

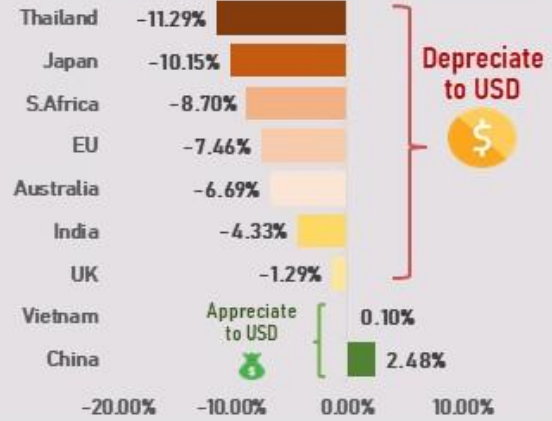
# Weekly Briefing (20 DEC 2021)



## 01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
33.39	37.75	44.48	24.00
CNY	JPY	INR	VND
5.24	0.29	0.44	0.0014

## 02 Exchange rate trend to USD (YTD)



## 03 Crude Oil price & Gold (13-17 Dec)

	Oil	OPEC	Brent	WTI
	USD/Barrel	73-75	73-76	70-73



	Gold	1,772 - 1,800
	USD/Ounces	



## 04 Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)



## Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)

10 December 2021	17 December 2021
4,810.98	4,894.62
+ 83.64	

## 05

## Weekly Top's Stories

รายละเอียด  
ข่าว/บทความ



1. US interest rates are set to rise next year  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://cnn.it/3251X8u>
2. Bank of England hikes interest rates to tackle rising prices  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://cnn.it/32adQK7>

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 50 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		
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

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

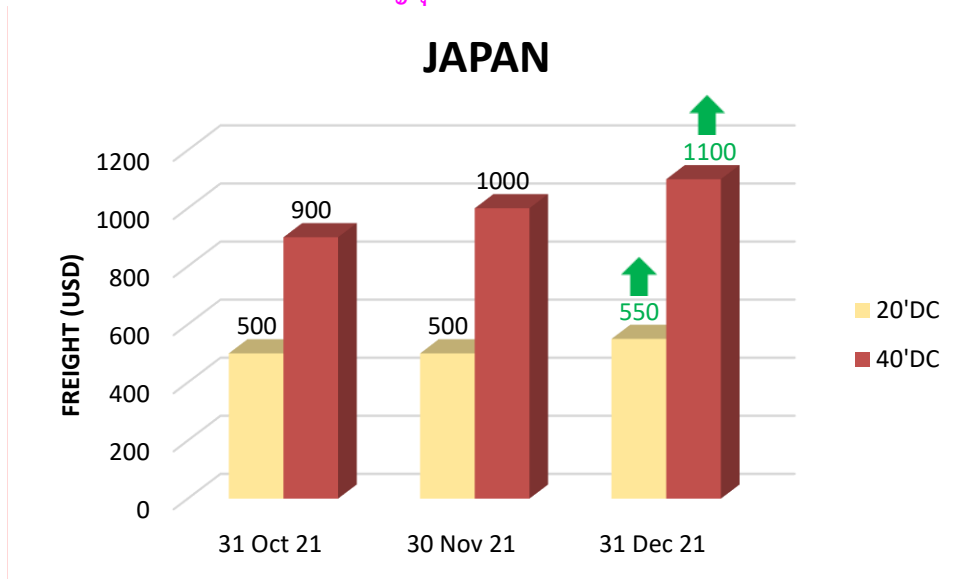
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนธันวาคม ค่าระวางเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ระหว่าง 3,700-3,800 USD/TEU และ 7,400-7,550 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนธันวาคม ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 300 USD/TEU และ 400 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่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

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนธันวาคม 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 สถานการณ์ปัจจุบันยังคงพบปัญหา ระวางเรือเต็ม สายเรือมีการทำ Blank Sailing เนื่องจากพบปัญหาความหนาแน่นบริเวณท่าเรือปลายทาง ขอให้วางแผนการจองล่วงหน้า

