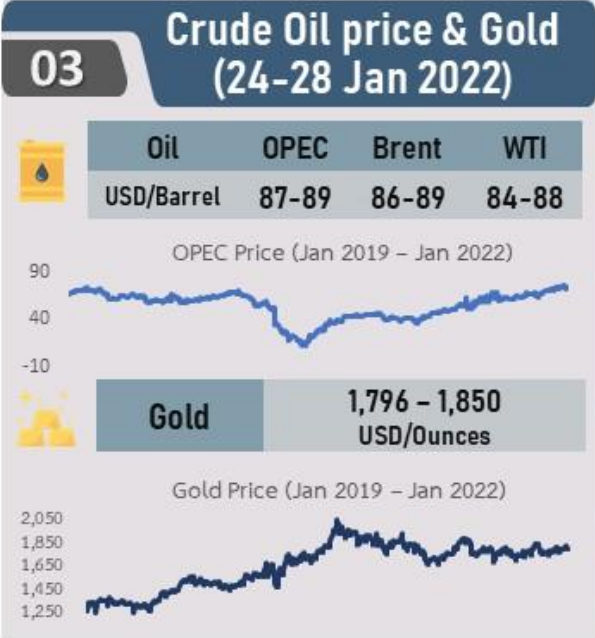
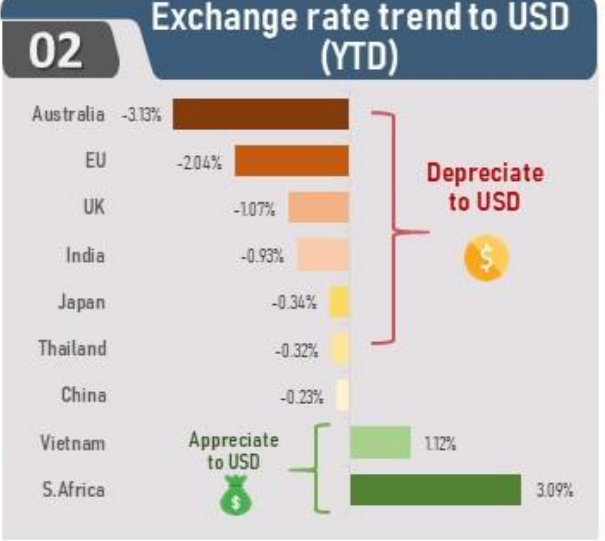


Weekly Briefing (31 Jan 2022)

01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
33.31	37.11	44.58	23.46
CNY	JPY	INR	VND
5.23	0.29	0.44	0.0015



05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

- Federal Reserve points to interest rate hike coming in March
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://cnb.cx/3o2FTDm>
- Port Congestion Spreads Across More U.S. Import Gateways
รายละเอียดข่าว : <https://on.wsj.com/3HaYd4y>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

สัปดาห์ที่ 4 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 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 90/TEU, USD 180/FEU War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU	Effective till 28-Feb-2022
Thailand - South Korea (Busan)	600	1,200	LSS: USD 100/TEU, USD 200/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	700	1,400		
Thailand - Nhava Sheva	4,100	6,100	ISOCC: USD 71/TEU, USD 142/FEU	
Thailand - Melbourne	4,000-4,050	8,000-8,100	FAF: USD 134/TEU, USD 268/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	4,200	7,400	Subject to ISOCC USD 150/TEU, USD 300/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	8,200	14,300	ISOCC: USD124/TEU, USD 248/FEU PSS: USD500/TEU, USD1,000/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	Standard Rate: 10,000	Standard Rate: 12,650/13,300		
Thailand - US East Coast	Standard Rate: 13,360	Standard Rate: 16,700/17,500	Effective till 31-Jan-2022	
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2565 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียมีการปรับเพิ่มขึ้นในบางเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางตู้ 20' ปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/20' ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 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 สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 4,200 USD/TEU และ 7,400 USD/FEU สถานการณ์เส้นทางเอเชีย พบว่าปัญหาเรื่องตู้ขาดแคลนเริ่มมีทิศทางดีขึ้น ยกเว้นเส้นทางเกาหลี ที่อาจยังคงพบปัญหา ในขณะที่ระวางเรืออยู่ในระดับที่สามารถรองรับได้ แต่ยังคงพบปัญหาเรือล่าช้า

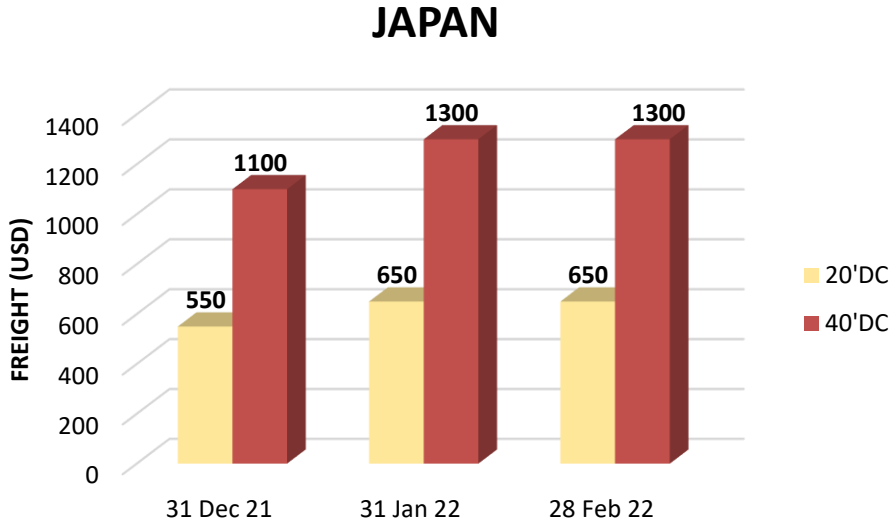
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 150 USD/TEU และ 300 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ระหว่าง 4,000-4,050 USD/TEU และ 8,000-8,100 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 8,200 USD/TEU และ 14,300 USD/FEU โดยมีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า LSS และยังคงมีการเรียกเก็บค่า PSS ซึ่งสถานการณ์ขณะนี้สถานการณ์ตู้เริ่มคลี่คลาย แต่ยังคงพบปัญหาเรือล่าช้า และระวางเรือที่อาจสามารถรับจองระวางได้ช่วงกลางเดือนกุมภาพันธ์เป็นต้นไป

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 28-Feb-2022
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	2,100	2,400	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		

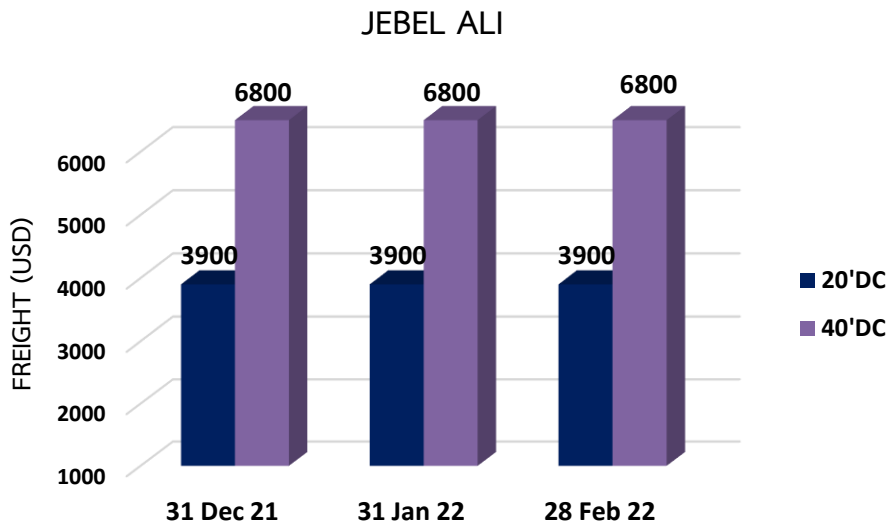
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ธ.ค. ปี 2564 ถึง ก.พ. ปี 2565



Subject to Low Sulphur Surcharge (Dec.21): USD 34/TEU และ USD 69/FEU

(Jan.-Feb.22): USD 46/TEU และ USD 92/FEU

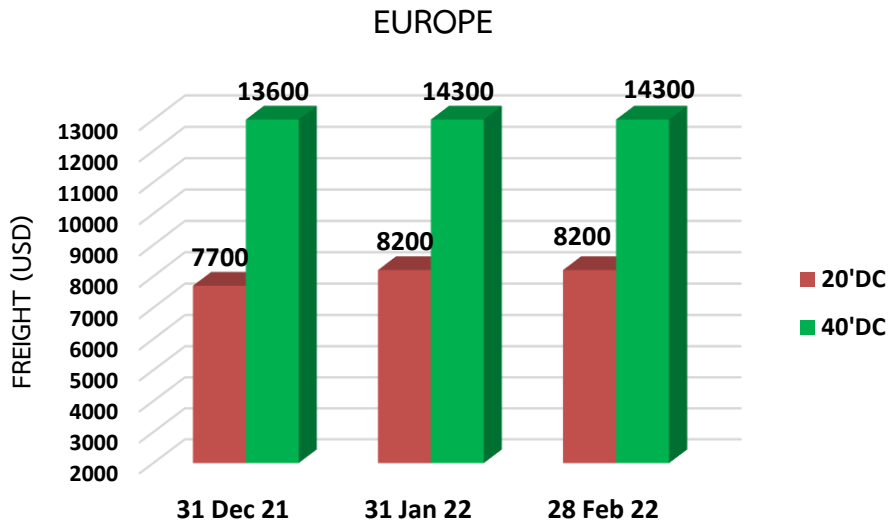
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ธ.ค. ปี 2564 ถึง ก.พ. ปี 2565



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Dec. 21): USD45/TEU และ USD90/FEU
(Jan. 22): USD67/TEU และ USD134/FEU
(Feb. 22): USD90/TEU และ USD180/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

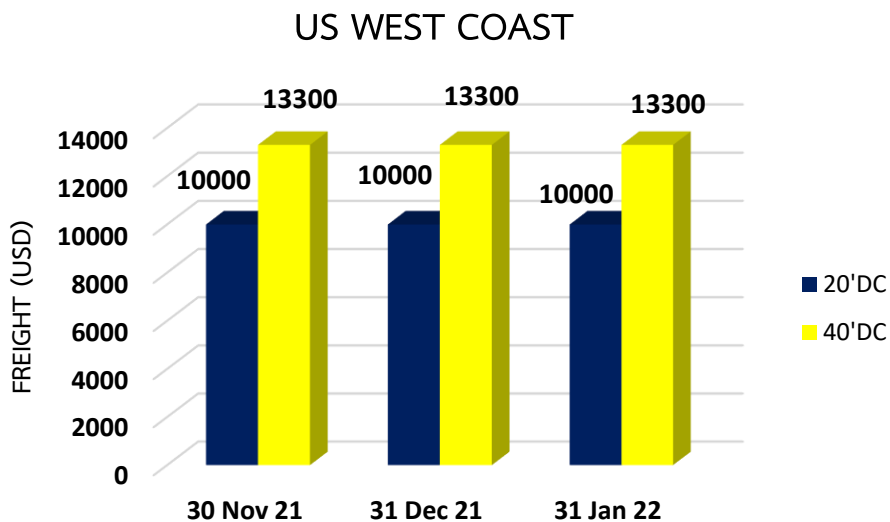
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ยุโรป** เดือน ธ.ค. ปี 2564 ถึง ก.พ. ปี 2565



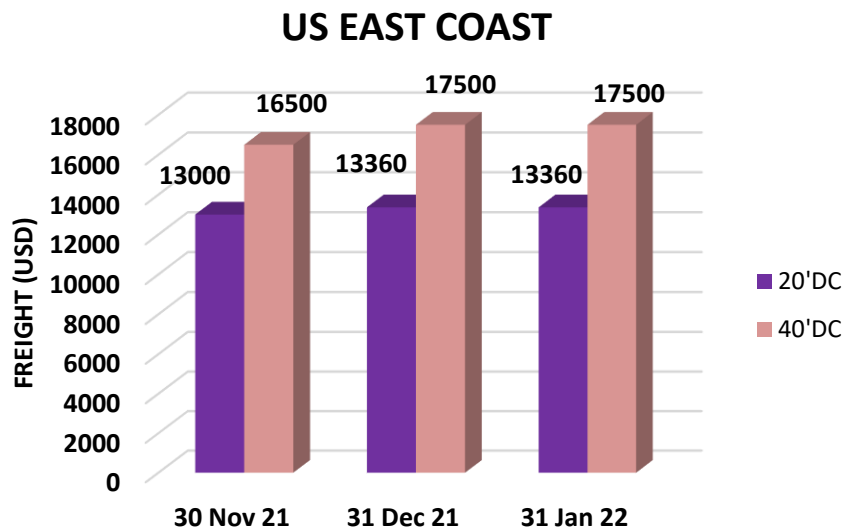
Subject to

- ISOCC (Dec.21): USD71/TEU, USD142/FEU
(Jan. 22): USD106/TEU, USD212/FEU
(Feb.22): USD124/TEU, USD248/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

รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ ONE

- ประกาศแจ้งเรื่องข้อบังคับการนำเข้าสินค้าไปยังประเทศซาอุดีอาระเบีย โดยตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2565 การทำเรือของซาอุดีอาระเบียกำหนดให้สินค้านำเข้าต้องวางบนพาเลท (Palletization) โดยมีวัตถุประสงค์เรื่องความปลอดภัย และเป็นมาตรฐานระดับสากลในการจัดการ Shipment ทั้งนี้ มีข้อยกเว้นสำหรับสินค้าประเภทดังต่อไปนี้
 - วัสดุคิบที่บรรจุในรูปแบบเทกอง (Bulk) ทั้งที่เป็นวัสดุคิบที่เป็นของแห้ง หรือของเหลว (Dry or liquid bulk materials) เช่น ข้าวสาลี หรือธัญพืชอื่นๆ ซีเมนต์ ยิปซัม วัสดุคิบประเภทปิโตรเลียม เป็นต้น
 - วัสดุคิบที่บรรจุในภาชนะที่เป็นถุง ซึ่งมีน้ำหนักมาก และไม่สะดวกในการวางบนพาเลท
 - เครื่องจักรที่มีน้ำหนักมาก อุปกรณ์ที่อยู่ในสายการผลิต เป็นต้น
 - ผลิตภัณฑ์ประเภทเหล็กกล้าที่มาในรูปแบบม้วนขนาดใหญ่ คอยล์ หรือในรูปแบบแผ่น หรือวัสดุประเภทอื่นที่ไม่สะดวกในการวางบนพาเลท ท่อขนาดใหญ่ เป็นต้น
 - เฟอร์นิเจอร์ทั่วไป
 - ยางล้อ
 - หินอ่อน หิน และแกรนิต

Capacity shortage on intra-Asia pushing up rates and manufacturing costs

Reduced container shipping capacity on intra-Asia tradelanes has led to fewer sailings, higher rates and increased manufacturing costs. As The Loadstar reported yesterday, shipping lines have deployed as much capacity as possible on the more-lucrative transpacific and Asia-Europe trades, leaving intra-Asia capacity down 11% and with 331,000 fewer slots than in 2020.

Naturally, this has had an impact on freight rates. According to Xeneta, in the first half of January, spot rates from the main Chinese ports to the main Japanese and South Korean hubs rose to an average of \$1,800

per 40ft, compared with \$1,400 in 2021 and \$640 in 2020. Considering the large amount of intermediate goods shipped on these trades, Xeneta said: “Doubling spot freight rates can often add considerable costs to manufacturing, forcing shippers to reconsider their manufacturing and supply chains across the region.”

DB Schenker said the space shortages and rate increases, had been compounded by “massive port congestion” in the region, particularly Bangkok. The forwarder said feeder services were “unstable, with frequent delays”, noting many blank sailings or port omissions being applied to connecting vessels for long-haul tradelanes. “Due to prolonged waiting times at container depots and loading and unloading facilities, countries are also experiencing a lack of trucks and drivers, such as in Thailand,” DB Schenker added.

Peter Sundara, global head of ocean freight at a major Singapore-based cargo owner, agreed intra-Asia rates had gone up, although “not tremendously”, noting the Shanghai Container Freight Index (SCFI) had increased from an average of around \$500 to \$700 per teu. He told *The Loadstar*: “Port congestion is also playing a role in tying up capacity and reducing sailing frequencies. The congestion in Singapore is much better than before, although there’s still one-or-two days delay, but Port Klang is still very severe, as is Shanghai, because of the high demand there and knock-on impact of Covid shutdowns in other Chinese ports, such as Ningbo.

“Container shortages remain a big issue. My concern for the rest of the year is, if the global port congestion continues and Omicron is still persistent, causing supply chain disruptions, then this will greatly impact space availability and on-time arrivals of vessels for intra-Asia trades.” On the positive side, he said carriers had introduced some extra capacity to the Indian Subcontinent (ISC) and Middle East trades. “We haven’t seen carriers introduce many new intra-Asia services, yet suddenly there is more capacity in ISC and Middle East. It’s an interesting phenomenon, and possibly indicates a shift in sourcing trends.”

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

Secondary trades suffer as carriers continue to chase the big bucks

The cellular fleet grew by 4.5% last year, to 24.97m teu, but capacity was cut on some routes as carriers re-deployed as much tonnage as they could on the more lucrative east-west tradelanes. According to today’s Alphaliner data, the transpacific carriers deployed a further 1.3m teu of capacity on the Asia-North America trade last year than in 2020, a huge 31% increase in slots – albeit that about half the extra capacity was required to mitigate the impact of long wait times for ships along the US west coast.

The consultant’s analysis found that the other main winner in the capacity upgrade last year was Asia-Europe, which saw an increase of 10% in slots on the route, many of which were provided by ad-hoc carriers deploying small, expensive chartered tonnage, encouraged by sky-high freight rates and ample demand. According to Alphaliner, the only other above-par tradelanes were Latin America-related services, which saw a 6% increase in capacity.

The biggest losers from the capacity shift were the intra-Asia trades, down 11% across the myriad connecting services, equating to a loss of more than 331,000 slots. “Several Chinese carriers switched tonnage to the transpacific, while other lines have been chartering small or medium-sized tonnage previously deployed within Asia for ad-hoc sailings to the US,” said Alphaliner. “Only the carriers themselves will know how much

cargo they have been able to transfer from dedicated intra-Asian services to the Asian legs of deepsea services,” it added. But, judging by anecdotal feedback to *The Loadstar*, the intra-Asia market is suffering badly from a supply crunch and the temporary withdrawal of some services.

Meanwhile, capacity for African services connecting Asia, Europe and the US decreased by 6% last year, to 1.68m teu. Indeed, reports to *The Loadstar* from brokers suggest operators of African liner services are struggling to hold onto even their traditional geared tonnage, against hugely inflated offers to owners for long-term charters or cash purchase by major ocean carriers. And Alphaliner said intra-European trade “proved to be another victim of the capacity shifts”, with 48,200 teu of slots, or 4.5% of capacity, “disappearing from intra-European services”.

In fact, intra-European feeder operators are facing a losing battle to keep hold of their tonnage as, according to one feeder source, owners are “turning the screws”. The containership owners are demanding operators pay daily hire rates “several times higher” than before and, instead of the typical 12-month charter, are insisting on a period hire of at least three years.

“In some ways I don’t blame them,” said one feeder contact, “they have suffered badly over many years and many owners have gone bankrupt. But now they can pay off the mortgages with just one new fixture.” To illustrate the growing crisis for feeder operators, Alphaliner gave the example of the 2007-built 974 teu feedermax *Spica J*, which left Rotterdam in ballast in December and is currently loading Chinese export cargo in Taicang. For many years the vessel was one of the classic ‘workhorses’ on the intra-European feeder trade, on charter to BG Freight and Unifeeder. Most recently it operated between the main container hubs of Antwerp and Rotterdam and the UK’s east coast ports.

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

Network changes boost Asia capacity to East, Gulf coasts

Ocean carriers in two major container alliances have announced 2022 updates to their networks that include an uptick in capacity to the US East and Gulf coasts. Ocean Alliance member CMA CGM said in a statement to JOC.com that its recently introduced US East Coast service from Asia, CBX/AWE7, will have ships of 10,000- to 11,000-TEU capacity. The service was introduced in mid-January as part of Ocean Alliance’s annual network update. It will call on China and South Korea before calling on Norfolk, Savannah, Charleston, and Miami. Capacity on two additional trans-Pacific services to Prince Rupert and Long Beach are still being finalized, CMA CGM said.

South Korea’s HMM also signed a terminal service contract with the Port of Houston to operate on the East Coast 6 (EC6) service, it said in a Friday statement to JOC.com. The EC6 service, which was the first Asia-US Gulf service introduced by THE Alliance, currently only uses ships from Ocean Network Express and Evergreen Marine, according to a Houston port bulletin. It wasn’t immediately clear how many ships HMM will deploy. But HMM spokesman Joon Kim said the decision to deploy more of its ships to the US Gulf is not related to the congestion along the US West Coast, but rather “to improve service quality and minimize the impact on customers.”

Separately, Mediterranean Shipping Co. (MSC) said Thursday that the 2M Alliance and Zim will end a slot swap agreement on two Asia-Mediterranean services and two Asia services into Vancouver and Seattle on April 1. “Zim will no longer be a partner on these networks and all the services will instead be operated by the 2M partners,” MSC said in the statement. “The 2M network will remain unchanged.”

A shipper familiar with the Canada service who did not want to be identified speculated that Zim will be able to offer shippers more capacity directly rather than through the 2M network. However, it would not be able to offer shippers the same number of origin ports that would be available in the 2M network.

Source: <https://www.joc.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 21 Jan 2022	Current Index 28 Jan 2022
Comprehensive Index			5053.12	5010.36
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	7783	7780
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	7522	7520
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	7976	7957
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	11337	10985
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3575	3535
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	4610	4552
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	7396	7380
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	6278	6275
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	9988	9837
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	341	287
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	281	286
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	1510	1483
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	449	449

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าตลาดการขนส่งยังคงมีความต้องการสูง ในขณะที่ค่าระวางภาพรวมค่อนข้างคงที่ โดยในเส้นทางยุโรป สถานการณ์ระวางคงที่ แต่ตั้งตัว ค่าระวางไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก โดยยังคงมีปริมาณความต้องการนำเข้าสินค้าจำเป็น และอุปสรรคทางการแพทย์ในระดับสูง ซึ่งปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่อง ส่วนในเส้นทางสหรัฐอเมริกา พบว่าความต้องการขนส่งยังสินค้าจำเป็น และอุปสรรคทางการแพทย์คงอยู่ในปริมาณสูงต่อเนื่อง ซึ่งการระบาดของสายพันธุ์โอมิครอนทำให้ระบบการรับ และกระจายสินค้าขาดประสิทธิภาพ และประสบปัญหาหนัก ท่าเรือในสหรัฐอเมริกามีความแออัด ส่งผลต่อปัญหาการหมุนเวียนตู้ให้มีความล่าช้า สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าความต้องการขนส่งยังคงอยู่ในปริมาณสูงเนื่องจากมีความต้องการสินค้าจำเป็นในชีวิตประจำวันเริ่มขาดแคลน และมีความต้องการนำเข้าสินค้าป้องกันไวรัสจำนวนมาก ซึ่งความสมดุลของตู้คอนเทนเนอร์กับความต้องการในสัปดาห์นี้อยู่ในระดับที่ตั้งตัว สำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า โดยทั่วไปปริมาณการขนส่งยังคงที่ และตลาดอยู่ในทิศทางที่ดีต่อเนื่อง และสุดท้ายเส้นทางอเมริกาใต้ ที่มีปัญหาเรื่องสถานการณ์การป้องกันไวรัสที่ไม่ดีนัก ความต้องการขนส่งสินค้าทุกประเภท โดยเฉพาะสินค้าจำเป็น และอุปสรรคทางการแพทย์ยังอยู่ในระดับสูง ในขณะที่ค่าระวางเปลี่ยนแปลงเล็กน้อย ส่วนสถานการณ์ระวางอยู่ในภาวะใกล้ตั้งตัว