

Weekly Briefing (9 October 2023)



01

THB rate / currencies



USD

36.91



EUR

39.11



GBP

45.18



AUD

23.57



CNY

5.131



JPY

0.2474



INR

0.4441



VND

0.0015

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (1 Oct - 7 Oct 2023)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	84-93	88-98	82-92

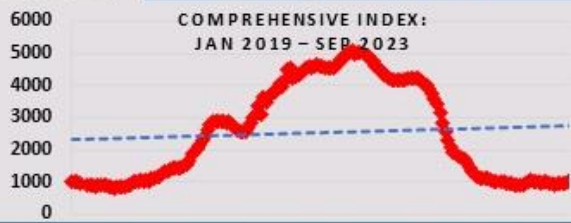


Gold	1819-1849
USD/Ounces	



04

Freight Index* (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index* (SCFI Comprehensive Index)

22-Sep-23	28-Sep-23
911.71	886.85
	-24.86

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ



1. EU ETS surcharge could be €37 for each container, says CMA CGM

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



2. Coming implementation of European ETS setting up for a predictable mess

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3RNrZV5>



3. Doubts growing over shipping's readiness for Europe's ETS carbon tax

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3PO8Vmw>

*ปัจจุบันยังไม่มีกราฟแสดงข้อมูลจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) โปรดติดตามใน weekly report ในสัปดาห์ต่อไป
ขอภัยในความไม่สะดวก

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 40 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)	1,840	2,300		
	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 ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนตุลาคม ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 550 USD/TEU และ 900 USD/FEU

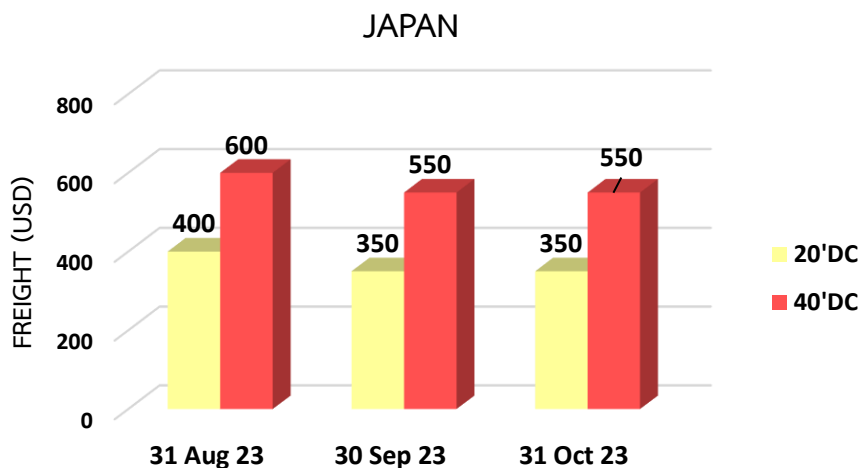
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนตุลาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 1,440 USD/TEU และ 1,800 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเล็กน้อย โดยอยู่ที่ 1,840 USD/TEU และ 2,300 USD/FEU

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		

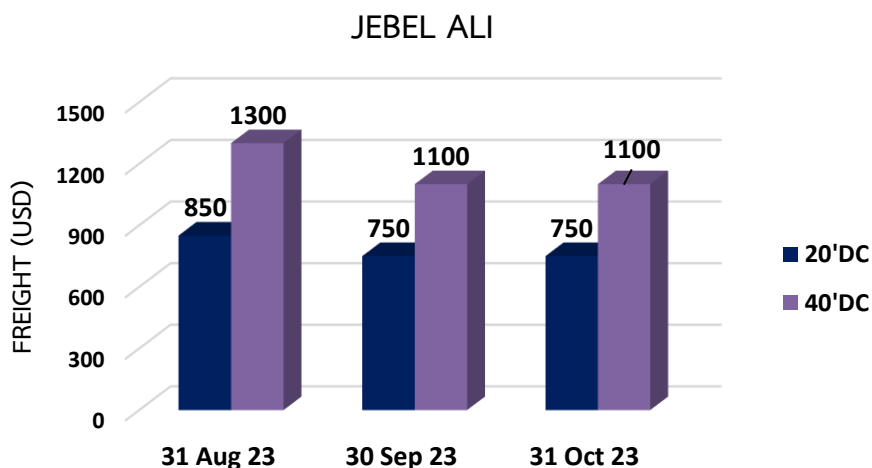
หมายเหตุ : สมาชิผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือบุคคลจากการเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากบนเว็บไซต์ เฟสบุ๊ค อีเมล หรือเนื้อหาใดๆ ซึ่งรวมถึงการตัดสินใจหรือการกระทำใด ๆ ที่เกิดจากความเชื่อถือนในเนื้อหาดังกล่าวของผู้ใช้เว็บไซต์ หรือผู้รับข้อมูล หรือในความเสียหายใด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

