

Weekly Briefing (3 August 2023)



01

THB rate / currencies



USD

34.27



EUR

37.64



GBP

43.93



AUD

22.98



CNY

4.782



JPY

0.2401



INR

0.4164



VND

0.0014

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (23 Jul - 29 Jul 2023)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	80-85	81-85	76-81



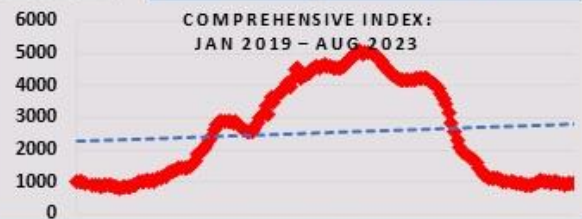
Gold 1944-1973 USD/Ounces



04

Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)



Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)

21-Jul-23	28-Jul-23
966.45	1,029.23

62.78

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ



1. Endgame for Fed's tightening cycle

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/44Rqgln>



2. Fire Onboard Ship Carrying Thousands Of Cars Finally Burnt Out After Nearly A Week

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3OpER38>



3. CMA CGM Sets Course to Overtake Maersk in Shipping Line 2nd Rank

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3ODBx30>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 30 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	130	180	Subject to ISOCC USD 69/TEU, USD 138/FEU	Effective till 31-AUG-2023
Thailand - Qingdao	150	200		
Thailand - Hong Kong	100	150		
Thailand - Japan (Main Port)	400	600		
Thailand - Kaohsiung	200	500		
Thailand - Klang	150	250	Subject to ISOCC USD 40/TEU, USD 80/FEU	
Thailand - Jakarta	200	350		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	80	150		
Thailand - Singapore	200	300		
Thailand - Manila (North & South)	500	800		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	850	1,300	Subject to ISOCC USD 67/TEU, USD 134/FEU War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU	
Thailand - South Korea (Busan)	200	400		
Thailand - South Korea (Incheon)	200	400		
Thailand - Nhava Sheva	700	900	ISOCC: USD 71/TEU, USD 142/FEU	
Thailand - Durban / Cape Town	1,263	1,676	Subject to ISOCC USD 113/TEU, USD 226/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Melbourne	450-550	900-1,100		
Thailand - Sydney				
Thailand - Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	942	1,684	ISOCC: USD 88/TEU, USD 176/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	1,700	2,200		
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	2,500	3,200		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือน สิงหาคม 2566 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียปรับปรุงในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางอยู่ที่ 130 USD/TEU และ 180 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ที่ 150 USD/TEU และ 250 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางอยู่ที่ 100 USD/TEU และ 150 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 400 USD/TEU และ 600 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 1,263 USD/TEU และ 1,676 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนสิงหาคม ปรับเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 450-550 USD/TEU และ 900-1,100 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนสิงหาคม ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 942 USD/TEU และ 1,648 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge คงที่

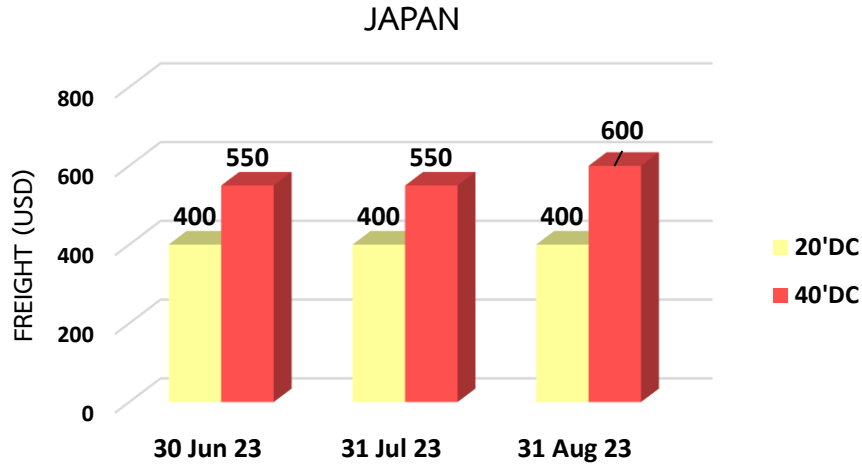
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนสิงหาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 1,700 USD/TEU และ 2,200 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน โดยอยู่ที่ 2,500 USD/TEU และ 3,200 USD/FEU

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 31-AUG-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)	1,700	1,900	OBS: USD 327/TEU, USD 654/FEU	
London Gateway / Southampton	1,700	1,900		

