

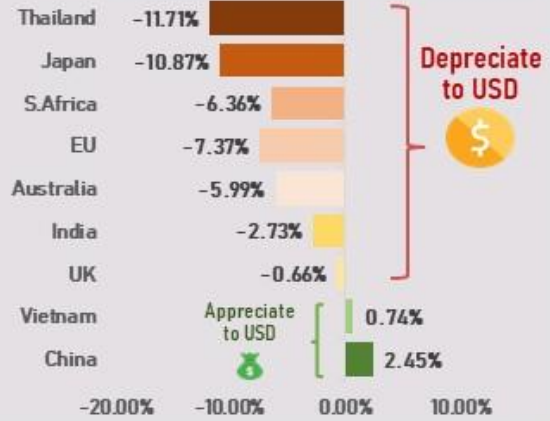
Weekly Briefing (27 DEC 2021)



01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
33.42	37.88	44.74	24.13
CNY	JPY	INR	VND
5.25	0.29	0.44	0.0014

02 Exchange rate trend to USD (YTD)



03 Crude Oil price & Gold (20-24 Dec)

	Oil	OPEC	Brent	WTI
	USD/Barrel	73-75	72-77	69-74

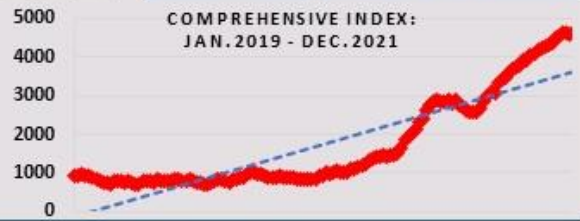


	Gold	1,788 - 1,810
	USD/Ounces	



04 Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

17 December 2021	24 December 2021
4,894.62	4,956.02
	+61.40

05 Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ



1. MSC to overtake Maersk as top box line after Brazilian acquisition

รายละเอียดข่าว : <https://bit.ly/3qvhDdg>



2. Maritime and transport raises the climate debate temperature

รายละเอียดข่าว : <https://bit.ly/3euiky6>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 51 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 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

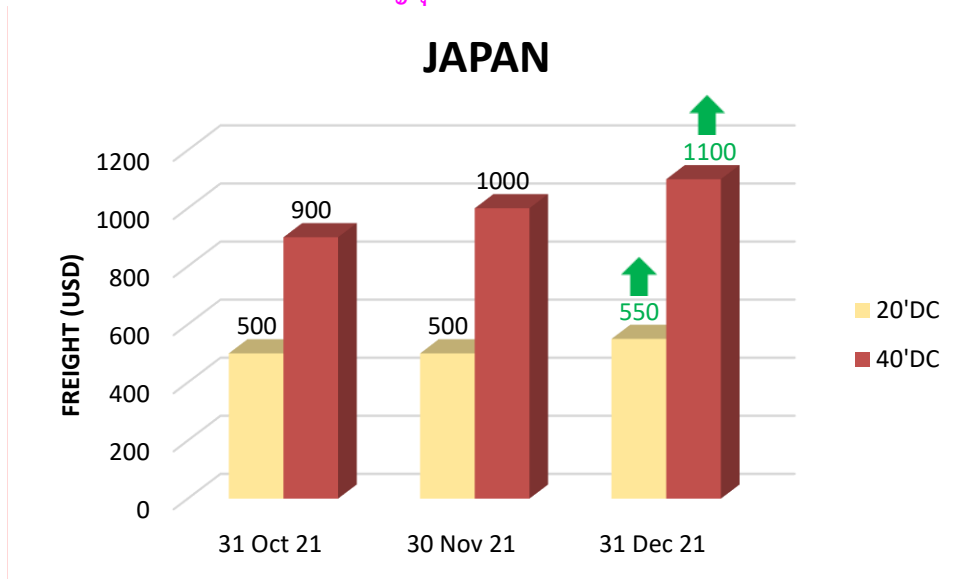
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนธันวาคม ค่าระวางเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ระหว่าง 3,700-3,800 USD/TEU และ 7,400-7,550 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนธันวาคม ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 300 USD/TEU และ 400 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 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)

