

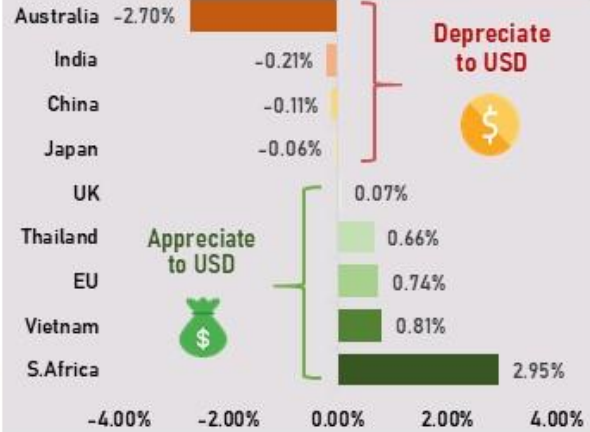
Weekly Briefing (7 Feb 2022)



01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
32.98	37.78	44.65	23.33
CNY	JPY	INR	VND
5.19	0.29	0.44	0.0015

02 Exchange rate trend to USD (YTD)



03 Crude Oil price & Gold (31 Jan-4 Feb 2022)

	Oil	OPEC	Brent	WTI
	USD/Barrel	89-91	89-91	87-90



	Gold	1,797 - 1,808
	USD/Ounces	



04 Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)	
28 January 2022	4 February 2022
5,010.36	-
หมายเหตุ: เนื่องจากวันหยุดช่วงเทศกาลตรุษจีนจึงมีข้อมูลล่าสุด ณ สิ้นเดือนมกราคม	

05 Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ



1. Ports of Los Angeles & Long Beach Container Excess Dwell Fee - UPDATE
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3HAWWZv>
2. Disruption of maritime supply chains
รายละเอียดข่าว : <https://bit.ly/3LoWX41>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 5 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

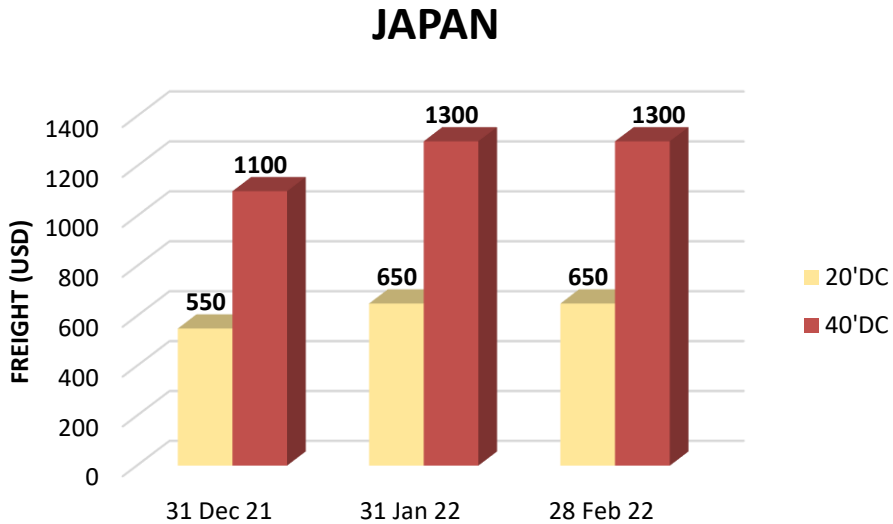
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 150 USD/TEU และ 300 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ระหว่าง 4,000-4,050 USD/TEU และ 8,000-8,100 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 8,200 USD/TEU และ 14,300 USD/FEU โดยมีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า LSS และยังคงมีการเรียกเก็บค่า PSS ซึ่งสถานการณ์ขณะนี้สถานการณ์ตู้เริ่มคลี่คลาย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

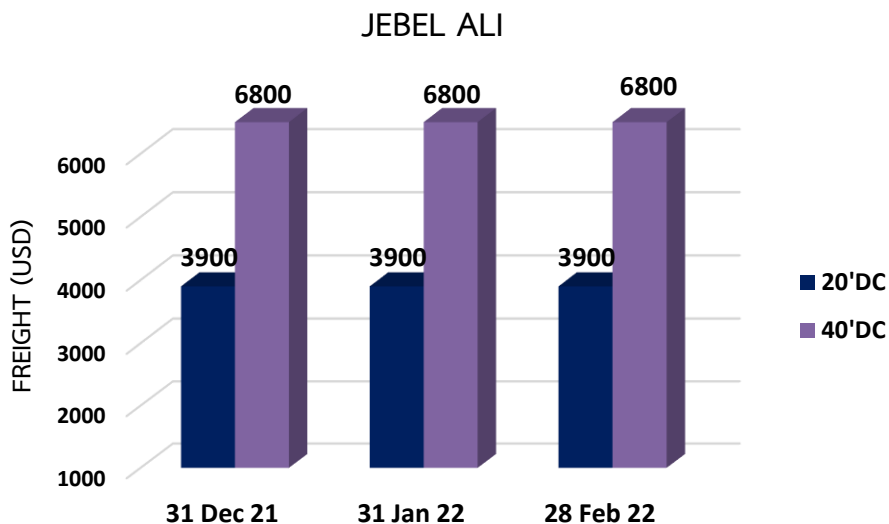
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	-	2,500	USD 138/FEU	Effective till 28-Feb-2022
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	2,100	2,400	USD 65/TEU, USD 130/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	9,000	13,000	OBS: 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

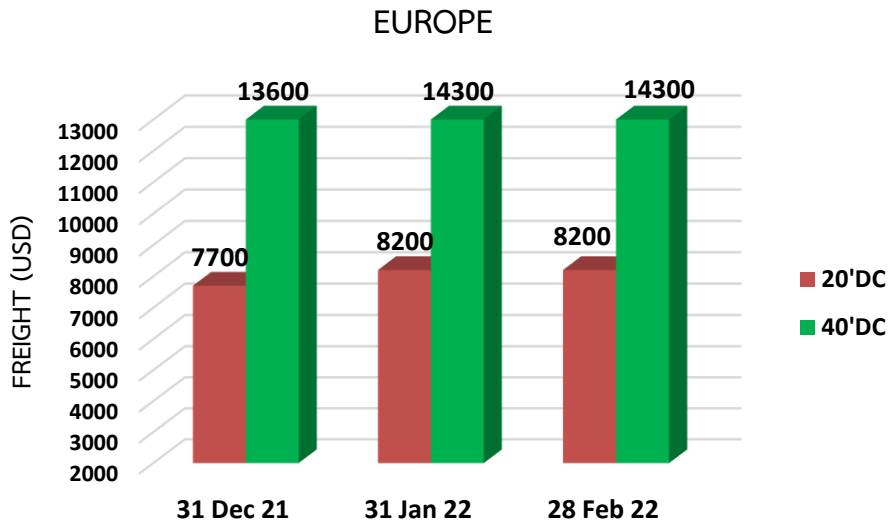
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ธ.ค. ปี 2564 ถึง ก.พ. ปี 2565



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

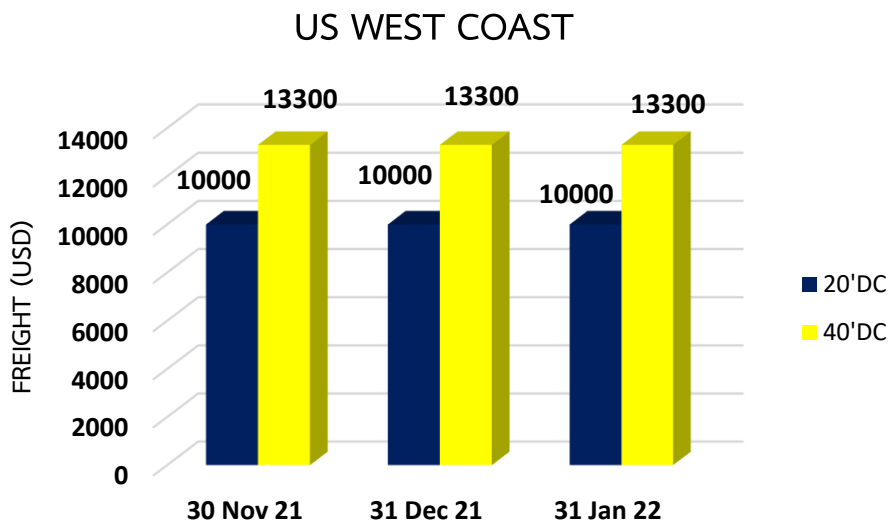
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ยุโรป** เดือน ธ.ค. ปี 2564 ถึง ก.พ. ปี 2565



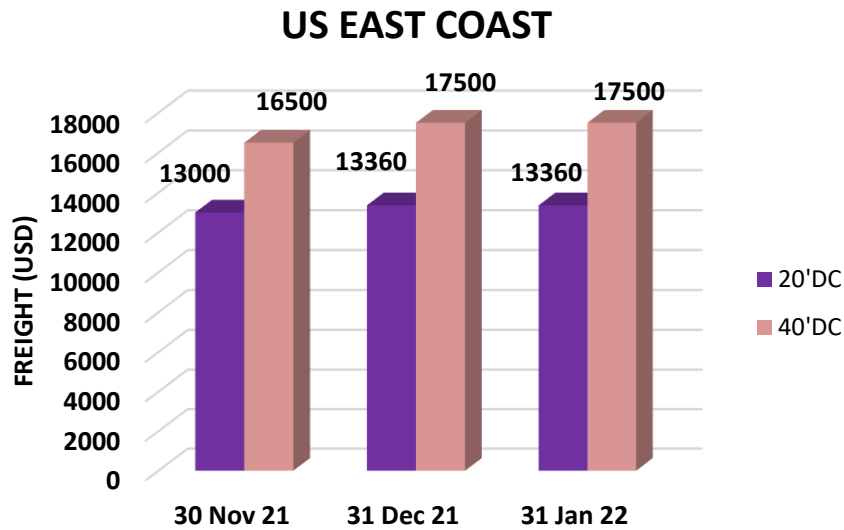
Subject to

- 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 Zim Line

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า New Bunker Factor (NBF) มีผลตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2565 โดยมีรายละเอียดดังตาราง

Routing	New Bunker Factor (NBF)	New Bunker Factor (NBF)
	Effective 1 -Jan- 2022	Effective 1 -Mar- 2022
Far East to Mediterranean/Black Sea & Europe	USD 365/TEU	USD 403/TEU
Mediterranean/Black Sea & Europe to Far East	USD 197/TEU	USD 217/TEU

สายเรือ CNC

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) สำหรับเส้นทาง Intra-Asia โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2565

LSS Short Distance

Container Type	Currency	20'	40'	40'HC
Dry	USD	70	140	140
Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment	USD	70	140	140
Refrigerated	USD	105	210	210

LSS Long Distance

Container Type	Currency	20'	40'	40'HC
Dry	USD	124	248	248
Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment	USD	124	248	248
Refrigerated	USD	186	372	372

CNC	JP	KR	NC	CC	TW	PRD	HK	PH	VN	TH	KH	SG	MY	BN	ID	MM	BD
JP		Short	Short	Short	Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
KR	Short		Short	Short	Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
NC	Short	Short		Short	Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
CC	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
TW	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
PRD	Short	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Long	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long
HK	Short	Short	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
PH	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short		Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
VN	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Short	Short	Short	Long	Long
TH	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short		Short	Short	Short	Short	Short	Long	Long
KH	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Short	Long	Long
SG	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Long	Long
MY	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Long	Long
BN	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short	Short	Short		Short	Long	Long
ID	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short	Short	Short	Short		Long	Long
MM	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long		Short
BD	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	

US regulatory, legislative push on container shipping advancing steadily

Container lines are reporting record annual profits for 2021 and forecasting more of the same for this year. HSBC says the industry will make more than \$163 billion in operating profit in 2022. For comparison, the industry as a whole scratched out a \$5 billion profit a mere two years ago in 2019. But then the COVID-19 pandemic happened. “Extraordinary” is how Hapag-Lloyd on Feb. 1 characterized its full-year operating result, thanks to average rate levels soaring 80 percent between 2020 and 2021. Such profitability and strong forecasts — with Ocean Network Express (ONE), for example, expecting an \$11.7 billion profit in its fiscal year ending in September 2022 — will keep regulatory attention focused.

The regulatory response to shippers’ accusations of illegal behavior is taking time, but it’s winding up. In the last five months, the US Federal Maritime Commission (FMC) has launched investigations into the detention and demurrage billing practices of three container lines. These investigations continue despite a petition to the agency from ONE to reconsider its probe into the carrier’s demurrage billing of a Miami-based non-vessel-operating common carrier (NVO). The FMC’s Bureau of Enforcement, which is also investigating Hapag-Lloyd and Wan Hai for their detention billing practices, rejected ONE’s petition on Jan. 29. But the impact of the FMC investigations, driven by new leadership and pressure from the White House to fully exercise its regulatory power, pales in comparison with the specter of fast-moving legislation known as the Ocean Shipping Reform Act (OSRA) 2021. Sens. Amy Klobuchar, D-Minn., and John Thune, R-S.D., are readying legislation that, similar to the House version of OSRA passed in December, would require the validation of detention and demurrage charges.

The Senate bill, though, takes a lighter touch on enforcing common carriage rules. The House bill and Senate draft would require carriers and marine terminals to certify that storage fees meet shipping law — in other words, confirm that those charges serve the purpose of incentivizing fluid cargo movement — and risk penalties if they don’t.

If language requiring certification is included in an approved Senate bill and signed into law by President Joe Biden, the impact will be massive. Container lines won’t be able to automatically bill shippers and consignees for detention and demurrage and put the onus on shippers to present information showing the bill is incorrect. Carriers and marine terminals worry about delayed billing and having to collect from consignees and shippers whose containers have already left the facility. Conversely, shippers grumble that

their cargo is held hostage to detention and demurrage bills sent out even though the container lines and marine terminals can't guarantee that all information therein is accurate.

Container lines also face more scrutiny and stricter requirements tied to their common carriage responsibilities if the Senate draft bill passes, but it takes a more cautious approach. Whereas the House bill would amend shipping law to prohibit container lines from declining export bookings if the cargoes could be "loaded safely and timely," the Senate draft simply expands the prohibition of discriminatory practices by cargo type.

In other words, container lines can't discriminate against generally lower-paying cargo such as agriculture exports or hazardous shipment, which require additional handling. The House bill and the Senate draft both call for the FMC to create rulemaking addressing when it's reasonable under shipping law for a carrier to refuse service. Both versions would also require carriers to regularly report how many imports and exports they load.

Carriers on the defensive

How the Senate responds to the introduction of its version of OSRA matters. The House on Dec. 9 overwhelmingly approved OSRA with less than an hour of debate, bypassing a traditional hearing or mark-up via a procedural tactic. Historically, the Senate has taken a more cautious approach to new legislation, but insiders warn that carriers are on the defensive and in a weaker position than in 1998, when US-flag carriers Crowley and SeaLand worked with the National Industrial Transportation League (NITL) to create OSRA 1998, which deregulated shipping. More than 20 years later, NITL now believes more regulation is needed.

"In today's environment, where three alliances control more than 80 percent of the ocean capacity to and from the US and where global trade is the lifeblood to so many US businesses," OSRA 2021 will update the ground rules, Lori Fellmer, vice president of logistics and carrier management at BassTech International and chair of NITL's ocean transportation committee, wrote in a Jan. 13 JOC commentary.

Representing major carriers, the World Shipping Council (WSC) has criticized OSRA as a political manifestation of wishing things were the way they were before the pandemic. The bill doesn't accept the commercial realities of carriers needing to choose which cargo they take and disincentivizing storage fees to clear containers and get equipment returned, John Butler, president and CEO of the WSC, wrote in a JOC commentary on Jan. 20.

"And if the bill was merely a political wish list, there would be no harm," Butler said. "But the bill would make that wish list law, with failure to pull the rabbit from the hat punishable by substantial penalties." The agriculture, manufacturing, and retail industries are aligned in support of OSRA21. There were plenty of presents to open during the holiday season, despite overblown fears of empty store shelves and too-late e-commerce deliveries, but supply chain-driven inflation isn't going away. There's plenty of pressure on legislators to show they're responding to higher prices. Container lines hope they can weaken the Senate version, as it ups their chances of a more moderate version coming out of the conference between Senate and House leaders to be sent to Biden. In the meantime, the FMC isn't letting up on its investigations.

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

'Cracks' appear in Asia – Europe rates over uncertain outlook

Ocean carriers fear that fiscal policies designed to stem inflationary pressures in Europe will weaken consumer appetite for non-essential goods, and are preparing to react quickly to adjust capacity. Container spot rates from Asia to North Europe were flat this week, due to the Chinese New Year holiday, with Drewry's WCI holding at \$13,686 per 40ft, the Freightos Baltic Index FBX, just dipping a little to \$14,744, and Xeneta's XSI remaining at \$14,521 on the week. "We have quite a lot of rolled cargo to move and our booking visibility through to the end of March is positive, but we are not so sure about the outlook thereafter," a carrier source told *The Loadstar*.

Meanwhile, Peter Stallion, head of air and containers at Freight Investor Services, said that there were some signs of a softening in rates on the tradelane. "We've started to see cracks in price trends," said Mr Stallion. "If this price action is sustained, you may see this result in a drop in the value of second half 2022 and 2023 futures," he said. Nevertheless, according to a UK-based NVOCC there is so far no indication that the lines are prepared to discount rates on the route. "They are still playing hardball and although I haven't heard of any more increases coming down the track, there is no sign yet that things will get any easier as far as allocations and rates," he said.

However, it does seem that Maersk's strategy, and that of some of its peers to lock their biggest shippers into two- and three-year contract deals may be losing some momentum, given the monetary and geopolitical tensions of recent months. Mr Stallion said that anecdotally he had heard that "the uptake of very long-term deals has been uncertain". Maersk will publish its annual report next week and provide an outlook for 2022.

During its Q3 earnings call CEO Soren Skou estimated that by the end of last year it would have 13m teu, or 63% of its annual long-haul trade volume, covered under long-term contract deals. Elsewhere, on the transpacific, the chronic port congestion at US west coast ports continues to underpin spot rates, albeit that the stymied supply chain ensured that the traditional pre-Chinese New Year booking surge did not happen this year, and consequently there was no spurt in rates. Although short-term rates were stable this week, unlike the Asia – Europe tradelane, the spot rate indices for Asia – North America vary considerably, with the WCI reading for the US west coast at \$10,571 per 40ft, the FBX at \$15,218 and the XSI at \$8,466. The disconnect between the indices for the route is explained by the level of premium surcharges that are included in the index ratings.

Moreover, widespread rumours this week that carriers are about to announce a fresh round of GRIs on cargo from Asia to the US west coast, due to their increased operational costs, are doing the rounds. Notwithstanding the backlog of circa 100 vessels laden with imports awaiting a berth and labour, further down the road the looming expiry of the existing labour contract on 1 July, and the history of conflict surrounding the negotiations between the union and employers, suggests that shippers will look to front-load shipments in advance of any industrial action at the west coast terminals, ensuring rates remain at highly elevated levels.

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

Senate debates OSRA22 but carriers and shippers at odds over legislation

Shipping lines continue to rail against the introduction of new legislation in the US that is aimed at curbing some of the excesses that both importers and exporters have complained about over the past two years. A Senate version of the Ocean Shipping Reform Act is now under consideration in the US upper house, introduced by senators Amy Klobuchar and John Thune, a Democrat and a Republican. The bill enjoys significant cross-party support.

However, John Butler, the president and CEO of liner shipping association the World Shipping Council (WSC), said that shipping lines have continued to work with all the members of the supply chain, including the Federal Maritime Commission (FMC), to find operational solutions that will mitigate the effects of the chronic congestion experienced in US ports.

“Ocean carriers have deployed every available ship and container to move the continuing record levels of cargo resulting from pandemic-driven US demand for imports—but when ships cannot get into port to discharge and load cargo because of landside logistics breakdowns, it is clear that further regulating ocean carriers will not solve the deeper challenges in US supply chains,” argued Mr Butler.

In his opinion the bill passed by the House of Representatives late last year is “deeply flawed,” and would “place government officials in the role of second-guessing commercially negotiated service contracts and dictating how carriers operate ship networks – an approach that would make the existing congestion worse and stifle innovation”. The WSC said it looks forward to working with the Senate to develop legislation that will deal with the “real root causes of supply chain congestion”.

Unsurprisingly, shipper and forwarder representatives are lauding the legislation. “National Industrial Transportation League (NITL) members continue to face substantial delays, costs, and business interruption with respect to cargo transported in the ocean delivery network. We strongly support the Senate’s leadership to modernise the Shipping Act to help address present day challenges,” said the shipper body in a statement. NITL’s executive director Nancy O’Liddy added: “The overwhelming support of the White House and the bipartisan support shown for competitiveness in the supply chain is a crucial step toward addressing systemic issues contributing to the chaos at US seaports and unprecedented disruption to the ocean shipping network.” She said that while shippers and forwarders successfully negotiated the holiday rush, “the ongoing ocean shipping turmoil has wreaked havoc on US exporters and importers, costing them billions in higher shipping costs, demurrage and detention charges, dwell fees and lost business and products”.

According to the NITL much of the disruption was caused by the inability of shippers to access chassis and containers, which “upended” the ocean network. “These unprecedented challenges exposed gaps in the current law governing ocean carrier services that are addressed by OSRA22,” added NITL general counsel Karyn Booth.

According to the NITL, OSRA22 will modernise the Shipping Act, which was last updated in 1998. Lori Fellmer, chair of the NITL’s Ocean Transportation Committee explained that “the shipping industry will benefit from these reforms that are targeted to address the challenges that confront importers and exporters in 2022”. In summary the OSRA22 bill will:

- set forth requirements for operating a shipping exchange involving ocean transportation in the foreign commerce of the United States;
- require ocean common carriers to report to the Federal Maritime Commission (FMC) each calendar quarter on total import and export tonnage, and the total loaded and empty 20-foot equivalent units per vessel that makes port in the United States;
- require the FMC to publish and annually update all its findings of false certifications by ocean common carriers or marine terminal operators and all penalties assessed against such carriers or operators;
- revise annual reporting requirements for the FMC on foreign laws and practices, to include practices by ocean common carriers;
- prohibit ocean common carriers and marine terminal operators from retaliating or discriminating against shippers because such shippers have patronised another carrier, or filed a complaint;
- direct the FMC to establish rules prohibiting ocean common carriers and marine terminal operators from adopting and applying unjust and unreasonable demurrage and detention fees;
- authorise the FMC to initiate investigations of an ocean common carrier's fees or charges and apply enforcement measures, as appropriate;
- direct the Department of Transportation to seek to enter into an agreement with the National Academy of Sciences to study the US supply chain industry, including data constraints that impede the flow of maritime cargo and add to supply chain inefficiencies; and
- provide authority for the FMC to issue an emergency order requiring ocean common carriers or marine terminal operators to share directly with relevant shippers, rail carriers, or motor carriers information relating to cargo throughput and availability.

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Source: <http://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp>

****หมายเหตุ: เนื่องจากสัปดาห์ที่ผ่านมาเป็นวันหยุดช่วงเทศกาลตรุษจีน จึงใช้ข้อมูลล่าสุด ณ สิ้นเดือนมกราคม ****

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 และอุปกรณ์ทางการแพทย์ในระดับสูง ซึ่งปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่อง ส่วนในเส้นทางสหรัฐอเมริกา พบว่าความต้องการขนส่งยังสินค้าจำเป็น และอุปกรณ์ทางการแพทย์คงอยู่ในปริมาณสูงต่อเนื่อง ซึ่งการระบาดของสายพันธุ์โอมิครอนทำให้ระบบการรับ และกระจายสินค้าขาดประสิทธิภาพ และประสบปัญหาหนัก ท่าเรือในสหรัฐอเมริกามีความแออัด ส่งผลต่อปัญหาการหมุนเวียนตู้ให้มีความล่าช้า สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าความต้องการขนส่งยังคงอยู่ในปริมาณสูง เนื่องจากมีความต้องการสินค้าจำเป็นในชีวิตประจำวันเริ่มขาดแคลน และมีความต้องการนำเข้าสินค้าป้องกันไวรัสจำนวนมาก ซึ่งความสมดุลของตู้คอนเทนเนอร์กับความต้องการในสัปดาห์นี้อยู่ในระดับที่ตั้งตัว สำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า โดยทั่วไปปริมาณการขนส่งยังคงที่ และตลาดอยู่ในทิศทางที่ดีต่อเนื่อง และสุดท้ายเส้นทางอเมริกาใต้ ที่มีปัญหาเรื่องสถานการณ์การป้องกันไวรัสที่ไม่ดีนัก ความต้องการขนส่งสินค้าทุกประเภท โดยเฉพาะสินค้าจำเป็น และอุปกรณ์ทางการแพทย์ยังอยู่ในระดับสูง ในขณะที่ค่าระวางเปลี่ยนแปลงเล็กน้อย ส่วนสถานการณ์ระวางอยู่ในภาวะใกล้ตั้งตัว