

## Weekly Briefing (12 June 2023)



01

### THB rate / currencies



USD

34.54



EUR

37.14



GBP

43.42



AUD

23.29



CNY

4.846



JPY

0.2478



INR

0.4191



VND

0.0014

02

### Exchange rate trend to USD (YTD)



03

### Crude Oil price & Gold (4 Jun - 10 Jun 2023)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	74-79	72-78	70-74

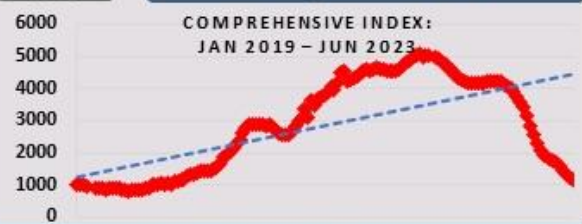


Gold 1940-1965 USD/Ounces



04

### Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



### Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

2-Jun-23	9-Jun-23
1,028.70	979.85
	-48.85

05

### Weekly Top's Stories



1. Fed Is Set to Pause and Assess the Effect of Rate Hikes  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/461byJJ>
2. China's Covid-Positive Test Rate Jumped to 40% Last Month  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3N0zowk>
3. New call for White House intervention as USWC port disruption continues  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/460mpna>

รายละเอียด  
ข่าว/บทความ

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

## สัปดาห์ที่ 23 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	150	250	Subject to ISOCC USD 69/TEU, USD 138/FEU	Effective till 30-JUN-2023
Thailand - Qingdao	200	250		
Thailand - Hong Kong	100	200		
Thailand - Japan (Main Port)	400	550		
Thailand – Kaohsiung	300	500		
Thailand - Klang	170	300	Subject to ISOCC USD 40/TEU, USD 80/FEU	
Thailand - Jakarta	200	300		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	80	150		
Thailand - Singapore	200	300		
Thailand - Manila	500	900		
(North & South)	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	850	1,250	Subject to ISOCC USD 56/TEU, USD 112/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	650	800	ISOCC: USD 59/TEU, USD 118/FEU	
Thailand - Melbourne	500-600	1,000-1,200		
Thailand - Sydney				
Thailand – Durban / Cape Town	1,200	1,400	Subject to ISOCC USD 94/TEU, USD 188/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand – Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	699	1,048	ISOCC: USD 106/TEU, USD 212/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	2,200	2,800		
(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 มิถุนายน 2566 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียปรับปรุงในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางอยู่ที่ 150 USD/TEU และ 250 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ที่ 170 USD/TEU และ 300 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางอยู่ที่ 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 400 USD/TEU และ 550 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 1,200 USD/TEU และ 1,400 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 250-300 USD/TEU และ 500-600 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนมิถุนายน ปรับลดลง โดยอยู่ที่ 500-600 USD/TEU และ 1,000-1,200 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนมิถุนายน ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 699 USD/TEU และ 1,048 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge ปรับลดลง

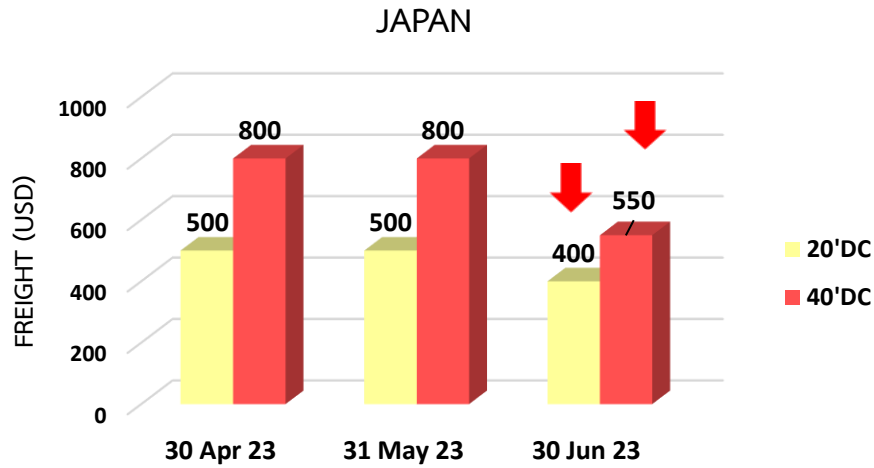
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนมิถุนายน ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 1,750 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน โดยอยู่ที่ 2,200 USD/TEU และ 2,800 USD/FEU

### 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-JUN-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		

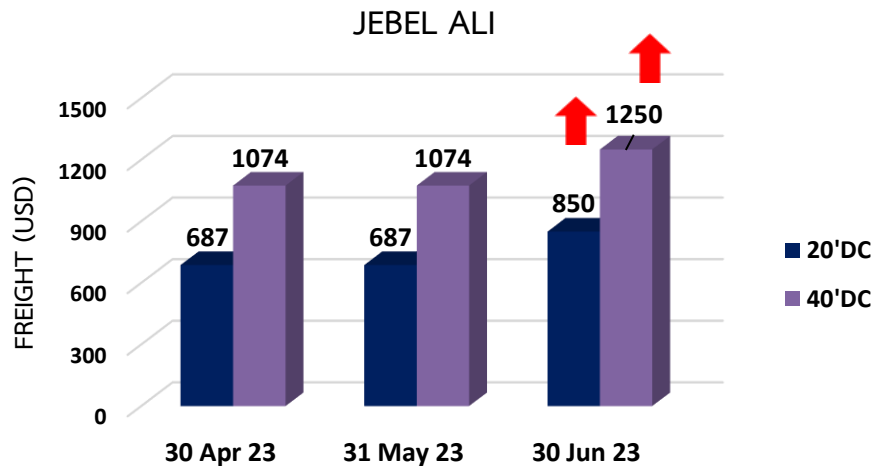
(\*) ค่าระวางอาจมีความแตกต่างในการใช้บริการจริงเนื่องจากอยู่ในช่วง High Season

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



Subject to Low Sulphur Surcharge (Apr. 23): USD 115/TEU และ USD 230/FEU  
(May 23): USD 115/TEU และ USD 230/FEU  
(JUN. 23): USD 69/TEU และ USD 138/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2566

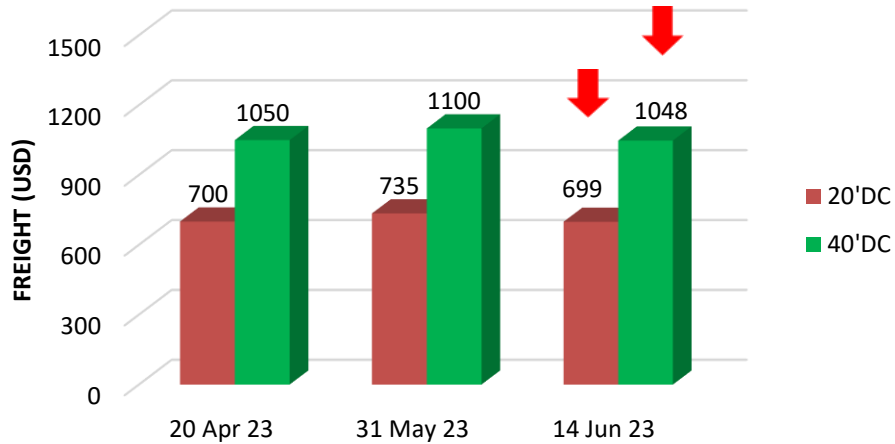


Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Apr. 23): USD 113/TEU และ USD 226/FEU  
(May. 23): USD 113/TEU และ USD 226/FEU  
(Jun. 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 เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2566

### EUROPE

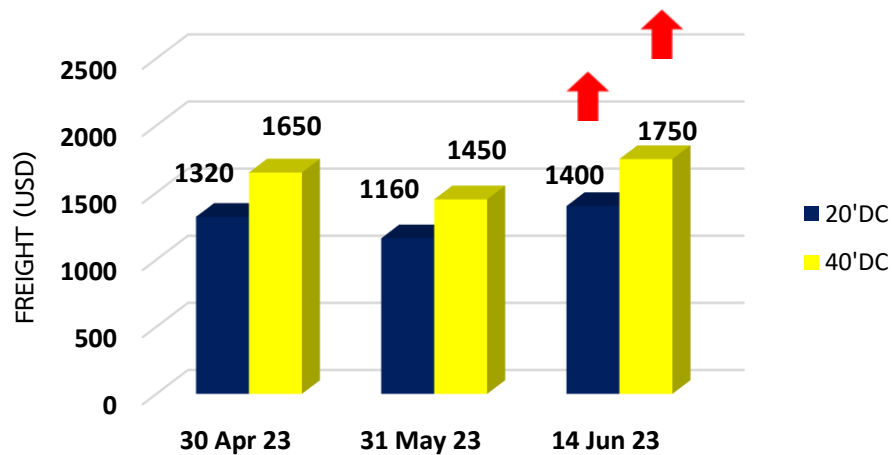


Subject to

- ISOCC (Apr. 23): USD141/TEU, USD282/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(May. 23): USD159/TEU, USD318/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Jun. 23): USD106/TEU, USD212/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

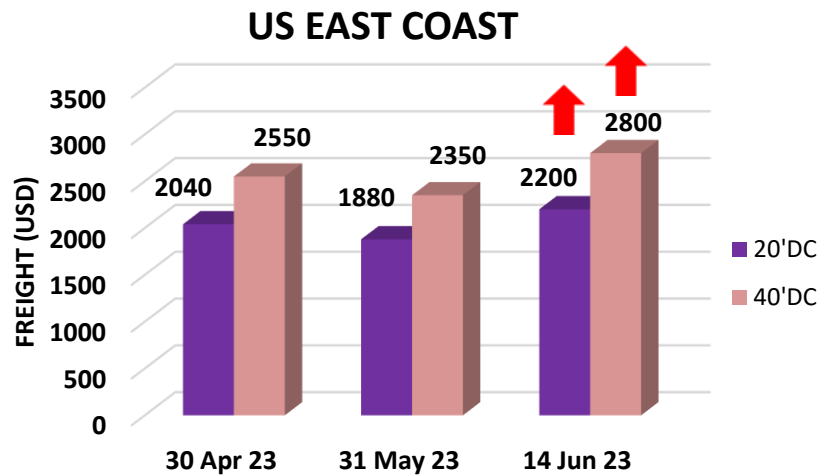
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2566

### US WEST COAST





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



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

#### Transpac rates head north as carriers face Panama Canal restrictions

Transpacific spot rates from Asia are set to spike as a consequence of industrial action at US west coast ports and Panama Canal draught restrictions.

And the prospect of a lengthy period of labour unrest at the ports will accelerate the coastal shift of cargo to the US east and Gulf coast gateways.

However, the largest ships deployed on the Asia to US east coast Panama loops are facing new draught restrictions at the neopanamax locks. This will see vessels obliged to transit the waterway with significantly reduced load factors.

Several carriers implemented surcharges from 1 June and there are rumours of specific GRIs being announced for transpacific Panama Canal loops.

“The Panama drought season is causing draught issues in the canal, reducing the Panama string capacity,” said Maersk, while Hapag-Lloyd said lower water levels in the two lakes feeding the canal were causing “severe restrictions on vessels”.

Ocean carriers will have to consider downsizing vessels deployed on the Asia-US east coast Panama Canal loops, but voyages with smaller tonnage could lose money unless the lines are able to raise rates substantially.

Their other option could be to route more Asia-USEC strings via the Suez Canal, which would also cost more, due to the longer transit. According to eesea data, a pro-forma round-trip for a Panama loop takes 77 days, compared with the 84-day average for a Suez Canal routing.

Via Suez would mean unrestricted vessel utilisation levels, however, and carriers would also be able to soak up more surplus capacity as extra ships would be required on the loops.

One carrier contact told The Loadstar Panama Canal draught restrictions were becoming “a nightmare” for the line’s cargo planners.

“We’re having to err on the conservative side with our load plans as we can’t be sure if there will be any further draught restrictions,” he said.

