

Weekly Briefing (2 May 2023)



01

THB rate / currencies



USD

34.2



EUR

37.63



GBP

42.95



AUD

22.62



CNY

4.948



JPY

0.25



INR

0.4181



VND

0.0014

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (23 Apr - 29 Apr 2023)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	74-79	78-85	77-83

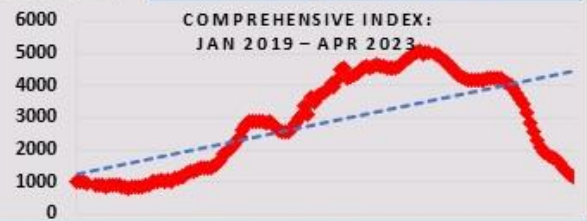


Gold 1977-1997 USD/Ounces



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

21-Apr-23	28-Apr-23
1,037.07	999.73
	-37.34

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ



1. China's economy shakes off Covid legacy to grow 4.5% in Q1

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://cnn.it/3oXCWav>



2. Maersk welcomes the world's first container vessel sailing on green methanol

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



3. Freight movements halted as conflict in Sudan kills hundreds

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3LrMu54>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 17 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	200	400	Subject to ISOCC USD 115/TEU, USD 230/FEU	Effective till 31-May-2023
Thailand - Qingdao				
Thailand - Hong Kong	80	150		
Thailand - Japan (Main Port)	500	800		
Thailand – Kaohsiung	400	700		
Thailand - Klang	250	400	Subject to ISOCC USD 67/TEU, USD 134/FEU	
Thailand - Jakarta	200	300		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	80	150		
Thailand - Singapore	250	400		
Thailand - Manila	650	950		
(North & South)	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	687	1,074	Subject to ISOCC USD 113/TEU, USD 226/FEU War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU	
Thailand - South Korea (Busan)	250	500		
Thailand - South Korea (Incheon)	300	600		
Thailand - Nhava Sheva	461	572	ISOCC: USD 89/TEU, USD 178/FEU	
Thailand - Melbourne	550-650	1,100-1,300	FAF: USD 258/TEU, USD 516/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand – Durban / Cape Town	1,100	1,300	Subject to ISOCC USD 188/TEU, USD 376/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand – Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	735	1,100	ISOCC: USD 124/TEU, USD 248/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	Effective till 14-May-2023
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	1,160	1,450		
Thailand - US East Coast	1,880	2,350		
(NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือน พฤษภาคม 2566 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางอยู่ที่ 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ที่ 250 USD/TEU และ 400 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางอยู่ที่ 80 USD/TEU และ 150 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 500 USD/TEU และ 800 USD/FEU สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 1,100 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU และค่า IMO Sox Compliance Charge ปรับลดลงเช่นเดียวกัน ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 250-300 USD/TEU และ 500-600 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนพฤษภาคม ปรับลดลง โดยอยู่ที่ 550-650 USD/TEU และ 1,100-1,300 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนพฤษภาคม ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 735 USD/TEU และ 1,100 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge ลดลงเช่นเดียวกัน

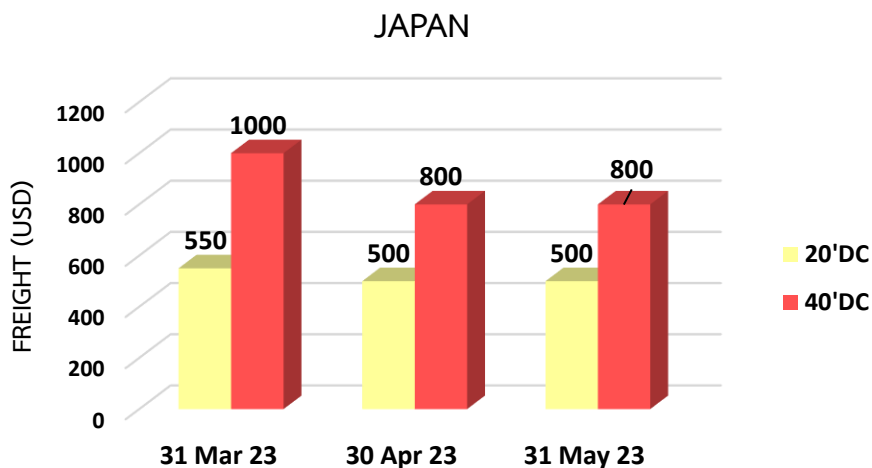
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนพฤษภาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 1,160 USD/TEU และ 1,450 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นเดียวกัน โดยอยู่ที่ 1,880 USD/TEU และ 2,350 USD/FEU

