Weekly Briefing (10 July 2023)

01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
34.98	38.38	44.91	23.36

CNY	JPY	INR	VND
4.845	0.2462	0.4233	0.0014

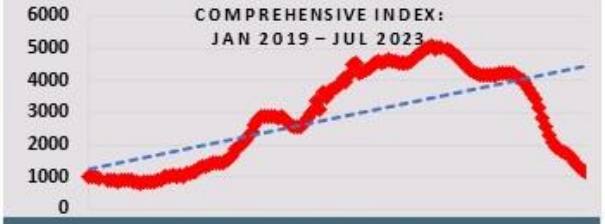
02 Exchange rate trend to USD (YTD)

03 Crude Oil price & Gold (2 Jul - 8 Jul 2023)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	74-79	74-77	70-74

Gold	1910-1926 USD/Ounces

04 Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

30-Jun-23	7-Jul-23
953.60	931.73
	-21.87

05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

1. China's Inflation Rate Slows to Zero as Economic Woes Mount
   รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/44ixApT
2. U.S. plans naval logistics hubs in India to counter China
   รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/3rl0t6m
3. Canada west coast port strike yet to bite – but it will
   รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/3O5jlJQ

Thai National Shippers' Council — สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

การอัพเดทค่าระวางเรือประจำสัปดาห์
สัปดาห์ที่ 27 พ.ศ. 2566

สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

"หมายเหตุ: อัตราค่าระวางที่ปรากฏเป็นอัตราฐานของสายเรือที่ประกาศเป็นทางการ ซึ่งอาจสูงกว่าหรือต่ำกว่าอัตราที่มีการเรียกเก็บจริงจากผู้ส่งออก"

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

<table>
<tr><th rowspan="2">ROUTE</th><th colspan="2">SIZE</th><th rowspan="2">Low Sulphur Surcharge (LSS)</th><th rowspan="2">Remark</th></tr>
<tr><th>USD/20’</th><th>USD/40’</th></tr>
<tr><td>Thailand - Shanghai</td><td>90</td><td>180</td><td rowspan="5">Subject to ISOCC
USD 57/TEU, USD 115/FEU</td><td rowspan="16">Effective till
31-JUL-2023</td></tr>
<tr><td>Thailand - Qingdao</td><td>150</td><td>250</td></tr>
<tr><td>Thailand - Hong Kong</td><td>100</td><td>150</td></tr>
<tr><td>Thailand - Japan (Main Port)</td><td>400</td><td>550</td></tr>
<tr><td>Thailand – Kaohsiung</td><td>200</td><td>400</td></tr>
<tr><td>Thailand - Klang</td><td>150</td><td>250</td><td rowspan="5">Subject to ISOCC
USD 33/TEU, USD 67/FEU</td></tr>
<tr><td>Thailand - Jakarta</td><td>150</td><td>300</td></tr>
<tr><td>Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)</td><td>80</td><td>150</td></tr>
<tr><td>Thailand - Singapore</td><td>200</td><td>250</td></tr>
<tr><td>Thailand - Manila
(North & South)</td><td>650</td><td>850</td></tr>
<tr><td>Thailand - Jebel Ali</td><td>800</td><td>1,250</td><td>Subject to ISOCC
USD 56/TEU, USD 112/FEU
War Risk Surcharge: USD 35/TEU,
USD 70/FEU</td></tr>
<tr><td>Thailand - South Korea (Busan)</td><td>200</td><td>400</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>Thailand - South Korea (Incheon)</td><td>200</td><td>400</td></tr>
<tr><td>Thailand - Nhava Sheva</td><td>650</td><td>850</td><td>ISOCC: USD 59/TEU, USD 118/FEU</td></tr>
<tr><td>Thailand - Melbourne
Thailand - Sydney</td><td>400-500</td><td>800-1,000</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="2">Thailand – Durban / Cape Town</td><td>1,100</td><td>1,300</td><td rowspan="2">Subject to ISOCC
USD 94/TEU, USD 188/FEU</td></tr>
<tr><td colspan="2">Subject to SCMC USD 30/BL</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Thailand – Europe (Main Port)
(Rotterdam/Antwerp/Hamburg/
Le Havre)</td><td>592</td><td>884</td><td rowspan="2">ISOCC: USD 88/TEU, USD 176/FEU
LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU</td></tr>
<tr><td colspan="2">Subject to ENS USD 30/BL</td></tr>
<tr><td>Thailand - US West Coast</td><td>1,160</td><td>1,450</td><td rowspan="3"></td><td rowspan="3">Effective till
14-JUL-2023</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Thailand - US East Coast
(NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)</td><td>1,880</td><td>2,350</td></tr>
<tr><td colspan="2">Subject to Panama Low
Water USD 30-60/Container</td></tr>
</table>

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือน กรกฎาคม 2566 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียปรับปรุงในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางอยู่ที่ 90 USD/TEU และ 180 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ที่ 150 USD/TEU และ 250 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางอยู่ที่ 100 USD/TEU และ 150 USD/FEU และเส้นทาง Japan คาระวางอยู่ที่ 400 USD/TEU และ 550 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 1,100 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนกรกฎาคม ปรับลดลง โดยอยู่ที่ 400-500 USD/TEU และ 800-1,000 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนกรกฎาคม ค่าระวางลดลง โดยอยู่ที่ 592 USD/TEU และ 884 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge ปรับลดลงเช่นเดียวกัน

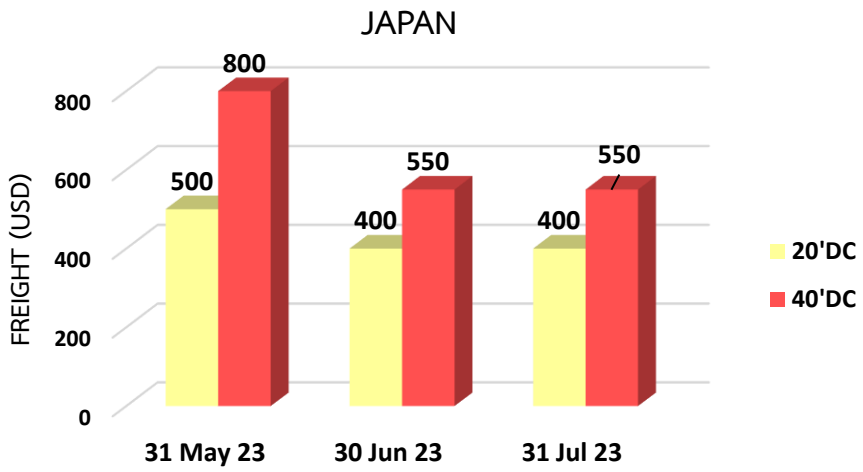
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ค่าระวางในครึ่งเดือนแรกของเดือนกรกฎาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 1,160 USD/TEU และ 1,450 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่งเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน โดยอยู่ที่ East Coast 1,880 USD/TEU และ 2,350 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20’	USD/40’		
Thailand-Hong Kong	900 *	1,000 *	All-in	Effective till 31-JUL-2023
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,100	1,300	OBS: USD 85/TEU, USD 170/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,600	1,800	OBS: USD 327/TEU, USD 654/FEU	
London Gateway / Southampton	1,600	1,800		

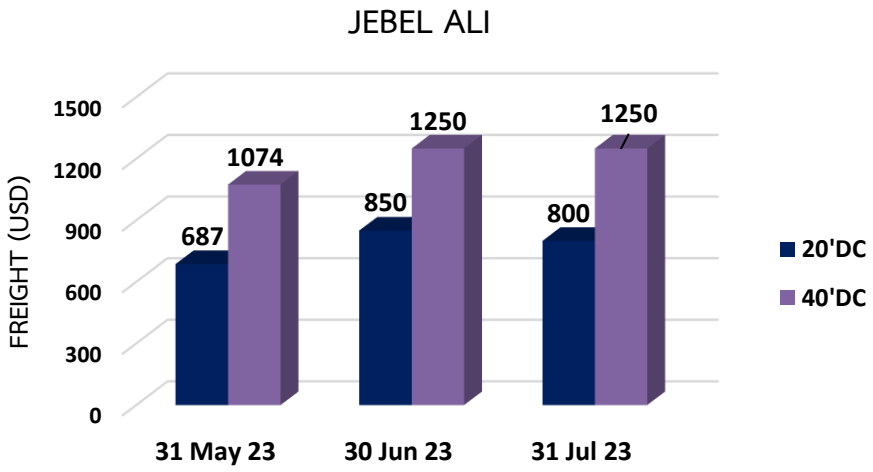
(*) ค่าระวางอาจมีความแตกต่างในการใช้บริการจริงเนื่องจากอยู่ในช่วง High Season

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



Subject to Low Sulphur Surcharge (May 23): USD 115/TEU และ USD 230/FEU
(Jun. 23): USD 69/TEU และ USD 138/FEU
(Jul. 23): USD 57/TEU และ USD 115/FEU

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

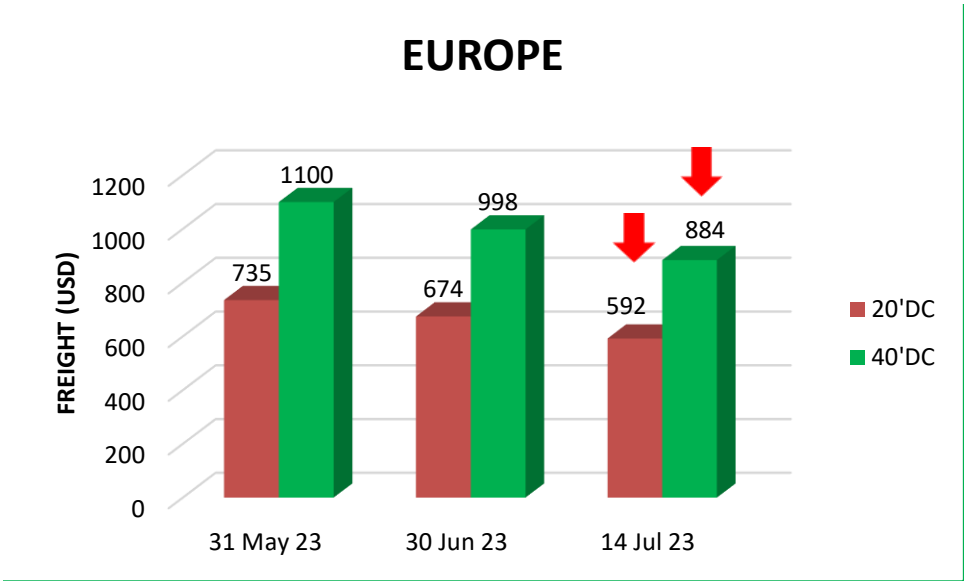


Subject to

- Low Sulphur Surcharge (May. 23): USD 113/TEU และ USD 226/FEU
  (Jun. 23): USD 56/TEU และ USD 112/FEU
  (Jul. 23): USD 56/TEU และ USD 112/FEU

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

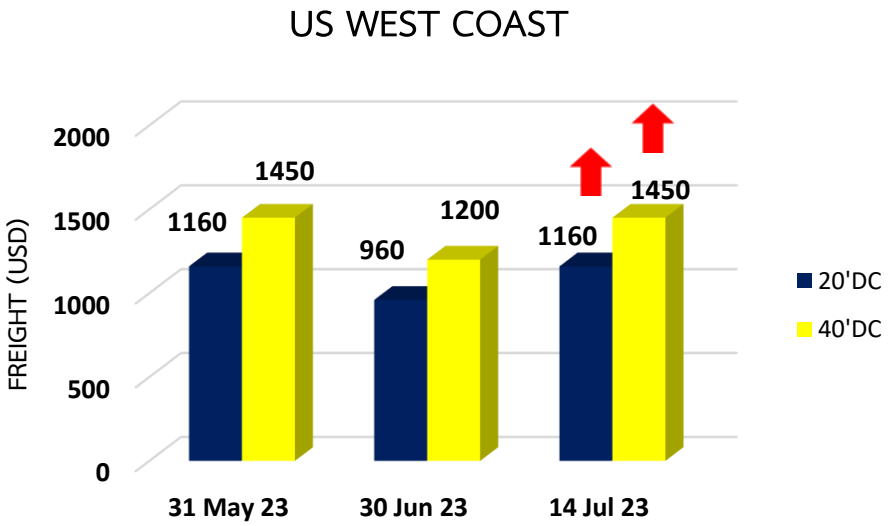
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2566



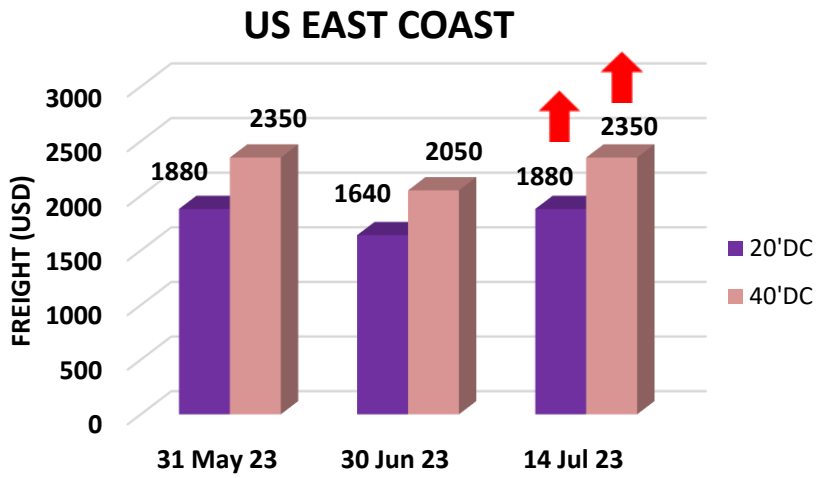
Subject to

- ISOCC (May. 23): USD159/TEU, USD318/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
  (Jun. 23): USD106/TEU, USD212/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
  (Jul. 23): USD88/TEU, USD176/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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



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



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

Revised IMO emissions targets set clear timeline: shipping groups

The revised greenhouse gas emissions strategy agreed in London Friday by member states of the International Maritime Organization (IMO) gives the shipping industry a clear timeline for a global fuel standard and a market-based measure to be rolled out in 2027, according to carrier groups.

But it was widely acknowledged that the 2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships was merely the starting point of a long and difficult journey to decarbonize the shipping industry.

Even IMO Secretary-General Kitack Lim — who called the adoption of the revised strategy "a monumental development for the IMO" — acknowledged that this was only the beginning.

"It is not the end goal; it is in many ways a starting point for the work that needs to intensify even more over the years and decades ahead of us," he said in a statement after the deal was reached.

Two weeks of often contentious negotiations at IMO headquarters by the Marine Environment Protection Committee (MEPC 80) ended Friday with an agreement to revise shipping's global emissions target from "at least" 50% based on 2008 data to "by or around" net-zero by 2050.

Member states also set a timeline for the adoption of mid-term measures, such as a global fuel standard and a greenhouse gas (GHG) pricing mechanism such as a carbon levy, to be designed in the next two years and implemented in 2027.

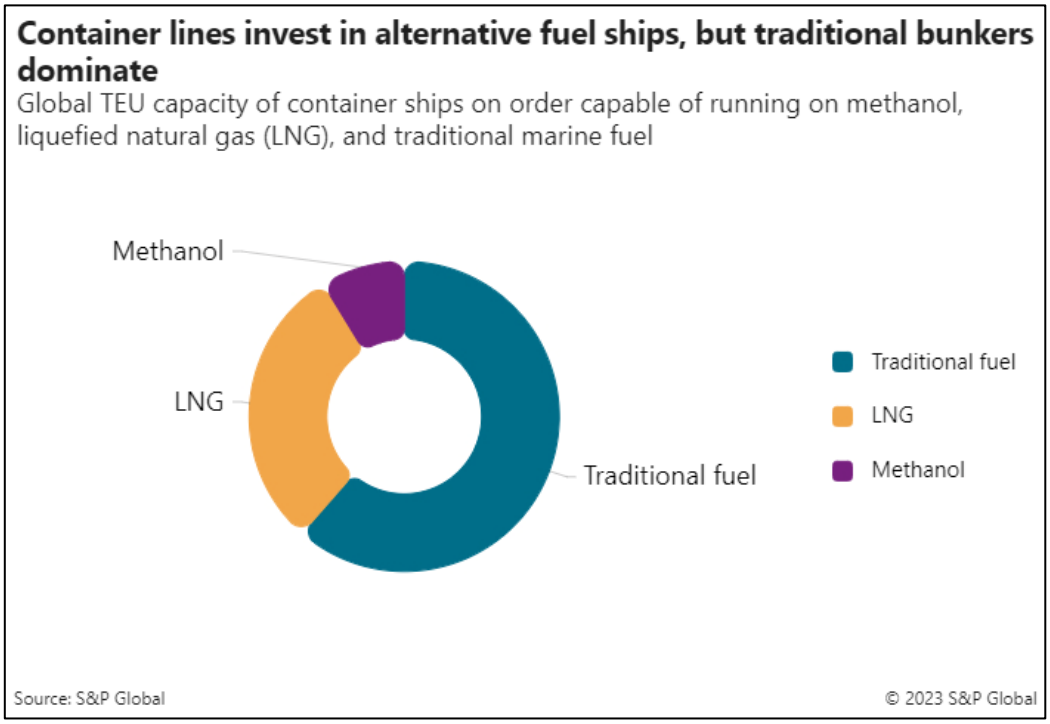
Common industry vision

The agreement provides the shipping industry with a clear and common vision of what is required, believes John Butler, president and CEO of the World Shipping Council (WSC).

"The next two years will be critical — for 2050 targets to be achievable IMO member nations must develop and agree on a lifecycle-based global fuel standard and economic measure by 2025, so they can be implemented by 2027," Butler said in a statement Friday.

Container lines invest in alternative fuel ships, but traditional bunkers dominat

Global TEU capacity of container ships on order capable of running on methanol, liquefied natural gas (LNG), and traditional marine fuel



With carriers already investing in renewable fuel-ready ships, Butler said the IMO's revised strategy broadcast a strong global signal for investment to the entire maritime sector.

"We are counting on the IMO member nations to press on with the important work of developing and adopting a robust regulatory framework that will make these fuels available and competitive," he added.

The price differential between fossil fuel and sustainable alternatives is far too wide to make investment in green fuel production and infrastructure attractive. Over the past few years, there has been strong support from shipowners for an economic measure to take the form of a carbon levy to build up a multi-billion-dollar global fund aimed at reducing the cost differential.

Maersk has stated that a carbon tax of at least $150 per ton of CO2 emitted is needed to equalize the costs and stimulate demand, while Seaspan believes a carbon emissions penalty or a tax of $200 to $300 per ton of CO2 would be more realistic.

Shipping association BIMCO also welcomed the clarity provided by the IMO agreement.

"BIMCO is grateful to the IMO member states for setting out in clear terms the pathway the shipping industry needs to follow in order to transition each and every ship in the world fleet to a net-zero GHG emission future," BIMCO President Nikolaus Schües said in a statement.

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

Singapore port body joins cross-industry decarbonization alliance

The Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) has joined the cross-industry Silk Alliance initiative aimed at expanding green shipping corridors and enabling zero-emission shipping through Asia and across the Pacific and Indian oceans.

Singapore's status as a bunkering and transshipment hub will focus on accelerating regional decarbonization efforts being driven by the Silk Alliance, launched in May 2022 by Lloyd's Register Group and Lloyd's Register Foundation.

Teo Eng Dih, CEO of the MPA, said bringing the port authority into the Silk Alliance would enable key maritime organizations in Singapore to increase decarbonization efforts and chart their transition toward low- and zero-carbon options.

"As the world's largest transhipment container port and bunkering hub, Singapore will take active steps to support the decarbonization of the container trade in line with the International Maritime Organization's revised strategy to reduce emissions from shipping," he said in a statement this week.

Deeper public-private sector collaboration between global maritime industry players and Singapore's port regulator would unlock key investments across the Indian and Pacific oceans, believes Lloyd's Register CEO Nick Brown.

"Flag and port authorities play a crucial role in increasing the industry's confidence in zero-emissions shipping, and as the world's largest bunkering hub, we see Singapore and the MPA as a driving force in advancing the safe uptake of low-to-zero emissions fuel in the global shipping industry," Brown said in the statement.

Partners across shipping value chain.- The Silk Alliance has brought together organizations from private and public sectors across the shipping value chain, including inaugural members port operator PSA; shipowner MSC Shipmanagement; carriers Pacific International Lines, Wan Hai Lines, X-Press Feeders and Yang Ming Marine Transport Corp.; shipyard Seatrium; engine manufacturer Wärtsilä; Wilhelmsen Ship Management, the Asian Development Bank and ING.

The alliance's focus will initially be on decarbonizing a baseline fleet that predominantly bunkers in Singapore and sails across Asia, East Africa, the Middle East, Australia and the Pacific Islands. As the implementation phase is rolled out, the baseline fleet's demand is expected to extend to other regional hubs and deep-sea routes, such as the Singapore-Rotterdam green, digital shipping corridor.

Singapore and Rotterdam in last August agreed to establish a green shipping and digital corridor between the ports, with the first sustainable vessels expected to be deployed on the Asia-North Europe route by 2027.

Green corridors on the world's busiest shipping trade lanes have been identified as crucial to meeting emissions targets and attracting investment in new technologies and fuels, with the support of government regulations. At the United Nations Climate Change Conference (COP26) in November 2021, the Clydebank Declaration was launched where signatory countries committed to establishing six green corridors by 2025.

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

Nagoya port reopens following crippling cyber attack

Operations at Japan's busiest port Nagoya resumed this afternoon, local time, after an outage of more than 48 hours, following an alleged Russian ransomware attack.

The Nagoya Harbor Transportation Association said that Nagoya United Terminal System, which operates the port's five container terminals, had its operations restored at 7.30am today, but the full recovery of data lost in the cyber attack was achieved only in the afternoon.

Toyota Motor Corp., the world's largest carmaker, and a major user of the port, said the cyber attack did not affect its car exports and production.

The association said its systems were attacked at 6.30am local time on Tuesday.

The loading of containers onto trucks, as well as vessel loading and unloading, were suspended, disrupting supply chains for companies.

Nagoya is an industrial hub and its port's key cargoes are car parts and industrial machinery.

Annually, Nagoya handles approximately 200m tonnes of cargo, the highest among all Japanese ports. Last year, Nagoya's container throughput came up to 2.68m teu.

Nagoya Harbor Transportation Association said it has made a police report about the incident, which it believes to be a cyber attack.

The association noted that some containers that were unloaded prior to the cyberattack could not be moved onto trailers during the outage, which had caused long queues to form near the port.

While container ships calling at Nagoya mainly carry vehicle parts, they also transport foodstuffs, sparking concerns.

Cybersecurity specialist InfosecPartners said that with ship infrastructure and port activity now increasingly connected and reliant on operational technology, the risk of cyber attacks is heightened.

Rightship's statistics show that in 2022, half of maritime cyberattacks happened in ports and terminals. In January, Portugal's Lisbon port's operations were affected after a ransomware attack and in June 2017, 17 container terminals run by APM Terminals were hacked.

Nagoya Harbor Transportation Association said at the time: "All parties concerned are currently working together to restore the situation. We're doing our best, and strove to have the system ready by 6pm on 5 July."

The association, which comprises transport companies using Nagoya port, continued: "Please understand that the start of work may be delayed depending on the status of system recovery."

UPDATED JULY 6 AS PORT RESUMED OPERATIONS

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 June 2023	Current Index 7 July 2023
Comprehensive Index			953.6	931.73
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	763	740
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1466	1413
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1408	1404
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2368	2368
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1226	1145
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	260	249
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2672	2663
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1297	1291
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2532	2616
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	329	327
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	327	335
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	169	153
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	131	131

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางลดลงในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดซบเซาต่อเนื่อง Demand ขาดสเถียรภาพ ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อยจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย Demand ในตลาดลดลง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งฟื้นตัว Demand ขยายตัว ส่งผลให้ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับปรุงเล็กน้อย