

## Weekly Briefing (15 August 2023)



01

### THB rate / currencies



USD

35.17



EUR

38.46



GBP

44.57



AUD

22.72



CNY

4.855



JPY

0.2427



INR

0.4241



VND

0.0014

02

### Exchange rate trend to USD (YTD)



03

### Crude Oil price & Gold (6 Aug - 12 Aug 2023)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	85-88	86-90	82-85

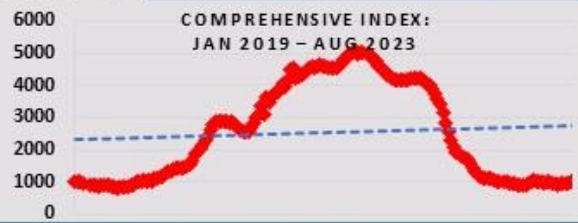


Gold	1912-1943
USD/Ounces	1912-1943



04

### Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



### Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

4-Aug-23	11-Aug-23
1,039.32	1,043.54

4.22

05

### Weekly Top's Stories

รายละเอียด  
ข่าว/บทความ



1. China Cuts Rate by Most Since 2020 as Economic Woes Deepen

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/45tizBW>



2. Panama Canal draught restrictions start to bite, sparking liner surcharges

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3DYb2z6>



3. ILA flexes to fight on multiple beachheads

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/45qZ3pr>

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 32 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	130	180	Subject to ISOCC USD 69/TEU, USD 138/FEU	Effective till 31-AUG-2023
Thailand - Qingdao	150	200		
Thailand - Hong Kong	100	150		
Thailand - Japan (Main Port)	400	600		
Thailand - Kaohsiung	200	500		
Thailand - Klang	150	250	Subject to ISOCC USD 40/TEU, USD 80/FEU	
Thailand - Jakarta	200	350		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	80	150		
Thailand - Singapore	200	300		
Thailand - Manila (North & South)	500	800		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	850	1,300	Subject to ISOCC USD 67/TEU, USD 134/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	700	900	ISOCC: USD 71/TEU, USD 142/FEU	
Thailand - Durban / Cape Town	1,263	1,676	Subject to ISOCC USD 113/TEU, USD 226/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)	742	1,284	ISOCC: USD 88/TEU, USD 176/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	1,700	2,200		
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	2,500	3,200		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือน สิงหาคม 2566 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียปรับปรุงในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางอยู่ที่ 130 USD/TEU และ 180 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ที่ 150 USD/TEU และ 250 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางอยู่ที่ 100 USD/TEU และ 150 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 400 USD/TEU และ 600 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 1,263 USD/TEU และ 1,676 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนสิงหาคม ปรับเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 600-700 USD/TEU และ 1,200-1,400 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนสิงหาคม ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 742 USD/TEU และ 1,248 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge คงที่

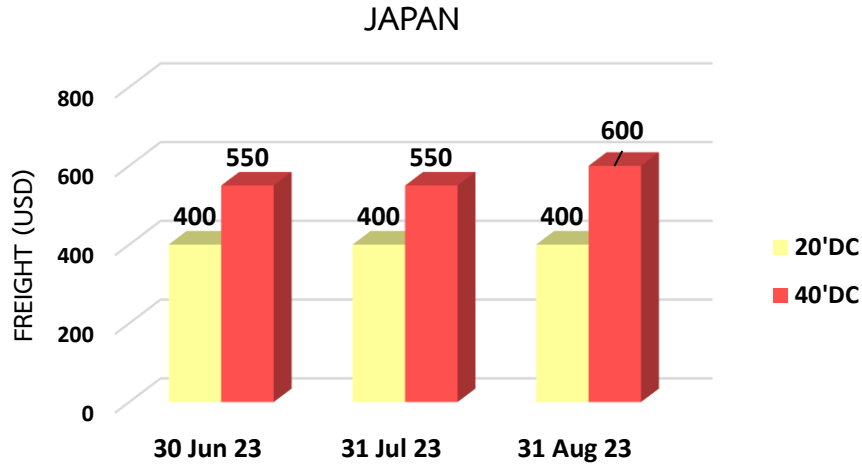
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนสิงหาคมคงที่ ค่าระวางฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,700 USD/TEU และ 2,200 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast อยู่ที่ 2,500 USD/TEU และ 3,200 USD/FEU

### 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 31-AUG-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)	1,700	1,900	OBS: USD 327/TEU, USD 654/FEU	
London Gateway / Southampton	1,700	1,900		

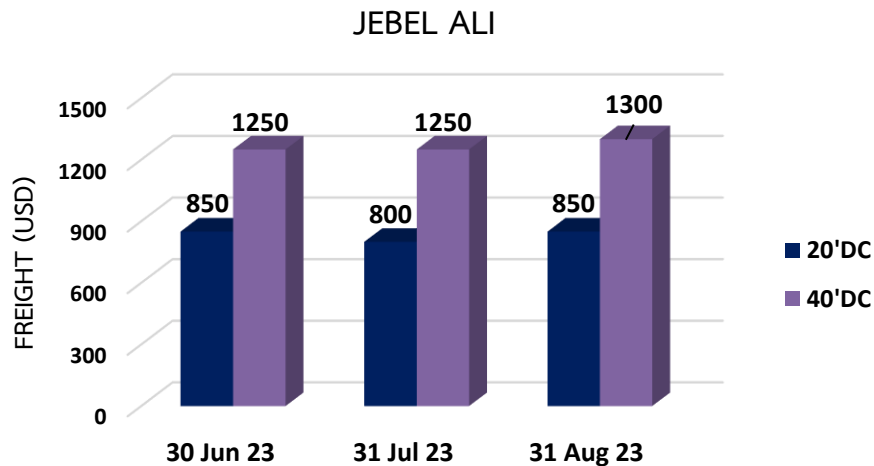
(\*) ค่าระวางอาจมีความแตกต่างในการใช้บริการจริงเนื่องจากอยู่ในช่วง High Season

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2566



Subject to Low Sulphur Surcharge (Jun. 23): USD 69/TEU และ USD 138/FEU  
(Jul. 23): USD 57/TEU และ USD 115/FEU  
(Aug. 23): USD 69/TEU และ USD 138/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2566

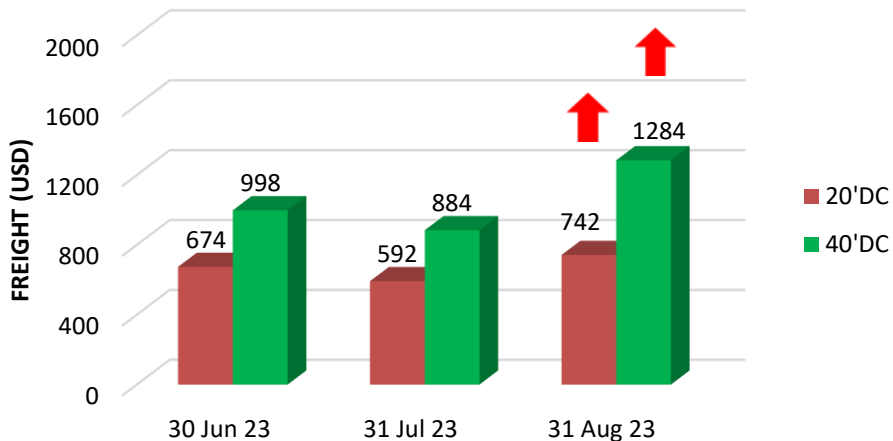


Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Jun. 23): USD 56/TEU และ USD 112/FEU  
(Jul. 23): USD 56/TEU และ USD 112/FEU  
(Aug. 23): USD 67/TEU และ USD 134/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2566

### EUROPE

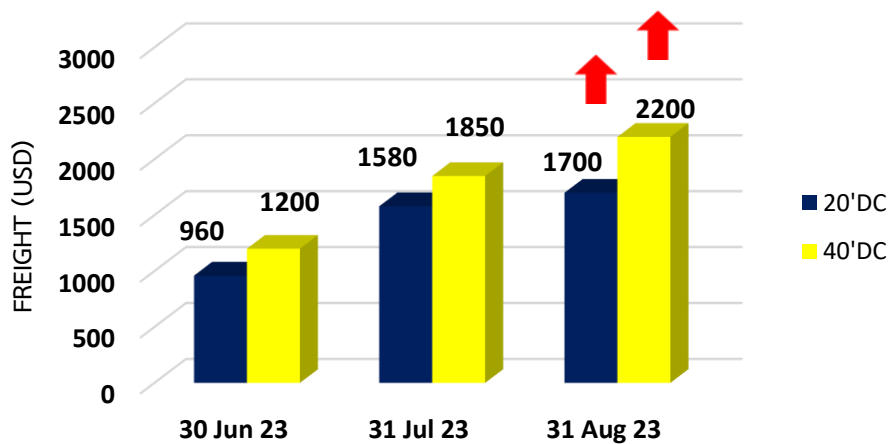


Subject to

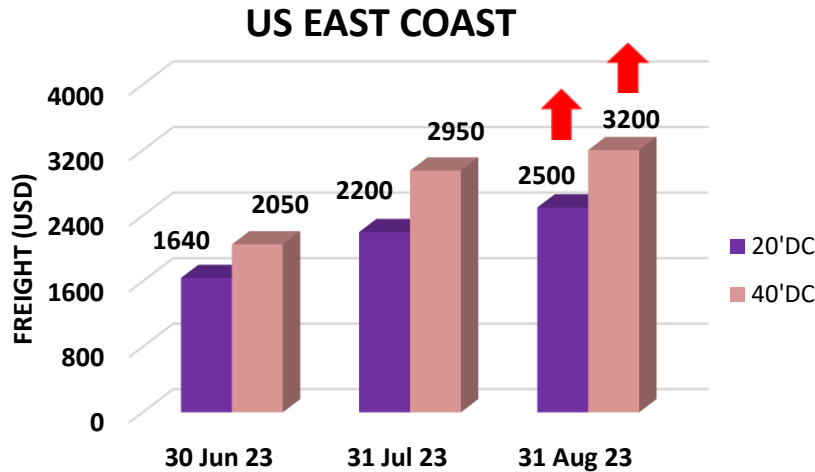
- ISOCC (Jun. 23): USD106/TEU, USD212/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Jul. 23): USD88/TEU, USD176/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Aug. 23): USD88/TEU, USD176/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2566

### US WEST COAST



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2566



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

**Carriers get tougher on blankings as earnings tumble, but GRIs hold**

Ocean carriers appear to have held onto most of their August GRI gains this week on the transpacific and Asia-Europe tradelanes – and have halted the spot rate erosion on the transatlantic.

Xeneta’s XSI Asia-North Europe spot rate component ticked down slightly, by 2.5%, for an average of \$1,692 per 40ft, after a 31% jump the previous week.

The average rate falls below the circa-\$2,000 per 40ft FAK rates the carriers were seeking, but they will still regard their GRI campaign as a success, and a platform from which they can launch another GRI for September.

Moreover, rates from China to North Europe are still available at \$1,300 or less from a few carriers, with a validity of two weeks.

Nevertheless, Asia-North Europe carriers are being more judicious in their capacity management, including top-ranked MSC, which has voided the sailing of a standalone relaunched loop for the past two weeks.

Notwithstanding the political importance of the May-relaunched with extra calls standalone Swan loop to the Geneva-headquartered carrier, MSC has not hesitated to cancel the sailing as a consequence of soft demand. The 13,988 teu MSC Deila won’t depart from China this week as advertised.

The proactive approach by carriers to capacity management chimes with the bleak outlook for liner profits given by Maersk and Hapag-Lloyd during Q2 earnings presentations. Hapag-Lloyd CEO Rolf Habben Jansen told analysts yesterday there were a number of tradelanes where “rates are clearly below cost”, and “unsustainable”.

He said supply growth would continue to outpace demand into 2024, which meant, he said, “we actively need to manage costs again as we used to in the past”.

However, container spot rates on the more robust Asia-Mediterranean route seem not to have felt any pressure from an injection of extra capacity, Drewry's WCI reading staying flat this week, at \$2,072 per 40ft.

On the transpacific, targeted capacity management is also playing a big part in holding onto recent GRI gains, with the XSI Asia to US west coast reading edging up 3.5% this week, to \$2,006 per 40ft. And for the east coast, the Freightos Baltic Index (FBX) spot recorded a jump of 9% on the week, to \$2,904 per 40ft.

This could have been driven by the spike in the number of days ships are having to wait to transit the Panama Canal, a delay caused by a reduction in the number of vessels allowed to use the waterway daily due to low water levels.

Elsewhere, on the transatlantic tradelane, the collapse in spot rates has bottomed-out with all the indices basically stable this week, at rates of between \$1,600 and \$1,700 per 40ft.

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

### **Flood of mega-newbuilds a real challenge for carrier fleet managers**

Ocean carriers received another 200,000 teu of newbuild tonnage last month, following a record 300,000 teu delivered in June, exerting pressure on fleet managers to find continuing employment for their existing vessels in the midst of a down cycle.

Moreover, the July arrivals included three 24,000 teu ULCVs, followed by two more 24,000 teu behemoths that have hit the water already this month.

The 24,000 teu vessels will all be deployed on the Asia-North Europe tradelane, displacing smaller vessels that will be cascaded into transpacific and secondary routes.

The latest ULCV to be delivered by Chinese shipyards is the 24,188 teu OOCL Felixstowe, which Alphaliner reports is the fourth in a series of 12 being constructed for Cosco Group subsidiary OOCL.

It will follow three earlier sister ships into the Ocean Alliance NEU3/LL3 service, which deploys a mixed Cosco and OOCL fleet of megamax ships and smaller vessels in the size range from 10,000 teu to 14,000 teu, reported Alphaliner.

Meanwhile, Hapag-Lloyd received the second of 12 LNG-powered 24,000 teu class UCLVs the German carrier ordered in 2020 and 2021.

The 23,664 teu Manila Express followed the Berlin Express into service and, according to Alphaliner data, sailed from Ningbo on 5 August to be phased into THE Alliance Asia-North Europe FE3 loop, replacing the 13,371 teu Rome Express.

"This service is in the process of being upgraded to an all-megamax operation, with ships of HMM, ONE and Hapag-Lloyd," said the consultant. In fact, THE Alliance partner, Japanese carrier ONE welcomed the arrival of the 24,136 teu ONE Infinity and sister ship ONE Integrity last month.

However, the timing of the injection of capacity into the Asia-North Europe tradelane could not be worse.



A subdued peak season is already obliging carriers to blank sailings during a period when they should be running full ships, and the phasing-in of larger tonnage is only going to intensify the downward pressure on spot and contract rates as carriers endeavour to navigate the coming slack season quarters.

And, notwithstanding the flood of new arrivals this summer, the top-ranked carriers, with the exception of Maersk, all have huge orderbooks of ships still to be delivered.

According to Alphaliner data, the newbuild race is led by MSC's massive orderbook of 1.5m teu, followed by CMA CGM with 1.2m teu and Cosco Group and Evergreen jockeying for third place with 900,000 teu and 840,000 teu, respectively.

So far, carriers have been able to juggle their assets and avoid laying-up tonnage by blanking and slow-steaming, but with some 2.4 million teu of newbuild tonnage still to be delivered in the next three quarters, fleet managers will not be able to find employment for all their incumbent ships in secondary trades.

Moreover, although carriers will be able to return some chartered-in tonnage to owners, until recently the lessors were demanding – and obtaining – at least minimum two-year time charters on their ships. So carriers will be stuck with surplus redundant tonnage, and paying elevated daily hire rates, for some time to come.

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

#### **Slow demand and overcapacity driving a forwarder 'race to the bottom'**

Continuing uncertainty over the global economic outlook has left forwarders facing double-digit declines, leading some to a “race to the bottom”, as spare capacity spikes.

Alphaliner noted another 200,000 teu of ocean capacity hit the market in July, after June's record-breaking 300,000 teu, leaving carriers at a loss as rates continue to fall.

And there are expectations of a similar impact on air, as holidaymakers return with a vengeance, swelling belling capacity.

One forwarder operating across both modes told The Loadstar: “Airfreight is fundamentally influenced by passengers, and if you've hundreds of extra flights from Europe to the US, you are flooding the market with excess capacity.

“From what we can tell, there are not only additional passenger services as part of ‘post-pandemic normalisation’, but it seems flight numbers may exceed those in 2019, because there's pent-up demand from people left unable to travel for two years.”

Taking the UK as an example, the forwarder noted there were 54 flights a week between China and Heathrow, with additional China services into Manchester, freighter flights into Stanstead and ad-hoc services to meet supply spikes.

Brandon Fried, of the Airforwarders Association (AFA), said some AFA members claimed they had experienced double-digit drop-offs.

One source said all the excess capacity hitting the market had left the firm in a state of “total discombobulation” on the rates side, some desperate forwarders “wildly” speculating on where the market will go in a “race to the bottom”.

“What we’re seeing is desperation to secure custom, leading forwarders to quote lower rates to secure big accounts with multimodal operations. They feel they’ll be able to make a return on the ocean side and, thus, are willing to see air as a loss-leader,” the forwarder added.

Even so, the source conceded that forwarders had “the power” at the moment, when it came to negotiating with carriers across modes, by dint of the steep decline in demand paired with the surge in capacity.

And Mr Fried believed it was not all bad for forwarders, explaining: “Our SME members are saying that while the volumes have dropped off, they are still very active, with their market niches keeping them going.”

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 4 August 2023	Current Index 11 August 2023
Comprehensive Index			1039.32	1043.54
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	947	926
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1529	1507
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2002	2017
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3013	3071
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	809	853
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	340	435
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2572	2533
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1323	1379
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2451	2444
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	326	319
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	334	332
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	143	140
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	165	157

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งพื้นตัวต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางปรับปรุงในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดการขนส่งขบเซา Demand ลดลง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งขยายตัวต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางปรับขึ้นต่อเนื่องเช่นเดียวกัน สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ตลาดการขนส่งพื้นตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งขบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อยจากสัปดาห์ที่แล้ว

-----