

Weekly Briefing (3 October 2022)



01

THB rate / currencies



USD

37.8



EUR

37.06



GBP

42.15



AUD

24.19



CNY

5.312



JPY

0.2612



INR

0.463

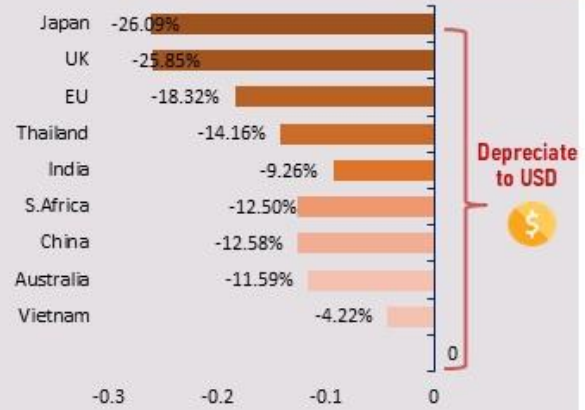


VND

0.0015

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (25 Sep - 30 Sep 2022)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	76-82	89-97	84-90



Gold	1622-1662
USD/Ounces	



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)	
16-Sep-22	2,072.04
23-Sep-22	1,922.95
	-149.09

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ



1. China's Economic Recovery Faces Fresh Risks From Global Slowdown

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bloom.bg/3RxmVjO>



2. เปิดมุมมองรพท. 'เงินบาทผันผวน'

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3M3JbRC>



3. Nord Stream natural gas pipelines spring multiple leaks

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3dV5ufH>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 39 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	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	Subject to ISOCC USD 94/TEU, USD 187/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			Effective till 31-OCT-2022
Thailand - Jebel Ali	3,900	6,800	Subject to ISOCC USD 107/TEU, USD 214/FEU War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU	
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	2,148-2,248	4,296-4,446	FAF: USD 252/TEU, USD 504/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	4,300	7,600	Subject to ISOCC USD 225/TEU, USD 450/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	3,100	5,500	ISOCC: USD 247/TEU, USD 494/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	2,440	3,050		Effective till 14-OCT-2022
Thailand - US East Coast	4,970	7,100		
(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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกันยายน 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 IMO Sox Compliance Charge มีการปรับลดลง สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคองที เช่นเดียวกัน อยู่ที่ 4,300 USD/TEU และ 7,600 USD/FEU แต่ค่า IMO Sox Compliance Charge มีการปรับลดลง ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคองที

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนตุลาคม อยู่ที่ 2,148-2,248 USD/TEU และ 4,296-4,446 USD/FEU โดยค่า FAF ปรับลดลง ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนตุลาคม ค่าระวางปรับลดลง 1,100 USD/TEU และ 1,100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 3,100 USD/TEU และ 5,500USD/FEU

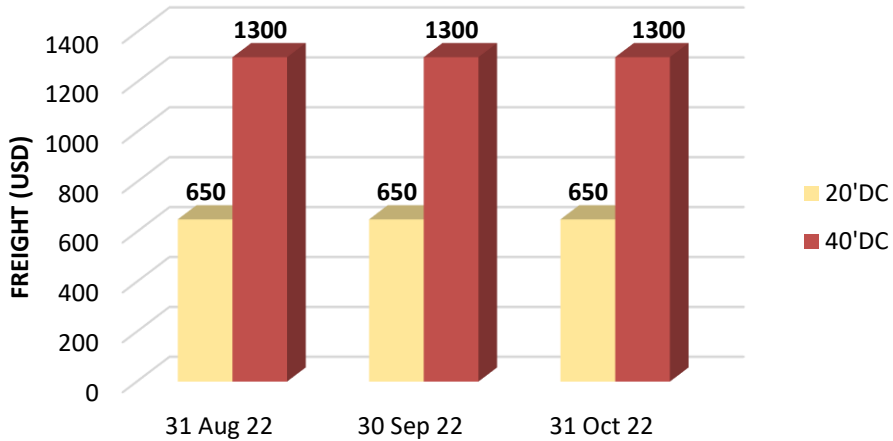
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนตุลาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast คองที อยู่ที่ 2,440 USD/TEU และ 3,050 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast คองทีเช่นเดียวกัน อยู่ที่ 4,970 USD/TEU และ 7,100 USD/FEU โดยสถานการณ์ผู้ดีขึ้น รวมถึงสถานการณ์ระวางคลี่คลายลงอย่างต่อเนื่อง

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,000	1,200-1,500	All-in	Effective till 31-OCT-2022
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,800	2,300-2,500	OBS: USD 223/TEU, USD 446/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	8,700	12,400	OBS: USD 614/TEU, USD 1228/FEU	
London Gateway / Southampton	9,700	13,400		

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

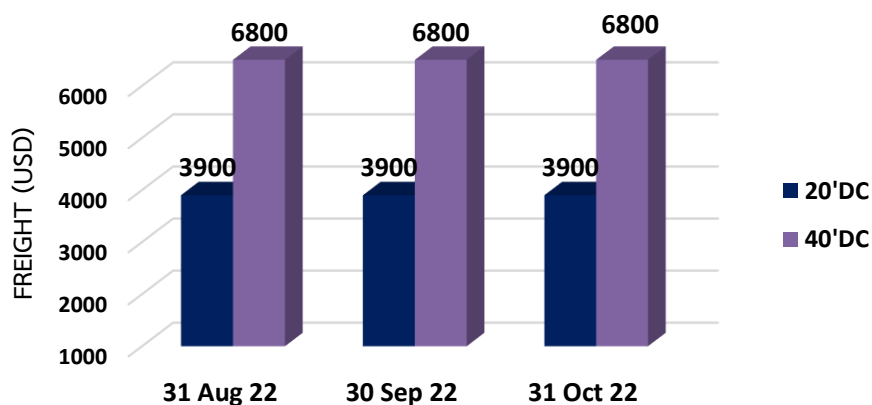
JAPAN



Subject to Low Sulphur Surcharge (Aug. 22): USD 161/TEU และ USD 322/FEU
(Sep. 22): USD 230/TEU และ USD 460/FEU
(Oct. 22): USD 161/TEU และ USD 322/FEU

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

JEBEL ALI

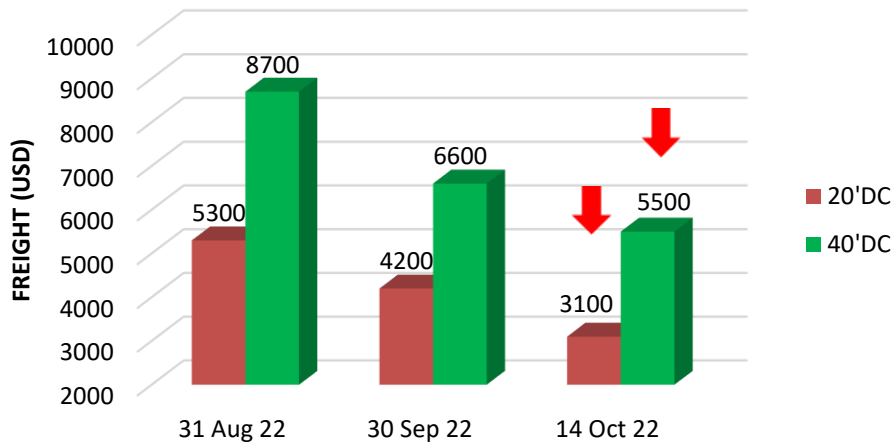


Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Aug. 22): USD 225/TEU และ USD 450/FEU
(Sep. 22): USD 225/TEU และ USD 450/FEU
(Oct. 22): USD 107/TEU และ USD 214/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

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

EUROPE

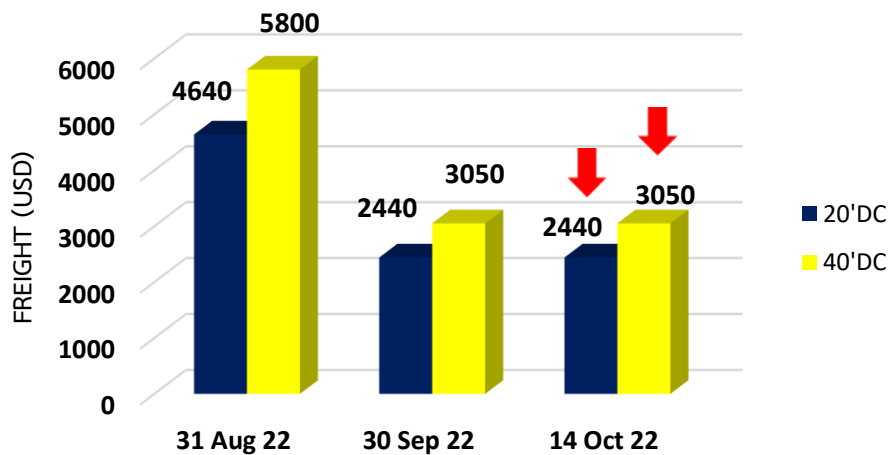


Subject to

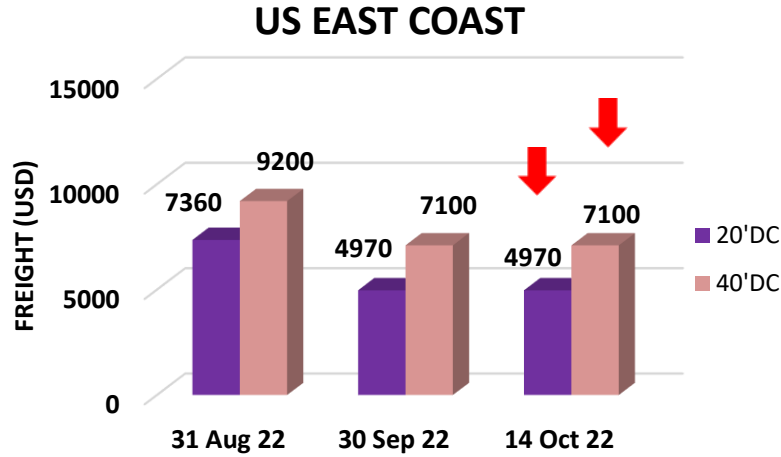
- ISOCC (Aug. 22): USD230/TEU, USD460/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Sep. 22): USD300/TEU, USD600/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Oct. 22): USD247/TEU, USD494/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

US WEST COAST



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



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ CNC

- ประกาศปรับปรุงค่า Bunker Recovery Adjustment Factor (BRAAF) สำหรับเดือนพฤศจิกายน 2022

		Container Type: Dry/Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment																
		Port of Discharge																
Port Of Loading		JP	KR	NC	CC	TW	PRD	HK	PH	VN	TH	KH	SG	MY	ID	MM	BD	
	JP		90	90	90	90	90	90	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160
	KR	90		90	90	90	90	90	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160
	NC	80	80		80	80	80	80	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142
	CC	80	80	80		80	80	80	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142
	TW	90	90	90	90		90	90	90	90	152	152	152	152	152	152	152	152
	PRD	80	80	80	80	80		80	80	80	142	80	142	142	142	142	142	142
	HK	80	80	80	80	80	80		80	80	142	80	142	142	142	142	142	142
	PH	160	160	160	160	90	90	90		90	160	160	160	160	160	160	160	160
	VN	160	160	160	160	160	90	90	90		90	90	90	90	90	90	160	160
	TH	160	160	160	160	160	160	160	160	90		90	90	90	90	90	160	160
	KH	160	160	160	160	160	90	90	160	90	90		90	90	90	160	160	160
	SG	152	152	152	152	152	152	152	152	90	90	90		90	90	152	152	152
	MY	160	160	160	160	160	160	160	160	90	90	90	90		90	160	160	160
	ID	160	160	160	160	160	160	160	160	90	90	90	90	90		160	160	160
	BD	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	90		160

Container Type: Refrigerated																		
Port of Discharge																		
Port Of Loading		JP	KR	NC	CC	TW	PRD	HK	PH	VN	TH	KH	SG	MY	ID	MM	BD	
	JP			135	135	135	135	135	135	240	240	240	240	240	240	240	240	240
	KR	135		135	135	135	135	135	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240
	NC	120	120		120	120	120	120	213	213	213	213	213	213	213	213	213	213
	CC	120	120	120		120	120	120	213	213	213	213	213	213	213	213	213	213
	TW	135	135	135	135		135	135	135	135	228	228	228	228	228	228	228	228
	PRD	120	120	120	120	120		120	120	120	213	120	213	213	213	213	213	213
	HK	120	120	120	120	120	120		120	120	213	120	213	213	213	213	213	213
	PH	240	240	240	240	135	135	135		135	240	240	240	240	240	240	240	240
	VN	240	240	240	240	240	135	135	135		135	135	135	135	135	135	240	240
	TH	240	240	240	240	240	240	240	240	135		135	135	135	135	135	240	240
	KH	240	240	240	240	240	135	135	240	135	135		135	135	135	240	240	240
	SG	228	228	228	228	228	228	228	228	135	135	135		135	135	228	228	228
	MY	240	240	240	240	240	240	240	240	135	135	135	135		135	240	240	240
	ID	240	240	240	240	240	240	240	240	135	135	135	135	135		240	240	240
	BD	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	135		240

COVID-19 gives rise to new risk calculus for supply chains

With spot container freight rates in the eastbound trans-Pacific plunging to about \$2,000 per FEU — a level few thought would ever be seen again after rates briefly peaked over \$30,000 per FEU last year — a new possibility is emerging. That being that the legacy of the COVID-19 pandemic’s effect on supply chains will be less about permanent cost increases and more about permanently altered attitudes toward risk.

Even if trans-Pacific spot rates descend to pre-pandemic levels, which they are rapidly doing — unmistakably illustrating that supply and demand dictate container pricing, as they always have — attitudes to supply chain risk formed over the past two years won’t change nearly as quickly because the shock was too great to ignore.

A system that since the 1990s enabled the proliferation of globalization and long-haul supply chains — ensuring low costs and a high degree of reliability to the point they receded into the background of many companies’ thinking — was revealed during the pandemic to be unstable, undependable, and in the aggregate, completely incapable of holding up under serious pressure.

That fact, and the lack of obvious solutions to build credible global resilience into a global system dominated by private sector priorities, is leaving individual retailers, manufacturers, and other corporates into a reassessment that will have far-reaching consequences in the years ahead.

“Trade over longer distances is expected to be negatively affected by rising transport costs, logistic disruptions, and geopolitical frictions,” the United Nations Conference on Trade and Development wrote in a forthcoming report shared with JOC.com. “Traders and policy makers will need to prepare for a future where shipping may be more costly and volatile than in the past.”

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

Trans-Pacific demand to ease through Q4 2022: carriers

Ocean carriers expect eastbound trans-Pacific demand to slacken — if not fall — through the rest of 2022 due to heavy preordering from shippers earlier this year and inflation sapping consumer demand. Shipping lines will likely pare down vessel capacity on the Asia–North America lane, but not by much, thanks to massive growth in US imports since the start of the COVID-19 pandemic and coastal trade shifts.

The total capacity planned for deployment in the trans-Pacific in October is 2.93 million TEU, compared to the 2.83 million TEU deployed in October 2021, according to Sea-Intelligence. Trans-Pacific carriers in October intend to blank about the same amount of capacity — as 698,505 TEU, or 23.8 percent — as they did last year, according to Sea-Intelligence.

Speaking at Capital Link's New York Maritime Forum in New York City Wednesday, Bud Darr, vice president of government affairs at Mediterranean Shipping Co. (MSC), said trans-Pacific freight demand is dropping from the record levels seen in the first half of the year as higher prices cause US shoppers to cut back on goods spending. “If you look at the trends, there’s no doubt we are seeing a substantial decrease in overall volumes at the moment,” Darr said. “It brings up the question whether inflation is starting to take a bite out of that huge, huge growth in consumer spending demand that we saw in US previously.”

Darr noted that volumes remain well above pre-pandemic levels, and that MSC wants to keep enough capacity in its network to handle any future surges. MSC grew its fleet by over 400,000 TEU last year and added 11 new services to its US network to satisfy the seemingly insatiable demand. “Maybe this downswing could be a continuing trend,” he said. “If it’s not and it stays flat, we’re still dealing with considerably more demand than we have pre-pandemic.”

A ‘corrective environment’

Randy Chen, vice chairman of Wan Hai Lines, which over the last two years has redeployed ships from intra-Asia trades and chartered in additional capacity to take advantage of a booming trans-Pacific, said that if the decline in Asia–US West Coast container spot rates continues to accelerate, Wan Hai will be forced to withdraw vessels to preserve utilization rates.

“We’ve grown tremendously in the trans-Pacific,” Chen said during the event. “We may be selling over 20,000 TEU a week into this market, but we may have to take a step back and look at a 10, 15, 20 percent reduction [in capacity], depending on how severe a corrective environment may or may not be.” This “corrective environment” can be seen in monthly revenue figures published by Wan Hai and fellow Taiwan-based ocean carriers Yang Ming and Evergreen Marine. Wan Hai reported a 14 percent year-over-year drop in total revenues for August, its first decline of 2022, while Yang Ming and Evergreen saw their revenues grow 7 percent and 14 percent, respectively, the lowest growth rates for any month this year.

The drop in spot rates has also prompted beneficial cargo owners (BCOs) to renegotiate contract rates with carriers, as well as to leverage relationships with forwarders and non-vessel-operating common carriers (NVOs) to move contract freight, Chen said.

“There is a healthy NVO market that limits your ability to collect on BCO contracts,” Chen said.

Despite the slowdown, Chen said trans-Pacific container volumes are still approximately 20 percent higher than those recorded in 2019. And while imports through the West Coast are falling, demand is steadier into East Coast and Gulf Coast ports, which is keeping vessel utilization high on those trade lanes, he added.

“That’s why you have huge congestion on the East Coast, where the rates have come off a little bit, but not to the extent the West Coast has,” Chen said. “The flow has shifted.”

Darr said that as trans-Pacific ship capacity loosens, some vessels could be moved to the trans-Atlantic trade to capitalize on spot rates that have been propped up by port congestion and inland bottlenecks in the US and Europe.

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

Intra-Asia ocean freight rates on the slide, but still stronger than long-haul lanes

Intra-Asian ocean freight rates are “sliding”, but the market is holding up better than long-haul trades, according to Dimerco. In its September Asia Pacific freight report, the Taiwanese forwarder said demand for ocean freight was weakening worldwide due to economic recession and inflation, with macro indicators “not suggesting a quick turnaround.” Dimerco added: “Overall, ocean loading factors ex-Asia for long-haul trades fell 94%. The upcoming weeks could drop to 92% or so.

“Weak demand has led to sliding ocean freight prices. Intra-Asia rates from South-east and North-east Asia are also sliding, but are relatively stable versus those in and out of China.” Indeed, last week’s South-east Asia Freight Index fell 2.5%, while the Shanghai Containerised Freight Index dropped by 10.4%. Dimerco told The Loadstar intra-Asia trades had remained “very stable” compared with deepsea lanes, “due to the Regional Comprehensive Economic Partnership (RECP) and the China plus-one arrangement. “The cargo movement within this region is still quite active due to the increase in trade among RECP countries, as well as the raw material transport required for the production move from China into South-east Asian countries,” Dimerco added.

According to Maersk’s latest Asia Pacific report, intra-Asia and intra-Africa were the only trades globally to see container volumes increase between May-July, growing by 3.7% for the period. The carrier said the worsening economic outlook was “weighing on the container shipping markets”, as economic data pointed to a sharp slowdown in the US and Europe. Morten Juul, Asia Pacific regional head of ocean management, added: “The changes to the macroeconomic environment are accelerating the pace of market normalisation and enabling ports to decongest, which, in turn, will put pressure on the value proposition offered by carriers.”

For Asia Pacific-Indian Subcontinent ocean freight, Maersk said, overall demand was softening due to the economic situation in destination markets, and added: “Automotive volume has been impacted by Pakistan’s economic situation and now also the flooding. We expect volume improvement will be delayed to October/ November.” Asia Pacific-Oceania trade was also softening, Maersk said, while New Zealand demand was stable. “Competitive Maersk Spot rates are on offer, and we encourage customers to utilise it. Vessels are delayed due to congestion [in Australia] and we are working on plans to improve our schedule reliability,” the carrier noted.

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 23 Sep 2022	Current Index 30 Sep 2022
Comprehensive Index			2072.04	1922.95
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	3163	2950
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	3249	2999
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2684	2399
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	6538	6159
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	988	912
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1956	1850
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	4979	4811
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	4532	4407
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	5479	5025
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	325	311
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	302	301
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	386	348
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	265	262

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งคอนข้างซบเซา Demand ไม่เพียงพอในการโต ในขณะที่ค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดในการขนส่งสินค้าซบเซาต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่องเช่นเดียวกัน สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ภาพรวมตลาดการขนส่งยังซบเซาต่อเนื่อง Demand อยู่ในระดับต่ำ ส่วนค่าระวางลดลงอย่างต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ภาพรวมในตลาดยังคงซบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับยังคงปรับลดลงอย่างต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ Demand ด้านการขนส่งยังลดลงต่อเนื่อง ส่วนค่าระวางปรับลดลงจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ภาพรวมตลาดการขนส่งโดยทั่วไปทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อยจากสัปดาห์ที่แล้ว
