

Weekly Briefing (20 November 2023)



01

THB rate / currencies



USD

34.83



EUR

38.02



GBP

43.39



AUD

22.68



CNY

4.83



JPY

0.2329



INR

0.4182

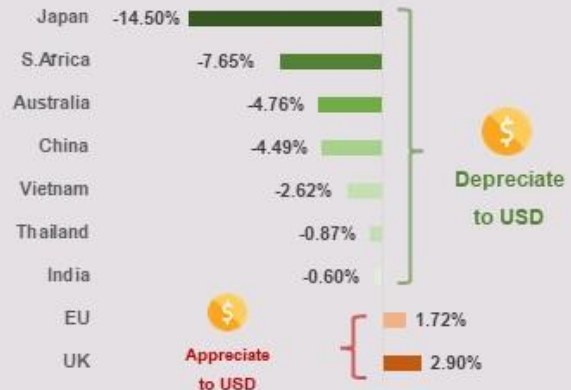


VND

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

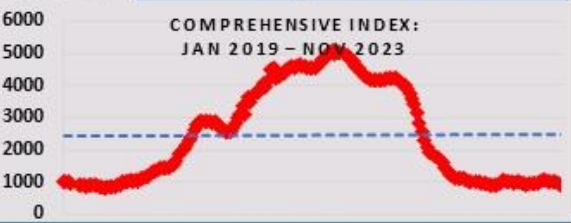


Gold	1938-1982
USD/Ounces	



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)	
10-Nov-23	17-Nov-23
1,030.24	999.92
-30.32	

05

Weekly Top's Stories



1. Japan's U.S.-bound exports hit record high on weak yen

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/49KaLYR>


2. Evergreen unveils ETS surcharge estimate – Hapag still cheapest

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/40IsWAF>


3. Shippers remain slow to embrace more expensive green shipping services

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

รายละเอียด
ข่าว/บทความ

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

สัปดาห์ที่ 46 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

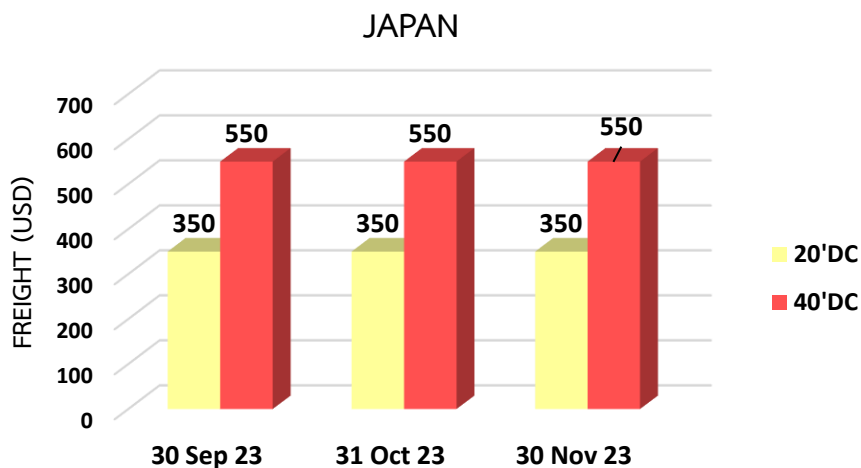
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนพฤศจิกายน ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 1,750 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast คงที่ โดยอยู่ที่ 1,920 USD/TEU และ 2,400 USD/FEU

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 ที่เกิดจากความเชื่อถือนในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด ๆ ไม่ว่าความเสียหายทางตรง หรือทางอ้อม ที่อาจเกิดขึ้นได้ ผู้ใช้บริการยอมรับและตระหนักดีว่า สมาชิผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยจะไม่ต้องรับผิดชอบต่อการกระทำใดของผู้ใช้บริการทั้งสิ้น

