

Weekly Briefing (22 November 2022)



01

THB rate / currencies



USD

36.02



EUR

37.09



GBP

42.67



AUD

23.95



CNY

5.031



JPY

0.2566



INR

0.4402



VND

0.0014

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (13 Nov - 19 Nov 2022)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	80-89	91-95	87-96



Gold 1675-1772 USD/Ounces



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

11-Nov-22	18-Nov-22
1,443.29	1,306.84
	-136.45

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ



1. APEC Economies' Aviation Outlook

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



2. Carriers 'in panic mode' as recession bites, offering 'crazy' ocean rates

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

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 46 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	Subject to ISOCC USD 67/TEU, USD 134/FEU	
Thailand - Jakarta	400	600		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	250	500		
Thailand - Singapore	400	600		
Thailand - Manila (North & South)	800	1,400		
	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 (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	3,120	3,900		
	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

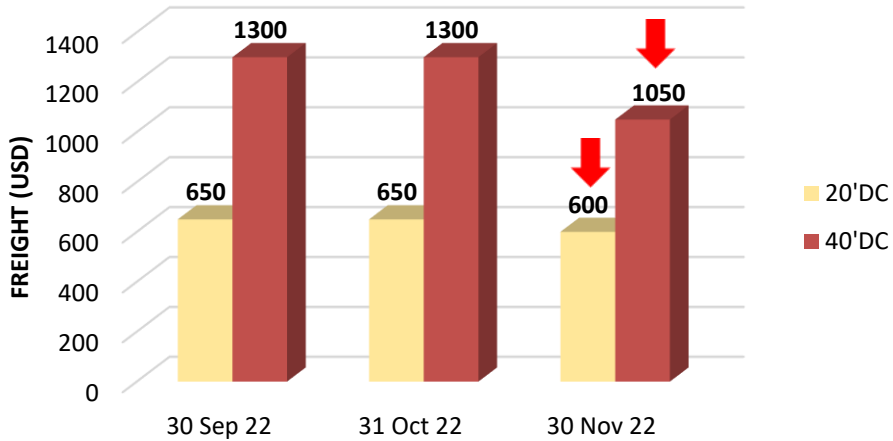
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนพฤศจิกายน ค่าระวางฝั่ง West Coast ค่าระวางปรับลดลง 200 USD/TEU และ 300 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 1,200 USD/TEU และ 1,700 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน 1,580 USD/TEU และ 3,000 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่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

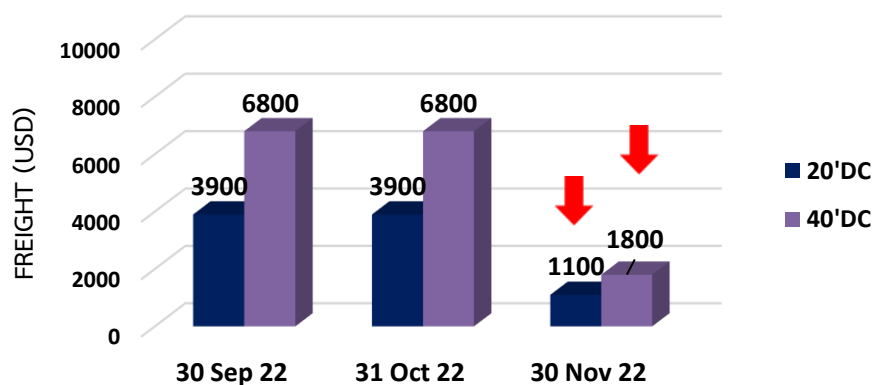
JAPAN



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

JEBEL ALI

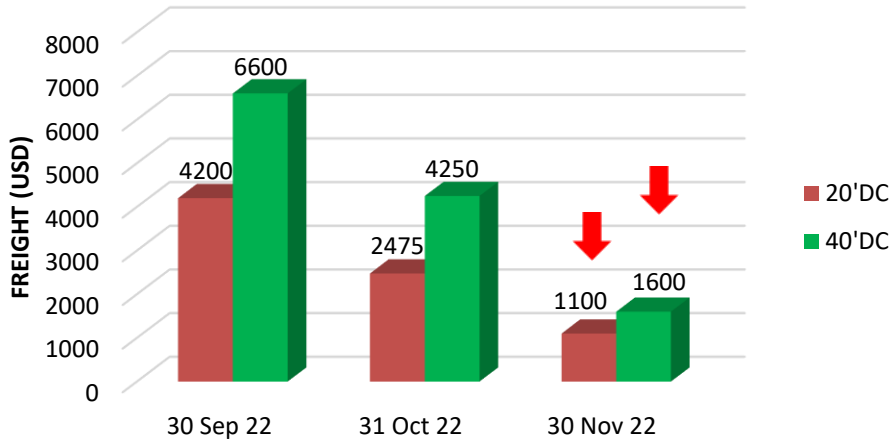


Subject to

- 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

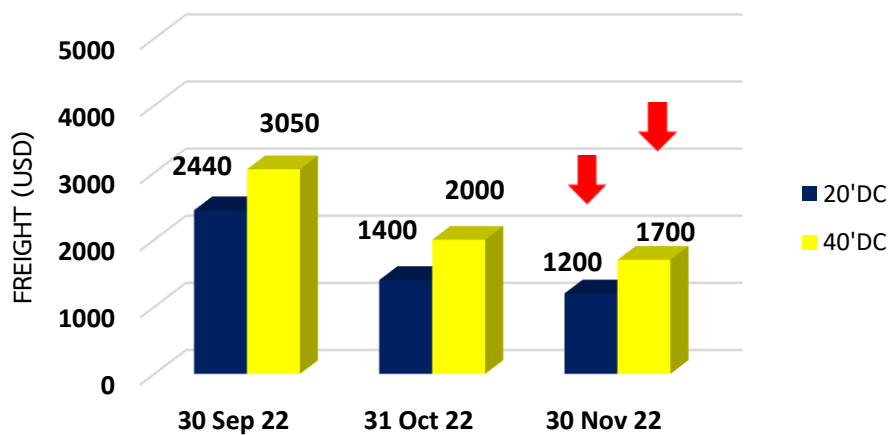


Subject to

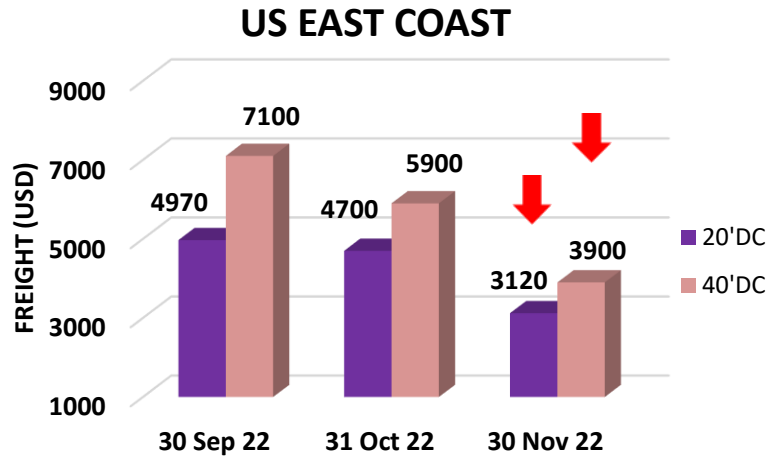
- ISOCC (Sep. 22): USD300/TEU, USD600/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Oct. 22): USD247/TEU, USD494/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Nov. 22): USD177/TEU, USD354/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

South Korea plans \$2 billion shipping fund to weather container market downturn

The South Korean government will establish a \$2.2 billion fund to help support the country's container lines amid the downturn in shipping markets.

Details were revealed last week at a meeting between 10 shipping companies, including HMM and Heung-A Shipping, and officials at South Korea's Ministry of Maritime Affairs and Fisheries.

"The government will do its best to maintain the international competitiveness of our shipping companies no matter what difficult circumstances arise through measures to strengthen competitiveness...," Maritime Affairs and Fisheries Minister Cho Seung-hwan said following the meeting, according to a statement.

The fund, overseen by the Korea Ocean Business Corporation (KOBEC), is one of several measures unveiled to help the country's shipping sector weather what the maritime affairs ministry sees as an impending downturn. The aim is to prevent another collapse similar to the demise of Hanjin Shipping in 2016-17. KOBEC plans to use dividends from its shareholding in HMM to kickstart the fund, which is the latest government initiative to support Korean shipping companies and shippers.

Cho said South Korean shipping companies were generally loss-making between 2016 and 2020 and only returned to profit in 2021. He said freight rates have already fallen by 67 percent this year and carriers' cash reserves "will inevitably decrease as freight rates fall."

The ministry estimated fleet growth will be 8.1 percent next year, while cargo volumes will increase by just 2.5 percent. And a lack of demand in North America and Europe meant "container rates are expected to decline for the foreseeable future," Cho said. "We cannot conclude that the current situation is a crisis, but we plan to prepare for the coming crisis through pre-emptive policy formulation and further support for the shipping industry to firmly support Korea's import and export logistics,"

As a first step, the Korea Maritime Promotion Corporation (KMPC) Friday invited small and medium-sized shipping companies facing liquidity issues to apply for financial support. The KMPC has allocated a total of \$220 million of the larger fund to help smaller carriers.

The KMPC comes under the control of the KOBC. Both were created in 2018 to support Korean shipping companies and shippers following Hanjin’s collapse. The KOBC’s fund will be used to support corporate restructuring and mergers and acquisitions, while KMPC will acquire up to 50 ships by 2026 that will be chartered to South Korean carriers.

KOBC has also set up a Korea container freight index, using rates from 13 trade lanes, to replace the Shanghai Containerized Freight Index in a bid to better reflect container rates from Busan to major export markets, including the US and Europe.

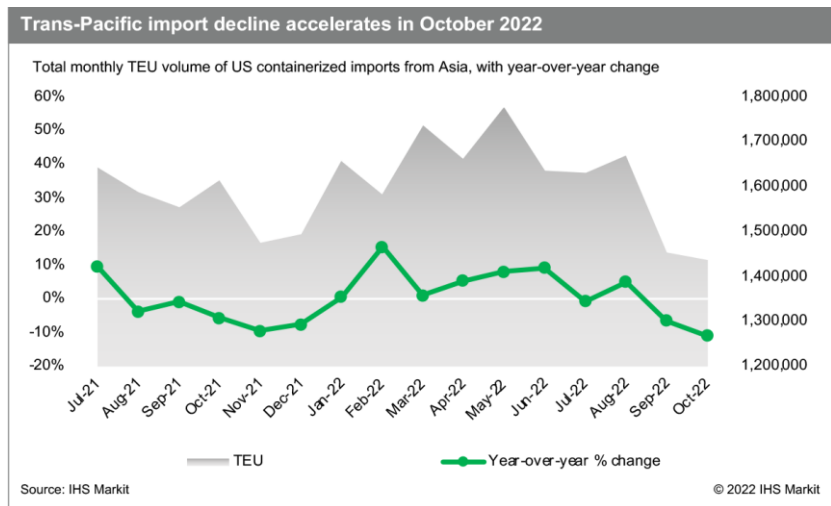
Source: <https://www.JOC.com/>

Trans-Pacific volume decline picks up pace in October

US imports from Asia in October plunged to their lowest level in 20 months, with the rate of decline accelerating rapidly from September as demand in the eastbound trans-Pacific tumbles from the record highs set earlier this year.

Asian imports in October totaled 1.44 million TEU, down 11 percent from October 2021 and the lowest monthly volume since February 2021, according to data from PIERS, a JOC.com sister company within S&P Global. October’s double-digit percentage year-over-year drop followed a 6.5 percent decline in September.

In past years, October was the last month of the traditional trans-Pacific peak season, but this year, retailers shipped much of their holiday merchandise by early summer to ensure on-time delivery in anticipation of supply chain bottlenecks and possible interruptions in cargo handling at West Coast ports due to prolonged longshore contract negotiations.



Retailers are forecasting a steep decline in US imports through at least the first quarter of 2023. Global Port Tracker, which is published monthly by the National Retail Federation and Hackett Associates, forecasts that imports will decline each month from November through March compared with the same months last year.

Asian imports in January through October remain higher than in 2021 due to a strong first half this year. Volumes ticked up 2.4 percent compared with the same 10-month period last year, according to PIERS.

Although year-to-date volumes are still 21.2 percent higher than in the same period in 2019, October imports were up only 2 percent from October 2019, a signal that demand may be returning to pre-pandemic levels.

PIERS data show imports from Asia rose 6.3 percent year over year in the first half of 2022, reaching an all-time monthly high of 1.78 million TEU in May.

However, the Nov. 8 Global Port Tracker report forecasts a 5.3 percent year-over-year decline in imports through the dozen US ports it covers in the second half of the year, with softening volumes to continue into 2023 as US consumers contend with inflation and high interest rates.

“We expect the flattening of demand that began around the middle of this year to continue into the first half of 2023,” Ben Hackett, principal at Hackett Associates, said in the report. “This will depress the volume of imports, which has already declined in recent months.”

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

Low ocean shipping rates here to stay as overcapacity looms

Carrier expectations of a rule-enforced ship-scraping bonanza – and capacity reduction of around 10% – are “overblown”, according to consultant Alphaliner.

It says this will put shipping on course for a period of overcapacity and low freight rates. Predictions from some carriers that the IMO’s new carbon intensity indicator (CII) will result in a 10% decrease in the world fleet are exaggerated, Alphaliner said, suggesting “the real fallout will likely be smaller, and it will only ‘creep’ into the maritime transport chain, rather than materialise overnight in 2023”.

This means container shipping’s record orderbook – at 7.4m teu, some 30% of the current fleet – will negate any rate increases seen as a result of vessel decommissioning, or CII-related slow-steaming, added Alphaliner. Some 2.32m teu of newbuildings will hit the water next year and a further 2.81m in 2024.

Meanwhile, Alphaliner anticipates “some 5% of vessels” will be inactive by the end of this year as demand declines. The consultant said quirks of the CII model unduly penalised smaller vessels, as they tend to spend less time in service, thanks to shorter voyages and more time at berth, giving them artificially worse performance statistics than larger ships.

This means large boxships are likely to be cascaded onto trades that call for smaller ones, adding to overcapacity dynamics, as well as artificially inflating CO2 emissions on such trades. The current CII regime, which has recently drawn major criticism from Maersk, MSC and Hapag-Lloyd, could also incentivise a vessel to “slow-steam in circles rather than wait at anchor” in some cases, said Alphaliner.

Meanwhile, the Covid-related boom cycle, during which vessels were ordered, is winding to a close. With ports returning to pre-pandemic productivity levels, rates normalising and weak economic indicators in many countries, shipping may be looking at a prolonged period of “structural overcapacity” and weak rates.

This was last seen in the 2010s, when a 6.6m teu orderbook, built up pre-2008, was dumped on the post-recession market. “The orderbook is so large that, despite the various capacity reduction measures, the market will not be able to avoid oversupply for a few years,” Drewry’s head of container shipping research, Simon Heaney, told The Loadstar.

“We are not expecting EEXI/CII to significantly impact capacity, as ships are already slow-steaming. Other than some ships needing to fix engine power limiters (easily done in a regular port call) ,there will not be much practical change.”

However, Mr Heaney said faster decarbonisation could follow as a side-effect of depressed rates. “We are expecting demolitions to ramp up to near record teu levels to counter the down cycle. An inevitable consequence being the composition of the fleet becoming younger and greener.”

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 11 Nov 2022	Current Index 18 Nov 2022
Comprehensive Index			1443.29	1306.84
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1478	1172
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	2061	1967
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1632	1559
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	4223	3877
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1650	1393
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1006	802
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	4363	4111
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	3925	3738
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2944	2576
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	322	331
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	318	308
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	346	327
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	256	254

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งยังคงซบเซา ในขณะที่ค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางยุโรป ตลาดในการขนส่งสินค้ายังคงซบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ภาพรวมตลาดการขนส่งซบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ตลาดโดยทั่วไปซบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ Demand ด้านการขนส่งอ่อนแอ ส่วนค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ภาพรวมตลาดการขนส่งโดยทั่วไปยังคงทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางค่อนข้างทรงตัว
