

Weekly Briefing (9 May 2022)



01

THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
34.34	36.26	42.37	24.29
CNY	JPY	INR	VND
5.15	0.26	0.45	0.0015

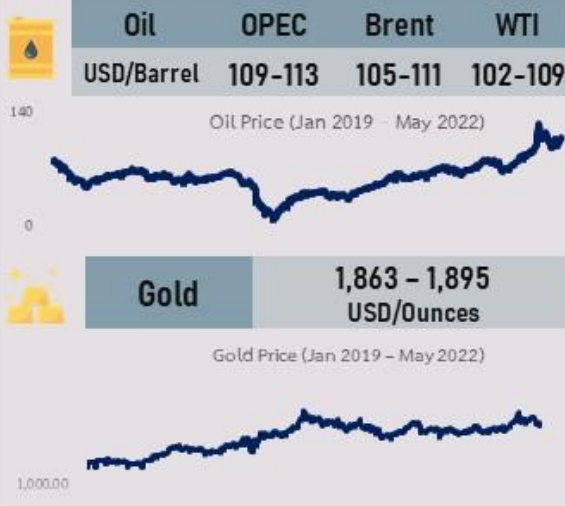
02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (2 - 6 May 2022)



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ



- เฟดขึ้นดอกเบี้ย 0.50% ตามคาด เริ่มทำ QT เดือนหน้า
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3KVit6s>
- BOJ policymakers unwavering on easy policy stance
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://reut.rs/3w8jUho>
- Covid-19 updates – Greater China Area
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3DFtN9z>
- Russia / Ukraine update
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3qmdmtE> , <https://bit.ly/3wa18pU>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 18 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 115/TEU, USD 230/FEU	Effective till 31-May-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 67/TEU, USD 134/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 124/TEU, USD 248/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 98/TEU, USD 196/FEU	
Thailand - Melbourne	3,600-3,650	7,200-7,300	FAF: USD 310/TEU, USD 620/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	4,300	7,600	Subject to ISOCC USD 206/TEU, USD 412/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	6,150	10,900	ISOCC: USD177/TEU, USD 354/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	8,700	11,000	Effective till 14-May-2022	
Thailand - US East Coast	10,750	13,750		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

หมายเหตุ: SCMC คือ Security Compliance Management Charge // ISOCC คือ IMO Sox Compliance Charge

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนพฤษภาคม 2565 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคองที่ โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคองที่อยู่ 900 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคองที่อยู่ 650 USD/TEU และ 1,200 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคองที่อยู่ 700 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางคองที่อยู่ 650 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคองที่เช่นเดียวกัน อยู่ที่ 4,300 USD/TEU และ 7,600 USD/FEU แต่มีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า Low Sulphur Surcharge ซึ่งเป็นไปตามทิศทางของราคาน้ำมันในตลาดโลก

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางปรับลดลง 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 3,600-3,650 USD/TEU และ 7,200-7,300 USD/FEU โดยในเดือนพฤษภาคม มีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า FAF ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนพฤษภาคม ตู้ 20' ปรับลดลง 250 USD/TEU ในขณะที่ตู้ 40' ค่าระวางคองที่ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 6,150 USD/TEU และ 10,900 USD/FEU ส่วนค่า LSS ปรับเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกับเส้นทางเอเชีย

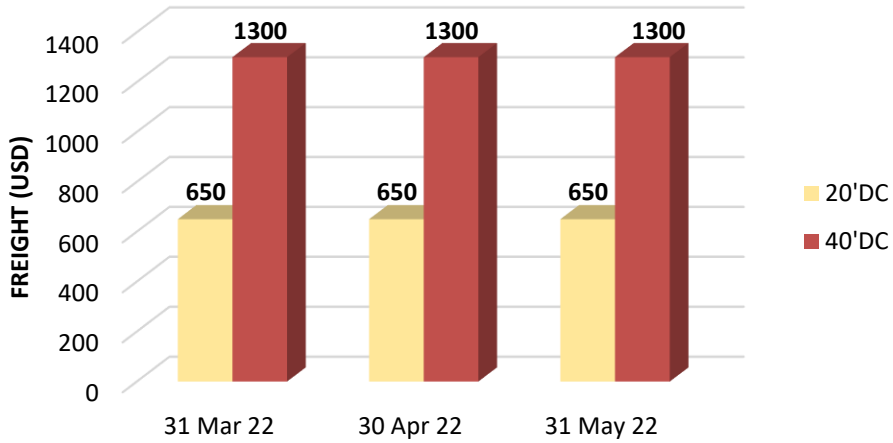
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนพฤษภาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast ตู้ 20' คองที่ ในขณะที่ค่าระวางตู้ 40' ปรับลดลง 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 8,700 USD/TEU และ 11,000 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ตู้ 20' คองที่ ส่วนค่าระวางตู้ 40' ปรับลดลง 150 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 10,750 USD/TEU และ 13,750 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 31-May-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 มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2565

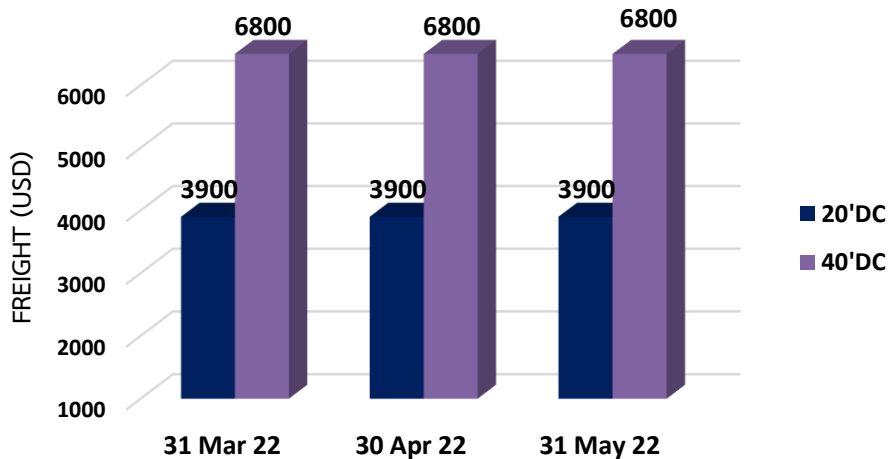
JAPAN



Subject to Low Sulphur Surcharge (Mar.-Apr. 22): USD 80/TEU และ USD 161/FEU
(May 22): USD 115/TEU และ USD 230/FEU

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

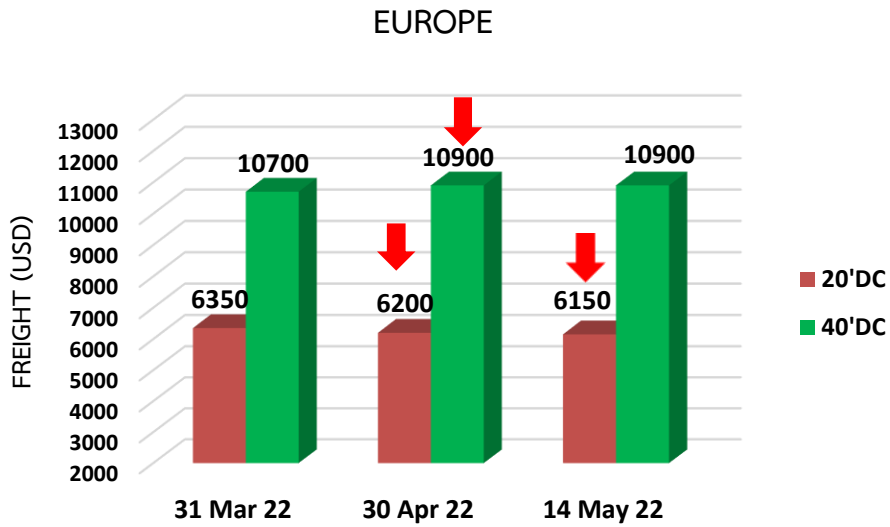
JEBEL ALI



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Mar.-Apr. 22): USD90/TEU และ USD180/FEU
(May 22): USD 124/TEU และ USD 248/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

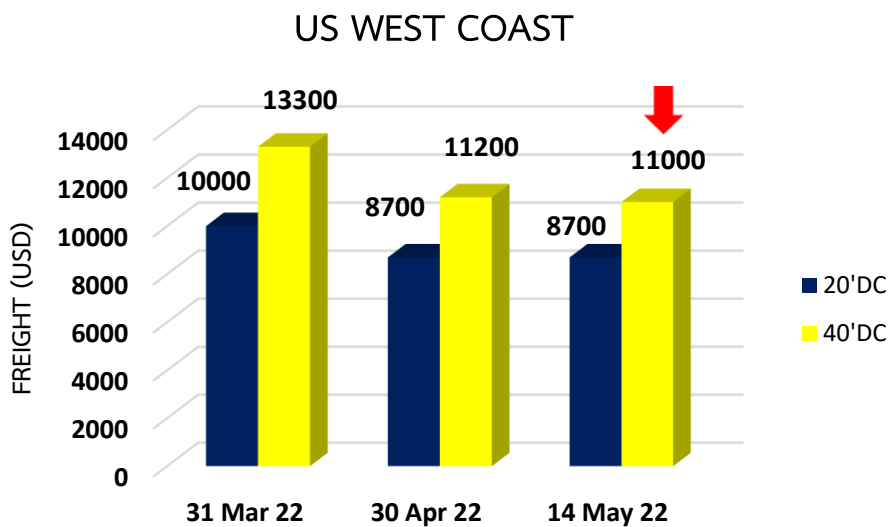
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2565



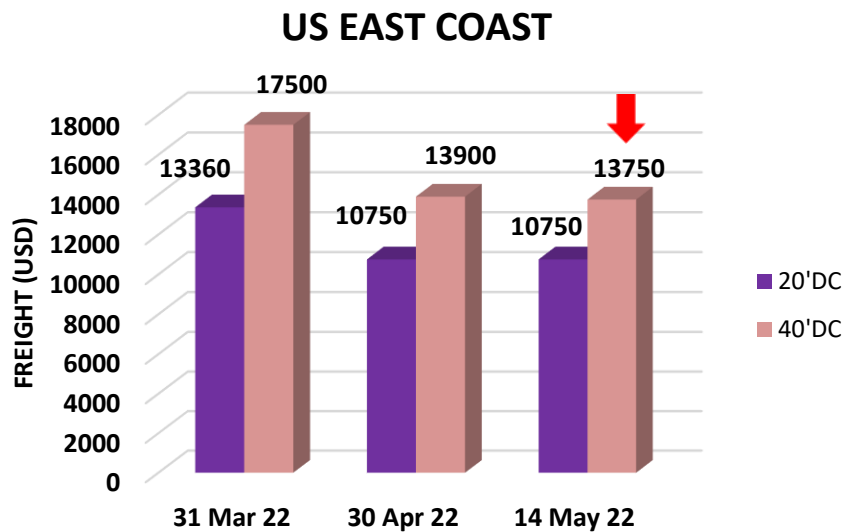
Subject to

- ISOCC (Mar. 22): USD124/TEU, USD248/FEU
(Apr. 22): USD141/TEU, USD282/FEU
(May 22): USD177/TEU, USD354/FEU
- ENS: USD30/BL

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2565



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2565



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญของสายเรือ

สายเรือ Zim Line

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า New Bunker Factor (NBF) มีผลตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2565 โดยมีรายละเอียดดังตาราง

Routing	New Bunker Factor (NBF)	
	Effective 1 -May- 2022	Effective 1 -Jun- 2022
Far East to Mediterranean/Black Sea & Europe	USD 534/TEU	USD 542/TEU
Mediterranean/Black Sea & Europe to Far East	USD 288/TEU	USD 292/TEU

สายเรือ Wan Hai

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Wan Hai Bunker Surcharge (WBS) สำหรับเส้นทางทรานส์แปซิฟิก โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน - 30 มิถุนายน 2565 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้
 - สำหรับสินค้าที่ไปยังสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตก: USD390/20', USD490/40'dc และ USD550/40'hq
 - สำหรับสินค้าที่ไปยังสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันออก: USD684/20', USD855/40'dc และ USD963/40'hq

FMC expands capacity, pricing monitoring of alliances

The Federal Maritime Commission (FMC) is strengthening its monitoring of the three major container alliances by requiring members to provide more information on pricing and capacity on trades in which they cooperate. The move comes amid record industry profits and criticism of container lines from President Joe Biden.

The FMC said in a statement Thursday it would require the 2M, Ocean, and THE alliances to submit more detailed information to the Commission's Bureau of Trade Analysis (BTA), in an effort to better gauge carrier behavior and market competitiveness. "The changes are the result of a year-long examination by BTA to

determine the data needed to properly analyze carrier behavior and marketplace trends,” the FMC said in the statement. Container lines within the alliance are allowed to cooperate on operational matters, but cannot market, sell, or contract third-party providers jointly. Alliance members compete with each other and carriers in other alliances.

The Biden administration has described the alliances as “cartels” and last July issued a directive order for the FMC to work more closely with the Department of Justice, a critic of the limited antitrust immunity that helps carriers operate the alliances. Container lines have defended the alliances, arguing that they provide shippers with more service options and that smaller ports would lose services if the groupings were eliminated. The mega-alliances were forged in 2016, allowing container lines struggling with overcapacity to pool their cargo to larger, more energy-efficient ships.

During a Senate hearing on March 3, FMC chairman Daniel Maffei said existing law does not give the FMC enough time to review proposed alliances before determining whether to attempt to block them from taking effect. The FMC does not approve alliances, but commissioners can vote to seek a federal injunction to block a proposed vessel-sharing agreement. The FMC has never tried to block any of the various vessel-sharing agreements underpinning the evolving alliance structures. “We’ve not even tried. That goes for many, many years, different chairmen, different general counsels,” Maffei said at the hearing.

At JOC’s TPM22, Maffei said the FMC had not found any evidence showing container lines are colluding to keep freight rates high, but acknowledged the agency had stepped up its monitoring. But that has not stopped shippers from accusing container lines of manipulating the market by withdrawing capacity in the spring of 2020 when US import demand crashed as COVID-19 spread through North America. Carriers countered by saying they removed capacity to avoid a market collapse like the one following the 2008–09 financial recession, and then threw as much capacity as possible on the trans-Pacific when demand roared back.

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

Asia-US container trade easing slightly before next surge

Available capacity on ships plying the eastbound trans-Pacific has loosened slightly in recent weeks, reflected by forwarders pulling back on premiums for guaranteed loadings and even carriers offering a handful of more slots to importers. But the easing is simply a dip in trade lane volume before an expected uptick in the coming weeks, container lines and forwarders told JOC.com. The moderate volume fluctuations and a barometer showing orders from North America are up suggest that Asia imports are simply in the latest trough before a coming crest.

“In the past few weeks, we have seen some carriers offer us small increases in space, maybe 10 or 20 containers here and there out of multiple ports in Asia, but it’s the first time we’ve seen that in two years,” a major shipper told JOC.com this week. Increased lockdowns in China could create even more choppiness in weekly Asia import volumes, as some shippers have seen factory production stall due to a lack of raw materials and components, carrier executives and forwarders tell JOC.com, adding others have had no issues with inputs at their factories. Ningbo and Shanghai have been hit hardest, with the shipping industry watching how Beijing will manage its recent COVID-19 flareup.

Chinese exporters could produce another bullwhip when stalled shipments start moving again, with trucking companies such as Werner Enterprises, and the world's largest forwarder, Kuehne + Nagel, warning of a surge of delayed shipments. "We expect the last five weeks of COVID-19-related shutdowns at the largest shipping port in the world is about to begin to impact freight with a potential big splash whenever that faucet gets turned back on," said Derek Leathers, CEO of Werner, said Tuesday during first-quarter earnings call. And while Maersk said the lockdowns in China have hit, but not devastated, Shanghai exports, the container line in a first-quarter earnings statement Wednesday warned the lockdowns "may worsen the congestion environment in coming quarters ..."

Chinese New Year, lockdowns curb demand

There has been a slight easing of demand due to the shutdown of some factories during the two weeks of Chinese New Year celebrations in early February, followed by the COVID lockdowns, forwarders and container lines told JOC.com. One carrier executive likened the flow on the eastbound trans-Pacific to quarters in a basketball game in which one team scores in the double-digits and then holds back the following quarter. It is during the trough in demand when carriers find sprinklings of slots out of Asia, and on a week-to-week basis, there have been plenty of them. US imports from Asia between January and the week ended April 23 on a week-to-week basis fluctuated between increases as high as 32 percent and declines as steep as 67 percent, according to PIERS data through March and preliminary readings in April. PIERS is a sister product of JOC.com within IHS Markit.

Asia imports to the US this year through April 23 were up 7.6 percent compared with a year ago. Likewise, as tracked by Infor Nexus, the number of Asian order transactions of US and Canadian imports has fluctuated month to month, with the number of transactions last month up 10.6 percent compared with the same period in April 2021. However, within the first four months of this year, the number of China transactions were down 18 percent

Vietnam has been the biggest beneficiary of orders shifting from China, with India, Bangladesh, Indonesia, and Cambodia also benefitting to a lesser degree, according to Infor Nexus, a global network platform for direct procurement, origin order management, multi-modal freight management, and trade finance services.

Booking demand out of Shanghai was trending downward since February, weeks before the city went into lockdown in mid-March. Since February, booking demand tracked by E2open out of Shanghai has hovered slightly below 10,000 TEU monthly. Conversely, volume out of Ningbo, which is also struggling with lockdown-driven delays, has been rising since February, reaching 14,277 TEU, the highest monthly order in at least 12 months, according to E2open, a software provider to large shippers and logistics providers.

The divergence between the two congested Chinese ports is partly due to how electronics exporters clustered outside Shanghai are unable to secure key components, dampening production and exports through the port. Apparel exporters, which use Ningbo as a gateway far more than Shanghai, have had less input issues that would slow production, said Gary Barraco, assistant vice president of product marketing at E2open.

While three forwarders told JOC.com they are no longer applying premiums on US imports from Asia, which ranged from \$1,000 to as high as \$5,000 in the fall, spot rates are holding firm. Compared with five weeks ago, the cost of shipping an FEU this week from Asia to the US West and East coasts is up nearly 1 percent and 1.3 percent, respectively, according to Xeneta, an ocean freight rate benchmarking platform. On a year-over basis, FEU rates to the West and East coasts are up more than 120 percent, with this week's readings at \$8,804 and \$11,935.

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

Carriers ramp up blank sailings as China lockdowns persist

Ocean carrier alliances are preparing to blank more than a third of their sailings from Asia over the coming weeks in response to a reduction in export freight, according to the latest report from Project44. The blanking strategies by the alliances to mitigate the impact of the Covid lockdowns in China will further extend cargo lead times, particularly to North Europe.

The supply chain platform's data shows that between weeks 17 to 23, THE Alliance will blank 33% of its scheduled sailings from Asia, the Ocean Alliance will void 37%, while the 2M alliance will cancel 39% of its headhaul voyages. MSC advised on Friday that the scheduled sailing in early June by the 18,340 teu *Mathilde Maersk*, on its Silk and Maersk's AE10 Asia-North Europe loop, would be blanked "due to the ongoing challenging market situation".

In North Europe, the Silk/AE10 service calls at Rotterdam, Bremerhaven and Gdansk. Project44 said that, after previously lagging the other two alliances in terms of void sailings, "the 2M will blank more sailings than any other alliance in the coming weeks". In regard to port congestion, Project44 data revealed that import dwell time at the port of Shanghai peaked at nearly 16 days at the end of April, while export dwell times remained "relatively stable, at around three days".

It explained: "The inflated import dwell time is due to a shortage of truckers to haul out offloaded containers. In the same vein, a drastic reduction in export freight to the port has meant fewer containers can be shipped out of Shanghai, mellowing export dwell times." Nevertheless, ocean carriers have succeeded in discharging their empty equipment at Shanghai in readiness for the surge of cargo that will follow the ending of the strictly enforced Covid lockdowns, in which the city's 25m inhabitants are now entering their seventh week.

And Maersk reported today that reefer cargo yard density at Shanghai had improved considerably, adding in an advisory: "We will re-start the booking acceptance for Shanghai, with the first cargo accepted to arrive in Shanghai from 26 June onwards." It said warehouse operations in Shanghai had been "partially resumed", although in Ningbo warehouses were "open for now", but subject to strict health codes.

"Cargo will not be accepted if drivers have been to medium- or high-risk areas in the last 14 days," it warned. Meanwhile, as a consequence of the export cargo disruptions in China and the resulting cancellations of sailings, cargo lead times from Asia to North Europe continue to grow, with the UK suffering the worst impact due to the port rationalisation strategies of the carriers.

Project44 data shows lead times from China to North Europe and the UK have increased by 20% and 27%, respectively, in the past 12 months. This reinforces the complaints to *The Loadstar* of one UK forwarder who claimed that cargo destined for Felixstowe, Southampton and London Gateway was “regularly being dumped at other ports on the continent without any proper plan to relay the containers”. Another forwarder lambasted Maersk for its service, citing two containers delayed for more than a month at different European ports after being shipped from Asia on the same vessel.

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 29 Apr 2022	Current Index 6 May 2022
Comprehensive Index			4177.3	4163.74
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	5984	5955
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	6671	6691
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	7888	7888
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	10629	10588
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2388	2344
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	3322	3332
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	6534	6485
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	5476	5444
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	6494	6284
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	346	346
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	335	354
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	1001	996
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	334	328

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมตลาดการขนส่งเป็นไปในทิศทางที่ดี โดยที่ค่าระวางอยู่ในระดับคงที่ สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมความขัดแย้งของรัสเซีย และยูเครน ยังคงเป็นปัจจัยดึงเครียดของยุโรปเช่นเดียวกับสัปดาห์ที่ผ่านมา ซึ่งทำทนายการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ ในขณะที่ ตลาดการขนส่งสินค้าโดยรวมคงที่ ส่วนค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อย สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ภาพรวมความต้องการในการขนส่งยังคงอยู่ในเกณฑ์ดี โดยที่ค่าระวางค่อนข้างคงที่ สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าภาพรวมความต้องการสินค้าจำเป็นทุกประเภทยังคงที่ ทำให้ supply และ demand อยู่ในภาวะสมดุล ส่วนค่าระวางมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อย สำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า ตลาดการขนส่งมีทิศทางขาขึ้น ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น ส่วนเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมปริมาณสินค้าอยู่ในระดับคงที่ ทำให้ปริมาณระวางอยู่ในภาวะสมดุล ในขณะที่ค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่องเช่นเดียวกับสัปดาห์ที่ผ่านมา
