

Weekly Briefing (22 May 2023)



01

THB rate / currencies



USD
34.31



EUR
37.12



GBP
42.71



AUD
22.81



CNY
4.896



JPY
0.2487



INR
0.4142



VND
0.0014

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (14 May - 20 May 2023)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	70-73	74-77	74-77



Gold 1957-2016 USD/Ounces



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

12-May-23	19-May-23
983.41	972.45

-10.96

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ



1. US Inflation Set to Stay Firm in Challenge for the Fed

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bloom.bg/3Ovx3M9>



2. More liner newcomers quit long-haul box lanes as rates tumble

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3BJ9UOW>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 20 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	
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		Subject to ISOCC USD 113/TEU, USD 226/FEU War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU	
Thailand - Jebel Ali	687	1,074		
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	550-650	1,100-1,300	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)	735	1,100	ISOCC: USD 124/TEU, USD 248/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	1,160	1,450		
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	1,880	2,350		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

หมายเหตุ: SCMC คือ Security Compliance Management Charge // ISOCC คือ IMO Sox Compliance Charge

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือน พฤษภาคม 2566 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคองที่ 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 ค่าระวางคองที่ โดยอยู่ที่ 1,100 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU และค่า IMO Sox Compliance Charge ปรับลดลงเช่นเดียวกัน ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคองที่ โดยอยู่ที่ 250-300 USD/TEU และ 500-600 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนพฤษภาคม ปรับลดลง โดยอยู่ที่ 550-650 USD/TEU และ 1,100-1,300 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนพฤษภาคม ค่าระวางคองที่ โดยอยู่ที่ 735 USD/TEU และ 1,100 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge คองที่เช่นเดียวกัน

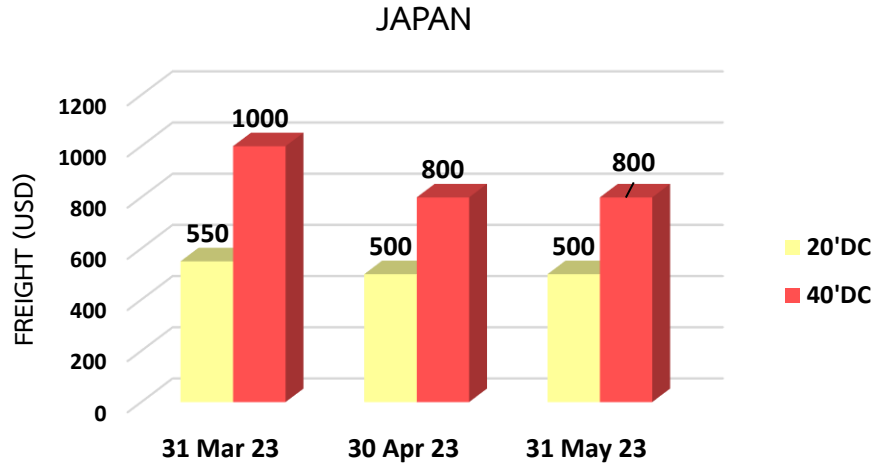
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนพฤษภาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast คองที่ โดยอยู่ที่ 1,160 USD/TEU และ 1,450 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast คองที่เช่นเดียวกัน โดยอยู่ที่ 1,880 USD/TEU และ 2,350 USD/FEU

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-May-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		

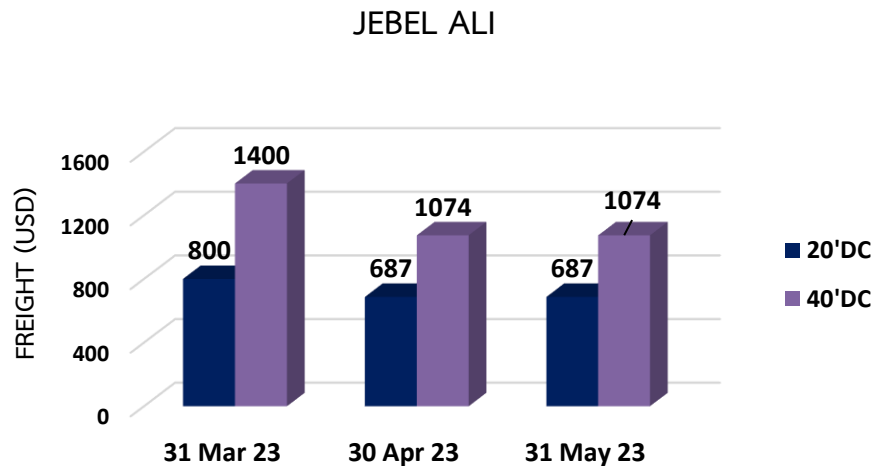
(*) ค่าระวางอาจมีความแตกต่างในการใช้บริการจริงเนื่องจากอยู่ในช่วง High Season

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



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

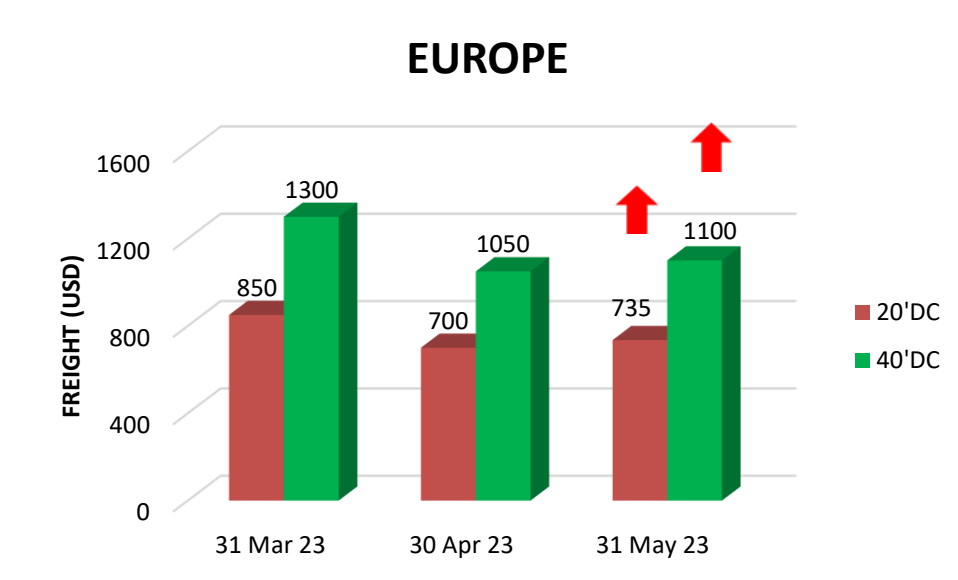
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2566



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Mar. 23): USD 124/TEU และ USD 248/FEU
(Apr. 23): USD 113/TEU และ USD 226/FEU
(May. 23): USD 113/TEU และ USD 226/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

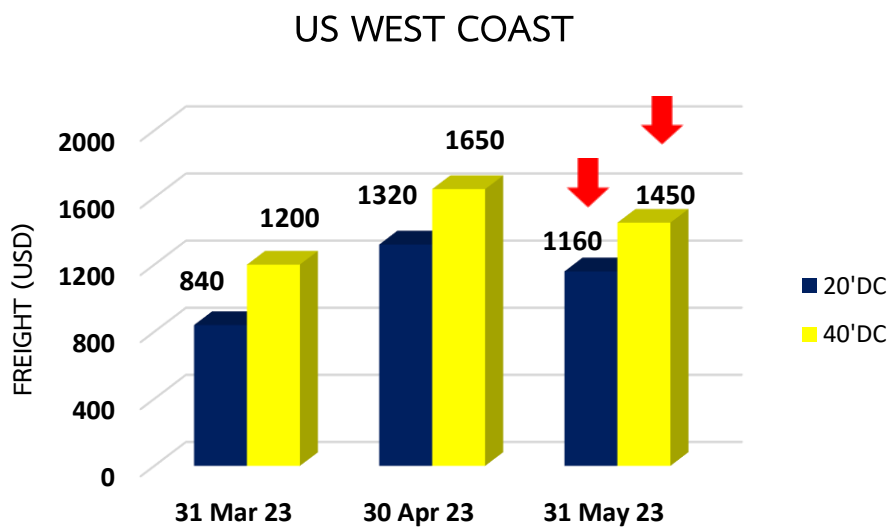
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2566



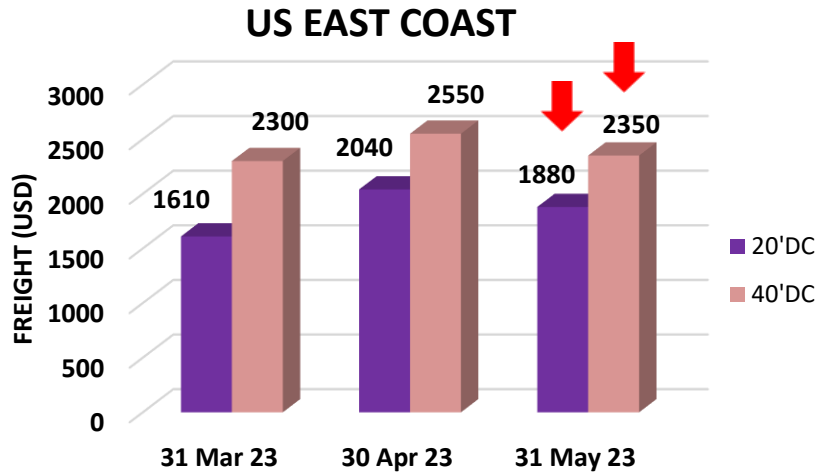
Subject to

- 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 มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2566



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



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

Trans-Pac carriers showing flexibility in service contract negotiations

As trans-Pacific carriers wrap up their 2023-24 service contract negotiations with non-vessel-operating common carriers (NVOs) and shippers, they are signing a broad mix of deals that include fixed and floating rates, as well as contracts that include the price of the inland rail or truck move, sources say. Most contracts should be signed by June 1.

Sources told the Journal of Commerce that negotiations are mostly concluded on NVO contracts with rates that float with the spot market, known as freight-all-kinds, or FAK. The initial FAK rates this year are generally in the range of \$1,350 to \$1,500 per FEU to the West Coast, the sources said, with East Coast rates about \$1,000 higher.

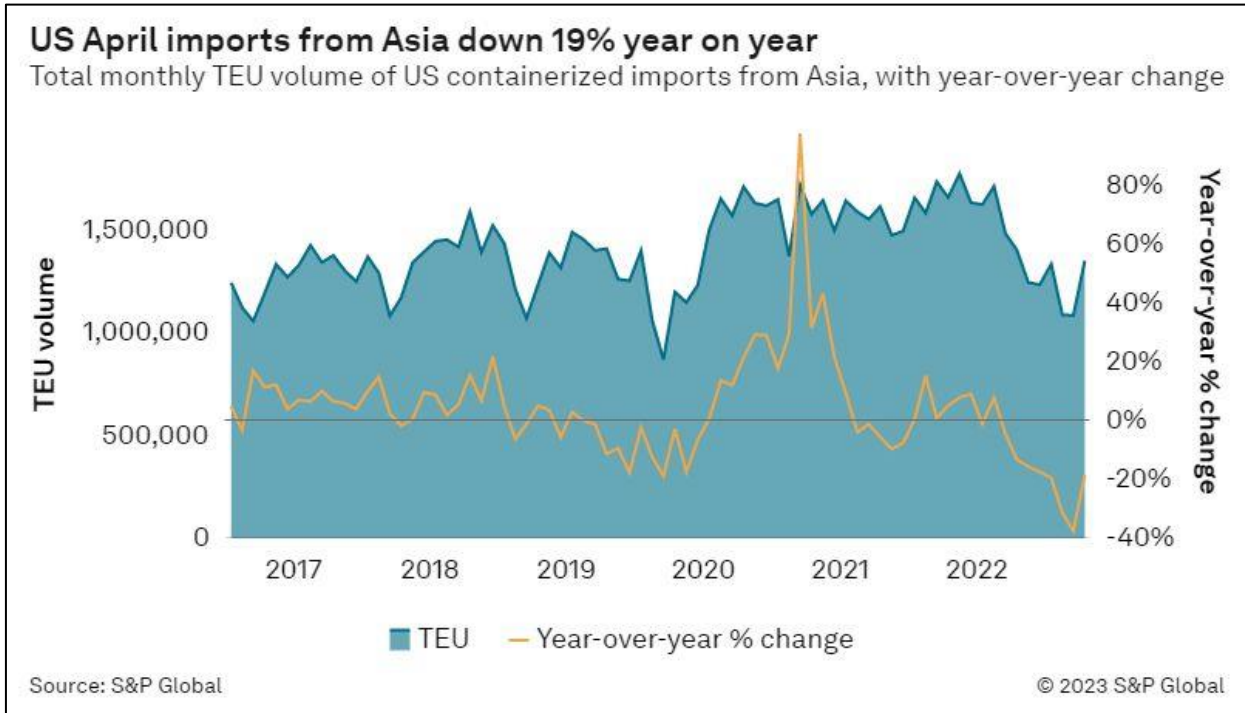
The Journal of Commerce spoke with three carrier executives and seven NVOs for this story.

Rates in the 2023-24 contracts are significantly lower than last year's contracts; rates a year ago were \$6,000 to \$8,000 per FEU to the West Coast and \$8,000 to \$10,000 for the East Coast.

NVOs are now finalizing the rates that are fixed for the life of the contract, known as "named account rates" because the NVO must name the shipper. Named account rates are generally priced lower than the FAK rates.

"Fixed account rates will be a little less [than the FAK rates], maybe \$50 [per FEU] less," said one NVO who spoke on the condition of anonymity.

NVOs anticipate completing the named account contracts by the end of May. "We're still looking for that final number," said Christian Sur, executive vice president of ocean freight and contract logistics at Unique Logistics International.



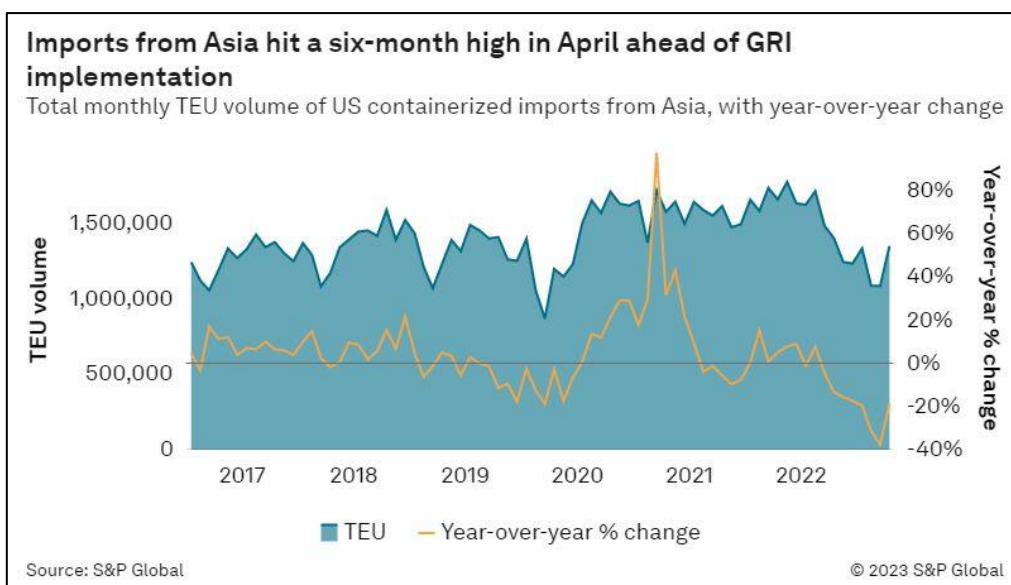
Source: <https://www.JOC.com/>

Asia import volumes jumped in April as US shippers navigated GRIs

US imports from Asia hit a six-month high in April as shippers, faced with the prospect of higher costs as ocean carriers attempted to push through a pair of rate increases, rushed their cargo on the eastbound trans-Pacific.

Asia imports to the US hit 1.35 million TEUs last month, according to PIERS, a sister product of the Journal of Commerce within S&P Global. That’s the highest level seen since October 2022 when imports hit 1.402 million TEUs, PIERS data shows.

While April imports were down 18.6% from the same month a year earlier, they were up almost 25% from March



Imports from China alone also staged a month-to-month rebound. April saw imports from China reach 793,604 TEUs, up from 581,479 TEUs in March.

Overall container imports to the US in April fell 17.4% year on year to 2.02 million TEUs, PIERS data shows, but were up from 1.75 million TEUs in March.

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

MSC and CMA CGM way ahead in box fleet-building race

MSC's phenomenal growth over the past two years has largely been driven by acquisition of second-hand containerships, while rival CMA CGM is the most aggressive charterer of tonnage.

According to Alphaliner data, MSC has purchased an armada of 306 containerships, with a capacity of 1.2m teu, since August 2020 and, with its newbuild deliveries, will reach a fleet capacity of 5m teu this month, and will shortly thereafter stretch the gap to second-ranked carrier Maersk to more than a million teu.

The carrier jumped from a capacity of 1m teu in 2007 to 2m teu in 2011, to 3m teu in 2017 and to 4m teu in 2021, before usurping the long reign of Maersk as the biggest carrier, in January last year.

And the Aponte family-led shipping line shows no sign of easing up on its aspiration to dominate global tradelanes.

"MSC's growth ambitions will not stop," said the consultant, noting that the Geneva-headquartered carrier's fleet will hit 6m teu by the middle of next year. It added: "When the 2M vessel-sharing agreement with Maersk is set to expire, MSC will be well positioned to operate a standalone network with a global reach."

And if MSC continues its strategy of eking out the service life of its elderly ships, its capacity could climb to around 6.75m teu by 2025. However, Alphaliner expects MSC's operating capacity "to level off around the 6m teu mark".

"MSC is expected to dispose of numerous ageing ships in the sub-8,000 teu class in the coming years, as it strives to increase fuel efficiency and move along its transition to alternative 'green' fuels," said the consultant. Meanwhile, containership brokers working on behalf of French carrier CMA CGM are the busiest in the charter market.

"CMA CGM has been by far the most active charterer since the beginning of the year, with around 120 vessel fixtures concluded, including both extensions and new deals," said Alphaliner.

Indeed, a London-based shipbroker told The Loadstar CMA CGM was expressing interest in all open tonnage, as well as enquiring about forward options.

"It is definitely the most aggressive of the liner companies at the moment, and not afraid to forward-fix for long periods," said the broker.

Moreover, CMA CGM, with a current fleet of 621 vessels, with a capacity of 3.5m teu, also has a huge orderbook approaching 1m teu. And it is reported to be negotiating with Asian yards for ten more 24,000 teu ships, which could enable the carrier to leapfrog Maersk to take over the second-largest carrier ranking.

"The rumoured orders would see CMA CGM's newbuilding pipeline jump from 910,000 teu to 1.15m teu, which could potentially see the carrier move past Maersk," said Alphaliner.

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 12 May 2023	Current Index 19 May 2023
Comprehensive Index			983.41	972.45
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	870	869
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1624	1628
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1385	1329
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2381	2365
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1324	1261
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	225	279
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2744	2759
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1350	1417
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1955	2009
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	321	321
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	329	329
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	173	174
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	144	140

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะที่ค่าระวางปรับปรุงในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดทางเรือ ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อย สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งขบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ภาพรวมตลาดการขนส่งพื้นผิว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะที่ค่าระวางเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะที่ค่าระวางคงที่