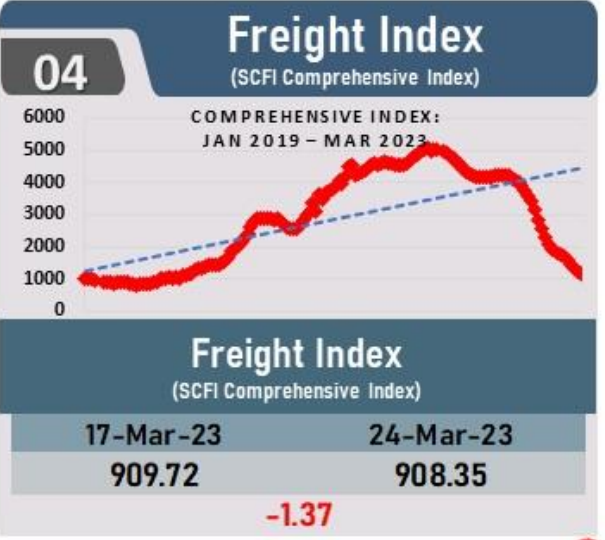
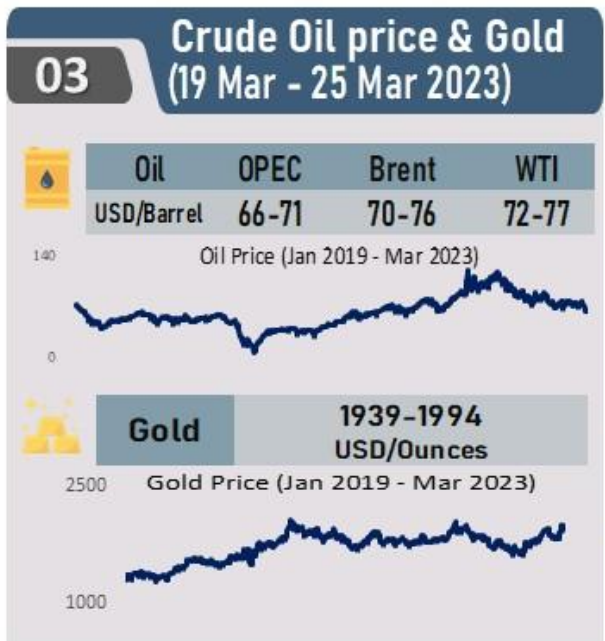
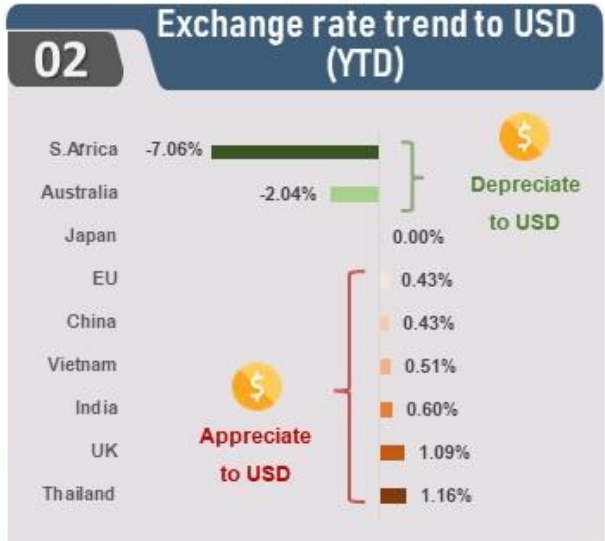


# Weekly Briefing (28 March 2023)

### 01 THB rate / currencies

<b>USD</b>	<b>EUR</b>	<b>GBP</b>	<b>AUD</b>
34.08	36.73	41.68	22.67
<b>CNY</b>	<b>JPY</b>	<b>INR</b>	<b>VND</b>
4.963	0.2586	0.4139	0.0014



### 05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

- Small U.S. banks see record drop in deposits after SVB collapse  
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://reut.rs/3LTg6tJ>
- New EU law 'marks the beginning of the end of dirty fuels in shipping'  
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <http://bit.ly/3TMFN00>

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

## สัปดาห์ที่ 12 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	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	1,000-1,100	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

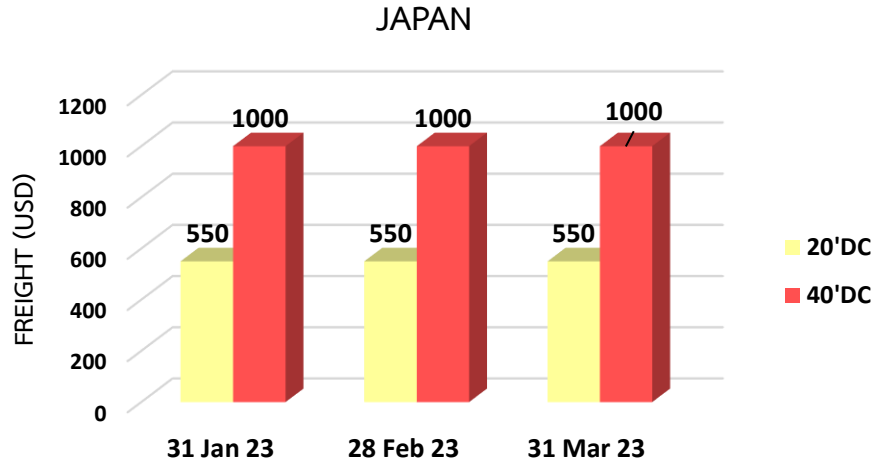
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนมีนาคม ปรับลดลง โดยอยู่ที่ 1,000-1,100 USD/TEU และ 1,950-2,150 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครึ่งเดือนหลังของเดือนมีนาคม ค่าระวางปรับลดลงอยู่ที่ 700 USD/TEU และ 1,050 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge ลดลงเช่นเดียวกัน

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)**

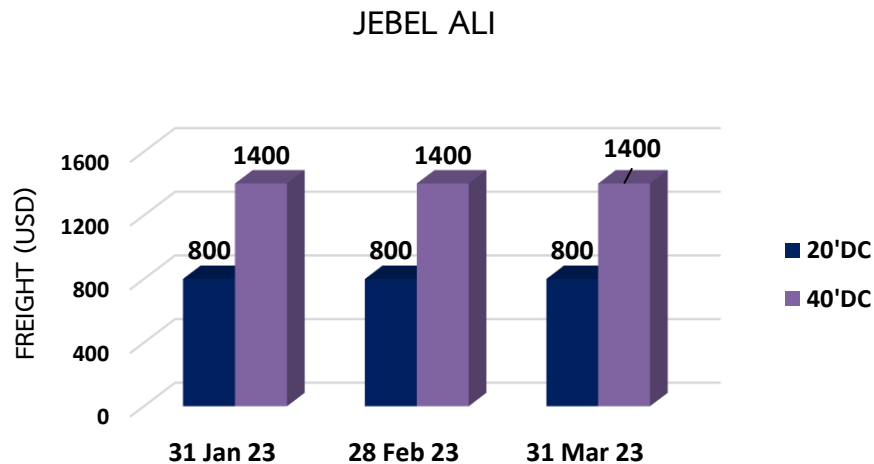
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800	900	All-in	Effective till 31-MAR-2023
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,100	1,300	OBS: USD 114/TEU, USD 228/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	2,500	4,000	OBS: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

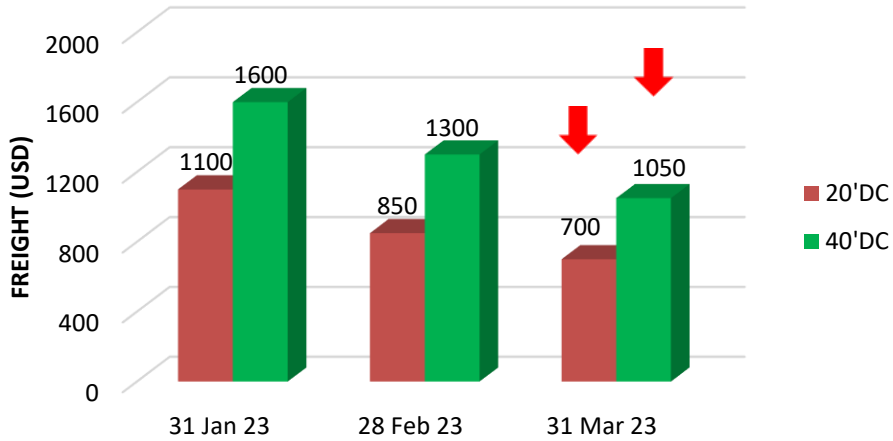


Subject to

- 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**

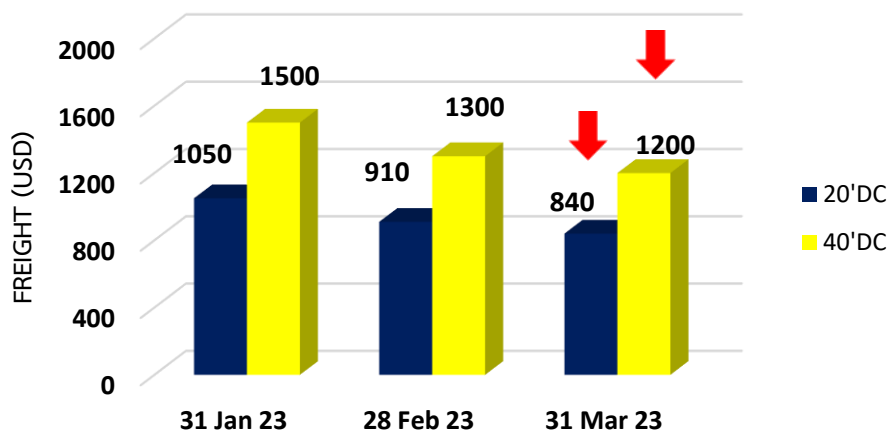


Subject to

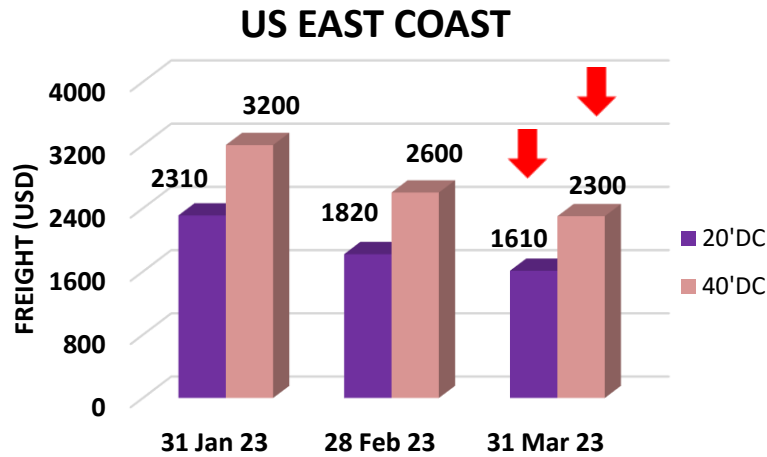
- ISOCC (Jan. 23): USD212/TEU, USD424/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Feb. 23): USD159/TEU, USD318/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Mar. 23): USD141/TEU, USD282/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

**It is still possible for the IMO to translate climate aspiration into action**

Shipping’s climate negotiations are a high stakes game of poker, where governments will be looking to make deals in exchange for compromises. It makes little strategic sense to show your hand this early in the game, but real progress can be achieved in the next three months

THE climate debate is streamed live in Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish at the International Maritime Organization.

