

Weekly Briefing (15 August 2023)



01

THB rate / currencies



USD

35.17



EUR

38.46



GBP

44.57



AUD

22.72



CNY

4.855



JPY

0.2427



INR

0.4241



VND

0.0014

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (6 Aug - 12 Aug 2023)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	85-88	86-90	82-85



Gold 1912-1943 USD/Ounces



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)	
4-Aug-23	1,039.32
11-Aug-23	1,043.54
	4.22

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด ข่าว/บทความ



1. China Cuts Rate by Most Since 2020 as Economic Woes Deepen

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/45tizBW>



2. Panama Canal draught restrictions start to bite, sparking liner surcharges

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3DYb2z6>



3. ILA flexes to fight on multiple beachheads

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/45qZ3pr>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 33 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	600-700	1,200-1,400		
Thailand - Sydney				
Thailand - Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	742	1,284	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 ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนสิงหาคม ปรับเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 600-700 USD/TEU และ 1,200-1,400 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนสิงหาคม ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 742 USD/TEU และ 1,248 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge คงที่

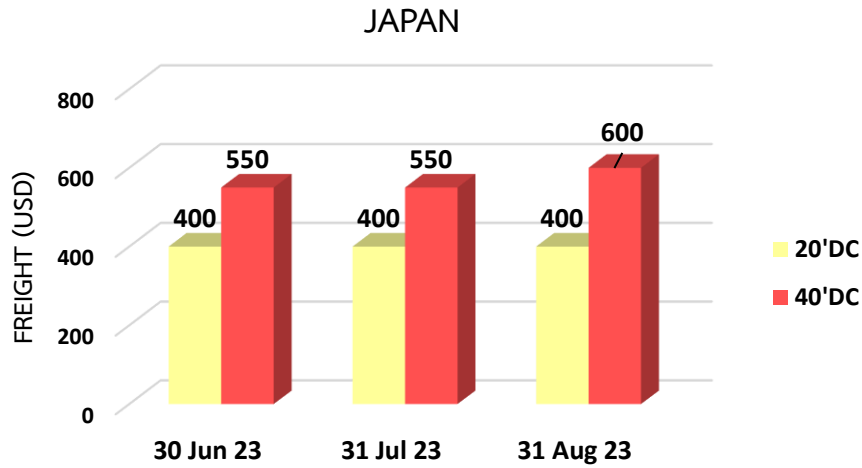
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนสิงหาคมคงที่ ค่าระวางฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,700 USD/TEU และ 2,200 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast อยู่ที่ 2,500 USD/TEU และ 3,200 USD/FEU

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		

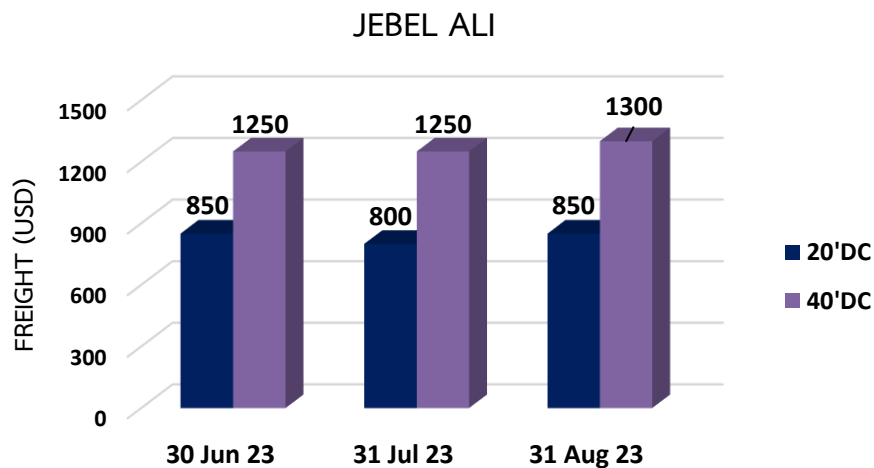
(*) ค่าระวางอาจมีความแตกต่างในการใช้บริการจริงเนื่องจากอยู่ในช่วง High Season

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

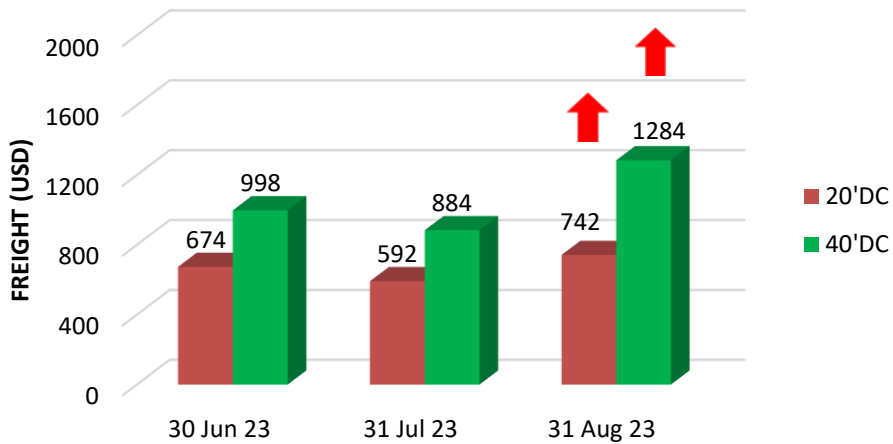


Subject to

- 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

EUROPE

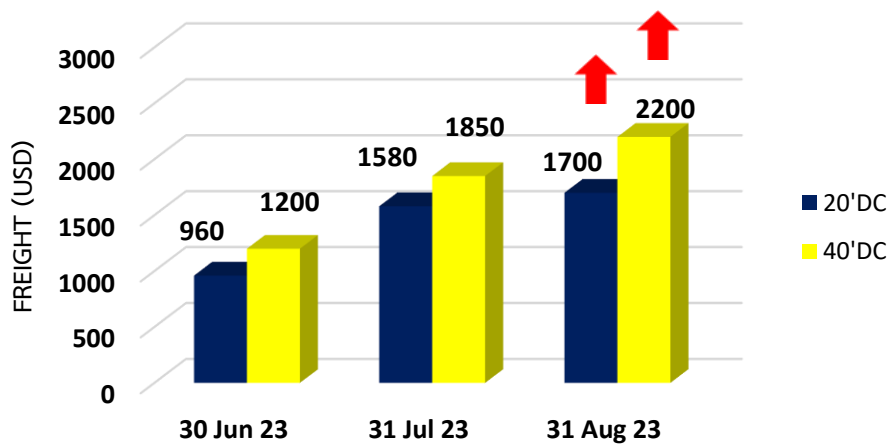


Subject to

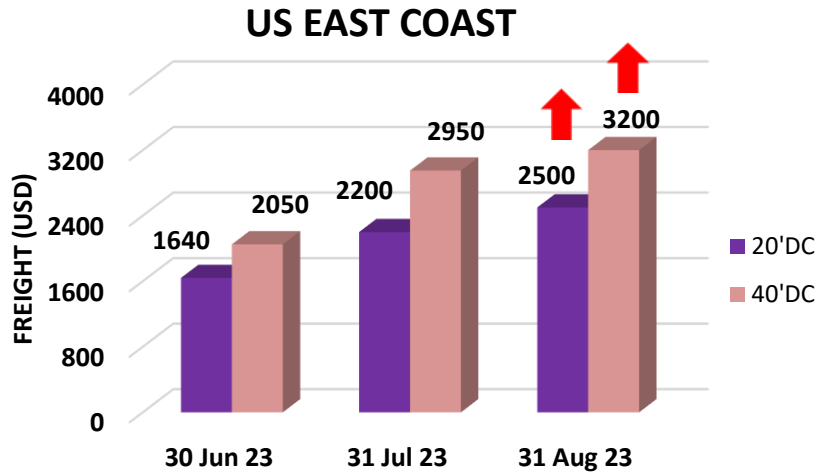
- ISOCC (Jun. 23): USD106/TEU, USD212/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Jul. 23): USD88/TEU, USD176/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Aug. 23): USD88/TEU, USD176/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

US WEST COAST



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

Western Canadian cargo flow returning to normal following labor agreement

The Western Canadian ports of Vancouver and Prince Rupert are clearing out container backlogs that accumulated during the two weeks of on-again, off-again dockworker strikes last month as rail and trucking operations in the region begin to return to normal.

“Steady progress continues to be made since July 13, when ship, rail and trucking operations resumed,” the Port of Vancouver said to the Journal of Commerce.

