

Weekly Briefing (12 September 2023)

01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
35.53	38.05	44.29	22.69
CNY	JPY	INR	VND
4.839	0.2404	0.4279	0.0014

02 Exchange rate trend to USD (YTD)

Japan	-12.98%	Depreciate to USD
S.Africa	-12.35%	
Australia	-6.80%	
China	-6.38%	
Thailand	-2.90%	
Vietnam	-1.78%	
India	-0.24%	Appreciate to USD
EU	-0.21%	
UK	3.02%	

03 Crude Oil price & Gold (3 Sep - 9 Sep 2023)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	88-91	88-93	85-88

Oil Price (Jan 2019 - Sep 2023)

Gold	1916-1940 USD/Ounces
------	----------------------

Gold Price (Jan 2019 - Sep 2023)

04 Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

COMPREHENSIVE INDEX: JAN 2019 - SEP 2023

1-Sep-23	8-Sep-23
1,033.67	999.25
	-34.42

05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

- สหรัฐฯ และเวียดนามลงนามความร่วมมือครั้งประวัติศาสตร์ในการเยือนของไบเดน
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/465KBnb>
- The MSC NICOLA MASTRO : Record-breaking Ship Named
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/4888ah5>
- Maersk successfully undertakes its first multimodal Sea-Air solution via Oman
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3ZfjK5R>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 36 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	80	100	Subject to ISOCC USD 57/TEU, USD 115/FEU	Effective till 30-SEP-2023
Thailand - Qingdao	150	200		
Thailand - Hong Kong	80	100		
Thailand - Japan (Main Port)	350	550		
Thailand - Kaohsiung	200	400		
Thailand - Klang	150	200	Subject to ISOCC USD 33/TEU, USD 67/FEU	
Thailand - Jakarta	150	250		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	60	100		
Thailand - Singapore	150	200		
Thailand - Manila (North & South)	500	800		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	750	1,100	Subject to ISOCC USD 59/TEU, USD 118/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	750	1,000	ISOCC: USD 59/TEU, USD 118/FEU	
Thailand - Durban / Cape Town	1,200	1,600	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)	634	1,068	ISOCC: USD 71/TEU, USD 142/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	1,680	2,100		Effective till 14-SEP-2023
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	2,500	3,100		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือน กันยายน 2566 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียลดลงในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางอยู่ที่ 80 USD/TEU และ 100 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ที่ 150 USD/TEU และ 200 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 ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 1,200 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนกันยายนคงที่ โดยอยู่ที่ 600-700 USD/TEU และ 1,200-1,400 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนกันยายน ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 634 USD/TEU และ 1,068 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge ลดลงเช่นเดียวกัน

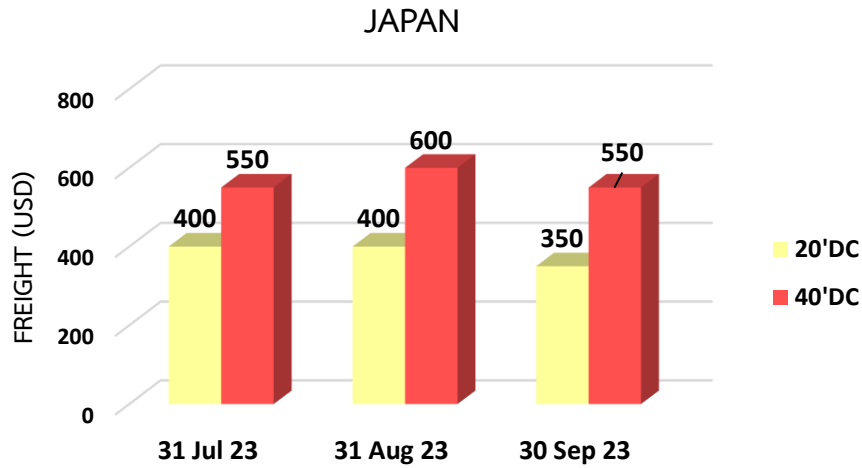
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนกันยายน ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 1,680 USD/TEU และ 2,100 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเล็กน้อย โดยอยู่ที่ 2,500 USD/TEU และ 3,100 USD/FEU