Sadly, there is no translation channel available to interpret real meaning of the thinly veiled political horse trading that underlies that jargon-laden United Nations lingua franca of member state negotiators.

If such a translation were available, the casual listener would assume they were tuning in to a live poker game rather than detailed assessment of climate politics.

With less than three months to go before adoption, negotiators should arguably have been focused on the forensic final details, rather than tying themselves in knots over whether 2050 targets to eliminate greenhouse gases could better be described as a more non-committal “mid-century” fudge.

A handy translation would allow listeners to identify the appeasement of China’s 2060 goals and identify the coded request for a quid pro quo in the climate finance negotiations that will now follow.

It is hard to overstate how important, or difficult, these negotiations are, both in terms of society’s efforts to avoid dangerous climate change, but also for the shipping sector as a whole. The details agreed in July will effectively set the regulatory landscape for decades to come and set the pace of investment in fuels and zero-carbon infrastructure.

A top-level reading of the numbers of governments now professing to support high ambition outcomes, would suggest there are positive signs of progress. But this is a simplistic way to estimate how these debates will conclude and the nature of the debate outside the formal IMO meetings leading up to MEPC 80 is therefore crucial.

But it remains the considered view of Lloyd's List that progress is not just possible, it is entirely achievable.

As the IMO negotiators were mentally calculating the climate mitigation funds achievable this week, the European Union confirmed the world's first law on green maritime fuels that sets ambitious targets for shipowners to cut greenhouse gas emissions.

Legislators agreed on a provisional deal under which the greenhouse gas intensity of fuels will be reduced by as much as 80% by 2050, with set waypoints for revisions that will inevitably tightens this ambition further.

Tangible, ambitious targets are precisely what is needed right now for the industry to move forward with investment and the European Union has sent the IMO a clear and direct message that regional regulators will not wait indefinitely for the global consensus to catch up.

The IMO has four critical and interrelated debates evolving in parallel, all due for MEPC 80. Partly because they are evolving in parallel and interrelated, it is not possible to clearly identify how any of these items might conclude.

But this is where translation is required. The IMO's semantic showdown over dates and ambition this week is best described as "politics" at this stage. Realistically everyone in that room knows full well where the red lines of all major states' negotiating positions lie right now. What follows between now and MEPC 80 is a high stakes game of political poker where the pot up for grabs is the potentially lucrative area of climate finance found between those red lines.

And the good news is that an IMO translation would reveal progress. Momentum has built towards an ambitious revision of the greenhouse gas reduction strategy this week. Rather than the debate being polarised between developed economies and a small group of small island developing states on one side, and a large group of developing countries on the other side, this is now a multi-layered debate with various different agendas appearing in interventions.

Many countries are clearly seeing the opportunity for renewable energy and hydrogen/hydrogen derived fuel and that is changing the nature of the debate towards finance.

It is to be expected in a multilateral political negotiation, that a "package deal" that achieves consensus across states with different preferences only emerges at the end of the debate process, that is to say at MEPC 80.

It makes little strategic sense to show your hand this early in the game, because if you have got things in your back pocket that you're willing to give away, you don't do it now, you do it at the last minute when you really need to and when you get something in exchange.

That is essentially what we are seeing inside the IMO right now, so expect some diplomatic showboating and serious poker faces between now and MEPC 80.

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



### FMC querying carriers, terminals on free time billing practices

The US Federal Maritime Commission (FMC) on Thursday said it is asking terminal operators and the 11 largest container lines calling the US to confirm whether they are charging shippers demurrage and detention fees when port facilities are closed.

The request is a signal that the FMC's ongoing rulemaking around detention and demurrage billing is likely to mandate that parties billing for D&D refrain from doing so when a terminal or storage facility where containers are picked up or dropped off is inaccessible to shippers or their landside service representatives.

Thursday's announcement cites a December 2022 decision by the FMC requiring Evergreen Marine to refund \$510 to a trucking company for detention fees the trucking company was charged on a container when the Port of Savannah was closed over Memorial Day weekend in 2020. The Evergreen case was a precedent for "unjust and unreasonable" fees, the commission said.

The queries to shipping lines and terminals are being conducted via the FMC's Vessel-Operating Common Carrier Audit Program.

FMC Chairman Daniel Maffei said during a Congressional budget hearing Thursday that beginning in the first quarter of 2022, billed and collected detention and demurrage began declining, and in the second quarter 2022, the rate of waived charges began to rise.

"We believe that data will continue to show reductions in billed and collected charges," Maffei said in prepared remarks at the hearing. "Nonetheless, continued progress must be made in changing what I believe has become a practice of using demurrage and detention as a revenue center as opposed to strictly an incentive to pick up cargo and return equipment."

#### Maersk makes first move

Earlier this month, Maersk announced it would refrain from assessing excess free time fees when customers are not able to pick up or return containers due to those locations being closed. A trio of other major container lines contacted by the Journal of Commerce either declined to comment or said a decision had yet to be made on whether they would amend their billing practices.

Detention refers to when an empty import or loaded export container is returned to a terminal after contractual free time expires, and demurrage is a storage fee assessed when a loaded import container dwells on a terminal or other storage facility beyond its contracted free time.

The FMC's notice Thursday said a May 2020 rule on detention and demurrage practices gives the commission the authority to determine if fees have been charged in an unjust and unreasonable manner, or if they are "serving their intended primary purposes as financial incentives to promote freight fluidity."

The commission has until mid-June to issue new detention and demurrage rulemaking, a requirement that was part of the passage of the Ocean Shipping Reform Act of 2022 (OSRA-22) last June.

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

### CMA CGM eyes car-carrier market boom as liners are ready to invest

French container carrier CMA CGM, already spreading its wings by entering the air cargo and logistics markets, is looking to charter four vessels, according to a well placed Loadstar source, in an attempt to benefit from the booming car-carrying trade.

The car-carrier market has been red hot since last year, as reported by The Loadstar, with operators struggling with full ships, forcing shippers to book space three months or more in advance.

It has seen rates soar to new highs, boosting profit margins, and container carriers, looking to invest their record profits from the past two years, are looking to muscle in.

It seems CMA CGM is not the only container line chasing the big car-carrying bucks; HMM is reportedly checking out the market and Cosco has ordered three more pure car and truck carriers (PCTCs), bringing its orderbook to 24 for its car division joint-venture with SAIC Anji Logistics, Guangzhou Ocean Car Carrier.

Moreover, the traditional PCTC operators have also been ordering vessels, including Hyundai Glovis, with five on order, and Italian operator Grimaldi, with a 15-ship orderbook.

Shipbroker Braemar told The Loadstar the car-carrying business is expected to grow further, with the 7,000-unit size PCTC in particular demand. However, it added that by 2030, electric SUVs are expected to make up 50% of the total cars carried at sea –“these cars are larger and heavier, because they are electric and the batteries weigh more”.

The use of lithium-ion batteries in electric cars poses a significant challenge to the logistics business, as in some circumstances they can catch fire and burn with a fiercer intensity – at more than 1,000°C – than other cargo.

Marc Lefebvre, CMA CGM’s senior manager for security and safety of cargo, told a conference dedicated to the challenges of transporting li-ion batteries in London last week there were “no solutions in the IMDG code” in how to deal with battery fires. He added that there needed to be cross-industry collaboration to prevent the batteries from igniting.

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 17 Mar 2023	Current Index 24 Mar 2023
Comprehensive Index			909.72	908.35
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	878	884
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1651	1606
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1161	1155
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2088	2038
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	879	894
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	277	324
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2731	2725
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1896	1860
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1306	1422
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	328	318
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	328	327
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	190	194
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	197	188

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งเริ่มทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นลดลง ในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป ตลาดการขนส่งทรงตัวต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งยังคงซบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย Demand การขนส่งซบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งไม่ฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อยจากสัปดาห์ที่แล้ว

-----