After rejecting two previous agreements negotiated by the International Longshore and Warehouse Union (ILWU) Canada and British Columbia Maritime Employers (BCMEA), union membership voted on Aug. 4 to accept the third agreement, ending the labor strife that had disrupted everything from carrier sailing schedules to land-side movement of freight.

Drayage operators at Vancouver, Canada’s largest port, are moving more containers than they usually do at this time of year, but gate times are normal and there is no significant congestion at the port’s near-dock rail yards, said David Earle, CEO of the British Columbia Trucking Association.

“They’re busy knocking away at the high volumes,” Earle said.

The higher-than-normal volume of containers leaving Vancouver’s marine terminals each day is a result of the backlogs that built up during the strikes rather than any peak season crush of containers. TEU volumes year to date through July were 16.9% lower than the same period last year, according to the Port of Vancouver website.

Container volume at Prince Rupert was down 27% through July year over year, according to the port’s website. Since retailers are forecasting a muted peak season in the eastbound trans-Pacific this fall, Vancouver and Prince Rupert anticipate their operations will remain fluid in the coming months.

Port metrics positive

The vessel queues that developed in Vancouver last month have diminished. On Aug. 15, there were three container ships offshore, five at berth and one at anchor. Offshore container dwell times in August are currently averaging 3.2 days, compared to 5.8 days in July, the port said.

Rail container dwell times at Vancouver's four container terminals vary from day to day. On Aug. 16, the average dwell time at the Vanterm facility was listed on the port's website as three days or less, which is the desirable level, but at the other three terminals the dwell was generally five days or higher. In June, rail container dwell times through the entire port averaged four days.

Operating conditions at Prince Rupert, meanwhile, are back to normal.

"All backlog from the labor disruption has been cleared and the terminal is fluid," a port spokesperson said on Aug. 16. "On-dock footage at Fairview (container terminal) has returned to normal levels and rail supply is healthy. There are currently no vessels waiting at anchor and vessels are being worked as they arrive. Dwell times continue to improve at the current production rate."

Vancouver and Prince Rupert are trans-Pacific gateways serving inland rail hubs in North America including Toronto, Montreal and Chicago. A spokesperson at the Canadian National Railway said CN has cleared the backlog of containers at Vancouver and Prince Rupert, and that CN's rail ramps in the interior are operating normally.

Canadian freight forwarders say their importer clients are not reporting any significant delays in taking delivery of containers.

"So far we are not hearing much from members," said Julia Kuzeljevich, director of policy and regulatory affairs at the Canadian International Freight Forwarders Association. "Things are ... quiet."

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

US container imports still on the decline, but the slope is easing

Containerised imports into the US are expected to break through the 2m teu mark this month, for the first time since last October.

But according to the monthly Port Tracker, published by the National Retail Federation (NRF) in collaboration with maritime consultancy Hackett Associates, monthly volumes should slip back below that threshold for the remainder of the year.

But at least the rate of year-on-year decline is expected to shrink, it says.

Based on traffic projections at major US container gateways, Port Tracker forecasts 2.03m teu of import cargo this month, 10.2% down on August last year. But it is an improvement over July, when an estimated 1.91m teu entered the US, 12.7% lower than 12 months prior.

In June, US ports handled 1.83m teu, down 18.7% year on year, which brought the tally for the first half of the year to 10.5m teu, 22% short of the first six months of 2022.

Hackett Associates founder Ben Hackett explained: "The discrepancy between rising growth in sales and declining cargo volumes is happening because retailers are working their way through inventory built up over the last 12-18 months. Cargo growth should resume as inventories are depleted."

Tim Denoyer, ACT Research VP and senior analyst, who penned the CASS Freight Index for July, takes a similar view. “Declining retail sales and destocking remain the primary issues, but dynamics are shifting as real incomes improve and the worst of the destock is in the rearview mirror,” he stated.

There are questions marks over consumer spending, though, which accounts for about 70% of US GDP, so the impact could be massive.

In the NRF’s Economic Review for August, chief economist Jack Kleinhenz warned that while consumers had been spending more than last year, spending growth had slowed – owing to financial pressures like inflation and high interest rates – from 4.2% in the first quarter to 1.6% in the second.

