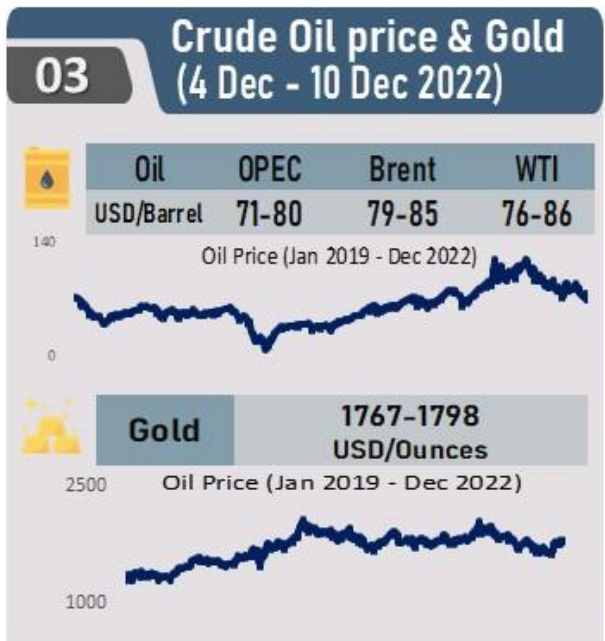
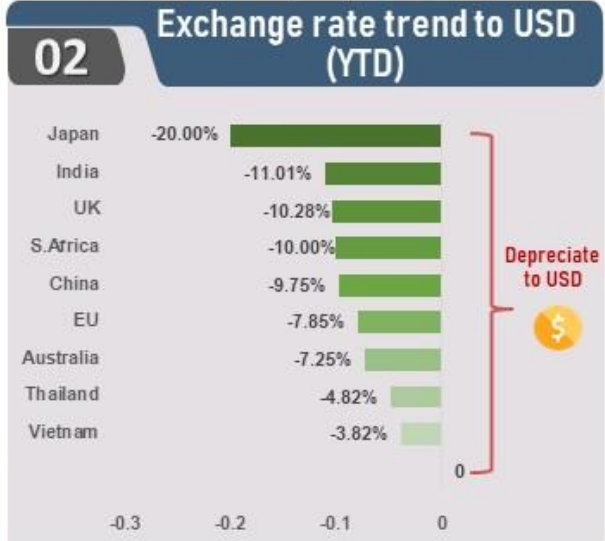


Weekly Briefing (14 December 2022)

01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
34.77	36.66	42.67	23.48
CNY	JPY	INR	VND
4.983	0.2525	0.4207	0.0014



05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

- Power hike to force up price of goo**
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3WbXCHz>
- Chinese export rates still tumbling, but transatlantic rates tread water**
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3Ut0ZV>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

สัปดาห์ที่ 49 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			
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	Effective till 31-DEC-2022
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 *(Wait for Update)
Thailand - US East Coast	2,130	3,200		
(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 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคองที 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

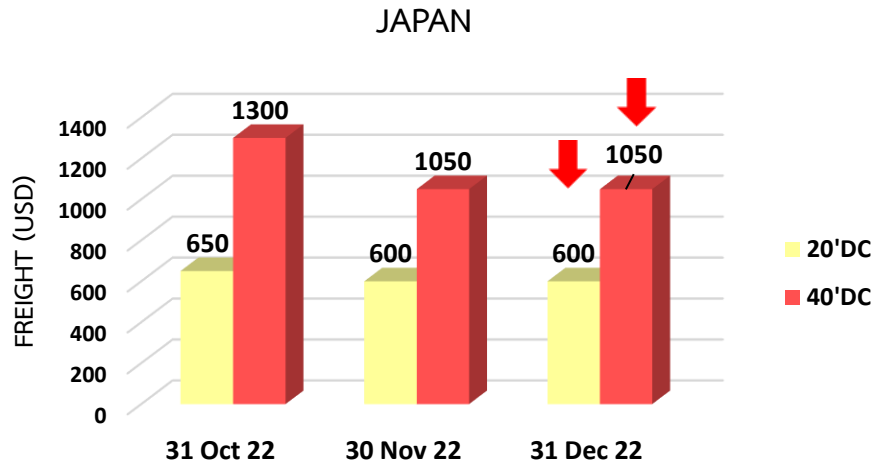
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนธันวาคม เพิ่มขึ้นประมาณ 823 USD/TEU และ 1,646 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,600-2,700 USD/TEU และ 5,150-5,350 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนธันวาคม ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 1,100 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance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

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)

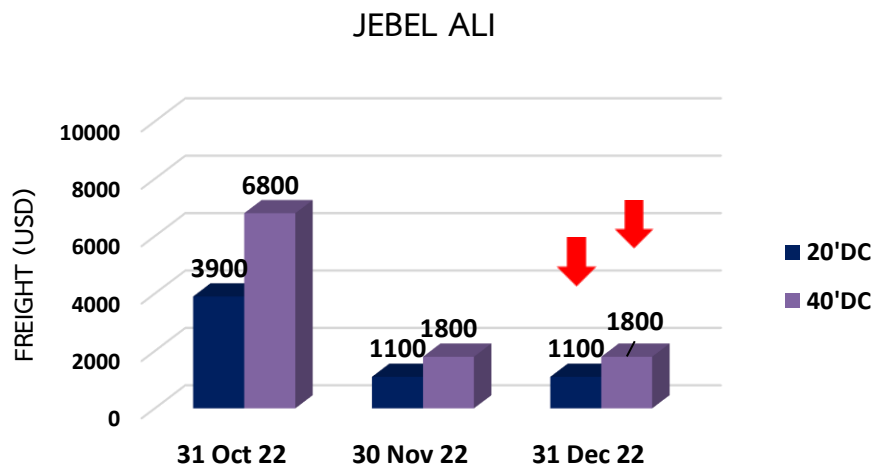
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,000	1,200	All-in	Effective till 31-DEC-2022
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,400	1,800	OBS: USD 223/TEU, USD 446/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	4,250	6,500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

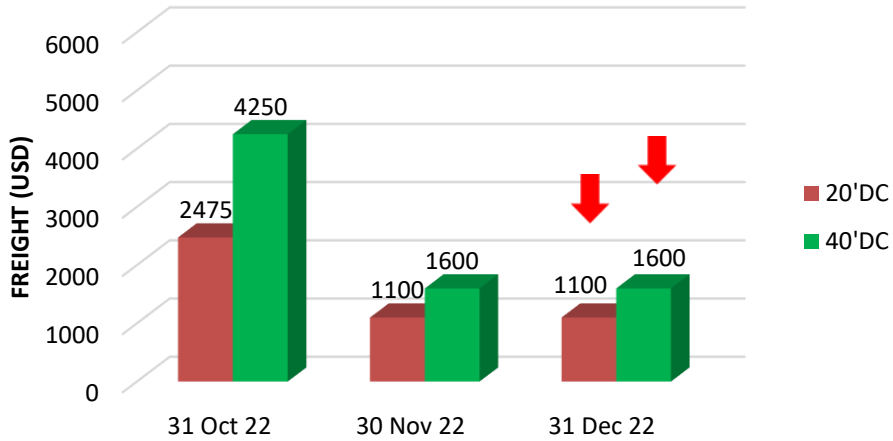


Subject to

- 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

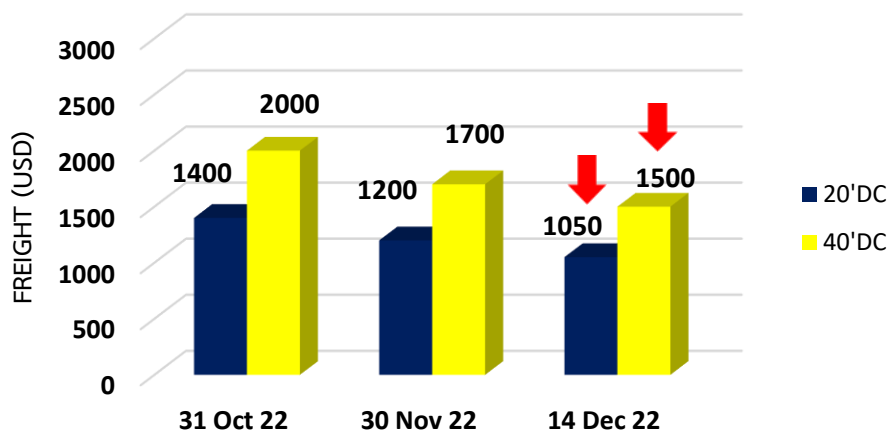


Subject to

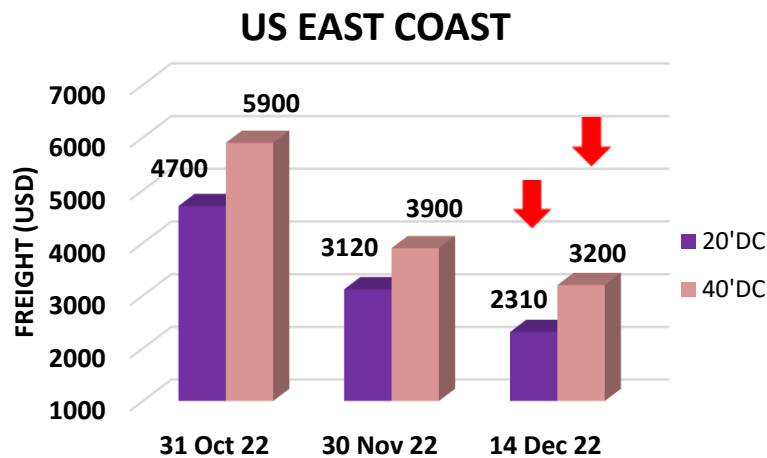
- ISOCC (Oct. 22): USD247/TEU, USD494/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Nov. 22): USD177/TEU, USD354/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Dec. 22): USD194/TEU, USD388/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

Decarbonization tops IMO's London MEPC79 agenda

Ocean carriers preparing to implement regulatory changes in the coming years will be tuned into the International Maritime Organization's 79th Maritime Environment Protection Committee (MEPC79), which kicked off in London Monday.

IMO member states will be discussing a range of greenhouse gas (GHG) emission reduction measures at the meeting, including ship energy efficiency calculators and market-based technical and carbon-pricing mechanisms.

"Essential work must be completed to set the path for the decarbonization of the shipping industry, in line with the objectives of the Paris Agreement," IMO Secretary-General Kitack Lim told delegates in his opening address.

MEPC79 comes just three weeks after the United Nations Climate Change conference in Egypt (COP27), where Lim said there was strong interest in the IMO's decarbonization work, "in particular, how future regulatory signals could encourage the production of alternative low- and zero-carbon fuels for shipping and the related necessary expansion of renewable energy production," he said in Monday's address.

That is a critical issue around which the success of decarbonizing shipping will revolve. There is a huge cost associated with transitioning from fossil fuels to renewable sources of energy. Clean energy investment of at least \$4 trillion by 2030 will be required to put the world on track for net-zero emissions by 2050, three times what is being invested today, according to the International Energy Agency.

MEPC79 delegates will also be considering a basket of measures that can integrate both technical and carbon pricing elements as the maritime industry transitions to more renewable fuels.

One of the technical measures that will get discussion time is the IMO's Carbon Intensity Indicator (CII), which calculates how efficiently a vessel above 5,000 deadweight tons transports goods or passengers

and is given in grams of carbon dioxide (CO₂) emitted per cargo-carrying capacity and nautical mile. The first reporting of the CII using 2023 data is due no later than March 31, 2024.

Container shipping companies have voiced concern over the lack of enforcement measures from the IMO for the energy rating, without which they say the CII will not be effective. The carbon pricing discussions will follow on from a May online meeting of the MEPC, where measures agreed included a GHG levy, a GHG fuel standard, emissions trading, and a funding/reward system tied to a specific emissions benchmark.

The European Union is leading the way in that area with its Emissions Trading System (ETS). Under the “cap-and-trade” principle, ship operators from 2024 will be required to buy and surrender ETS emission allowances, known as EU Allowances, for each ton of CO₂ emissions reported under the scope of the system, with penalties levied for noncompliance.

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

Liners are turning into tramp operators as they blank more sailings

Ocean carriers are ramping up their efforts to halt the relentless erosion of container spot rates by blanking more sailings from Asia, but shippers claim they are becoming like tramp operators in the process. But there is some evidence that export space is now tightening: reports to The Loadstar recently have indicated that some carriers are putting out full signals for ships sailing before the Chinese New Year holiday next month.

Hitherto, ships not blanked have been departing from Asia for North Europe with utilisation levels “less than 75%”, according to anecdotal reports.

Meanwhile, 2M partners MSC and Maersk confirmed today that they would again be withdrawing their Shogun/AE1 Griffin/AE55 Asia-North Europe loop in the week before Christmas, due to “slowing demand”. Alphaliner’s analysis of the weekly capacity available on the route shows a total of 418,500 teu – down 4.2% since November, and 7.2% less than August’s offer of 450,750 teu.

According to the consultant, of the 32,250 teu of weekly headhaul capacity withdrawn since August, 2M blankings accounted for some 22,000 slots, while Ocean Alliance partners CMA CGM, Cosco, OOCL and Evergreen have removed some 10,250 teu of weekly capacity. Surprisingly, the consultant found that the weekly offering to North Europe from THE Alliance members Hapag-Lloyd, ONE, Yang Ming and HMM was virtually unchanged.

However, their strategy could be more aligned to the use of ‘slidings’ to adjust capacity, thereby running sailings into the following weeks. The period since August has also seen the demise of small liner new entrants to the tradelane, which had been encouraged by the highly elevated rates and capacity shortage that had prevailed until late summer. However, the non-alliance carriers on the route were fairly insignificant, in terms of the market share they captured – just 2.7% in total.

According to Drewry’s weekly Cancelled Sailings Tracker, covering the transpacific, transatlantic, Asia-North Europe and Asia-Med trades, carriers have announced 96 cancelled sailings between week 49 (5 – 11 December) and week 1 (2 – 8 January), out of a total of 730 scheduled sailings, a cancellation rate of 13%. “During this period, 54% of the blank sailings will occur on the transpacific eastbound, 29% on Asia to North Europe and the Mediterranean and 17% on the transatlantic westbound trade,” said Drewry.

Moreover, blankings look set to increase next year, unless there is a quick recovery in global economies. Drewry warned: “In January 2023, effective capacity across the major east-west trades will rise by 12% year on year. Carriers are expected to continue to suspend services and announce blank sailings.”

However, the policy of blanking sailings, sometimes with little or no notice, is hugely disliked by the shipper community, they would much prefer to see carriers temporarily suspend loops with advance notice, so they can plan their supply chains.

“You can’t really call the services liner anymore,” complained one UK-based shipper to The Loadstar recently. “The carriers are increasingly cavalier towards scheduling and looking for inducement calls – that to me is compatible with being a tramp operator,” he said.

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

Sign of the times as world's largest boxship sails light on its maiden voyage

The 24,004 teu Ever Atop transited the Suez Canal over the weekend on its maiden voyage to North Europe, apparently less than three-quarters full, evidencing the severe contraction in demand impacting the tradelane. The ULCV was the final ship to be delivered of an order of the ten A24 series design for Taiwanese carrier Evergreen, and along with sister ships Ever Aria and Ever A lot holds the title of largest containership afloat, in terms of nominal capacity.

The newbuild is being phased into an Asia-North Europe Ocean Alliance loop, but the PR interest of a call at a port hub by the biggest containership afloat will be lost with the arrival of a vessel that is visibly extremely light on deck.

An ocean carrier will make every effort to maximise the load on a vessel’s maiden call, even topping up the deck with empty containers to give a fully laden effect, so the sailing of the ship under-utilised, among a raft of other blanked sailings, shows how badly the market has deteriorated in just a few months.

Indeed, the earlier arrivals of Ever Atop’s sister vessels were greeted with all the normal ceremony surrounding the world’s largest containerships, when they arrived at their first port of call in North Europe, laden to the gunnels. But a few months on, carriers are racking up some serious voyage losses on ships that do sail, and bleeding from high overheads with no revenue from the sailings they blank.

Notwithstanding that several carriers still have some tailwind from the boom period that is seeing some shippers honouring contract pricing and continuing to pay rates three or four times higher than the spot market average, the revenue shortfall in Q4, compared with carrier paired-down budgets, is likely to be significant.

And this could oblige the publicly listed carriers to downgrade their earnings forecasts for Q4.

Meanwhile, a UK-based carrier contact told The Loadstar last week they were at a stage where discounting rates seemed to be having little impact on bookings.

“The volume is just not there at the moment to support the network as it stands, and we are already blanking over a third of our sailings,” he said. The severe contraction in demand on the route has already

caused the demise of new entrants, left with expensive charter vessels and daily hire rates they can no longer service.

“We need to somehow get over the Christmas holiday period and, hopefully, the orders will come back in ahead of the Chinese New Year,” said the contact.

Nevertheless, the positive effect of the collapse of imports into North Europe has given overstretched terminals breathing space to better organise their facilities. In Hapag-Lloyd’s regular customer operational update for its North European container hubs, the carrier reported operations as ‘normal’ at all its terminals with sufficient yard capacity, reefer point availability and space for empty storage.

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 2 Dec 2022	Current Index 9 Dec 2022
Comprehensive Index			1171.36	1138.09
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1085	1047
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1827	1841
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1437	1430
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3437	3290
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1184	1171
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	602	705
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3717	3567
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	3366	3085
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2025	1834
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	349	321
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	337	331
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	237	216
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	272	269

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งขบเซาต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่องเช่นเดียวกัน สำหรับเส้นทางยุโรป Demand ยังคงอ่อนแอ ส่งผลให้ตลาดยังคงขบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง แต่เริ่มมีสัญญาณจะคงที่ในอนาคต สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ตลาดการขนส่งขบเซาต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย Demand เริ่มทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับขึ้นจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ Demand ด้านการขนส่งอ่อนแอ ส่วนค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ภาพรวมตลาดการขนส่งโดยทั่วไปยังคงทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลงเล็กน้อยจากสัปดาห์ที่แล้ว