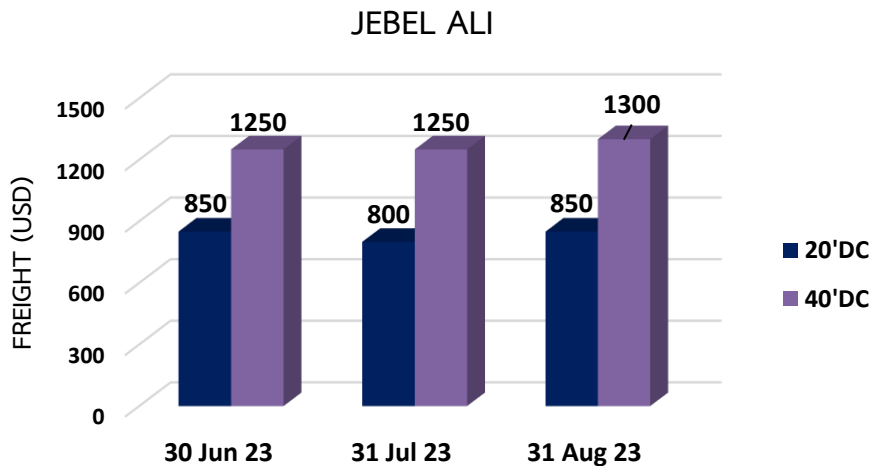
(*) ค่าระวางอาจมีความแตกต่างในการใช้บริการจริงเนื่องจากอยู่ในช่วง High Season

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



Subject to Low Sulphur Surcharge (Jun. 23): USD 69/TEU และ USD 138/FEU
(Jul. 23): USD 57/TEU และ USD 115/FEU
(Aug. 23): USD 69/TEU และ USD 138/FEU

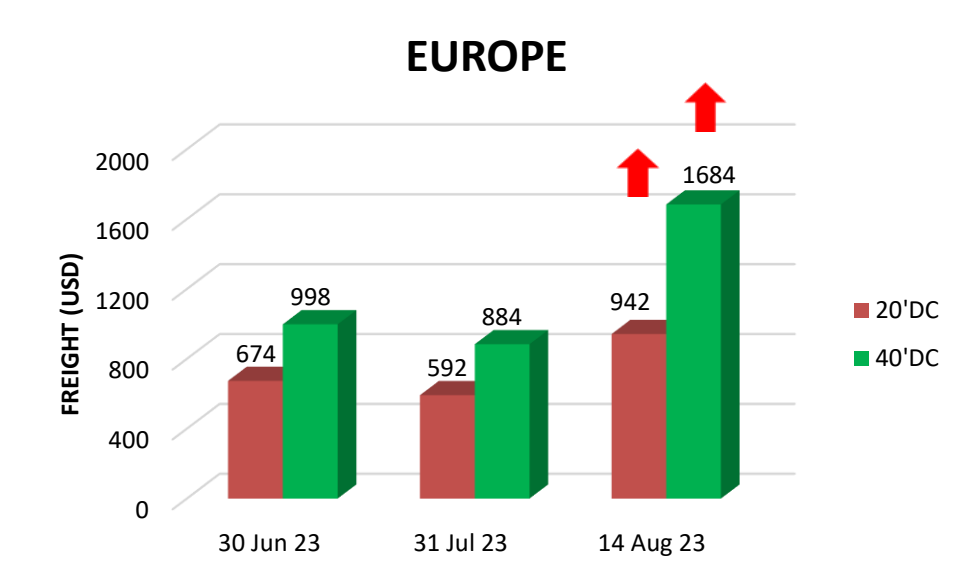
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2566



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Jun. 23): USD 56/TEU และ USD 112/FEU
(Jul. 23): USD 56/TEU และ USD 112/FEU
(Aug. 23): USD 67/TEU และ USD 134/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

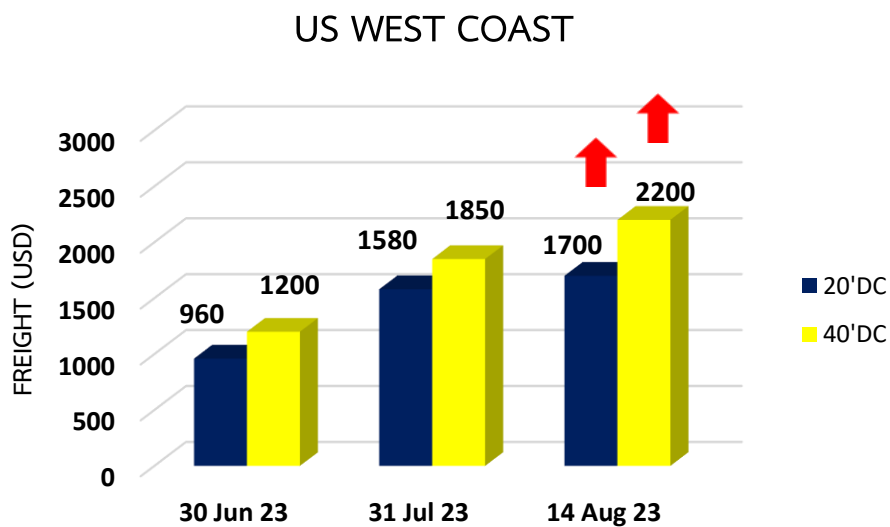
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2566



