

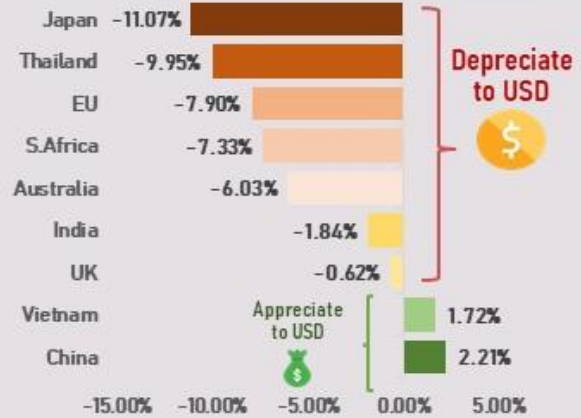
Weekly Briefing (29 NOV 2021)



01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
33.42	37.47	44.53	24.03
CNY	JPY	INR	VND
5.23	0.29	0.45	0.0015

02 Exchange rate trend to USD (YTD)



03 Crude Oil price & Gold (22-26 Nov)

	Oil	OPEC	Brent	WTI
	USD/Barrel	78-82	79-83	76-79



	Gold	1,784 - 1,803
	USD/Ounces	



04 Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)



Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)

19 November 2021	26 November 2021
4,555.21	4,601.97
+46.76	

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ

1. ทองคำและดอลลาร์ขึ้นพร้อมกัน หลังเฟดมีแนวโน้มขึ้นอัตราดอกเบี้ยเร็วขึ้น
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3raRMJz>
2. A feeder suspension in China is coming up during CNY2022
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3FWKqO1> / <https://bit.ly/3D3AyA0>
3. China's disappearing ships: The latest headache for the global supply chain
 รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://cnn.it/3ljFefb>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 47 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	3,600-3,700	7,200-7,350	FAF: USD 134/TEU, USD 268/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	4,300	7,600	Subject to ISOCC USD 75/TEU, USD 150/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	7,400	13,200	ISOCC: USD 88/TEU, USD 176/FEU PSS: USD500/TEU, USD1,000/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	Standard Rate: 10,000	Standard Rate: 12,700/13,300		
Thailand - US East Coast	Standard Rate: 13,000 Premium Rate: 15,000	Standard Rate: 15,700/16,500 Premium Rate: 18,500		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนธันวาคม 2564 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียปรับเปลี่ยนขึ้นในหลายเส้นทาง 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 ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนธันวาคม ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 4,300 USD/TEU และ 7,600 USD/FEU

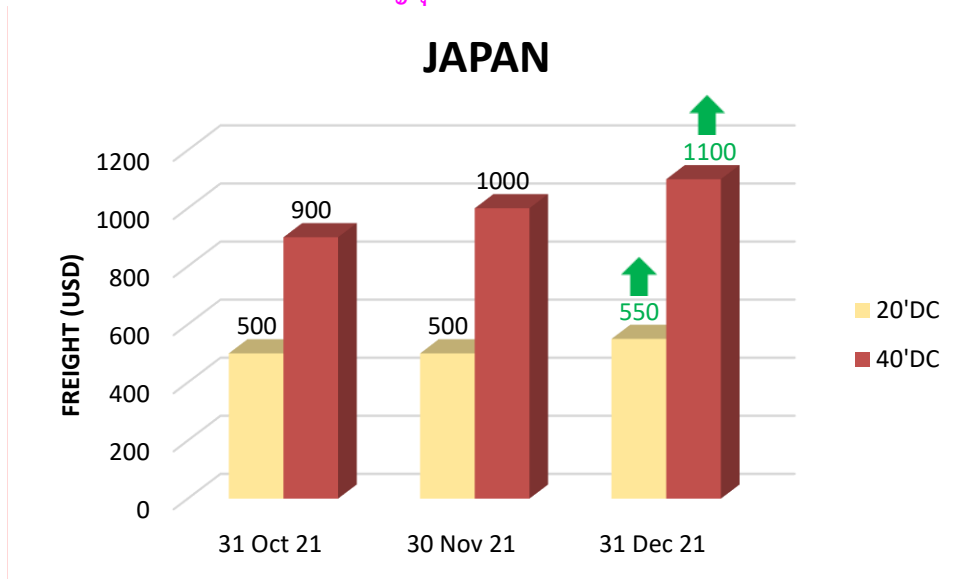
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนธันวาคม อัตราค่าระวางคงที่อยู่ระหว่าง 3,600-3,700 USD/TEU และ 7,200-7,350 USD/FEU โดยมีการปรับเพิ่มของค่า FAF ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนธันวาคม ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 7,400 USD/TEU และ 13,200 USD/FEU โดยมีบวกเพิ่มค่า LSS และ PSS ในอัตราเดิม

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนพฤศจิกายน ค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับลดลง 1,620 USD/TEU, 1,450 USD/40'DC และ 1,000 USD/40'HQ โดยค่าระวางอยู่ที่ 10,000 USD/TEU, 12,700 USD/40'DC และ 13,300 USD/40'HQ ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ปรับเพิ่มขึ้น 380 USD/TEU, 300 USD/40'DC และ 800 USD/40'HQ ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 13,000 USD/TEU, 15,700 USD/40'DC และ 16,500 USD/40'HQ ส่วนค่าระวางที่เป็น Premium Rate อาจสามารถ Apply ได้เฉพาะเรือบางลำ สำหรับค่าระวางในเดือนธันวาคม รอยืนยันจากทางสายเรืออีกครั้งหนึ่ง ทั้งนี้ สถานการณ์ปัจจุบันยังคงพบปัญหาการระวางเรือเต็ม สายเรือมีการทำ Blank Sailing เนื่องจากพบปัญหาความหนาแน่นบริเวณท่าเรือปลายทาง ขอให้วางแผนการจอล่วงหน้า

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

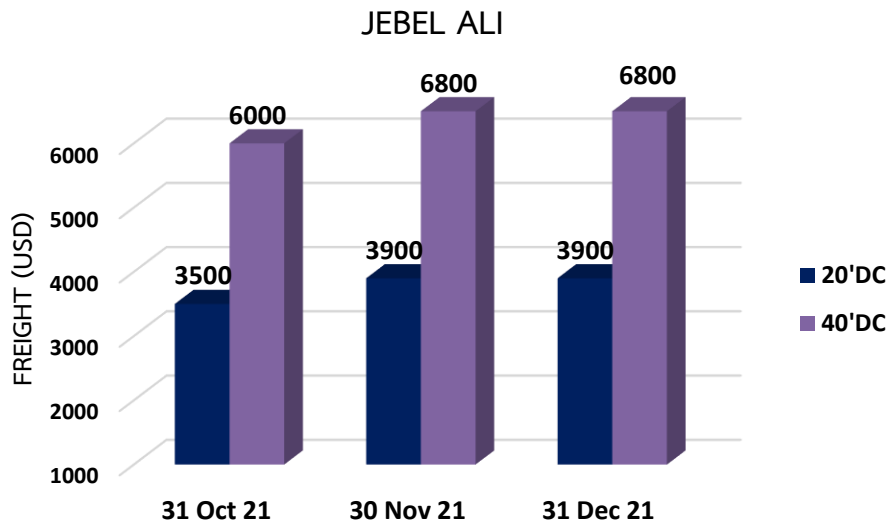
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,400	1,600	USD 51/TEU, USD 104/FEU	Effective till 31-Dec-2021
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,400-1,500	1,700-1,900	USD 41/TEU, USD 82/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM,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

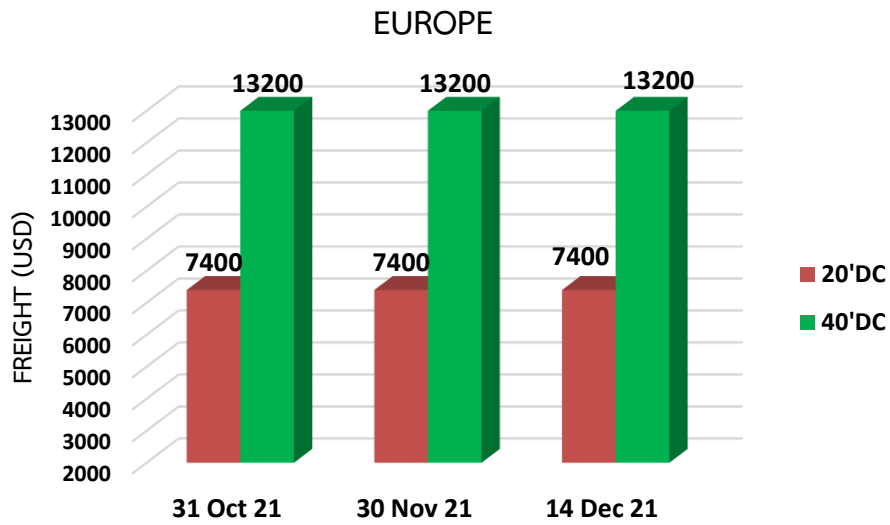
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2564



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

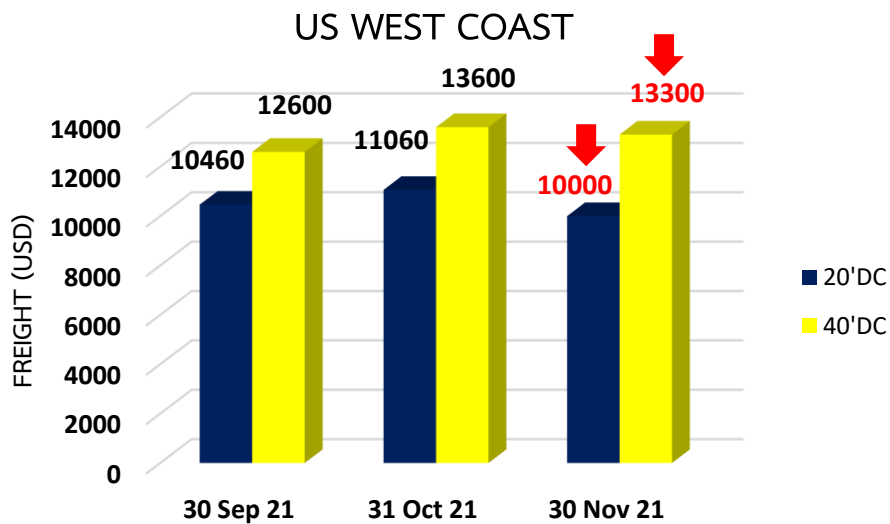
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2564



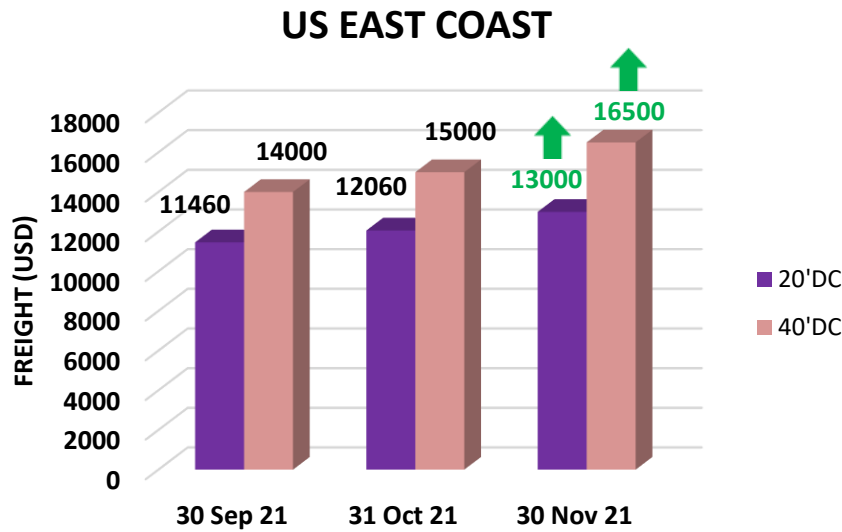
Subject to

- ISOC (Oct.-Dec. 21): USD88/TEU, USD176/FEU
- ENS: USD30/BL
- PSS: USD500/TEU, USD1,000/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2564



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast** เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2564



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญของสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งเรียกเก็บค่า Dwell Time Fee สำหรับสินค้านำเข้าไปยังท่าเรือ Seattle ประเทศสหรัฐอเมริกา และตู้สินค้าอยู่ในท่าเรือตั้งแต่ 5 วันขึ้นไป โดยเรียกเก็บในอัตราดังต่อไปนี้ มีผลตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2564
 - ภายหลัง 5 วัน (Free Time) เรียกเก็บในอัตรา USD50/วัน/ตู้ (วันที่ 1-5 ภายหลัง Free Time)
 - USD75/วัน/ตู้ (วันที่ 6-10 ภายหลัง Free Time)
 - USD100/วัน/ตู้ (วันที่ 11-15 ภายหลัง Free Time)
 - USD150/วัน/ตู้ (วันที่ 16 เป็นต้นไปภายหลัง Free Time)

สายเรือ Wan Hai

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Wan Hai Bunker Surcharge (WBS) สำหรับช่วงเวลาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม – 31 มีนาคม 2565 โดยมีรายละเอียดดังตาราง

WBS Matrix(per TEU/standard dry container)

Trade	Bound	≤\$300	\$300.01-350	\$350.01-400	\$400.01-450	\$450.01-500	\$500.01-550	\$550.01-600	\$600.01-650	\$650.01-700	\$700.01-750
Intra-Asia	Region A	4	8	16	24	32	40	48	56	64	72
	Region B	8	15	30	45	60	75	90	105	120	135
Asia - India Sub continent	WB	16	33	65	98	130	163	195	228	260	293
	EB	8	17	33	49	65	81	98	114	130	146
Asia - Middle East	WB	18	35	70	105	140	175	210	245	280	315
	EB	9	18	35	53	70	88	105	123	140	158
Asia - Red Sea	WB	20	40	80	120	160	200	240	280	320	360
	EB	6	12	24	36	48	60	72	84	96	108
Asia - South America West Coast	EB	27	55	109	164	218	273	327	382	436	491
	WB	8	17	33	49	65	82	98	114	131	147

WBS Matrix(per TEU/Reefer container)

Trade	Bound	≤\$300	\$300.01-350	\$350.01-400	\$400.01-450	\$450.01-500	\$500.01-550	\$550.01-600	\$600.01-650	\$650.01-700	\$700.01-750
Intra-Asia	Region A	6	12	24	36	48	60	72	84	96	108
	Region B	12	23	45	68	90	113	135	158	180	203
Asia - India Sub continent	WB	24	50	98	146	195	244	293	341	390	439
	EB	12	26	49	73	98	122	146	171	195	219
Asia - Middle East	WB	27	53	105	158	210	263	315	368	420	473
	EB	14	27	53	79	105	131	158	184	210	236
Asia - Red Sea	WB	30	60	120	180	240	300	360	420	480	540
	EB	9	18	36	54	72	90	108	126	144	162
Asia - South America West Coast	EB	41	83	164	245	327	409	491	572	654	736
	WB	12	26	49	74	98	123	147	172	196	221

PODIPOL	JPN	KOR	N.PRC	E.PRC	S.PRC	HKG	TWN	PHL	Hai Phong	S.VNM	KHM	THA	SGP	MYS	IDN	MMR
JPN		A	A	A	A	A	A	B	B	B	B	B	B	B	B	B
KOR	A		A	A	A	A	A	B	B	B	B	B	B	B	B	B
N.PRC	A	A				A		B	B	B	B	B	B	B	B	B
E.PRC	A	A				A		A	B	B	B	B	B	B	B	B
S.PRC	A	A				A		A	A	A	A	B	B	B	B	B
HKG	A	A	A	A	A			A	A	A	A	B	B	B	B	B
TWN	A	A				A		A	A	A	A	B	B	B	B	B
PHL	B	B	B	A	A	A	A		A	A	B	B	A	B	B	B
Hai Phong	B	B	B	B	A	A	A	A			A	A	A	B	B	B
S.VNM	B	B	B	B	A	A	A	A			A	A	A	A	A	B
KHM	B	B	B	B	A	A	A	B	A	A		A	A	A	A	B
THA	B	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A		A	A	A	B
SGP	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	A	A		A	A	A
MYS	B	B	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	A		A	A
IDN	B	B	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	A	A		A
MMR	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	

Shippers risk locking in record high freight rates

After the chaos of the past 18 months, there is an understandable urge to fix capacity and freight rates through long-term contracts. But buying at the top of the market could be costly in the long run, and contract negotiations should feature mechanisms to account for rate decreases, says Xeneta.

Shippers looking to secure capacity and freight rates through long-term contracts should be wary of what they are agreeing to avoid locking themselves into unnecessarily high costs, according to digital freight rates specialist Xeneta – which says negotiations should feature mechanisms to account for potential rate decreases.

With many large volume players set to sign long-term contracts during the main contracting period in the next six months, CEO Patrik Berglund said Xeneta’s freight rate monitoring showed the spot freight rate market was softening, adding: “Maybe this is the all-time best opportunity for the shipping lines, and all-time worst time for shippers, to enter into a new long-term agreement”, if the spot market, then drops in six or 12 months.

But Xeneta chief analyst Peter Sand said pricing could be a secondary consideration for many shippers who were looking for stability and predictability in global supply chains, adding: “Even though those negotiations are likely to be as tough as they can be, what shippers want is their goods delivered on time.” Sand added that the current conditions required more complexity being put into the contracts, suggesting that “having an index-linked contract rate seems to be a no-brainer due to the fact that this is an all-time high level. But often you will see caps put on deals, with regular renegotiations depending on where the spot rates are.”

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

Maersk sees slowdown in 2022 demand growth

Carrier and equipment capacity will remain concerns in the first quarter of next year. Port congestion continues to affect waiting times in the US and beyond. MAERSK expects container demand growth to ease next year, although the US market is likely to remain strong. “The global GDP outlook remains strong for 2022, led by expectations of a robust capex cycle, strong demand, rising wages, and cheap capital,” the company said in a market outlook. “Inventory replenishment will support goods trade well into 2022, and the channel shift to e-commerce is likely to keep pressure on outbound logistics capacity.” But risks to the outlook were growing due to rising prices and a reduction in government financial support challenging the global economy and threatening to erode demand.

“Commentators have started to moderate growth projections while raising inflation forecasts, most notably in the US,” it said. “Central to the impact on trade is how consumers in the US and Europe react to higher prices and less government support.” These uncertainties would lead to a normalisation of global container demand growth compared with this year, which is projected to see a 7% increase by the end of the year.

Consumer demand was likely to see more emphasis on services now that pandemic-related restrictions were easing. Nevertheless, current demand levels on some trades, including on the Asia-North America trades, could remain elevated as buoyant demand and inventory restocking continued into next year, said Maersk. But the outlook is more uncertain in Europe where demand has been slowing

Slot and equipment capacity shortages would continue to be a factor for shippers through to Chinese New Year, driven by port and vessel delays. “The equipment situation is improving as we have continued to in-fleet containers and get more empty equipment back to Asia,” said Maersk. “We still see shortages in some locations in the lead up to Lunar New Year, but the situation has improved. “The container industry remains capacity constrained as port and landslide bottlenecks reduce the amount of available vessel capacity even as the nominal capacity increased 4.2% to 24.7m teu in the third quarter of the year because of new vessel deliveries.” It warned that port disruption would continue to be a factor with congestion still a significant concern.

In China, the problem was compounded by the suspension of cold chain facilities in Dalian and quarantine requirements for the crews of the coastal feeders running between South China and Hong Kong waters, which meant feeder operations would be suspended for a minimum of six weeks prior to Chinese New Year. The well-documented issues surrounding congestion at Long Beach and Los Angeles were still leading to waiting times of up to 25 days, and high yard density in northern Europe were also causing multi-day delays. “Felixstowe is most critical, and we continue to divert to Wilhelmshaven on the AE7 service. Operational capacity in Hamburg has improved significantly, allowing us to reinstate the AE7 call earlier than expected.”

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

Reading the post-CNY container market can be a risky business

Any significant fall in container spot rates from Asia seems increasingly unlikely this side of February’s Chinese New Year, but thereafter the jury is out on the direction of the spot market. And this adds an element of risk for shippers signing up to new and expensive long-term contracts. However, the fear of paying too much for new contracts has to be balanced against the danger that another tight spot market next year will leave shippers unable to move product. But there is potentially better news on future rates for shippers in terms of the supply/demand outlook, with one analyst this week predicting rates will eventually fall back to 2019 levels.

Meanwhile, both the FBX (Freightos Baltic Exchange) and WCI (World Container Index) readings this week continued to provide evidence of a stable short-term market, with their respective Asia-Europe and transpacific components virtually unchanged. The FBX spot for North Europe stood steady, at \$14,370 per 40ft, while the WCI reading was up 1%, at \$13,475.

For North America, the WCI US west coast rate was unchanged, at \$10,085 per 40ft, with the east coast rate edging up 1%, to \$13,230 per 40ft. As for the FBX transpacific spots, which include a premium element, they were flat this week, at \$14,677 per 40ft for the US west coast and \$16,633 per 40ft for east coast ports. The traditional calendar year Asia-Europe tradelane contract season is now well under way, in fact according to several carriers, they are ahead of where they would be normally with agreeing new deals. No doubt after the severe supply chain disruptions suffered this year, shippers are anxious to secure space guarantees for 2022.

However, CEO and co-founder of Xeneta Patrik Berglund gave a cautionary warning this week to shippers considering locking themselves in to long-term and multi-year contracts. “Just blindly striking a 12-month or longer rate agreement without any mechanism to regulate the rates in the next six, 12 or 24 months appears very risky,” said Mr Berglund, during the freight rate benchmarking firm’s November state of the market webinar. He suggested it could be “painful” for a procurement officer internally if subsequently the media reported that spot rates had softened substantially.

However, on the other side of the coin, Xeneta’s chief analyst, Peter Sand, suggested the procurement officer could equally be in trouble if he or she risked too much of the company’s product on the spot market. “Come the peak season next year and you are left with no available room for shipping your cargo in due time for the Christmas season, what do you do then?” asked Mr Sand.

However, for the longer term, the ex-Bimco shipping analyst is bearish on the direction of freight rates once the huge number of ULCVs on order are delivered from 2023 onwards, and sees “no reason” why rates will not return to pre-pandemic levels. “At some point, gravity will prevail and the raft of ships that have been ordered will bring down markets for sure,” said Mr Sand. “It’s a normalization that I see as a no brainer; the real brain job is to know when it will actually happen,” he said.

Source: <https://theloadstar.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 19 Nov 2021	Current Index 26 Nov 2021
Comprehensive Index			4555.21	4601.97
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	7552	7549
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	7234	7234
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	6730	6730
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	10415	10427
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3338	3360
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	4445	4448
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	7499	7444
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	6487	6454
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	10135	10137
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	318	318
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	305	305
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	1010	1124
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	339	343

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าปริมาณความต้องการในการขนส่งสินค้าจากจีน และอัตราค่าระวางสัปดาห์ที่ผ่านมาอยู่ในระดับคงที่ สำหรับเส้นทางยุโรป พบว่าความต้องการนำเข้าสินค้าหลายประเภทยังคงอยู่ในระดับสูง และอยู่ในทิศทางที่ดี ในขณะที่ Supply ผู้สินค้ายังคงที่ ส่วนค่าระวางยังคงเคลื่อนไหวในระดับสูง ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา การฟื้นตัวของเศรษฐกิจยังคงมีความไม่แน่นอนจากกรณีการติดเชื้อที่เพิ่มขึ้น พบว่าปริมาณการขนส่งยังคงมีความต้องการในระดับสูงสำหรับสินค้าหลากหลายประเภท ในขณะที่ความสัมพันธ์ระหว่าง Supply และ Demand ยังคงตึงตัว สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย จากมาตรการของรัฐในการอยู่ร่วมกับสถานการณ์โควิด-19 พบว่ามีความต้องการนำเข้าสินค้าในปริมาณสูง ซึ่งความต้องการของผู้คอนเทนเนอร์ และความสามารถในการจัดหาตู้คอนเทนเนอร์ในภาวะค่อนข้างคงที่ ส่วนเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า โดยทั่วไปปริมาณการขนส่ง และทิศทางตลาดอยู่ในระดับที่ดี และสุดท้ายเส้นทางอเมริกาใต้ ความต้องการนำเข้าสินค้าจำเป็น และอุปกรณ์ทางการแพทย์ยังคงมีจำนวนมากเช่นที่ผ่านมา แต่มีทิศทางที่ดีขึ้น