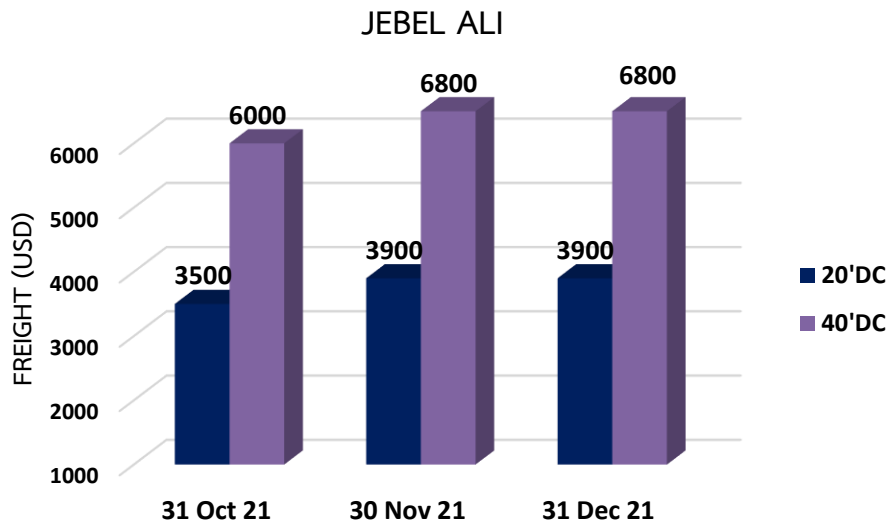
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,400	1,600	USD 51/TEU, USD 104/FEU	Effective till 31-Dec-2021
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,400-1,500	1,700-1,900	USD 41/TEU, USD 82/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRMT,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

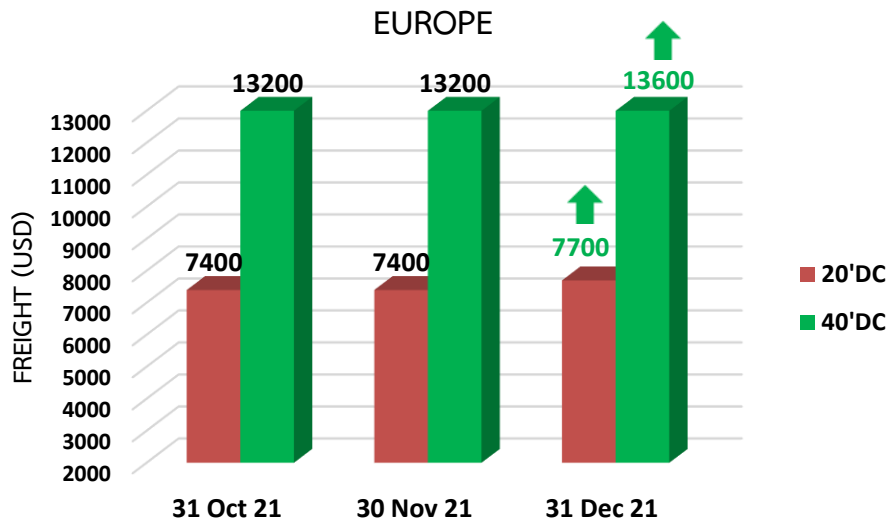
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2564



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

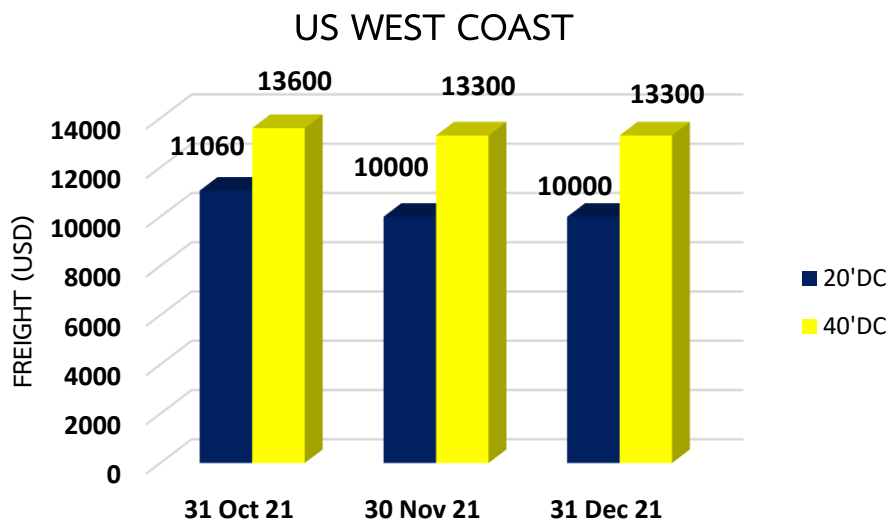
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2564



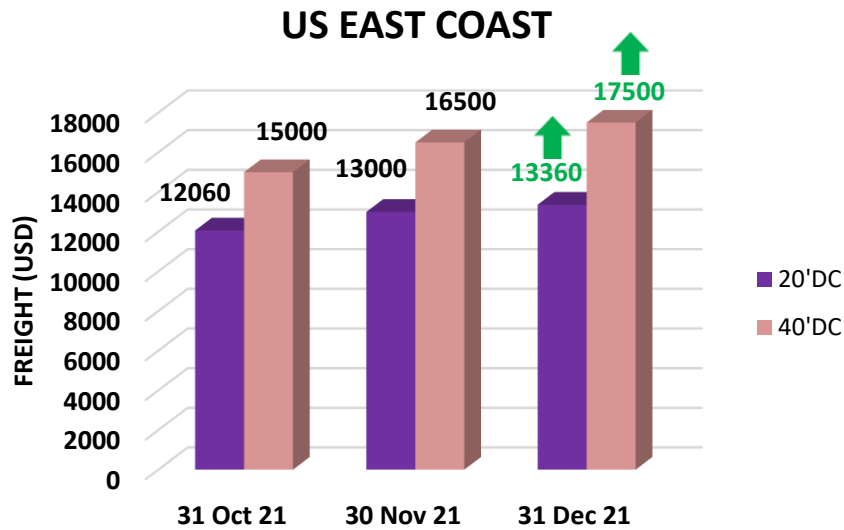
Subject to

- 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

Port of Long Beach receives grant to upgrade rail facilities

The West Coast port has received more than \$50m to towards its on-dock rail support facility – and announces postponement of container dwell fee until at least 27 December. The Port of Long Beach has been awarded a \$52.3m grant from the US Department of Transportation’s Maritime Administration to help fund development of the Pier B On-Dock Rail Support Facility. This will enable the nation’s second-largest seaport to move more cargo by train, improving efficiency and lessening environmental impacts.

The planned project is the centrepiece of the Port of Long Beach’s \$1bn rail capital improvement programme. Moving cargo by on-dock rail – directly transferring containers to and from marine terminals by train – is cleaner and more efficient, as it reduces truck traffic. No cargo trucks will visit the facility. Instead, smaller train segments will be brought to the facility and joined together into a full-sized train. “This is great news to hear at the end of what will be our busiest year ever,” said Mario Cordero, Port of Long Beach Executive Director. “We appreciate the US Department of Transportation’s support for this important project. It will help to move cargo more efficiently through the port, getting needed products and goods to homes and businesses across America faster.”

MARAD’s Port Infrastructure Development Program is providing the grant. The funding from the programme is specifically designed for capital improvement projects at US seaports. “Our federal partners have recognised the need to modernise the port and support our push toward 24/7 operations,” said Harbor Commission President Steven Neal. “These investments have benefits from coast to coast since cargo from the Port of Long Beach reaches every congressional district.” Pier B On-Dock Rail Support Facility construction is set to begin in 2023. The first arrival, departure and storage tracks are expected to be completed in 2025, with additional tracks coming online in 2030, followed by project completion in 2032.

Dwell fee decision on 27 Dec

In the meantime, the Port of Long Beach and the Port of Los Angeles have announced the Container Dwell Fee will be postponed until at least 27 December. Since the fee was announced on 25 October, the twin ports have seen a combined decline of 46% in ageing cargo on the docks. The executive directors of both ports will reassess fee implementation after monitoring data over the next week.

Under the temporary policy approved on 29 October by the Harbor Commissions of both ports, ocean carriers can be charged for each import container that falls into one of two categories: In the case of containers scheduled to move by truck, ocean carriers could be charged for every container dwelling nine days or more. For containers moving by rail, ocean carriers could be charged if a container has dwelled for six days or more. Currently, no date has been set to start the count with respect to container dwell time.

The ports plan to charge ocean carriers in these two categories \$100 per container, increasing in \$100 increments per container per day until the container leaves the terminal. Before the pandemic-induced import surge began in mid-2020, on average, containers for local delivery remained on container terminals under four days, while containers destined for trains dwelled less than two days. Any fees collected from dwelling cargo will be reinvested for programs designed to enhance efficiency, accelerate cargo velocity and address congestion impacts. The policy was developed in coordination with the Biden-Harris Supply Chain Disruptions Task Force, US Department of Transportation and multiple supply chain stakeholders.

