Weekly Briefing (18 September 2023)

01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
35.78	38.18	44.32	23.01

CNY	JPY	INR	VND
4.919	0.2421	0.4305	0.0014

02 Exchange rate trend to USD (YTD)

03 Crude Oil price & Gold (10 Sep - 16 Sep 2023)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	90-94	92-96	87-91

Gold	1908-1925 USD/Ounces

04 Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

8-Sep-23	15-Sep-23
999.25	948.68
-50.57	

05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

1. Fed's Policy Paradox: Too-Slow Growth Threatens Inflation Fight
   รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bloom.bg/3RnJUS8
2. Record blanking as supply races ahead of demand in container shipping
   รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/3LsZHvn
3. 'Steady as she goes', despite need for speedy adoption of e-B/Ls
   รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/3ZiOtiF

Thai National Shippers' Council — สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

การอัพเดทค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 37 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)	534	868	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		
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	2,400	3,000		
	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 คาระวางอยู่ที่ 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 ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนกันยายน ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 534 USD/TEU และ 868 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge คงที่

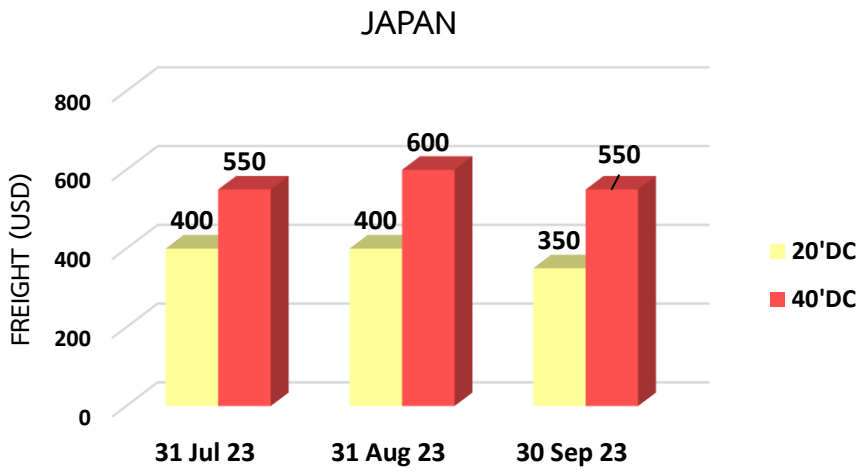
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนกันยายน ค่าระวางฝั่ง West Coast คงที่ โดยอยู่ที่ 1,680 USD/TEU และ 2,100 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเล็กน้อย โดยอยู่ที่ 2,400 USD/TEU และ 3,000 USD/FEU

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		

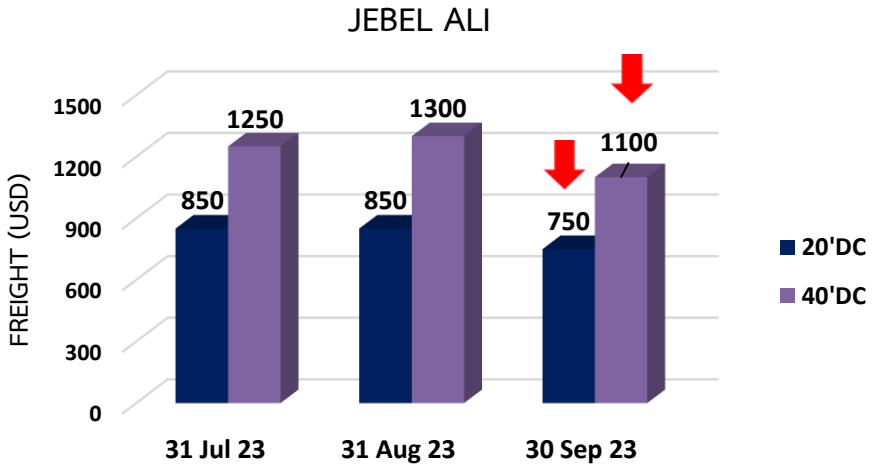
หมายเหตุ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดต่อผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด 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

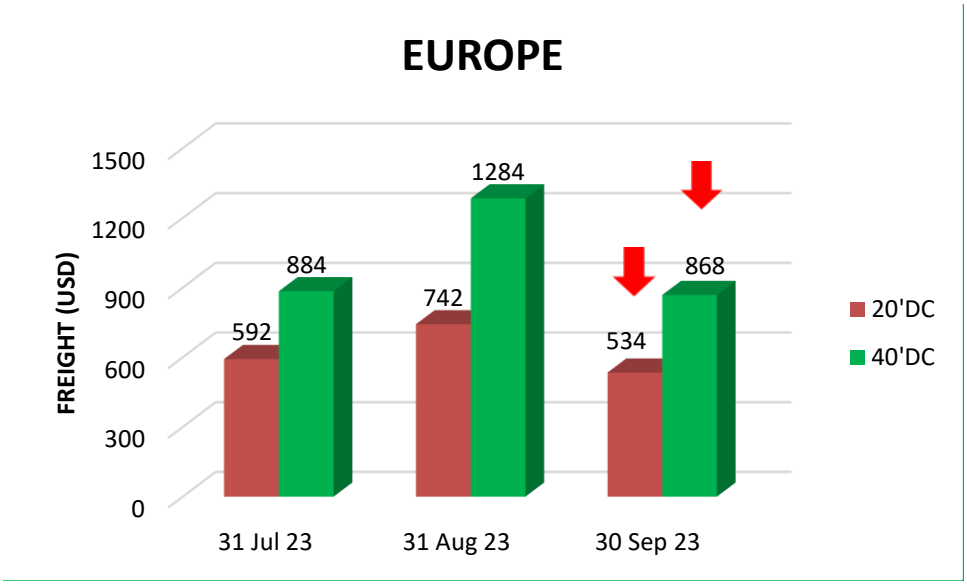


Subject to

- 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

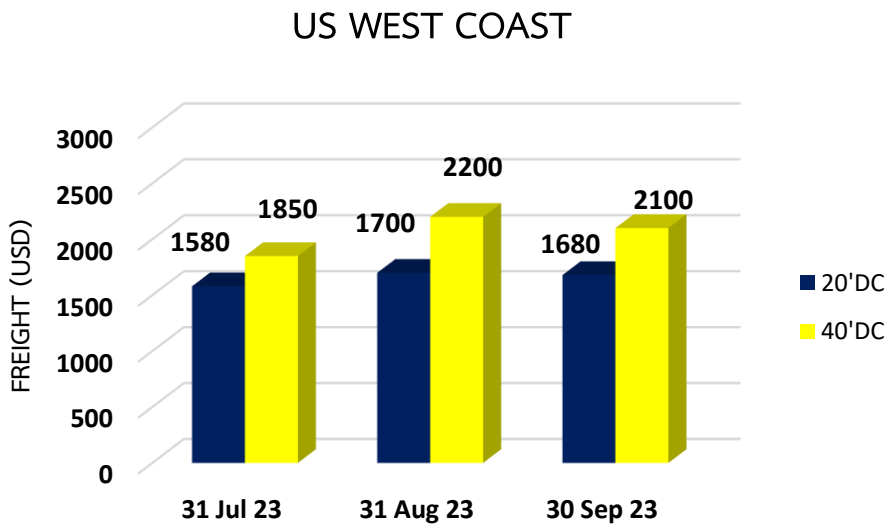


Subject to

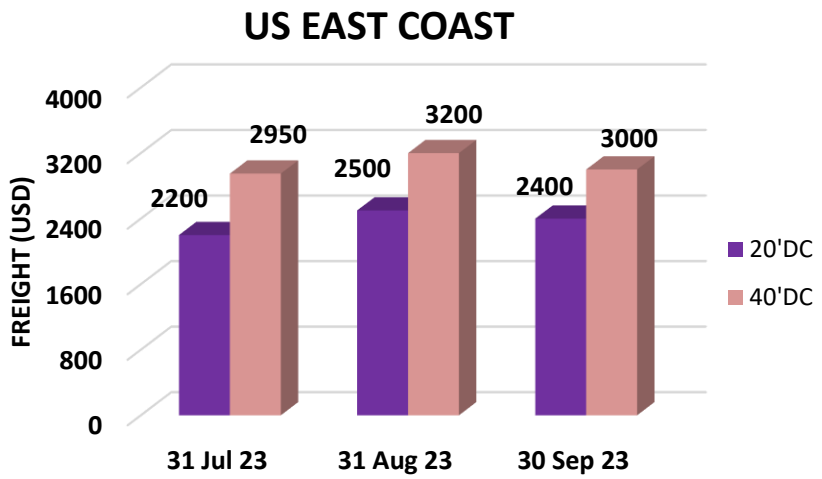
- ISOCC (Jul. 23): USD88/TEU, USD176/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
  (Aug. 23): USD88/TEU, USD176/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
  (Sep. 23): USD71/TEU, USD142/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU

- 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

Low rates, poor service to mark trans-Pacific trade amid capacity boom

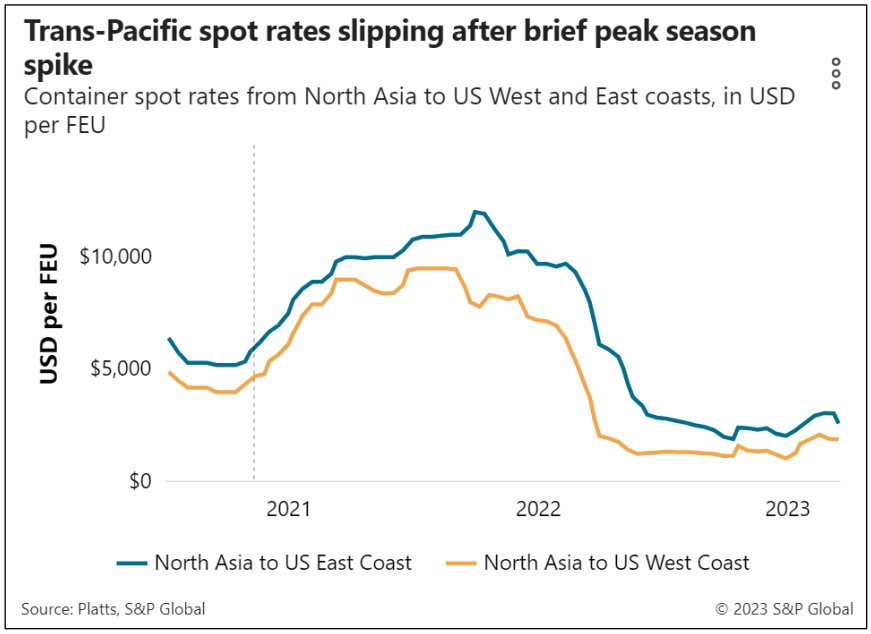
Retailers and other importers will enjoy low freight rates into 2024 due to “an absolute explosion” of capacity entering the trans-Pacific trade in the coming months, but the price they pay will be a degradation in both service and schedule integrity, according to an industry analyst.

Capacity is scheduled to increase as much as 25% to the US West Coast and 35% to the East Coast in the coming months as carriers take delivery of new vessels for their global fleets, Alan Murphy, CEO and founder of Sea-Intelligence Maritime Analysis, told the Intermodal Association of North America (IANA) Expo 2023 in Long Beach this week.

To prevent freight rates from collapsing, trans-Pacific carriers will reduce effective capacity through a “massive number of blank sailings,” Murphy said. Those canceled sailings, he said, will drag down vessel on-time performance, which is already at a dismal level of about 40% to the West Coast and 39% to the East Coast, according to Sea-Intelligence's Global Liner Performance report.

“You are going to have low rates, but you will have very low service levels, I believe,” Murphy told the IANA conference.

The spot rate from Asia to the West Coast this week was $1,900 per FEU, down 50% year over year, while the East Coast rate of $2,600 per FEU is down 67%, according to Platts, which like the Journal of Commerce is owned by S&P Global.



Murphy noted that schedule reliability in the trans-Pacific pre-COVID-19 was about 75%; on-time arrivals plunged as low as 10% during the pandemic.

A carrier executive told Expo 2023 that container lines have two options for reducing effective capacity — either terminate weekly service strings, which can be quite disruptive to a trade lane, or blank individual sailings.

“Nobody likes blank sailings, but it’s a more agile way to do it,” said Stuart Sandlin, president/North America for Hapag-Lloyd.

Trans-Pacific schedule integrity is also being challenged by delays at the Panama Canal due to low water depths, noted Peter Levesque, president and CEO of CMA CGM North America.

“The Panama Canal is also a piece of what you have to look at,” Levesque told the conference.

Trans-Pacific carriers see the Suez Canal as an alternative to the Panama Canal, and they are able to respond quickly by adding services to the Asia–US East Coast route via the Suez.

“Ocean networks today are as flexible as ever,” Levesque said. “We are prepared to move quickly, if it is a hurricane or the Panama Canal.”

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

Golden Week blanked sailings 'a sledgehammer to crack a nut' tactic

October sailings from Asia to Europe are being cut to below-demand levels in a final attempt by carriers to push up rates before the start of the slack season.

Multiple blank sailings have been announced by members of the three alliances for both North Europe and the Mediterranean around the Chinese Golden Week holiday in the first week of October, and through to the end of the month.

The latest customer advisory from THE Alliance lead line Hapag-Lloyd said the cancelled sailings, which include the FE2, FE3 and FE4 loops to North Europe in week 40 that deploy 24,000 teu vessels, were “a consequence of the forecasted reductions in demand”.

And for the Asia-Mediterranean trade, THEA partners have followed the lead of the 2M, and MSC's standalone services, by radically cutting capacity on the route between weeks 40 and 43.

It is not clear at present whether THEA member HMM will blank any sailings of its Asia, India to Mediterranean standalone loop that launched in August.

Rates on the hitherto robust Asia-Med trade have slid in recent weeks, as a result of a significant injection of capacity by carriers, which, combined with weakening demand, has driven spot prices below $1,000 per teu.

The aggressive blankings around the Golden Week holiday by all three alliances could see shippers and forwarders struggling to find space for exports from China to Europe next month.

"It's a bit of a 'sledgehammer to crack a nut' tactic," a carrier contact admitted to The Loadstar. "There's no real science in this, other than we know that if shippers start to scramble for space, and cargo gets rolled, then rates go up."

Indeed, carriers have been forced to take action after Asia-North Europe 1 August GRIs were eroded and average rate spot indices started recording week-on-week 10% declines.

Moreover, 'market' rates have been falling dramatically, with some of The Loadstar's NVOCC and shipper contacts receiving offers direct from carriers for Chinese main ports to UK ports at below $1,000 per 40ft, including bunker surcharge.

Notwithstanding the impact of the mass blanking of sailings in October, there will also be the knock-on effect of a dearth of export loaders from North Europe a month later.

"It looks like it could be a nightmare to find space out of Europe during November and December," a forwarding contact told The Loadstar.

"Some of our clients require a regular flow of their products, and we will be lucky to find space at any price," he added.

Carriers will, of course, be looking to raise rates on backhaul trades as prices on North Europe-Asia are also touching new lows. For example, Xeneta's XSI North Europe to Asia component fell another 5% last week, to $373 per 40ft, but 'market' rates are said to be as low as $250.

Meanwhile, carriers know that unless they 'stop the rot' now, and start to push rates back up, the next opportunity to significantly raise prices will be in the build-up to the Chinese New Year, next February.

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

Russia trade newcomer swoops as TS Lines sells redundant box ships

Taiwanese intra-Asia carrier TS Lines has sold nine ships this year, as it continues "to right-size its fleet" after exiting long-haul lanes.

Brokers report the 2016-built 1,730 teu pair, TS Laemchabang and TS Haiphong, were the latest to leave the fleet, with handover to buyers this month and last.

TS Lines sold the ships for $23.5m each, realising a $6.6m profit on each. The Taiwanese line bought them from German tonnage provider Reederei Nord in November 2020.

In April, the carrier, which plans to list on the Hong Kong Stock Exchange, released an updated prospectus, disclosing that its 2022 net profit had dipped less than 1% year on year, to $1.07bn, as long-haul shipping rates regressed.

TS Lines responded by offloading “redundant ships” and quit the transpacific and Asia-Europe tradelanes. At the time, TS Lines had 19 ships on order, which can be used to replace older ships or upgrade services, said management. Since then, the carrier has taken delivery of six newbuildings.

Given the current bearish state of container shipping, it remains to be seen if TS Lines’ listing will happen. Two of its peers, China United Lines and LC Logistics (holding company of BAL Container Line), have allowed their IPO applications to lapse.

While VesselsValue identified the buyer of TS Laemchabang (renamed Elizabeth Fortune) and TS Haiphong (renamed Victoria Fortune) as UAE-based Teodor Shipping, Linerlytica said the real buyer was Reel Shipping, one of many opportunistic newcomers riding on high freight rates for East Asia-Russia container shipments.

The buyers of other vessels sold by TS Lines include MSC, Estonian tonnage provider Hansa Shipping and Transworld unit Shreyas Shipping and Logistics.

Meanwhile, TS Lines’ larger compatriot, Wan Hai Lines, has also been selling and scrapping older vessels. Last month, The Loadstar reported it had sold seven ships built in the early 2000s, with one buyer another Russia-focused newcomer, Global Field Line.

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 8 September 2023	Current Index 15 September 2023
Comprehensive Index			999.25	948.68
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	714	658
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1308	1248
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2037	1888
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2869	2550
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	948	864
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	630	617
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2403	2323
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1348	1324
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1924	1816
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	310	306
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	318	320
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	162	182
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	145	145

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งซบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางลดลงต่อเนื่องในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดการขนส่งซบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งซบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งซบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับปรุงเล็กน้อย