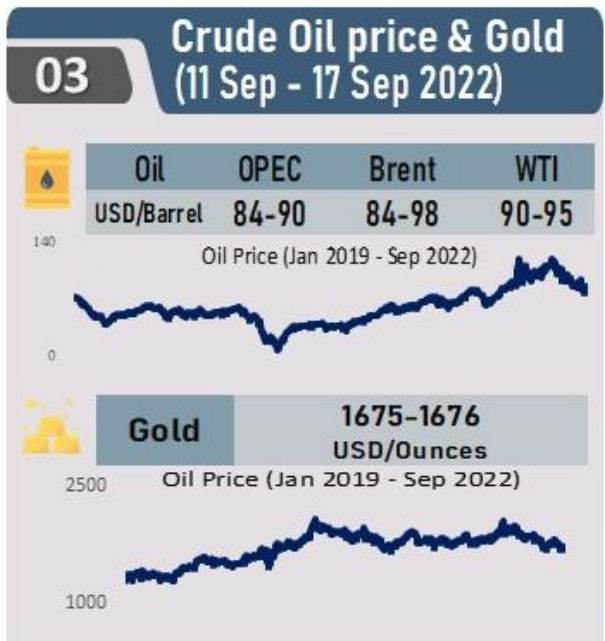
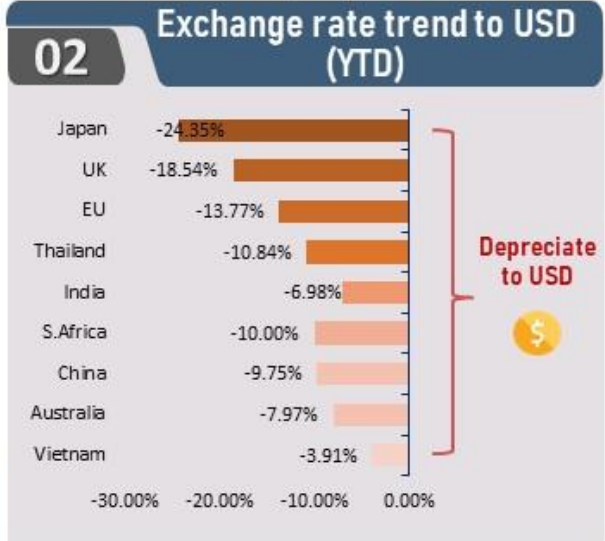


# Weekly Briefing (19 September 2022)

### 01 THB rate / currencies

<b>USD</b>	<b>EUR</b>	<b>GBP</b>	<b>AUD</b>
36.81	36.87	42.01	24.73
<b>CNY</b>	<b>JPY</b>	<b>INR</b>	<b>VND</b>
5.27	0.2575	0.4619	0.0015



### 05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

- The Global Race to Hike Rates Tilts Economies Toward Recession  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bloom.bg/3Bu6dMm>
- Workers at two big British ports to strike later this month  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3LmbtGB>

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

## สัปดาห์ที่ 37 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

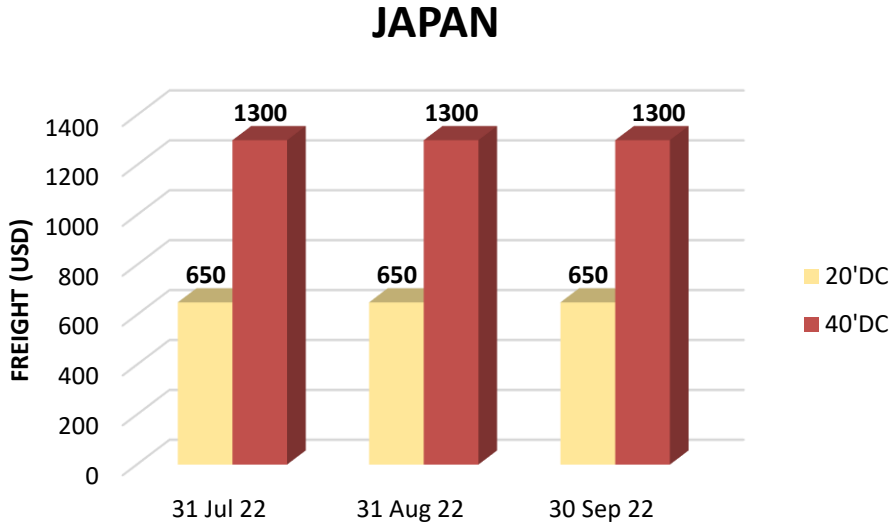
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนกันยายน อยู่ที่ 2,803-2,903 USD/TEU และ 5,606-5,756 USD/FEU โดย ค่า FAF ปรับลดลง ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนกันยายน ค่าระวางปรับลดลง 350 USD/TEU และ 700 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 4,950 USD/TEU และ 8,000 USD/FEU

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนกันยายน ค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับลดลง 1,320USD/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)**

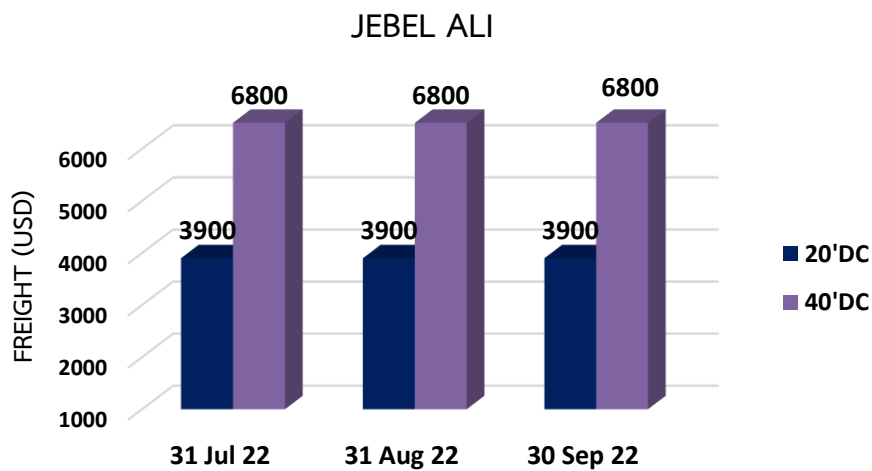
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,000	1,200-1,500	All-in	Effective till 30-Sep-2022
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,800	2,300-2,500	OBS: USD 188/TEU, USD 376/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)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



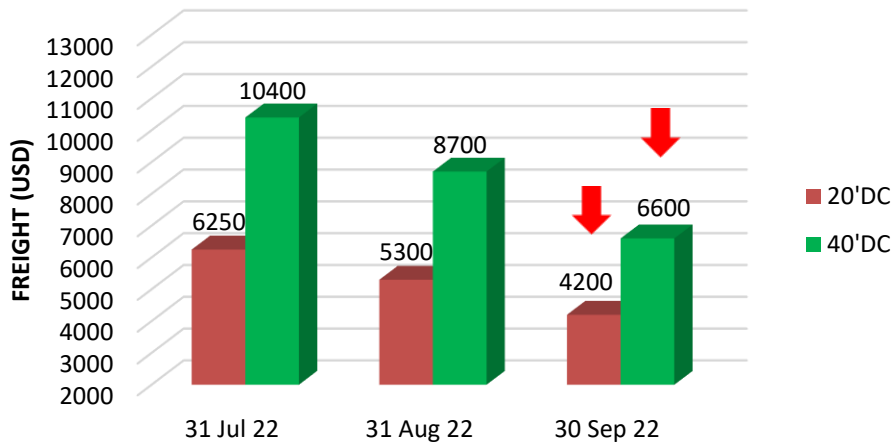
Subject to

- 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



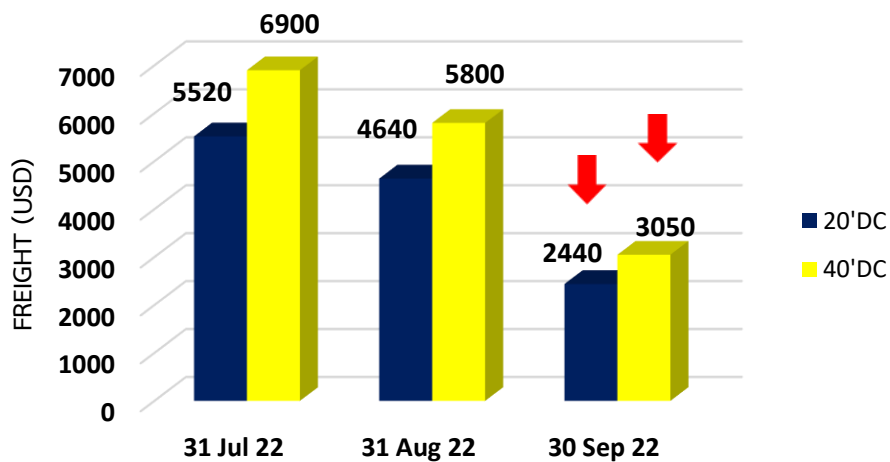
Subject to

- 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

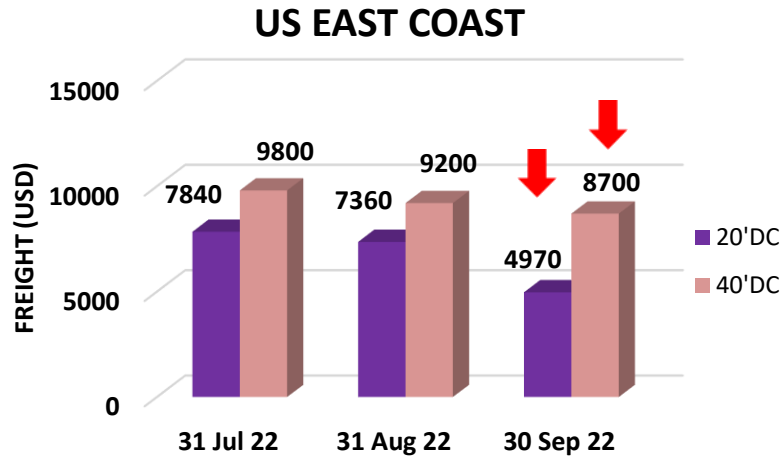
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต

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

**US imports set to be bolstered by Pacific rate decline and strong dollar**

Transpacific ocean rates might be experiencing a “post-Covid plummet”, but US import volumes remain high and lower freight rates could be “good for the economy”. As The Loadstar reported yesterday, the latest Shanghai Containerised Freight Index (SCFI) showed rates from Shanghai to Los Angeles declining 32% in the space of a fortnight, to \$3,500 per 40ft.

As a result, the market has “entered a new phase”, according to Flexport. The forwarder added: “The transpacific eastbound (TPEB) specifically is seeing a post-Covid plummet. “Multiple trades are experiencing rate declines from their pandemic highs, but the TPEB has been declining at an unprecedented rate since late July. Far from a traditional peak season on the trade, rates are plummeting to levels not seen since 2020.”

Flexport said the drop was down to traditional supply and demand factors – supply has remained stable for the past two quarters, while demand has been decreasing due to high US inventory levels and consumers returning to spending on services. “So far, there’s no indication of where or when rates will settle,” Flexport noted. “Golden Week in early October will provide a breather, likely before an October and November demand lull where, traditionally, TPEB sees some of the lowest rates of the year. “While rate declines are good for cost savings, there’s still a lot of challenges out there with congestion, chassis shortages, and more blanks on the horizon.”

According to logistics technology platform Descartes, US container imports dropped 1.8% year-on-year in August, ending a record-setting run since mid-2020. It said: “While the August number was down slightly compared with the same month in 2021, it remained above 2.5m teu, which is still quite high, and above the level that has caused port congestion and delays for the last 18 months.

“The potential impact of a slowing economy, peak season, inflation and fuel costs are all clouding the view of future import volumes.” However, Richie Lin, logistics consultant director at Team Global Logistics, said the container market was likely adjusting back from the Covid era, rather than reflecting the impact of recession.

He explained: “In the past two years, unstable transit times caused by port congestion, and a lack of labour and equipment, pushed customers to change their inventory strategy from JIT (Just In Time) to JIC (Just In Case). They had to overbook for more products to avoid empty shelves, then the bullwhip effect made everyone in the supply chain acquire redundant raw materials and products. “After lockdowns were over in the US, port congestion and labour shortages were eased gradually, so the transit time was shortened to make inventories higher than customers expected. As a result, customers had to stop or slow down the import arrangement to digest the overwhelmed inventories and reschedule the production cycle.

“The lesser demand also triggered shipping lines and airlines to decrease freight rates. Decreasing rates are good for a healthy economy because it can help to lower consumer prices, then make consumers more willing to buy products,” Mr Lin added, noting the strong US dollar would also work in the US consumers’ favour and boost imports.

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

#### **US August imports from Asia defy weakening fundamentals**

US imports from Asia showed no signs of slowing down in August, shrugging off the weakening market indicators of falling spot rates and vessel over-capacity that normally signal a softening of freight volumes. Asian imports last month totaled 1.72 million TEU — up 3.5 percent from July and 8.3 percent higher than August 2021, according to data released Thursday by PIERs, a JOC.com sister product within S&P Global.

Ports on the East and Gulf coasts continued a year-long trend of increasing their market share of Asian imports as retailers shift discretionary cargo away from the West Coast while contract negotiations between the International Longshore and Warehouse Union and terminal operators drag on beyond the July 1 expiration of the previous coastwide contract.

The West Coast share of US imports from Asia this year through August declined to 58.2 percent, down from 61.2 percent in the first eight months of 2021. The East Coast share of Asian imports rose to 34.7 percent from 32.8 percent, while the Gulf Coast share was 6.8 percent, up from 5.6 percent, according to PIERs. East and Gulf coast ports continue to gain market share even though vessel backlogs are more of a problem at those gateways and West Coast ports are relatively fluid compared with early this year. According to PIERs, East and Gulf coast ports combined handled 5.6 million TEU of Asian imports in January through August, up from 4.9 million TEU in the year-ago period. The 14.6 percent increase in container volume has resulted in record vessel backlogs and inland supply chain congestion at some of those gateways.

Tim Denoyer, senior vice president and analyst at the transportation consultancy ACT Research, told the Intermodal Association of North America (IANA) annual conference in Long Beach on Wednesday to expect supply chain bottlenecks at those ports through the end of the year. “The East Coast infrastructure is not set up for this level of volume. It [congestion] will persist through the peak season,” Denoyer said.



August is typically considered the start of the peak shipping season as holiday merchandise begins to flood into the US. This year, however, retailers fast-forwarded their imports in advance of the West Coast labor negotiations, and retailers and industry analysts earlier this summer indicated that the “heaviest part” of the peak season may have already occurred.

The PIERS data for August contrasts with the forecast of the National Retail Federation, which last week said it expected August import volumes into the US to show a year-on-year decline of 4.3 percent.

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

### **Shippers face lengthy transshipping delays via Central America**

Shippers are facing delays of up to four weeks in transshipping cargo through Central American and Caribbean ports due to tight vessel capacity and schedule disruption, carriers and freight forwarders say. The problems, which have been exacerbated by disruption at US ports, have affected north-south, Asia-South America, and regional cargo shipments, shipping executives told JOC.com.

But some carriers expect the cargo crunch to ease in the next few weeks as port delays are resolved. “We have cases where cargo is waiting for four weeks to be transshipped in Panama for onward shipment to northern Brazil, including Manaus,” Carlos Fuchs, commercial director of Brazil freight forwarder Royal Cargo, told JOC.com. “We have identified difficulties in transshipment services at the ports of Balboa , Cristóbal, and Manzanillo.”

“I’ve heard some carriers are no longer accepting bookings from south China to Manaus until they can clear their cargo backlog in Panama,” Fuchs added. “This year, almost 70 percent of the cargo destined for Manaus has been via Panama so it is affecting a lot of our clients in the region.”

Maersk said in a market update that feeder services connecting via Panama, northern Brazil, and the Caribbean were full and cargo was being rolled, although the carrier expected the situation to improve this month. Maersk spokesperson Rainer Horn added that schedule disruptions in the US Gulf were also causing congestion at terminals in Panama.

“Colleagues in Latin America confirm we have a backlog of cargo between Panama and Cartagena [Colombia], although they expect that the backlog should be cleared towards early October,” Horn told JOC.com.

Labor shortages a factor - Hapag-Lloyd said vessel schedule delays have affected the length of time containers stay in port waiting for onward connections.

“Sometimes containers have stayed more than 21 days waiting for connections,” Sergio Hurtado, regional operations senior vice president for Hapag-Lloyd South America, told JOC.com. “In the case of Panama, we had delays with cargo moving to North America and Venezuela, mainly.”

He said labor shortages due to COVID-19 was an added factor that affected port productivity, although the labor situation was much better at Latin American ports now than six months ago.

Manzanillo International Terminal (MIT) at Colon, Panama, confirmed cargo is being delayed, which it said is due to vessel schedule disruption. “As with other terminals in the region, we keep dealing with longer cargo dwell times as a result of delayed vessel arrivals,” MIT spokesperson Juan Carlos Croston told JOC.com.

Panama Ports Company, controlled by Hong Kong’s Hutchison Ports, said its Balboa terminal was running well with plenty of capacity and no delays or yard congestion. At Cristóbal, cargo connection times “depend largely on the way the shipping lines operate,” Alejandro Kouruklis, Hutchison Ports’ Panama director of government relations, told JOC.com.

“In PPC Cristobal, the majority of the services we handle are for [Mediterranean Shipping Co.] and it decides the trade routes and destination, including which terminals in Panama to call since it uses three terminals on the Atlantic side of Panama, as well as the priority of the cargo it carries,” Kouruklis 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 9 Sep 2022	Current Index 16 Sep 2022
Comprehensive Index			2562.12	2312.65
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	3877	3545
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	4222	3777
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	3484	3050
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	7767	7176
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1481	1232
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	2489	2262
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	5197	5022
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	4817	4654
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	7183	6342
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	325	321
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	315	311
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	463	403
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	253	265

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ตลาดการขนส่งคงที่ Demand ขาดปัจจัยในการเติบโต ในขณะที่ค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดในการขนส่งสินค้าอ่อนแอ ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ภาพรวมตลาดการขนส่งยังอ่อนแอ ปัจจัยพื้นฐานด้านอุปทานและอุปสงค์ค่อนข้างอ่อนแอ ส่วนค่าระวางลดลงอย่างต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ภาพรวมในตลาดมีเสถียรภาพ ในขณะที่ค่าระวางปรับยังคงปรับลดลงอย่างต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ Demand ด้านการขนส่งยังคงชะลอตัวอย่างต่อเนื่อง ส่วนค่าระวางปรับลดลงจากสัปดาห์ที่แล้ว สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น ภาพรวมตลาดการขนส่งคงที่ ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อยจากสัปดาห์ที่แล้ว

-----