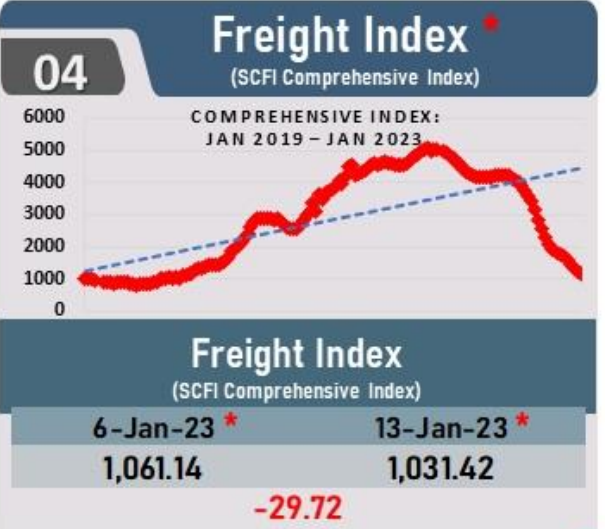
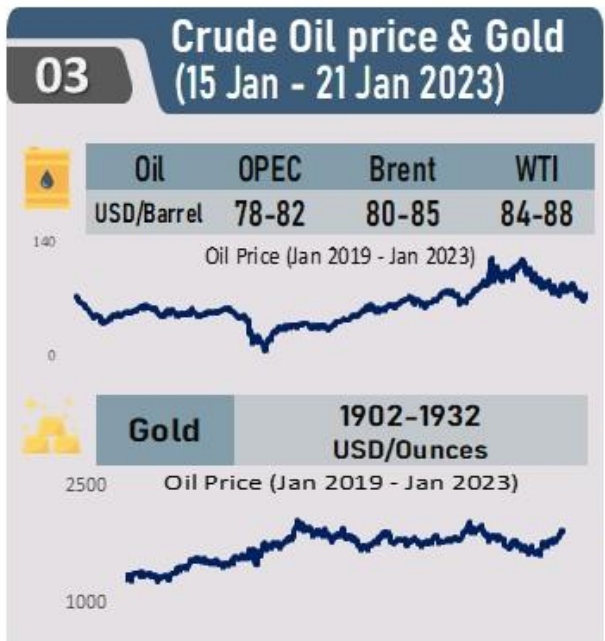
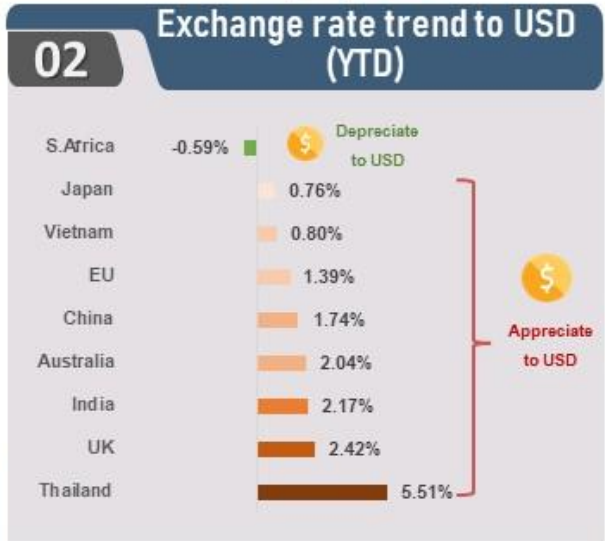


Weekly Briefing (23 January 2023)

01 THB rate / currencies

USD 32.64	EUR 35.51	GBP 40.44	AUD 22.73
CNY 4.812	JPY 0.252	INR 0.4031	VND 0.0013



05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

1. Oil Edges Lower as Traders Weigh China Outlook in Sparse Trading
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bloom.bg/3WpE01D>
2. India Set To Develop 3 Transshipments Hubs As Part Of 2047 Megaport Plan
รายละเอียดเพิ่มเติม : <http://bit.ly/3OXZL7D>
3. More than 50 sailings from Asia to Europe blanked in first seven weeks
รายละเอียดเพิ่มเติม : <http://bit.ly/3iZ33Li>

(*หมายเหตุ : ในสัปดาห์นี้ไม่มีข้อมูลอัตราค่าระวางจากทาง SCFI โปรดติดตามข้อมูลใน Weekly Report สัปดาห์ต่อไป ขอภัยในความไม่สะดวก)

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 3 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	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	
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	2,750-2,850	5,450-5,650	FAF: USD 348/TEU, USD 696/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)	1,100	1,600	ISOCC: USD 212/TEU, USD 424/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 (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	2,130	2,850		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

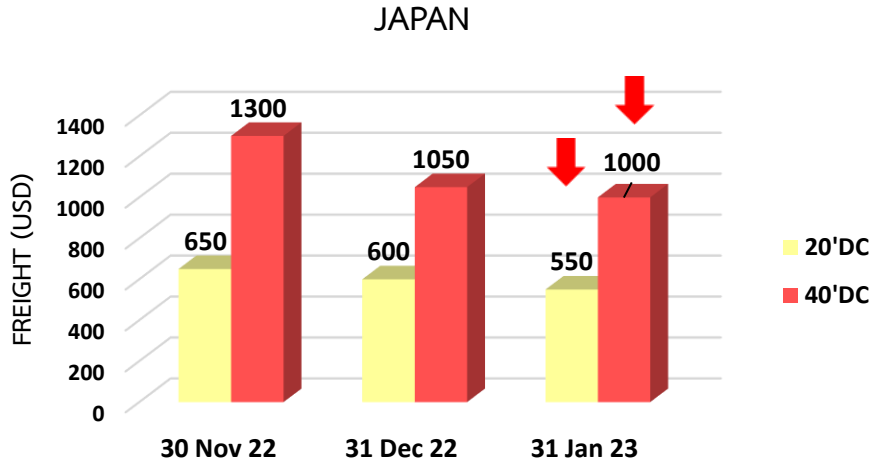
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนมกราคมเพิ่มขึ้น โดยอยู่ที่ 2,750-2,850 USD/TEU และ 5,450-5,650 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมกราคม ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 1,100 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge คงที่เช่นเดียวกัน

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)

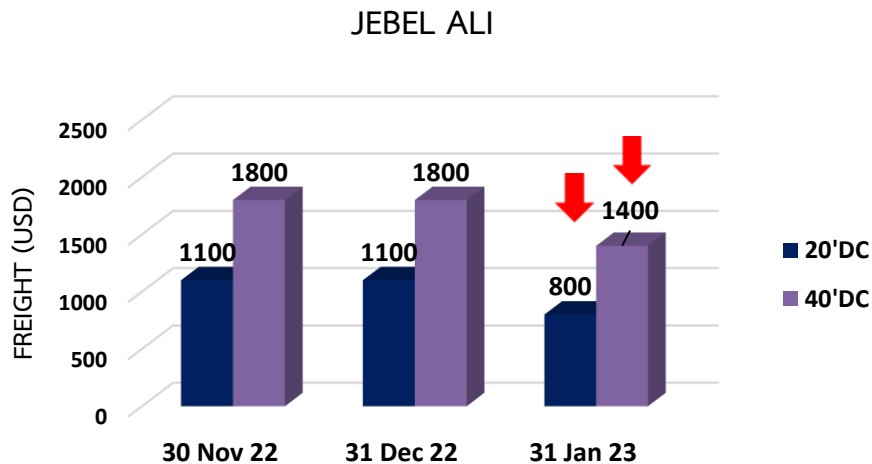
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,000	1,200	All-in	Effective till 31-JAN-2023
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,100	1,300	OBS: USD 114/TEU, USD 228/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	2,500	4,000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

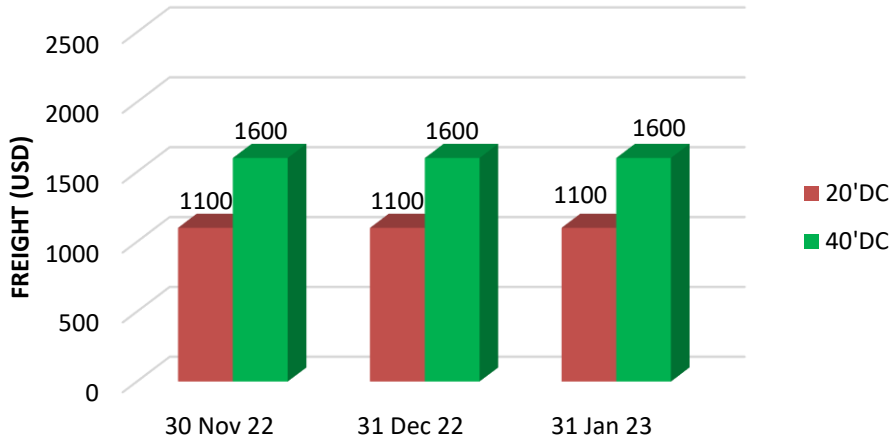


Subject to

- 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

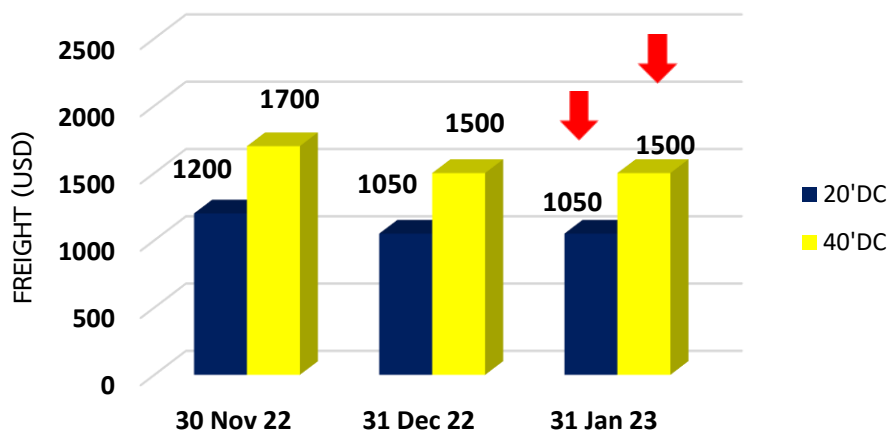


Subject to

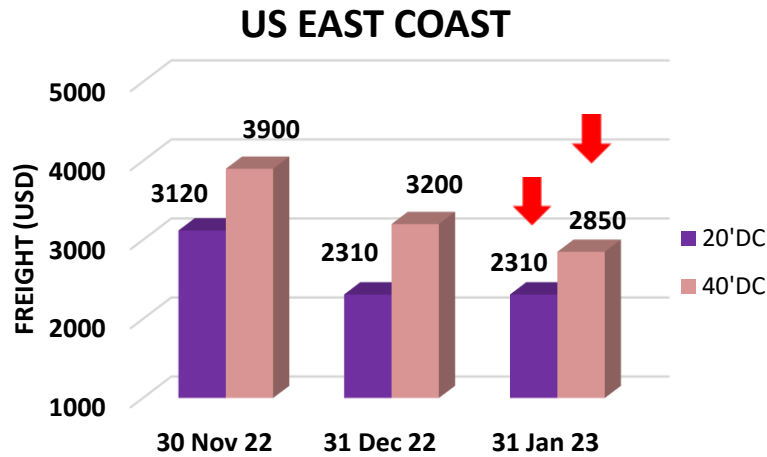
- ISOCC (Nov. 22): USD177/TEU, USD354/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Dec. 22): USD194/TEU, USD388/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Jan. 23): USD212/TEU, USD424/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

China keeps grip on global production, but search for options continues

The risk of overreliance on China sourcing has been thrown into sharp relief during three years of COVID-19 lockdowns, but there is no way around the country’s importance as a global manufacturing center, stakeholders say.

Rather than driving a wholesale shift to alternative sourcing destinations, the disruptions have added urgency to the “China-plus-one” strategies being pursued by most global companies.

“The process of moving labor-intensive, low value-added goods from China to lower cost countries has been under way for many years, but China continues to retain significant competitiveness from very strong supply chains and scale benefits which are difficult to replicate elsewhere,” Anne Sophie Zerlang Karlsen, head of Asia Pacific operations execution at A.P. Moller-Maersk, told the Journal of Commerce.

“Moreover, we continue to see various measures towards supporting its manufacturing industries, such as through investment in infrastructure, innovation and industrial upgrading, which further bolsters Chinese competitiveness,” she added.

The supply chain disruptions caused by China’s series of lockdowns have left importers searching for more resilience and flexibility in their Chinese supply chains rather than racing for the exits.

Dominique von Orelli, global head of ocean freight at DHL Global Forwarding, said most global companies in various sectors continued to pursue a “China-plus-one strategy” by establishing additional manufacturing or sourcing sites in Southeast Asia or India.

“The Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) will also facilitate more movement of goods within Asia, but this development does not diminish China’s importance as a production and sourcing location for many global industries,” Von Orelli said.

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

Half of trans-Pacific vessel capacity faces Lunar New Year cut: analyst

Blank sailings on the eastbound trans-Pacific are poised to rise to the “massive” levels seen in the early days of the COVID-19 pandemic, according to a maritime analyst, as ocean carriers adjust to the reality of ever-declining consumer demand in the US and spot rates nearing three-year lows.

Carriers already plan to cut about half of trans-Pacific vessel capacity in the aftermath of China’s upcoming Lunar New Year holiday, according to Sea-Intelligence Maritime Analysis. While that is about typical during the traditional shipping lull for that time of year, even more blank sailings could be in the offing given the accelerating decline in US import demand.

“As the demand drop looms around this Chinese New Year, the blanked capacity is likely to surpass the 2022 baseline and crawl even closer to the massive blanked TEU levels that we saw back in 2020 when COVID-19 hit,” Adam Szabo, an analyst with Sea-Intelligence, said Wednesday in a statement to the Journal of Commerce.

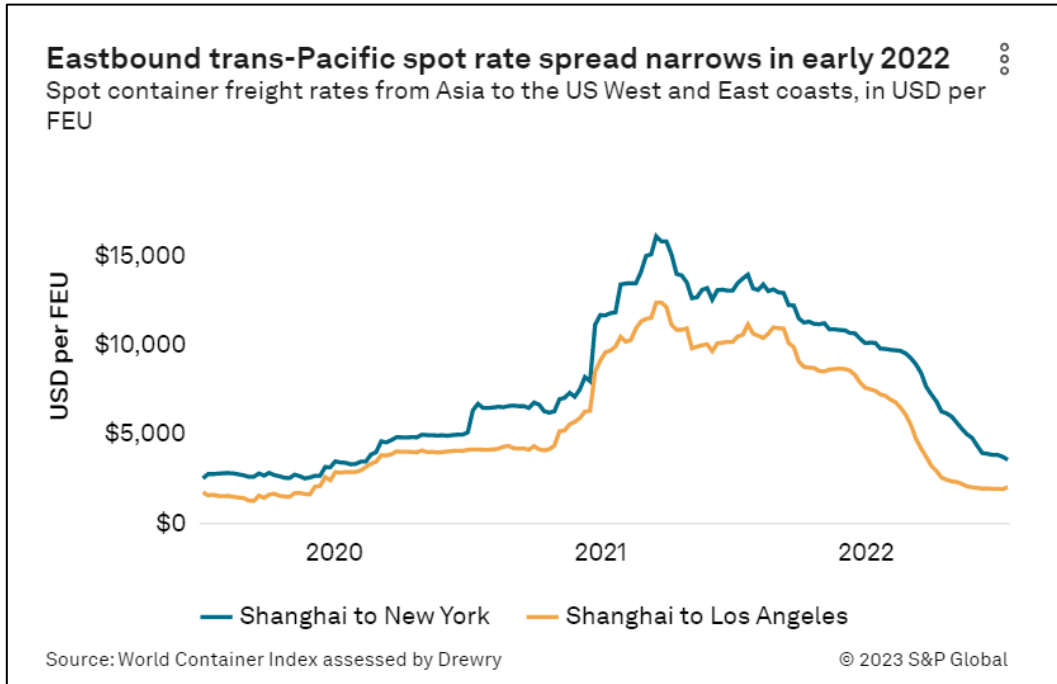
Between Jan. 30 and Feb. 5, which coincides with the second week of China’s biggest holiday, 31 of 71 trans-Pacific sailings to North America will be blanked, Sea-Intelligence says. The number of blanked sailings amounts to a 50 percent capacity cut during the fifth week of 2023, the analyst said, as the cuts will be concentrated in liner services with bigger ships.

“We are currently seeing a massive concentration of blank sailings, with almost half of the proforma sailings being blanked [during the fifth week of 2023] on the trans-Pacific trade,” Szabo said. “We have now reached the level of blanked capacity of 2022.”

The blankings are a reaction to grim demand forecasts. The National Retail Federation (NRF) forecasts that US imports in February will be the lowest in almost three years and that imports will decline by double-digit percentages on a year-over-year basis for each month through May.

Withdrawing capacity also provides carriers an opportunity to continue to restore schedule reliability that began to improve at the end of 2022 as liners took advantage of declining cargo volumes and diminished port congestion.

The capacity cuts also come as ocean freight rates hit a three-year low. Benchmarking firm Drewry assessed the Shanghai-Los Angeles spot rate at \$2,092 per FEU last week, about where it sat in June 2020. The US East Coast rate of \$3,612 per FEU is the lowest since August 2020, Drewry data shows.



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

Climate disruption set to cost ports billions, says new study

An analysis of some 1,340 ports by researchers at the Environmental Change Institute (ECI) found 40% are exposed to ‘maritime’ hazards, including tropical storms and flooding.

According to the study, port-specific risk, whether arising from geological risks such as earthquakes, or man-made climate change, amounted to a median of around \$7.5bn a year.

Of this, around 32%, or \$2.4bn, arose from the risk of tropical cyclone impacts, which were, according to the study’s findings, the leading single hazard globally. This was followed closely by river flooding, at \$1.9bn, and coastal flooding, at \$0.8bn.

The numbers represent a median of annual financial risk, quantified in US dollars, said the ECI, which is part of Oxford University.

The possible damage in each catastrophic event could range higher or lower. Ports in western Europe were found to be particularly vulnerable to fluvial and coastal flooding, suffering from “...the location of rivers and occurrence of extreme coastal water levels on the one hand, and the local presence of flood protection standards, or lack thereof, and the freeboard of the terminals on the other hand,” the study identified.

Meanwhile the port of Houston and Shanghai appeared to face the biggest potential risk from all causes. China, South Africa and Norway appeared to be hotspots for risk of logistics losses specific to cargo, which would make the biggest impact on cargo owners, rather than on ports.

Ports should consider “...the orientation and design of breakwaters when exposed to extreme waves and surges, and the drainage system when exposed to fluvial and pluvial [rainfall] flooding,” said research lead Jasper Verschuur. “If that doesn’t happen, we could see major disruptions to global trade and supply chains.”

In one recent example of supply chain disruption, the recent cold snap in the American Midwest caused a deterioration in on-time delivery performance from 74% on 22 December to 37% two days later, according to Project44 data.

Recent findings on storm preparedness by TT Club identified many quay cranes which are not specified with storm pins and storm tie-downs, leaving them vulnerable in the event of cyclones or tropical storms. The group also highlighted the importance of ‘pyramiding’ container stacks, making them much less likely to topple.

“Altogether, our study shows ports are at the forefront of climate impacts,” said Mr Verschuur. “It underlines adaptation of ports is urgently needed, and quantified risk analysis, as presented in our paper, can help in prioritising investments and help make the business case to accelerate adaptation finance.”

Dr Stefan Ulreich, a specialist in the effects of climate change on coastal flooding and erosion at Hochschule Biberach University, told The Loadstar: “Basically there are two schools – fail-safe, build very expensively to achieve constructions that are able to cope with very adverse weather (but certainly not all cases); or safe-fail, build in a way that ports will suffer from the cyclone, but within a few weeks the infrastructure can be rebuilt.”

Dr Ulreich predicts it will be easier to insure against storms as the industry adjusts.

“Since it happens more often, insurance learns faster about losses and can more easily calculate the premium... One can learn from similar weather conditions in other areas, for example, Texas and the Midwest in the hurricane season.”

Dr Ulreich predicts that ports will change their architecture to better adjust to the new climate normal.

“It could make sense to think more about floating infrastructure and keep a lower part of the needed construction land-based,” he said.

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 6 Jan 2023 *	Current Index 13 Jan 2023 *
Comprehensive Index			1061.14	1031.42
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1050	1020
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1855	1836
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1414	1378
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2845	2825
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1039	1002
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	589	545
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3151	3091
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2759	2724
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1231	1117
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	321	323
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	331	331
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	175	154
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	238	238

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งทางเรือโดยทั่วไป Demand การขนส่งเติบโตอย่างช้าๆ ในขณะที่ค่าระวางปรับตัวลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางยุโรป ตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะที่ค่าระวางปรับตัวลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา Demand การขนส่งซบเซาต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางลดลงต่อเนื่องเช่นเดียว สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย Demand การขนส่งยังคงซบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับตัวลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งทางเรือ ส่วนค่าระวางปรับตัวลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทางเรือ ในขณะที่ค่าระวางคงที่เช่นเดียวกัน

(*) หมายเหตุ : ในสัปดาห์นี้ไม่มีข้อมูลอัปเดตจากทาง SCFI โปรดติดตามข้อมูลใน Weekly Report สัปดาห์ต่อไป ขอภัยในความไม่สะดวก
