

Weekly Briefing (7 November 2023)



01

THB rate / currencies



USD

35.45



EUR

38.06



GBP

43.87



AUD

23.09



CNY

4.857



JPY

0.2373



INR

0.4263



VND

0.0014

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (29 Oct - 4 Nov 2023)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	84-90	88-92	80-85

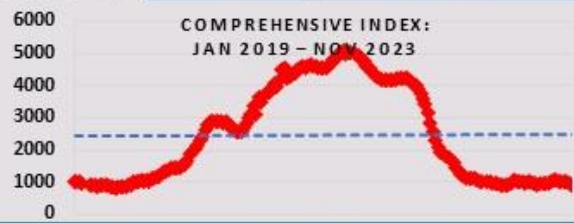


Gold	1977-2006
USD/Ounces	



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

27-Oct-23	3-Nov-23
1,012.60	1,067.88

55.28

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ



1. China's Li Vows to Boost Imports, Expand Market Access

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bloom.bg/3QTyJp2>


2. Forwarders warn of rising transshipment, cargo delays after ETS rollout

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3My1hwd>


3. Job cuts inevitable as the 'wheels have fallen off' for global forwarders

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/47hYlq0>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

สัปดาห์ที่ 44 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)	750	1,350	ISOCC: USD 53/TEU, USD 106/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	1,680	2,100		
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 ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนพฤศจิกายน ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 750 USD/TEU และ 1,350 USD/FEU

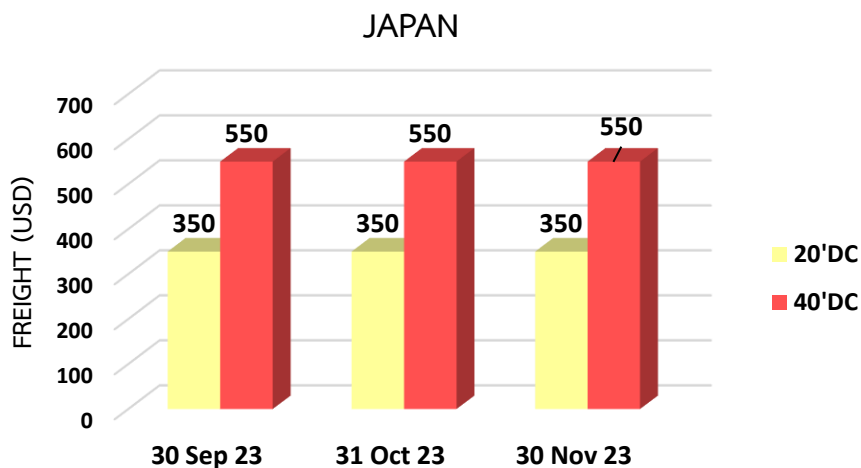
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนพฤศจิกายน ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 1,680 USD/TEU และ 2,100 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast เพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน โดยอยู่ที่ 1,920 USD/TEU และ 2,400 USD/FEU

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 ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด ๆ ไม่ว่าความเสียหายทางตรง หรือทางอ้อม ที่อาจเกิดขึ้นได้ ผู้ใช้บริการยอมรับและตระหนักดีว่า สมาชิผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยจะไม่ต้องรับผิดชอบต่อการกระทำใดของผู้ใช้บริการทั้งสิ้น

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

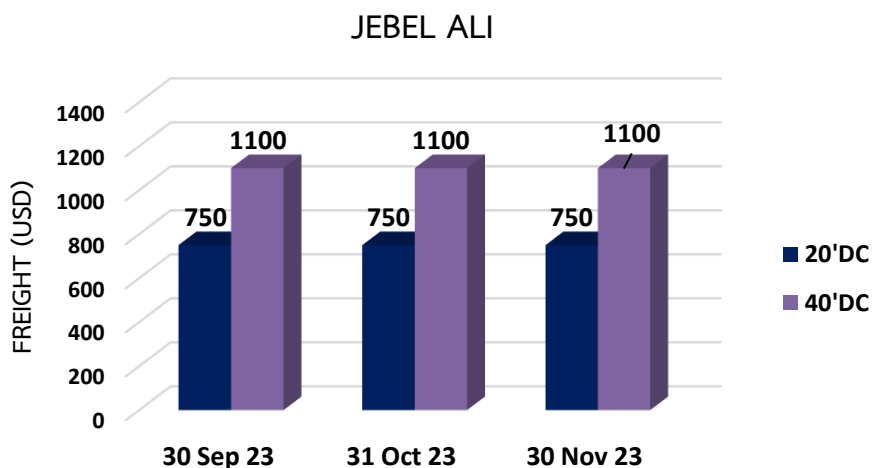


Subject to Low Sulphur Surcharge (Sep. 23): USD 57/TEU และ USD 115/FEU

(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

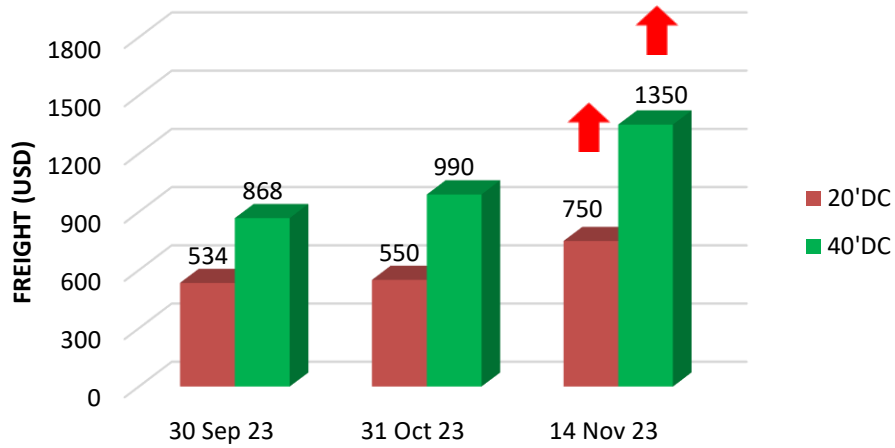


Subject to

- 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

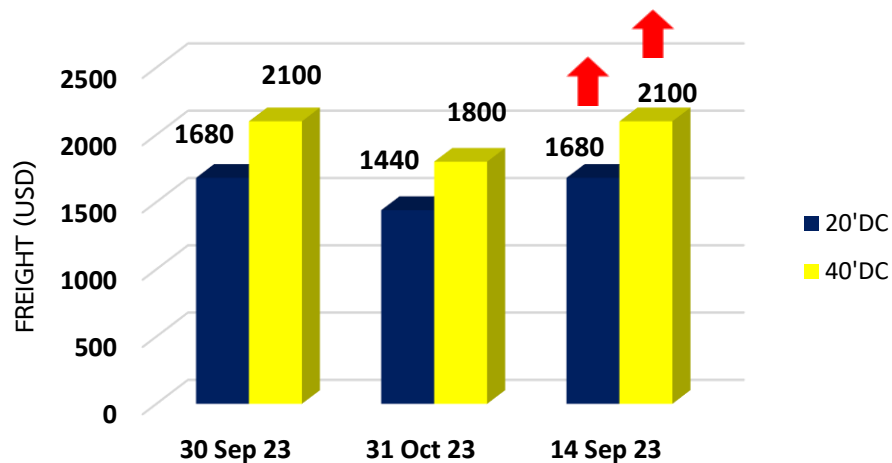


Subject to

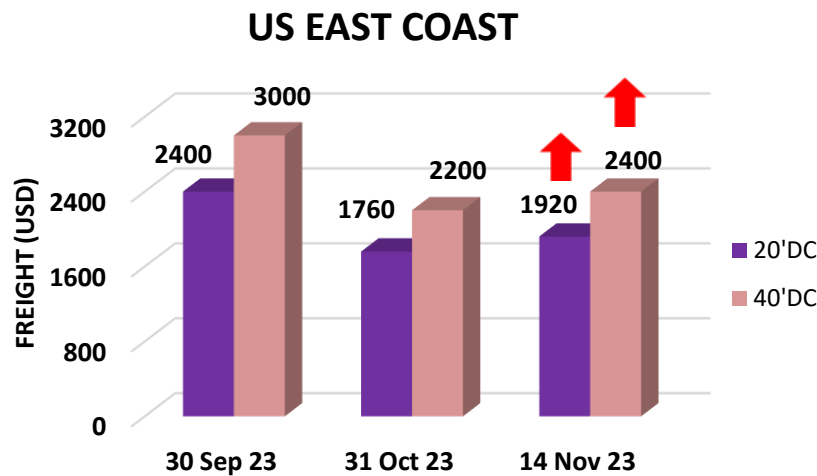
- ISOCC (Sep. 23): USD71/TEU, USD142/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Oct. 23): USD53/TEU, USD106/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Nov. 23): USD53/TEU, USD106/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

Carriers, shippers prepare for 2024 amid spectrum of uncertainty

As any active participant in container shipping knows, there is always uncertainty.

When you participate in the annual TPM conference in Long Beach, which brings in all the major industry stakeholders, it appears to always be under a cloud of uncertainty as to what the year will bring. And as the market is cyclical, it is relatively evenly divided over time whether it is the shippers or the carriers who are the most concerned.

This is not because something is wrong in the industry, nor is it unusual. It is a consequence of an industry exposed to the unpredictable nature of the global economy.

The key is not to get too bogged down in the details while trying to optimize forecasts in the vain hope that will somehow eliminate the uncertainty. Forecasts are necessary, but beyond a certain point they become an exercise in massaging decimal points that cannot be predicted.

Instead, it is about identifying and categorizing risk, and then using that approach to develop a robust plan in the face of the — known — uncertainties.

If we look at 2024, there are three categories of risks associated with market forecasts that should be considered.

Forecasting supply and demand

The first element is forecasting supply and demand. To some degree, this is the “easiest” as it is quite simply looking at the capacity being delivered, less scrappings, versus container demand linked to the economy. Of course, the devil is in the details. Capacity developments can be altered through idling of vessels or a reduction in sailing speeds. And the rule of thumb that container demand develops in line with global GDP — at least that was the baseline prior to the pandemic — appears to not work anymore. In recent years, the so-called GDP multiplier appears to have dropped materially below parity, but whether this is a pandemic ripple effect or a new normal remains to be seen.

But for all the uncertainty, these considerations are all well-known territory in the industry. Part of that also means that, yes, we are in a standard cyclical downturn. And, yes, the carriers will at some point in time idle more capacity, the only question is when.

New regulatory environment

The second element is the question of forecasting the change in carrier behavior in the face of a changing regulatory environment. This is more difficult to deal with as it is not an exercise in quantitative modeling but instead one of trying to read the minds of carriers.

The implementation of Europe's emissions trading system (ETS), as well as the abolition of the Consortia Block Exemption Regulation (CBER) anti-trust exemption in the EU, will lead to a reassessment on the part of carriers. Not only in terms of how to rearrange the networks to both mitigate the impact of those milestones, but also in terms of assessing the intent from the EU regulators. A key part of the problem is that it appears that there is a difference of understanding between the regulators and the carriers. And in the absence of any clear legal precedents, this creates a problem for the carriers. They might be able to continue to operate as-is, and they might not. The question then becomes: How much legal exposure are they willing to risk when designing new networks and vessel-sharing agreements? This is presently very difficult to predict with any degree of certainty, especially if there is a gap in the interpretation of the rules between regulators and carriers. Mind you, the regulators are not necessarily the arbiters of truth in this matter if there is not a clear legal precedent.

By extension, this also makes it difficult to predict how many of the networks will look beyond April 2024. Will there be backbone networks serving all the major ports? Clearly yes. Is it crystal clear who will collaborate, who will offer direct services versus transshipment services, as well as what transit times and port rotations will be? Not really.

Planning for the unexpected

The third element is trying to forecast the potential for major shocks to the baseline forecast. This could, for example, be an assessment of the risk of another temporary closure of the Suez Canal owing to a spillover from the present war in Gaza. Or an escalation in other vital maritime waters prone to geopolitical strife such as the Strait of Hormuz or the South China Sea. Or a worsening climate impact on, for example, water levels in the Panama Canal. Or a cyberattack that shuts down key ports or major carriers.

These are merely the tip of the iceberg in terms of low-probability, high-impact events. For most of the shippers, it would be futile to make detailed plans for all these eventualities. Instead, it would be a matter of looking back at the lessons learned in 2020-21 and having the ability to adapt to such events should they occur.

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

Threat to contract rates as carriers fail to boost spot market prices

Ocean carriers aim to have at least 50% of their business fixed by way of annual contracts, which are generally agreed at significantly higher rates than volatile spot cargo, but that gap is narrowing.

According to an analysis by Xeneta, its long-term freight rate XSI index declined by 2.6% in October, and has fallen 62.2% in the past 12 months. However, the benchmarking firm has warned that the situation for shipping lines could “get worse before it gets better”.

“Significant changes will come in the new year, following the tender season, when many shippers will be signing new contracts at lower rates than the ones they are replacing,” said Xeneta market analyst Emily Stausbøll. “I expect the storm to arrive in January, with an even more severe decline in the XSI than in 2023,” she added. Providing a few crumbs of comfort for carriers, Ms Stausbøll said she expected the picture to have improved by next May, although overall, she forecasts “a stormy time” for container lines in 2024.

Meanwhile, short-term container freight rates, which play an important role in long-term contract negotiations, remain under constant pressure on many tradelanes. The Freightos Baltic Global spot index declined a further 7% in October, to \$1,095 per 40ft, 12% lower than before the pandemic, in 2019, and the lowest recorded since April 2018. Asia-North Europe October rates failed to recover from the substantial losses seen in September, with the FBX 11 component recording a further decline, for an average rate of \$983 per 40ft.

Moreover, despite the substantial GRIs announced by carriers on the route for 1 November – underpinned by blank sailings, the introduction of winter schedules and, in the case of THE Alliance, a mid-November service loop suspension – market rates are still below breakeven levels.

Indeed, just this morning The Loadstar received an unsolicited offer from a Shenzhen-based forwarder, for Ningbo or Shanghai loading to Antwerp, Hamburg or Rotterdam, for shipment on the Ever Genius from Ningbo on 9 November, of \$600 per 20ft or \$950 per 40ft.

And Asia-Mediterranean rates are also under pressure, the FBX 13 value decreasing 14% during October, to \$1,370 per 40ft, which is 4% below 2019 levels.

However, on the transpacific, the FBX 01 Asia to US west coast and the FBX 03 Asia to US east coast readings were described by Freightos research lead Judah Levine as “relatively stable” during October, declining by 8% and 9%, to \$1,564 and \$2,213 per 40ft respectively.

Interestingly, Asia-US west coast spot rates are 15% higher than in 2019, while rates to the east coast are 17% lower.

Elsewhere, on the transatlantic, spot rates from North Europe to the US east coast remained in the doldrums in October, the FBX 22 component at \$1,045 per 40ft – a huge 48% below 2019 rate levels.

Announcing a raft of FAK (freight all kinds) price hikes on its headhaul transatlantic services for 23 November, CMA CGM said this week rates on the route had fallen to “unsustainable levels”.

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

VGM container weight mis-declaration 'rampant at most ports', say forwarders

Container carriers are dealing with widespread weight mis-declarations by shippers, refuelling long-standing ship safety hazard issues. The modified Safety of Life at Sea (SOLAS) verified gross mass (VGM) rule was enforced in 2016 to address the problem of overweight containers, which typically causes vessel stability concerns and accidents at sea.

Sunil Vaswani, executive director of the Container Shipping Lines Association (CSLA), voiced concerns and said the problem had “very serious consequences” for the industry.

He explained that the SOLAS regulatory framework requires every container to have a VGM certification before it is allowed to be loaded onto a ship, and told The Loadstar: “However, there are instances where exporters continue to mis-declare weights.

“For [these] erroneous cases, carriers are well within their rights to withhold the loading of such boxes and penalise the exporter, along with sending reports to the Directorate General of Shipping.”

CMA CGM has told its customers container weight discrepancies had soared to “unacceptable levels”, with the potential to put supply chain flows at considerable risk.

“We have found the weight indicated in the VGM and bill of lading does not align with the actual weight, measured on the weighing scales at transshipment points,” the French liner told Indian shippers.

“It is imperative to understand that mis-declared weight shipments, in addition to being a safety hazard, necessitate extensive reworking procedures with the customs and regulatory requirements of the transshipment country, which can lead to substantial delays, potentially extending transit times by several weeks.”

The carrier also warned of significant cost consequences to customers, in the form of customs penalties and detention and demurrage charges, for non-compliance.

“CMA CGM will not be responsible [for the extra cost implications],” it told them.

An executive at a major European carrier said serious mismatches between documentation and actual box weight were frequently reported by vessel operators. “There is little scrutiny of VGM accuracy at the stakeholder level, after making the shipper responsible for providing the container weight in line with SOLAS,” the source said. And an official at a Singapore-based carrier told The Loadstar: “The reality is it has not been rigorously enforced.”

According to some freight forwarder sources, VGM manipulation is rampant at most ports, using manual declarations without effectively weighing cargo instead of submitting VGM data through the ODex platform. ODex is a provider of export-import shipping documentation services for carriers.

One forwarder said: “Customs house agents often adopt this modus operandi for last-minute cargo moves, with trucks showing up at the gate closure or cut-off time declared for loading containers onto the ship. This frantic activity helps them bypass the proper VGM eye – and this can’t happen without all playing a role.”

SOLAS non-compliance is an industry-wide menace, say carriers, which needs swift stakeholder intervention, but the SOLAS rule had its share of controversy in its initial roll-out stages, when shippers resisted attempts by container terminals across the globe to collect additional fees for VGM services.

Meanwhile, CMA CGM has announced a new surcharge on overweight shipments from the Middle East to North Europe, Scandinavia, Poland, the Baltic, the East/West Mediterranean, the Adriatic, North Africa and Morocco. From 15 November, dry cargo loads weighing over 14 tons will attract a tariff of \$50 per teu, it said.

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 27 October 2023	Current Index 3 November 2023
Comprehensive Index			1012.6	1067.88
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	769	756
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1221	1231
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1916	2102
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2361	2434
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1101	1268
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	792	838
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2307	2341
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1514	1516
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2425	2660
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	306	307
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	319	319
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	187	192
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	142	142

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งสินค้าต่อเนื่องทั่วโลก ในขณะนี้ค่าระวางเพิ่มขึ้นในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดการขนส่งสินค้าต่อเนื่อง ในขณะนี้ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อย สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งสินค้าต่อเนื่อง ในขณะนี้ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่องเช่นเดียวกัน สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ตลาดการขนส่งเริ่มฟื้นตัว ในขณะนี้ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งสินค้า ในขณะนี้ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะนี้ค่าระวางคงที่
