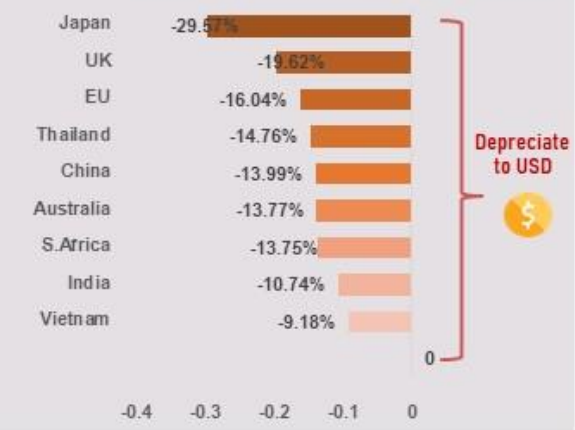
Weekly Briefing (26 October 2022)

01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
38.1	37.46	43.11	24.19

CNY	JPY	INR	VND
5.253	0.256	0.4616	0.0015

02 Exchange rate trend to USD (YTD)



03 Crude Oil price & Gold (16 Oct - 22 Oct 2022)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	83-87	89-95	90-94

Gold	1628-1658 USD/Ounces

04 Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

14-Oct-22	21-Oct-22
1,814.00	1,778.69
	-35.31

05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

1. EEC แม่เหล็กดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศของไทย
   รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/3DrQ5Nv

2. New lockdowns in key Chinese transport hubs hobble supply chains again
   รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/3W1V0w3

Thai National Shippers' Council — สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

การอัพเดทค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 42 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	Effective till 31-OCT-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 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	
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 (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	4,700	5,900		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

หมายเหตุ: SCMC คือ Security Compliance Management Charge // ISOCC คือ IMO Sox Compliance Charge

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนตุลาคม 2565 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ 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 IMO Sox Compliance Charge มีการปรับลดลง สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคงที่เช่นเดียวกัน อยู่ที่ 4,300 USD/TEU และ 7,600 USD/FEU แต่ค่า IMO Sox Compliance Charge มีการปรับลดลง ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่

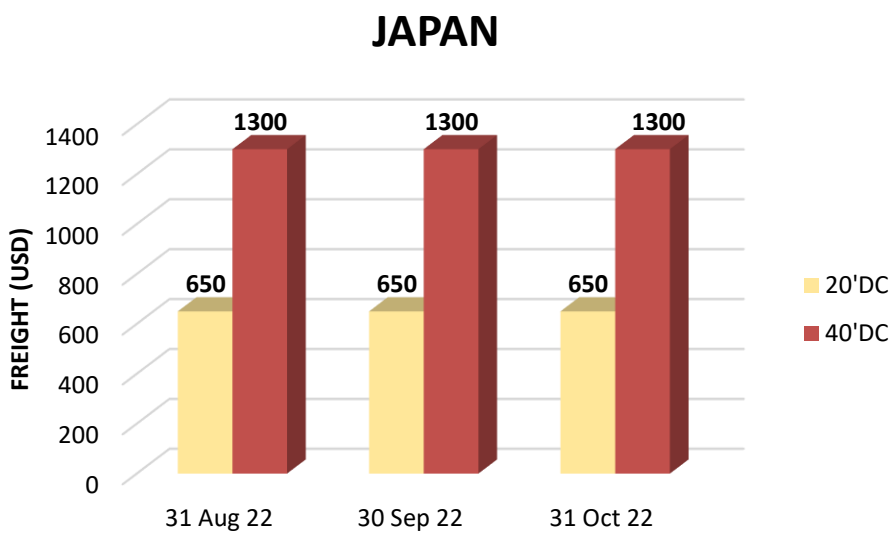
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนตุลาคม อยู่ที่ 2,148-2,248 USD/TEU และ 4,296-4,446 USD/FEU โดยค่า FAF ปรับลดลง ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนตุลาคม ค่าระวางปรับลดลง 625 USD/TEU และ 1,250 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,475 USD/TEU และ 4,250 USD/FEU

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)

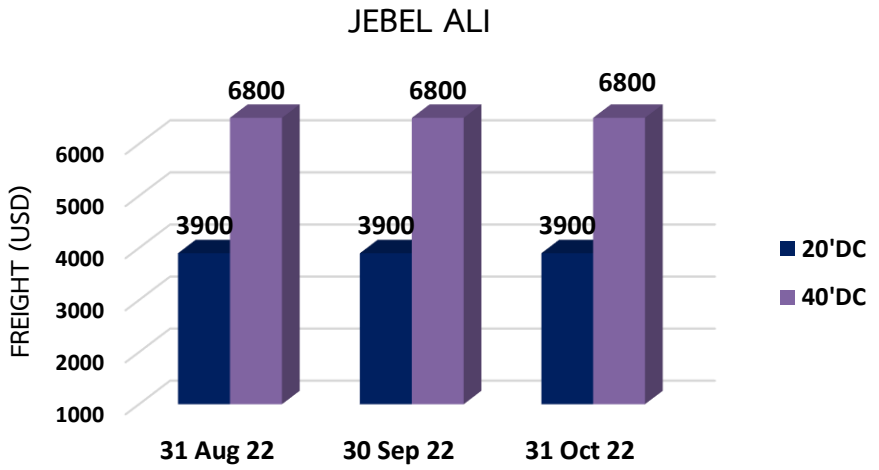
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20’	USD/40’		
Thailand-Hong Kong	1,000	1,200-1,500	All-in	Effective till 31-OCT-2022
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,800	2,300-2,500	OBS: USD 223/TEU, USD 446/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)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

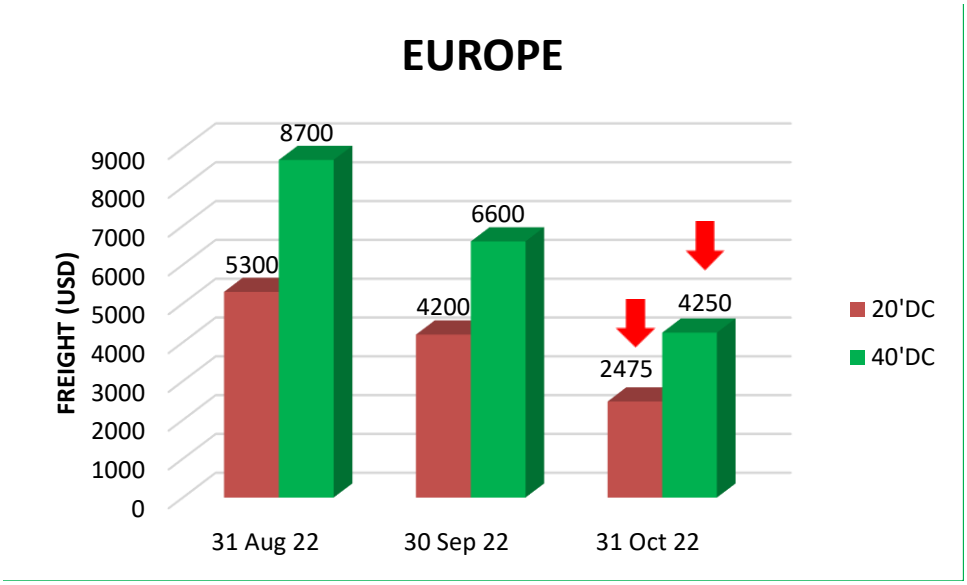
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2565



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

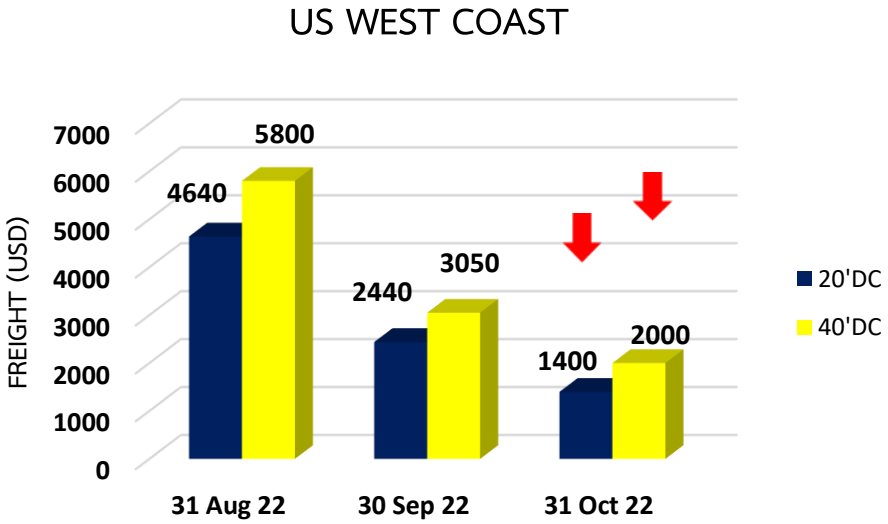
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2565



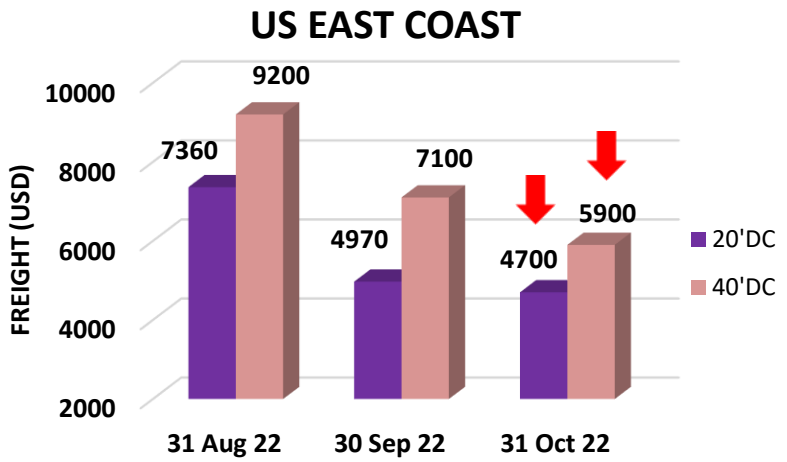
Subject to

- 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



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

Intra-Asia carriers see revenues fall as rates slide

Intra-Asia carriers that were largely immune to the slide in rates that started earlier this year on trans-Pacific and Asia-Europe services are now seeing prices fall on regional trades as volumes decline for some liners.

Hong Kong-listed SITC International Holdings, in a filing to the Hong Kong stock exchange Monday, said average revenue hit $1,196 per TEU in the first nine months of this year. But highlighting the drop in revenue over the last few months, the figure was down from both the first and second quarters when average revenue was about $1,240 per TEU.

Despite the drop, the average revenue figures are still higher than SITC's average of $772 per TEU for the first nine months of 2021. Total revenue from container shipping dropped to about $941 million in the third quarter this year compared with more than $1 billion achieved in both the first and second quarters, an analysis of SITC's quarterly reports showed. SITC's Q3 container volumes slipped to about 636,800 TEU from 811,659 TEU in the second quarter.

Other carriers see revenue declines

Taiwan carriers Wan Hai Lines and Yang Ming Marine Transport are also starting to see revenue declines. Wan Hai posted a 28 percent fall in revenue in September to $575 million, compared with $796 million a year earlier, according to a monthly revenue statement filed to the Taiwan stock exchange. That followed a 14 percent drop to $659 million in August when the slump in revenue began. Revenue had shown double-digit year-on-year growth for every month up to July.

Yang Ming Marine, which is shifting focus from intra-Asia to the trans-Pacific trade, saw its first monthly revenue decline since July 2020 in September with a 16 percent drop to $864 million compared with $1 billion in September last year. By comparison, revenue increased 7 percent in August to $1.1 billion.

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

Ocean carrier voyage blankings causing chaos and confusion for shippers

Ocean carriers are ramping-up their vessel blanking programmes from Asia as export demand weakens, but last-minute cancellations are causing chaos in supply chains and confusion within liner offices. Moreover, shippers are having to navigate their way around 'officially' announced blank sailings and voyages pulled just days before arrival in China and held off the loading port, in what carriers term as 'slidings'.

A UK-based NVOCC told The Loadstar liner sailings from China had become "pot luck" and accused carriers of running "tramp services" instead.

"When we talk to the local offices, they haven't got a clue as to what loops are still running. That gives us a headache for our export planning, as the so-called 'alternative services' offered by the lines may not even call in the UK," he said. Furthermore, there is also an impact on the forward berthing programmes of North European container hub ports from the constant network changes, along with disruption to linking feeder and barge relay services.

For example, a Dublin-based contact told The Loadstar that, for one particular shipment recently, its deepsea vessel's name had been changed no less than four times after the connecting feeder had left Dublin port.

"It was very worrying for our client, who kept having to change the details of the mother vessel in documents sent to the Chinese importer," he said. However, the alliances are understood to be reluctant to temporarily suspend loops, despite the very poor outlook for bookings, as they fear that this could concede market share to rivals in other VSA groups.

Nevertheless, it is clear that the current ad-hoc blanking strategies are not having the desired effect, of arresting the rapid decline in spot rates, that carriers had anticipated. And Simon Heaney, senior manager for container research at Drewry, believes blank sailings on their own will be insufficient to halt the slide in rates. "We certainly expect them [blankings] to remain a pivotal weapon in carrier arsenals to contain capacity next year, but they need to be used in conjunction with all the other levers," he said. Mr Heaney said these included a rekindling of scrapping, from this year's virtual zero to close to a record 600,000 teu of demolitions next year, and, not least, an "orchestrated slippage" of some of the huge 2.6m teu of newbuild tonnage stemmed for delivery next year.

Presenting the maritime consultant's latest container shipping market outlook briefing this morning, Mr Heaney added that liner strategy for the following year would need to be "rinse and return", as capacity oversupply in liner trades was predicted to continue. He said there were ways for carriers to keep the market in an undersupplied position, but suggested these could be "a step too far for regulators". The EC competition commissioner is currently reviewing the Consortia Block Exemption Regulation, which is due to expire in April 2024, with an interim decision thought to be due before the end of the year.

"Regulators are much more watchful of carriers, and any whiff they are curbing potential trade and doing damage to economies for their own benefit will be pounced upon," warned Mr Heaney.

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

Windward Signs 18 Customers To The Newly Launched Ocean Freight Visibility Solution To Mitigate Supply Chain Disruptions

Windward (LSE: WNWD), the leading Maritime AI™ company, announced today 18 new customers who will be using the company's recently launched Ocean Freight Visibility (OFV) solution to accurately predict vessel and shipment estimated times of arrival (ETAs) to mitigate supply chain disruptions. In a new reality of supply chain opacity and delays, the new customers come from a wide breadth of industries including freight forwarders, cargo owners, shippers, booking platforms, and others throughout North America, Asia, and Europe.

Ocean freight is responsible for the transport of 90% of global trade, yet ocean freight reliability is below 50%, despite a slight improvement this year. With events like port congestion and severe weather conditions having drastic impacts across the globe and delays causing billions of dollars in losses, some are making the expensive move from ocean to air-freight to meet deadlines.

Windward's OFV solution empowers users to overcome delays by providing them with the tools necessary to better predict, plan, and proactively mitigate supply chain risks. The solution provides container and vessel ETA predictions based on deep learning and machine learning subsets that is 80% more accurate than carriers' ETA predictions and cuts down the number of ETAs that are off by 5+ days by 50%.

"The realities we have seen over the past years, whether related to port lockdowns or vessels getting stuck and blocking canals, have highlighted the importance of supply chain visibility and how disruptions affect everyone in the ecosystem down to the consumer," said Ami Daniel, Co-founder and CEO of Windward. "That is why Windward's OFV solution is so critical for so many. Essentially any company dependent on the transportation of goods via the seas needs to know when their shipments will arrive and be informed of any delays.

Only the power of big data and AI can provide the level of accuracy that can enable stakeholders to overcome this challenge, providing them with the tools to make decisions with enough time to mitigate risks. Even as the economy slows down, inventories are up and freight rates are down – trade continues and ocean freight is the key way to get things around the world"

Windward's OFV solution utilizes advanced behavioral models and fuses multiple data sources, including data from more than 120 carriers, over 1,400 ports and terminals, 5,500 container vessels, sailing schedules, meteorological data, location, and AIS data, enabling greater resiliency in the face of supply chain uncertainties.

Source: https://www.marineinsight.com/

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 14 Oct 2022	Current Index 21 Oct 2022
Comprehensive Index			1814	1778.69
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	2581	2379
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	2747	2568
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2097	2029
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	5816	5639
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1171	1451
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1561	1498
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	4837	4771
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	4446	4376
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	5120	5059
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	325	323
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	302	298
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	349	352
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	254	255

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งยังคงซบเซาจาก Demand อ่อนแอต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่องเช่นเดียวกัน สำหรับเส้นทางยุโรป ตลาดในการขนส่งสินค้ายังคงซบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ภาพรวมตลาดการขนส่งเริ่มทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ภาพรวมในตลาดยังคงซบเซา Demand ยังคงไม่ดีดตัวขึ้น ในขณะที่ค่าระวางปรับยังคงปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ Demand ด้านการขนส่งคงที่ ส่วนค่าระวางปรับลดลงจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ภาพรวมตลาดการขนส่งโดยทั่วไปยังคงทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อยจากสัปดาห์ที่แล้ว