

Weekly Briefing (4 January 2023)



01

THB rate / currencies



USD

34.63



EUR

37.05



GBP

41.82



AUD

23.58



CNY

5.02



JPY

0.2644



INR

0.4185



VND

0.0014

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (25 Dec - 31 Dec 2022)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	78-81	79-82	82-86

Oil Price (Jan 2019 - Jan 2023)



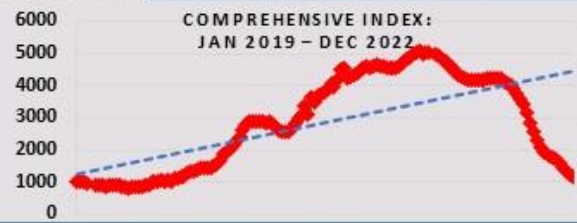
Gold	1787-1819
USD/Ounces	

Oil Price (Jan 2019 - Dec 2022)



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

23-Dec-22	30-Dec-22
1,107.09	1,107.55

0.46

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ



1. China's Economy Ends Year in Slump as Covid Infections Surge

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bloom.bg/3Z9Pb1k>



2. Record trans-Pacific freight growth to recede in 2023

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3WOr6eH>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 52 พ.ศ. 2565



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ *

"หมายเหตุ: อัตราค่าระวางที่ปรากฏเป็นอัตราฐานของสายเรือที่ประกาศเป็นทางการ ซึ่งอาจต่ำกว่าอัตราที่มีการเรียกเก็บจริงจากผู้ส่งออก"

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Low Sulphur Surcharge (LSS)	Remark
	USD/20’	USD/40’		
Thailand - Shanghai	400	650	Subject to ISOCC USD 138/TEU, USD 276/FEU	Effective till 31-DEC-2022
Thailand - Qingdao				
Thailand - Hong Kong	250	450		
Thailand - Japan (Main Port)	600	1,050		
Thailand – Kaohsiung	600	1,200		
Thailand - Klang	700	1,400	Subject to ISOCC USD 80/TEU, USD 160/FEU	
Thailand - Jakarta	400	600		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	250	500		
Thailand - Singapore	400	600		
Thailand - Manila	800	1,400		
(North & South)	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	1,100	1,800	Subject to ISOCC USD 124/TEU, USD 248/FEU War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU	
Thailand - South Korea (Busan)	350	700	LSS: USD 220/TEU, USD 440/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	450	900		
Thailand - Nhava Sheva	1,000	1,700	ISOCC: USD 98/TEU, USD 196/FEU	
Thailand - Melbourne	2,600-2,700	5,150-5,350	FAF: USD 348/TEU, USD 696/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand – Durban / Cape Town	3,350	5,200	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 194/TEU, USD 388/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	2,130	3,200		
(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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนธันวาคม 2565 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคังที่ โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางอยู่ที่ 400 USD/TEU และ 650 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ที่ 700 USD/TEU และ 1,400 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางอยู่ที่ 250 USD/TEU และ 450 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,050 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางอยู่ที่ 3,350 USD/TEU และ 5,200 USD/FEU และค่า IMO Sox Compliance Charge คงที่เช่นเดียวกัน ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนธันวาคม เพิ่มขึ้นประมาณ 823 USD/TEU และ 1,646 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,600-2,700 USD/TEU และ 5,150-5,350 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนธันวาคม ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 1,100 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge คงที่เช่นเดียวกัน

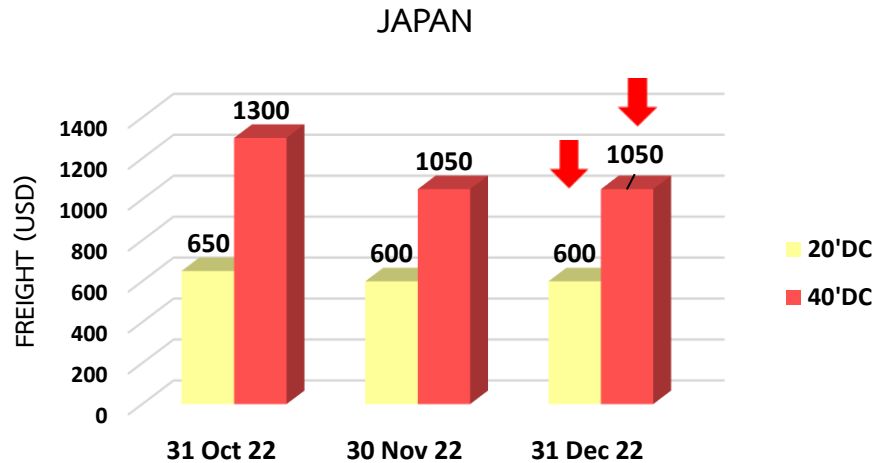
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนธันวาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast ค่าระวางปรับลดลง 150 USD/TEU และ 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 1,050 USD/TEU และ 1,500 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ค่าระวางปรับลดลงเช่นเดียวกัน 810 USD/TEU และ 700 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,310 USD/TEU และ 3,200 USD/FEU โดยสถานการณ์ตู้ดีขึ้น รวมถึงสถานการณ์ระวางคลี่คลายลงอย่างต่อเนื่อง