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

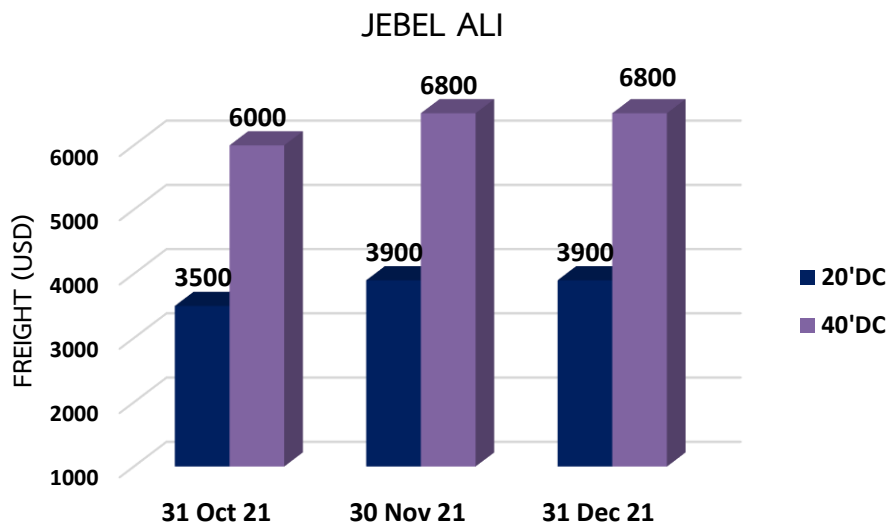
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,400	1,600	USD 51/TEU, USD 104/FEU	Effective till 31-Dec-2021
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,400-1,500	1,700-1,900	USD 41/TEU, USD 82/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRMT, 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

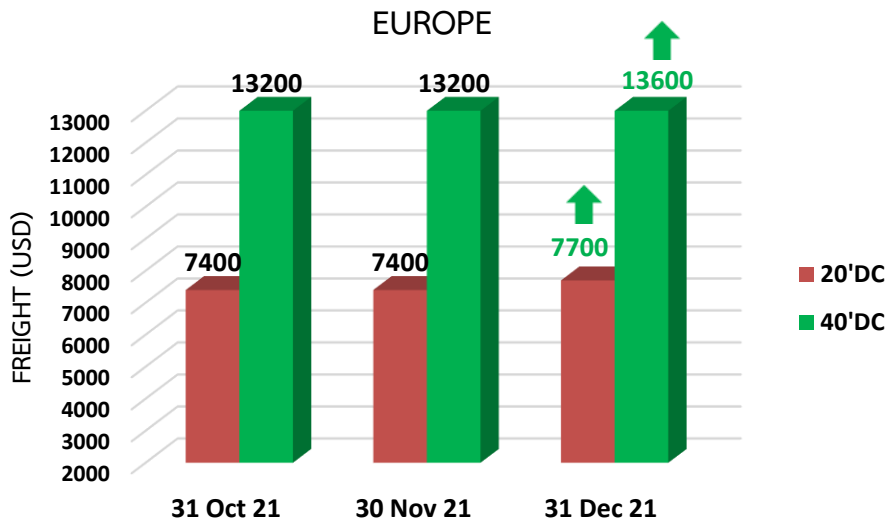
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2564



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

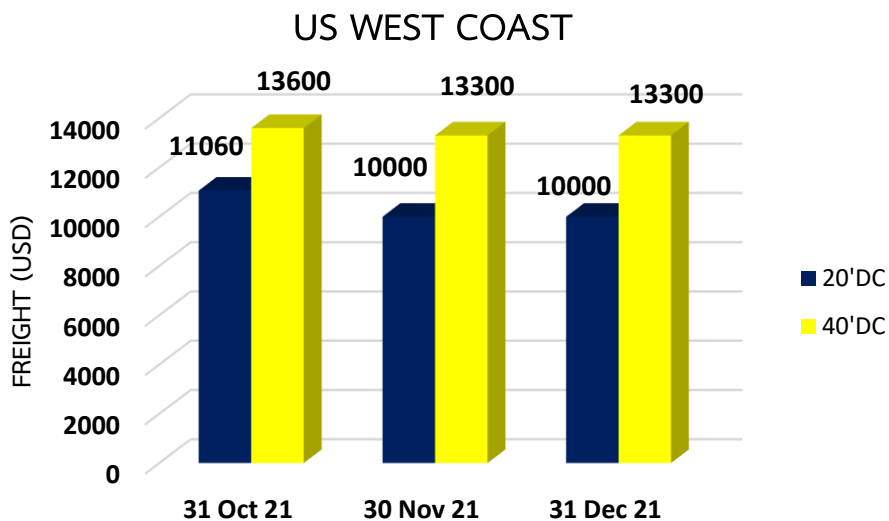
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2564



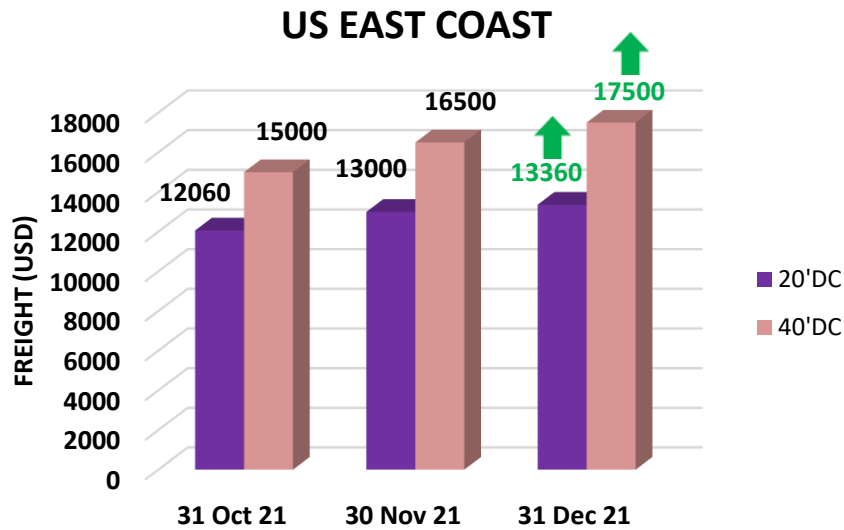
Subject to

- 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

**Lines shuffle schedules to limit delays at Europe's congested ports**

Congestion is leading to carriers' schedules being impossible to maintain and increasing blank sailings. Maersk and MSC have rationalised their northern Europe rotations to improve reliability, with Felixstowe and Rotterdam among those to lose calls. Carriers are continuing to reorganise their calls to northern Europe in an effort to avoid delays at increasingly congested ports.

The 2M alliance of Maersk and Mediterranean Shipping Co are the latest to amend two of their combined services in an effort to rationalise port calls. The move will see Felixstowe dropped from the AE1/Shogun service, with Rotterdam picking up a second call on the return leg. The UK port will keep its call on the AE55/Griffin service but a call at Antwerp and a double call at Rotterdam will be replaced by one at Le Havre. "Due to the congestion issues in ports impacting schedule reliability and causing delays to shipments, MSC has decided to combine the calls at Yantian, Shanghai, Felixstowe and Rotterdam for its Shogun and Griffin services starting from January until further notice," it said in a customer advisory.

"Consequently, the Shogun service will omit Felixstowe and Shanghai and induce Rotterdam and Yantian, while the Griffin service will omit Rotterdam and Yantian but retain the calls at Felixstowe and Shanghai." Maersk said it was consolidating the AE1 Felixstowe call with the AE55 and extending the port stay on the latter service to accommodate volumes from the previous AE1 call.

"Subsequently, we will shift the Rotterdam port call from the AE55 to the AE1 to target a leaner rotation on both services with the aim of improving transit times." Both lines are seeking improve schedule reliability on both the services in the light of the current congestion faced across the network. "We are continuously striving to improve our cargo delivery, despite operating in a very challenging environment," Maersk said. "The supply chain bottlenecks are global and we see pockets of improvements only to see new set-backs shortly thereafter. If any of our vessels are even just a few days delayed on its port rotation, the ripple effects start.

"Catching up a 5-10 hour delay requires hard work from dedicated teams; anything above that with upstream and down-stream impact requires intense commitment from a full organisation for weeks, possibly months." Delays were leading to lines having to blank sailings ex-Asia when they are unable to return to ports

or origin. Figures from Sea-Intelligence this week indicated that as much as 10%-20% of capacity available on the trade was blanked

“Since the second half of 2020, carriers have been struggling to match supply with the elevated demand levels,” Sea-Intelligence said. “To make matters worse, severe port congestion has resulted in carriers being unable to meet their weekly vessel departure obligations, resulting in vessel delays, rolled schedules, and blank sailings.” A spokesman for Felixstowe, which has seen the largest percentage of scheduled calls cancelled of any European port, said the port welcomed the changes announced by the 2M alliance.

“The change is driven, in part, by strong demand for goods into the UK and the Port of Felixstowe with volumes over 10% up on last year,” he said. “There are no landside delays at Felixstowe and combining both services into a single call will provide a faster, more efficient and more reliable service for shippers.” Nevertheless, shippers spoken to by Lloyd’s List said import dwell times at Felixstowe remained an issue. Vessel tracking data from Lloyd’s List Intelligence shows just four containerships at the Sunk Anchorage of Felixstowe, with only one of those showing Felixstowe as its destination.

This compares with over a dozen outside Rotterdam. While these figures are far smaller than those reported for the US west coast hubs, carriers calling at Europe have far more options than those calling at the twin ports of Long Beach and Los Angeles, allowing them to skip calls and go elsewhere rather than queue for a specific port.

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

#### **Intra-Asia rates hit new highs as forwarders get 'cold shoulder' from carriers**

Intra-Asia freight rates from China are soaring as forwarders discover “it’s not just Maersk” giving them the cold shoulder. One forwarder in Shanghai told *The Loadstar* that 90% of container vessels departing China’s ports were delayed – bottlenecks in destination markets the main culprit. He added: “After a period of soft rates for almost two months, sea freight prices have gone upwards again. “The overall volume ex-China is less, but the overseas disruption to logistics chains and port handling efficiency is the major issue behind the big price increases.”

Intra-Asia tradelanes, from China to Vietnam, Thailand, Bangladesh and Sri Lanka, were all seeing high demand, since factories across the region have recently reopened post-lockdowns and require a lot of raw materials from China. “Normal pre-pandemic prices to those destinations were around \$200-\$300, while the highest-level last year was \$2,000 – now, some rates are over \$3,000,” the forwarder said.

At the same time, forwarders in China, and Australia, are also finding short-term rates the only deals on offer from carriers. “Carriers do not give long-term rates to freight forwarders,” he explained. “They offer for two weeks only, except for some very exceptional cases. “But they do offer a longer-validity contracts to direct clients, depending on their volume and support for the carrier. In other words, other carriers have also been trying to kick forwarders away, just like Maersk.”

Looking ahead, the forwarder – an ocean freight specialist – said January may yet be a busy month if Europe continued to require rapid test kits, but otherwise the market may soften, since for most general cargo shippers could not afford the current high rates. The market for Chinese New Year and the traditional quiet period when the festivities get under way, is also looking uncertain compared with previous years.

The forwarder noted: “But due to the Beijing Olympics and strict quarantine regulations, it’s likely this year the Chinese government will again encourage people to reduce unnecessary travel, which means some factories can still produce goods during the CNY period. As a result, we might not see a very quiet market.”

Source: <https://theloadstar.com/>



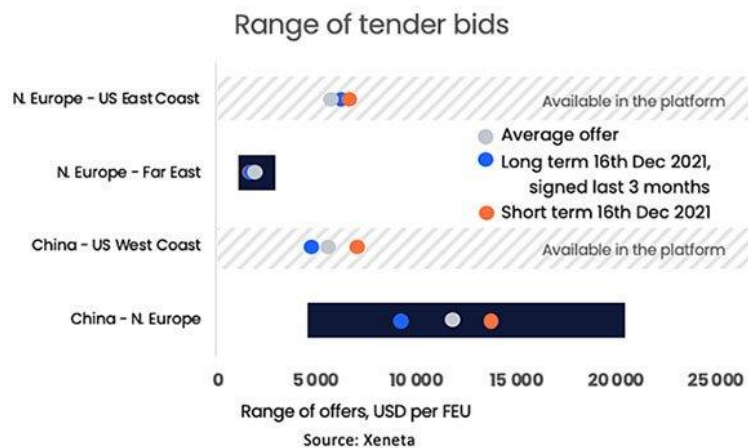
### Ocean contract rates set for record-high levels in 2022

Early data from Xeneta indicates most container shipping long-term freight prices will exceed any previously, with China to North Europe bids averaging US\$11,900 per FEU, as shippers seek to bring predictability and stability to their supply chains. As the first round of container shipping long-term freight contract tender data has started to roll in, Xeneta data indicates that most 2022 contract prices will be at record-high levels – with China to North Europe early bids averaging US\$11,900 per FEU – as carriers reap the benefits of a great year and shippers seek to bring predictability and stability to their supply chains.

Xeneta said its data for four key east-west trades – China to North Europe, China to US, North Europe to US east coast and North Europe to Far East – show bids landing in three main brackets: The lowest bids are being offered by some carriers but requiring shippers to agree to either extended contract periods or wider logistics agreements. The middle range is the more traditional carrier offers. And the highest prices are from freight forwarders, “although they are also offering some shippers competitive rates compared to the traditional carrier offerings”.

Looking at the biggest two head-haul trades ex Asia, on the China to North Europe trade, the average of the bids that have come in is US\$11,900 per FEU, “a considerable increase for all shippers compared to long-term contracts signed in 2021. There is, however, a large range in offers depending on who is making the offer and what the conditions are. No one solution will fit all shippers,” Xeneta highlighted. It said the China to US trade “is in a much earlier tender process stage, with the market not yet settled”. However, early indications show average bids of US\$5,700 per FEU.

Peter Sand, chief analyst at Xeneta, commented: “For shippers, the question has to be are there any real alternatives to agreeing to these record-high rates – or are they at the mercy of carriers who are enjoying their current position of power?”



“However, given these much higher prices, shippers deserve much better service. This includes containers arriving within a reasonable time, at the desired port and at the agreed price.” He continued: “Though the absolute level of the long-term rates coming in may leave you gobsmacked, the fact that they follow the spot market should come as no surprise, as the long- and short-term markets are correlated. While it may be tempting to go for the lowest price offered, differences in what is being offered mean the implications on the wider supply chain should be considered – with no one-size-fits-all solution.”

Xeneta said the importance of stability and predictability in global supply chains has been highlighted in the past year, noting that “securing these will be the biggest priority for many shippers as they enter tough negotiations. However, it might be risky for shippers to enter into a long-term rate agreement without being fully informed and having data available to make those conclusions.”

The company highlighted that Xeneta “helps shippers and suppliers with unbiased market insights to support data-driven decisions as a neutral source”. With over 280 million contracted container and air freight rates covering over 160,000 global trade routes, Xeneta’s reporting and analytics platform provides liner-shipment stakeholders with data to understand current and historical market behaviour.

Source: <https://www.lloydsladinglist.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 10 Dec 2021	Current Index 17 Dec 2021
Comprehensive Index			4810.98	4894.62
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	7597	7603
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	7314	7329
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	7300	7419
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	10644	10983
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3538	3666
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	4459	4490
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	7442	7454
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	6441	6435
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	10105	10161
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	298	295
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	288	272
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	1368	1469
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	338	342

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าช่วงสัปดาห์ที่ผ่านมา สถานการณ์การขนส่งอยู่ในระดับคงที่ ในขณะที่อัตราค่าระวางมีการปรับตัวเพิ่มขึ้น โดยในเส้นทางยุโรป พบว่าความต้องการนำเข้าสินค้าหลายประเภทยังคงอยู่ในระดับสูง ซึ่งโดยภาพรวมของการขนส่งพบว่าจากมาตรการควบคุมการระบาดของไวรัสที่เข้มข้นขึ้น ส่งผลต่อความหนาแน่นภายในท่าเรือที่ยังคงเป็นปัญหาต่อเนื่อง ส่วนในเส้นทางสหรัฐอเมริกา พบว่าด้วยสถานการณ์การระบาดของสายพันธุ์โอมิครอนที่รุนแรงขึ้น ทำให้ระบบการรับขนส่งสินค้าและการกระจายสินค้าเริ่มได้รับผลกระทบ ขาดประสิทธิภาพในการดำเนินการ รวมถึงท่าเรือยังคงพบปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือ ส่งผลให้มีตู้ตักค้าง และการหมุนเวียนตู้มีความล่าช้า สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย เนื่องจากช่วงใกล้เทศกาลปีใหม่ และด้วยหลายปัจจัยทั้งเรื่องของนโยบายป้องกันการระบาดของไวรัส ทำให้ความต้องการขนส่งอยู่ในปริมาณสูง ส่วนเส้นทางญี่ปุ่นพบว่าโดยทั่วไปปริมาณการขนส่ง และทิศทางตลาด รวมถึงค่าระวางคงที่อยู่ในระดับที่ดี และสุดท้ายเส้นทางอเมริกาใต้ ความต้องการนำเข้าสินค้าจำเป็น และอุปสรรคทางการแพทย์ยังคงมีปริมาณสูงต่อเนื่อง เป็นระยะเวลาอันยาวนาน ระวังเรือมีความตึงตัว อยู่ในทิศทางเดียวกับสัปดาห์ที่ผ่านมา