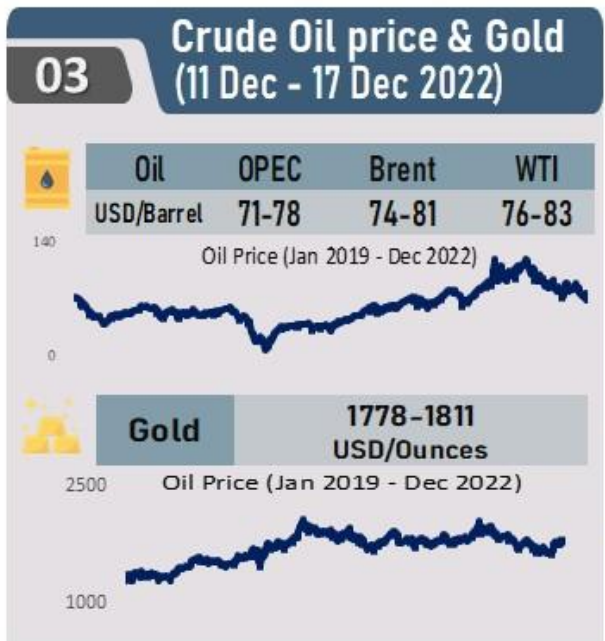
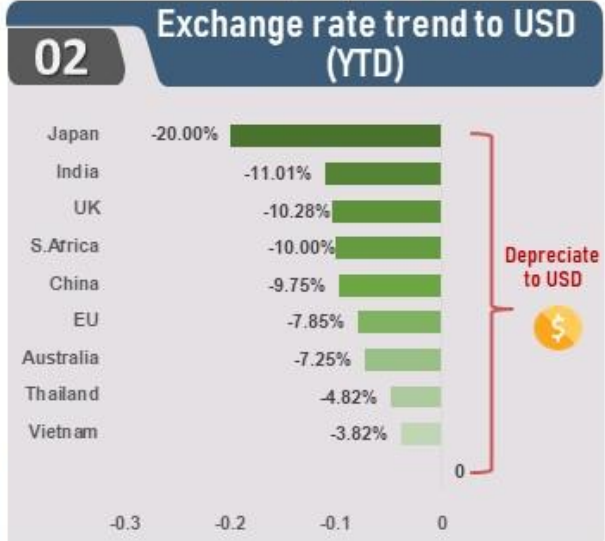


Weekly Briefing (20 December 2022)

01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
34.79	36.86	42.25	23.36
CNY	JPY	INR	VND
4.989	0.2545	0.4208	0.0014



05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

- Global Recession Risks Rise as Central Banks Raise Rates**
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bloom.bg/3YwPqmD>
- Japan Keeps Defying Fed-Led Consensus on Rate Hikes**
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bloom.bg/3uYJ95N>
- Ocean carriers plan to blank half their sailings from Asia, post-CNY**
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3Wbq4Jv>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

สัปดาห์ที่ 50 พ.ศ. 2565



สรุปค่าระวางเรือประจำสำปดาร์

"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		
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

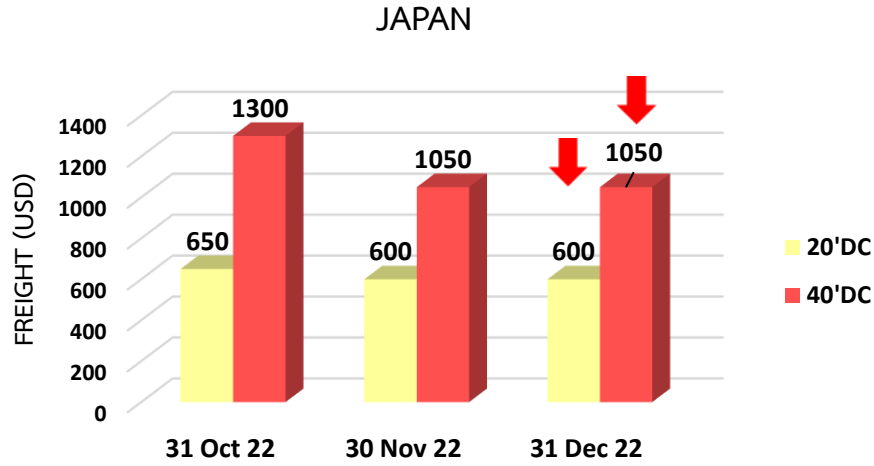
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนธันวาคม เพิ่มขึ้นประมาณ 823 USD/TEU และ 1,646 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,600-2,700 USD/TEU และ 5,150-5,350 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนธันวาคม ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 1,100 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance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

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนธันวาคม 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 โดยสถานการณ์ตู้ดีซีขึ้น รวมถึงสถานการณ์ระวางคลี่คลายลงอย่างต่อเนื่อง

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

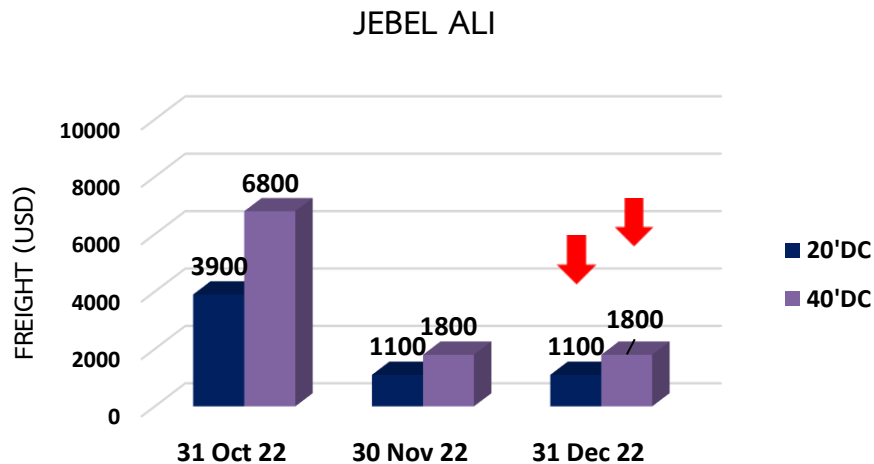
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,000	1,200	All-in	Effective till 31-DEC-2022
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,400	1,800	OBS: USD 223/TEU, USD 446/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	4,250	6,500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

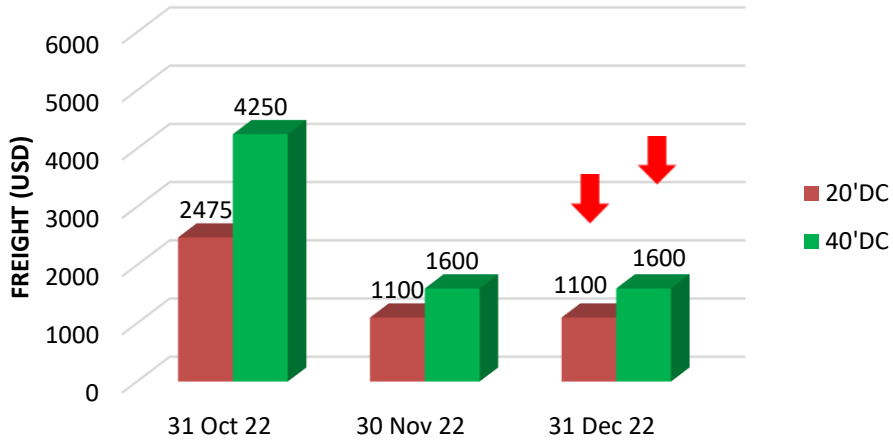


Subject to

- 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

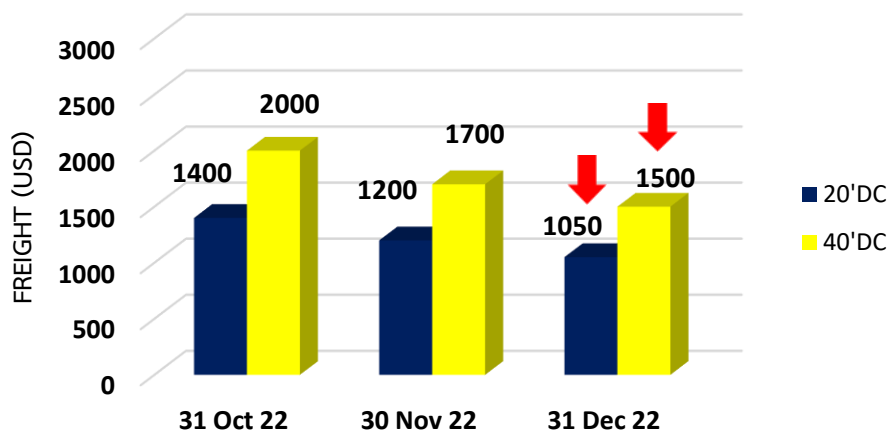


Subject to

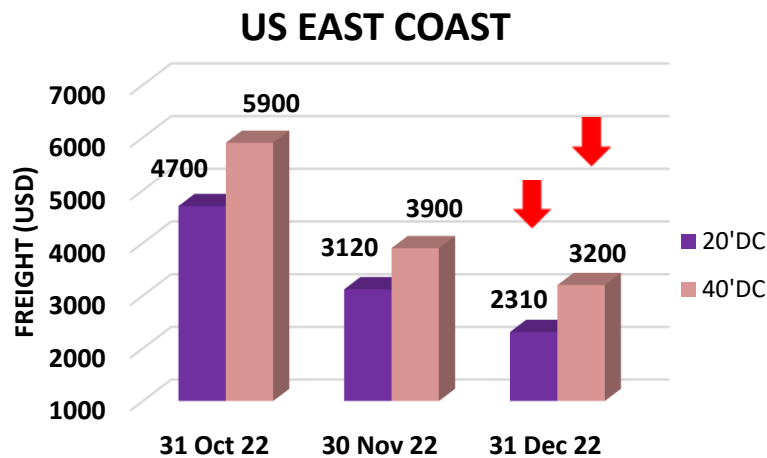
- ISOCC (Oct. 22): USD247/TEU, USD494/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Nov. 22): USD177/TEU, USD354/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Dec. 22): USD194/TEU, USD388/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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 rates settling at a shifting bottom: sources

Freefalling spot rates that dominated the eastbound trans-Pacific trade in October and November appear to have bottomed out in December, and carrier and shipper sources expect rates to move in a narrow range for the next several months.

Carrier, forwarder, and shipper executives told the Journal of Commerce this week there will be no pre-Lunar Year bump in rates in January because they expect US demand to remain weak while exports from China decline further as factories close early next month for an extended holiday break.

“I would say in the last two to three weeks, we have seen a bottoming out now on those rates and on those rate indexes, and I would expect that to continue for a while into 2023,” Jeremy Nixon, CEO of Ocean Network Express (ONE), told a virtual press conference Wednesday sponsored by the Port of Los Angeles. Depending on the index, spot rates to the West Coast this week ranged from about \$1,700 to \$2,000 per FEU, with East Coast spot rates in the range of \$3,000 to \$4,000 per FEU. Shippers and carriers expect rates will fluctuate in a narrow band over the next several months until normal trade flows return in April or May.

Michael Braun, vice president of customer solutions at rate benchmarking platform Xeneta, said West Coast spot rates this week are averaging about \$1,700 per FEU. “I don’t expect a Chinese New Year bump — just flat,” Braun said. Consultancy Drewry said the Shanghai to Los Angeles rate on Friday was \$2,000 per FEU to the West Coast, flat compared with last week, and \$3,952 per FEU to the East Coast, down 1 percent week over week. “Drewry expects smaller week-on-week reductions in rates in the next few weeks,” it said.

Even lower spot rates are available on the open market to shippers and non-vessel-operating common carriers (NVOs). Jon Monroe, who serves as a consultant to NVOs, said spot rates as low as \$1,200 per FEU to the West Coast and \$3,000 per FEU to the East Coast can be found.

“I’m also seeing NVO spot rates at \$1,200, and with no Chinese New Year surge, they won’t go up anytime soon,” said another source, a consultant and former logistics executive for national retailers.

Still, industry sources are confident rates won’t collapse from current levels, either. “I don’t expect a complete deterioration of the market,” Braun said.

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

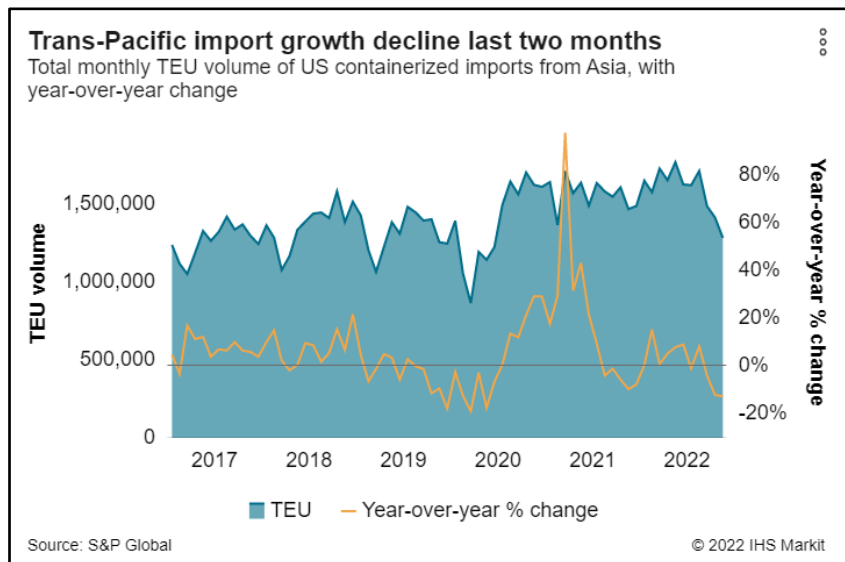
Fresh decline in US imports from Asia further hobbles trans-Pac trade

US imports from Asia declined for the third consecutive month in November, deepening industry pessimism about the possibility of a pre-Lunar New Year cargo bump with factories in China planning to shut earlier than usual for the holiday amid weakening demand in North America and Europe.

Asian imports last month declined 12.6 percent from November 2021 to 1.3 million TEU, according to container statistics released Wednesday by PIERS, a sister product of the Journal of Commerce within S&P Global. November’s drop follows year-on-year declines of 11.8 percent in October and 4.2 percent in September.

Shippers and forwarders forecast that the decline in volumes in the eastbound trans-Pacific will continue to accelerate in early 2023 as a number of factories in China will begin furloughing workers in early January rather than waiting for the annual Lunar New Year celebrations to begin on Jan. 22.

It’s not unusual for factories in some Chinese cities to shut a few days early so workers can return to their distant villages for the holidays, or to remain closed a few days longer on the back end. But this coming Lunar New Year shutdown is shaping up to be longer than usual as demand in the US wanes.



Gene Seroka, executive director of the Port of Los Angeles, told a virtual press conference Wednesday that many factories in China and Vietnam have said they intend to shut down early and reopen later than in past years.

“Typically, they take two weeks out,” Seroka said. “This year we’re looking at four to five weeks. So effectively, the factories will start to close down around the seventh of January ... through about the sixth of February.”

When the factories reopen and have ramped up to full production, it will take about 12 to 14 days for vessels leaving Asian load ports to reach the US West Coast, so February will be an especially weak month for cargo volumes, Seroka said.

Global Port Tracker, which is published monthly by the National Retail Federation and Hackett Associates, forecasted earlier this month that US imports in February will fall 20.9 percent from February 2022, with year-on-year declines of 18.6 percent in March and 13.8 percent in April.

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

Reefer container rates set to join the downward trend, warns Xeneta

Reefer spot rates, holdouts of the boom in the last few years, have finally begun to follow the rest of the container segment in its a downward slide. Xeneta reported today that rates had fallen from \$5,000 per unit to \$4,300, a long term average of rates on the key North Europe to China trade.

And the decline is accelerating, noted Peter Sand, Xeneta’s chief analyst. “We saw spot rates remain largely static for much of 2021 and 2022... as rates were falling market-wide, reefers stayed strong, especially on this route, a dry container back-haul.” The downward trend was a further demonstration of the independence of rates from the cargo carried, Xeneta pointed out, given that, despite stable rates, demand had been on the decrease since mid-2021, falling 36%.

“...October end[ed] as the first month of year-on-year volume growth since March 2021,” said Mr Sand. “Nevertheless, it wasn’t enough to protect the rates, which are adjusting to the now established market and macroeconomic fortunes.”

However, in a recent webinar, Drewry pointed out that specialised reefers – a small subset of trades comprising a group of ancient 30-year-old conventional reefer ships – had bucked this trend, and were in high demand, collecting around 180 cents per cubic foot on some trades between January and March 2022.

Philip Gray, Drewry’s reefer sector analyst, said conventional reefers had benefited from supply chain shortcomings in the container segment, which had led to wasted food, shorter shelf lives, supply shortages and increased prices.

While they make up just 10% of trades and are all but excluded from high-value reefer cargo, Gray argued that specialised reefers were integral to the wider reefer sector, thanks to their ability to serve small islands where large containerships would be unable to call.

On the reefer sector as a whole, Mr Sand said: “It’s worth remembering that, relatively speaking, reefer rates on this corridor are still strong. In the pre-pandemic days of 2019, the average unit spot price for a 40ft reefer was \$2,185. That shows current strength, of course, but it also suggests there’s potential for them to fall a great deal more.

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 9 Dec 2022	Current Index 16 Dec 2022
Comprehensive Index			1138.09	1123.29
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1047	1050
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1841	1851
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1430	1423
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3290	3169
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1171	1153
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	705	738
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3567	3401
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	3085	3087
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1834	1649
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	321	331
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	331	341
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	216	205
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	269	236

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งขบเซาต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่องเช่นเดียวกัน สำหรับเส้นทางยุโรป Demand และตลาดการขนส่งเริ่มมีแนวโน้มปรับตัวขึ้น ในขณะที่ค่าระวางปรับขึ้นเล็กน้อย สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา Demand การขนส่งไม่เพิ่มขึ้น ในขณะที่ค่าระวางลดลงต่อเนื่อง แต่อยู่ในสัญญาณทรงตัว สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย Demand การขนส่งในภาพรวมทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับขึ้นต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ Demand ด้านการขนส่งยังคงอ่อนแอ ส่วนค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ภาพรวมตลาดการขนส่งโดยทั่วไปยังคงทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับขึ้นจากสัปดาห์ที่แล้ว
