

# Weekly Briefing (30 August 2022)



01

## THB rate / currencies



USD

36.32



EUR

36.38



GBP

43.07



AUD

24.54



CNY

5.4



JPY

0.2631



INR

0.4555

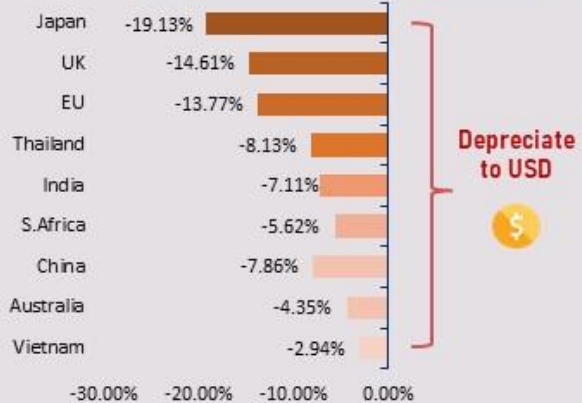


VND

0.0015

02

## Exchange rate trend to USD (YTD)



03

## Crude Oil price & Gold (28 Aug - 28 Aug 2022)



| Oil        | OPEC  | Brent   | WTI     |
|------------|-------|---------|---------|
| USD/Barrel | 92-93 | 104-105 | 100-101 |

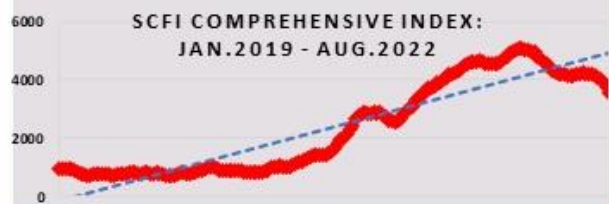


| Gold       | 1739-1740 |
|------------|-----------|
| USD/Ounces |           |



04

## Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



## Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

| 19-Aug-22 | 26-Aug-22 |
|-----------|-----------|
| 3,429.83  | 3,154.26  |
|           | -275.57   |

05

## Weekly Top's Stories



- The Thai economy continued to improve in Q2/22

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3PR8xIX>


- Maersk Container Industry And China International Marine Containers Abandoned A Merger Following US Probe

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3e3gqHM>

รายละเอียด  
ข่าว/บทความ

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

## สัปดาห์ที่ 34 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<br>USD 230/TEU, USD 460/FEU  | Effective till<br>30-Sep-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<br>USD 134/TEU, USD 267/FEU  |                               |
| Thailand - Jakarta  | 650  | 1,200       |   |                               |
| Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)  | 550  | 1,050       |   |                               |
| Thailand - Singapore  | 600  | 1,250       |   |                               |
| Thailand - Manila   | 800  | 1,500       |   |                               |
| (North & South)   | Subject to CIC at destination                      |             |   |                               |
| Thailand - Jebel Ali  | 3,900  | 6,800       | Subject to ISOCC<br>USD 225/TEU, USD 450/FEU<br>War Risk Surcharge: USD 35/TEU,<br>USD 70/FEU |                               |
| Thailand - South Korea (Busan)  | 350  | 700         | LSS (Jul.-Sep.):<br>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  | 2,803-2,903  | 5,606-5,756 | FAF: USD 397/TEU, USD 794/FEU   |                               |
| Thailand - Sydney   |  |             |   |                               |
| Thailand – Durban / Cape Town   | 4,300  | 7,600       | Subject to ISOCC<br>USD 375/TEU, USD 750/FEU  |                               |
|   | Subject to SCMC USD 30/BL                          |             |   |                               |
| Thailand – Europe (Main Port)<br>(Rotterdam/Antwerp/Hamburg/<br>Le Havre) | 4,950  | 8,000       | ISOCC: USD 300/TEU, USD 600/FEU<br>LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU                                |                               |
|   | Subject to ENS USD 30/BL                           |             |   |                               |
| Thailand - US West Coast  | 3760   | 4700        |   |                               |
| Thailand - US East Coast<br>(NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)               | 6960   | 8700        |   |                               |
|   | Subject to Panama Low<br>Water USD 30-60/Container |             |   |                               |

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกันยายน 2565 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคังที่ โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคังที่ อยู่ที่ 900 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคังที่อยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,200 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคังที่อยู่ที่ 700 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางคังที่อยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU แต่ค่า IMO Sox Compliance Charge มีการปรับเพิ่มขึ้น สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคังที่ เช่นเดียวกัน อยู่ที่ 4,300 USD/TEU และ 7,600 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคังที่

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนกันยายน อยู่ที่ 2,803-2,903 USD/TEU และ 5,606-5,756 USD/FEU โดย ค่า FAF ปรับลดลง ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนกันยายน ค่าระวางปรับลดลง 350 USD/TEU และ 700 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 4,950 USD/TEU และ 8,000 USD/FEU

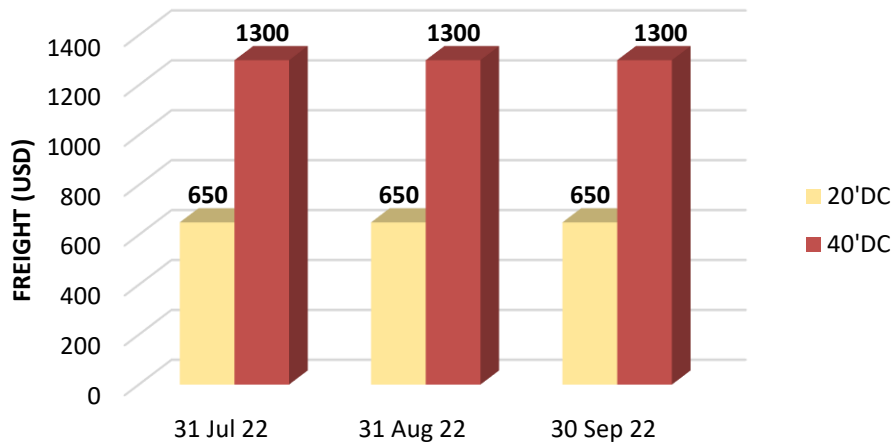
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนกันยายน ค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับลดลง 880USD/TEU และ 1,000 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 3,760 USD/TEU และ 4,700 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ปรับลดลง 400 USD/TEU และ 500 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 6,960 USD/TEU และ 8,700 USD/FEU โดยสถานการณ์ตู้ดีขึ้น 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 30-Sep-2022 |
| Thailand-Shanghai                              |         |             |  |                            |
| Thailand-Japan<br>(Tokyo, Yokohama)            | 1,800   | 2,300-2,500 | OBS: USD 188/TEU, USD 376/FEU            |                            |
| Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH) | 8,700   | 12,400      | OBS: USD 591/TEU, USD 1182/FEU           |                            |
| London Gateway / Southampton                   | 9,700   | 13,400      |  |                            |

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

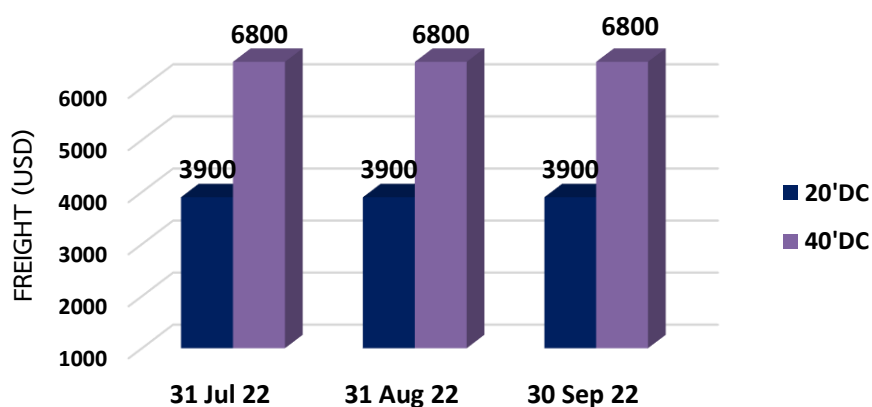
### JAPAN



Subject to Low Sulphur Surcharge (Jul. 22): USD 69/TEU และ USD 138/FEU  
(Aug. 22): USD 161/TEU และ USD 322/FEU  
(Sep. 22): USD 230/TEU และ USD 460/FEU

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

### JEBEL ALI

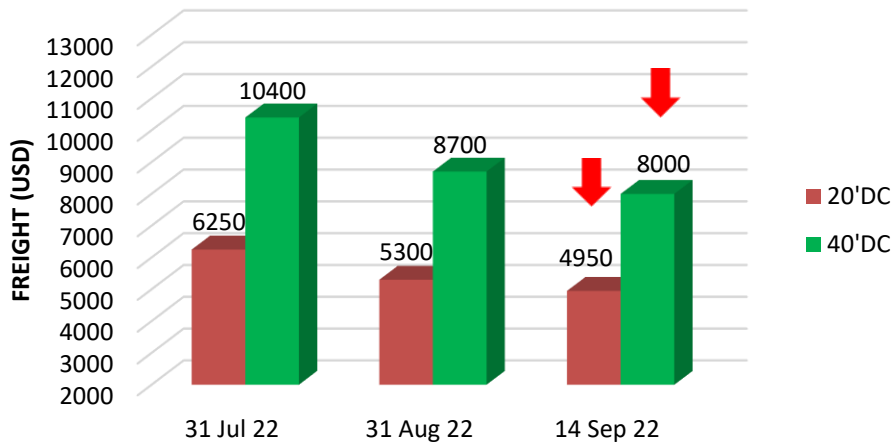


Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Jul. 22): USD 101/TEU และ USD 202/FEU  
(Aug. 22): USD 225/TEU และ USD 450/FEU  
(Sep. 22): USD 225/TEU และ USD 450/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

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

### EUROPE

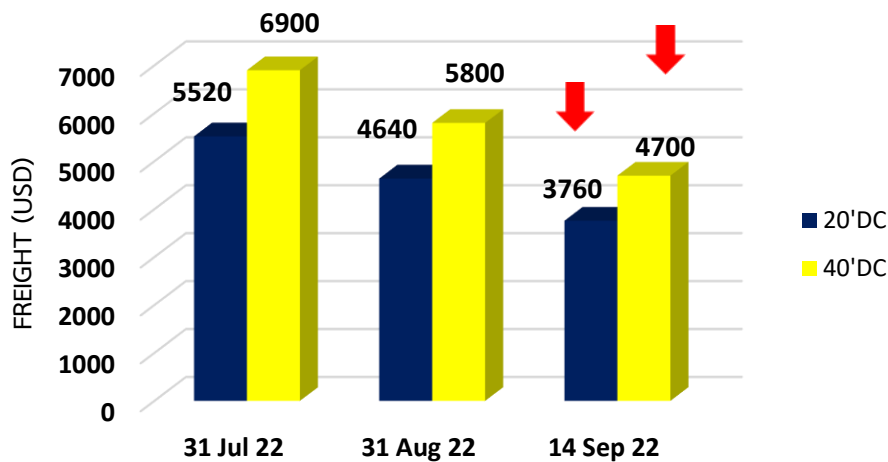


Subject to

- ISOCC (Jul. 22): USD124/TEU, USD248/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Aug. 22): USD230/TEU, USD460/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Sep. 22): USD300/TEU, USD600/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

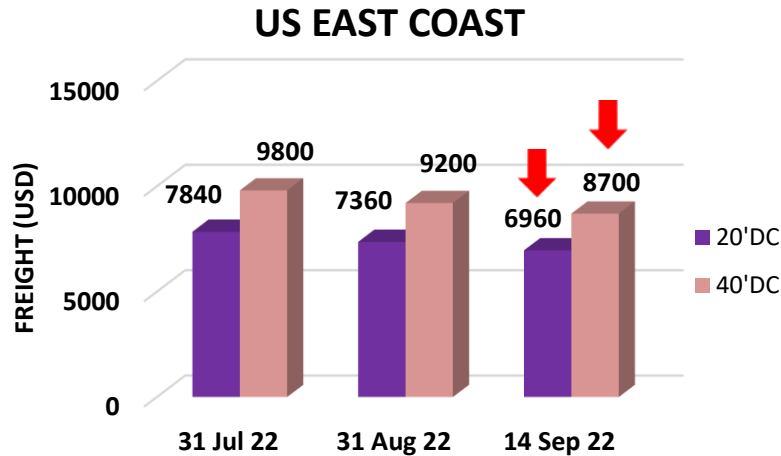
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2565

### US WEST COAST





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



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ CMA CGM

- ประกาศแจ้งตั้งแต่วันที่ 29 สิงหาคม 2565 เป็นต้นไป ทาง SSC จะเป็นผู้แจ้งข้อมูลเรือสินค้าขาเข้า (Notice Of Arrival) และใบแจ้งหนี้ (Invoice) ไปยังลูกค้าโดยตรง การเปลี่ยนแปลงนี้จะเริ่มจากเรือที่เข้าเทียบท่าเรือในประเทศไทย ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2565 เป็นต้นไป

สายเรือ CMA เริ่มวันที่ 1 กันยายน 2565 (วันที่เรือเทียบท่า)

สายเรือ CNC เริ่มวันที่ 8 กันยายน 2565 (วันที่เรือเทียบท่า)

สายเรือ ANL เริ่มวันที่ 15 กันยายน 2565 (วันที่เรือเทียบท่า)

วิธีทำ

- ลูกค้าจะต้องทำการขอสำเนาใบตราส่ง (Draft B/L) จากผู้ส่งออก (Shipper) เพื่อแจ้ง ENTER กลับมายังแผนกเอกสารขาเข้าเพื่อทำการยืนยันบัญชีสินค้าขาเข้าผ่านลิงค์ ภายใน 4 วันก่อนเรือเข้า  
<https://forms.microsoft.com/r/3wJkrURt1A>
- ลูกค้าสามารถเช็คเรือเข้าได้ที่ลิงค์ตามด้านล่างนี้เพื่อแลกรับดีโอ 1 วันหลังเรือเข้า
  - CMA: <https://ext-th.cma-cgm.com/vslskd.aspx?company=cma>
  - CNC: <https://ext-th.cma-cgm.com/vslskd.aspx?company=cnc>
  - ANL: <https://ext-th.cma-cgm.com/vslskd.aspx?company=anl>

**Somalia's Coast No Longer A "High Risk" Zone As Piracy Rates Dropped Near The Indian Ocean Coastline**

The worldwide shipping industry decided on declassifying the Indian Ocean coastline that lies off Somalia as a high-risk zone after years of several successful counter-piracy operations. International marine groups like the International Chamber of Shipping approved such a big change. It will be operational from

January 2023, they mentioned in a statement on Monday. No piracy attacks against any merchant's vessels have occurred since 2018 off Somalia, per the statement.

For over a decade, pirates based in Somalia kept on launching attacks on commercial vessels in the East African waters, in some instances earning millions of dollars in ransom and compelling shipping majors to undertake security measures like installing barbed wires and employing armed guards.

The risks were depicted in Captain Phillips, the 2013 Oscar-nominated movie that starred Tom Hanks. International navies and an EU anti-piracy task force have, over the past few years, managed to crack down on pirates by regularly patrolling waters in their armed vessels and taking the help of satellite imagery. The seas off West Africa have become more dangerous, with piracy increasing exponentially in the last decade.

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

### **Global vessel schedule reliability shows modest gain for July**

Global vessel schedule reliability improved for the third consecutive month in July to 40.5 percent, although the gain was a marginal half a percentage point. Reliability in the eastbound trans-Pacific was mixed, with on-time performance from Asia to the West Coast rising 2.3 percentage points last month to 27.1 percent, while the East Coast slipped 2.7 percentage points to 15.9 percent, according to the Global Liner Performance report released Thursday by Sea-Intelligence Maritime Analysis.

Although global schedule reliability improved only marginally in July month over month, it is nevertheless up 5 percentage points from July 2021. "Schedule reliability is now trending upwards," Sea-Intelligence said. Vessel on-time performance to the West Coast has improved for seven consecutive months this year on a sequential basis, from a dismal 9.3 percent in January. But the July on-time reliability of 27.1 percent "is still the second-lowest recorded figure for this month on the trade lane," Sea-Intelligence said.

Year over year, schedule reliability to the West Coast improved 11.5 percentage points from July 2021. That was the second consecutive month of year-over-year improvement. Cargo volume growth at West Coast ports has slowed this year as retailers shifted some of their Asian imports to the East Coast and Gulf Coast in order to mitigate risk with the expiration of the coastwide labor contract between the International Longshore & Warehouse Union and waterfront employers on July 1. With the West Coast share of US imports from Asia in the first half of the year down to 58.7 percent from 61.5 percent in the same period last year, the major West Coast gateways have experienced less congestion than they did in 2021, which was a record year for Asian imports, according to PIERS, a JOC.com sister company within S&P Global.

Conversely, East Coast ports increased their market share of US imports from Asia in the first half of 2022 to 34.3 percent, from 32.8 percent in the same period last year. The Gulf Coast market share increased to 6.7 percent from 5.3 percent. Ports in those regions have contended with vessel backlogs and terminal congestion for much of the year. As a result, schedule reliability at East and Gulf coast ports has declined for three consecutive months. The on-time performance of 15.9 percent in July for the East Coast was the lowest figure recorded for that month for the region and was down from 20.8 percent in July 2021, Sea-Intelligence said.

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



**Definite weakness in the market', as spot rates continue rapid tumble**

The accelerating decline of container spot rates is proof of a downturn in the market, according to one of the industry's most respected analysts. Vespucci Maritime's Lars Jensen was referring to the rapid reversal in price direction on the Asia to US west coast and Asia-North Europe trades, which saw their components in Drewry's WCI index shed another 6% and 5%, respectively, this week.

"This clearly signals a weakness in the market, especially as we ought to be in the midst of the peak season prior to the Chinese Golden Week holiday in a month's time," said Mr. Jensen. The WCI US west coast rate fell to \$6,127 per 40ft and is now 46% lower than a year ago, while the reading for North Europe declined to \$8,010 per 40ft, 42% down. Mr. Jensen said that, prior to the current declines, US west coast rates had only fallen by 10% over five weeks and North European spots had taken eight weeks to lose 10% in value.

The Loadstar has seen rate quotations this week, from China to the UK, at around \$7,000 per 40ft, with no validity restrictions, and a Felixstowe-based NVOCC claimed that he had offers of "\$6,000 and below" for prompt shipment. Meanwhile, on the transpacific, the forward projection for Shift's spot rate index is that US west coast rates will fall to \$4,900 per 40ft next month, which represents a 72% decline from the September 2021 high of \$17,500.

"The pace of this continued decline points to the market returning to some semblance of normal," said Shift's CEO and founder, Shabsie Levy. But for the all-water US east coast routes, the decline is predicted by Shift to be less dramatic, with rates next month set to fall an average of 54% below the level of a year ago, from \$19,500 per 40ft to an average of \$8,900. "As the spot market rates continue to drop, carriers will be forced to renegotiate long-term contract rates set at the previous higher levels," said Mr. Levy, who noted that some contracts signed on the transpacific had clauses pegging them to spot rates.

Nevertheless, although next year, carriers are unlikely to see the huge profits made this year, they still have a significant buffer, compared with the pre-pandemic marginal rates, and in the forthcoming contract renewal seasons, a much higher starting base for renegotiation.

Moreover, if there is a substantial slump in global demand, the major ocean carriers will not hesitate to ramp up blanking strategies which proved so effective at the start of the pandemic. A prolonged slump, however, could see many of the new-entry carriers with high unit costs obliged to axe services.

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

**India ramps up Russian trade volumes via north-south corridor**

The International North South Transport Corridor (INSTC) in Central Asia has given a major boost to India-Russia trade following western sanctions. Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL) has steadily ramped up cargo movement contracts on the route, moving some 114 containers and 3,000 tonnes of other freight between May and July, according to regional industry sources. Some of that traction could be attributed to a new currency trading mechanism allowing Indian exports/imports to be denominated in rupees.

Established in 2000, the INSTC spans 7,200 km of integrated sea-rail-road connectivity links between India, Russia, Iran, Europe and Central Asia, including 13 countries in total. Besides substantial logistics cost

advantages, which estimates put at 30%, stakeholders say the movement of goods between Russia and India via the INSTC takes around 25 days, compared with about 40 on more traditional shipping connections.

“Indian exporters are keen to use the route, which reduces the voyage time to Central Asia by 40% and costs by 30%,” the Federation of Indian Export Organisations (FIEO) noted. India and Iran have also been working through bilateral arrangements to include Iran’s Chabahar Port under the INSTC framework. New Delhi holds a 10-year lease on two berths at Chabahar, with an option to renew with mutual agreement. Of these, one on a 640-metre quay is essentially meant for container handling and the other, with a 600-metre berth, is for multipurpose cargo.

“Once we start exploring this route [INSTC] for trade, we will be able to rationalise our logistical cost, in terms of both money and time, helping to build an economical, faster and shorter route between the two regions,” India’s shipping minister, Sarbananda Sonowal, noted at a recent event in Mumbai, held to seek industry support for Chabahar/INSTC.



“The idea of INSTC via the vibrant Shahid Beheshti port at Chabahar in Iran is an idea to connect the two markets using a multimodal logistics corridor.”

And a high-level Indian delegation, led by Mr Sonowal, was in Tehran last week. Coinciding with this visit, six mobile harbour cranes were installed at the port to speed up operations, and a joint task force was set up for better co-ordination between the two sides.

It was also agreed that India Ports Global, which handles Indian investment at Chabahar, would soon open offices in Tehran and Chabahar to facilitate trade through the port. A government statement said: “The strategic role of Chabahar port to unlock trade potential in the regional trade between Central Asia, South Asia & South-east Asia is huge. We are continuously working towards making the International North South Transport Corridor as the preferred route of trade between the two regions.”

Chabahar is about 790 nautical miles from Nhava Sheva (JNPT) and Mumbai. The Nhava Sheva port authority has announced some tariff concessions for ship calls to/from Chabahar to attract interest from ship operators.

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<br>19 Aug 2022 | Current Index<br>26 Aug 2022 |
|-----------------------------------|---------|-----------|-------------------------------|------------------------------|
| Comprehensive Index               |         |           | 3429.83                       | 3154.26                      |
| Service Routes                    |         |           |                               |                              |
| Europe (Base port)                | USD/TEU | 7%        | 4441                          | 4094                         |
| Mediterranean (Base port)         | USD/TEU | 7.5%      | 5071                          | 4659                         |
| USWC (Base port)                  | USD/FEU | 11%       | 5134                          | 4486                         |
| USEC (Base port)                  | USD/FEU | 2%        | 8801                          | 8610                         |
| Persian Gulf and Red Sea (Dubai)  | USD/TEU | 8%        | 2057                          | 1883                         |
| Australia/New Zealand (Melbourne) | USD/TEU | 2%        | 2797                          | 2741                         |
| East/West Africa (Lagos)          | USD/TEU | 1.5%      | 5649                          | 5550                         |
| South Africa (Durban)             | USD/TEU | 3%        | 5064                          | 4908                         |
| South America (Santos)            | USD/TEU | 1.5%      | 8828                          | 8691                         |
| West Japan (Base port)            | USD/TEU | 3.5%      | 327                           | 338                          |
| East Japan (Base port)            | USD/TEU | 4%        | 317                           | 329                          |
| Southeast Asia (Singapore)        | USD/TEU | 21%       | 591                           | 433                          |
| Korea (Pusan)                     | USD/TEU | 9.5%      | 262                           | 235                          |

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ขนส่งยังคงที่ ในขณะที่ค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดในการขนส่งสินค้าลดลงเล็กน้อย ส่วนค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่องจากสัปดาห์ที่ผ่านมา สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา การค้าปลีกทรงตัว ส่วน Demand มีการฟื้นผวนเล็กน้อย ส่วนค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่องจากสัปดาห์ที่ผ่านมา สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ภาพรวม Demand และ Supply คงที่ ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อย สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ การเติบโตของ Demand เริ่มหยุดลง ภาพรวมการตลาดขนส่งตกลง ส่วนค่าระวางปรับลดลงจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ภาพรวมตลาดการขนส่งคงที่ ในขณะที่ค่าระวางปรับขึ้นเล็กน้อยจากสัปดาห์ที่แล้ว

-----