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-SEP-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		

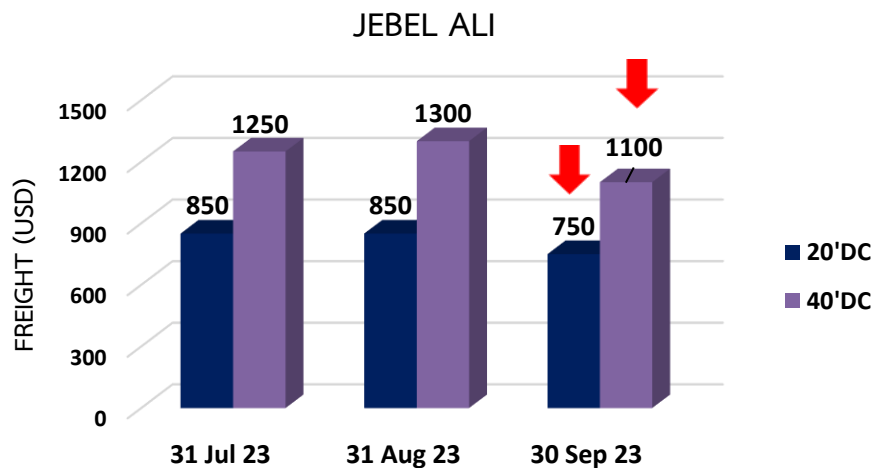
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด ๆ ไม่ว่าความเสียหายทางตรง หรือทางอ้อม ที่อาจเกิดขึ้นได้ ผู้ใช้บริการยอมรับและตระหนักดีว่า สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยจะไม่ต้องรับผิดชอบต่อการกระทำใดของผู้ใช้บริการทั้งสิ้น

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



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

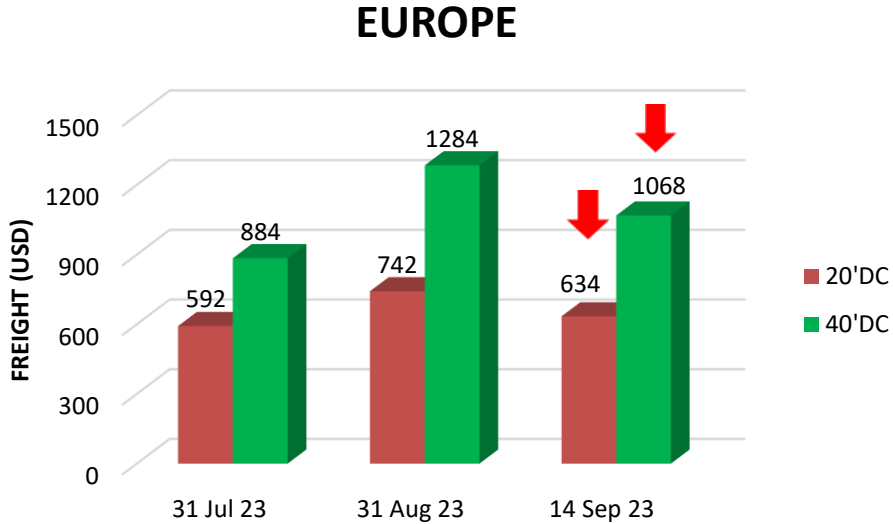
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2566



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Jul. 23): USD 56/TEU และ USD 112/FEU
(Aug. 23): USD 67/TEU และ USD 134/FEU
(Sep. 23): USD 59/TEU และ USD 118/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

