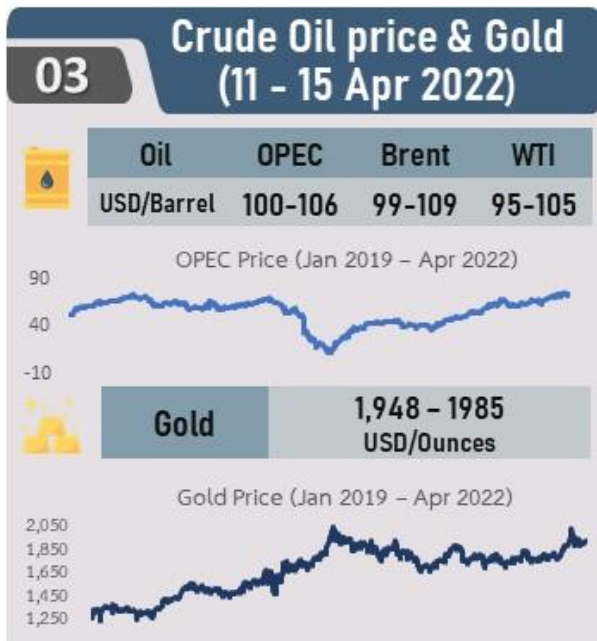
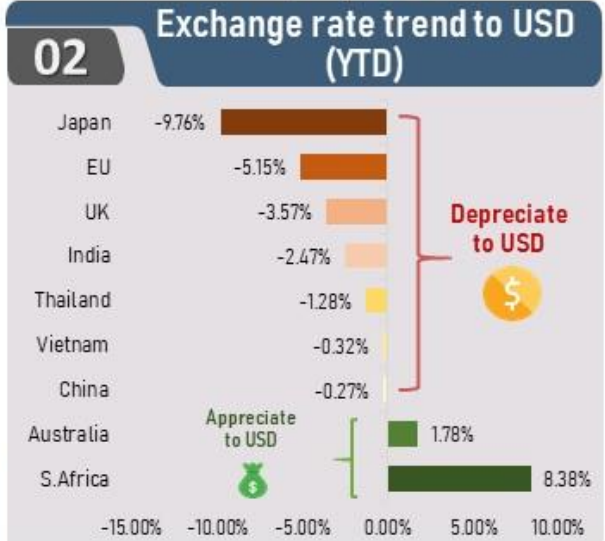


Weekly Briefing (18 Apr 2022)

01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
33.65	36.38	43.95	24.88
CNY	JPY	INR	VND
5.28	0.27	0.44	0.0015



05 Weekly Top's Stories รายละเอียดข่าว/บทความ

- China Consumption Drops, Joblessness Climbs as Lockdowns Hit
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bloom.bg/3uOrf5W>
- Shanghai Situation Update
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3KRfcpv>, <https://bit.ly/3McXzWp>
- An FAQ for our customers on the war between Russia and Ukraine
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3KVfnFk>, <https://bit.ly/3vnfG5f>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

สัปดาห์ที่ 15 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 80/TEU, USD 161/FEU	Effective till 30-Apr-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 47/TEU, USD 94/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 90/TEU, USD 180/FEU War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU	
Thailand - South Korea (Busan)	600	1,200	LSS: USD 130/TEU, USD 260/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	700	1,400		
Thailand - Nhava Sheva	4,100	6,100	ISOCC: USD 71/TEU, USD 142/FEU	
Thailand - Melbourne	3,850	7,700	FAF: USD 223/TEU, USD 446/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	4,300	7,600	Subject to ISOCC USD 150/TEU, USD 300/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	6,200	10,900	ISOCC: USD141/TEU, USD 282/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	8,700	11,200		
Thailand - US East Coast	10,750	13,900		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนเมษายน 2565 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคองที โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคองที อยู่ที่ 900 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคองทีอยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,200 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคองทีอยู่ที่ 700 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางคองทีอยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคองทีเช่นเดียวกัน อยู่ที่ 4,300 USD/TEU และ 7,600 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางปรับลดลง 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 3,850 USD/TEU และ 7,700 USD/FEU โดยในเดือนเมษายนมีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า FAF ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วง ครึ่งเดือนหลังของเดือนเมษายน ตู 20' ปรับลดลง 200 USD/TEU ในขณะที่ตู 40' ปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/FEU ทำให้ค่าระวาง อยู่ที่ 6,400 USD/TEU และ 10,900 USD/FEU ส่วนค่า LSS คองทีต่อเนื่องจากช่วงครึ่งเดือนแรก

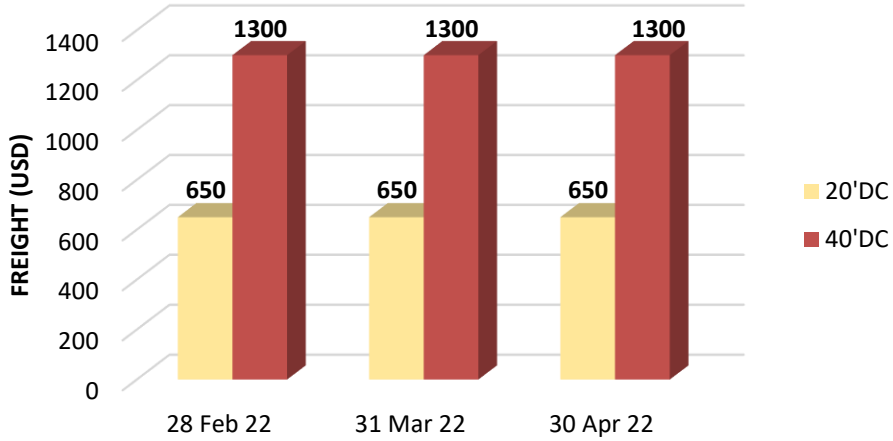
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนเมษายน ค่าระวางปรับลดลง 1,300 USD/TEU และ 2,100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางฝั่ง West Coast อยู่ที่ 8,700 USD/TEU และ 11,200 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ค่าระวางปรับลดลง 2,610 USD/TEU และ 3,600 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 10,750 USD/TEU และ 13,900 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	-	3,000	USD 242/FEU	เส้นทาง Shanghai งดรับชั่วคราว เนื่องจากสถานการณ์โควิด ทำให้เกิดความล่าช้าในการเคลียร์สินค้า ส่งผลให้เกิดปัญหาปลักขาดแคลน
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,800	2,300-2,500	OBS: USD 97/TEU, USD 194/FEU	Effective till 30-Apr-2022
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	9,000	13,000	OBS: USD 368/TEU, USD 736/FEU	
London Gateway / Southampton	10,000	14,000		

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

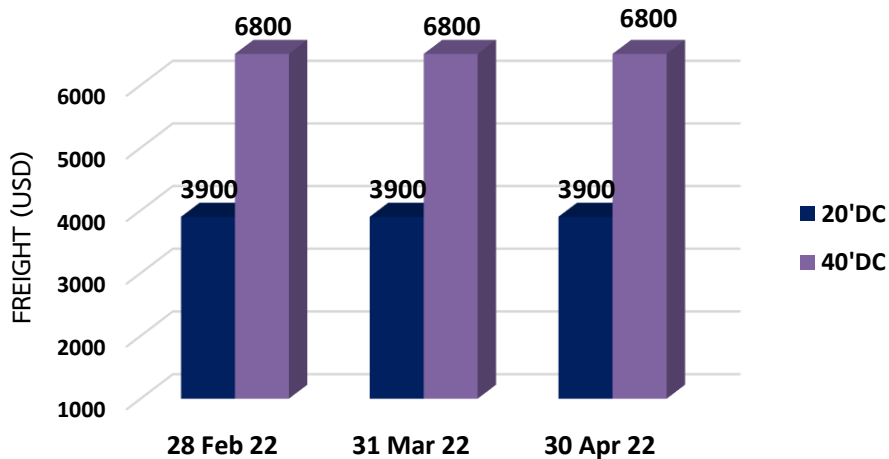
JAPAN



Subject to Low Sulphur Surcharge (Feb.22): USD 46/TEU และ USD 92/FEU
(Mar.-Apr. 22): USD 80/TEU และ USD 161/FEU

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

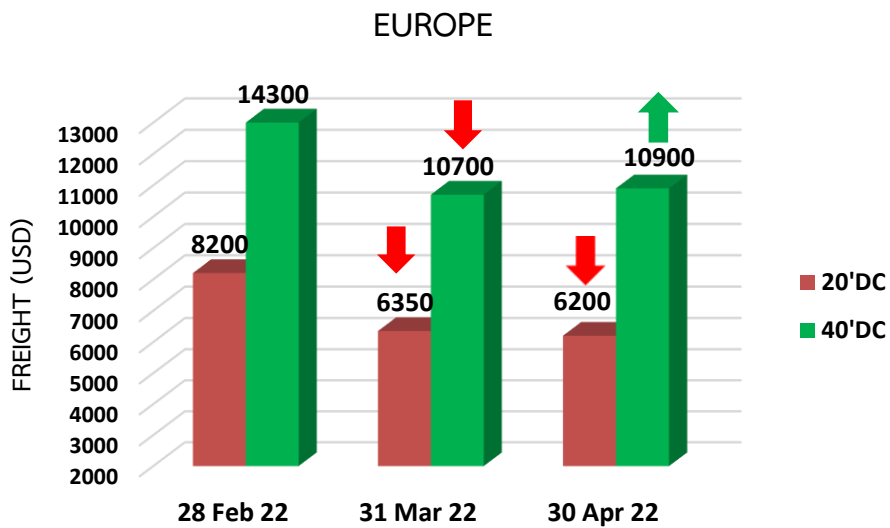
JEBEL ALI



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Feb.-Apr. 22): USD90/TEU และ USD180/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

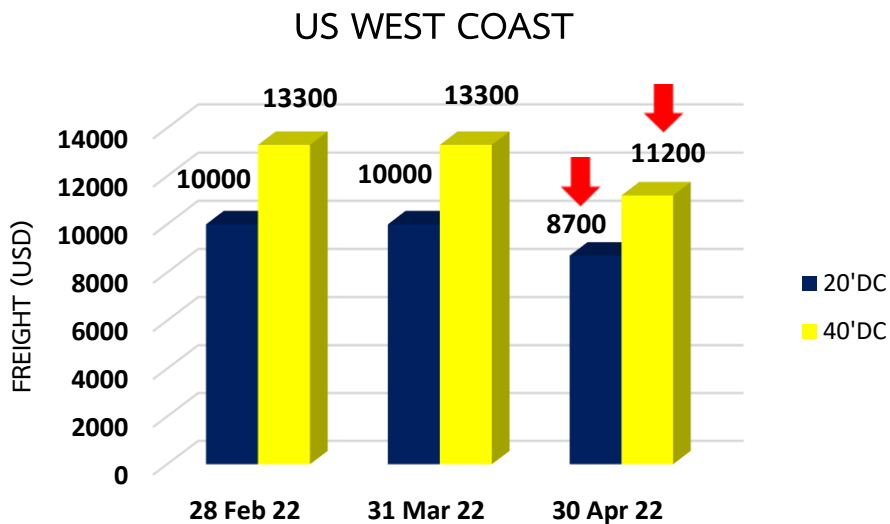
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2565



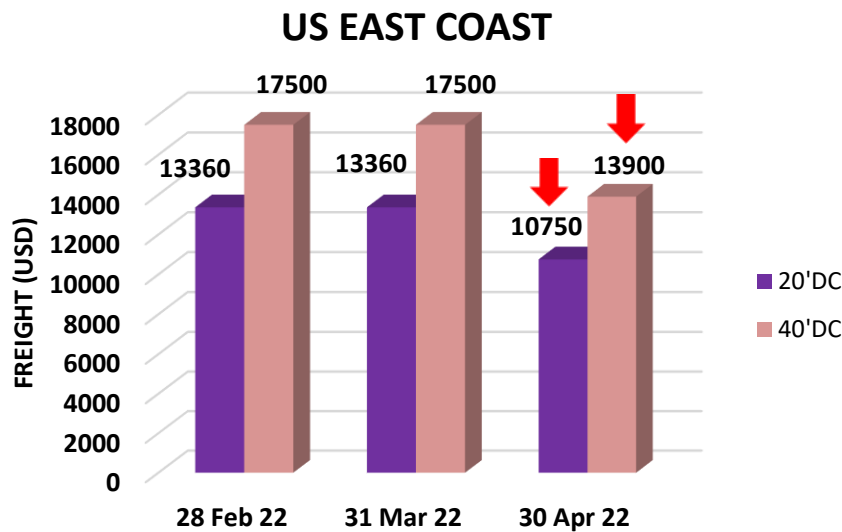
Subject to

- ISOCC (Feb.-Mar. 22): USD124/TEU, USD248/FEU
(Apr. 22): USD141/TEU, USD282/FEU
- ENS: USD30/BL

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



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



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ CMA CGM, APL, CNC และบริษัทในเครือ

- ประกาศแจ้งเรื่องการ “งดรับ” สินค้าประเภท ‘ขยะพลาสติก’ ทุกชนิด มีผลตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2565 แต่ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องกัน และเตรียมการ สายเรือจะรับสินค้าประเภทนี้ โดยมีการตั้งระบบไม่รับจองระวางสำหรับ H.S. Code 3915 ตั้งแต่วันที่ 15 เมษายน 2565 แต่หากมีการสำแดงเท็จ จะมีการดำเนินการทั้งการทำแบล็คลิสต์ และการดำเนินคดีตามกฎหมาย

‘สหรัฐฯ’ ยังคงนำเข้า ‘สินค้าจีน’ เพิ่มขึ้นอีก 60% หลังเปิด ‘สงครามการค้า’ เกือบห้าทศวรรษ

ห่วงโซ่อุปทานของจีนคือแหล่งที่มาเพียงแหล่งเดียวของผลิตภัณฑ์จำนวนมาก และการตัดสินค้าออกของจีนที่ส่งไปยังสหรัฐฯ จะส่งผลทำให้เกิดภาวะขาดแคลนสินค้าสำคัญจำเป็นต่างๆ จนถึงขั้นวิกฤต

นิวยอร์ก - ยอดส่งออกของจีนไปยังสหรัฐอเมริกาพุ่งลิ่วแตะขีดสูงสุดใหม่ที่เกือบๆ 700,000 ล้านดอลลาร์ในเดือนมีนาคมที่ผ่านมา ทั้งนี้ เป็นข้อมูลตัวเลขซึ่งเผยแพร่โดยสำนักงานสถิติของแดนมังกร

ลองเอาตัวเลขนี้มาเปรียบเทียบกับยอดส่งออกสู่สหรัฐฯ ของจีนในเดือนสิงหาคม 2019 ซึ่งเป็นเวลาที่คณะบริหารโดนัลด์ ทรัมป์ ประกาศขึ้นอัตราภาษีศุลกากรเข้ากับสินค้าที่สหรัฐฯ นำเข้าจากจีนอย่างกว้างขวางหลายหลากประเภท ทั้งนี้ตามตัวเลขที่ผ่านการปรับปัจจัยฤดูกาลและคิดเป็นอัตราการเติบโตรายปี (seasonally adjusted annual rate) แล้ว ยอดส่งออกสู่สหรัฐฯ ของจีนในเดือนดังกล่าว จะอยู่ที่ระดับ 410,000 ล้านดอลลาร์

เท่ากับว่ายอดมูลค่ารวมของสินค้าที่สหรัฐฯ นำเข้าจากจีน ทะยานขึ้นไปถึงราวๆ 60% ที่เดียวตั้งแต่ที่อัตราภาษีศุลกากรดังกล่าวมีผลบังคับใช้ ด้านหนึ่งนี่เป็นการสะท้อนการใช้จ่ายของผู้บริโภคในอเมริกาซึ่งพุ่งพรวดพราดด้วยแรงขับเคลื่อนจากมาตรการกระตุ้นของรัฐบาลในระหว่างโรคระบาดใหญ่โควิด-19 ซึ่งมีมูลค่ารวมสูงถึง 6 ล้านล้านดอลลาร์ แต่อีกด้านหนึ่งก็เป็นการสะท้อนการลงทุนด้านเงินทุนในอุตสาหกรรมการผลิตภายในประเทศของสหรัฐฯ ซึ่งอยู่ในสภาพอ่อนปวกเปียกเต็มที่ รวมทั้งภาวะที่โรงงานอุตสาหกรรมขาดแคลนคนงานที่มีคุณภาพ จีนในเวลานี้มีส่วนอยู่ถึงราว 28% ของสินค้าอุตสาหกรรมนำเข้าทั้งหมดของสหรัฐฯ ที่เดียว ระหว่างช่วงสงครามเย็น ยอดการนำเข้าสินค้าจากรัสเซียของสหรัฐฯ อยู่ในระดับที่เล็กน้อยจนไม่มีความสำคัญ

อะไร ขณะที่สินค้าจากอเมริกาที่รัสเซียนำเข้านั้นที่หลักๆ เลยก็คือข้าวสาลี การเข้าเผชิญหน้าทางยุทธศาสตร์กับประเทศๆ หนึ่ง ซึ่งเป็นผู้จัดส่งสินค้าสำคัญจำเป็นต่างๆ - ตั้งแต่พวกอิเล็กทรอนิกส์ไปจนถึงยาเวชภัณฑ์และส่วนประกอบทางเคมี - ในสัดส่วนที่สูงมาก จึงต้องถือว่าเป็นแนวคิดใหม่อย่างสิ้นเชิงในประวัติศาสตร์แห่งยุทธศาสตร์

ทีนี้ถ้าหากพิจารณาจากบัญชีสินค้าขาเข้า-ขาออกของจีนบ้าง ทางฟากการนำเข้านั้นปรากฏว่า ไต้หวัน คือผู้นำหน้าใครเพื่อนในการส่งสินค้าเข้าสู่แผ่นดินใหญ่แดนมังกร - ถึงแม้ปักกิ่งกับไทเปเวลานี้อยู่ในภาวะตึงเครียดทั้งจากการที่ได้หวันซื้อหาอาวุธประณีตซับซ้อนจากสหรัฐฯ และจากการที่ไทเปแสดงท่าทีทางการเมืองซึ่งสามารถตีความได้ว่าเป็นก้าวเดินที่โน้มเอียงไปสู่การประกาศตัวเป็นเอกราช เกาะที่มีประชากร 24 ล้านคน ซึ่งจีนถือว่าเป็นมณฑลทลภฏของตนแห่งนี้ เวลานี้กลายเป็นแหล่งที่มาของสินค้านำเข้าของจีนแห่งสำคัญที่สุดในเอเชียไปแล้ว รวมทั้งยังเป็นส่วนประกอบที่เติบโตอย่างรวดเร็วที่สุดของการนำเข้าของจีนอีกด้วย การส่งออกของไต้หวันสู่แผ่นดินใหญ่นั้นเพิ่มขึ้นหนึ่งเท่าตัวที่เดียวในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา และแซงหน้ายอดนำเข้าทั้งจากญี่ปุ่นและจากเกาหลีใต้ไปแล้วตั้งแต่เมื่อปี 2020

ไต้หวันกำลังส่งออกไปยังจีนด้วยอัตราปีละประมาณ 270,000 ล้านดอลลาร์ เท่ากับ 40% ของผลิตภัณฑ์ภายใน (จีดีพี) ของเกาะแห่งนี้ที่ทำได้ราว 668,000 ล้านดอลลาร์ ขณะเดียวกัน การลงทุนของไต้หวันในแผ่นดินใหญ่ อาจจะเกินกว่าหลัก 200,000 ล้านดอลลาร์ไปแล้ว ตามข้อมูลในเว็บไซต์ของรัฐบาลไต้หวันระบุว่า “ทุกวันนี้ ไต้หวันเป็นหนึ่งในผู้ลงทุนรายใหญ่ที่สุดในจีน ระหว่างปี 1991 จนถึงสิ้นเดือนพฤษภาคม 2021 ยอดการลงทุนของไต้หวันในจีนที่ได้รับอนุมัติแล้วมีจำนวน 44,577 ราย คิดเป็นมูลค่าทั้งสิ้น 193,510 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ”

พวกบริษัทผู้ผลิตชิปของไต้หวัน กำลังช่วยจีนสร้างอุตสาหกรรมเซมิคอนดักเตอร์ขึ้นมา โดยที่อุตสาหกรรมนี้ จีนกำลังให้ความสำคัญเป็นลำดับต้นๆ ของประเทศ หลังจากคณะบริหารทรัมป์ออกมาตรการจำกัดการส่งออกไปยังจีนแผ่นดินใหญ่ ทั้งชิปที่มีความละเอียดอ่อนซับซ้อนของสหรัฐฯ และทั้งอุปกรณ์ทำชิปและซอฟต์แวร์สำหรับดีไซน์ชิปของสหรัฐฯ ด้วย วิศวกรรมผู้ผลิตชิปของไต้หวันจำนวนมากมาที่เดียว - สื่อมวลชนสำนักต่างๆ ประมาณการเอาไว้ต่างๆ กัน ตั้งแต่ระดับ 10% จนถึง 20% ของวิศวกรทางด้านนี้ทั้งหมดของไต้หวัน - เวลานี้ทำงานอยู่ในแผ่นดินใหญ่โดยได้ค่าตอบแทนที่สูงขึ้นมาก เพื่อช่วยสร้างโรงงานตลอดจนสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ในการผลิตชิปของจีน

การพึ่งพาอาศัยกันและการขึ้นต่อกันและกันในระหว่างจีน สหรัฐฯ และไต้หวัน เพิ่มพูนขึ้นมากอย่างน่าสังเกตในระยะเวลา 2 ปีหลังมานี้ ถ้าหากเกิดการสะดุดติดขัดในความสัมพันธ์ทางการค้าใดๆ ขึ้นมา สืบเนื่องจากความตึงเครียดทางยุทธศาสตร์ในระหว่าง 3 รายนี้ ก็จะมีส่งผลกระทบต่อการลดฮวบลงอย่างสำคัญในผลผลิตและการบริโภค ห่วงโซ่อุปทานของจีนคือแหล่งที่มาเพียงแหล่งเดียวของผลิตภัณฑ์จำนวนมากในปริมาณขนาดใหญ่โต และการตัดสินค้าออกของจีนที่ส่งไปยังสหรัฐฯ จะส่งผลทำให้เกิดภาวะขาดแคลนสินค้าสำคัญจำเป็นต่างๆ จนถึงขั้นวิกฤตขึ้นมา

การที่ไต้หวันยังคงดำเนินการลงทุนอย่างลุยแหลกในศักยภาพด้านการผลิตชิปนั้น เป็นสิ่งที่ต้องพึ่งพาอาศัยความหวือหวายอย่างมหาศาลในสินค้าพวกแผงวงจรรวมของจีน ในปี 2020 จีนนำเข้าชิปคิดเป็นมูลค่าถึง 350,000 ล้านดอลลาร์ ถือเป็นสัดส่วนใหญ่ที่สุดของตลาดโลก และถ้าการส่งออกชิปไปยังจีนเกิดการสะดุดติดขัดจะทำให้อุตสาหกรรมสำคัญที่สุดของไต้หวันนี้ตกลงสู่ภาวะวิกฤต พิจารณาจากจุดยืนทางยุทธศาสตร์ ไต้หวันเปรียบเสมือนห่านที่คอยออกไข่ทองคำให้แก่อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ของจีน ขณะที่อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์จีนเป็นผู้ประกอบเครื่องมืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ประมาณ 35% ของทั่วโลก ณ ปี 2020 มองกันทั้งในด้านเซมิคอนดักเตอร์และด้านความเชี่ยวชาญแล้ว ไต้หวันคือผู้ที่ให้ทุกสิ่งทุกอย่างที่จีนต้องการแก่อุตสาหกรรม

สภาพเช่นนี้ทำให้ไม่น่าเป็นไปได้อย่างยิ่งที่จีนจะทำให้สถานะเดิมเกิดการสะดุดติดขัด ด้วยการใช้กำลังเพื่อบรรลุจุดมุ่งหมายในการนำเอาเกาะไต้หวันกลับเข้ามารวมตัวเป็นอันหนึ่งเดียวกันกับแผ่นดินใหญ่ - เว้นเสียแต่ว่าสหรัฐฯ จะดำเนินก้าวเดินต่างๆ ไปในทิศทางของการไปสู่เอกราชของไต้หวัน ผลพวงต่อเนื่องในทางเศรษฐกิจของการเผชิญหน้าเช่นนี้ จะกลายเป็นความเสียหายอย่างมหาศาลชนิดเกินกว่าจะคาดคำนวณกันได้ โดยที่มันจะส่งผลกระทบต่ออันไปถึงอุตสาหกรรมแทบทุกอุตสาหกรรมและตลาดแทบทุกตลาดที่มีอยู่ในโลกใบนี้ทีเดียว

หมายเหตุ : การปรับปัจจัยทางฤดูกาลของตัวเลขการค้าของจีน ใช้วิธีคำนวณด้วย TRAMO algorithm โดยใช้แพลตฟอร์ม Eviews econometrics platform

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

Vietnam Plans \$1.5B Investment to Build National Shipping Line

Vietnam is planning the launch of a national container shipping operation designed to combat the dramatic rise in freight costs and supply chain disruptions experienced during the pandemic. The Vietnam Logistics Business Association recently mapped out a plan for the development first of intra-Asia shipping operations that would later expand to international operations with the support of private capital.

The association points out that there have been many resolutions in the government on the issue of developing Vietnam's shipping fleet, but that none previously progressed. Their new plan is in line with the government's goal that by 2045 Vietnam will become "a developed, high-income country." Having a fleet of containerships, they said would reduce the "huge amount of foreign currency" spent by the government on shipping as well as limit the pressure on foreign shipping lines, exposure to freight rate increases and surcharges, and provide a tool for long-term economic security for the country.

About 90 percent of Vietnam's import and export volume is transported by sea, reaching 24 million TEU up seven percent in 2021. However, the country's current fleet has only about a seven percent market share with the rest handed by foreign shipping lines. While Vietnam currently has 10 container shipping companies owning 48 containerships with a total capacity of 39,500 TEU, 13 of the vessels are over 25 years old and 15 of the vessels have a capacity of between 300 and 600 TEU suited only for domestic operations. Only 14 of the ships have a capacity of between 1,000 and 1,800 TEU and can run routes intra-Asia.

One of the industries that they point to as having been hard hit by the dramatic increase in freight rates and capacity constraints is wood exports. The U.S. is Vietnam's biggest export market for wood and wooden products, accounting for nearly 60 percent of Vietnam's total wood exports value of \$14.8 billion last year. Exports to the U.S. alone rose 22 percent to \$8.78 billion in 2021, but high shipping costs reduced profits. The plan calls for the development of logistic services in Vietnam by 2025. The first phase would last three to five years and require approximately \$1 billion for ships and a total investment of about \$1.5 billion. It would focus on building services intra-Asia with routes to Korea, Japan, China to India, and the Middle East, which accounts for about 60 percent of the country's import-export volume.

The first year would require a total of 14 ships with smaller ones with a capacity of 1,800 to 2,500 TEU that could dock directly at the Hai Phong Port. In the second year, they call for six similar sized ships to add routes to China and Japan, and starting in the third year more Panamax ships with a capacity of 4,000 to 5,500 TEU. In total, they call for the acquisition of at least 25 ships in the first five years, with for example a resolution not to acquire any ship over 15 years old.

The second phase of the effort to build their national shipping capability is even more ambitious, but would not be launched for at least five years while they focus on Asia. They also recognize it would require "mobilizing private capital for investments," as well as coordinated cooperation from manufacturers, shippers, and the government.

To participate on international routes to the Americas, Europe, or around the world, they envision employing post-Panamax and large container ships with a capacity of at least 4,000 TEU and more likely between 6,000 and 11,000 TEU. The plan notes that it might even require ultra-large vessels with a capacity between 11,000 and 14,000 TEU or even 18,000 TEU.

The Vietnam Logistics Business Association considers moving forward with the plan vital to the long-term development of the country. They point to Vietnam's experiences in the 1970s when the country was embargoed and blockaded. They note that the state bank borrowed more than \$45 million to borrow, buy, and charter a fleet of 19 ships to establish foreign trade.

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

Carriers see progress in US empties sweeps, but issues remain

Ocean carriers say they have made headway in clearing out empty containers dwelling off dock throughout the US. The thousands of empty containers outside of ports have led to the use of "pop-up" empty storage yards that are distant from ports and a drag on truck efficiency. Port truckers have slammed ocean carriers for locking them out of returning empties to marine terminals, forcing them to make added trips or tying up scarce chassis to store the empties on their own. With fewer empties overall, truckers may be able to pick up more imports. But issues remain with leased and shipper-owned empty containers and recurring terminal lockouts.

The five largest US ports — Los Angeles, Long Beach, New York and New Jersey, Savannah, and Charleston — reported that empty container exports reached 12.1 million TEU in 2021, up 36 percent from the year earlier. JOC.com compiled publicly available port statistics to arrive at the data. Los Angeles led empty exports last year with 1.1 million TEU, while Long Beach was at 747,598 TEU. The start of 2022 shows empty exports were up 18 percent through February versus the year-ago period. Since the start of 2022, the number of empty sweepers that have called Los Angeles and Long Beach is more than the total that called the two ports during all of 2021.

Hapag-Lloyd, which recently sent a 7,000 TEU sweeper ship to the Port of New York and New Jersey, said in a statement to JOC.com that a daily average of 63,000 TEU in empties sat off-dock during 2021, representing about 60 percent of total empties it had in the US at the time. So far in 2022, its off-dock inventories are averaging 43,000 TEU, about 45 percent of its total US empties. While not providing similar statistics, HMM told JOC.com that the time that empty containers sit off-dock in 2022 "has fallen significantly compared to 2021."

An executive for a top 10 ocean carrier by volume in the trans-Pacific said about 30 percent of the carrier's empties are sitting off-dock so far in 2022. Last year, the number was above 60 percent. One tailwind has been better berth availability than last year at the Los Angeles and Long Beach ports. The executive, who asked not to be identified, said the small, independent carriers that entered the trans-Pacific market last year are making fewer calls to the West Coast. "The little guys aren't bringing in as much," the source said. "That has freed up some ability to move empties."

Ocean carrier, shipper empties still remain

On the East Coast, the executive said the carrier was forced to find alternative storage for its empty containers due to the closure of a major near-port empties storage yard in New Jersey. In its place, it used a site about 30 miles from the New Jersey terminal where its ships call. He said the distance from the port was difficult for truckers, but the volume surge left them no choice. “It was more of an emergency measure than anything,” the executive said. “It’s a tremendous drain on truck power. Moving empties any distance off dock can be a challenge. “We only do it when we have to,” he added. “But we are kind of past that now.”

A person who is familiar with the operations of this yard and asked not to be identified said it was not meant to handle the volumes coming from ocean carriers. Instead, it was primarily for storing off-hire leased containers “like returning your rental car,” the source said. But as ocean carrier customers started asking, the yard opened up to them, he said. The problem was that it only had one gate clerk and one lift operator because the off-hire volumes were small, he said. “In a leasing company flow, you are only getting a handful a day,” he said. “But then a steamship line discharges a vessel and has a thousand boxes, that’s a whole different environment.”

The yard had to sometimes close unexpectedly after reaching capacity. While the yard would send alerts about the closure, “maybe that message didn’t always get relayed to the trucker,” he said. The source said most of the yard’s volume now is from off-hire leased containers after it “encouraged” ocean carriers to move out their empties. “We cleared out a lot of the steamship line in-service empty containers,” he said. “We’ve had a big rush of off-hires from leasing companies. “Indeed, shipper-owned or leased empty containers also plague motor carriers. Port truckers in New Jersey were unexpectedly redirected by CMA CGM to another yard that is also approximately 30 miles from the port to drop off dozens of containers, some of which may have been either leased or shipper-owned.

Parking lots store empties

The empties surge resulted in ad hoc empty yards popping up across the country. A motor carrier executive who asked not to be identified said they were tendered a shipper’s empty container for return to a yard in Adelanto, California, which is over 100 miles from the Southern California ports. Intermodal sources in Houston have also pointed to the parking lot of the Richie Bros. Auction House in Humble, Texas, which is about 40 miles from the port, as another site where off-hire leased or shipper-owned containers are returned. “Parking lots are becoming empty container lots,” an intermodal source said. “A lot of these areas weren’t built to house this kind of activity.”

Despite the pledges of fewer empties on the street, truckers are still facing issues. A New Jersey intermodal executive who asked not to be identified said he is having to store about 50 empty CMA CGM containers due to a terminal lockout. Data from New Jersey’s Association of Bi-State Motor Carriers said that for five working days in April, CMA CGM blocked empty returns and HMM has blocked empty returns on two days. CMA CGM was not immediately available to comment.

Marine terminals are still chock-a-block with empties and imports, he said. Even when drivers can do a double move at a marine terminal, they face turn times of four hours or more. “It’s at least two to three

hours to get an import load, that doesn't count the empty return," he said. "That's the reality." More severe delays exist. Bi-State said in a tweet that March saw turn times of eight to 10 hours on the high end, with one instance of a driver being stuck in a marine terminal for 13 hours. With truckers finding easier work in long-haul or other types of trucking, the intermodal executive said employee-driver pay is now \$29 per hour, a 31 percent increase since last year. The rates that he is being offered to reposition empties, though, are not keeping with that pay. "For the steamship lines to say bring it that far away, but only pay \$500, it's unprecedented gall," he said.

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 8 Apr 2022	Current Index 15 Apr 2022
Comprehensive Index			4263.66	4228.65
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	6157	6086
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	6773	6738
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	7860	7860
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	10581	10649
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2563	2471
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	3621	3514
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	6597	6573
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	5526	5520
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	6650	6528
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	339	346
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	329	335
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	1054	1035
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	340	340

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมตลาดการขนส่งยังคงที่เช่นเดียวกับสัปดาห์ที่ผ่านมา ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยในเส้นทางยุโรป จากสถานการณ์ความขัดแย้งของรัสเซีย และยูเครน ยังส่งผลเชิงลบในเส้นทาง ทำให้ตลาดการขนส่ง และเศรษฐกิจไจอนาคยังคงมีความไม่แน่นอน ในขณะที่ค่าระวางมีทิศทางลดลงต่อเนื่อง ส่วนในเส้นทางสหรัฐอเมริกา ถึงแม้ว่าตัวเลขทางเศรษฐกิจมีทิศทางที่ดี แต่อัตราเงินเฟ้อยังคงสูงและสถิติใหม่ ในขณะที่ภาพรวมทิศทางการขนส่งเป็นไปได้ดี แต่ปริมาณระวางค่อนข้างตึงตัว สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าภาพรวมความต้องการในการขนส่ง รวมถึง supply และ demand ยังคงที่เช่นเดียวกับสัปดาห์ที่ผ่านมา แต่ค่าระวางมีทิศทางปรับลดลงต่อเนื่อง ส่วนเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า ตลาดการขนส่งมีทิศทางขาขึ้น โดยความต้องการยังคงที่ เช่นเดียวกับเส้นทางอเมริกาใต้ ความต้องการขนส่งคงที่ ในขณะที่ค่าระวางยังคงปรับลดลงเช่นเดียวกับในอีกหลายเส้นทาง
