

Weekly Briefing (19 July 2022)



01

THB rate / currencies



USD
36.32



EUR
36.38



GBP
43.07



AUD
24.54



CNY
5.4



JPY
0.2631



INR
0.4555



VND
0.0015

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (10 Jul - 14 Jul 2022)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	104-115	99-108	95-104

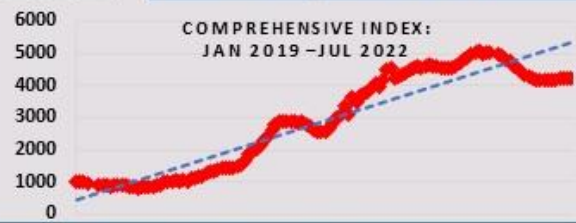


Gold	1711-1739
USD/Ounces	



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)	
8-Jul-22	4,143.87
15-Jul-22	4,074.70
-69.17	

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ



1. ควัน "เฟด" ขึ้นดอกเบี้ยแรง ไซดเอฟเฟกต์ สะเทือนถึงไทย
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3P9hxmF>
2. ได้ข้อสรุป! ยูเครนใกล้จะส่งออกสินค้าอาหาร-การเกษตรได้อีกครั้ง
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3yNCJrv>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

สัปดาห์ที่ 28 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	900	1,600	Subject to ISOCC USD 69/TEU, USD 138/FEU	Effective till 31-Jul-2022
Thailand - Qingdao				
Thailand - Hong Kong	700	1,300		
Thailand - Japan (Main Port)	650	1,300		
Thailand - Kaohsiung	900	1,700		
Thailand - Klang	650	1,200	Subject to ISOCC USD 40/TEU, USD 80/FEU	
Thailand - Jakarta	650	1,200		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	550	1,050		
Thailand - Singapore	600	1,250		
Thailand - Manila (North & South)	800	1,500		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	3,900	6,800	Subject to ISOCC USD 101/TEU, USD 202/FEU War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU	
Thailand - South Korea (Busan)	500	1,000	LSS: USD 220/TEU, USD 440/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	600	1,200		
Thailand - Nhava Sheva	4,100	6,100	ISOCC: USD 80/TEU, USD 160/FEU	
Thailand - Melbourne	3,600-3,750	7,200-7,435	FAF: USD 325/TEU, USD 650/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	4,300	7,600	Subject to ISOCC USD 169/TEU, USD 338/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	6,250	10,400	ISOCC: USD 124/TEU, USD 248/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	5,520	6,900		
Thailand - US East Coast	7,840	9,800		
(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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกรกฎาคม 2565 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคองที โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 900 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,200 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 700 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU แต่ค่า Low Sulphur Surcharge มีการปรับลดลง ส่วนสถานการณ์ตู้ พบว่าตู้ 20' บางส่วนพบปัญหาขาดแคลน ในขณะที่สถานการณ์ระวางยังไม่พบปัญหา สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคงที่เช่นเดียวกัน อยู่ที่ 4,300 USD/TEU และ 7,600 USD/FEU ในขณะที่ค่า Low Sulphur Surcharge ปรับเพิ่มขึ้น

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 85 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 3,600-3,750 USD/TEU และ 7,200-7,435 USD/FEU โดยค่า FAF ปรับเพิ่มขึ้น ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนกรกฎาคม ค่าระวางคงที่ ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 6,250 USD/TEU และ 10,400 USD/FEU

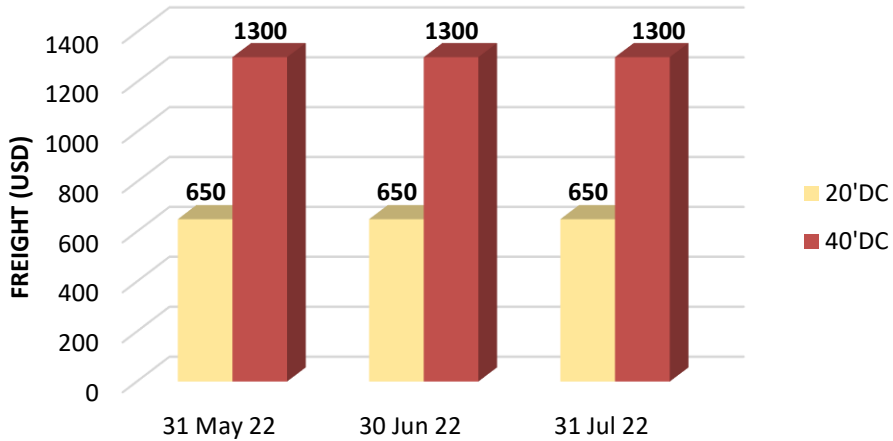
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนกรกฎาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับลดลง 400 USD/TEU และ 500 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 5,520 USD/TEU และ 6,900 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ปรับลดลง 160 USD/TEU และ 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 7,840 USD/TEU และ 9,800 USD/FEU โดยสถานการณ์ตู้ดีขึ้น รวมถึงสถานการณ์ระวางคลี่คลายลงอย่างต่อเนื่อง

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	-	3,000	USD 207/FEU	Effective till 31-Jul-2022
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,800	2,300-2,500	OBS: USD 188/TEU, USD 376/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	9,000	13,000	OBS: USD 591/TEU, USD 1182/FEU	
London Gateway / Southampton	10,000	14,000		

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

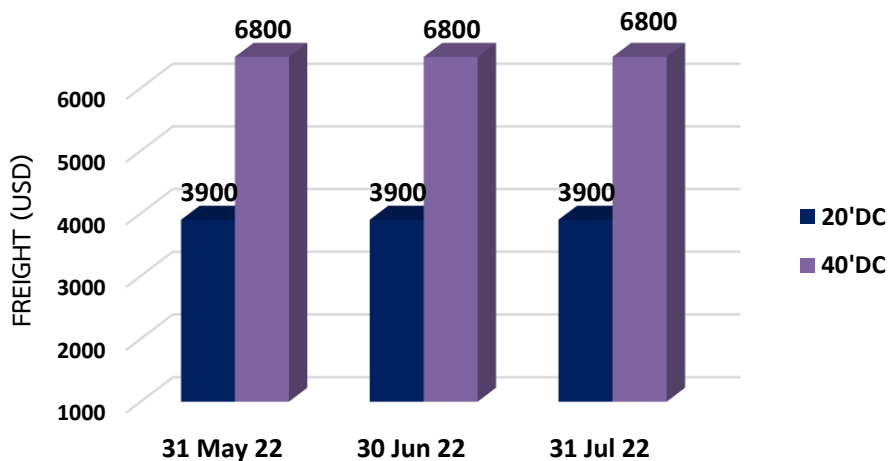
JAPAN



Subject to Low Sulphur Surcharge (May 22): USD 115/TEU และ USD 230/FEU
(Jun. 22): USD 92/TEU และ USD 184/FEU
(Jul. 22): USD 69/TEU และ USD 138/FEU

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

JEBEL ALI

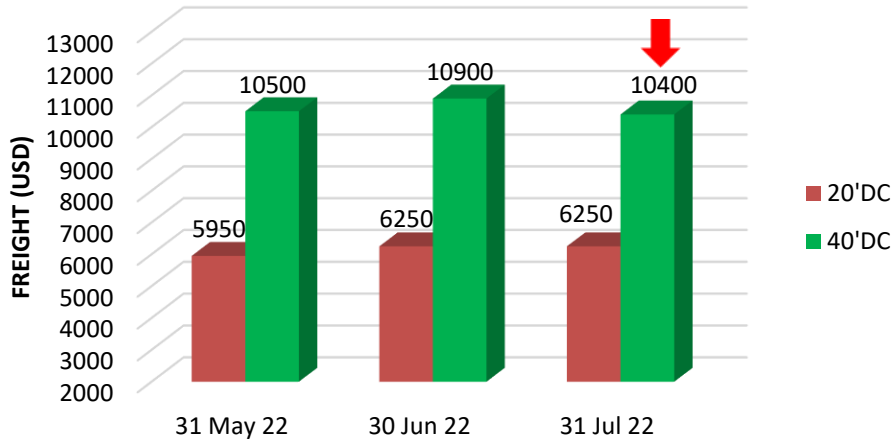


Subject to

- Low Sulphur Surcharge (May 22): USD 124/TEU และ USD 248/FEU
(Jun. 22): USD 79/TEU และ USD 158/FEU
(Jul. 22): USD 101/TEU และ USD 202/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2565

EUROPE

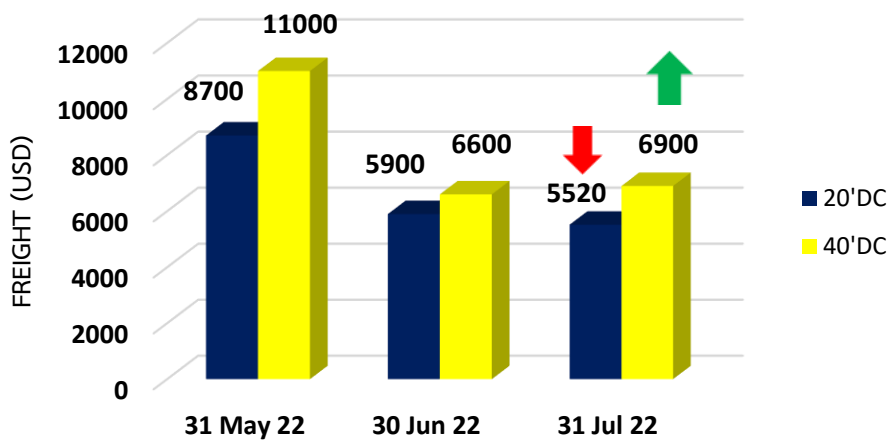


Subject to

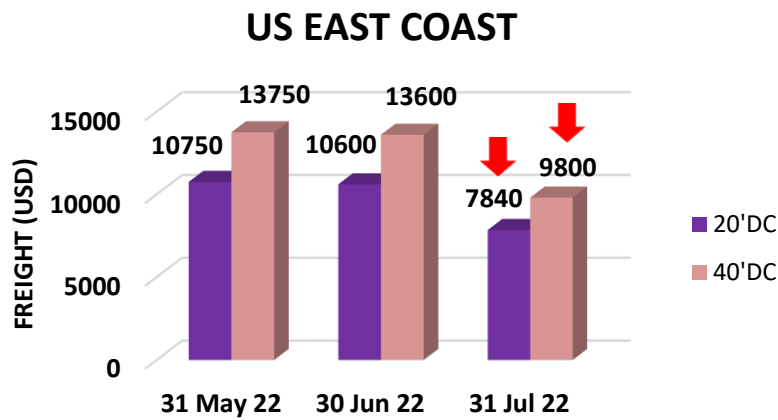
- ISOCC (May 22): USD177/TEU, USD354/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU (Effective from 15-May-22)
(Jun. 22): USD141/TEU, USD282/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Jul. 22): USD124/TEU, USD248/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

US WEST COAST



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2565



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญของสายเรือ

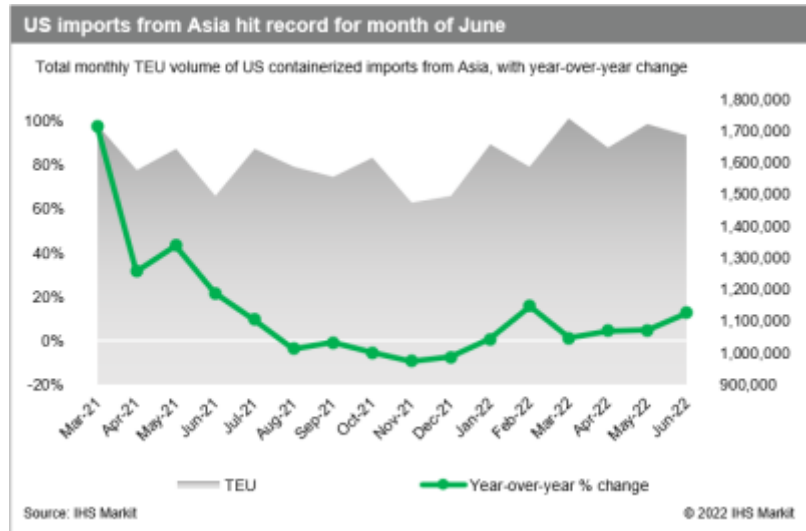
สายเรือ Sealand

- ประกาศแจ้งเรียกเก็บค่า Administrative Fee ในอัตรา USD 5,000/BL สำหรับกรณีการแจ้งข้อมูลสินค้าไม่ถูกต้อง (Misdeclared Cargo) ซึ่งเป็นเหตุผลด้านความปลอดภัย เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหาย จากการสำแดงเท็จ อาทิ การแจ้งสินค้าอันตรายเป็น สินค้า Non-Hazardous เป็นต้น ทั้งนี้ สายเรือมีทีมที่คอยติดตามประเด็นดังกล่าว เพื่อสื่อสารกับผู้ส่งออก ในการแจ้งข้อมูลให้ครบถ้วนหากพบกรณีความผิดปกติ ดังนั้น ขอให้ตรวจสอบข้อมูลสินค้าให้ถูกต้อง รวมถึง Commodity Code ให้ตรงกัน เพื่อความปลอดภัย และหลีกเลี่ยงค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม

US imports from Asia highest ever for month of June

US imports from Asia rose 12.7 percent in June year over year — making it the busiest June ever on the eastbound trans-Pacific — as retailers front-loaded fall merchandise to stay ahead of supply chain bottlenecks and as a hedge against possible disruptions during longshore labor negotiations now under way on the West Coast. Meanwhile, imports through the first half of the year were up 6.2 percent over the first six months of 2021, according to PIERS, a JOC.com sister company within S&P Global. The higher imports for June and the first half of 2022 show that consumer spending has so far not been muted by rising inflation and three months of COVID-19 lockdowns in Shanghai, the world’s largest container port.

US imports from Asia totaled 1.69 million TEU last month, a new record for June. On a month-to-month basis, June imports were down 2 percent from 1.72 million TEU in May. Retailers expect monthly imports in the second half of the year to remain at or near record levels, according to the Global Port Tracker, which is published monthly by the National Retail Federation and Hackett Associates.



The Port of Los Angeles, which released its June cargo figures Wednesday, reported its busiest June ever for total container volumes, including laden imports and exports and empty container returns. Gene Seroka, executive director of the largest US port, said the product mix in the second half of 2022 will shift from inventory replenishment to back-to-school and holiday merchandise. “The volume coming in now was ordered three to four months ago,” Seroka told a press conference Wednesday. “The cargo that will be coming in is different than the cargo on the ground. I see the peak season as being strong.”

PIERS data show imports from Asia in the first half of 2022 were up 31.3 percent from the first six months of pre-pandemic 2019. With the base level for cargo volumes now 25 to 30 percent higher than it was before COVID-19, already-stressed US ports and the inland supply chains they feed must prepare for near-record volumes even if year-over-year monthly increases are in the low to mid-single-digit range. “Supply chain challenges will continue throughout the remainder of the year,” Jonathan Gold, NRF’s vice president for supply chain and customs policy, said in the July 8 Global Port Tracker.

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

Spot rates underpinned by congestion while demand falls

Strikes at German ports and congestion at other North European container hubs is preventing a slump in spot rates as consumer demand from Asia crumbles. Rates for North Europe and the Mediterranean are holding steady at about \$10,000 and \$12,000 per 40 ft respectively, according to the latest readings from the WCI, FBX and XSI spot rate indices. This is despite anecdotal reports to *The Loadstar* that several ships sailed from Asia to North Europe this week with load factors “below 90%”.

Notwithstanding that carriers blanked a number of sailings this week they have been obliged to start touting discounted rates in the market in order to attract bookings. However, port congestion in North Europe is taking out significant capacity as ships suffer longer wait times to berth and slower working alongside, and this could tip the supply and demand balance back in favour of the shipping lines in the coming weeks. Dockers at the German container hubs of Hamburg, Bremerhaven and Wilhelmshaven walked out on Thursday morning

at the start of a 48-hour strike which will heighten the pressure on container terminals already struggling with very high yard density levels and increased dwell times.

Even before the latest industrial action there were reports of vessels having to wait up to two weeks at the busy Hamburg terminals. Elsewhere, on the transpacific, spot rates from Asia to the US west coast continued their decline, falling another 2% this week to \$7,271 per 40 ft, according to the FBX reading. Nevertheless, the erosion in spot rates appears to be slowing after a 30% slump in June. Moreover, spot rates for the US east coast ticked up by 1% this week to \$10,020 per 40 ft, according to the FBX reading, which is also attributed to the impact of congestion at US east coast ports.

One reason given for the disconnect between softening demand and continuing port congestion in Europe and the US is that inventories are high and off-dock storage exhausted. “With shelves and warehouses full, this drop in demand, for now, may be making congestion worse as imports with no place to go sit for extended periods on port container yards or at rail hubs,” said Judah Levine, head of research at Freightos. Mr Levine suggests that this will take some time to unravel. “The unwinding process, for both congestion and rates, could be a slow one,” said Mr Levine.

The delay in a return to some form of normalisation in the supply chain would be unwelcome news for shippers who are facing the upmost inflationary pressures. And in the UK another disagreeable cost element for shippers is the “artificial” rate of exchange (ROE) being used by some carriers to convert US dollar freights to pounds sterling. According to shippers that have spoken to *The Loadstar*, some carriers are setting their ROE up to 5% higher than the official rate, which has become much more significant while freight rates are high. Unfortunately requests to lines to review their ROE are often met with an ill-natured riposte. “When we do dispute the ROE, and maybe another issue, the tone of the response from the carriers has turned a little aggressive over the last year and is certainly not courteous or customer friendly,” bemoaned a forwarder.

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

Improved schedule reliability set to take pressure off reefer market

Improved schedule reliability and port congestion is set to benefit reefer container shipping, according to DHL Global Forwarding. In its latest reefer market update, the forwarder said there had been “real progress” with shipping schedules and congestion, compared with 2020 and 2021, which were notoriously bad for the sector. DHL said: “We certainly believe cargo will be shipped faster on certain trade lanes, and definitely will not sit outside the US [ports] as long as it has in the past.” Perishable cargo would likely be “safer” now, the forwarder said, presuming there is less shipping disruption and potential for spoilage.

However, it added that “many countries with high inflation can’t even afford such products anymore and have changed to local sourcing”. “Also, will dry containers – which on certain trades like Asia to Europe still give more revenue to the shipping lines – take the additional capacity? In particular, those [cargoes] which partially go by air or rail, which remains heavily disrupted,” DHL asked. Indeed, market conditions for reefer cargo vary wildly between individual trades. For example, DHL said rates for European exports to Asia Pacific were “getting a bit softer”, and while vessel capacity is available, the “overall shortage of reefer equipment is keeping reefer rates more stable compared with dry cargo”.

On the other hand, the forwarder said European exports to Oceania “remain critical, with full vessels and limited capacity, especially on the feeder services ex-Asia”. Reefer export capacity is also limited from southern Africa to Europe and Asia. DHL explained: “Market rates remain extremely volatile and changing weekly. Space is extremely tight across all export trade lanes at the moment. Carrier vessel schedule integrity is poor, with multiple port omissions. Carriers are under move count restrictions, with multiple cut and runs.” In North America, DHL said the cost of repositioning empty reefers from Asia was pushing up rates, with a large reefer export volume creating a deficit of 40ft reefers from Norfolk, Oakland, Seattle and Vancouver.

“Port congestion continues in Charleston, New York, Norfolk, Savannah and west coast ports. And there’s limited reefer trucking capacity in North America due to large import-export volumes,” DHL said. The forwarder pointed out there is also a lack of equipment in South America, with Argentina, Brazil, Chile, Mexico and Peru facing “severe limited inventories” of 40ft reefers, combined with port congestion in Chile, Colombia, Panama and Peru. Furthermore, DHL said that, while the overall picture of schedule reliability had improved to 36.4%, the highest this year, it does not expect reliability to improve over the next few months due to “lingering port strikes in Europe and the US West Coast, and the start of the traditional peak season in Q3”.

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Source: <http://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp>

Description	Unit	Weighting	Previous Index 8 Jul 2022	Current Index 15 Jul 2022
Comprehensive Index			4143.87	4074.7
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	5697	5612
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	6355	6268
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	7116	6883
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	9602	9534
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3309	3201
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	3309	3186
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	6182	6181
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	5535	5487
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	8954	9312
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	342	342
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	347	347
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	1060	1054
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	362	358

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดขนส่งคอนข้างคงที่ โดยค่าระวางปรับตัวลดลง สำหรับเส้นทางยุโรป ตลาดขนส่งสินค้าโดยทั่วไปคงที่ ในขณะที่ค่าระวางปรับตัวลดลง ส่วนในเส้นทางสหรัฐอเมริกา ในภาพรวมพบว่าความต้องการในการขนส่งอยู่ในระดับคงที่ ในส่วนของ Supply และ Demand อยู่ในภาวะสมดุล ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ภาพรวมตลาดขนส่ง และความต้องการสินค้าจำเป็นทุกประเภท อยู่ในระดับสูง ส่วนค่าระวางปรับตัวลดลง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า ตลาดการขนส่ง และค่าระวางโดยรวมคงที่ ส่วนเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมปริมาณความต้องการในการนำเข้าสินค้าจำเป็นทุกประเภท รวมถึงอุปกรณ์ทางการแพทย์ปรับตัวเพิ่มขึ้น เนื่องจากเข้าสู่ช่วงพีคของฤดูกาล แต่ปริมาณ Supply และ Demand อยู่ในภาวะสมดุล ส่วนค่าระวางมีการปรับตัวสูงขึ้น