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-DEC-2022
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,400	1,800	OBS: USD 223/TEU, USD 446/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	4,250	6,500	OBS: USD 614/TEU, USD 1228/FEU	
London Gateway / Southampton	4,250	6,500		

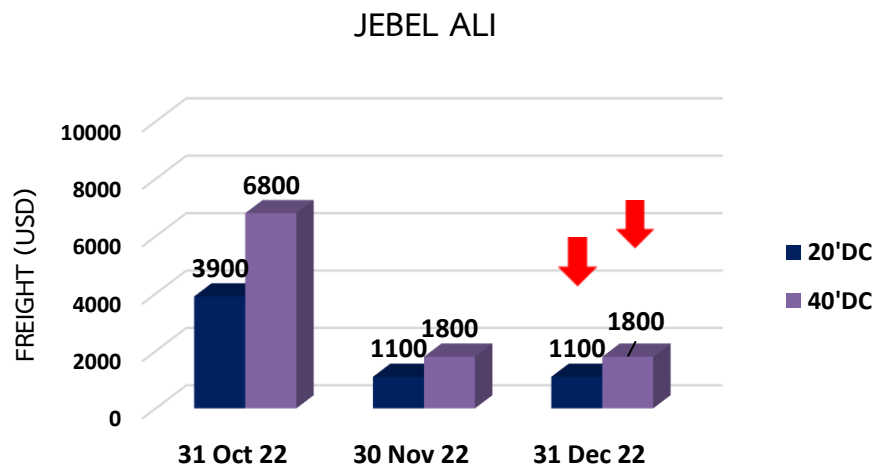
(*) หมายเหตุ : สรท.ยังไม่ได้รับข้อมูลอัตราค่าระวางจากในหลายเส้นทาง โปรดติดตามอัตราค่าระวางสำหรับเดือนมกราคม 2566 ใน Weekly Report สัปดาห์ต่อไป ขอภัยในความไม่สะดวก

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2565



Subject to Low Sulphur Surcharge (Oct. 22): USD 161/TEU และ USD 322/FEU
(Nov. 22): USD 115/TEU และ USD 230/FEU
(Dec. 22): USD 138/TEU และ USD 276/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2565

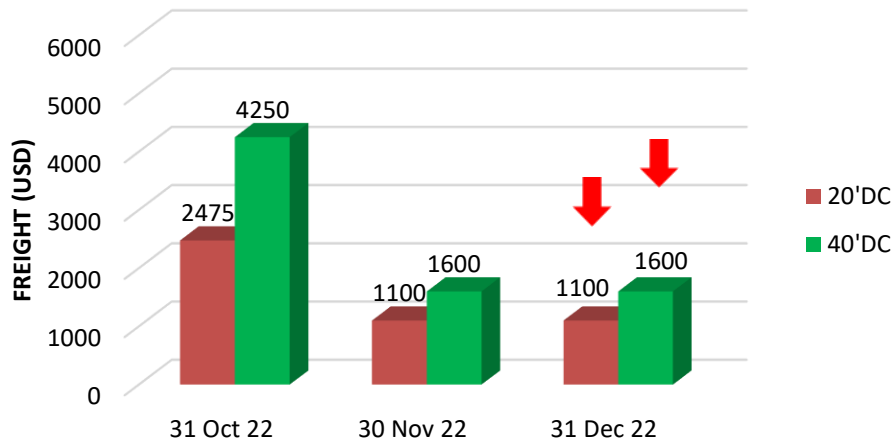


Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Oct. 22): USD 107/TEU และ USD 214/FEU
(Nov. 22): USD 124/TEU และ USD 248/FEU
(Dec. 22): USD 124/TEU และ USD 248/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2565

