

# Weekly Briefing (28 Mar 2022)



01

## THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
33.60	36.76	44.32	25.15
CNY	JPY	INR	VND
5.28	0.28	0.44	0.0015

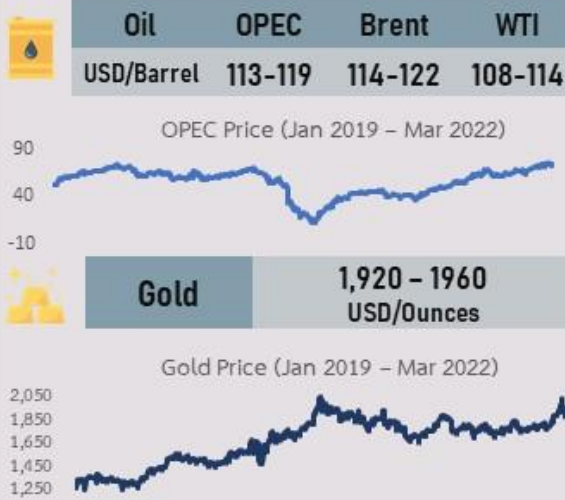
02

## Exchange rate trend to USD (YTD)



03

## Crude Oil price & Gold (21 - 24 Mar 2022)



04

## Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



05

## Weekly Top's Stories

รายละเอียด  
ข่าว/บทความ



- Ukraine: extraordinary times call for extraordinary measures  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3JNYn34>



- Congestion surges at Chinese ports amid Shanghai lockdowns and driver  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3qCahpl>

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

## สัปดาห์ที่ 12 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	10,000	12,650/13,300		
Thailand - US East Coast	13,360	16,700/17,500		
	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

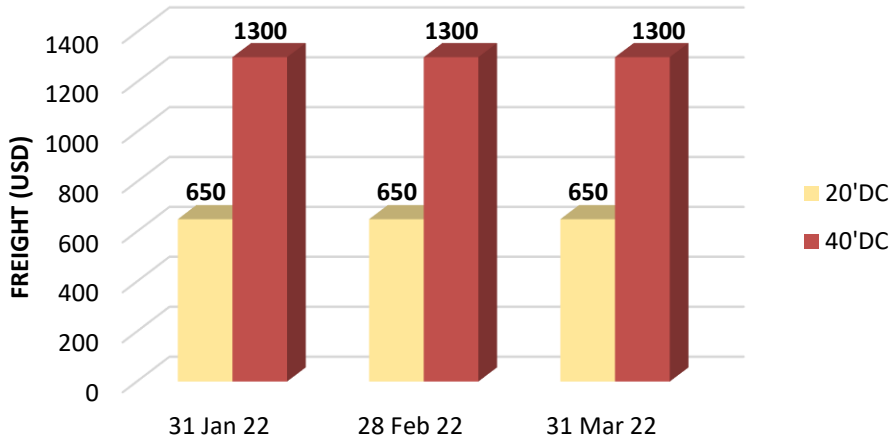
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมีนาคม ค่าระวางคงที่ทั้งฝั่ง West Coast และ East Coast โดยค่าระวางฝั่ง West Coast อยู่ที่ 10,000 USD/TEU, 12,650 USD/40'DC และ 13,300 USD/40'HQ ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast คงที่อยู่ที่ 13,360 USD/TEU, 16,700 USD/40'DC และ 17,500 USD/40'HQ สถานการณ์ปัจจุบันยังคงพบปัญหาการวางเรือเต็ม 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

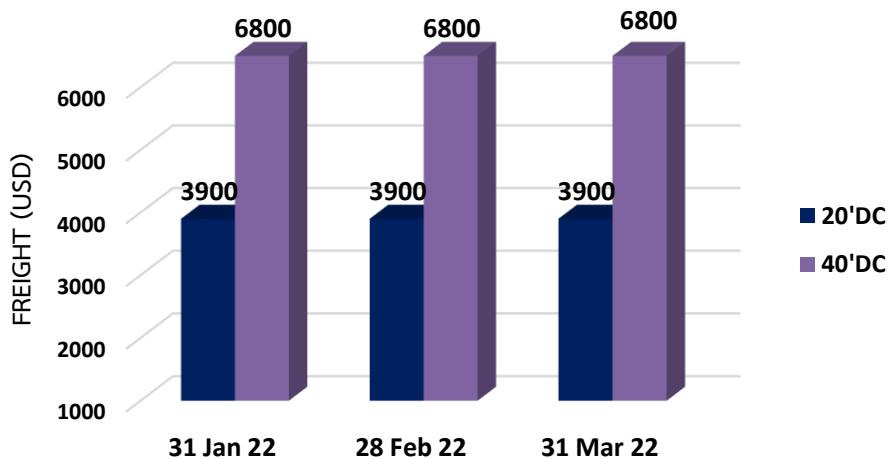
**JAPAN**



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

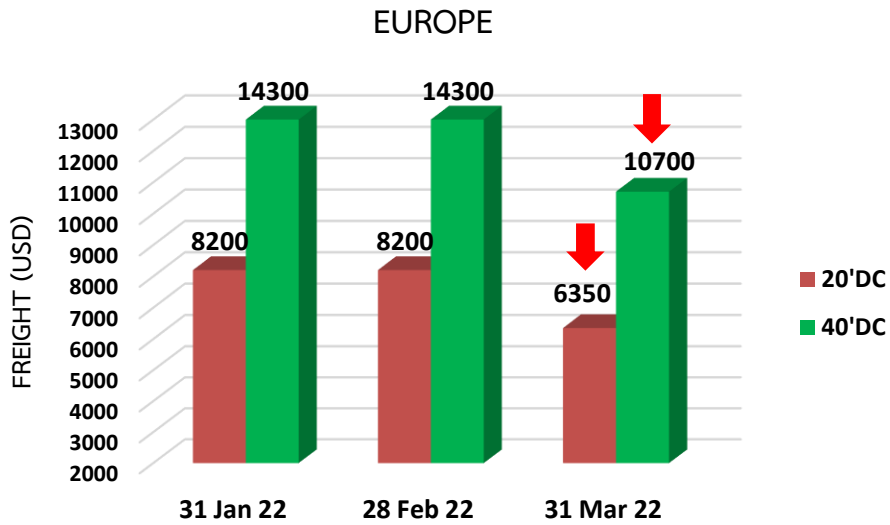
**JEBEL ALI**



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

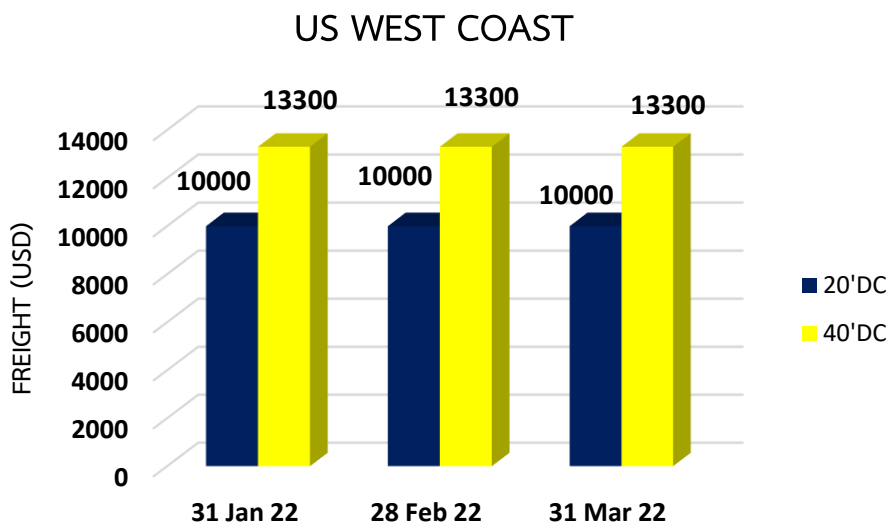
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ม.ค ถึง มี.ค. ปี 2565



Subject to

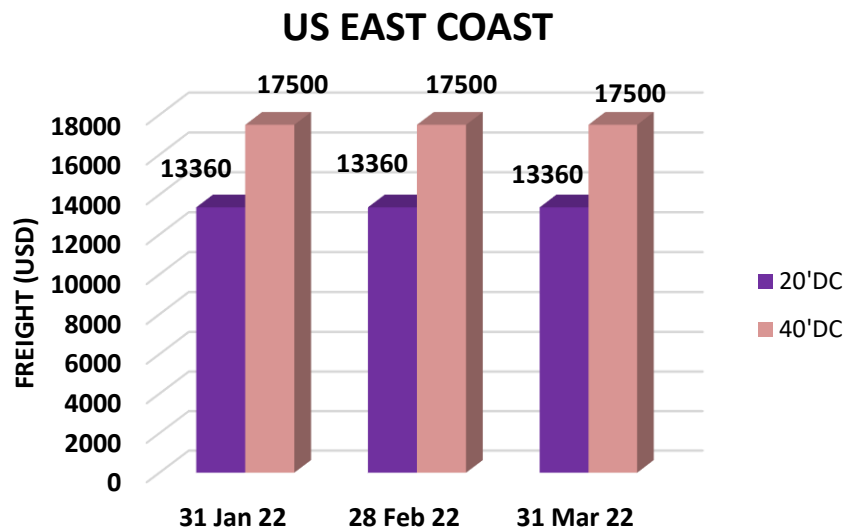
- ISOCC (Jan. 22): USD106/TEU, USD212/FEU  
(Feb.-Mar. 22): USD124/TEU, USD248/FEU
- ENS: USD30/BL
- PSS: USD500/TEU, USD1,000/FEU

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

**Shippers resume complaints to FMC over unfulfilled contract space**

Shippers are increasingly turning to the US Federal Maritime Commission (FMC) to seek relief in disputes with container lines and marine terminals, with three more formal complaints filed this month. Two container lines intentionally refused contract rate bookings to chase higher spot market rates, according to allegations made in complaints filed March 8 and 18, respectively. A third complaint, filed March 21, alleges a Port of Long Beach container terminal assessed excessive demurrage fees on a shipment in the fall of 2020.

The latest complaints reflect a frustrated shipper community increasingly more willing to take their disputes to regulators. A July complaint by a Pennsylvania-based home goods importer was the first formal complaint accusing container lines of taking advantage of pandemic-driven disruption in ways that violate the US Shipping Act. The sides eventually settled, but more shippers have since filed complaints.

A March 18 filing by New Jersey-based Foreign Tire Sales (FTS) against Evergreen Shipping Agency demonstrates that growing frustration. “Evergreen advised FTS and its vendors that there was no space in ships bound for the USA and then turned around and gave the space that should have been given to FTS to non-vessel operators (NVOs) at much higher rates than the rates promised in the contract between FTS and Evergreen,” the shipper said in its complaint.

The impact of Evergreen not honoring its contract was higher ocean freight costs for FTS, with the shipper needing to turn to NVOs to secure capacity for its goods, it said. “The difference between the rates that Evergreen agreed to are up to \$15,000 per container less than rates charged by NVOs,” FTS said in the complaint.

In the first case, submitted March 8, Houston-based importer Royal White Cement (RWC) said CMA CGM refused to honor bookings made under a contract, signed May 11, 2021, for service between the Egyptian

ports of Said and Damietta and the US through April 30, 2022. The shipper alleges CMA CGM did so in order to sell that capacity on the more lucrative spot market.

The contract committed RWC to move 1,000 containers during the year, but it alleges CMA CGM stopped accepting bookings attached to its contract rate after 10 containers. It moved 2,843 containers in its previous annual contract, 1,343 more than its minimum quantity commitment (MQC) specified, the filing said.

#### Seeking relief from FMC

The cases are the first to be filed with the FMC since Jan. 19, reigniting complaints from shippers seeking help from the FMC to resolve cases where shippers allege container lines are not fulfilling the annual MQCs to which they contractually agreed.

The FMC in December invited shippers to submit complaints as part of a stronger remit to regulate the market as ocean freight rates skyrocketed in 2021. Prior to that, the Commission agreed on a policy to prohibit carrier retaliation against shippers that filed complaints. The FMC has also taken a harder line on carrier and terminal assessment of detention and demurrage.

The demurrage complaint, filed by California-based ACME Freight Services against Total Terminals International, alleges that a shipment of several boxes that were part of a consignment of 20 containers of medical gloves incurred more than \$185,000 worth of demurrage due to a hold by US Customs and Border Protection (CBP). The logistics provider contends it was not responsible for the customs hold, which was related to another logistics company and different container line, and therefore should not be held responsible for demurrage related to the hold.

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

#### **Carriers sweep empties from US ports ahead of fresh import wave**

Ocean carriers are hauling empty containers from ports along the US West and East coasts as marine terminals across the country remain crowded with laden boxes and concerns grow about another import wave. The sweeper ships aim to relieve both marine terminals and motor carriers that are buckling under the huge numbers of empty containers left in the ongoing wake of the US import boom. But truckers say not all carriers are as prompt in sweeping up empty containers, and drivers are still not getting fully compensated for the costs of handling empties.

The sweepers come as high Asian import volumes for February portend waves of more imports yet to hit US ports. But the already high number of empty containers at marine terminals, off-dock depots, and truck yards is hurting productivity, Matt Schrap, chief executive of the Harbor Trucking Association, told JOC.com. “If chassis are sitting under empties, they can’t be used to pull imports off the dock,” Schrap said. “It also prevents a driver from being dispatched if there is no chassis to dispatch them with or no return location to bring the empty to.”

Since the start of 2022, 36 unladen container ships have called the ports of Los Angeles and Long Beach to collect empty boxes, according to data from the Marine Exchange of Southern California. For all of 2021, 34 unladen ships called the ports, Marine Exchange data show. Another seven vessels also called there since January that the Marine Exchange couldn’t identify strictly as empty sweepers, as they could have also



been carrying loaded exports. The need to remove empty containers from the busiest US import gateway is causing unusual vessel movements.

Five ships in THE Alliance's PN3 service that calls Vancouver were, after discharging cargo, sent to Southern California for empties before making the return voyage to Asia, Hapag-Lloyd confirmed. THE Alliance also repositioned empties from Southern California to Oakland so they could go out on ships calling there, Hapag-Lloyd said. Other THE Alliance members are also sweeping up empties individually. Ocean Network Express (ONE) has sent four of its unladen ships to Southern California, Marine Exchange said.

HMM sent three ships to Southern California for empties, along with one in the PN3 service. Yang Ming dispatched two, along with two others that were also in the PN3 service. Officials in Los Angeles and Long Beach have said removing empty containers from the ports is a priority because they limit space and workers that could handle laden imports. The inventory of empty containers collectively at LA-LB is down 27 percent since Jan. 20, according to data from both ports.

#### NY-NJ also buried in empties

The Port of New York and New Jersey is dealing with the same issue, as the number of empty outbound containers hit 241,154 TEU in January, the second-highest monthly volume for empties recorded at the port. More empties are going out this month, too. Logistics sources have identified seven ships that called the port of New York and New Jersey between March 19-23 as being empty sweepers. Those include three from Cosco Shipping, two from Zim Shipping, and one each from Hapag-Lloyd and ONE.

Despite those efforts, truckers in the region said they are still dealing with lots of empty containers, particularly those belonging to Yang Ming. The carrier did not respond to a request for comment. Through March 25, Yang Ming restricted returns of various types of containers on 16 of NY-NJ's 22 working days during the month, according to data from drayage technology provider PortPro.

Executives and dispatchers of four New Jersey-based intermodal motor carriers who asked not to be identified told JOC.com that while Yang Ming's containers aren't always the bulk of empties sitting in their yards, its containers do sit for longer periods than other carriers. The street dwell, or the time before the empty can get returned to the marine terminal, can range from 10 to 20 days for Yang Ming containers, the sources said, adding that empties from other ocean carriers typically have a two- to five-day street dwell.

Truckers were also blocked from returning various Yang Ming empty containers to the port for a two-week period at the end of February. The intermodal carriers who spoke to JOC.com said one- or two-week terminal lockouts are also more typical of Yang Ming than other carriers. To partially offset the long lockout periods, Yang Ming has been waiving the per-diem fees on its empty containers at West and East Coast ports, which for a dry container starts at \$170 per day and escalates to \$230 after 10 days.

But those waivers don't factor in the extra costs that truckers say they bear for handling Yang Ming and other empties. One intermodal executive said their company had to buy a container crane and hire an operator so empties could be stacked in their yard to free up chassis. Other ocean carriers are paying extra fees to truckers for handling their empties. ONE, which uses an empty storage depot 20 miles from the NY-NJ

port, is paying truckers an extra \$150 to \$350 for the trip down to the depot, according to the carrier representatives.

Cosco Shipping and Mediterranean Shipping Co. are paying \$50 to \$75 per empty container move, they said, adding that the lower fee is because their off-terminal empty storage is within the port. However, direct payments for extra handling of empties doesn't offset that retrieving an import load is more lucrative. One motor carrier representative said that dispatching an empty to ONE's depot will tie up a driver for four hours, which could be spent pulling an import. "I won't go there for less than \$500," the source said.

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

### **Softening Asia-Europe rates sees carriers move to offer short deals to SMEs**

With Asia-North Europe container spot rates still falling, ocean carriers are now canvassing smaller shippers to agree short-term three-month contracts. Staple three-month deals with forwarders and NVOCCs were all but suspended last year as carriers carefully choose the counter-parties they wanted for their long-term contracts of 12 months or more, with the remainder of shippers consigned to the spot market or, at best, offered rates valid for a month or less.

But according to the Ningbo Containerized Freight Index (NCFI) commentary, there was "insufficient demand" this week for loaders from China, prompting carriers to either blank sailings or start discounting rates. A UK-based forwarder with an office in China told *The Loadstar* carriers were "starting to show more interest" in his business, adding: "I was quite surprised to receive a call this week from one of our liner company contacts suggesting a meeting. "He's been hiding from us for the last few months and suddenly he wants to talk, so it must mean they are looking for cargo again."

All the Asia-North Europe indices reflect the softening of demand, the biggest fall on Drewry's WCI index, which slumped another 8% this week, shedding over \$1,000 and taking the spot rate back down to \$11,192 per 40ft. This component has lost nearly \$3,000 since its peak before Chinese New Year. But before shippers get carried away with thoughts that rates on the route will totally collapse, there is a further cautionary note from Vespucci Maritime's Lars Jensen. He argues that the 20% fall in rates is, in fact, below the average 29% decline seen in the past eight years during slack season weeks following CNY. Moreover, the spot rate decline may be short-lived if the lockdown disruptions in China begin to ease, allowing a more regular flow of exports onto the terminals.

Meanwhile, on the transpacific, there was a slight softening this week in spot rates from Asia to the US west and east coasts, with the Freightos Baltic Index (FBX) settling at \$15,908 and \$17,318 per 40ft, respectively. "While the temporary dip in available supply of exports could explain the slight easing, all signs point to continued elevated volumes and rates in the coming months," said Judah Levine, head of research at Freightos. However, Jon Monroe, of Washington state-based Jon Monroe Consulting, reports that the eagerly anticipated carrier negotiations with NVOCCs are "not as hot and heavy as expected". This suggests a slight shift in the sentiment on rates for the tradelane.

"Many NVOCCs are now taking a 'wait and see' attitude to their negotiations," said Mr Monroe. He also reported on reprisals by carriers against shippers chartering or using their own tonnage to overcome supply

chain disruptions – a detestable tactic also used by a few carriers in North Europe, according to reports to *The Loadstar*. “Some ocean carriers have even threatened companies that chartered vessels by refusing to grant contracts to them,” said Mr Monroe.

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 18 Mar 2022	Current Index 25 Mar 2022
Comprehensive Index			4540.31	4434.07
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	6797	6593
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	7035	6921
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	8023	7960
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	10634	10504
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3118	2843
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	3955	3815
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	6773	6683
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	5778	5658
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	7626	7289
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	315	339
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	309	329
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	1135	1098
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	353	374

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมปริมาณการขนส่งคงที่เช่นเดียวกับสัปดาห์ที่ผ่านมา ในขณะที่ค่าระวางยังคงปรับตัวลดลง โดยในเส้นทางยุโรป พบว่าจากภาวะความขัดแย้งภายในภูมิภาคส่งผลให้ยังมีความไม่แน่นอนในการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจ ในขณะที่ตลาดการขนส่งค่อนข้างคงที่ โดยมีปริมาณความต้องการของการขนส่งสินค้าจำเป็น และอุปสรรคทางการแพทย์อยู่ในปริมาณสูง และพบว่าปริมาณความต้องการใช้ระวางเป็นไปในทิศทางที่ดี ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงอย่างต่อเนื่อง ส่วนในเส้นทางสหรัฐอเมริกา การปรับเพิ่มขึ้นของราคาสินค้า จากปัญหาความขัดแย้งทางการเมือง ส่งผลให้อัตราเงินเฟ้อในสหรัฐอเมริการับเพิ่มสูงขึ้น จึงมีการปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยเพื่อตรึงนโยบายทางการเงิน ในขณะที่ความต้องการขนส่งยังอยู่ในระดับคงที่ ซึ่งทำให้ปริมาณระวางและความต้องการเป็นไปในทิศทางที่ดีแต่อยู่ในปริมาณสูง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าความต้องการสินค้าจำเป็นทุกประเภทอยู่ในปริมาณสูงอย่างต่อเนื่องเช่นเดียวกับสัปดาห์ที่ผ่านมา แต่ปริมาณระวาง และความต้องการใช้ระวางมีความสมดุล ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า โดยทั่วไปปริมาณการขนส่ง และค่าระวางมีความคงที่ และสุดท้ายเส้นทางอเมริกาใต้ พบว่ามีความต้องการขนส่งยังคงรักษาระดับเช่นเดียวกับที่ผ่านมา ซึ่งทำให้ความสมดุลของปริมาณระวางอยู่ในระดับคงที่ ส่วนค่าระวางปรับลดลง