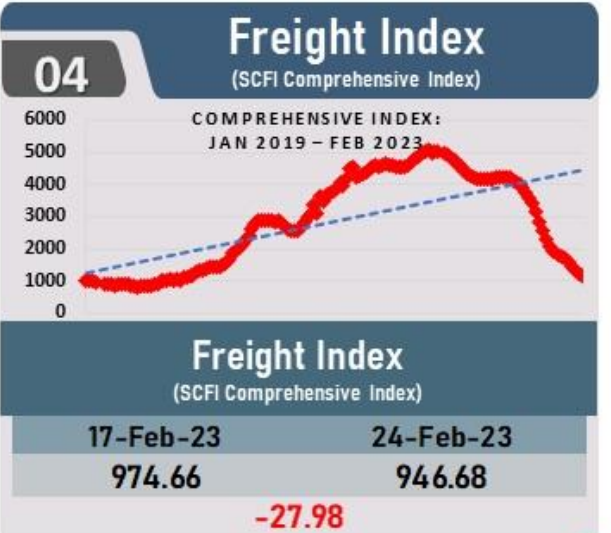
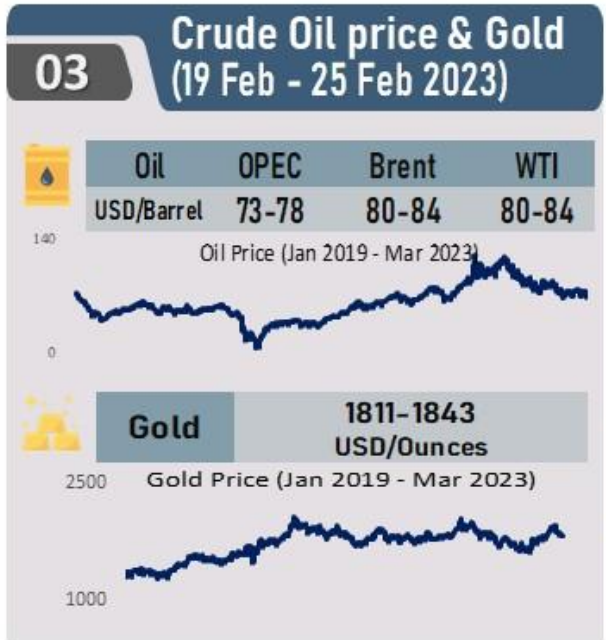
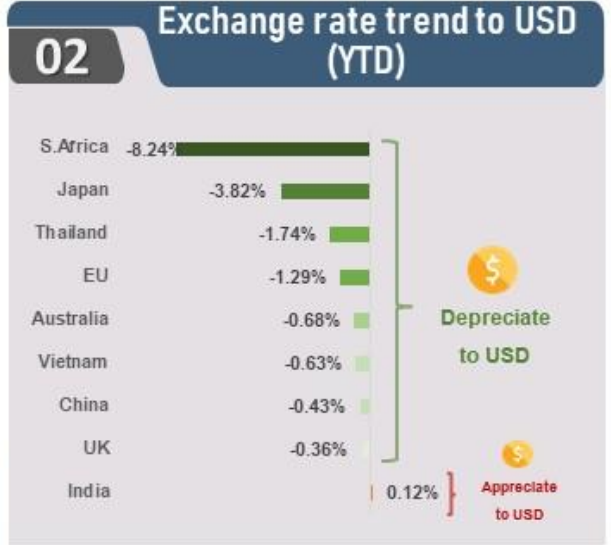


Weekly Briefing (1 March 2023)

01 THB rate / currencies

| | | | |
|------------|------------|------------|------------|
| | | | |
| USD | EUR | GBP | AUD |
| 35.07 | 37.16 | 42.28 | 23.65 |
| | | | |
| CNY | JPY | INR | VND |
| 5.058 | 0.2586 | 0.4242 | 0.0014 |



05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

1. China's Factory Activity Tops Decade High, Boosting Recovery
รายละเอียดเพิ่มเติม: <https://bloom.bg/3y7938F>
2. Carriers 'getting what they can, while they can' as rate declines persist
รายละเอียดเพิ่มเติม: <http://bit.ly/3IYBvOn>
3. ABS Southeast Asia Regional Committee Meeting Focuses On Clean Energy Transition
รายละเอียดเพิ่มเติม: <http://bit.ly/3KLH1qR>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 8 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 | |
| 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 | | | Effective till 31-MAR-2023 |
| 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 | | Effective till 14-MAR-2023 |
| 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

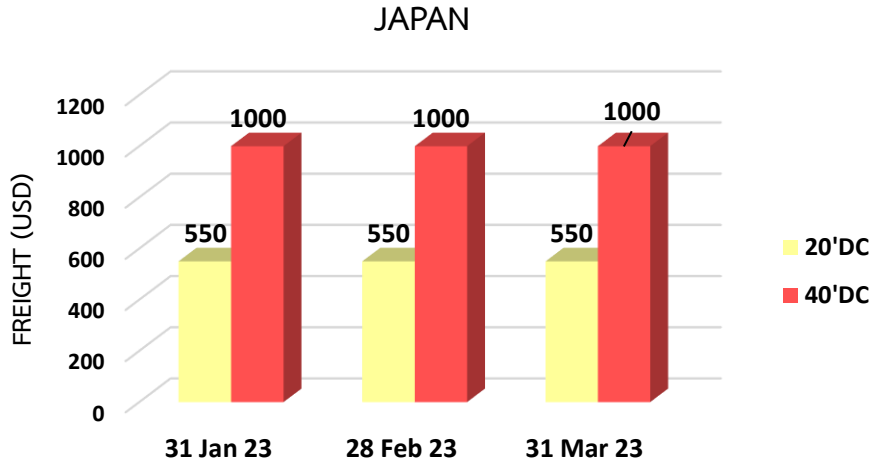
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนมีนาคม ปรับลดลง โดยอยู่ที่ 1,000-1,100 USD/TEU และ 1,950-2,150 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางในครั้งแรกของเดือนมีนาคม ค่าระวางปรับลดลงอยู่ที่ 700 USD/TEU และ 1,050 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge ลดลงเช่นเดียวกัน

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนมีนาคม 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)

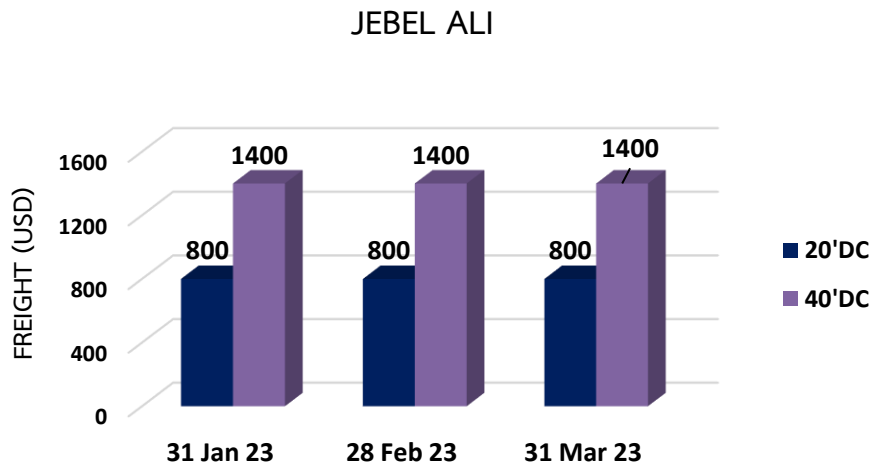
| ROUTE | SIZE | | Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge | Remark |
|--|---------|---------|--|----------------------------|
| | USD/20' | USD/40' | | |
| Thailand-Hong Kong | 800 | 900 | All-in | Effective till 31-MAR-2023 |
| Thailand-Shanghai | | | | |
| Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama) | 1,100 | 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

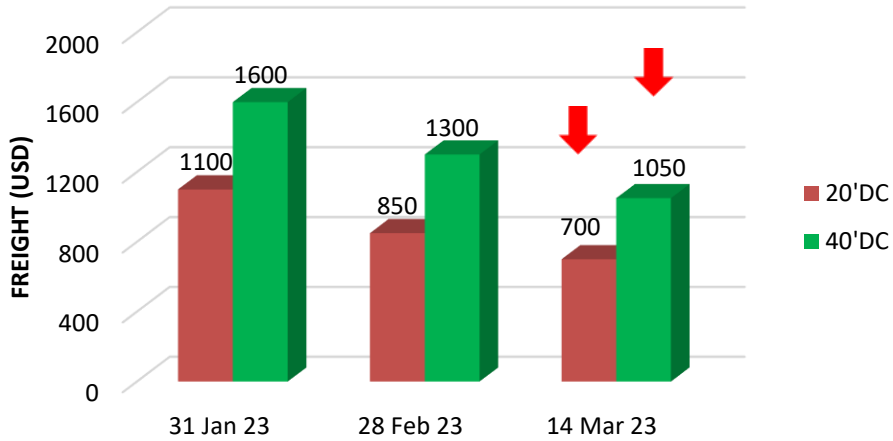


Subject to

- 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

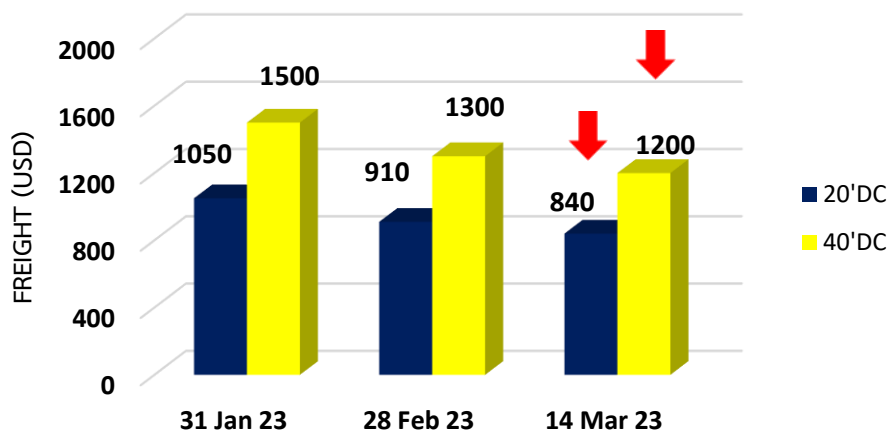


Subject to

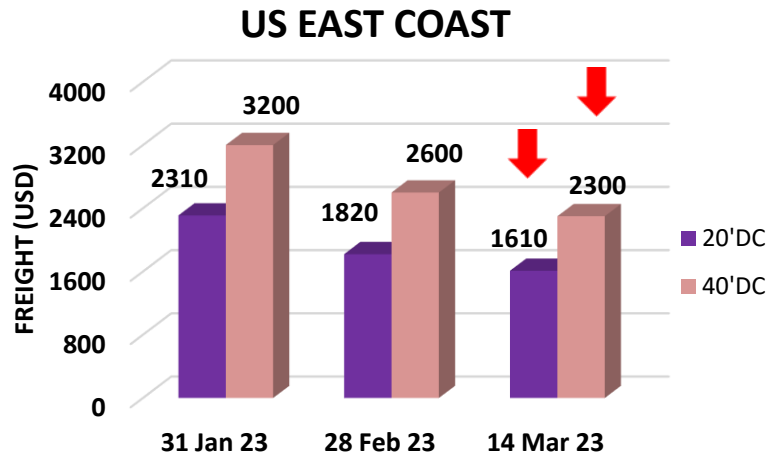
- ISOCC (Jan. 23): USD212/TEU, USD424/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Feb. 23): USD159/TEU, USD318/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Mar. 23): USD141/TEU, USD282/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ CNC

- ประกาศปรับปรุงค่า Bunker Recovery Adjustment Factor (BRA) สำหรับเดือนมีนาคม

| | | Container Type: Dry/Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|-----|--|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | | Port of Discharge | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Port Of Loading | | JP | KR | NC | CC | TW | PRD | HK | PH | VN | TH | KH | SG | MY | ID | BD | MM | |
| | JP | | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 |
| | KR | 60 | | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 |
| | NC | 60 | 60 | | 60 | | 60 | 60 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 |
| | CC | 60 | 60 | 60 | | | 60 | 60 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 |
| | TW | 60 | 60 | | | | | 60 | 60 | 60 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 |
| | PRD | 60 | 60 | 60 | 60 | | | 60 | 60 | 60 | 106 | 60 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 |
| | HK | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | | 60 | 60 | 106 | 60 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 |
| | PH | 106 | 106 | 106 | 106 | 60 | 60 | 60 | | 60 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 |
| | VN | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 60 | 60 | 60 | | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 106 | 106 |
| | TH | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 60 | | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 106 | 106 |
| | KH | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 60 | 60 | 106 | 60 | 60 | | 60 | 60 | 60 | 106 | 106 | 106 |
| | SG | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 60 | 60 | 60 | | 60 | 60 | 106 | 106 | 106 |
| | MY | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 60 | 60 | 60 | 60 | | 60 | 106 | 106 | 106 |
| | ID | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | | 106 | 106 | 106 |
| | BD | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | | 60 |

| | | Container Type: Refrigerated | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|-----|------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | | Port of Discharge | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Port Of Loading | | JP | KR | NC | CC | TW | PRD | HK | PH | VN | TH | KH | SG | MY | ID | BD | MM | |
| | JP | | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 |
| | KR | 90 | | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 |
| | NC | 90 | 90 | | 90 | | 90 | 90 | 90 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 |
| | CC | 90 | 90 | 90 | | | 90 | 90 | 90 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 |
| | TW | 90 | 90 | | | | | 90 | 90 | 90 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 |
| | PRD | 90 | 90 | 90 | 90 | | | 90 | 90 | 90 | 159 | 90 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 |
| | HK | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | | 90 | 90 | 159 | 90 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 |
| | PH | 159 | 159 | 159 | 159 | 90 | 90 | 90 | | 90 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 |
| | VN | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 90 | 90 | 90 | | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 159 | 159 | 159 |
| | TH | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 90 | | 90 | 90 | 90 | 90 | 159 | 159 | 159 |
| | KH | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 90 | 90 | 159 | 90 | 90 | | 90 | 90 | 90 | 159 | 159 | 159 |
| | SG | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 90 | 90 | 90 | | 90 | 90 | 159 | 159 | 159 |
| | MY | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 90 | 90 | 90 | 90 | | 90 | 159 | 159 | 159 |
| | ID | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | | 159 | 159 | 159 |
| | BD | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | 159 | | 90 | 90 |

Russia picks up rail freight slack as China-Europe volume slumps

Chinese exporters are shipping more freight westward via the rail land bridge linking Asia with North Europe, but a greater share of that cargo is going no farther than Russian rail ramps.

Official data from state-owned China Railway Express shows year-over-year volume between China and Europe in 2022 increased 6 percent to a record 1.6 million TEU. But the picture is distorted because the state-owned rail operator does not distinguish between cargo destined for Europe or for Russia.

“Chinese authorities do not provide breakout information to know exactly how much of the freight was transported to Russia versus to Europe,” Jakub Walczak, rail product manager for Europe at third-party logistics provider C.H. Robinson, told the Journal of Commerce.

Historically, Walczak said about 70 percent of rail volume on the land bridge was to and from Europe. But after international sanctions following Moscow’s invasion of Ukraine a year ago removed container shipping as an option for Russian importers and exporters, much of the available rail capacity is now serving the China-Russia market.

“To help paint the picture, in 2021 there were two trains per week from Xi’an to Moscow. Nowadays there are five trains per day,” Walczak noted.

Other forwarders confirmed that significant growth in China-Russia rail freight was partly compensating for the drop in European volumes.

A global forwarding executive based in Germany, who did not want to be identified, said China Railway Express regarded trains entering and leaving China as international trains, which in 2022 increased by 6 percent.

“But only 20 percent of the international trains on the corridor are serving Europe — the remaining 80 percent are to and from Russia,” the forwarder noted. “Trains that operate on the Eurasia corridor between China and Europe decreased by up to 60 percent in 2022.”

CEVA Logistics estimates China to Russia rail volume grew 50 to 60 percent in 2022, while cargo railed to Europe on the northern corridor via Russia fell 40 to 50 percent.

“We have also seen increases in volumes from China to Central Asia in the order of 30 percent,” said Kelvin Tang, global cross-border and multimodal leader at CEVA Logistics. “Overall, we would estimate 2022 Silk Road volumes falling 6 percent compared to 2021.”

Martin Koubek, director for the Silk Road at Metrans, the intermodal subsidiary of Hamburg-based terminal operator HHLA, told a recent RailFreight.com webinar that Chinese exporters were shipping more freight westward via the rail land bridge, but a greater share of that cargo “is going no farther than Russian rail ramps.”

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

Expansion-hungry Vietnam carrier Hai An launches feeder JV with Zim

Vietnamese feeder operator Hai An is to launch a joint-venture with Israeli carrier Zim to transport Vietnamese exports.

As Vietnam grows as a manufacturing centre, the South-east Asian country wants to carry more of its exports on domestic ships, and Lotus Link will launch next month from the ports of Ho Chi Minh, Danang and Hai Phong.

The JV is also targeting Vietnam’s satellite provinces and hinterlands, where direct access to international and domestic shipping services is limited. Lotus Link will also provide landside services, such as trucking and customs brokerage.

Linerlytica analyst Tan Hua Joo told The Loadstar the service would connect the Vietnamese ports with Malaysia’s Port Klang, with Hai An controlling the Vietnamese leg.

Hai An has been, by far, the most active Vietnamese boxship operator in building up its fleet. It owns 10 vessels of over 11,000 teu and last year bought three 2008-built feeder vessels from Goto Shipping, Minsheng Financial Leasing and Nisshin Kisen. The carrier also has two 1,800 teu ships on order at Huanghai Shipbuilding for delivery this year.

General director Mark Vu said: “The JV is a significant development for Zim and Hai An, but is especially meaningful for us as we celebrate our tenth anniversary in domestic shipping this year and plan to expand its regional operation. Our JV with Zim will offer more choices for Vietnam importers and exporters and help save logistics costs.”

Zim, which has been focused on services west of Suez, is eyeing a slice of the healthy intra-Asia market as east-west trade volumes revert to pre-pandemic levels.

Vietnam country manager Abraham Elias said: “With the rapid expansion of manufacturing activities to satellite provinces, the JV provides Zim the operational flexibility to extend its reach and expand the scope of services offered to customers.”

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

Containership lay-ups continue to spike as demand slump rolls on

Ocean carriers have laid up nearly 50 containerships during the past month alone, as carryings and rates have continued to fall across their networks.

According to the latest survey by Alphaliner, taken on 13 February, 366 vessels were idle, including those owned by lessors and non-operators, for a capacity of 1.6m teu, representing 6.2% of the global cellular fleet.

This compares with the 260, for a capacity of 1.3m teu, 4.9% of the fleet, noted by the consultant on 16 January.

The data shows a significant increase in carrier-operated idle tonnage, from 70 ships for 509,000 teu in mid-January, to 117, with a capacity of 734,000 teu, a month later, and a big spike in lay-ups of vessels of over 12,500 teu from 14 to 25.

And the number of carrier-controlled lay-ups will get progressively worse as a tidal wave of newbuild arrivals displaces incumbent ships in service.

Alphaliner said growth in commercially idled tonnage had “accelerated significantly” at the end of last year and “remained on an upward trajectory this month”.

The consultant added: “Vessel inactivity increased across all ship sizes with the exception of the below 1,000 teu category, which remained more or less stable.”

Meanwhile, with the asset values of elderly containerships collapsing over the past few months, to reach an equilibrium with their scrap value, MSC has followed up the demolition sale of the 1986-built 1,911 teu MSC Florina with that of the 2,098 teu 1987-built MSC Giovanna for recycling.

According to Vesselsvalue data, the asset and scrap valuation of MSC Giovanna stood at \$6.5m, having slumped from an asset market value of \$29m just a year ago.

MSC’s current fleet of 726 ships includes some 100 vessels that are aged 25 years or older. Alphaliner said: “It will be interesting to see if these sales mark the start of a much more substantial wave of demolition sales in the MSC fleet.”

Notwithstanding the bleak outlook for the freight market, the carrier is continuing with its quest of buying second-hand tonnage, taking advantage of the reduced asset prices.

One S&P broker told The Loadstar: “It is about the only carrier that is still interested at the moment as the other lines say they have too many ships already.”

And, according to brokers, MSC recently snapped up the 3,091 teu, 2004-built Hammonia Lipsia, which it has renamed MSC Lipsia 111. The transaction was completed for an undisclosed price, although according to Vesselsvalue, the asset value of the 19-year-old panamax is \$10.5m, just ahead of its \$8.77m scrap value.

Alphaliner said this was the 287th second-hand vessel purchased by MSC since August 2020, when the carrier commenced its unprecedented buying spree of older tonnage.

However, many of the ships MSC purchased at the peak of S&P market activity will have seen their asset value, at least on paper, fall considerably.

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 17 Feb 2023 | Current Index 24 Feb 2023 |
|-----------------------------------|---------|-----------|-------------------------------|------------------------------|
| Comprehensive Index | | | 974.66 | 946.68 |
| Service Routes | | | | |
| Europe (Base port) | USD/TEU | 20% | 910 | 882 |
| Mediterranean (Base port) | USD/TEU | 10% | 1633 | 1605 |
| USWC (Base port) | USD/FEU | 20% | 1273 | 1234 |
| USEC (Base port) | USD/FEU | 7.50% | 2496 | 2391 |
| Persian Gulf and Red Sea (Dubai) | USD/TEU | 7.50% | 1079 | 1029 |
| Australia/New Zealand (Melbourne) | USD/TEU | 5.00% | 369 | 346 |
| East/West Africa (Lagos) | USD/TEU | 2.50% | 2779 | 2758 |
| South Africa (Durban) | USD/TEU | 2.50% | 2378 | 2296 |
| South America (Santos) | USD/TEU | 5.00% | 1508 | 1507 |
| West Japan (Base port) | USD/TEU | 5.00% | 331 | 326 |
| East Japan (Base port) | USD/TEU | 5.00% | 340 | 336 |
| Southeast Asia (Singapore) | USD/TEU | 7.50% | 161 | 155 |
| Korea (Pusan) | USD/TEU | 2.50% | 211 | 208 |

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งยังคงฟื้นตัว ทว่ามี Supply สูง ส่งผลให้ค่าระวางปรับลดลงในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป Demand การขนส่งชะลอตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งฟื้นตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย Demand การขนส่งไม่ฟื้นตัวนัก ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งมีแนวโน้มดีขึ้น ในขณะที่ค่าระวางเริ่มคงที่ สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงจากสัปดาห์ที่แล้ว
