

## Weekly Briefing (16 January 2023)



01

### THB rate / currencies



**USD**  
32.81



**EUR**  
35.55



**GBP**  
40.12



**AUD**  
22.88



**CNY**  
4.89



**JPY**  
0.2656



**INR**  
0.4036



**VND**  
0.0013

02

### Exchange rate trend to USD (YTD)



03

### Crude Oil price & Gold (8 Jan - 12 Jan 2023)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	73-79	76-79	78-84

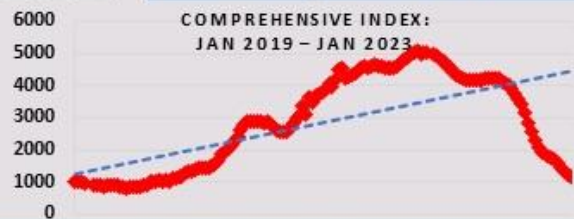


Gold	1865-1896
USD/Ounces	



04

### Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



### Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

6-Jan-23	13-Jan-23
1,061.14	1,031.42

**-29.72**

05

### Weekly Top's Stories

รายละเอียด  
ข่าว/บทความ



- China's GDP Report Set to Show Damage From Covid Zero Exit  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bloom.bg/3XBckYy>



- China COVID peak to last 2-3 months, hit rural areas next – expert  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://reut.rs/3km0dQQ>



- Fallout from ocean rate collapse to define market 'status quo' in 2023  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <http://bit.ly/3IR1kh>

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 2 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		Effective till 14-JAN-2023
Thailand - US East Coast	2,130	2,850		
(NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	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

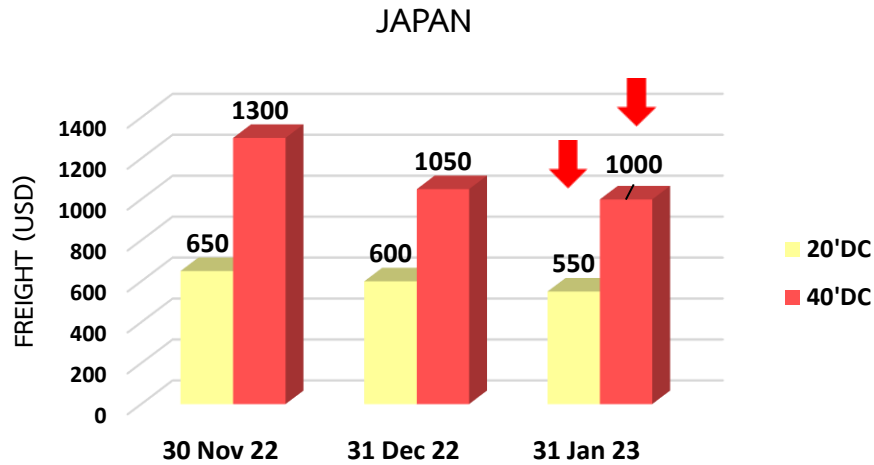
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนมกราคมเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 2,750-2,850 USD/TEU และ 5,450-5,650 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนมกราคม ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 1,100 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge คงที่เช่นเดียวกัน

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)

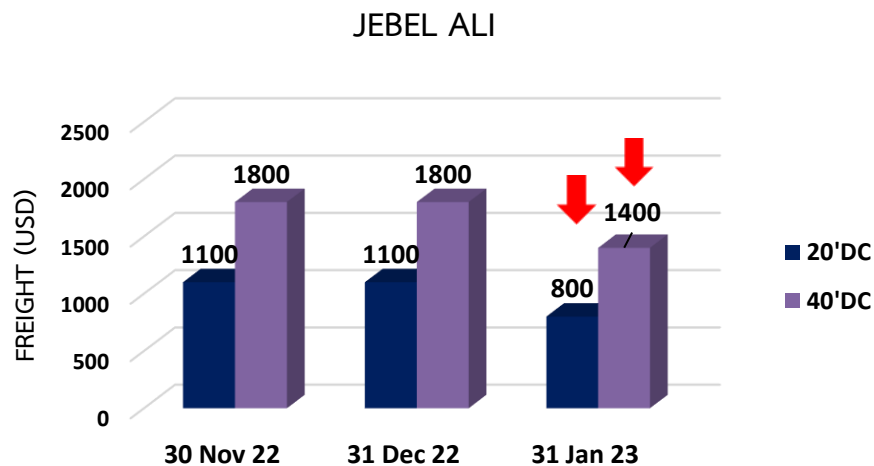
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,000	1,200	All-in	Effective till 31-JAN-2023
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,100	1,300	OBS: USD 114/TEU, USD 228/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	2,500	4,000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

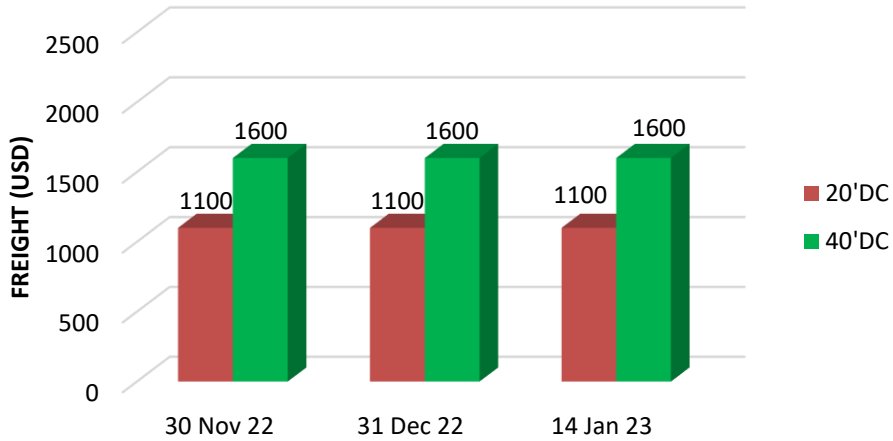


Subject to

- 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

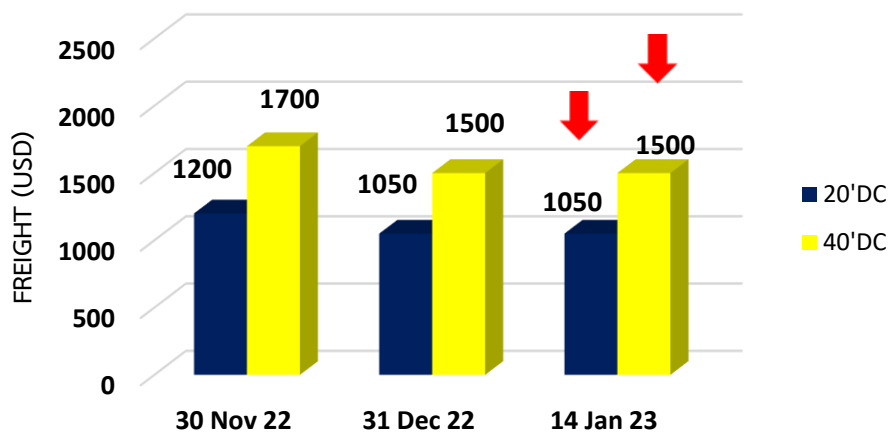


Subject to

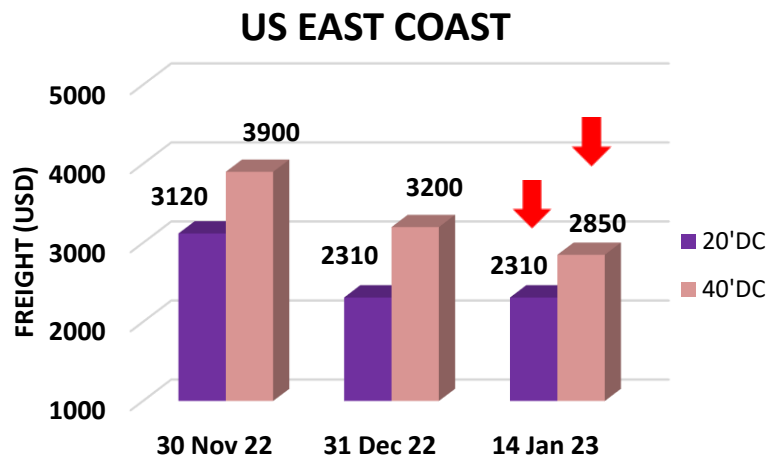
- ISOCC (Nov. 22): USD177/TEU, USD354/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Dec. 22): USD194/TEU, USD388/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Jan. 23): USD212/TEU, USD424/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ CNC

- ประกาศปรับปรุงค่า Bunker Adjustment Factor (BAF) ในเส้นทาง Intra-Asia สำหรับเดือนมกราคม 2566

Container Type	Currency	20'	40'	40'HC
Dry	USD	82	164	164
Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment	USD	82	164	164

**New services, West Coast labor talks push NY-NJ into top US port spot**

The big picture: The Port of New York and New Jersey became the busiest US port by container import volumes in late 2022 thanks to new services and cargo diversions stemming from congestion and longshore labor negotiations on the West Coast. That growth was accompanied by persistent container and vessel backlogs and truck congestion, but the port authority enacted fees and other measures to deal with the volume growth, which is expected to taper off in 2023.

A look back: From August through October, New York and New Jersey handled more containerized cargo than any other port in the country, thanks to new trans-Pacific vessel services and uncertainties over a new West Coast longshore labor contract. New York and New Jersey added 10 new vessel services in 2022, seven of which originate in China, Southeast Asia, or the Indian subcontinent. In addition, ocean carriers dispatched about 70 “extra-loader” ships not on regular schedules to the port in in the first nine months of the year. But the surge of containers crowded New York–New Jersey’s marine terminals as limited warehouse, chassis, and truck capacity left shippers with little choice but to let some freight dwell at the port, resulting in an intermittent backlog of as many as 30 ships waiting for a berth on some days. The region also ended up with a massive excess of empty containers that further cramped truck and terminal productivity. By November, however, slower volume growth had seen the backlog of ships at anchor fall to just two vessels, the lowest

since November 2021. Prompted by a new fee at the port and a request from the US Federal Maritime Commission, ocean carriers have also been more actively evacuating empties from the port, sending in about 30 ships for the express purpose of sweeping empties through September.

A look ahead: The Port Authority of New York and New Jersey (PANYNJ) estimates the port’s overall throughput reached 9.6 million TEU in 2022, a level of volume that was not expected for at least another five years. As shippers work down excess inventory and retail spending returns to something more closely resembling pre-pandemic levels, volumes through New York–New Jersey are forecast to fall 11 percent in 2023. Maher Terminals has added three new super-post-Panamax cranes to an existing berth that are expected to be in service some time in 2023, while GCT Bayonne will add a new berth and cranes for super-post-Panamax ships by 2025 and Port Newark Container Terminal is studying adjacent land to add capacity. The first bids for a \$100 million project to improve a three-mile truck corridor through the port are also expected to be submitted by next year, and PANYNJ is moving forward with a study on additional rail track extending from the port that will reduce delays for intermodal service, but there is no timeline at present for when those projects will be completed.

The new normal: PANYNJ undertook several measures to maintain terminal flow in 2022, including imposing a new \$100 fee for long-dwelling empty containers that will take effect in 2023. The fee has already encouraged ocean carriers to remove 30,000 of the estimated 200,000 empty containers that had accumulated in the region during 2022. Maher Terminals, the port’s largest, will continue to exclude weekends from the free-time period allowed for import containers in a bid to prompt more Saturday gate usage. Maher and other terminals will also likely continue to require that the return of an empty container be matched with the retrieval of an import.

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

### **Weak 2023 forecast pushes Flexport to slash 20% of global workforce**

Flexport is to cut 20% of its jobs, with impacted staff in Europe and North America receiving emails in the next few hours, and those in Asia, tomorrow. The letter to employees from co-CEOs Dave Clark and Ryan Petersen opens: “We begin the new year with more optimism than ever about Flexport’s future.”

But it goes on: “We must also make hard decisions necessary to set us up for long-term success. “We are, overall, in a good position, but are not immune to the macroeconomic downturn that has impacted businesses around the world. Our customers have been impacted by these challenging conditions, resulting in a reduction to our volume forecasts through 2023.

“Lower volumes, combined with improved efficiencies as a result of new organisational and operational structures, means we are overstaffed in a variety of roles across the company.” The letter adds that the company will be reducing its global workforce by some 20%, some 600 people. Jobs are going in every department, across all geographies, but the company will continue to operate in all its regions, with no offices being closed.

US staff leaving the company will receive “12 weeks’ severance, six months extended healthcare, a 2022 bonus, equity vesting acceleration, including dropping the vesting cliff for those with six months or more



of tenure, immigration support and the ability to opt into our alumni talent directory to help with future job opportunities”.

There are no details for other regions. But the company is also adding jobs – some 350 to 400 engineering and software staff, as it focuses on efficiency and technology. It said: “2023 is going to bring extraordinary velocity – we are in the process of doubling our software engineering talent and moving to single-threaded business organisations to build world-class products faster, and we will continue to invest in delivering best-in-class operational execution for our customers.”

Flexport said the slowdown would give it time to build up its technology, so that when the economy recovers “we’re going to need to be nimble, fiscally responsible and focused on building fast with operational excellence”.

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

### **Be wary of forwarders offering insurance, warns shipper in Flexport case**

Shippers should be wary of forwarders offering insurance, according to a lawsuit filed against Flexport last week.

Advent Blocks, a start-up shipper of advent calendar toys for children, claimed it lost some \$450,000 in sales when its products failed to reach the US in time.

It first talked to Flexport in May 2021 about moving its goods from South-east Asia to Ohio, in a highly time-sensitive move, given the short Advent period from 1 to 24 December.

During a period of supply chain uncertainty, Flexport “strongly” recommended its cargo insurance programme, delivered through underwriter Zurich, according to the lawsuit.

Advent Blocks was told the insurance costing more than \$1,000 would cover delays of more than 45 days if the product was specifically intended for seasonal events, and the cargo would be insured at retail value.

The shipments arrived late and the shipper filed two claims, totalling \$458,427.56. The insurer told it to attempt a salvage sale of the goods, which raised some \$40,000, and adjusted its claim accordingly.

However, “the claims process proceeded slowly and the associated lack of funds began to threaten Advent Blocks’ ability to meet deadlines for the 2022 season”, it said, and it asked Flexport to help it speed up the process.

But it was only towards the end of March that the shipper heard back, and found its claim had been denied by Zurich, citing a clause in the policy that Advent Blocks had not seen.

“Flexport advertises its insurance coverage and claims ‘you can report, manage and track your claims right from your portal. Status updates are prompt and transparent, keeping you involved (sic) as you’d like to be’.

“Advent Blocks found the claims process anything but transparent, and was stunned to have coverage denied based on an exclusion that was never provided, explained, or even identified to Advent Blocks,” it claimed.

It added: “The denial of claims deprived Advent Blocks of at least \$418,427.56 of capital that was essential to placing purchase orders for the 2022 season, creating direct, foreseeable financial consequences for the company.”

Advent Blocks also noted that Flexport, which takes commission from Zurich on insurance sold, “has a financial interest in affirming Zurich’s denial of claim ... Flexport never disclosed the profit commission to Advent Blocks when Flexport was hawking the insurance product”.

Flexport’s deal with Zurich saw it take 15% of profit – but after any claims. The shipper also pointed out that because Flexport had been given power of attorney to act on its behalf when shipping the goods, “Flexport has a fiduciary duty to act in Advent Blocks’ best interest”.

The case, which has been referred to mediation, will no doubt put forwarder insurance under the spotlight – not least the potential conflicts of interests between acting on behalf of a customer and a forwarder’s financial gain in commission from insurers.

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 6 Jan 2023	Current Index 13 Jan 2023
Comprehensive Index			1061.14	1031.42
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1050	1020
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1855	1836
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1414	1378
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2845	2825
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1039	1002
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	589	545
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3151	3091
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2759	2724
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1231	1117
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	321	323
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	331	331
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	175	154
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	238	238

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งทางเรือโดยทั่วไป Demand การขนส่งเติบโตอย่างช้าๆ ในขณะที่ค่าระวางปรับตัวลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางยุโรป ตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะที่ค่าระวางปรับตัวลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา Demand การขนส่งซบเซาต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางลดลงต่อเนื่องเช่นเดียว สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย Demand การขนส่งยังคงซบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับตัวลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งทางเรือ ส่วนค่าระวางปรับตัวลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะที่ค่าระวางคงที่เช่นเดียวกัน

-----