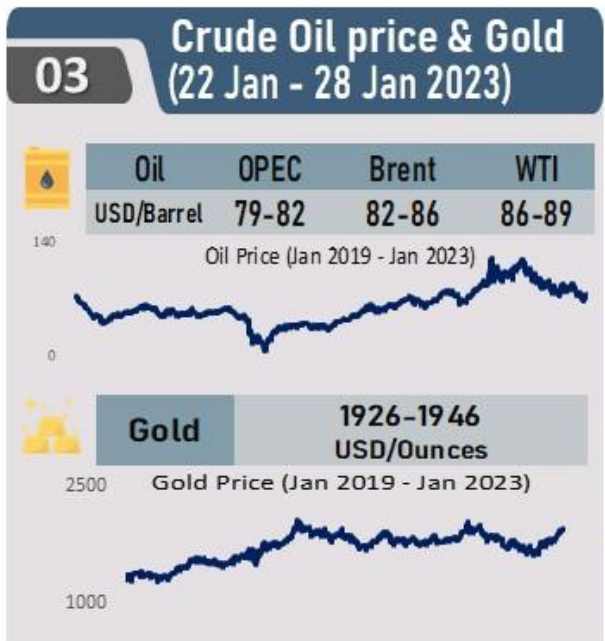
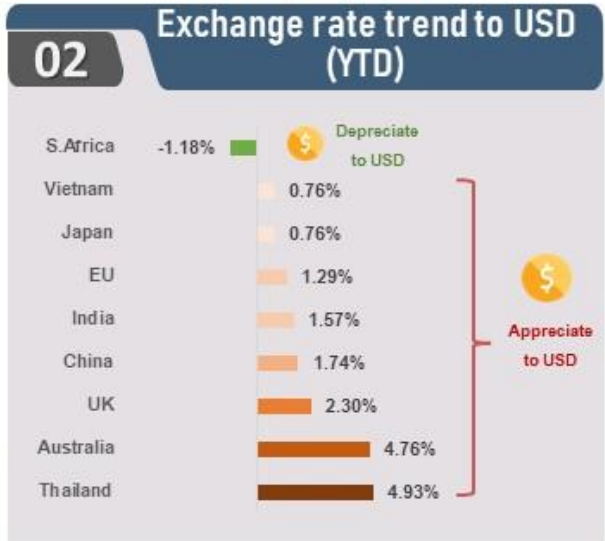


# Weekly Briefing (30 January 2023)

### 01 THB rate / currencies

<b>USD</b>	<b>EUR</b>	<b>GBP</b>	<b>AUD</b>
32.77	35.63	40.57	23.43
<b>CNY</b>	<b>JPY</b>	<b>INR</b>	<b>VND</b>
4.831	0.2523	0.402	0.0013



### 05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

- Global Phone Shipments Plunge Most Ever as Consumers Spend Less  
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bloom.bg/3JoVAAf>
- Maersk And MSC To Discontinue 2M Alliance In 2025  
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <http://bit.ly/3Y49aNm>
- Vietnam sees surge in deep-sea vessel capacity amid trade sourcing shift  
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <http://bit.ly/3kS0Emq>

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 4 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		
Thailand - Jakarta	300	500	Subject to ISOCC USD 80/TEU, USD 160/FEU	
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	ISOCC: USD 98/TEU, USD 196/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	300	600		
Thailand - Nhava Sheva	700	1,000	FAF: USD 348/TEU, USD 696/FEU	
Thailand - Melbourne	2,750-2,850	5,450-5,650	Subject to ISOCC USD 206/TEU, USD 412/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	1,850	2,500	ISOCC: USD 212/TEU, USD 424/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	1,100	1,600	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container	
	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		

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

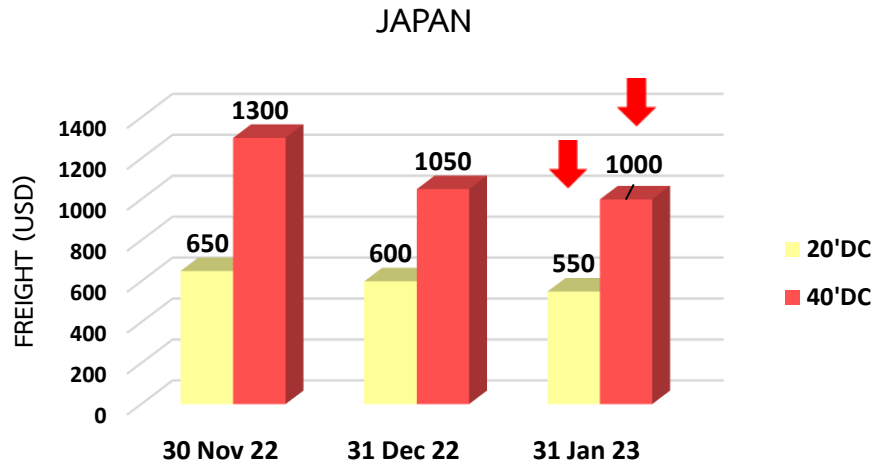
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนมกราคมเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 2,750-2,850 USD/TEU และ 5,450-5,650 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมกราคม ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 1,100 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge คงที่เช่นเดียวกัน

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมกราคม 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)

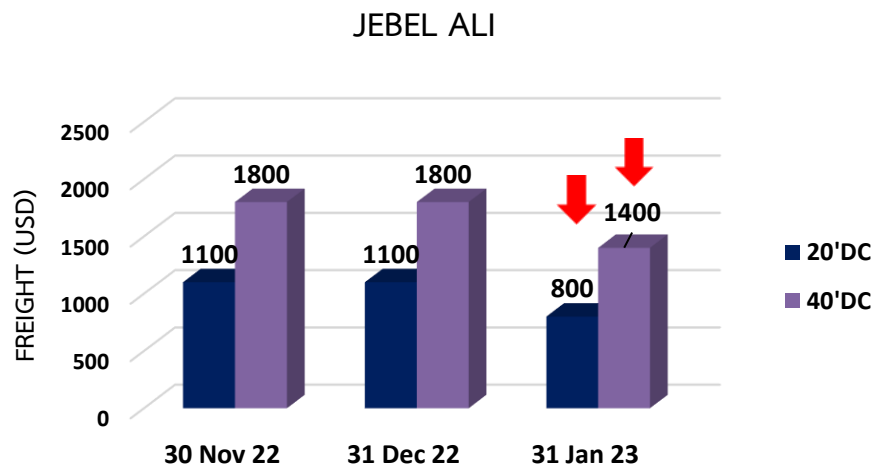
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,000	1,200	All-in	Effective till 31-JAN-2023
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,100	1,300	OBS: USD 114/TEU, USD 228/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	2,500	4,000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

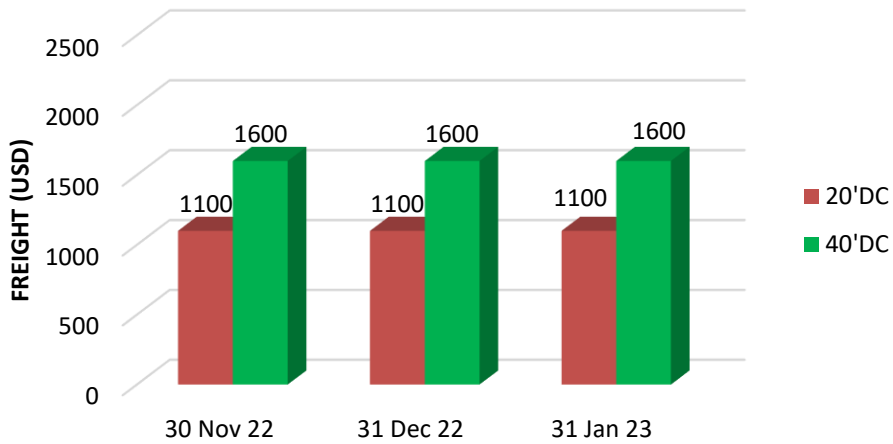


Subject to

- 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

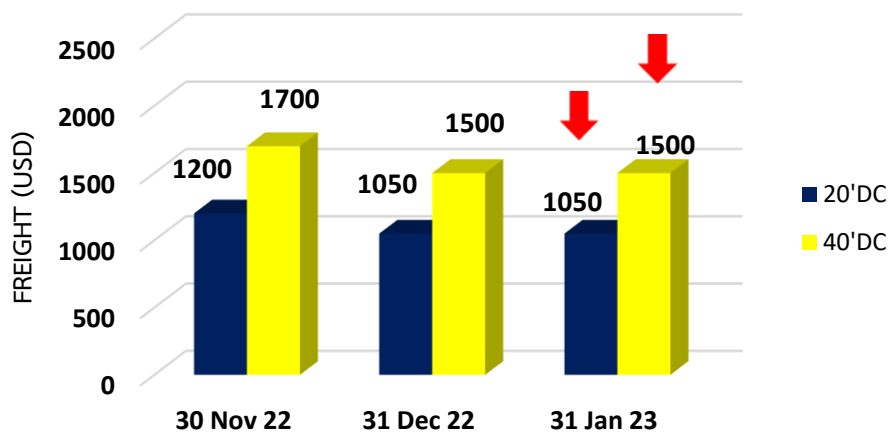


Subject to

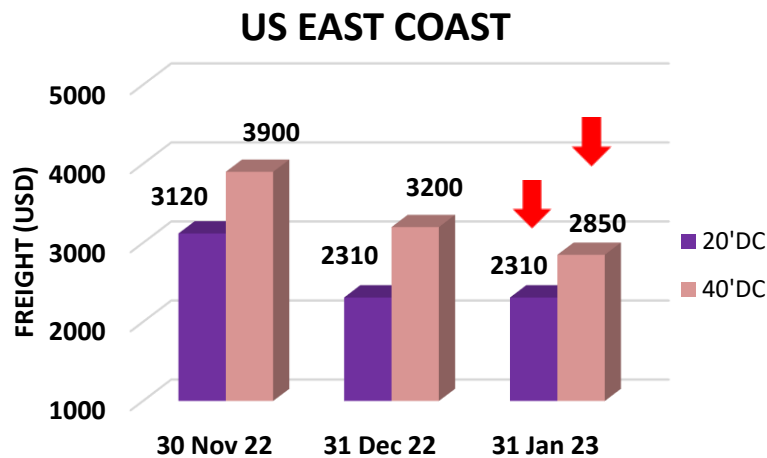
- ISOCC (Nov. 22): USD177/TEU, USD354/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Dec. 22): USD194/TEU, USD388/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Jan. 23): USD212/TEU, USD424/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

#### What next for Maersk, MSC and the other alliances?

In practice, the 2025 termination of the 2M vessel-sharing agreement (VSA) between Maersk and MSC is likely to come much sooner.

And, like in any divorce, reducing the animosity of the break-up during the ‘decree nisi’ period will be challenging.

Acrimony will likely surface in operational meetings, and especially at the commercial level as sales staff compete at a heightened consciousness, boosted by customer reaction to the change.

“The gloves are really off now between those two,” a carrier contact told The Loadstar this morning.

With current capacity of 4.6m teu and a huge orderbook, of 1.8m teu, MSC’s aspirations are clearly to become a standalone carrier across the major tradelanes of the world.

However, Maersk, with its focus on becoming a global integrator and seemingly content to keep its capacity to about 4.2m teu, will need to find another partner or partners on the Asia-Europe, transpacific and transatlantic tradelanes.

This could result in a new ‘merry-go-round’ of carriers jockeying to vessel-share in the strongest alliance, with some weaker lines the last to be selected in the biggest carrier cooperation shake-up since 2017.

And the 2M termination comes as carriers will start to report much weaker earnings than the record profits of the past two years, with the bleak outlook for demand causing increased nervousness among shareholders and investors.

The joint statement from MSC CEO Soren Toft and Maersk’s new CEO, Vincent Clerc, said the companies “recognised that much had changed” since the 10-year 2M agreement was signed in 2015.

“Discontinuing the 2M Alliance paves the way for both companies to pursue their individual strategies,” said the statement.

And in a follow-up, Mr Toft said MSC would “continue to strengthen and modernise” its fleet as the “liner industry leader, with the largest fleet, orderbook and network coverage”.

Sources close to the day-to-day management of both companies have previously told The Loadstar relationships had become “very strained” at 2M operational meetings, over capacity management as demand and then freight rates tumbled in the second half of last year.

“We have two carriers with polar opposite ambitions trying to function as an alliance,” said a contact.

Nevertheless, at the very top of their organisations, even recently, Maersk and MSC lauded the benefits of the 2M agreement and scotched rumours there were plans to terminate the alliance.

Attention will now turn to the reaction of the members of the Ocean Alliance and THE Alliance. They could see this as an opportunity to gain some market share from the uncertainty generated by the announcement, as demand remains extremely soft on the east-west tradelanes.

And it could lead to the opening-up of more inter-alliance slot charter deals, similar to Hapag-Lloyd’s recent agreement with the 2M for Asia to North Europe.

MSC said it was “grateful for the operational cooperation with Maersk over the past eight years”. It said it expected the “concept” of vessel sharing “to remain relevant”, but gave no indication it was something MSC wanted to be part of.

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

### **Ocean rates ex-Asia under pressure, while PSSs return to the transatlantic**

Container freight rates from Asia are expected to come under renewed pressure in the usual soft-demand period following the Chinese New Year.

However, with spot rates on the transpacific and Asia-North Europe tradelanes having already plummeted below break-even levels, ocean carriers will not hesitate to blank sailings with little or no notice – over and above those already announced – if potential utilisation levels dip below a minimum.

The proactive blanking strategy achieved some success on the Asia-North Europe trade before the CNY holiday, with anecdotal reports to The Loadstar suggesting the vessels that did sail were reasonably full.

The clear message to shippers the lines will want them to note is that they succeeded in achieving equilibrium on the route pre-CNY, and that, however painful, they are prepared to slash capacity to keep load factors at an acceptable level.

Moreover, talk of ‘full ships’ to North Europe will assist the line negotiators in persuading reluctant shippers to sign new contracts and avoid the risk of their cargo being rolled when vessels are overbooked.

So far, the new Asia-Europe contract season has proved lethargic, with the lines simply extending ‘special’ low FAK rates to contract shippers on demand, but if space stays tight after CNY, then shippers, requiring a reliable supply chain more than the lowest rates, could be persuaded to sign.

Meanwhile, Xeneta’s XSI Asia-North Europe component edged down 2% this week, to \$1,786 per 40ft, compared with \$14,524 in the same week of 2022.



For Mediterranean ports, Drewry's WCI was flat, at \$2,778 per 40ft, 78% lower than 12 months ago.

On the transpacific, the Freightos Baltic Index (FBX) spot rate from Asia to the US west coast bottomed out, at \$1,326 per 40ft, compared with \$15,485 a year ago. The FBX reading for east coast ports was also flat on the week, at \$2,640 per 40ft, versus \$16,986 the same week of last year.

Meanwhile, congestion has eased significantly at US east and Gulf coast ports, with the latest data from John McCown's Blue Alpha consultancy recording an 18% year-on-year slump in import container throughput during December at New York & New Jersey terminals, to 321,452 teu.

On the transatlantic tradelane, the expected collapse of freight rates on the North Europe to US east coast leg, a consequence of carrier capacity upgrades and an influx of new services, is yet to be reflected in the spot indices. Indeed, both the XSI and the WCI North Europe to US east coast readings were unchanged this week, at \$6,086 and \$6,322 per 40ft, respectively.

And the robustness of the tradelane has prompted carriers to consider imposing rate increases. In fact, CMA CGM has announced a new PSS (peak season surcharge) from North Europe to the US, Canada and Mexico from tomorrow of \$1,050 per 20ft, but strangely (possibly due to equipment availability) 'only' an extra \$600 per 40ft

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

### **Electronic bill of lading 'green shoots' emerge in wake of pandemic**

CargoX, a provider of electronic bill of lading (eBL) solutions, said Tuesday it has seen a surge in interest from companies wanting to digitize shipping documents during the pandemic, part of a broader trend in growth of eBL usage, albeit off a low base.

The growth in interest got a further kickstart last month, when CargoX and competing eBL provider edoxOnline demonstrated interoperability between their products.

Slovenia-based CargoX said it has now processed more than 3 million shipping documents since its founding in 2017. It went from 336 companies using its product at the end of 2020 to more than 100,000 at the end of 2022, with the pandemic a catalyst for some entities to transition to eBLs.

CargoX's blockchain-based product is part of a group of eBL vendors participating in an initiative led by the Digital Container Shipping Association (DCSA) designed to test the interoperability between the providers. The test is considered key as different container lines, shippers, and forwarders gravitate toward different vendors to produce eBLs. In addition to CargoX and edoxOnline, WaveBL, the Global Shipping Business Network (GSBN), Bolero, and essDocs offer eBL products.

"Distributed global computing solutions have emerged as an alternative to centralized systems," CargoX CEO Stefan Kukman said in a statement Tuesday. "Logically, eBL platforms provide interoperability to avoid centralization and market manipulation. We support standards-driven interoperability, and we firmly believe this is good for all economic operators and governmental entities participating in global trade."

One provider to recently drop out of the mix is TradeLens, the Maersk- and IBM-backed visibility and electronic document technology provider that is being wound down in the first quarter of 2023.

But usage of the other tools is growing, albeit on a small scale. The DCSA estimated that pre-pandemic, fewer than 1 percent of bills of lading were in an electronic format, despite the inherent benefits of such a change, hence its focus on driving interoperability among vendors. Those vendors tout the efficiency of transferring title of the goods electronically, but also the adjacent impact of having the data from bills of lading readily available in an electronic format.

The case for blockchain

Like CargoX, GSBN's product is blockchain-based, which allows key data to be stored and secured in a way that clearly highlights if information has been changed. The secure nature of blockchain, both companies told the Journal of Commerce in recent interviews, is key to enabling eBLs to be instruments of ownership that are acceptable to banks in different regions.

"We were always more focused on the blockchain document transaction, to prove ownership of title or proof of authenticity," Vjeran Ortynski, chief business development officer at CargoX, said.

Ortynski said the actual value of blockchain has been misunderstood, and that attempts to build "private blockchains," such as TradeLens, obscure the intended use of the technology.

"The end-user doesn't care what technology is behind a solution," he said. "Private blockchains have one owner. But with public blockchains, every document is uploaded and encrypted and the only thing that's visible is the hash of the document, not the document itself. You have the chain of exchanges visible to everyone. The concept works."

The GSBN, for instance, has been working with banks in Asia to tether data from eBLs to trade finance decisions.

"The digitization of the industry is irreversible," GSBN CEO Bertrand Chen said in an interview. "It's not going back to paper. And I'm convinced that blockchain is the right technology to share data across the industry. But everything does not have to be in blockchain, because it's more expensive and not more efficient."

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 13 Jan 2023	Current Index 20 Jan 2023
Comprehensive Index			1031.42	1029.75
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1020	1014
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1836	1816
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1378	1403
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2825	2783
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1002	1000
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	545	515
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3091	3047
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2724	2701
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1117	1065
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	323	334
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	331	331
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	154	154
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	238	238

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งทางเรือโดยทั่วไป Demand การขนส่งขยายตัวขึ้น ในขณะที่ค่าระวางปรับตัวลดลงในบางเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะที่ค่าระวางปรับตัวลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา Demand การขนส่งซบเซาต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางลดลงต่อเนื่องเช่นเดียว สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย Demand การขนส่งยังคงซบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับตัวลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งทางเรือ ส่วนค่าระวางปรับตัวลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะที่ค่าระวางเพิ่มขึ้นเล็กน้อย

-----