

Weekly Briefing (7 February 2023)



01

THB rate / currencies



USD

33.28



EUR

35.98



GBP

40.12



AUD

23.04



CNY

4.912



JPY

0.2537



INR

0.4034



VND

#N/A

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (29 Jan - 4 Feb 2023)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	73-80	80-86	79-87

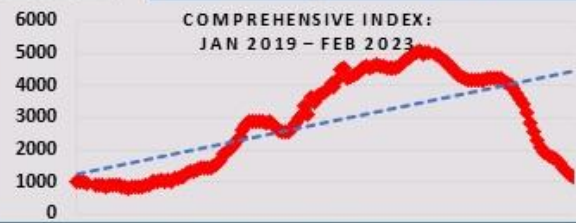


Gold	1864-1950 USD/Ounces
Gold Price (Jan 2019 - Feb 2023)	



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

20-Jan-23 *	3-Feb-23
1,029.75	1,006.89
	-22.86

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ



1. Central Bankers Curb Their Enthusiasm for Rate Hikes

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bloom.bg/3DMd4TL>



2. Sourcing shift from China pulls US import share to more than a decade low

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



3. Box lines entering air cargo arena 'means they think it has bright future'

รายละเอียดเพิ่มเติม : <http://bit.ly/3RGH7L5>

(*) ไม่มีข้อมูลของวันที่ 27-Jan-23 จากทาง SCFI เนื่องจาก Delay จากช่วงเทศกาลวันหยุดยาวในจีน ขอภัยในความไม่สะดวก

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 5 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 (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	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	920	1,400		Effective till 14-FEB-2023
Thailand - US East Coast	1,960	2,800		
(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 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคิงที่ 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 ค่าระวางคิงที่ โดยอยู่ที่ 1,850 USD/TEU และ 2,500 USD/FEU และค่า IMO Sox Compliance Charge คิงที่เช่นเดียวกัน ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคิงที่ โดยอยู่ที่ 250-300 USD/TEU และ 500-600 USD/FEU

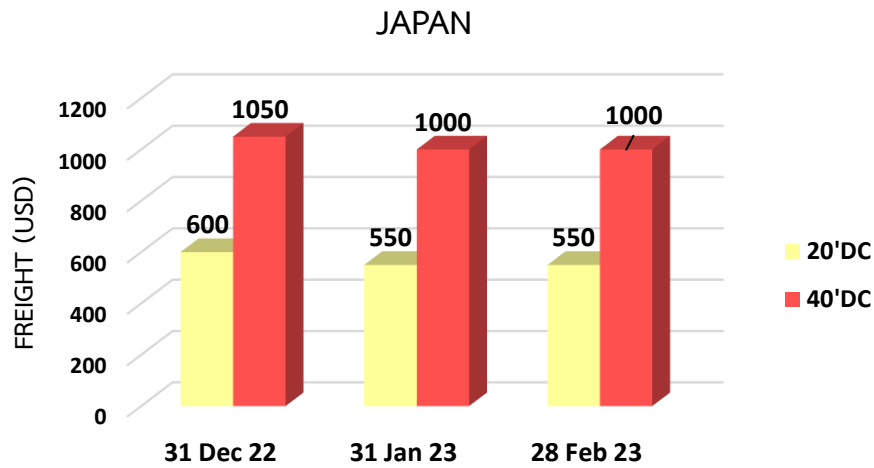
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในครั้งแรกของเดือนกุมภาพันธ์ ปรับลดลง โดยอยู่ที่ 1,950-2,050 USD/TEU และ 3,850-4,050 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนกุมภาพันธ์ ค่าระวางลดลงอยู่ที่ 850 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge คิงที่เช่นเดียวกัน

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งแรกของเดือนกุมภาพันธ์ ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 920 USD/TEU และ 1,400 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นเดียวกัน โดยอยู่ที่ 1,960 USD/TEU และ 2,800 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

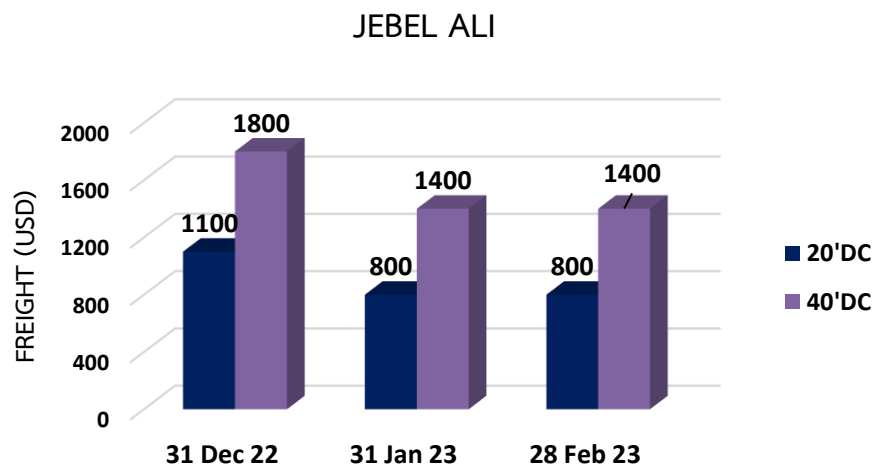
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800	900	All-in	Effective till 28-FEB-2023
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,100	1,300	OBS: USD 114/TEU, USD 228/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	2,500	4,000	OBS: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

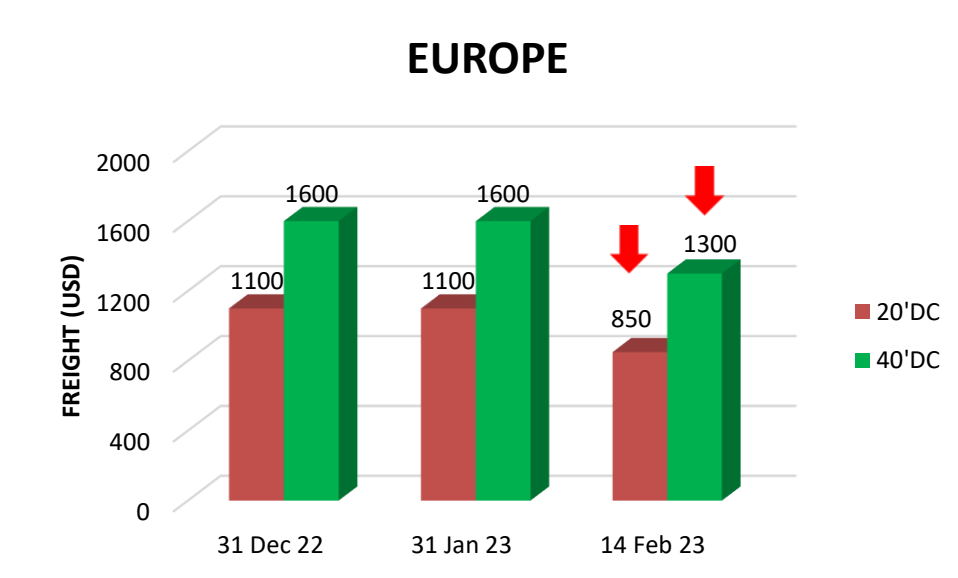


Subject to

- 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

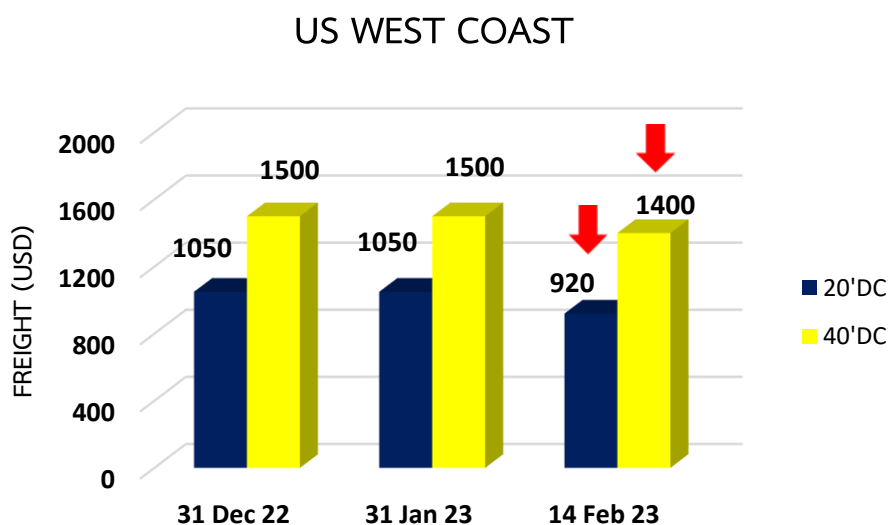
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ธ.ค. ปี 2565 ถึง ก.พ. ปี 2566



