

Weekly Briefing (25 April 2023)



01

THB rate / currencies



USD

34.18



EUR

37.93



GBP

42.5



AUD

22.87



CNY

4.958



JPY

0.2548



INR

0.4166



VND

0.0014

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (16 Apr - 22 Apr 2023)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	77-83	84-88	81-87

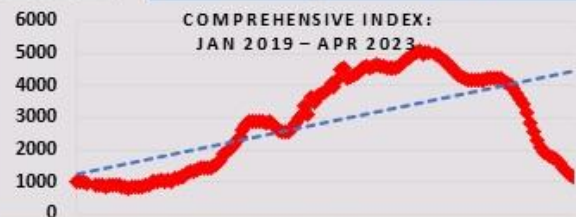


Gold	1982-2006
USD/Ounces	



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

14-Apr-23	21-Apr-23
1,033.65	1,037.07

3.42

05

Weekly Top's Stories



- Chinese Leaders Highlight Economic Risks as Recovery Takes Hold

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bloom.bg/440jBFq>



- Trans-Pacific carriers prepare hefty new GRIs on top of April increase

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

รายละเอียด
ข่าว/บทความ

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

สัปดาห์ที่ 16 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 30-APR-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	830-930	1,660-1,860	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)	700	1,000	ISOCC: USD 159/TEU, USD 318/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
(Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	1,320	1,650		
Thailand - US East Coast	2,040	2,550		
(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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนเมษายน 2566 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียลดลงในหลายเส้นทาง 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 ค่าระวางลดลง 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 ค่าระวางในเดือนเมษายน ปรับลดลง โดยอยู่ที่ 830-930 USD/TEU และ 1,660-1,860 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนเมษายน ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 700 USD/TEU และ 1,000 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge ลดลงเช่นเดียวกัน

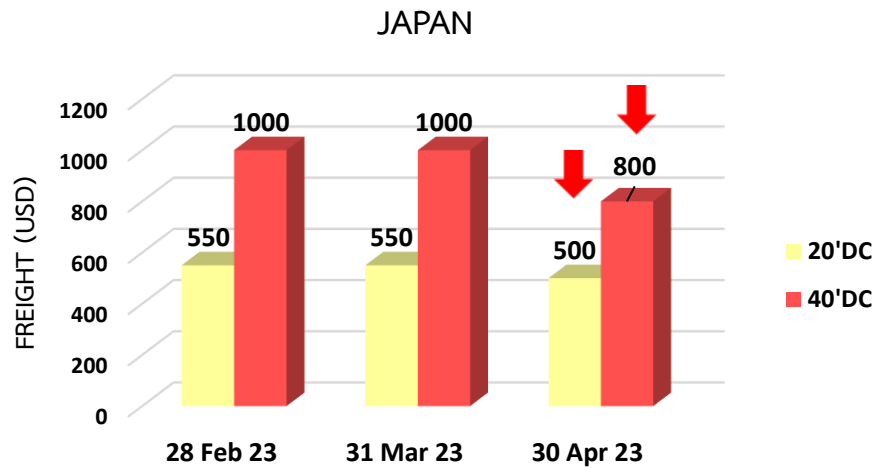
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนเมษายน ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 1,320 USD/TEU และ 1,650 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน โดยอยู่ที่ 2,040 USD/TEU และ 2,550 USD/FEU

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-APR-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		

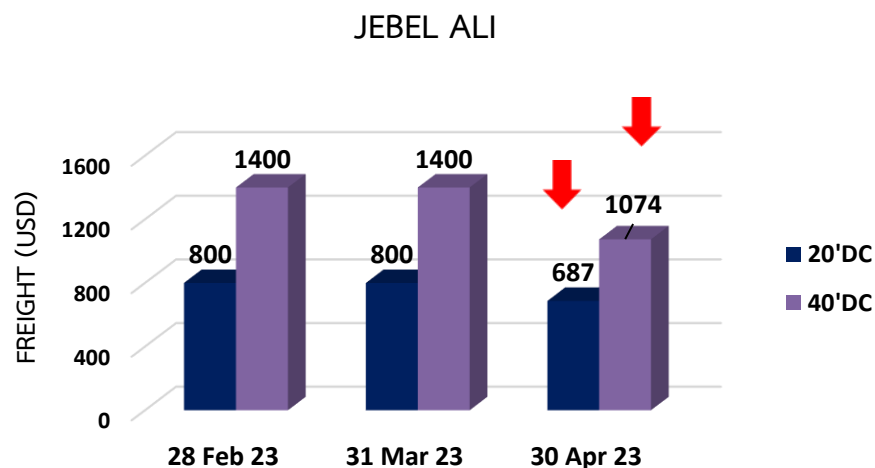
(*) ค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงเนื่องจากเริ่มเข้าสู่ช่วง High Season

