

Weekly Briefing (26 September 2023)



01

THB rate / currencies



USD

35.8



EUR

38.18



GBP

43.82



AUD

23.06



CNY

4.906



JPY

0.2414



INR

0.4308



VND

0.0014

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (17 Sep - 23 Sep 2023)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	93-95	95-97	89-93



Gold 1919-1934 USD/Ounces



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

15-Sep-23	22-Sep-23
948.68	911.71
	-36.97

05

Weekly Top's Stories



1. Fed declines to hike, but points to rates staying higher for longer

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/48rRipC>



2. Moody's ส่งสัญญาณ Downgrade ไทย ถ้าความเสี่ยงทางการเมืองกัดเซาะความ

แข็งแกร่งทางการคลัง รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3RA6wPA>



3. THE Alliance suspends transpacific service, but more capacity cuts needed

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

รายละเอียด
ข่าว/บทความ

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 38 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	500	800				
(North & South)	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 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 ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนกันยายน ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 534 USD/TEU และ 868 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge คงที่

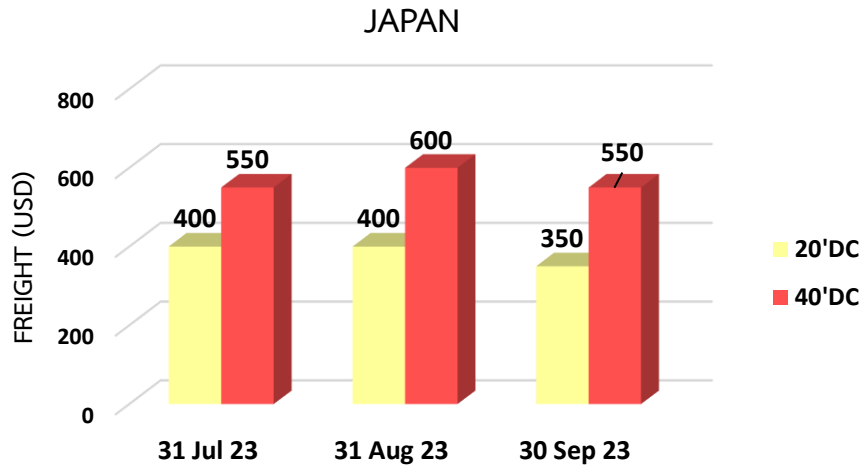
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนกันยายน ค่าระวางฝั่ง West Coast คงที่ โดยอยู่ที่ 1,680 USD/TEU และ 2,100 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเล็กน้อย โดยอยู่ที่ 2,400 USD/TEU และ 3,000 USD/FEU

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		

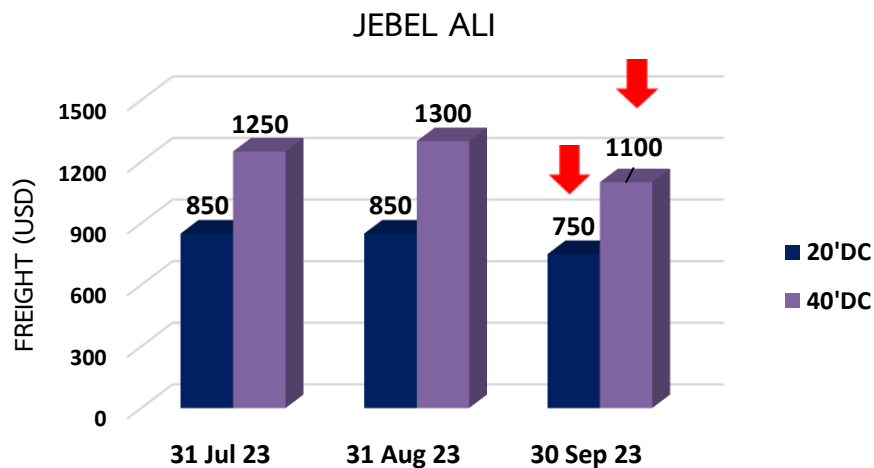
หมายเหตุ : สมาชิผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือนในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน 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

