

Weekly Briefing (21 Mar 2022)



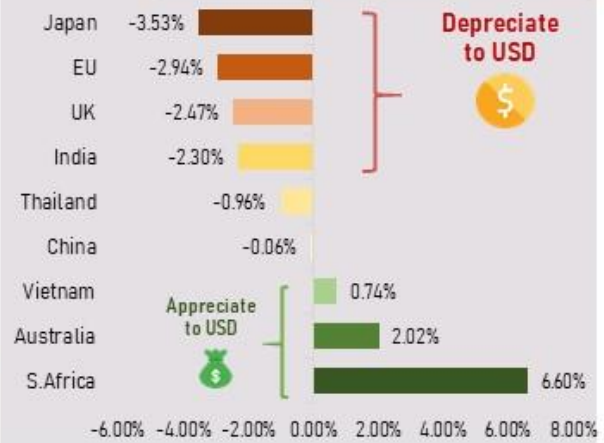
01

THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
33.52	37.02	44.26	24.85
CNY	JPY	INR	VND
5.27	0.28	0.44	0.0015

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

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

	Oil	OPEC	Brent	WTI
	USD/Barrel	102-111	98-108	107-126



	Gold	1,902 - 1955
	USD/Ounces	



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)	
11 March 2022	18 March 2022
4,625.06	4,540.31
-84.75	

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ



1. Fed will raise rates more aggressively if needed, Powell says

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://reut.rs/3wrlsop>



2. Russia / Ukraine update

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

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

สัปดาห์ที่ 11 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 PSS: USD500/TEU, USD1,000/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
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 ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมีนาคม ปรับลดลง 1,850 USD/TEU และ 3,600 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 6,350 USD/TEU และ 10,700 USD/FEU โดยยังเรียกเก็บค่า LSS ในอัตราคงที่จากเดือนที่ผ่านมา และยังคงมีการเรียกเก็บค่า PSS

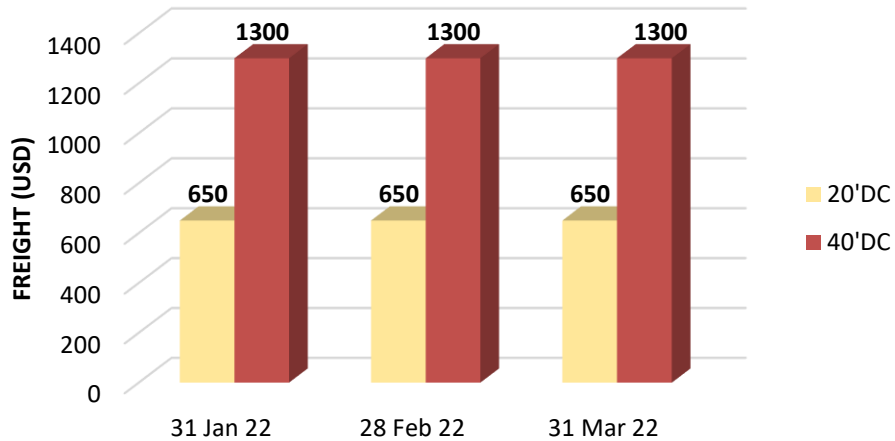
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนมีนาคม ค่าระวางคงที่ทั้งฝั่ง West Coast และ East Coast โดยค่าระวางฝั่ง West Coast อยู่ที่ 10,000 USD/TEU, 12,650 USD/40'DC และ 13,300 USD/40'HQ ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast คงที่อยู่ที่ 13,360 USD/TEU, 16,700 USD/40'DC และ 17,500 USD/40'HQ สถานการณ์ปัจจุบันยังคงพบปัญหาการวางเรือเต็ม 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, 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 ม.ค ถึง มี.ค. ปี 2565

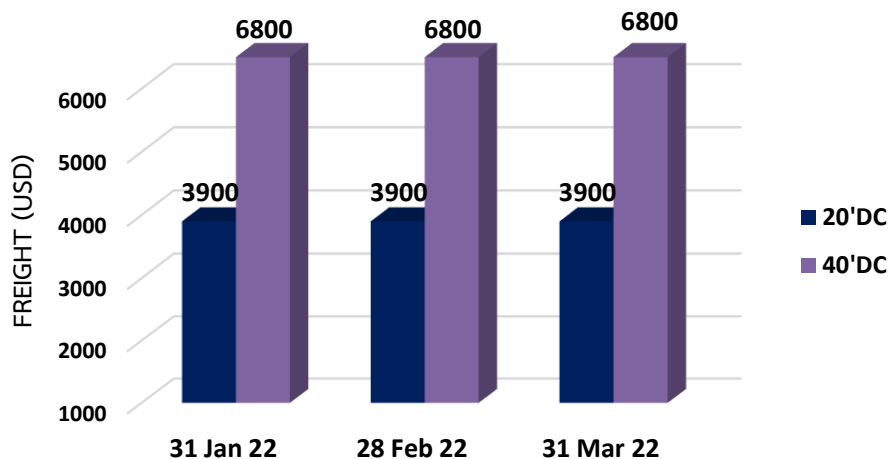
JAPAN



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

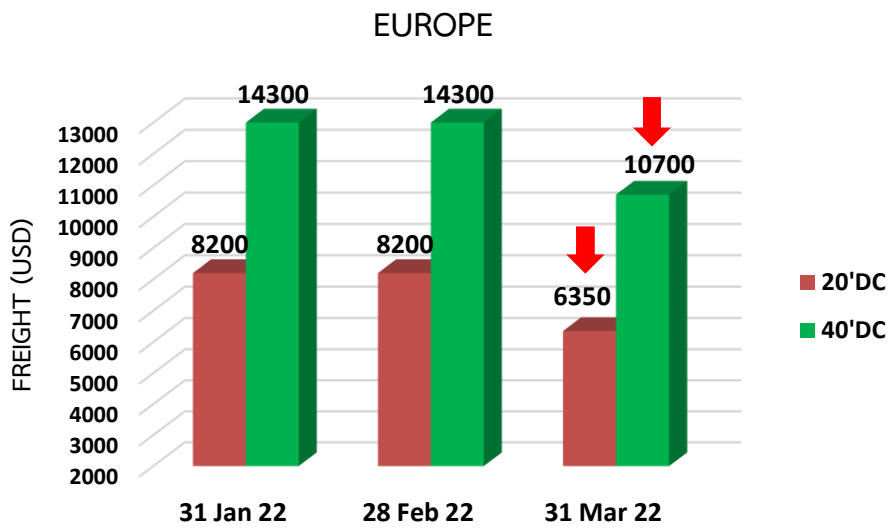
JEBEL ALI



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

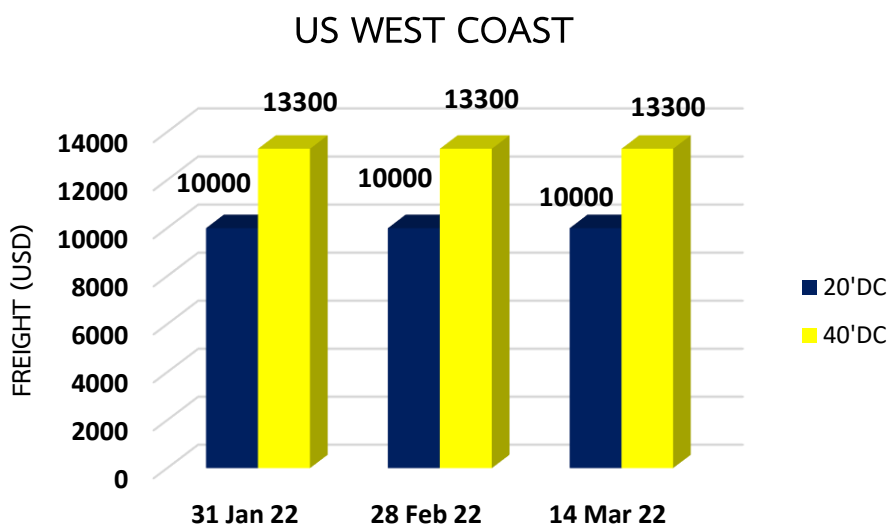
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ม.ค ถึง มี.ค. ปี 2565



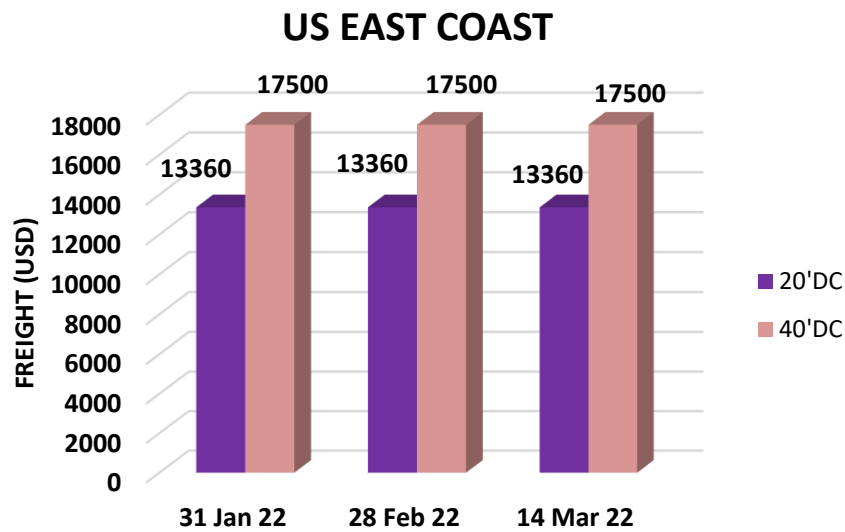
Subject to

- 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 Sealand

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Environmental Fuel Fee (EFF) สำหรับเส้นทางเอเชีย โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2565

Scope	20'Dry/OT/FR	40'Dry/40'Hdry/OT/FR	45' Hdry	20'Reef	40'HRef
All countries	USD 107	USD 214	USD 257	USD 161	USD 321

US lawmakers take aim at ocean carriers with shipping reform push

A Senate committee hearing earlier this month showed the extent to which some powerful Democratic senators want to shake up the system underpinning US container shipping regulation. During the Mar. 3 hearing, Sen. Amy Klobuchar, D-Minn., said she was working on legislation addressing the limited antitrust immunity given to container carriers, while Sen. Maria Cantwell, D-Wash., said the US Federal Maritime Commission (FMC) needs the authority to determine whether rates are reasonable. The latter change, if enacted, would be a major expansion of the FMC's power and, according to critics, would thrust the government into the thorny business of setting rates.

Testifying before the Senate Committee on Commerce, Science, and Transportation, FMC Chair Daniel Maffei said he personally found some of the record container freight rates seen in today's market unreasonable, but he noted that the agency only determines whether there has been an unreasonable increase in costs or an unreasonable decrease in services. The Department of Justice, on the other hand, has the authority to investigate possible price fixing. That's not acceptable to Cantwell, the chair of the committee and a self-described strident supporter of trade. She pressed Maffei on how exports from her state, Washington, and

others were being left on docks while container lines report record earnings. “They are making a lot of money; it’s record profits,” Cantwell said during the hearing. Or as Sen. Jon Tester, D-Mont., put it, foreign-owned companies have been allowed to come to US ports and “make bank,” only to leave goods at the docks.

Cantwell’s questioning went straight to the limitations the FMC has in the eyes of some legislators. “What in the existing authority does not allow you to do something about these unreasonable rates?” she asked. “The carriers can defend themselves by saying, ‘We are offering space. If they want to pay as much as the importer, we’ll give them space. Therefore, we’re not discriminating,’” Maffei responded. Referring to US container freight rate increases of more than 100 percent, Cantwell asked Maffei how that growth could be considered reasonable. “I don’t believe it is, ma’am,” he said.

‘Colossal increase’ in rates

Citing the Shipping Act of 1984, Cantwell noted the FMC has the power to seek an injunction in federal court if it believes a carrier has imposed an unreasonable cost increase. “Do you agree that the dramatic increase during the pandemic is an unreasonable increase in transportation costs?” Cantwell asked, reframing her earlier question. “I certainly agree it’s a colossal increase,” Maffei said. “Whether it’s unreasonable under the law is a more complicated question. We don’t have evidence. We’re looking into whether we can connect these costs to the alliances or to the individual carriers. Either way, it’s a huge problem.” “They’re unreasonable costs,” Cantwell said. “If you don’t feel like you can go to court right now on ‘unreasonable rates’ or the definition is strong enough — listen — I’ve authored three statutes related to unfair and deceptive practices and manipulation, and believe it or not, there is a lot of case law in these areas.”

In past investigations of oil and natural gas markets that led to new laws, Cantwell said, the market was manipulated not through parties coming together to agree on price but through not serving smaller customers. Maffei responded by reiterating that the FMC does not have the authority to regulate rates. “We don’t have the authority to say, ‘The rate is too high,’” he said. “We don’t have the authority to say, ‘You have to pay attention to small businesses. You can’t just pay attention to the big box stores.’ Sometimes I wish we did. If you give it to me, I will use what authorities that Congress sees fit to give us.”

Antitrust immunity at risk

Of the senators, Klobuchar had the last word, saying she is working on legislation with members of the Judiciary Committee that would get rid of carriers’ limited antitrust immunity. “I just see no reason, when you have this near-monopoly situation when it comes to the alliances, that this would remain,” she said.

Maffei, however, warned of potential unintended consequences of carriers losing their ability to operate alliances, namely that it could spur more consolidation, as the abrupt collapse of Hanjin Shipping in 2016 showed. Ports, carriers, marine terminals, and longshore labor have also argued that the end of alliances on US trades would spur carriers to reduce service frequency and focus more on major ports at the expense of smaller ones.

Existing law doesn’t give the FMC enough time to review proposed alliances before determining whether to attempt to block them from taking effect, and there are no expiration dates on the vessel-sharing agreements, Maffei said. In an earlier exchange, Klobuchar asked Maffei to characterize the agency’s experience

in challenging alliances. “We’ve not even tried. That goes for many, many years, different chairmen, different general counsels,” he said. Maffei, a former US House representative, said he too likely would have voted to deregulate the industry in the 1980s if he had been serving at the time. But times have changed, and the burden of proof the commission needs to challenge alliances is too high, said Maffei, who was also testifying with FMC Commissioner Rebeca Dye.

“For me, and I think my colleague may have a different view, I would put the burden of proof on, as you say, ‘these foreign-owned carriers and their very expensive law firms,’” Maffei said.

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

With spot rates falling, carriers blank more sailings and plan surcharges

Container spot rates continued their decline this week across most Chinese export routes, prompting ocean carriers to blank more sailings. The Ningbo Containerized Freight Index (NCFI) today recorded falls on all but five of the 21 routes covered by its composite index, shedding a further 1.7%, to 3,613.9 points. It said demand on the North European and Mediterranean markets was “sluggish”, resulting in “rates coming under pressure”. Indeed, all three published indices reflected 4% to 5% decreases in their North European components, with Drewry’s WCI falling to \$12,221 per 40ft, Xeneta’s XSI down to \$12,940 and the Freightos Baltic Index (FBX) declining to \$12,783.

The Covid-19 lockdown this week at the tech and finance hub of Shenzhen has resulted in delays to production and cancelled orders. And although the main export port for the region, Yantian, is said by carriers to be working “normally”, shuttered warehouses, restricted trucking services and delays in yard handling and at gates are all taking their toll on cargo availability and slowing vessel working times.

According to anecdotal reports to *The Loadstar*, forward bookings for North Europe are also down quite considerably, which could be due to the uncertainty over whether the tech manufacturing sector lockdown will end on Sunday. Nevertheless, carriers are preparing to blank more sailings in anticipation of a period of low demand. 2M carriers Maersk and MSC announced today three further void sailings for April, attributed by MSC to “the ongoing challenging market situation”.

Lars Jensen, of Vespucci Maritime, said shippers should be “cautious in how they interpret the data” on rate declines. On the one hand, he said, the fall in rates “might be a harbinger of more declines to come especially if demand suddenly drops rapidly”. But he added: “The reality right now is that seasonal rate declines at this time of year can easily explain the drops we have seen so far.” Meanwhile, on the transpacific, the NCFI commentary described the supply and demand fundamentals of the Asia to North American tradelanes as “generally good”.

However, this did not prevent spot rates on the trade falling this week, with, for example, the WCI component for the US west coast down 7%, to \$10,154 per 40ft, and to east coast ports falling by 5%, to \$12,276. On the transatlantic, spot rates were stable, with the WCI at \$6,491, the XSI at \$7,031 and the FBX at \$6,626, all per 40ft.

North European exporters are hoping that rates on the route will begin to fall back nearer to the market rate of just a year ago, of around \$2,000 per 40ft, now that carriers are deploying extra loaders, using ships redeployed from culled Russian services.

Notwithstanding the softening of rates, shippers are bracing for significant bunker surcharge hikes from carriers, along with skyrocketing haulage costs. Reports to *The Loadstar* this week suggest that the majority of ocean carriers in North Europe will add a 25% fuel surcharge to the cost of their line hauls from 1 April.

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

Ports of Long Beach and Los Angeles to collect Clean Truck Fund fee starting April

The ports of Long Beach and Los Angeles will begin collecting a fee on April 1 with two purposes. The fee, to be charged at the rate of \$10 per teu on loaded import and export cargo containers hauled by drayage trucks as they enter or leave container terminals, is intended to incentivise a change to cleaner trucks and to generate funds to accelerate the development of zero-emissions technology.

The Clean Truck Fund (CTF) is designed to help the ports reach their goal of eliminating all emissions from trucks at the ports by 2035. The CTF is expected to deliver about \$90m to the two ports in its first year. Trucks remain the ports' largest source of greenhouse gas emissions and the second highest source of nitrogen oxides, a contributor to regional smog formation.

Zero-emission trucks and low-nitrogen oxide-emitting (low-NOx) trucks will be exempt from the fee. Loaded containers entering or leaving marine terminals by on-dock rail will also be exempt. Private company PortCheck will collect the fee. The fee will expire on December 31, 2034.

Source: <https://splash247.com/>

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 11 Mar 2022	Current Index 18 Mar 2022
Comprehensive Index			4625.06	4540.31
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	7019	6797
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	7073	7035
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	8105	8023
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	10634	10634
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3228	3118
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	4041	3955
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	6905	6773
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	5849	5778
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	8045	7626
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	313	315
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	307	309
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	1153	1135
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	358	353

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมปริมาณการขนส่งคงที่ ในขณะที่ค่าระวางปรับตัวลดลงต่อเนื่องเช่นเดียวกับสัปดาห์ที่ผ่านมา โดยในเส้นทางยุโรป พบว่าตลาดการขนส่งเริ่มฟื้นตัว เนื่องจากมีความต้องการของตลาดในการขนส่งสินค้าจำเป็นและอุปกรณ์ทางการแพทย์อยู่ในปริมาณสูง และพบว่ามีปริมาณความต้องการใช้ระวางจำนวนมาก ทำให้ระวางตึงตัว ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลง ส่วนในเส้นทางสหรัฐอเมริกา ปัญหาคอขวดด้านซัพพลายเชนยังคงมีอยู่ ในขณะที่ความต้องการขนส่งยังคงอยู่ในปริมาณสูง ทำให้ปริมาณระวางมีความตึงตัว ในขณะที่ค่าระวางคงที่ สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าความต้องการสินค้าจำเป็นทุกประเภทอยู่ในปริมาณสูงอย่างต่อเนื่องเช่นเดียวกับสัปดาห์ที่ผ่านมา ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่าโดยทั่วไปปริมาณการขนส่ง และค่าระวางมีความคงที่ และสุดท้ายเส้นทางอเมริกาใต้ พบว่ามีความต้องการขนส่งในปริมาณสูง ในขณะที่ความสมดุลของปริมาณระวางอยู่ในระดับคงที่ ส่วนค่าระวางปรับลดลง