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



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

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

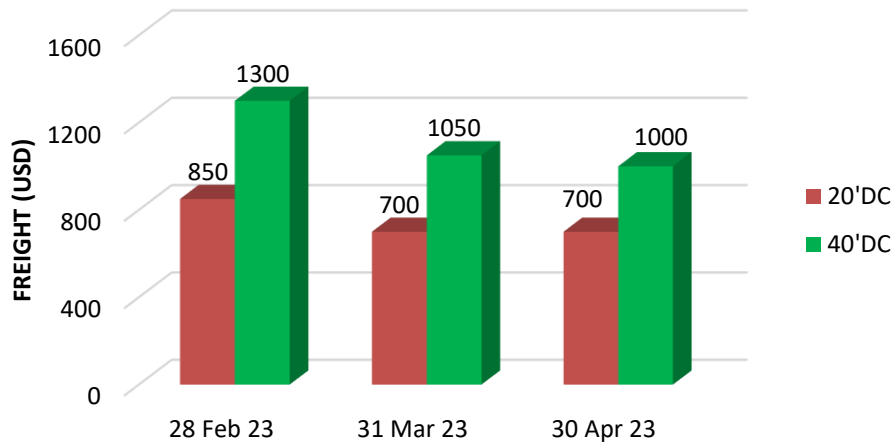


Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Feb. 23): USD 124/TEU และ USD 248/FEU
(Mar. 23): USD 124/TEU และ USD 248/FEU
(Apr. 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 ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2566

EUROPE

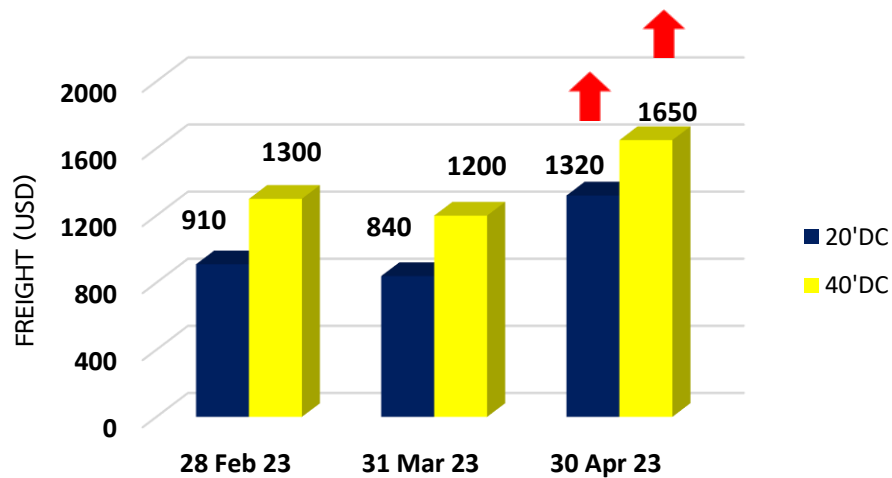


Subject to

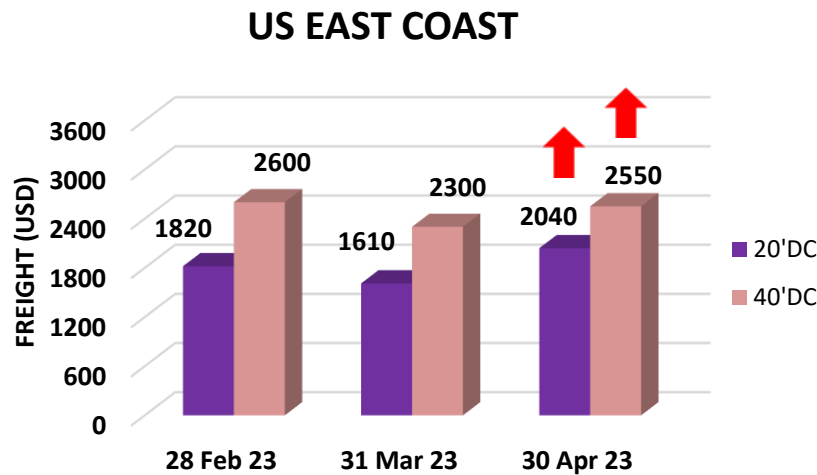
- ISOCC (Feb. 23): USD159/TEU, USD318/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Mar. 23): USD141/TEU, USD282/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Apr. 23): USD159/TEU, USD318/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