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

2021: a year of Covid variants and milking the freight rate cash cow

Starting the year in lockdown and ending the year in lockdown, it all seems like a scene from the Bill Murray classic film *Groundhog Day*, but in between we did manage some valuable face-to-face networking. So here's hoping we can finally kick this nasty virus into touch in 2022! Meanwhile, 2021 proved to be a very challenging year for shippers, but an exceptionally profitable one for ocean carriers and containership owners. Soaring freight rates – both short-term and contract – along with a dysfunctional and, at times, broken supply chain heaped more misery onto the shipper community over the past year.

Following the Chinese New Year in mid-February, there was a brief glimmer of hope that rates had peaked and carriers were beginning to regain some semblance of schedule reliability – but then along came the hapless *Ever Given*, attempting a three-point turn in the Suez Canal and blocking the waterway for a week in March. The pent-up demand from the stymied Asia-Europe supply chain overwhelmed container hub ports in North Europe, and the effect of chronic ship delays and equipment shortages rippled around the world. None more so than the southern Californian ports of Los Angeles and Long Beach, where disrupted schedules, container shortages and a spike in consumer demand conspired to back-up ships awaiting berths and labour for weeks at a time, reaching peaks of more than 80 idled vessels. And even when ships reached a discharge berth, landside delays and a dearth of truck drivers in the US and Europe led to reports of Halloween costumes arriving in mid-December!

Already on the ropes from taking hit after hit from carrier rate increases and *de rigueur* premium fees (essential to secure equipment and prevent containers being rolled) shippers were dealt a blow below the belt with extortionate demurrage and detention (D&D) charges. Carriers continued to spew out D&D invoices to shippers often unable to pick up containers from chronically congested terminals, or return the boxes when empty. And, notwithstanding that a significant part of the D&D charges is pure profit, the shipping lines were not under any commercial pressure to negotiate reductions and all protests fell on stony ground, with regulatory warnings largely brushed aside.

Carriers didn't really need the money – their record quarterly profits even exceeded their best-ever annual returns, with the cumulative 2021 result for the industry now expected to exceed \$150bn! With only around a third of their earnings spent on ordering new ships, the carriers still had plenty of money to burn, so raids on the logistics sector, crossing over into the air freight space, and terminal acquisitions – and, in fact, anything that popped up on the M&A radar screen was fair game.

With an estimated 20% of the cellular fleet idled at ports around the world, it was the turn of beleaguered containership owners, many of which had tottered on the brink of insolvency for years, to reverse the tables on their carrier customers and ratchet up daily hire rates for chartered tonnage. Indeed, some panamax ships of 4,000-5,000 teu that were destined for the scrapyard only a few years ago, achieved eye-watering rates of \$100,000 a day or more, with long-term fixed-rate highly elevated deals becoming the norm. Mirroring the hold they had over shippers, the lines, concerned that they were being held to ransom by shipowners, went on a frantic tonnage buying spree, thus spiking the asset values of all sectors, which in some cases exceeded the original build price.

It was no surprise, therefore, that the demolition market, which only a few years before had exceeded 750,000 teu of vessel deletions annually, was reduced to almost zero, as “anything that floats” was put into service. As a consequence of the much higher freight rates, for the first time in many years the economic barrier for new entrants to trades came down, with several new services springing up from old-fashioned liner operator disrupters that still understood the value of looking after their shippers as customers.

Unfortunately, the outlook for shippers in 2022 is more of the same, at least until the second half of the year. They face a difficult choice between ‘the devil and the deep blue sea’ of taking their chances in the spot market ‘casino’, or signing up to loaded multi-year contracts. But for carriers, it looks like they will still be milking the highly elevated freight rate cash cow for some time to come.

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

On-time ship arrivals remain at six-year low: Sea-Intelligence

Most ocean carriers did not see any worsening in vessel arrivals and delays in November, but global reliability remained at a six-year low, with only one-third of ships making their expected berth window, according to Sea-Intelligence Maritime Analysis’ latest liner performance report. Sea-Intelligence said 33.6 percent of ships met their schedules globally in November, a small decline from October’s reliability reading and still hovering within the 33 to 40 percent reliability range seen during a chaotic 2021 for container shipping. “The only continuing ‘positive,’ if one should call it that, is that schedule reliability has not plummeted further,” Sea-Intelligence said in the report, published Wednesday. The ability of carriers to make their berthing windows in a timely fashion affects shippers and other carriers that have goods or equipment tied up for an expected ocean voyage.

