

Weekly Briefing (14 October 2022)



01

THB rate / currencies



USD
37.72



EUR
36.77



GBP
41.87



AUD
24.02



CNY
5.303



JPY
0.2594



INR
0.4559



VND
0.0015

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (2 Oct - 8 Oct 2022)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	81-93	92-95	87-98



Gold 1668-1695 USD/Ounces



04

Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)



Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)

23-Sep-22	30-Sep-22
2,072.04	1,922.95
-149.09	

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ



1. IMF, World Bank Warn of Increasing Risk of Global Recession

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



2. Singapore Maritime Institute Drive Maritime Digitalisation And A.I.

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3rV002>

*ปัจจุบันยังไม่มีกราฟแสดงข้อมูลจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) โปรดติดตามใน weekly report ในสัปดาห์ต่อไป
ขอภัยในความไม่สะดวก

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

สัปดาห์ที่ 40 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	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 ส่วน เส้นทางเกาหลี 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

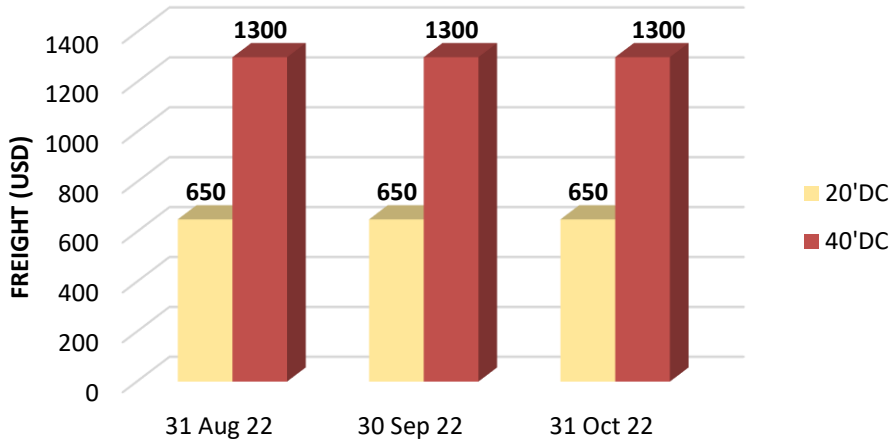
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนตุลาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast คองที อยู่ที่ 2,440 USD/TEU และ 3,050 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast คองทีเช่นเดียวกัน อยู่ที่ 4,970 USD/TEU และ 7,100 USD/FEU โดย สถานการณ์ตู้ดีซีขึ้น รวมถึงสถานการณ์ระวางคลี่คลายลงอย่างต่อเนื่อง

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

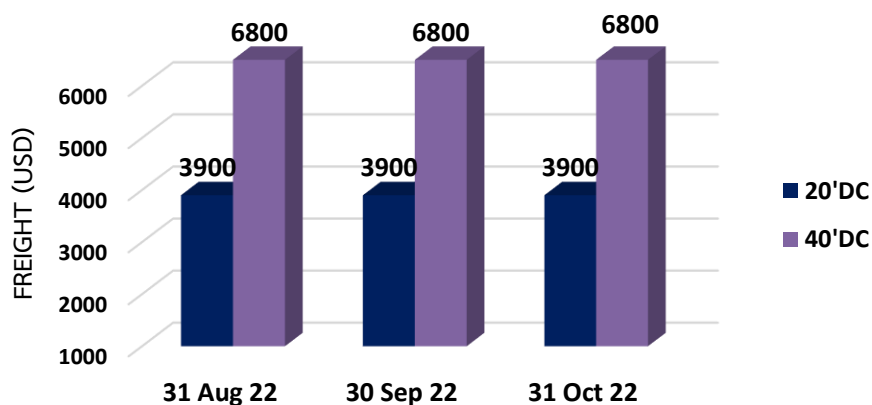
JAPAN



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

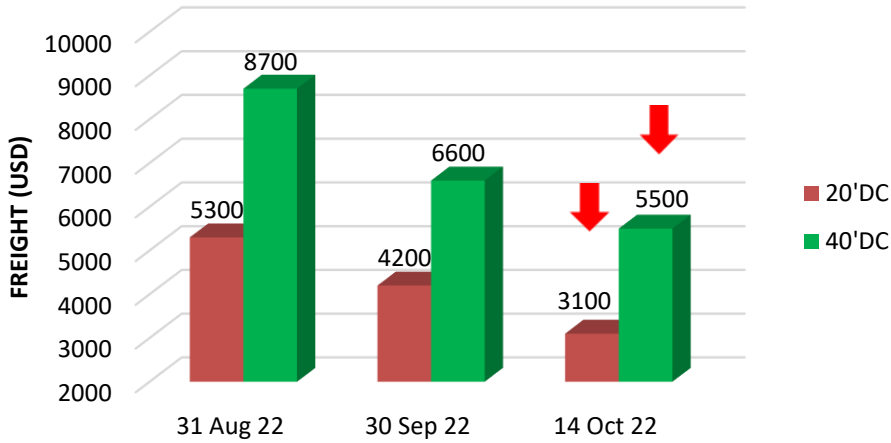


Subject to

- 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

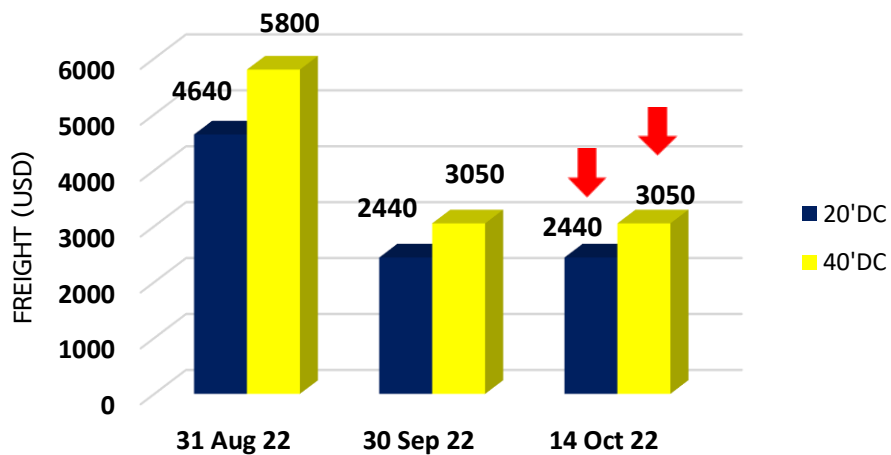


Subject to

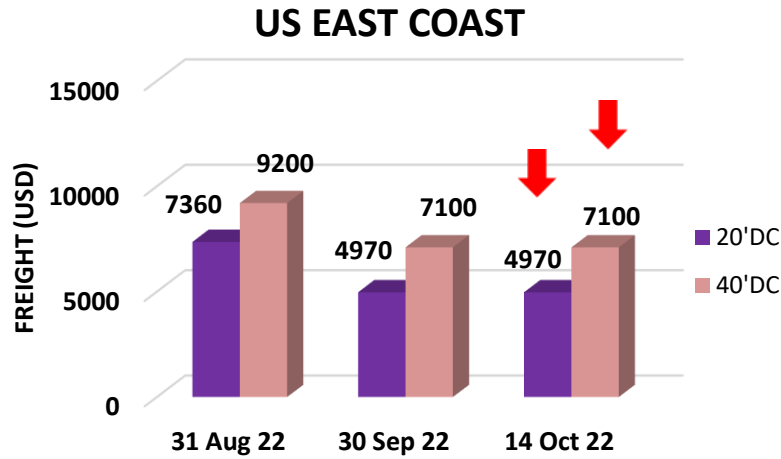
- ISOCC (Aug. 22): USD230/TEU, USD460/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Sep. 22): USD300/TEU, USD600/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Oct. 22): USD247/TEU, USD494/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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 ZIM

- ประกาศปรับปรุงค่า New Bunker Factor (NBF) สำหรับเดือนพฤศจิกายน

Trade	NBF
Far East to Mediterranean /Black Sea & Europe	\$449/TEU
Mediterranean /Black Sea & Europe to Far East	\$242/TEU

Ocean carriers cut trans-Pac services as blank sailings fail to stem rate slide

Mediterranean Shipping Co., Maersk, and CMA CGM are cutting three trans-Pacific services in response to a sharp drop in import demand and spot ocean freight rates. The service changes, which amount to one post-Panamax service and two Panamax services, are not major capacity cuts and are likely to do little to prop up freight rates. But the moves demonstrate how fast carriers are pulling capacity as rates approach or fall below break-even levels.

2M Alliance members MSC and Maersk said last week in separate statements that their jointly run Sequoia/TP3 post-Panamax service will be suspended because of “significantly reduced demand” in the trans-Pacific. The Sequoia/TP3 service offers about 14,000 TEU in weekly capacity from Ningbo and Shanghai to Los Angeles.

The service will be merged into 2M’s 13,600-TEU Jaguar/TP2 service that calls Long Beach, Maersk said. Sea-Intelligence Maritime Analysis said the last sailing on the Sequoia/TP3 service, which was introduced in 2016, will be on the MSC Savona, which is scheduled to arrive in Los Angeles on Oct. 5.

Maersk also said two standalone services into the US East and Gulf coasts would be merged into one. The TP28 service, which the carrier debuted in 2022, would be merged into the TP20 service, which debuted in 2021, as of the final sailing of the Merkur Archipelago from Vietnam's Vung Tau port on Oct. 13.

Calls at the ports of Norfolk, Charleston, and Houston on both services will be dropped, with the TP20 only calling New York-New Jersey and Mobile, Maersk said. Origin ports on the TP20 will include Jakarta, Vung Tau, Shanghai, and Ningbo. Both services use Panamax-size vessels of about 5,000 TEU.

Maersk said that consolidating services would offer better transit times for shippers and increase berth availability. It added that “as soon as cargo demand recovers, we will bring capacity back through relaunching TP3, TP28, upgrading of other services, and/or sailing extra-loaders.”

Separately, CMA CGM ended its Golden Gate Bridge service, which called the ports of Oakland and Seattle, according to Sea-Intelligence. The last sailing of the service, which offered about 8,500 TEU in weekly capacity, was on the CMA CGM Medea, which is currently berthed at Seattle.

Outside of the major ocean carriers, smaller lines have also been pulling ships from the trans-Pacific. Independent carrier CULines has ended a trans-Pacific express service that it jointly ran with Shanghai Jin Jiang Shipping since July 2021, after closing its TPN service in August, maritime consultancy Alphaliner said in a report. CULines has a second trans-Pacific express service that it still operates, Alphaliner said.

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

Carriers pivot on the fly as Asia-US spot rates plummet

Ocean carriers on the Asia to West Coast trade are fast approaching the point where they will lose money on every container they haul as plummeting spot rates sink near pre-pandemic levels and bump up against a new break-even level driven by falling volumes and today's much higher operating costs.

Spot rates from Asia to the West Coast have fallen rapidly over the past month and are expected to approach the pre-pandemic level of \$2,000 per FEU soon, according to forwarders. Industry sources are speculating that if rates drop below that benchmark, shipping lines will begin to lose money because their costs today are much higher than they were in 2019.

Bookings at major mainland China load ports have been dropping since July, reflecting softening demand, according to logistics software provider E2open. The number of weekly orders in the second week of September was down 36 percent from 10 weeks ago, at 12,500, it said. If bookings continue to fall off and spot rates deteriorate further, industry sources say carriers may soon have to make a shipment-by-shipment decision as to which containers to accept at Asian load ports and which ones to reject because the prices they will be getting could be noncompensatory.

In 2019 and earlier, carriers generally considered the break-even freight rate from North Asia to the West Coast to be about \$1,600 per FEU. However, carriers' costs have risen sharply since then, including bunker fuel, wages, container lift-on/lift-off charges at the ports, and vessel chartering costs, all of which have been affected by inflationary pressures. Non-vessel-operating common carriers (NVOs) say the rate indices lag by at

least a week behind the actual rates their customers are securing in today's volatile environment in the trans-Pacific, with rates moving lower almost by the day.

Jon Monroe, who represents NVOs, said his clients are booking shipments between \$2,100 and \$2,200 per FEU, and the rate of decline is accelerating. "Just in September, the West Coast rate dropped \$1,456 from August," he told JOC.com.

Another NVO who did not want to be identified said Thursday he is seeing "sub-\$2,000 rates." Those anecdotal accounts of actual spot rates in the market are lower than what the official rate indices are listing in their weekly reports. Those rates vary depending on what factors each index includes in calculating its average rate for the week.

On Thursday, the Drewry World Container Index listed the Shanghai-Los Angeles spot rate at \$3,283 per FEU, down 13 percent from last week. Freightos on Wednesday listed the Asia-West Coast rate at \$2,978 per FEU. Freightos said the West Coast rate had fallen 45 percent to that point in September to below \$3,000 per FEU for the first time since August 2020.

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

US retailers downgrade import forecast for balance of 2022

US retailers Friday said they now expect October imports to fall 9.4 percent year over year – essentially doubling their prior projection for the month's decline. In the Global Port Tracker (GPT) published a month ago, the National Retail Federation and Hackett Associates predicted October imports would be down 4.8 percent from the year-ago month.

"The growth in US import volume has run out of steam, especially for cargo from Asia," Ben Hackett, founder of Hackett Associates, said in the latest report. "Recent cuts in carriers' shipping capacity reflect falling demand for merchandise from well-stocked retailers even as consumers continue to spend."

Retailers also downgraded expectations for November and December imports. The GPT forecasts that November imports at the 12 ports it surveys will now be down 4.9 percent from November 2021, versus last month's projection of a 3.3 percent decline. And December imports will fall 6.1 percent from the year-ago month; last month's projection was for a 4 percent drop.

Imports in December are expected to be the lowest since February 2021.

Retailers have plenty of merchandise on hand for the holiday season because they shipped early this year to beat rising inflation and ongoing supply chain disruptions, said Jonathan Gold, vice president for supply chain and customs policy at the NRF. "Despite the lower volumes, retailers are still experiencing challenges along the supply chain, including US ports and intermodal rail yards," Gold said.

GPT forecasts that US imports in the second half of the year will be down 4 percent from the same period last year. Nevertheless, the NRF forecasts retail sales, which were up 7.5 percent through August, will increase between 6 and 8 percent this year over 2021.

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

*ปัจจุบันยังไม่มีกราฟแสดงข้อมูลจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) โปรดติดตามใน weekly report ในสัปดาห์ต่อไป ขอภัยในความไม่สะดวก

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 ด้านการขนส่งยังคงลดลงต่อเนื่อง ส่วนค่าระวางปรับลดลงจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ภาพรวมตลาดการขนส่งโดยทั่วไปทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อยจากสัปดาห์ที่แล้ว

*ปัจจุบันยังไม่มีกราฟแสดงข้อมูลจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) โปรดติดตามใน weekly report ในสัปดาห์ต่อไป ขอภัยในความไม่สะดวก