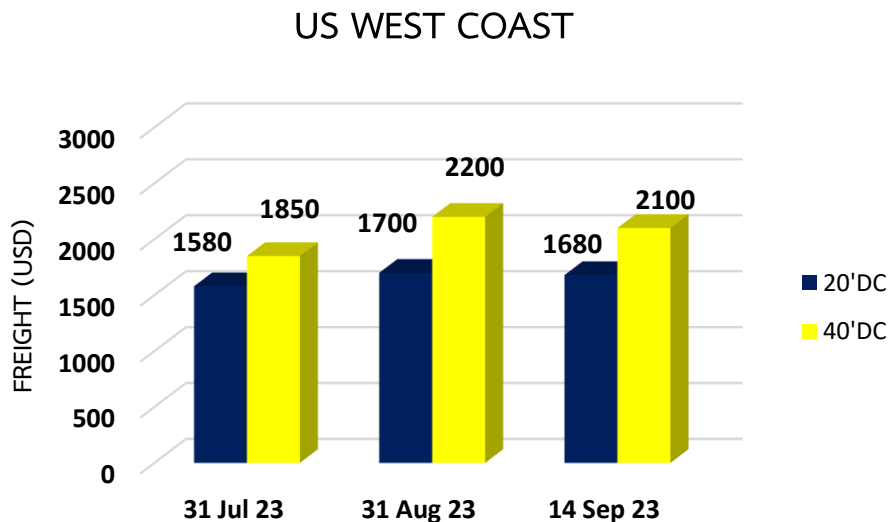
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2566



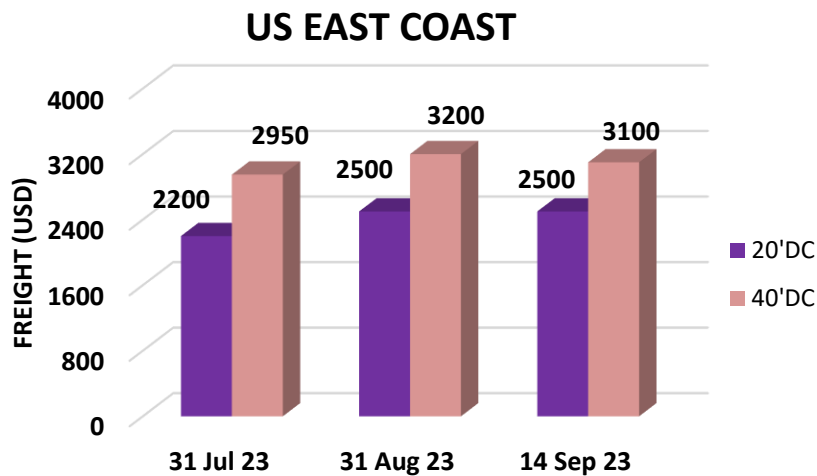
Subject to

- ISOCC (Jul. 23): USD88/TEU, USD176/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Aug. 23): USD88/TEU, USD176/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Sep. 23): USD71/TEU, USD142/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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



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



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

String of Asia storms cause port closures, cargo delays

Carriers and shippers in Asia are facing port omissions and vessel and cargo delays due to severe storms that have led to port and terminal closures in the region in the last few days. Sailing schedules showed delays of up to five days on some services due to the typhoons.

The storms include Typhoon Saola, which affected South China, Hong Kong and Taiwan over the weekend, and Typhoon Haikui, which hit the coast of southern China Tuesday after sweeping across Taiwan at the weekend. Saola led Hong Kong weather officials to issue their most severe storm warning in five years.

Maersk China said three vessels omitted calling at its hub in Nansha, part of Guangzhou's port complex, and one vessel skipped calling at Yantian, one of the four Shenzhen terminals, due to Typhoon Saola.

"For all South China ports, the vessel waiting time has been extended to 24 to 60 hours," a Maersk China spokesperson told the Journal of Commerce.

Saola, packing sustained wind speeds of 140 miles per hour at its peak, led to the suspension of marine pilot operations at Kaohsiung, Hong Kong, Shenzhen and Nansha for two to three days, effectively closing all four ports.

