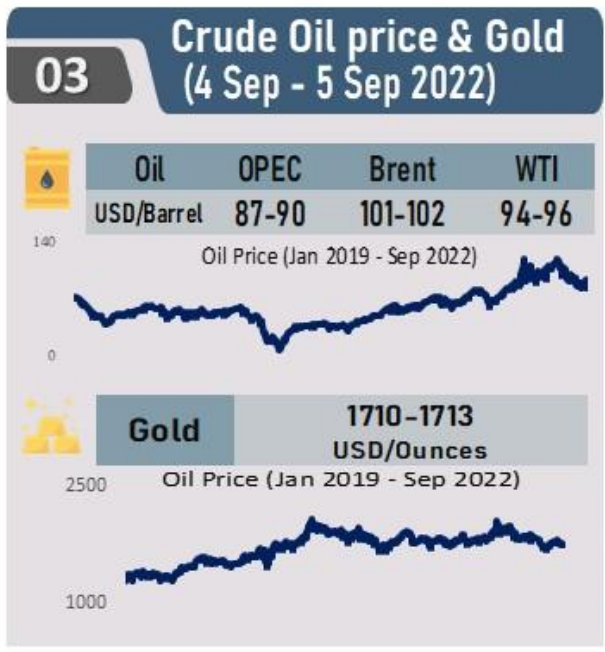
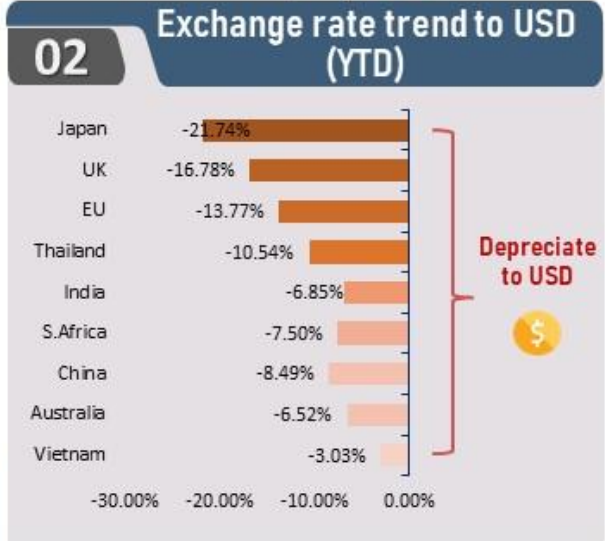


Weekly Briefing (6 September 2022)

01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
36.32	36.38	43.07	24.54
CNY	JPY	INR	VND
5.4	0.2631	0.4555	0.0015



05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

- Oil dips on symbolic OPEC+ output cut
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://reut.rs/3TjkTO4>
- Existing solutions could be elixir to 'emergency' data-sharing
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3x2ORwX>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

สัปดาห์ที่ 35 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 230/TEU, USD 460/FEU	Effective till 30-Sep-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 134/TEU, USD 267/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 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	2,803-2,903	5,606-5,756	FAF: USD 397/TEU, USD 794/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)	4,950	8,000	ISOCC: USD 300/TEU, USD 600/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	3760	4700		Effective till 14-Sep-2022
Thailand - US East Coast	6960	8700		
(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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกันยายน 2565 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 900 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,200 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 700 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU แต่ค่า IMO Sox Compliance Charge มีการปรับเพิ่มขึ้น สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคงที่เช่นเดียวกัน อยู่ที่ 4,300 USD/TEU และ 7,600 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคงที่

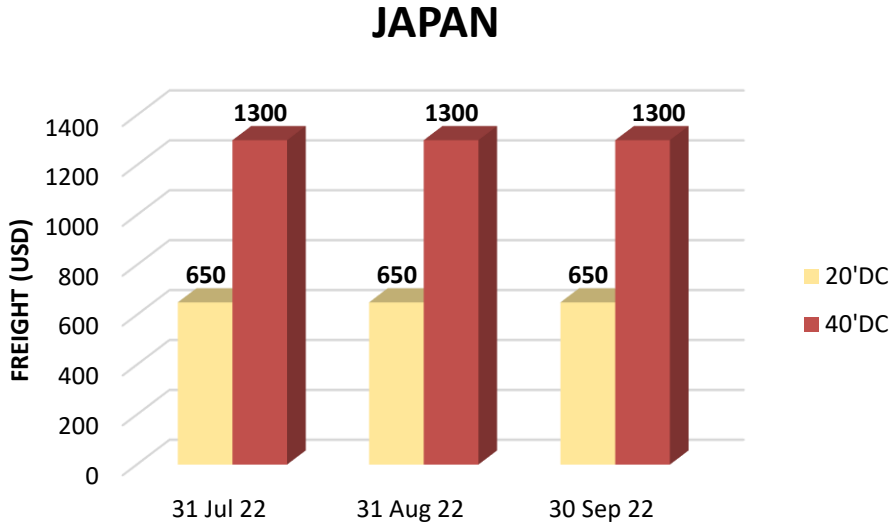
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนกันยายน อยู่ที่ 2,803-2,903 USD/TEU และ 5,606-5,756 USD/FEU โดยค่า FAF ปรับลดลง ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนกันยายน ค่าระวางปรับลดลง 350 USD/TEU และ 700 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 4,950 USD/TEU และ 8,000 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนกันยายน ค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับลดลง 880USD/TEU และ 1,000 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 3,760 USD/TEU และ 4,700 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ปรับลดลง 400 USD/TEU และ 500 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 6,960 USD/TEU และ 8,700 USD/FEU โดยสถานการณ์ผู้ตีขึ้นรวมถึงสถานการณ์ระวางคลี่คลายลงอย่างต่อเนื่อง

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

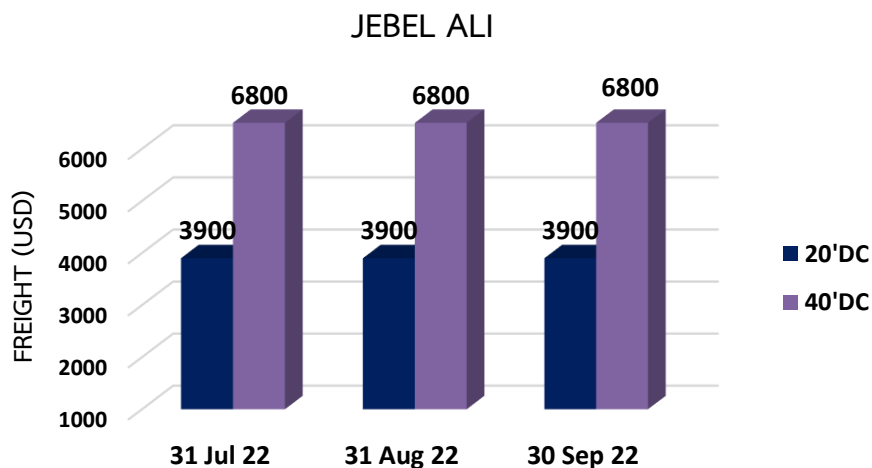
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,000	1,200-1,500	All-in	Effective till 30-Sep-2022
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,800	2,300-2,500	OBS: USD 188/TEU, USD 376/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	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 ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2565



Subject to Low Sulphur Surcharge (Jul. 22): USD 69/TEU และ USD 138/FEU
(Aug. 22): USD 161/TEU และ USD 322/FEU
(Sep. 22): USD 230/TEU และ USD 460/FEU

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

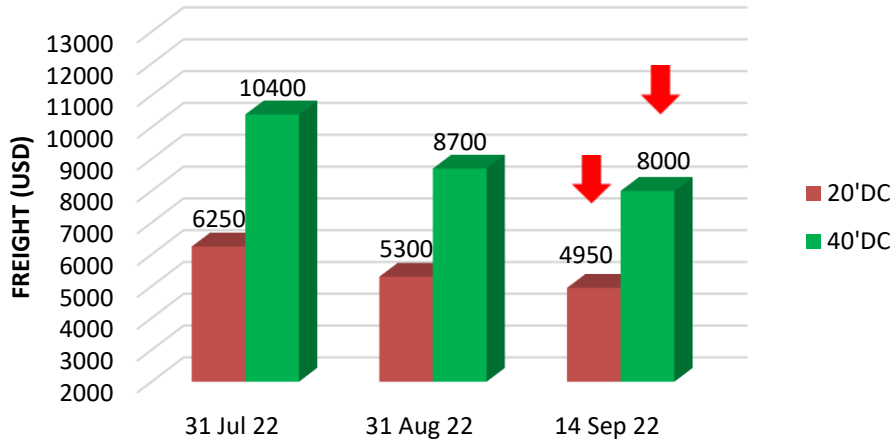


Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Jul. 22): USD 101/TEU และ USD 202/FEU
(Aug. 22): USD 225/TEU และ USD 450/FEU
(Sep. 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 ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2565

EUROPE

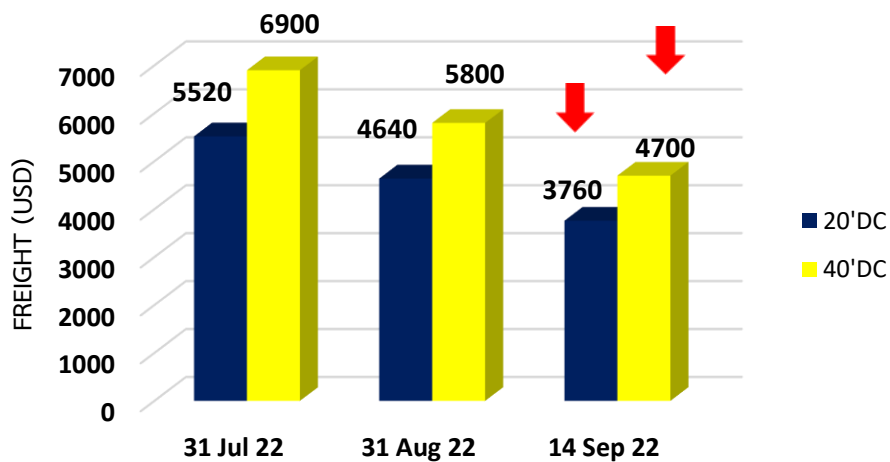


Subject to

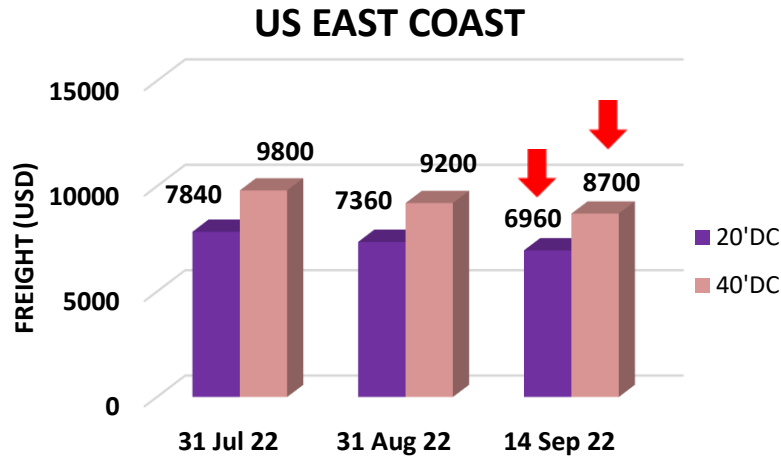
- ISOCC (Jul. 22): USD124/TEU, USD248/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Aug. 22): USD230/TEU, USD460/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Sep. 22): USD300/TEU, USD600/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

US WEST COAST



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



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ CNC

- ประกาศปรับปรุงค่า Bunker Recovery Adjustment Factor (BRAFA) สำหรับสินค้าในเส้นทาง Intra-Asia ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2565 โดยมีรายละเอียดดังตาราง

		Container Type: Dry/Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment																
		Port of Discharge																
Port Of Loading		JP	KR	NC	CC	TW	PRD	HK	PH	VN	TH	KH	SG	MY	ID	MM	BD	
	JP		100	100	100	100	100	100	162	162	162	162	162	162	162	162	162	162
	KR	120		120	120	120	120	120	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214
	NC	80	80		80	80	80	80	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142
	CC	80	80	80		80	80	80	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142
	TW	90	90	90	90		90	90	90	90	152	152	152	152	152	152	152	152
	PRD	80	80	80	80	80		80	80	80	142	80	142	142	142	142	142	142
	HK	80	80	80	80	80	80		80	80	142	80	142	142	142	142	142	142
	PH	214	214	214	214	120	120	120		120	214	214	214	214	214	214	214	214
	VN	162	162	162	162	162	100	100	100		100	100	100	100	100	100	162	162
	TH	162	162	162	162	162	162	162	162	100		100	100	100	100	100	162	162
	KH	162	162	162	162	162	100	100	162	100	100		100	100	100	100	162	162
	SG	152	152	152	152	152	152	152	152	90	90	90		90	90	152	152	152
	MY	162	162	162	162	162	162	162	162	100	100	100	100		100	162	162	162
	ID	162	162	162	162	162	162	162	162	100	100	100	100	100		162	162	162
	BD	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	120		

		Container Type: Refrigerated																
		Port of Discharge																
Port Of Loading		JP	KR	NC	CC	TW	PRD	HK	PH	VN	TH	KH	SG	MY	ID	MM	BD	
	JP			150	150	150	150	150	150	243	243	243	243	243	243	243	243	243
	KR	180		180	180	180	180	180	321	321	321	321	321	321	321	321	321	321
	NC	120	120		120	120	120	120	213	213	213	213	213	213	213	213	213	213
	CC	120	120	120		120	120	120	213	213	213	213	213	213	213	213	213	213
	TW	135	135	135	135		135	135	135	135	228	228	228	228	228	228	228	228
	PRD	120	120	120	120	120		120	120	120	213	120	213	213	213	213	213	213
	HK	120	120	120	120	120	120		120	120	213	120	213	213	213	213	213	213
	PH	321	321	321	321	180	180	180		180	321	321	321	321	321	321	321	321
	VN	243	243	243	243	243	150	150	150		150	150	150	150	150	150	243	243
	TH	243	243	243	243	243	243	243	243	150		150	150	150	150	150	243	243
	KH	243	243	243	243	243	150	150	243	150	150		150	150	150	243	243	243
	SG	228	228	228	228	228	228	228	228	135	135	135		135	135	228	228	228
	MY	243	243	243	243	243	243	243	243	150	150	150	150		150	243	243	243
	ID	243	243	243	243	243	243	243	243	150	150	150	150	150		243	243	243
	BD	321	321	321	321	321	321	321	321	321	321	321	321	321	321	180		180

Freight rate bubble bursts, pushing smaller opportunists out of the transpacific

The Covid freight rate bubble has burst, and the absence of “easy money” is forcing smaller carriers and forwarders to quit the transpacific trade. According to Richie Lin, logistics consultant director at Team Global Logistics, the inflated freight rates of 2020 and 2021 attracted new players to provide transpacific services in search of quick returns.

He explained: “We saw many when port congestion, a lack of labour and equipment shortages created a once-in-a-lifetime opportunity to make big fortunes.” Mr. Lin said investment had poured into the shipping industry the same way venture capitalists poured “hundreds of billions” into start-ups still trying to find their business model and didn’t care if they got their money back.

“They believed their money would be rewarded by finding another Facebook, Apple, Google or Alibaba – but had to invest in many failed companies in the process,” he added. However, Mr Lin said, now the US Federal Reserve had raised interest rates, the mood had changed and the “opportunists are eager to cash-out in fear of being the last one in the house on fire”.

For example, he said, some forwarders were created in 2020 and “just had relations with shipping lines to sell space, but have no real services whether in the Asia or the US”. At the same time, he added, shipping lines which focused on the intra-Asia market, such as WHL, TS lines, and CU-Lines, “all invested resources in providing transpacific services because unprecedented revenues gave every player a chance to make money and stay in the game. But the scenario now has completely changed.”

Indeed, Drewry’s WCI US west coast rate fell to \$6,127 per 40ft last week, and is now 46% lower than a year ago. Mr Lin told The Loadstar decreasing revenues had pushed smaller forwarders and shipping lines out of the transpacific trades, because “now there isn’t much profit”. Nevertheless, if smaller players are pushed out of the market, does it not leave fewer options for cargo owners?

“You can say that, but space allocation is enough, because there will be bigger vessels joining to provide services,” he said. Looking ahead, he noted how consumers were still buying, but predicted container volumes would not resume to the levels experienced last year.

“Forwarders cannot survive with one tradelane; we have to diversify and integrate other services, such as airfreight, warehousing and deliveries. Just like the value investment strategy, only those willing to create value for long-term development can stay alive through numerous business cycles,” Mr Lin added.

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

Monopoly fears push US to veto CIMC takeover of Maersk reefer-maker

US fears that China could gain a near-monopoly of the global reefer container manufacturing industry mean a thumbs-down for China International Marine Containers’ (CIMC) \$1bn takeover of Maersk Container Industry (MCI). The US Department of Justice (DoJ) said yesterday the deal would have combined two of the world’s four suppliers of insulated containers and give China’s state-owned enterprises a 90% market share.

DoJ antitrust division assistant attorney general Jonathan Kanter explained: “American consumers depend on the global cold supply chain for many everyday essentials. CIMC’s acquisition of MCI threatened to harm this critical aspect of our economy, leading to higher prices, lower quality and less resilience in global supply chains.

“It would have cemented CIMC’s dominant position in an already consolidated industry, and eliminated MCI as an innovative, independent competitor. The deal also would have substantially increased the risk of co-ordination among the remaining suppliers in the marketplace, most of which would have been aligned through common ownership and related alliances.” CIMC, the world’s largest container manufacturer, is majority owned by China state-owned conglomerate China Merchants Group, acquiring MCI would have strengthened its position. Second-ranked Dong Fang International is also China state-owned, via Cosco Shipping Development.

Established by Maersk in 1991, MCI now makes only reefers. AP Møller Maersk CFO Patrick Jany said: “It is unfortunate that the transaction will not happen. Throughout the process, MCI has performed very well, thanks to the dedication of all its employees.

“Maersk will continue to be the proud owner of MCI and we will now assess the best structural set-up for it to ensure the long-term development of the business.”

CIMC said: “Despite the best efforts of both parties, due to the huge uncertainty in the review of the concentration of container manufacturers, the transaction pre-requisites [meeting the antitrust authorities’ approval] may not be reached. We will continue to develop the cold chain business and broaden our income sources.”

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

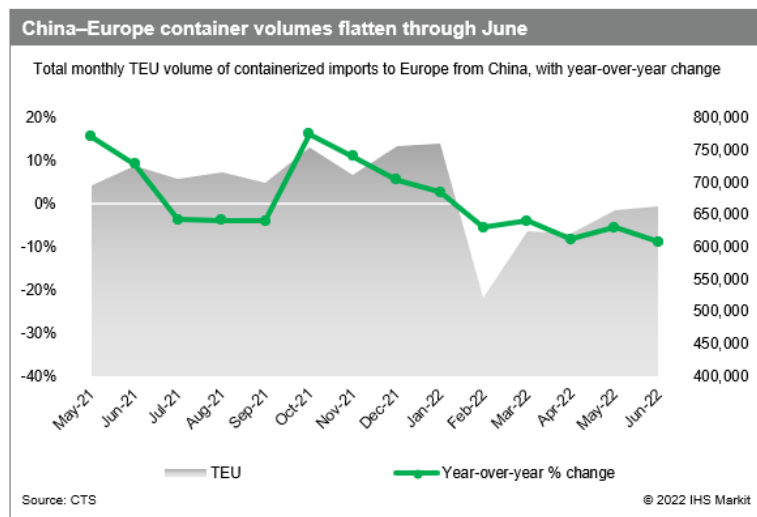
Europe awash with excess inventory as demand slows

European shippers are delaying or canceling import orders as full warehouses across the continent and deteriorating consumer demand leave cargo owners with a growing number of stores loaded with unwanted inventory.

A steep drop in demand across Europe’s manufacturing sector has seen a build-up in unsold goods as firms find it difficult to shift finished products to their markets, according to the Eurozone purchasing manager’s index for August from S&P Global, the parent company of JOC.com.

“Manufacturing remained mired in contraction in August, seeing another record accumulation of stocks of finished goods as firms were unable to shift products in a falling demand environment,” Andrew Harker, economics director at S&P Global Market Intelligence, said in his analysis of the survey data.

Post-production inventories in Europe increased at the sharpest pace in more than 25 years of data collection in August, with the rate of accumulation hitting a record high for the second month in a row. “This glut of inventories suggests little prospect of an improvement in manufacturing production any time soon,” Harker said.



Markus Panhauser, head of ocean freight in Europe for DHL Global Forwarding, explained that the high stock levels were a result of shippers placing orders earlier than usual over the past year to offset port congestion, shortages in raw materials, and growing bottlenecks in inland logistics. But when the cargo began to arrive in European ports, it quickly filled all available storage space and coincided with declining consumer demand amid a deepening cost-of-living crisis and runaway inflation.

“These full warehouses have triggered quite significant order shifts on the customer side --orders have been delayed or even cancelled, and some customers are even facing cash flow issues due to the high level of stocks,” Panhauser told JOC.com.

Falling demand is one of the main issues facing European importers as they struggle to pare down the glut in inventory that affects both sales and the ability to meet minimum quantity commitments (MQCs) agreed with carriers. “When I look at inventories [in Europe], we are seeing that there is a lot of inventory in the system and there are many companies that will have to move a lot of that inventory,” Carlos Alberini, CEO of fashion retailer Guess, told analysts in a second quarter earnings call Wednesday.

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

Europe facing runaway inflation

There is no good news on the European economic front. Inflation in the European Union reached 9.8 percent in July, a 25-year high and up from 9.6 percent in June.

McKinsey's latest European Consumer Pulse Survey, carried out in June, found that consumers were buying smaller quantities or delaying purchases, with basic needs such as food, transport, and energy accounting for a higher share of household budgets. Spending on discretionary items has been cut, as has money put toward savings.

The slowing demand can be seen in both containerized imports from China — Europe's largest trading partner — through the first half of the year, and in rate levels on the Asia-North Europe trade that have tumbled since Jan. 1.

Europe's import volume from China in the first half of 3.84 million TEU was down almost 5 percent compared with the first six months of 2021, with January 2022 the last month a year over year increase was reported, according to the latest available data from Container Trades Statistics (CTS). Average spot market rates from China to North Europe valid for 30 days or less have fallen 38 percent since Jan. 1, and at \$5,030/TEU have now fallen below the long-term contract rate level that is at \$5,054/TEU, according to rate benchmarking platform Xeneta.

Sea-Intelligence Maritime Analysis noted in its Sunday Spotlight newsletter this week that spot rates historically increase in August. However, the spot rate decline this August, atypical as it was, was also the second-largest rate drop during that month since 2012. The analyst's rate projection for September shows a 28 percent decline in Asia-North Europe spot rates compared with last September.

For context, even with the significant decline in average China-North Europe rates since the beginning of the year, the spot market price is still five times that of August 2019, and the long-term contract rate level is almost six times higher than pre-pandemic.

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 26 Aug 2022	Current Index 2 Sep 2022
Comprehensive Index			3429.83	2847.62
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	4.5%	4441	4252
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	6%	5071	4774
USWC (Base port)	USD/FEU	23%	5134	3959
USEC (Base port)	USD/FEU	5.5%	8801	8318
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	14%	2057	1767
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5%	2797	2662
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	4%	5649	5429
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.5%	5064	4950
South America (Santos)	USD/TEU	9.5%	8828	7981
West Japan (Base port)	USD/TEU	0%	327	327
East Japan (Base port)	USD/TEU	4%	317	305
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	5%	591	562
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.5%	262	256

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งอ่อนตัวลงเล็กน้อย ในขณะที่ค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดในการขนส่งสินค้าเริ่มส่งสัญญาณการตกลง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ภาพรวมตลาดการขนส่งและ Demand เริ่มหยุดโต ส่วนค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ภาพรวม Demand และ Supply คงที่ ในขณะที่ค่าระวางปรับยังคงปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ปัจจัยความต้องการตลาดขนส่งตกลง ส่วนค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อยจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ภาพรวมตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลงเล็กน้อยจากสัปดาห์ที่แล้ว