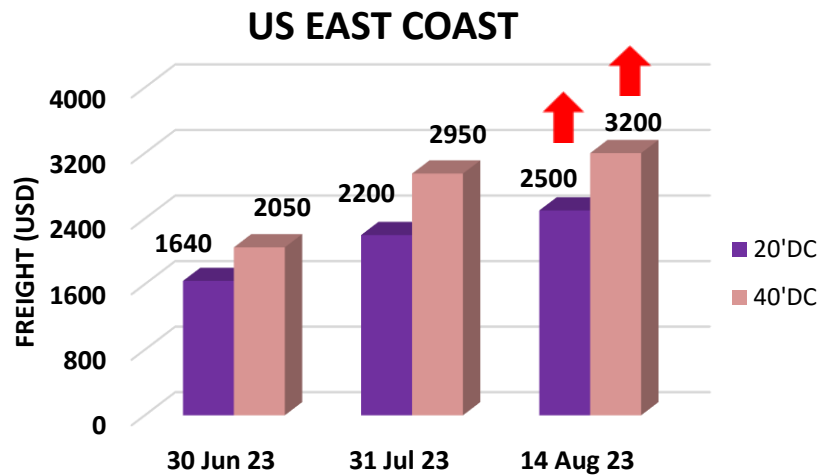
Subject to

- ISOCC (Jun. 23): USD106/TEU, USD212/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Jul. 23): USD88/TEU, USD176/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Aug. 23): USD88/TEU, USD176/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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



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



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

MSC beefs up its standalone network as newbuilds arrive

With over half a million teu added to its fleet since January, and an orderbook of 1.5m teu, MSC is ramping up its standalone network in Europe ahead of the demise of the 2M Alliance.

Following the reinstatement of its Asia-North Europe Swan service last month, which it operates outside the 2M's five-loop alliance, MSC has decided to add the key cargo volume ports of Busan and Bremerhaven to the service, thus increasing the competition with the alliance vessels.

The 2M's Swan/AE2 loop was suspended during the pandemic and was not reinstated by the partners when demand recovered.

However, in May, MSC decided to bring back its Swan service, but as a standalone loop only.

The original rotation of the reinstated Swan service, which had its first sailing in early June from Asia, was: Qingdao, Ningbo, Yantian (China), Tanjung Pelepas, Antwerp, Gdynia, Gdansk, Klaipeda (Lithuania), King Abdullah Port (Jeddah), Singapore, and then back to Qingdao.

From the end of August, MSC will add the port of Busan in South Korea and Bremerhaven in Germany to the itinerary of the loop "to meet our client demand".

Commenting on the announcement, Alphaliner suggested MSC might need the extra port calls to boost demand for the standalone loop. The consultant said: "Poor cargo demand from the Far East to Europe explains why currently only five 7,400 teu to 15,260 teu ships are deployed.

"The addition of Busan and Bremerhaven should help fill the 13,000-14,000 teu ships MSC has nominated for the next sailings from Asia in August," said Alphaliner.

MSC received some 125,000 teu of newbuild vessels last month, including two of 24,000 teu, and it has an unrelenting pipeline of large ship deliveries stemmed for the coming weeks and months.

Notwithstanding plans for slower steaming and injection of extra vessels into 2M loops, it is difficult to see how MSC will be able to deploy all the new tonnage to alliance routes, which suggests the carrier may need to launch more standalone services across its global network in order to utilise the newbuild tonnage.

Nevertheless, despite generally slow demand globally, MSC has been extremely proactive in recent weeks in upgrading its service network, facilitating the cascading of vessels to secondary trades in order to accommodate the new ultra-large arrivals.

In an opinion piece for The Loadstar on 21 June, Daniel Richards, associate director of industry analysts Maritime Strategies International, suggested that, given the size of MSC's orderbook it would be Maersk that would be faced with taking "tough decisions around offering direct connections" following the end of the 2M.

"Unless Maersk partners with other lines, it will need to replace missing MSC ships to maintain port coverage and market share. These ships are likely to be smaller, mid-size units," said Mr Richards.

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

Improved data-sharing can avoid container bottlenecks at US ports

America's Federal Maritime Commission (FMC) this week unveiled plans for a major shake-up in the collection and return of containers in a bid to alleviate future bottlenecks.

Following a decade of fact-finding missions, aided by industry groups and the FMC's supply chain innovations team, commissioner Rebecca Dye published proposals that would affect Los Angeles and New York ports, calling for shipping community feedback by 15 September.

"We must prepare now to handle the next surge in cargo demand by eliminating bottlenecks and processes that undermine US international ocean freight efficiency," she said.

"Based on my experience with innovation teams, I'm convinced focused engagement among industry leaders, rather than regulatory solutions, is a better way to develop commercial practices that address critical supply chain bottlenecks and improve performance."

In essence, the proposals (<https://www.fmc.gov/addressing-supply-chain-bottlenecks>) aim to generate greater clarity and sharing of information from marine terminal operators (MTOs) and shipping lines with supply chain partners.

Ocean carriers and MTOs would be required to provide shippers with an electronic notice that a container is available for pickup; with free time not starting until the box is accessible and available, the free-time clock stopping for impediments to this.

The proposals say "present container return, early return date and pickup practices create bottlenecks, contributing to congestion and unreasonable demurrage and detention charges."

Post-pandemic volume spikes led to a build-up of empty boxes at US gateways, with carriers requiring shippers and truckers to pay daily charges for empties, despite port congestion making the return of containers on specific dates virtually impossible in some cases.

The US government introduced the Ocean Shipping Reform Act 2022 in an effort to deal with these perceived injustices imposed by the MTOs and carriers.

Even so, the US remains outside what has been a recent global downturn in D&D charges according to Container xChange, which found just 11 of 65 international gateways surveyed still charging D&D tariffs above 2020 levels – seven in the US.

FMC chair Daniel Maffei has said he wants to change the “practice” of using D&D as a “revenue centre, as opposed to the intended incentive to pick up cargo and return equipment”.

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

Carriers may find it hard to make huge Asia-N Europe rate hikes stick

Sizeable GRIs by Asia-North Europe ocean carriers will come into force next week – but there are already signs that only a few will be sustained.

Indeed, a straw poll of The Loadstar’s shipper and forwarder contacts reveals the major carriers are only likely to achieve about 50% of their 1 August FAK rate increases. But the same carriers are then offering discounts on the GRIs from the second half of the month.

Meanwhile, Xeneta’s container spot rate component for Asia to North Europe slid a further 1.5% this week, for an average of \$1,188 per 40ft, while some ‘market’ rates ducked under the \$1,000 watershed again.

Almost all the major lines followed Maersk’s 3 July GRI advisory of a minimum 40ft FAK rate of \$1,900, effective 1 August from Asia to the main North European hubs.

However, forwarding contacts doubt they can achieve the full quantum, with some shippers deciding to postpone loading dates, gambling that rates will fall back again.

In fact, an unsolicited e-mail quotation to The Loadstar this week, from a Chinese forwarder, that reflected the GRIs, quoted \$1,350 per 40ft from the main ports in China to the Le Havre-Hamburg range, valid from 1 to 14 August, with prompt shipment available “via all major lines”.

And the email added: “A better price is available for later shipments.”

With peak season demand “subdued” on the tradelane, and more than 1.2m teu of newbuild tonnage stemmed for delivery before the end of the year, including several 24,000 teu behemoths which will be deployed on the route, Asia-North Europe carriers will need to be judicious in their capacity management to avoid a further rates collapse.

Elsewhere, on the Asia-Mediterranean tradelane, rates were flat this week, with Drewry’s WCI reading holding at \$1,893 per 40ft.

Similarly to North Europe, Asia-Med carriers are seeking a huge FAK rate hike in August, which however could be nullified by a big increase in capacity on the route, including HMM’s new China-India-Med loop, which commences next month.

In contrast to Asia-Europe, the transpacific tradelane is showing further signs of a recovery, with another jump in Asia-to-US spot rates this week. The Freightos Baltic Container Index (FBX) recorded an increase o

\$161 per 40ft, or 12%, this week for spot movements from Asia to the US west coast, to take the average rate up to \$1,526 per 40ft.

For the US east coast, the FBX recorded a more modest 3% increase, with the higher west coast increase being mainly attributed to industrial action at Canada's west coast ports, pushing cargo via US west coast ports.

And on the transatlantic, the spot rate erosion continued, with Drewry's WCI North Europe to US east coast average rate falling 3% on the week, to \$1,590 per 40ft, representing a 77% year-on-year decline.

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 21 July 2023	Current Index 28 July 2023
Comprehensive Index			966.45	1029.23
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	742	975
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1407	1503
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1764	1943
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2676	2853
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	938	839
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	257	318
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2729	2637
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1293	1334
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2580	2513
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	326	326
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	334	334
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	149	143
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	131	131

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งเติบโตขึ้น ในขณะที่ค่าระวางปรับปรุงในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดโตขึ้น Demand สูงขึ้น ส่งผลให้ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งขยายตัวต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางปรับขึ้นต่อเนื่องเช่นเดียวกัน สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางคงที่