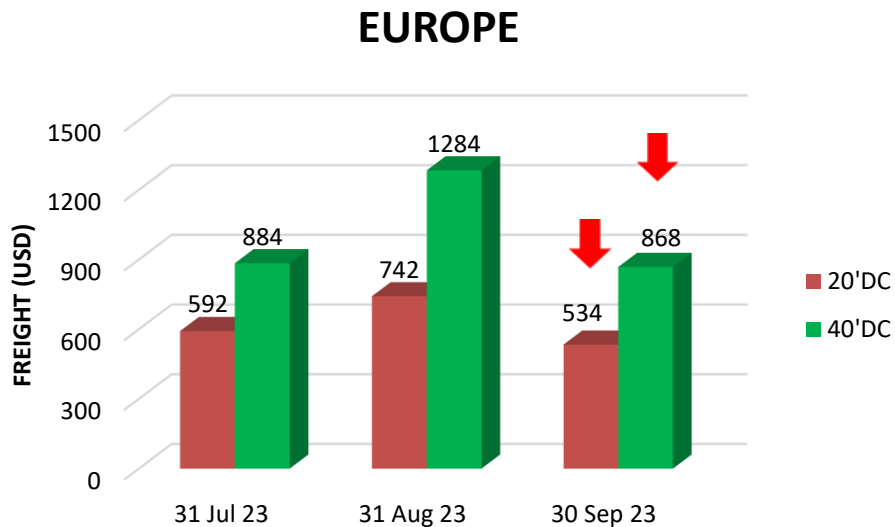
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2566



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

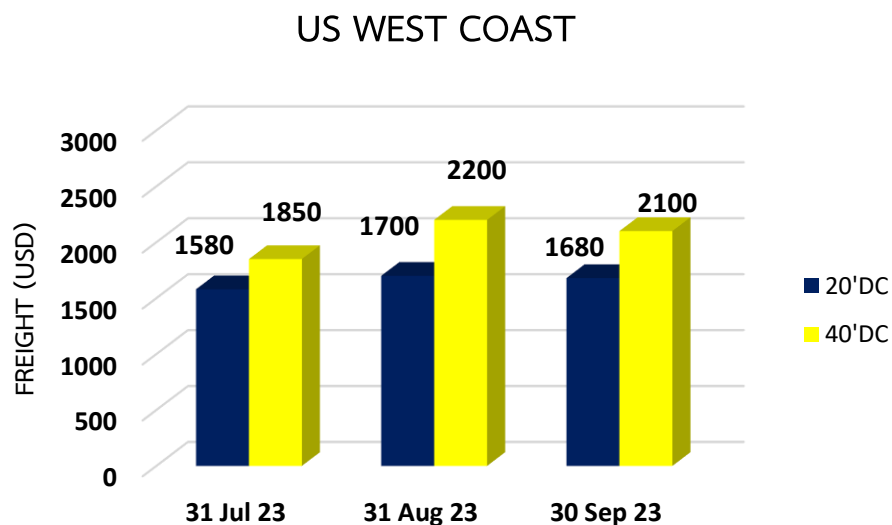
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2566



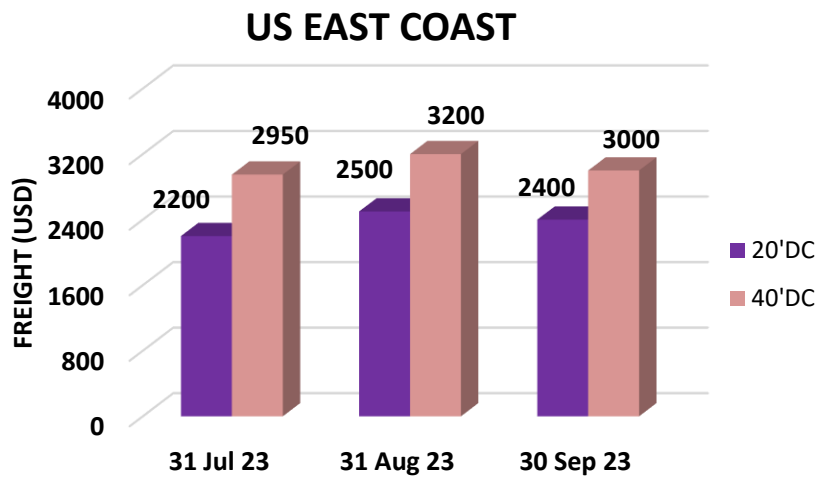
Subject to

- 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



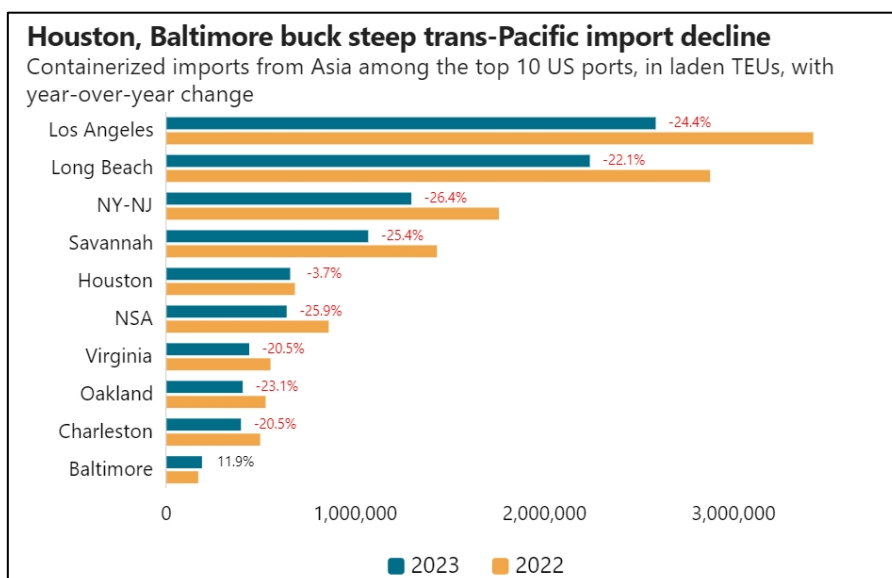
Subject to Panama Low Water Surcharge: USD 30-60/Container

Largest US ports record 20%-plus declines in trans-Pacific imports

The largest ports on the East and West coasts recorded 20%-plus year-over-year declines in US imports from Asia in the first eight months of 2023, while Gulf Coast imports dropped only 3.7% during that period. As a result, the combined market share of the four busiest US ports for trans-Pacific imports shrank 2.7 percentage points.

Total containerized US imports from Asia tumbled 21% year over year through August, according to PIERS, a sister product of the Journal of Commerce within S&P Global. Compared with the same period in pre-pandemic 2019, however, volumes were essentially flat, and retailers forecast that annual comparisons will turn positive in October and accelerate through the end of the year.

Eight of the 10 busiest ports for Asian imports recorded declines of more than 20% during the period, with only Houston (down 3.7%) and Baltimore (up 11.9%) bucking the trend.



The four busiest US container ports — Los Angeles, Long Beach, New York-New Jersey and Savannah — accounted for 68.2% of US imports from Asia in the first eight months of the year, down from 70.9% in the same 2022 period and 70.1% in 2019. Together, ports on the East and West coasts handled 91.1% of US imports from Asia through August.

The market share of Gulf Coast ports, of which Houston is by far the largest, has been increasing steadily, from 4.8% in January through August 2019 to 6.8% in 2022 and 8.6% in 2023. In response, Houston has been expanding its physical capacity and intermodal connections to the Midwest.

Return to growth? According to the latest forecast from the National Retail Federation, US imports will snap a nine-month streak of year-over-year declines in October, rising 0.1% for the month before jumping 10.4% in November and 12% in December as retailers stock up for what they believe will be a strong holiday shopping season.

“These are strong numbers and a sign retailers are optimistic about the holiday season since they don’t import merchandise unless they think they can sell it,” Jonathan Gold, vice president for supply chain and customs policy at the NRF, said in the Sept. 8 Global Port Tracker Report.

