

## Weekly Briefing (26 October 2023)



01

### THB rate / currencies



USD

36.56



EUR

38.69



GBP

44.44



AUD

23.08



CNY

4.997



JPY

0.2439



INR

0.4396



VND

0.0014

02

### Exchange rate trend to USD (YTD)



03

### Crude Oil price & Gold (15 Oct - 21 Oct 2023)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	89-93	85-95	86-91

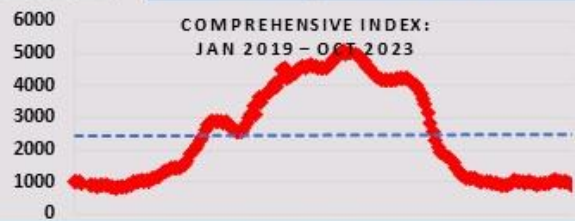


Gold	1919-1982
USD/Ounces	



04

### Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)
13-Oct-23
891.55

20-Oct-23
917.66

26.11

05

### Weekly Top's Stories

รายละเอียด  
ข่าว/บทความ



- Wall Street ends mixed as Treasury yields ease, focus turns to earnings  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://reut.rs/495Y54z>



- Chinese Yuan Pressured by Biggest Capital Exodus Since 2016  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/4062K2A>



- EU's new Surcharge (ETS) will be 'a fist fight between carriers and shippers'  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/45RDOOp>

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 42 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

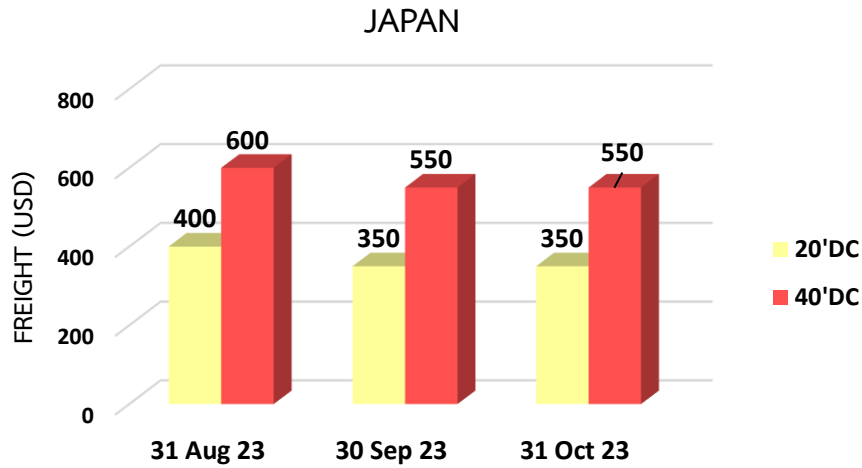
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนตุลาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast คงที่ โดยอยู่ที่ 1,440 USD/TEU และ 1,800 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 1,760 USD/TEU และ 2,200 USD/FEU

### 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		

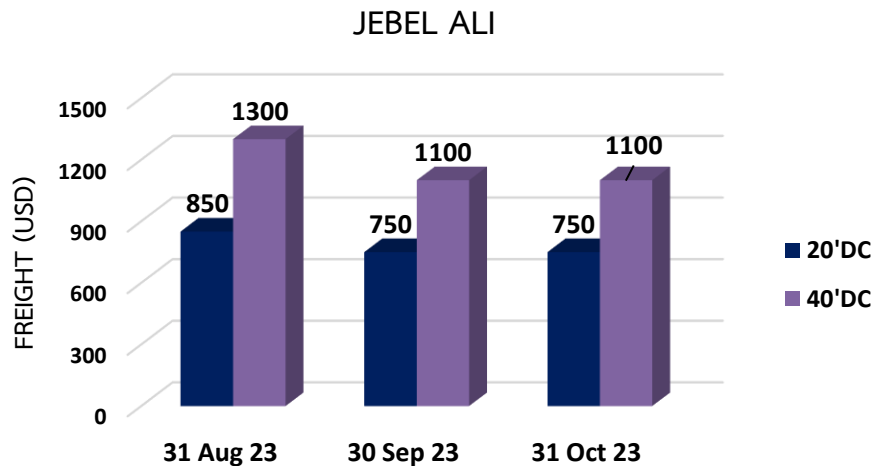
หมายเหตุ : สมาชิผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