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-May-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)	1,600	1,800	OBS: USD 327/TEU, USD 654/FEU	
London Gateway / Southampton	1,600	1,800		

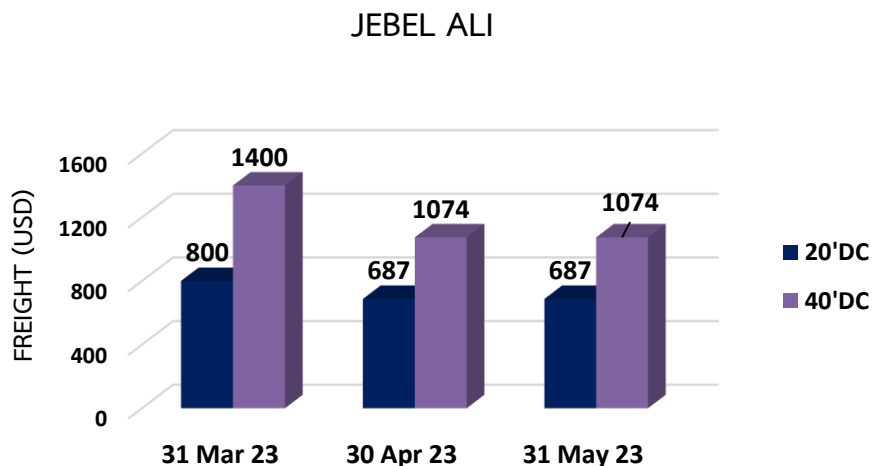
(*) ค่าระวางอาจมีความแตกต่างในการใช้บริการจริงเนื่องจากอยู่ในช่วง High Season

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



Subject to Low Sulphur Surcharge (Mar. 23): USD 138/TEU และ USD 276/FEU
(Apr. 23): USD 115/TEU และ USD 230/FEU
(May 23): USD 115/TEU และ USD 230/FEU

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

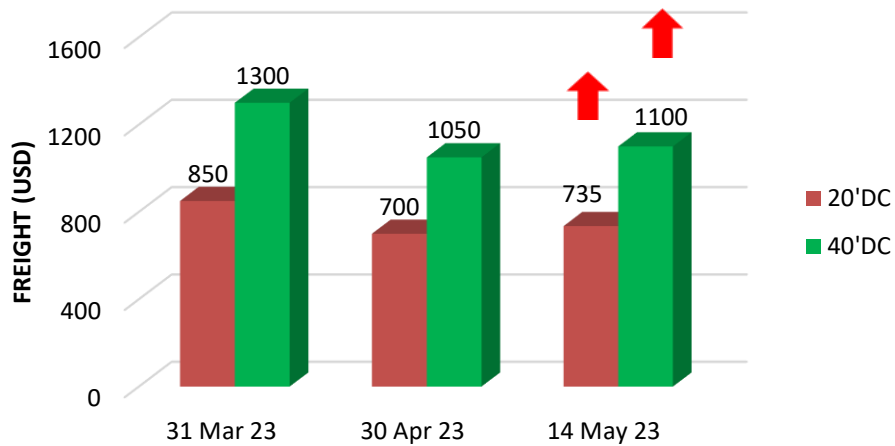


Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Mar. 23): USD 124/TEU และ USD 248/FEU
(Apr. 23): USD 113/TEU และ USD 226/FEU
(May. 23): USD 113/TEU และ USD 226/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2566

EUROPE

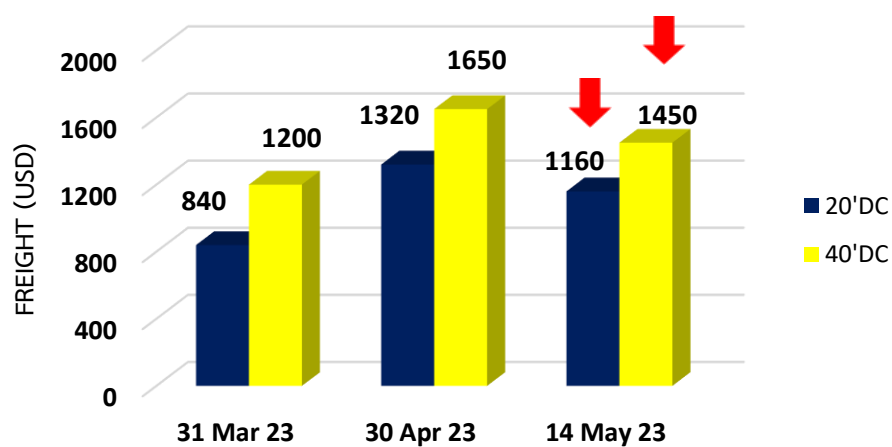


Subject to

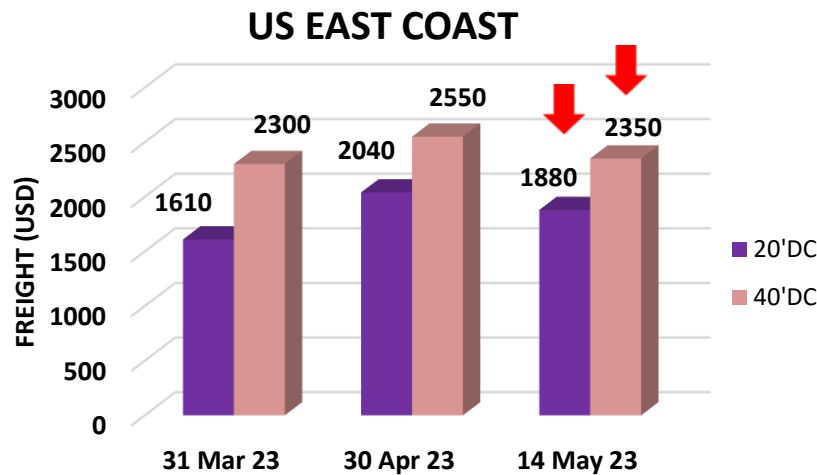
- ISOCC (Feb. 23): USD159/TEU, USD318/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Mar. 23): USD141/TEU, USD282/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Apr. 23): USD159/TEU, USD318/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

US WEST COAST



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



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

New DSV carbon credits deal seeks to cut CO2 emissions of transport carriers

DSV is buying carbon emission credits from transport carriers using biofuel in their fleets as part of a new sustainable product the forwarder launched this week to reduce carbon dioxide (CO2) emissions on customer shipments around the world.

The “book and claim” solution gives DSV customers access to certified sustainable fuels, which the forwarder says allows shippers to reduce their supply chain’s carbon footprint, regardless of the mode of transport.

“We have the ability decarbonize ocean transports as we buy biofuel, or more precisely the emission reductions rights from ocean carriers that are using biofuel in their fleet,” Martin Andreasen, executive vice president of group sustainability and compliance at DSV, told the Journal of Commerce.

Buying the emission reduction rights from carriers using biofuel allows the holder of the carbon credits to emit a certain level of CO2 or other greenhouse gases (GHGs) into the atmosphere, while the carrier is obliged to produce less CO2.

“The ‘book and claim’ approach allows DSV to scale up decarbonization efforts by increasing access to low-carbon fuels and making fuels more accessible,” Andreasen said, adding that the chain of custody of the fuels was strictly followed.

DSV buys the emission reductions rights from providers of air, ocean, and road transport — sustainable aviation fuel (SAF) used by airlines, fatty acid methyl ester (FAME) used to produce biodiesel, and hydrotreated vegetable oil (HVO) used in road transport.

The forwarder calculates the CO2 emissions from specific shipments and transport modes, and then allocates the appropriate volume of sustainable fuels required to decarbonize the shipment. As the ownership

of the CO2 reductions are passed to the customer, the CO2 saved using sustainable fuel can be accounted for within the customer's CO2 reports.

The process is verified by a third-party auditor and documented across the value chain, and DSV customers receive a declaration to validate their emission reductions.

Urgent need for investment

Transport is still heavily dependent on fossil fuels and accounts for a substantial and growing portion of global CO2 emissions. A switch from fossil energy to electricity and sustainable fuels is critical if the transport sector is to significantly reduce its climate impact, but large-scale investment will be required to raise production levels.

Classification society ABS noted in its sustainability outlook report released late last year that to fund decarbonization, a global levy on carbon emissions and more regional mechanisms are expected to enter into force over the next few years to help shipping align with the International Maritime Organization's (IMO's) goal of reducing carbon intensity by 40 percent by 2030 and cutting absolute emissions by 50 percent by 2050.

Carbon pricing instruments are already in place in a host of jurisdictions around the world, under which companies are awarded credits that allow them to continue to pollute up to a certain limit that is reduced over time. The poster child of these schemes is the "cap-and-trade" European Union Emissions Trading System (ETS) that will be gradually imposed from 2024.

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

Slow steaming can partially offset newbuilding surge, says consultant

Any recovery in the container shipping market will be overwhelmed by the flood of new vessels entering the market, according to maritime consultancy Maritime Strategies International (MSI).

According to MSI's April market report, released yesterday, data from the early months of this year have been "dismal", but there is an expectation that the industry will see some modest annual trade growth at least, starting from the middle of this year.

As a result of the less-than-encouraging economic outlook, MSI believes the tendency to slow vessel speeds to cut costs and capacity has been overlooked as a mechanism for carriers to affect the market.

MSI identified lower average speeds for vessels, since the middle of last year, could have an impact on the available capacity overall.

"An interesting recent trend – which we believe has not received the attention it deserves – has been a slowdown of the sailing speeds of container ships since mid-2022, above all for larger assets.

"On average larger vessels have seen average speeds drop by around 1 knot between mid-2022 and Q1 23, which if maintained would represent a meaningful reduction in effective vessel supply," said MSI.

Decreasing speeds owe more to low trade volumes and higher fuel costs than any concerns about the impact of upcoming environmental regulations, due to be enforced from January 2024, according to the consultant.

"If ships do not reaccelerate this would – albeit only partly – help to offset the impact of increasing over-supply," explained MSI.

Nevertheless, MSI said there is “some evidence” that US inventories are starting to be reduced, but there are more headwinds down the line if MSI is correct that the world economy will see an economic slowdown later in the year.

A more recent modest upsurge in the economy, however, will not be “sufficient to offset the coming upsurge in newbuild deliveries”.

As a result of the new tonnage that is expected to be delivered this year, and with 200,000 teu already delivered, carriers will need to cascade ships to new markets, raising the average vessel sizes, and therefore the available capacity, and affecting the freight rates in the more minor trades.

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

Soft demand pushes ocean spot rates to 'their lowest sustainable level'

Weak demand in the three major ocean trades, coupled with the expected flood of new tonnage, will feed declining rates, according to the latest report by Maritime Strategies International (MSI).

And ONE CEO Jeremy Nixon said today: “Demand in the last quarter [Q1 23] has been significantly weaker than the previous two years’ first calendar quarters.”

But he added this was not unexpected “since the Covid 2022 recovery cycle brought strong inventory ramp-up programmes for consumer merchandise”.

Even though Mr Nixon believes there has been an over-correction affecting sales and inventory levels, ONE is not expecting any signs of recovery until June or July.

MSI’s report describes spot rates as being “at their lowest sustainable level”, but they are stable, whereas contract terms are still under negotiation for many and “there is further room for weakening in terms of contract freight rates”.

Meanwhile, Drewry’s WCI composite index showed a 2% week-on-week decline, to \$1,740.26 per 40 ft, 78% down on the same week last year.

Rates out of Shanghai to Rotterdam and Los Angeles fell 1% and 2%, respectively, and Rotterdam to New York also fell 2%.

Xeneta’s view of contract settlements was brutal, suggesting the shipping industry had “endured a torrid time in April”, with long-term rates falling 10.6%.

“A raft of newly negotiated contracts, with prices reflecting the low market demand and high capacity, dragged rates down across the board – with all regional trades registering month-on-month declines,” added Xeneta.

Its XSI shows rates in all trades have slumped 13.6% this year, with CEO Patrik Berglund adding: “This is now the eighth consecutive month of falls and, at over 10%, certainly one of the most noteworthy.

“March’s dip of just 0.5% was somewhat misleading. It was basically the quiet before the storm as new contracts, at significantly lower prices, were waiting to take effect in April. We can now see the dramatic impact of that.”

Mr Berglund believes carriers “are in a tight spot” as demand has been hit by economic and geopolitical factors, which have put shippers “in the driving seat” during negotiations.

“To demonstrate the sea change in market sentiment here, they [contract rates] were up 118.5% between April 2021 and April 2022. So, given that fundamentals remain weak, it looks unlikely that year-on-year growth will be maintained much longer. We can very likely expect further falls.”

According to the Xeneta XSI, US imports saw the smallest month-on-month decrease of all the indices, 1.5%. But Mr Berglund said: “However, with 1 May looming as the date when a raft of new contracts enter validity, this minor shift may mask true long-term contracted reality.”

European imports registered their largest-ever decline, according to Xeneta, with long-term rates falling 19.5% month on month. Exports fared only a little better, with the sub-index dropping 15.8%.

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 21 Apr 2023	Current Index 28 Apr 2023
Comprehensive Index			1037.07	999.73
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	883	881
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1605	1609
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1633	1453
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2510	2418
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1314	1297
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	238	223
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2684	2661
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1500	1454
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1989	1914
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	324	324
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	332	332
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	193	182
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	172	173

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งฟื้นตัวดีขึ้น ในขณะที่ค่าระวางปรับปรุงในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดคงที่ ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อยจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ภาพรวมตลาดการขนส่งขบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางคงที่