

Weekly Briefing (20 February 2023)



01

THB rate / currencies



USD

34.37



EUR

36.83



GBP

41.39



AUD

23.64



CNY

5.004



JPY

0.2563



INR

0.415

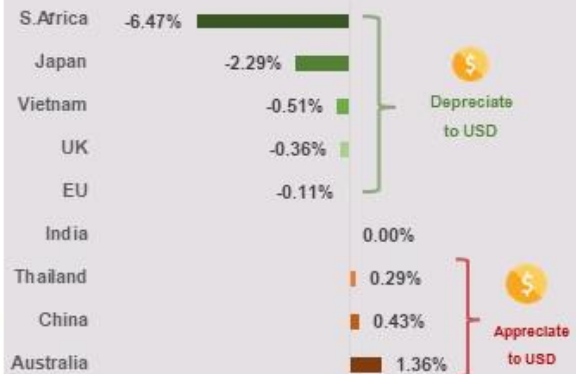


VND

0.0014

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (12 Feb - 18 Feb 2023)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	76-81	82-85	83-87



Gold 1837-1866 USD/Ounces



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

10-Feb-23	17-Feb-23
995.16	974.66
	-20.50

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ



1. IMF และ Fed หากต้องการบรรลุเป้าหมายเสถียรภาพทางราคา ต้องคงอัตราดอกเบี้ยไว้ที่ 4-5% นานเกิน 1 ปี

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



2. Further weakness drives service suspensions, as carriers report declines

รายละเอียดเพิ่มเติม : <http://bit.ly/3INOGTA>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 7 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 28-FEB-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	600	1,100		
(North & South)	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	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	1,820	2,600		
(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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2566 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ 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 ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 1,850 USD/TEU และ 2,500 USD/FEU และค่า IMO Sox Compliance Charge คงที่เช่นเดียวกัน ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่ โดยอยู่ที่ 250-300 USD/TEU และ 500-600 USD/FEU

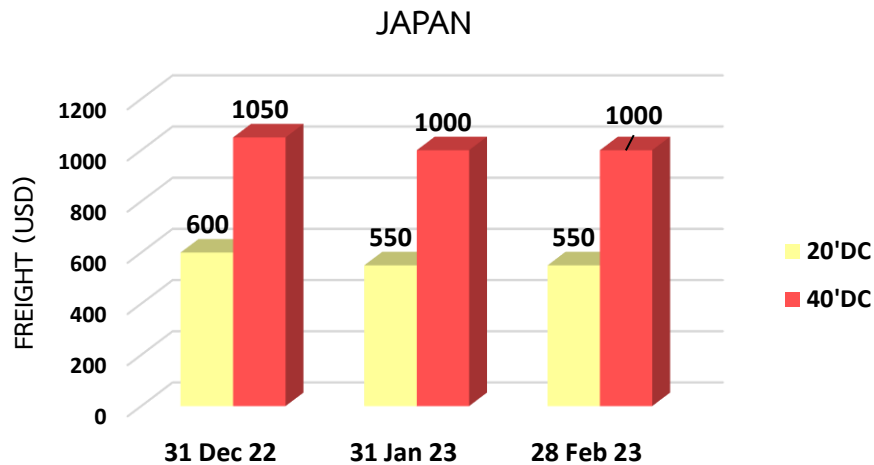
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนกุมภาพันธ์ ปรับลดลง โดยอยู่ที่ 1,950-2,050 USD/TEU และ 3,850-4,050 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนกุมภาพันธ์ ค่าระวางลดลงอยู่ที่ 850 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge คงที่เช่นเดียวกัน

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)

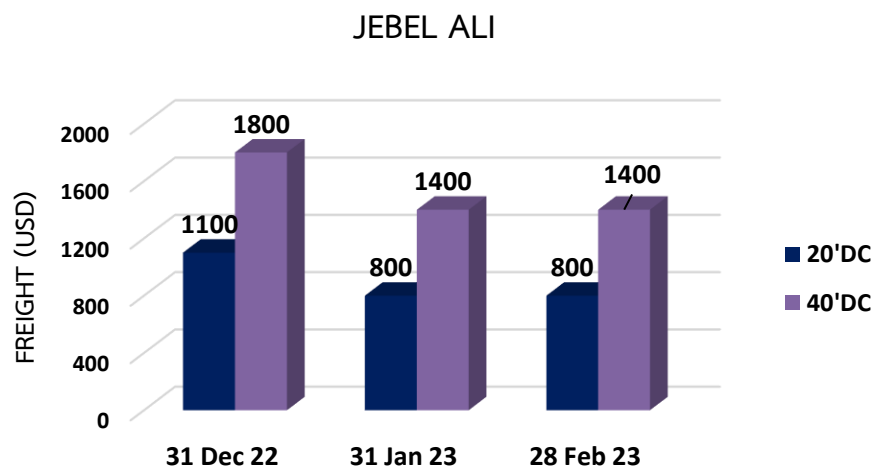
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20’	USD/40’		
Thailand-Hong Kong	800	900	All-in	Effective till 28-FEB-2023
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,100	1,300	OBS: USD 114/TEU, USD 228/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	2,500	4,000	OBS: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

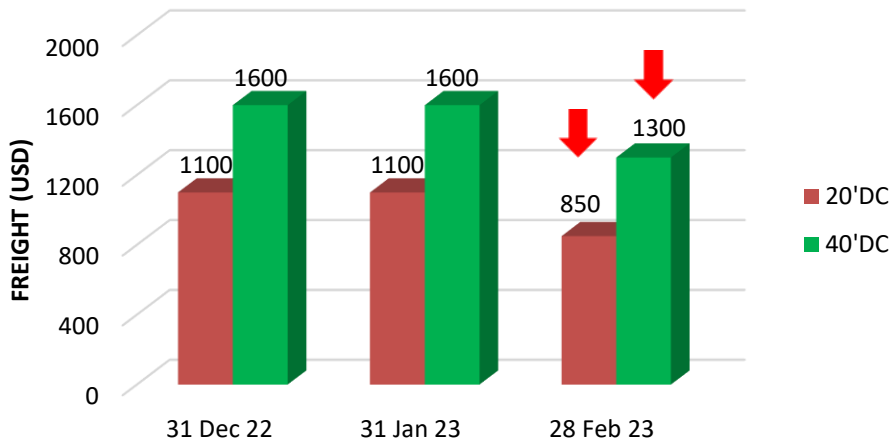


Subject to

- 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

EUROPE

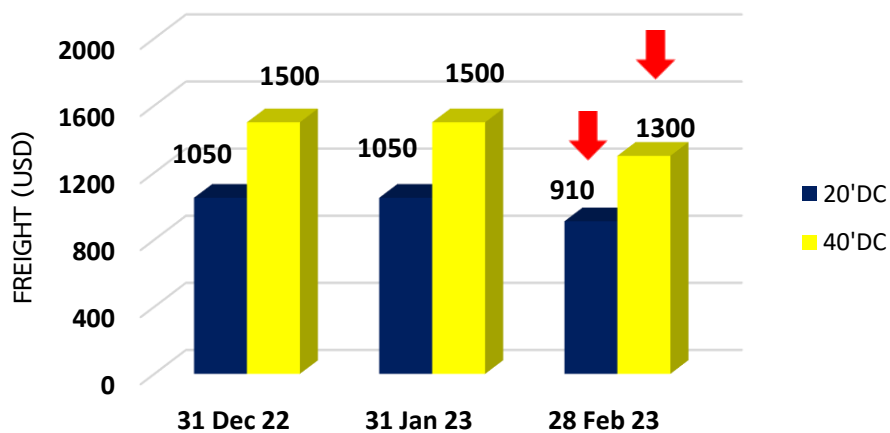


Subject to

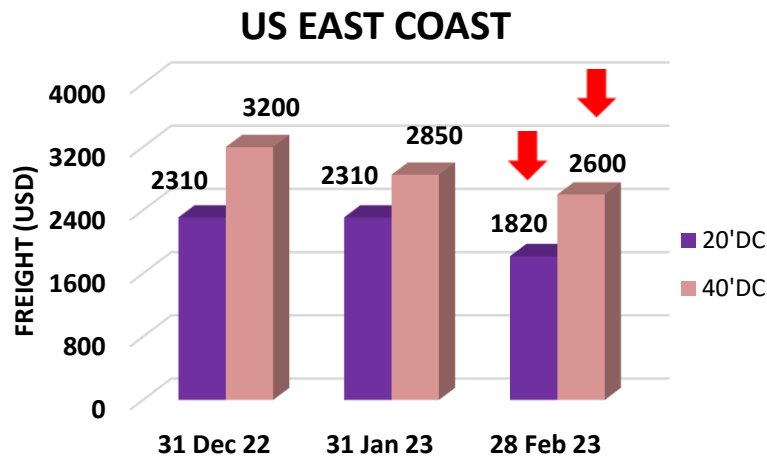
- ISOCC (Dec. 22): USD194/TEU, USD388/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Jan. 23): USD212/TEU, USD424/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Feb. 23): USD159/TEU, USD318/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

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

After pandemic shock, container shipping navigates uncharted waters

At a moment when it's tempting to focus on the recent past in an attempt to comprehend the disorienting experience of most tumultuous period ever seen in ocean container supply chains, the market is changing so rapidly that no matter how difficult the past few years have been on so many shippers and transportation providers, the future is once again taking center stage.

A focus on what's ahead versus what happened, and all the challenges, is driven by necessity. The market, yet again, is shifting on multiple levels. It is quickly moving on from the pandemic period and everything that transpired, and moving into a phase that is at once familiar but also entirely new and unpredictable.

Developments in recent months point to multiple signs, in fact, that the industry has now left the COVID-19 period behind and is entering another era. These new times are defined by unfamiliar factors such as a radically altered geopolitical environment, the national political landscape surrounding shipping, and a soon-to-be altered industry structure due to the impending breakup of the 2M Alliance — factors that could converge in unpredictable ways.

Even as rates plummet back to earth and port congestion and delays are fading from view, setting up a more traditional year of contract negotiations and pricing, the new era is one that will be defined in ways it wasn't in the past, starting with the acknowledgment and avoidance of risk.

Unpredictability is 'assumed'

Supply chains for the entire period of globalization from the mid-1990s through the pandemic were defined by opportunity and efficiency. Reliability was for the most part taken for granted and risk was abstract and removed, more the domain of scenario planners versus built into active strategy. Disruptive events when they happened were seen as individualized and not part of a larger pattern.

That has now changed. Unpredictability is assumed, even if the reasons triggering it are as of yet unknown. Even if on the surface the industry looks normal, new behaviors will result from a heightened perception of risk. An early indication of that was the much greater than expected diversions from the West Coast over the past six to nine months to avoid longshore labor disruption during contract negotiations. Several sources attributed that to an elevated priority around risk avoidance given the harsh experience of previous bouts of US West Coast port disruption that had occurred during earlier negotiations.

And on top of known risk factors are new ones such as geopolitics, which pose fundamental questions to corporate and supply chain leaders that often boil down to this: Given that re-sourcing to alternative locations is costly, time consuming, and risky in its own right, is it worth it to abandon known suppliers and logistics infrastructure that have adequately and profitably supported many companies' supply chains for years, if not for decades?

But a new perspective on risk isn't the only way that the environment around containerized supply chains going forward will be fundamentally changed. Coming out of COVID-19, the legislative and political picture around shipping has changed in ways that could have further significant impact on the industry in the future.

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

Cathay's new sea-air cargo handling solution will save time and costs

Forwarders in Asia have broadly welcomed the intermodal move by Cathay Pacific's Cargo division and terminal operator to accept cargo shipments in Dongguan, and ship them by sea to Hong Kong Airport for outbound air freight.

The sea-air intermodal cargo handling between the Greater Bay Area and Hong Kong would lead to lower costs for shippers, they claimed.

The airport's logistics park in Dongguan allows export shipments to be screened, built up and accepted before being loaded onto ships, which then unload in a secure airport area, from where pallets and ULDs can be towed straight to the aircraft. A permanent facility will be established in 2025.

Cathay, which is the first airline and handler to sign up, has set up its own upstream bonded facility, Cathay Cargo Terminal Dongguan. It will develop the same route for imports over the coming months, it said.

Forwarders in mainland China and Hong Kong said it was "a good move".

"If more carriers follow this direction, it could bring a potentially profound improvement of the air freight market in the Greater Bay region," said one Shanghai-based air freight forwarder. "It would benefit many parties, including shippers and origin logistics suppliers.

"It is more like an efficient one-stop service ... there is no need to spend time on trucking across the border, the warehouse operation in HK, as well as the operation itself. Consequently there would be a cost saving, because the major operations are in Dongguan not Hong Kong, and sea freight from the mainland is much cheaper than road freight."

Nick Coverdale, Hong-Kong based founder of Agreefreight, said: "This would be a massive saving for shippers' landside costs."

But he also said the development could mean agents would have to make a decision on where to build up shipments.

“Hong Kong is very much based on blocked space agreements, whereby the air cargo agent makes up ULDs, often at warehouses within Hong Kong seaport, and then delivers to the airport.

“Firstly, an agent wants the maximum amount of cargo in one place, to allow the best equalisation of the dense and volumetric cargo. But receiving at two points in the Pearl River Delta will fragment these possibilities and cut profits. So the agent might be pushed to either receive all cargo at Dongguan, or stand 100% with Hong Kong. If the former, it could mean the death of handball operations in Hong Kong, like we’ve seen for ocean CFS cargo.”

He also queried what the stowage would be for pallets that did not fit into containers.

The Shanghai forwarder added: “In general, so long as the operation is done in a reasonable time frame, and costs can be saved for exporters, then it sounds like a very productive service solution for air freight in southern China.

Cissy Chan, executive director, commercial, at Hong Kong’s airport authority, said the move would “reinforce” the city’s role as an international cargo hub, while Tom Owen, Cathay Pacific’s director cargo, noted that it was the first and only upstream facility of its kind.

“We would like to extend our thanks to our friends at Bolloré, Cargo Link, DHL Global Forwarding, Dimerco and Yusen Logistics, who helped to realise the viability and benefits of this programme with trials using real cargo shipments,” he added.

The scheme is currently open to Hong Kong freight forwarders which are ‘regulated agents’.

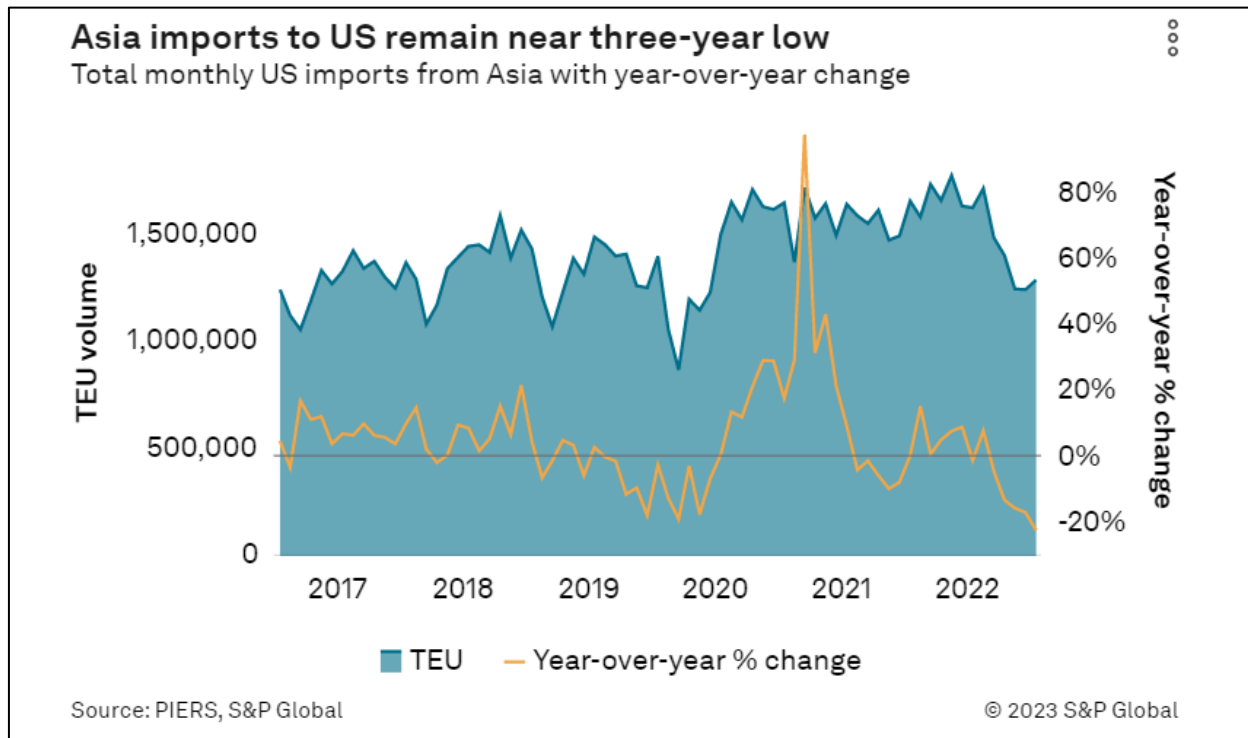
“The HKIA Logistics Park offers a cost-effective and efficient end-to-end solution to our freight forwarders and shippers in moving cargo to and from the GBA,” added Mr Owen. “Our customers can benefit from competitive rates on screening, palletisation and terminal charges. The project is a tremendous opportunity to further develop an important regional market.”

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

Year-on-year decline in US imports from Asia accelerated in January

US imports from Asia in January saw their first month-on-month gain since August, but were still down 22 percent from January 2022 as the year-on-year decline in imports accelerated and West Coast market share deteriorated further.

Imports in the largest US trade lane were 1.29 million TEU last month, up from 1.25 million TEU in December but down from 1.66 million TEU in January 2022, according to PIERS, a sister product of the Journal of Commerce within S&P Global.



The month-over-month increase in January followed normal seasonal trends in which US retailers step up their imports ahead of factory shutdowns in Asia marking the Lunar New Year holiday that this year began on Jan. 22. However, the large year-over-year decline highlights the sharp drop in US imports from Asia that began to show in the eastbound trans-Pacific last September and has accelerated since.

Imports from Asia declined 4.3 percent year over year in September, 13 percent in October, 15.5 percent in November, and 16.6 percent in December before January's more than 20 percent plunge, according to PIERS. And the market shows no signs of turning around any time soon. The National Retail Federation last week said US imports through the first half of 2023 will fall almost 20 percent from the same period last year as "worried" consumers dial back their purchasing in a slowing economy.

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 10 Feb 2023	Current Index 17 Feb 2023
Comprehensive Index			995.16	974.66
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	925	910
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1724	1633
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1293	1273
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2553	2496
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1132	1079
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	414	369
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2864	2779
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2479	2378
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1522	1508
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	333	331
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	324	340
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	155	161
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	211	211

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งฟื้นตัวต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลง สำหรับเส้นทางยุโรปการฟื้นตัวของ Demand ชะลอตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา Demand การขนส่งฟื้นตัวช้าลง ในขณะที่ค่าระวางลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย Demand การขนส่งคงที่ ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งมีแนวโน้มดีขึ้น ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง