

Weekly Briefing (6 December 2023)



01

THB rate / currencies


USD

34.85


EUR

37.94


GBP

44.26


AUD

23.24


CNY

4.928


JPY

0.2374


INR

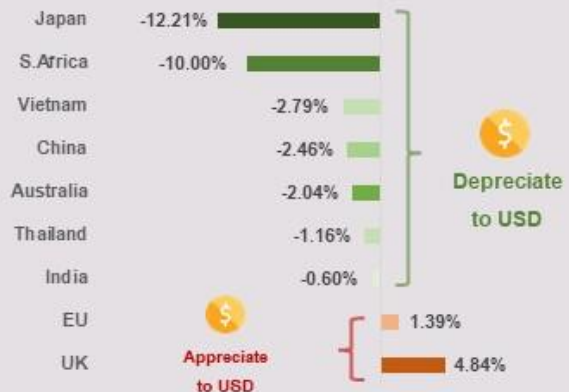
0.4186


VND

0.0014

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (26 Nov - 2 Dec 2023)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	78-84	82-85	74-78

Oil Price (Jan 2019 - Dec 2023)


Gold

2002-2071

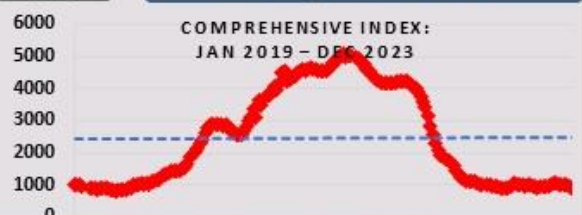
USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Dec 2023)



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

24-Nov-23	1-Dec-23
993.21	1,010.81

17.60

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ


1. ภาคเอกชนบังคลาเทศขานรับทำ FTA หนุนไทยเป็นประตูสู่อาเซียน

รายละเอียดเพิ่มเติม : <http://bit.ly/3R8ASqf>


2. Maersk to Invest Over \$500 Million in Southeast Asia's Supply Chain

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/47HpVD7>


3. Failure of GRIs means a tough time for carriers in new-contract talks

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/4aiPHj4>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

สัปดาห์ที่ 48 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)	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

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 ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนธันวาคม ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 700 USD/TEU และ 1,100 USD/FEU

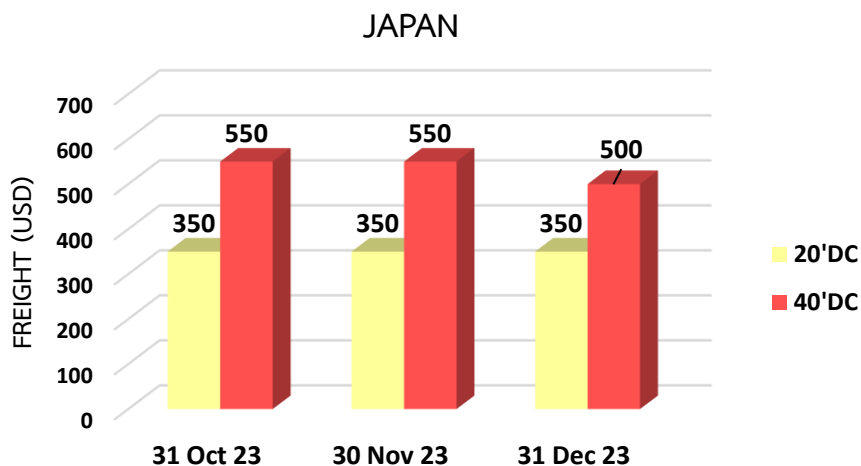
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนธันวาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast คงที่โดยอยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 1,750 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast คงที่ โดยอยู่ที่ 1,920 USD/TEU และ 2,400 USD/FEU

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 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 ที่เกิดจากความเชื่อถือนในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด ๆ ไม่ว่าความเสียหายทางตรง หรือทางอ้อม ที่อาจเกิดขึ้นได้ ผู้ใช้บริการยอมรับและตระหนักดีว่า สมาชิผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยจะไม่ต้องรับผิดชอบต่อการกระทำใดของผู้ใช้บริการทั้งสิ้น

