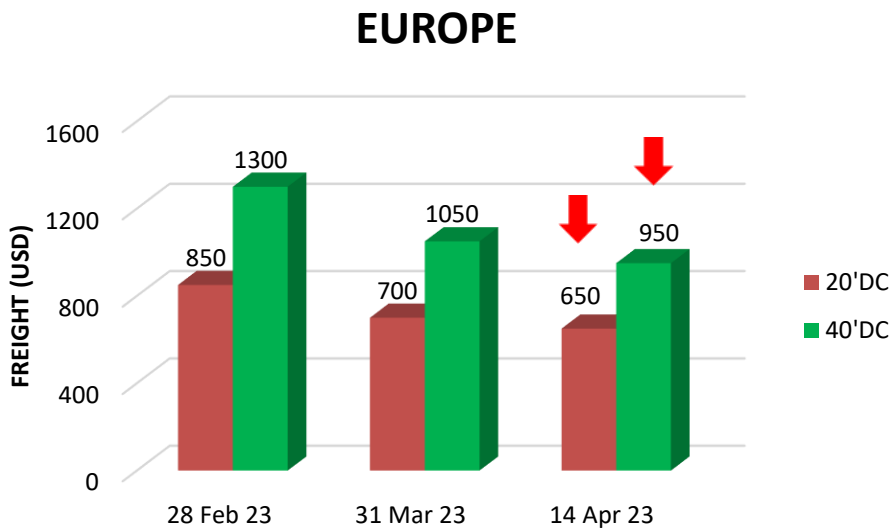
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2566



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Feb. 23): USD 124/TEU และ USD 248/FEU
(Mar. 23): USD 124/TEU และ USD 248/FEU
(Apr. 23): USD 113/TEU และ USD 226/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

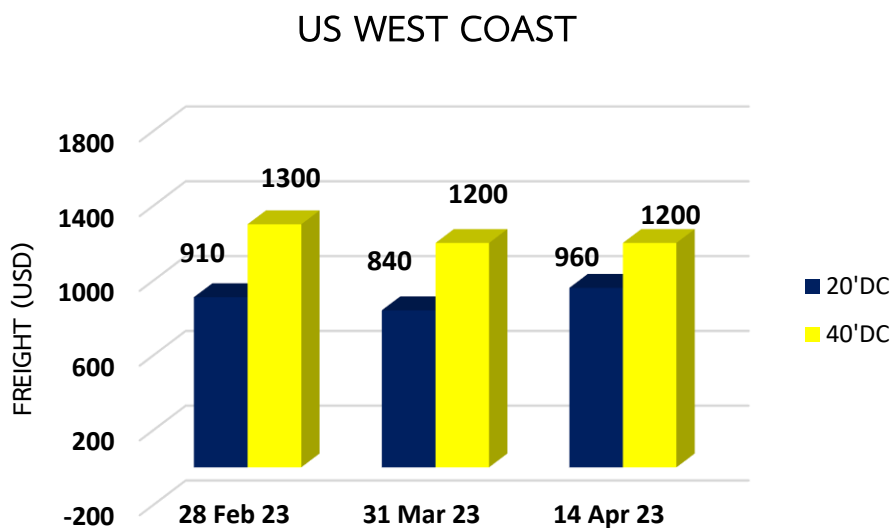
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ยุโรป** เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2566



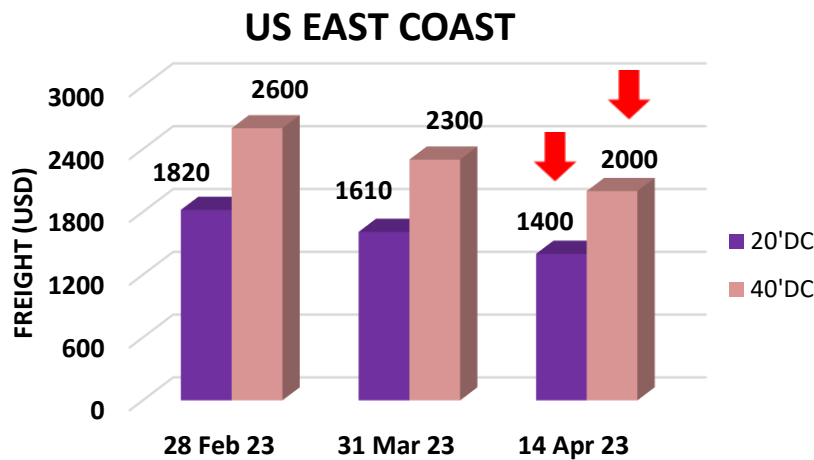
Subject to

- ISOCC (Feb. 23): USD159/TEU, USD318/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Mar. 23): USD141/TEU, USD282/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Apr. 23): USD159/TEU, USD318/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast** เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2566



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2566



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

'Sign of the times' as South Korean shipowners order PCTCs

South Korean shipowners Eukor Car Carriers, Hyundai Glovis and HMM are set to build or acquire more pure car and truck carriers (PCTCs) to transport domestic vehicle exports.

Last week, the Korea Shipowners' Association signed a memorandum of understanding with the Korea Auto Industries Cooperative Association to provide shipping capacity for car-makers Hyundai, Ssangyong, Renault Korea and GM Korea, which pledged to provide stable export volumes.

Vice-minister of oceans and fisheries Song Sang-keun said: "While the domestic automobile industry is experiencing a lot of difficulties in exporting, due to a shortage of ships and rising charter rates, we welcome the efforts of both industries for mutually beneficial cooperation."

Xeneta's chief analyst, Peter Sand, noted how car-makers in South Korea were relying on compatriot shipowners. He said: "More and more nationalism is finding its way into trade policies, protectionism and national security. It's not nice, but a sign of times."

In 2023, South Korea, like many vehicle-producing nations, saw automobile exports surge as the Covid-19 pandemic eased. Ministry of Trade, Industry and Energy statistics showed vehicle exports hit an all-time high of 2.31 million last year, with outbound sales of \$54.1bn.

Meanwhile, PCTC charter rates are believed to have tripled since 2019, with under-investment in PCTC newbuildings during the pandemic in 2020 and 2021, when movement restrictions weakened car demand and sent many older PCTCs to scrapyards.

Last year, 90 PCTCs were ordered, nearly tripling the 38 booked in 2021, due to the acute shortage of PCTC vessels, especially in China, whose automobile industry is taking off and car-makers such as SAIC have established in-house shipping companies to handle transport.

Last month, South Korea’s flagship container line, HMM, reportedly entered the vehicle transport segment when it ordered three 8,600 car-unit PCTCs at Guangzhou Shipyard International, for long-term charter to Glovis, Hyundai’s shipping arm.

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

Capacity cuts lifted Asia-Europe spot rates in late March

The blank sailings by ocean carriers on Asia-Europe managed to lift spot rates on the trade at the end of March, halting a precipitous decline in prices that have fallen around 90 percent since the record highs of early 2022.

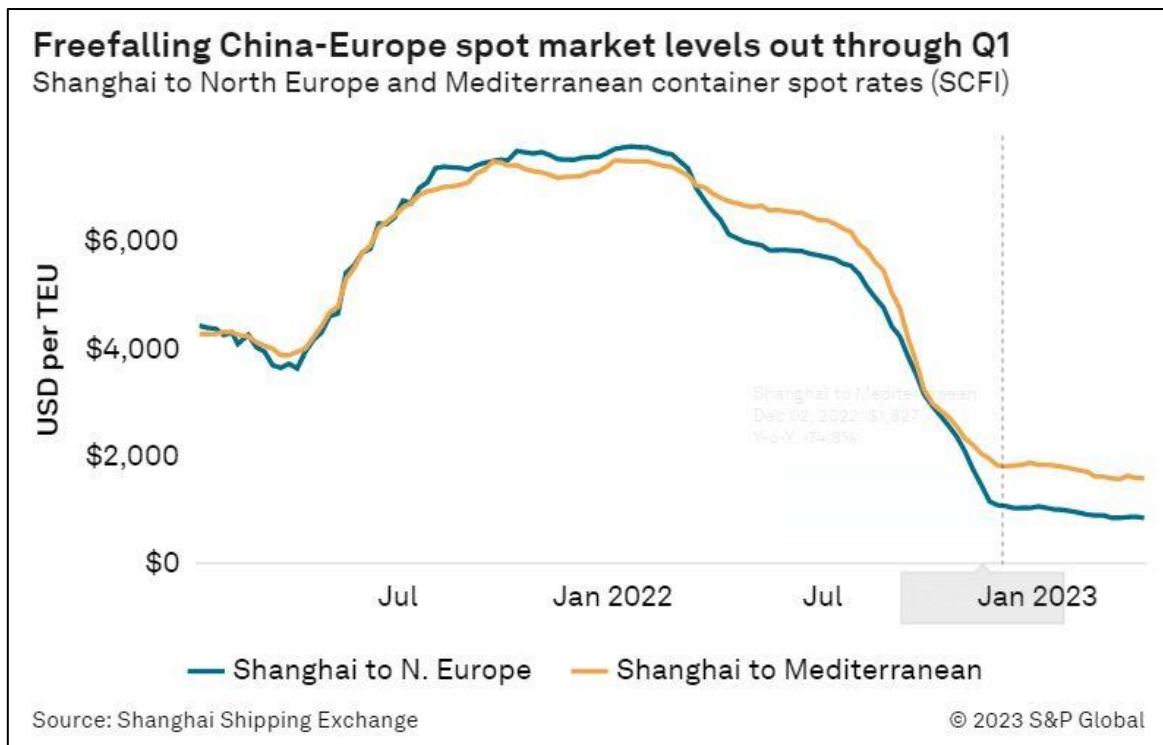
Data from Platts, a sister company of the Journal of Commerce within S&P Global, shows spot rates rose 8 percent in the past week, but the bounce does not signal an improvement in demand, say forwarders, as they expect that a sustained increase in rates will only come with a restocking drive by European importers.

“Spot levels went up but only slightly, which was mainly driven by blank sailing and removing of entire loops.” Andreas Braun, regional director of ocean freight for Europe, Middle East, and Africa at Crane Worldwide Logistics, told the Journal of Commerce Tuesday.

After blanking 26 percent of available capacity on Asia-Europe in February, or close to 500,000 TEU, carriers withdrew 11.7 percent of their capacity in March, or 247,017 TEU, according to Sea-Intelligence Maritime Analysis. Carriers have announced 11.8 percent of capacity will be blanked in April and 9.9 percent in May.

However, Sea-Intelligence noted that the amount of capacity actually withdrawn is often significantly more than what’s announced in advance by the carriers as demand is re-assessed closer to sailing times.

The capacity cuts left vessels on some of the key Asia-Europe routes sailing at close to full capacity in late March, prompting carriers to push up spot rates, according to Platts.



A snapshot of Asia-North Europe rate levels across the indices show spot rates are down around 90 percent year over year and have fallen by up to 30 percent since Jan. 1. Drewry data shows Shanghai to Rotterdam spot rates have fallen 87 percent year over year and are at \$1,553 per FEU this week. At the height of the market in October 2021, rates on Asia-North Europe were close to \$15,000/FEU.

“There are still some promotional rates as low as \$1,200 being offered in the market, but rates for April are likely to increase,” according to Platts.

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

Regulatory disconnect impeding progress on shipping decarbonization

As the containerized supply chain emerges from the COVID-19 market, the sense of urgency to decarbonize has never been greater, yet the obstacles to making meaningful progress remain as formidable as ever.

Despite alternative fuel vessels dominated by liquefied natural gas (LNG) and methanol representing more than 40 percent of the current container ship orderbook, according to maritime analyst Alphaliner, the significantly higher cost of alternative fuels versus traditional bunkers is both suppressing demand and exposing carriers that deploy zero-carbon tonnage to potentially crippling lower-cost competition.

That disconnect among the key factors of tonnage investment, cost differential, demand, and supply explains the growing pressure — both on member states of the International Maritime Organization (IMO) to put a global price on carbon and other greenhouse gas (GHG) emissions and on shippers to be willing to incur added costs — to drive down Scope 3 emissions, which would boost demand and encourage investment in production capacity.

“On average on a headhaul trade, the cost of the fuel today is about \$1,000 per 40-foot container; that is roughly the cost component of using carbon fuel,” Ocean Network Express CEO Jeremy Nixon told the Journal of Commerce’s TPM23 conference in late February.

“These new fuels are going to be two or three times more expensive — potentially \$2,000 or \$3,000 will be the future fuel cost of moving a 40-foot container — so we as an industry and we as individual carriers will pioneer new green solutions, as we’re doing,” Nixon added. “But at the end of the day, if our competitors are running at \$1,000 per 40-foot container, and we’re running at \$2,000 or \$3,000 per 40-foot container, we can’t survive. We need a leveling up, and that’s where we need the regulators to step in and set a carbon price.”

The current market environment, while bringing welcome relief to shippers after two years of record high ocean container pricing, is further holding back demand for higher-cost, low-carbon logistics solutions, despite growing interest in sustainability among retailers and consumer product industries.

“We need to see a big, big spike in demand. We cannot just wait for the asset owners to make this problem go away,” Paolo Montrone, senior vice president and head of global trades at Kuehne + Nagel, said during TPM23.

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 24 Mar 2023	Current Index 31 Mar 2023
Comprehensive Index			908.35	923.78
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	884	863
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1606	1602
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1155	1148
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2038	2010
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	894	1040
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	324	318
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2725	2609
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1860	1756
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1422	1721
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	318	319
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	327	329
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	194	199
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	188	186

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งทางเรือต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางปรับปรุงในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ตลาดการขนส่งทางเรือต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่องเช่นเดียวกัน สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งยังคงขบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย Demand การขนส่งขบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งกลับมาฟื้นตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากสัปดาห์ที่แล้ว
