

Weekly Briefing (20 December 2023)



01

THB rate / currencies

			
USD	EUR	GBP	AUD
34.86	38.02	44.23	23.35
			
CNY	JPY	INR	VND
4.923	0.2453	0.4197	0.0014

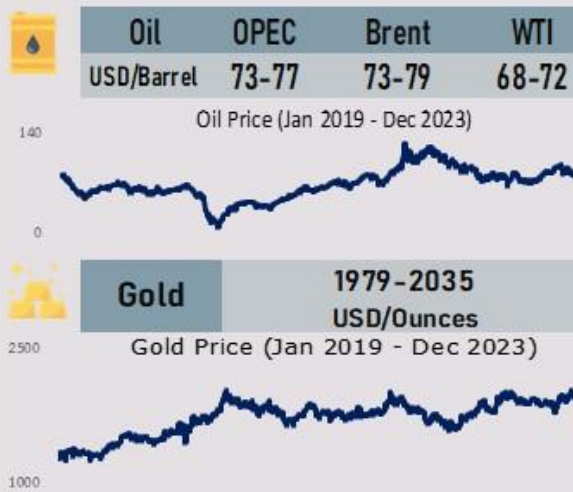
02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (10 Dec - 16 Dec 2023)



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ



1. PM hails 'heart-to-heart partnership' with Japan

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3GNe6Oc>



2. US announces 10-nation force to counter Houthi attacks in Red Sea

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/479dLCb>



3. Red Sea rerouting to raise ocean rates, absorb capacity: analysts

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3v3zw8V>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 50 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	70	100	Subject to ISOCC USD 80/TEU, USD 161/FEU	Effective till 31-DEC-2023		
Thailand - Qingdao	120	180				
Thailand - Hong Kong	100	180				
Thailand - Japan (Main Port)	350	500				
Thailand – Kaohsiung	200	350				
Thailand - Klang	100	180	Subject to ISOCC USD 47/TEU, USD 94/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 83/TEU, USD 166/FEU			
Thailand – Durban / Cape Town	1,250	1,700	Subject to ISOCC USD 131/TEU, USD 262/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)	908	1,518	ISOCC: USD 71/TEU, USD 142/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU			
	Subject to ENS USD 30/BL					
Thailand - US West Coast	1,520	1,900				
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	2,400	3,000				
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container					

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

* อาจมีการปิดรับหรือยกเลิก Booking จากผู้ให้บริการในเส้นทางทะเลแดงเนื่องจากความเสี่ยงจากภัยก่อการร้าย

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนธันวาคม 2566 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียเพิ่มขึ้นในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางเพิ่มขึ้น อยู่ที่ 70 USD/TEU และ 100 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางลดลงเล็กน้อยอยู่ที่ 100 USD/TEU และ 180 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางเพิ่มขึ้นอยู่ที่ 100 USD/TEU และ 180 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 350 USD/TEU และ 500 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 ค่าระวางในเดือนธันวาคมคงที่ โดยอยู่ที่ 600-700 USD/TEU และ 1,200-1,400 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนธันวาคม ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 908 USD/TEU และ 1,518 USD/FEU

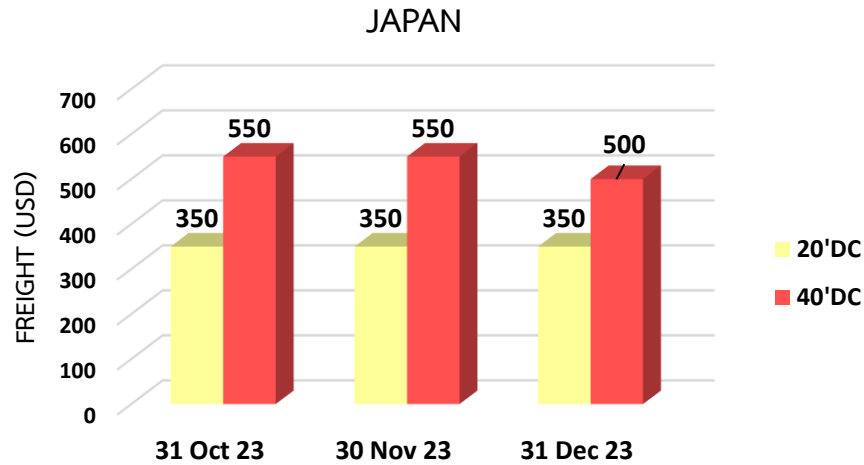
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนธันวาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้นโดยอยู่ที่ 1,520 USD/TEU และ 1,900 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 2,400 USD/TEU และ 3,000 USD/FEU

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-DEC-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		

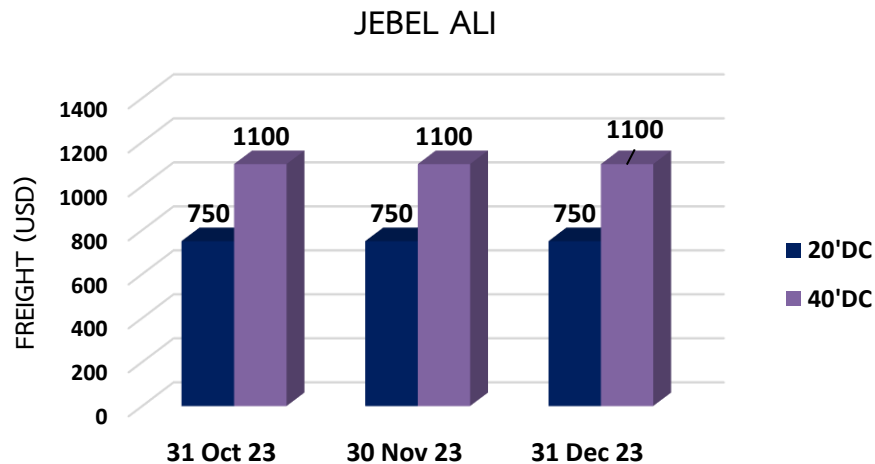
หมายเหตุ : สมาชิผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2566



Subject to Low Sulphur Surcharge (Oct. 23): USD 57/TEU และ USD 115/FEU
(Nov. 23): USD 46/TEU และ USD 92/FEU
(Dec. 23): USD 80/TEU และ USD 161/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2566

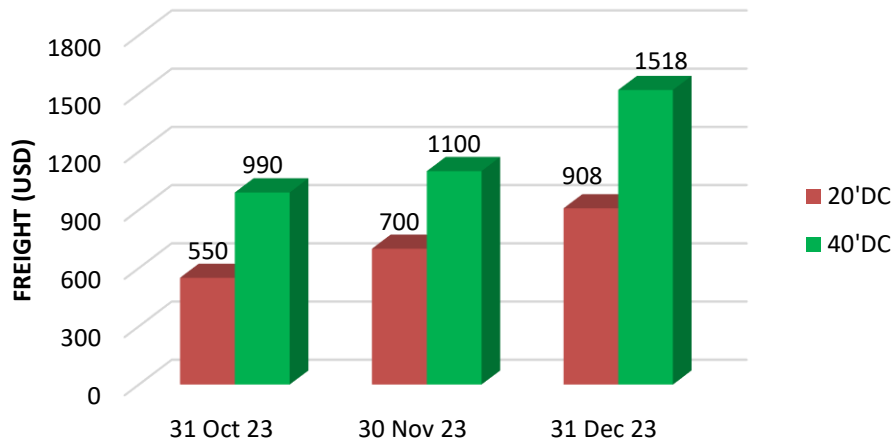


Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Oct. 23): USD 59/TEU และ USD 118/FEU
(Nov. 23): USD 56/TEU และ USD 112/FEU
(Dec. 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 ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2566

EUROPE

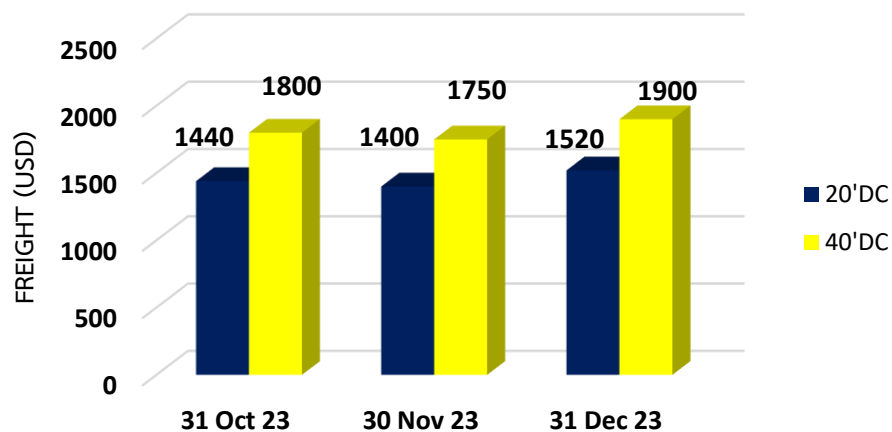


Subject to

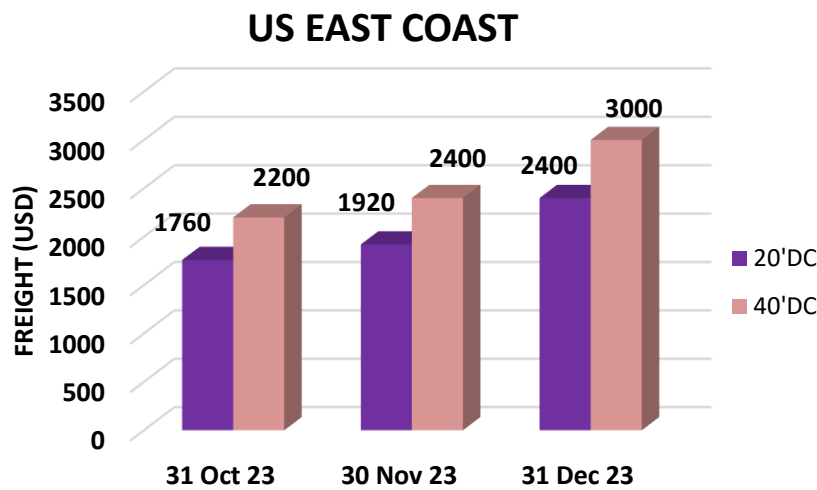
- ISOCC (Oct. 23): USD53/TEU, USD106/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Nov. 23): USD53/TEU, USD106/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Dec. 23): USD71/TEU, USD142/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2566

US WEST COAST



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



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

Costs will skyrocket as westbound voyages are paused or diverted

Asia-North Europe freight rates are predicted to soar. This is due to the impact of some westbound voyages being paused and others being diverted around Africa to avoid increasing attacks by Yemen-based Houthi rebels on merchant shipping approaching the Suez Canal.

The escalating security crisis in the Red Sea region has led some ocean carriers to re-route ships from Asia to Europe via the Cape of Good Hope, avoiding the canal, which will add at least another 10 days to voyage times.

Moreover, carriers that have instructed their ships to pause voyages until further notice, anticipating an international US-led task force restoring a safe approach to the waterway, could ultimately see transit times for these vessels extended even further.

And the impact on supply chains will be compounded by the bunching of ships at ports, landside congestion and shortages of equipment, reminiscent of the March 21 grounding of the Ever Given, blocking the Suez Canal for six days.

Several weeks, if not months, of supply chain disruption look likely, with ships and containers in the wrong places in the build-up to Chinese New Year, which starts on 10 February.

A straw poll of a few of The Loadstar's shipper contacts this morning showed they were only really certain about one thing: that rates will skyrocket.

"The lines are already pushing up their rates from Asia quite significantly from 1 January, this will just cement those GRIs and more," said one UK-based shipper.

Otto Schacht, until September EVP of sea logistics at Kuehne + Nagel, has seen it all before and also predicts spot rates "will move up quickly".

"Let's not forget what happened two years ago," said Mr Schacht on social media, "especially equipment shortages; empty containers will become the biggest headache."

And Grant Liddell, MD of UK-based Metro Shipping, was out of the blocks quickly today, with a summary of the situation for the forwarder's customers. He said it was too early to determine the impact on international shipping, but freight and insurance costs were "almost certain to rise".

"We have very limited intelligence from the shipping lines, but as we learn how individual vessels and routes are affected we will advise customers accordingly."

Indeed, forwarders will need to use their best endeavours and alternative intelligence methods to track the movement of re-routed or delayed vessels from Asia, and hope that the standard of status updates and advisories from carriers has improved.

This especially relates to carrier decisions to omit a destination port and 'over-carry' cargo to be relayed later. In some cases in the aftermath of the Ever Given incident, ports and port agents were the last to be advised of an omission, resulting in unnecessary added confusion within the supply chain.

Nevertheless, although there are bound to be delays, North European container hubs are in a better position than in 2021 to cope with vessel bunching and big spikes in volumes across their terminals, as yard utilisation levels are well below what they were back in the spring of that year.

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

Liner diversions and war-risk surcharges drive up costs for Asia-Europe shippers

Asia-to-Europe shippers are facing huge increases in sea freight costs, due to the escalation in missile and drone attacks by Houthi rebels on merchant shipping on passage to and from the Suez Canal.

Ocean carriers are already adding war-risk surcharges to shipper invoices, but with the situation deteriorating daily, shipping lines will increasingly look to re-route vessels around the Cape of Good Hope, rather than transiting the Suez Canal.

This will add some 10 days to the westbound voyage time of an Asia-North Europe loop, significantly squeezing the already tight pre-Chinese New Year supply and causing freight rates to spike.

According Xeneta's chief analyst, Peter Sand, the cost of moving freight could rise "dramatically".

"Depending on the scale and duration of any disruption at the Suez Canal, we could see ocean freight shipping rates increase by anything up to 100%," he warned.

Mr Sand said the Ever Given incident in 2021, when the vessel blocked the Suez Canal for six days, resulting in a major disruption, had left the industry "deeply scarred, and terrified" of the impact of not being able to transit the waterway.

Meanwhile, prior to the worsening of the threat to shipping en route to the Suez Canal, anecdotal reports to The Loadstar suggested carriers were having some success implementing their \$3,000 per 40ft FAK (freight all kinds) rates for 1 January.

"We've already had problems getting our boxes away from China this week, and it looks like the lines are putting up the shutters in order to support their January GRIs, so re-routing ships around the Cape is just going to ramp up the pressure," one UK-based NVOCC told The Loadstar today.

Nevertheless, the container spot freight indices have yet to reflect the freight rate hikes; for example, Xeneta's Asia-North Europe component just edged up 1% this week, for an average of \$1,462 per 40ft.

“You will definitely not get anywhere near those sort of rates now,” commented the NVOCC.

However, elsewhere, similar substantial FAK hikes by Asia-Mediterranean carriers, where voyage times will also be considerably extended as a consequence of vessel diversions around the Cape, are having an impact on the indices: for instance, the Freightos Baltic Index (FBX) spot reading for the tradelane jumped 29% this week, to \$2,161 per 40ft.

And on the transpacific, the further reduction in the daily number of transits allowed via the Panama Canal in January is expected to cause more disruption to ocean carrier networks, with the option to re-route Asia-US east coast services via the Suez Canal now appearing less likely.

This week’s XSI Asia-US west coast spot reading ticked down 3%, to \$1,600 per 40ft, while Drewry’s WCI Asia-US east coast component was up 4%, to \$2,851 per 40ft.

On the transatlantic, there are signs that carriers are prepared to take radical action to push rates back up from their current sub-economic levels; for instance, Hapag-Lloyd announced this week no fewer than 12 blank sailings from North Europe and the Mediterranean to east coast ports in the US, Canada and Mexico this month.

Spot rates, for now, remain stubbornly low on the tradelane, the XSI edging down by 1% this week, for an average rate of \$1,287 per 40ft.

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

As warships move into the Red Sea, carriers delay or re-route 100+ box ships

As US warships steam for the Gulf of Aden, Cosco-owned OOCL has stopped “cargo acceptance to and from Israel, with immediate effect, until further notice”, while over 100 vessels have either delayed or re-routed voyages rather than risk a Red Sea transit.

This morning, Flexport CEO Ryan Petersen – whose company has some 2,206 teu due to transit the Red Sea in the coming days – said that around 78 vessels were “delayed and awaiting orders”, while some 46 containerships had re-routed round the Cape of Good Hope, adding as much as four weeks to each voyage.

His tally may be an underestimate, Arabic-language newspaper Aawsat is reporting as many as 55 have redirected, while some 77 vessels transited the Suez Canal yesterday, it said this morning.

The White House responded to Maersk’s Friday announcement to pause Red Sea transits, saying the shipping line would “weigh the balance of risk and benefit... all over the world”, and the US has dispatched the ‘Ike’ carrier group to the Red Sea, under the auspices of Operation Prosperity Guardian, tasked with protecting US-flagged merchant vessels set to transit the waterway.

On Saturday, US, UK and French warships shot down more than a dozen Houthi drones. However, Maersk appeared to halt its US-flagged vessels – eligible for US naval protection – and direct them away from the Red Sea.

Other shipping lines have, unsurprisingly, followed suit: Hapag-Lloyd and CMA CGM, which have both had vessels fired upon, issued similar notices and were then joined by MSC, which reported that the 2,500 teu MSC Palatium III, chartered by Messina Line, was attacked in the Red Sea on 15 December.

It said: “All crew are safe, with no reported injuries, meanwhile the vessel suffered limited fire damage and has been taken out of service.

“Due to this incident and to protect the lives and safety of our seafarers, until the Red Sea passage is safe, MSC ships will not transit the Suez Canal eastbound and westbound. “Already some services will be rerouted to go via the Cape of Good Hope instead,” added the Geneva-headquartered carrier .

These moves prompted one US commentator to suggest shipping lines could be trying to provoke intervention from international navies.

Campbell University maritime expert Sal Mercogliano commented: “Either they’re trying to force European, American and maybe Asian navies to react to this, to come and defend their ships... or this is working out as profitability for them.”

US national security adviser Jake Sullivan said at the weekend that the Houthis were “...pulling the trigger, so to speak” but were “being handed the gun by Iran”, which “...has a responsibility to take steps itself to cease these attacks”.

Meanwhile, the hijacking of a Bulgarian bulk carrier, the Malta-flagged Ruen, has prompted concerns that Somali piracy may make a return.

While some have speculated that an alliance may have formed between Somalis and their close neighbours, mere opportunism seems likelier.

During its 2008-2012 heyday, piracy off Somalia – a majority-Sunni Islam country – was overwhelmingly funded via Sunni-majority Dubai, making an alliance with Houthi Shi’ites appear less likely.

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 8 December 2023	Current Index 15 December 2023
Comprehensive Index			1032.21	1093.52
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	925	1029
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1387	1569
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1669	1819
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2441	2805
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1156	1175
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	915	916
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2164	2054
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1552	1560
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2483	2329
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	301	299
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	309	307
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	200	202
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	137	137

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งฟื้นตัวดีขึ้น ในขณะที่ค่าระวางปรับปรุงในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดการขนส่งฟื้นตัว Demand เพิ่มขึ้น ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งเติบโต ในขณะที่ค่าระวางเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อย สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งซบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งซบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อยจากสัปดาห์ที่แล้ว