Meanwhile, the Panama Canal Authority (ACP) confirmed that last month was the driest for more than 70 years, and there was growing concern that the drought would worsen with the return of the El Nino climate phenomenon later this year. According to scientists, this could bring unprecedented heatwaves and cause global temperatures to soar.

Nevertheless, there has been some recent rainfall in the region, which has enabled ACP to defer the 13.41 metre (44ft) maximum draught restriction for vessels transiting the locks from the previously advised start of 30 May until 13 June. But the restriction will reduce to 13.26m (43.5ft) on 25 June.

At present, ACP has not announced any further restrictions, but said: “ACP will continue to monitor the level of the Gatun Lake and announce future draught adjustments in a timely manner.”

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

### **Major ocean carriers set course for more-profitable routes**

Ocean carriers constantly reassess network coverage to cope with the impact of demand fluctuations but, post-pandemic, this has translated into widely different trading patterns for the top-ranked lines.

A survey by Alphaliner reveals that, compared with a year ago, most of the top ten carriers have reduced their fleets trading between Asia and North America – MSC in particular having cut the percentage of its tonnage deployed on the transpacific from 16% to just 9%.

The consultant noted that MSC deployed the majority, 23%, of its massive five-million teu capacity on the Asia-Europe route, while next, in terms of capacity operated, is across its Middle East and Indian subcontinent loops, at 14%, followed closely by African services at 13%.

“Furthermore, the transatlantic fleet of MSC (10%) and its activities to and from Latin America (12%) are now more important than its transpacific operations,” said Alphaliner, adding that MSC was also the ocean carrier with the highest proportion of its fleet deployed on intra-European trades (7%).

Meanwhile, current 2M partner Maersk’s trading profile for Asia to Europe, 22% of its 4.1m teu fleet, is similar, but in contrast it still deploys 18% of its tonnage on the transpacific. The Danish liner also dedicates 18% of its capacity to Latin American trades as a result of its takeover of South American trade specialist Hamburg Süd. Elsewhere, Alphaliner said, Latin America trades had overtaken Asia-Europe as the mainstay for Hapag-Lloyd, following the merger with CSAV and its investment in new neo-panamax 13,000 teu ships.

Indeed, during the Hamburg-based carrier’s first-quarter results presentation last month, CEO Rolf Habben Jansen said the services were proving “more robust” than other regions and running “choc-a-bloc full”. Looking at the total containership fleet, Alphaliner said 21% of all liner capacity, including the largest 24,000 teu vessels, was deployed between Asia and Europe, with Asia-North America second with 18%.

However, the comparison is somewhat skewed by the much shorter transit from Asia to the US west coast, thus those loops require less tonnage.



Nevertheless, if container spot and contract rates on the Asia-Europe and transpacific tradelanes settle at just above breakeven levels, more carriers may decide to rethink their exposure to east-west routes and look in the direction of Latin America, Africa and the Middle East, or endeavour to seek out niche trades.

Taiwanese carrier Wan Hai is one such that has reduced its coverage across international routes in favour of boosting activity in intra-Asia. Always a strong player in the sector, the 11th-ranked carrier, which slipped into the red in Q1, has renewed its focus there.

According to Alphaliner data, Wan Hai's intra-Asia liftings are now some 65% of its total volumes, having contracted to 57% after the line took advantage of strong demand on the transpacific to increase its coverage.

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

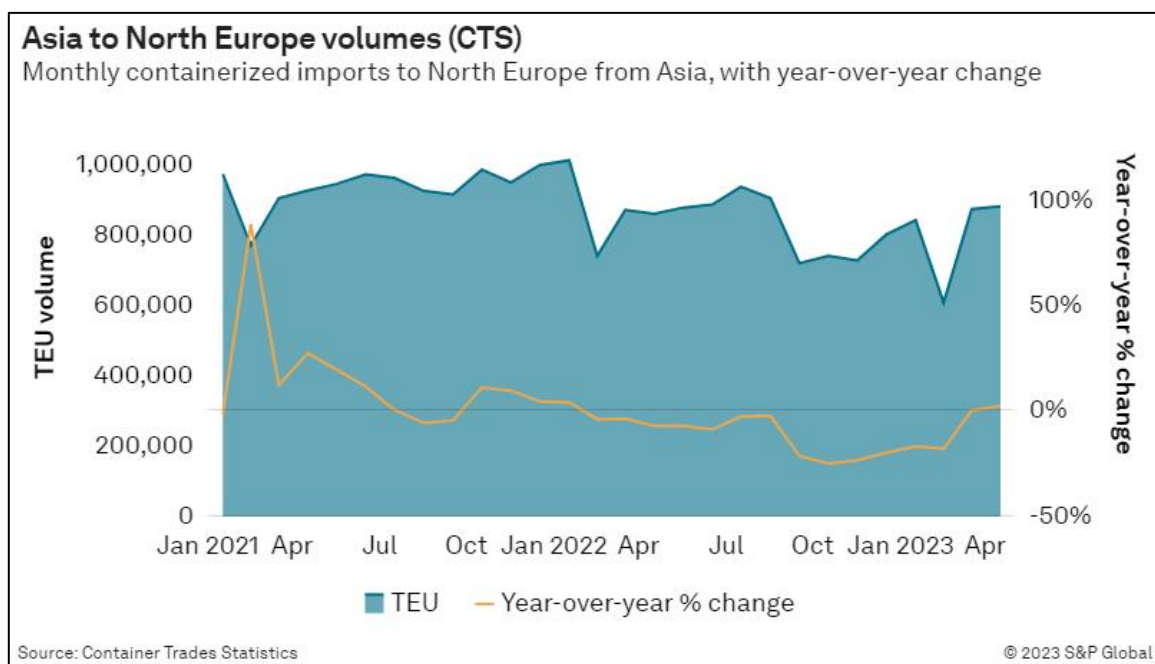
### Second month of big Asia-Med volume growth drives market optimism

Container volumes on the Asia-Europe trade jumped more than 11% in April, driven by large increases in demand that continued across the east and west Mediterranean lanes for a second consecutive month, according to new data from Container Trades Statistics (CTS).

A total of 1.44 million TEUs were shipped westbound in April, with the North Europe share rising 2.4% year over year to 882,000 TEUs. But it was, once again, on the Mediterranean trade lanes where the significant increases were reported.

Containerized imports to the East Mediterranean and Black Sea rose 38.5% year over year to 296,218 million TEUs in April, with West Mediterranean volume up 21.7% at 267,537 TEUs. That follows an 8% increase in Asia-West Med volume and a 39% increase in East Med imports in March.

"It is remarkable that the January to April volume from combined Asia to North Europe and the Mediterranean is down just 1.3% compared to the same four months last year when the Asia-Europe trade was performing strongly," CTS CEO Nigel Pusey told the JOC.



Carriers and forwarders are also reporting modest increases in May bookings from European importers, attributed to companies replenishing inventory after months of destocking. They are reading the numbers as confirmation that the green shoots of demand are emerging on Asia-Europe, with growing expectations of an actual peak season in the third quarter.

“April was a tipping point for AIT’s ocean import volumes from Asia to Europe, with the trend continuing in May,” Mario Cavallucci, vice president of Europe operations at AIT Worldwide Logistics, told the Journal of Commerce.

“The company anticipates that container counts from Asia to Europe will normalize for the remainder of 2023, including a peak season in Q3 driven by decelerating inflation and lower inventories,” Cavallucci added.

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Source: <http://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp>

Description	Unit	Weighting	Previous Index 2 June 2023	Current Index 9 June 2023
Comprehensive Index			1028.7	979.85
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	846	831
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1638	1626
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1666	1388
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2634	2435
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1297	1280
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	254	273
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2758	2762
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1375	1357
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2236	2305
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	321	328
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	329	327
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	167	164
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	140	140

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะนี้ค่าระวางปรับปรุงในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดขบเซาหลง ในขณะนี้ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะนี้ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ภาพรวมตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะนี้ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะนี้ค่าระวางเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะนี้ค่าระวางปรับปรุงเล็กน้อย