

## Weekly Briefing (30 October 2023)



01

### THB rate / currencies



USD

36.08



EUR

38.14



GBP

43.76



AUD

22.86



CNY

4.931



JPY

0.2411



INR

0.4325



VND

0.0014

02

### Exchange rate trend to USD (YTD)



03

### Crude Oil price & Gold (22 Oct - 28 Oct 2023)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	87-92	85-95	83-88

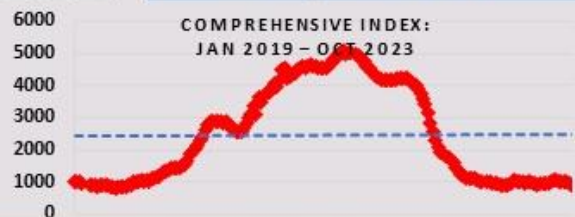


Gold	1971-2006
USD/Ounces	



04

### Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



### Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

20-Oct-23	27-Oct-23
917.66	1,012.60

94.94

05

### Weekly Top's Stories

รายละเอียด  
ข่าว/บทความ



1. Oil Drops After Israel's Gaza Ground Offensive Starts Cautiously

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3QB4EF3>



2. Suez Canal to raise transit fees 15% from Jan 2024

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/40hW3KN>



3. MSC and Maersk 'decouple' their fleets, ready to go their separate ways

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3OCW74P>

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 43 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 34/TEU, USD 69/FEU	Effective till 31-OCT-2023		
Thailand - Qingdao	100	180				
Thailand - Hong Kong	80	100				
Thailand - Japan (Main Port)	350	550				
Thailand – Kaohsiung	200	350				
Thailand - Klang	150	200	Subject to ISOCC USD 20/TEU, USD 40/FEU			
Thailand - Jakarta	150	250				
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	60	100				
Thailand - Singapore	150	200				
Thailand - Manila	450	750				
(North & South)	Subject to CIC at destination					
Thailand - Jebel Ali	750	1,100	Subject to ISOCC USD 34/TEU, USD 68/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 35/TEU, USD 70/FEU			
Thailand – Durban / Cape Town	1,250	1,700	Subject to ISOCC USD 56/TEU, USD 112/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)	550	900	ISOCC: USD 53/TEU, USD 106/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU			
	Subject to ENS USD 30/BL					
Thailand - US West Coast	1,440	1,800				
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	1,760	2,200				
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container					

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนตุลาคม 2566 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ในหลายเส้นทาง 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 ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยอยู่ที่ 1,250 USD/TEU และ 1,700 USD/FEU ส่วนเส้นทาง เกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนตุลาคมคงที่ โดยอยู่ที่ 600-700 USD/TEU และ 1,200-1,400 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนตุลาคม ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 550 USD/TEU และ 900 USD/FEU

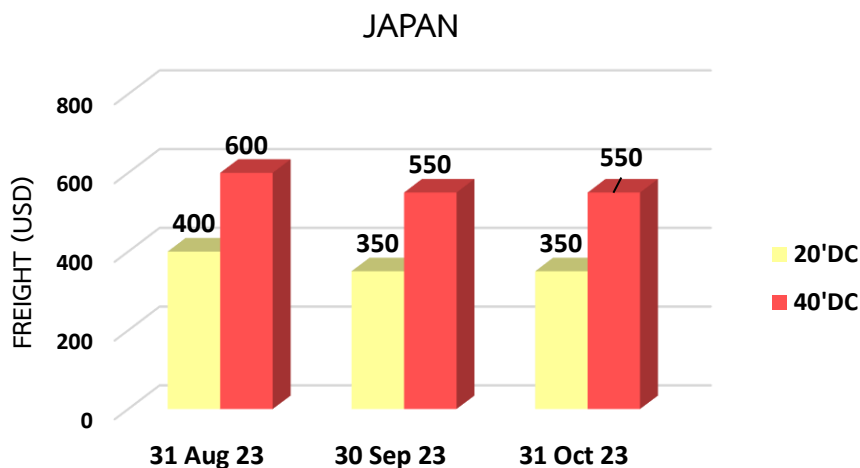
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนตุลาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast คงที่ โดยอยู่ที่ 1,440 USD/TEU และ 1,800 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 1,760 USD/TEU และ 2,200 USD/FEU

### 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-OCT-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)	1,650	1,800	OBS: USD 327/TEU, USD 654/FEU	
London Gateway / Southampton	1,650	1,800		

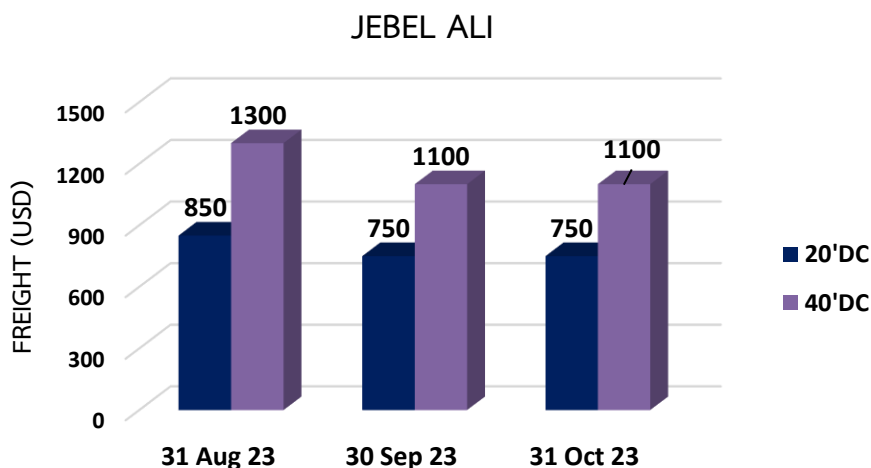
หมายเหตุ : สมาชิผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือนในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด ๆ ไม่ว่าความเสียหายทางตรง หรือทางอ้อม ที่อาจเกิดขึ้นได้ ผู้ใช้บริการยอมรับและตระหนักดีว่า สมาชิผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยจะไม่ต้องรับผิดชอบต่อการกระทำใดของผู้ใช้บริการทั้งสิ้น

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



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

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

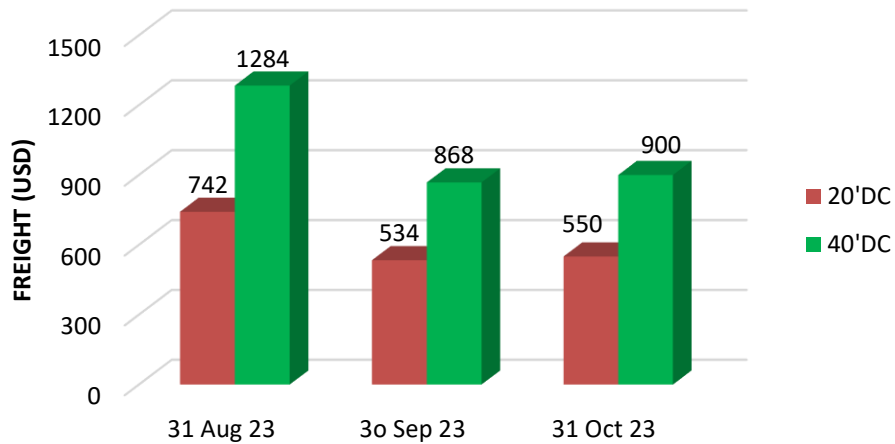


Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Aug. 23): USD 67/TEU และ USD 134/FEU  
(Sep. 23): USD 59/TEU และ USD 118/FEU  
(Oct. 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 ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2566

### EUROPE

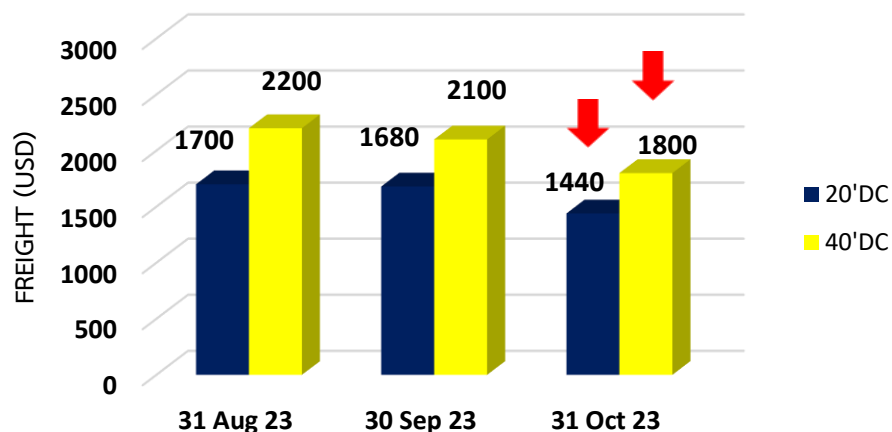


Subject to

- ISOCC (Aug. 23): USD88/TEU, USD176/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Sep. 23): USD71/TEU, USD142/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Oct. 23): USD53/TEU, USD106/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

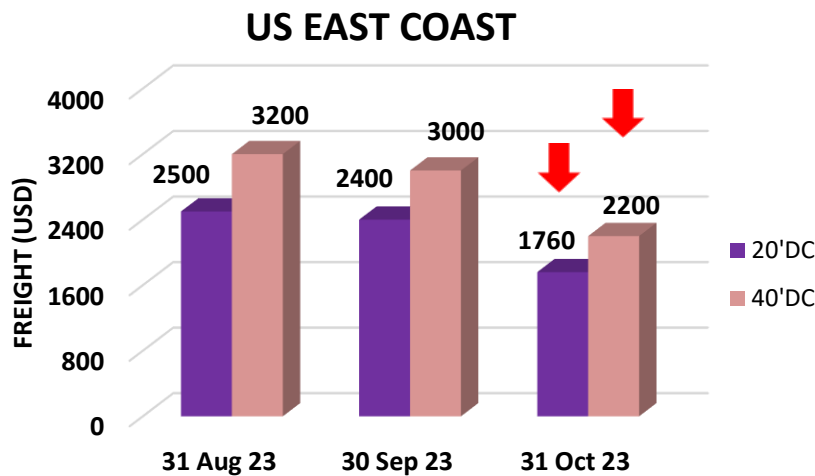
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2566

### US WEST COAST





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



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

#### Fresh geopolitical stress puts supply chain resilience back in the spotlight

From late 2020 and into early 2022, the issue of resilience in the global container supply chain became an increasingly hot topic. The ripple effects from the pandemic and the week-long blockage of the Suez Canal led to unprecedented bottlenecks, which in turn led to a shortage of container vessel capacity. The natural result of the shortage of vessel capacity was an increase in freight rates far beyond what the industry had even seen before.

As these supply chain problems became ever more visible, it also at the time led to an increase in political debates in different countries as to whether they should set up government-funded shipping lines to ensure the resilience of supply chains to and from their own countries.

The shortage of vessels drove charter rates to new record levels, further underscoring the lack of capacity. It also led to questions as to whether the industry would have learned its lesson once the market normalized and built a more resilient supply chain.

The counterpoint to this voiced by some, including myself, was that the resilience being mentioned during the tight market would under more normal circumstances simply be seen as overcapacity. The problem would then be whether shippers, or governments for that matter, would be willing to pay for such overcapacity in order to increase resilience.

Fast forward to the present situation. Global demand stands to have a growth rate of about zero for 2023 versus a fleet growth just short of 8%. Given that vessels were not full by the end of 2022, this essentially means 8% overcapacity versus the situation in 2022. It is driven by the injection of approximately 2.3 million TEUs of additional capacity. Yes, it is somewhat simplified, but changing the nuances will not change the overall picture.

But let us once again travel back in time to the peak of supply chain bottlenecks and shortage of capacity. The calls for added resilience were driven by two wholly unexpected developments: the pandemic

disruptions and the blockage of the Suez Canal. The supply chains clearly did not have the resilience to handle these events within their existing capacity. Does that mean someone prior to the pandemic and the canal blockage would have wanted to pay for added capacity to be able to handle such eventualities?

This is where we consider a real-life example, and the answer appears to be a resounding no.

Geopolitical risks

Last year there were concerns related to a potential conflict between China and Taiwan and the repercussions this would have on the supply chain if vessels had to divert around Taiwan. Handling this would require significant amounts of additional tonnage. Fortunately, it did not happen, but it remains a risk.

The present conflict between Israel and Hamas has increased the risk of hostilities spreading to impact the Suez Canal. Such an event is clearly not a baseline, just as a China-Taiwan war is not a baseline. However, it is a risk that has been looked at by quite a few different market stakeholders over the past week.

Closing the Suez Canal again would once more lead to massive vessel diversions around Africa. For the backbone Asia-Europe services alone, this would require approximately 1 million TEUs of extra capacity to handle. Fortunately, as outlined above, we presently have more than 2 million TEUs in overcapacity.

The carriers, therefore, can be said to have provided the resilience required to handle even a prolonged blockage of the Suez Canal should it happen now, as well as handle a situation requiring deviating around Taiwan — but not likely at the same time. But then the — essentially rhetorical — question arises: Are the stakeholders who were advocating for higher resilience at the height of the pandemic impact willing to now step up and pay higher freight rates for having this level of resilience in the system?

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

### 'Overcapacity will persist, prompting more scrapping and slow-steaming'

Overcapacity will persist next year and, along with stricter environmental regulations, will prompt more scrapping of elderly tonnage and slow-steaming, said Cosco corporate secretary Xiao Junguang yesterday.

He said: “Looking into 2024, the global economy is expected to stabilise and recover. According to WTO estimates, global trade is estimated to grow 3.3%.”

And Sea-Intelligence’s latest report, issued yesterday, suggests the current tonnage overhang will peak next year, and be fully resolved by 2028.

On Monday, Cosco Shipping Holdings is scheduled to announce its financial results for the nine months ended 30 September, but preliminary estimates show net profit down 77%, year on year, to CNY22.06bn (\$3.03bn), as a result of weakened shipping demand.

Mr Xiao said: “While the container shipping market will remain oversupplied, the glut will be narrowed in 2024. Scrapping and slow-steaming will help alleviate supply-side pressure. Ship operators will recycle older vessels and reduce sailing speeds to comply with limits on emissions.”

In May, the Cosco group scrapped its first containership in nearly seven years, when the 2005-built 5,816 teu Tian Shun He was sold for \$563/ldt for recycling in Bangladesh.

In 2016, the last time Cosco engaged in demolitions, 11 ships of 37,822 teu were disposed of. Then too, the container market was struggling, with several operators reporting losses amid a string of consolidations.



The Cosco Shipping Lines orderbook comprises 52 vessels of 854,826 teu, equating to 28% of its current fleet.

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

### **Gloomy outlook for container shipping – and not just for 2024**

The outlook for the global container shipping trades continues to darken, according to Drewry's latest container forecaster, which is predicting an industry-wide \$15bn loss for next year.

Drewry's senior manager container research, Simon Heaney, today presented a "pessimistic" outlook for the liner industry, predicting a 60% reduction this year in global freight rates – spot and contract combined – followed by a drop of 33% in 2024.

And he added: "It is not just a challenge for 2024, but will be repeated in corresponding years."

Carriers will face "a relentless challenge to keep rates above cost", said Mr Heaney. "The more extreme the cash drain, the more extreme the carrier response will be, so we expect an impact there."

The low freight rates reflect the extreme disconnect between supply and demand – Drewry's global supply:demand index is set to reach an all-time low, with a predicted 6.4% growth in supply versus a 2% growth in demand next year.

Mr Heaney argued that "carriers have left it too late on the capacity front", and while the only viable options to bring back equilibrium remained vessel demolitions, widespread slow-steaming, delaying delivery rates of new vessels, idling more vessels and blanking more sailings, he concluded that this would be "too big to pull off".

And he added that given the upmost optimism, "you still don't get anything near a balanced market".

Mr Heaney noted that many carriers were renewing their fleet to align with environmental regulations, but they "are not getting rid of the older ones quickly enough", he said, adding "that's when we start to see pressure".

This year's demolitions are estimated to be just 115,000 teu, with a predicted huge spike to 600,000 teu next year.

Overall, carriers are expected to make EBIT profit of \$20bn for 2023, but lose \$15bn next year, "as freight rates continue to slide".

Mr Heaney said he now expected next year's repeal of CBER not to be "as significant as initially anticipated" and that it will have "very little impact, besides short-term legal uncertainty". He considers the main threats as geopolitical issues and 'black swan' risks, such as extreme climate events.

In previous years, any decrease in port throughput recovered quickly, notably in 2009 and 2020. However, Drewry said "we will not see that in the coming years", likening 2022-2023 as the "long hangover of a spending splurge" on new tonnage.

It concluded that the unnatural 2020-2021 demand surge caused a subsequent pinch on consumer spending, leaving a deep void in the container market that will last a long time, even while the global economy pushes forward, revealing once more how the relationship between GDP and container volumes has vanished.

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 20 October 2023	Current Index 27 October 2023
Comprehensive Index			917.66	1012.6
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	581	769
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1109	1221
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1746	1916
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2198	2361
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	962	1101
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	709	792
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2196	2307
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1465	1514
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2164	2425
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	307	306
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	319	319
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	185	187
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	142	142

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งพื้นตัวต่อเนื่องทั่วโลก ในขณะที่ค่าระวางเพิ่มขึ้นในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดการขนส่งพื้นตัวต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่องเช่นเดียวกัน สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งพื้นตัวต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่องเช่นเดียวกัน สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ตลาดการขนส่งเริ่มฟื้นตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งพื้นตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางคงที่