

## Weekly Briefing (14 February 2023)



01

### THB rate / currencies



USD

33.78



EUR

36.03



GBP

40.7



AUD

23.34



CNY

4.946



JPY

0.2562



INR

0.4087



VND

0.0014

02

### Exchange rate trend to USD (YTD)



03

### Crude Oil price & Gold (5 Feb - 11 Feb 2023)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	73-80	78-83	79-87



Gold	1859-1875
USD/Ounces	



04

### Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)	
13-Jan-23	20-Jan-23
1,031.42	1,029.75
-1.67	

05

### Weekly Top's Stories

รายละเอียด  
ข่าว/บทความ



1. Earthquake death toll rises in Turkey and Syria, with supply line chaos  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <http://bit.ly/3RXiDEA>



2. Maersk lays out integrator plan: no new alliance, post 2M  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <http://bit.ly/3RR3c0w>

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 6 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		
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		Effective till 28-FEB-2023
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	1,950-2,050	3,850-4,050	FAF: USD 326/TEU, USD 652/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)	850	1,300	ISOCC: USD 159/TEU, USD 318/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU		
	Subject to ENS USD 30/BL				
Thailand - US West Coast	910	1,300			
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	1,820	2,600			
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container				

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2566 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคองที 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 ค่าระวางคองที โดยอยู่ที่ 1,850 USD/TEU และ 2,500 USD/FEU และค่า IMO Sox Compliance Charge คองทีเช่นเดียวกัน ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคองที โดยอยู่ที่ 250-300 USD/TEU และ 500-600 USD/FEU

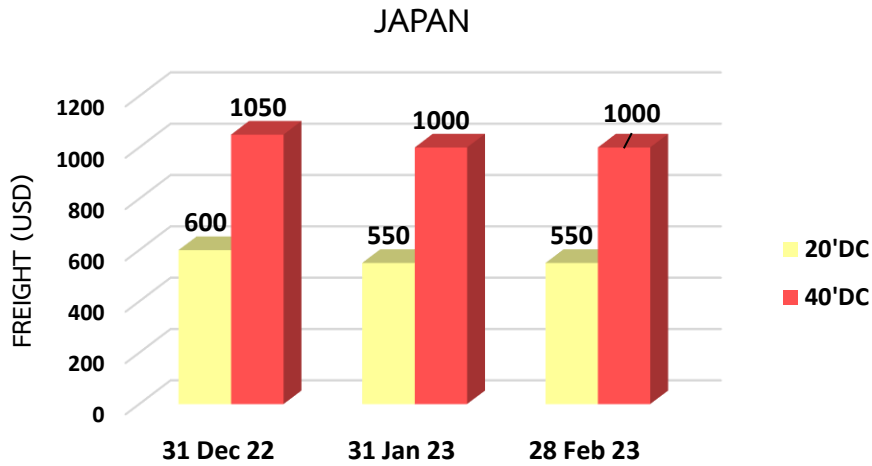
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนกุมภาพันธ์ ปรับลดลง โดยอยู่ที่ 1,950-2,050 USD/TEU และ 3,850-4,050 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนกุมภาพันธ์ ค่าระวางลดลงอยู่ที่ 850 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge คองทีเช่นเดียวกัน

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนกุมภาพันธ์ ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 910 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นเดียวกัน โดยอยู่ที่ 1,820 USD/TEU และ 2,600 USD/FEU

### CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

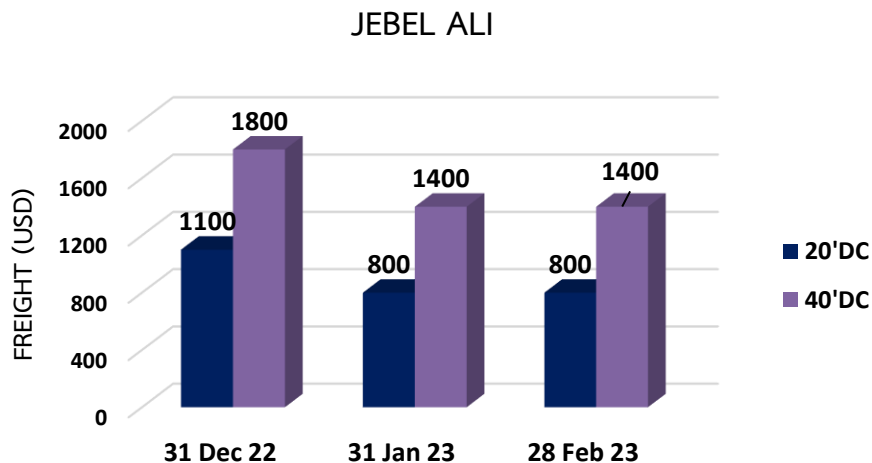
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800	900	All-in	Effective till 28-FEB-2023
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,100	1,300	OBS: USD 114/TEU, USD 228/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	2,500	4,000	OBS: USD 398/TEU, USD 796/FEU	
London Gateway / Southampton	2,500	4,000		

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



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

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

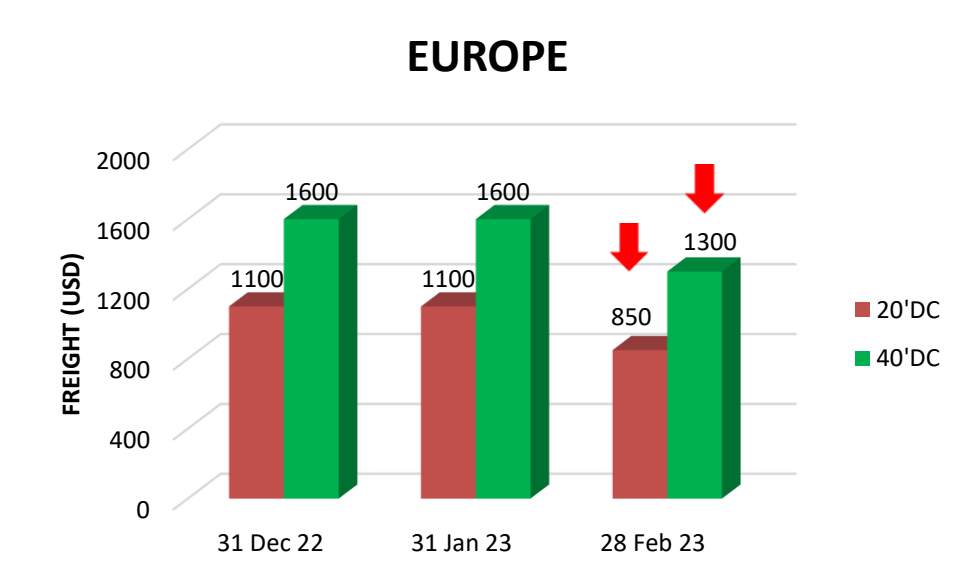


Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Dec. 22): USD 124/TEU และ USD 248/FEU  
(Jan. 23): USD 124/TEU และ USD 248/FEU  
(Feb. 23): USD 124/TEU และ USD 248/FEU

- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

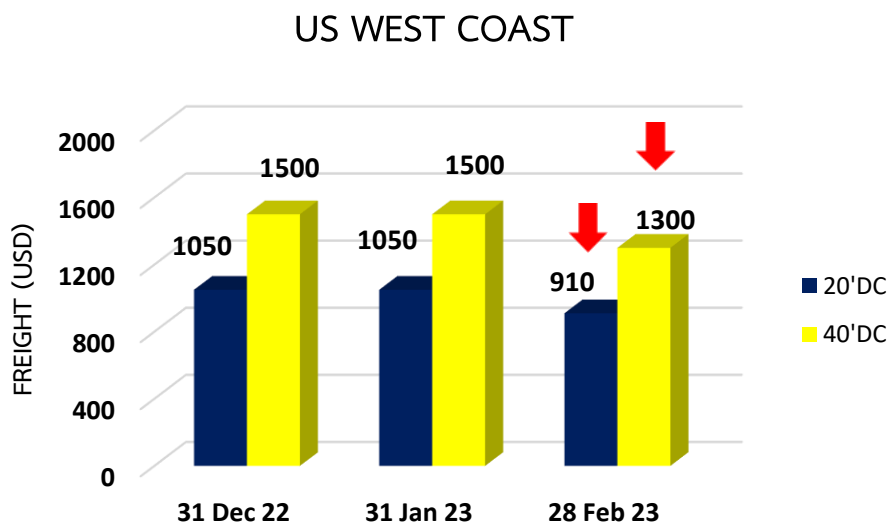
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ธ.ค. ปี 2565 ถึง ก.พ. ปี 2566



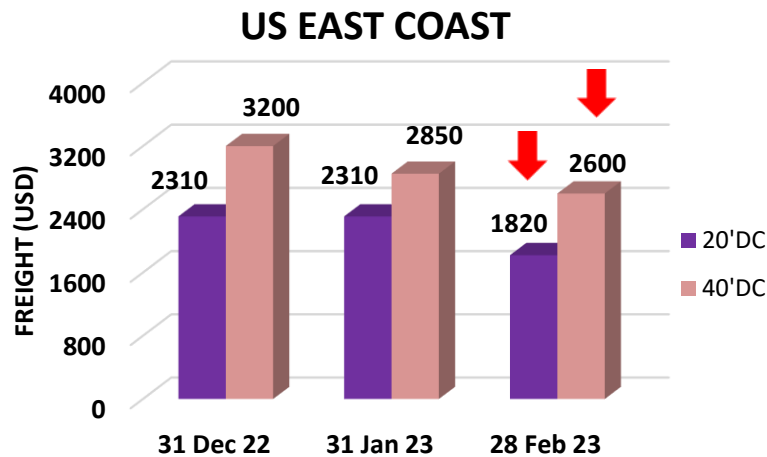
Subject to

- ISOCC (Dec. 22): USD194/TEU, USD388/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Jan. 23): USD212/TEU, USD424/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Feb. 23): USD159/TEU, USD318/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ธ.ค. ปี 2565 ถึง ก.พ. ปี 2566



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

#### Uncertain market clouds outlook for South China terminal operator

South China-based terminal operator Hutchison Port Holdings Trust reported Tuesday a significant drop in container throughput in 2022 and warned that the highly uncertain demand environment was clouding its 2023 outlook.

“The current decline in international trade and possible recessions in Europe and the US, when considered in conjunction with the more positive elimination of COVID-19 controls in China, are factors creating a difficult forecasting environment for HPH Trust’s business in 2023,” the Hutchison Ports subsidiary noted in its earnings statement.

HPH Trust handled 22.7 million TEU last year at its Pearl River Delta terminals in Hong Kong and neighboring Shenzhen, down 7 percent from 2021. Volume at Yantian International Container Terminal in Shenzhen was down 4 percent while Hong Kong’s Kwai Tsing terminals saw a drop of 11 percent.

The terminal operator listed a series of factors that affected its volume through a “challenging” second half of 2022.

“There was a significant decline in containers shipped from China to Europe and North America, and a decline in China imports,” HPH Trust said. “The closed loop COVID-19 control arrangements at Yantian continued to pressure operating costs and cross-border restrictions on trucking operations had an adverse effect on shipments through Hong Kong.”

Growth slows through second half

While the 2022 results of Hutchison Ports’ global terminals have not yet been released, rival port operator DP World announced its annual performance this week.

DP World handled 79 million TEU in 2022, a 2.8 percent increase year over year. But the Dubai-based port operator also highlighted growing global uncertainty clouding market predictions for 2023.

“We expect our portfolio to continue to deliver growth, but the outlook remains somewhat uncertain due to rising inflation, higher interest rates, and geopolitical uncertainty,” Sultan Ahmed Bin Sulayem, group chairman and CEO, said in a statement Monday.

Growth last year was driven by steady volumes throughout the year at DP World’s terminals in Asia-Pacific, the Americas, and Australia, but volumes moderated in the fourth quarter as the global economic environment deteriorated.

Origin and destination cargo handled at DP World’s flagship operation at Jebel Ali in the United Arab Emirates (UAE) grew 8.6 percent year over year. That pushed overall volumes at Jebel Ali, including transshipment cargo, to 14 million TEU, up 1.7 percent from 2021.

DP World’s two hubs in the UK — London Gateway and Southampton — benefited from vessels diverting from strike-hit Felixstowe after months of industrial action by dock workers in a dispute over pay.

London Gateway alone reported a 14 percent increase in volumes to just over 2 million TEU in 2022, the first time it has exceeded 2 million units in a year and consolidating its position as Britain’s second-biggest container terminal behind Felixstowe. The combined London Gateway and Southampton terminals handled 3.8 million TEU, up 4 percent from 2021.

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

### **Xeneta green scheme names and shames box line heroes and villains**

Xeneta has bravely launched a “Heroes and Villains” campaign to ‘name-and-shame’ the best and worst environmentally efficient carriers – starting with Hamburg Süd and Evergreen.

Its findings highlight Evergreen as the worst performer among the top six carriers operating this trade, with a CEI measure of 109.7.

This compares with the overall ‘hero’ of the tradelane, Hamburg Süd – soon to be rebranded and absorbed into Maersk – which scored 76.2.

Xeneta is using to its own criteria, the Carbon Emissions Index (CEI), which differs substantially from the Carbon Intensity Index (CII) measure used by IMO, assessing carriers based on CO2 emitted for a given route, in this case, the Far East to South American east coast.

“This means a ton of cargo sailing on a ship operated by Hamburg Süd emitted over 20% less CO2 than an average ton on this trade,” said Peter Sand, Xeneta chief analyst, describing it as “a great result”.

Hamburg Süd won through “relatively slow steaming”, Mr Sand said, and was able to score highly, despite carrying lower average loads than Evergreen, thanks to the latter’s tendency to run smaller ships faster.

Shipping analyst Emily Stausboll explained to The Loadstar that the CEI was not a straightforward CO2e per tonne-mile measure, as seen in other transport modes.

“There are different port combinations, which represent different distances,” she said, “but this is something you can compare on a tradelane basis.” Hamburg Süd’s result shows that carriers have been able to leverage slow-steaming to great effect, in response to cratering demand.



“Some carriers were able to reduce speed enough that the fall in their load factor did not make so much difference,” said Ms Stausboll.

The CEI methodology, she explained, is based on data from Marine Benchmark and calculated based on AIS data, including speed, combined with modelled factors, such as weather data, loading. Whatever the lines’ discomfort with being ‘named-and-shamed’ might be, Ms Stausboll said, they had not taken issue with the way CEI is measured.

“We have checked this with carriers and they have confirmed [the validity] themselves. We have not had carriers coming back saying they disagree with our figures. “Some have reacted and said this is what we need – we need an independent third party that can prove what we’ve been saying.”

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

### **Ocean carriers 'boxed in' by 5m teu surplus equipment mountain**

The return to ‘supply chain normalisation’ has led to the container liner industry being hobbled by an estimated surplus of 5m teu of boxes, piled high on storage quays and in depots around the world.

Weak consumer demand and consequent easing of supply chain congestion has resulted in an expensive post-boom hangover for ocean carriers, as their equipment storage costs soar at the same time as their freight revenues plummet.

According to Drewry’s latest Container Equipment Forecaster report, the global container equipment fleet grew 2% last year, to 50.9m teu, but the consultant expects a contraction of 3% this year.

It says operators will urgently seek to off-hire as many leased containers as possible, while retiring as much of their elderly own equipment as they can.

Drewry’s senior analyst for container equipment, John Fossey, said he expected “many thousands” of leased boxes to be returned to leasing companies this year and that, in combination with sales to secondary markets for storage and other uses, a “large part” of the 5m teu overhang will have been removed by the year end.

Indeed, the world’s largest container lessor, Triton, with a fleet of 7.1m teu, reported an “increase in drop-offs” in the third quarter of last year after “a muted peak season”, and that no doubt would have accelerated in Q4 and in the first quarter of this year.

The second-biggest container equipment lessor, Textainer, also reported “demand decreased significantly” in Q3.

Nevertheless, the leasing companies successfully locked carriers into long-term contracts and extensions of agreements during the equipment crunch periods of 2021 and first half of 2022, so the lines may not be able to return all their surplus equipment without incurring substantial penalties.

However, carriers could decide to pay one-off early-return penalties rather than incur continuing storage charges for equipment they have no bookings for.

The cash-rich carriers began to move away from equipment hire last year, with the lessors’ share of the global container fleet slipping from a controlling 51.2% in 2021, to 49.4%.

However, Drewry expects their share to start to recover as ocean carriers move back towards reducing their capex spend as purse strings tighten.

Unsurprisingly, container equipment manufacturing has almost ground to a halt, with Drewry saying this year could be “one of the worst on record”, estimating less than 700,000 teu will be produced. This compares with 3.77m teu manufactured last year, which itself was a huge 47% down on 2021’s record output.

Mr Fossey said following the lunar new year holiday, some Chinese container manufacturers may not resume production until March, at the earliest. In fact, The Loadstar has heard that a few manufacturing sites in China have not restarted production since the Golden Week holiday in October.

Meanwhile, the equipment surplus has seen the cost of a new standard 40ft high-cube container made in China plummet from about \$6,500 at the peak of demand, to less than \$3,000.

And second-hand box prices have also slumped, good quality used 20ft containers for storage purposes now widely available in North Europe for \$1,000 to \$1,500.

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 3 Feb 2023	Current Index 10 Feb 2023
Comprehensive Index			1006.89	995.16
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	961	925
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1754	1724
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1363	1293
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2706	2553
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1040	1132
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	441	414
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2931	2864
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2577	2479
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1441	1522
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	326	333
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	317	324
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	150	155
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	226	211

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งมีท่าทีจะฟื้นตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับตัวลดลง สำหรับเส้นทางยุโรป Demand การขนส่งฟื้นตัวเล็กน้อย ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา Demand การขนส่งฟื้นตัวเล็กน้อย ในขณะที่ค่าระวางลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย Demand การขนส่งเริ่มทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งทรงตัว ส่วนค่าระวางปรับลดลงจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นจากสัปดาห์ที่แล้ว

-----