Hutchison Ports said cargo handling operations at its terminals in Hong Kong and Yantian were suspended from Aug. 31 to Sept. 2 due to Saola. "We deployed extra resources to quickly resume operations and managed to clear out any backlog as a result," a Hutchison Ports spokesperson told the Journal of Commerce.

"We are monitoring closely the development of Typhoon Haikui," the spokesperson added.

Modern Terminals said operations at its terminals in Hong Kong and Da Chan Bay, Shenzhen, were also suspended for a few days at the end of last week.

An Ocean Network Express (ONE) spokesperson told the Journal of Commerce two vessels omitted calls due to Typhoon Saola. One vessel skipped Nansha and the other omitted Kaohsiung to maintain schedule reliability, the spokesperson said.

ONE also said Haikui is partly responsible for an up to five-day delay on its Japan-Thailand service this week after the storm barreled across the Taiwan Strait, updated sailing schedules Monday showed.

That comes as carriers are still trying to recover schedules disrupted by Typhoon Khanun, which hit Okinawa and the west coast of South Korea in early August. ONE said in an advisory Tuesday there will be a five-day delay in port calls on the eastbound leg of its Pacific North 4 service later this month and early October after the westbound rotation was delayed by Khanun.

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

Asia to Europe spot rate plunge pushes carriers to cancel loops last-minute

Container spot rates ex-Asia to both North Europe and the Mediterranean have fallen sharply again this week, prompting carriers into last-minute cancelled sailings – over and above their already aggressive blanking programmes.

Moreover, there are reports of newbuild ultra-large 24,000 teu vessels going straight from shipyard to anchor, as European consumer demand dries up ahead of China’s Golden Week holiday, in the first week of October.

Drewry’s WCI Asia-North Europe component fell 10% this week, to an average of \$1,449 per 40ft, which is 81% lower than a year ago.

And while rates on the trade have returned to the levels prior to the pandemic, costs have not.

Indeed, during a Hapag-Lloyd press briefing this week, CEO Rolf Habben Jansen confirmed that “rates are down and revenues are under pressure”.

He said: “Many would say rates are at the same level as they were in 2019, but costs today are much higher, with factors such as inflation and the new IMO rules.”

Meanwhile, the hitherto more-robust Asia-Mediterranean trade is also now experiencing a short-term rates erosion; the WCI reading taking a 7% hit, down to \$1,888 per 40ft, and 76% lower than it was 12 months ago.

It was, however, a better story for transpacific carriers this week, where their judicious capacity management seems to have succeeded in stabilising rates from Asia to North America.

Xeneta’s XSI Asia-US west coast reading edged up 2% on the week, for an average rate of \$2,178 per 40ft, and is now up 77% since the end of June.

Xeneta’s chief analyst Peter Sand said it seemed that carriers were “succeeding in turning the tables” on shippers. And he noted that long-term contracts on the tradelane were also on the way up.

“This may come as a nasty surprise to some shippers who have become accustomed to falling rates and, in the face of uncertain consumer demand, have held back from signing new long-term contracts,” he said.

And on the Atlantic and Gulf Coast, there is no evidence as yet that the Panama Canal draught restrictions are having an impact on demand or spot rates for the all-water Asia-US east coast services going via the waterway. For example, this week's WCI Shanghai to New York average rate ticked down just 1% on the week, to \$3,398 per 40ft.

Notwithstanding the welcome good news for carriers on the transpacific, the transatlantic market, in contrast, is in danger of collapse, as spot rates sink to levels 50% lower than before the pandemic.

Indeed, the Freightos Baltic Exchange (FBX) North Europe to US east coast component carried on falling this week, down to an average of \$1,094 per 40ft, which compares with an average of around \$8,000 a year ago.

Commenting on the dire situation for transatlantic carriers in the Baltic Exchange monthly report, Vespucci Maritime's Lars Jensen said the effect of carriers pumping more capacity into the tradelane to take advantage of lucrative rates was "completely predictable", noting that, in August, carriers operated 19% more capacity than in the same month of 2019.

According to CTA data, demand on the route in the first half of this year was 13.6% down on the first half of 2022.

