

# Weekly Briefing (25 Apr 2022)



01

## THB rate / currencies

<b>USD</b>	<b>EUR</b>	<b>GBP</b>	<b>AUD</b>
33.99	36.71	43.66	24.61
<b>CNY</b>	<b>JPY</b>	<b>INR</b>	<b>VND</b>
5.23	0.26	0.44	0.0015

02

## Exchange rate trend to USD (YTD)



03

## Crude Oil price & Gold (11 - 15 Apr 2022)



04

## Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



05

## Weekly Top's Stories

รายละเอียด  
ข่าว/บทความ



- เงินบาทอ่อนค่าต่อเนื่อง จับตานโยบายการเงินประเทศหลัก  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3Ozn8mE>
- Covid-19 updates – Greater China Area  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3DFtN9z> , <https://bit.ly/3McXzWp>
- อินเดียฉวยโอกาสจาก ความขัดแย้ง รัสเซีย-ยูเครน พูทางสู่การเป็น แหล่งผลิตอาหาร ให้ชาวโลก  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3KhONVA>

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

## สัปดาห์ที่ 16 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)	6,200	10,900	ISOCC: USD141/TEU, USD 282/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	8,700	11,200		
	10,750	13,900		
Thailand - US East Coast	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 ครึ่งเดือนหลังของเดือนเมษายน ตู 20' ปรับลดลง 200 USD/TEU ในขณะที่ตู 40' ปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/FEU ทำให้ค่าระวาง อยู่ที่ 6,400 USD/TEU และ 10,900 USD/FEU ส่วนค่า LSS คองทีต่อเนื่องจากช่วงครึ่งเดือนแรก

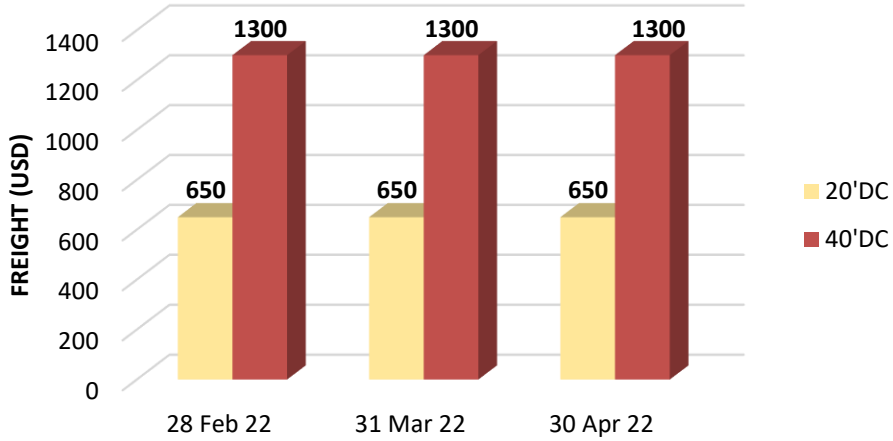
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนเมษายน ค่าระวางปรับลดลง 1,300 USD/TEU และ 2,100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางฝั่ง West Coast อยู่ที่ 8,700 USD/TEU และ 11,200 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ค่าระวางปรับลดลง 2,610 USD/TEU และ 3,600 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 10,750 USD/TEU และ 13,900 USD/FEU

### CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	-	3,000	USD 242/FEU	เส้นทาง Shanghai งดรับชั่วคราว เนื่องจากสถานการณ์โควิด ทำให้เกิดความล่าช้าในการเคลียร์สินค้า ส่งผลให้เกิดปัญหาปลักขาดแคลน
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, NLRM, 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

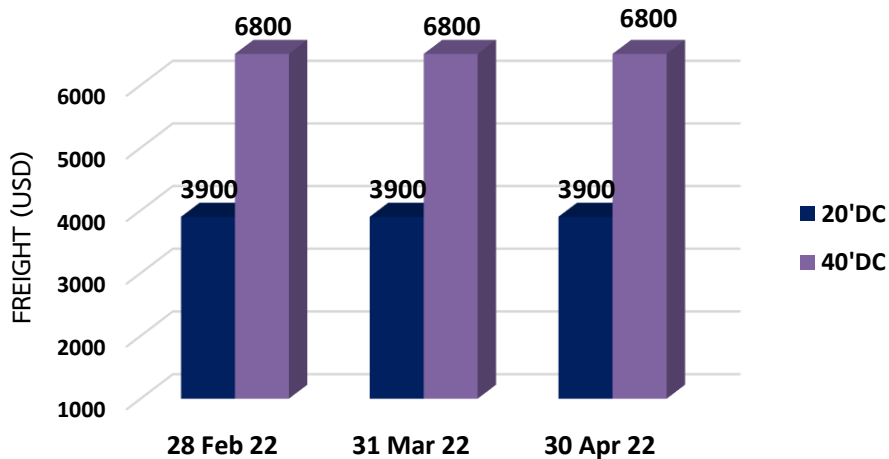
### JAPAN



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

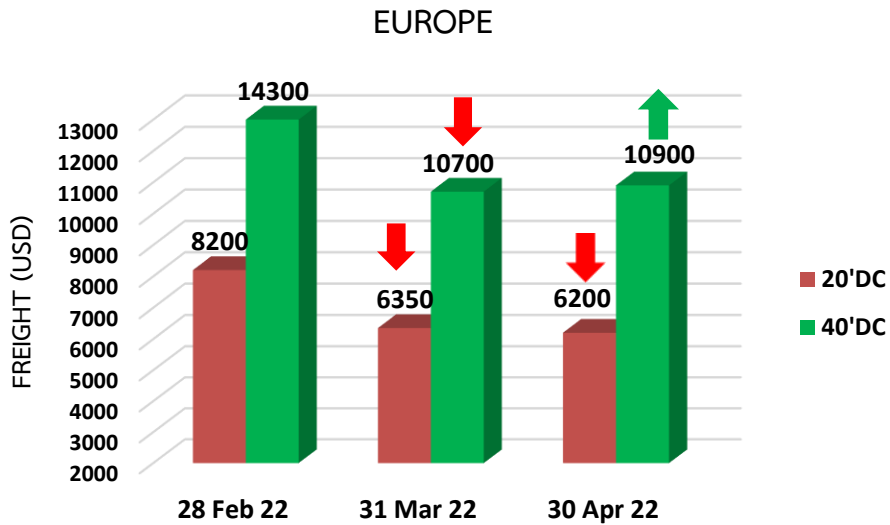
### JEBEL ALI



Subject to

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

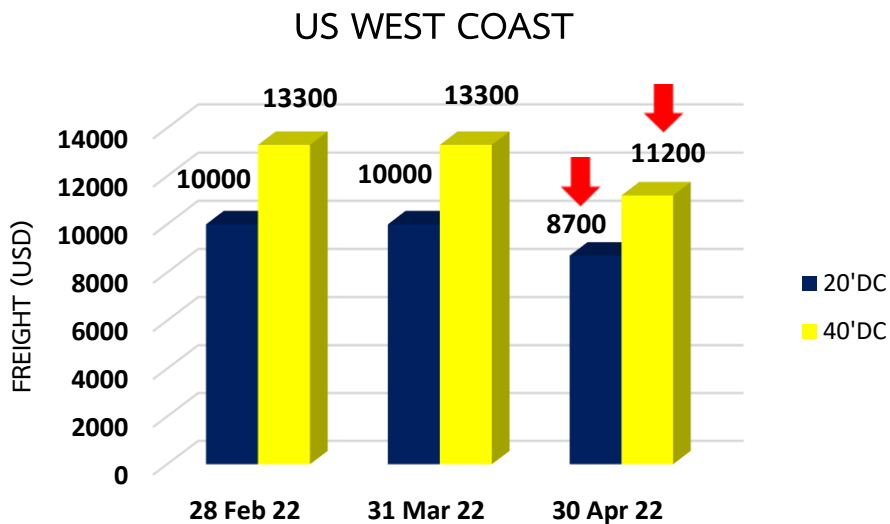
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2565



Subject to

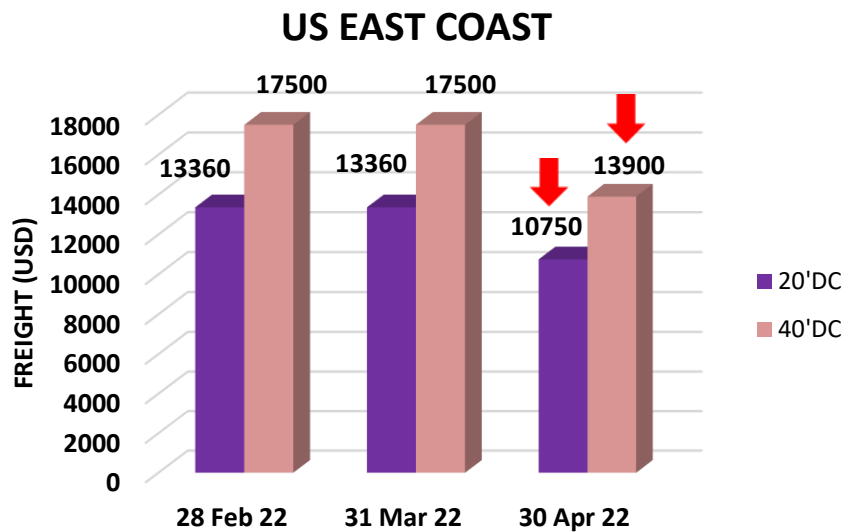
- ISOCC (Feb.-Mar. 22): USD124/TEU, USD248/FEU  
(Apr. 22): USD141/TEU, USD282/FEU
- ENS: USD30/BL

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

**Ripple effects of Shanghai lockdown could last years: analyst**

The lockdown in Shanghai has reached a point where there will be multiple ripple effects, not only in the coming weeks and months, but also in the coming years. The ripples in the coming weeks are difficult to pinpoint with exact timing because this is essentially tied to the question: When will Shanghai fully reopen? Keep in mind that up until now the principal problem with the lockdown in Shanghai is neither the port nor the vessels. The problem is the closure of the inland supply chain ranging from factories to warehouses to truckers. This is certainly not the first lockdown in China — we have the early 2020 lockdown, the Yantian and Ningbo lockdowns in 2021, and the Shenzhen lockdown earlier in 2022.

Container carriers seem to have learned an operational lesson, and this is good for the market. Despite the Shanghai lockdown, they have for the most part maintained their planned schedules, including calls in Shanghai. Of course, that's to the degree that "planned schedules" carry much meaning in the highly delayed environment of current vessel operations. This means that most cargo destined for Shanghai is not being offloaded in the wrong location, which in turn makes the cleanup after a reopening much easier. But, of course, even Shanghai port has physical limitations and some carriers have now ceased booking acceptance of reefer cargo to Shanghai as well as diverting some Shanghai-bound reefer cargo to other ports in the region. It also means that empty containers destined for Shanghai are making their way into the port. This is another important element as right now is the time where equipment is positioned into China in preparation for the peak season.

In short, the actions by carriers in the past month serve to dampen future ripple effects. It also means that vessels leave Shanghai with a lower utilization than planned. This, in turn, creates some negative pressure on spot rates. Although the pressure is not too strong, as the latest spot data from the World Container Index (WCI) indicates the declines can still be explained mainly by normal seasonality.

Unless Shanghai reopens shortly, we are likely to begin to see an increase in port omissions and blank sailings from the carriers in the coming weeks related to Shanghai, and therefore the timing of a reopening becomes important.

#### Cargo surge after reopening

The next ripple will happen when Shanghai reopens. At that point, a surge of cargo should be expected from the port. This will cause upward pressure on spot rates. The longer it takes before Shanghai reopens, the stronger the surge. Additionally, it will not be long before we see the peak season start, and the reopening of Shanghai might then coincide with an early peak season. Keep in mind that the supply chain delays mean that cargo takes two-plus months more to move than usual and this is likely to also cause the peak season to start two months earlier than usual.

If the lockdown persists and we see a rise in port omissions and blank sailings, then there will not be sufficient positioning of empty equipment into the Shanghai area for peak season and we could have a replay of autumn 2020 where equipment shortages became prevalent.

The final ripple will play out on a much longer timescale. The pandemic was a global phenomenon and as such there was “nowhere to hide” when it came to sourcing and supply chain strategies. But now, in 2022, the world is in a different place. Most countries are open and only China remains as the sole major economy still instituting massive lockdowns. This will cause importers around the world to question their sourcing strategies going forward. To which degree do they want to rely on production in a country with an affinity for large-scale lockdowns of the economy?

The 2020 lockdown was global. The 2021 closures of Yantian and partial closure of Ningbo happened in an environment where most other countries also implemented secondary lockdown phases — although in many places with less severity than in China. The lockdowns in 2022 in Shenzhen, Tianjin, and Shanghai, to mention just a few, happened in an environment where the rest of the world is basically back to normal business. Placing future major production facilities in China is increasingly looking like a risky strategy if those facilities are at the mercy of the government’s priorities. The longer-term ripple could therefore be a partial exodus of production from Shanghai to the benefit of other producers, most especially in Asia.

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

#### **Asian ports, container lines prep for potential Shanghai fallout**

The impact of cargo disruption in China due to extensive COVID-19 lockdowns is beginning to ripple across Asian ports as harbor authorities and shipping lines implement contingency measures to prevent China-bound cargo from worsening congestion and delays in the region. That comes amid a shortage of yard and terminal space for reefer and dangerous goods cargoes, especially in Shanghai, which is in the third week of an indefinite lockdown as tough quarantine enforcement backs up cargo created from a decline in trucking capacity.

In Vietnam, Saigon NewPort (SNP) is asking carriers to submit details of cargo clearance procedures at Shanghai and other Chinese ports before they make cargo booking reservations through the company's facilities, including terminals and inland container depots. The port company also recommended carriers “consider



carefully before issuing bookings” for reefer, oversized, and dangerous goods cargoes that will be discharged in China, particularly Shanghai and Shenzhen’s Shekou port. That comes amid concern among SNP officials that carriers will be unable to discharge cargo at Shanghai and other COVID-19 affected ports in China and will store containers at SNP facilities, leading to terminal and yard congestion. “We hope that the recommendations can keep our terminals operating smoothly,” Chien Nguyen, Saigon NewPort marketing manager, told JOC.com.

The port company controls gateway terminals at Cai Mep and Cat Lai in Ho Chi Minh City, plus a raft of inland container depots including at Long Binh and Cai Cui on the outskirts of the city and the Mekong Delta. In Thailand, carriers have stopped accepting bookings for reefer and dangerous good cargoes to Shanghai to prevent excessive free time at Thai ports, including Bangkok and Laem Chabang, Kongrit Chantrik, executive director of the Thai National Shippers’ Council, told JOC.com. “For containers that are in transit, shipping lines are asking shippers to change the unloading port or return shipments to Thailand,” he added.

Maersk is so far the only major carrier to announce an indefinite global halt all new bookings for reefer and dangerous cargo into Shanghai. Other carriers, including Mediterranean Shipping Co. and CMA CGM, advised shippers to identify re-routing options for reefer cargoes. CMA CGM, in an advisory Tuesday, said pressure on yard resources at Shanghai’s Yangshan terminal are easing, particularly for import reefers. Still, Waigaoqiao’s terminal five remains under stress from labor shortages and long ship waiting times.

#### Diversions to Busan

Busan Port Authority said several carriers are diverting reefer and dangerous cargoes to the South Korea gateway from China, especially Shanghai. Kim Gwang-Min, deputy manager of Busan Port Authority’s international department, said yard density across Busan’s terminals is currently about 80 percent for general cargo and 63 percent for reefers. “We have a relatively low storage rate for reefers,” Kim told JOC.com. “Busan Container Terminal, which starts operations from this month, will ease congestion with its new handling capacity.” With extensive feeder services between Busan and Chinese ports, Kim expected some carriers would skip Shanghai and add Busan to vessel schedules if congestion worsened in Shanghai.

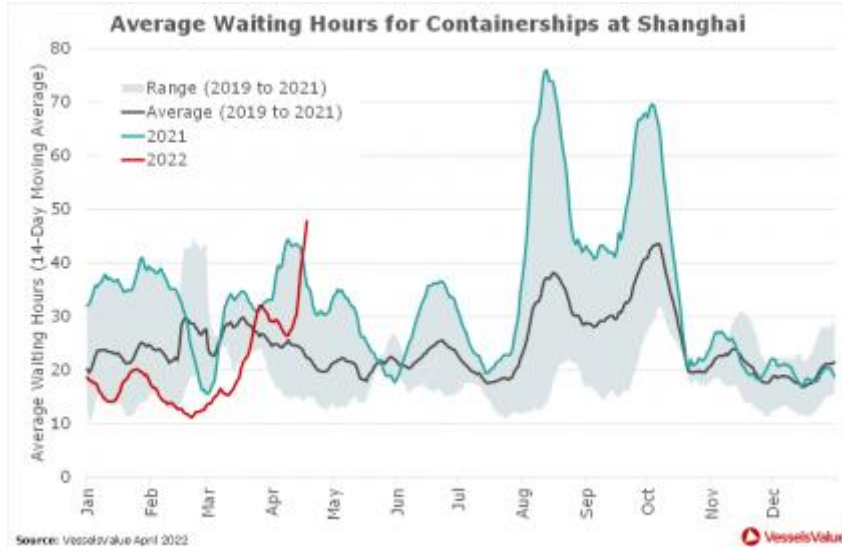
Source: <https://www.joc.com/>

#### **Carriers adopt 'hardcore' blank sailing strategy as export bookings plunge**

As Shanghai enters the fourth week of its zero-tolerance Covid lockdown, forward export bookings are said to be down by 40% or more, prompting carriers to consolidate loads and blank more sailings. According to one carrier contact, lines may be obliged to implement a “hardcore” blanking strategy to mitigate the impact of the cargo shortfall.

The source said many of the numerous containerships currently at anchor off Shanghai port are “simply waiting for new orders” as fleet managers struggle to agree with alliance partners on contingency plans. “I’ve seen lots of data showing a very heavily congested anchorage area, but many of these ships are not waiting for berths, but for cargo or rotation changes,” he said. “The last forecasts I saw were showing booking cancellations of at least 40% for our May sailings from China to North Europe, but the situation seems to be a bit better for the transpac loaders, for some reason,” he said.

Meanwhile, Hapag-Lloyd said today the average berth wait times, at Shanghai’s WGQ terminal for example, was one to two days, adding that terminal operations were “normal”. According to an updated graph supplied to *The Loadstar* by VesselsValue, although there is evidence of a spike in berth waiting times for containerships this month at Shanghai, delays are still less than two days.



Hapag-Lloyd attributed some of the operational challenges at the world’s largest container port to a scarcity of haulage, advising that “the daily trucking in ratio has been reduced by around 45%”. And the main reason behind that was “a significant reduction of cross-province trucks”. “Local trucking within Shanghai is normal, however cross-province trucking to and from Jiangsu is operating with a very strict road control that is leading to road congestion,” said the carrier.

Under the strict Covid measures, truck drivers are required to have an epidemic prevention pass (EPP) before they can drive in Shanghai. The pass is granted on production of a negative PCR test, taken within the preceding 48 hours. Notwithstanding the continued closure of manufacturing plants and warehouses, carriers report that many empty container depots in Shanghai are shut for the release of equipment.

Carrier fleet managers must decide whether to sail their ships light, combine the reduced export loads onto fewer sailings, idle the ships until more cargo is received on the quay, or cancel the voyage altogether. There is more evidence today that the 2M is taking the latter course and adopting an extensive blanking strategy while demand is reduced. After last week’s blanking advisory, cancelling a sailing early next month of the 2M’s Griffin/AE55 Asia-North Europe loop along with two voyages of the Shogun/AE1 service in May, partners MSC and Maersk today notified shippers of a further nine blankings of the Shogun/AE1 loop – through to the 31 July scheduled sailing from Ningbo of the 17,816 teu *Elly Maersk*. Maersk said the void sailings were part of “an effort to adjust network deployment across the market”.

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 8 Apr 2022	Current Index 15 Apr 2022
Comprehensive Index			4263.66	4228.65
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	6157	6086
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	6773	6738
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	7860	7860
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	10581	10649
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2563	2471
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	3621	3514
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	6597	6573
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	5526	5520
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	6650	6528
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	339	346
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	329	335
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	1054	1035
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	340	340

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมตลาดการขนส่งยังคงที่เช่นเดียวกับสัปดาห์ที่ผ่านมา ในขณะที่ค่าระวางยังอยู่ในทิศทางขาลงอย่างต่อเนื่อง โดยในเส้นทางยุโรป ภาพรวมความขัดแย้งของรัสเซีย และยูเครน ยังเป็นปัจจัยดึงเครียดของยุโรป รวมถึงเป็นความท้าทายในการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ อย่างไรก็ตาม ตลาดการขนส่งโดยรวมยังคง ในขณะที่ยังคงมีทิศทางลดลงต่อเนื่อง ส่วนในเส้นทางสหรัฐอเมริกา ภาพรวมความต้องการในการขนส่งยังคงอยู่ในระดับสูง โดยที่ค่าระวางไปในเส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันออกปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อย สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าภาพรวมความต้องการสินค้าจำเป็นทุกประเภทอยู่ในปริมาณสูง ในขณะที่ความต้องการในการขนส่งคงที่ รวมถึง supply และ demand อยู่ในภาวะสมดุล ส่วนค่าระวางมีทิศทางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า ตลาดการขนส่งมีทิศทางขาขึ้น ในขณะที่ความต้องการยังคงที่ เช่นเดียวกับสัปดาห์ที่ผ่านมา ส่วนเส้นทางอเมริกาใต้ ปริมาณการขนส่งคงที่ ปริมาณระวางอยู่ในภาวะสมดุล ในขณะที่ค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่องเช่นเดียวกับในอีกหลายเส้นทาง