

Weekly Briefing (30 November 2022)



01

THB rate / currencies



USD

35.69



EUR

37.17



GBP

43.16



AUD

24.09



CNY

4.975



JPY

0.2565



INR

0.437



VND

0.0014

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (20 Nov - 26 Nov 2022)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	76-81	85-92	83-89



Gold 1675-1772 USD/Ounces



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

18-Nov-22	25-Nov-22
1,306.84	1,229.90
	-76.94

05

Weekly Top's Stories



- China's Industrial Profits Drop as Covid Surges, Prices Fall
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bloom.bg/3u6THPA>
- Protests at China lockdowns spread, with supply chains looking vulnerable again
รายละเอียดเพิ่มเติม : <http://bit.ly/3F9eKq7>

รายละเอียด
ข่าว/บทความ

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 47 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 138/TEU, USD 276/FEU	Effective till 31-DEC-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 80/TEU, USD 160/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: 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	2,600-2,700	5,150-5,350	FAF: USD 348/TEU, USD 696/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 194/TEU, USD 388/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	1,050	1,500		Effective till 14-DEC-2022
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	2,130	3,200		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

หมายเหตุ: SCMC คือ Security Compliance Management Charge // ISOCC คือ IMO Sox Compliance Charge

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนธันวาคม 2565 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคังที โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางอยู่ที่ 400 USD/TEU และ 650 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ที่ 700 USD/TEU และ 1,400 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางอยู่ที่ 250 USD/TEU และ 450 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,050 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางอยู่ที่ 3,350 USD/TEU และ 5,200 USD/FEU และค่า IMO Sox Compliance Charge คงที่เช่นเดียวกัน ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนธันวาคม เพิ่มขึ้นประมาณ 823 USD/TEU และ 1,646 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,600-2,700 USD/TEU และ 5,150-5,350 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนธันวาคม ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 1,100 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance Charge มีการปรับเพิ่มขึ้น

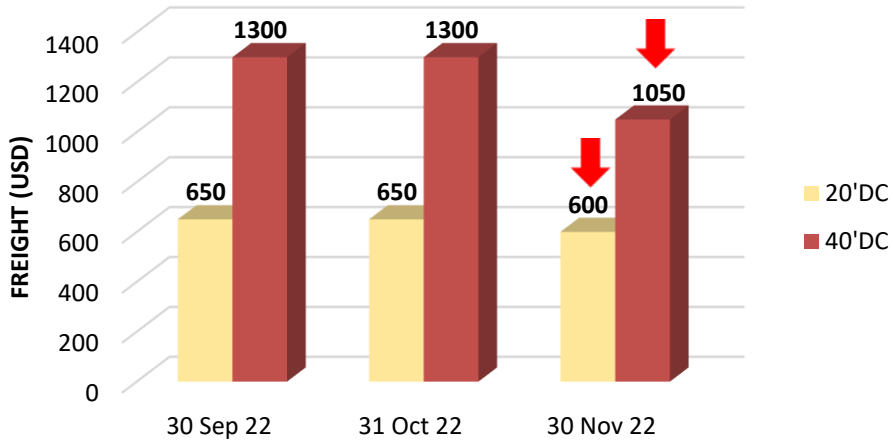
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนธันวาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast ค่าระวางปรับลดลง 150 USD/TEU และ 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 1,050 USD/TEU และ 1,500 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ค่าระวางปรับลดลงเช่นเดียวกัน 810 USD/TEU และ 700 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,310 USD/TEU และ 3,200 USD/FEU โดยสถานการณ์ตู้ดีเซล 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 31-DEC-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)	4,250	6,500	OBS: USD 614/TEU, USD 1228/FEU	
London Gateway / Southampton	4,250	6,500		

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2565

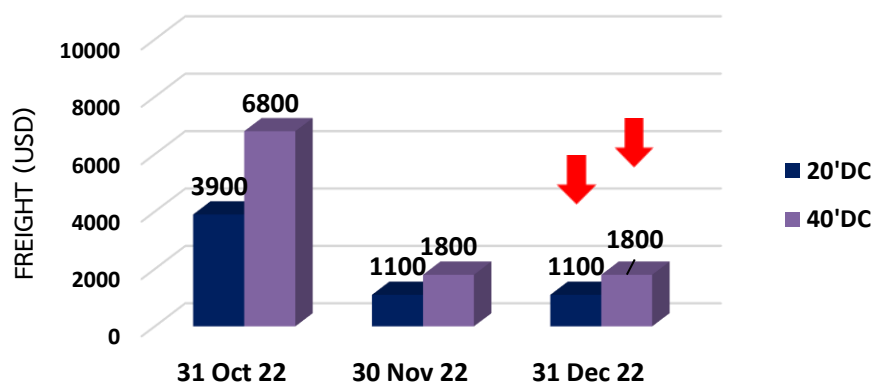
JAPAN



Subject to Low Sulphur Surcharge (Oct. 22): USD 161/TEU และ USD 322/FEU
(Nov. 22): USD 115/TEU และ USD 230/FEU
(Dec. 22): USD 138/TEU และ USD 276/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2565

JEBEL ALI

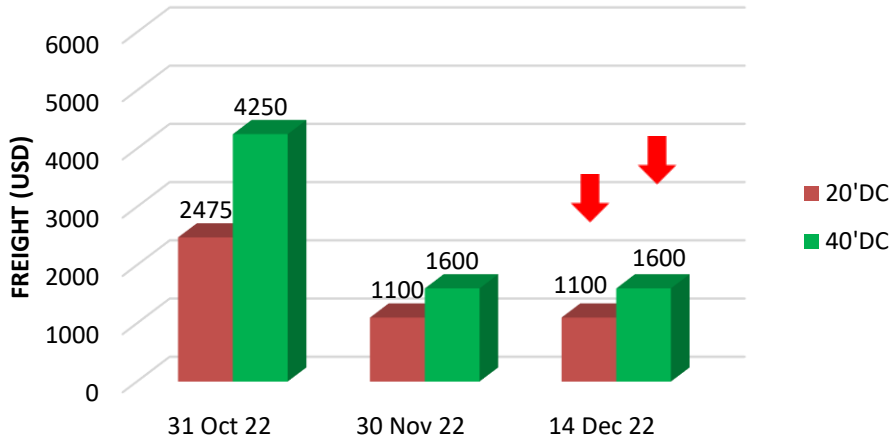


Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Oct. 22): USD 107/TEU และ USD 214/FEU
(Nov. 22): USD 124/TEU และ USD 248/FEU
(Dec. 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 ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2565

EUROPE

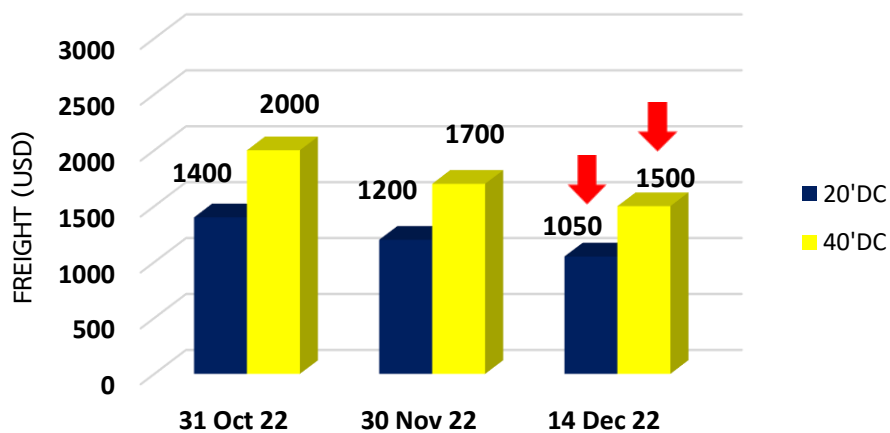


Subject to

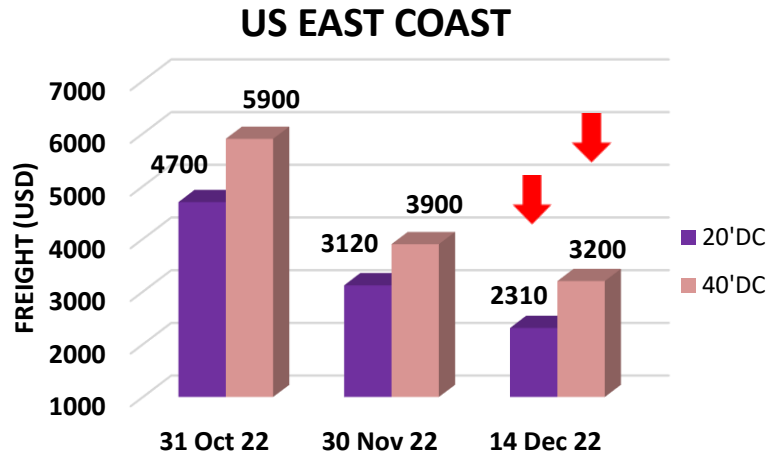
- ISOCC (Oct. 22): USD247/TEU, USD494/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Nov. 22): USD177/TEU, USD354/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Dec. 22): USD194/TEU, USD388/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2565

US WEST COAST



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast** เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2565



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ CNC

- ประกาศปรับปรุงค่า Bunker Recovery Adjustment Factor (BRAAF) สำหรับเดือนธันวาคม

		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	MM	BD	
	JP		80	80	80	80	80	80	80	142	142	142	142	142	142	142	142	142
	KR	80		80	80	80	80	80	80	142	142	142	142	142	142	142	142	142
	NC	80	80		80		80	80	80	142	142	142	142	142	142	142	142	142
	CC	80	80	80			80	80	80	142	142	142	142	142	142	142	142	142
	TW	80	80					80	80	80	142	142	142	142	142	142	142	142
	PRD	80	80	80	80			80	80	80	142	80	142	142	142	142	142	142
	HK	80	80	80	80	80	80		80	80	142	80	142	142	142	142	142	142
	PH	142	142	142	142	80	80	80		80	142	142	142	142	142	142	142	142
	VN	142	142	142	142	142	80	80	80		80	80	80	80	80	80	142	142
	TH	142	142	142	142	142	142	142	142	80		80	80	80	80	80	142	142
	KH	142	142	142	142	142	80	80	142	80	80		80	80	80	80	142	142
	SG	142	142	142	142	142	142	142	142	142	80	80		80	80	142	142	142
	MY	142	142	142	142	142	142	142	142	142	80	80	80		80	142	142	142
	ID	142	142	142	142	142	142	142	142	142	80	80	80	80		80	142	142
	BD	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142	80	

Container Type: Refrigerated																		
Port of Discharge																		
Port Of Loading		JP	KR	NC	CC	TW	PRD	HK	PH	VN	TH	KH	SG	MY	ID	MM	BD	
	JP			120	120	120	120	120	120	213	213	213	213	213	213	213	213	213
	KR	120		120	120	120	120	120	120	213	213	213	213	213	213	213	213	213
	NC	120	120		120			120	120	213	213	213	213	213	213	213	213	213
	CC	120	120	120				120	120	213	213	213	213	213	213	213	213	213
	TW	120	120						120	120	120	213	213	213	213	213	213	213
	PRD	120	120	120	120				120	120	120	213	120	213	213	213	213	213
	HK	120	120	120	120	120		120		120	120	213	120	213	213	213	213	213
	PH	213	213	213	213	120		120	120		120	213	213	213	213	213	213	213
	VN	213	213	213	213	213		120	120	120		120	120	120	120	120	120	213
	TH	213	213	213	213	213		213	213	213	120		120	120	120	120	120	213
	KH	213	213	213	213	213		120	120	213	120	120		120	120	120	120	213
	SG	213	213	213	213	213		213	213	213	120	120	120		120	120	120	213
	MY	213	213	213	213	213		213	213	213	120	120	120	120		120	120	213
	ID	213	213	213	213	213		213	213	213	120	120	120	120	120		120	213
	BD	213	213	213	213	213		213	213	213	213	213	213	213	213	213	120	

สายเรือ ZIM

- ประกาศปรับปรุงค่า New Bunker Factor (NBF) สำหรับเดือนธันวาคม

Trade	NBF
Far East to Mediterranean /Black Sea & Europe	\$449/TEU
Mediterranean /Black Sea & Europe to Far East	\$242/TEU

Overcapacity, falling spot rates risk trans-Pacific rate war

With container spot rates from Asia to North America plunging below post-pandemic levels and a flood of new tonnage set to push the container shipping industry into overcapacity, the most profitable days for ocean carriers are behind them. The trade lane is ripe for a rate war.

The highs for the container shipping industry, as measured by profits and pricing power, hit atmospheric levels over the last two years, raising questions of just how steep a fall is in store. Predicting lower contract rates in 2023, investment research firm Jefferies wrote in a Nov. 20 note that it expects the industry to return to loss-making in the second half of next year. Maritime analyst Drewry estimates the effective net increase in container shipping capacity in 2023 will be 11.3 percent, with demand growing at just 1.9 percent; the capacity management strategies of carriers will be put to the test.

Container lines are in for a “bumpy ride,” but the industry will not return to the scale of losses seen in 2016, and long-term rates will not dip below costs, Hapag-Lloyd CEO Rolf Habben Jansen said during a Nov. 10 media briefing. The carrier reported its best-ever results for profit, revenue, and average rates in the third quarter. But, “I think those are numbers that we may not see again in our lifetime,” Habben Jansen said.

On the trans-Pacific, it is likely going to get even bumpier. The decline in US imports from Asia accelerated in October, falling to the lowest level in 20 months, according to data from PIERS, a sister company of JOC.com within S&P Global. Trans-Pacific carriers in recent weeks have accelerated their blanking of capacity, and Maersk, Mediterranean Shipping Co., and Zim Integrated Shipping Services suspended their Asia-US East Coast service in mid-November.

There appears to still be plenty of blanking to be had. In November, carriers have so far blanked approximately 560,000 TEU, or 21.4 percent of total capacity on the trans-Pacific, according to Sea-Intelligence Maritime Analysis. In December, carriers are thus far set to blank only 400,000 TEU of capacity, equating to 14.8 percent of total tonnage, according to a Nov. 18 analysis. Carriers added about 150,000 TEU worth of capacity from the week prior.

The blankings have not been enough to stem the plunge in spot rates. Rates have been declining for the last six months but have been dropping faster in the last four weeks, Eli Glickman, CEO of Zim, told JOC.com on Nov. 16. Xeneta, one provider of container spot rate readings, shows Asia rates to the US West Coast are down approximately 80 percent compared with last year, at about \$1,750 per FEU.

“On Asia to the US, over the last few months there has been a rate drop of about \$700 a week, but that has doubled in the last four weeks,” Glickman said.

But is it a return to old-fashioned rate wars? No, according to Xavier Dextriau, Zim’s CFO. Carriers remain profitable and rates have not fallen below the cost of service, he told JOC.com.

The risk, however, remains that carriers fail to recalibrate capacity to falling demand, and their treasure chests of profits from the last two years allow them to get bloody without collapsing, like Hanjin Shipping did in 2016. The traditional redrawing of global deployment in the spring gives container lines an opportunity to avoid the perilous lows after the highs of this shipping cycle.

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

Trans-Pacific vessel reliability continued upward trend in October

Ocean carrier schedule reliability to the US West and East coasts continued to improve in October as reduced congestion at marine terminals and declining vessel backlogs helped to boost on-time performance.

On-time performance from Asia to the West Coast was 35.7 percent in October, up from 32 percent in September and the ninth consecutive month of sequential improvement in carrier reliability, which was a mere 9.8 percent in October 2021. The fresh data came Tuesday in the Global Liner Performance Report from Sea-Intelligence Maritime Analysis.

Schedule reliability from Asia to the East Coast was 26.9 percent in October, up from 21 percent in September and the third consecutive month of improved performance. In October 2021, vessels arrived on time at East Coast ports just 15.5 percent of the time.

Globally, carriers' on-time reliability increased 6.6 percentage points month over month to 52 percent, the largest month-over-month increase this year, according to Sea-Intelligence.

The vessel backlogs that disrupted carrier on-time performance for months started to ease in October on the East and Gulf coasts. In Los Angeles-Long Beach, the largest US port complex, there is no longer any container ship backlog, according to the Marine Exchange of Southern California.

"The backup has ended. We've returned to the pre-COVID pattern that container ships rarely anchor," Kip Louttit, executive director of the Marine Exchange, said in last week's anchorages report. "Pretty amazing the backup is over after 25 months." Louttit noted that in the 2021 pre-Thanksgiving week, the backlog in Los Angeles-Long Beach was 94 container ships; it peaked at 109 in January.

A second driver of improved port performance in the US were the soft cargo volumes this fall as the peak shipping season in the eastbound trans-Pacific was over by August. Retailers imported their holiday merchandise earlier than usual this year, fearing a repeat of the supply chain bottlenecks of 2021.

Another factor is the ongoing contract negotiations between the International Longshore and Warehouse Union and West Coast terminal operators that prompted importers to shift as much of their discretionary cargo as possible to the East and Gulf coasts. The plunge in imports from Asia resulted in reduced West Coast port congestion. Diversion of Asian imports to the East and Gulf coasts explains the continued vessel backlogs at some of those ports.

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

Record blankings as freight rates threaten a hard landing for box lines

The unrelenting decline in container freight rates from Asia, caused by a collapse in demand, is compelling ocean carriers to blank more sailings than ever before as vessel utilisation hits new lows.

Drewry's WCI Asia-North Europe component slumped a further 18% this week, to \$2,192 per 40ft and is down 75% since August. Meanwhile rates from China to North European hub ports, now being touted by forwarders, sank below the watershed \$1,500 per 40ft benchmark.

"Where will it all end?" asked a Felixstowe-based forwarder, who showed The Loadstar an email offering a rate from Shanghai to Felixstowe of \$1,450 per 40ft, valid until 31 December.

“I’d be reluctant to book at that, in case it came a few hundred dollars lower in a couple of weeks,” he said. Indeed, when rates are in freefall it can be as unsettling as when they are skyrocketing, for the purposes of budgeting your transport costs.

“What worries me is that if we pass on to our client a very low rate, he will do his sums based on those freight costs, and then suddenly the market pivots again and the carrier lumps-on some hefty GRIs or other surcharges,” said the forwarder.

“Contracts make sense, but they were set far too high and the carriers tried to lock-in shippers on extended deals. I don’t know anybody that is shipping on contracts at the moment,” he added.

Co-owner of another UK-based forwarder Ryan Clark, of Westbound Logistics, is concerned about future instability in the liner industry if the market does not normalise at sustainable levels. “We really wanted to see lower rates that are sustainable, but I fear the complete opposite is about to happen; too-low rates will not be sustainable and force a weaker liner to go ‘pop’,” he said.

Elsewhere, on the transpacific, according to Drewry’s cancelled sailings tracker, the alliances are preparing to blank as many as 62 voyages from Asia to the US between weeks 48 and 52, in order to reduce capacity in the face of very weak demand and arrest the erosion of freight rates.

This week saw Xeneta’s XSI Asia to US west coast component lose 14% in value ,to \$1,676 per 40ft.

Although the indices covering the US east coast were more stable – with, for example, the Freightos Baltic Index FBX shedding 2% to \$6,600 per 40ft – booking forecasts are poor, prompting Zim and 2M partners MSC and Maersk to terminate a pendulum loop this week.

Meanwhile, Lars Jensen of Vespucci Maritime, highlighted the bind carriers find themselves in, going into the new financial year. He said: “With overall global unit cost levels for carriers some 50% higher than pre-pandemic levels, this implies we are now past a rate normalisation and into the phase of rates undershooting.”

“You’re only as good as your last month’s figures,” a senior carrier executive told The Loadstar at an event recently. “It doesn’t matter that we made billions this year and last, investors are looking at the outlook and I think they will be shocked by the forecasts.”

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 18 Nov 2022	Current Index 25 Nov 2022
Comprehensive Index			1306.84	1229.9
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1172	1100
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1967	1842
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1559	1496
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3877	3687
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1393	1250
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	802	613
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	4111	3861
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	3738	3520
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2576	2276
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	331	336
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	308	337
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	327	303
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	254	251

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งขบเซาต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางยุโรป Demand ยังคงอ่อนแอ ส่งผลให้ตลาดยังคงขบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งขบเซาต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ตลาดโดยทั่วไปขบเซาลง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ Demand ด้านการขนส่งอ่อนแอ ส่วนค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ภาพรวมตลาดการขนส่งโดยทั่วไปยังคงทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับขึ้นเล็กน้อย