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

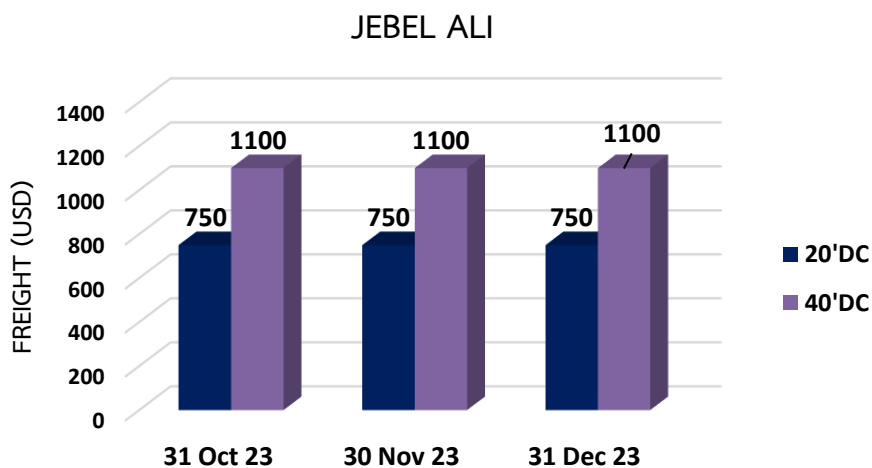


Subject to Low Sulphur Surcharge (Oct. 23): USD 57/TEU และ USD 115/FEU

(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

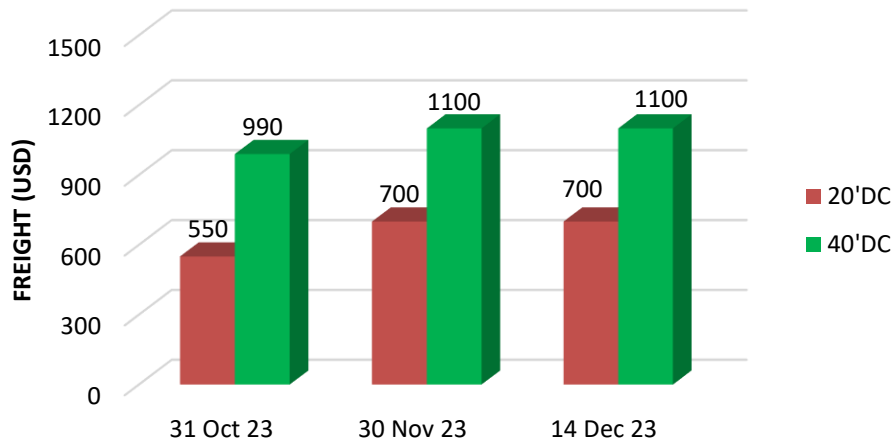


Subject to

- 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

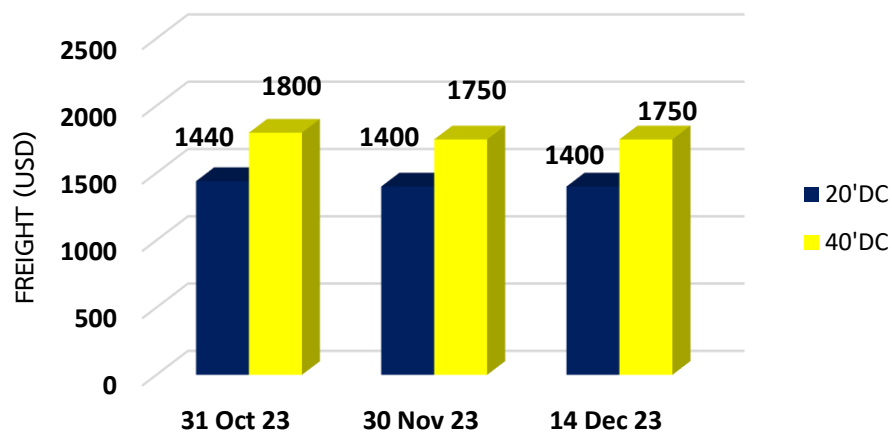


Subject to

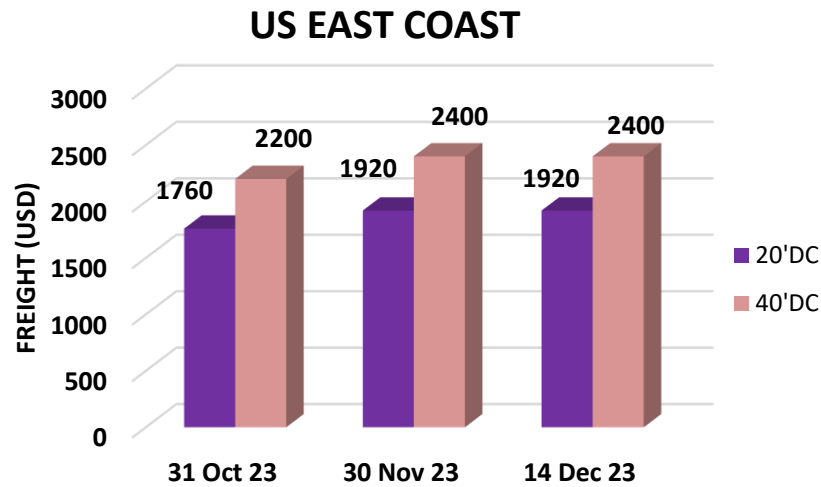
- ISOCC (Oct. 23): USD53/TEU, USD106/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Nov. 23): USD53/TEU, USD106/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Dec. 23): USD53/TEU, USD106/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

More box ships diverting to Suez Canal routes as Panama restrictions tighten

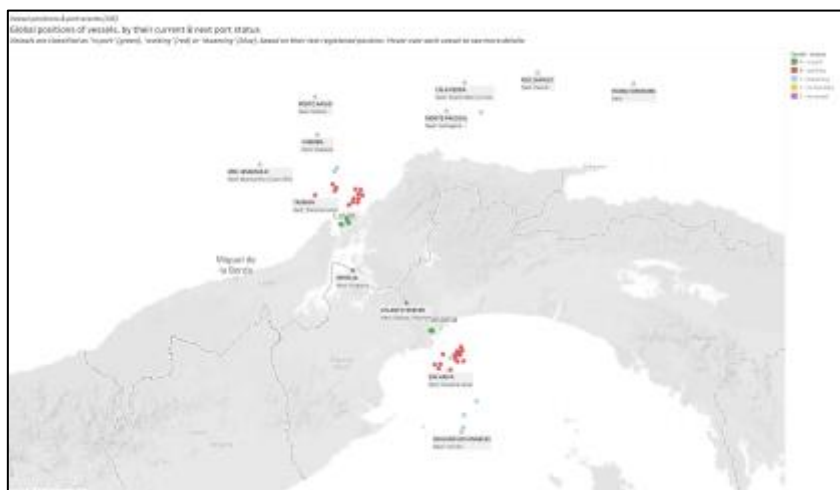
Hapag-Lloyd and Cosco have become the latest carriers to impose a Panama Canal surcharge (PCC), as the worst drought in more than 50 years continues to restrict capacity at the waterway.

German carrier Hapag-Lloyd said it would introduce a \$130 per teu PCC on 1 January, when Cosco is set to introduce what it termed a Panama Canal Low Water Surcharge (PLW) of \$255 per teu – nearly double Hapag-Lloyd's, but less than the \$297 per teu MSC has plans to introduce on 15 December.

The maximum draught of a vessel able to transit the canal as been reduced from 14.9 metres to 13.4 metres, while the number of daily transits has gone down, from the designed capacity of 34 to 38, to 24, which is set to be reduced to 22 on Friday, and again, to 18, by February.

Meanwhile, congestion at the waterway continues to mount on a daily basis, according to liner database eeSea, with 20 box ships waiting to transit – nine at the Pacific entrance and 11 in the Atlantic.

However, eeSea operations and forecasting analyst Destine Ozuygur says the total is actually closer to 30, when four vessels at anchor in Balboa, three at Manzanillo/Colon and two at Cristobal are factored in.



This compares with 17 vessels waiting to transit yesterday, with another 10 at anchor in the surrounding ports.

However, Ms Ozuygur also noted that the build-up of vessels within port anchorages may be connected to carrier attempts to mitigate the PCA's restrictions.

"One method that has become increasingly popular has been to offload extra cargo in surrounding ports (Balboa, Cristobal or Manzanillo) before transiting N/S, successfully navigating the load restrictions and rerouting some capacity," she told The Loadstar.

Meanwhile, Hapag-Lloyd CEO Rolf Habben-Jansen recently told The Loadstar he expected increasing numbers of vessels plying the Asia-North America east coast trade to divert to Suez transits on their return trips to Asia, a trend eeSea data now appears to support.

"The more outwardly dramatic, but less popular, measure for some eastbound vessels has been to reroute entirely and skip the Panama Canal in favour of a longer route back to Asia through the Suez Canal," confirmed Ms Ozuygur.

"This has been a consistent behaviour observed for vessels deployed on the Ocean Alliance's AWE5 service, but no public advisories have brought light to any sort of official change on the service's proforma schedule.

"This service has seen 21 vessels omit the Panama Canal entirely since the beginning of these restrictions in late May, the latest being the Ever Frank on 20 November," she added.

And the service that has seen the second-highest level of diversions from Panama to Suez was Ocean Alliance's AWE8 service, "with just four vessels having skipped the canal in favour of Suez", she added – although it appears other carriers are also choosing to route Asia-bound backhaul vessels via Suez.

"In the past 24 hours, our analysts have also picked up on three vessels on The Alliance's EC1 service that will likely be diverting to Suez due to the recent uptick in congestion – we are still working to confirm these cases through the carrier's long-term schedules," she said.

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

Carriers set course for new shores in search of profitable growth

Ocean carriers are refocusing their strategies away from the traditional, but oversupplied, east-west routes, seeking growth in north-south trades – although the burgeoning Indian export market is an outlier.

According to a survey by Alphaliner, African trades recorded the highest year-on-year growth, as at 1 November, in percentage terms, with a 21.1% increase in capacity deployed.

The consultant said the fleet deployed on Africa-related services was 354,000 teu higher than the previous year.

"Further growth is guaranteed, as Maersk and CMA CGM are shifting 13 neo-panamax vessels of 13,100 to 13,900 teu to a joint Far East-West Africa service," said Alphaliner, adding that the new loop replaced services operated by ships of between 4,250 and 7,100 teu.

Meanwhile, Latin American trades recorded 17.5% growth during the 12-month period, with capacity deployed on services increasing by 562,000 teu.

“The capacity deployed in Latin America-related services has grown consistently in the past few years,” said Alphaliner.

Indeed, the potential for growth in Latin America has seen Israeli carrier Zim expand its network coverage with the launch of two new services, the Zim Albatross (ZAT) loop, connecting China and South Korea with the South American west coast, and the Zim Gulf Toucan (ZGT), between the east coast of South America and the US.

Alphaliner recorded negative capacity growth on Asia to North America routes, which were down 4.5% year on year. It said that “almost 243,000 teu slots have been removed from the Asia-North America trades since November 2022”.

And a further reduction is expected, “as the members of THE Alliance have just temporarily closed the Asia-US east coast EC4 loop in which 12 neo-panamax ships of 13,500 to 14,200 teu are deployed,” said Alphaliner.

Elsewhere, in a disconnect with the reduced demand and a non-existent peak season, the troubled Asia-Europe tradelane saw 7.4% capacity growth during the period. According to Alphaliner data, 394,000 additional teu slots were added to services during the year to 1 November, which it attributed to the phasing-in of a number of newbuild 24,000 teu ships displacing smaller capacity tonnage.

However, rumours abound in the market that carriers are about to take drastic action in their rate restoration endeavours and suspend a number of services on the route in a final attempt to lift freight rates above their current sub-economic levels.

Thereafter, what carriers will do about the continued significant imbalance between supply and demand remains to be seen, but it could involve redeploying some remaining smaller tonnage onto African or Latin American services.

Another option would be to plug into the growth potential of trades ex- and to India. According to statistics published by the World Trade Organisation, the growth rate for Indian exports last year was an impressive 15%, compared with the previous year, at some \$453bn.

And this has persuaded Japanese carrier ONE to announce a standalone service for next year between India and the US east coast.

ONE said it would deploy a fleet of nine, as yet un-nominated, vessels on the new service, dubbed WIN, to cater for the increased demand for exports of consumer goods, such as electronics and apparel.

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

Box lines plot a course for Indian trades as the economy grows

Container lines – trying to weather demand downturns in traditional or high-volume markets – are pouring more tonnage into Indian trades, as the emerging economy is forecast to grow faster than its larger counterparts, notably China.

India-US trade seems to be a big bet in the capacity rationalisation game, as carriers expect a trade boost from diversifying supply chain patterns in the Asian region.

Singapore-based liner Ocean Network Express (ONE) this week announced a new solo connection between West India and US east coast, further cementing its already expansive network profile out of India.

The West India North America (WIN) service will start next May, with a fleet of nine vessels to provide a weekly rotation of Port Qasim (Karachi), Hazira, Nhava Sheva, Mundra, Damietta, Algeciras, New York, Savannah, Jacksonville, Charleston, Norfolk, Damietta, Jeddah and Bin Qasim.

ONE is expected to offer co-loading space for other carriers, with HMM seen as a potential slot buyer, according to industry sources.

One distinct feature of this service is that it has three ports of call on the Indian leg, Hazira, Mundra and Nhava Sheva. Freight forwarder sources believe the Hazira call could help ONE pick up incremental hinterland volumes out of north-west India.

“Hazira container terminal is a gateway to the industrially vibrant belt of South Gujarat, North Maharashtra and Central India,” said Apramapar Singh, marketing general manager for ONE India.

“The main commodities include FMCG (fast-moving consumer goods), such as electronics, perishables, such as foodstuff, and retail goods, including textile and apparel,” he added.

Zach Connors, senior director and head of sales at ONE North America, said: “Enhanced access to additional growing economies along this new route by direct calls and transshipment will provide even more value to ONE’s partners in their pursuit of supplier/buyer diversification.”

With volumes trending down after Covid pandemic-induced demand swings ended in large-scale surplus capacity build-ups, which included complementary string additions by the Indamex Consortium, led by Hapag-Lloyd, CMA CGM and MSC, India-US trade is now caught in a ‘supply overhang’ scenario, heaping downward pressure on carrier rate levels.

According to industry sources, with capacity set to increase, rates could further move south. India-US contract rates have seen a further 10% decrease this month from end-October levels.

Additionally, joining frenzied network expansion by predominantly Asian carriers, CMA CGM is set to launch a direct service between India and China in early December, as cargo flow patterns shift as Asian supply chains diversify.

The Asia Subcontinent Express 2 (AS2) will have a weekly rotation of Shanghai, Ningbo, Shekou, Singapore, Colombo, Mundra, Nhava Sheva, Singapore and Shanghai.

With a growing import flow to India, container freight rates have been steady-to-slightly-increasing on India-bound Asian shipments in recent weeks, data from freight forwarder sources indicates.

And SeaLead, TS Lines, Sinotrans and SITC have also opened new intra-Asia connections to and from Indian ports.

Ravi Jakhar, chief strategy officer at Allcargo Group, also sees a buoyant outlook for intra-Asia trade, powered by strong economic growth in the region.

“India continues to be a bright spot with growth in consumption and overall economy,” Mr Jakhar told The Loadstar.

“This is leading to increased trade for India and hence, makes it logical for additional capacity to be deployed on the Far East-India trade, which can be re-deployed from other trade lanes where volumes have declined,” he added.

Meanwhile, global rating agencies are betting on robust growth rates for the Indian economy. S&P Global, in a report this week, upped its GDP growth forecast in the current fiscal year to 6.4%, from the 6% it estimated previously.

“Robust domestic momentum seems to have offset headwinds from high food inflation and weak exports” explained S&P.

Indian merchandise export trade in October saw a 6% increase, by value, year on year, according to provisional official data.

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 24 November 2023	Current Index 1 December 2023
Comprehensive Index			993.21	1010.81
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	779	851
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1182	1260
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1627	1646
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2316	2446
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1198	1152
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	927	920
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2246	2198
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1518	1524
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2700	2578
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%	196	200
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	137	137

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งฟื้นตัวดีขึ้น ในขณะที่ค่าระวางปรับปรุงในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดการขนส่งฟื้นตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางเพิ่มขึ้นจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางคงที่