

Weekly Briefing (14 Mar 2022)



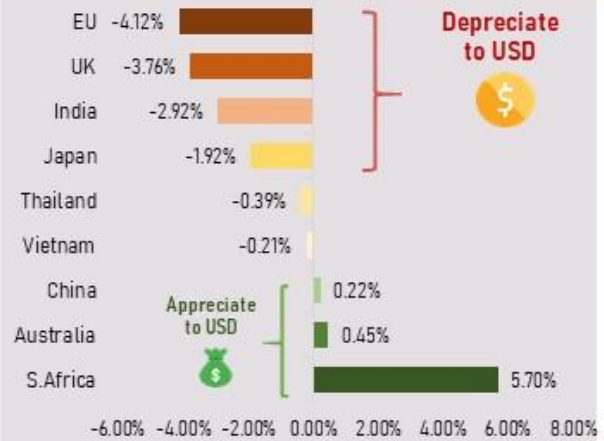
01

THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
33.33	36.40	43.46	24.32
CNY	JPY	INR	VND
5.26	0.28	0.43	0.0015

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (14 - 18 Feb 2022)

	Oil	OPEC	Brent	WTI
	USD/Barrel	117-129	109-130	107-126



	Gold	1,992 - 2,052
		USD/Ounces



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

4 March 2022	11 March 2022
4,746.98	4,625.06
	-121.92

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ



1. Oil prices fall, continuing downward trend from last week

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://reuters/3i2609W>



2. Black Sea Regional Situation Update / Russia - Ukraine Status

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3CRHUsc> and <https://bit.ly/37qm4QF>



3. Here's an update for the Booking Window Implementation in China, Hong Kong and Taiwan

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3JhM7ri>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

สัปดาห์ที่ 10 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 80/TEU, USD 161/FEU	Effective till 31-Mar-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 47/TEU, USD 94/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	
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	4,400-4,500	8,750-8,950	FAF: USD 337/TEU, USD 674/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	4,300	7,600	Subject to ISOCC USD 150/TEU, USD 300/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	6,350	10,700	ISOCC: USD124/TEU, USD 248/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL		PSS: USD500/TEU, USD1,000/FEU	
Thailand - US West Coast	Standard Rate:	Standard Rate: 12,650/13,300		
Thailand - US East Coast	Standard Rate: 13,360	Standard Rate: 16,700/17,500	Effective till 14-Mar-2022	
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมีนาคม 2565 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียเริ่มคงที่ 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 สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 4,300 USD/TEU และ 7,600 USD/FEU โดยเส้นทางเอเชียในเดือนมีนาคม มีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า Low Sulphur Surcharge ตามราคาน้ำมันในตลาดโลก

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 400-450 USD/TEU และ 750-850 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ระหว่าง 4,400-4,500 USD/TEU และ 8,750-8,950 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 8,200 USD/TEU และ 14,300 USD/FEU โดยยังเรียกเก็บค่า LSS ในอัตราคงที่จากเดือนที่ผ่านมา และยังคงมีการเรียกเก็บค่า PSS

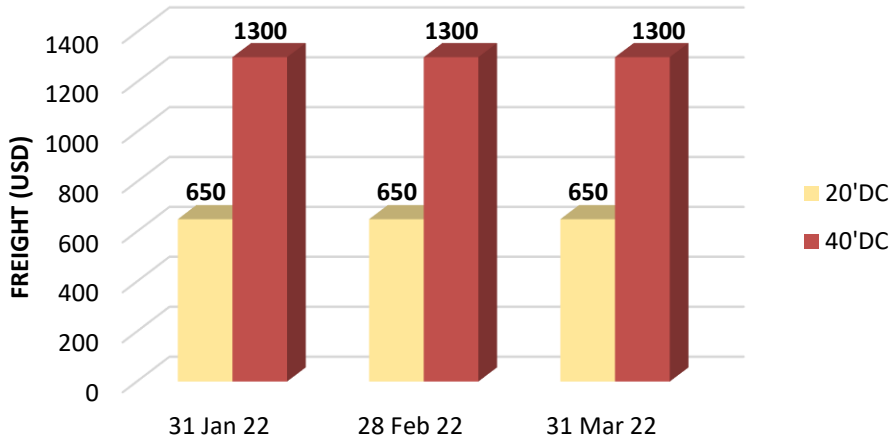
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนมีนาคม ค่าระวางคงที่ทั้งฝั่ง West Coast และ East Coast โดยค่าระวางฝั่ง West Coast อยู่ที่ 10,000 USD/TEU, 12,650 USD/40'DC และ 13,300 USD/40'HQ ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast คงที่อยู่ที่ 13,360 USD/TEU, 16,700 USD/40'DC และ 17,500 USD/40'HQ สถานการณ์ปัจจุบันยังคงพบปัญหาการวางเรือเต็ม 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 31-Mar-2022
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	2,250	2,700	USD 65/TEU, USD 130/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRMT, 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 ม.ค ถึง มี.ค. ปี 2565

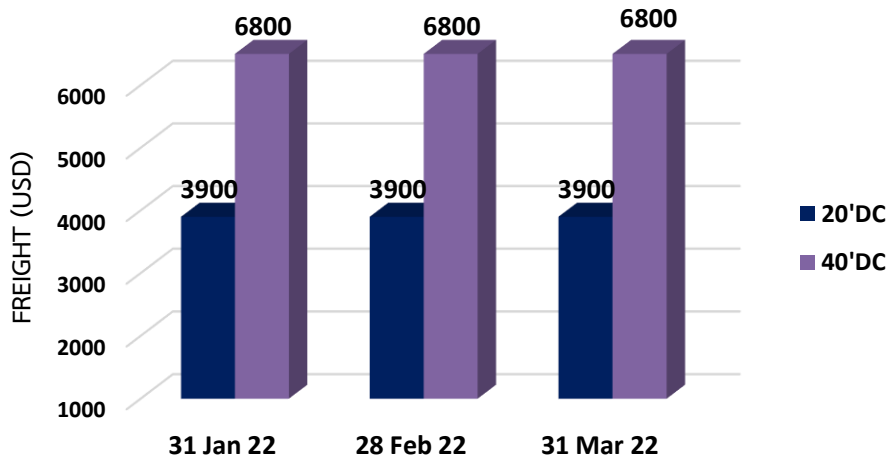
JAPAN



Subject to Low Sulphur Surcharge (Jan.-Feb.22): USD 46/TEU และ USD 92/FEU
(Mar.22): USD 80/TEU และ USD 161/FEU

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

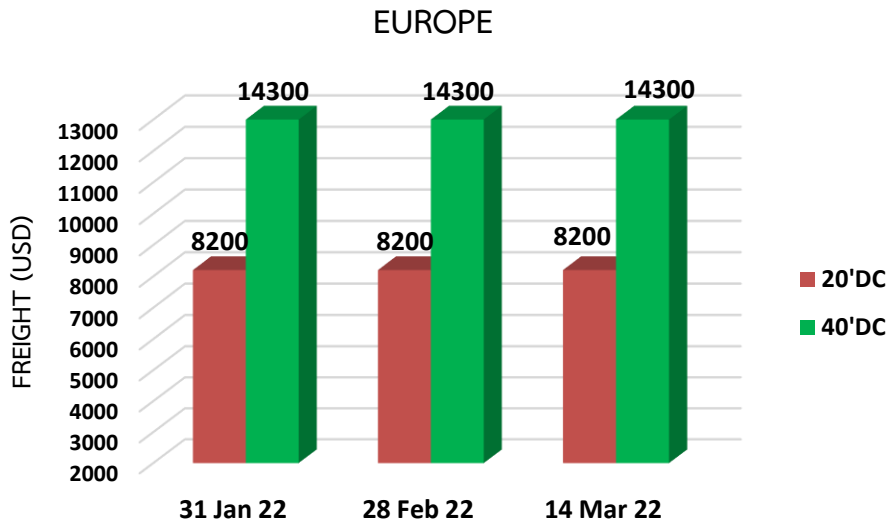
JEBEL ALI



Subject to

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

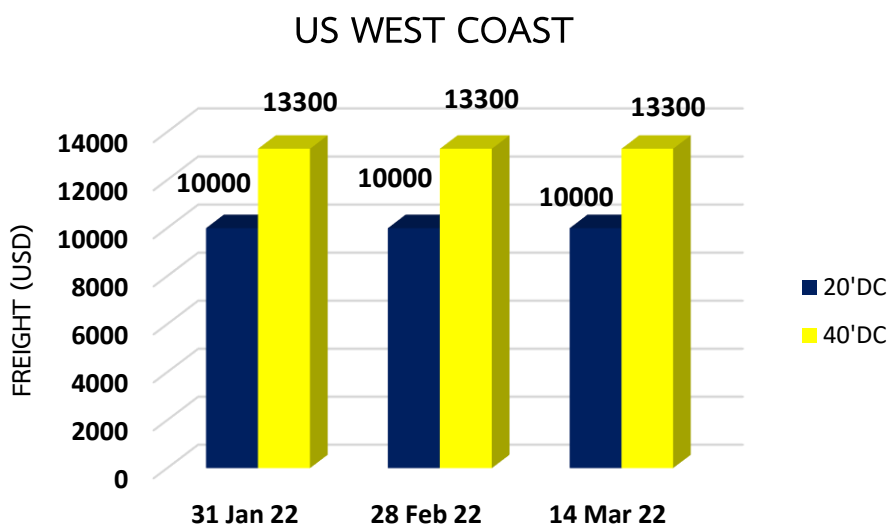
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ม.ค ถึง มี.ค. ปี 2565



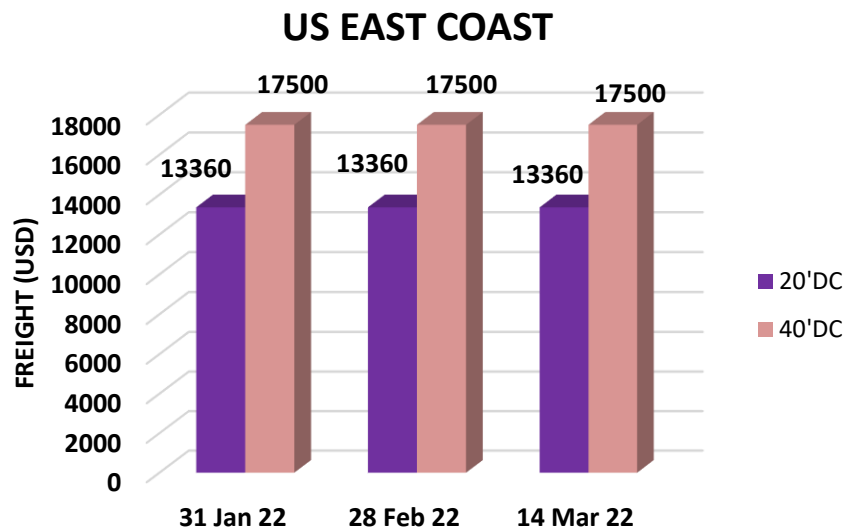
Subject to

- ISOCC (Jan. 22): USD106/TEU, USD212/FEU
(Feb.-Mar. 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 ม.ค ถึง มี.ค. ปี 2565



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
 ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast** เดือน ม.ค ถึง มี.ค. ปี 2565



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

รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ Maersk

- ประกาศแจ้งความคืบหน้าสถานการณ์โควิด-19 บริเวณ Great China Area โดยเทอร์มินอล และการเข้า-ออกของเรือ ยังคงเปิดให้บริการตามปกติ ในขณะที่การขนส่งทางถนนภายในประเทศ มีมาตรการตรวจเช็คคนขับ เพื่อป้องกันการแพร่ระบาด อย่างไรก็ตาม ขณะนี้การให้บริการคลังสินค้าใน Shenzhen ปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 14-20 มีนาคม 2565 ในขณะที่ คลังสินค้าใน Shanghai, Qingdao และฮ่องกง สามารถให้บริการตามปกติ แต่คนขับรถต้องผ่านมาตรการตรวจคัดกรองโควิด-19 และการฉีดวัคซีน ส่วนของออฟฟิศปฏิบัติงาน มีการจำกัดชั่วโมงการทำงานให้สั้นลงแตกต่างกันตามพื้นที่ หากต้องการทราบข้อมูลเพิ่มเติม สามารถสอบถามโดยตรงไปยังสายเรือที่ใช้บริการ

Shippers face rising fuel surcharges on top of rate pain

The huge spike in bunker fuel prices over the last two weeks driven by oil market volatility after Russia's invasion of Ukraine promises significant increases to container freight rates at a time shipper already face record spot prices in the trans-Pacific and elevated rates globally. Prices for very low sulfur fuel oil (VLSFO) have jumped 26 percent since the Russian invasion of Ukraine on Feb. 24, currently averaging \$986 per metric ton at the major hubs of Singapore, New York, and Rotterdam, according to oil price reporting agency OPIS. VLSFO powers 70 percent of the global fleet not fitted with scrubbers. The high sulfur fuel oil price of \$650/mt is 19 percent higher than two weeks ago, said OPIS.

Hapag-Lloyd CEO Rolf Habben Jansen told reporters in a press briefing Thursday that rising energy prices were “a real worry.” “Fuel prices have gone up from \$500 a ton to around \$1,000 a ton,” he said. “We burn 4.5 million tons a year, so that means an extra cost of between \$2 billion and \$2.5 billion.”

Shippers will feel the pinch of the higher fuel costs via the traditional bunker adjustment factors (BAFs) that typically lag fuel price increases by one to two months. But Habben Jansen ruled out the imposition of deeply unpopular emergency bunker recovery surcharges that were levied in May and June 2018 by several carriers as fuel prices rose ahead of the US-China trade war.

“Bunker prices are passed on in longer contracts with a delay based on our fuel clauses that are included in the vast majority of our contracts,” he said. “We do not intend to come up with an emergency bunker surcharge because we don’t think it is needed or right at this point.”

Sea-Intelligence Maritime Analysis estimated in its latest Sunday Spotlight newsletter that if bunker fuel prices remained at their current level all year, the container shipping industry would incur an additional annual cost of \$7 billion. That would result in an average fuel cost per TEU of \$39. Lars Jensen, CEO and partner of Vespucci Maritime, warned in a LinkedIn post this week that the costs would soon be passed on. “As the situation still spirals more out of control, we have likely not seen the peak yet and shippers should expect record high bunker surcharges in their next rate adjustments,” he said.

Record high rates on east-west trades

Any hike in fuel surcharges will come on top of already record-high rate levels that shippers have faced on the major east-west trades for almost 18 months. Short-term rates of 30 days or less from Asia to the US West Coast reached \$9,810 per FEU this week, up 144 percent year over year, according to rate benchmarking platform Xeneta. On top of the rate, carriers are charging “priority fees” of up to \$6,388 per container to guarantee space on maxed-out vessels.

Trans-Atlantic rates from North Europe to the US East Coast were at \$5,527 per TEU this week, more than double the price at the same point last year. On the Asia-North Europe trade, short-term rates are currently at \$7,640 per TEU, up 88 percent on last year, with Xeneta indicating a priority fee could be as much as \$2,024 per TEU. While far above last year’s level, the rate softened at the end of February, falling \$250 to \$7,717 per TEU.

Peter Sand, chief analyst for Xeneta, said in a market update this week that the size of the recent average rate drop varied among the carriers, but the differential between the carrier with the largest rate



decline and that with the smallest has narrowed, suggesting the Asia-North Europe trade was becoming more competitive.

“Fundamentally, growth in demand is not particularly strong, and there is the capacity to meet it, giving shippers more options and forcing carriers more into line and at a lower level,” Sand said. “There is still a long way to go before a return to lower freight rates, but this may well be the start of that journey, with the big caveat that global geopolitical or health-related developments could once again throw basic supply/demand principles out of the window.”

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

Drayage provider NEXT adds to LA-LB peel pile options

The range of options to build so-called peel piles in the ports of Long Beach and Los Angeles are growing, with drayage marketplace NEXT Trucking the latest to try to build critical mass around the container stacking concept. NEXT told JOC.com Tuesday it is currently piloting a product that connects 300 containers with two container lines using one terminal each in the ports of Los Angeles and Long Beach to build peel piles. The company did not disclose the names of the participants. The program involves NEXT working with the container lines to influence their stowage plans at origin ports, “clustering containers and making it easier for terminals to create multiple free-flow peel piles,” the company said in a statement to JOC.com.

Terminals then commit to provide priority berthing to vessels where the stowage has been arranged in tandem with NEXT. Meanwhile, shippers taking part commit to NEXT to immediately unload containers at their warehouse facilities — also called live unloads or immediate drop-and-hook — to enable drayage drivers to return to the port with the same container.

That, the technology provider said, eliminates the need for drivers to search for multiple chassis. By linking the piles with NEXT’s matching engine, drivers can complete three round trips per day. The program, called NEXTpedited, is currently limited to a select group of participants, but NEXT Chief Product Officer Vipul Shah told JOC.com the company plans to roll the product out more broadly once it has been stress-tested. Companies can email NEXT to participate in the pilot, which began in mid-January.

Shorter shipment transit times

For shippers, the peel piles not only prioritize the availability of their containers at a time when the Southern California ports are dealing with terminal congestion, they also shave weeks off total shipment transit times and eliminate detention and demurrage fees, Shah said. Terminal operators typically use peel-off piles to segregate containers from the same importer into a single location, so their truckers can rapidly access the piles and take delivery of the containers. Peel-off piles have been in use in both Los Angeles and Long Beach since at least 2015, but due to the volume required to build the stacks, had previously been limited mostly to the largest importers — i.e., those with at least 50 containers arriving on a vessel.

In late February, the Port of Los Angeles detailed its own peel pile pilot with technology firm Trade Tech, whose 750 non-vessel-operating common carrier (NVO) customers move approximately 5,000 TEU. That project leverages US Customs and Border Protection (CBP) data that Trade Tech helps its customers manage to delineate containers from multiple shippers that would be suitable to segregate into peel piles.

NEXT's approach is built around using its sway as a provider of dray capacity to influence cargo owners and shipping lines to organize stowage to assemble the piles. The impact to drivers is they get more trips per day with less hassle searching for scarce equipment, which in theory makes them more likely to use NEXT regularly, Shah said.

"The early results are promising," NEXT CEO Abs Kapur said in the statement. "The model is removing weeks from the delivery time for shippers, reducing the risk of demurrage and other penalties. The utilization and turn times at ports improve significantly and the driver experience is far superior."

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

New Shenzhen lockdown will hit supply chains harder than Suez disruption

Ocean carriers are scrambling to adjust their networks as the Chinese city of Shenzhen begins a week-long lockdown. According to a notice issued by the Shenzhen Covid-19 Prevention and Control Command Office, the tech-city's circa-17m residents must stay at home until Sunday – apart from going out for three rounds of testing – following which, "adjustments will be made according to the new situation".

Most carriers have yet to release advisories as "we don't know what to say", said one carrier source today. He said calls at the world's third-largest port of Yantian would have to be pulled this week, and possibly next week. "It's just what we didn't want," he said, "our planners are now pulling out what's left of their hair." CNBC's business analyst, Lori Ann LaRocco, said although the port would officially remain open during the lockdown, it would actually be closed for cargo operations.

"Ports are more than vessels coming in," she said, "you need people to drive trucks and move product out of warehouses. No people equals no trade." In the absence of information from the carriers, it has been left to the forwarding community to send out advisories. Seko Logistics said its staff would be working from home and that, in anticipation, its people had been working from home in shifts since last week "to ensure minimal impact to operations in case of lockdown".

Analyst Lars Jensen, of Vespucci Maritime, said: "It should be kept in mind that when Yantian was shut down due to Covid last year, the disruptive impact on cargo flows was roughly twice the size of the blockage of the Suez Canal." Moreover, that Yantian shut down did not extend to the city, which is home to Huawei, iPhone manufacturer Foxconn and many other large tech companies, so the impact of this lockdown is likely to be greater and potentially last longer.

There are also fears that China's strategy of Covid elimination will be extended to other mainland cities, despite the "relatively mild" symptoms of the Omicron variant. But it is certainly "another spanner in the works" for supply chains hitherto beginning to show signs of returning to some form of normalisation. In fact, prior to this new disruption, carriers such as Maersk and Hapag-Lloyd were predicting that schedule reliability (and rates) would improve in the second half of the year.

The disruption is also likely to halt the hitherto gradual erosion of spot and short-term freight rates on the Asia-Europe tradelane, with rates across all Chinese export lanes reflecting pent-up demand increases for shipments.

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 4 Mar 2022	Current Index 11 Mar 2022
Comprehensive Index			4746.98	4625.06
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	7387	7019
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	7254	7073
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	8110	8105
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	10678	10634
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3350	3228
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	4216	4041
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	6964	6905
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	5980	5849
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	8358	8045
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	319	313
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	290	307
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	1195	1153
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	369	358

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมปริมาณการขนส่งคงที่ ในขณะที่ค่าระวางปรับตัวลดลงต่อเนื่อง โดยในเส้นทางยุโรป พบว่าแม้ความต้องการของตลาดในการขนส่งสินค้าจำเป็น และอุปสรรคทางการแพทย์อยู่ในปริมาณสูง แต่การปรับเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของราคาพลังงานส่งผลให้อัตราเงินเฟ้อในยุโรปสูงขึ้น ซึ่งทำให้การฟื้นตัวของเศรษฐกิจลดต่ำลง ตลอดจนทำให้กำลังซื้อของครัวเรือนลดลงตามไปด้วย โดยที่สายเรือหลายบริษัทรับสินค้าไปยังเส้นทางประเทศยูเครน และรัสเซีย ซึ่งส่งผลให้เกิดความไม่แน่นอนในเส้นทาง รวมถึงเส้นทางยุโรปทั่วไปด้วย รวมถึงความล่าช้าในการจัดสรรเรือในเส้นทาง อย่างไรก็ตาม ปัญหาเรื่องความหนาแน่นภายในท่าเรือเริ่มดีขึ้น ส่วนในเส้นทางสหรัฐอเมริกา พบปัญหาคอขวดด้านซัพพลายเชน ประกอบกับอัตราเงินเฟ้อที่สูงขึ้น รวมถึงการขาดแคลนแรงงาน ทำให้เป็นตัวอุดการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ อย่างไรก็ตาม พบว่าสถานการณ์ท่าเรือสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตกเริ่มดีขึ้น เนื่องจากพบว่ามีเรือที่รอคอยเข้าเทียบท่าลดลง โดยที่ค่าระวางคงที่ สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าความต้องการสินค้าจำเป็นทุกประเภทอยู่ในปริมาณสูงอย่างต่อเนื่องเช่นเดียวกับสัปดาห์ที่ผ่านมา ส่วนค่าระวางปรับลดลง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า โดยทั่วไปปริมาณการขนส่งมีความผันผวนเล็กน้อย ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลง และสุดท้ายเส้นทางอเมริกาใต้ พบว่าสถานการณ์ระวางมีการปรับตัวภายหลังจากวันหยุด โดยมีการใช้ระวางเรือราว 80-90% และค่าระวางปรับลดลง