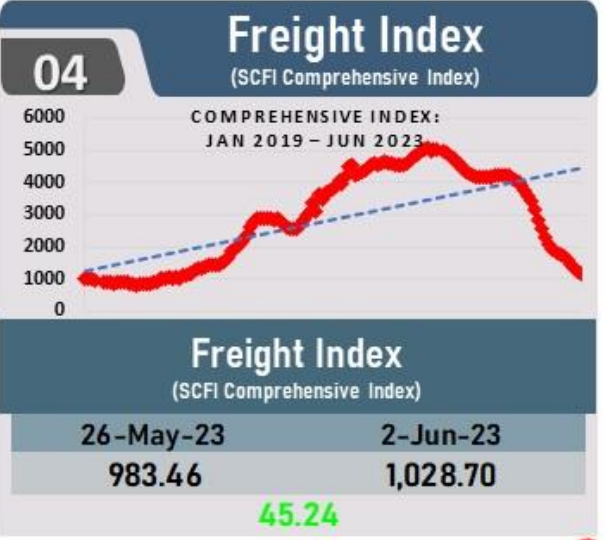
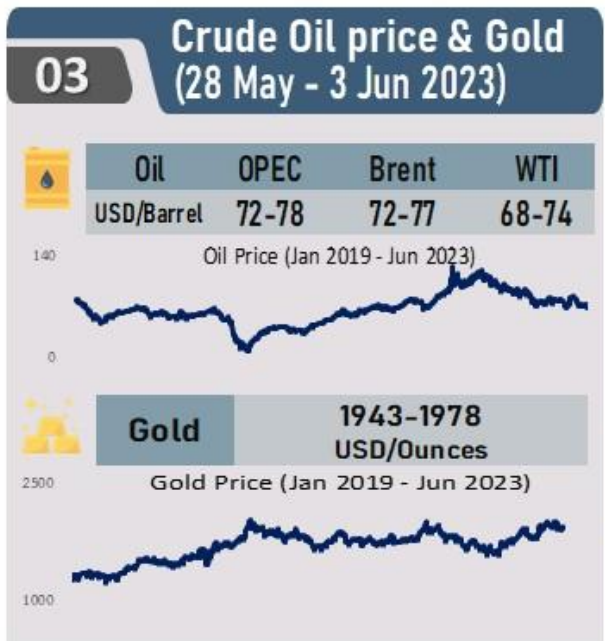
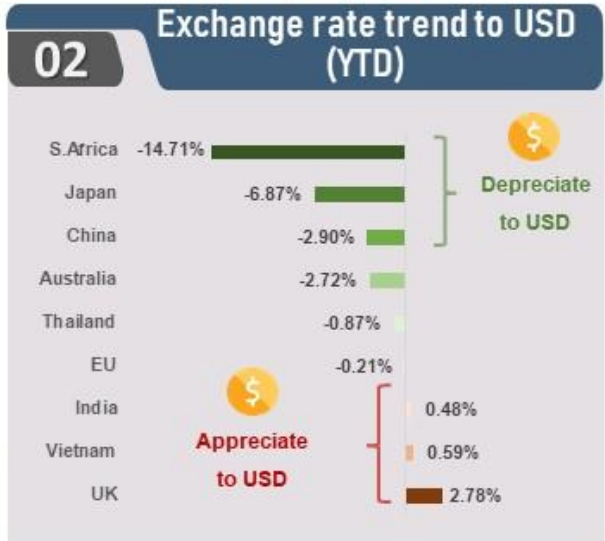


Weekly Briefing (7 June 2023)

01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
34.85	37.3	43.33	23.01
CNY	JPY	INR	VND
4.908	0.2487	0.4228	0.0014



05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

- Oil rises on Saudi plan to deepen output cuts from July
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://reut.rs/3oMyVpo>
- No clear link between slow-steaming, schedule reliability
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3qxauwZ>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

สัปดาห์ที่ 22 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	150	250	Subject to ISOCC USD 69/TEU, USD 138/FEU	Effective till 31-JUN-2023
Thailand - Qingdao	200	250		
Thailand - Hong Kong	100	200		
Thailand - Japan (Main Port)	400	550		
Thailand - Kaohsiung	300	500		
Thailand - Klang	170	300	Subject to ISOCC USD 40/TEU, USD 80/FEU	
Thailand - Jakarta	200	300		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	80	150		
Thailand - Singapore	200	300		
Thailand - Manila (North & South)	500	900		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	850	1,250	Subject to ISOCC USD 56/TEU, USD 112/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	650	800	ISOCC: USD 59/TEU, USD 118/FEU	
Thailand - Melbourne	500-600	1,000-1,200		
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	1,200	1,400	Subject to ISOCC USD 94/TEU, USD 188/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	699	1,048	ISOCC: USD 106/TEU, USD 212/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	1,400	1,750		Effective till 14-JUN-2023
Thailand - US East Coast	2,200	2,800		
(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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือน มิถุนายน 2566 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียปรับปรุงในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางอยู่ที่ 150 USD/TEU และ 250 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ที่ 170 USD/TEU และ 300 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางอยู่ที่ 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 400 USD/TEU และ 550 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 1,200 USD/TEU และ 1,400 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 250-300 USD/TEU และ 500-600 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนมิถุนายน ปรับลดลง โดยอยู่ที่ 500-600 USD/TEU และ 1,000-1,200 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนมิถุนายน ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 699 USD/TEU และ 1,048 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge ปรับลดลง

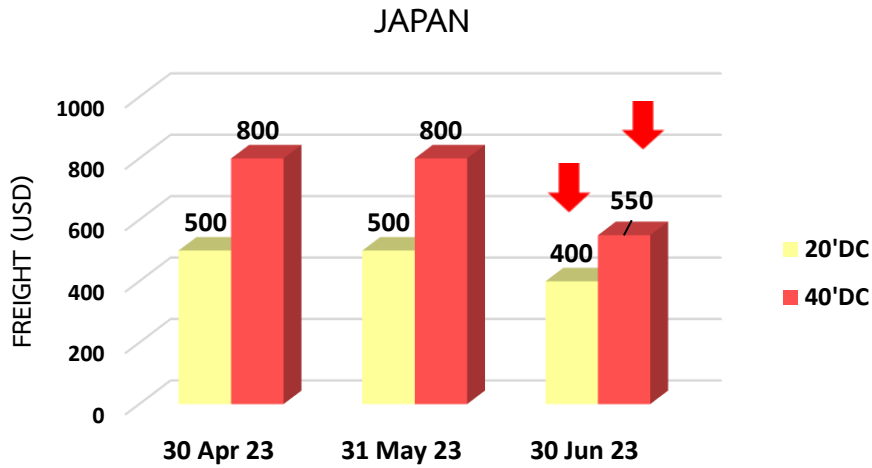
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนมิถุนายน ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 1,750 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน โดยอยู่ที่ 2,200 USD/TEU และ 2,800 USD/FEU

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-JUN-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		

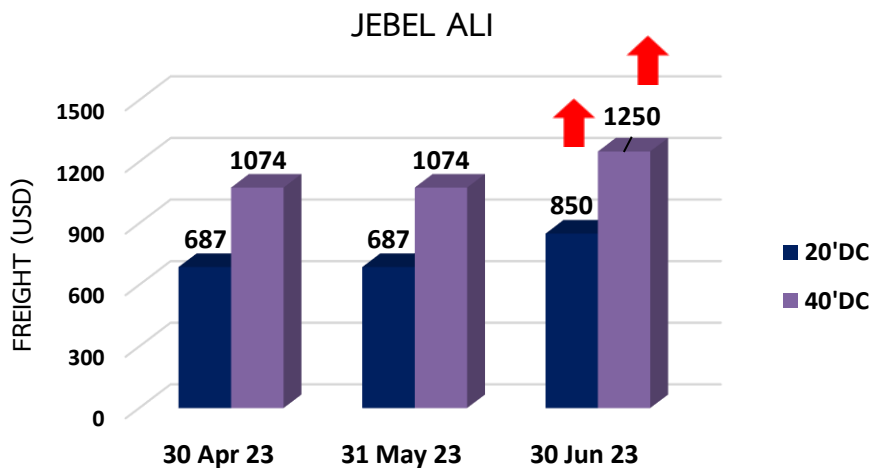
(*) ค่าระวางอาจมีความแตกต่างในการใช้บริการจริงเนื่องจากอยู่ในช่วง High Season

