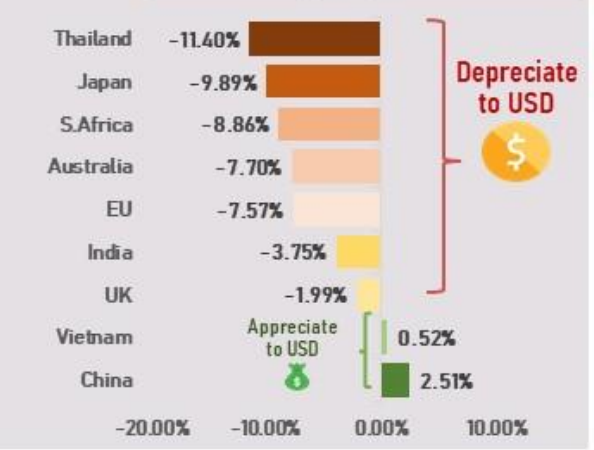


# Weekly Briefing (13 DEC 2021)

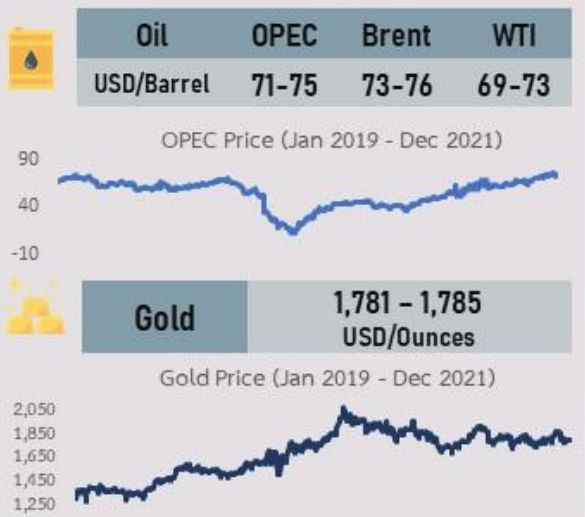
## 01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
33.42	37.75	44.22	23.80
CNY	JPY	INR	VND
5.25	0.29	0.44	0.0015

## 02 Exchange rate trend to USD (YTD)



## 03 Crude Oil price & Gold (6-10 Dec)



## 04 Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



## 05 Weekly Top's Stories รายละเอียดข่าว/บทความ

1. Asia prices improve on higher demand; eyes on Russia  
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://reut.rs/3oNQMcN>

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 49 พ.ศ. 2564



**สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์**

"หมายเหตุ: อัตราค่าระวางที่ปรากฏเป็นอัตราฐานของสายเรือที่ประกาศเป็นทางการ ซึ่งอาจต่ำกว่าอัตราที่มีการเรียกเก็บจริงจากผู้ส่งออก"

**CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)**

ROUTE	SIZE		Low Sulphur Surcharge (LSS)	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand - Shanghai	850	1,600	Subject to ISOCC USD 34/TEU, USD 69/FEU	Effective till 31-Dec-2021
Thailand - Qingdao	900	1,700		
Thailand - Hong Kong	600	1,100		
Thailand - Japan (Main Port)	550	1,100		
Thailand - Kaohsiung	750	1,500		
Thailand - Klang	550	1,000	Subject to ISOCC USD 20/TEU, USD 40/FEU	
Thailand - Jakarta	550	1,000		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	450	850		
Thailand - Singapore	500	1,050		
Thailand - Manila (North & South)	750	1,700		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	3,900	6,800	Subject to ISOCC USD 45/TEU, USD 90/FEU War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 75/FEU	
Thailand - South Korea (Busan)	500	1,000	LSS: USD 80/TEU, USD 160/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	600	1,200		
Thailand - Nhava Sheva	4,600	6,400	ISOCC: USD 36/TEU, USD 72/FEU	
Thailand - Melbourne	3,700-3,800	7,400-7,550	FAF: USD 134/TEU, USD 268/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	4,200	7,400	Subject to ISOCC USD 75/TEU, USD 150/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	7,700	13,600	ISOCC: USD 71/TEU, USD 142/FEU PSS: USD500/TEU, USD1,000/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	Standard Rate: 10,000	Standard Rate: 12,650/13,300		Effective till 14-Dec-2021
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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนธันวาคม 2564 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียปรับเพิ่มขึ้นในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางเพิ่มขึ้น 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 850 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 550 USD/TEU และ 1,000 USD/FEU ส่วนเส้นทาง Hong Kong ค่าระวางเพิ่มขึ้น 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 600 USD/TEU และ 1,100

USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 550 USD/TEU และ 1,100 USD/FEU โดยค่า Low Sulphur Surcharge ปรับลดลงเล็กน้อย สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนธันวาคม ค่าระวางปรับลดลง 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 4,200 USD/TEU และ 7,400 USD/FEU

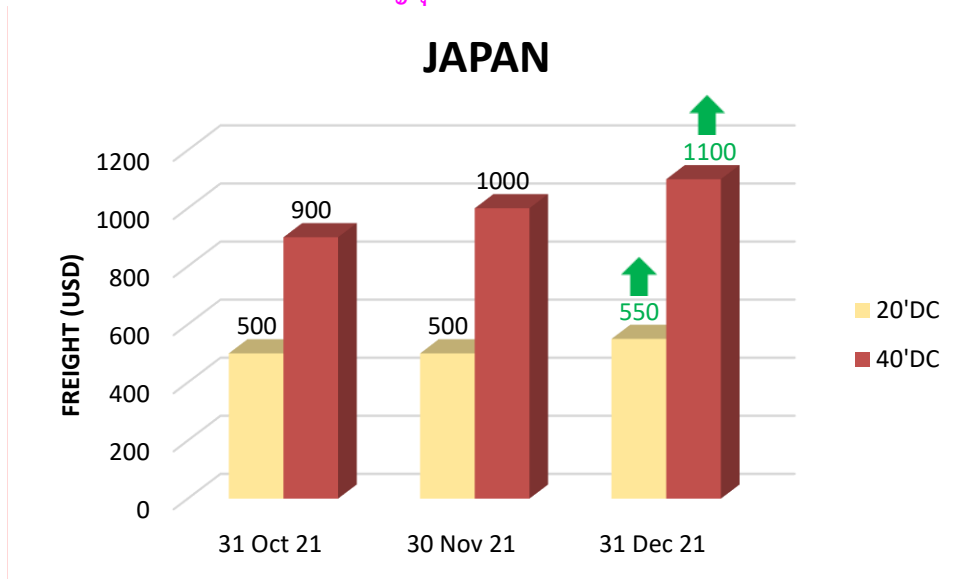
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนธันวาคม ค่าระวางเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ระหว่าง 3,700-3,800 USD/TEU และ 7,400-7,550 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนธันวาคม ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 300 USD/TEU และ 400 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 7,700 USD/TEU และ 13,600 USD/FEU โดยมีบวกเพิ่มค่า LSS และ PSS ซึ่งสถานการณ์ตู้สินค้ามีสำหรับส่งออก แต่พบปัญหาเรื่องระวางเรือที่ค่อนข้างแน่นยาวถึงต้นเดือนมกราคมปีหน้า เนื่องจาก Port congestion

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนธันวาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast ตู้ 20' และ 40'HQ อัตราคงที่ ในขณะที่ตู้ 40'DC ปรับลดลง 50 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 10,000 USD/TEU, 12,650 USD/40'DC และ 13,300 USD/40'HQ ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ปรับเพิ่มขึ้น 360 USD/TEU และ 1,000 USD/40', 40'HQ ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 13,360 USD/TEU, 16,700 USD/40'DC และ 17,500 USD/40'HQ สถานการณ์ปัจจุบันยังคงพบปัญหาการระวางเรือเต็ม สายเรือมีการทำ Blank Sailing เนื่องจากพบปัญหาความหนาแน่นบริเวณท่าเรือปลายทาง ขอให้วางแผนการจองล่วงหน้า

### **CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)**

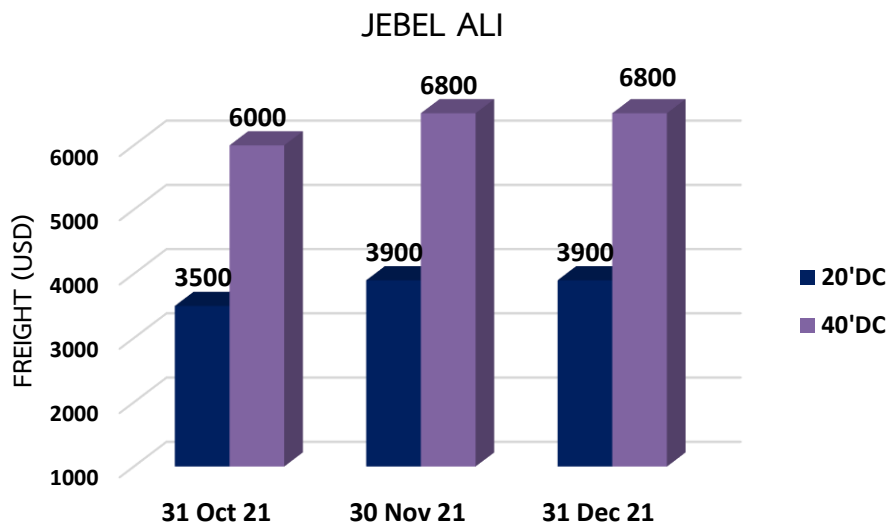
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,400	1,600	USD 51/TEU, USD 104/FEU	Effective till 31-Dec-2021
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,400-1,500	1,700-1,900	USD 41/TEU, USD 82/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	9,000	13,000	OBS: USD 154/TEU, USD 308/FEU +	
London Gateway / Southampton	10,000	14,000	PSS: USD 500/TEU, USD 1,000/FEU	

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2564



Subject to Low Sulphur Surcharge (Oct.21): USD 57/TEU และ USD 115/FEU  
(Nov.21): USD 46/TEU และ USD 92/FEU  
(Dec.21): USD 34/TEU และ USD 69/FEU

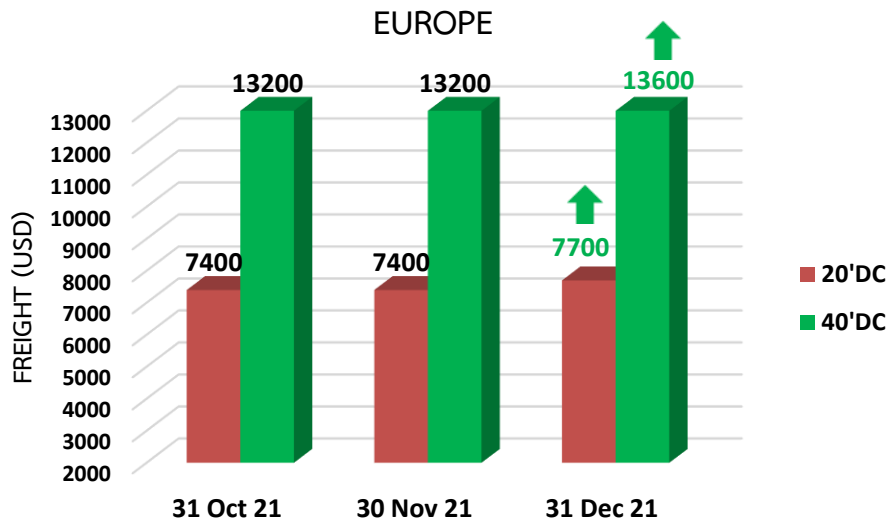
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2564



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Oct 21): USD56/TEU และ USD112/FEU  
(Nov.-Dec. 21): USD45/TEU และ USD90/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

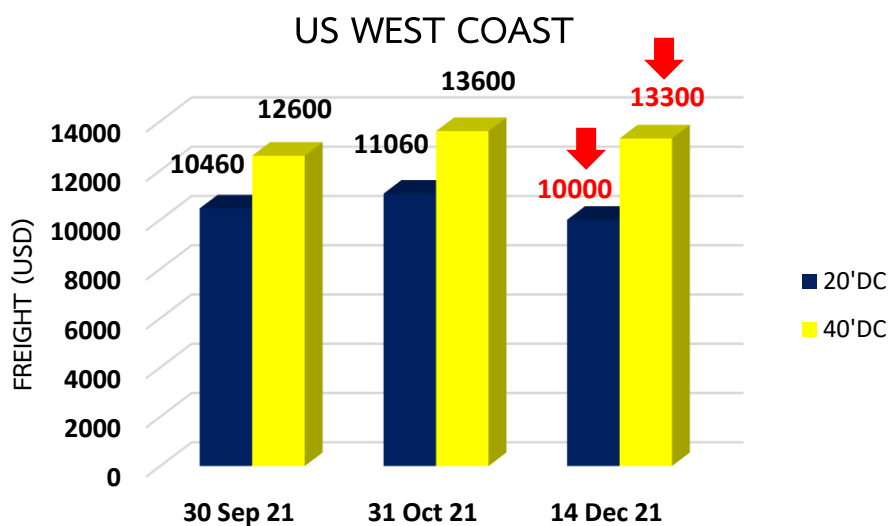
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2564



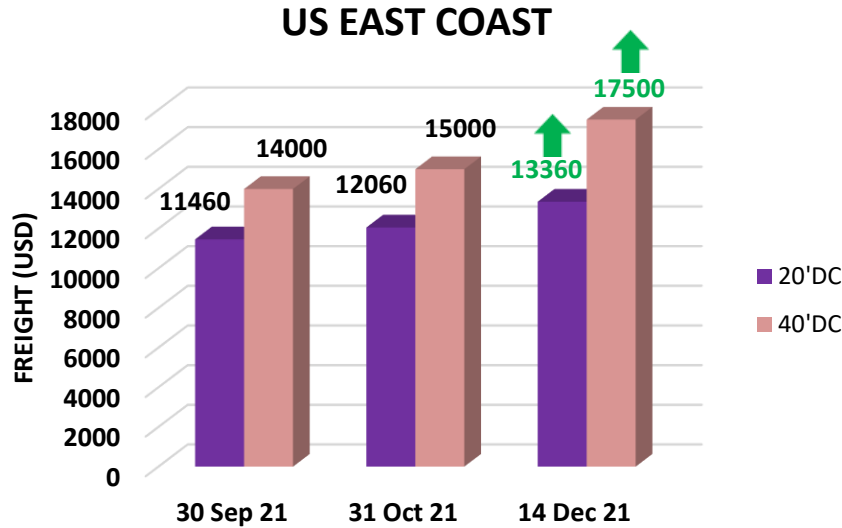
Subject to

- ISOC (Oct.- Nov.): USD88/TEU, USD176/FEU  
(Dec.): USD71/TEU, USD142/FEU
- ENS: USD30/BL
- PSS: USD500/TEU, USD1,000/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2564



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2564



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญของสายเรือ

สายเรือ Zim Line

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

Routing	New Bunker Factor (NBF)
	Effective 1 -Jan- 2022
Far East to Mediterranean/Black Sea & Europe	USD 365/TEU
Mediterranean/Black Sea & Europe to Far East	USD 197/TEU

**Reports of ocean freight disruption easing may be exaggerated**

Vessel arrival delays mean an easing of congestion is an illusion. The problems are not just confined to major US ports. Reports of an easing of supply chain congestion may be exaggerated as dwell times and vessel delays continue to increase around the world. Claims that the ports of Long Beach and Los Angeles had seen a reduction in dwell times of containers following the threat of fines and the offer of incentives has been counterpointed by research that shows a build-up of export containers, not just at the San Pedro Bay ports, but at major ports globally.

According to the latest data from technology services provider Project44, export containers at Los Angeles took an average of 11.85 days to be loaded on a ship between October and November 2021, while Long Beach took an average of 10.98 days. “With export containers taking about twice as long to move through US west coast ports as import containers, the problem appears to be getting containers off of docks and onto ships,” it said.

Long export container dwell times occur when ships berth days after their scheduled times, it added. While these ships wait at anchor, containers that were delivered on time languish at the docks, waiting for their arrival. “If a carrier advises its customers to deliver export containers at a certain date and time based on the

expected time of arrival/berthing schedule of the ship and that ship's berthing is then delayed, then there will be a build-up of export containers waiting inside the port for the ship," said Project44 vice-president Josh Brazil. "This appears to be what is happening, based on the data we are seeing. "Export containers are subsequently waiting in ports for ships, which are taking longer than expected to arrive."

The number of vessels waiting off San Pedro Bay had appeared to be decreasing, but this was an anomaly due to a new queuing system that keeps vessels offshore longer. Figures from the Marine Exchange of Southern California now reflect those vessels as well, and the number of boxships due to berth at Long Beach or Los Angeles currently stands at 96. "While dozens of container vessels are slow steaming far off the California coast, we are seeing close to 37 containerships close to shore waiting to berth at these ports and it is these long queues that are pushing up dwell times on export containers," Mr Brazil said.

The problems are not just confined to the US market, however. Chinese ports were also seeing similar trends in export and import dwell times, Project44 noted. In Europe, Rotterdam had an average 6.76 days export dwell time. The new data comes as the US Congress passed the Ocean Shipping Reform Act 2021, which is in part intended to assist in expediting US exports caught up by congestion.

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

### **Container logistics industry faces another challenging year, finds survey**

Many firms may rethink their strategy in 2022 as supply chain challenges persist, survey shows. Global supply chain disruptions will continue well into next year, but improvements may take place earlier than anticipated, according to survey of 800 container logistics companies. Christian Roeloffs, chief executive of the Container xChange online container trading platform, said he foresees the pandemic and its new variants will continue disrupting port operations and labour capacity into 2022. "Persistent unpredictability is warranted."

Of those who took part in the survey, 65% expect the supply chain performance will remain the same over the next 12 months, while 11% expecting it to deteriorate further. A majority (71%) of respondents said they were rethinking their logistics strategy, ranging from diversifying sourcing, holding more inventory to entering long-term contracts with carriers.

The survey involved responses from shipping lines, container traders, freight forwarding companies, non-vessel owning common carriers and shippers. Mr Roeloffs noted the "return to normal" seems to be coming earlier than anticipated, and may arrive as early as the second half of next year. "The current spike in rates is caused by a temporary supply crunch. But with disruptions such as labour union conflicts at US ports easing up, we will also see the capacity challenge improving."

Container prices and leasing rates have already started to go down as the growth of demand for boxes loses steam, he said. More than 40% of the surveyed attributed the container shortage this year to shippers using boxes as storage. Secondary reasons include carriers' failures, inefficiency in matching box owners to potential users and longer transit times and port congestion.

Another key survey takeaway is that one-way leasing — which allows shippers to lease a container with extra flexibility by picking it up at one location and returning at another — emerged as the most sought-after alternative as compared with getting the equipment from the carriers. The solution was preferred by half of the respondents, followed by long-term leasing contracts (28%) and buying containers (22%).

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

### **US box imports set to exceed 18% growth this year**

Although growth rates have slowed in recent months and turned negative in October, inbound volumes at the nation's major retail container ports are expected to end 2021 with both the largest volume



and fastest growth on record – despite the major supply chain disruptions brought on by the pandemic. Although growth rates have slowed in recent months and even turned negative in October, imports at US major retail container ports are expected to end 2021 with both the largest volume and fastest growth on record despite supply chain disruptions brought on by the COVID-19 pandemic, according to the monthly Global Port Tracker report released today by the National Retail Federation (NRF) and Hackett Associates.

“This has been an unprecedented year,” NRF Vice President for Supply Chain and Customs Policy Jonathan Gold said. “We’ve seen more disruption than ever before because of issues along every step of the supply chain and continued strong consumer demand, but we’re also seeing more cargo and faster growth than ever before. “There are still ships to be unloaded and containers to be delivered, but everyone in the supply chain has worked overtime this year to try to overcome these challenges. For the most part, they have succeeded, and consumers will be able to find what they need for the holidays.”

Imports for 2021 are expected to total 26 million TEU, an increase of 18.3% over 2020 and the highest number since NRF began tracking imports in 2002. The projected total would top last year’s previous record of 22 million, which was up 1.9% despite the pandemic. The growth rate would also be the highest on record, topping 16.7% in 2010 as the economy recovered from the Great Recession, the NRF highlighted. While imports do not correlate directly with sales, the record comes as NRF expects holiday sales during November and December to grow %over last year. Despite the double-digit import growth for the year, monthly totals have settled to single-digit year-over-year growth, a pattern expected to continue at least through the first quarter of 2022.

“After nearly a year of what seemed like runaway growth once the economy reopened from the worst days of the pandemic and unleashed pent-up consumer demand, port data now shows imports settling down,” Hackett Associates Founder Ben Hackett said. “As economic activity slows after the holidays, we do not expect to see a resurgence of year-over-year double-digit import growth. Instead, it will be more like ‘steady as she goes.’”

US ports covered by Global Port Tracker handled 2.21 million TEU in October, the latest month for which final numbers are available. That was up 3.5% from September but down 0.2% from October 2020, marking the first year-over-year decline since July 2020. The decline ended a 14-month streak of year-over-year growth that began in August 2020 after stores initially closed by the pandemic reopened and retailers worked to meet demand. Even with the decline, October was still among the five busiest months on record. Port have not reported November numbers yet, but Global Port Tracker projected the month at 2.21 million TEU, up 5.1% year-over-year. December is forecast at 2.2 million TEU, up 4.6%. January 2022 is forecast at 2.24 million TEU, up 9% from January 2021; February at 2 million TEU, up 7.3% year-over-year; March at 2.19 million, down 3.3%, and April at 2.2 million TEU, up 2.2%.

Global Port Tracker, which is produced for NRF by Hackett Associates, provides historical data and forecasts for the US ports of Los Angeles/Long Beach, Oakland, Seattle and Tacoma on the West Coast; New York/New Jersey, Port of Virginia, Charleston, Savannah, Port Everglades, Miami and Jacksonville on the East Coast, and Houston on the Gulf Coast.

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)				
Description	Unit	Weighting	Previous Index 3 Dec 2021	Current Index 10 Dec 2021
Comprehensive Index			4727.06	4810.98
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	7587	7597
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	7251	7314
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	7019	7300
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	10623	10644
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3536	3538
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	4459	4459
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	7425	7442
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	6427	6441
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	10139	10105
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	300	298
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	298	288
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	1266	1368
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	343	338

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าสถานการณ์การขนส่งคงที่ ในขณะที่อัตราค่าระวางสัปดาห์ที่ผ่านมาไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก สำหรับเส้นทางยุโรป พบว่าบางประเทศเริ่มตรึงมาตรการควบคุมไวรัส ซึ่งส่งผลเชิงลบต่อระบบซัพพลายเชน โดยความต้องการนำเข้าสินค้าหลายประเภทยังคงอยู่ในระดับสูง ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา พบว่าจากการระบาดของสายพันธุ์โอมิครอน ส่งผลให้การฟื้นตัวของเศรษฐกิจมีแนวโน้มชะลอตัวลง ซึ่งสัปดาห์ที่ผ่านมาปริมาณตู้กับความต้องการค่อนข้างไปในทิศทางที่ดี สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย มีความต้องการนำเข้าสินค้าสูงขึ้นต่อเนื่อง ในขณะที่ความสัมพันธ์ของ Supply และ Demand ค่อนข้างคงที่ การขนส่งเป็นไปได้ดี ส่วนเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า โดยทั่วไปปริมาณการขนส่ง และทิศทางตลาดคงที่อยู่ในระดับที่ดี และสุดท้ายเส้นทางอเมริกาใต้ ความต้องการนำเข้าสินค้าจำเป็น และอุปกรณ์ทางการแพทย์ยังคงมีปริมาณสูงต่อเนื่อง ระวังเรืออยู่ในทิศทางเดียวกับสัปดาห์ที่ผ่านมา

-----