

Weekly Briefing (11 January 2023)



01

THB rate / currencies



USD

33.73



EUR

35.96



GBP

40.79



AUD

23.21



CNY

4.932



JPY

0.2553



INR

0.4099



VND

0.0014

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

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



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	72-81	76-82	78-86

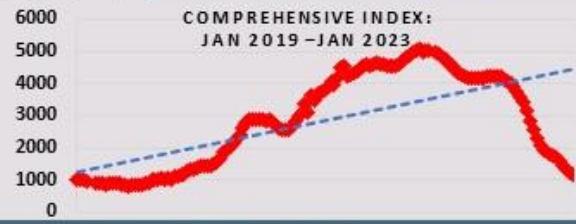


Gold	1824-1868
USD/Ounces	



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)	
30-Dec-22	1,107.55
6-Jan-23	1,061.14
	-46.41

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด ข่าว/บทความ



1. India tops Japan to become world's No. 3 auto market

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://s.nikkei.com/3VUAsv8>



2. 'Doomsday clock' ticking down as shipping lines lose control of the market

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

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

สัปดาห์ที่ 1 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	300	400	Subject to ISOCC USD 138/TEU, USD 276/FEU	Effective till 31-JAN-2023
Thailand - Qingdao				
Thailand - Hong Kong	200	300		
Thailand - Japan (Main Port)	550	1,000		
Thailand - Kaohsiung	650	1,100		
Thailand - Klang	300	400	Subject to ISOCC USD 80/TEU, USD 160/FEU	
Thailand - Jakarta	300	500		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	200	300		
Thailand - Singapore	250	300		
Thailand - Manila (North & South)	600	1,100		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	800	1,400	Subject to ISOCC USD 124/TEU, USD 248/FEU War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU	
Thailand - South Korea (Busan)	250	500		
Thailand - South Korea (Incheon)	300	600		
Thailand - Nhava Sheva	700	1,000	ISOCC: USD 98/TEU, USD 196/FEU	
Thailand - Melbourne	2,750-2,850	5,450-5,650	FAF: USD 348/TEU, USD 696/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	1,850	2,500	Subject to ISOCC USD 206/TEU, USD 412/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	1,100	1,600	ISOCC: USD 212/TEU, USD 424/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	1,050	1,500		
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	2,130	2,850		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมกราคม 2566 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียลดลง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 400 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 400 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางอยู่ที่ 200 USD/TEU และ 300 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 550 USD/TEU และ 1,000 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางอยู่ที่ 1,850 USD/TEU และ 2,500 USD/FEU และค่า IMO Sox Compliance Charge คงที่เช่นเดียวกัน ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 250-300 USD/TEU และ 500-600 USD/FEU

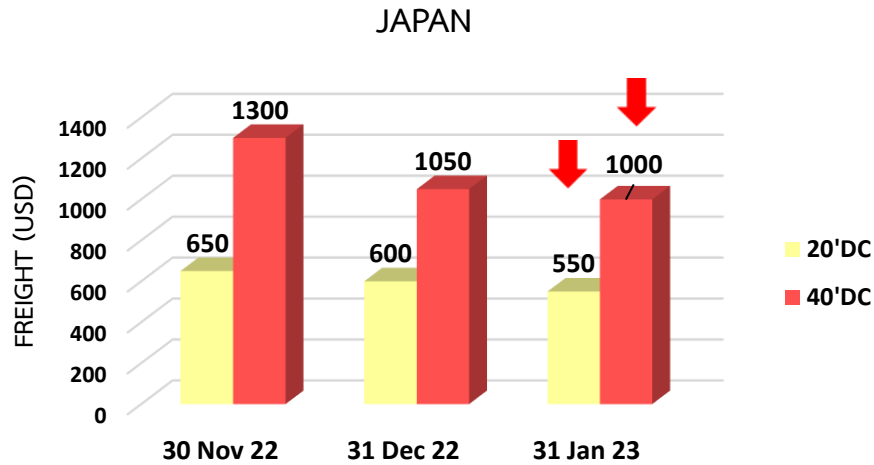
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนมกราคมเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 2,750-2,850 USD/TEU และ 5,450-5,650 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนมกราคม ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 1,100 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge คงที่เช่นเดียวกัน

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนมกราคม ค่าระวางฝั่ง West Coast คงที่อยู่ที่ 1,050 USD/TEU และ 1,500 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงบางจุด โดยคงที่อยู่ที่ 2,310 USD/TEU และลดลงอยู่ที่ 2,850 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

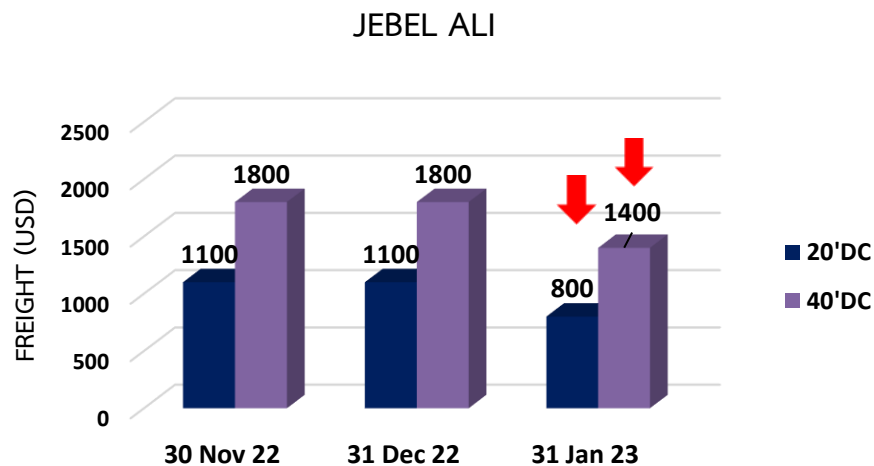
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,000	1,200	All-in	Effective till 31-JAN-2023
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,100	1,300	OBS: USD 114/TEU, USD 228/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	2,500	4,000	OBS: USD 398/TEU, USD 796/FEU	
London Gateway / Southampton	2,500	4,000		

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน พ.ย. ปี 2565 ถึง ม.ค. ปี 2566



Subject to Low Sulphur Surcharge (Nov. 22): USD 115/TEU และ USD 230/FEU
(Dec. 22): USD 138/TEU และ USD 276/FEU
(Jan. 23): USD 138/TEU และ USD 276/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน พ.ย. ปี 2565 ถึง ม.ค. ปี 2566

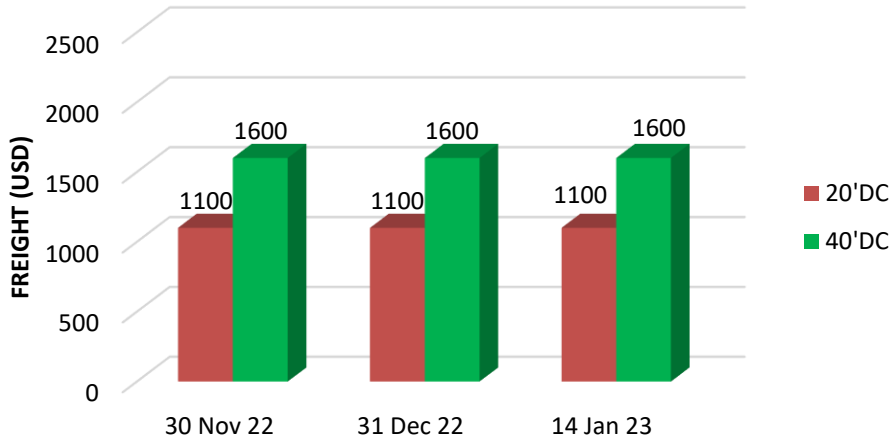


Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Nov. 22): USD 124/TEU และ USD 248/FEU
(Dec. 22): USD 124/TEU และ USD 248/FEU
(Jan. 23): USD 124/TEU และ USD 248/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ยุโรป** เดือน พ.ย. ปี 2565 ถึง ม.ค. ปี 2566

EUROPE

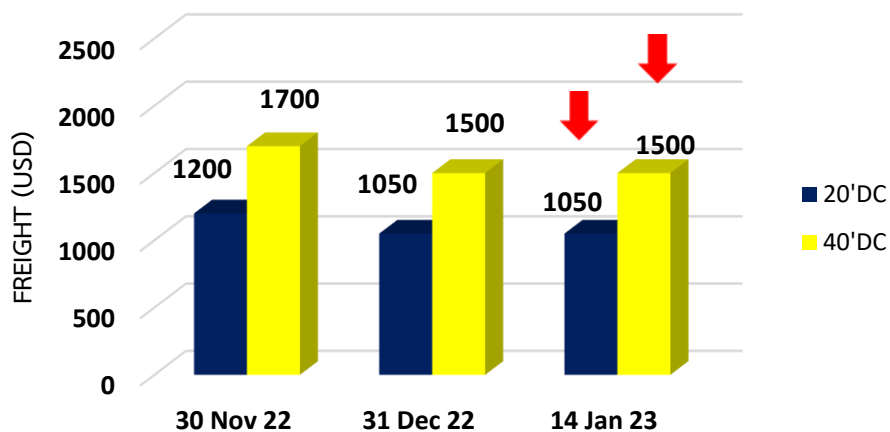


Subject to

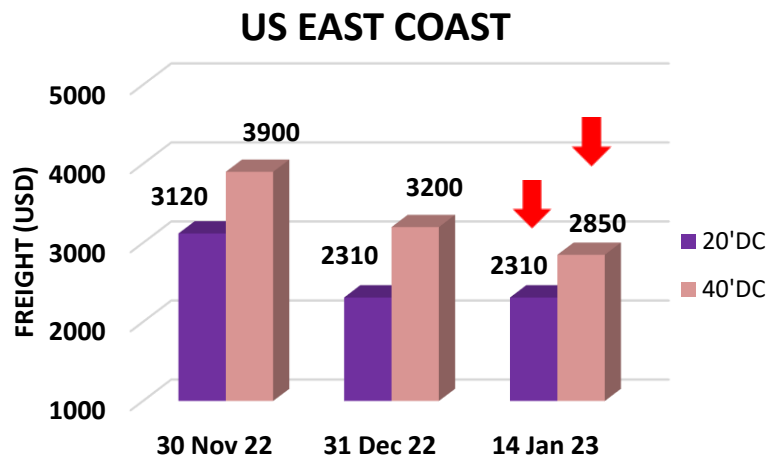
- ISOCC (Nov. 22): USD177/TEU, USD354/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Dec. 22): USD194/TEU, USD388/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Jan. 23): USD212/TEU, USD424/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast** เดือน พ.ย. ปี 2565 ถึง ม.ค. ปี 2566

US WEST COAST



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน พ.ย. ปี 2565 ถึง ม.ค. ปี 2566



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

Double-digit US import declines to accelerate through spring: retailers

US imports in February will fall to their lowest in almost three years, a major retailers group projected Monday, even though consumer spending remained strong through the holiday season and is expected to pick up as inflation eases.

The National Retail Federation (NRF) forecasts that imports next month will total 1.63 million TEU, the lowest since 1.61 million TEU in June 2020 and a decline of 23 percent from February 2021.

“After nearly three years of COVID-19’s impact on global trade and consumer demand, import patterns appear to be returning to what was normal prior to 2020,” Ben Hackett, founder of Hackett Associates, said in the Global Port Tracker (GPT), released Monday by the NRF and Hackett Associates.

Retailers now forecast double-digit year-over-year declines in US imports for each month through May. GPT, which is published monthly, continues to accelerate its forecast for import declines. January’s imports are now forecasted to drop 11.5 percent from January 2022; in the December GPT, the forecast was for an 8.8 percent drop.

Imports in March are projected to decline 25.5 percent, up from last month’s forecast of 18.6 percent. April imports are now forecasted to drop 14.5 percent, compared with the last projection of 13.8 percent. May’s imports, which were not projected in last month’s GPT, are forecasted to drop 16.2 percent from May 2022.

Those declines are projected even though consumer spending held up through the holidays, according to the NRF. “Despite the slowdown in cargo, retail sales are on track to meet NRF’s forecast of 6 percent to 8 percent growth over 2021 for both the full year and the holiday season,” GPT said.

Hackett said that as inflation eases in the coming months, growth in import demand will slowly return going into the second half of the year.

Port congestion not a problem this year. A major difference between the second half of 2023 and last year is that supply chain congestion is easing, so ports should be prepared to handle an increase in imports later this year, GPT said. “Consumers are still spending and volumes remain high, but we’re not seeing the congestion at the docks and ships waiting to unload that were widespread this time a year ago,” Jonathan Gold, NRF’s vice president for supply chain and customs policy, said in the report.

However, uncertainty over the outcome of the contract negotiations between the International Longshore and Warehouse Union and terminal operators continues to be a threat looming over West Coast ports. Those negotiations began in May, and if an agreement continues to elude employers and the ILWU in the coming months, West Coast port fluidity could be compromised, Gold said.

“It’s important to use this time to address supply chain challenges that still need to be resolved, like finalizing the West Coast port labor contract,” he said.

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

Asia-Europe capacity cuts lag market slowdown: analysts

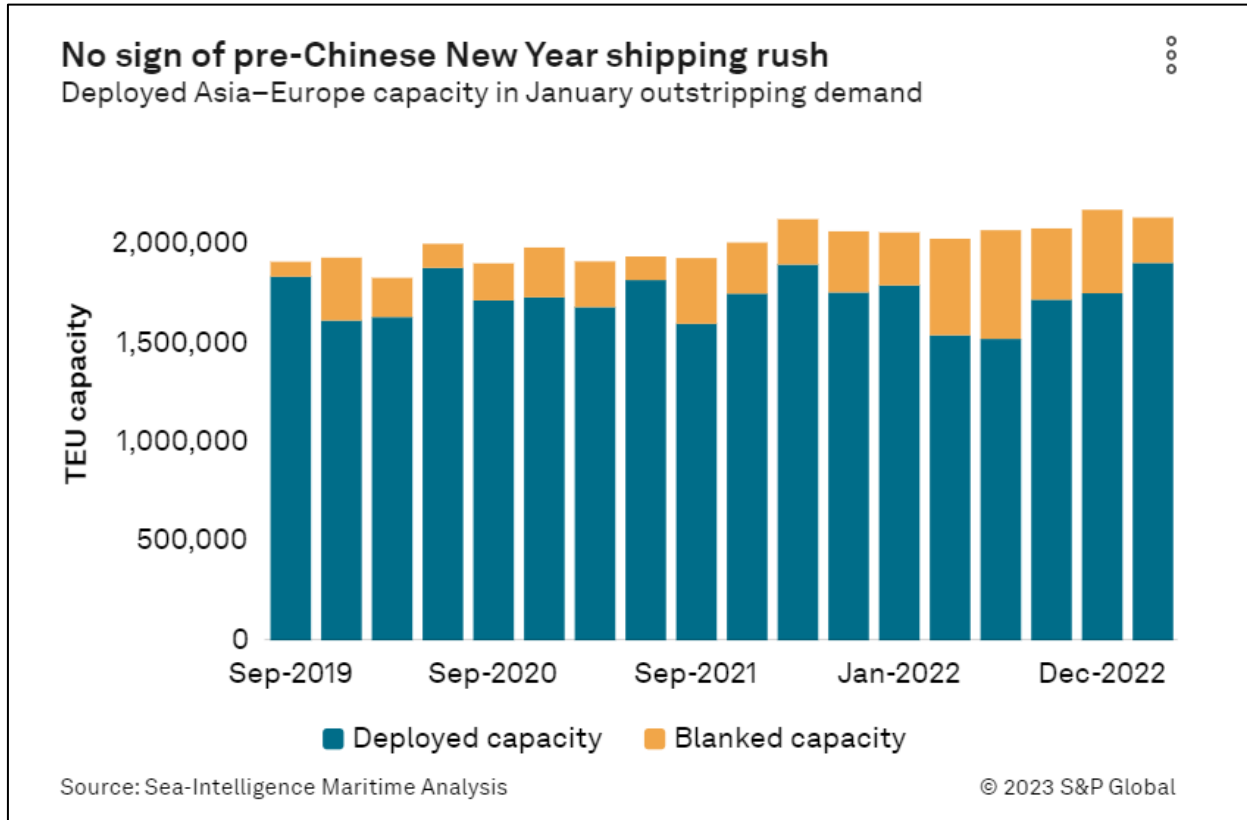
Carriers will deploy 1.9 million TEU of capacity on the Asia-Europe trade in January despite weak demand from European importers and Chinese factory production affected by widespread COVID-19 infections ahead of the Lunar New Year holidays.

Just 10 percent of capacity — or 229,469 TEU — will be blanked on the trade in January, according to Sea-Intelligence Maritime Analysis, compared with 19 percent in December, 17 percent in November, and almost one-third in October.

“We expect to see more blank sailings, but for now they are appearing insufficient to stem the decline, which has been in motion since the demand began to collapse in September 2022,” Alan Murphy, CEO of Sea-Intelligence, noted in his Sunday Spotlight newsletter.

Drewry believes carriers have been slow to cull capacity in January in the hopes of a rush of bookings ahead of Chinese New Year, which begins on Jan. 22. However, given that volume was falling at “an alarming rate” and rates were at breakeven levels, the analyst is expecting blank sailings to pick up through 2023.

“While cargo demand has contracted at a faster pace than many anticipated and some action has been taken to address overcapacity, it has been largely too little, too late,” Drewry noted in its Container Insight last week. “Instead, carriers have lost control of capacity and reverted to price competition to retain volumes.”



Peter Sand, chief analyst at rate benchmarking platform Xeneta, said Monday that any rise in demand ahead of Chinese New Year would not be enough to push up spot rates. “Xeneta spot rates are flat lining in January, which to me suggests that shippers are in no extraordinary rush to get cargo moving pre-CNY,” he told the Journal of Commerce. “The crisis is clear and present. Volume won’t come back like a tsunami — only gradually — making the first quarter of 2023 a tough one for the carriers.”

The latest data from Container Trades Statistics (CTS) is for November when volume fell 20 percent on Asia-North Europe compared with the same month last year. Spot rate levels edged down through December, indicating no improvement in weak demand.

Asia-North Europe spot rates have fallen 5 percent since Dec. 1 and were at \$1,265 per TEU as of Jan. 8, according to rate benchmarking platform Xeneta. While that represented a spot market drop of just \$44 per TEU, the long-term rate of \$2,294 per TEU is down 44 percent during that time, losing \$1,648 per TEU.

Market slowdown

But the slow market should come as no surprise, according to Jochen Freese, CCO of Asia-Europe digital forwarder Forto.

“While it is undeniable that the supply chain will be affected if COVID-19 rates continue to grow in China, it is important to remember that the current period between Christmas and the Chinese New Year is a quiet time for Asia-Europe trade,” Freese said in a statement Monday.

“COVID is hitting China at a time of low demand, which means that even if companies lack workers, they can still fulfil orders,” he added. The Chinese government relaxed its strict zero-COVID measures in early December, easing testing and travel restrictions and allowing those testing positive with no symptoms to isolate

at home. But the relaxed rules have led to fast-rising infections across China and that was heavily impacting the manufacturing sector there, Steve Vickers and Associates, a risk mitigation and security consultant based in Hong Kong, said in an advisory over the weekend.

“The problem of absenteeism is amplified by the concentration of much production in factory towns ... such clusters are vulnerable to local outbreak,” the advisory noted. “Key intermediaries are also under strain. Logistics providers, for instance, are struggling to maintain services in the face of driver absences, leading to delays in delivery of crucial components.”

Steve Vickers said some of the larger factories were re-implementing the closed loop mechanisms, where workers were all housed within the factories, to maintain operations.

“The result will be a bewildering and mutable patchwork of restrictions, which could prove hard to negotiate, and almost as disruptive as centrally mandated lockdowns,” the consultancy warned.

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

Shipping lines put growth ambitions on hold and look to defer newbuilds

Against a backdrop of an increasingly pessimistic cargo demand outlook, ocean carriers are said to be in talks with shipyards to defer delivery dates for some of the 2.3m teu of newbuild tonnage due this year.

Shipbuilding contracts usually incorporate a clause to facilitate the pushback of completion by six months or more, depending on the stage of construction and pressure from other orders.

But with the container liner industry facing several challenging quarters, the yards may be quite relaxed about rescheduling delivery dates and the postponements will focus on smaller sizes. These are now competing for employment with tonnage usurped by the arrival of newbuild 24,000 teu ULCVs on the Asia-North Europe trade.

And shipping line procurement officers have been instructed to halt orders for new containers and return as much leased equipment as possible to ease the huge storage costs from the empty-container mountains overwhelming depots around the world.

Indeed, container depots will remain overstocked in the first quarter, according to online shipping container platform, Container xChange. CEO Christian Roeloffs added: “There is just not enough depot space to accommodate all the containers.

“With the further release of container inventory into the market, there will be added pressure on depots in the coming months. This will be a key challenge for some and a competitive advantage for others in the business, especially in China because of the empty container positioning there.”

A double-whammy of a demand collapse and consequential easing of port and landside congestion at container hubs has caused a massive reversal in supply-demand fundamentals. According to the latest Drewry Container Forecaster supply-demand index, the market will see a huge shift in balance to a position of 19% below equilibrium.

Nevertheless, the maritime analyst said, it anticipated capacity reductions – expected to become more aggressive after the Chinese New Year – would keep top line fleet growth to “a relatively shallow” 1.9%.

“Now that the container bubble has burst, the record order frenzy of 2021 and 2022 – which to date has seen some 6.7m teu contracted – now appears even more excessive,” said Drewry.

Carriers may benefit from a tailwind of higher contracted revenue in Q1, but with the expiry of the old agreements and new deals being set at much lower rates, the P&L accounts for the industry seem set to be much less healthy.

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 30 Dec 2022	Current Index 6 Jan 2023
Comprehensive Index			1107.55	1061.14
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1078	1050
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1850	1855
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1423	1414
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3067	2845
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1173	1039
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	692	589
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3295	3151
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2979	2759
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1433	1231
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	321	321
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	331	331
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	188	175
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	238	238

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งทางเรืออย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางปรับตัวลดลง สำหรับเส้นทางยุโรป ตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา Demand การขนส่งขบเซา ในขณะที่ค่าระวางลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย Demand การขนส่งไม่เติบโต ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งทางเรือในระดับต่ำ ส่วนค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะที่ค่าระวางคงที่เช่นเดียวกัน