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

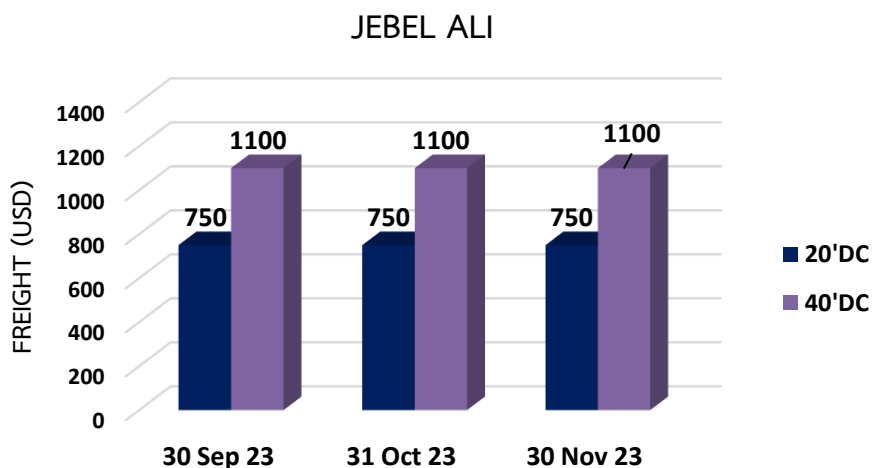


Subject to Low Sulphur Surcharge (Sep. 23): USD 57/TEU และ USD 115/FEU

(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

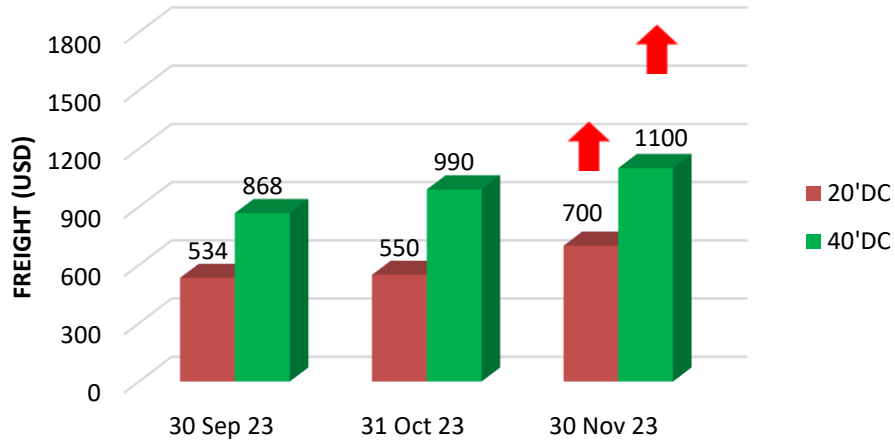


Subject to

- 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

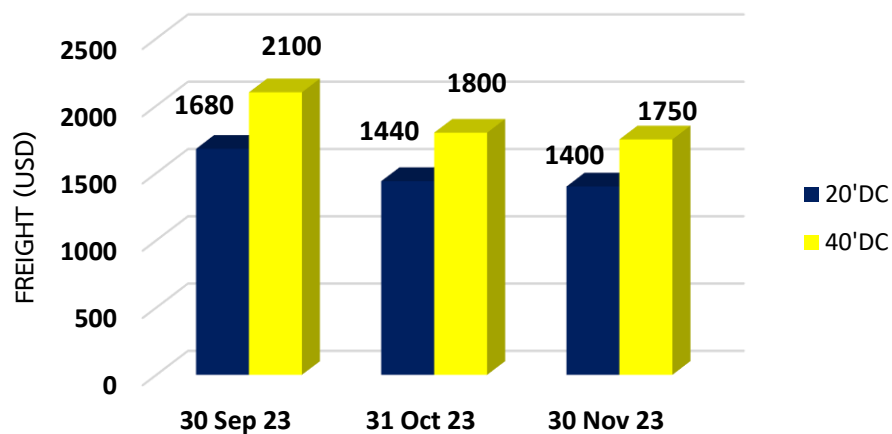


Subject to

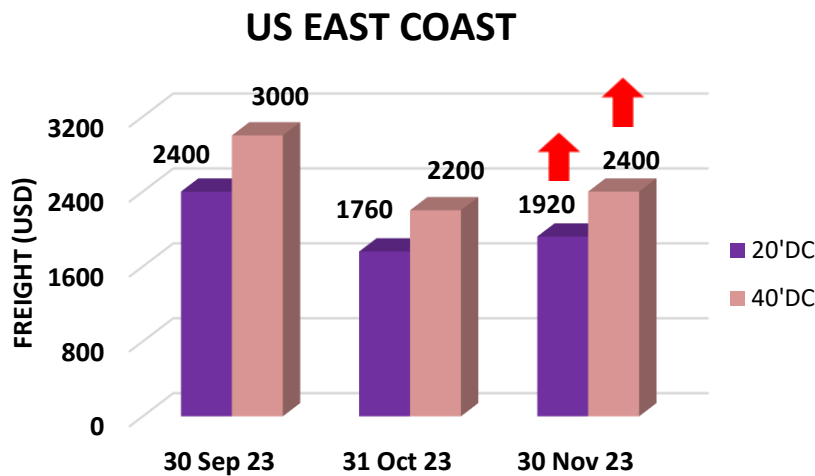
- ISOCC (Sep. 23): USD71/TEU, USD142/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Oct. 23): USD53/TEU, USD106/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Nov. 23): USD53/TEU, USD106/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

Deadline looming for IMO's 'single window' data-sharing platform

Whether the shipping industry can meet the Jan. 1 deadline to implement the International Maritime Organization's (IMO's) so-called Maritime Single Window (MSW) will be a major test for the effort to harmonize the documentation shared via container lines, ports and government authorities that underpins international shipping.

Shipping companies engaged in international trade must regularly submit large volumes of information and documents to ports and governmental authorities to comply with regulatory requirements. Information often must be submitted through several different agencies, each with its own specific system and paper forms, according to Lt. Commander Wayne Mykoo, deputy director of maritime affairs and external relations for the Antigua & Barbuda Department of Marine Services and Merchant Shipping.

Those requirements, together with associated compliance costs, were a burden to both governments and the business community and could be a major barrier to the development of international trade, particularly in developing countries. There are 128 IMO members states onboard with MSW and introducing electronic exchanges between ships and their respective ports.

The IMO voted in May 2022 to implement the MSW from the start of 2024 in a bid to accelerate digitalization in shipping.

"It should be noted that, while the IMO doesn't have any established means for enforcing these provisions, states that fail to establish an MSW system will see their port facilitates become uncompetitive, and shipowners can easily use the increased administrative burden of manual clearance to increase their shipping rates that will drive up the cost to traders," Mykoo said.

That leaves the governments of the IMO members to enforce.

Port inefficiencies costly

The industry loses billions of dollars annually due to port call inefficiencies, said Noura Al Dhaheri, head of Digital Cluster at AD Ports Group and CEO of Maqta Gateway in the UAE.

“Historically, ports were against sharing information, because information is their competitive advantage, in some sense,” she said. “However, from port to port and country to country, it’s becoming clear that we need to reduce the amount of waiting that red tape — and the failure to share data — is causing.”

Sophisticated optimization of port calls had eluded maritime trade for decades, said Haris Zografakis, a partner at London-based law firm Stephenson Harwood. Obstacles range from those that are port-specific, but also those that are structural.

“Central to both is the lack of standardized, interoperable and secure protocols of communications for the multitude of actors on whom efficient port operations depend,” he said.

Zografakis believes it is important to bear in mind that perceived inefficiencies can be desirable, as they represent profit opportunities for some stakeholders. Container lines want to reduce the time it takes to call marine terminals, while terminals want to make more efficient use of their facilities. Both want to reduce their carbon emission exposure, Zografakis said.

“The introduction of MSW is a big step in that direction, but it’s only one step,” he said.

Correction and clarification: An earlier version incorrectly stated 49 IMO members states didn’t agree to meet single-window requirements. How the mandate enforcement falls to the individual members states has also been clarified. The Journal of Commerce apologizes for the error.

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

Idle vessel fleet set to grow as large newbuilds continue to arrive

The surge of inactive tonnage, long-anticipated following the avalanche of new large vessels being delivered from shipyards, appears to have paused – but it may be only a deep breath before a further plunge.

Despite the overwhelming number of larger vessels that have arrived, box ships of 12,500 teu and above appear to be having much less trouble finding work than those in the smaller sizes. This demonstrates that the industry is successfully cascading larger ships onto smaller trades, even if they have to be run at low fill rates.

According to Alphaliner data, the number of idle container vessels in warm or cold layup, arrested, detained or abandoned increased in September from just under 1% of the total fleet to around 1.75% in early October. But this marked upward trend stalled slightly to about 1.6% by 6 November, suggesting efforts by carriers to battle overcapacity through slow-steaming and blankings are still not entirely in vain.

However, this marginal reprieve may not last for long. Alphaliner notes that an increasing number of vessels – around 64% of the inactive fleet – are leaving dry docks and retrofit yards after maintenance.

Meanwhile, the World Container Index (WCI), Drewry’s composite of chartering indices, saw a brief pause at the start of November, before resuming a downward trend in \$/feu charter rates that has been in evidence since the start of the year.

Despite the fact that shipping has historically tended to respond to overcapacity concerns by scrapping, sentiment is keeping many older box ships still afloat.

Cash buyer GMS says the conditions are still not in place for shipowners to consider a scrapping spree, with weak prices being offered for hulls in India, Bangladesh and Pakistan.

“Charter rates and secondhand values are yet to sink and compel shipowners to recycle their units,” it reported this week.

Alphaliner noted: “Prospects for container tonnage demand are not bright for the short term, with spot cargo rates again falling significantly on many routes after a four-week rally and carriers increasingly operating at a loss.” And it added that nearly 500,000teu of new tonnage had been delivered since September, with much more on the way.

Thailand casts its net for investors in \$28bn Malacca Strait trade corridor

Thailand is pushing for an alternative Asia Pacific-India-Middle East trade corridor to the busy Malacca Strait, a project it estimated would cost some \$28bn.

Called “Land Bridge,” the project broadly calls for the development of deepsea ports on Thailand’s east and west coasts, backed by sophisticated rail and road networks for seamless cargo flow.

The eastern port is planned for the Chumphon province on the Gulf of Thailand, the other for Ranong province on the Andaman Sea.

The idea for an alternative maritime connector has been on the drawing board of the Thai leadership for some time, with progress stalled by investment challenges.

According to Thai officials, it has the potential to shorten transit times by an average of four days and reduce shipping costs by 15% on current levels.

“Land Bridge will be an additional, important route to support transportation and an important option for resolving the problems of the Malacca Strait,” prime minister Srettha Thavisin told US investors as he arrived in San Francisco this week for the 30th APEC [Asia-Pacific Economic Cooperation] summit.

The Malacca Strait, a narrow sea lane between Malaysia and Singapore, is considered the shortest link for freight moving from Asia-Pacific to India and the Middle East. But with growing traffic, there has been a high incidence of mishaps along the passage, in addition to shipping cost concerns, according to reports.

The Thai government has been scouting for investment support from global leaders in an effort to complete the project by 2030 and transform the South-east Asian economy into a major production and logistics hub, as trade diversification takes deeper roots in the region. To drive interest, the government is offering foreign companies more than 50% ownership in joint-ventures with local partners.

“It presents an unprecedented opportunity to invest in this commercially and strategically important project that connects the Pacific Ocean and the Indian Ocean, connecting people in the east with the west,” said Mr Thavisin.

According to data presented by Thai officials, the two new ports, Ranong and Chumphon, could see significant containerised trade expansion, estimated to reach some 19.4m teu and 13.8m teu, respectively.

However the project, despite its considerable logistics merits and potential boost for intra-Asia trade volumes, faces hurdles largely rooted in high construction costs and security concerns over long-running insurgency problems in Thailand’s southern provinces.

From a broader geopolitical perspective, it mirrors the ‘India-Middle East-Europe corridor’ plan that took shape at the recent G20 summit in New Delhi. Named IMEC, it was positioned to circumvent the traditional Suez Canal route.

But the much-hyped seven-nation partnership programme – involving sea and rail networks from Mumbai to Haifa in Israel – seems to have taken a “timeline” hit because of unanticipated large-scale unrest in West Asia, caused by the hostilities between Israel and Hamas.

With geopolitical trade tensions at a high pitch, new supply chain corridors seem to have become a bigger strategic game for economic growth ambitions.

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 10 November 2023	Current Index 17 November 2023
Comprehensive Index			1030.24	999.92
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	722	707
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1184	1147
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1843	1696
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2354	2351
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1313	1271
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	911	946
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2295	2237
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1521	1513
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2767	2812
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	307	304
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	321	319
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	194	194
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	142	139

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งกลับมาหดตัวอีกครั้ง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดการขนส่งหดตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ตลาดการขนส่งฟื้นตัวต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่องเช่นเดียวกัน สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งขยายตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อย