

Weekly Briefing (28 August 2023)



01

THB rate / currencies



USD
35.23



EUR
38.03



GBP
44.32



AUD
22.56



CNY
4.833



JPY
0.2406



INR
0.4268



VND
0.0014

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (20 Aug - 26 Aug 2023)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	83-85	85-88	78-82

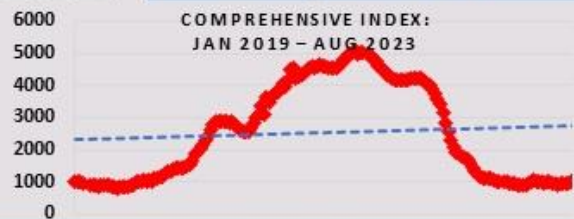


Gold 1889-1917 USD/Ounces



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)	
18-Aug-23	1,031.00
25-Aug-23	1,013.78
-17.22	

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ



1. China approves 37 retail funds to help revive market

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://reut.rs/3EeDM6X>



2. Drought Conditions Force Panama Canal To Extend Transit Restrictions For Next 10 Months

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/44s6X15>



3. South Korean industry groups slam Hapag-Lloyd bid for HMM

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3swa377>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 34 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

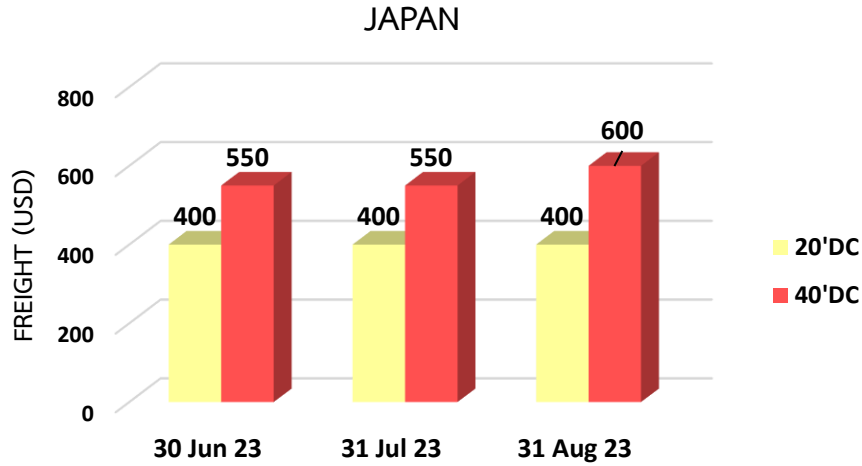
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนสิงหาคมคงที่ ค่าระวางฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,700 USD/TEU และ 2,200 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast อยู่ที่ 2,500 USD/TEU และ 3,200 USD/FEU

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		

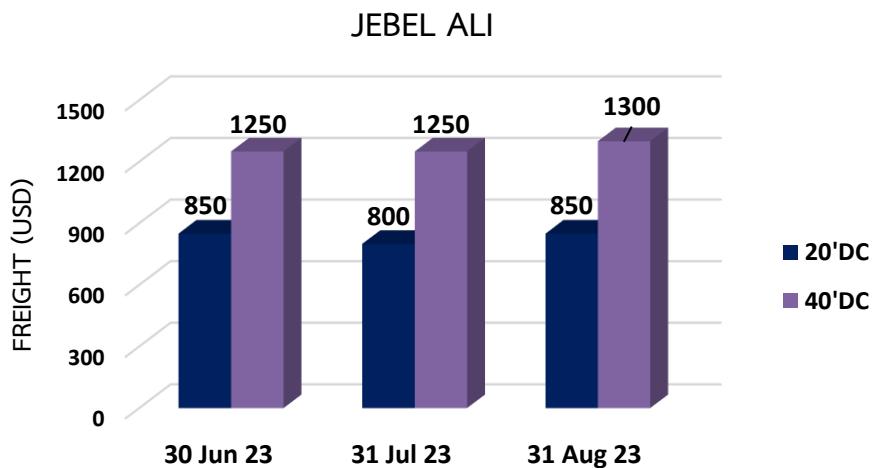
(*) ค่าระวางอาจมีความแตกต่างในการใช้บริการจริงเนื่องจากอยู่ในช่วง High Season

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

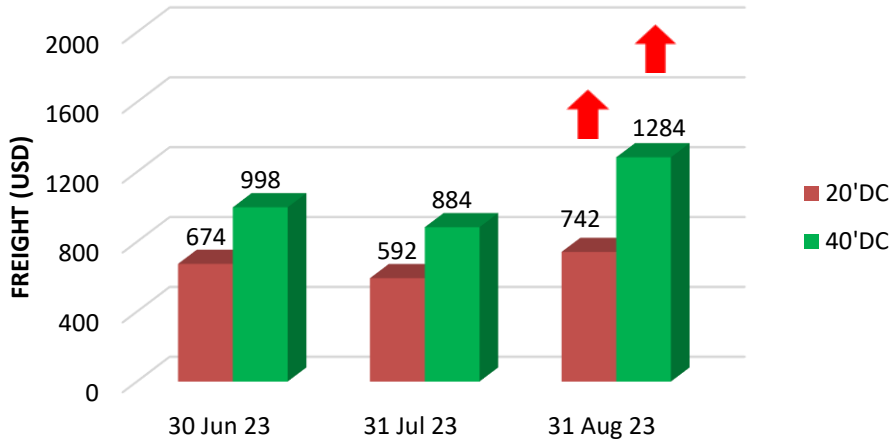


Subject to

- 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

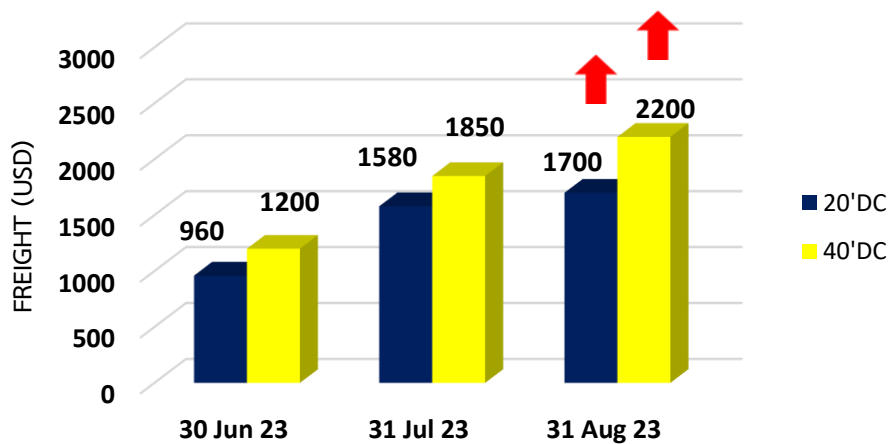


Subject to

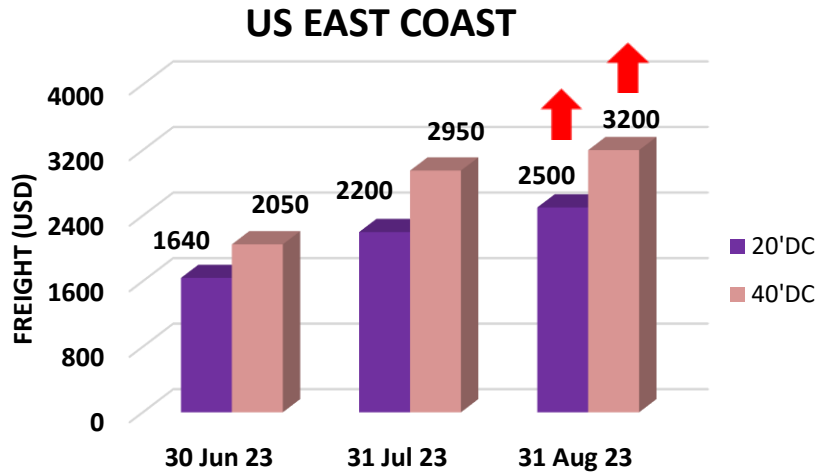
- ISOCC (Jun. 23): USD106/TEU, USD212/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Jul. 23): USD88/TEU, USD176/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Aug. 23): USD88/TEU, USD176/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

Panama Canal problems may prompt strategy re-think in shipper boardrooms

Persistent low water levels in the Panama Canal are raising questions for cargo owners on the strategic validity of a route that helped many circumnavigate congested US west coast ports.

Owing to a drought that has reduced water levels in the canal and its watershed and adjacent rivers, which supply fresh water to several cities, including the capital, the canal authority (CPA) had to implement restrictions on shipping, limiting the number of daily transits and the draught of vessels.

This forced some containerships to unload boxes at the entrance to the canal for transfer across the isthmus by rail.

On Wednesday, the CPA announced it had decided to extend the restrictions, which allow a maximum of 32 transits a day. Ships that don't have a confirmed booking have to go through auctions, which can go up to \$1m for a slot.

The situation has repercussions for cargo owners. Christian Roeloffs, CEO of Container xChange, said: "Challenges at the Panama Canal are making existing worries for industries even worse. With inventories falling and demand expected to rebound, the canal [...] is likely to experience increased pressure."

Some observers and logistics providers have warned that goods needed for the Christmas shopping season might arrive late. Goods worth \$270bn – about 73% of the canal's annual volume – are headed for the US market, according to the CPA.

The limits on transits have caused a vessel pile-up: according to some reports, there were 200 queueing a few days ago, with wait times of up to 21 days.

The reality is less dramatic, however, the CPA said on Wednesday 120 ships were waiting for passage, and earlier this week the average wait time for unbooked transits was 9-11 days.

Meanwhile, the restrictions have hit some sectors significantly harder than others. Most affected have been dry bulk carriers. In early August they accounted for 91 ships waiting for passage. Container lines, on the other hand, have seen only minor disruption, as they are prioritised and usually book transit slots well in advance, said Judah Levine, head of research at Freightos.

There have also been warnings of elevated costs for transit through the Panama Canal. In June, a few box lines, including Hapag-Lloyd and CMA CGM, announced transit surcharges, but for the most part, carriers have not piled-on additional fees so far.

As for rate increases, pricing on the direct transpacific routes to the US west coast has gone up faster than rates through the Panama Canal.

“Slack capacity in the market will also likely mitigate the impact of any congestion on freight rates,” Mr Levine commented.

For Maersk it has been business as usual so far. A spokesman said: “We haven’t really seen a material change in vessels travelling to the east coast ports vs the west coast,” and added that peak season flows had strengthened business to both coasts’ gateways.

Some observers have commented that it was too early to see the full impact of the canal restrictions on cargo owners and their routings, but long-term, the problems are causing some reflections in shipper boardrooms. One forwarder executive reported an increase in requests for transit through the Suez Canal, adding that he expected an increase in flows through US west coast ports.

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

China lists container shipping futures for tradelanes to Europe

China has made a new attempt to create a container shipping futures product, listing the Containerized Freight Index Futures (Europe Service) on the Shanghai International Energy Exchange on Friday.

The Chinese government aims to enable hedging in container shipping and boost its influence in international transport.

Denominated in Chinese yuan, the futures are based on the Shanghai Containerized Freight Index’s settled rates and open to investors worldwide.

Upon contract expiration, open positions of the futures will be closed by calculating the profits and losses at the final settlement price and settling them in cash.

Fang Xinghai, vice-chairman of the China Securities Regulatory Commission, said at the listing: “The exchange should guide businesses to use futures to manage risks. We hope liner operators, freight forwarders and cargo owners will make use of futures as a hedging tool.”

Overall, 369,000 lots of futures products were traded on Friday, with a turnover of CNY16.56bn (\$2.27bn). Those that traded included Worldwide Logistics, Ningbo Port Southeast Logistics Group, Mercuria Asia Resources and Bank of China International Global Commodities.

Linerlytica analyst Tan Hua Joo told The Loadstar that interest in container freight derivatives in China far exceeded that in any other part of the world.

He said: “It certainly makes sense to launch such a product. However, the exchange will need to avoid the same mistakes that the Shanghai Shipping Freight Exchange made with its freight futures platform that was launched in 2011.

“Trading volumes dried up after initial interest waned. Futures contracts for that product were settled on Shanghai Containerized Freight Index figures, which were not based on actual moving rates.”

Tian Xiangyang, chairman of the Shanghai Futures Exchange, parent of the Shanghai International Energy Exchange, said demand for risk management tools had risen in China as the freight market became increasingly volatile.

Mr Tian noted that the launch of the futures product coincided with China overtaking Greece as the world’s largest ship-owning country, with tonnage of 249.2 million gross tonnes.

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

Container lines look set to be sailing in 'choppy water'

The prospect of new employment for smaller containerships with expiring charters is deteriorating at pace, with owners now facing the prospect of lengthy idle periods for their tonnage.

Moreover, open tonnage lists are being swelled by sub-lets, where long-term charterers of surplus vessels endeavour to mitigate some of the liability of their hire contracts by re-letting ships to third-party operators, usually at reduced daily rates.

Alphaliner reports that there are some 20 ships in the 1,500 to 1,900 teu segment, mainly in Asia, that will need fresh employment by the end of September, as the liner industry begins what one non-operating containership owner described as several quarters of “choppy water”.

The consultant said the overcapacity in the smaller sizes was “a concern, as it continues to undermine the segment”.

“Unsurprisingly, charter rates continue their descent,” reported Alphaliner, noting that a standard 1,700 teu ship can now command only around \$11,500 a day – close to the vessel’s operating cost.

And even in the liner workhorse, panamax 4,000 to 5,300 teu, sector, rates are continuing to weaken to below \$20,000 a day.

Recent fixtures there include the 2003-built 4,252 teu Alexander Bay, which Maersk has taken on a sub-let charter at \$18,150 a day for nine to 12 months.

In the larger sizes, however, the charter market is more resilient. But Alphaliner said it expected daily hire rates for these ships to falter too, “due to the pressure exercised by the influx of newbuildings”.

The consultant said the overall trading environment “remains challenging” and added: “The market continues to be impacted by headwinds from both the cargo and supply sides.

“Only much higher cargo demand could fix the pain, but this is unlikely to happen any time soon, as inflation and higher interest rates continue to undermine consumers’ spending power around the globe.”

And it continued: “On the supply side, there is no relief to expect in the foreseeable future, with an influx of newbuild tonnage of all sizes hitting the market uninterrupted.”

Meanwhile, Oslo-listed MPC Container Ships was the latest non-operating containership owner (NOO) to report a strong second quarter, producing a net profit of \$102m from chartering its fleet of 65 vessels, ranging from 1,223 to 4,256 teu.

As with its peers, MPC has a strong backlog of contracted charter hire, in its case amounting to \$1.2bn, and has coverage for 94% of the operating days of its fleet this year.

During the company's Q2 earnings call this week, MPC CEO Constantin Baack said he had no concerns regarding the integrity of the charter parties, arguing that, despite the collapse in liner profitability, most carriers would still have a good year.

“Our counterparties are still net cash,” he said.

Nevertheless, Mr Baack does see risks from the huge orderbook of 1.3m teu expected to be delivered before the end of this year, and 2.9m teu of new tonnage scheduled to arrive next year.

He said: “There is certainly a significant orderbook that will come into the market over the next 24 months that will lead to a certain shifting in trades, and I would think we will see a lot more choppy water next year.”

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 18 August 2023	Current Index 25 August 2023
Comprehensive Index			1031	1013.78
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	852	802
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1500	1455
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2003	2006
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3110	3052
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	908	914
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	453	520
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2501	2472
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1328	1377
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2285	2107
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	313	310
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	318	318
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	144	140
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	157	138

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งขบเซา ในขณะที่ค่าระวางลดลงในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดการขนส่งขบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ตลาดการขนส่งฟื้นตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งขบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งขบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อยจากสัปดาห์ที่แล้ว