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



Subject to Low Sulphur Surcharge (Apr. 23): USD 115/TEU และ USD 230/FEU
(May 23): USD 115/TEU และ USD 230/FEU
(JUN. 23): USD 69/TEU และ USD 138/FEU

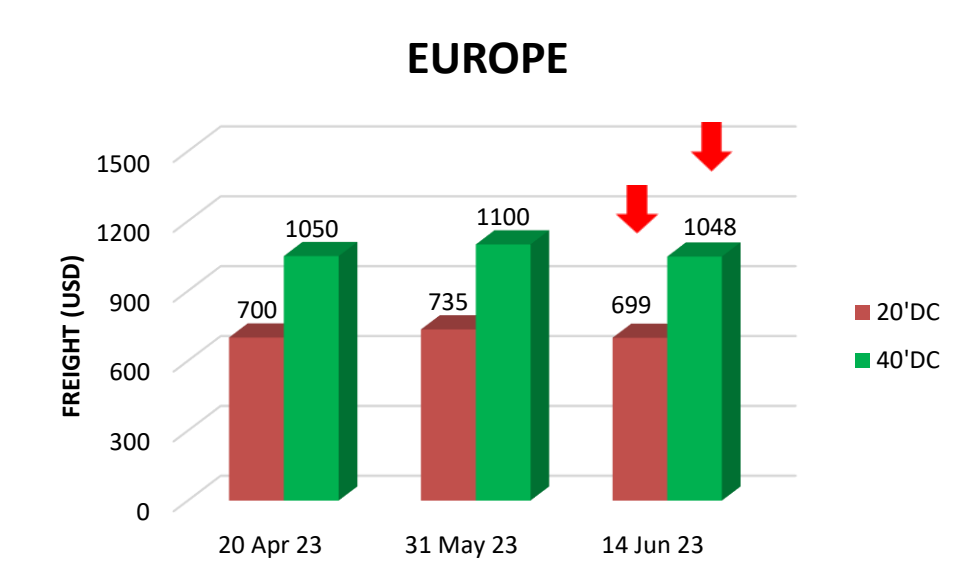
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2566



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Apr. 23): USD 113/TEU และ USD 226/FEU
(May. 23): USD 113/TEU และ USD 226/FEU
(Jun. 23): USD 56/TEU และ USD 112/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

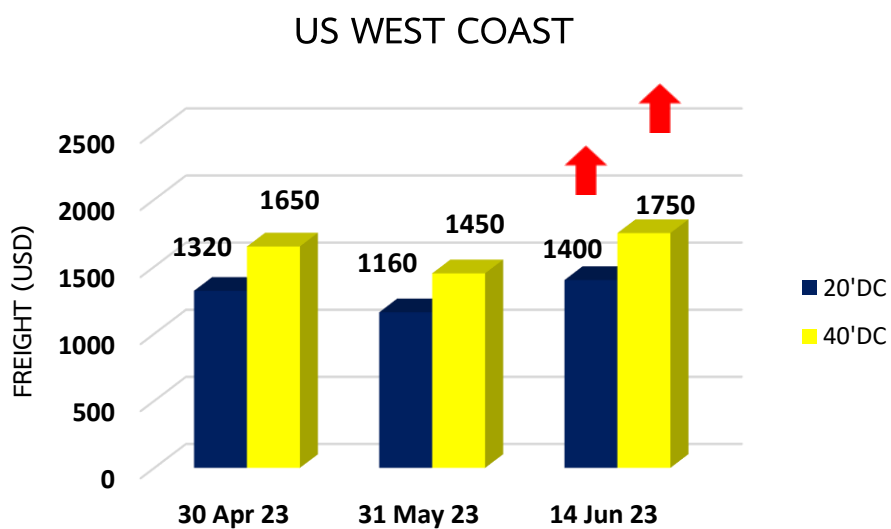
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2566



