

## Weekly Briefing (7 December 2022)



01

### THB rate / currencies



USD

34.99



EUR

36.76



GBP

42.73



AUD

23.49



CNY

5.019



JPY

0.2557



INR

0.4273

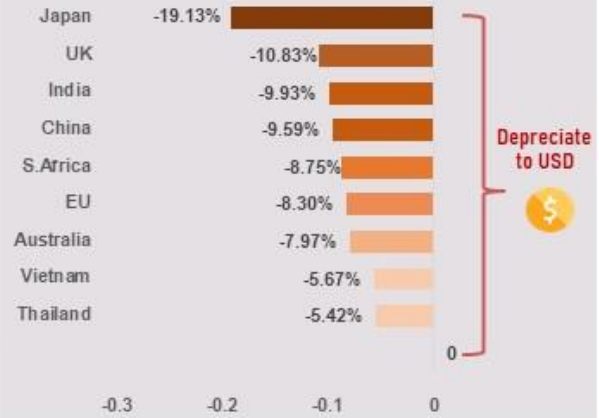


VND

0.0014

02

### Exchange rate trend to USD (YTD)



03

### Crude Oil price & Gold (27 Nov - 3 Dec 2022)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	76-82	79-86	82-88



Gold	1741-1803
USD/Ounces	



04

### Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



25-Nov-22	2-Dec-22
1,229.90	1,171.36
	-58.54

05

### Weekly Top's Stories

รายละเอียด  
ข่าว/บทความ



1. US oil plunges below \$75 for first time

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://cnn.it/3P8jiBF>



2. Uptick in shipping demand as China loosens Covid restrictions

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3F8O099>

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 48 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	
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			Effective till 31-DEC-2022
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	2,130	3,200		
Thailand - US East Coast (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

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

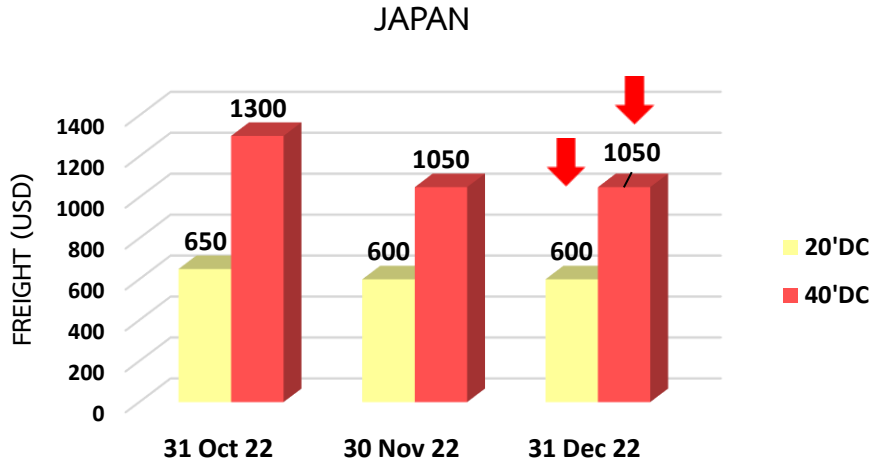
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนธันวาคม เพิ่มขึ้นประมาณ 823 USD/TEU และ 1,646 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,600-2,700 USD/TEU และ 5,150-5,350 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนธันวาคม ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 1,100 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance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

**CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)**

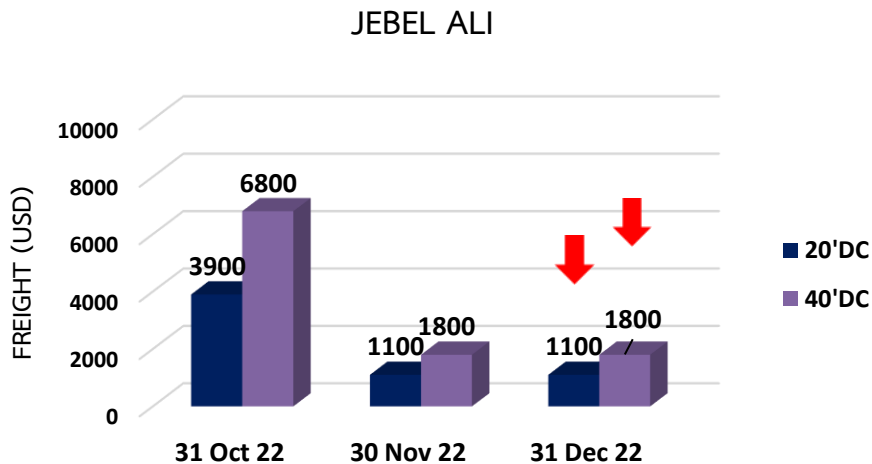
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,000	1,200	All-in	Effective till 31-DEC-2022
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,400	1,800	OBS: USD 223/TEU, USD 446/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	4,250	6,500	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



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

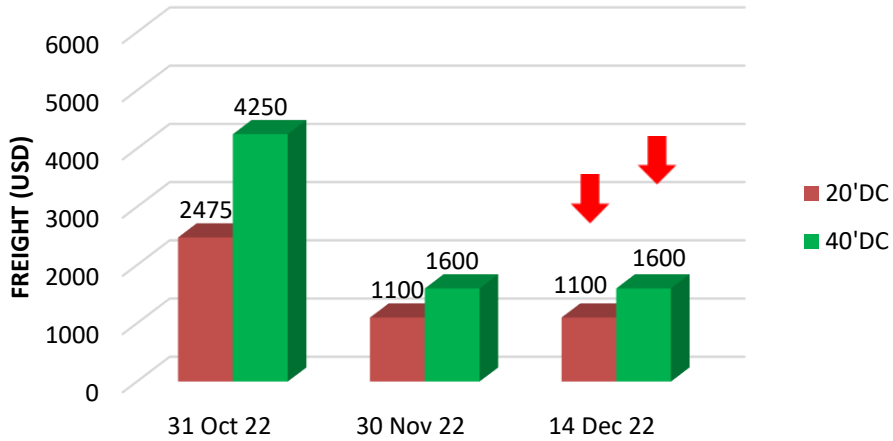


Subject to

- 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

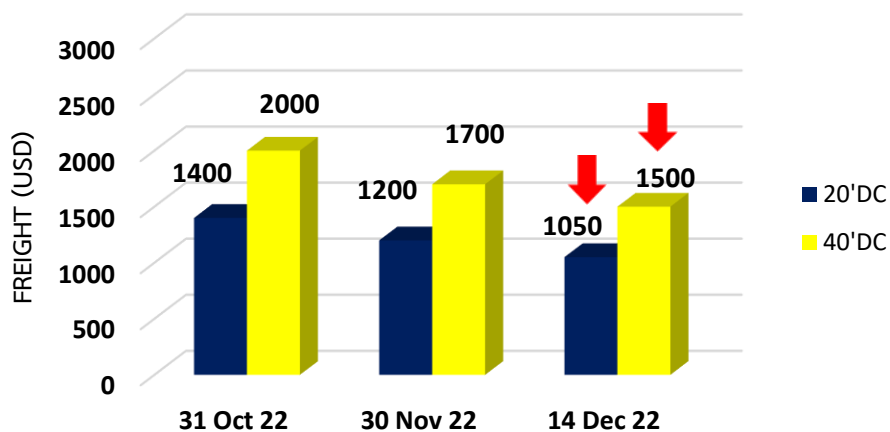


Subject to

- 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

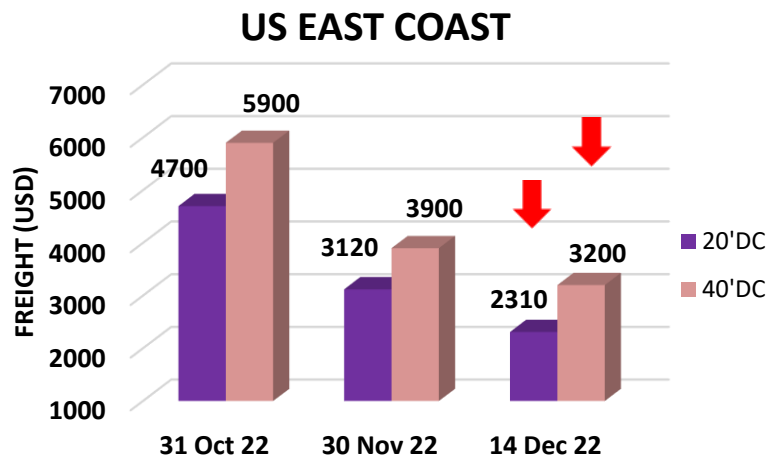
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2565

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

**Trans-Pacific recovery could be more than a year away: analyst**

The eastbound trans-Pacific trade in the next few months will face a “hard landing” marked by declining freight volumes and spot rates, with a recovery occurring by peak season 2023 at the earliest, according to Lars Jensen, CEO of consultancy Vespucci Maritime and a JOC analyst. In a more pessimistic scenario, that recovery may not take place until Lunar New Year 2024.

“In the very short term, expect a lot of blank sailings and service cancellations,” Jensen told a Journal of Commerce webcast Thursday.

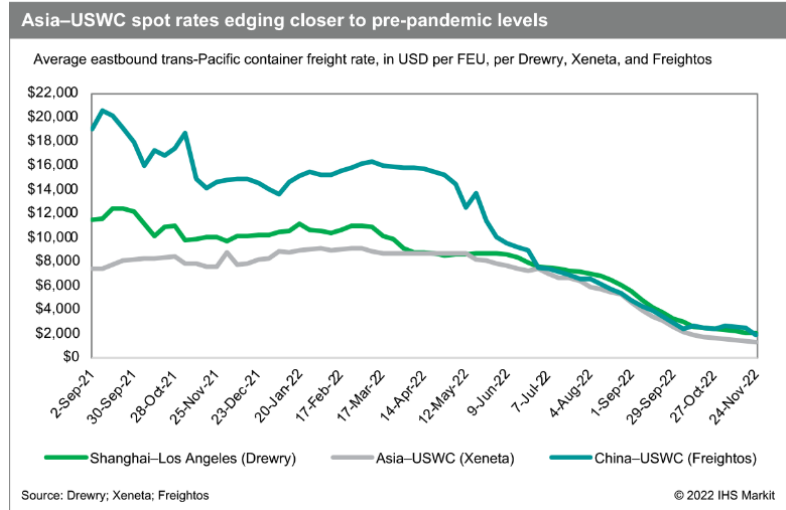
Cargo volumes in October and November “fell off the cliff,” while at the same time vessel reliability in the Asia-North America trade improved, re-releasing capacity into the trade that had been effectively removed the past year when on-time vessel arrivals had fallen as low as 10 percent, Jensen said.

US imports from Asia declined 6.5 percent year over year in September and 11 percent in October, according to PIERS, a JOC.com sister product within S&P Global. With that, monthly cargo volumes have fallen not only below pre-pandemic levels, but also below 2018 levels, Jensen noted.

As of Nov. 28, carriers had scheduled blank sailings equal to 17.5 percent (479,442 TEU) of total trans-Pacific capacity for December and 6.2 percent (169,424 TEU) in January, compared with 25.3 percent (724,444 TEU) in December 2021 and 30.8 percent (899,163 TEU) in January 2022, according to Sea-Intelligence Maritime Analysis. However, carriers will likely skip more sailings during December and January than they have announced publicly; some sailings are canceled with no advance notice.

Even though spot rates have dropped from a record high of \$14,000 per FEU early this year, according to some rate indexes, to \$2,000 per FEU now, Jensen said this does not mean a rate war is under way. “That’s a normalization of rates,” he said.

The average spot rate from Shanghai to Los Angeles this week was \$2,039 per FEU, down 1 percent from last week and 79 percent year over year, according to the Drewry World Container Index. The Shanghai–New York spot rate was \$4,408 per FEU, down 9 percent week over week and 65 percent year over year.



Spot rates spiked in late 2021 and early 2022 because demand far exceeded capacity in the trans-Pacific and dismal schedule reliability ate up as much as 14 percent of effective capacity in January 2021, Jensen said.

By October, carrier on-time performance had improved to 35.7 percent to the West Coast and 26.9 percent to the East Coast, according to Sea-Intelligence. As a result, only 6.7 percent of effective capacity remains unavailable, Jensen said. The recent re-release of capacity is taking place at the same time that cargo volumes are declining, and this hard landing will continue well into 2023, he said.

Still, it is impossible to predict how long it will take for retailers to complete their inventory correction and significantly increase their purchase orders with factories in Asia as high inflation and elevated interest rates limit consumer spending, Jensen said.

The supply side in the trans-Pacific also could be compromised if demonstrations in China over the government’s strict COVID-19 policies escalate and seriously impact productivity at factories and in the transportation sector there, he added.

As such, Jensen outlined two possible scenarios. In the “optimistic” scenario, the US will experience a short, shallow recession that ends by next summer, with demand returning strongly for the traditional peak season and no major wildcards affecting the trade. In the more “pessimistic” scenario, the recession is deeper and lasts longer than some economists are forecasting, which means strong import growth will not return until after the Lunar New Year in 2024, Jensen said.

“Right now, it is impossible to predict when [the next cargo surge] is going to happen,” Jensen said.

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

### Trans-Pac service contracts renegotiated lower to reflect changed market

A growing number of shippers on the eastbound trans-Pacific have renegotiated rates in existing service contracts to reflect a market that has softened markedly over the past three months, JOC.com has learned.

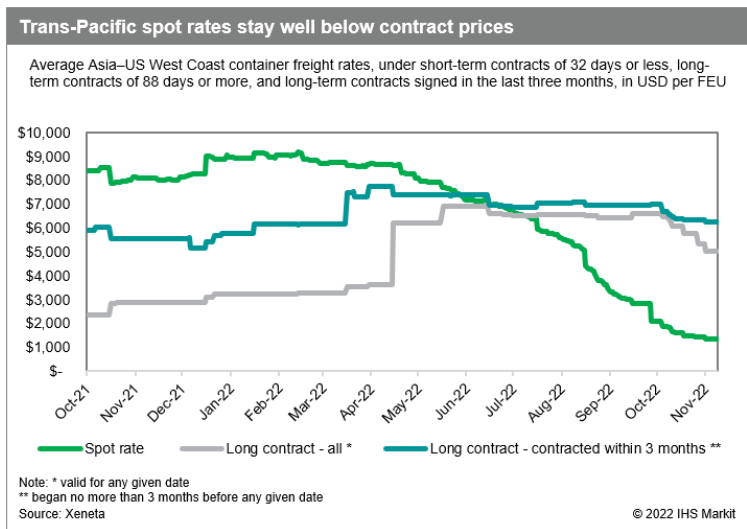


The contract rate reductions, which sources have told JOC.com are mostly running through the April 30 expiry of current deals, are a signal that some shippers largely prefer service continuity with existing carriers over a more chaotic approach of fishing for rates in the spot market.

Importers are locking in rates that are far below the \$6,000 to \$8,000 per FEU, or higher, that they negotiated last spring. Shippers say some carriers who earlier this year refused to increase their space allotments are coming back to them with offers of more space at rates which, although higher than the current spot rate of about \$2,000 per FEU to the West Coast, are steeply discounted from the rates they signed for last May.

“We have renegotiated every contract we have,” the logistics manager at an importer in the automotive sector told JOC.com this week. “They [carriers] know no one is going to ship with them at those higher rates.”

In a poll of about 300 of its customers in the major east-west trade lanes three weeks ago, rate index platform Xeneta found only 4 percent of respondents said they were sticking with their current long-term contracts. The “ultra-large majority” of shippers already have negotiated lower contract rates or are in the process of doing so, Michael Braun, vice president of customer solutions at Xeneta, told JOC.com Wednesday.



The Shanghai to Los Angeles spot rate last week was \$2,069 per FEU, 3 percent lower than the previous week and down 79 percent year over year, according to the Drewry World Container Index. Importers and forwarders told JOC.com there are spot rates even lower than that.

Braun said the average eastbound trans-Pacific spot rate on the Xeneta platform is about \$1,700 per FEU to the West Coast, although he doesn't expect spot rates to go any lower. “The bottom of the trans-Pac has been reached,” he said.

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

**'A hard landing' as Asia-North Europe freight rates collapse to \$1,000 a box**

There seems to be nothing ocean carriers can do – or are prepared to do – to stop the rapid slide of container spot rates this side of the Chinese New Year. Drewry's WCI Asia-North Europe component lost another 10% this week, dragging the reading down to \$1,965 per 40ft, having lost half its value in the past four weeks.

If the rate erosion on the tradelane continues at this pace, spot rates recorded by the WCI will be below \$750 a teu by Christmas. However, notwithstanding that the WCI's spot rate has dipped below the watershed \$2,000 level, The Loadstar has received unsolicited rates this week from a China-based forwarder

of \$1,000 per 40ft for prompt shipment from all main ports in China to the UK ports of Felixstowe, Southampton and London Gateway.

According to Vespucci Maritime CEO Lars Jensen, the liner market is officially experiencing “a hard landing”, with the only light at the end of the tunnel that of the early Chinese New Year on 22 January. “The present course for the market is for spot rates to reach the bottom after the Chinese New Year,” said Mr Jensen.

The consultant said that, providing the global recession was mild and an inventory correction was the main driver behind the demand collapse, then there could be a cargo surge next summer, leading to a new spot rate spike. But if the recession turns out to be deeper and more prolonged, Mr Jensen sees a scenario where demand next year is subdued and a cargo surge only materialising in the lead up to the 2024 Chinese New Year. “In either case, the collapse will cause a large amount of operational turmoil in the next few months, as carriers will continue to blank a large number of sailings in an effort to halt the slide in spot rates,” said Mr Jensen.

To hear more about why ocean contract rates are about to tumble and what you should do about it, according to Peter Sand, chief analyst, Xeneta, check out this clip from the latest Loadstar Podcast

Indeed, Maersk’s Asia Pacific market newsletter this week describes the slump in container spot rates as “dramatic” and said it was “adjusting” its network “to match the new reality”.

Meanwhile, on the transpacific, the Freightos Baltic Index (FBX01) reading for Asia to the US west coast lost 26% of its value this week, to \$1,430 per 40ft with the spot rate having devalued by half in the past fortnight.

And, on the Atlantic coast, spot rates are playing catch-up, with the FBX03 Asia to the US east coast slumping 18% on the week, to \$3,770 per 40ft.

Nevertheless, after US consumers spent a record \$9.12bn online during Black Friday this year, retail inventories will need replenishing, and fresh orders could give a boost to bookings for transpacific carriers, as well as halting the fall in spot rates. “Despite the gloom, there are signs of buoyancy in some retail sectors in the US,” said Maersk.

On the transatlantic outlier tradelane, the introduction of new services and upgraded tonnage on the North Europe to US east coast headhaul route has yet to have an impact on the spot indices, with Xeneta’s XSI component just edging down 1% on the week, to \$7,288 per 40ft.

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 25 Nov 2022	Current Index 2 Dec 2022
Comprehensive Index			1229.9	1171.36
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1100	1085
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1842	1827
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1496	1437
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3687	3437
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1250	1184
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	613	602
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3861	3717
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	3520	3366
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2276	2025
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	336	349
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	337	337
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	303	237
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	251	272

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

-----