While the decline in imports is expected to shrink, Port Tracker does not envisage inbound container throughput to grow beyond August. It projects volumes of 1.97m teu in September, 1.99m teu in October and 1.92m teu in November and December. For the full year, this points to 22.3m teu, a drop of 12.8% from 2022.

The December prediction of 1.92m teu would be a 10.7% increase on a year ago, marking a return to growth after year-on-year volume contraction this year.

However, intermodal volumes for the first week of August are not pointing to a surge in imports this month. They were down 5.2% year on year, which brought the tally for the first 31 weeks to a 9.5% drop in intermodal units moved on US rail carriers.

The view from the container carrier side is similarly subdued, noted Freightos head of research Judah Levine.

“Even as peak season gets under way, carriers are having to reduce capacity to get rates to climb, reflecting the general over-supplied state of the market as fleet sizes continue to grow.”

On the bright side, cargo owners can look forward to a spell of business without the threat of disruption from congestion or labour confrontation, noted Jonathan Gold, NRF VP for supply chain and customs policy.

“We expect to see a smooth shipping season ahead of the winter holiday shopping season,” he said.

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

More blanked voyages and a 'newbuild elephant' approaching the room

Container spot rates on the transatlantic came under renewed pressure this week, obliging ocean carriers to cut supply on the route by blanking more sailings.

Moreover, in an attempt to reverse the trend and a new wave of rate erosion on the tradelane, carriers have announced FAK rate increases for next month.

Elsewhere, the spot rates news is more positive for carriers, but one analyst believes it will not last

The Freightos Baltic Index (FBX) North Europe to US east coast component lost almost 20% of its value this week, with the average spot rate plunging to \$1,326 per 40ft.

However, the lowest spot rates on the trade are now well below \$1,000, with the percentage of higher-rated contract business in sharp decline. With backhaul demand weak, and rates from the US to North Europe below \$500 per 40ft, transatlantic carriers are racking up loss-making voyages.

But they are now taking aggressive action to ‘stop the rot’, including the 2M’s late cancellation of the westbound sailing of the 7,943 teu MSC Agamemnon this week from Bremerhaven on Maersk/MSK’s TA2/NEUATL2 loop.

And CMA CGM has announced new FAK rates for the transatlantic, effective 4 September, from North European base ports to US east and Gulf coast ports, ranging from \$1,600 to \$2,000 per 40ft.

However, it remains to be seen whether the two-pronged transatlantic strategy of blank sailings and rate increases will work as well as they have done on the bigger transpacific and Asia-North Europe tradelanes.

This week’s Asia-North Europe reading of Drewry’s WCI saw average spot rates tick up another 6%, to \$1,768 per 40ft, representing the fifth consecutive week of increases, while Asia to Mediterranean rates remained robust, the WCI edging up 1%, to \$2,086 per 40ft.

On the transpacific, Xeneta’s XSI Asia to US west coast spot component continued to gain value, advancing another 2.5% this week for an average of \$2,030 per 40ft, having increased by more than 60% since the end of June. And for the US east coast, the Panama Canal draught restrictions helped push up the WCI spot reading 5%, to \$3,545 per 40ft.

With the exception of the transatlantic, ocean carriers should be pleased with the upward trend for spot rates, particularly after the gloomy forecasts for trade over the past few weeks.

Nevertheless, carriers need to ensure they keep a tight control of supply in the coming weeks in order to maintain stability in the freight markets.

The ‘elephant in the room’ is the huge 2.4m teu of newbuild tonnage due to be delivered. Drewry is one analyst that believes things will not work out well for carriers in the final quarter.

It said that, although there could be further spot rate increases, the flood of newbuild capacity would, ultimately, undo the gains, and added: “The addition of a large number of new ships during the balance of this year will reverse these rate increases from about October.”

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 11 August 2023	Current Index 18 August 2023
Comprehensive Index			1043.54	1031
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	926	852
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1507	1500
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2017	2003
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3071	3110
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	853	908
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	435	453
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2533	2501
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1379	1328
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2444	2285
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	319	313
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	332	318
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	140	144
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	157	157

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งคงที่ ในขณะที่ค่าระวางลดลงในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดการขนส่งขบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งขยายตัวต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางปรับขึ้นต่อเนื่องเช่นเดียวกัน สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ตลาดการขนส่งฟื้นตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งขบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งขบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง