

## Weekly Briefing (21 March 2023)



01

### THB rate / currencies



**USD**  
33.72



**EUR**  
36.34



**GBP**  
41.07



**AUD**  
22.78



**CNY**  
4.896



**JPY**  
0.2586



**INR**  
0.4086



**VND**  
0.0014

02

### Exchange rate trend to USD (YTD)



03

### Crude Oil price & Gold (12 Mar - 18 Mar 2023)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	66-78	73-83	72-84



Gold	1868-1990
USD/Ounces	



04

### Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



### Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

10-Mar-23	17-Mar-23
906.55	909.72

3.17

05

### Weekly Top's Stories

รายละเอียด  
ข่าว/บทความ



1. Fed to Consider a Pause as Fallout From SVB Roils Markets

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



2. Rate erosion may be easing, but rock-bottom prices are 'not good for anybody'

รายละเอียดเพิ่มเติม : <http://bit.ly/3lrOn8O>

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

## สัปดาห์ที่ 11 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-MAR-2023
Thailand - Qingdao				
Thailand - Hong Kong	200	300		
Thailand - Japan (Main Port)	550	1,000		
Thailand - Kaohsiung	650	1,100		
Thailand - Klang	300	400		
Thailand - Jakarta	300	500	Subject to ISOCC USD 80/TEU, USD 160/FEU	
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	1,000-1,100	1,950-2,150	FAF: USD 258/TEU, USD 516/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)	700	1,050	ISOCC: USD 141/TEU, USD 282/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	840	1,200		
Thailand - US East Coast	1,610	2,300		
(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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมีนาคม 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

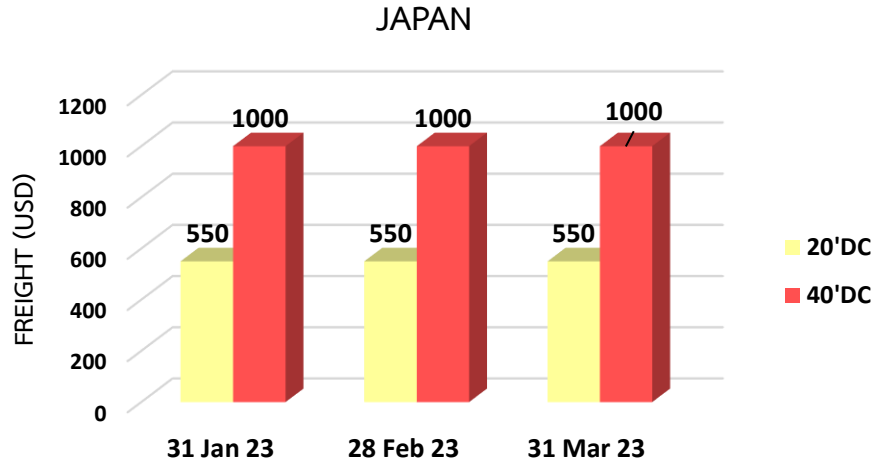
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนมีนาคม ปรับลดลง โดยอยู่ที่ 1,000-1,100 USD/TEU และ 1,950-2,150 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนมีนาคม ค่าระวางปรับลดลงอยู่ที่ 700 USD/TEU และ 1,050 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge ลดลงเช่นเดียวกัน

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมีนาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง โดยอยู่ที่ 840 USD/TEU และ 1,200 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ลดลงเช่นเดียวกัน โดยอยู่ที่ 1,610 USD/TEU และ 2,300 USD/FEU

**CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)**

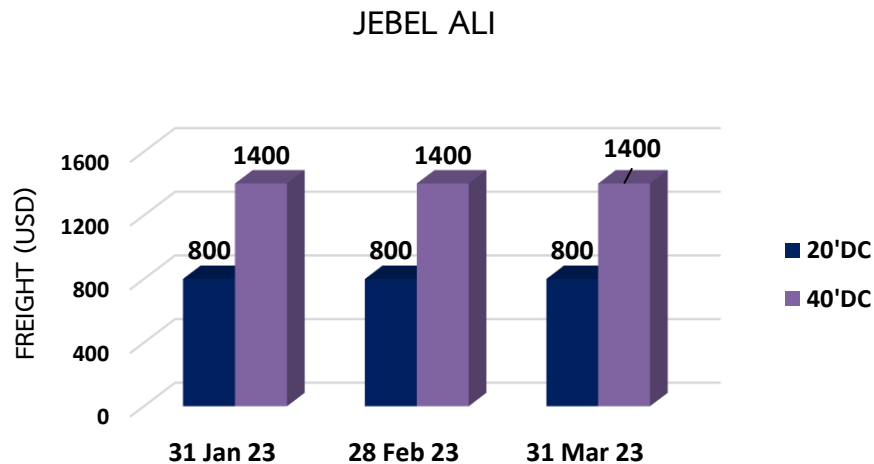
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800	900	All-in	Effective till 31-MAR-2023
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,100	1,300	OBS: USD 114/TEU, USD 228/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	2,500	4,000	OBS: USD 398/TEU, USD 796/FEU	
London Gateway / Southampton	2,500	4,000		

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2566



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

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

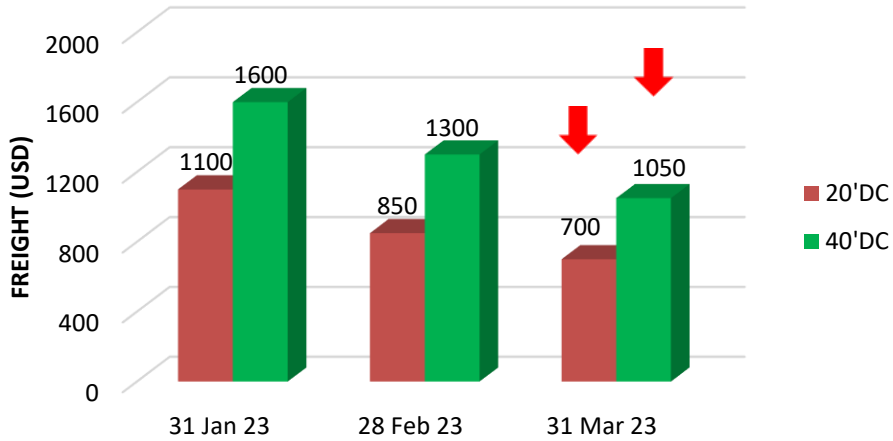


Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Jan. 23): USD 124/TEU และ USD 248/FEU  
(Feb. 23): USD 124/TEU และ USD 248/FEU  
(Mar. 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 ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2566

**EUROPE**

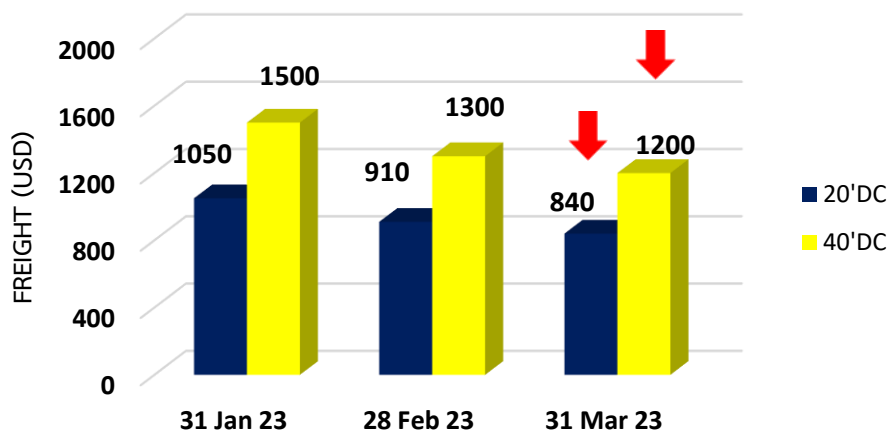


Subject to

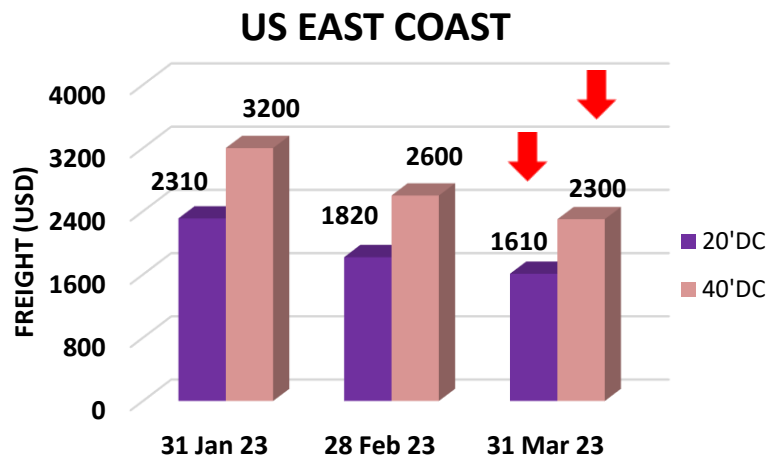
- ISOCC (Jan. 23): USD212/TEU, USD424/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Feb. 23): USD159/TEU, USD318/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Mar. 23): USD141/TEU, USD282/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

**US WEST COAST**



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



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

#### Upturned trans-Pacific market delaying service contract deals

Mid-sized US retailers, benefitting from the months-long plunge in spot rates that has still not hit bottom, are showing no hesitation flexing their new-found muscle during 2023-24 trans-Pacific service contract negotiations with carriers that have heated up in recent weeks, shippers and industry analysts say.

Those retailers are strongly resisting contract rates above \$2,000 per FEU, and in many cases are pushing for levels significantly below that for West Coast delivery, sources told the Journal of Commerce. That's far less than the \$6,000 to \$8,000 per FEU shippers were forced to sign for 2022-23 service contracts amid record high spot rates and demand a year ago.

Most contracts for 2023-24 take effect May 1. In its most recent Global Freight Monitor, HSBC Global Research said the Shanghai Containerized Freight Index last week fell 2.6 percent week over week and is now just 18 percent above the pre-pandemic 2019 level.

"According to Shipping China, a local freight forwarder, the Asia-USWC contract rates are settling at \$1,500-\$1,600 per FEU, with two large shipping lines offering as low as \$1,200-\$1,300 per FEU," HSBC said. "Contract rates on the Asia-USEC trade are settling at \$2,500-\$2,600 per FEU."

However, some importers who were ready to finalize their negotiations have pulled back because spot rates in the eastbound trans-Pacific continue to the decline. A mid-size retailer said he was targeting a rate slightly higher than \$1,600 per FEU to the West Coast, but indicated he's in no rush to sign because he believes the market may sink further.

"I'm just going to slow down," the source said. "Carriers are pleading with us to help them fill their ships."

In its weekly update Tuesday, rate benchmarking platform Freightos said the Asia-US West Coast spot rate fell 3 percent from last week to \$1,040 per FEU. That is 94 percent lower than the same time last year.



Kurt McElroy, executive vice president of APEX Maritime, said shippers are showing hesitance to lock in a contract rate when the market may not yet have reached bottom.

Logistics managers are thinking, “Sign a contract rate for \$1,600 to \$1,800 with spot rates below \$1,100? No way! I’ll lose my job,” McElroy said.

“This year is going to be very different than the last two,” Brian Nemeth, chief growth and strategy officer at STG Logistics, said at the Journal of Commerce’s TPM23 conference in Long Beach. “With the demand dropping drastically [and] a bunch of ships coming online, the shippers are in a much better place going into this contract season and the carriers I think are going to struggle with maintaining price.”

Shippers warned not to get ‘too greedy’ Normally, the largest retailers set the market floor for service contract rates and sign agreements by early March, followed by mid-size importers inking their deals with somewhat higher rates. But large retailers this year are reportedly pushing hard to secure low rates, which is delaying their negotiations. So mid-size retailers are stepping up and beginning to sign contracts.

“Things are definitely different this year,” transportation consultant Lawrence Burns said. Burns said a few retailers in “the top 100, but not the top 50” have completed their contract negotiations to date.

Still, Burns cautioned that retailers shouldn’t press too hard for lower rates, as that strategy could prove to be a mistake later in the year if demand picks up. That’s because carriers could bump cargo to make room for higher-paying shipments. “Don’t get too greedy,” Burns said.

Indeed, David Bennett, chief commercial officer at the non-vessel-operating common carrier (NVO) Farrow, says retailers who last year paid contract rates above \$6,000 per FEU should be able to afford \$1,500 to \$1,800 this year and still feel confident in pushing carriers for the commitment of space and consistency of service they desire.

Bennett said he expects that the market rate in the trans-Pacific should be set in the next couple of weeks. He advises importers to remain flexible for now, as there will still be plenty of time to negotiate a rate and service features before existing contracts expire on April 30.

“The market is looking for some form of stability,” he said. NVOs will get more business

Because it is uncertain right now how long spot rates will remain depressed, importers are prepared to hedge their bets and ship a larger percentage of their freight with NVOs, both through “named account” contracts in which the NVO has locked in a rate at today’s favorable level, and “freight-all-kinds” contracts which reflect the spot rate in effect when the shipment is actually made later in the year.

A home furnishings importer said he plans this year to book 20 percent of his freight through contractual arrangements with NVOs, which would be his largest percentage ever. He is offering tenders to five carriers and two NVOs.

Apex Maritime’s McElroy said he expects shippers who last year booked directly with eight or nine carriers in order to cobble together enough capacity will reduce that this year to three or four core carriers and several NVOs. “If they did 20 percent with NVOs [last year], they may do 30 percent this year,” he said.

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

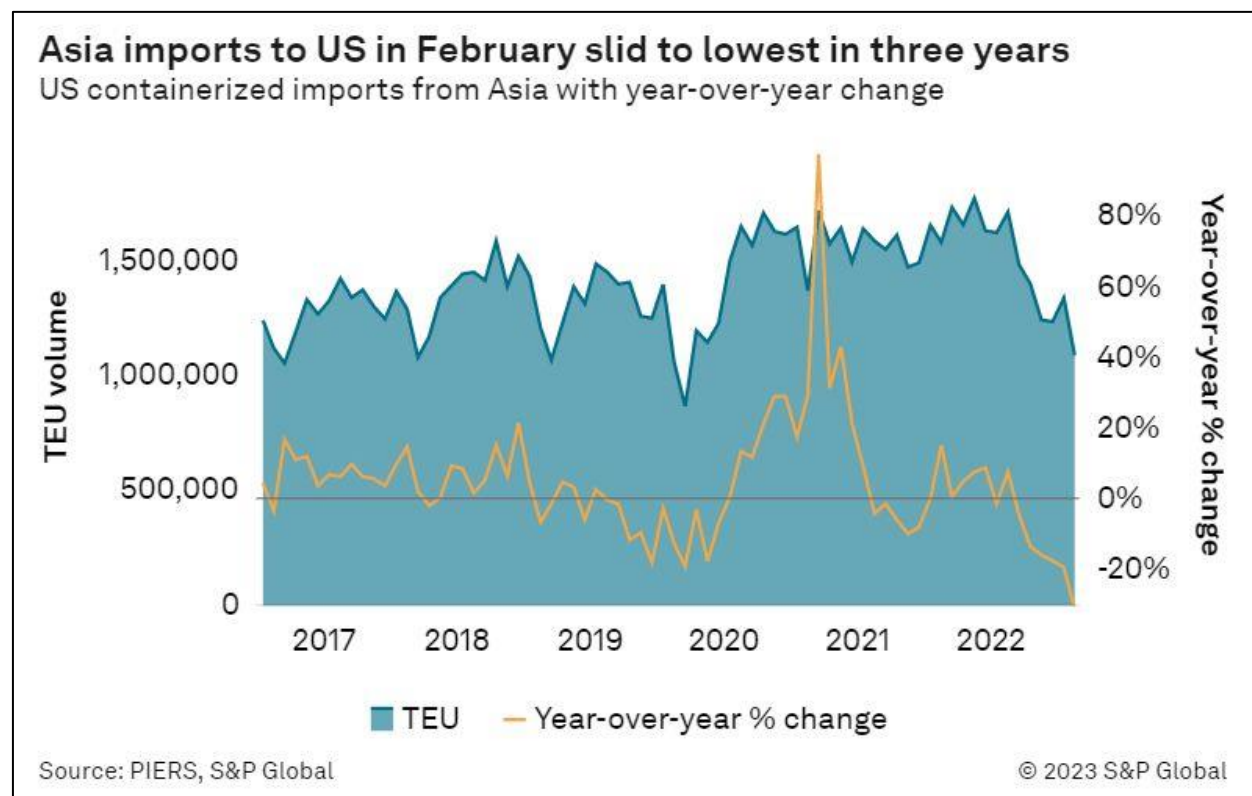


### US imports from Asia hit three-year low in February

US imports from Asia plunged 31.1 percent year over year in February to 1.09 million TEU, the lowest level since March 2020 at the outset of the COVID-19 pandemic.

February marked the sixth consecutive month of year-over-year declines in Asian imports that began in September. Still, those declines are being compared with the record or near-record import volumes that were posted in late 2021 and early 2022.

Retailers are forecasting that monthly import volumes will continue to register year-over-year declines at least through July as they reduce their inventory overhang ahead of the peak shipping season that begins in August, although the declines are expected to gradually taper off in the coming months.



February’s imports were the lowest since 869,091 TEU in March 2020, according to PIERS, a sister product of the Journal of Commerce within S&P Global.

The declining import volumes are dragging spot rates lower, something giving retailers greater leverage as their 2023-24 service contract negotiations with trans-Pacific carriers intensify. With spot rates from Asia to the West Coast now about \$1,100 per FEU on some rates indices, industry analysts say carriers will be hard-pressed to keep contract rates above \$2,000 per FEU.

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

### More bad news for carriers hoping rates decline has bottomed-out

Ocean carriers are writing-off the first six months of this year, banking on a restocking demand boost in H2 to meet hugely downgraded full-year profit forecasts.

The spectacular financial results of carriers of the past two years have come to an abrupt end, with earnings for this year the subject of a harsh reality check.

The latest carrier to reveal the extent of the liner downturn is Israeli shipping line Zim, which said yesterday it expected to achieve an ebit of just \$100m to \$500m this year, after posting a net profit of \$4.63bn for 2022 and \$4.65bn the year before.

Meanwhile, the latest Ti Insight Ocean Freight Rate Tracker report from Transport Intelligence suggests there is yet more bad news for carriers hoping spot rates have bottomed-out.

“Further erosion of ocean freight rates is to be expected in H1 23,” says the report. “In addition to dwindling demand, the additional capacity coming into the market in the second half of 2023 and [in] 2024 will be another factor putting downward pressure on rates.”

Notwithstanding some slippage on vessel delivery dates, due to labour issues and push-backs from carriers and NOOs, according to Alphaliner data there is a wave of 2.48m teu of newbuild tonnage to be received this year, followed by 2.95m teu in 2024.

Currently the containership orderbook represents around 30% of the fully cellular 26.6m teu global fleet. It had been widely anticipated that the scrapping of older tonnage would accelerate this year and mitigate some of the impact of the newbuilds, but containership owners that may have been considering demolition sales are having their heads turned by a surprisingly positive charter market.

Indeed, there appears to be a disconnect between the anaemic freight market and the charter market, with brokers reporting renewed interest and an uptick in daily hire rates.

Ocean carriers will want to put their fuel-efficient and more eco-friendly newbuilds into service as quickly as possible, thus the incumbent vessels on network loops will either be cascaded to secondary trades or be put into hot or cold lay-up.

The Ti Insight authors agree with other liner analysts that the current strategy of blanking voyages is not working, and will not work unless volumes increase unexpectedly. The report says: “Unless meaningful and permanent capacity cuts are made, rates will continue to decline, and temporary cuts will not be enough to support the weaker ocean freight volumes.”

Moreover, Ti Insight says “the process of inventory correction could last a couple of quarters”, and will “continue to contribute to weaker volumes”.

Nevertheless, analysts are relatively positive that the second half of the year will be more profitable for the liner industry, opining that a surge in cargo “could stop the fall in rates”.

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 10 Mar 2023	Current Index 17 Mar 2023
Comprehensive Index			906.55	909.72
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	865	878
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1589	1651
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1163	1161
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2194	2088
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	878	879
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	280	277
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2734	2731
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2010	1896
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1378	1306
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	328	328
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	328	328
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	180	190
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	200	197

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งฟื้นตัวต่อเนื่อง แต่ค่าระวางปรับในหลายเส้นทางยังคงปรับลดลง สำหรับเส้นทางยุโรป ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งซบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย Demand การขนส่งฟื้นตัวอย่างช้าๆ แต่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งฟื้นตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางคงที่

-----