

Weekly Briefing (14 December 2023)



01

THB rate / currencies



USD
35.69



EUR
38.5



GBP
44.79



AUD
23.39



CNY
5.015



JPY
0.2451



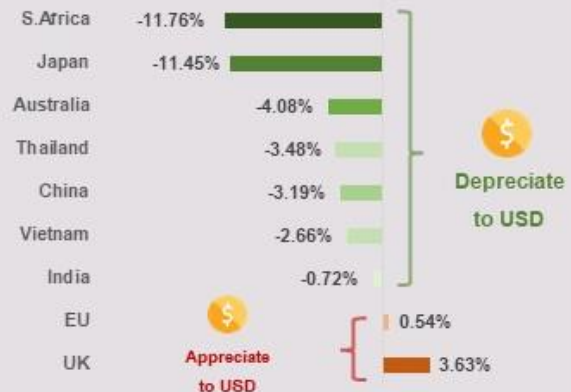
INR
0.4279



VND
0.0014

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (3 Dec - 9 Dec 2023)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	74-79	78-85	69-75

Oil Price (Jan 2019 - Dec 2023)



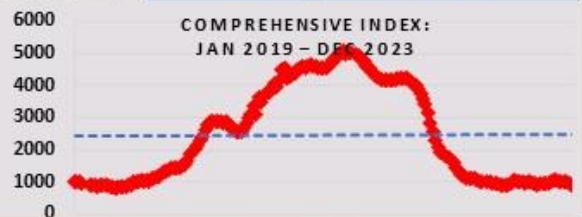
Gold 2002-2071
USD/Ounces

Gold Price (Jan 2019 - Dec 2023)



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

1-Dec-23	8-Dec-23
1,010.81	1,032.21

21.40

05

Weekly Top's Stories



1. SET falling into bear-market territory

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/48gpO1j>



2. Israel-Hamas war driving up costs for carriers and their customers

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/41ixSMZ>



3. Shifting geopolitics, climate and labor ratchet up risk for container shipping

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3Rof0Y3>

รายละเอียด
ข่าว/บทความ

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 49 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)	908	1,518	ISOCC: USD 71/TEU, USD 142/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU			
	Subject to ENS USD 30/BL					
Thailand - US West Coast	1,520	1,900				
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	2,400	3,000				
	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 ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนธันวาคม ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 908 USD/TEU และ 1,518 USD/FEU

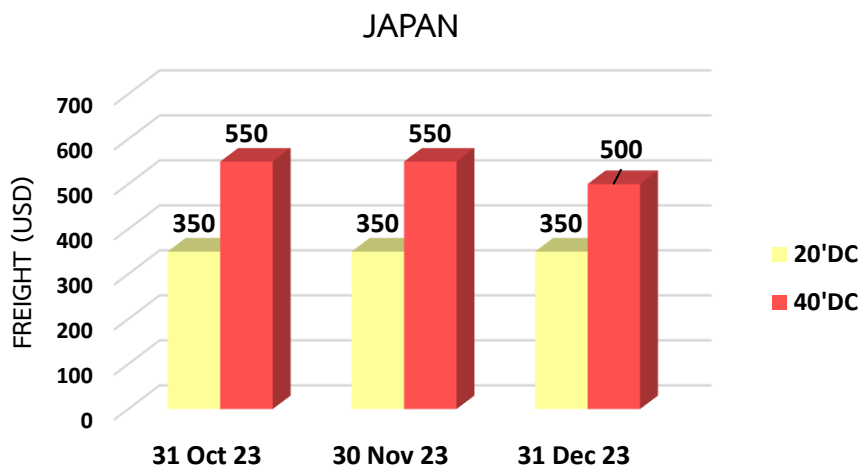
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนธันวาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้นโดยอยู่ที่ 1,520 USD/TEU และ 1,900 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 2,400 USD/TEU และ 3,000 USD/FEU

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		

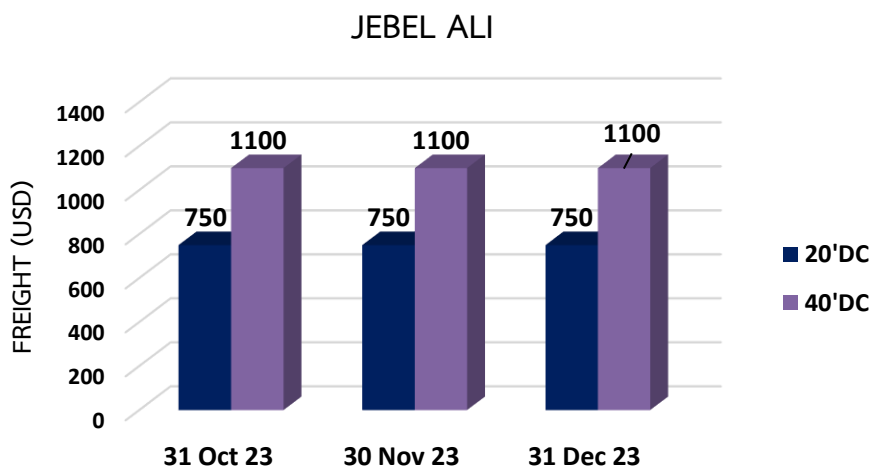
หมายเหตุ : สมาชิผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด 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