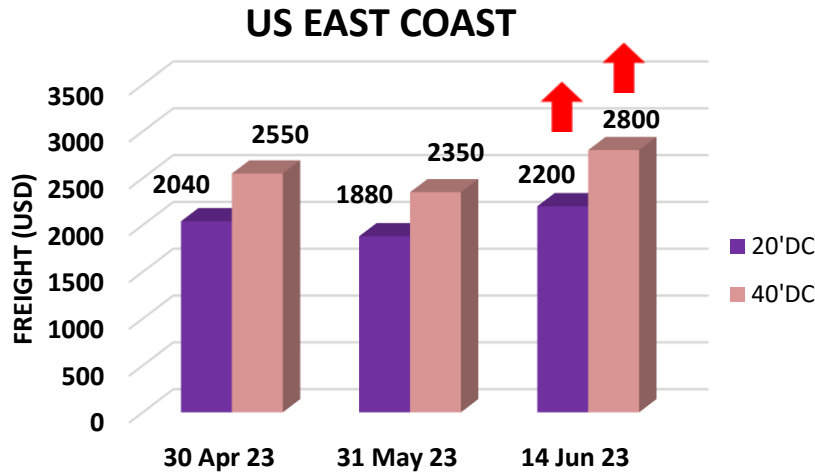
Subject to

- ISOCC (Apr. 23): USD141/TEU, USD282/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(May. 23): USD159/TEU, USD318/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Jun. 23): USD106/TEU, USD212/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. 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

Container freight rates: 'collapse' is the word, says Xeneta

June is bearing few surprises for container shipping, with demand continuing its inexorable downward correction.

In its latest XSI report, Xeneta's index of rates is down by 42% year on year, May marking the ninth consecutive month of dropping rates.

And long-term rates fell 27.5% last month alone – prompting Xeneta CEO Patrik Berglund to say that “collapse” was the only appropriate descriptive word.

“This is the largest drop we've ever experienced on the XSI, which charts real-time global rates developments, and it paints a bleak picture of the state of the industry,” he said.

“The main driver is the fact that May marks the point when 12-month contracts in the US come to a conclusion and new agreements come into force. These reflect the reality of today's subdued markets, so are priced much, much lower than their predecessors.

“The impact of that on the wider industry is there for all to see.”

Casualties of the first quarter included Zim, back in the red this month with a loss of \$58m, while CMA CGM, unveiling its 64% drop in pre-tax earnings this week, gave the ominous warning that Q1 could be its best as the industry's revenues “continue to return to normal”.

FourKites is reporting congestion in Chinese ports, the main contributing factor in last year's sky-high charter rates, is down 62% year on year, as of today.

Glenn Koepke, GM of network collaboration at FourKites, predicted: “Volumes will pick up in Q3 and Q4, but at this pace, will be lower than 2022, which should equate to an easing of delays and available capacity heading into peak trade seasons.

FourKites also anticipates more re-shoring from China, which will introduce new dynamics into the industry.

“China will always be a dominant player in global trade – however, we have seen many shippers look to South-east Asia, India and Latin America as alternatives, while still keeping Chinese suppliers for the local market,” said Mr Koepke.

The ‘normalising’ of port congestion can hardly account for the dropping rates by itself, however. Evergreen president Eric Hsieh seemed to attribute far greater importance to the Russia-Ukraine war.

“If the war ends, we expect cargo volume in H2 will be better than in H1. Freight rates depend on supply and demand,” he said yesterday.

And Alphaliner said this week: “On the cargo front, the news remains grim, with continued depressed rates and volumes on many key routes. Carriers are, one after another, announcing fast-deteriorating financial results for the first few months of the year, with at least two seeing the return of red figures.

“Financial prospects for the rest of the year remain generally highly uncertain for most carriers.”

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

Weaker ocean rates, China sourcing shift drive rise in LCL shipments

Outbound Asian containerized volumes may be slowing but shippers are giving forwarders significantly more less-than-container (LCL) business, thanks to spotty consumer demand and excess inventory at key destinations requiring less replenishment.

Falling ocean rate levels, which are incentivizing a shift away from pricier air cargo delivery, are significantly driving LCL volumes, as is manufacturing moving out of China.

“The current growth in demand for LCL seems to be coming from a shift into Southeast Asian countries and into India where you don't have the same scale and volumes that you have out of China,” Mario Cavallucci, vice president of Europe operations at AIT Worldwide Logistics, told the Journal of Commerce.

Cavallucci added that the trend of nearshoring that involved moving manufacturing closer to destination markets was adding to LCL demand

“We tend to produce closer to the market in Eastern Europe, but Eastern Europe, even Turkey, is not big enough to compensate for the large volumes out of China,” he said. “With the smaller volume out of those countries in Eastern Europe and Southeast Asia, you have stronger demand for consolidated solutions.”

Stephanie Loomis, head of ocean freight/Americas at Rhenus Logistics, said the forwarder has seen a 60% increase in LCL shipments year over year now that the panic of being unable to secure ocean and warehouse space was over.

“With ocean rates plunging and space plentiful, shippers are reviewing their product needs and the ability to ship less at very competitive rates seems the better way to go rather than moving a full container and adding to their already overloaded inventories,” Loomis told the Journal of Commerce.

“Many companies and retailers over-ordered and filled their warehouse, and much of that overflow is still there,” she said. “When combined with overall lower demand due to general economic insecurity on

account of inflation, smaller and less frequent orders are required to keep up with the current market demand.”

Rise in shipment frequency

Consolidated shipments are sought after by global forwarders, especially in a collapsing rate environment, as they offer greater yields than full container loads with many separate customer orders loaded into a single container.

Jens Lund, COO of Denmark-based forwarder DSV, agreed that “China-plus-one” strategies were having an impact on shipment sizes, with smaller shipments transported more often.

“It is a trend that when shipment frequency goes up, the size of shipments drops,” Lund told the Journal of Commerce in an interview Wednesday.

He added that falling rate levels were also having an influence on the demand for LCL shipments. “If you have 20 cubic meters of cargo, the rates are so low that it is cheap to just put it in a 20-footer rather than using a consolidator,” Lund said.

“But LCL offers benefits such as greater control and visibility of the shipment, and greater shipping frequency,” he added. “For instance, a container freight station in Shanghai has different loops to Europe and if a forwarder has enough volume, he can ship every day and doesn’t have to wait for, say, CMA CGM on a Friday.”

Elaine Tan, senior vice president and global head of ocean freight/LCL at DHL Global Forwarding, put the LCL growth down to inventory-heavy retailers and manufacturers being more conservative with tighter logistics budgets this year that have led to a switch from air to ocean freight.

“Increasing ocean schedule reliability means less urgent shipments don’t need to be shipped by air,” Tan told the Journal of Commerce. “Shippers are prepared to accept longer transit times in order to take advantage of significant cost savings by shifting from air to ocean freight.”

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Source: <http://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp>

Description	Unit	Weighting	Previous Index 26 May 2023	Current Index 2 June 2023
Comprehensive Index			983.46	1028.7
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	859	846
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1651	1638
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1398	1666
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2374	2634
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1276	1297
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	261	254
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2787	2758
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1393	1375
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2073	2236
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	321	321
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	329	329
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	171	167
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	140	140

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะที่ค่าระวางปรับปรุงในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดตรงตัว Demand ตกลงเล็กน้อย ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งกลับมาทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ภาพรวมตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะที่ค่าระวางเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะที่ค่าระวางคงที่