EUROPE

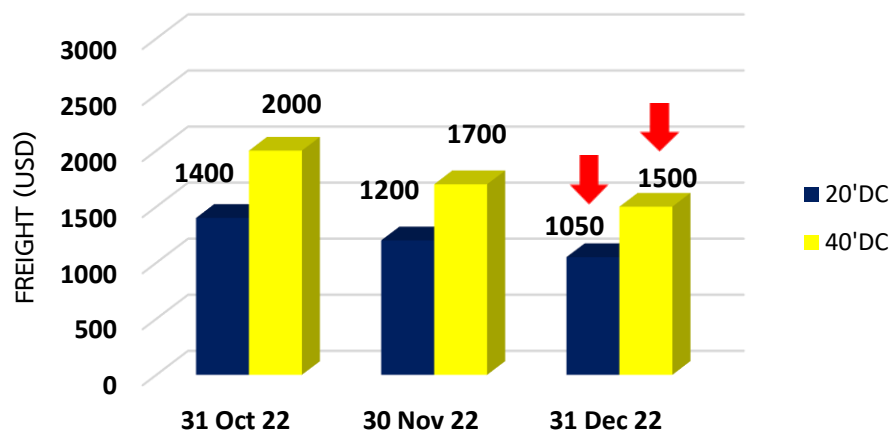


Subject to

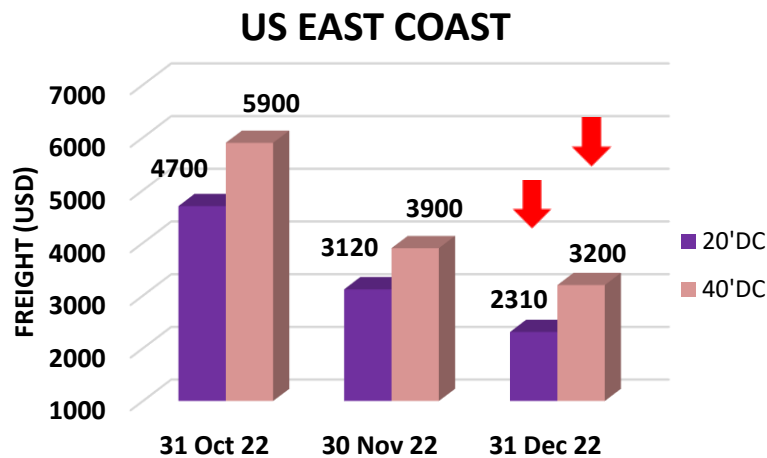
- ISOCC (Oct. 22): USD247/TEU, USD494/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Nov. 22): USD177/TEU, USD354/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Dec. 22): USD194/TEU, USD388/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2565