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

Carriers forced to idle new ULCVs as soon as they are delivered

Newbuild 24,000 teu ultra-large container vessels are now being idled as soon as they are delivered in Asia, as carriers are obliged to blank more sailings due to weakening demand.

According to a research note from Alphaliner today, the 2023-built 24,346 teu MSC Micol was scheduled to begin its maiden voyage from Shanghai on 12 October, joining the 2M's Asia-North Europe AE55/Griffin loop, but it was cancelled as part of an aggressive blanking programme by alliance partners MSC and Maersk.

Alphaliner said the MSC Micol had now been rescheduled to join the AE55/Griffin on 4 January, suggesting that the ULCV could be idled for three months.

A carrier contact told The Loadstar that, although MSC would be "disappointed" at having to cancel the maiden voyage, it was preferable to the ship arriving in North European ports light.

"MSC would be embarrassed if the ship turned up in Rotterdam half-empty to all the fanfare of a maiden call, and I think that they would rather these big newbuilds went to anchor for a few months than added to the oversupply damage already happening on the trade," he said.

The 2M partners have announced 29 blank sailings on east-west routes during, and after, China's Golden Week holiday, commencing on 29 September. Maersk said that in addition to forecasted reductions in demand, there was also an issue of "a reduced workforce to handle cargo operations", which had also influenced the decision to introduce the blanking programme.

Moreover, the 2M announced today it was also cancelling this week's sailing of the 2019-built 23,656 teu MSC Mina from Ningbo on Friday.

The last-minute voiding of the MSC Mina, which is deployed on the 2M's AE6/Lion loop, is further evidence of the extremely weak bookings ahead of the Golden Week factory shutdown, when demand should normally see a spike.

Meanwhile, more newbuild containerships are hitting the water every month to further aggravate the oversupplied liner industry. Some 180,000 teu was delivered last month, following 200,000 teu received in July and the record 300,000 teu in June.

The August deliveries included the 24,346 teu MSC Turkiye, the 24,188 teu OOCL Felixstowe and Hapag-Lloyd's 23,664 teu Manila Express.

Moreover, with still around 2m teu of newbuild tonnage stemmed for delivery before the end of Q1 next year – many are ULCVs – the outlook for container shipping is getting bleaker.

Alphaliner said the strategy adopted by carriers of closing services, downsizing fleets, slow-steaming and blank sailings was not enough.

“Unless cargo demand increases massively and durably, which is unlikely due to continued inflationary pressures around the globe, or huge chunks of the current fleet are removed from the market, prospects for the industry remain grim for the foreseeable future,” said the consultant.

However, in a press briefing this week, Hapag-Lloyd CEO Rolf Habben Jansen sounded optimistic that the industry might avoid a repeat of the meltdown in the wake of the financial crisis. He said: “While the orderbook remains high the situation is different from 2008-2009, because the average age of vessels is significantly higher and the share of the orderbook of the world fleet is different – today it is at 27% compared with 50%-plus in 2007.

“There are also the CII regulations, which will require more ships to provide the same weekly capacity and will also push up scrapping levels – scrapping should be 4% to 4.5% of the global fleet if a ship has a lifetime of 23-28 years.

“As a result, supply growth will outpace demand in both 2023 and 2024, although we don't yet know the impact from scrapping slippages and slow-steaming,” he said.

Check out this clip from the latest Loadstar Podcast of Stephanie Loomis, head of ocean freight Americas for Rhenus Logistics, talking about the need for scrapping.

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 September 2023	Current Index 8 September 2023
Comprehensive Index			1033.67	999.25
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	768	714
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1364	1308
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2136	2037
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3132	2869
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	962	948
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	588	630
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2457	2403
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1355	1348
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2055	1924
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	309	310
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	318	318
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	152	162
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	145	145

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งขบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางลดลงในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดการขนส่งขบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งขบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ตลาดการขนส่งขบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งขบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งขบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางคงที่
