

## Weekly Briefing (31 October 2022)



01

### THB rate / currencies



USD

37.93



EUR

37.8



GBP

44.05



AUD

24.32



CNY

5.23



JPY

0.2572



INR

0.4609



VND

0.0015

02

### Exchange rate trend to USD (YTD)



03

### Crude Oil price & Gold (23 Oct - 29 Oct 2022)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	84-89	92-95	93-97



Gold	1645-1665
USD/Ounces	



04

### Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



### Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

21-Oct-22	28-Oct-22
1,778.69	1,697.65
	-81.04

05

### Weekly Top's Stories



1. Fed Seen Aggressively Hiking to 5%

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bloom.bg/3Wl80gC>



2. Ocean rates still collapsing, Carriers pin hopes on early Chinese New Year

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3zvvhg7N>

รายละเอียด  
ข่าว/บทความ

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

## สัปดาห์ที่ 43 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	400	650	Subject to ISOCC USD 115/TEU, USD 230/FEU	Effective till 30-NOV-2022
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	800	1,400		
(North & South)	Subject to CIC at destination			
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	
	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

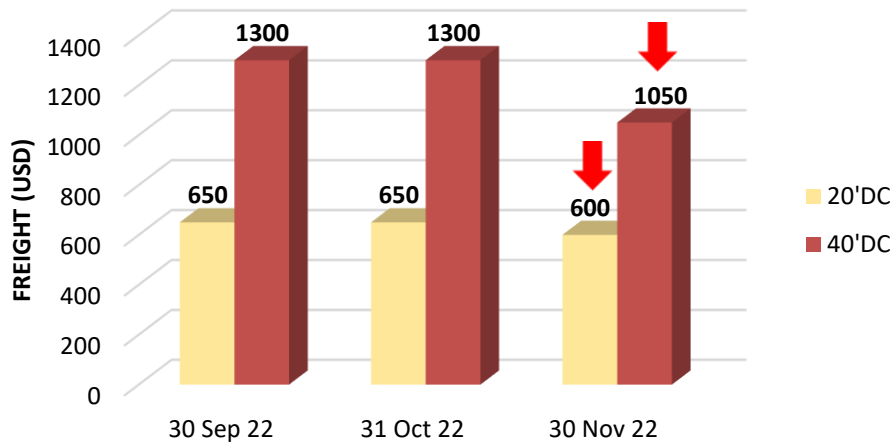
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนพฤศจิกายน ค่าระวางฝั่ง West Coast ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 700 USD/TEU และ 1,000 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,100 USD/TEU และ 3,000 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน 130 USD/TEU และ 1,000 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่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

### JAPAN



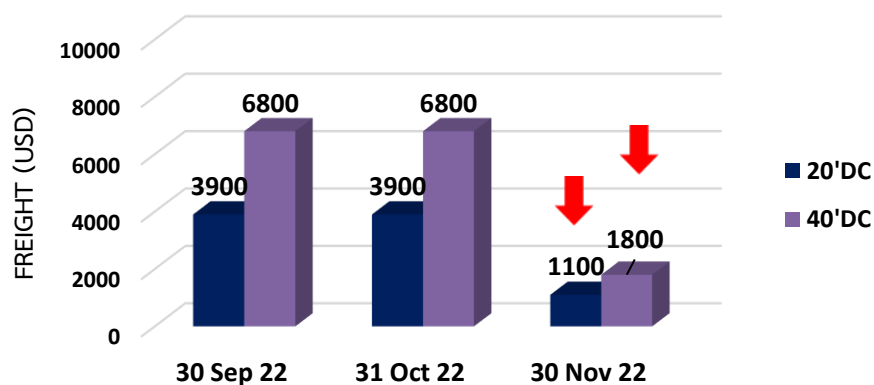
Subject to Low Sulphur Surcharge (Sep. 22): USD 230/TEU และ USD 460/FEU

(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

### JEBEL ALI

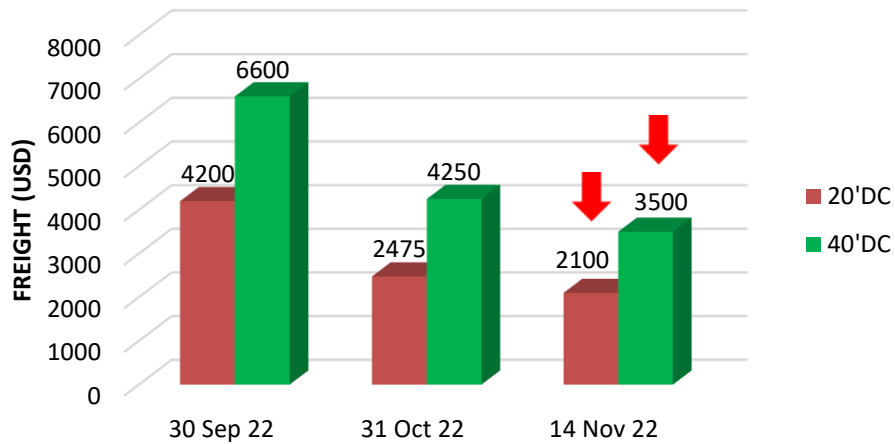


Subject to

- 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

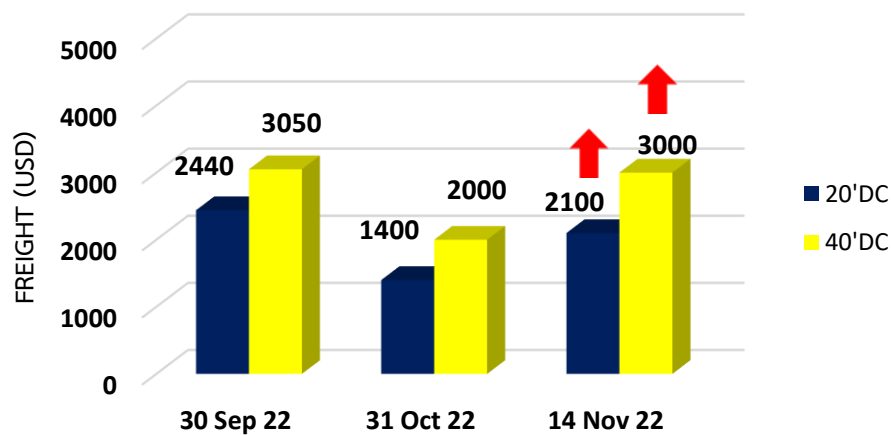


Subject to

- 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

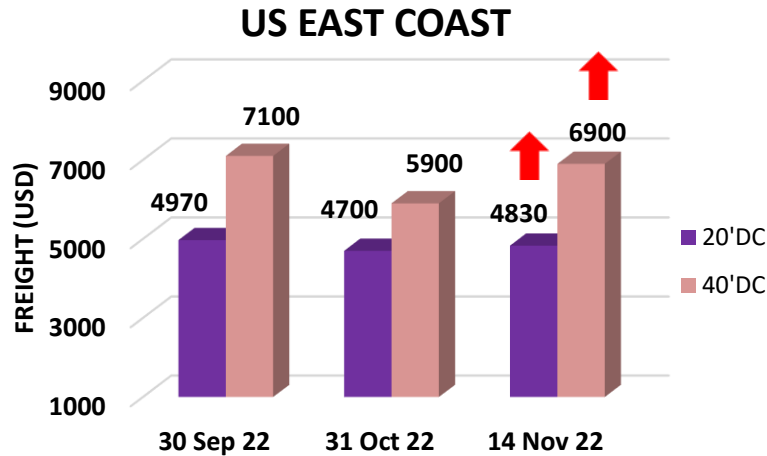
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2565

## 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

#### Euro ports brace for more throughput declines as carriers blank more sailings

The top North European container hub ports are seeing a considerable reduction in alliance calls from Asia, and so are bracing for a significant drop in throughput in the final quarter. Ocean carriers are being forced to drastically adjust weekly capacity from Asia to Europe and the US against a background of exceptionally weak demand – and the bleak outlook could see many more advertised sailings withdrawn in the coming months.

For example, 2M partners MSC and Maersk announced on Friday that, due to “forecasted reductions in demand”, they would again be withdrawing their AE1/Shogun Asia-North Europe service from China, blanking the sailing of the 14,336 teu MSC Faith from Ningbo scheduled for 6 November.

According to eeSea data, the loop features import calls at Zeebrugge and Rotterdam, a discharge and load call at Bremerhaven and a second call at Rotterdam to reload. The Zeebrugge call was added in June, along with a new import call on the 2M’S AE6/Lion service, which the carriers said would help mitigate the impact of heavy landside congestion at Antwerp and Rotterdam.

As a result, the newly unified Antwerp-Bruges box terminal complex was better able to manage bunching vessel arrivals and very high container exchanges. But container throughput in the first nine months of the year was still down 5% on the same period of 2021, at 10.2m teu. Moreover, carriers only started to aggressively cut capacity from Asia this month, around the Chinese Golden Week holiday, so the impact of these reduced calls and throughput will only be reflected in Q4 numbers.

Indeed, the AE6/Lion loop has also been blanked in recent weeks, thus the win for Zeebrugge in the summer months is likely to be reversed – or at least substantially reduced – until demand recovers.

And Antwerp-Bruges CEO Jacques Vandermeiren was pessimistic about the short-term outlook, saying “the negative trend in the container segment...is likely to continue towards the end of the year”.

At neighbouring Rotterdam it is a similar story, with container throughput at the hub’s terminals contracting by 4.4% between January and September, compared with the previous year, to 11.5m teu. It also blamed the war in Ukraine.

“As a consequence of sanctions, container traffic between Russia and Rotterdam has almost come to a standstill,” said the port, explaining that “in the past few years, about 8% of container traffic was related to Russia”. It added that an increased number of empty containers handled at the port’s terminals had compensated for some of the lost Russian trade.

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

### **China Q3 growth a blip: Covid still a drag on productivity and recession looms**

China has announced better-than-expected GDP growth for Q3, helped by “resilient” exports. However, with President Xi cementing his grip on power with a record third five-year term during the recent party congress, the zero-Covid policy weighing down China’s long-term economic outlook is unlikely to change, experts say.

China’s economy grew 3.9% in Q3, up from 0.4% in Q2, boosted by a 5.7% year-on-year export increase in September, in US dollar terms, but this was down from 7.1% growth in August. Julian Evans-Pritchard, senior China economist at Capital Economics, said export volumes were now 4.5% below their May peak. He added: “While industry fared slightly better in September, most of the economy lost momentum, and the situation looks to have worsened in October.

“The number of cities with [Covid] outbreaks and the share of economic activity in areas experiencing outbreaks have risen to levels last seen during the peak of the Omicron wave. High-frequency data point to a contraction in freight and passenger traffic this month, as well as declines in property and car sales.”

Indeed, the Beilun area of port city Ningbo went under lockdown last week with restrictions hitting cargo flows, according to Ligentia, which said most container yards and warehouses were closed. Furthermore, according to Fibs Logistics, shipping space is getting tight in Shanghai again, because cargo has been diverted there from Ningbo. Some areas also remain under lockdown in Tianjin, Fibs said, making it difficult for trucks to pick up cargo.

Mr Evans-Pritchard said China’s outlook “remains gloomy”. He explained: “There is no prospect of China lifting its zero-Covid policy in the near future, and we don’t expect any meaningful relaxation before 2024. Recurring virus disruptions will therefore continue to weigh on activity and further large-scale lockdowns can’t be ruled out.

“Meanwhile, last month’s uptick in exports will give way to renewed declines before long, given that the global economy is on course to tip into a recession next year.” Furthermore, China’s zero-Covid policy is impacting production and manufacturers are seeking alternatives, according to MDS Transmodal.



The consultantsaid China had “lost ground” to competitors, particularly Vietnam, in key consumer categories like clothing and accessories, footwear, furniture, and travel goods.

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

### **Impact of new rules on container capacity keeps industry guessing**

There’s no consensus on the effect — if any — two new global environmental standards will have in blunting a wave of container ship tonnage ship owners will begin receiving late next year that could tilt the industry back into overcapacity as volume growth slows.

The forecasts of maritime analysts on the impact of the International Maritime Organization’s (IMO’s) Energy Efficiency Ship Index (EEXI) and Carbon Intensity Indicator (CII) rules, both of which go into effect on Jan. 1, 2023, range widely.

Drewry, for example, doesn’t expect a significant impact on vessel capacity, while Lars Jensen, CEO of Vespucci Maritime and a JOC analyst, predicts the so-called IMO 2023 regulations could reduce effective ocean carrier capacity by up to 15 percent between 2023 and 2024. Shipping association BIMCO forecasts the EEXI and the CII will push out 10 percent of the available fleet capacity next year but will be insufficient to stem overcapacity.

From the design standard of EEXI alone, which is expected to spur carriers to sail slower, Maersk expects it will need to add 10 to 15 percent more capacity onto the water, while Hapag-Lloyd is planning similarly, but in the 5 to 10 percent range.

In other words, despite the rules taking effect in less than two months, the impact they’ll have on tonnage is “still a mystery,” as Jan Tiedemann, senior analyst at Alphaliner, put it.

There won’t be a shortage of tonnage for container lines to deploy to keep their service schedules by having more ships but sailing slower. As of early October, ship owners had nearly 7 million TEU of capacity on order and approximately 21 million TEU in their active fleets, although some of those orders could be canceled if global volume growth slows further. Approximately 38 percent of ordered tonnage (2.6 million TEU) will be delivered next year, while another 40 percent (2.8 million TEU) comes online in 2024, according to S&P Global data. By comparison, shipyards have delivered vessels with an aggregate capacity of about 1.1 million TEU this year. S&P Global is the parent company of JOC.com.

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 21 Oct 2022	Current Index 28 Oct 2022
Comprehensive Index			1778.69	1697.65
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	2379	2102
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	2568	2344
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2029	1902
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	5639	5318
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1451	1727
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1498	1354
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	4771	4750
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	4376	4211
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	5059	4541
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	323	320
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	298	298
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	352	346
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	255	254

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งอ่อนแอลง ส่วน Demand อ่อนแอต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่องเช่นเดียวกัน สำหรับเส้นทางยุโรป ตลาดในการขนส่งสินค้ายังคงซบเซา ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ภาพรวมตลาดการขนส่งเริ่มทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย มีการฟื้นตัวของ Demand หลังวันหยุดยาวเล็กน้อย ในขณะที่ค่าระวางปรับยังคงปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ Demand ด้านการขนส่งอ่อนแอ ส่วนค่าระวางปรับลดลงจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ภาพรวมตลาดการขนส่งโดยทั่วไปยังคงทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อยจากสัปดาห์ที่แล้ว