

## Weekly Briefing (7 November 2022)



01

### THB rate / currencies



USD

37.21



EUR

37.15



GBP

42.33



AUD

24.05



CNY

5.179



JPY

0.2538



INR

0.4541



VND

0.0014

02

### Exchange rate trend to USD (YTD)



03

### Crude Oil price & Gold (30 Oct - 5 Nov 2022)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	86-93	93-95	94-99



Gold	1630-1683
USD/Ounces	



04

### Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)



### Freight Index

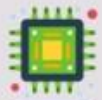
(SCFI Comprehensive Index)

28-Oct-22	4-Nov-22
1,697.65	1,579.21
	-118.44

05

### Weekly Top's Stories

รายละเอียด  
ข่าว/บทความ



1. The CHIPS and Science Act

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://mck.co/3WzInc2>



2. New container orders drop to lowest in three years

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

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 44 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	400	650	Subject to ISOCC USD 115/TEU, USD 230/FEU	
Thailand - Qingdao				
Thailand - Hong Kong	250	450		
Thailand - Japan (Main Port)	600	1,050		
Thailand - Kaohsiung	600	1,200		
Thailand - Klang	700	1,400	Subject to ISOCC USD 67/TEU, USD 134/FEU	
Thailand - Jakarta	400	600		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	250	500		
Thailand - Singapore	400	600		
Thailand - Manila (North & South)	800	1,400		
	Subject to CIC at destination			Effective till 30-NOV-2022
Thailand - Jebel Ali	1,100	1,800	Subject to ISOCC USD 124/TEU, USD 248/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	1,000	1,700	ISOCC: USD 98/TEU, USD 196/FEU	
Thailand - Melbourne	1,777-1,877	3,554-3,704	FAF: USD 223/TEU, USD 446/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	3,350	5,200	Subject to ISOCC USD 206/TEU, USD 412/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	2,100	3,500	ISOCC: USD 177/TEU, USD 354/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	Effective till 14-NOV-2022
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	2,100	3,000		
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	4,830	6,900		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2565 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียลดลง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางลดลง 500 USD/TEU และ 1,050 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 400 USD/TEU และ 650 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางลดลง 50 USD/TEU และเพิ่มขึ้น 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 700 USD/TEU และ 1,400 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางลดลง 450 USD/TEU และ 850 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 250 USD/TEU และ 450 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางลดลง 250 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,050 USD/FEU และค่า IMO Sox Compliance Charge มีการปรับลดลง

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางลดลง 950 USD/TEU และ 2,400 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 3,350 USD/TEU และ 5,200 USD/FEU และค่า IMO Sox Compliance Charge มีการปรับลดลง ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่

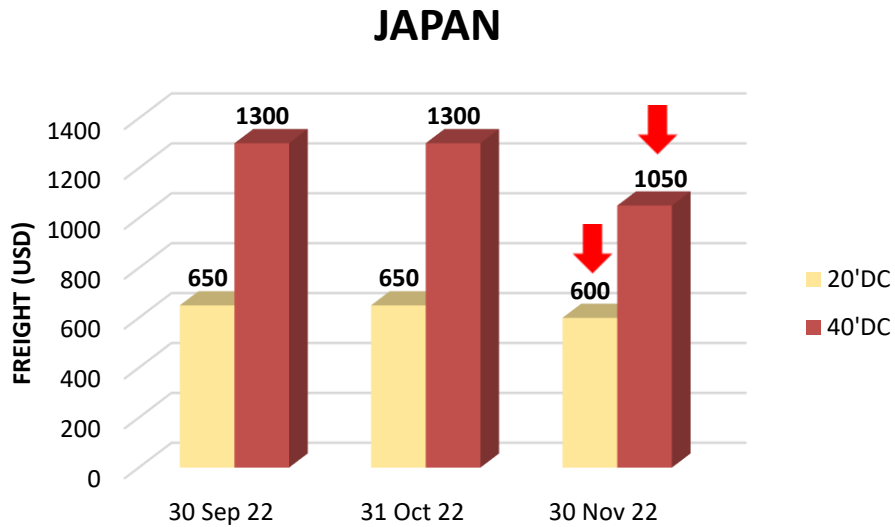
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนพฤศจิกายน ลดลงประมาณ 371 USD/TEU และ 742 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 1,777-1,877 USD/TEU และ 3,554-3,704 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนพฤศจิกายน ค่าระวางปรับลดลง 375 USD/TEU และ 750 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,100 USD/TEU และ 3,500 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนพฤศจิกายน ค่าระวางฝั่ง West Coast ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 700 USD/TEU และ 1,000 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,100 USD/TEU และ 3,000 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน 130 USD/TEU และ 1,000 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 4,830 USD/TEU และ 6,900 USD/FEU โดยสถานการณ์ตู้ดีขึ้น รวมถึงสถานการณ์ระวางคลี่คลายลงอย่างต่อเนื่อง

**CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)**

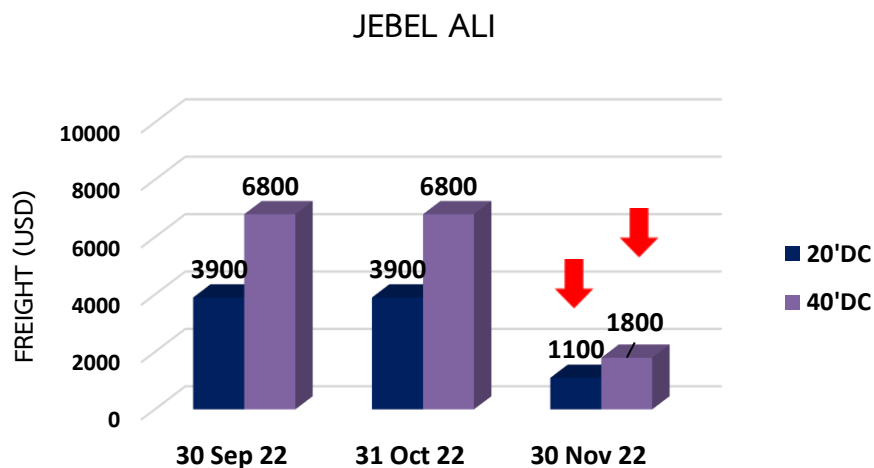
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,000	1,200	All-in	Effective till 30-NOV-2022
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,400	1,800	OBS: USD 223/TEU, USD 446/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	4,500	7,000	OBS: USD 614/TEU, USD 1228/FEU	
London Gateway / Southampton	4,500	7,000		

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2565



Subject to Low Sulphur Surcharge (Sep. 22): USD 230/TEU และ USD 460/FEU  
(Oct. 22): USD 161/TEU และ USD 322/FEU  
(Nov. 22): USD 115/TEU และ USD 230/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2565

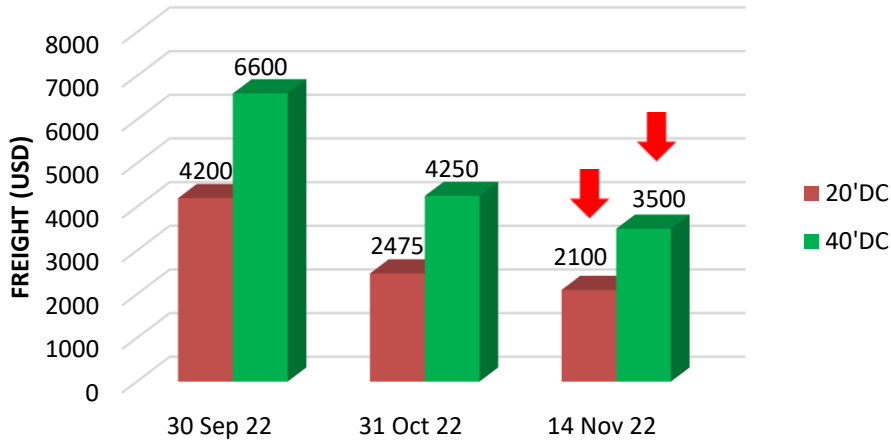


Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Sep. 22): USD 225/TEU และ USD 450/FEU  
(Oct. 22): USD 107/TEU และ USD 214/FEU  
(Nov. 22): USD 124/TEU และ USD 248/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2565

### EUROPE

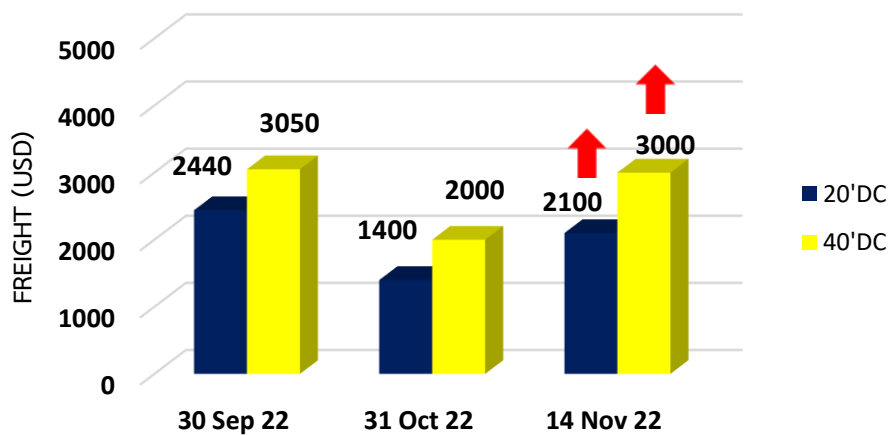


Subject to

- ISOCC (Sep. 22): USD300/TEU, USD600/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Oct. 22): USD247/TEU, USD494/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Nov. 22): USD177/TEU, USD354/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

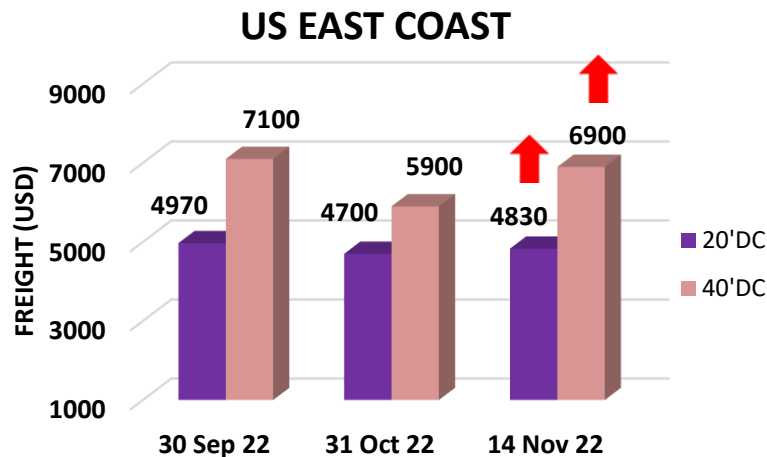
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2565

### US WEST COAST





กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2565



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

**Maersk offers overstocked retailers a slow(er) boat from China**

Maersk says it is offering shippers the opportunity to slow cargo arrivals from Asia destined for European and US ports to help retailers manage bloated inventories. The initiative from the Danish logistics integrator comes as demand for retail-lifestyle products from Asia plummets.

In its latest Asia-Pacific market update, Maersk says volume prospects “remain weak”, and a continued slide in container spot rates “is likely”. It warned: “The change from sudden boom into a low-demand situation will require further adjustment in customers’ sourcing and purchasing plans, as well as carrier networks, which can lead to uncertainties and further disruptions to the supply chain in coming months.”

Maersk said that, with projected reductions in cargo demand, it was introducing “further measures to match cargo capacity with expected volumes on key tradelanes”, but in the case of blanked sailings or vessel slidings, it said its aim was to offer alternatives to “minimise the impact on customers’ business”.

“Our overall goal remains to provide our customers with predictability and to ensure minimal disruption to their supply chain,” it added. “High inflation levels and the cost of energy continues to be a key concern for consumers, and at present is reducing demand for transport services.” Morten Juul, Maersk’s Asia Pacific regional head of ocean management, said that the pace of market normalisation had been “faster than expected”, with the combination of lower sales and reduced congestion resulting in full warehouses in the US and Europe.

Nevertheless, he said he expected inventory levels to stabilise during the current quarter and there would be a return to a “normal booking pattern”.

“At Maersk, we are working closely with our customers to support them during this period of turbulence, offering options of both speeding up and slowing down cargo arrival to match the temporary change in demand pattern,” said Mr Juul. The problem of bloated retailer inventories is contributing to the

stubborn existence of landside congestion at North European container hub ports, despite reduced throughputs.

“Low demand and full warehouses mean customers are reluctant to pick up their import units from terminals, leading to high yard density,” said Maersk. However, the main UK box terminals at Felixstowe, Southampton and London Gateway are not reporting any landside issues at present, suggesting either that retail sales are strong or, more likely, that demand has collapsed.

Moreover, the recent labour strikes at Felixstowe and Liverpool appear to have had relatively little impact on the UK’s supply chain. In fact, Maersk attributed the “less severe” effect on its vessel schedules from the most recent stoppages to “declining volumes”. Meanwhile, on some tradelanes, Maersk is struggling to maintain its contract rates against a backdrop of weak demand, intense competition and heavy discounting.

For example, on its Asia-South America west coast services, it said, fulfilment of its long-term contracts “continues to be on the low side due to a large gap between short-term and long-term rates”, and that it was, therefore, focusing on Maersk Spot.

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

### **Carriers consider laying-up box ships as blanking fails to prop up rates**

The idled containership fleet has breached the 1m teu capacity milestone – and is set to jump significantly higher as carriers prepare to temporarily suspend services rather than blank sailings. According to Alphaliner, as of 24 October, the number of inactive containerships either in drydock or seeking employment had reached 284, for a capacity of 1.2m teu, representing 4.6% of the global cellular fleet.

At the peak of demand in February, as carriers squeezed the charter market dry in pursuit of every serviceable vessel, the consultant recorded 154 ships, for a capacity of 442,000 teu, as inactive, many in drydock, representing just 1.8% of the global fleet, “Weakening cargo demand and declining freight rates have prompted carriers to cull some sailings and even temporarily suspend a number of services on major east-west tradelanes,” said Alphaliner.

The Loadstar has seen a big uptick in the number of blank sailing advisories from Asia-Europe and transpacific carriers in the past two weeks, with, for instance, some Asia-North Europe loops being voided in consecutive weeks.

However, Alphaliner does not count a ship as inactive unless it has been idle for more than 14 days – hence the proliferation of blank sailings does not figure in the capacity surplus analysis. During Maersk’s Q3 earnings call yesterday, CEO Soren Skou reiterated the carrier’s strategy to “take out capacity to meet demand”, as the group recorded a year-on-year 7.6% decline in liftings against a downgraded market contraction for 2022 of 2%-4%.

The speed of the decline in exports from China has made the reactive blanking strategies of carriers ineffective at halting the erosion of spot and short-term rates, and more radical capacity reduction plans will be necessary to avoid a collapse in contract rates.



The Loadstar understands that some of the partners in the three east-west alliances are calling for their networks to adopt ‘winter programmes’ until mid-January, ahead of the Chinese New Year holiday.

“Nobody wants to be the first to cut out a loop and potentially lose market share,” one carrier contact told The Loadstar. “There are hawks that want radical action and doves that want to carry on blanking, but everybody is suffering, that’s for sure, and getting concerned about next year,” he said.

Meanwhile, on the containership charter market, the increase in surplus open tonnage is putting more downward pressure on daily hire rates and materially reducing durations. “Charter rates have continued to weaken for classic panamax of 4,000-5,300 teu in the past two weeks, with fixtures now typically concluded for periods of six months at a low-mid \$20,000 a day,” said Alphaliner.

In fact, a broker source said this week, owners were now prepared to entertain much lower time-charter periods. “We are talking with owners and charterers on some ships about extensions of 30 to 45 days, and for new fixtures three to four months,” he said.

Alphaliner noted that a daily hire rate of \$20,000 for a panamax was “still decent by historical standards”, but was “ten times lower than what owners could achieve in early 2022”.

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

### **China manufacturing slips for third month in a row as zero-Covid policy bites**

China’s manufacturing sector has shrunk for the third month in a row, with Beijing’s zero-Covid policy causing more logistics disruption and a dip in ocean shipment volumes. The Caixin China General Manufacturing Purchasing Managers’ Index (PMI) came in at 49.2 for October, the third consecutive month the number has been below 50, indicating a contraction in activity.

Wang Zhe, senior economist at Caixin Insight Group, said: “Manufacturing activity was still weighed down by Covid-19 outbreaks and consequent tightening of prevention and containment measures. “Both output and new orders saw further declines, though at a slower pace, as Covid controls dragged business activity and consumer demand down. Overseas demand also continued to weaken, albeit again at a slower pace.”

Furthermore, delivery performance worsened slightly for the fourth straight month, Caixin noted, with some surveyed companies citing “limited production capacity at vendors, which led to delays”.

In Zhengzhou, for example, China’s zero-Covid policy is wreaking havoc on Apple supplier Foxconn. The Taiwanese manufacturer employs some 200,000 workers across the Zhengzhou complex known as “iPhone city”. but many are fleeing to their home towns to escape “inhumane closed loop” restrictions, according to reports.

Meanwhile, according to FourKites, a dip in ocean shipment volumes at Chinese ports is due to the latest wave of lockdowns.

For example, it said, as of 21 October, the 14-day average ocean shipment volume at the port of Shanghai was down 15% since the start of the month, while volumes at Shenzhen were down 21% over the same period. However, Ningbo-Zhoushan Port took the largest hit, following the lockdown in Beilun, with

volumes down 29%, added FourKites. The company added: “FourKites has also seen the volume of shipments travelling from China to the US take a dip over the past month, as delays [in China] continue to climb.

“As of 21 October, the overall 14-day average shipment volume for shipments travelling on this lane is down 17% from the beginning of the month.”

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 28 Oct 2022	Current Index 4 Nov 2022
Comprehensive Index			1697.65	1579.21
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	2102	1763
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	2344	2222
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1902	1681
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	5318	4890
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1727	1812
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1354	1200
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	4750	4632
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	4211	4096
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	4541	3816
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	320	320
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	298	297
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	346	355
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	254	258

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งยังคงขบเซา ส่วน Demand ในภาพรวมลดลงใน ขณะที่ค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่องเช่นเดียวกัน สำหรับเส้นทางยุโรป ตลาดในการขนส่งสินค้ายังคงขบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ภาพรวมตลาดการขนส่งเริ่มทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ตลาดโดยทั่วไปทรงตัว แต่ Demand อ่อนแอ ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ Demand ด้านการขนส่งอ่อนแอ ส่วนค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ภาพรวมตลาดการขนส่งโดยทั่วไปยังคงทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อยจากสัปดาห์ที่แล้ว

-----