

Weekly Briefing (1 August 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

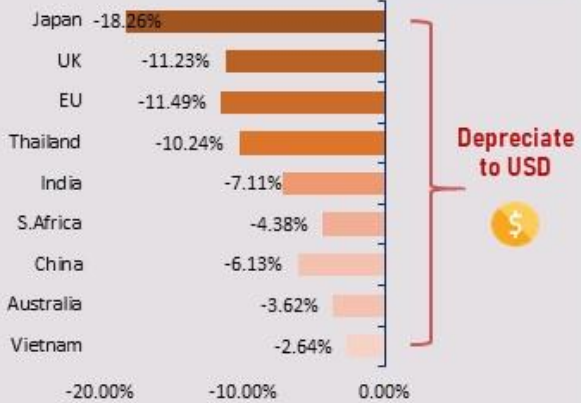


VND

0.0015

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (17 Jul - 21 Jul 2022)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	96-105	102-111	100-108

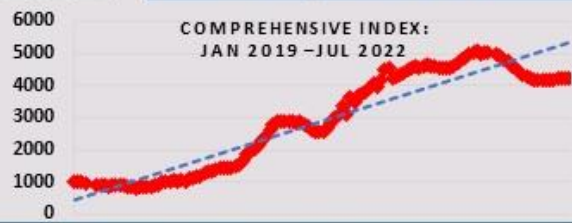


Gold	1695-1721
USD/Ounces	



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

22-Jul-22	29-Jul-22
3,996.77	3,887.85

-108.92

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ



1. Oil prices slip ahead of OPEC+ meeting

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://reut.rs/3Sebhfq>



2. APM Terminals ปฏิบัติการทำเทียบเรือ 8 แห่งในยุโรปด้วยพลังงานหมุนเวียน

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3zN723g>



3. Shippers Demand Review of EU Competition Rules for Container Shipping

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3PR51si>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

สัปดาห์ที่ 30 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 161/TEU, USD 322/FEU		
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			
Thailand - Jakarta	650	1,200	Subject to ISOCC USD 94/TEU, USD 187/FEU		
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		Subject to ISOCC USD 225/TEU, USD 450/FEU War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU		
Thailand - Jebel Ali	3,900	6,800			
Thailand - South Korea (Busan)	350	700		LSS (Jul.-Sep.): USD 220/TEU, USD 440/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	450	900			
Thailand - Nhava Sheva	4,100	6,100		ISOCC: USD 178/TEU, USD 356/FEU	
Thailand - Melbourne	3,600-3,750	7,200-7,435		FAF: USD 325/TEU, USD 650/FEU	Effective till 31-Jul-2022
Thailand - Sydney					
Thailand - Durban / Cape Town	4,300	7,600		Subject to ISOCC USD 375/TEU, USD 750/FEU	Effective till 31-Aug-2022
	Subject to SCMC USD 30/BL				
Thailand - Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	5,800	9,650		ISOCC: USD 230/TEU, USD 460/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	Effective till 14-Aug-2022
	Subject to ENS USD 30/BL				
Thailand - US West Coast	5,040	6,300			
Thailand - US East Coast	7,840	9,800			
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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนสิงหาคม 2565 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคองที โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคองที อยู่ที่ 900 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคองทีอยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,200 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคองทีอยู่ที่ 700 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางคองทีอยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU แต่ค่า Low Sulphur Surcharge มีการปรับเพิ่มขึ้น สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคองทีเช่นเดียวกัน อยู่ที่ 4,300 USD/TEU และ 7,600 USD/FEU ในขณะที่ค่า Low Sulphur Surcharge ปรับเพิ่มขึ้น ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางปรับลดลง

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนกรกฎาคม อยู่ที่ 3,600-3,750 USD/TEU และ 7,200-7,435 USD/FEU โดยค่า FAF ปรับเพิ่มขึ้น ส่วนค่าระวางเดือนสิงหาคม รอยืนยันจากทางสายเรือ ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนสิงหาคม ค่าระวางปรับลดลง 450 USD/TEU และ 750 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 5,800 USD/TEU และ 9,650 USD/FEU

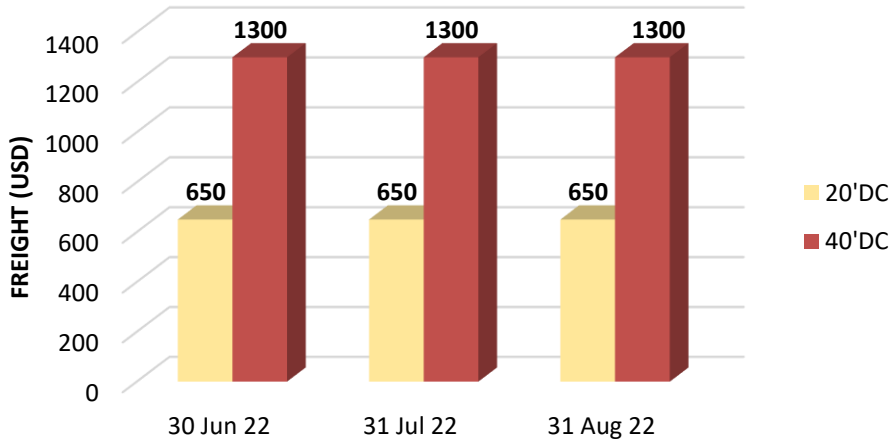
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนสิงหาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับลดลง 480 USD/TEU และ 600 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 5,040 USD/TEU และ 6,300 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast คองทีอยู่ที่ 7,840 USD/TEU และ 9,800 USD/FEU โดยสถานการณ์ตู้ดีขึ้น รวมถึงสถานการณ์ระวางคลี่คลายลงอย่างต่อเนื่อง

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,500	2,000	All-in	Effective till 31-Aug-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)	8,700	12,400	OBS: USD 591/TEU, USD 1182/FEU	
London Gateway / Southampton	9,700	13,400		

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2565

JAPAN



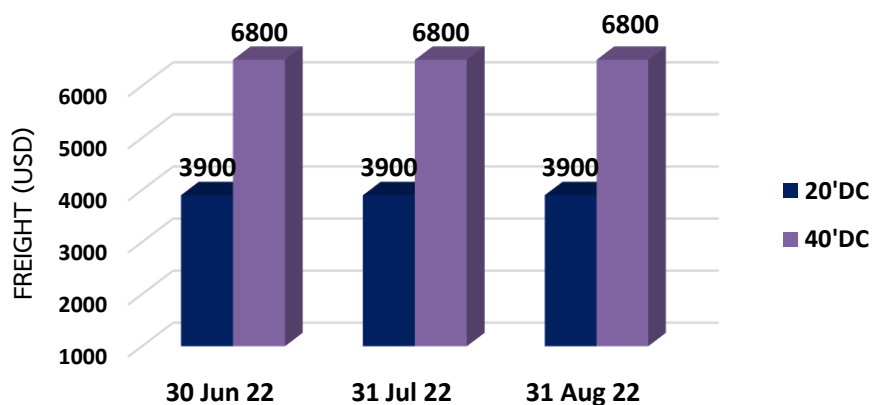
Subject to Low Sulphur Surcharge (Jun. 22): USD 92/TEU และ USD 184/FEU

(Jul. 22): USD 69/TEU และ USD 138/FEU

(Aug. 22): USD 161/TEU และ USD 322/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2565

JEBEL ALI



Subject to

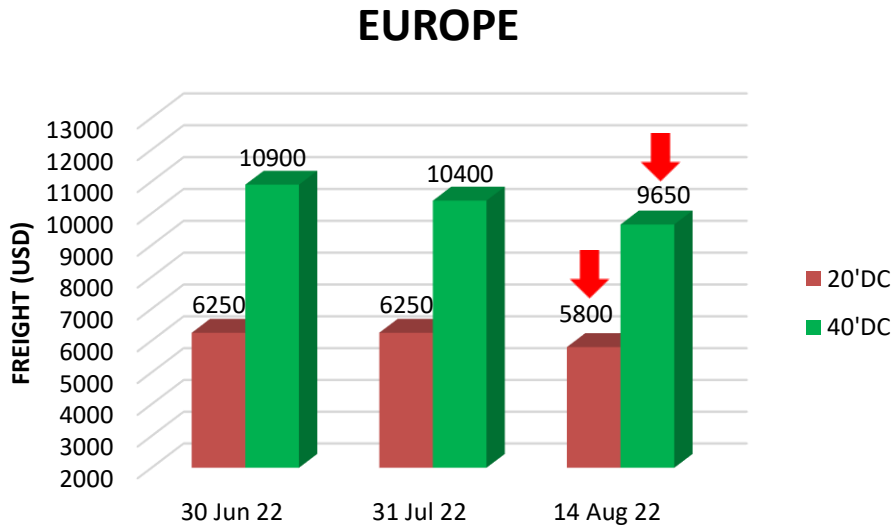
- Low Sulphur Surcharge (Jun. 22): USD 79/TEU และ USD 158/FEU

(Jul. 22): USD 101/TEU และ USD 202/FEU

(Aug. 22): USD 225/TEU และ USD 450/FEU

- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

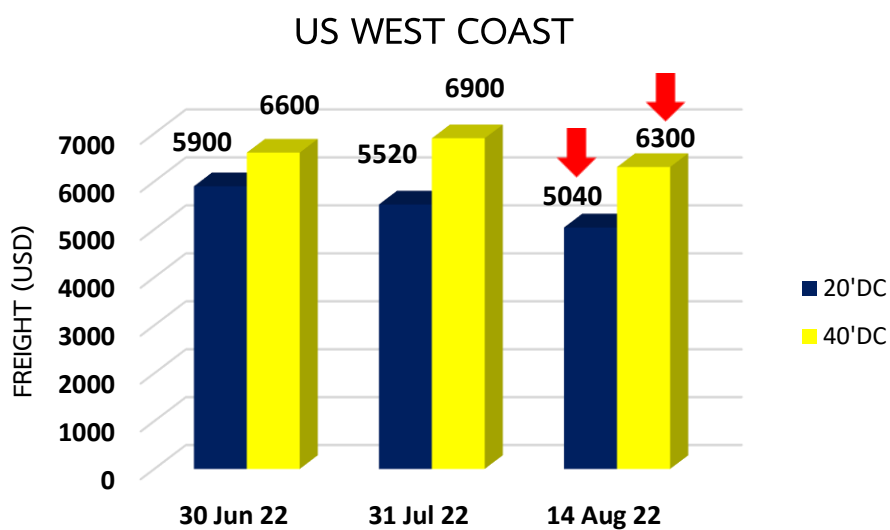
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2565



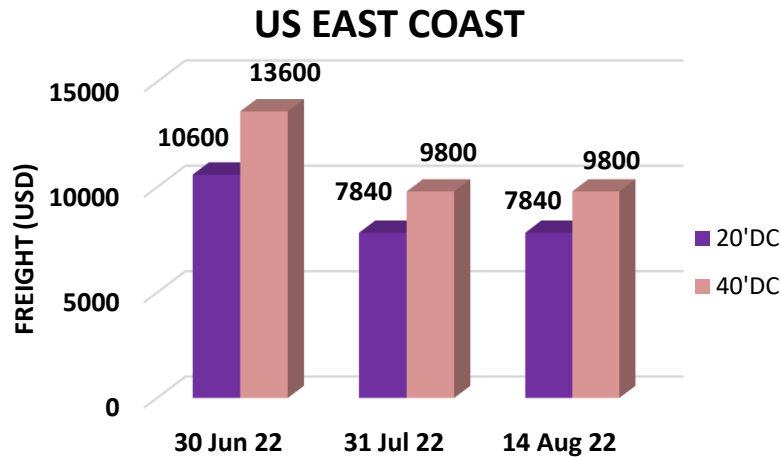
Subject to

- ISOCC (Jun. 22): USD141/TEU, USD282/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Jul. 22): USD124/TEU, USD248/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Aug. 22): USD230/TEU, USD460/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2565



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast** เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2565



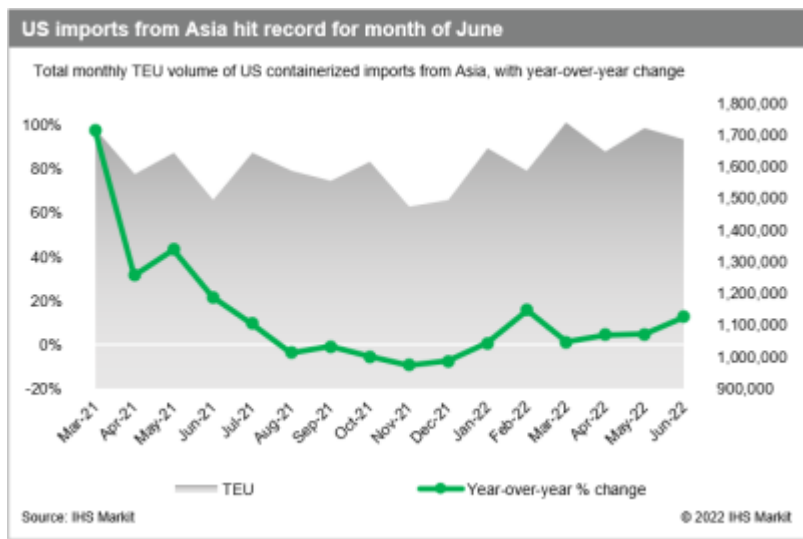
Subject to Panama Low Water Surcharge: USD 30-60/Container

East Coast vessel reliability dipped in June as imports grew

Vessel on-time performance to the US East Coast declined for the second straight month in June amid rising imports and worsening terminal congestion at major gateways.

East Coast schedule reliability last month slipped to 18.7 percent from 20 percent in May, according to the Global Liner Performance Report released Thursday by Sea-Intelligence Maritime Analysis. It's the lowest on-time performance for East Coast ports since January.

US retailers this year have shifted some of their imports to the East Coast as a hedge against possible disruption at West Coast ports linked to ongoing longshore contract negotiations. While that has slowed import growth at West Coast ports, it has caused challenges along the East Coast. Savannah earlier this week said it had 40 vessels anchored outside the port and an additional 265,000 containers en route, prompting it to



increase truck gate hours by one hour each weekday beginning Aug. 1 to help handle the volumes.

Schedule reliability to West Coast ports improved for the fifth consecutive month in June to 24.8 percent from 22 percent in May, according to Sea-Intelligence. Reliability was 9.3 percent in January.

US imports from Asia in June increased 12.7 percent year over year, according to PIERS, a JOC.com sister product within S&P Global. The East Coast share of Asian imports increased to 34.1 percent from 33.3

percent in May, while the West Coast share slipped to 59.3 percent from 60.3 percent. Globally, vessel on-time performance in June rose 3.6 percentage points to 40 percent. “This now means that [global] schedule reliability has improved [month-on-month] in four out of the six months in 2022,” Sea-Intelligence said.

US retailers forecast continued import growth in the second half of this year, although not nearly at the torrid pace of last year when US imports jumped 17.4 percent from 2020, according to the Global Port Tracker published monthly by the National Retail Federation and Hackett Associates.

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

Dock strikes and shippers eyeing rate renegotiation add pressure on carriers

The threat of dock strikes at Felixstowe and Liverpool next month, together with the potential resumption of industrial action at German ports, add to the supply chain woes of Asia-to-North Europe shippers. Moreover, the risk of further disruption to carrier networks as they attempt to navigate heightened congestion at North European hub ports is likely to slow the decline in container spot rates on the transatlantic, despite weakening demand.

However, nearly half of shippers no longer feel confident of the stability of contract rates, which are coming under pressure, and carriers can expect to receive requests to renegotiate as the peak season fizzles out and the slack season begins. Meanwhile, this week’s Freightos Baltic Index (FBX) reading for Asia-North Europe recorded a fall of 6%, to \$9,641 per 40ft, as carriers increased their discounting to mitigate booking shortfalls.

For Mediterranean ports, where demand has held up better, the FBX component edged down by a more modest 1.5% on the week, to \$11,848 per 40ft. On the transpacific, spot rates from Asia to the US west coast continued to tumble, with the FBX shedding another 6% this week, to \$6,593 per 40ft, representing a year-on-year decline of 64%. Rates for the US east coast, however, increased by 4%, according to the FBX, to \$10,316 per 40ft, underpinned by congestion at west coast ports – but they are still 47% lower than a year ago.

US-based analyst Jon Monroe said the US retail trade had been “hit hard” and most of the big retailers were slowing or limiting deliveries. “Consumers are becoming more selective in their purchases and buying only what they need,” he said, adding that product at retail stores “is not moving off the shelves quick enough”. “This in part is responsible for fully stocked warehouses and containers sitting in their yards,” he said. More ocean carriers will report record second-quarter results in the coming weeks, but there are signs that the liner industry boom of the past two years is beginning to tail off.

Indeed, in its July Asia-Pacific market update, Maersk refers to a “broader weakening in demand”, adding: “The outlook remains highly uncertain, and we mainly see downside risks to our base scenario.” And, reflecting this downside risk, freight rate benchmarking firm Xeneta’s survey this month of its long-term contract customer base found that many respondents were “looking to renegotiate contracted rates, given the recent spot market drops”.

CEO Patrik Berglund said: “The signs are clear, there is a shift in sentiment as some fundamentals evolve. Our customers, mainly large-volume shippers, now find themselves in a stronger negotiating position.

“Our survey showed that 44% no longer feel confident of the stability of long-term contracts – and of that 44%, some 22% said they were more likely to allocate lower volumes only to cheaper contracts; while 22% preferred to move allocation to the spot market as soon as prices dip below long-term rates.”

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

'Broken' supply chains and 'burned-out' workers slowing transit time from Asia

Despite falling demand, transit times from Asia have failed to improve, signifying a “broken” supply chain and “burned-out” logistics workers. According to Taiwanese forwarder Team Global Logistics (TGL), reduced consumer spending is “dragging down” ocean and air freight demand, leading customers to assume transit times would improve.

“However, they have shown no sign of decreasing, because gridlocks are happening, not only at [US] ports but also at inland truck and railroad ramps,” said TGL logistics consultant director Richie Lin. “Based on current experience, it takes around 25-35 days from loading ports in Asia to the destinations to pick up containers at ports and, if destinations are inland, it will take more than 60 days from loading to final destinations, whether west coast or east.”

Mr Lin highlighted contract negotiations between US railroad companies and unions as another potential bottleneck preventing improved transit times, given the potential for a strike. “Compared with the record-high profits of railway companies, the inflation and stressful working conditions have burned-out the momentum of freight train workers,” he explained. “We also see the same complaints from truckers, because they have to wait much longer at ports, warehouses and stores for loading and unloading due to labour shortages at every single point of the supply chain.”

And it’s not just unhappy supply chain workers in the US causing delays, Mr Lin said, noting that congestion in Northern Europe and strikes at the port of Hamburg had slowed container supply chains. “It’s like a butterfly effect,” he said. “The complaints of workers and truckers can cause another supply chain disaster. “It’s very hard to predict when the gridlocks around the world will be solved, so customers still have to arrange containers to give products more lead time to get on the shelves.”

Furthermore, the labour problems and equipment shortages slowing transit times will “give shipping lines more confidence to maintain current rate levels, or slow down the reductions, until the bottlenecks in every corner of the world can be resolved in 2023”, Mr Lin added. Meanwhile, port congestion in China and the possibility of further lockdowns are threatening more delays. This week, Wuhan went into lockdown again, some two-and-a-half years since the pandemic began in the city, while cases in Shenzhen and Shanghai pose the risk of further manufacturing and shipping disruption at any time.

According to Zen Cargo, ports in China are facing “severe” yard and berth congestion. The forwarder said: “Most of the terminals at the port of Ningbo are experiencing congestion, with waiting times of approximately two-to-three days. “Terminals at the port of Yantian are facing similar waiting times, while Qingdao has been affected by intermittent fog and bad weather, and waiting times range from two-to-five days.”

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 22 Jul 2022	Current Index 29 Jul 2022
Comprehensive Index			3996.77	3887.85
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	5570	5416
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	6201	5971
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	6722	6694
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	9441	9348
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2971	2789
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	3143	2997
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	6131	6066
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	5475	5391
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	9483	9439
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	342	318
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	347	305
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	1016	968
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	353	352

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ขนส่งยังคงที่ ในขณะที่ค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางยุโรป พบว่าความเสี่ยงจากประเด็นความขัดแย้งทางการเมืองในภูมิภาคยังมีผลกระทบสูง โดยตลาดในการขนส่งสินค้าทุกชนิดยังคงที่ ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่องจากสัปดาห์ที่ผ่านมา ส่วนในเส้นทางสหรัฐอเมริกา อัตราเงินเฟ้อทำสถิติในระดับสูง ในภาพรวมพบว่าความต้องการในการขนส่งคงที่ ในขณะที่ supply และ demand มีความสมดุล ส่วนค่าระวางมีการปรับตัวลดลงต่อเนื่องเช่นเดียวกับเส้นทางอื่นๆ สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ภาพรวมตลาดขนส่ง และความต้องการสินค้าจำเป็นทุกประเภท อยู่ในระดับสูงต่อเนื่อง ส่วน demand และ supply คงที่ ส่วนค่าระวางปรับลดลงเช่นเดียวกัน สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น พบว่า ตลาดการขนส่ง โดยรวมคงที่ ส่วนค่าระวางปรับลดลงจากสัปดาห์ที่ผ่านมา ส่วนเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมปริมาณความต้องการในการนำเข้าสินค้าจำเป็นทุกประเภท รวมถึงอุปกรณ์ทางการแพทย์มีปริมาณสูง ในขณะที่ demand และ supply เป็นไปในทิศทางที่ดี โดยที่ค่าระวางมีการปรับตัวเล็กน้อย