

Weekly Briefing (11 Apr 2022)



01

THB rate / currencies

| | | | |
|-------|-------|-------|--------|
| | | | |
| USD | EUR | GBP | AUD |
| 33.63 | 36.57 | 43.83 | 24.96 |
| | | | |
| CNY | JPY | INR | VND |
| 5.28 | 0.27 | 0.44 | 0.0015 |

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (28 Mar – 1 Apr 2022)

| | | | | |
|--|------------|---------|---------|--------|
| | Oil | OPEC | Brent | WTI |
| | USD/Barrel | 100-108 | 101-108 | 96-105 |



| | | |
|--|------------|--------------|
| | Gold | 1,923 – 1933 |
| | USD/Ounces | |



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

| | |
|--------------|--------------|
| 1 April 2022 | 8 April 2022 |
| 4,348.71 | 4,263.66 |
| | -85.05 |

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ



- Shanghai Situation Update
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3xjc8n2>, <https://bit.ly/3JCGK1P>
- Here's an update on the China COVID-19 recent developments
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/374867z>
- 'ท่าเรือชิวโจว' เสริมทัพเรือสินค้าสู่เชียงใหม่ หลังขนส่งทางบกชะงักเพราะโควิด-19
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3v3wApi>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

สัปดาห์ที่ 14 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 30-Apr-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 130/TEU, USD 260/FEU | |
| Thailand - South Korea (Incheon) | 700 | 1,400 | | |
| Thailand - Nhava Sheva | 4,100 | 6,100 | ISOCC: USD 71/TEU, USD 142/FEU | |
| Thailand - Melbourne | 3,850 | 7,700 | FAF: USD 223/TEU, USD 446/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) | 6,400 | 10,800 | ISOCC: USD141/TEU, USD 282/FEU | |
| | Subject to ENS USD 30/BL | | | |
| Thailand - US West Coast | 10,000 | 12,650/13,300 | Effective till 14-Apr-2022 | |
| 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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนเมษายน 2565 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคองที โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคองที อยู่ที่ 900 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคองทีอยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,200 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคองทีอยู่ที่ 700 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางคองทีอยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคองทีเช่นเดียวกัน อยู่ที่ 4,300 USD/TEU และ 7,600 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางปรับลดลง 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 3,850 USD/TEU และ 7,700 USD/FEU โดยในเดือนเมษายนมีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า FAF ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วง ครึ่งเดือนแรกของเดือนเมษายน ปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 6,400 USD/TEU และ 10,800 USD/FEU และมีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า LSS ตามราคาน้ำมันในตลาดโลก ในขณะที่ยกเลิกการเรียกเก็บค่า PSS

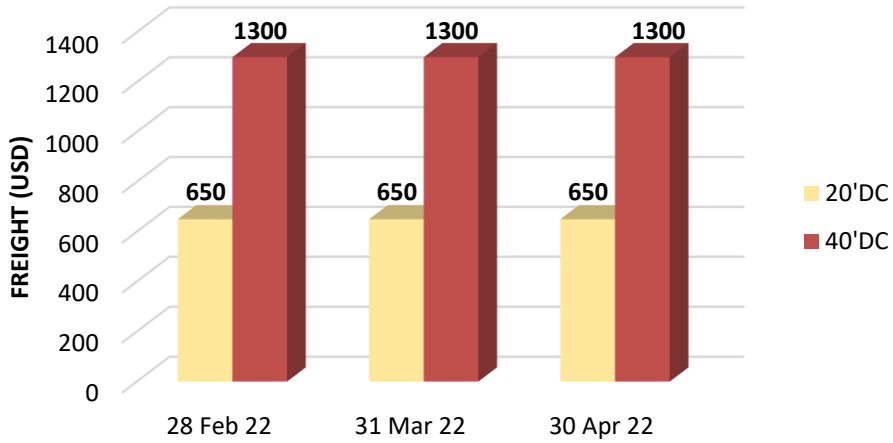
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนเมษายน ค่าระวางคองทีทั้งฝั่ง West Coast และ East Coast โดยค่าระวางฝั่ง West Coast อยู่ที่ 10,000 USD/TEU, 12,650 USD/40'DC และ 13,300 USD/40'HQ ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast คองทีอยู่ที่ 13,360 USD/TEU, 16,700 USD/40'DC และ 17,500 USD/40'HQ

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

| ROUTE | SIZE | | Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge | Remark |
|--|---------|-------------|--|----------------------------|
| | USD/20' | USD/40' | | |
| Thailand-Hong Kong | - | 3,000 | USD 242/FEU | Effective till 14-Apr-2022 |
| Thailand-Shanghai | | | | |
| Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama) | 1,800 | 2,300-2,500 | OBS: USD 97/TEU, USD 194/FEU | Effective till 30-Apr-2022 |
| Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH) | 9,000 | 13,000 | OBS: USD 368/TEU, USD 736/FEU | |
| London Gateway / Southampton | 10,000 | 14,000 | | |

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2565

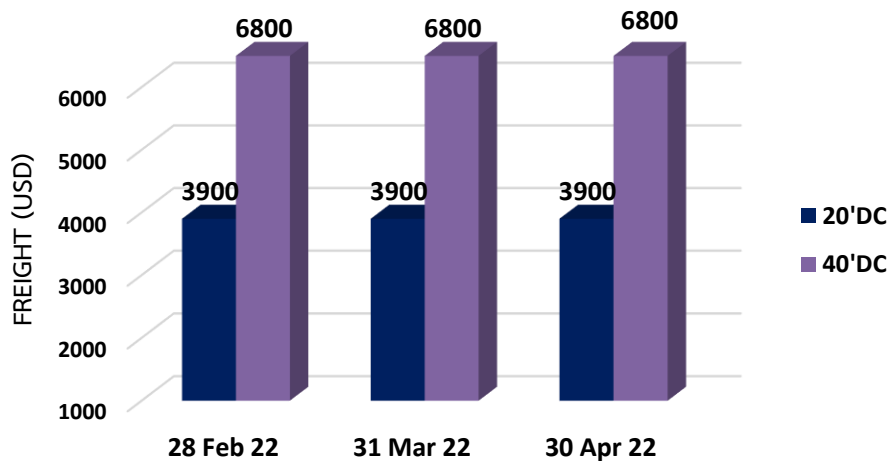
JAPAN



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

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2565

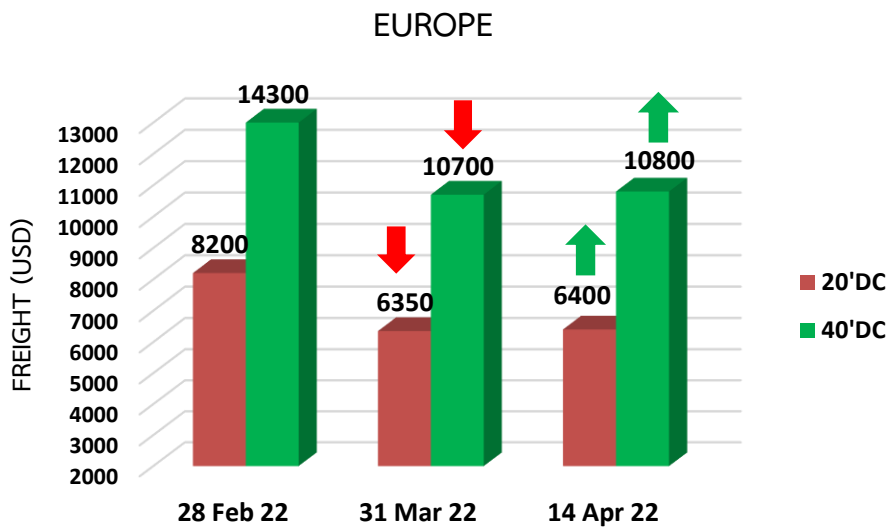
JEBEL ALI



Subject to

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

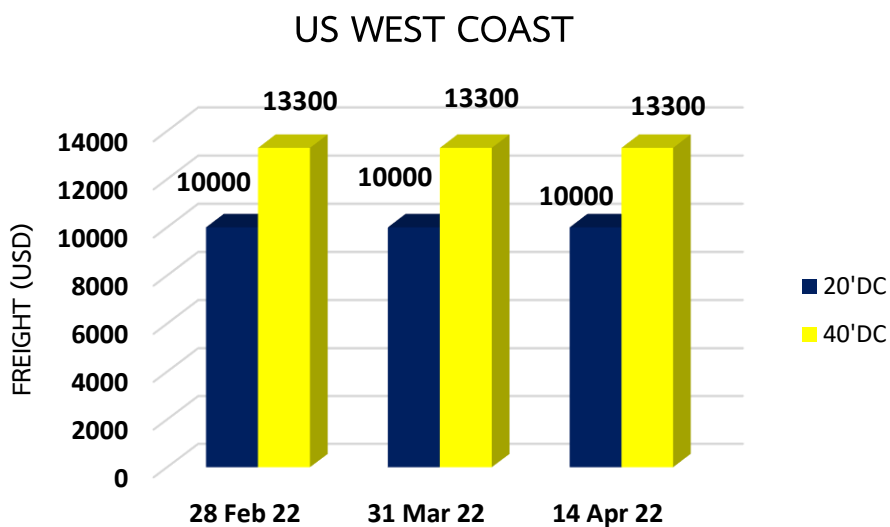
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2565



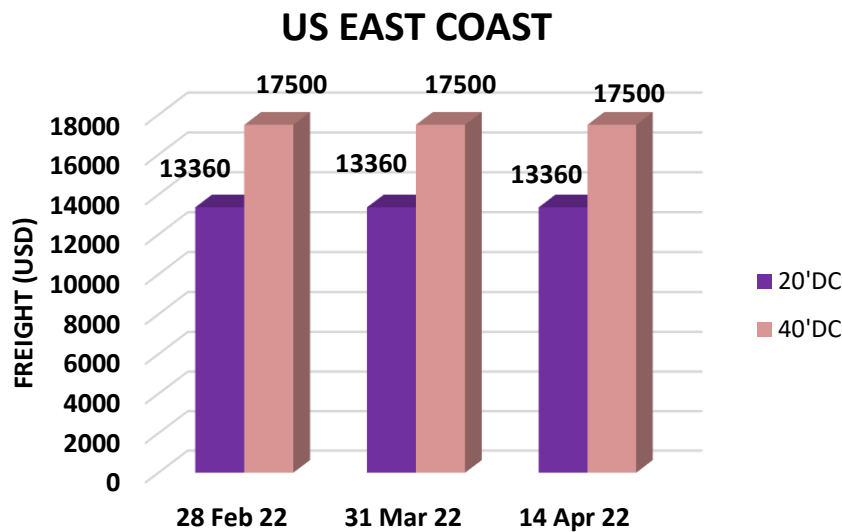
Subject to

- ISOCC (Feb.-Mar. 22): USD124/TEU, USD248/FEU
(Apr. 22): USD141/TEU, USD282/FEU
- ENS: USD30/BL

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2565



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast** เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2565



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งเรื่องการรับสินค้าประเภท เนื้อสัตว์แช่แข็ง และผลิตภัณฑ์อาหารทะเลแช่แข็ง เข้าไปยังท่าเรือ Shekou Container Terminal (SCCT) โดยมีผลทันที ซึ่งหากท่านต้องการส่งสินค้าไปยังเส้นทางดังกล่าว สายเรือแนะนำให้เปลี่ยนท่าเรือปลายทางเป็น Yantian หรือ ฮ่องกงแทน และหากต้องการทราบข้อมูลเพิ่มเติม สามารถติดต่อโดยตรงกับสายเรือ
- ประกาศเมื่อวันที่ 7 เมษายน 2565 แจ้งรับสินค้าประเภท Reefer และสินค้าอันตราย เข้าไปยังท่าเรือ Shanghai

สายเรือ MSC

- ประกาศแจ้งรับสินค้าประเภท Reefer เข้าไปยังท่าเรือ Shanghai เนื่องจากปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือ และการขาดแคลนปลั๊ก สำหรับสินค้าที่อยู่ระหว่างทาง จะต้องทำการเปลี่ยนท่าเรือปลายทาง Change of Destination (COD) ซึ่งอาจมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม โดยมี Free time ในท่าเรือ 5 วัน ซึ่งหากตู้คอนเทนเนอร์อยู่ในท่าเรือที่เป็น Alternative port ตั้งแต่วันที่ 6 เป็นต้นไป จะมีการเรียกเก็บค่า Storage charge ในอัตรา USD 150/วัน หากต้องการทราบข้อมูลเพิ่มเติม สามารถสอบถามข้อมูลโดยตรงจากสายเรือ

สายเรือ Zim Line

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า New Bunker Factor (NBF) สำหรับเดือนพฤษภาคม 2565 มีรายละเอียดดังตาราง

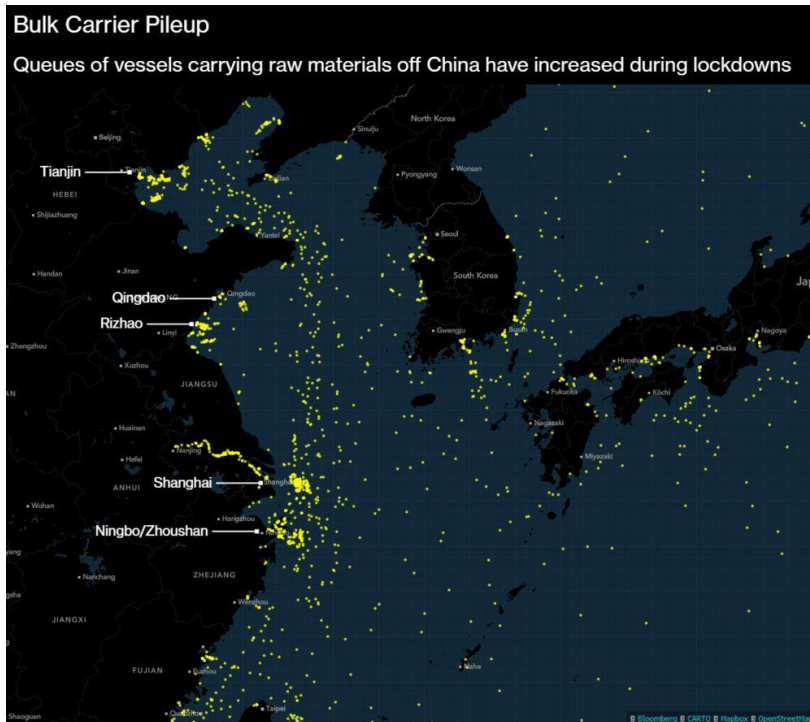
| Routing | New Bunker Factor (NBF) | | |
|--|-------------------------|------------------------|------------------------|
| | Effective 1 -Mar- 2022 | Effective 1 -Apr- 2022 | Effective 1 -May- 2022 |
| Far East to Mediterranean/Black Sea & Europe | USD 403/TEU | USD 409/TEU | USD 534/TEU |
| Mediterranean/Black Sea & Europe to Far East | USD 217/TEU | USD 221/TEU | USD 288/TEU |

สายเรือ APL & CNC

- ประกาศแจ้งรับสินค้าประเภท Reefer เข้าไปยังท่าเรือ Shanghai หากมีสินค้าที่อยู่ระหว่างทาง ต้องทำการเปลี่ยนท่าเรือปลายทาง โดยสายเรือจะยกเว้นค่า Admin. Fee สำหรับการเปลี่ยนท่าเรือ (Change of Destination: COD)

China Port Congestion Worsens as 477 Bulk Ships Waiting to Berth

- Ship queues rise at Shanghai and Ningbo amid trucking shortage
- Vessels divert to Qingdao, Tianjin to avoid congestion



Dotting the sea off Chinese ports are 477 bulk cargo ships waiting to deliver resources from metal ore to grain into the country. Queues of vessels carrying raw materials have jumped after Shanghai initiated a city-wide lockdown at the end of last month to combat Covid-19. More than two weeks on, the congestion has expanded to nearby Ningbo-Zhoushan as ship-owners desperately divert ships to other ports in the country to avoid the trucker shortage and warehouse closures in Shanghai.

There were 222 bulkers waiting off Shanghai as of April 11, 15% higher than a month earlier, according to Bloomberg shipping data. At Ningbo-Zhoushan there were 134 carriers, 0.8% higher than last month, while further north, the combined ports of Rizhao, Dongjiakou and Qingdao saw a 33% increase to 121 vessels. Adding to the snarl, there were 197 container ships either loading or waiting to load in Shanghai’s combined anchorage with Ningbo, a 17% increase from a month ago.

China’s Covid Outbreak Worsens as Shanghai Cases Top 26,000

A shortage of port workers at Shanghai is slowing the delivery of documentation needed for ships to unload cargoes, according to ship owners and traders. Meanwhile, vessels carrying metals like copper and iron ore are left stranded offshore as trucks are unable to send goods from the port to processing mills, they said. Some of that congestion is rippling out to other ports, with ships being diverted further north to ports in Qingdao and Tianjin where trucking services haven’t been as impacted, the people said. At Tianjin, there were 54 ships waiting on April 11, a 29% rise in a month.

Congestion was lower in Hebei and Liaoning provinces, where trucking has also been hampered by compulsory mass testing of truckers and workers in March and April. Ship queues were 36% lower than last month at Liaoning's Dalian port and 35% lower in Hebei's Tangshan.

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

Shanghai lockdown: lines divert reefer containers, services

Container lines are diverting reefer shipments and some vessel calls at Shanghai as congestion worsens at the port due to the prolonged Covid lockdown in the city. As the Shanghai lockdown moves into its third week a severe shortage of trucking capacity, as well as warehouses remaining closed, is impacting yard capacity at the world's largest container, particularly for reefer cargoes.

Shanghai has kept terminals at Yangshan and Waigaoqiao by using a closed loop system where workers live and sleep at the port never going home so they are not exposed to the environment outside the terminal. Speaking to *Seatrade Maritime News*, Thomas Knudsen, Managing Director of Toll Group explained: "Well, the problem is they're trying to operate the port by insulating the port. That only works for transshipment, it doesn't work for anything local."

Many truck drivers are unwilling to drive into Shanghai due to the risk of testing positive and being quarantined for two – three weeks. So, instead they choose to work in other areas such as Ningbo. "The port might work, but everything into the port doesn't work. People are reluctant to go to the port, people are reluctant to go to the factories," Knudsen said.

CMA CGM, Hapag-Lloyd, MSC, and Ocean Network Express (ONE) warned their customers of reefer cargoes being diverted to other ports due to the lack of reefer points, while Maersk is omitting Shanghai calls on some services. "The port will not be accepting reefer and dangerous goods' containers. These containers are being discharged in previous ports before arriving to Shanghai," Hapag-Lloyd said in customer advisory.

A requirement for truck drivers to hold a negative PCR test taken in the last 48 hours as well as printed road permit, full itinerary, and delivery destination is putting stress on availability and increasing turnaround times. CMA CGM said in a service update: "We observe massive impact on both trucking movements velocity and available trucking capacities. These factors have a major impact on import cargo that suffer drastically slower pick up time and therefore excessively stretched dwell time which results in high stress on yard plug capacities."

Meanwhile, Maersk said in a customer advisory: "Specifically, we foresee the efficiency of Maersk trucking service from/to Shanghai will be further impacted due to the lockdown on Shanghai. Maersk can provide multi-modal services via barge or rail as alternative solutions for the corridor between Shanghai and nearby cities." Maersk is also starting to omit some vessel calls at Shanghai with shipments on calls on originally expected to depart on 14 and 28 April diverted to other services.

Source: <https://www.seatrade-maritime.com/>

Sharp drop in February container volumes draws mixed analysis

Global container volume fell 15 percent in February from January, but analysts and forwarders are divided on whether the data signals a sharper contraction ahead or shows that global port congestion is vacuuming up capacity. Container Trades Statistics (CTS) said global container volume in February was 12.4 million TEU, down more than 2 million TEU from January and 5.6 percent less compared with February 2021. Lars Jensen, CEO and partner of Vespucci Maritime and a JOC analyst, was not convinced the drop in February was an indication of falling demand. Jensen said the decline could partly be attributed to a record amount of vessel capacity effectively being cut from service by worsening port congestion.

“Data from Sea-Intelligence’s monthly reliability database shows that an estimated 13.7 percent of the global fleet capacity was effectively tied up in congestion queues and delays in January 2022, a new record high,” Jensen wrote. It was also important to put February’s numbers in context, given they are being compared with an unusually strong Chinese New Year period in 2021.

“A large drop is to be expected seasonally with Chinese New Year being on Feb. 1, however, looking at January and February combined, global container volume declined 2 percent year-on-year,” Jensen noted. “Looking at a monthly development, the [2021] volumes peaked in May and have since been on a downwards trend.”

Strong demand from US ongoing

Jensen highlighted North American imports that were down 0.8 percent in January and February year over year in what was the first volume contraction since the start of 2020. He said compared with the strong Chinese New Year period in 2021, the January-February decline appeared to be weak in relative terms, but when compared to the same period in pre-pandemic 2019, volume was actually up 23 percent.

Dominique von Orelli, global head of ocean for DHL Global Forwarding, said several factors could influence declining global demand in February. “We see a weaker demand in Europe right now, but the US demand is still very high,” he told JOC.com. “I believe it’s a bit of everything — weaker demand in some areas, blocked capacity, and we saw a strong first quarter in 2021.” The global head of sea freight for a forwarder said Chinese New Year was almost two weeks earlier in 2022 which made comparing the first two months with last year difficult, and the true picture would only emerge once data from the end of the first quarter was available.

“But it’s a fact that demand is not as strong as expected and we will probably see a flat first quarter in terms of growth,” said the source, who did not want to be identified. “All the previous and existing [COVID-19] lockdowns [in China] will not make it better and a backlog of cargo can also be expected.” The forwarder expressed doubt that expected global container volume growth of 5 to 6 percent for 2022 was achievable considering the array of challenges facing supply chains. “More than 10 percent of the global fleet is stuck in or outside congested ports, schedule reliability is poor across the east-west trades, and further blank sailings and service disruptions should be expected in the coming weeks and month,” the source added.

Data from a recent Drewry market report also pointed to significant amounts of available container shipping capacity being removed from service by the widespread port and logistics bottlenecks. The analyst estimated that congestion would remove 15 percent of available capacity this year.

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

| Description | Unit | Weighting | Previous Index 1 Apr 2022 | Current Index 8 Apr 2022 |
|-----------------------------------|---------|-----------|------------------------------|-----------------------------|
| Comprehensive Index | | | 4348.71 | 4263.66 |
| Service Routes | | | | |
| Europe (Base port) | USD/TEU | 20% | 6425 | 6157 |
| Mediterranean (Base port) | USD/TEU | 10% | 6839 | 6773 |
| USWC (Base port) | USD/FEU | 20% | 7916 | 7860 |
| USEC (Base port) | USD/FEU | 7.50% | 10395 | 10581 |
| Persian Gulf and Red Sea (Dubai) | USD/TEU | 7.50% | 2653 | 2563 |
| Australia/New Zealand (Melbourne) | USD/TEU | 5.00% | 3712 | 3621 |
| East/West Africa (Lagos) | USD/TEU | 2.50% | 6665 | 6597 |
| South Africa (Durban) | USD/TEU | 2.50% | 5577 | 5526 |
| South America (Santos) | USD/TEU | 5.00% | 6794 | 6650 |
| West Japan (Base port) | USD/TEU | 5.00% | 339 | 339 |
| East Japan (Base port) | USD/TEU | 5.00% | 329 | 329 |
| Southeast Asia (Singapore) | USD/TEU | 7.50% | 1085 | 1054 |
| Korea (Pusan) | USD/TEU | 2.50% | 370 | 340 |

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมปริมาณการขนส่งยังคงที่เช่นเดียวกับสัปดาห์ที่ผ่านมา รวมถึงค่าระวางที่มีทิศทางลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยในเส้นทางยุโรป จำนวนผู้ติดเชื้อโควิด-19 ที่ยังคงมีเพิ่มขึ้น และความเสี่ยงจากปัญหาทางการเมืองเป็น 2 ปัจจัยหลักที่ส่งผลกระทบต่อการณ์ตัวทางเศรษฐกิจของยุโรป สำหรับสถานการณ์ตลาดการขนส่งพบว่ายังคงมีความต้องการสินค้าจำเป็นในปริมาณสูง แต่ค่าระวางลดลงต่อเนื่อง ส่วนในเส้นทางสหรัฐอเมริกา ภาพรวมทิศทางของการขนส่งอยู่ในทิศทางที่ดี ซึ่ง supply และ demand ค่อนข้างมั่นคงไปได้อย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ปริมาณความต้องการระวางเกือบดิ่งตัว สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าตลาดการขนส่ง รวมถึง supply และ demand คงที่เช่นเดียวกัน ในขณะที่ค่าระวางมีทิศทางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า โดยทั่วไปปริมาณการขนส่ง และค่าระวางมีความคงที่ เช่นเดียวกับเส้นทางอเมริกาใต้