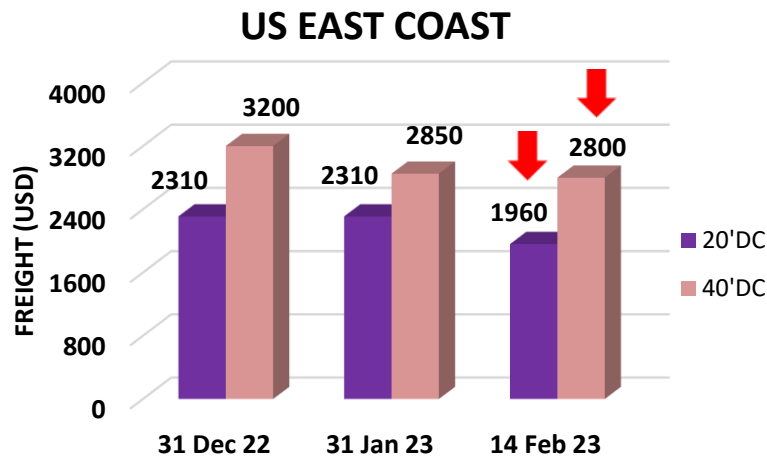
Subject to

- 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

End of 2M Alliance will set dominoes in motion across ocean shipping: analyst

The global container shipping supply chain consists of a large number of interconnected parts, and while it can be incredibly difficult to predict what will happen in the next few weeks, the interconnectedness is what allows us to make more solid long-term predictions. That’s simply because larger changes tend to ripple through the industry like the toppling of dominoes.

This raises the question of what additional large-scale dominoes might be toppling over in the next few years.

The obvious ones are, of course, those which follow from the breakup of 2M. This leads to an increase in ad hoc slot swaps and vessel-sharing agreements (VSAs) on the major trades across alliance carriers, eventually settling into a landscape of more binding collaborations once more — but with carriers in different constellations than we see now.

Other obvious dominoes are those related to digitalization and decarbonization, which are major topics unto themselves.

But perhaps the less obvious dominoes are those related to actions by nation states and other actors outside the container carriers, and it is the less obvious ones that deserve some additional attention for those seeking to see the path beyond the next bend in the road.

Regulatory environment

Two dominoes got toppled during the pandemic that will grow in impact over the next decade, both of which are related to nation-states.

One is in regard to the regulatory environment for container lines. Clearly, there is no global regulatory framework as that is the remit of legislation at the nation-state level — or at the EU level in the case of Europe. This particular domino was toppled due to the historically high freight rates as well as the inability of exporters

to get access to capacity. The available data supports the notion that the high rates were simply due to a physical lack of capacity and, as such, a result of typical market forces in a normal competitive environment.

However, that is not how it was perceived by many shippers, and the narrative of abusive carriers gained political attention. It was seen as unfair that many local companies suddenly had difficulties exporting their cargo and it was seen as unfair that “foreign” container lines could become more profitable than global tech companies at the expense of the shippers. In this context it doesn’t matter whether this narrative is supported by data, it is the political attention which followed which is the domino.

Legislative changes

The longer-term consequences will be more legislative changes in the industry over the next decade. And while the carriers may well succeed in extending the anti-trust exemption in the EU in 2024, it would likely be the last extension granted. The increased attention related to detention and demurrage practices and the challenges associated with pinpointing exactly who is responsible for delays in that context is another such domino — something that has already resulted in legislative changes in the US. This tees up the ball for further dominoes down the line where a combination with real-time trackers on the containers themselves opens the field for the decades-old vision of a grey box business model.

The other domino related to nation-states is the impact some countries felt in terms of supply chain stability. This was seen as a threat to national interests and there was a feeling of being at the mercy of foreign shipping lines, an element which is being further nurtured by increased geopolitical tension. This will lead to an increase in state subsidies for national carriers — either overtly or in more indirect forms — something that will further skew an already uneven competitive playing field for both large and small carriers.

A final domino to watch is the entrance of other stakeholders into the industry — the visible example recently being the expansion of DP World into the regional container carrier space, followed by AD Ports on a similar path. The space for regional container carriers remains relatively fragmented and is poised for consolidation over the coming decade. The dominoes falling here will to some degree allow a solid entry into the field by other actors. At the same time, the increase in China+1 as a sourcing strategy will lead to growth opportunities in this regional space. That can tee up the ball for a player emerging out of the regional carrier space and eventually making it into the global carrier sector, potentially by an acquisition.

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

Pressure on carriers drives cut-throat freight market for China's exports

A parallel freight market is emerging for exports from China that undercuts the lowest container spot rates. Asia-North Europe ocean carriers are proactively quoting small- and medium-volume shippers ‘special’ FAK rates below \$1,000 per 40ft from China to the UK, as they scramble to fill their ships in the dismal market that has followed the Chinese New Year holiday.

Indeed, The Loadstar has sighted an e-mailed quote this week from a major carrier for \$998 per 40ft from a range of Chinese ports to the UK port of Felixstowe, valid until 14 February.

Moreover, The Loadstar also received a no-volume commitment offer from a China-based forwarding agent down to \$1,400 per 40ft from Shanghai and Ningbo to Felixstowe, and \$1,450 for Hamburg and Rotterdam, valid until the middle of the month.

The forwarder claims the rates are valid with all the main Asia-North Europe carriers and they can offer prompt shipment.

A UK-based NVOCC contact told The Loadstar the forwarder would most likely enjoy a “sizeable markup” on the rates, so the base rate with the carrier would “probably be around \$1,000”.

He added: “The way things are going, they might even be able to achieve lower rates than that soon, as the carriers are desperate.” Nevertheless, the container spot market indices appear to have paused their decline with, for example, Xeneta’s XSI North Europe component almost unchanged this week, at \$1,787 per 40ft.

“These indices are only as accurate as the information they are given, and some of this data is obviously being held back,” said the NVOCC contact. “And don’t forget also, that spot rate indicators are an average and therefore do not necessarily reflect the lowest rates.” Meanwhile, on the transpacific, Drewry’s WCI Asia to US west coast reading was down 1% on the week, to \$2,056 per 40ft, whereas the XSI saw a drop of 3%, to \$1,529.

However, on the US east coast, the Freightos Baltic Exchange FBX reading held steady this week at \$2,660 per 40ft. And transatlantic shippers are starting to see the impact of the significant injection of extra capacity on the route, with another 5% fall in the FBX North Europe to the US east coast spot, to \$4,956 per 40ft.

According to Vespucci Maritime CEO Lars Jensen, the immediate outlook for carriers is more of the same, with new rate wars looming across tradelanes.

He noted that volumes on the major deepsea trades were “either at, or below, pre-pandemic levels following the collapse which began in September”.

“This is driven by importers, especially in Europe and North America, undergoing an inventory correction,” said Mr Jensen. “All elements in the container shipping markets point to a challenging period for container carriers in 2023.”

And the analyst warned: “Not only are the fundamental elements pointing to a cyclical downturn, but competitive pressure between carriers is also poised for a temporary increase.”

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

New Mombasa sea-air terminal will slash transit times into Africa

A new sea-air terminal in Mombasa is aiming to more than halve the transit time for goods moving between China and West Africa.

Under development by Astral Aviation, the terminal will be the first in Africa to offer sea-air connectivity, as cargo demand within the continent, which includes 16 landlocked countries, is expected to substantially increase over the next decade.

Astral CEO Sanjeev Gadhia told delegates at last week's World Cargo Summit in Abu Dhabi: "On a purely ocean freight basis, it takes 66 days for deliveries from China to reach Nigeria's largest city, Lagos, but with this sea-air route, the first for the continent, we will be able to deliver goods in under 30 days."

While the latest IATA figures show a contraction in airfreight demand, compared with pandemic and pre-pandemic years, volumes from China are expected to climb, long-term.

Mr Gadhia said that, while the development of Mombasa would be the first, Astral was already in the process of identifying additional sea-air terminals, citing Durban in South Africa and Lome in Togo as potential future sites to cater for this demand.

"Having received the concession for Mombasa, the terminal will provide a faster alternative to the sea-air model operating via Jebel Ali," Mr Gadhia continued. "But we do not deny that there remain hurdles we will have to overcome if it is to be a true success, not least of which are regulatory problems."

A particular concern for Astral is the lack of understanding between shipping bills of lading and airfreight's air waybills, when it comes to customs authorities.

Robert Sutton, SVP of the free zone at Abu Dhabi Airports, which is contending with its own regulatory issues in making its sea-air offering viable, said the "path to success" depended upon a standardisation of documents and process across the modes, not just air and sea.

"As we digitise the industry, we should be able to develop a more seamless facilitation of trade, regardless of mode," Mr Sutton said.

"There are certainly regulatory changes required to make Abu Dhabi effective on the sea-air front, but our role is to work on the creation of bonded corridors that will allow the cargo to seamlessly flow between airports, ports, and even rail terminals."

Mr Sutton said Abu Dhabi was committed to the sea-air product, which would be seen in the support it provided on the legislative front.

Support for the product does appear to be increasing, although there have been questions raised over the issue of liability when splitting transport across different modes, but chief operating officer at Ceva Logistics Peter Penseel said: "When it comes to liability, this would not be connected to the air waybill nor to the bill of lading, the forwarder would be liable."

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 20 Jan 2023 *	Current Index 3 Feb 2023
Comprehensive Index			1029.75	1006.89
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1014	961
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1816	1754
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1403	1363
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2783	2706
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1000	1040
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	515	441
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3047	2931
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2701	2577
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1065	1441
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	334	326
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	331	317
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	154	150
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	238	226

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งยังคงทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับตัวลดลงจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางยุโรป Demand การขนส่งอยู่ในระดับต่ำ ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา Demand การขนส่งซบเซาต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางลดลงต่อเนื่องเช่นเดียว สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย Demand การขนส่งยังคงซบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งทรงตัว ส่วนค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นจากสัปดาห์ที่แล้ว

(*) ไม่มีข้อมูลของวันที่ 27-Jan-23 จากทาง SCFI เนื่องจาก Delay จากช่วงเทศกาลวันหยุดยาวในจีน ขอภัยในความไม่สะดวก