

Weekly Briefing (18 October 2023)



01

THB rate / currencies



USD

36.3



EUR

38.16



GBP

44.01



AUD

22.82



CNY

4.969



JPY

0.2427



INR

0.4359



VND

0.0014

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (8 Oct - 14 Oct 2023)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	85-91	87-91	83-88

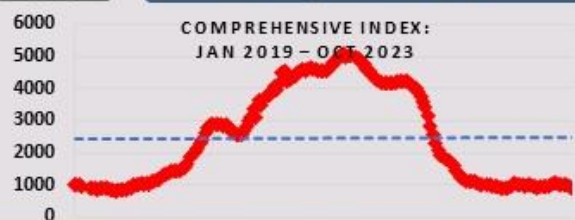


Gold	1833-1933
USD/Ounces	



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)
28-Sep-23
886.85

13-Oct-23
891.55

4.70

05

Weekly Top's Stories



1. Oil and gas prices are climbing again as supply risks multiply

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/46Q3ScN>



2. Israel update: force majeure, congestion and war-risk premiums, but carriers still booking

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3tuyPH6>



3. Zim offers its 'ships and infrastructure' to support Israel

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/47cR6p5>

รายละเอียด
ข่าว/บทความ

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 41 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

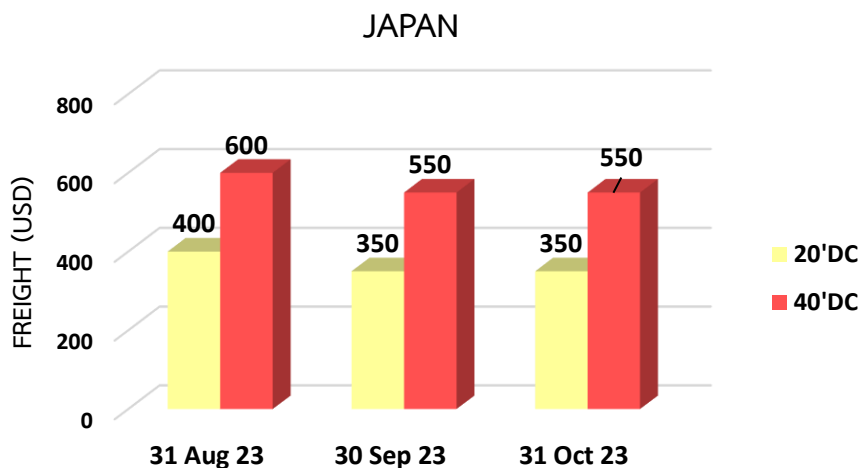
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนตุลาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast คงที่ โดยอยู่ที่ 1,440 USD/TEU และ 1,800 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 1,760 USD/TEU และ 2,200 USD/FEU

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		

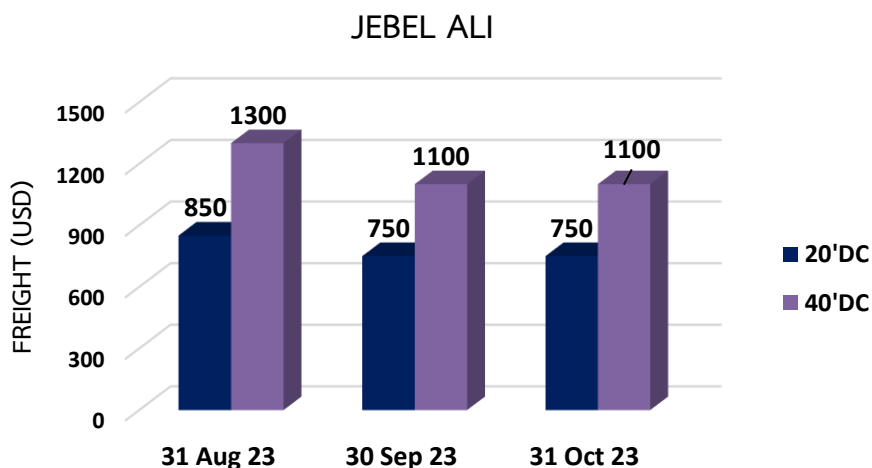
หมายเหตุ : สมาชิกผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือนในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

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

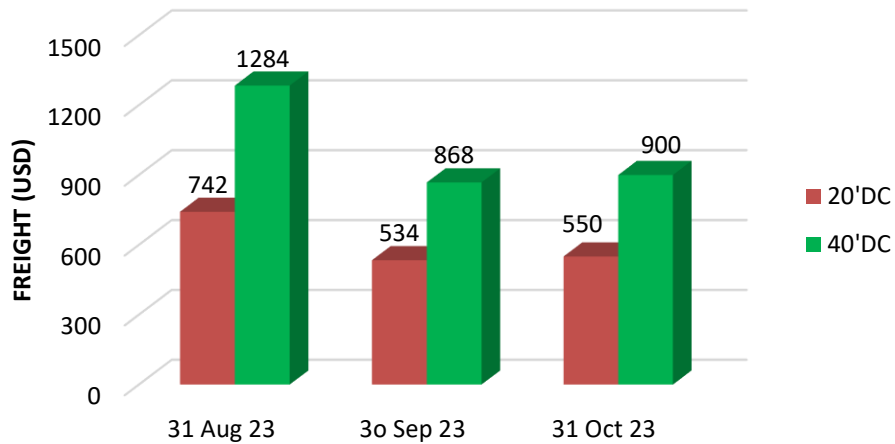


Subject to

- 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

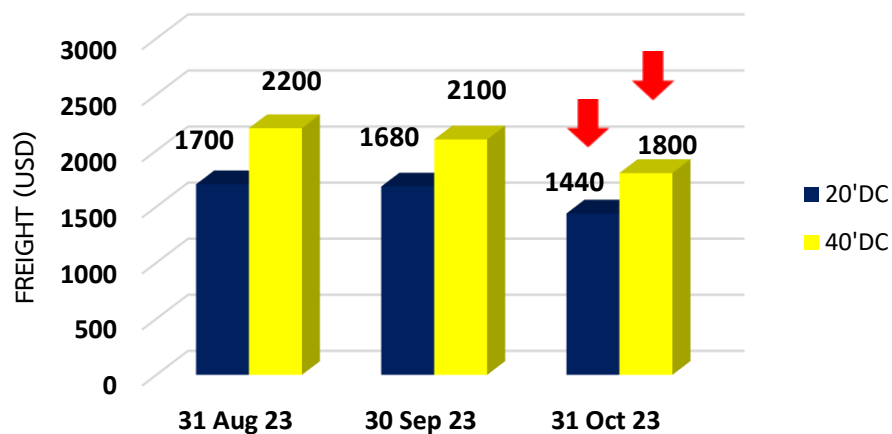


Subject to

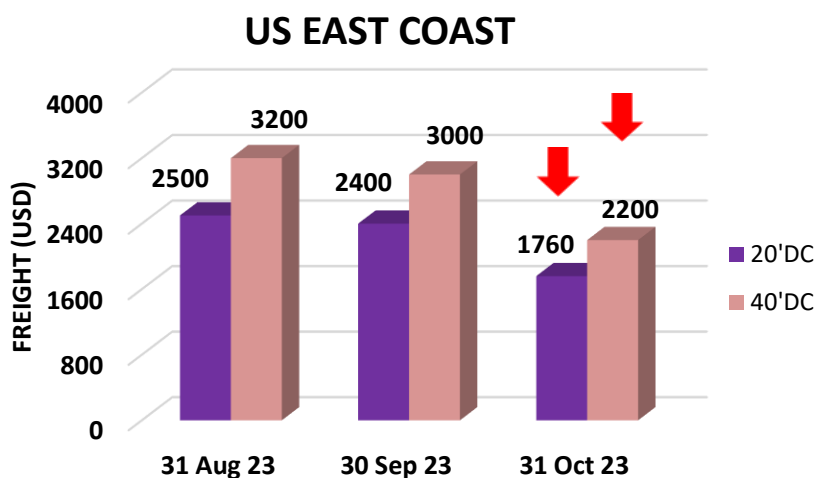
- ISOCC (Aug. 23): USD88/TEU, USD176/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Sep. 23): USD71/TEU, USD142/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Oct. 23): USD53/TEU, USD106/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

อัปเดต Top 10 สายเรือให้บริการทั่วโลก 2023

Ranking	Shipping Line	Vessels	Capacity	Nation
1	MSC	645	4.28 mTEUs	Switzerland
2	Maersk	738	42.7 mTEUs	Denmark
3	CMA-CHM	568	3.19 mTEUs	France
4	Cosco	480	2.93 mTEUs	China
5	Hapag-Lloyd	250	1.74 mTEUs	German
6	ONE	209	1.53 mTEUs	Japan
7	Evergreen	204	1.47 mTEUs	Taiwan
8	HMM	75	0.81 mTEUs	South Korea
9	Yang Ming	90	0.66 mTEUs	Taiwan
10	Zim	111	0.41 mTEUs	Israel

2M carriers' winter schedules see more blankings as demand freezes

2M alliance partners MSC and Maersk will revert to a reduced “winter schedule” coverage for Asia–North Europe until December to mitigate the impact of falling demand and the continued erosion of freight rates on the route.

From the end of this month, the 2M will blank the sailing of an Asia–North Europe loop for seven weeks.

MSC said it was “taking certain actions to adjust capacity in line with the slowing demand on the Asia to North Europe trade”, while Maersk added that its overall goal was “to provide our customers with predictability and to ensure minimal disruption to their supply chains by supplying alternative routings and coverage for the affected vessel positions”.

MSC said that, as an alternative for volume shippers, it could offer inducement calls at additional North Europe ports on non-blanked loops.

In detail, MSC and Maersk's Griffin/AE55 loop will be blanked in weeks 43, 45 and 48, the Condor/AE7 string will be voided in weeks 44 and 46 and the Lion/AE6 service will not sail in weeks 47 and 49.

The huge blanking programmes of Asia–North Europe carriers either side of the Chinese Golden Week holiday proved ineffective in slowing the freight rate erosion that devalued prices by as much 50% in September.

Moreover, the substantial FAK rate hikes for 1 November announced by Hapag-Lloyd, CMA CGM and others last week have so far had little impact.

Indeed, only yesterday, The Loadstar received an unsolicited rate offer from a Shenzhen-based forwarding agent, quoting a price for a 40ft from Shanghai to Felixstowe, Rotterdam and Hamburg of between \$620 and \$655, valid from 18 October to 18 November, allegedly with shipment via Maersk sailings.

Meanwhile, with the worst possible timing, newbuild container vessels are flooding the market.

Some 190,000 teu of newbuild capacity was delivered last month, following 180,000 teu in August, 200,000 teu in July and an all-time record 300,000 teu that hit the water in June.

And this armada of mostly large container vessels leaving Asian shipyards is set to continue into next year, creating an increasingly worsening disconnect between supply and demand.

Indeed, MSC alone has an orderbook of 1.5m teu, with CMA CGM not far behind with orders for 1.3m teu of new vessels.

According to Alphaliner data, Geneva-headquartered MSC currently has an operating fleet of 5.4m teu and has widened the gap to Maersk to 1.3m teu, before orderbooks are taken into account.

MSC has already received two 24,000 teu ULCVs this month, but the newest arrival, the 24,346 teu MSC Micol, the consultant noted, was likely to be idled for three weeks until being phased into the 2M's Lion/AE6 loop next month.

However, with the announcement today of the 2M's winter programme, the ULCV could be in for an extended period at anchor.

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

Overcapacity offers trans-Pacific shippers a familiar — and unreliable — bargain

Industry expectations of a significant rebound in US imports from Asia keep getting pushed back amid sharper warnings of years of container shipping overcapacity and even the potential for long-term subdued American consumer spending.

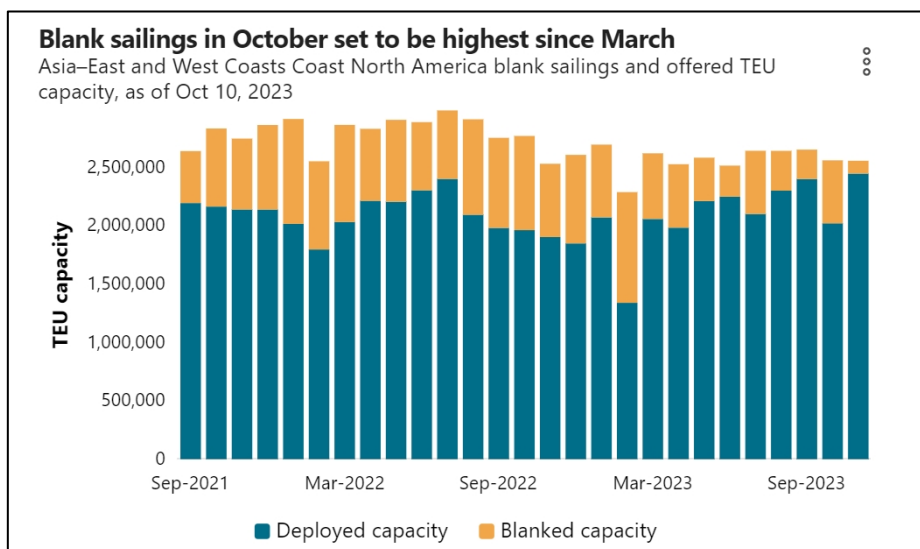
Efforts by carriers to mitigate overcapacity via blank sailings amid depressed container spot rates spell sustained deterioration in container service in general for the foreseeable future. In exchange, they can enjoy container spot rates below pre-pandemic levels. This is a familiar feature of the container shipping downcycle. Service and spot rates levels fell following the 2008-09 financial crisis — only to recover after a modest volume rebound in 2010.

“Service and reliability are going to be very low as long as carriers are under this much rate pressure and forced to blank sailings,” said Rachel Shames, vice president at CV International, a forwarder and non-vessel-operating common carrier. “That’s the unfortunate trade-off for shippers in the current environment.”

Shames is not optimistic that there will be a rebound in Asian imports in the first half of 2024, noting CV’s customers still complain of bloated inventories while forecasts for US holiday shopping are weak. EY Parthenon and Bain & Co. predict US retail sales growth this year will be just 3%, compared with 5.8% last year and 13.2% in 2021.

More ominously, Bank of America and Citi Group reported a slowdown in US credit card spending in September. And consumers may be less likely to splurge this holiday season, given the average annual interest rate hit 23% in late August, according to an Oct. 6 report from the US Federal Reserve. The jump in credit card interest rates is a prime example of how even as the Federal Reserve holds off on interest rate hikes, the full economic impact of prior hikes has yet to fully ripple through the US economy.

A feast of blanking - Importers this month are getting a sharper taste of what they can expect more of: blank sailings. The proportion of total vessel capacity between Asia and North America blanked by skipping port calls is the highest since April, at 23%, according to Sea-Intelligence Maritime Analysis.



Carriers are increasing the pace of blank sailings from load ports in China and Southeast Asia because the backlog of cargo they thought would build up over the just-ended Golden Week holiday didn’t materialize, said Kurt McElroy, executive vice president of KerryApex.

“They’re blanking sailings because the volumes are not there,” McElroy said. “It’s a mess in China. Shipments have been rolled three or four times,” said Jon Monroe, who serves as an adviser to non-vessel-operating common carriers. Monroe said if a loading was scheduled for mid-month, “you’re lucky to get on by the seventh of the following month.”

Ocean reliability between Asia and the US — which, at its worst during the pandemic saw, less than one in three ships arrive on time, according to Sea-Intelligence — has improved, but was still below 50% as of August.

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Source: <http://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp>

Description	Unit	Weighting	Previous Index 28 September 2023	Current Index 13 October 2023
Comprehensive Index			886.85	891.55
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	599	562
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1166	1112
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1729	1735
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2249	2230
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	790	841
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	600	662
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2183	2247
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1305	1410
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1756	1922
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	306	306
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	321	319
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	176	180
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	147	140

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งขบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางเพิ่มขึ้นในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดการขนส่งขบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งพื้นตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นจากสัปดาห์ที่แล้วสำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งพื้นตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อยจากสัปดาห์ที่แล้ว