

## Weekly Briefing (10 April 2023)



01

### THB rate / currencies



**USD**  
33.86



**EUR**  
37.23



**GBP**  
42.06



**AUD**  
22.59



**CNY**  
4.928



**JPY**  
0.2586



**INR**  
0.4137



**VND**  
0.0014

02

### Exchange rate trend to USD (YTD)



03

### Crude Oil price & Gold (2 Apr - 8 Apr 2023)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	80-82	77-86	84-86

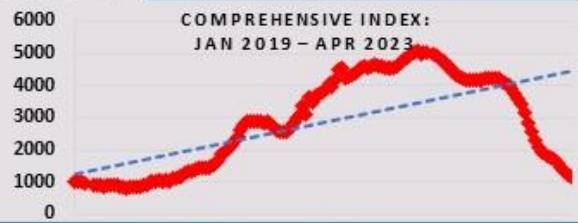


**Gold** 1969-2021 USD/Ounces



04

### Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



### Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

31-Mar-23	7-Apr-23
923.78	956.93

33.15

05

### Weekly Top's Stories

รายละเอียด  
ข่าว/บทความ



1. US weekly jobless claims drop

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://reut.rs/3UlkKmC>



2. Shippers brace for freight rate and BAF increase onslaught

รายละเอียดเพิ่มเติม : <http://bit.ly/40YqvsP>

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

## สัปดาห์ที่ 14 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 (North & South)	650	950		
	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) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	650	950	ISOCC: USD 159/TEU, USD 318/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	960	1,200		Effective till 14-APR-2023
Thailand - US East Coast	1,400	2,000		
(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 ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนเมษายน ค่าระวางปรับปรุง โดยอยู่ที่ 650 USD/TEU และ 950 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge ลดลงเช่นเดียวกัน

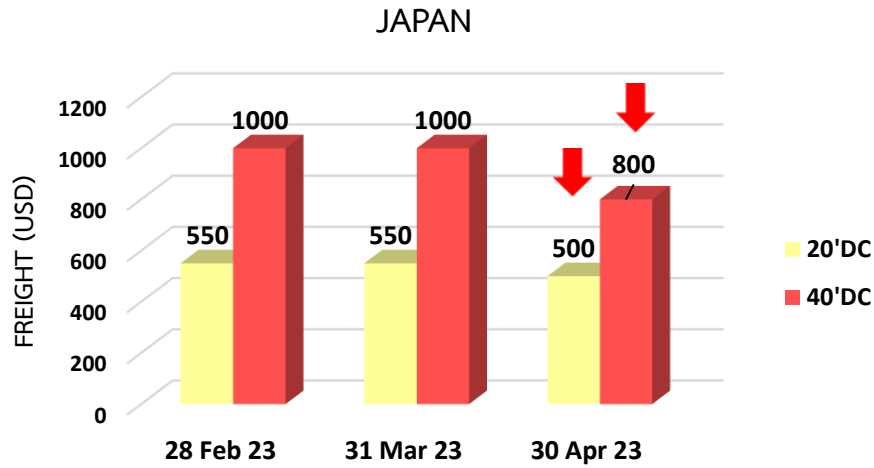
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนเมษายน ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 960 USD/TEU และ 1,200 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 1,200 USD/FEU

**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		

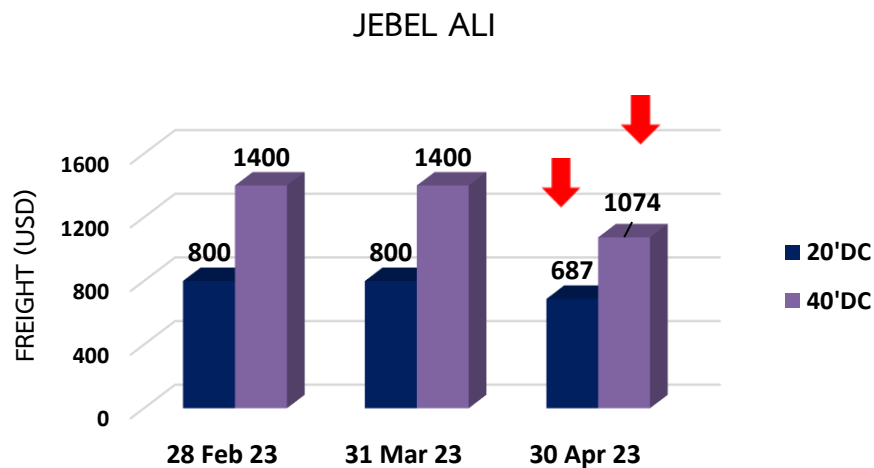
(\*) ค่าระวางอาจมีการเปลี่ยนแปลงเนื่องจากเริ่มเข้าสู่ช่วง High Season

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

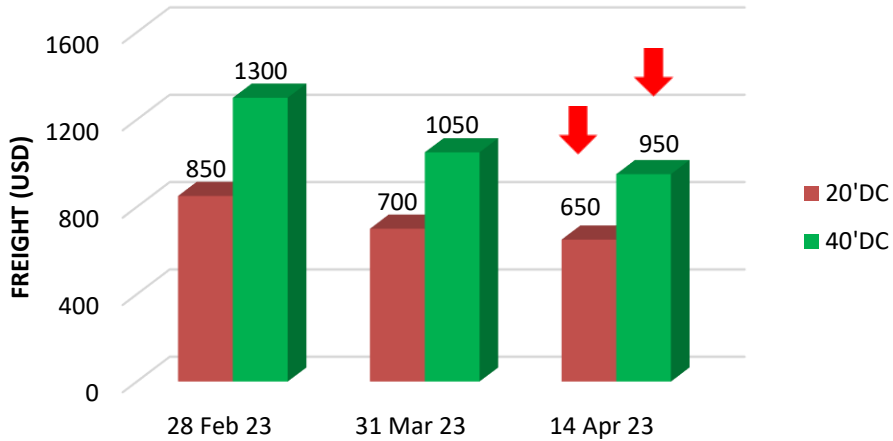


Subject to

- 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**

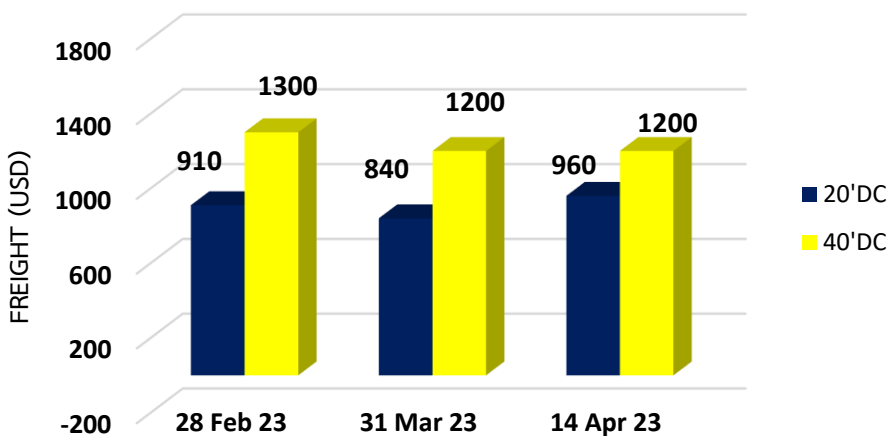


Subject to

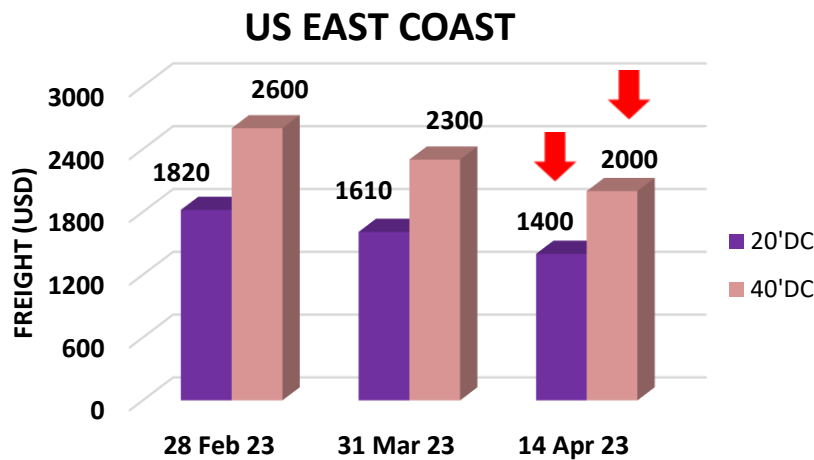
- ISOCC (Feb. 23): USD159/TEU, USD318/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Mar. 23): USD141/TEU, USD282/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Apr. 23): USD159/TEU, USD318/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

**Global car carriers see mixed outlook after stellar 2022**

Car carrier operators face a mixed outlook this year with strong export volumes forecast for light vehicles, at least in the first half, while high-and-heavy shipments, including construction and mining equipment, could falter, carriers say.

Vessel supply is also expected to remain tight, bolstering freight rates, with most of the ships currently on order unlikely to be delivered until after mid-2024.

Wallenius Wilhelmsen, Höegh Autoliners, and Hyundai Glovis have all reported record results for 2022 due to higher freight rates and utilization levels and increased shipment volumes.

Höegh Autoliners CEO Andreas Enger said in the carrier’s annual report, released March 31, that 2022 was the carrier’s “strongest financial year ever ... The lack of new capacity entering the market create[s] an immense capacity tightness, pushing spot rates to a record level.”

Höegh expects the strong market for vehicle and high-and-heavy shipments to continue into 2023. “Very few newbuild [vessels] will be delivered and the general expectation is that deep-sea transport volumes will increase compared to 2022,” the report said.

The carrier reported a net profit of \$299 million in 2022, up from \$125 million in 2021. Revenues surged to almost \$1.3 billion, up from \$947 million.

Hyundai Glovis, which primarily transports vehicles for South Korean manufacturers Hyundai and Kia Motors, was similarly upbeat. “[We] expect a strong market due to [the] lack of available ships in the market,” the carrier said in its 2022 annual results presentation on March 21.

Hyundai Glovis CEO Lee Kyoo-Bok said during the presentation that the company is also expanding into other markets, including signing ocean shipping contracts with other vehicle manufacturers, acquiring a used car auction company, and entering Southeast Asia markets, including Thailand. By making these moves “the company has laid the foundation for future growth,” Lee said.

Hyundai Glovis, which also has distribution, logistics, and car sales and auction divisions, reported revenue growth of 40 percent, to \$20.6 billion, for 2022, and net profits of \$928 million, up 52 percent over 2021. The carrier's ocean shipping division, comprising a fleet of 72 owned and chartered pure car and truck carriers, contributed \$3.5 billion to total revenue, up from \$2.6 billion in 2021, the company said.

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

### 'Nervous' box lines back-pedal on D&D charges as new rules loom

While US ports and container terminals still resist a regulatory drive to curtail detention and demurrage (D&D) charges, several shipping lines have stopped charging cargo owners and truckers on days when terminals are closed.

The threat of further legislation against antitrust immunity may be a factor.

The US Federal Maritime Commission (FMC) has been questioning container terminals and the 11 largest box lines serving the US on their policy of charging D&D fees when their facilities are closed.

Over the past couple of years shippers and truckers have protested furiously over being charged when they had been unable to get access to congested terminals.

These protests were the fuel for the Ocean Shipping Reform Act of 2022, which charged the FMC with new rulemaking and guidance on D&D, and the authority duly produced a Notice of Proposed Rulemaking, aimed at curtailing the elbow room for terminals and carriers to levy such charges.

One of notice's controversial elements is that terminals should have a direct contractual relationship with cargo owners in order to bill them for demurrage. This would force terminals to charge carriers, who would then pass the bill to their clients.

But the bigger concern for terminals is the plan to ban charges for days when port facilities are closed. An early taste of this came in December, when the FMC ordered Evergreen to refund \$510 to a trucking company for detention fees levied in 2020 when the terminal in question was closed over the Memorial Day weekend.

FMC chairman Daniel Maffei said the organisation was not out to ban D&D charges, which he called "very important to keep cargo flowing", but stressed it wanted to change "what I believe has become a practice of using demurrage and detention as a revenue centre, as opposed to strictly an incentive to pick up cargo and return equipment".

Ports America and the National Association of Waterfront Employers argue the FMC is overstepping its mandate, but no longer have the full backing of the container lines. Over the past month, three have announced they are axing D&D charges on days when facilities are closed.

Maersk was the first to declare its change of policy and HMM and MSC followed suit. Both HMM and MSC said they were working with the FMC on the issue, signalling that they had come to terms with the prospect of the emerging rules banning charges in such situations. The final set of rules from the FMC is due on 15 June.



“The carriers know they pulled a fast one,” said one industry executive. “Over the past two years they began to claw back contractual excess free times they had previously granted customers. Simultaneously they raised the daily D&D fees,” he added.

And there may be another reason for the carriers’ conciliatory stance: a new, bipartisan, piece of legislation now before the US Congress seeks to repeal limited antitrust immunity for non-US ocean carriers.

The authors of the proposed Ocean Shipping Antitrust Enforcement Act claim it would stop alleged abuses by carriers, from price gouging to refusing to accept US export shipments. A similar draft bill was tabled last year by one of the congressmen involved this time, but failed to gather support.

Container lines are concerned about the headwinds they are facing from regulators, the industry executive reckoned, and added: “They’re nervous because of the antagonistic stance of the European Commission and the FMC.”

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

### **NG impact on decarbonising shipping 'negligible', claims green group**

A UMAS report dismissing LNG as “a statistical irrelevance” in the rush to decarbonise shipping, has coincided with a new campaign against its adoption.

However, shipping’s adoption of LNG shows no signs of slowing down, with some 50 new port bunkering facilities planned by 2025, as well as making up 81% of alternative-fuel vessel orders last year.

But campaign group Say No To LNG aims to rule out the fossil fuel as part of any decarbonisation scenario, pointing out that methane emissions – the main component of LNG and some 80 times as potent a greenhouse gas as CO<sub>2</sub> – have increased by 150% in six years as ships and other industries switch to the fuel.

According to UMAS data, despite the enormous research and development cost of developing new engine types, fuel feeds and tank systems, and even new ship designs for burning LNG, its effect on decarbonisation will have been “a statistical irrelevance”.

It said: “LNG provides a negligible impact on well-to-wake greenhouse gas emissions... and so there is no material change in the overall WtW GHG reduction, regardless of the take-up of LNG between now and 2030.”

UMAS condemned the “complacency” across the shipping sector, which, it claims, has prioritising adoption of new zero-carbon fuels to the exclusion of improving fuel efficiency.

“Industry is increasingly under pressure to align with 1.5°C and has broadly embraced that this can only be achieved by a fuel transition,” said Jean-Marc Bonello, principal consultant at UMAS. “However, this may distract from the fact that significant gains in energy efficiency through technologies, including wind assist, and operational measures are needed this decade so start reducing GHG now.”

Though not applicable on all trades, existing sail designs have been responsible for reducing fuel consumption by around 30% in some cases, and some designers, such as Wilhelmsen, anticipate being able to operate with wind providing 90% of their propulsion.

Other efficiency upgrades include air lubrication, hull optimisation, and aft-hull additions such as fins and ducts.

UMAS director Tristan Smith said shipping was “on track for a complacent 2020s, followed by a highly disruptive 2030s, caused by a turbulent, expensive and late fuel transition.”

Instead, he added, an accelerated timeline of investment was needed not only to change fuels, but also to whittle down the fuel use of the average vessel.

However, industry lobby group Sea-LNG, which recently expanded to include another fossil fuel company, Énestas, to its board’s line-up, has criticised what it has called “sensationalist claims” on methane slip, characterising them as “a transparent attempt to distract the industry from investing in LNG”.

Its COO, Steve Esau, called methane slip “effectively solved” in two-stroke diesels, “which make up more than half of the LNG-fuelled vessels on order today”.

At COP 26 in Glasgow at the end of 2021, more than 100 countries signed a declaration to cut LNG use, including the US, UK and the EU. EC president Ursula von der Leyen told COP LNG was “the lowest hanging fruit” – ie, the easiest method to cut greenhouse gas emissions.

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 31 Mar 2023	Current Index 7 Apr 2023
Comprehensive Index			923.78	956.93
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	863	877
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1602	1621
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1148	1292
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2010	2147
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1040	1092
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	318	267
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2609	2655
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1756	1741
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1721	1817
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	319	320
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	329	329
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	199	196
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	186	184

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งทางเรือต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางปรับปรุงในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดซบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งยังคงซบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย Demand การขนส่งทางเรือ ในขณะที่ยังคงลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งฟื้นตัวต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่องเช่นเดียวกัน สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทางเรือ และค่าระวางปรับคงที่

-----