

## Weekly Briefing (27 December 2023)



01

### THB rate / currencies



**USD**

34.67



**EUR**

38.18



**GBP**

44.02



**AUD**

23.58



**CNY**

4.879



**JPY**

0.2435



**INR**

0.4165

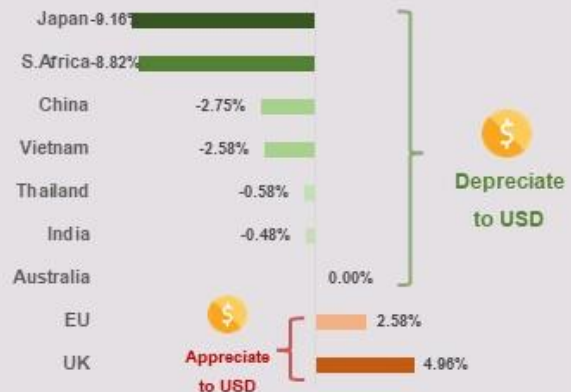


**VND**

0.0014

02

### Exchange rate trend to USD (YTD)



03

### Crude Oil price & Gold (17 Dec - 23 Dec 2023)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	76-80	76-81	71-75

Oil Price (Jan 2019 - Dec 2023)



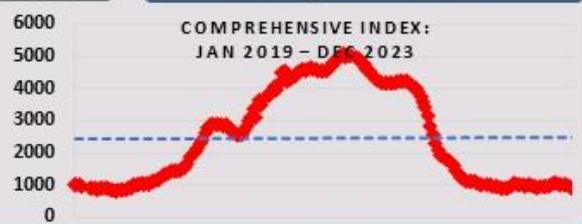
**Gold** 2018-2054  
USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Dec 2023)



04

### Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



### Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

15-Dec-23	22-Dec-23
1,093.52	1,254.99

161.47

05

### Weekly Top's Stories



1. อัปเดตสถานการณ์ทะเลแดง 27 ธันวาคม 2023

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



2. Next wage rise eyed for April

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/48fypSn>



3. Malaysia bans Zim ships from docking at its ports

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3tGLBk5>

รายละเอียด  
ข่าว/บทความ

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 51 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 รวมถึงมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม โปรดตรวจสอบกับสายเรือที่ใช้บริการ

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

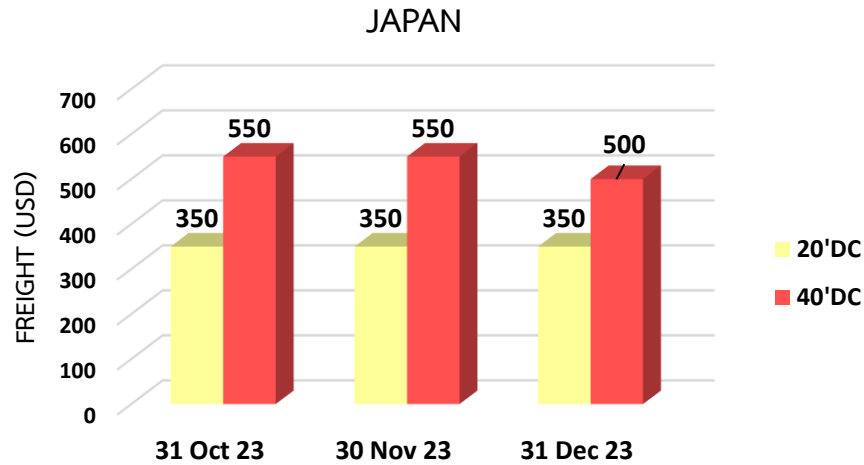
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนธันวาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้นโดยอยู่ที่ 1,520 USD/TEU และ 1,900 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 2,400 USD/TEU และ 3,000 USD/FEU

### 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		

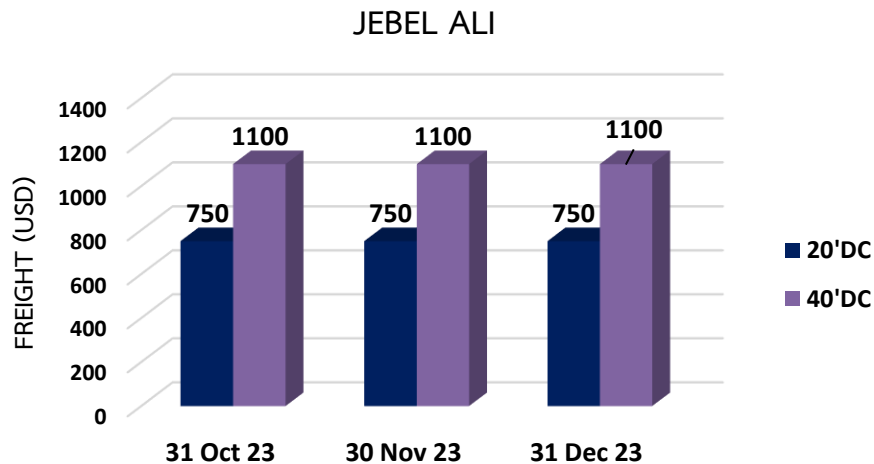
หมายเหตุ : สมาชิผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด 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

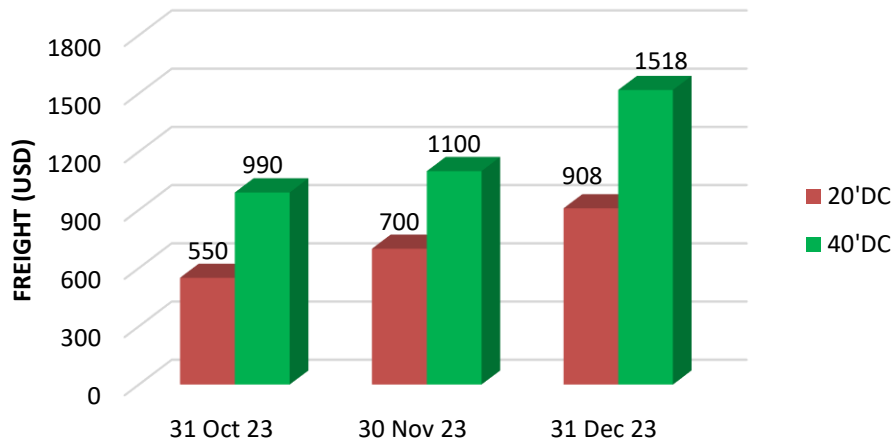


Subject to

- 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

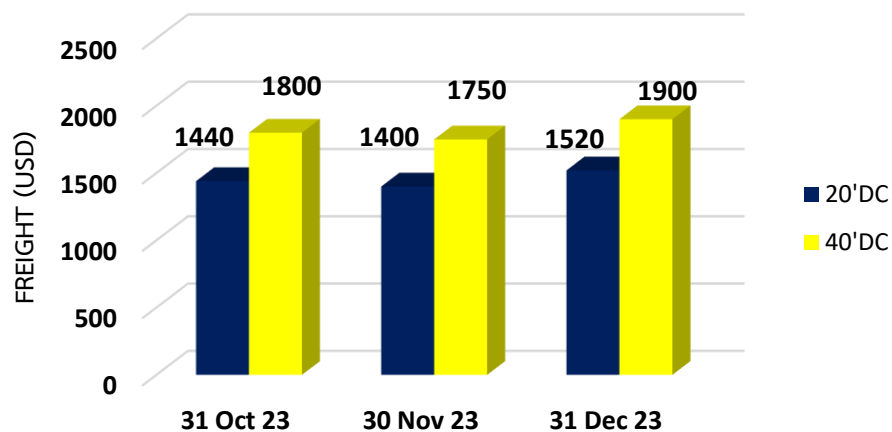


Subject to

- 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

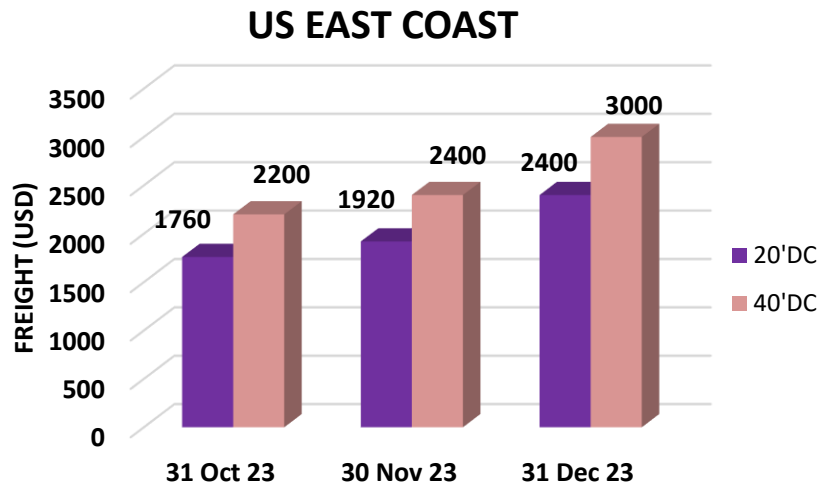
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2566

### 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

**อัปเดตสถานการณ์ทะเลแดง 27 ธันวาคม 2023**

ในปี 2023 แม้ภาพรวมการส่งออกในปีนี้จะไม่ค่อยเติบโตอย่างที่คาดหวังนัก ทว่าได้เจอกับความท้าทายจากเหตุความไม่สงบในทะเลแดงและช่องแคบ Bab al-Mandab มีการโจมตีเรือสินค้าหลายครั้งตั้งแต่ในช่วงเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนธันวาคม ส่งผลให้สายเรือจำต้องระงับให้บริการในเส้นทางเพื่อความปลอดภัย ต้องเปลี่ยนแปลงเส้นทางของเรือกว่า 100 ลำ ต้องเสียเวลาเพิ่มประมาณ 10-15 วัน และแน่นอนว่าผู้ส่งออกเองก็ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นประมาณ 4,000 USD ต่อตู้ 40' รวมไปถึง Surcharges จากการประกันภัยหรือค่าเสี่ยงภัยสงคราม

โดยสำหรับเหตุการณ์ในปัจจุบัน สามารถมองภาพรวมได้เป็นสองมุม.....

.....อ่านเพิ่มเติมได้ที่ : <https://bit.ly/3RFxkfs>

**Naval force gives Maersk confidence to resume Suez Canal transits**

The decision by Maersk to resume sailings through the Red Sea as soon as operationally possible may not be the specific timetable that shippers are hoping for but represents visible confidence in the ability of the naval coalition to protect merchant shipping from Houthi rebel attacks.

A big question once it became clear that a significant new threat to shipping had emerged in late November was whether a quickly assembled naval coalition would have the ability to protect container ships and other vessels transiting the narrow Bab el-Mandeb Strait from land-based attacks.

Though the Maersk decision doesn't decisively answer that question, it reveals confidence on the part of the carrier with they have been told by coalition forces about their capabilities and willingness to act in defense of shipping.

The launch of the naval force, dubbed Operation Prosperity Guardian, "is most welcome news for the entire industry and indeed the functionality of global trade," Maersk said in the Christmas Eve advisory. The announcement came 11 days after the world's second-largest container carrier, as measured by capacity, said one of its vessels was attacked but not hit in the Red Sea.

Falling but persistent risk

The 20-nation force, announced Dec. 19 by US Secretary of Defense Lloyd Austin, patrols the southern Red Sea and Gulf of Aden to counter the missile and drone attacks launched from Yemen. Hapag-Lloyd and Mediterranean Shipping Co. vessels have also been attacked but suffered no casualties and sustained limited damage.

“Please also note that although security measures are in place to enable the transit of the Red Sea/Gulf of Aden for our vessels, the overall risk in the area is not eliminated at this stage,” Maersk said in its advisory, adding that it would divert vessels again if needed.

Houthi rebels have kept up attacks over the weekend and vowed to keep up pressure, in response to the launch of Operation Prosperity Guardian. The naval force will work as a “highway patrol” rather than as a convoy, US Air Force Maj. Gen. Pat Ryder said at a Dec. 21 press conference, according to a DOD transcript.

The patrolled area from “Suez Canal down to the Gulf of Aden is about the distance from Boston to Washington, D.C.,” Ryder said. “So, you’re talking about a pretty extensive stretch of water that the international community will be covering.”

Since the attacks on container vessels, along with tankers and vehicle carriers, the top 11 container lines have all diverted ships around southern Africa’s Cape of Good Hope, totaling well over 200 ships, according to carrier announcements. Maersk alone on Friday said it would divert 155 away from the canal, while CMA CGM the day prior said it would divert 22 ships.

Even if more carriers follow Maersk in resuming Suez Canal transits, the current existing diversions will create delays along ocean supply chains between Asia, Europe and the US East Coast and further increase costs as carriers pass on more risk-related surcharges to shippers.

Most of Maersk’s diversions are on Asia-Europe services, with some 84 vessels across eight different service strings being affected. As Maersk’s partner in the 2M Alliance, Mediterranean Shipping Co. also operates many of the vessels in those services.

Most of those ships will see transit times increase, according to the expected departure and arrival dates for the ships listed. 2M’s Asia-Europe 5 (AE5) service, which had a total of 12 ships in both directions diverted, is seeing the westbound transit time from Malaysia’s Tanjung Pelepas to Rotterdam increase anywhere from five to nine days above its 22-day transit.

Maersk lists diversions for vessels that are expected to depart well into February.

Another 48 vessels spread across four Asia-US East Coast services offered by 2M are also being diverted, Maersk said. Many of those diversions will initially affect eastbound cargo out of the US as two services use the Suez only for the return trip to Asia, with the Panama Canal serving as the inbound route to the US.

Maersk said 13 ships scheduled to depart out of the Port of Baltimore through Feb. 25 will take the Cape of Good Hope route to Oman’s Salalah port on its Transpacific 12 service (TP12), adding about five days to the normal 21-day transit through the Suez. Likewise, all 12 ships on its TP16 service will see departures from Newark to Singapore diverted via southern Africa through the end of February, adding three to five days to the voyage.



### Pushing costs to shippers

Maersk's announcement follows a service advisory from CMA CGM on Thursday that it's invoking a clause in its bill of lading to reroute some ships via the Cape of Good Hope because it's "deeply concerned about the recent events in the Red Sea."

The notice listed 22 ships. Those diverted include five ultra-large container vessels used in its French Asia Line (FAL) 1 and 3 services. CMA CGM's two India-America express (INDAMEX) services to the US East Coast will see five ships diverted, while four ships in the carrier's largest-capacity US East Coast service, the Columbus Jax, will see four ships diverted.

Along with the schedule changes, ocean carriers are adding surcharges to deal with the longer transit times and the higher operating costs that result. Hapag-Lloyd announced on Friday two additional surcharges that referred specifically to the situation in the Red Sea.

Among those charges are an "emergency revenue charge" of \$1,000 to \$4,000 for various types of containers going to and from ports in the Red Sea that will be in effect through the end of the year, Hapag-Lloyd said.

It also said shippers will face a "contingency surcharge" of \$500 per TEU starting Jan. 21 on shipments between North Europe and the Americas. Hapag-Lloyd said the surcharge is necessary because the Suez diversions "will impact schedules and equipment supply in the Atlantic trade, resulting in significantly higher cost."

Hapag-Lloyd is also seeking to push through an "operations recovery surcharge" of \$800 to \$1,000, depending on container type, for shipments between the Indian subcontinent and Mideast Gulf and the US East and Gulf coasts.

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

### Carriers are 'price gouging', claim shippers as FAK rates skyrocket

Shippers are accusing Asia-North Europe ocean carriers of 'price gouging' as FAK (freight all kinds) rates being quoted for January shipment go through the roof.

The Loadstar has been inundated with messages from shipper contacts who just cannot believe the level of rates being quoted by carriers.

"We expected our rates to be increased next year, but not to this level, and apparently they are non-negotiable," said one UK-based NVOCC.

"This has cemented their \$3,000 January GRIs, and more," said a forwarder contact.

And a shipper contact, importing bulk commodities into the UK from China, told The Loadstar yesterday carriers were refusing to accept his heavy boxes, although he said one line had quoted him \$3,000 for each 20ft.

"I was only paying \$435 per 20ft a month ago," he said, "I have no hair left!"

The \$3,000 per 40ft FAK rates proposed by Asia-North Europe carriers for 1 January were already having a quantum of success prior to the Red Sea crisis, due to aggressive blanking programmes and, in some cases, the temporary suspension of services.

However, with a capacity crunch looming prior to Chinese New Year on 10 February – a consequence of loaders returning to Asia considerably off-schedule because of the longer sea route via the Cape of Good Hope – space will be at a premium.

