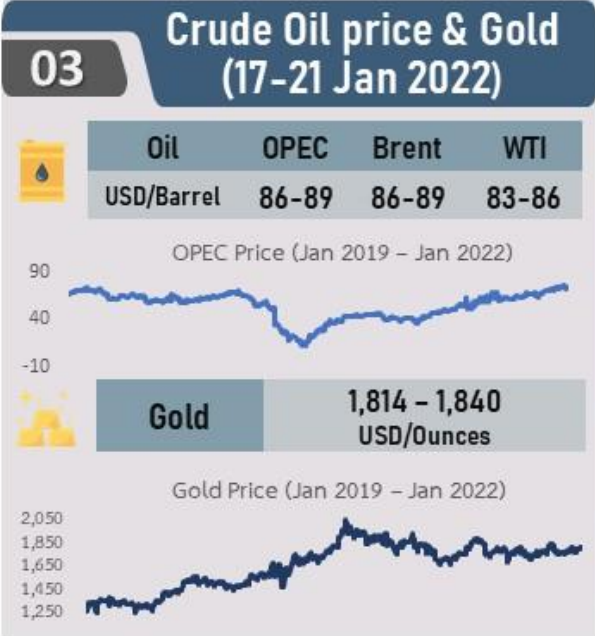
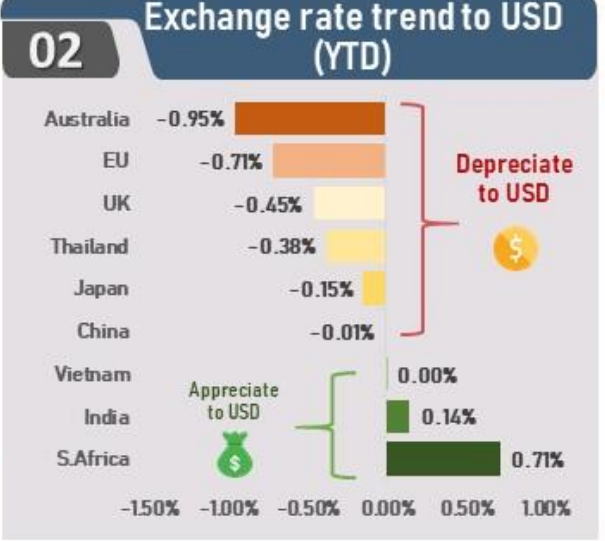


# Weekly Briefing (24 Jan 2022)

### 01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
32.96	37.40	44.68	23.68
CNY	JPY	INR	VND
5.20	0.29	0.44	0.0014



### 05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

- Economic trends in 2022  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3qUTxKB>
- Here's an update for the Los Angeles / Long Beach Port Authority Policy - FAQ  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3rSsj6l>

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

## สัปดาห์ที่ 3 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	850	1,600	Subject to ISOCC USD 46/TEU, USD 92/FEU	
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 27/TEU, USD 53/FEU	
Thailand - Jakarta	650	1,200		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	550	1,050		
Thailand - Singapore	600	1,250		
Thailand - Manila (North & South)	800	1,500		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	3,900	6,800	Subject to ISOCC USD 67/TEU, USD 134/FEU War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 75/FEU	Effective till 31-Jan-2022
Thailand - South Korea (Busan)	700	1,400	LSS: USD 100/TEU, USD 200/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	800	1,600		
Thailand - Nhava Sheva	4,100	6,100	ISOCC: USD 53/TEU, USD 106/FEU	
Thailand - Melbourne	3,850-3,970	7,700-7,835	FAF: USD 165/TEU, USD 330/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	4,150	7,300	Subject to ISOCC USD 113/TEU, USD 226/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	8,200	14,300	ISOCC: USD106/TEU, USD 212/FEU PSS: USD500/TEU, USD1,000/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	Standard Rate:	Standard Rate: 12,650/13,300		
Thailand - US East Coast	Standard Rate: 13,360	Standard Rate: 16,700/17,500		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมกราคม 2565 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียปรับเพิ่มขึ้นในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางยังคงอยู่ที่ 850 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,200 USD/FEU ส่วนเส้นทาง Hong Kong ค่าระวางเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 700 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU โดยค่า Low Sulphur Surcharge ปรับเพิ่มขึ้นตามราคาน้ำมันในตลาดโลก สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางปรับลดลง 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 4,150 USD/TEU และ 7,300 USD/FEU

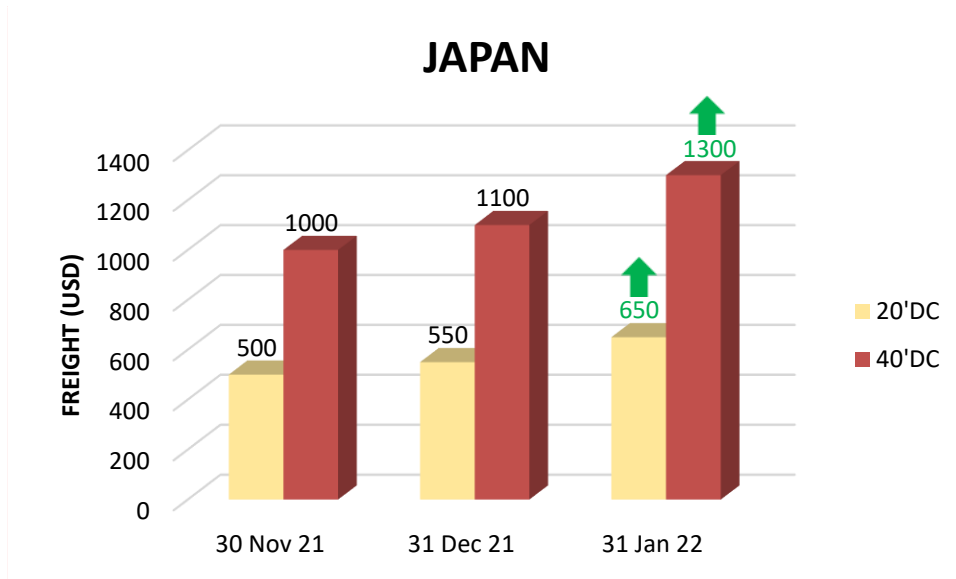
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมกราคม ค่าระวางคงที่ โดยค่าระวางอยู่ระหว่าง 3,850-3,970 USD/TEU และ 7,700-7,835 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมกราคม ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 500 USD/TEU และ 700 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 8,200 USD/TEU และ 14,300 USD/FEU โดยมีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า LSS และยังคงมีการเรียกเก็บค่า PSS ซึ่งสถานการณ์ขณะนี้ช่วงครึ่งเดือนแรกของมกราคม 2565 พบว่ามีการจองระวางเต็มจนถึงกลางเดือน สายเรือสามารถรับจองได้ช่วงสัปดาห์สุดท้ายของมกราคม เนื่องจากมีความต้องการขนส่งสินค้าในเส้นทางในปริมาณสูง

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมกราคม ค่าระวางคงที่ทั้งฝั่ง West Coast และ East Coast โดยค่าระวางฝั่ง West Coast อยู่ที่ 10,000 USD/TEU, 12,650 USD/40'DC และ 13,300 USD/40'HQ ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast คงที่อยู่ที่ 13,360 USD/TEU, 16,700 USD/40'DC และ 17,500 USD/40'HQ สถานการณ์ปัจจุบันยังคงพบปัญหา ระวางเรือเต็ม และปัญหาความหนาแน่นบริเวณท่าเรือปลายทาง โปรดตรวจสอบข้อมูลก่อนการจอง และวางแผนการจองล่วงหน้า

**CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)**

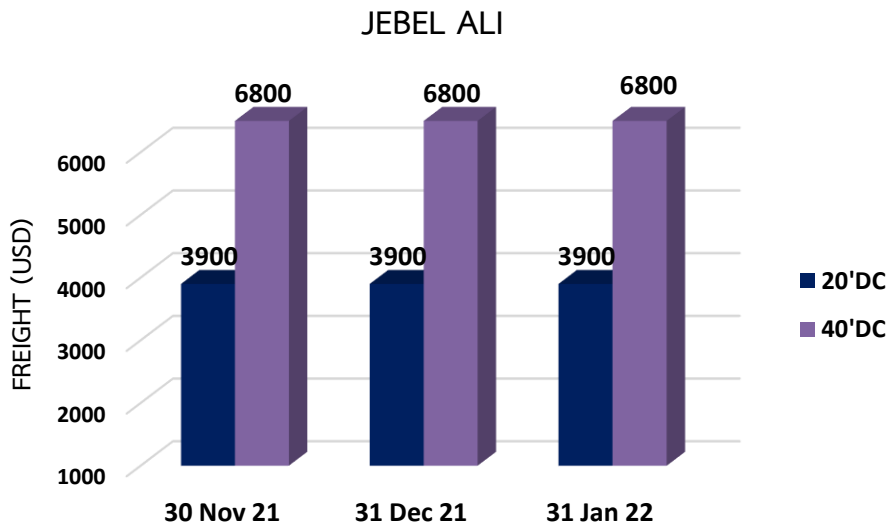
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	-	2,500	USD 138/FEU	Effective till 31-Jan-2022
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	2,000	2,200	USD 65/TEU, USD 130/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	9,000	13,000	OBS: USD 305/TEU, USD 610/FEU +	
London Gateway / Southampton	10,000	14,000	PSS: USD 500/TEU, USD 1,000/FEU	

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน พ.ย. ปี 2564 ถึง ม.ค. ปี 2565



Subject to Low Sulphur Surcharge (Nov.21): USD 46/TEU และ USD 92/FEU  
(Dec.21): USD 34/TEU และ USD 69/FEU  
(Jan.22): USD 46/TEU และ USD 92/FEU

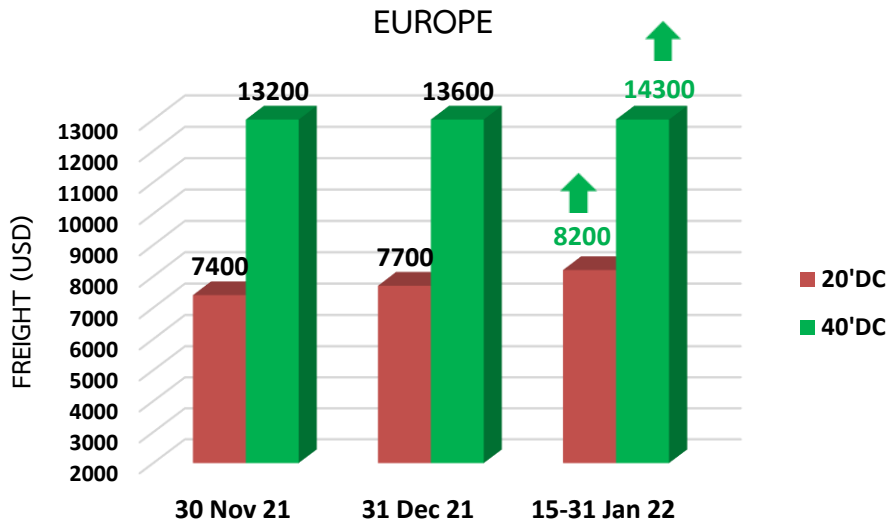
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน พ.ย. ปี 2564 ถึง ม.ค. ปี 2565



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Nov.-Dec. 21): USD45/TEU และ USD90/FEU  
(Jan 22): USD67/TEU และ USD134/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

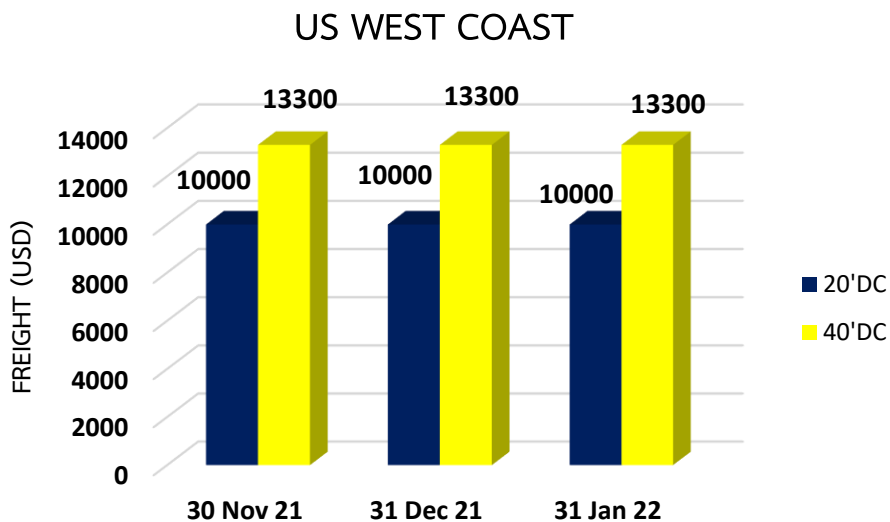
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-ยุโรป** เดือน พ.ย. ปี 2564 ถึง ม.ค. ปี 2565



Subject to

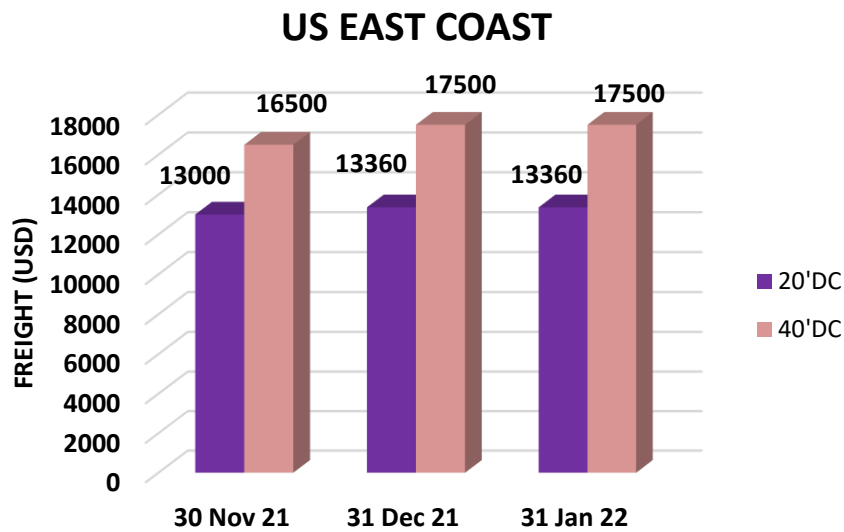
- ISOC (Nov.21): USD88/TEU, USD176/FEU  
(Dec.21): USD71/TEU, USD142/FEU  
(Jan. 22): USD106/TEU, USD212/FEU
- ENS: USD30/BL
- PSS: USD500/TEU, USD1,000/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast** เดือน พ.ย. ปี 2564 ถึง ม.ค. ปี 2565





กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน พ.ย. ปี 2564 ถึง ม.ค. ปี 2565



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

#### LA-LB considering new plan to reduce empty containers

The ports of Los Angeles and Long Beach are discussing with major container lines a plan to incentivize carriers to load more containers than they discharge in an effort to clear congested marine terminals of empty containers without hurting laden exports. The ports, carriers, and terminal operators are developing this plan in cooperation with John Porcari, the Biden administration’s port envoy in charge of promoting port fluidity, amid an 18-month volume surge that has led to historic levels of congestion at the ports of Los Angeles and Long Beach.

If enacted, the so-called over match plan would replace an earlier proposal by the Port of Los Angeles to impose a fee on long-dwelling empty containers. Gene Seroka, executive director of the port, told a Jan. 13 meeting of the Los Angeles Board of Harbor Commissioners that port staff would consult with stakeholders for further input before deciding if this proposal will be brought back to the board.

The ports said Tuesday there are approximately 120,000 empty containers on their 12 terminals. Empty containers are now the major cause of terminal congestion in Long Beach and Los Angeles thanks to a reduction in the number of long-dwelling laden import containers after the ports announced a stiff fee on those boxes in October, said Noel Hacegaba, deputy executive director and COO at the Port of Long Beach. Citing success in removing long-dwelling containers, the ports have repeatedly postponed the excessive dwell charge.

“The number of inbound containers dwelling on terminal nine days or longer is down 60 percent and now make up just 10 percent of the container inventory on terminal,” Hacegaba told JOC.com Tuesday. “We want to build on this progress by shifting our attention to empty containers, which account for 47 percent of all containers on terminal in Long Beach today. That’s about twice the number compared to pre-pandemic levels.”

### A complicated arrangement

Hacegaba said the over match plan would incentivize ocean carriers on a monthly basis to move more outbound containers relative to their inbound volumes, “and it needs to be done in the least disruptive way possible for them.” The details of the incentive plan are being worked out with port stakeholders, he said. The working group has determined that the formula for determining how many outbound boxes a ship must pick up cannot be applied to every vessel call. Many ships come into the gateway already full of laden imports, which makes it mathematically impossible to load more than 100 percent of their capacity for the outbound trip. As such, the formula will be based upon the total inbound and outbound containers for each carrier each month, and not on a terminal-by-terminal basis, Hacegaba said. Carriers call at multiple terminals in Los Angeles and Long Beach under their vessel-sharing alliances.

Equally importantly, he said, the ports must be careful that carriers do not favor empty returns over laden export containers. US exporters have expressed concern for the past year that carriers may be turning down relatively low-paying export commodities in favor of sending empty containers back to Asia to be refilled with much higher-paying imports of consumer merchandise.

Empty containers continue to take up space at the terminals even though trans-Pacific carriers since last fall have deployed a number of single-voyage “sweeper” ships to Los Angeles-Long Beach that are dedicated to carrying empties back to Asia. Alan McCorkle, president of Yusen Terminals in Los Angeles, said the sweeper ships are having an impact. “The lines are flowing empties better now,” he said.

McCorkle added that some of the new services deployed in recent months by carriers that had not formerly operated in the trans-Pacific are accepting empty containers from other lines that have excess empty containers. “They’re selling space to other lines that call here so their empties can be vacated,” McCorkle said.

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

### **Receding imports to ease US port congestion, but not until late 2022**

The 18-month flood of containerized imports into the United States that has caused historic levels of congestion at ports and throughout inland supply chains will finally recede in 2022, according to several transportation leaders and analysts, but not until late in the year.

According to this line of thinking, a combination of inflation, higher interest rates, and a gradual shift back to a more “normal” balance in consumer spending between goods and services will reduce import volumes. This in turn will relieve pressure on ports that has caused containers to dwell on terminals for much longer than usual, longer vessel berth stays, and ships waiting for weeks at anchor, often resulting in a doubling of end-to-end transit times.

“Volume is the fundamental issue,” COSCO Shipping Executive Vice President Paul Nazarro wrote in JOC’s Annual Review & Outlook issue published in January. That is why, despite targeted actions aimed at relieving congestion that have achieved limited results, such as expanding off-dock container yard capacity or threatened fees on long-dwelling containers, executives that spoke with JOC.com say the only hope for relief is in volumes easing. Unfortunately for shippers, those executives do not think that will happen



until the second half of 2022, at the earliest. “From what we can see in the first quarter and first half of 2022, everyone believes it is as strong or stronger than last year,” said Griff Lynch, executive director of the Georgia Ports Authority. “After that is less clear. I find it hard to believe, with the type of inflation we are seeing, that [import volume] continues unabated, because at the end of the day costs are going up significantly; we are seeing it in the cost of fuel, equipment, labor. I can’t imagine that it doesn’t slow the economy down to some extent.”

Doron Grossman, CEO of GCT Global Container Terminals, agreed, noting that import growth “has started to abate and is anticipated to continue to slow down considerably during the first half of 2022. As import volumes returns to the historic normal levels, congestion will also reduce significantly in those ports experiencing hyper congestion.”

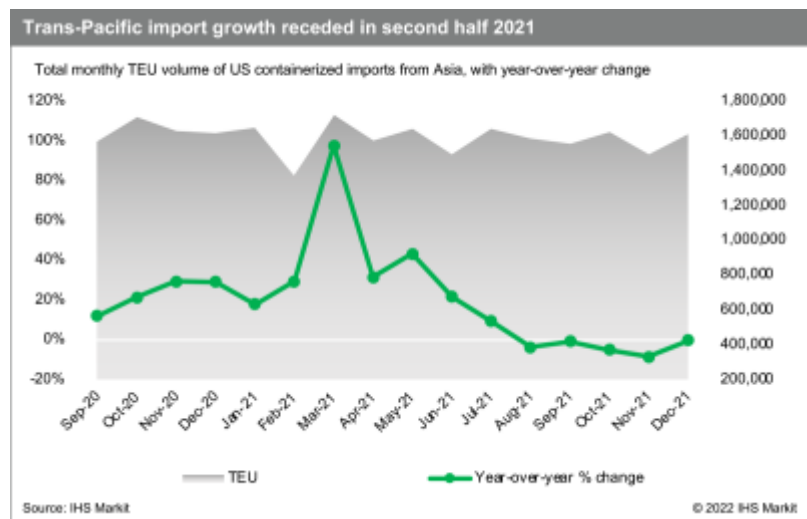
Slower economic growth should slow imports

Growth in the US economy was still going strong as 2022 began but is expected to slow this year. On Jan. 21, IHS Markit reiterated a forecast of 5.7 percent growth in US gross domestic product (GDP) for the full year in 2021 while slightly downgrading its 2022 forecast from 4.3 percent to 4.1 percent, reflecting “the advance of inventory investment from 2022 into late 2021.” IHS Markit is the parent company of JOC.com.

For 2022, IHS Markit anticipates a “transition from COVID-19 pandemic to endemic [and a] gradual resolution of supply disruptions,” the firm said in an advisory released on Jan. 21. “Going forward, with the transition from COVID-19 pandemic to endemic, a gradual transition is likely in the composition of consumer spending back towards the pre-pandemic trends.”

As 2021 ended, there was an easing of broader supply chain disruption. As of Jan. 5, “The incidence of worldwide supplier delivery delays was the lowest since March, allowing global factory output growth to accelerate to the fastest pace since July,” IHS Markit said in January in a report titled “The Great Supply Disruption.”

Lending substance to predictions of an easing of volumes is the steady decline in year-over-year growth of containerized import volumes from Asia in 2021. In March 2021, import volumes were 97 percent higher than in March 2020, reflecting a significant slowdown in global trade during initial COVID-19 lockdowns. Beginning in August of last year, monthly year-over-year comparisons turned negative, reflecting the record-setting imports seen in late 2020, but full-year import volumes in 2021 remained more than 19 percent higher than in pre-pandemic 2019.



“It is hard to make any case for overall 2022 volume being more than 2021,” said John McCown, an analyst and former CEO of the Trailer Bridge, a mainland-Puerto Rico waterborne service founded by containerization pioneer Malcom McLean. Under McCown’s “most likely case,” which calls for a 4.9 percent year-over-year decline in imports for 2022, “the monthly comparisons will get quite negative in the second half of this year,” he said.

#### Pent-up demand, labor shortages could perpetuate disruption

Ron Widdows, CEO of chassis provider FlexiVan Leasing, said the factors that will have the greatest effect on volumes are macroeconomic in nature — consumer spending growth, COVID-19 spread, and labor availability — as opposed to temporary factors such as a potential interruption of volumes from China due to lockdowns or the Winter Olympics.

“If volumes were to moderate for a bit, it doesn’t really mean anything when there is so much friction in the entire transport chain,” Widdows told JOC.com. “The volumes in January are about the same as this time last year, down a little from the peak in November, but when the whole system is gummed up it is just more volume on top of volume that is already not flowing efficiently.”

That is why only macro trends will make a meaningful difference in easing congestion in 2022, he said. “One would have to believe in a couple things for fluidity to return in the near term, regardless of some operational improvements taking place on the margins: a sustained moderation in volumes, an easing in the massive dislocation/congestion of ocean assets and a reduction in the negative impact of COVID on the workforce. These are global dynamics, not only a US challenge,” Widdows said.

Some economists are forecasting an easing of volumes in 2022 but are skeptical about the extent of the decline and, as such, how much relief it will bring to congested US ports. “Consumers, on average, have had more disposable income since 2020 as a result of federal stimulus, which has increased total demand in the goods market. Additionally, consumers have also changed their existing spending habits,” Joseph C. Von Nessen, research economist at the Moore School of Business at the University of South Carolina, told JOC.com. “In 2022, we expect for this income effect to taper off as the impact of the federal stimulus wanes. This will, in turn, slow the pace of consumer spending and reduce overall demand for goods.” But there is a caveat, he cautioned.

“There is still significant pent-up demand for some goods that have been unavailable due to supply chain disruptions, which could keep demand elevated in certain sectors,” said Von Nessen, who closely follows operations at the Port of Charleston and was a speaker at the South Carolina International Trade Conference in October. “Moreover, there is significant uncertainty about the rate at which consumers will shift their spending back towards services. As such, we anticipate that 2022 will be another strong year for container shipping, though growth rates may not reach the levels seen in 2021.”

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

#### **New York nudges biggest US container port title as west coast imports flatline**

Having already outstripped Long Beach as a bigger US import container hub, the port of New York & New Jersey is close to usurping Los Angeles at the top of the rankings.

The reason is the accelerating coastal shift of imports from west to east. According to the latest data compiled by Blue Alpha Capital, NY&NJ saw imports jump 15% year on year in December, to 411,924 teu, while at Los Angeles volumes decreased by 9.3%, to 417,794 teu. Indeed, NY&NJ's ascendancy in the port rankings is even more impressive compared with pre-pandemic levels – volumes increased 43%, compared with December 2019. Seven consecutive months of a shift of imports from the US west coast saw facilities in the east record import growth of 16.3% in December, to 1,077,234 teu, while the ports on the west coast suffered an 11.7% decrease, to 952,777 teu.

Last month, there were, on average, nearly 100 vessels waiting to berth at the Los Angeles and Long Beach terminals, laden with an estimated 500,000 teu of cargo. Although the average delay is said to be 18 days, some ships have waited more than a month to discharge their containers, throwing the supply chain into disarray and accelerating the coastal shift to the less-congested hubs on the east coast.

Moreover, the routing change by shippers has often brought the benefits of greater predictability and expediency to inland destinations, along with reductions in line haul costs from using the all-water east coast services.

Another factor influencing the thinking of shippers is the looming labour contract negotiations with the International Longshore and Warehouse Union (ILWU), which have a history of going to the wire. The current contract with the dockworkers expires in July, with the ILWU angrily rejecting a request from the Pacific Maritime Association (PMA) employers to delay negotiations until next year. PMA president and CEO James McKenna warned there was “already a perception among the trade community that negotiations are likely to result in some kind of disruption”.

Notwithstanding the growth in imports at US east and Gulf coast ports, Blue Alpha Capital reports flat overall growth at the top 10 largest ports in the US, with December throughput edging up just 1.2% on the same month of 2020, to 2,030,011 teu, with the quarterly number of 6,159,991 teu up 0.7% on the previous year. “Hyper year-on-year inbound volume growth is now over,” said the report's author and Blue Alpha Capital founder John D McCown.

Meanwhile, the Blue Alpha Capital data for December also highlights the worsening export crisis for US shippers. Exports from the top 10 US ports slumped by 13.5% on the year before, to 736,747 teu, and 16.1% below pre-pandemic December 2019 numbers. In particular, US agriculture exporters have had a continuous struggle to persuade ocean carriers to provide equipment and take their bookings, accusing the lines of refusing to accept bookings in favour of repositioning boxes back to Asia, in order to take advantage of sky-high eastbound rates. The US Agriculture Transport Coalition lobby group has estimated that almost a quarter of foreign sales could not be completed last year, due to capacity restrictions.

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)				
Description	Unit	Weighting	Previous Index 14 Jan 2022	Current Index 21 Jan 2022
Comprehensive Index			5094.36	5053.12
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	7797	7783
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	7520	7522
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	7994	7976
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	11729	11337
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3695	3575
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	4673	4610
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	7473	7396
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	6316	6278
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	10168	9988
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	318	341
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	288	281
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	1523	1510
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	456	449

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าตลาดการขนส่ง และค่าระวางค่อนข้างคงที่ โดยในเส้นทางยุโรป มีปริมาณความต้องการนำเข้าสินค้าจำเป็น และอุปสรรคทางการแพทย์ในระดับสูง ทำให้ความต้องการในการขนส่งยังคงสูงอย่างต่อเนื่อง แต่การระบาดของไวรัสยังคงเป็นปัจจัยที่ทำให้การฟื้นตัวของซัพพลายเชนชะลอตัวลง ส่งผลให้ระวางเรือยังคงตึงตัวต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางยังอยู่ในระดับสูงเป็นประวัติการณ์ ส่วนในเส้นทางสหรัฐอเมริกา พบภาวะเงินเฟ้อที่สูงต่อเนื่อง ส่งผลต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ โดยคาดการณ์สถานการณ์เศรษฐกิจยังไม่เป็นไปในทิศทางที่ดี ทั้งนี้ พบว่าความต้องการขนส่งยังสินค้าจำเป็น และอุปสรรคทางการแพทย์ยังคงอยู่ในปริมาณสูงตั้งแต่ช่วงต้นปี สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าความต้องการขนส่งค่อนข้างไปได้ดี ซึ่งความสมดุลของตู้คอนเทนเนอร์กับความต้องการอยู่ในระดับที่ค่อนข้างคงที่ สำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า โดยทั่วไปปริมาณการขนส่งยังคงที่ และตลาดอยู่ในทิศทางที่ดี และสุดท้ายเส้นทางอเมริกาใต้ ความต้องการขนส่งสินค้าจำเป็น และอุปสรรคทางการแพทย์ยังอยู่ในระดับสูง ในขณะที่ค่าระวางค่อนข้างคงที่ ซึ่ง Demand และ Supply อยู่ในภาวะสมดุลเช่นเดียวกับสัปดาห์ที่ผ่านมา