

Weekly Briefing (17 October 2022)



01

THB rate / currencies



USD
38.27



EUR
37.2



GBP
42.75



AUD
23.72



CNY
5.322



JPY
0.2573



INR
0.4642



VND
0.0015

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (9 Oct - 15 Oct 2022)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	85-93	93-98	91-98



Gold	1643-1695
USD/Ounces	



04

Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)



Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)

30-Sep-22	14-Oct-22
1,922.95	1,814.00
	-108.95

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ



1. สรท.ผลักดันขนส่งทางทะเลด้วยเกณฑ์มาตรฐาน

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



2. China's Lockdowns Take Toll on Limping Economy

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



3. Europe likely entering another COVID wave, says WHO and ECDC

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://reut.rs/3CH4J1U>

*ข้อมูลจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) ไม่มีของวันที่ 7-Oct-22

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

สัปดาห์ที่ 41 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			
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	Effective till 31-OCT-2022
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)	2,475	4,250	ISOCC: USD 247/TEU, USD 494/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	1,400	2,000		
Thailand - US East Coast	4,700	5,900		
(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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนตุลาคม 2565 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคองที่ โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคองที่อยู่ ที่ 900 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคองที่อยู่ ที่ 650 USD/TEU และ 1,200 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคองที่อยู่ ที่ 700 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางคองที่อยู่ ที่ 650 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU แต่ค่า IMO Sox Compliance Charge มีการปรับลดลง สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคองที่ เช่นเดียวกัน อยู่ที่ 4,300 USD/TEU และ 7,600 USD/FEU แต่ค่า IMO Sox Compliance Charge มีการปรับลดลง ส่วน เส้นทางเกาหลี ค่าระวางคองที่

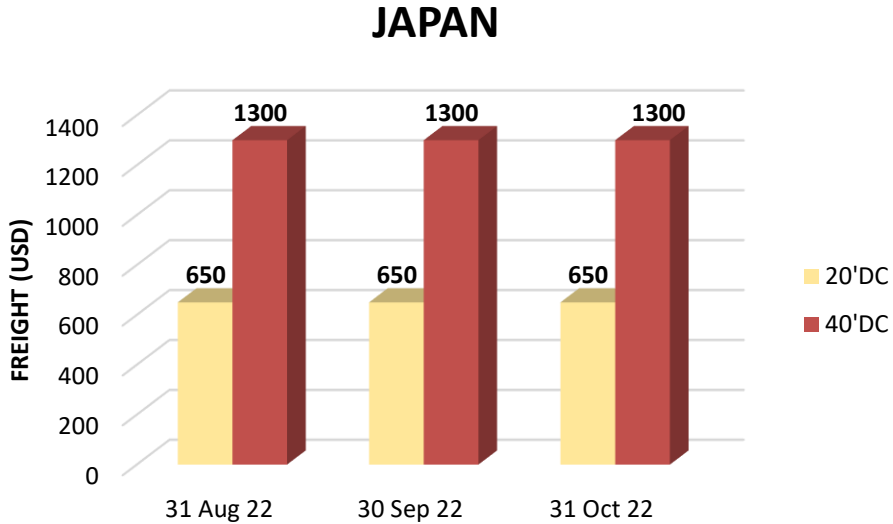
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนตุลาคม อยู่ที่ 2,148-2,248 USD/TEU และ 4,296-4,446 USD/FEU โดยค่า FAF ปรับลดลง ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนตุลาคม ค่าระวางปรับลดลง 625 USD/TEU และ 1,250 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,475 USD/TEU และ 4,250 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนตุลาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast ค่าระวางปรับลดลง 1,040 USD/TEU และ 1,050 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 2,000 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ค่าระวางปรับลดลง 270 USD/TEU และ 1,200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 4,700 USD/TEU และ 5,900 USD/FEU โดยสถานการณ์ตู้ดีขึ้น รวมถึงสถานการณ์ระวางคลี่คลายลงอย่างต่อเนื่อง

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

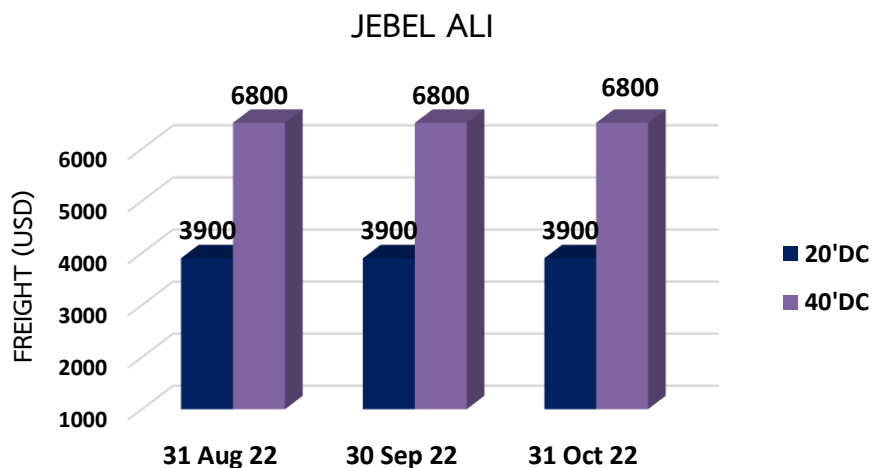
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,000	1,200-1,500	All-in	Effective till 31-OCT-2022
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,800	2,300-2,500	OBS: USD 223/TEU, USD 446/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)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



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

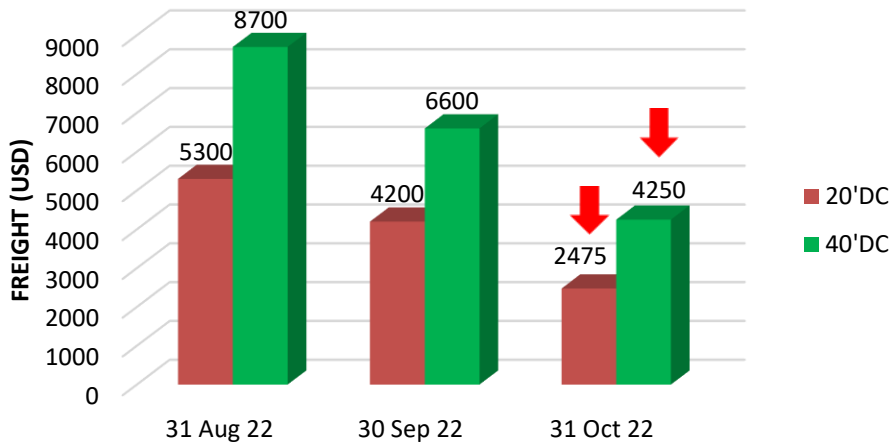


Subject to

- 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

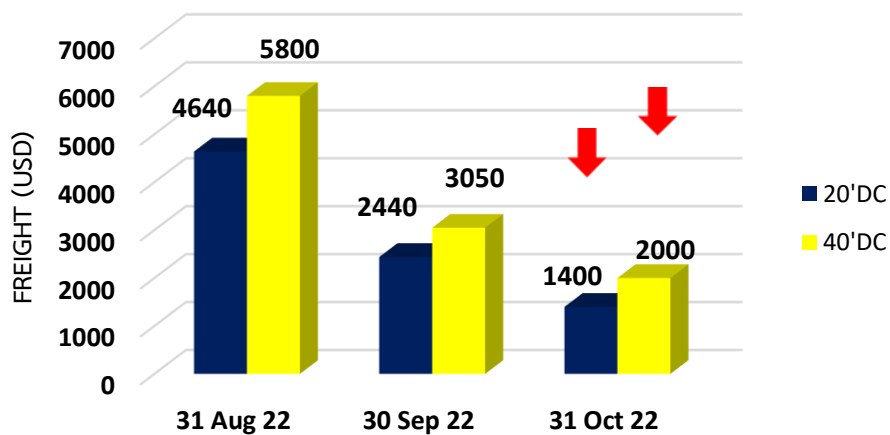


Subject to

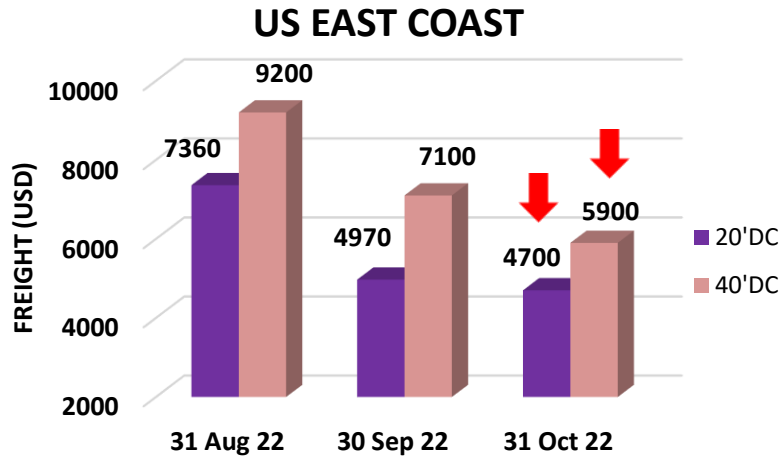
- ISOCC (Aug. 22): USD230/TEU, USD460/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Sep. 22): USD300/TEU, USD600/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Oct. 22): USD247/TEU, USD494/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

Geopolitical disruption a rising threat to freight shippers

The sense of helplessness that shippers and transportation providers may have felt while navigating what’s approaching three years of pandemic-induced supply chain disruption pales in comparison to how rising geopolitical threats potentially affecting US–China trade could upend containerized supply chains.

The last 32 months of disruption to US supply chains have added costs in the form of record freight rates, higher inventory, and the need for pricier expedited options such as team-trucking and greater use of air freight. Retail sales were still lost, whether it was a new couch not at the store or a fulfillment center, giving competitors a leg up if they had the product in stock. And the same goes for automobile manufacturers and others hit by shortages in manufacturing inputs, from raw commodities to semiconductors. Some US exporters complain delays have cost them business, and higher shipping rates have squeezed already tight agricultural margins. But ultimately, the goods arrived and were delivered or sold into alternative channels.

US importers are under pressure to diversify sourcing away from China like never before, although it’s not yet showing in the numbers. Containerized US imports from China hit a record high in 2021, rising 13.9 percent to 11.8 million TEU, with 42.4 percent of all imports sourced from China — the same percentage as in 2008 — according to PIERS, a sister product of JOC.com within S&P Global. Through September 2022, shipments from China have grown another 3.6 percent year over year, accounting for 41.5 percent of total US imports.

Globalization is certainly not dead, but it is undergoing a “retooling,” as shippers reassess sourcing risks and accelerate their sourcing diversification, according to Bruce Jones, a geopolitical expert and author of a new book, “To Rule the Waves,” which details the convergence of great power struggles and global supply chains.

“If there is a global flare up in the Pacific, we are in for an astonishing amount of pain,” Jones, a Brookings Institution fellow and a speaker at the upcoming JOC TPM23 conference, said in a Sept. 13 interview with JOC.com

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

Spot rate carnage could result in more ships laid up, 'with worse to come'

Ocean carriers could be forced to mothball more eastbound transpacific US west coast loops, and the vessels that operate them, to stop the extraordinary haemorrhaging of container spot rates which have halved in value in the past four weeks.

According to today's reading of the China-US west coast component of the Freightos Baltic Index (FBX), the spot price for a 40ft plunged 20% this week, to \$2,361, compared with a typical premium rate a year ago of \$20,000, a two-thirds decline since May. Ships are reported to be leaving Asia for the US west coast barely three-quarters full, despite aggressive blanking by carriers, and spot rates are on track to fall through the \$2,000 watershed next week. And unless carriers take radical action to take out more capacity on the route, rates could dip below pre-pandemic levels before the start of the contract season, which will severely hobble the lines' negotiating position.

Moreover, in the interim, BCOs sitting on contracts some four times higher than the spot market are said to be receiving 'temporary' rate reductions from carriers to keep their loyalty. Xeneta's chief analyst, Peter Sand, called the rates collapse on the tradelane “dramatic”.

“It really is an eye-catching development,” he said. “Shippers that have had their backs against the wall in negotiations for so long are seeing the market turn much quicker than many anticipated. They can now move three 40ft containers for the price they paid for just one only a few months ago.”

Meanwhile, the erosion of spot rates between China and Europe also continued at pace, with Drewry's WCI reading for North Europe losing 13%, to \$4,724 per 40ft this week, and a more modest 6% decline for Mediterranean ports, to \$4,912 per 40ft. Despite shedding around 70% in value in the past year, spot rates to North Europe are, nevertheless, still 50% higher than in October 2020. However, a UK-based carrier contact told The Loadstar this week that booking prospects for the coming weeks from Asia to North Europe were “dire”.

“Other than at the start of the pandemic, I can't recall another time when the market has turned so quickly, and it looks like it will get a whole lot worse before it gets better,” he said.

Indeed, carriers are in no rush to send ships back to Asia, evidenced by the 2M's decision to hold the 19,224 teu MSC Erica at Felixstowe for the duration of the second eight-day strike at the port, which ended on Wednesday. And the ULCV was kept company during the stoppage by an Ocean Alliance vessel, the 20,338 teu Ever Golden. The only bright spot for carriers remains the transatlantic tradelane, which was initially behind the curve of the transpacific and Asia-Europe freight rate inflation, but subsequently saw rates spike significantly last year from \$1,800 per 40ft to a high of \$8,500 in August this year. This week the transatlantic spot rate component remained stable across the indices, at around \$7,500 per 40ft.

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

Blank sailings fail to prop up rates: 'we need capacity withdrawn permanently'

China is back at work after its Golden Week holiday, but carrier-blanked sailings have been “ineffective” at stopping the rapid decline in freight rates. According to Linerlytica, the national holiday provided little respite for sliding freight and charter rates, with the SCFI and CCFI indices “set to resume their weekly declines” this week.

The analyst said: “Carriers are still unwilling to take out capacity in any serious way, while easing port congestion has negated much of the initial capacity reductions. Global port congestion has dropped to 10.5%, the lowest level in 10 months, from a peak of 15% in March.” Linerlytica analyst HJ Tan told The Loadstar: “Blanked sailings so far have been completely ineffective in stopping the rate slide. What is needed is permanent capacity withdrawals.”

For example, he said, based on Linerlytica calculations, capacity cuts planned so far on the US west coast account for less than 7% of total trade capacity, and on US east coast lanes the cuts are less than 2%, as the services withdrawn were “already running at less than full strength anyway, and part of the capacity withdrawn will be returned to fill gaps in the remaining services”. Mr Tan added: “The smaller carriers are retaining transpacific services through October, including CU Lines, Transfar, BAL, and Sea-Lead. Meanwhile, Wan Hai will soon place its 13,200 teu ships on the US west coast lane by the end of October, effectively negating any impact of the withdrawal of two irregular transpacific services.

“The opportunity cost of withdrawing capacity is too high for the carriers today, unlike the situation in 2016 or 2020 when charter rates were low and there was little orderbook pressure.”

Indeed, Linerlytica said, the rapidly deteriorating supply-demand outlook has not stopped carriers from pushing ahead with capacity expansion plans, with Maersk and MSC both confirming further orders for new tonnage last week, “propelling the containership orderbook to a new record high of 7.44m teu.”

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 30 Sep 2022	Current Index 14 Oct 2022 (*)
Comprehensive Index			1922.95	1814
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	2950	2581
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	2999	2747
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2399	2097
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	6159	5816
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	912	1171
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1850	1561
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	4811	4837
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	4407	4446
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	5025	5120
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	311	325
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	301	302
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	348	349
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	262	254

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งขบเซาต่อเนื่อง Demand ยังคงอ่อนแอ ในขณะที่ค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดในการขนส่งสินค้าขบเซาต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่องเช่นเดียวกัน สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ภาพรวมตลาดการขนส่งขบเซาต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางลดลงอย่างต่อเนื่องเช่นเดียวกัน สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ภาพรวมในตลาดยังคงขบเซา Demand ก่อนช่วงวันหยุดไม่ติดตัวขึ้น ในขณะที่ค่าระวางปรับยังคงปรับลดลงอย่างต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ Demand ด้านการขนส่งลดลง ส่วนค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ภาพรวมตลาดการขนส่งโดยทั่วไปทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับขึ้นเล็กน้อยจากสัปดาห์ที่แล้ว

(*) ข้อมูลจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) ไม่มีของวันที่ 7-Oct-22