On a sequential basis, imports from Asia increased for the sixth consecutive month in August, rising to 1.49 million TEUs from a 2023 low of 1.08 million TEUs in both February and March, according to PERS. Volumes were still down 13.1% from August 2022, but freight demand in eastbound trans-Pacific went into a steep decline last fall, and as shipments increase this peak season, they will be benchmarked against low import volumes in the fourth quarter of 2022.

The eastbound trans-Pacific market went into a steep decline last fall, dropping from 1.71 million TEUs in August to 1.23 million TEUs in December. As Asian imports increase this peak season, they will be benchmarked against low import volumes in the fourth quarter of 2022.

ILWU contract ratification bodes well for West Coast ports

Los Angeles and Long Beach experienced especially sharp declines in imports so far in 2023 owing to the diversion of discretionary cargo to the East and Gulf coasts during the 13-month contract negotiations between the International Longshore and Warehouse Union (ILWU) and the Pacific Maritime Association (PMA). The longshore union and its employers agreed to a tentative coastwide contract in June, and ILWU membership ratified the deal Aug. 31.

“As the holidays approach, the recent ratification of the West Coast port labor agreement between the ILWU and PMA provides supply chain stability and certainty for retailers utilizing West Coast ports,” Gold said.

Gene Seroka, executive director of the Port of Los Angeles, said the Southern California port complex will have no problem handling the anticipated muted peak-season volumes through October.

“We’ve got capacity and we’re prepared to ramp up,” Seroka told a virtual press conference Thursday.

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

MSC's second-hand ship shopping spree continues despite declining vessel values

Reports this week that MSC has purchased the 2013-built 9,403 teu Joseph Schulte for a price of around \$55m confirmed that the top-ranked carrier has not lost its appetite for acquiring second-hand container tonnage.

The post-panamax container vessel was trapped in the port of Odessa, Ukraine after Russia invaded its neighbour in February 2022 and was finally released on 16 August this year.

According to Alphaliner, MSC purchased the ship from the vessel's insurers trumping rival CMA CGM in the bidding process.

The consultant noted that if confirmed, the acquisition would take MSC's unprecedented buying spree of second-hand tonnage since August 2020 to an eye-watering 324 ships.

MSC's aggressive raids on the S&P containership market enabled the carrier to overtake Maersk as the largest carrier in terms of capacity in early January 2022.

Since then, its continued purchase of second-hand ships, coupled with the arrival of newbuild vessels has seen the gap between the two widen significantly – according to Alphaliner data, MSC's fleet currently has a total capacity of 5.3m teu, compared to Maersk's 4.1m teu.

Furthermore, MSC still has a huge orderbook of 1.5m teu of new vessels to be delivered from the shipyards, versus Maersk's modest 400,000 teu of newbuild vessel orders.

MSC will need the extra ships when the 2M alliance vessel sharing agreement with Maersk is terminated at the end of next year, but until that time, and because of the current weak demand position on Asia-Europe and transpacific trades, newbuild ULCV's face a period of lay-up before being phased into service.

For instance, it is understood that the scheduled maiden voyage of the 24,346 teu MSC Micol from Shanghai on 12 October on the 2M's AE55/Griffin loop to North Europe has been deferred until next year in view of the extensive blanking on the service.

Meanwhile, the Geneva-based carrier has seen the asset values of many of its second-hand purchases plummet alarmingly as the value of ships has fallen – linked as they are to the daily hire rates that a vessel can command on the charter market.

For example, MSC acquired the 2005-built 5,042 teu Felixstowe Bridge (now renamed the MSC Felixstowe) in June 2022 for an undisclosed price, but estimated by Vesselsvalue to be \$65m.

The maritime valuers currently assess the value of the ship at just \$17.9m with a scrap value of \$11m.

As part of the same transaction MSC also acquired the 4,738 teu Sino Bridge (now renamed the MSC Shanelle V) paying an estimated \$60m for the 2004-built ship, which according to Vesselsvalue is now worth \$16m and \$11.8m for scrap.

However, MSC will also have purchased a number of second-hand ships when asset prices were lower than at present, which will help to mitigate any paper losses incurred during their phenomenal fleet growth of the past three years.

It was claimed that MSC's buying spree of second-hand tonnage was initially a protection against skyrocketing charter rates, but by hoovering up any available tonnage this also gave the carrier the opportunity to ship lucrative cargoes that its peers were unable to cover due to the lack of open tonnage.

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

'Freefalling' Asia-North Europe rates shed half their value in three weeks

Container spot rates from China to North Europe are in freefall with average rates dipping below \$1,000 per 40ft this week having lost almost half of their value since the start of the month.

Today's reading of the Freightos Baltic Exchange (FBX) Asia-North Europe component saw its spot rate fall to \$997 per 40ft, which compares with the FBX spot rate average of \$1,743 per 40ft on 1 September.

Moreover, unsolicited offers to The Loadstar's inbox this week have seen all-inclusive rates well below \$1,000 per 40ft from China to Antwerp, Rotterdam or Hamburg via major alliance carriers, valid through to 14 October.

And the hitherto more robust Asia-Mediterranean tradelane is also coming under pressure with Drewry's WCI recording a second consecutive weekly 10% decline for spot rates on the route taking its average down to \$1,531 per 40ft.

Commenting on the dramatic spot rate erosion on the Asia-North Europe tradelane Vespucci Maritime's Lars Jensen said that the speed of the rate collapse could be likened to the price wars of 2015/2016.

"For North Europe we have not seen the spot rate this low since early 2018 where the level was lower for a brief two weeks," said Mr Jensen.

"At that time bunker fuel prices were around \$470 per ton, whereas presently VLSFO fuel is around \$680 per ton – notwithstanding the cost of inflation on all other elements," said the analyst.

Indeed, a carrier contact suggested to The Loadstar that Asia-North Europe voyage results for the third and final quarters would be "horrendous".

"The real concern is that despite the huge blankings we still can't seem to fill the ships that do sail," he said.

Until now Asia-North Europe carriers have avoided temporarily suspending services by blanking sailings for consecutive weeks, but it appears that this form of capacity management is failing.

In contrast, on the transpacific THE Alliance members, Hapag-Lloyd, ONE, Yang Ming and HMM announced this week that "in consideration of the present market situation" they were suspending their PN3 Asia to North America loop "until further notice".

Xeneta's XSI Asia-US west coast component saw average spot rates fall a relatively modest 4% on the week to \$1,998 per 40ft, while Drewry's WCI reading for the US east coast also declined by 4% to \$2,900 per 40ft.

Interestingly, according to John McCown's analysis of August import volumes at the top 10 US container ports, west coast gateways appear to be regaining some of the volumes lost to ports on the Atlantic coast in the past few years of so-called 'coastal shift'.

According to Mr McCown's data, US west coast ports saw import container throughput decline by 6.6%, year-on-year in August to 913,908 teu, while US east and Gulf Coast ports witnessed a substantial 18% fall to 962,512 teu, for a cumulative total of 1,876,420 teu representing a 12.9% fall on the previous year.

August 2022 however was the last of the 'boom' months for container shipping so Mr McCown's September port throughput analysis will be eagerly anticipated.

Elsewhere, on the transatlantic, carriers may be having some success in halting the rapid decline of spot rates, which have sunk from the highs of \$8,000 per 40ft a year ago to subeconomic levels below the pre-pandemic norm of \$2,000 per 40ft.

According to Xeneta's XSI North Europe to US east coast spot reading rates inched up by 1% last week to \$1,366 per 40ft.

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 15 September 2023	Current Index 22 September 2023
Comprehensive Index			948.68	911.71
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	658	623
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1248	1217
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1888	1790
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2550	2377
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	864	815
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	617	610
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2323	2220
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1324	1312
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1816	1793
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	306	308
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	320	322
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	182	174
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	145	147

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งขบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางลดลงต่อเนื่องในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดการขนส่งขบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งขบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ตลาดการขนส่งขบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งขบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งขบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากสัปดาห์ที่แล้ว