And carriers have sent out numerous advisories in the past few days announcing a raft of new peak season surcharges (PSSs) effective 1 January, which they will add to the new FAK or contract rates.

However, The Loadstar understands that, in some instances, carriers are refusing to honour contracts that have only recently been agreed.

“I thought we’d got over that practice and we were building better relationships, but now the lines are just price gouging again,” said another NVOCC contact.

The talk is of rates of \$10,000 per 40ft being quoted for January shipment from China to the UK. Peter Sand, chief analyst at freight rate benchmarking firm Xeneta, said that although that was not the market average, it’s what some shippers may have to pay for very urgent shipments.

“The clash with the upcoming season’s demand upswing, ahead of the Chinese New Year, is making the events even more dramatic for all involved,” said Mr Sand. “The massive spike is here.”

And there is also bad news for European importers anxiously awaiting the arrival of cargo coming via the already re-routed voyages: they will be asked to pay significantly more to obtain release of their boxes, when they are eventually discharged.

Most carriers have invoked force majeure clauses in their bills of lading that effectively excuses them from the contract of carriage and gives them the right to abandon cargo, or, most likely, levy additional freight fees, such as for transit disruption and contingency charges, which must be paid before the release of containers.

This week’s container spot indices from Asia to Europe have been overtaken by events, but the Asia to US components are still valid, given that carriers must give substantially more notice to transpacific shippers regarding proposed increases.

Xeneta’s XSI Asia to US west coast component was up 9% this week, to \$1,745 per 40ft, which compares with a spot reading of \$1,500 per 40ft a year ago.

Elsewhere, the XSI transatlantic average rate stood at a lowly \$1,320 per 40ft, inching up 2.5% on the week.

Nevertheless, the rates contagion is likely to spread to this underperforming route in the coming weeks, fuelled by vessels and equipment being redeployed to more lucrative tradelanes.

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

### **Empty boxes will be stuck in all the wrong places for new year peak**

Empty container shortages are expected following the delays and diversions in the Red Sea, which could have longer-term ramifications for the supply chain as it heads into Chinese New Year.

Normal vessel rotations will nearly double because of diversions around the Cape of Good Hope, CEO of FreightRight Robert Khachatryan told The Loadstar.

But the immediate rising rates and slowed transit time will only be short-term effects.

Flexport, in its Red Sea update yesterday, advised that there would be “a lot of spillover effects, especially when it comes to equipment positioning”.

It said: “Equipment deficits and congestion at ports are expected. Equipment shortage may hit Asia as soon as the second half of January.”

Lars Jensen, CEO of Vespucci Maritime, warned: “We might have enough containers, but they might not be in the right geographical locations. Vessels bringing in empty containers needed for peak season in China will end up stuck in other places.”

And intra-Asia vessels that do not have a port call requiring transit through the Suez Canal will still be hit with equipment availability issues, because ports such as Jebel Ali and Chennai are heavily reliant on equipment from services that typically transit through the canal.

Flexport recommended that, to secure equipment and sailing loading, shippers book cargo four to six weeks before planned departure.

It also suggested incorporating additional lead time into inventory planning, budgeting for an increase in transport costs, exploring alternative routings, modes and premium services and looking to logistics providers for updates.

Logistics providers, carrier advisories, and government advisories were all listed as points of reference for shippers to monitor the situation. However, Mr Jensen said: “Carriers have been enormously slow with updates.

“In this particular situation, there really is no other alternative to really breathing down the neck of the logistics provider you are using.”

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 15 December 2023	Current Index 22 December 2023
Comprehensive Index			1093.52	1254.99
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1029	1497
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1569	2054
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1819	1855
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2805	2982
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1175	1477
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	916	923
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2054	2054
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1560	1595
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2329	2340
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	299	299
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	307	306
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	202	207
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	137	138

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งฟื้นตัวดีขึ้นต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางเพิ่มขึ้นในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดการขนส่งทรงตัว แต่ Supply มีปัญหา ส่งผลให้ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งเติบโต Demand ฟื้นตัว ในขณะที่ค่าระวางเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการกลับมาฟื้นตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางคงที่

สวัสดีปีใหม่ 2024 - 2567