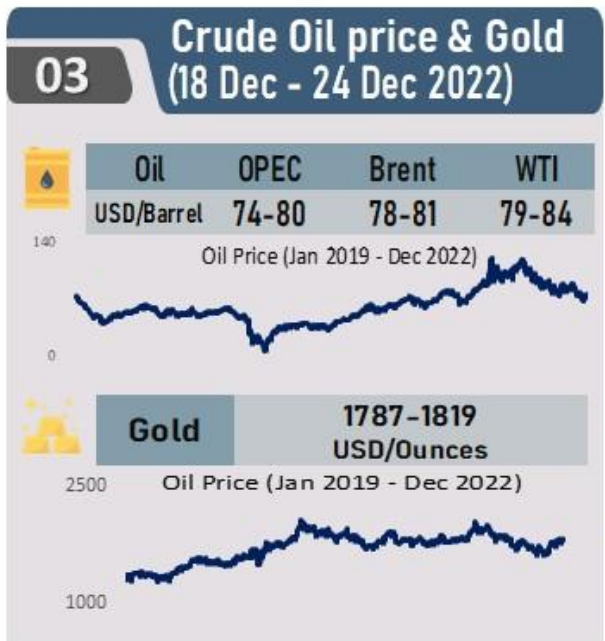
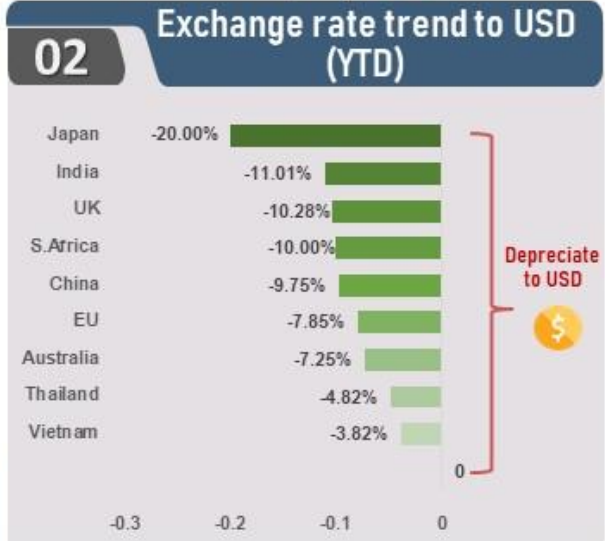


Weekly Briefing (27 December 2022)

01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
34.75	37.07	41.89	23.36
CNY	JPY	INR	VND
4.972	0.2618	0.4207	0.0014



05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

- China's Economy Is Showing Increasing Strain From the Covid Tsunami
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bloom.bg/3hPscHN>
- New China Covid outbreaks wreak havoc on supply chains
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3hWiSiG>
- Contract rates on trans-Pacific, Asia-Europe set to tumble: analyst
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3i4pzwz>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 51 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		Subject to ISOCC USD 124/TEU, USD 248/FEU War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU	
Thailand - Jebel Ali	1,100	1,800		
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

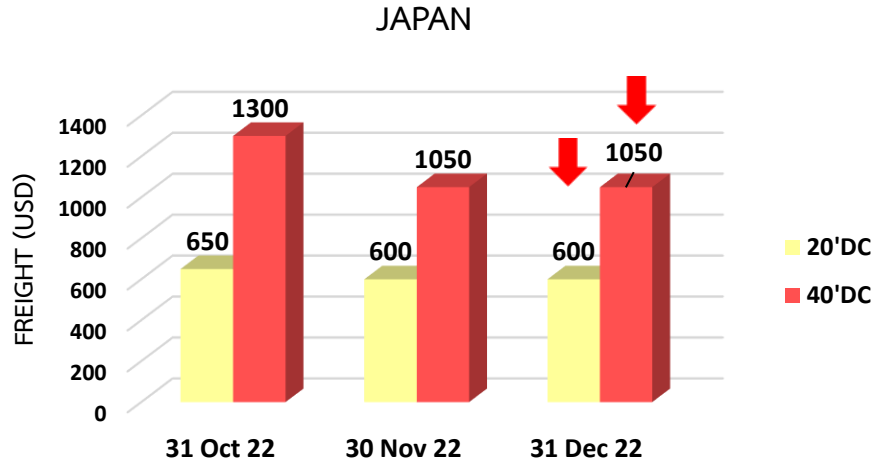
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนธันวาคม เพิ่มขึ้นประมาณ 823 USD/TEU และ 1,646 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,600-2,700 USD/TEU และ 5,150-5,350 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนธันวาคม ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 1,100 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU ในขณะที่ค่า IMO Sox Compliance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

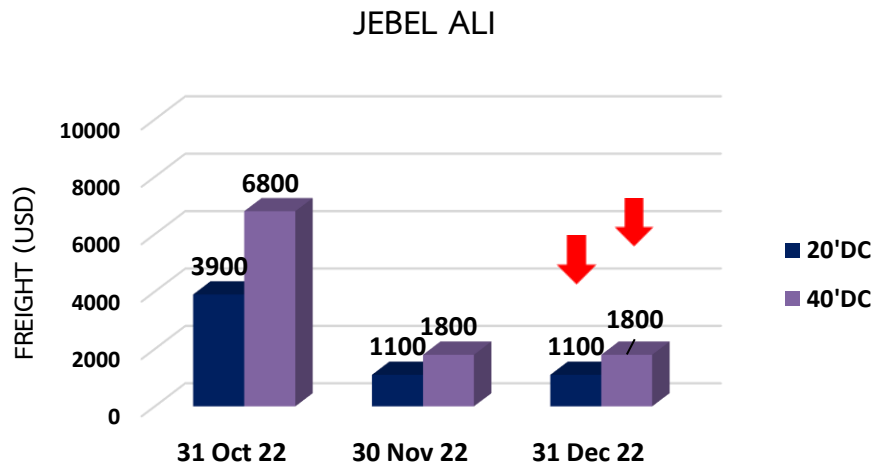
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,000	1,200	All-in	Effective till 31-DEC-2022
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,400	1,800	OBS: USD 223/TEU, USD 446/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	4,250	6,500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

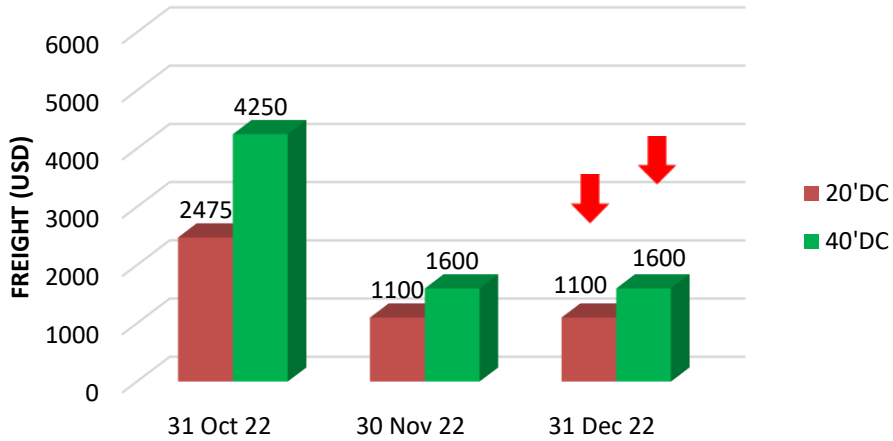


Subject to

- 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

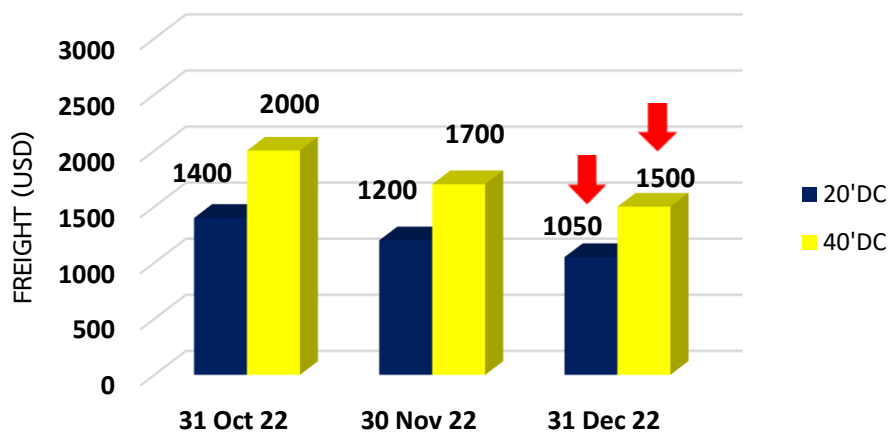


Subject to

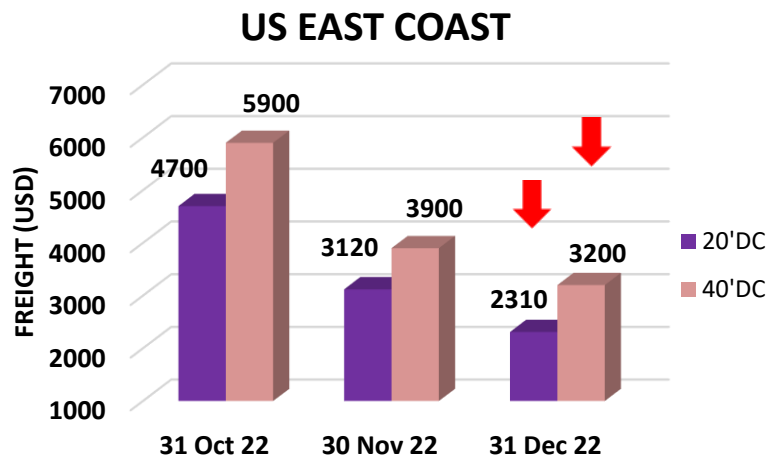
- ISOCC (Oct. 22): USD247/TEU, USD494/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Nov. 22): USD177/TEU, USD354/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Dec. 22): USD194/TEU, USD388/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

Saudi Arabia aims to quadruple containerized trade by 2030

Saudi Arabia is making a sizable bet that it can transform its container shipping sector, much like it's trying to do in other non-oil sectors from electric cars to renewable energy. By building out inland logistics hubs and enhancing rail connectivity, officials in Saudi Arabia are looking to more than quadruple the country's annual container throughput to 40 million TEU by 2030.

The ambitions of Saudi Arabia's Vision 2030 plan are seemingly matched by the scale of so-called giga projects such as the \$500 billion Neom scheme, which includes a new 170-kilometer city and a container port with annual handling capacity of 9 million TEU. According to plans for the Oxagon port unveiled Dec. 21, the facility will be the largest floating structure in the world.

In addition, King Abdullah Port has plans for a twin basin complex that could eventually see capacity reach 25 million TEU, while the port of Dhiba, located in the northwestern city of Duba, is planning expansion efforts that will bring annual capacity to between 3.5 million and 4 million TEU by 2030.

"Container throughput is expected to grow above 10 percent this year, which is already a good sign of how Vision 2030 and the economic diversification is impacting the port and logistics industry," Genis García-Alzórriz, principal at ALG, a consulting firm specializing in transportation infrastructure, told the Journal of Commerce. "Giga and mega developments such as Neom, or the expansion of Riyadh city to more than 15 million inhabitants, will also have a strong contribution to reach those figures." As those efforts filter through various government ministries, Crown Prince Mohammed bin Salman has become increasingly vocal about the country's potential for trade growth.

"Our geographic location is exceptional," he said. "We are the only country in the world to have three major maritime straits, which contribute to approximately 30 percent of global seaborne trade passing within our boundaries, sitting at the crossroads of Asian and African trade and Europe's trade to Asia. Saudi Arabia has a great opportunity to create logistics services whether by air or through ports or industrial complexes."

Anthony Miller, an independent supply chain and logistics technology consultant, said that in looking beyond traditional oil markets, Saudi Arabia’s Public Investment Fund (PIF) is “playing on all fronts. Just like a venture capital firm with plenty of cash but little knowledge in the field, they are hedging their bets outside of oil, and hoping to hit a winner.”

“Saudi Arabia sits in a great position right now, with an important trucking scene in the region and decent ocean potential,” he added. “This all remains very ‘classic’ though, as do their current investments in the name of ‘growth.’”

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

Carriers are facing the 'quiet before the storm' for contract rates

A year ago, shippers were desperate to agree annual contract deals with ocean carriers to secure their supply chains, and were prepared to do, and pay, ‘whatever it took’. And carriers were holding ‘beauty contests’ to determine the most attractive large-volume BCOs to be included in their exclusive customer portfolios. But 12 months on, the container liner shipping market has seen an 180-degree turn – world economies are being racked by huge hikes in energy costs, high inflation and spiralling interest rates, causing a pause in discretionary spending by consumers and a sharp downturn in demand.

Since the ‘non-event’ peak season in JUL & AUG this year – traditionally when carriers garner the most revenue from pre-holiday season orders – container spot rates from Asia have collapsed, along with demand, as carriers have been obliged to heavily discount their short-term rates. Moreover, the margin between the weekly decreasing spot rates and the elevated annual contract rates became so great that one by one carriers buckled and granted their core contract customers dispensation to book cargo via their spot platforms.

Meanwhile, despite an aggressive blanking strategy by the shipping lines, including ‘slidings’ and sending vessels on the backhaul from North Europe back to Asia via the longer Cape of Good Hope route, carriers were unable to turn the fall in spot rates back to pre-pandemic levels, or below on some tradelanes.

Nevertheless, there is evidence over the past couple of weeks that the spot rate bottom may have been reached on the key Asia-North Europe and Asia to US west coast routes. For instance, this week’s Asia-North Europe component of Drewry’s WCI index actually recorded a slight uptick, to \$1,706 per 40ft.

And there was another sign this week that the rot had stopped on the route, with The Loadstar’s inbox receiving very few ‘spam’ e-mail quotes from China-based forwarding agents offering “prompt space with all carriers at \$1,000 a box”. And on the transpacific Asia to US west coast route, spot rates also seem to have plateaued, with the week’s Xeneta XSI reading ticking up 1.3%, to \$1,529 per 40ft.

By Christmas on the Asia to Europe tradelane, the contract season is normally well under way, but judging by the feedback from some of The Loadstar’s forwarding and NVOCC contacts, there is an understandable reluctance by both shippers and carriers to start negotiations until they see how the market plays out after the Chinese New Year, which commences on 22 January.

Xeneta’s long-term contract market report for December saw its index of crowd-sourced contract rates flat on the month, albeit that few deals were completed.

But Xeneta’s CEO Patrik Berglund believes we are really just seeing “the quiet before the storm”, in terms of contract rate reductions. He said: “The narrative for the beginning of 2023 looks to be very different.

“All indicators point towards considerable rate drops from today’s levels, with several of the major Far East trades pointing towards new long-term contracts that are much closer to the current far lower spot rate benchmarks.”

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

US east coast ports catch a chill in the downturn

The coastal shift of cargo from America’s west coast to the east and Gulf Coast ports could not mitigate a 10% slump in container import volumes in November at the eastern terminals.

According to the McCown Report analysis of the top ten US container ports, the east and Gulf Coast gateways saw a 9.7% decline in imports last month, compared with November 2021, to 939,766 teu. Nevertheless, the US east coast terminals fared better than their Pacific coast rivals, where imports collapsed by a massive 26%, to 721,876 teu. Overall, the top US ports recorded a 17.5% fall in containerised imports last month, compared with last year, to 1,661,642 teu.

“This marks the third straight month of rapidly expanding year-on-year declines that began with August’s modest 0.6% decline and grew to a 5.3% decline in September, prior to the widening gap of the last two months,” said John McCown, author of the report and founder of consultancy Blue Alpha Capital.

Mr McCown said the November container import numbers represented “the largest overall monthly decline since the financial crisis”. Moreover, it is also now taking its toll on the previous cargo expansion at ports on the east coast, where port congestion has now eased considerably. “The decrease of 9.7% at east and Gulf Coast ports was an abrupt change from the 2.6% increase in October and 7.1% increase in September,” said Mr McCown.

Meanwhile, transpacific ocean carriers have been reacting to the downturn and extremely poor outlook on the tradelane by blanking a substantial number of scheduled sailings from Asia to the US west coast, and now they are being obliged to tighten up their capacity management to incorporate the previously more robust Asia-east coast services.

Indeed, yesterday Maersk advised that, from late January, it was going to implement “service speed optimisation” on vessels plying the transpacific US east coast tradelane. It said reducing the speed of the vessels it operates in a vessel-sharing alliance with MSC within the 2M, would increase cargo transit times on routes via the Panama and Suez canals by up to two days, but the frequency of sailings would be unchanged by the deployment of extra vessels to the respective loops.

And today, 2M partner MSC followed this up with details of blanked sailings on the route in and around the Chinese New Year holiday, which commences on 22 January. During week 4, the 2M, and partner Zim, will blank three loops from Asia to the US east coast. MSC said its America pendulum loop, operated by the 8,648 teu Columbine Maersk and branded TP17 by Maersk, will not sail, nor will the Pelican / TP88 loop 6,078 teu Zim Pusan and the Lone Star / TP18 loop 5,992 teu GSL Tegea.

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 16 Dec 2022	Current Index 23 Dec 2022
Comprehensive Index			1123.29	1107.09
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1050	1049
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1851	1896
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1423	1418
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3169	3096
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1153	1152
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	738	721
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3401	3367
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	3087	2957
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1649	1570
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	331	321
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	341	331
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	205	189
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	236	225

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งเริ่มส่งสัญญาณการทรงตัวที่ดีขึ้น ในขณะที่ค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางยุโรป Demand และตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อย สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ขาดปัจจัยหนุนการเติบโตของตลาดและ Demand ในขณะที่ค่าระวางลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย Demand การขนส่งในภาพรวมทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อย สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมตลาดการขนส่งยังคงขบเซา ส่วนค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ตลาดการขนส่งยังคงทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อยจากสัปดาห์ที่แล้ว
