

# Weekly Briefing (22 August 2022)



01

## THB rate / currencies



USD

#REF!



EUR

#REF!



GBP

#REF!



AUD

#REF!



CNY

#REF!



JPY

#REF!



INR

#REF!



VND

#REF!

02

## Exchange rate trend to USD (YTD)



03

## Crude Oil price & Gold (17 Jul - 21 Jul 2022)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	96-105	102-111	100-108



Gold	1695-1721
USD/Ounces	



04

## Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



## Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

12-Aug-22	19-Aug-22
3,562.67	3,429.83
	-132.84

05

## Weekly Top's Stories



1. Economy to grow 3.0-3.5% this year, recovery intact

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


2. Critical period for logistics in Europe as dock strikes pile on the pressure

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3PFFZf0>

รายละเอียด  
ข่าว/บทความ

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

## สัปดาห์ที่ 33 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-Aug-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	800	1,500		
(North & South)	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	3,900	6,800	Subject to ISOCC USD 225/TEU, USD 450/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	2,759-2,879	5,518-5,653	FAF: USD 441/TEU, USD 882/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand – Durban / Cape Town	4,300	7,600	Subject to ISOCC USD 375/TEU, USD 750/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand – Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	5,300	8,700	ISOCC: USD 230/TEU, USD 460/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	4,640	5,800		
Thailand - US East Coast	7,360	9,200		
(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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนสิงหาคม 2565 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคังที่ โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคังที่อยู่ 900 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคังที่อยู่ 650 USD/TEU และ 1,200 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคังที่อยู่ 700 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางคังที่อยู่ 650 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU แต่ค่า Low Sulphur Surcharge มีการปรับเพิ่มขึ้น สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคังที่เช่นเดียวกัน อยู่ที่ 4,300 USD/TEU และ 7,600 USD/FEU ในขณะที่ค่า Low Sulphur Surcharge ปรับเพิ่มขึ้น ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางปรับลดลง

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนสิงหาคม อยู่ที่ 2,759-2,879 USD/TEU และ 5,518-5,653 USD/FEU โดยค่า FAF ปรับเพิ่มขึ้น ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนสิงหาคม ค่าระวางปรับลดลง 500 USD/TEU และ 950 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 5,300 USD/TEU และ 8,700 USD/FEU

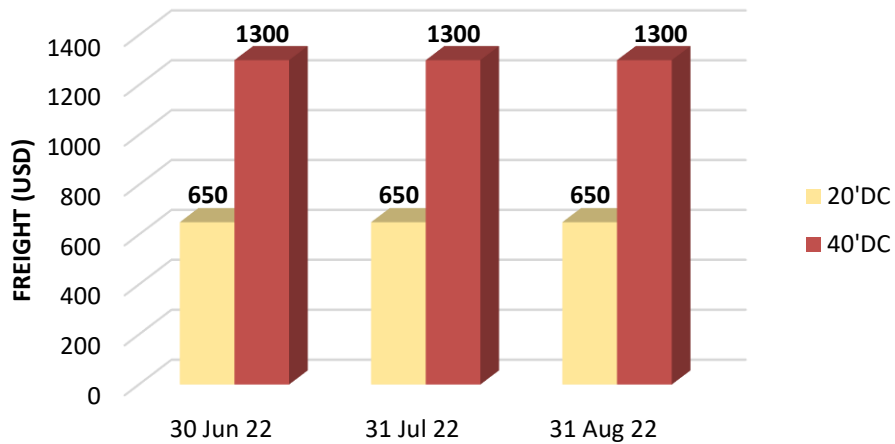
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนสิงหาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับลดลง 400 USD/TEU และ 500 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 4,640 USD/TEU และ 5,800 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ปรับลดลง 480 USD/TEU และ 600 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 7,360 USD/TEU และ 9,200 USD/FEU โดยสถานการณ์ตู้ดีขึ้น รวมถึงสถานการณ์ระวางคลี่คลายลงอย่างต่อเนื่อง

### **CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)**

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20’	USD/40’		
Thailand-Hong Kong	1,500	2,000	All-in	Effective till 31-Aug-2022
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (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 มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2565

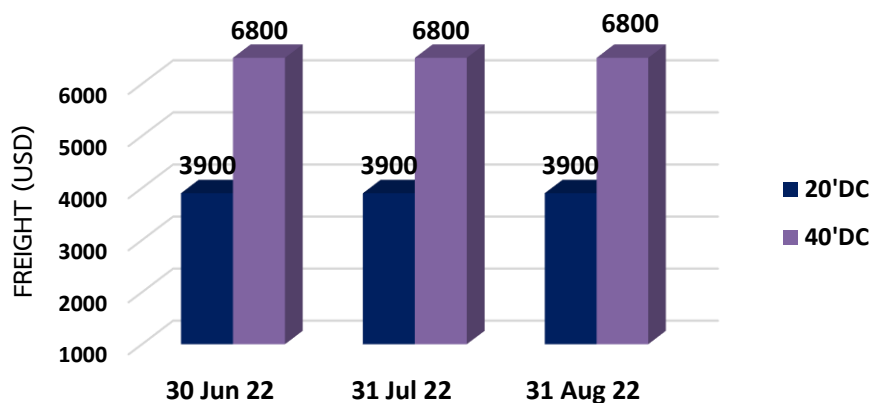
### JAPAN



Subject to Low Sulphur Surcharge (Jun. 22): USD 92/TEU และ USD 184/FEU  
(Jul. 22): USD 69/TEU และ USD 138/FEU  
(Aug. 22): USD 161/TEU และ USD 322/FEU

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

### JEBEL ALI

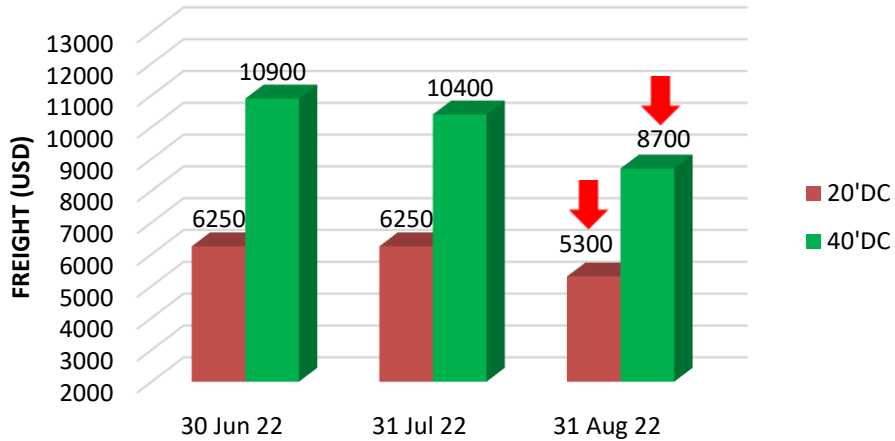


Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Jun. 22): USD 79/TEU และ USD 158/FEU  
(Jul. 22): USD 101/TEU และ USD 202/FEU  
(Aug. 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 มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2565

### EUROPE

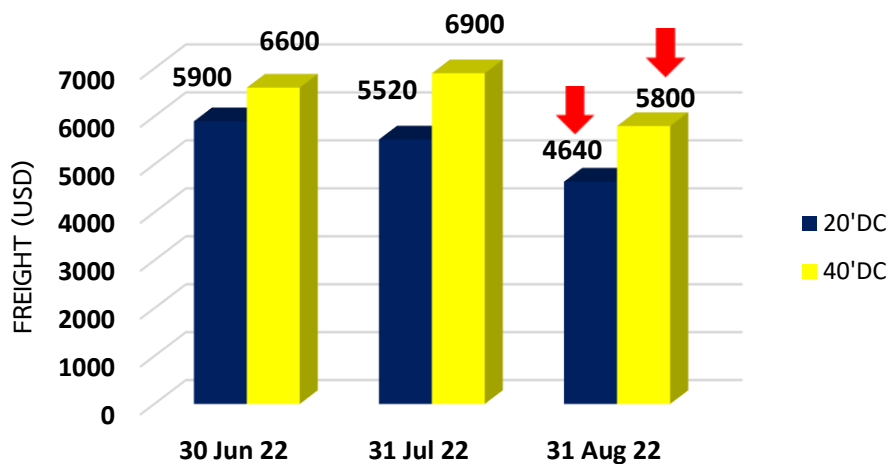


Subject to

- ISOCC (Jun. 22): USD141/TEU, USD282/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Jul. 22): USD124/TEU, USD248/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Aug. 22): USD230/TEU, USD460/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

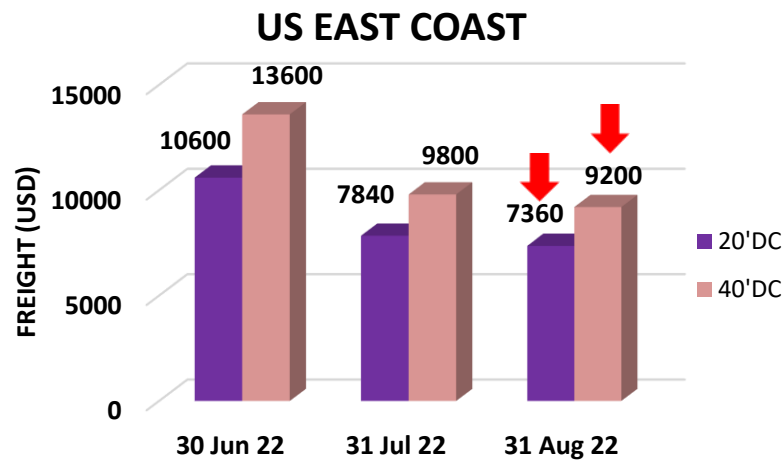
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2565

### US WEST COAST





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



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

#### Falling Rates Are Likely to Continue Due to Low Vessel Utilization

Container prices and spot shipping rates have fallen significantly year over year despite the fact the industry is entering what is traditionally peak season. While declines in demand versus the surge in volumes seen during the height of the pandemic are continuing, analysts are pointing to vessel utilization rates as an indicator that rates are likely to continue to fall. Average container prices have declined by more than half from the last year in August as China picks up containerized trade volumes more recently, according to an analysis published today by Container xChange, a technology marketplace and operating platform for container logistic companies.

“This is the peak shipping season, and the industry expects heavy outflow of containers from China to fulfill orders from demand centers. This year, we haven’t witnessed two key trends that are a norm during this time in previous years – a rise in leasing rates and container prices in China and a decline in CAx values,” said Christian Roeloffs, Co-founder and CEO of Container xChange. In their analysis, they highlight that the Shanghai Container Availability index (CAx) has risen week to week and is dramatically above levels in 2020 and 2019 (pre-pandemic). According to Container xChange, this could potentially mean that there are more containers in China with reduced prices, making it easier for shippers and freight forwarders to plan trips from China.

Similarly, they also highlight a 17 percent decline in one-way leasing pick-up rates of containers from China to the U.S. from June to July. Additionally, the price of a cargo-worthy standard container they report has plummeted by half versus August 2021 and now. “The decline in average container prices and leasing rates offer good opportunities for shippers and freight forwarding companies as the supply chain braces for the peak season, typically from July to September,” writes Container xChange.

“Clearly, this brings cheers to the shippers and forwarders hoping to ship cargo containers out of China,” added Roeloffs. Against this backdrop of falling container costs, data analytics firm Sea-Intelligence

reports it looked at the development of nominal vessel utilization, as this is a key parameter in gauging the strength of the market. They commented that a declining demand trend can be offset by a declining injection of capacity, especially in an environment where port congestion leads to significant vessel delays, and in turn results in capacity removal.

“Even though demand grew by 0.6 percent year-over-year in June, it doesn’t change the fact that it has been on a downwards trend ever since it spiked in peak season 2020,” said Alan Murphy. “The question is how demand growth matches up against deployed capacity.” Sea-Intelligence reports that while demand growth is slow on the major east-west routes, capacity growth is increasing at the same time. Their analysis shows that vessel utilization is around the 89 percent mark. They highlight a correlation between vessel utilization and spot rates on Transpacific routes.

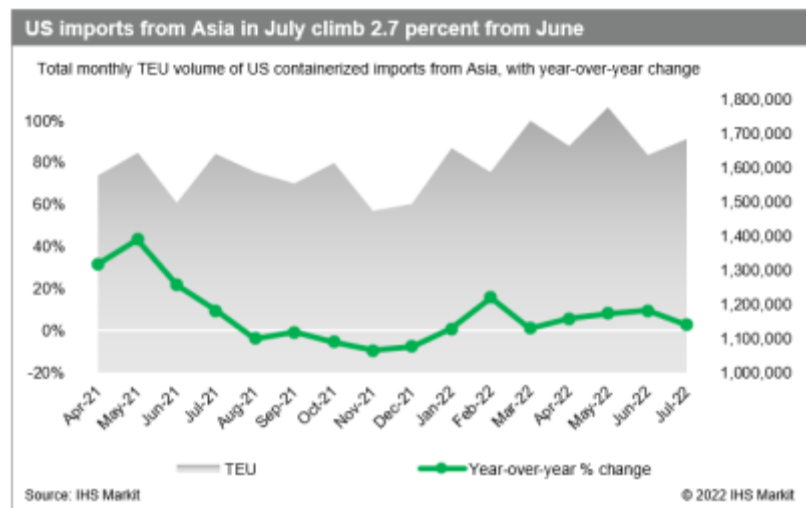
“Once utilization gets into the 90-95 percent range for the Transpacific, it effectively means all capacity is fully utilized and spot rates increase dramatically,” comments Murphy. “Now that we have had two consecutive months where utilization is below 90 percent, it is clear the market is no longer at a point which can sustain the extremely high spot rates.” Sea-Intelligence concludes that average vessel utilization on the major trade routes continues to be below the threshold which fueled the record rate peaks over the past year and a half. They believe that the trend toward declining spot rates will continue.

Source: <https://www.maritime-executive.com/>

### Gains in July US imports from Asia debunk ‘cliff’ speculation

US imports from Asia in July rose from both June and the year-ago period, the clearest indication yet that the import cliff expected from some market observers has not materialized. July, in fact, was the third-busiest month this year in the eastbound trans-Pacific and was up 13.1 percent from pre-pandemic July 2019. Asian imports last month of 1.68 million TEU were up 2.7 percent from June and 2.5 percent from July 2021, according to data from PIERs, a sister company of JOC.com within S&P Global.

The July increase in import volumes comes after a June media report inaccurately forecast a plunge in US imports by early July, creating market confusion and pulling down freight transportation stocks. The data source of the inaccurate report was not publicly disclosed.



A week after the June 7 media report, Maersk’s stock price plunged 14.9 percent, J.B. Hunt’s fell 10 percent, Norfolk Southern Railway’s stock dropped 7 percent, and Old Dominion Freight Line’s decreased 9.6 percent, according to a JOC.com analysis. The S&P US Road and Rail Industry Index fell 9.5 percent within the June 7–13 periods. Industry analysts tell JOC.com they expect imports to remain strong for the next several



months as a significant amount of holiday season goods remain in transit from Asia or stuck in vessel queues outside of major gateways on the East, Gulf, and West coasts. Due to supply chain bottlenecks, some retailers this year shipped their fall and holiday merchandise earlier than usual.

However, as inflation increased and the economy slowed this spring, retailers began to pull back on end-of-year orders for goods such as furniture and other discretionary items, so economists expect import volumes to slow during the last couple of months of the year. US imports from Asia this year through July are up 5.9 percent from the same seven-month period in 2021 — which was a record year for imports — and are up an especially strong 28.6 percent from January–July 2019, according to PIER.

Global Port Tracker, which is published monthly by the National Retail Federation and Hackett Associates, has forecast that Asian imports in the second half of the year will be down 1.5 percent from last year. But due to a strong first half of 2022, imports from Asia for the full calendar year are expected to increase 2 percent from 2021.

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

### **Carriers remain buoyant despite collapse of spot rates and falling demand**

Container spot rates from China to Middle East and intra-Asia routes are reported to have “collapsed” this week, with prices to Europe and the US coming under intense pressure. Nevertheless, two ocean carriers remain bullish on maintaining profitability, as the liner industry adjusts to ‘normalisation’.

The Ningbo Containerized Freight Index (NCFI) reported a 30% slump in its Thailand and Vietnam component and a 22% decline in its Middle East index. “Carriers cut prices to compete for limited demand and freight rates have collapsed,” says today’s NCFI commentary. The weekly decline in the NCFI US and Europe components were more modest, at 7.5% and 6% respectively, but the falls were said to be “accelerating” on “sluggish” demand prospects.

For North Europe, Xeneta’s XSI fell by 3%, to \$9,082 per 40ft, while Drewry’s WCI shed 5%, to \$8,430 per 40ft. Spot rates on the route are down around 10% since the start of August, and have lost 40% since January. Meanwhile, on the transpacific, the Freightos Baltic Index (FBX) recorded a 7% drop in rates to the US west coast, to \$6,149 per 40ft and a 4% decline in rates to east and Gulf coast ports, to \$9,484. Since transpacific annual contracts were signed back in April and May, short-term rates have plunged by around a third, putting pressure on the integrity of the long-term agreements.

Nevertheless, Orient Overseas (International), parent of OOCL, said today it was optimistic about the prospects for the US market, adding: “Consumers are still purchasing new goods, even if not necessarily the same goods they were buying last year. “Furthermore, forecasts from port and retail sources in the US suggest resilience in the demand for imported goods.”

The Cosco subsidiary reported its “best-ever” H1 result, with a net profit of \$5.7bn, despite a 7.5% decline in its cargo volumes, at 3.6m teu. However, it said in terms of the general outlook, there was “an array of conflicting signals that provide little clarity”. “Undoubtably, there are legitimate concerns about the impact of inflation and interest rate rises on consumer spending in many key economies,” added the firm. Earlier in the week, Zim posted a six-month interim profit of \$3bn, from a marginal decline in its liftings at 1.7m teu.

CFO Xavier Destriau told *The Loadstar* that not only had carriers “changed their behaviour”, away from a policy of market share grab, but shippers, having “experienced the pain” of not having access to capacity over the past two years, were less likely to walk away from their carrier partners in search of discounted freights. Moreover, he argued that thanks to judicious capacity management during the pandemic, carriers had the ability to maintain margins in excess of their cost of capital.

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 12 Aug 2022	Current Index 19 Aug 2022
Comprehensive Index			3562.67	3429.83
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	4971	4788
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	5633	5483
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	6153	5782
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	9106	8992
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2372	2231
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	2902	2853
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	5886	5748
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	5260	5220
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	9214	8965
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	316	316
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	305	305
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	775	749
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	294	289

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ขนส่งยังคงที่ ในขณะที่ค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดในการขนส่งสินค้าทุกชนิดยังคงที่ ส่วนค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่องจากสัปดาห์ที่ผ่านมา สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ในภาพรวมพบว่าความต้องการในการขนส่งคงที่เช่นเดียวกัน ในขณะที่ supply และ demand ยังคงมีความสมดุล ส่วนค่าระวางอยู่ในทิศทางปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ภาพรวมตลาดขนส่ง และความต้องการสินค้าจำเป็นทุกประเภท อยู่ในระดับสูงต่อเนื่อง ส่วน demand และ supply ภาพรวมคงที่ ในขณะที่ค่าระวางยังคงปรับลดลง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า ตลาดการขนส่งโดยทั่วไปคงที่ เช่นเดียวกับค่าระวางคงที่ ส่วนเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมความต้องการในการขนส่งลดลง ในขณะที่ demand และ supply เป็นไปในทิศทางที่ดี โดยที่ค่าระวางปรับลดลง