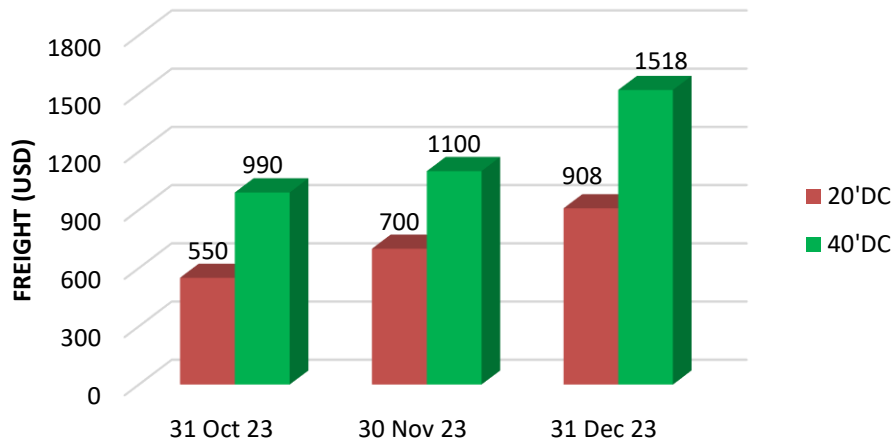


Subject to

- 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

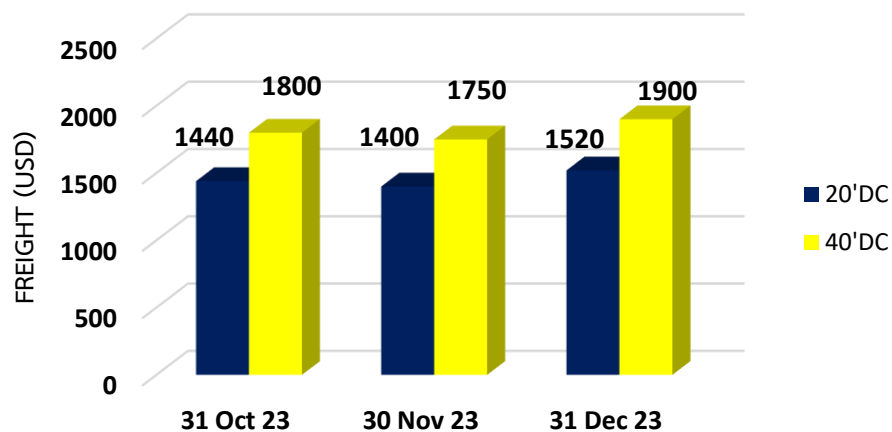


Subject to

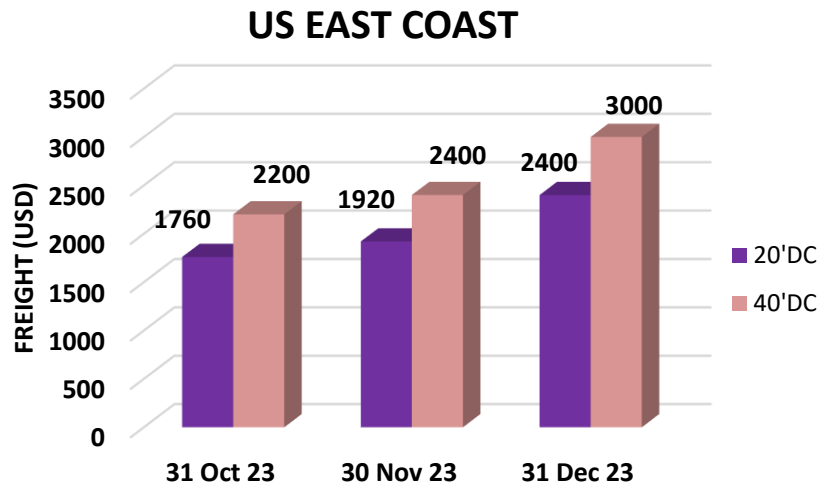
- ISOCC (Oct. 23): USD53/TEU, USD106/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Nov. 23): USD53/TEU, USD106/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Dec. 23): USD71/TEU, USD142/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

Carriers force through rate hikes and prevent new 'race to the bottom'

Ocean carriers are mostly holding the line on the huge mid-December and 1 January Asia-North Europe GRIs (general rate increases), and appear to have finally turned the corner with their rate restoration drive.

Encouraged somewhat by the carriers themselves, for the past few months several China-based forwarders have been undercutting agreed rates with the lines, in order to secure additional spot business.

In most cases, the carriers have hitherto been prepared to discount rates further, in order to hold market share, which in turn has emboldened forwarders to offer even cheaper rates in a classic 'race to the bottom', similar to that which, in 2016, led to the demise of Hanjin Shipping.

While carriers were still living off respectable H1 results, underpinned by a legacy of high contract rates, they could afford to top-up ships with low-rated spot market cargo. However, disappointing Q3 results and a dire outlook scenario from Q4 onwards has brought a reality check to liner boardrooms in Europe and Asia, not least prompted by investor concern.

Indeed, notwithstanding the huge cash reserves built up during the post-pandemic boom, shareholders have been unsettled by the predicted pace of the cash burn of carriers' mid- and long-term profitability.

Underpinned by a massive blanking programme, the diversion of some services around the Cape of Good Hope, due to war risk in the Red Sea, and not least a pick-up in demand ahead of Chinese New Year (CNY) on 10 February, the rolling out of GRIs has been well executed.

It has obliged shippers to scramble for space for the remaining export slots from China prior to the year end, with the best deal, seen by The Loadstar this morning, of \$1,600 per 40ft, ex the main Chinese ports to North European hubs, via Evergreen, valid until 31 December.

This compares with rates being touted just a week ago, through Chinese forwarders, of just \$1,000 per 40ft, apparently via a range of carriers.

Thereafter, Maersk, which had previously been blamed in certain circles for discounting rates via its online platforms, is offering \$2,100 per 40ft from China hub to North Europe hub, valid until 5 January.

Meanwhile, a UK importer contact told The Loadstar his ‘new’ 20ft rate from Dalian to Felixstowe had soared from just over \$400 in November, to \$1,200, with revisions this morning from several carriers taking the rate up to \$1,600 per 20ft.

Moreover, The Loadstar understands several carriers are considering the introduction of a peak season surcharge in January, in order to reflect an expected tight booking situation prior to CNY.

This could also see the resurrection of ‘premium’ surcharges on the route, last seen during the supply/demand crunch of 2021 and early 2022.

Maersk is, in fact, currently rolling this out for its Indian export services offering a PQC (premium quality container service surcharge) “from India to the world”, for an additional \$100 per 40ft.

Maersk’s advisory does not clarify what shippers receive for the PQC – such as priority booking or guaranteed provision of equipment – but said it was an “optional product” that could be selected at the time of booking.

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

Carriers pushing rate hikes ahead of new year service suspensions

Asia-Europe ocean carriers are making one final attempt to hike rates on the troubled tradelane next year.

Hapag-Lloyd yesterday joined CMA CGM in raising its FAK (freight all kinds) Asia-North Europe 40ft rate to \$3,000 from 1 January.

However, the shipping lines have a long way to go to meet their aspirations; for example, Drewry’s WCI Asia-North Europe component is still at a lowly \$1,343 per 40ft this week, albeit that the reading has shown a 15% uplift over the past seven days..

Meanwhile, for West Mediterranean ports, Hapag-Lloyd’s new FAK rate from the new year will be \$3,200 per 40ft – \$200 higher than that proposed by CMA CGM.

This week the WCI Asia-Med spot also saw an increase, of 15%, to \$1,608 per 40ft, but Vespucci Maritime’s Lars Jensen argued that the impressive jump this week in the WCI’s North Europe and Mediterranean spots needed to be put into perspective, as it just brings the rates back to the levels seen in mid-September.

“The GRI implemented a month ago was severely undermined in the second half of November, and the new increase brings the Asia-North Europe spot level to a point only 6% above the previous GRI, and for Asia-Med it is 9% above the previous GRI,” said Mr Jensen.

The Loadstar understands other carriers will follow suit in the coming days, hiking their FAK rates by a similar amount as they attempt to start 2024 on a firm financial footing.

In the interim, more shippers have reported that they have been unable to book on carrier online spot platforms for December shipment, as carriers attempt to squeeze the market by blanking around 40% of their advertised sailings from China.

On 1 January, it will be just a few weeks until the start of the Chinese New Year holiday, starting on 10 February, so carriers will be looking to achieve a maximum percentage of their GRIs (general rate increases) in the build-up to the factory shutdowns.

Thereafter, Mr Jensen believes, carriers will be forced to take more drastic action, to address the worsening supply/demand imbalance.

“Given the widening gap between global supply and demand, owing to the delivery of a large orderbook, it is expected that carriers at some point will begin to idle vessels by closing-down entire loops,” said Mr Jensen in his container industry column for the Baltic Exchange.

“The most likely timeframe for this would be late in the first quarter, following the Chinese New Year,” said the analyst.

Elsewhere, the transpacific tradelane is in a healthier condition, with the Asia-US west coast spot nudging down by just 2% on the week, to \$1,939 per 40ft, which means it is only 3% lower than for the same week of last year. US east coast rates increased by 7%, the WCI reading up, at \$2,747 per 40ft, but down 31% on 12 months ago.

Away from the two major tradelanes, carriers servicing the transatlantic continue to rack up huge losses, due to sub-economic rate levels.

For instance, Xeneta’s XSI North Europe to US east coast spot stands at an average of \$1,305 per 40ft, an estimated \$700 below break-even and massively below the circa-\$7,000 carriers enjoyed just a year ago.

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

More liner services avoiding canals to head for the Cape

Confidence in the Panama Canal to process container vessel transits appears to have completely bombed over the past week, and there have been widespread diversions of Asia-North America east coast sailings to Suez and Indian Ocean routes.

“Multiple carriers have revealed changes to imminent voyages by removing the Panama Canal, signalling a continued loss of confidence in the passage in the weeks to come,” eeSea operations and forecasting analyst Destine Ozuygur told The Loadstar.

“THE Alliance’s EC6 service, for example, has six vessels that are all indicating diversions to the Suez Canal as far out as mid-January.

“Another service well known for its diversions, which we mentioned last week, is Ocean Alliance’s AWE5, which has temporarily dropped Panama from its vessel schedules,” she added.

However, expectations that this might result in an increase in vessels transiting the Suez Canal have been dented by the recent attacks on commercial shipping by Houthi rebels, off the coast of Yemen – in the latest incident, OOCL boxship Number 9 was the subject of a drone attack, for which the militants claimed responsibility.

“It seems many vessels that had originally planned to utilise a divergent route through the Suez Canal are now avoiding the area for fear of the safety of their crew and the vessels,” Ms Ozuygur said, adding that the conflict could significantly reduce traffic through both canals.

“For the first time in recent memory we could possibly see a significant downturn of traffic through the Suez and the Panama canals, with a high volume of vessels preferring passage past the Cape of Good Hope.

“These diversions are now being seen on both head haul and backhaul vessel voyages. Prior to the recent attacks on commercial vessels, we primarily saw divergent passage through the Suez on the back-haul for vessels on the transpacific tradelane. Now the Cape of Good Hope can expect to see an uptick in traffic from vessels traversing both transpacific and Asia-Europe tradelanes in either direction,” she said.

According to eeSea analysts, there are 12 vessels on The Alliance’s EC1 service expected to divert from their established routes over the coming week – three have already been confirmed heading towards the Cape, based on their trajectory and positional data.

“The rest, for now, still appear to advertise Suez in their voyage schedules, but the situation is developing and we expect more to make the switch soon,” said Ms Ozuygur. “For now the service does not explicitly reference the Cape, but does show direct tracks between Manzanillo and Busan – the only possible route being past the Horn of Africa.”

This morning, eeSea data showed a queue of seven vessels waiting to transit the Panama Canal, one in transit and a further 15 at anchor in surrounding port areas; at Suez, there are seven vessels waiting for passage and two in transit, while 21 vessels are confirmed to arrive within the next week at the Cape of Good Hope. But “ we expect to see this number rise as we definitively pinpoint more diversions in the following weeks”, she added.

One silver lining for carriers is that the extra sailing distance will go some way to “soaking up” the overcapacity they are struggling with, as well as presenting the opportunity to apply a variety of surcharges, which might mitigate the rock-bottom rates available on the market.

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 1 December 2023	Current Index 8 December 2023
Comprehensive Index			1010.81	1032.21
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	851	925
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1260	1387
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1646	1669
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2446	2441
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1152	1156
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	920	915
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2198	2164
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1524	1552
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2578	2483
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	304	301
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	319	309
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	200	200
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	137	137

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งฟื้นตัวดีขึ้น ในขณะที่ค่าระวางปรับปรุงในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดการขนส่งฟื้นตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งซบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงจากสัปดาห์ที่แล้ว