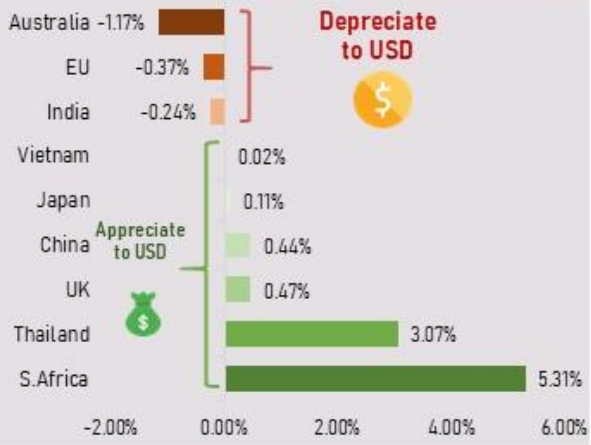
# Weekly Briefing (28 Feb 2022)

## 01 THB rate / currencies

| USD | EUR | GBP | AUD |
|---|---|---|---|
| 32.82 | 36.59 | 43.82 | 23.40 |
| **CNY** | **JPY** | **INR** | **VND** |
| 5.19 | 0.28 | 0.43 | 0.0014 |

## 02 Exchange rate trend to USD (YTD)

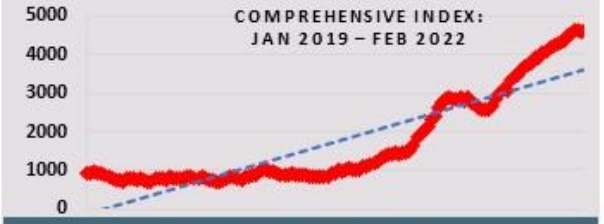



## 03 Crude Oil price & Gold (14 - 18 Feb 2022)

| Oil | OPEC | Brent | WTI |
|---|---|---|---|
| USD/Barrel | 92-95 | 92-96 | 91-95 |

| Gold | 1,856 – 1,903 USD/Ounces |
|---|---|

## 04 Freight Index (SCFI Comprehensive Index)




### Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

| 18 February 2022 | 25 February 2022 |
|---|---|
| 4,946.01 | 4,818.47 |
| -127.54 | |

## 05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

1. Biden wages first showdown of new Cold War-style duel with Russia
   *รายละเอียดเพิ่มเติม* : https://cnn.it/36uz5lw

2. Russia – Ukraine Status
   *รายละเอียดเพิ่มเติม* : https://bit.ly/3BZ9HGq , https://bit.ly/3pLeSoT และ https://bit.ly/3BYu7j5 , https://bit.ly/3M9bWfb

3. Special report: How rebuilding a port can help rebuild a country
   *รายละเอียดเพิ่มเติม* : https://bit.ly/35APxq8

Thai National Shippers' Council — สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

# การอัพเดทค่าระวางเรือประจำสัปดาห์
# สัปดาห์ที่ 8 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<br>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<br>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 | 800 | 1,500 | | |
| (North & South) | Subject to CIC at destination | | | |
| Thailand - Jebel Ali | 3,900 | 6,800 | Subject to ISOCC<br>USD 90/TEU, USD 180/FEU<br>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<br>USD 150/TEU, USD 300/FEU | Effective till 14-Mar-2022 |
| | Subject to SCMC USD 30/BL | | | |
| Thailand – Europe (Main Port) | 8,200 | 14,300 | ISOCC: USD124/TEU, USD 248/FEU<br>PSS: USD500/TEU, USD1,000/FEU | |
| | Subject to ENS USD 30/BL | | | |
| Thailand - US West Coast | Standard Rate: | Standard Rate: 12,650/13,300 | | Effective till 28-Feb-2022 |
| Thailand - US East Coast | Standard Rate: 13,360 | Standard Rate: 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

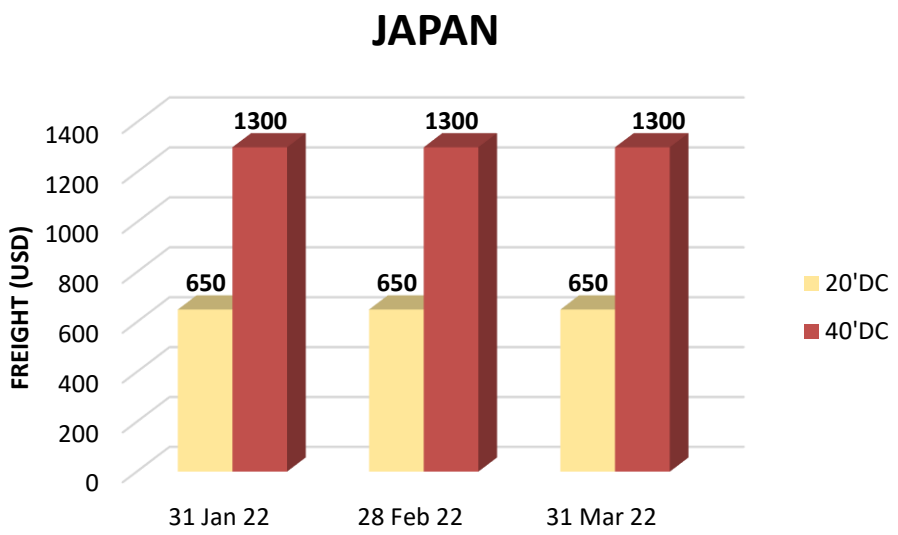
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 400-450 USD/TEU และ 750-850 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ระหว่าง 4,400-4,500 USD/TEU และ 8,750-8,950 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 8,200 USD/TEU และ 14,300 USD/FEU โดยยังเรียกเก็บค่า LSS ในอัตราคงที่จากเดือนที่ผ่านมา และยังคงมีการเรียกเก็บค่า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

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 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 สถานการณ์ปัจจุบันยังคงพบปัญหาระวางเรือเต็มและปัญหาความหนาแน่นบริเวณท่าเรือปลายทาง โปรดตรวจสอบข้อมูลก่อนการจอง และวางแผนการจองล่วงหน้า ส่วนค่าระวางเดือนมีนาคม รอยืนยันจากสายเรืออีกครั้ง

## *CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)*

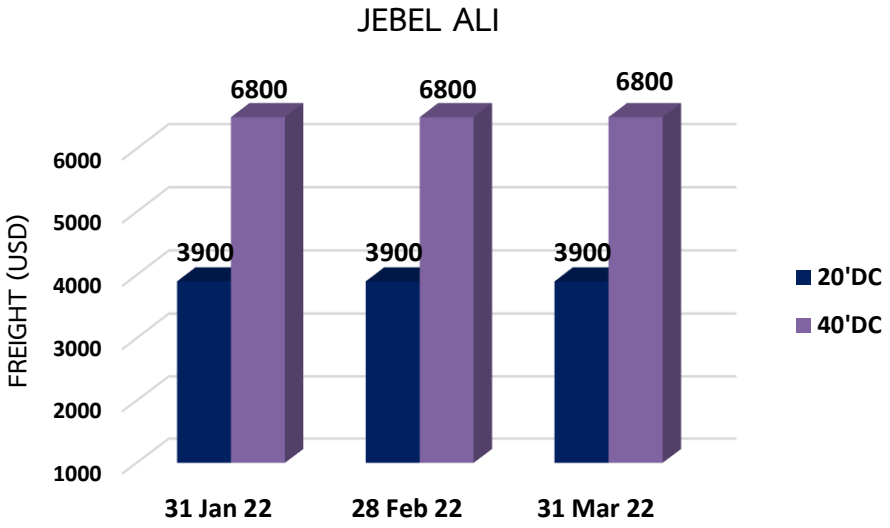
| ROUTE | SIZE | | Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge | Remark |
|---|---|---|---|---|
| | USD/20' | USD/40' | | |
| Thailand-Hong Kong | - | 2,500 | USD 138/FEU | Effective till 31-Mar-2022 |
| Thailand-Shanghai | | | | |
| Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama) | 2,250 | 2,700 | USD 65/TEU, USD 130/FEU | |
| Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH) | 9,000 | 13,000 | OBS: USD 305/TEU, USD 610/FEU | Effective till 15-Mar-2022 |
| London Gateway / Southampton | 10,000 | 14,000 | | |

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




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

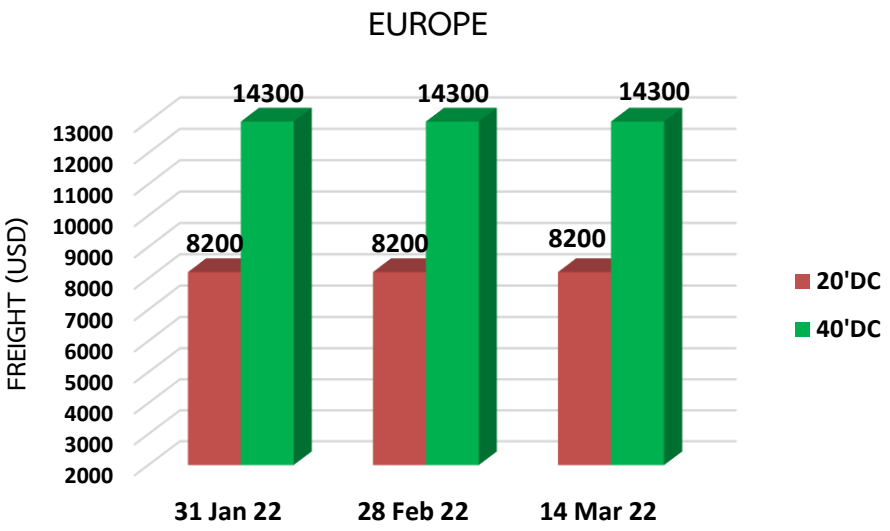
## กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali เดือน ม.ค ถึง มี.ค. ปี 2565




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

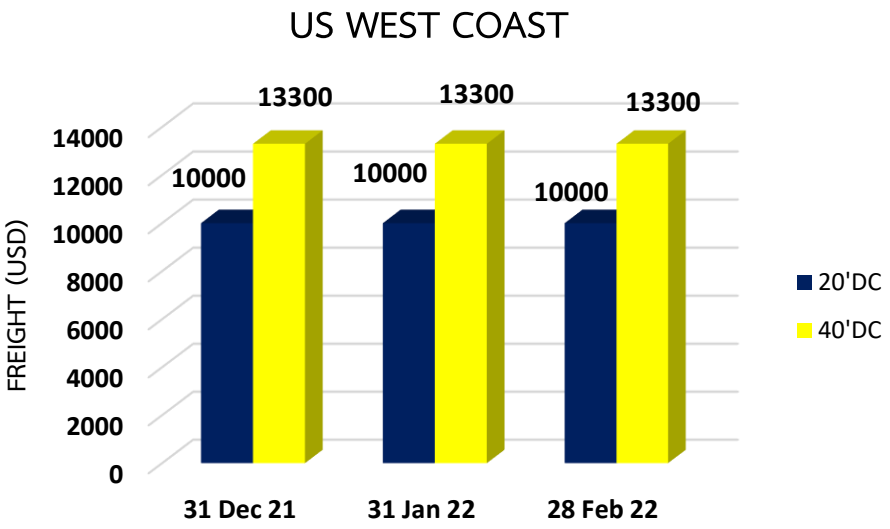
## กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ม.ค ถึง มี.ค. ปี 2565



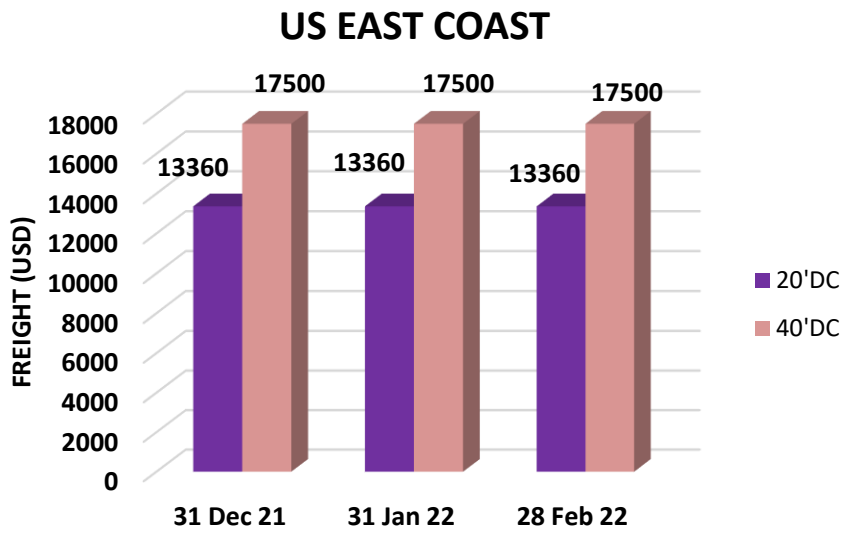

Subject to

- 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 ธ.ค. 2564 ถึง ก.พ. ปี 2565



## กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
## ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน ธ.ค. 2564 ถึง ก.พ. ปี 2565




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

**รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ**

สายเรือ Wan Hai

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Wan Hai Bunker Surcharge (WBS) โดยมีรายละเอียดปรากฏดังตาราง

| Trade | Bound | $350.01~400 | $400.01~450 | $450.01~500 | $500.01~550 | $550.01~600 | $600.01~650 | $650.01~700 | $700.01~750 | $750.01~800 | $800.01~850 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Intra-Asia | Region A | 16 | 24 | 32 | 40 | 48 | 56 | 64 | 72 | 80 | 88 |
| | Region B | 30 | 45 | 60 | 75 | 90 | 105 | 120 | 135 | 150 | 165 |
| Asia - India Sub continent | WB | 65 | 98 | 130 | 163 | 195 | 228 | 260 | 293 | 325 | 358 |
| | EB | 33 | 49 | 65 | 81 | 98 | 114 | 130 | 146 | 163 | 179 |
| Asia - Middle East | WB | 70 | 105 | 140 | 175 | 210 | 245 | 280 | 315 | 350 | 385 |
| | EB | 35 | 53 | 70 | 88 | 105 | 123 | 140 | 158 | 175 | 193 |
| Asia - Red Sea | WB | 80 | 120 | 160 | 200 | 240 | 280 | 320 | 360 | 400 | 440 |
| | EB | 24 | 36 | 48 | 60 | 72 | 84 | 96 | 108 | 120 | 132 |
| Asia - South America West Coast | EB | 109 | 164 | 218 | 273 | 327 | 382 | 436 | 491 | 545 | 600 |
| | WB | 33 | 49 | 65 | 82 | 98 | 114 | 131 | 147 | 164 | 180 |

**WBS Matrix(per TEU/Reefer container)**

| Trade | Bound | $350.01~400 | $400.01~450 | $450.01~500 | $500.01~550 | $550.01~600 | $600.01~650 | $650.01~700 | $700.01~750 | $750.01~800 | $800.01~850 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Intra-Asia | Region A | 24 | 36 | 48 | 60 | 72 | 84 | 96 | 108 | 120 | 132 |
| | Region B | 45 | 68 | 90 | 113 | 135 | 158 | 180 | 203 | 225 | 248 |
| Asia - India Sub continent | WB | 98 | 146 | 195 | 244 | 293 | 341 | 390 | 439 | 488 | 536 |
| | EB | 49 | 73 | 98 | 122 | 146 | 171 | 195 | 219 | 244 | 268 |
| Asia - Middle East | WB | 105 | 158 | 210 | 263 | 315 | 368 | 420 | 473 | 525 | 578 |
| | EB | 53 | 79 | 105 | 131 | 158 | 184 | 210 | 236 | 263 | 289 |
| Asia - Red Sea | WB | 120 | 180 | 240 | 300 | 360 | 420 | 480 | 540 | 600 | 660 |
| | EB | 36 | 54 | 72 | 90 | 108 | 126 | 144 | 162 | 180 | 198 |
| Asia - South America West Coast | EB | 164 | 245 | 327 | 409 | 491 | 572 | 654 | 736 | 818 | 899 |
| | WB | 49 | 74 | 98 | 123 | 147 | 172 | 196 | 221 | 245 | 270 |

| POD\POL | JPN | KOR | N.PRC | E.PRC | S.PRC | HKG | TWN | PHL | Hai Phong | S.VNM | KHM | THA | SGP | MYS | IDN | MMR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| JPN | | A | A | A | A | A | A | B | B | B | B | B | B | B | B | B |
| KOR | A | | A | A | A | A | A | B | B | B | B | B | B | B | B | B |
| N.PRC | A | A | | | | A | | B | B | B | B | B | B | B | B | B |
| E.PRC | A | A | | | | A | | A | B | B | B | B | B | B | B | B |
| S.PRC | A | A | | | | A | | A | A | A | A | B | B | B | B | B |
| HKG | A | A | A | A | A | | A | A | A | A | A | B | B | B | B | B |
| TWN | A | A | | | | A | | A | A | A | A | B | B | B | B | B |
| PHL | B | B | B | A | A | A | A | | A | A | B | B | A | B | B | B |
| Hai Phong | B | B | B | B | A | A | A | A | | | A | A | A | B | B | B |
| S.VNM | B | B | B | B | A | A | A | A | | | A | A | A | A | A | B |
| KHM | B | B | B | B | A | A | A | B | A | A | | A | A | A | A | B |
| THA | B | B | B | B | B | B | B | B | A | A | A | | A | A | A | B |
| SGP | B | B | B | B | B | B | B | A | A | A | A | A | | A | A | A |
| MYS | B | B | B | B | B | B | B | B | B | A | A | A | A | | A | A |
| IDN | B | B | B | B | B | B | B | B | B | A | A | A | A | A | | A |
| MMR | B | B | B | B | B | B | B | B | B | B | B | B | A | A | A | |

สายเรือ CNC

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Bunker Adjustment Factor (BAF) ในเส้นทาง Intra-Asia โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2565 รายละเอียดปรากฏดังตาราง

| Container Type | Currency | 20' | 40' | 40'HC |
|---|---|---|---|---|
| Dry | USD | 76 | 152 | 152 |
| Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment | USD | 76 | 152 | 152 |

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) ในเส้นทาง Intra-Asia โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2565 รายละเอียดปรากฏดังตาราง

**LSS Short Distance**

| Container Type | Currency | 20' | 40' | 40'HC |
|---|---|---|---|---|
| Dry | USD | 80 | 160 | 160 |
| Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment | USD | 80 | 160 | 160 |
| Refrigerated | USD | 120 | 240 | 240 |

**LSS Long Distance**

| Container Type | Currency | 20' | 40' | 40'HC |
|---|---|---|---|---|
| Dry | USD | 142 | 284 | 284 |
| Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment | USD | 142 | 284 | 284 |
| Refrigerated | USD | 213 | 426 | 426 |

| 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 | Short | 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 | Short | 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 | Long | 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 | Long | 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 | |

**Trans-Pacific carriers unable to escape poor schedule performance**

Vessel on-time performance from Asia to the West Coast of North America improved slightly in January, although schedule reliability globally fell to its lowest level ever, according to new data released Friday. Vessel on-time performance on the Asia-North America West Coast lane increased 0.5 percentage point to 10.3 percent, although fell 1.8 percentage points to 17.3 percent to the East Coast, according to the Global Liner Performance report released by Sea-Intelligence Maritime Analysis. Global liner schedule reliability in January declined 0.9 percentage point to 30.9 percent.

Sea-Intel is not expecting dramatic improvements in vessel schedule integrity this year as congestion at key load ports in Asia and receiving ports in North America is likely to continue for some months. However, since carriers had such a difficult time maintaining schedule integrity in 2021, year-over-year monthly comparisons in 2022 will likely show minimal movement. “Now that we are comparing with 2021, a year with awful schedule reliability in all months, unless something drastic happens in 2022, the [year-over-year] difference in schedule reliability will be minimal,” the report stated.

The average delay of vessels that arrived late at North American ports increased slightly on both coasts. Average delays to the West Coast increased to 17.16 days and rose to 8.69 days on the East Coast. Ports on both coasts experienced vessel bunching and marine terminal congestion during much of 2021 owing to double-digit increases in imports from Asia. Although industry analysts project a drop in import growth this year to the more normal single-digit range, they see port congestion and vessel bunching continuing at least through the first half of 2022.

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

**Changing ship calls along US Southeast roil exporters**

Growing port congestion along the US Southeast is forcing ocean carriers to change schedules and skip certain port calls. The changes are confounding US exporters, who face increasing limits on the number of overseas markets they can reach directly while dealing with the hurdles of moving loading operations to other ports. The loss of liner service to and from US ports was most apparent over 2021, according to the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). The agency’s connectivity index for the United States reached 102.61 for the fourth quarter of 2021, the lowest it’s been since the second quarter of 2020. The index measures how well integrated a county is into liner shipping networks.

UNCTAD's connectivity index for the US reached a peak of 105.58 during the first quarter of 2021 before dropping 13 percent in the second quarter as congestion and vessel delays mounted. Charles Cunnion, vice president of transportation for International Forest Products, said the company can't ship directly to as many destinations as it once did because of the ever-changing schedules for ocean services.

"Ocean carriers have been dropping port rotations because of congestion," Cunnion said. "If we were once able to offer a customer the option for shipping to 10 ports, now it's only three." Congestion at the Port of Charleston prompted THE Alliance to suspend calls there on its EC4 service from Asia from March through April, Hapag-Lloyd said Wednesday. As an alternative, the carrier told shippers to route through Savannah as that port will still be on the EC4 rotation, or use its other Asia-direct service to Charleston.

The move to suspend Charleston calls is due to a backlog of 31 ships that waited offshore to unload as of Wednesday, forcing the port to limit loaded export deliveries to the afternoons only on Thursday and Friday as it deals with import containers. Hamburg Süd said in a customer advisory Friday that its Tango service from the US East Coast to South America will be calling Charleston every two weeks now instead of weekly due to "operational bottlenecks." In addition, Port Everglades will also be a fortnightly call while the Port of Norfolk will be dropped, with shippers advised to route through Philadelphia instead, the carrier said.

Tim Avanzato, vice president at food-packaging exporter Lanca Sales, said that having to move containers from one port to another due to the service changes can be difficult and expensive because of having to secure a truck and chassis or finding space for a container on a railroad. "Charleston is an absolute mess," Avanzato said. "It's forcing a lot of carriers to make changes. Exports from Atlanta keep getting rebooked."

The congestion at Charleston comes as a number of ocean carriers re-routed vessels there to avoid similar problems at Savannah, which itself had up to 30 ships sitting outside the port waiting to discharge last year. Ocean Alliance's Amerigo service between the US East Coast and the Mediterranean started skipping Savannah calls last November due to "severe congestion," CMA CGM said in a service advisory. Instead, the Amerigo service will call Charleston through March. Ocean Alliance is also omitting both Savannah and Charleston port calls for its India America Express service starting in March through May.

The East Mediterranean America service, which is offered by Cosco Shipping, OOCL, Ocean Network Express, and Yang Ming, is also skipping Savannah in favor of Charleston through the end of March. "Once things started getting dicey in Savannah, everything ends up in Charleston, but that just ends up cascading the congestion to another port," Cunnion said.

Supply chains pivot to new ports

While ships can easily switch ports, Cunnion said it's not the case with shippers who need to quickly arrange land transportation and warehousing to stage their goods. In one instance, an ocean carrier gave two-week notice that it would be swapping calls at Savannah for Charleston, Cunnion said. In that time, IFP had to find new railroad capacity to bring paper and pulp into Charleston as well as rail-served warehousing for stuffing ocean containers. "There's this idea that we can move 100 rail cars to another port easily and find rail-served transloading, which at the best of times is a premium, Cunnion said.

The challenge is similar along the US West Coast where Cunnion said that direct calls to Asia-Pacific and the Indian subcontinent ports are difficult to find as ocean carriers prioritize service from China. Reaching those markets now requires transshipping with a feeder container service from one of the main Chinese ports that ocean carriers are still calling, he said.

The Ocean Shipping Reform Act of 2021, a rewrite of US ocean shipping laws that Congress is currently mulling, would require that ocean carriers have plans in place to deal with port congestion. Cunnion said that service changes should factor in how long it will take a shipper to adjust landside operations "I would appreciate a subtler and nuanced approach when carriers announce service changes," Cunnion said. "As much as we would like to say we're super nimble, it's a real challenge moving inland supply chains to different ports of load."

Avanzato said many of his exports originate in Atlanta, which is equidistant to Savannah and Charleston, so it's been easier to deal with service changes. But it's difficult to find trucks and chassis to move containers between ports, he said, adding that rail is also constrained. Norfolk Southern started metering the number of containers that can be sent from Atlanta to Charleston. Switching origin ports "is not the most the pleasant thing, but it's doable," Avanzato said. "With that said, it's still a big problem because there are massive chassis shortages."

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

**Barge delays on N Europe waterways surge to highest peak in years**

Congestion along Antwerp and Rotterdam's inland waterways has surged to its highest peak in several years, leaving users stranded. Wait times at Antwerp more than doubled over the past week, from 44 hours to 94, according to the latest figures from Contargo, while congestion at Rotterdam was up by more than 50%, to 128 hours.

Contargo failed to respond for requests for comment, but serious delays have become "part and parcel" of the environment, according to one source, for those operating along Northern Europe's waterways for more than half a decade. And while Rotterdam has experienced far more severe congestion than 128 hours in that period, it has been rare for both it and Antwerp to be hit at the same time.

Sources have repeatedly told *The Loadstar* the main cause of delays was linked to the onset of ultra-large container vessels (ULCVs) and failures of coordination between stakeholders. SeasC4U's Gunther Ginckels warned that increasing container capacity at the largest European ports without factoring-in the impact on inland activity would exacerbate what he and others have described as a "crisis" for the sector. "What is needed is *all* stakeholders to share vital information so that goods can move faster, more efficiently and in synchro-modality," Mr Ginckels told *The Loadstar*.

"Synchro-modality, in essence, sees the terminal operators acting as the spider in the web, and so on the basis of information provided by stakeholders they offer a product which brings the box from seagoing vessel stowage position to final destination. They determine transport mode, which can be a combination of road, rail and/or inland shipping, and the time the goods are expected at their destination." Mr Ginckels also called for "concession coupling", based on a 50/20/30 rule, iwhere 50% of capacity moves by barge, 20% by

rail and 30% by road, requiring prioritising quay capacity, while ensuring sufficiently frequent rail services and ample gate spaces for trucking.

Over the past 12 months, Antwerp has managed to reduce congestion, keeping it hovering between a day and a day-and-a-half, but Rotterdam's has remained consistently severe. Another source suggested the problem was that ECT Rotterdam had "lost control over yard management", which led to barges being stood for more than a week, and at least one instance of a fully loaded barge waiting 10 days.

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 Feb 2022 | Current Index 25 Feb 2022 |
|---|---|---|---|---|
| Comprehensive Index | | | 4946.01 | 4818.47 |
| Service Routes | | | | |
| Europe (Base port) | USD/TEU | 20% | 7652 | 7519 |
| Mediterranean (Base port) | USD/TEU | 10% | 7416 | 7339 |
| USWC (Base port) | USD/FEU | 20% | 8117 | 8066 |
| USEC (Base port) | USD/FEU | 7.50% | 10870 | 10864 |
| Persian Gulf and Red Sea (Dubai) | USD/TEU | 7.50% | 3518 | 3426 |
| Australia/New Zealand (Melbourne) | USD/TEU | 5.00% | 4515 | 4379 |
| East/West Africa (Lagos) | USD/TEU | 2.50% | 7174 | 7115 |
| South Africa (Durban) | USD/TEU | 2.50% | 6140 | 6097 |
| South America (Santos) | USD/TEU | 5.00% | 9093 | 8801 |
| West Japan (Base port) | USD/TEU | 5.00% | 317 | 319 |
| East Japan (Base port) | USD/TEU | 5.00% | 291 | 290 |
| Southeast Asia (Singapore) | USD/TEU | 7.50% | 1403 | 1236 |
| Korea (Pusan) | USD/TEU | 2.50% | 404 | 369 |

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมตลาดการขนส่งค่อนข้างคงที่ แต่ค่าระวางยังคงอยู่ในระดับสูง โดยในเส้นทางยุโรป พบว่าการฟื้นตัวของเศรษฐกิจยังมีความไม่แน่นอนจากความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ มีความต้องการของสินค้าจำเป็น และอุปกรณ์ทางการแพทย์เป็นวงกว้าง ทำให้ความต้องการในการขนส่งมีปริมาณสูง ส่งผลให้ปริมาณระวางมีความตึงตัว ส่วนในเส้นทางสหรัฐอเมริกา จากระดับเงินเฟ้อที่ทำลายสถิติ ทำให้มีการกระชับมาตรการทางการเงิน ส่วนความต้องการสินค้าอยู่ในระดับดี โดยพบว่าความต้องการระวาง และปริมาณระวางมีความสมดุลกัน สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าความต้องการสินค้าจำเป็นทุกประเภทอยู่ในปริมาณสูงเช่นเดียวกับสัปดาห์ที่ผ่านมา นำไปสู่ความต้องการในการขนส่งที่เพิ่มขึ้น โดยที่ปริมาณระวางเรือ และความต้องการระวางอยู่ในระดับคงที่ ส่วนค่าระวางอยู่ในระดับสูง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า โดยทั่วไปปริมาณการขนส่งยังคงที่ แต่ราคาค่าระวางเริ่มลดลง และสุดท้ายเส้นทางอเมริกาใต้ พบว่าตลาดการขนส่งค่อนข้างคงที่แต่มีความต้องการสูง โดย Supply และ Demand อยู่ในระดับสมดุล

---