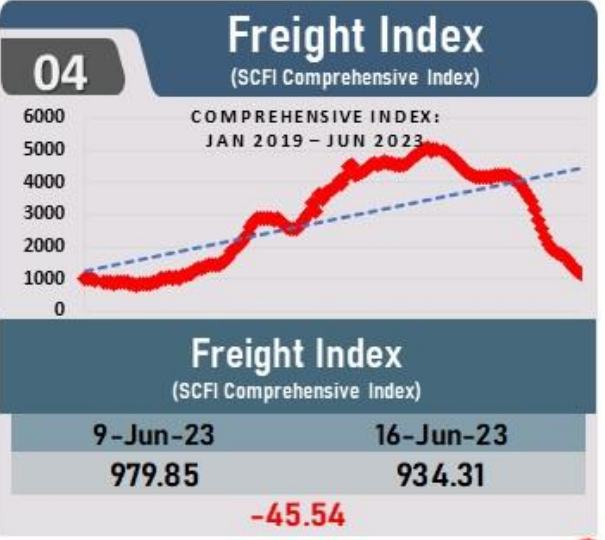
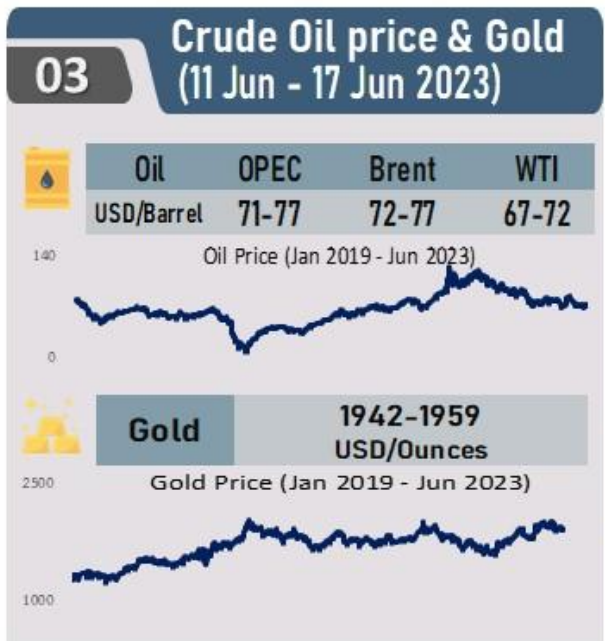
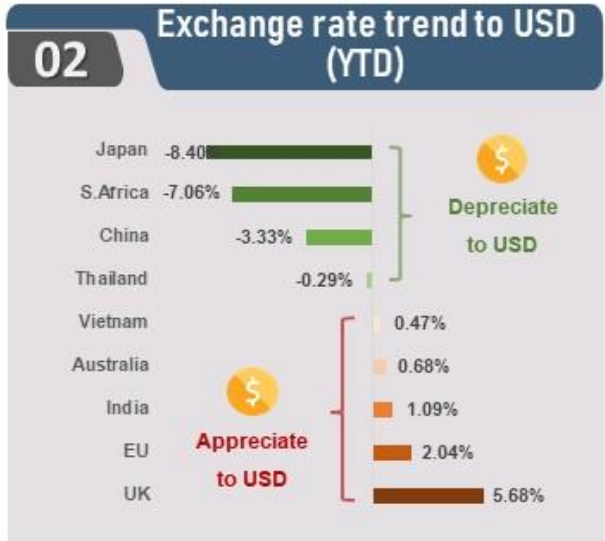


Weekly Briefing (20 June 2023)

01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
34.57	37.87	44.33	23.75
CNY	JPY	INR	VND
4.851	0.2437	0.422	0.0014



05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

1. Goldman Cuts China GDP Forecast
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3Nz1BMm>
2. Container volumes getting back to trend after pandemic surge
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3qPlsxl>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 24 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 30-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)	674	998	ISOCC: USD 106/TEU, USD 212/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	960	1,200		
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	1,640	2,050		
	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 ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนมิถุนายน ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 674 USD/TEU และ 998 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge ปรับลดลงเช่นเดียวกัน

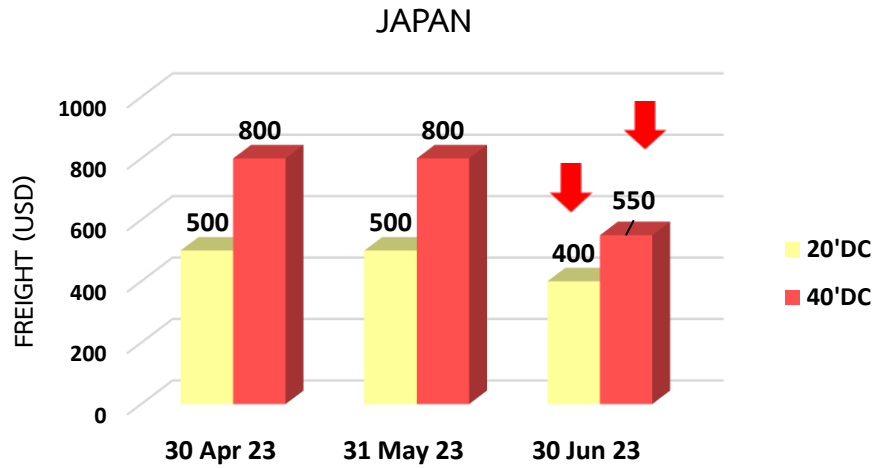
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนมิถุนายน ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 960 USD/TEU และ 1,200 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นเดียวกัน โดยอยู่ที่ 1,640 USD/TEU และ 2,050 USD/FEU

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		

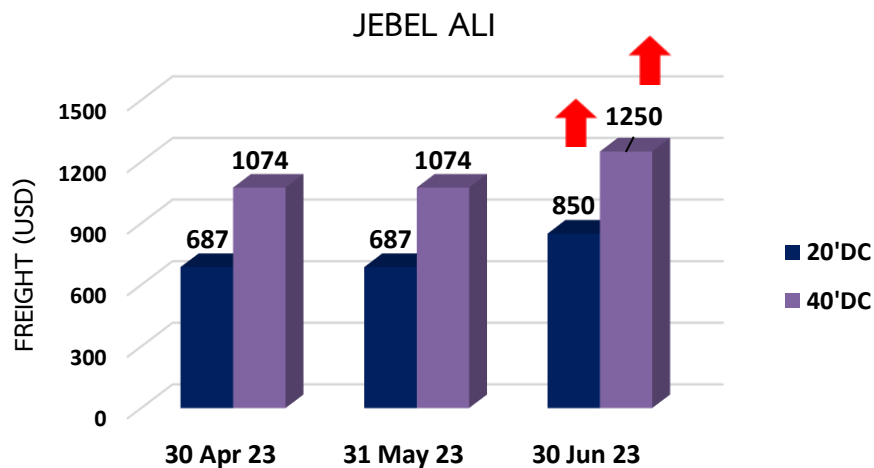
(*) ค่าระวางอาจมีความแตกต่างในการใช้บริการจริงเนื่องจากอยู่ในช่วง High Season

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

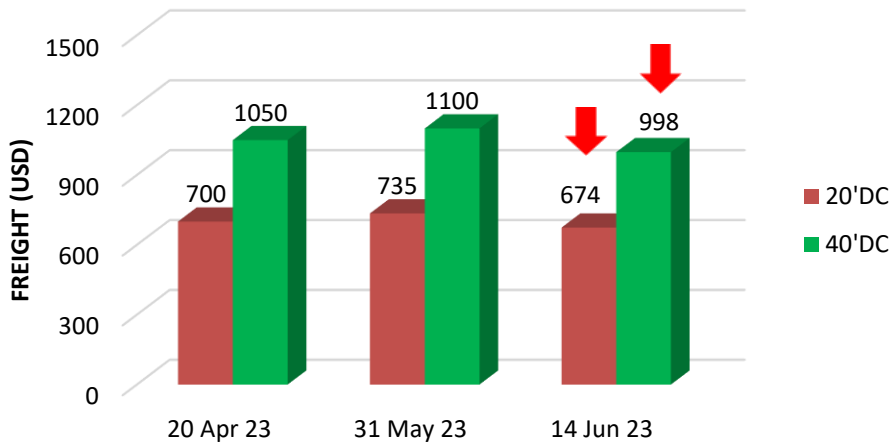


Subject to

- 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

EUROPE

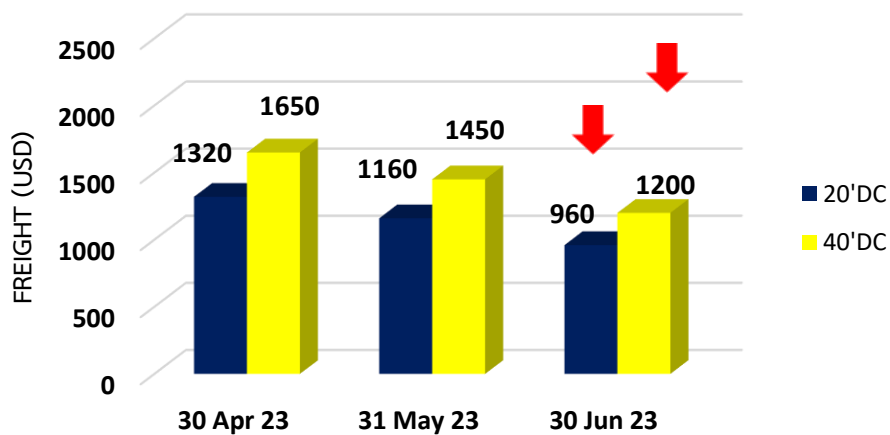


Subject to

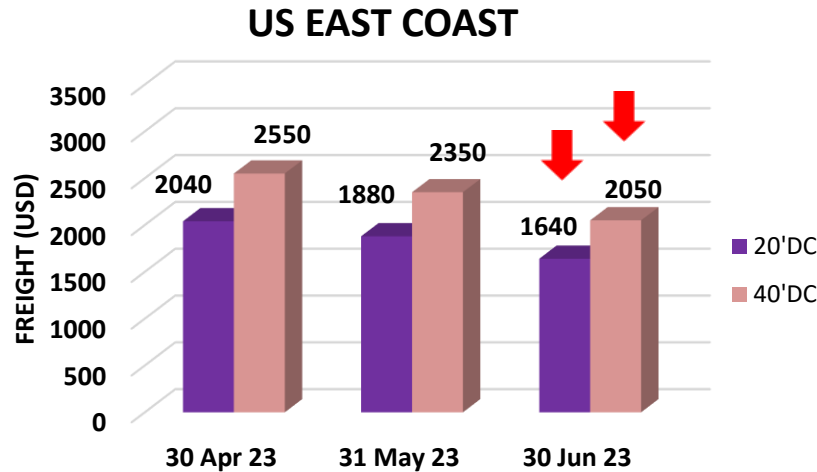
- ISOCC (Apr. 23): USD141/TEU, USD282/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(May. 23): USD159/TEU, USD318/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Jun. 23): USD106/TEU, USD212/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

US WEST COAST



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



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

Ro/ro vessel capacity to remain tight with EV, heavy equipment growth

Rapid growth of electric vehicles, coupled with a rebound in the shipment of heavy equipment, will keep utilization of the largest roll-on/roll-off (ro/ro) carriers at nearly 100% even with global fleet capacity rising by a quarter over the next two years, according to the CEO of Wallenius Wilhelmsen.

Speaking at the Georgia Foreign Trade Conference Monday, Mike Hynekamp said pent-up consumer demand and manufacturers catching up on production as semiconductor shortages ease resulted in a strong first quarter for automotive sales.

Chevrolet reported 18% global sales growth year over year for the first quarter, selling more than 20,000 electric vehicles for the first time in a single quarter. Nissan saw 17% growth in Q1 while Buick sales increased nearly 100%, according to their respective company reports.

“There is not enough [vessel] capacity to handle what’s happening in the marketplace today and that will continue for quite some time,” Hynekamp said. “Even with the [capacity] additions in 2024 and 2025 ... we’re still going to be well at or above 90% [utilization] ...”

The current global ro/ro fleet is at about 700, and those ships are at 100% utilization. Although 138 new vessels, or about 20% of the current fleet, will come online over the next two years, capacity will continue to be pushed to its limits for years to come, Hynekamp said.

Demand for electric vehicles is expected to strengthen, with EVs going from a single-digit share of all cars produced in 2020 to an expected 40% by 2029, Hynekamp said.

Global vehicle sales for 2022 rose 8.4% to approximately 79 million units, Hynekamp said. Forecasts call for additional 6% growth this year, with the market hitting pre-pandemic sales levels in 2025.

Demand for construction equipment — which has taken off despite both a weakening economy and housing market — will add further stress to ro/ro capacity as manufacturers are seeing record-high construction machinery on back order, Hynekamp said.

“The marketplace continues to be relatively robust, and this will certainly influence how we look at what the fleet will be in terms of ro/ro capacity,” Hynekamp said.

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

Rates woes continue for carriers amid claims of transatlantic price-dumping

Asia-North European carriers are being obliged to discount rates at the time of year – the build-up to the peak season – when they would normally expect to obtain increases.

According to carriers The Loadstar spoke to at this week’s UK Multimodal show, there are new orders in the pipeline, but they are unlikely to convert into bookings until late July, early August.

This improved visibility is welcome news for carriers, although in the interim they will need to blank more sailings, or risk a race to the bottom in a rates bloodbath.

Indeed, Drewry’s Asia-North Europe component fell 7% this week, to \$1,349 per 40ft, with the average spot rate now 86% lower than a year ago.

There is, however, better news for Asia-Mediterranean carriers, the tradelane’s robust demand supporting a stable rate environment. For example, the Freightos Baltic Index (FBX) reading was flat again this week, at a relatively healthy \$2,366 per 40ft.

On the transpacific, the impact of the “tentative” new US west coast contract agreed this week between the Pacific Maritime Association employers and the ILWU is still to be seen in the routing of cargo. West coast ports are hoping it will slow the coastal shift of imports from the Pacific hubs to US east and Gulf coast ports.

After a brief spike in spot rates last week, attributed to the increased threat of industrial action at west coast ports and draught restrictions for Asia-USEC vessels transiting the Panama Canal, rates have started to decline again.

Xeneta’s XSI average spot rate from Asia to the USWC fell 6% this week, to \$1,414 per 40ft, while Drewry’s USEC reading slumped 8%, to \$2,783 per 40ft.

Elsewhere, on the transatlantic, spot indices suggest freight rate erosion may be coming to an end – for instance, the FBX North Europe to USEC average rate was flat this week, at \$2,082 per 40ft, while the XSI reading edged down just 1%, to \$2,057.

Nevertheless, there are rates touted by transatlantic carriers at much lower levels in the market – in some instances, just \$1,200 per 40ft. This compares with March spot rates of \$4,000 per 40ft, and up to \$8,000 a year ago.

However, with freight rates on other trades declining sharply, carriers have injected more capacity into the transatlantic, thus putting pressure on freight rates and one carrier executive at Multimodal alleged some of its rivals were “dumping” rates on the route.

“I don’t think they know what they are doing; it’s just people on a rates desk that have been given the green light to undercut a competitor – and its often a big chunk, at that,” he said.

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

Box rates to Gulf and S America rise as Asia-Europe/US prices falter

Container freight rates from China to ‘emerging countries’ in the Middle East and South America have been rising, while those on the Asia-Europe and transpacific tradelanes weaken.

According to Container xChange’s latest report, as economies in the US and Europe come under pressure these regions have been importing fewer consumer goods from China, causing the PRC to look for emerging markets and countries along the Belt and Road as alternative outlets.

In April, exporters at the country’s largest trade event, the Canton Fair, said global economic uncertainties had resulted in a drastic fall in demand for their products from US and European retailers.

As the demand for Chinese exports moves to new regions, prices for container shipping to these regions have gone up too.

At the beginning of this month, the average freight rates for Shanghai-Persian Gulf was around \$1,298 per teu, 50% above this year’s low, according to the Shanghai Containerized Freight Index. Shanghai-South America (Santos) stood at \$2,236/teu, more than 80% above.

Last year, the east China port of Qingdao opened 38 new container shipping routes, mainly along the Belt and Road route, to emerging markets in South-east Asia, South America and the Middle East.

The port handled almost 7m teu in Q1 23, a 16.6% year-on-year increase. In contrast, Shanghai port, which exports primarily to the US and Europe, recorded a 6.4% year-on-year decline in volumes.

According to the General Administration of Customs, China’s exports of intermediate goods to Belt and Road member countries rose 18.2%, year on year, in Q1, to \$158bn, representing more than half of all exports to these countries. And liner operators have been launching services in the Middle East, as these regions are creating hubs for manufacturers, and there is infrastructure to support ocean transport.

In March, China’s Cosco Shipping Ports acquired a 25% stake in Egypt’s Sokhna New Container Terminal for \$375m. The terminal, which can handle 1.7m teu annually, is being built by the Egyptian government and terminal operators will have a 30-year concession.

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 9 June 2023	Current Index 16 June 2023
Comprehensive Index			979.85	934.31
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	831	808
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1626	1601
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1388	1207
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2435	2103
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1280	1238
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	273	269
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2762	2744
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1357	1332
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2305	2375
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	328	328
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	327	327
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	164	164
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	140	140

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งขบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางลดลงในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดขบเซาลงแม้ Demand จะทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งขบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ภาพรวมตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางคงที่