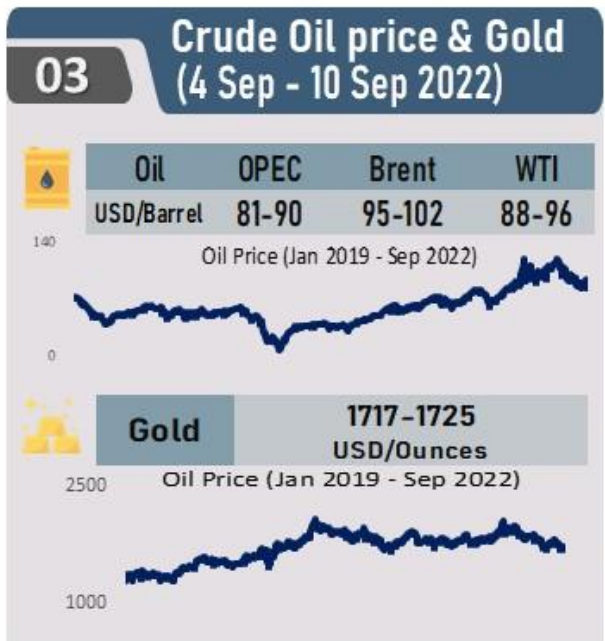
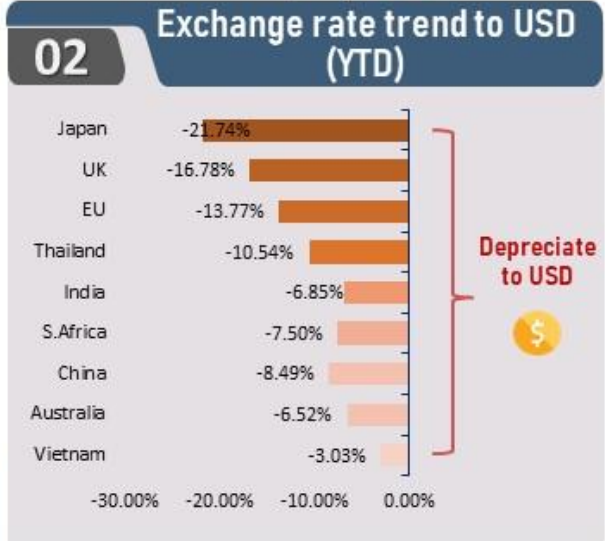


Weekly Briefing (14 September 2022)

01 THB rate / currencies

| | | | |
|------------|------------|------------|------------|
| | | | |
| USD | EUR | GBP | AUD |
| 36.41 | 36.75 | 42.33 | 24.91 |
| | | | |
| CNY | JPY | INR | VND |
| 5.257 | 0.2553 | 0.4573 | 0.0015 |



05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

1. Typhoon Muifa to shut China ports for second time in 10 days
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3U1f00K>
2. Singapore Named "Best Global Seaport" For The Second Year
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3RGcHij>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

สัปดาห์ที่ 36 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 | |
| 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 | Effective till 30-Sep-2022 |
| 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) | 4,200 | 6,600 | ISOCC: USD 300/TEU, USD 600/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU | |
| | Subject to ENS USD 30/BL | | | |
| Thailand - US West Coast | 2,440 | 3,050 | | |
| Thailand - US East Coast | 4,970 | 7,100 | | |
| (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 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 แต่ค่า IMO Sox Compliance Charge มีการปรับเพิ่มขึ้น สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคองที เช่นเดียวกัน อยู่ที่ 4,300 USD/TEU และ 7,600 USD/FEU ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางคองที

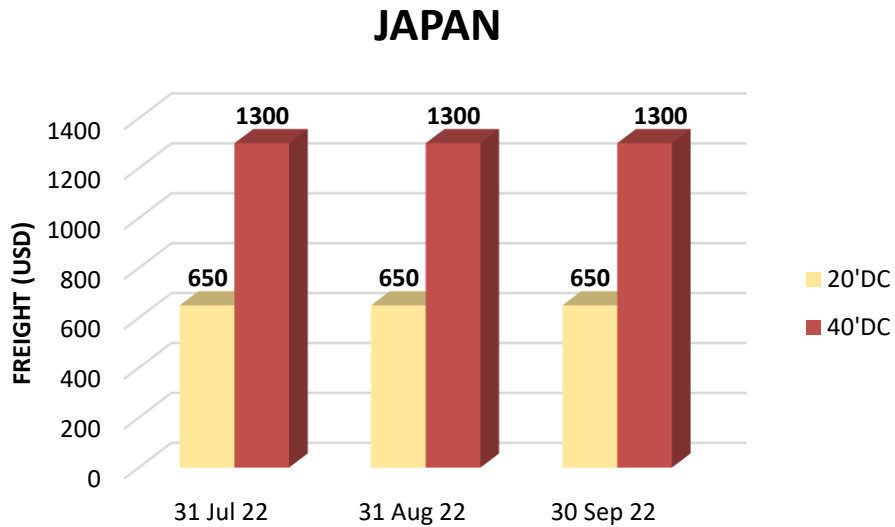
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนกันยายน อยู่ที่ 2,803-2,903 USD/TEU และ 5,606-5,756 USD/FEU โดย ค่า FAF ปรับลดลง ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนกันยายน ค่าระวางปรับลดลง 350 USD/TEU และ 700 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 4,950 USD/TEU และ 8,000 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนกันยายน ค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับลดลง 1,320 USD/TEU และ 1,650 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,440 USD/TEU และ 3,050 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ปรับลดลง 1,990 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 4,970 USD/TEU และ 7,100 USD/FEU โดยสถานการณ์ตู้ ดีขึ้น รวมถึงสถานการณ์ระวางคลี่คลายลงอย่างต่อเนื่อง

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

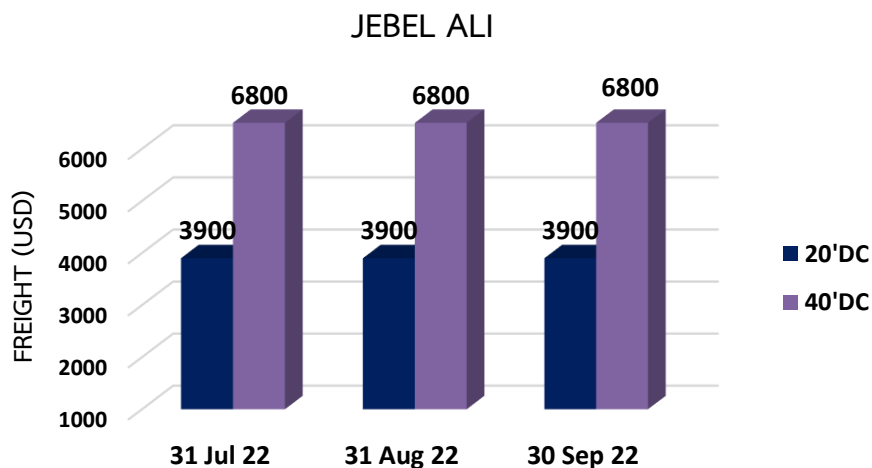
| ROUTE | SIZE | | Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge | Remark |
|--|---------|-------------|--|----------------------------|
| | USD/20' | USD/40' | | |
| Thailand-Hong Kong | 1,000 | 1,200-1,500 | All-in | Effective till 30-Sep-2022 |
| Thailand-Shanghai | | | | |
| Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama) | 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

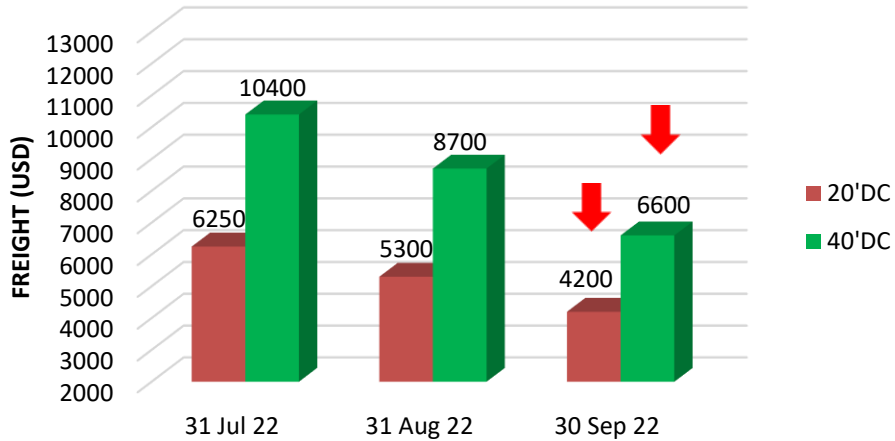


Subject to

- 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

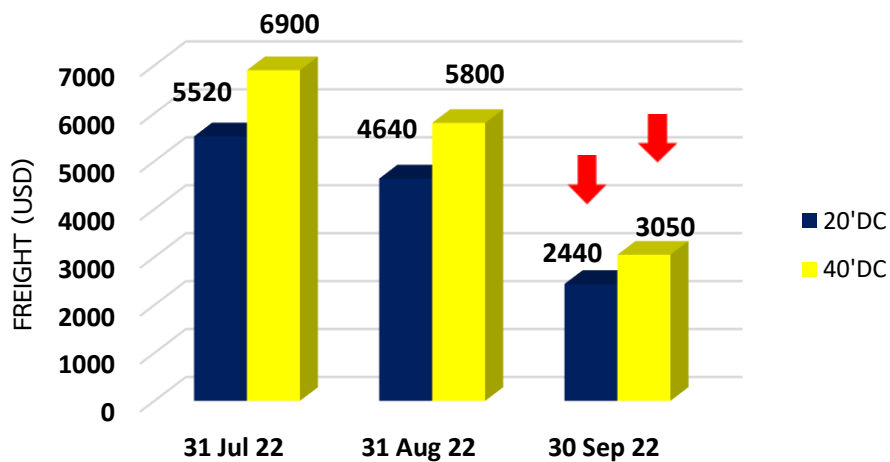


Subject to

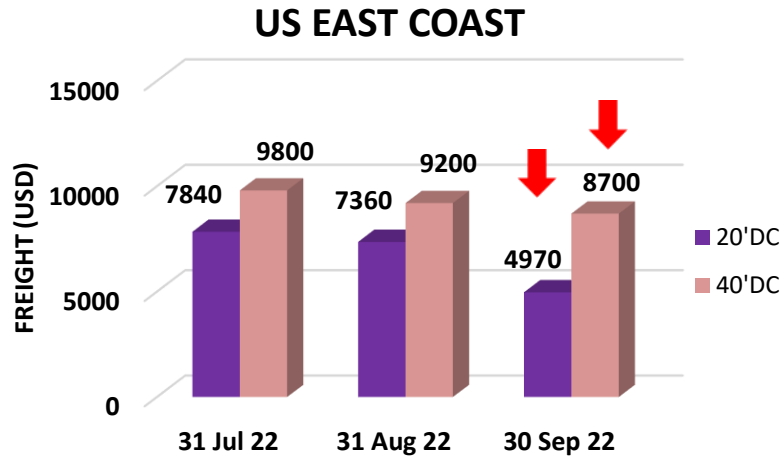
- ISOCC (Jul. 22): USD124/TEU, USD248/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Aug. 22): USD230/TEU, USD460/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
(Sep. 22): USD300/TEU, USD600/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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

Shipper seeks \$600,000 from CMA CGM in latest FMC complaint

A US-based shipper is alleging that CMA CGM has withheld five of its ocean containers for several months overseas without reason and is seeking \$600,000 in damages to compensate for storage fees charged and lost business, according to a complaint filed with the Federal Maritime Commission (FMC). The filing is the latest made by a shipper against a major carrier following the Ocean Shipping Reform Act of 2022 (OSRA-22) being signed into law June 16. In the wake of OSRA-22, the FMC has made it easier to submit a complaint without the costly need for processing fees and attorneys.

Marine Transport Logistics (MTL), a non-vessel-operating common carrier (NVO) with a staff of 30 based in New Jersey, says that in March it asked CMA CGM to reroute five containers to Port of Bremerhaven in Germany because of the war in Ukraine. The cargo, however, ended up in the port city of Constanta in Romania, where the boxes remained for months despite MTL’s repeated requests to send them to the Germany, the NVO said in its complaint.

MTL said it attempted to follow up several times in March and April with CMA CGM, but alleges the carrier didn’t respond and “failed to advise as to the nature of the extent of the delay in Constanta.” On Apr. 21, CMA CGM sent the first demurrage bills linked to the containers idling in Constanta, according to MTL.

MTL says CMA CGM responded in June that the containers would be delivered to Bremerhaven in July. It is not clear from the complaint where the containers are now, but MTL says they have not to date been released by CMA CGM and that storage fees continue to accumulate. Alla Solovyeva, president of MTL, declined to comment and instead deferred questions to her attorney, who did not respond to a request for comment. CMA CGM also declined to comment.

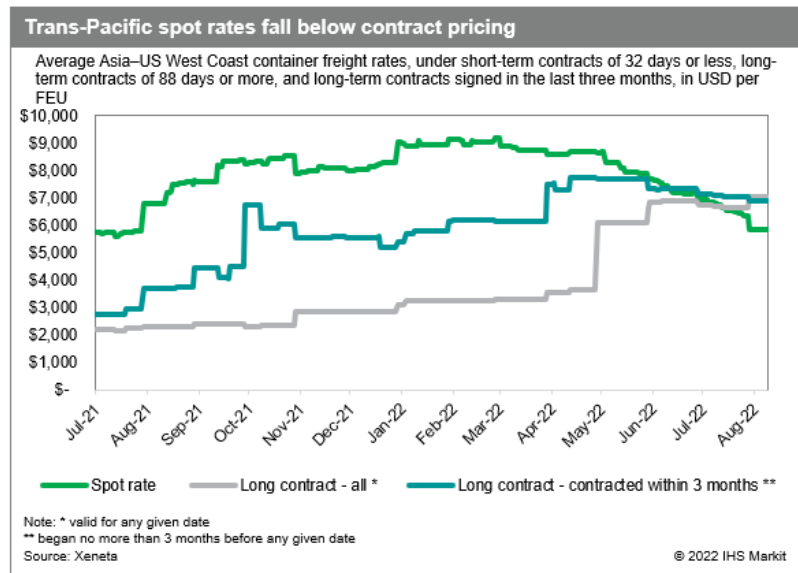
Source: <https://www.joc.com/>

Shadow of blank sailings looms over weakening trans-Pacific

With volumes slowing and spot rates rapidly eroding on the eastbound trans-Pacific, expectations are building that carriers will soon pull the lever of capacity management. It is a strategy they would return to for the first time since 2020. When volumes evaporated at the outset of the COVID-19 pandemic in the spring of that year, ocean carrier alliances swiftly removed underutilized trans-Pacific capacity in a stark display of the blank sailing capability they had gradually been acquiring over approximately five years leading to that moment.

When volumes rapidly recovered a few months later and then soared far beyond pre-pandemic levels throughout 2021 and into this year, carriers canceled trans-Pacific sailings — but almost entirely as a result of US port congestion and other factors such as China’s COVID-19 lockdowns making scheduled departures from Asia

“Right now it feels to me that the market is being allowed to behave as it should under free market conditions. In other words we’re not seeing a lot of blank sailing intervention,” said Bill Smith, vice president of business development at CV International, Inc., a non-vessel-operating common carrier (NVO). “But my personal opinion is that the carriers probably have a floor in mind and if they see the decline in demand longer term, they can, and I expect



they will, shore things up in terms of blank sailings capability which they have proven extremely capable of doing when they choose, but I am not seeing that in a strong manner, at least not yet.”

Currently, “I don’t think the market has found its new normal. There will be a new normal, but none of us know when that will be,” Smith said. Indeed, with volumes slowing and capacity freed up as port congestion has eased, at least on the West Coast, all signs are pointing to that day approaching, perhaps soon.

Alan Murphy, CEO of Sea-Intelligence Maritime Analysis, told JOC.com Thursday its data did not currently show any increase in blank sailings over the baseline seen in 2022. But he added that capacity was increasing as it was released from the normalizing of extended supply chains. “As demand remains weak, it would make sense — purely from the perspective of balancing utilization — for the carriers to start increasing blank sailings, but we’re not seeing it yet,” he said.

Part of the challenge facing carriers is the need to pare back significantly increased capacity deployed on the trans-Pacific during the pandemic surge.

“We probably have 50 percent more capacity in the Pacific today than we had in 2019,” Maersk CEO Soren Skou told an earnings call on Aug. 3. As much of that capacity was re-deployed from other trades, an unwinding of the trans-Pacific deployment will likely need to occur.

Murphy wrote in this week’s Sunday Spotlight newsletter that given carriers’ currently scheduled vessel deployment on the trans-Pacific, capacity growth would outpace even the most generous assumptions of demand growth. This would have the effect of firmly dropping utilization below the 90 percent threshold and signaling continued downward pressure on freight rates, a situation that would reveal carrier appetite for capacity deployment.

“The question is how the market would respond to such tactical capacity management at present, as freight rates are certainly coming down, and seemingly faster than was expected, but they are still considerably above pre-pandemic levels, so the carriers may find quite a lot of opposition to blank sailings right now, especially as schedule reliability remains horrendous,”

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

Carriers blank sailings ahead of China’s fall festival

Amid weakening demand and flagging spot freight rates, two container alliances have announced plans to trim trans-Pacific vessel capacity. But the moves likely have more to do with the traditional slowdown during China’s Golden Week and may do little to stem the slide in spot rates, according to one analyst.

Over the past week, members of the 2M Alliance and THE Alliance have released schedule updates that list 10 weekly calls for services into the Southern California ports as “blank” for sailings departing Asia approximately from mid-September to early October. It takes about 20 days for a ship from Asia to reach the US West Coast.

Another six sailings to the US East Coast will be blanked over the same time. It takes about 35 to 40 days for a ship from Asia to reach the US East Coast. Other services into the US East and Gulf coasts and Western Canada will be delayed one to two weeks from their originally scheduled departure.

Canceled sailings have been the highly anticipated response to the decline in spot rates, which are trending below contract rates and prompting shippers to attempt to negotiate better deals with carriers. But Alan Murphy, CEO of Sea-Intelligence Maritime Analysis, told JOC.com that blank sailings typically pick up close to China’s traditional fall celebration

“We usually see a lot of blank sailings around Golden Week, which falls in the first week of October, and I suspect that is what you’re seeing now,” Murphy said. He said his own tracking of blank sailings shows even higher numbers of blank sailings — 20 into the US West Coast and 14 into the US East Coast — for departures through October.

“As for whether this is active capacity management to prevent rates from sliding, it does not at present seem out of the ordinary for Golden Week,” Murphy said. “Utilization will drop considerably in the coming weeks, unless carriers start to blank much more than they are. The question is whether this will go down well with shippers and regulators, as rates are still considerably above pre-pandemic levels, even if they are falling.”

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 2 Sep 2022 | Current Index 9 Sep 2022 |
|-----------------------------------|---------|-----------|------------------------------|-----------------------------|
| Comprehensive Index | | | 2847.62 | 2562.12 |
| Service Routes | | | | |
| Europe (Base port) | USD/TEU | 20% | 4252 | 3877 |
| Mediterranean (Base port) | USD/TEU | 10% | 4774 | 4222 |
| USWC (Base port) | USD/FEU | 20% | 3959 | 3484 |
| USEC (Base port) | USD/FEU | 7.50% | 8318 | 7767 |
| Persian Gulf and Red Sea (Dubai) | USD/TEU | 7.50% | 1767 | 1481 |
| Australia/New Zealand (Melbourne) | USD/TEU | 5.00% | 2662 | 2489 |
| East/West Africa (Lagos) | USD/TEU | 2.50% | 5429 | 5197 |
| South Africa (Durban) | USD/TEU | 2.50% | 4950 | 4817 |
| South America (Santos) | USD/TEU | 5.00% | 7981 | 7183 |
| West Japan (Base port) | USD/TEU | 5.00% | 327 | 325 |
| East Japan (Base port) | USD/TEU | 5.00% | 305 | 315 |
| Southeast Asia (Singapore) | USD/TEU | 7.50% | 562 | 463 |
| Korea (Pusan) | USD/TEU | 2.50% | 256 | 253 |

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งอ่อนตัวลงต่อเรื่อง ในขณะที่ค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่องเช่นเดียวกัน สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดในการขนส่งสินค้ายังคงที่ ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ภาพรวมตลาดการขนส่งและ Demand ยังซบเซา ส่วนค่าระวางยังคงปรับลดลงอย่างมาก สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ภาพรวม Demand และ Supply คงที่ ในขณะที่ค่าระวางปรับยังคงปรับลดลงอย่างต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ ปัจจัยความต้องการตลาดขนส่งตกลง ส่วนค่าระวางปรับขึ้นจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ภาพรวมตลาดการขนส่งทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลงเล็กน้อยจากสัปดาห์ที่แล้ว
