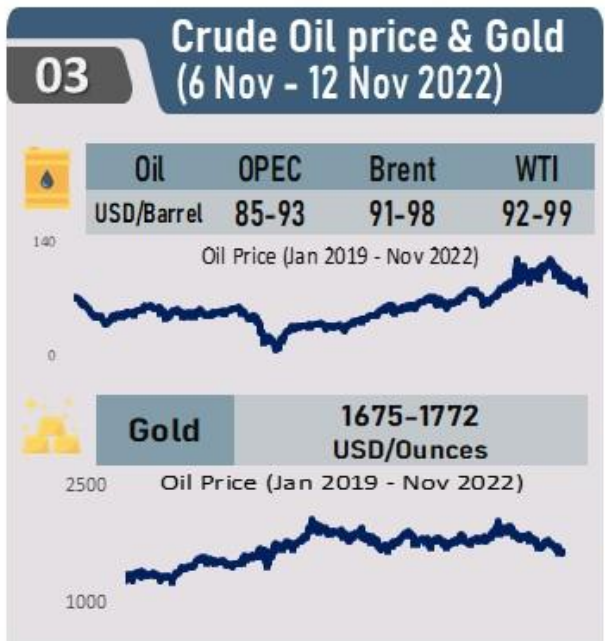
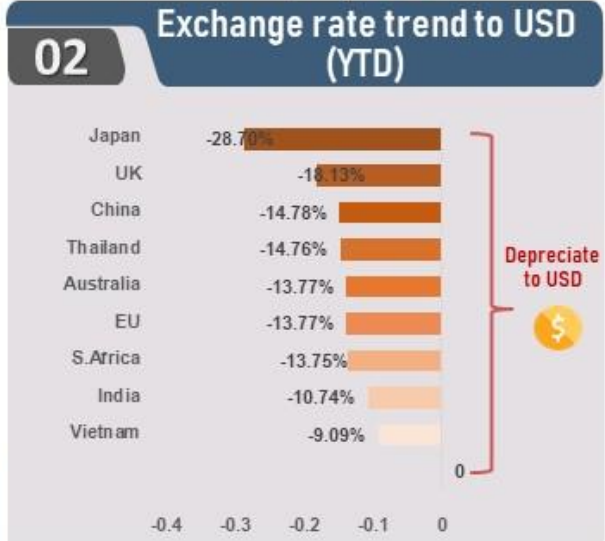


Weekly Briefing (14 November 2022)

01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
35.88	37.18	42.47	24.06
CNY	JPY	INR	VND
5.048	0.2585	0.4455	0.0014



05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

- 1. Key Takeaways From Asean Meeting**
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bloom.bg/3E5tPZd>
- 2. Rates rebound as blank voyages strategy starts to pay off for carriers**
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <http://bit.ly/3UPtAZv>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 45 พ.ศ. 2565



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

"หมายเหตุ: อัตราค่าระวางที่ปรากฏเป็นอัตราฐานของสายเรือที่ประกาศเป็นทางการ ซึ่งอาจต่ำกว่าอัตราที่มีการเรียกเก็บจริงจากผู้ส่งออก"

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Low Sulphur Surcharge (LSS)	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand - Shanghai	400	650	Subject to ISOCC USD 115/TEU, USD 230/FEU	Effective till 30-NOV-2022
Thailand - Qingdao				
Thailand - Hong Kong	250	450		
Thailand - Japan (Main Port)	600	1,050		
Thailand - Kaohsiung	600	1,200		
Thailand - Klang	700	1,400		
Thailand - Jakarta	400	600	Subject to ISOCC USD 67/TEU, USD 134/FEU	
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	250	500		
Thailand - Singapore	400	600		
Thailand - Manila	800	1,400		
(North & South)	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	1,100	1,800	Subject to ISOCC USD 124/TEU, USD 248/FEU War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU	
Thailand - South Korea (Busan)	350	700	LSS (Jul.-Sep.): USD 220/TEU, USD 440/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	450	900		
Thailand - Nhava Sheva	1,000	1,700	ISOCC: USD 98/TEU, USD 196/FEU	
Thailand - Melbourne	1,777-1,877	3,554-3,704	FAF: USD 223/TEU, USD 446/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	3,350	5,200	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 177/TEU, USD 354/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	1,200	1,700		
Thailand - US East Coast	3,120	3,900		
(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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2565 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียลดลง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางลดลง 500 USD/TEU และ 1,050 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 400 USD/TEU และ 650 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางลดลง 50 USD/TEU และเพิ่มขึ้น 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 700 USD/TEU และ 1,400 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางลดลง 450 USD/TEU และ 850 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 250 USD/TEU และ 450 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางลดลง 250 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,050 USD/FEU และค่า IMO Sox Compliance Charge มีการปรับลดลง

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางลดลง 950 USD/TEU และ 2,400 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 3,350 USD/TEU และ 5,200 USD/FEU และค่า IMO Sox Compliance Charge มีการปรับลดลง ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่

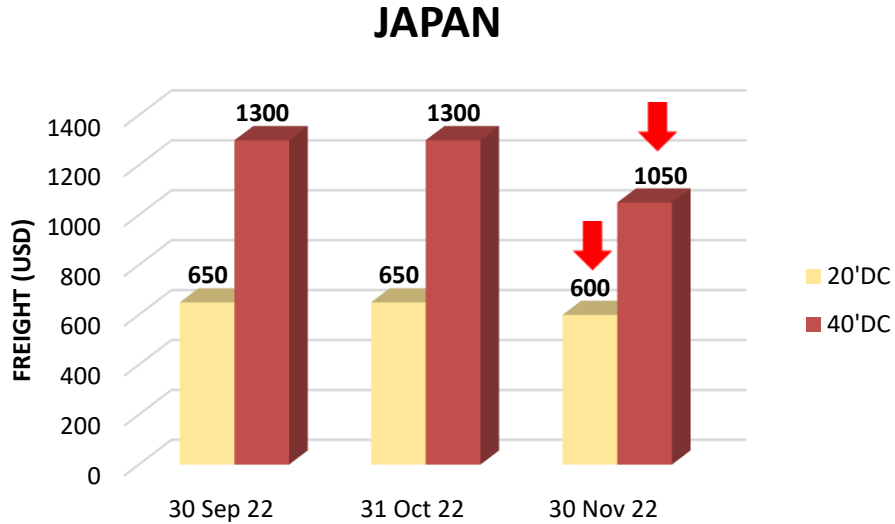
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนพฤศจิกายน ลดลงประมาณ 371 USD/TEU และ 742 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 1,777-1,877 USD/TEU และ 3,554-3,704 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนพฤศจิกายน ค่าระวางปรับลดลง 1,375 USD/TEU และ 2,250 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 1,100 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนพฤศจิกายน ค่าระวางฝั่ง West Coast ค่าระวางปรับลดลง 200 USD/TEU และ 300 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 1,200 USD/TEU และ 1,700 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน 1,580 USD/TEU และ 3,000 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 3,120 USD/TEU และ 3,900 USD/FEU โดยสถานการณ์ตู้ดีขึ้น รวมถึงสถานการณ์ระวางคลี่คลายลงอย่างต่อเนื่อง

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

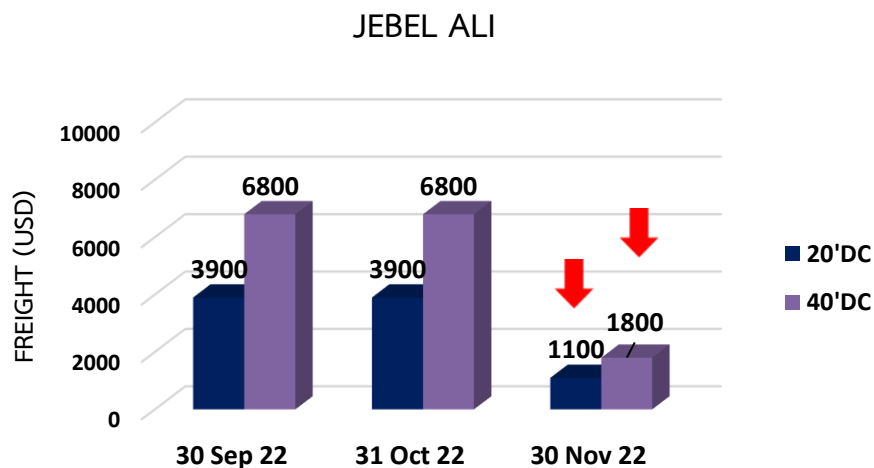
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,000	1,200	All-in	Effective till 30-NOV-2022
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,400	1,800	OBS: USD 223/TEU, USD 446/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	4,500	7,000	OBS: USD 614/TEU, USD 1228/FEU	
London Gateway / Southampton	4,500	7,000		

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2565



Subject to Low Sulphur Surcharge (Sep. 22): USD 230/TEU และ USD 460/FEU
(Oct. 22): USD 161/TEU และ USD 322/FEU
(Nov. 22): USD 115/TEU และ USD 230/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2565

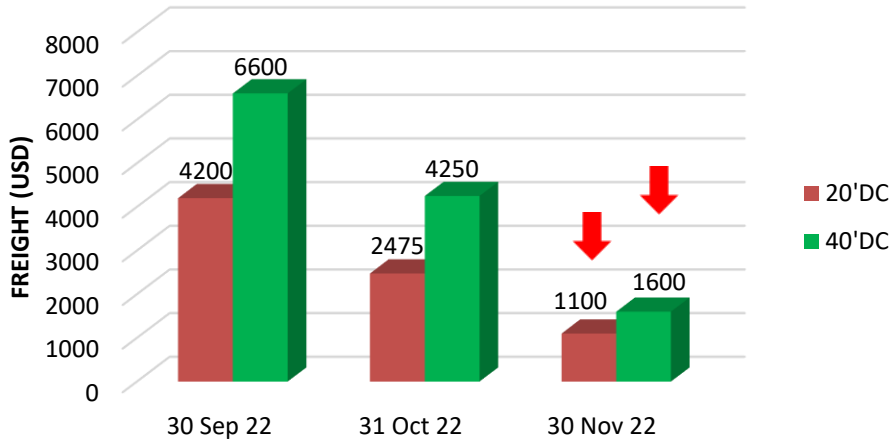


Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Sep. 22): USD 225/TEU และ USD 450/FEU
(Oct. 22): USD 107/TEU และ USD 214/FEU
(Nov. 22): USD 124/TEU และ USD 248/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

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

EUROPE

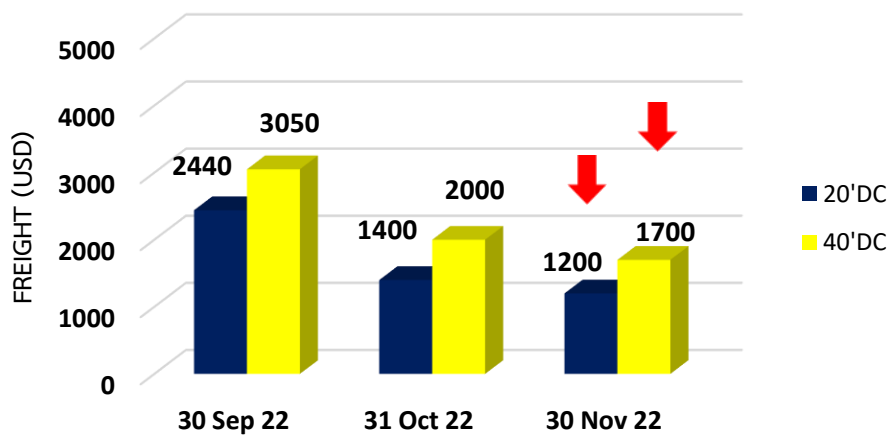


Subject to

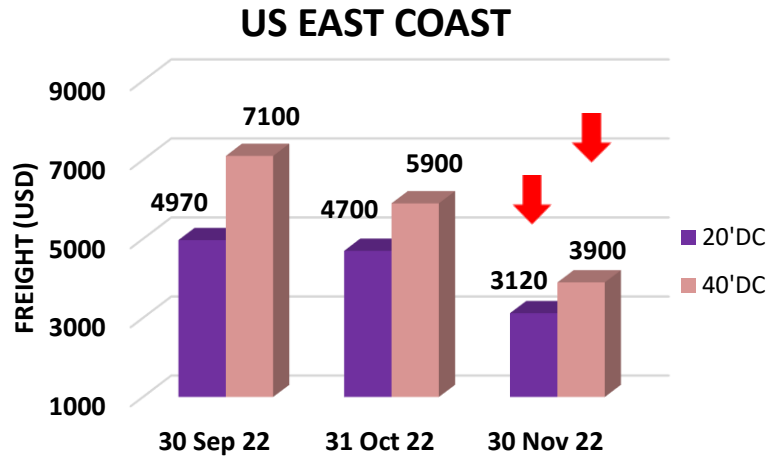
- ISOCC (Sep. 22): USD300/TEU, USD600/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Oct. 22): USD247/TEU, USD494/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Nov. 22): USD177/TEU, USD354/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2565

US WEST COAST



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2565



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

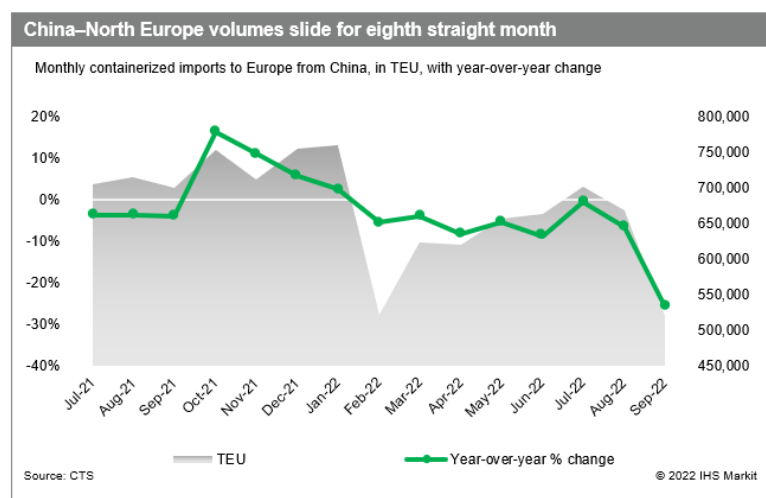
Demand slowdown overshadows capacity cuts on Asia–Europe

The weakness on the Asia–Europe ocean trade is deepening, with carriers struggling to match capacity with declining demand and slow plummeting spot rate levels.

Aggressive capacity management by the carriers over the past three months is having little effect in stemming the rate collapse. Carriers have blanked 30 percent more capacity from September through November than during the same months last year, cancelling 1.18 million TEU, new data from Sea-Intelligence Maritime Analysis shows.

Asia to Europe volume in September, the latest data available, declined 23 percent year over year to 855,334 TEU, the sharpest monthly decline this year, according to Container Trades Statistics (CTS). North European import volume from Asia for the first nine months of 2022 was down 7.5 percent at 9.2 million TEU.

The rapidly softening demand has sent spot rates on the trade lane into freefall. Average spot rates from Asia to North Europe of \$2,306 per TEU are now more than three times lower than during the same week last year and half the average long-term rate of \$4,729 per TEU, according to rate benchmarking platform Xeneta.



The weakening market comes at a time when carriers are negotiating new contracts with Asia–Europe shippers, so it’s no surprise that importers are electing to move a greater percentage of their volume on the spot market.

“It makes sense to be in the spot market this time around,” Peter Sand, chief shipping analyst at Xeneta, told JOC.com. “I imagine spot rates will overshoot on the downside, with carriers unlikely to sell at long-term rates below their break-even cost level. At least for the time being.”

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

New carbon emissions index claimed to put IMO metric to shame

Following discontent with the IMO’s Carbon Intensity Indicator (CII) and Energy Efficiency Existing Ships Index (EEXI) calculations, due to enter force in January, Xeneta and partner Marine Benchmark have devised a carbon emissions index (CEI) it believes is the true metric by which shipping should be benchmarking its performance.

The main misgiving about the IMO’s CII system is that it takes into account box capacity when efficiency calculations are made, but not the actual cargo carried by a vessel. This means a severely under-utilised vessel could produce the same high CII rating as a fully laden one.

A senior UN figure told The Loadstar: “An empty ship could sail in circles burning fuel and have a better CII level than a ship carrying cargo, that is not very helpful.” It has also been implied that ship operators could work around the CII by operating less-efficient vessels on longer voyages, or more efficient vessels on shorter trips. Maersk and 2M Alliance partner MSC have both criticised CII, saying it “does not incentivise cargo optimisation”, which they argue is part of operating a CO2-efficient fleet.

Xeneta says its CEI measure has “zero input from carriers” and is attained entirely through third-party AIS vessel tracking. The measure accounts for the amount of cargo carried, voyage duration, congestion and time spent at the quayside. Essentially circumventing shipping lines themselves, the metric would allow cargo owners to impose an efficiency rating from outside, circumventing the owner-charterer deadlock. This, Xeneta says, is closer to a measure of absolute vessel efficiency, and has already garnered praise from customers during the testing phase, with one saying the data would have “a positive impact on the world.”

“If I am a BCO, and I’m going to onboard my volumes with a carrier, I want to know which is the most efficient,” Xeneta CEO Patrik Berglund told The Loadstar. However, while carriers would be consulted to check findings, Mr Berglund said, they would not be relied upon to provide the information which would form the basis of Xeneta’s calculations.

“If we look at the CO2 calculators the carriers use – they are all different methodologies for measuring, which makes them impossible to compare,” he said. Carriers came in for ridicule on social media this year for the wild discrepancies in the emissions calculations presented on their websites. In one example, a shipper booking with Cosco instead of alliance partner CMA CGM, could apparently reduce its shipment’s CO2 footprint by 75%, on the same vessel.

Borje Berneblad, senior analyst and head of development at Marine Benchmark, said: “The sustainability benefits that this level of transparency will have on the industry is a shining example of the power of data.”

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

Trans-Pac blank sailings accelerate as demand withers: Sea-Intelligence

Trans-Pacific carriers are rapidly accelerating the number of blank sailings amid declining US demand for imports from Asia, inventory corrections by retailers, and fears of an economic recession next year.

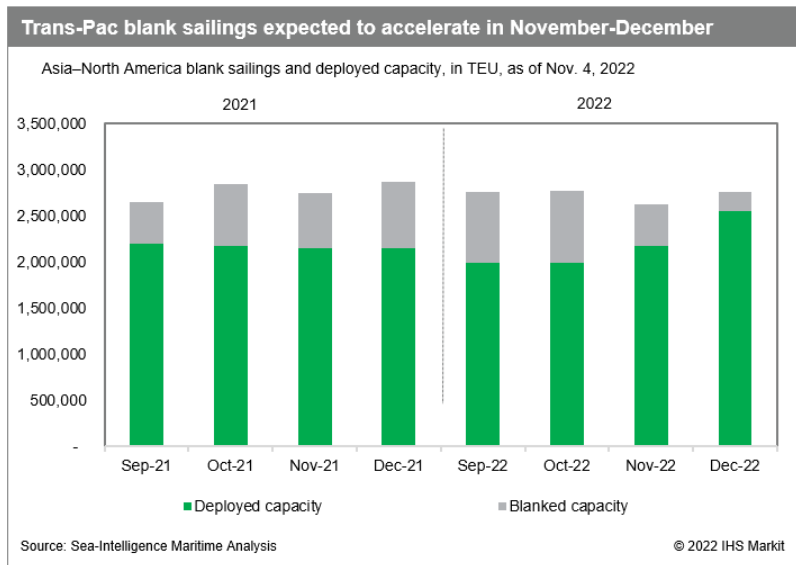
“Over the past two weeks, 50 additional blank sailings have been announced on the trans-Pacific, covering the last 10 weeks of 2022,” Sea-Intelligence Maritime Analysis said in its most recent Sunday Spotlight newsletter.

Sea-Intelligence said carriers, as of Nov. 4, were blanking 446,756 TEU of capacity for November to the US East and West coasts, or 17.1 percent of total capacity of 2.6 million TEU. That’s up from 195,391 TEU, or 7.1 percent of total capacity of 2.76 million TEU, three weeks ago.

For December, Sea-Intelligence now projects that 212,913 TEU will be blanked on the eastbound trans-Pacific, or 7.7 percent of total capacity of 2.76 million TEU. Three weeks ago, it put December blankings at 60,724 TEU, or 2.1 percent of total capacity of 2.85 million TEU.

And carriers may announce further canceled sailings next month if bookings at Asian load ports are disappointing for the pre-Lunar New Year rush of imports before factories in China close for the annual holiday, according to Sea-intelligence. The Lunar New Year falls on Jan. 22, 2023.

The accelerated blankings come after US imports in September and October “can at best be described as a complete collapse in



demand growth,” Sea-Intelligence said, adding that carriers are announcing additional blanked sailings every couple of weeks in a bid to stop or at least slow the decline in spot rates in the eastbound trans-Pacific. Sea-Intelligence said additional blanked sailings are likely in the coming weeks as US retailers forecast a steady decline in imports.

The spot rate for shipping a 40-foot container from Shanghai to Los Angeles last week was \$2,364, down 2 percent from the previous week and 76 percent from the same week in 2021. The Shanghai to New York spot rate was \$5,694 per FEU, down 6 percent from the previous week and 55 percent year over year, according to Drewry.

Beyond the next eight weeks, Sea-Intelligence said carriers are waiting to decide how much capacity to deploy through January because the month leading up to the Lunar New Year factory closures in Asia, which typically last for a week or two, normally sees a spike in imports.

“The carriers have clearly not taken any decisions as to how they want to approach the potential pre-Chinese New Year rush,” Sea-Intelligence said. “It appears more to be a wait-and-see approach in terms of whether there will be a seasonal demand spike or not.”

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 4 Nov 2022	Current Index 11 Nov 2022
Comprehensive Index			1579.21	1443.29
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1763	1478
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	2222	2061
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1681	1632
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	4890	4223
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1812	1650
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1200	1006
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	4632	4363
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	4096	3925
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	3816	2944
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	320	322
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	297	318
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	355	346
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	258	256

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งยังซบเซาลงเล็กน้อย ในขณะที่ค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางยุโรป ตลาดในการขนส่งสินค้ายังคงซบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ภาพรวมตลาดการขนส่งปรับตัวขึ้นเล็กน้อย ในขณะที่ค่าระวางลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ตลาดโดยทั่วไปทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ Demand ด้านการขนส่งอ่อนแอ ส่วนค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ภาพรวมตลาดการขนส่งโดยทั่วไปยังคงทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับขึ้นเล็กน้อยจากสัปดาห์ที่แล้ว