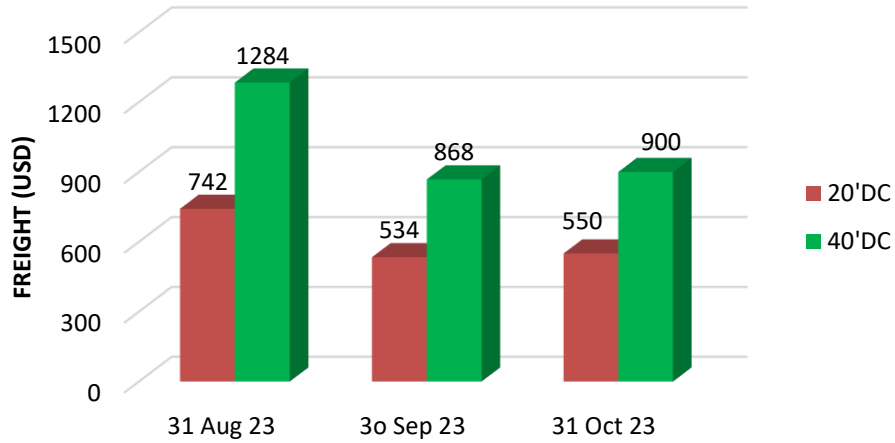


Subject to

- 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

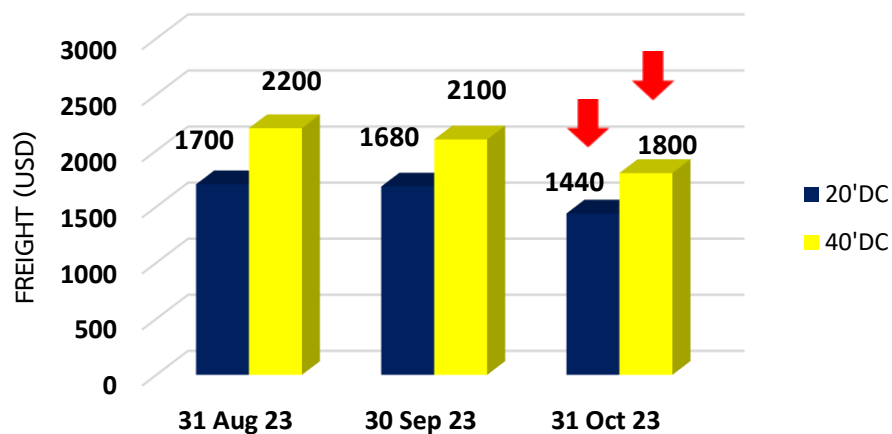


Subject to

- 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

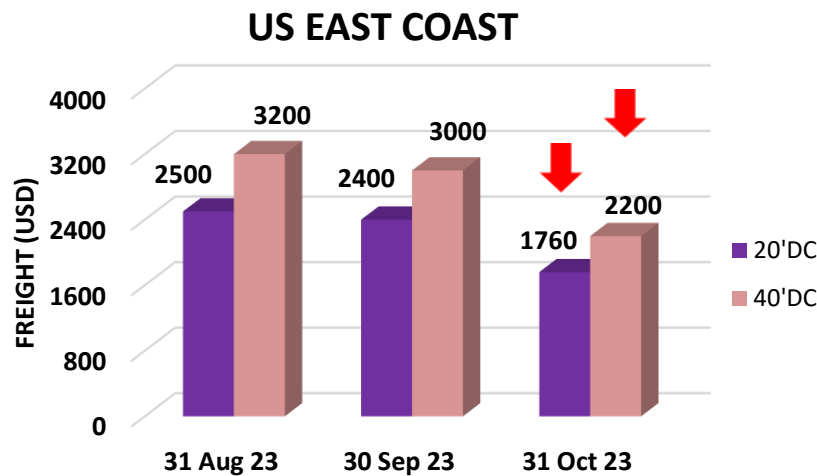
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2566

### 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

#### Weak demand signals threatening shipping's emissions targets

Shipping is in a critical transition period in its drive for decarbonization, with demand signals from shipowners and fuel suppliers urgently needed if interim emissions reduction targets are to be reached, the Global Maritime Forum's (GSF's) annual summit in Athens heard Wednesday.

The goal of having scalable zero-emission fuels account for 5% of international shipping fuels by 2030 — a threshold regarded as critical if full decarbonization is to be achieved by 2050 — was under pressure, according to Katharine Palmer, global head of sustainability at Lloyd's Register.

Palmer told a media briefing at the Athens summit that the International Maritime Organization (IMO) has given a clear policy signal in its emissions strategy that was revised in July, and it was now time for the shipping industry to respond with a demand signal.

"Companies are ordering zero-emission vessels but that is not enough to achieve the 5% by 2030," Palmer said. "It's really about real-world action between the supply and demand actors coming together to make this happen, and the longer we leave that, the harder it is going to be and the more disruptive."

The briefing followed the release of the GSF's second 2030 progress report, "Climate action in shipping, progress towards shipping's 2030 breakthrough." Compiled by shipping consultancy UMAS, the GSF's Getting to Zero Coalition and global emissions campaigner Race to Zero, the report painted a mixed picture of shipping's core challenges of sourcing zero-emission fuels and deploying zero-emission vessels.

Most striking was the view that the window was closing fast on shipping's goal of having scalable zero-emission fuels account for 5% of international shipping fuels by 2030. The report found zero-emission fuel production currently in the pipeline could end up covering just a quarter of the fuel needed to meet the goal, although this shortage could change quickly.

"If more projects are successful, zero-emission fuel production could be up to twice as much as is needed, even when accounting for other sectors' fuel needs," the report noted.

On the vessel order book, despite headline-grabbing orders for methanol-fueled ships, the report found that continuing the current trajectory of orders might only deliver one-fifth of the vessels needed to achieve the 2030 target. Of the 144 ships currently on order capable of operating on sustainable fuels, most are compatible with methanol.

The report warned that the revision of the IMO strategy has created a major shift in the opportunities and risks landscape for the shipping industry, and companies would need to manage the uncertainties through the end of 2025. The IMO has committed to designing a mid-term greenhouse gas (GHG) market-based pricing mechanism such as a carbon levy by 2025 and implementing it globally in 2027.

Green shipping corridors will lead the way

Michael Parker, chairman of global shipping, logistics and offshore at Citi, told the Athens media briefing, which was available via webcast, that demand for the new fuels will be driven by cargo owners facing growing regulatory attention on the environmental impact of their supply chains and Scope 3 emissions, with green shipping corridors playing a leading role in meeting targets. Scope 3 emissions are indirect emissions produced by assets and activities not owned by the shipper, including logistics operations.

“Green corridors will be the way in which we will see a more coordinated way of building in the long-term freight contracts needed, with commitments made by ZEMBA [Zero Emission Maritime Buyers Alliance] and the main shipping lines,” Parker said.

The ZEMBA alliance of global cargo owners in September called on ocean carriers to submit bids to transport 600,000 TEUs over a three-year period on ships powered by zero-emission fuels.

“The long-haul green corridors where the most emissions are will have a clear pathway set by the ports of what is expected, and what cargo owners on those routes will accept will depend on the fuel being available,” Parker added. “The consumer wants this to happen, and it will take place over a period, but the question is if there will be enough to make the IMO target of 10% reduction in emissions by 2030 come to fruition.”

Vineet Mittal, chairman of Avadaa Group, a green energy developer headquartered in Mumbai, said carriers should already be locking in long-term offtake contracts for the supply of green methanol and green ammonia. However, he expressed concern that at this early stage, the market may push prices of the new fuels to unviable levels.

“If we start squeezing everything, there is a chance that the whole decarbonization strategy will not succeed,” Mittal told reporters. “The key is a reasonable price that is a win-win for shipowner, end-consumer and green methanol and ammonia producers.” Mittal also highlighted the importance of global policies around fuel production that must be established with a long-term strategic view.

“When building methanol plants, you can offer the fuel cheaper today because you are amortizing the costs over 30 or 40 years,” he said. “The policies must look at the realities, what technologies are scalable and what is available, and not put stringent controls in place that will make it difficult to scale up in the future. Otherwise, the targets will remain a dream and not turn into reality.”

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



### Carriers fight back against sub-economic rates with FAK hikes

Ocean carriers are planning a wave of sizeable FAK rate hikes across the major east-west tradelanes next month, in an attempt to swivel voyage results back into the black.

And, with the 2024 budget season looming, the shipping lines will want to jettison unprofitable cargo from their customer portfolios.

For example, MSC this week announced new freight rates, effective 17 November, from the Mediterranean and North Europe to the US, Canada and Mexico, including a \$4,400 per 40ft base rate from Antwerp to New York.

Container spot rates on the transatlantic have collapsed by around 80% over the past 12 months, driven down by carrier capacity upgrades and new market entrants – for instance, Xeneta’s XSI North Europe to US east coast component this week was down at \$1,336 per 40ft.

Meanwhile, the Hapag-Lloyd and CMA CGM-led circa-\$1,800 per 40ft new Asia-North Europe FAK rates, valid from 1 November and supported by radical capacity management, are starting to have some impact on the market.

Indeed, a UK-based shipper told The Loadstar his November rates from all but one of his regular carriers this week had doubled.

However, this has yet to be reflected in the Asia-North Europe container spot indices, which remained flat this week at just under \$1,000 per 40ft.

Moreover, according to Singapore-based AGX, a collaboration platform for forwarders and importers, there is still some doubt whether carriers will be able to get a decent percentage of the rate hikes to stick.

“NVOCC November rates are now \$1,100 per 40ft for the month, with the expectation that this will go down after the first one or two sailings,” said AGX this morning.

On the transpacific, carriers have underpinned container spot rates with a huge blanking programme around the Chinese Golden Week holiday, peaking next week with North American west coast terminals receiving 19 fewer vessels than advertised.

This was evidenced by Signal operational data from the port of Los Angeles, which shows only 11 vessels due to arrive next week, compared with 17 this week and 18 the following week.

As a consequence of their judicious capacity management, carriers have been able to stabilise spot rates, with for instance, Drewry’s US west coast component edging down by just 1% this week, to \$1,979 per 40ft, while spot rates for the US east coast were unchanged at \$2,629.

Ocean carriers are under considerable pressure, particularly on the east-west routes, and the loss-making voyage results cannot be sustained for much longer.

“It’s not realistic to expect shipping lines to keep losing money,” said Xeneta CEO Patrik Berglund in the firm’s 2024 Outlook for Ocean Freight Shipping publication. “They are effectively subsidising shippers to move their cargo around the world.”

He believes rates will bounce back, “it’s just a matter of when”, and he has a word of caution for shippers currently enjoying very low short-term contract rates.

“Shipping lines will jack-up the market, look at those contracts and, in many cases, deem them non-profitable. They are going to be inclined, at every chance they get, to not pick up those boxes,” warned Mr Berglund.

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

### **Growth may be just around the corner – if carriers can hold their nerve**

There is welcome news for Asia-North Europe carriers, with signs of improving demand on the troubled tradelane as inventories start to be replenished.

Moreover, the transpacific is expected to see healthy growth next year, while secondary tradelanes from Asia continue to expand impressively.

Nevertheless, strict capacity management will be required to mitigate the impact of an oversupply of newbuild tonnage.

In its October Horizon monthly review of the container shipping market, analyst Maritime Strategies International (MSI) says it expects Asia to North Europe volumes to start growing year on year from Q4.

It adds: “This is good news for the carriers in their struggle to fill all their new mega-maxes (24,000 teu vessels) deployed in this route.”

However, it says risks are “still weighted to the downside”, considering that another 2.6m teu of newbuild capacity is due to be delivered by the end of Q2 24. And many of these deliveries are ultra-large vessels stemmed to be deployed on Asia-Europe services.

“Strict capacity discipline and massive scrapping will be of paramount importance if the carriers want to prevent further freight rate erosion in the coming three quarters,” said MSI.

For the Asia-Europe westbound trade, MSI predicts growth of 2.9% in the first half of next year, while for the more resilient transpacific eastbound trade, the analyst expects year-on-year growth of 4.6% in H1 24.

It says: “There are still clear downsize risks for both regions, most importantly the prospect of their economies falling into a recession in Q4 23 and H1 24, as it is likely that interest rates will stay higher for longer, and this could end up having a cumulative negative impact on growth.”

The Horizon report notes that the key secondary trades ex-Asia to Latin America, Africa and the Middle East and Indian sub-continent “continued to grow at impressive rates”, with August expansion YoY at 18.6%, 26.1% and 27.6%, respectively.

In fact, Asia to Latin America spot rates have bucked the declining trend seen on other routes, jumping 64% since the first quarter to around \$2,300 per teu. And for Asia-Middle East routes, a shortage of space has caused spot rates to rise significantly, with this week’s Ningbo Containerized Freight Index (NCFI) component spiking by 22% over the past seven days.

“The Far East-Oceania southbound trade also recorded positive YoY growth of 3.6% in August, and is expected to return to growth in Q3 and Q4 after eight straight quarters of contractions,” says the Horizon report.

However, the report also contains a worrying outlook for containership owners– for example, its forecast for 12-month time-charter rates for a typical 4,300 teu panamax vessel slumping, from \$22,100 a day currently, to just \$10,100 by the second quarter of next year.

As a consequence, the Horizon data is predicting a substantial slump in asset values, with, for instance, the value of a 10-year-old 4,300 teu vessel declining to \$7.2m by Q2 24 from a current valuation of \$25.7m.

And the expected rapid decline in asset values of smaller containerships to scrap valuation levels seems likely to accelerate the long-awaited surge in vessel demolitions.

Listen to this clip of Stephanie Loomis, head of ocean freight Americas for Rhenus Logistics, talking to The Loadstar Podcast 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 13 October 2023	Current Index 20 October 2023
Comprehensive Index			891.55	917.66
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	562	581
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1112	1109
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1735	1746
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2230	2198
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	841	962
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	662	709
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2247	2196
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1410	1465
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1922	2164
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	306	307
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	319	319
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	180	185
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	140	142

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งเริ่มส่งสัญญาณฟื้นตัวในหลายจุด ในขณะที่ค่าระวางเพิ่มขึ้นในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดการขนส่งกลับมาฟื้นตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งฟื้นตัวต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่องเช่นเดียวกัน สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งฟื้นตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางคงที่