

Weekly Briefing (16 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 (17 Jul - 21 Jul 2022)



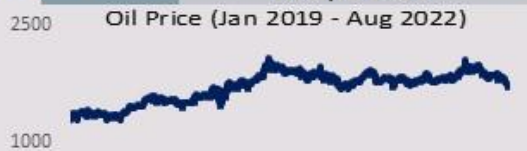
| Oil | OPEC | Brent | WTI |
|------------|--------|---------|---------|
| USD/Barrel | 96-105 | 102-111 | 100-108 |

Oil Price (Jan 2019 - Aug 2022)



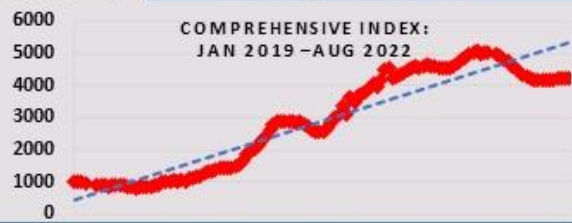
Gold 1695-1721 USD/Ounces

Oil Price (Jan 2019 - Aug 2022)



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

| 5-Aug-22 | 12-Aug-22 |
|----------|-----------|
| 3,739.72 | 3,562.67 |
| | -177.05 |

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ



1. ผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายการเงิน ครั้งที่ 4/2565

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3AftX7q>


2. Freight Demand Is Moderating Heading Toward the Fourth Quarter

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://on.wsj.com/3dv4gHe>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

สัปดาห์ที่ 32 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

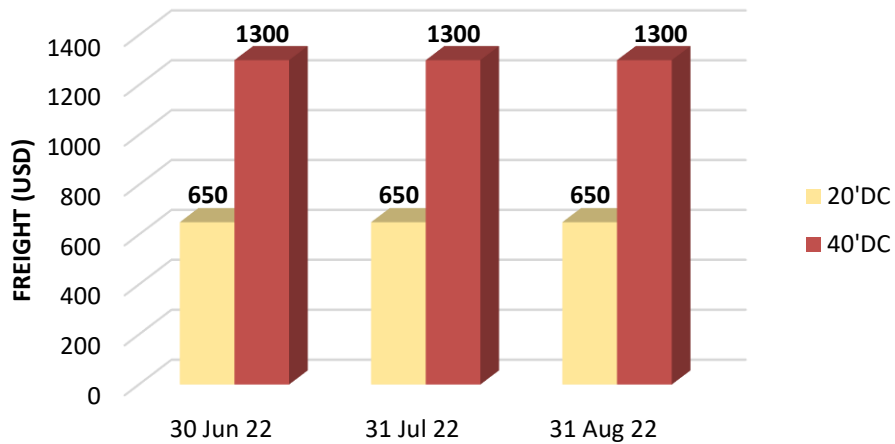
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนสิงหาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับลดลง 400 USD/TEU และ 500 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 4,640 USD/TEU และ 5,800 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ปรับลดลง 480 USD/TEU และ 600 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 7,360 USD/TEU และ 9,200 USD/FEU โดยสถานการณ์ตู้ดีขึ้น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

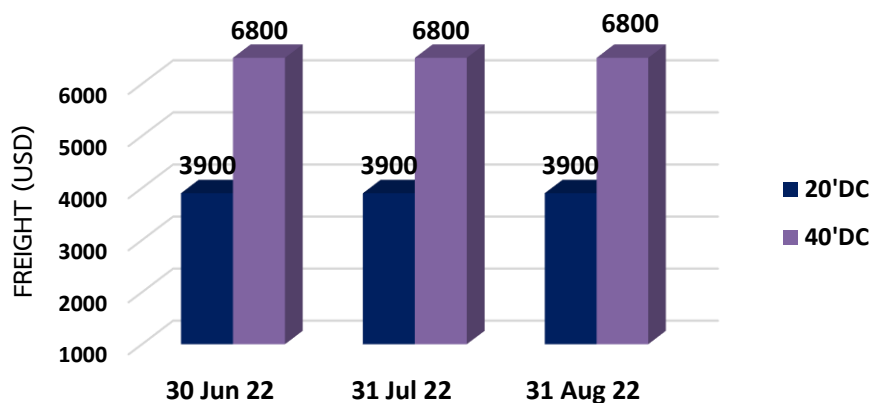
JAPAN



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

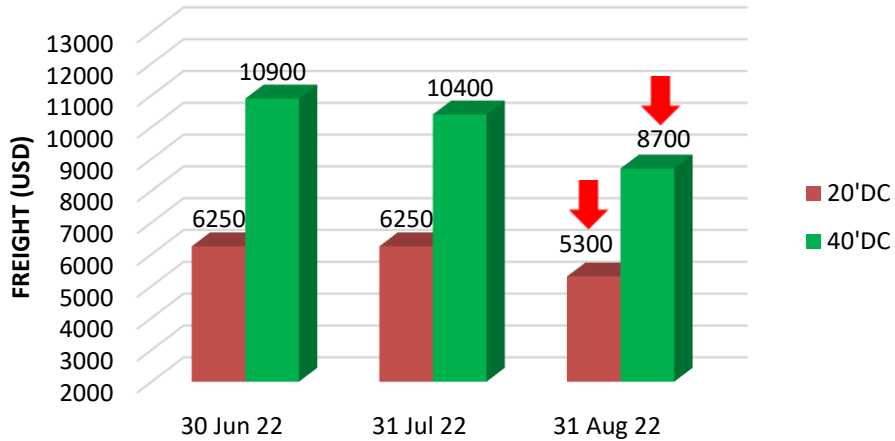


Subject to

- 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

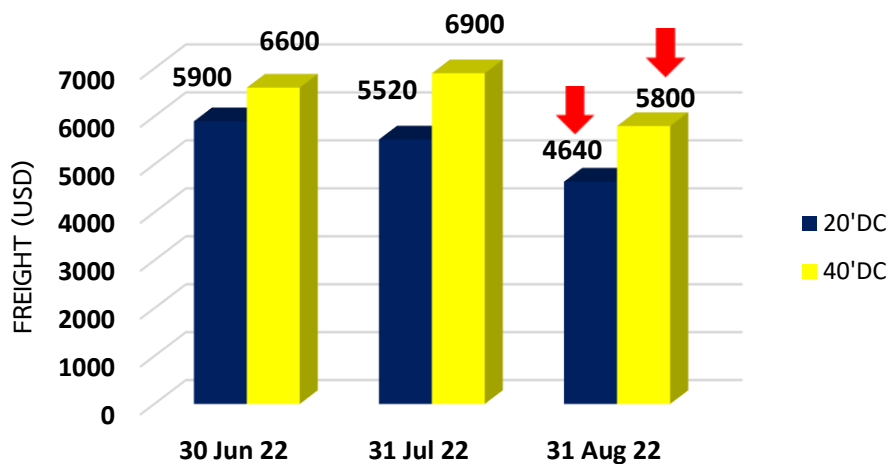


Subject to

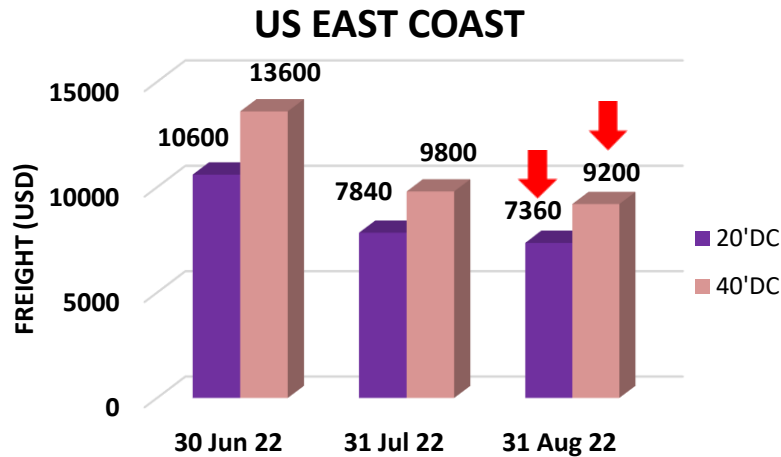
- ISOCC (Jun. 22): USD141/TEU, USD282/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Jul. 22): USD124/TEU, USD248/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Aug. 22): USD230/TEU, USD460/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ Sealand

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Environmental Fuel Fee (EFF) ในอัตรา USD 110/TEU และ USD 219/FEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2565

Disruption to delay container shipping ‘downturn’ until 2023: analyst

The container shipping market is in the process of reverting back to normality. Depending on how the data are viewed, this process may have begun as early as September 2021 but is likely to not reach its endpoint until mid-2023. Along the journey, there will be quite a few bumps in the road, some of which are not only fully predictable but are already beginning to manifest themselves. Using the phrase “downturn” might appear at odds with a reality in which ocean carriers continue to set new records for profitability in the second quarter of 2022, but it is important to examine the broader context of those profits.

Spot freight rates in general reached their peak in September 2021, although some trades followed a different pattern, such as the trans-Atlantic, which peaked in May 2022. But the extreme increases in spot rates last year were not matched in the contract market. Even though some shippers found themselves unable to load the volumes they wanted under existing contracts, a significant amount of cargo did indeed move on the contract market, leading to an extreme spread between spot and contract rates.

As spot rates began to come down in the fourth quarter of 2021, carriers started to adjust contract rates upward, a trend that continued into the second quarter of 2022. The substantial demand growth seen in 2020–21 has also waned, replaced with much lower growth rates but maintained for now at levels that far exceed those prior to the COVID-19 pandemic.

As a result, the two parts of the market appear to be “out of sync,” with spot pricing indicating that the extreme tightness of capacity is disappearing while contract rates also signal that the market is clearly not yet back to normal. Operational bottlenecks are keeping the brakes on this downturn back to reality. As of

mid-August, 9.3 percent of global container ship capacity remains unavailable due to schedule delays. This is an improvement from 14 percent in January 2022 but still a far cry from normality. As the market continues to normalize, schedule reliability will improve, which will release more capacity into the system and, in turn, continue to push rates downwards.

Still, the current pace of decline across the wider spot rate indices since the absolute apex in September implies that the market will not arrive at normality until approximately mid-2023. During this gradual downturn, spot rates will fall materially below contract pricing levels. For some, this is already the case. For the rest of the market, pressure will mount, and some adjustment is inevitable. There will also be a greater separation in the market between traditional service contracts and newer contracts that include two-way penalties to ensure adherence.

The next trigger point is likely to be the lead up to Chinese Golden Week in early October. If volumes and spot rates don't get a temporary bump during this period, the downturn will likely accelerate in the fourth quarter. And presently, that appears to be the most probable outcome. The new, smaller carriers operating charter tonnage at a high cost will lead the charge on lowering spot rates in an effort to keep those vessels full — particularly in the trans-Pacific trade — and this will result in a freight rate war that will play out in mid-2023 as the market gets back to normal.

The improvement of supply chain bottlenecks will release large amounts of empty containers into import markets, especially North America. We are already seeing parts of this, but the impact is poised to become two to four times larger than what is currently seen, amplifying the problems related to returning empties to depots and terminals. In addition, the market will enter a phase of severe overcapacity globally in terms of the containers themselves.

The industry will also likely see further political action aimed at “penalizing” carriers on the back of two years of extremely high profits and severe operational disruptions. The tonnage tax and vessel-sharing alliance regimes will come under even more pressure, and the political outcome of this pressure will have a profound effect on the industry in the coming decade.

But even when the market eventually normalizes, it will not necessarily return to pre-pandemic normality. Contract frameworks are gradually shifting toward mutual commitments, head-haul freight rates are likely to remain above their pre-pandemic averages, and shippers for the next two to three years will continue to focus less on just-in-time logistics and more on building buffer stock. Should the supply chain prove stable in those two to three years, those buffers will be removed, gradually setting the scene for a similar operational crisis sometime in the 2030s.

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

China trade surplus under threat as peak season collapses and demand cools

China enjoyed a record \$101bn trade surplus in July, but cargo volumes could soon decline, due to “cooling demand” and “no peak season” for Asia-Europe trades. According to Chinese customs statistics, last month's exports jumped 18% in US dollar terms, while imports grew 2.3% year on year. However, Julian Evans-Pritchard, senior China economist at Capital Economics, said in a research note: “Exports held up well last

month, thanks to a backlog of orders still being cleared. But it won't be long before shipments drop back on cooling foreign demand. "Imports continued to trend down, pointing to further domestic weakness." And, Mr Evans-Pritchard noted, the recent strength of exports "reflects the easing of supply chain disruptions coming out of lockdowns and, most importantly, fewer bottlenecks at ports."

Not all verticals are performing equally well, however, Mr Evans-Pritchard pointed out how electronics shipments were "a key exception", having dropped back considerably this year – "a sign that pandemic-related shifts in global demand are reversing", he explained. Activity at China's ports has picked up recently, he said, throughput being helped by the weakness of domestic shipping demand, which has "freed up more port capacity for foreign trade".

Nevertheless, forwarders are still reporting pockets of delays and congestion at Chinese ports, partly due to ongoing Covid restrictions. Taiwan's Team Global Logistics (TGL) said delays at Shenzhen, for example, were becoming "more serious", and additional costs had "become normal due to the unstable epidemic situation".

TGL said there were vessel delays of seven to 10 days at Shanghai, where Covid policies were "constantly changing" which had a major impact on haulage operations. Meanwhile, the Chinese military exercises near Taiwan were causing worsening delays at Ningbo and delays of three-to-five days from Qingdao, added TGL. FourKites added: "As several large Chinese cities have been rolling out more stringent lockdown policies, volume at the port of Shanghai has started to decrease since the peak in mid-July, down 19% since then. The 14-day average ocean shipment volume is now down 14% compared with 12 March [when the lockdowns began]."

Indeed, according to Flexport, freight rates are falling on both the transpacific and Asia-Europe trades, despite widespread blank sailings. And, Flexport added, while Asia-Europe "supply is still relatively tight due to the large amount of blank sailings, vessel slidings and port omissions", there was "no peak season and demand has been slowing down."

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

Australia foreign trade holding up – but domestic logistics a challenge

Australia's trade with South-east Asia is "holding strong" amid China's softening economic outlook, but domestic supply chain bottlenecks are yet to be ironed out. According to David Aherne, MD of Melbourne-based forwarder Across The Ocean Shipping, carriers are scheduling blank sailings on China-Australia trade routes to reduce capacity. He told *The Loadstar*: "We are seeing Chinese supply chain markets softening significantly. The fall in demand has been compounded by high inflation and delays in production due to lockdowns. However, the South-east Asia market is holding strong."

For example, Mr Aherne said, Vietnam was "booking heavily", with commodities traditionally produced in China "now moving ex-Vietnam, which is a shift in supply chains." Port congestion is affecting the region, however, with Manila a particular hot-spot and facing "massive issues", Mr Aherne noted. Elsewhere, he said Australia's trade with the Indian subcontinent was also performing well. "India is showing some interesting variances, we're seeing a more settled market in terms of space and equipment, and rates are levelling off"

he explained. “Overall, we have observed an increase in shipping business from the subcontinent during the past quarter, which is a new uptick.”

Meanwhile, China’s apparent softening is impacting freight rates, despite the widespread blank sailings. Mr Aherne said: “Typically, at this time of year, we would see rates beginning to wind up for the Christmas peak, but we’re seeing something very different. “Although there was a lack of sailings for the first week of August, rates for the main China-Australia tradelanes are continuing to decline, due to cargo demand remaining weak. After a long period of stability, South-east Asia rates have begun to decline as well.” But within Australia, landside logistics congestion continues to pose a challenge for forwarders, Mr Aherne noted.

“The major issue is de-hire facilities [for empty containers] being at full capacity, as transport companies struggle to keep up with demand, due to Covid-related staff shortages.” Bio-security delays are also impacting imports, according to the Freight & Trade Alliance (F&TA), which said document assessment was being delayed by three-to-seven days and inspection bookings by several weeks “in some cases”.

The F&TA added: “As a result, recent feedback indicates that, in addition to exorbitant container detention fees being paid to shipping lines for failing to return empty containers to nominated facilities within prescribed timeframes, high storage charges are being applied by terminals and depots until cargo is released by the department. “This is particularly alarming, as it has occurred during a period typically regarded as ‘off peak’ in the lead-up to Asia’s brown marmorated stink bug season, starting 1 September.”

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 5 Aug 2022 | Current Index 12 Aug 2022 |
|-----------------------------------|---------|-----------|------------------------------|------------------------------|
| Comprehensive Index | | | 3739.72 | 3562.67 |
| Service Routes | | | | |
| Europe (Base port) | USD/TEU | 20% | 5166 | 4971 |
| Mediterranean (Base port) | USD/TEU | 10% | 5852 | 5633 |
| USWC (Base port) | USD/FEU | 20% | 6499 | 6153 |
| USEC (Base port) | USD/FEU | 7.50% | 9330 | 9106 |
| Persian Gulf and Red Sea (Dubai) | USD/TEU | 7.50% | 2601 | 2372 |
| Australia/New Zealand (Melbourne) | USD/TEU | 5.00% | 2988 | 2902 |
| East/West Africa (Lagos) | USD/TEU | 2.50% | 6050 | 5886 |
| South Africa (Durban) | USD/TEU | 2.50% | 5336 | 5260 |
| South America (Santos) | USD/TEU | 5.00% | 9531 | 9214 |
| 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% | 846 | 775 |
| Korea (Pusan) | USD/TEU | 2.50% | 343 | 294 |

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ขนส่งยังคงที่ ในขณะที่ค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดในการขนส่งสินค้าทุกชนิดยังคงที่ ส่วนค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่องจากสัปดาห์ที่ผ่านมา สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ในภาพรวมพบว่าความต้องการในการขนส่งคงที่เช่นเดียวกัน ในขณะที่ supply และ demand ยังคงมีความสมดุล ส่วนค่าระวางมีการปรับตัวลดลงต่อเนื่องเช่นเดียวกับเส้นทางอื่นๆ สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ภาพรวมตลาดขนส่งและความต้องการสินค้าจำเป็นทุกประเภท อยู่ในระดับสูงต่อเนื่อง ส่วน demand และ supply ภาพรวมคงที่ ส่วนค่าระวางปรับลดลงเช่นเดียวกัน สำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า ตลาดการขนส่ง โดยรวมเป็นไปในทิศทางที่ดี ส่วนค่าระวางคงที่ ส่วนเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมปริมาณตลาดค่อนข้างผันผวน ซึ่งความต้องการในการขนส่ง รวมถึง demand และ supply เป็นไปในทิศทางที่ดี โดยที่ค่าระวางปรับลดลง