US WEST COAST



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2565

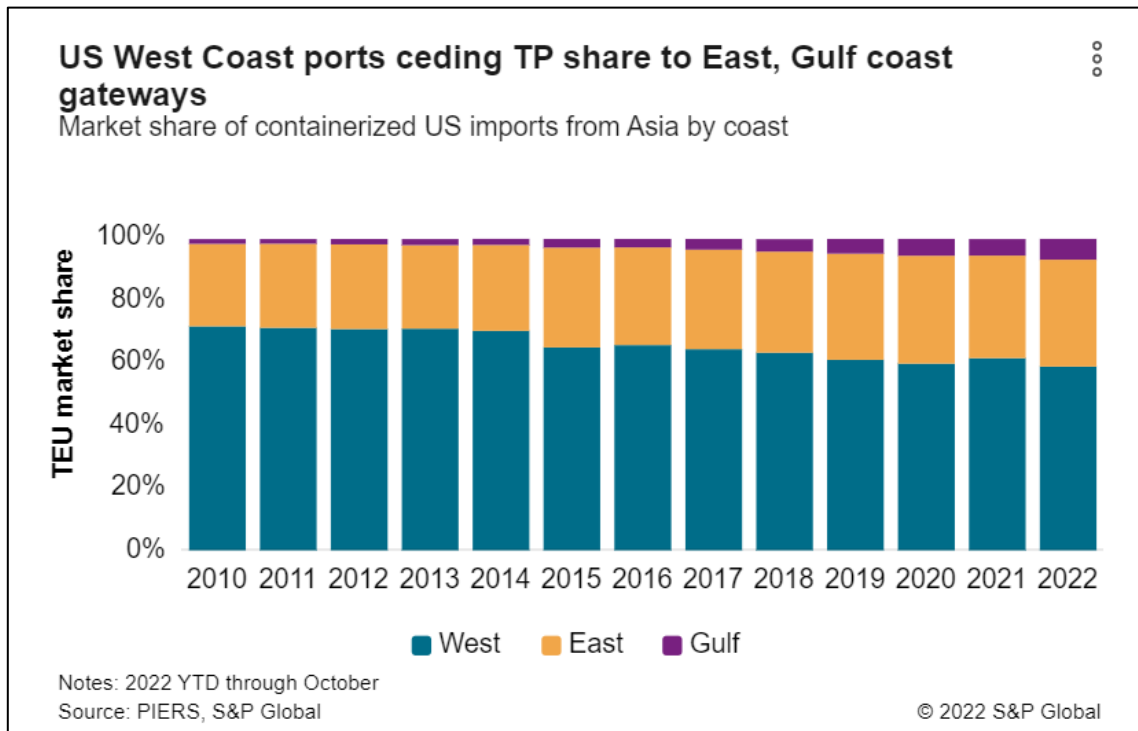


Subject to Panama Low Water Surcharge: USD 30-60/Container

US West Coast ports start 2023 virtually congestion-free

The big picture: US West Coast ports are eyeing a steadier flow of cargo as vessel backlogs have evaporated and port operations returned to something approaching normal. But set against those positive signs are worries about overall US import demand in 2023, along with a lack of clarity around how much market share has been lost to US Gulf and East Coast ports as a result of still-unresolved longshore labor negotiations and memories of operational delays in early 2022.

A look back: Declining cargo import volumes through US West Coast ports — down 3.6 percent year over year in the first 10 months of 2022, according to PIERS, a Journal of Commerce sister product within S&P Global — and operational improvements implemented by terminal operators all but cleared congestion from West Coast ports, especially Los Angeles and Long Beach, by the fall. By late November, the container ship backlog outside Los Angeles–Long Beach was zero, down from a record 109 in January. Dwell times for containers leaving the marine terminals by truck were back at or near pre-pandemic averages by October, as were truck turn times at the gates. “There is no congestion. Zero. Zip. This gateway is fluid,” Leo Huisman, managing director/Americas region at APM Terminals, told the Journal of Commerce in late November. The only area of port operations in Los Angeles–Long Beach that remained problematic was rail container dwell times, as BNSF Railway and Union Pacific Railroad continued to “meter” train capacity deployed to the West Coast in order to relieve pressure on their congested ramps in the Midwest. Aside from sporadic work stoppages by the International Longshore and Warehouse Union (ILWU) that lasted a day or two in Oakland and the Northwest Seaport Alliance of Seattle-Tacoma, those ports were also fluid last summer and fall, according to terminal operators.



A look ahead: The biggest question hanging over West Coast ports is whether the loss of discretionary cargo to East and Gulf coast ports, caused primarily by the prolonged ILWU contract negotiations with terminal operators, will translate into a permanent loss of market share in 2023 and beyond. From January through October 2022, West Coast ports handled 57.1 percent of US imports from Asia, down from a 61 percent market share in the same 10-month period in 2021. As of mid-December, the outlook for a peaceful resolution to the coastwide longshore contract negotiations was still uncertain, hinging largely on a pending decision from the National Labor Relations Board on a jurisdictional dispute between the ILWU and the International Association of Machinists and Aerospace Workers at Terminal 5 in the Port of Seattle. Although space at warehouses will remain tight, falling freight demand should allow West Coast cargo flow to recover as equipment shortages, inland terminal congestion, and excessive truck turn times ease.

A new normal: When West Coast terminal operators were struggling to handle record cargo volumes as consumer spending spiked in 2021 and 2022, they implemented process improvements to address the congestion. Use of near-dock temporary storage sites, fees to disincentivize long-dwelling containers on marine terminals, and peel piles that aggregate containers for designated importers for rapid removal, for example, have noticeably improved port operations and will remain in place as volumes wane.

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

Falling US imports drive improved schedule reliability for carriers

The on-time performance of ocean carriers in the eastbound trans-Pacific continued to improve in November as liners leveraged declining cargo volumes and diminished port congestion to boost schedule reliability.

Reliability from Asia to the US West Coast increased 4.9 percentage points from October to 40.6 percent, and was up from just 9.7 percent in November 2021, according to the Global Liner Performance report released Wednesday by Sea-Intelligence Maritime Analysis.

On-time arrivals to the East Coast last month increased 8.8 percentage points from October to 35.5 percent, almost double the 18.4 percent schedule reliability of a year ago.

Globally, schedule reliability in November increased in 31 of the 34 trade lanes measured by Sea-Intelligence, with 56.6 percent of vessels arriving on time overall. That was up from 51.9 percent in October and 33.2 percent a year ago.

US containerized imports from Asia totaled 1.4 million TEU in November, down 12 percent from 1.5 million TEU from November 2021, according to PIERS, a sister product of the Journal of Commerce within S&P Global.

West Coast ports will enter 2023 virtually congestion-free due in large part to a diversion of cargo to East and Gulf coast ports as West Coast longshore contract negotiations drag into the new year. Container ship backlogs in Los Angeles–Long Beach, the largest US port complex, were cleared in November, according to the Marine Exchange of Southern California. Similarly, vessel backlogs cleared at other West Coast ports, although some ports along the East and Gulf coasts still reported vessels waiting at anchor.

Mediterranean Shipping Co. (MSC), with 63.4 percent schedule reliability, had the best on-time performance of the top 14 carriers globally in November, followed by Maersk Line with 61.7 percent reliability, according to Sea-Intelligence.

Industry analyst Lars Jensen, also an analyst for the Journal of Commerce, noted in a LinkedIn posting Wednesday that this was the first time since Sea-Intelligence launched the reliability measurement in 2011 that MSC was the most reliable carrier.

Declining volumes, blank sailings cut congestion, US retailers earlier this month said import volumes will continue to decline at least through April, which should be reflected by diminishing port congestion, according to the December Global Port Tracker published monthly by the National Retail Federation and Hackett Associates.

Carriers are responding to the softening import volumes by canceling sailings in the trans-Pacific. Carriers in November blanked 24.3 percent of total TEU capacity and were scheduled to blank 21.2 percent of capacity in December and 10.1 percent in January, according to Sea-Intelligence. Carriers in recent months have been blanking sailings at a much higher rate than they initially report four to six weeks out, so the forecast capacity reductions reported in mid-December for January are likely to increase.

Alan Murphy, CEO of Sea-Intelligence, warned on Wednesday that carriers do not yet appear to be blanking enough sailings with the Lunar New Year lull rapidly approaching. Murphy noted that when January 2023 is compared with pre-pandemic January 2019 and the five-year average capacity growth for January in 2015–19, capacity deployed to the West Coast is scheduled to increase 35 to 38 percent, while capacity deployed to the East Coast is scheduled to rise 57 to 59 percent.

“This development is quite concerning, as despite falling demand, deployed capacity during [Chinese New Year] 2023 is slated to be higher than the deployed capacity in 2021, where demand was absolutely surging,” Murphy said.

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

Some Ocean-Going Ships To Sail Without Insurance As Insurers Back Out From 1st Jan 2023

Per reports, Ship reinsurers have faced huge losses, and hence the insurers of ships have decided to cancel covering war risks in Russia, Belarus and Ukraine from January 1, 2023.

Ship insurers are insured by the reinsurers who renew their twelve-month agreements with their insurance clients on 1st January. Now that the new year is about to begin, it is an opportunity for the reinsurers to step back since the situation in Ukraine led to losses along with the havoc caused by the Ian hurricane in Florida.

Marine Reinsurers, also known as the P&I (protection and indemnity) clubs are in no position to provide coverage for risks associated with war in the region from 1st Jan, as many of them mentioned the same on their websites. These clubs are among the largest in the world. Around 90% of the world’s vessels come under their ambit.

One of the clubs, the UK P&I mentioned that this problem had come to the forefront due to the lack of reinsurance for the reinsurers, which is called retrocession.

Vessels have P&I insurance that covers about one-third of liability claims such as damage to the environment and any injuries. There are other hull and machine policies that cover the ships for any physical damages.

The withdrawal of reinsurance is applicable to a few but not all kinds of policies provided by the P&I clubs, per reports.

However, this move will make it difficult for charter companies to insure their ships, leading to an increase in prices and might mean that some ships will ply without insurance.

The major reinsurers include Hannover Re, Munich Re and Swiss Re. The government of Japan is urging the insurers to take risks and offer war insurance at least for LNG shipping companies in the waters of Russia.

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 23 Dec 2022	Current Index 30 Dec 2022
Comprehensive Index			1107.09	1107.55
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1049	1078
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1896	1850
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1418	1423
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3096	3067
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1152	1173
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	721	692
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3367	3295
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2957	2979
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1570	1433
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%	189	188
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	225	238

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะที่ค่าระวางเริ่มทรงตัวเช่นเดียวกัน สำหรับเส้นทางยุโรป ตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อย สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา Demand การขนส่งยังอยู่ในระดับต่ำ ในขณะที่ค่าระวางลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย Demand การขนส่งในภาพรวมทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งยังคงซบเซา ส่วนค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะที่ค่าระวางคงที่เช่นเดียวกัน