US WEST COAST



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



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

Ocean carriers showing signs of resilience despite freight rate plunge

At a time when, for example, the overall Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) spot rate index has dropped 81 percent in 15 months and some trade lanes are showing spot rates below pre-pandemic levels, it might seem odd to claim that the current container shipping market can be considered strong. Or to be more precise, that the carriers' pricing practices are not as disastrous as it might seem at first glance.

First, it must be kept in mind that the large rate declines in 2022-23 were, of course, triggered by historically high rate levels in late 2021/early 2022 that were driven by the supply chain disruptions in the wake of the pandemic. Hence, a large part of the decline should be seen as a normalization process rather than a more "typical" market decline.

In this analysis, it must be said that the view is global, and not all trade lanes adhere to the global developments at the same time or pace. A good example presently is the westbound North Atlantic trades where rates remain highly elevated compared with 2019 levels.

There is an element which is well worth taking note of: the global supply/demand balance over the past six months.

Looking at global demand purely in TEU terms, which is how the market is usually measured, is not a very good measure for two key reasons. One reason is that it matters a great deal whether growth happens in long- or short-distance trades as long trades require more vessel capacity to service. The other reason is that it is the growth in the headhaul directions which drives market dynamics, and especially market pricing.

A much better way to measure the global market balance is to calculate demand in TEU miles, and focus this measure purely on the headhaul trades. This is where the deployment of container vessels is supposed to earn the majority of the income for the carriers.

Looking at market volume this way shows that year-on-year growth rates went into a sharp decline from September 2022, according to global data from Container Trades Statistics (CTS). Headhaul TEU miles have declined in the range of 13 to 16 percent from September 2022 to February 2023, with February being the newest data available. Note that this measures cargo volume at date of loading as opposed to using import customs data, which often measured at time of arrival. The February data therefore covers data largely arriving at destination ports in March and April 2023.

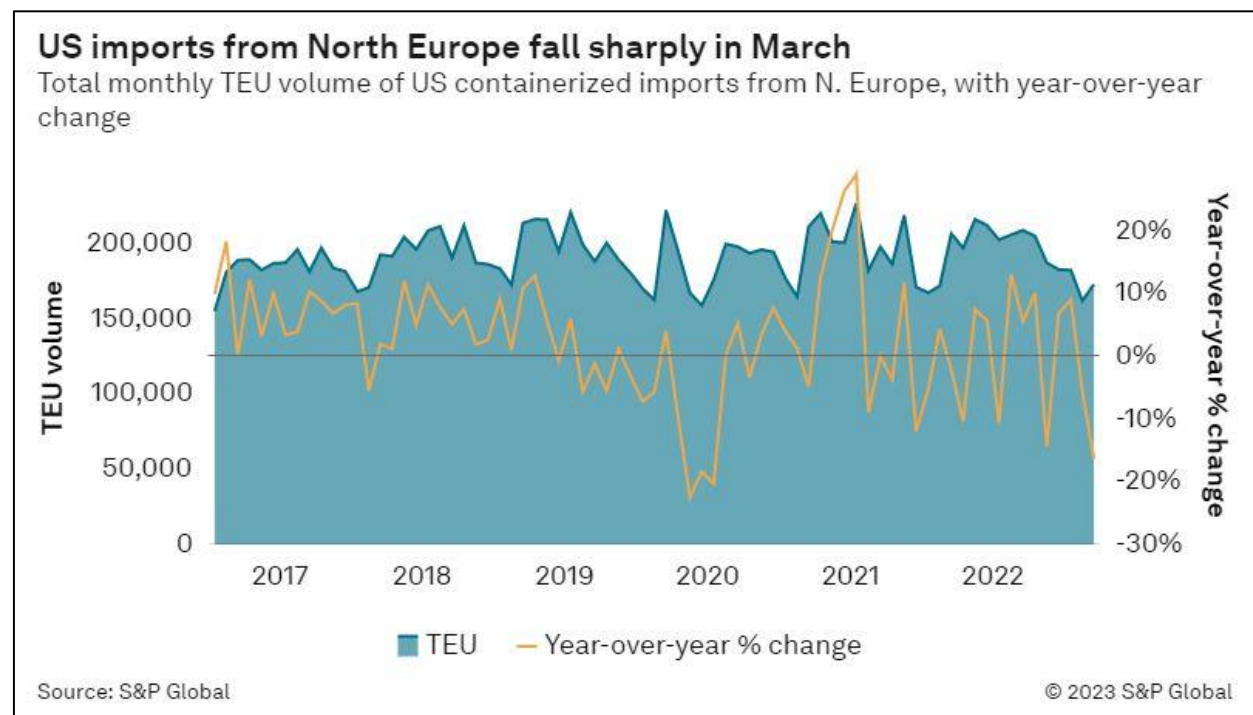
Source: <https://www.JOC.com/>

Trans-Atlantic westbound demand fell sharply in March amid rate decline

Container volume on the westbound trans-Atlantic fell sharply in March, with forwarders and analysts expecting the steadily weakening demand to undermine the trade lane's historically strong second quarter.

An abundance of capacity and improving schedule reliability through the first quarter accompanied the slowing volume, dragging rate levels down from last year's record highs.

US imports from North Europe fell 16.3 percent in March year over year to 172,658 TEU, following a 5.7 percent drop in demand in February, according to PIERS, a sister product of the Journal of Commerce within S&P Global. The 516,531 TEU handled in the first quarter was 5.2 percent lower than Q1 2022, despite the year getting off to a positive start with a 9 percent year-on-year increase in January volume.



Data from Platts, a sister company of the Journal of Commerce, shows rates in the Atlantic Basin continuing their descent as soft cargo demand and excess vessel capacity take hold of the market. This week's rate of \$3,500/FEU was the lowest since April 2021, Platts wrote in an update this week.

Meanwhile, rate benchmarking platform Xeneta shows spot rates on the westbound trans-Atlantic are down 69 percent year over year, although most of that decline has occurred since the beginning of January. Current spot rates of \$2,373 per FEU are down 62 percent since Dec. 31.

Contract rates have fallen 33 percent since Dec. 31 and are at \$3,111/FEU this week, down 38 percent year over year.

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

Doubts over more GRIs as Taiwan carriers bank on demand returning

Taiwan's Maritime Port Bureau said this week there was no longer any need for it to coordinate shipping capacity with the island's three main liner operators.

In late 2020, as shipping capacity tightened due to Covid-related port bottlenecks, the bureau formed a working group to coordinate shipping slots with Evergreen, Yang Ming and Wan Hai to assist Taiwanese shippers.

As the freight market regressed to pre-pandemic levels, this working group reduced its meeting frequency from monthly to quarterly, and this month said it would only meet every six months. This move, coinciding with shipping lines' attempting to hike freight rates, has spoken volumes.

Along with other major carriers, Evergreen, Yang Ming and Wan Hai, optimistic about a demand pick-up in H2, have announced another general rate increase, for 1 May.

Transpacific freight rates will rise by \$900/teu and \$1,000/feu, although customer acceptance will determine if the higher rates will materialise.

The lines implemented a GRI of \$600 per feu on the trade for mid-April. They had planned to increase rates by as much as \$1,000, but settled for an increase of \$600. That said, Evergreen GM Eric Hsieh said he was optimistic that a slowdown in inflation and US retailer restocking would drive demand.

The shipping lines have also been encouraged by the 8% jump in the Shanghai Containerised Freight Index last Friday.

The average index level for the Asia-US west coast hit a five-month high of \$1,668/feu, rising \$376 from 7 April. The Asia-US east coast rate went up by \$418, to \$2,565/feu.

However, the higher rates were more a result of liner operators' better capacity management and blanked sailings, than a rebound in volumes.

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 14 Apr 2023	Current Index 21 Apr 2023
Comprehensive Index			1033.65	1037.07
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	871	883
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1618	1605
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1668	1633
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2565	2510
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1221	1314
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	255	238
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2749	2684
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1535	1500
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2005	1989
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%	191	193
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	171	172

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งฟื้นตัวดีขึ้น ในขณะที่ค่าระวางปรับปรุงในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดฟื้นตัว Demand เพิ่มขึ้น ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย Demand การขนส่งชะลอ ในขณะค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางคงที่