

Weekly Briefing (15 May 2023)



01

THB rate / currencies



USD
33.92



EUR
37.1



GBP
42.27



AUD
22.56



CNY
4.875



JPY
0.2499



INR
0.4124



VND
0.0014

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (7 May - 13 May 2023)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	70-74	73-77	74-78



Gold 2010-2035
USD/Ounces



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

5-May-23	12-May-23
998.29	983.41
	-14.88

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ



1. Thailand Assets to Get Initial Boost From Election
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bloom.bg/3la72xX>



2. Battle joined over costs linked to detention/demurrage maneuvering
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3Mns8LT>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 19 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 31-May-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	550-650	1,100-1,300	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)	735	1,100	ISOCC: USD 124/TEU, USD 248/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	1,160	1,450		
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	1,880	2,350		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือน พฤษภาคม 2566 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคองที่ 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 ค่าระวางคองที่ โดยอยู่ที่ 1,100 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU และค่า IMO Sox Compliance Charge ปรับลดลงเช่นเดียวกัน ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคองที่ โดยอยู่ที่ 250-300 USD/TEU และ 500-600 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนพฤษภาคม ปรับลดลง โดยอยู่ที่ 550-650 USD/TEU และ 1,100-1,300 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนพฤษภาคม ค่าระวางคองที่ โดยอยู่ที่ 735 USD/TEU และ 1,100 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge คองที่เช่นเดียวกัน

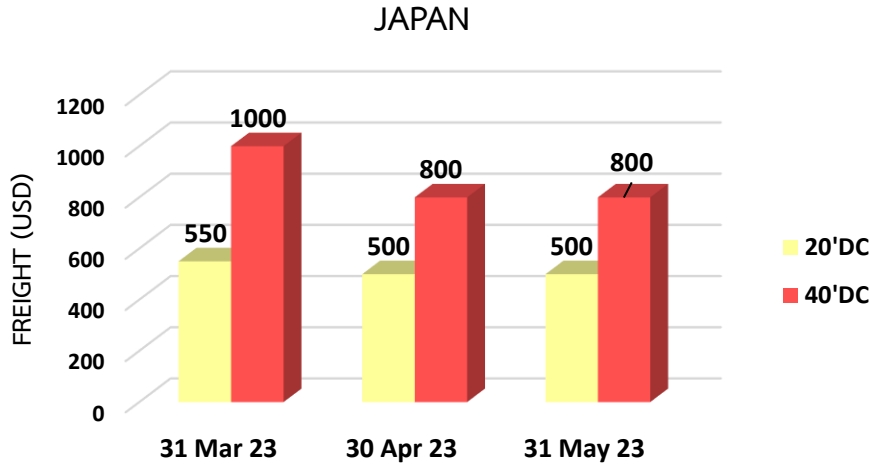
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนพฤษภาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast คองที่ โดยอยู่ที่ 1,160 USD/TEU และ 1,450 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast คองที่เช่นเดียวกัน โดยอยู่ที่ 1,880 USD/TEU และ 2,350 USD/FEU

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 31-May-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		

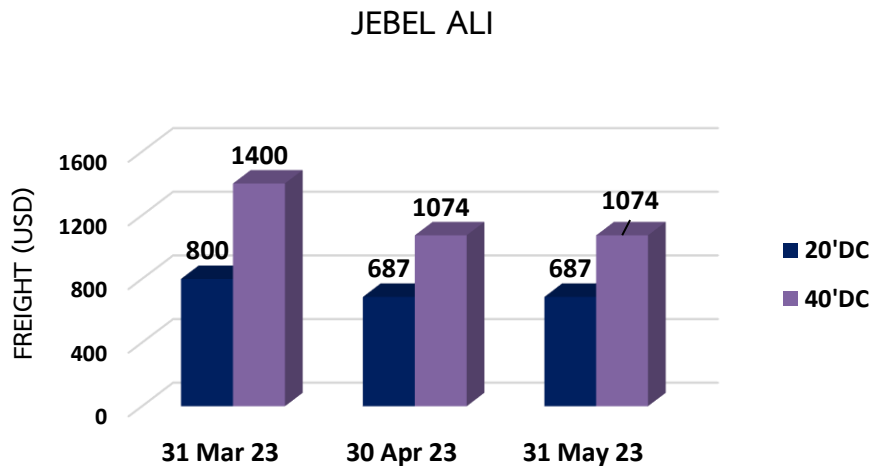
(*) ค่าระวางอาจมีความแตกต่างในการใช้บริการจริงเนื่องจากอยู่ในช่วง High Season

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2566



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

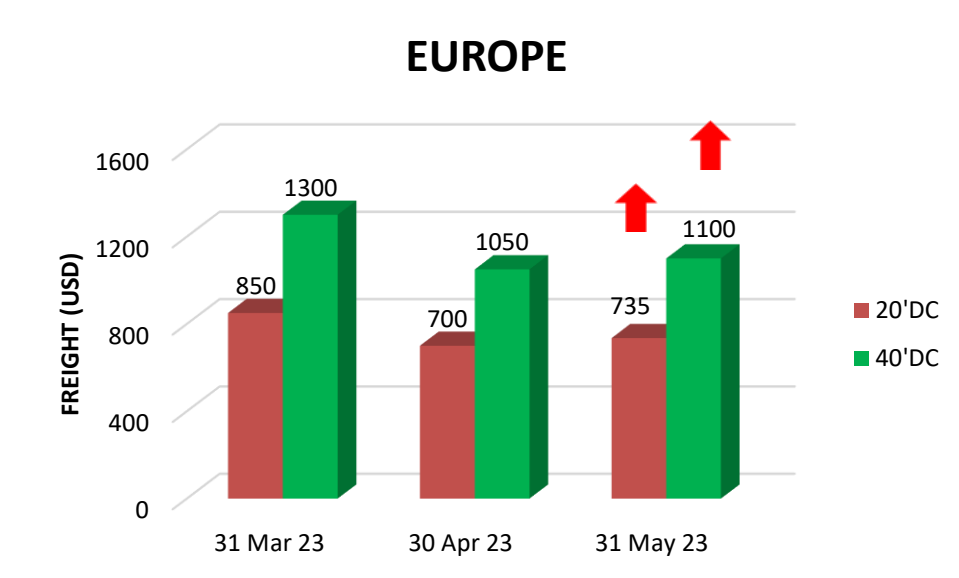
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2566



Subject to

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

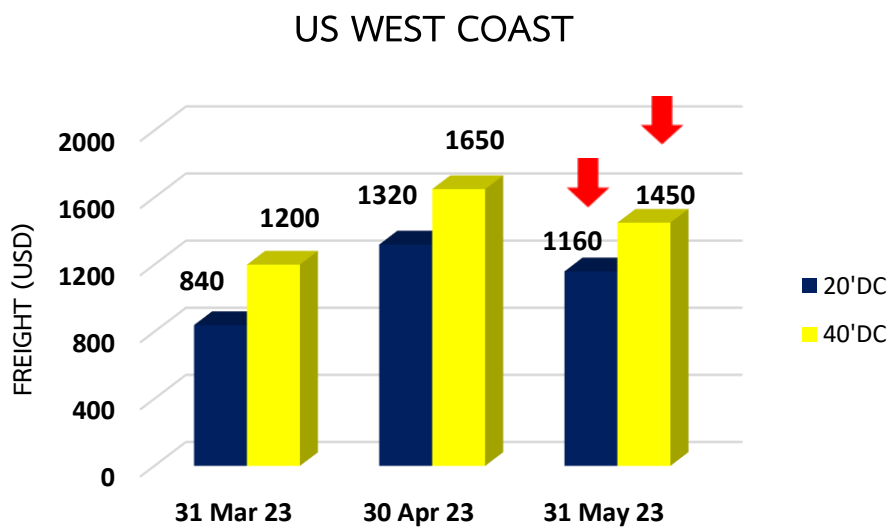
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2566



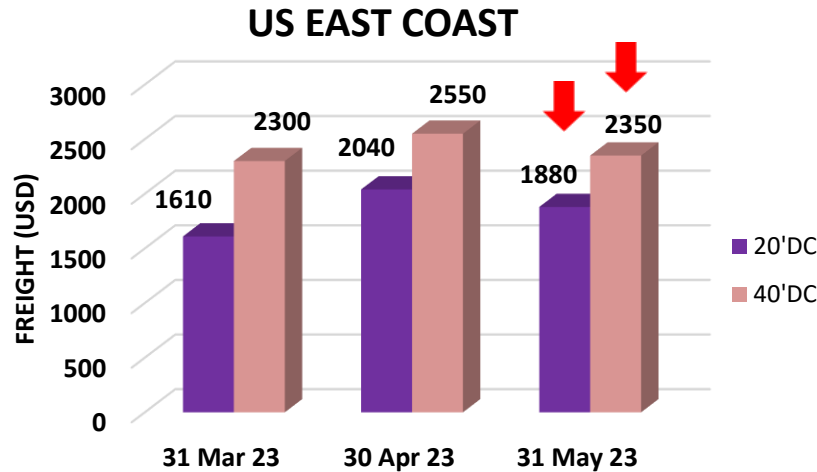
Subject to

- 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 มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2566



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



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

Ocean carriers face two years of excess vessel capacity

The first signs of improving demand on the major east-west trades could be seen toward the end of the first quarter, but that does not signal the beginning of a market recovery for container shipping, according to Hapag-Lloyd CEO Rolf Habben Jansen.

Habben Jansen told analysts during the carrier's first-quarter earnings call Thursday that volume "remained subdued" as an inventory correction that began in the second half of last year continued through the first quarter.

"I don't think that means that we're now going to see a quick recovery, but I do think it underlines the point that destocking is slowly but steadily coming to an end and at some point, we quite likely will see a pickup in demand," he said.

Habben Jansen said that point will likely be reached at the end of the second quarter or the beginning of the third and continue through China's Golden Week in early October.

Hapag-Lloyd followed other major carriers in reporting a first-quarter result that was far below the same period a year ago.

Revenue for the quarter fell almost 33% year over year to just over \$6 billion. EBITDA dropped 55.2% to \$2.3 billion, EBIT fell 61% to \$1.8 billion, and net profit tumbled 56.6% to just over \$2 billion.

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

Alliance rivals ready to cash in if 2M divorce gets messy

THE Alliance and Ocean Alliance vessel-sharing partners are taking full advantage of the 2M's potentially messy divorce to beef up their east-west networks and grab market share.

Both Ocean and THEA members announced network upgrades last month, whereas, as the notice period for the disbandment of the 10-year VSA continued, 2M partners Maersk and MSC kept their strategy cards close to their chests.

However, these polar-opposite strategies are understood to be becoming more evident in operational discussions as the notice period ticks on, with one source telling The Loadstar communication was being kept to a minimum, and that the two carriers were “pulling in different directions” on capacity management.

During Maersk’s Q1 earnings call last week, CEO Vincent Clerc said the company would publish its standalone network plans “in due time, once we have operational control”.

He said: “We do believe we can actually create a network where we can increase asset intensity, so we will need less capacity to move the same amount of volumes, with less carbon footprint, more reliability and, also, very competitive transit times.

“We cannot do that today, in an alliance set-up, we will do that once we get out of the alliance,” he added.

Meanwhile, THEA partners Hapag-Lloyd, ONE, Yang Ming and HMM are busy upgrading their Asia-Europe loops following the delivery of newbuild 24,000 teu vessels.

Alphaliner reports that Japanese carrier ONE’s 24,000 teu ONE Innovation, currently on sea trials, is to be deployed on THEA’s Asia-North Europe FE3 loop, commencing its maiden voyage from Ningbo on 4 June.

According to the consultant, the vessel will replace the 16,010 teu HMM Garam, which will be cascaded onto THEA’s Asia-Med MD2 loop.

Alphaliner said: “Until recently the FE3 fleet consisted of 11 14,600-16,000 teu ships. The upgrade of the service started last month with HMM shifting the 23,964 teu HMM Le Havre and its sister ship HMM Gdansk to this loop.”

The FE3 service is the second THEA Asia-North Europe loop to be upgraded to 24,000 teu class vessels, after the FE4 loop deployed 11 24,000 teu ULCVs provided by HMM.

As new contract rates settle at “just above spot”, the 24,000 teu behemoths are becoming the new workhorses of the tradelane, with carriers refocusing on slow-steaming and maximising utilisation in order to produce positive voyage results.

Moreover, some THEA backhaul sailings from North Europe and the US east coast to Asia are sailing via the longer-transit Cape of Good Hope route to save on Suez Canal toll fees and as a form of capacity management.

Indeed, the pressure is on for the shipping lines after a better-than-expected first quarter – due to the tailwind effect of unexpired higher contract rates – to break even in the next quarters of trading.

After Maersk’s Q1 results last week, it is the turn of Hapag-Lloyd, tomorrow, to update its outlook for the full-year. On 2 March, the Hamburg-headquartered carrier said it expected an ebit of \$2.1bn to \$4.3bn for the year, but cautioned that this forecast was “subject to considerable uncertainty”.

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

€5bn bid for Bolloré Logistics – 'another poison deal' for forwarders

CMA CGM's proposed acquisition of Bolloré Logistics could be "poison" for small and medium-sized freight forwarders, squeezed in an ever-tightening market sector.

According to Xeneta chief analyst Peter Sand, major carriers like CMA CGM and Maersk are continuing to "enter the traditional home turf of freight forwarders".

Now, in a deal valued at €5bn, the France-based transport group has offered a takeover bid to Bolloré shareholders, though the company is not publicly listed.

The acquisition would boost CMA CGM supply chain subsidiary Ceva Logistics's volumes to 2m teu a year and bring their combined revenue to \$24bn, based on its 2022 results.

Massive profits accrued by the major shipping lines over the past two years have seen carriers vertically integrate into sectors they have, mostly, steered clear of. Mr Sand warned: "It is poison when carriers start offering these services.

"The carrier offerings are likely to be at a very competitive rate, since they are optimising a larger network. Should CMA CGM acquire Bolloré, the space for freight forwarders to operate will be even tighter, and more competitive."

Moreover, Mr Sand said, some carriers were refusing to sign long-term contracts with forwarders, "leaving them no other choice but to buy on the spot market". That effectively undermined the forwarders' traditional business model for anyone but the largest players, he added.

"Xeneta data shows very clearly that carriers offering a service beyond the ocean, do so with relatively low ocean freight rates, as the value of the services attached should make up the difference, lift utilisation of the ship and tie the customer closer to the carrier," explained Mr Sand.

The addition of Bolloré Logistics would offer the French group expertise in high-value sectors in sea and air freight management and in contract logistics – "a game-changing acquisition", according to CMA CGM.

Bolloré Logistics employs more than 14,000 staff and has 115 warehouses, which would add 900,000 sq metres of storage space to CMA CGM's 10.3m sq metres mainly in France and Asia.

Bolloré Africa Logistics was sold to CMA CGM's Swiss-Italian competitor, MSC, in December in a €5.7bn deal, described by one banking analyst as a "giant error" by the French carrier.

He said: "The Africa business represents a trick missed for CMA. Congrats to MSC for having the vision to secure a strategic business with good growth and significant barriers to entry."

Nevertheless, he went on to say that Bolloré Logistics would be "a good fit for Ceva and the CMA liner business" The analyst added while Bolloré Logistics would cement the group's market position in France, it may raise some antitrust issues.

"The main specialties seem to be pharma, luxury and aerospace and that suggests, of course, a close association with corporate France in terms of, for example, Sanofi, LVMH and Dassault. So I see this move as defensive mainly, as they're already there. Also there must be some potential for efficiency savings in overlapping locations, system costs and services."

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 5 May 2023	Current Index 12 May 2023
Comprehensive Index			998.29	983.41
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	875	870
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1616	1624
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1453	1385
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2396	2381
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1298	1324
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	218	225
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2683	2744
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1457	1350
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1929	1955
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	324	321
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	332	329
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	180	173
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	170	144

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะที่ค่าระวางปรับปรุงในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดทรงตัว Demand ลดลงเล็กน้อย ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ภาพรวมตลาดการขนส่งฟื้นตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะที่ค่าระวางเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อย