The busiest trade lane, the eastbound trans-Pacific to the US West Coast, remained the most under pressure, with on-time performance at 10.4 percent for November, a slight improvement from October, Sea-Intelligence said. Ships on the trans-Pacific saw an average delay of just over 13 days from Asia in November, Sea-Intelligence said, double the average delay seen a year ago.

Asia-US East Coast services had the seventh-lowest reliability among container trade lanes, Sea-Intelligence data shows, reaching 18.7 percent in November, up from 15.5 percent in October. Ships arriving on the US East Coast from Asia were delayed between eight and nine days, also double the level seen in November 2020. European importers saw a 4-percentage-point improvement from October in terms of schedule reliability. The Asia-North Europe trade lane saw schedule reliability hit 24.5 percent in November, but that is still down from the 43.5 percent reading that lane saw in November 2020. The Asia-Mediterranean lane sat at 22.3 percent voyage reliability in November following a 31.9 percent on-time reading in October, Sea-Intelligence said.

On-time performance varies widely with carriers

Across ocean carriers, reliability varied widely as ships have faced delayed berth calls and long waits at anchor due to heavy congestion across many ports. Ocean carriers have been forced to make last-minute adjustments

to try to return ships to scheduled sailings, which has also affected reliability. Even so, ships attached to the 2M Alliance showed the highest schedule reliability, according to Sea-Intelligence. During just over 3,240 voyages for November, Maersk had 46.3 percent of voyages meet their berthing window, unchanged from October. Its Hamburg Süd subsidiary achieved the second-best reliability of 40.4 percent for November across 1,908 voyages, Sea-Intelligence data show.

2M partner Mediterranean Shipping Co. saw the third-highest reliability at 32.4 percent on 2,555 voyages during November. Its on-time performance was up 1.6 percentage points from October. Ocean Alliance members, though, saw generally worsening reliability during November. CMA CGM saw its reliability drop 3.7 percentage points last month to 27.9 percent across 3,352 voyages. Cosco Shipping saw a 1.9 percentage point drop in reliability to 20.2 percent for November on 2,863 voyages, Sea-Intelligence said.

Source: <https://www.joc.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 17 Dec 2021	Current Index 24 Dec 2021
Comprehensive Index			4894.62	4956.02
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	7603	7671
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	7329	7420
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	7419	7444
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	10983	11351
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3666	3753
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	4490	4544
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	7454	7461
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	6435	6480
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	10161	10297
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	295	282
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	272	271
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	1469	1494
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	342	386

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าสถานการณ์การขนส่งอยู่ในระดับคงที่ ในขณะที่อัตราค่าระวางมีการปรับตัวเพิ่มขึ้นต่อเนื่องจากสัปดาห์ที่ผ่านมา ซึ่งสถานการณ์ในประเทศจีน มีการควบคุมได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลต่อการค้าในต่างประเทศของจีน สำหรับเส้นทางยุโรป พบว่าจากการระบาดของไวรัสสายพันธุ์โอมิครอน ทำให้กระบวนการฟื้นตัวในระบบซัพพลายเชนชะลอตัวลง ในขณะที่ความต้องการนำเข้าสินค้าจำเป็นต่างๆ ยังคงอยู่ในระดับสูง ส่วนในเส้นทางสหรัฐอเมริกา พบว่าด้วยสถานการณ์การระบาดของสายพันธุ์โอมิครอนที่รุนแรงขึ้น ทำให้การฟื้นตัวทางเศรษฐกิจยังคงชะลอตัว ในขณะที่ความต้องการในการขนส่งสินค้ายังอยู่ในปริมาณสูง โดยความต้องการ และปริมาณตู้อยู่ในภาวะสมดุล สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ด้วยการระบาดของไวรัสมีความรุนแรงขึ้น ทำให้เป็นตัวกระตุ้นการนำเข้าสินค้าจำเป็นหลายประเภทในปริมาณสูง ส่วนความสมดุลของตู้คอนเทนเนอร์กับความต้องการอยู่ในภาวะคงที่ สำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า โดยทั่วไปปริมาณการขนส่งยังคงที่ ในกรณีที่ทิศทางตลาดรวมถึงค่าระวางอยู่ในทิศทางขาขึ้น และสุดท้ายเส้นทางอเมริกาใต้ ความต้องการนำเข้าสินค้าจำเป็น และอุปกรณ์ทางการแพทย์ ยังคงมีปริมาณสูงต่อเนื่อง ส่วนปริมาณตู้และความต้องการอยู่ในระดับสมดุล ส่วนค่าระวางอยู่ในระดับคงที่