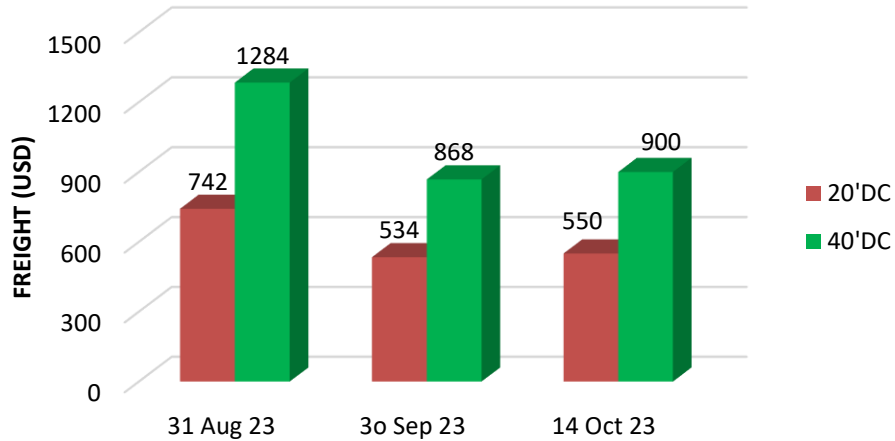


Subject to

- 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

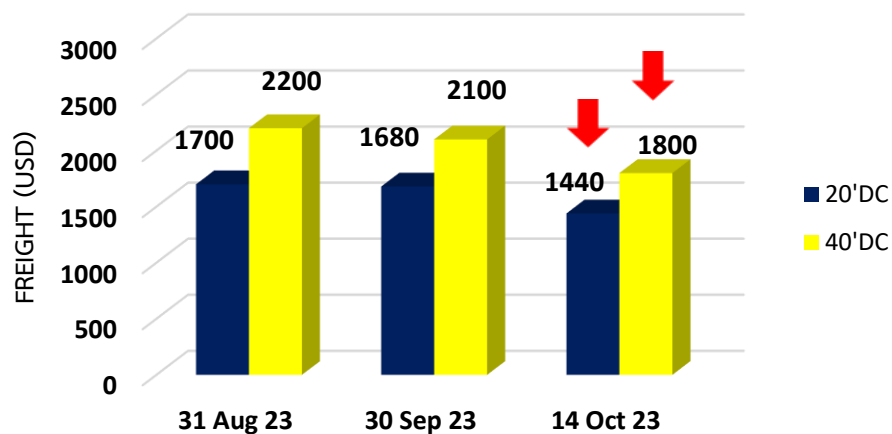


Subject to

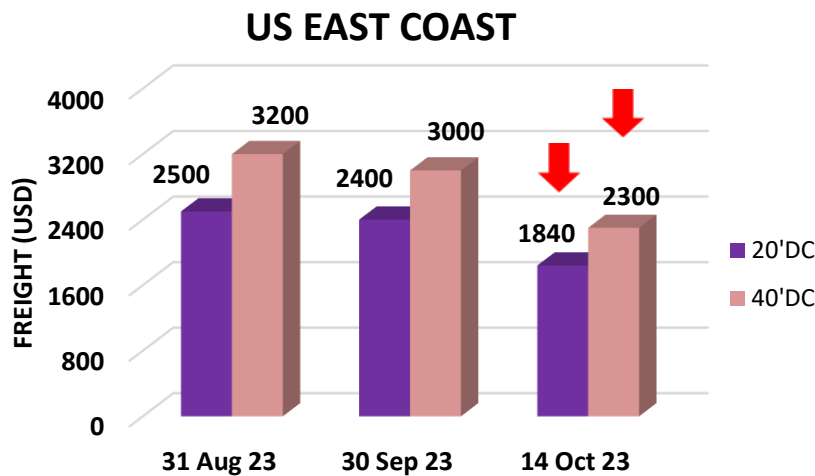
- ISOCC (Aug. 23): USD88/TEU, USD176/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Sep. 23): USD71/TEU, USD142/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Oct. 23): USD53/TEU, USD106/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

Rate hike hopes, but liners face one of the 'worst slack seasons ever'

Following Hapag-Lloyd's announcement on Monday of a huge hike in its Asia-Europe FAK rates, CMA CGM has advised its customers of similar increases coming in on 1 November.

From Asia to North European ports CMA CGM's FAK rates will increase to \$1,000 per 20ft and \$1,800 per 40ft, including high-cubes and reefers.

This compares with the Hapag-Lloyd hikes to \$1,050 and \$1,750.

From Asia to West Mediterranean base ports, the French carrier's FAK rates will increase to \$1,400 per 20ft and \$2,000 per 40ft, versus Hapag-Lloyd's increases to \$1,475 and \$1,950.

However, history tells us that during a downturn, container lines only achieve a modest percentage of FAK increases, a good result being that carriers realise 50% of their ask.

Furthermore, many volume shippers will have already obtained three-month deals from carriers at rates far less than the new FAK prices.

At the time of publication today, The Loadstar had not seen any announcement from Maersk or from the Asia-based carriers, although it is likely that they will follow suit on quantum and timing.

It is a bold move by the two Europe-based carriers to attempt to double current market rates, but heavy voyage losses are no longer sustainable on the tradelane, and the final quarter of the year is predicted to be disastrous, financially.

In fact, the sheer pace of the rates collapse on many tradelanes could oblige publicly listed carriers to downgrade their full-year result outlooks. The speed of the erosion of the Asia-North Europe market has been dramatic, with spot indices losing 10% of their value every week in September.

Meanwhile, the spot market contagion has now spread to the hitherto more robust Asia-Mediterranean market, after carriers piled more of their surplus capacity into the tradelane.

Moreover, the aggressive blanking programmes of carriers failed to have much impact as demand slumped for European exports prior to the Golden Week holiday in China, resulting in de-facto service suspensions.

The lines are battening down their hatches for what some say could become one of the worst slack seasons on record.

On the sidelines of a maritime event in London this week, a carrier contact told The Loadstar she expected a radical shake-up of the Asia-North Europe network.

“There’s talk of a winter schedule that will take some loops out until the demand build-up before Chinese New Year,” she said. “Something’s got to give; our costs have gone through the roof, while rates to North Europe are below pre-pandemic levels.”

Indeed, the unrelenting week-after-week delivery of newbuild 24,000 teu ultra-large container vessels (ULCVs) could not be happening at a more inopportune moment for the liner industry.

And after their sea trials, instead of the pomp and ceremony of maiden voyages, many of the newbuild ULCVs face the ignominy of spending months idle at anchor.

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

More ocean rate gloom as analyst warns of further 'severe downturn'

Asia-North Europe carriers took advantage of the Chinese national holiday this week to announce new headhaul FAK rates, effective from 1 November, which are double the level currently on offer via the spot market.

Hapag-Lloyd led the way on Monday raising its Asia-North Europe 40ft FAK rate to \$1,750, followed by CMA CGM on Wednesday upping its FAK rate to \$1,800 per 40ft.

Despite these announcements and the lack of activity in the Chinese forwarding market this week, Asia-Europe spot rates continued to lose ground, with for example the Freightos Baltic Index (FBX) North Europe component falling another 11%, for an average of \$910 per 40ft.

The FBX North Europe spot reading crashed 41% in September, to a record low, and is now in uncharted waters.

And there are also cracks beginning to show in the hitherto resilient Asia-Mediterranean tradelane, after carriers piled more capacity into the route. The FBX reading is down another 6% this week, to \$1,492 per 40ft, having lost 36% of its value since the beginning of September.

Hapag-Lloyd and CMA CGM also announced FAK hikes for Asia-Mediterranean shipments from 1 November, with their new rates to West Med ports going up to \$1,950 and \$2,000, respectively.

The Loadstar understands that a deteriorating market situation has obliged HMM to adjust its new standalone Far East-India-Med (FIM) service to bi-weekly. The South Korean carrier redeployed 11,000 teu-type vessels to the FIM service it previously operated on the transpacific.

Asia-Europe carriers announced extensive blanking programmes either side of the Golden Week holiday, but this has proved insufficient to stem the tide of falling rates on the route.

Meanwhile, on the transpacific, the impact of capacity management by carriers voiding and sliding sailings has been more effective in keeping a lid on rate erosion.

Indeed, Drewry's WCI assessment this week for Asia-US west coast spots recorded just a 1% decline in its average, to \$1,998 per 40ft, while the WCI reading for US east coast ports was unchanged, at \$2,686 per 40ft.

Nevertheless, despite the better data on the transpacific, Vespucci Maritime's Lars Jensen believes that the "market is at a crossroads".

"It is clear the demand does not support the carriers' deployment of capacity in their current networks," he said. "It is also clear that the continuing delivery of more new vessels will only make this worse.

"Unless the carriers change behaviour, we could be facing a much more severe downturn in rates in the coming months," he warned.

Elsewhere, on the transatlantic tradelane, the rate erosion appears to be slowing, with this week's Xeneta XSI North Europe to US east coast average rate edging down 2%, to \$1,339 per 4 ft.

While, the blank sailing strategy on this route, including some being cancelled at the last minute, may have arrested the rate decline, carriers will still struggle to get rates back up to the historical norm of around \$2,000 per 40ft.

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

Long-haul vision blurred, intra-Asia carriers move into ship-chartering

Small and mid-sized intra-Asia carriers that ordered large newbuildings to enter long-haul trades during the Covid-fuelled boom have morphed into tonnage providers after their dreams were dashed.

They are undergoing a reality check after freight rates collapsed to seven-year lows.

Taiwan's TS Lines and Thailand's Regional Container Lines have each recently chartered two 7,000 teu newbuildings to Singapore's Pacific International Lines. The charter terms are confidential.

When four 7,000 teu ships were ordered by TS Lines at Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding in July 2021, container shipping rates were on an upward trajectory to all-time highs.

Transpacific rates were just under \$10,000/feu for US east coast ports and just over \$5,000/feu for the west coast. Asia-North Europe rates stood at over \$7,000/teu, Asia-Mediterranean rates were just under \$7,000/teu, while Far East-Australasia and Far East-Persian Gulf rates were both over \$3,000/teu.

TS Lines founding chairman Chen Te-sheng said at the time the vessels, to be delivered between April and November 2024, would be the largest the company would ever own.

Today, Asia-USEC rates are at about a fifth of July 2021 levels, while Asia-USWC rates have fallen by 70% from July 2021; Asia-North Europe rates are languishing at under \$600/teu; Asia-Mediterranean rates have plummeted to about \$1,200/teu; Far East-Australasia rates have plunged to around \$600/teu and Far East-Persian Gulf rates have dropped to \$790/teu.

Linerlytica analyst Tan Hua Joo told The Loadstar TS and RCL could seek charterers for their other 7,000 teu ships if market conditions remain unfavourable for them to operate the ships themselves.

He explained: “RCL is already operating in the Persian Gulf, but its presence is small. In the case of TS Lines, these ships were originally aimed at the transpacific and Asia-Europe trades, but they had to change their plans following their withdrawal from the long-haul market. TS Lines said they could be deployed on the Australia/New Zealand and Indian subcontinent trades, but current market conditions are poor.

“Rates will be volatile over the next two years, but the overall trend is negative.”

RCL has two other 7,000 teu ships being built at Waigaoqiao, and two 12,000 teu ships on order at Nihon Shipyard for delivery in 2024. The Thai carrier has also chartered two new 12,000 teu ships to Zim Line for five years.

However, charter rates are coming under pressure from excess capacity. Rates for 6,500 teu ships peaked at under \$130,000 a day in early 2022 and are now around \$32,500.

China United Lines, whose co-CEO Raymond Chen was reportedly arrested after the company axed its final long-haul route, an Asia-Mediterranean service, also has 7,000 teu ships on order at Waigaoqiao. The two vessels were contracted in February 2022 for delivery in H2 24.

There has been speculation that, with CULines retreating to its intra-Asia focus, those ships could be sold or chartered out.

Uncertainty also surrounds a pair of 14,000 teu vessels ordered by BAL Container Line at Jiangnan Shipyard for delivery in 2025. This year the company stopped operating liner routes, carrying out shipments only as an NVOCC.

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

*ปัจจุบันยังไม่มีกราฟแสดงข้อมูลจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) โปรดติดตามใน weekly report ในสัปดาห์ต่อไป ขออภัยในความไม่สะดวก

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 22 September 2023	Current Index 29 September 2023
Comprehensive Index			911.71	886.85
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	623	599
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1217	1166
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1790	1729
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2377	2249
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	815	790
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	610	600
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2220	2183
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1312	1305
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1793	1756
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	308	306
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	322	321
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	174	176
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	147	147

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งขบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางลดลงต่อเนื่องในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดการขนส่งขบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งขบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ตลาดการขนส่งขบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อยจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งขบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งขบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อยจากสัปดาห์ที่แล้ว

*ปัจจุบันยังไม่มีกราฟแสดงข้อมูลจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) โปรดติดตามใน weekly report ในสัปดาห์ต่อไป ขออภัยในความไม่สะดวก