

Weekly Briefing (29 November 2023)



01

THB rate / currencies



USD

35.37



EUR

38.71



GBP

44.57



AUD

23.28



CNY

4.987



JPY

0.2366



INR

0.4245

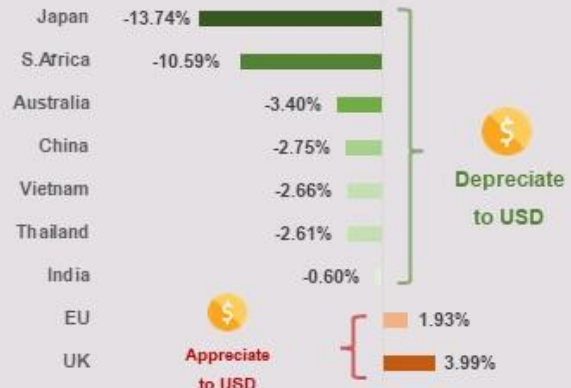


VND

0.0014

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (12 Nov - 18 Nov 2023)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	77-83	82-86	72-79

Oil Price (Jan 2019 - Nov 2023)



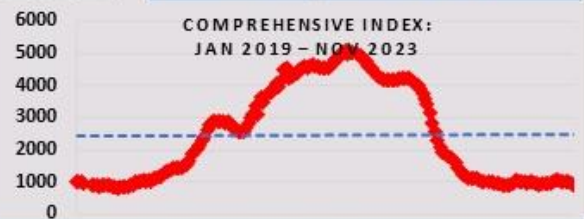
Gold 1977-2003 USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Nov 2023)



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

17-Nov-23	24-Nov-23
999.92	993.21

-6.71

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ



1. รถมข.พาณิชย์ชี้โอกาสทองสินค้าเกษตรไทยเข้าฉฉฉฉเปิดประตูจีนทั่วประเทศ-เอเชียกลาง-ยุโรป
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3Rf3ks2>



2. RCL stays insulated from freight market misery by lucrative charter deals
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/47OyNGn>



3. Shock as new Asia-N Europe FAK rate dwarfs weak spot market
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/49RuooB>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

สัปดาห์ที่ 47 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	60	80	Subject to ISOCC USD 46/TEU, USD 92/FEU	Effective till 30-NOV-2023
Thailand - Qingdao	100	180		
Thailand - Hong Kong	80	100		
Thailand - Japan (Main Port)	350	550		
Thailand – Kaohsiung	200	350		
Thailand - Klang	120	180	Subject to ISOCC USD 27/TEU, USD 53/FEU	
Thailand - Jakarta	150	250		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	60	100		
Thailand - Singapore	150	200		
Thailand - Manila	400	700		
(North & South)	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	750	1,100	Subject to ISOCC USD 56/TEU, USD 112/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	650	900	ISOCC: USD 59/TEU, USD 118/FEU	
Thailand – Durban / Cape Town	1,250	1,700	Subject to ISOCC USD 94/TEU, USD 188/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)	700	1,100	ISOCC: USD 53/TEU, USD 106/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	1,400	1,750		
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	1,920	2,400		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2566 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียลดลงในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางอยู่ที่ 60 USD/TEU และ 80 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ที่ 120 USD/TEU และ 180 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางอยู่ที่ 80 USD/TEU และ 100 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 350 USD/TEU และ 550 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 1,250 USD/TEU และ 1,700 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนพฤศจิกายนคงที่ โดยอยู่ที่ 600-700 USD/TEU และ 1,200-1,400 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนพฤศจิกายน ค่าระวางปรับลดลง โดยอยู่ที่ 700 USD/TEU และ 1,100 USD/FEU

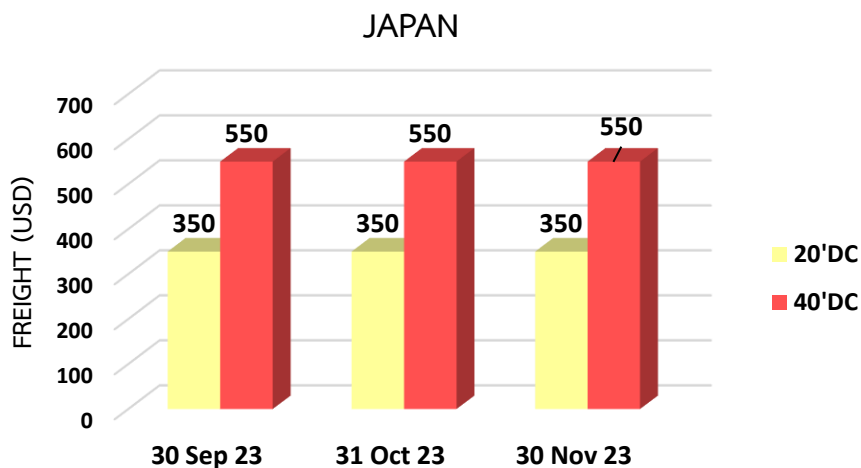
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนพฤศจิกายน ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 1,750 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast คงที่ โดยอยู่ที่ 1,920 USD/TEU และ 2,400 USD/FEU

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-NOV-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)	1,650	1,800	OBS: USD 327/TEU, USD 654/FEU	
London Gateway / Southampton	1,650	1,800		

หมายเหตุ : สมาชิผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด ๆ ไม่ว่าความเสียหายทางตรง หรือทางอ้อม ที่อาจเกิดขึ้นได้ ผู้ใช้บริการยอมรับและตระหนักดีว่า สมาชิผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยจะไม่ต้องรับผิดชอบต่อการกระทำใดของผู้ใช้บริการทั้งสิ้น

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

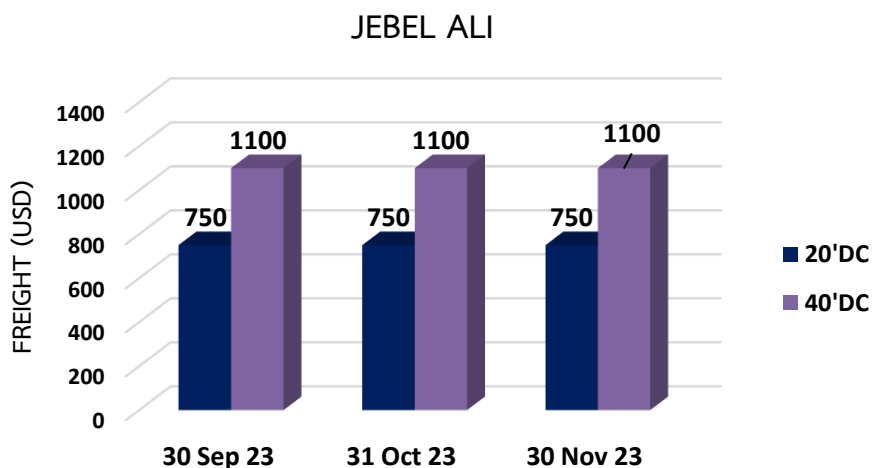


Subject to Low Sulphur Surcharge (Sep. 23): USD 57/TEU และ USD 115/FEU

(Oct. 23): USD 57/TEU และ USD 115/FEU

(Nov. 23): USD 46/TEU และ USD 92/FEU

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

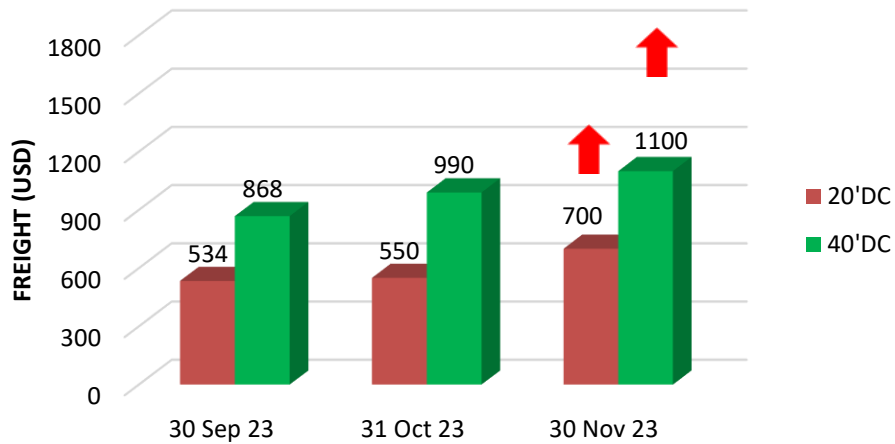


Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Sep. 23): USD 59/TEU และ USD 118/FEU
(Oct. 23): USD 59/TEU และ USD 118/FEU
(Nov. 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 ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2566

EUROPE

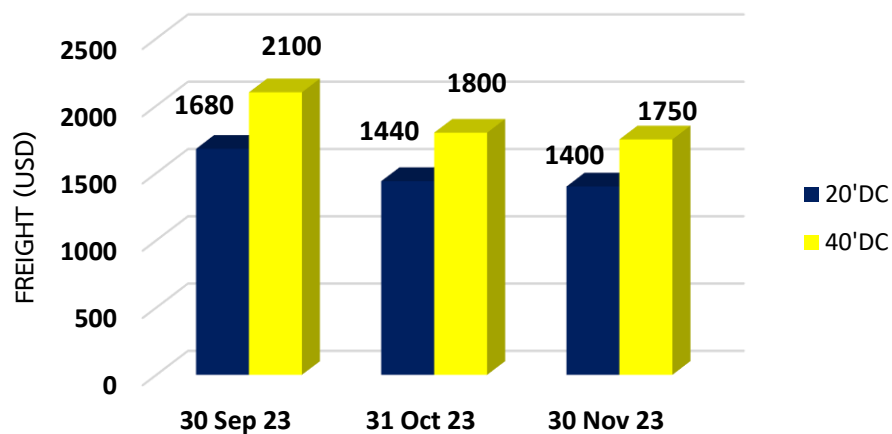


Subject to

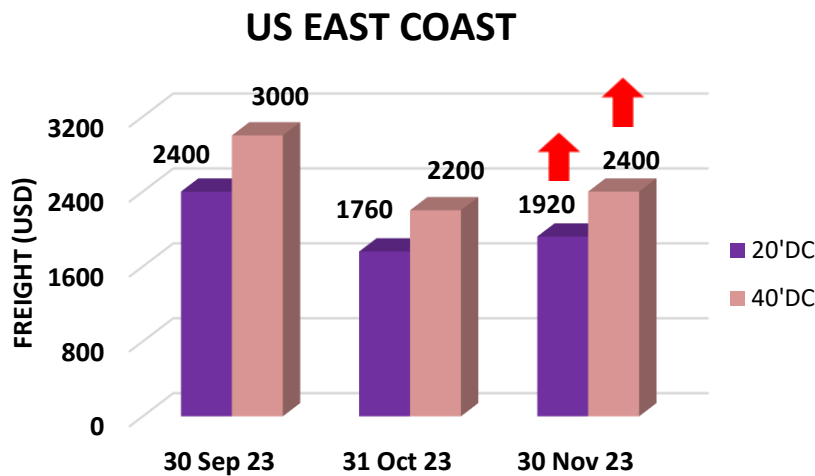
- ISOCC (Sep. 23): USD71/TEU, USD142/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Oct. 23): USD53/TEU, USD106/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Nov. 23): USD53/TEU, USD106/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

US WEST COAST



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast** เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2566



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

UN climate conference comes amid shipping's choppy path to decarbonization

SINGAPORE — The fast-approaching COP 28 United Nations Climate Change Conference, to be held in Dubai Nov. 30–Dec. 12, will bring with it inevitable reflection on what remains a very uncertain pathway to decarbonization within container shipping supply chains.

The situation could be summed up largely as follows: a handful of pioneers among carriers, shippers and forwarders are blazing an ambitious and high-profile decarbonization trail. Shipowners have ordered 125 vessels able to run on methanol upon delivery, according to S&P Global Market Intelligence, despite a lack of available fuel supply. And a few beneficial cargo owners (BCOs) are taking the lead, such as Norwegian retailer Europris, which committed to move all its inbound cargo shipped with Maersk via a product offering 80% greenhouse gas (GHG) reduction at an undisclosed premium to market rates.

But such trailblazing, at least so far, is attracting only a limited following among the vast majority of market participants despite at least 4,000 companies, representing one-third of global market capitalization, having made public commitments to reduce Scope 3 emissions, which include outsourced maritime and other forms of transportation, according to S&P Global Sustainable1.

But the scenario will likely be profoundly altered by a two-year regulation writing process at the International Maritime Organization (IMO) set in motion in July, when IMO member states agreed to an ambitious revised GHG policy. The policy calls for the virtual elimination of GHG emissions by 2050 with checkpoints along the way, including at least a 20% reduction by 2030 and at least a 70% reduction by 2040, as well as zero-carbon fuels representing at least 5% of total energy used by international shipping by 2030.

‘Willingness to pay is not there yet’

A key component of what was agreed to in July is a pledge to adopt by 2025 new zero-emission fuel standards as well as “market-based measures” such as a carbon tax by which to ensure the more ambitious goals can actually be met.

But until those rules are adopted, the container shipping sector, responsible for 45% of maritime trade by value, according to the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), will likely remain in limbo. That will mean speculative investment in zero-carbon ships in the absence of fuel sources like methanol at scale, and marginal updates of zero-carbon solutions for BCOs offered by carriers and forwarders who still see freight transport primarily as a cost to be minimized.

“The willingness to pay is not there yet,” Hapag-Lloyd CEO Rolf Habben Jansen said during a recent panel discussion hosted by the carrier, referring to its ShipGreen product that offers shippers the ability to reduce CO2 emissions associated with their cargo transport by up to 100%.

The point was similarly acknowledged by Port of Los Angeles Executive Director Gene Seroka, who told the Journal of Commerce that it doesn’t make sense currently to lean on shippers to pay the higher costs of green fuel associated with a proposed China to Southern California green shipping corridor.

“It may be too early to have a BCO levied a per-box fee as we’re experimenting, and it may just be in fact that other players, including ports, have to invest in the technology and see what works and see what doesn’t,” Seroka said.

That most BCOs aren’t willing to voluntarily commit to higher costs, especially in the absence of similar moves by competitors, underscores the need for a regulatory regime that makes rules applicable to everyone.

Seeking clarity

Still, how the new regulatory regime will affect the container sector remains highly uncertain. Some believe the only way the 175 nations of the IMO will achieve consensus around a carbon tax will be to keep the tax low to avoid overly increasing transport costs for remote nations like those in the South Pacific. But a carbon tax that is too low, in turn, would discourage use of zero-carbon fuels by leaving the cost potentially much higher relative to traditional CO2-burning bunkers.

And over-reliance on a fuel standard as a way to meet the revised GHG goals could saddle carriers with costs that are difficult to pass along to shippers. In a possible prelude, two senior forwarding executives told the Journal of Commerce they believe the market is currently so weak that carriers will face difficulties passing along the cost of the European Union’s emission trading system (ETS) to shippers.

“In essence, the IMO has agreed [in the revised GHG strategy] to a market-based measure, but the two primary carbon pricing mechanisms [a bunker levy and cap and trade] are facing significant opposition,” said the environmental director at a leading classification society.

The need for certainty in the rules adapted by the IMO to encourage necessary investment by shipowners, fuel suppliers and ports is leading carriers to speak out.

“As ONE and the industry we strongly request that any such future IMO ‘fuel standard’ and ‘market-based measure’ regulations ... be defined and regulated in a manner where they are transparent, universal and predictable in application,” Jeremy Nixon, CEO of Ocean Network Express, told the Journal of Commerce. “This would give the energy companies, vessel owners, shipyards and suppliers as much lead time as possible to

make the right capital investment decisions and be able to share the inevitable higher capital and operating costs of green shipping through the entire supply chain.”

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

MSC slaps bumper surcharge on boxes through restricted Panama Canal

MSC has slapped a bumper \$297 per teu surcharge on shipments transiting the Panama Canal in response to the increasing capacity reductions.

It followed the announcement on Tuesday by CMA CGM of a \$150 per teu ‘Panama Adjustment Factor’, valid from 1 January. MSC’s surcharge, almost double that of the French carrier, will begin two weeks earlier, on 15 December.

MSC told customers: “During Q2 23, the Panama Canal Authority decided to reduce draught from 14.94 metres to 13.41.

“Despite several measures to conserve water, taken over the last months, lack of precipitation in the area is affecting the water level of the canal. Consequently, the canal authority has recently confirmed further restrictions regarding the number of vessels crossing the canal.

“These restrictions, combined with the increase of the canal tariff implemented earlier this year, are having a direct impact on overall MSC operations costs.”

An analysis conducted by the Loadstar Premium team last week suggested that with a reduction to 18 transits a day, expected from February, daily capacity through the neopanamax locks of the canal could be less than 50% of design capacity.

And, with little sign of improving weather, Maersk warned shippers that, while its advanced planning was sufficient to mitigate potential delays, they should prepare for other issues. It told customers: “We are closely collaborating with the PCA to secure the necessary transit slots. By scheduling transits between 30 and 14 days before arrival, depending on vessel size and direction, we aim to safeguard our transit schedule.”

It also noted it had secured access to blocktrain services between Balboa and Cristobal, “enabling alternative container transport options”, but stressed these were “limited”.

Holding true on the maxim that when it does rain, it pours, public protests across the country over Canadian mining company First Quantum’s plans to extend the Cobra Panama copper mine into virgin rainforest have compounded transport issues.

Protests, drawing up to 250,000 Panamanians and local environmentalists to the streets, have resulted major blockades, including access roads to box terminals.

Some local environmental campaigners have additionally claimed that the water used by First Quantum in the copper extraction process has contributed to the low water levels in the canal, although the company denies this.

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

Carriers try for more GRIs on Asia-Europe, eyeing Thanksgiving positives

Ocean carriers regard the next two to three weeks as crucial to their rate restoration strategies, and are supporting tighter capacity management on the Asia-Europe tradelane with another volley of significant GRIs (general rate increases).

What percentage of these GRIs stick is perhaps not as important to the lines as starting to shift the balance of power back in their favour, thus prompting a change in the sentiment of shippers at new-contract negotiating tables.

Indeed, one UK-based carrier contact recently told The Loadstar they were extending some current deals into January, rather than sit down with customers to discuss new deals.

“They [shippers] are very much on the front foot at the moment, and we are not even allowed to discuss new rates they are looking for for next year,” he said.

On Friday, CMA CGM and Hapag-Lloyd followed MSC’s Asia-North Europe \$2,050 per 40ft FAK (freight all kinds) new rate for 15 December with their own \$2,000 and \$2,200 rates, respectively, valid from the same date.

Meanwhile, for the Asia-Mediterranean tradelane, MSC’s new \$2,450 per 40ft FAK rate, from 15 December for west-Med ports, was countered by Hapag-Lloyd’s \$2,400 and CMA CGM’s \$2,600. Rates which contrast with last week’s spot indices, which averaged \$1,225 for North Europe and \$1,430 for west-Med destinations.

It’s too early to assess any lasting reaction in the market to the new wave of price hikes, but today’s Ningbo Containerized Freight Index (NCFI) suggests the carrier message could be getting through, noting: “Freight rates on the Europe and Mediterranean routes have increased sharply.”

In the US, there are some early signs that consumers have been opening their wallets over the Thanksgiving holiday. According to Adobe data, Americans spent \$5.6bn on Thanksgiving Day itself, 5.5% more than last year, on a wide range of ‘non-essential’ goods, of which around \$3.3bn was spent online.

This potentially bodes well for transpacific carriers, if the holiday season purchasing continues, enabling retailers to clear inventory backlogs, and it could be a confidence boost that will trigger new purchase orders.

Commenting on the conundrum for BCOs (beneficial cargo owners) in the US, consultant Jon Monroe said 2024 forecasts would depend on the success of retail sales during the holiday season.

“Expect retailers to be cautious about their ordering until they get a grip on their holiday sales performance,” he said. And, on freight rates, Mr Monroe said “no one wins with cheap rates” – ie, when carriers discount rates to below cost.

“Forwarders are feeling the heat on today’s low rates,” he explained. “When rates are at or above \$2,000 to the US west coast there is a sliver of margin to be made.”

Of note, last week’s Freightos Baltic Index (FBX) Asia to US west coast component declined a further 8%, to \$1,573 per 40ft.

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 17 November 2023	Current Index 24 November 2023
Comprehensive Index			999.92	993.21
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	707	779
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1147	1182
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1696	1627
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2351	2316
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1271	1198
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	946	927
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2237	2246
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1513	1518
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2812	2700
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	304	304
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	319	319
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	194	196
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	139	137

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งขบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดการขนส่งฟื้นตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางคงที่
