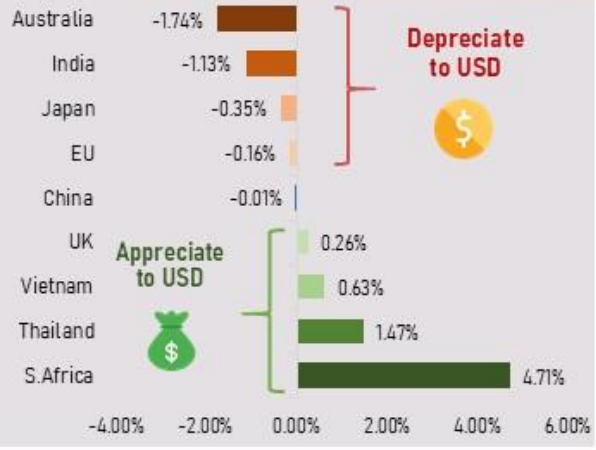
Weekly Briefing (14 Feb 2022)

01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
32.71	37.13	44.37	23.36

CNY	JPY	INR	VND
5.15	0.28	0.43	0.0014

02 Exchange rate trend to USD (YTD)

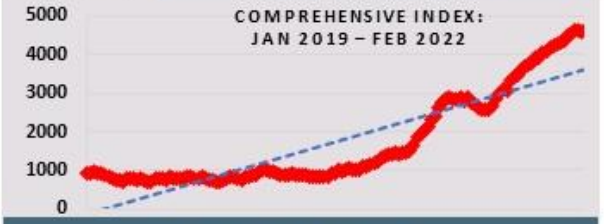


03 Crude Oil price & Gold (7 – 11 Feb 2022)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	91-93	91-93	89-92

Gold	1,823 – 1,833 USD/Ounces

04 Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

28 January 2022	11 February 2022
5,010.36	4,980.93
-29.43	

05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

1. "สภาพัฒน์" ชี้ 3 ปัจจัยฉุดเศรษฐกิจไทย แนะเร่งปรับโครงสร้าง เพิ่มโอกาสเติบโต
   รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/3oLom2y
2. Global Logistics 2022: Is this the new normal?
   รายละเอียดเพิ่มเติม : https://bit.ly/3HOyNJY

Thai National Shippers' Council สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

การอัพเดทค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 6 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 46/TEU, USD 92/FEU	Effective till 28-Feb-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 27/TEU, USD 53/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 90/TEU, USD 180/FEU War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU	
Thailand - South Korea (Busan)	600	1,200	LSS: USD 100/TEU, USD 200/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	700	1,400		
Thailand - Nhava Sheva	4,100	6,100	ISOCC: USD 71/TEU, USD 142/FEU	
Thailand - Melbourne	4,000-4,050	8,000-8,100	FAF: USD 134/TEU, USD 268/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand – Durban / Cape Town	4,200	7,400	Subject to ISOCC USD 150/TEU, USD 300/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand – Europe (Main Port)	8,200	14,300	ISOCC: USD124/TEU, USD 248/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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2565 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียมีการปรับเพิ่มขึ้นในบางเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางตู้ 20' ปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/20' ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 900 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,200 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 700 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 4,200 USD/TEU และ 7,400 USD/FEU สถานการณ์เส้นทางเอเชีย พบว่าปัญหาเรื่องตู้ขาดแคลนเริ่มมีทิศทางดีขึ้น ยกเว้นเส้นทางเกาหลี ที่อาจยังคงพบปัญหา ในขณะที่ระวางเรืออยู่ในระดับที่สามารถรองรับได้ แต่ยังคงพบปัญหาเรือล่าช้า

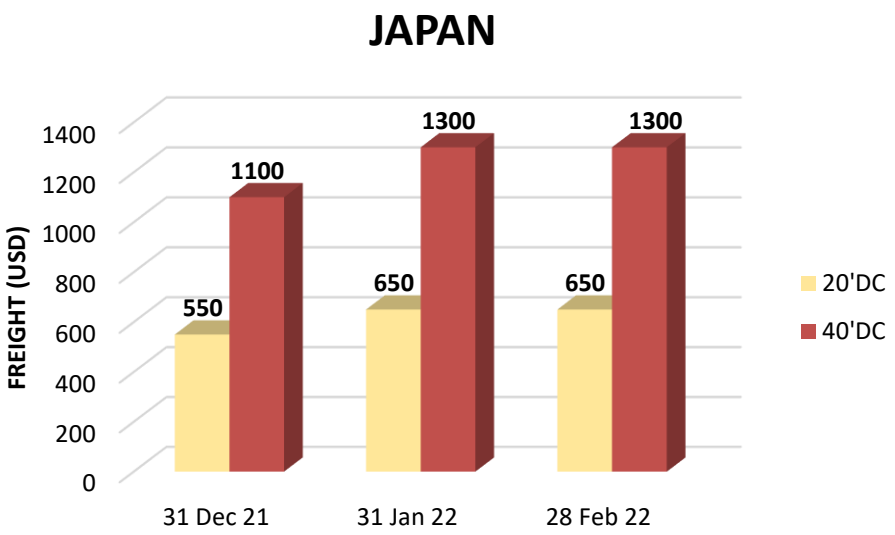
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 150 USD/TEU และ 300 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ระหว่าง 4,000-4,050 USD/TEU และ 8,000-8,100 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 8,200 USD/TEU และ 14,300 USD/FEU โดยมีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า LSS และยังคงมีการเรียกเก็บค่า PSS ซึ่งสถานการณ์ขณะนี้สถานการณ์ตู้เริ่มคลี่คลาย แต่ยังคงพบปัญหาเรือล่าช้า และระวางเรือที่อาจสามารถรับจองระวางได้ช่วงกลางเดือนกุมภาพันธ์เป็นต้นไป

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 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 สถานการณ์ปัจจุบันยังคงพบปัญหาระวางเรือเต็มและปัญหาความหนาแน่นบริเวณท่าเรือปลายทาง โปรดตรวจสอบข้อมูลก่อนการจอง และวางแผนการจองล่วงหน้า

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

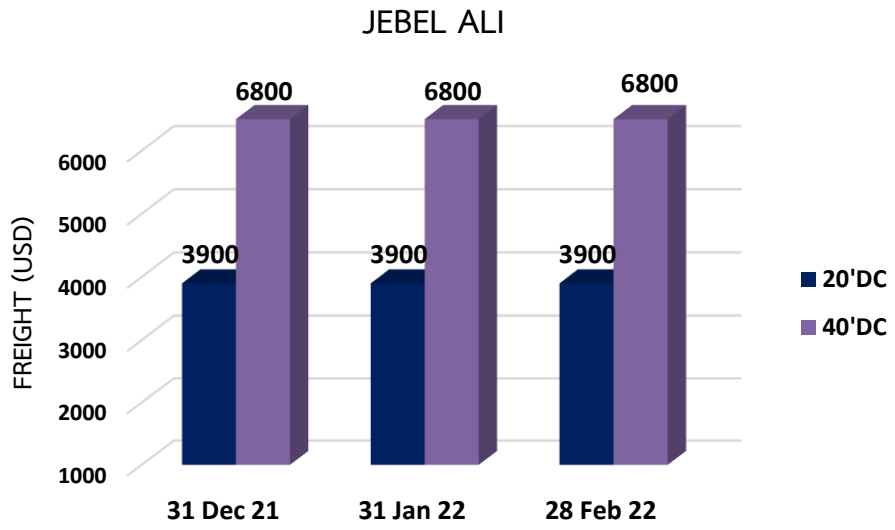
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	-	2,500	USD 138/FEU	Effective till 28-Feb-2022
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	2,100	2,400	USD 65/TEU, USD 130/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	9,000	13,000	OBS: USD 305/TEU, USD 610/FEU	
London Gateway / Southampton	10,000	14,000		

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น เดือน ธ.ค. ปี 2564 ถึง ก.พ. ปี 2565



Subject to Low Sulphur Surcharge (Dec.21): USD 34/TEU และ USD 69/FEU
(Jan.-Feb.22): USD 46/TEU และ USD 92/FEU

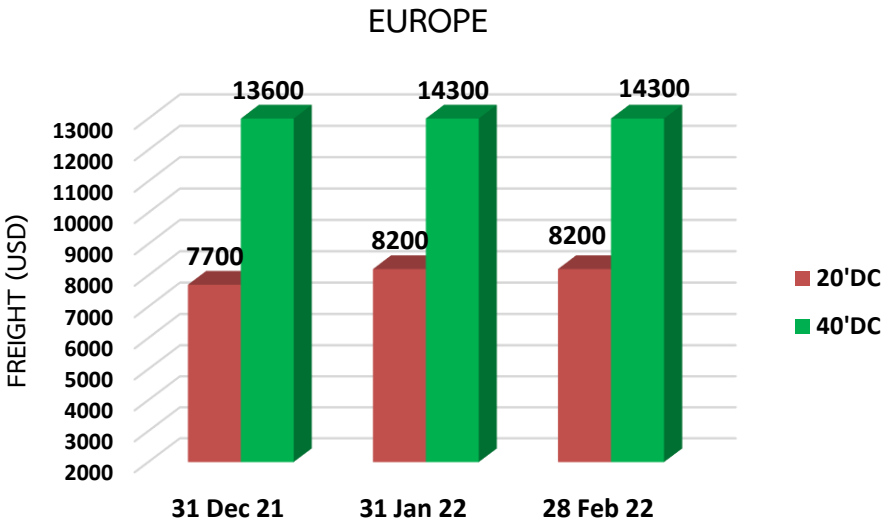
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali เดือน ธ.ค. ปี 2564 ถึง ก.พ. ปี 2565



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Dec. 21): USD45/TEU และ USD90/FEU
  (Jan. 22): USD67/TEU และ USD134/FEU
  (Feb. 22): USD90/TEU และ USD180/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

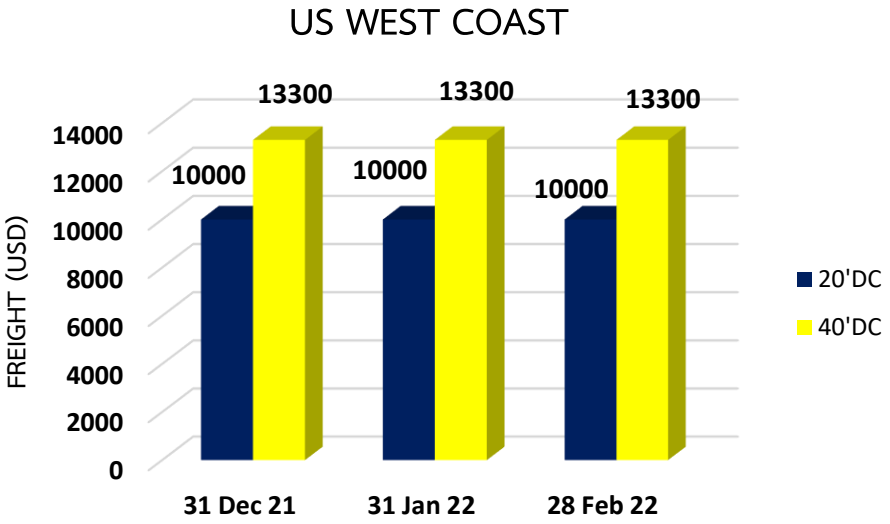
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ธ.ค. ปี 2564 ถึง ก.พ. ปี 2565



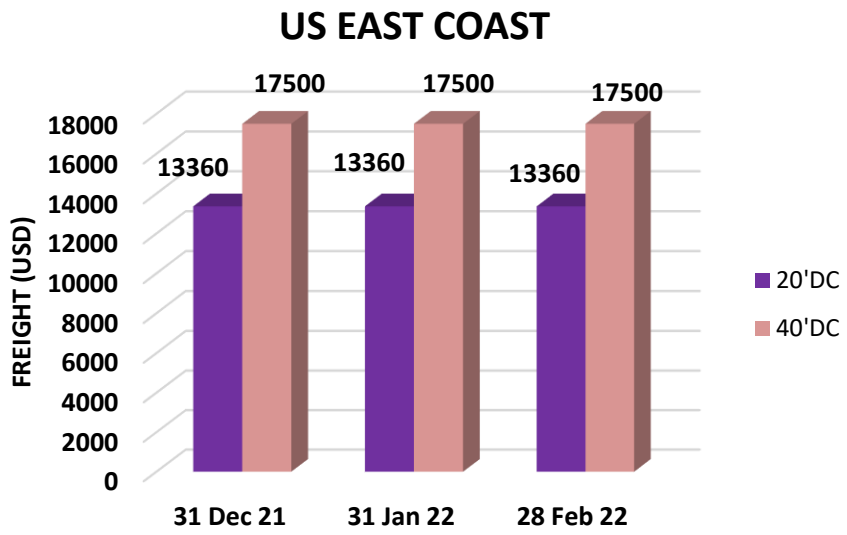
Subject to

- ISOCC (Dec.21): USD71/TEU, USD142/FEU
  (Jan. 22): USD106/TEU, USD212/FEU
  (Feb.22): USD124/TEU, USD248/FEU
- ENS: USD30/BL
- PSS: USD500/TEU, USD1,000/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ธ.ค. ปี 2564 ถึง ก.พ. ปี 2565



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน ธ.ค. ปี 2564 ถึง ก.พ. ปี 2565



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

Slower import growth still no relief for congested US ports: retailers

US retailers expect imports to show more modest growth through the first half of the year compared with the torrid pace in 2021, but even that slower growth on top of already historic volumes means ports are unlikely to see much relief in clearing cargo backlogs. “A shortage of equipment, worker availability and storage space at distribution centers and warehouses across the country remains problematic, as does the export of empty containers back to Asia,” Ben Hackett, founder of Hackett Associates and co-author of the Global Port Tracker (GPT) with the National Retail Federation (NRF), said in the February GPT published Wednesday.

US imports in the first six months of the year are projected to increase 1.5 percent compared with the first half of 2021. By contrast, import growth surged 35.7 percent in the first half of last year from the same period in 2020. Last year’s growth was unusually large because imports in the first six months of 2020 had plunged due to COVID-19-related factory closures in Asia and subsequent lockdowns in the US at the outset of the pandemic.

Projecting month-to-month import volumes in the coming year will be difficult due to vessel backlogs at major gateways on the West and East coasts. Delays in vessel berthing mean that some containers sitting on idled vessels in February will not be discharged from ships until next month, Hackett noted. Global Port Tracker is published monthly and projects US imports six months forward, so it frequently alters its projections. Last month, GPT said December imports were projected to increase 3.7 percent from the same month in 2020, but with the numbers now in, imports crossing the docks actually fell 1 percent.

January imports are now projected to increase 4.4 percent over January 2021, down from the 8.6 percent gain expected in last month’s forecast. February imports are projected to increase 8.7 percent due to the pre-Lunar New Year rush, compared with the 4.2 percent gain projected in January’s GPT. US imports in March are projected to drop 6.7 percent from March 2021 during the lull that normally follows the Lunar New

Year holiday when factories in Asia are closed for a week or two. Nevertheless, the cargo and vessel backlogs at US ports are so large that terminal operators are unlikely to see much relief. Leading up to mid-year, Global Port Tracker projects imports will increase 2.2 percent in April and fall 2.6 percent in May before rising 5.2 percent in June on a year-over-year basis.

Cargo, vessel backlogs to continue

"Backups cannot be erased quickly as long as terminals continue to face a lack of space brought on by the supply chain's inability to efficiently transfer cargo out of the terminals to its end destinations," Hackett said. The Marine Exchange of Southern California on Tuesday listed the container ship backlog in Los Angeles-Long Beach, the most congested US port complex, at 78, with 34 of those vessels waiting within 25 miles of the coast and the others slow-steaming in the Pacific toward Southern California. There were also 31 container ships being worked at the 12 terminals in Los Angeles-Long Beach, according to the Marine Exchange.

US imports from Asia last year increased 14.4 percent from 2020, according to PIERS, a JOC.com sister product within IHS Markit. A return to more typical single-digit growth is expected this year given the much higher bar for imports that was set in 2021, said Jonathan Gold, NRF vice president for supply chain and customs policy. "The numbers remain high as consumers continue to spend despite COVID-19 and inflation," Gold said. "The slowdown in cargo growth will be welcome as the supply chain continues to try to adapt to these elevated volumes."

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

Softening spot rates could mean 'days are numbered' for ad-hoc carriers

Maersk said this week it anticipated container spot rates would fall back in the second half of the year, justifying its strategy to secure 70% of its volume under long-term contracts. Spot rates are already showing signs of softening, post Chinese New Year, on the Asia-North Europe tradelane, and the return to some form of normalisation in H2 would threaten the sustainability of the new challenger carriers on the route.

The ever-growing number of disrupter carriers offering several sailings a week from China to North Europe have secured a foothold in the market with their space guarantees, faster transits, avoidance of congested hub ports, status monitoring and, not least, good communication. According to *The Loadstar's* enquiries, rates being touted by a challenger carrier on weekly sailings from Shenzhen and Ningbo to Liverpool are $13,500 per 40ft with a transit time of approximately 32 days, which compares favourably with Xeneta's XSI short-term index Asia-North Europe component, which declined by 4% this week, to $14,258 per 40ft, and is down 6% for the month.

Nevertheless, given the huge cost of chartered tonnage and myriad other inflationary vessel operating pressures, including soaring bunker costs, if spot market rates were to fall back to around $10,000 per 40ft, the services would struggle to break even on voyage round-trips. That is the view of one major carrier contact, who told *The Loadstar* he believes the days of the ad-hoc carriers are numbered. "If rates fell by a third, then most of these guys would be out of business pretty quickly. So if I were a shipper, I would be cautious on how much of my product I committed in case the cargo became stranded," said the source.

Meanwhile, transpacific spot rates from Asia to the US west coast were fairly stable this week, with, for example, Drewry's WCI reading edging down by 1%, to $10,437 per 40ft. According to the Ningbo Containerized Freight Index commentary, "a large number of sailings were suspended" underpinning the short-term rates on the trade. Ocean carriers no longer regard these cancelled sailings as blanked voyages, but as 'slidings', which they blame on chronic vessel berthing congestion at the hub ports of Los Angeles and Long Beach. However, the Asia to US east coast spot market appears to be firming, with the WCI this week recording a 2% uplift to $13,437 per 40ft.

As the rates firm, Maersk has announced it will launch a standalone transpacific east coast service next month from Vung Tao, Vietnam, via the Chinese ports of Ningbo and Shanghai and connecting with the US east coast ports of Houston and Norfolk. Maersk said it was reacting to "increased cargo demands" from customers and would deploy a series of 4,500 teu ships on the new service, which would transit via the Panama Canal. And the carrier added it intended to upgrade the ships deployed on its TP20 east coast loop from 4,500 teu to 6,500 teu.

The coastal shift by Maersk and its volume contract customers will mitigate the berthing and landside delays plaguing the US west coast ports, as well as the threat of industrial action as a consequence of looming labour contract negotiations.

Source: https://theloadstar.com/

Container terminal operators see profits boosted by global port congestion

Global terminal operators are profiting from port congestion – surcharges and storage fees are boosting average container yields. Hutchison Port Holdings Trust (HPHT), which operates a string of terminals across Hong Kong and Shenzhen, saw throughput grow 4% last year, driven largely by the 6% volume growth at Yantian International Container Terminals.

However, the terminal operator's net profit after tax was HK$3.5bn (US$448.5m), up 75% year on year, down to increased volumes and "effective cost control", it said. HPH added: "Global port congestion induced delays in moving containers along the supply chain. Empty containers could not return to Asia ports in time for transporting export cargo to the US and Europe. The shortage of empty containers may exert future pressure on the global supply chain, as manufacturing in China picks up after Chinese New Year." And in its annual report, Maersk notes its terminals division enjoyed 11% year-on-year volume growth and increased profitability, with return on invested capital increasing to 10.9%.

APM Terminals (APMT) revenue increased from $3.2bn to $4bn, "driven by higher global demand and increased storage income due to the continued congestion along all nodes in the supply chain, particularly in North America". Maersk said the higher "congestion-driven storage revenue" in North America resulted in an increase of 13% in gateway revenue per move to $312.

DP World also announced 2021 volumes this week, showing "ahead-of-industry" growth of 9.4%, to 77.9m teu, and last month PSA International announced 5.6% growth, to 91.5m teu, across its portfolio. Victor Wai, consultant at Ocean Shipping Consultants, said APMT and HPHT had registered higher average container yield in 2021 "despite a softer throughput growth from Q3 and Q4". He told *The Loadstar*: "The yield

enhancement may be contributed to by congestion-related surcharges. We should see some normalisation of the container yield in 2022 as the critical congestion points are addressed. “The results are solid, in my opinion, because the operating costs rose at a smaller magnitude than revenue, translating into a comfortable cash position. Investors of listed port companies could potentially see a jump in dividend distribution.

“Note though, that DPW is not listed and APMT is just a segment of the APMM listed entity. However, if the results are representative of the sector, we can expect ICTSI, HHLA and Cosco Shipping Ports also to do well.” In January, OSC noted how the bolstered earnings of container ports and shipping lines would likely trigger further vertical consolidation this year, and an “M&A jostle for supply chain dominance between ports and shipping lines”.

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 28 Jan 2022	Current Index 11 Feb 2022
Comprehensive Index			5010.36	4980.93
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	7780	7677
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	7520	7435
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	7957	8054
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	10985	11022
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3535	3518
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	4552	4602
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	7380	7244
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	6275	6162
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	9837	9261
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	287	310
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	286	305
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	1483	1465
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	449	407

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมตลาดการขนส่ง และค่าระวางค่อนข้างคงที่ โดยที่มาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของไวรัสของประเทศจีนค่อนข้างมีประสิทธิภาพ สำหรับเส้นทางยุโรป ตลาดยังคงอยู่ในทิศทางที่ดี โดยยังคงมีปริมาณความต้องการนำเข้าสินค้าจำเป็น และอุปกรณ์ทางการแพทย์ในระดับสูงเช่นที่ผ่านมา ซึ่งสถานการณ์เศรษฐกิจยังมีความไม่แน่นอน มีความต้องการปริมาณเรือในระดับสูง และค่าระวางยังคงอยู่ในระดับสูงเช่นเดียวกัน ส่วนในเส้นทางสหรัฐอเมริกา เศรษฐกิจมีการชะลอตัว ควบคู่กับอัตราเงินเฟ้อที่อยู่ในระดับสูง ซึ่งพบว่าความต้องการขนส่งยังสินค้ายังคงมีปริมาณสูงอย่างต่อเนื่อง ทำให้ปริมาณการใช้ระวางเรือยังคงอยู่ในระดับสูง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าความต้องการสินค้าจำเป็นทุกประเภทอยู่ในปริมาณสูง ในขณะที่สถานการณ์การขนส่งอยู่ในระดับดี มีความสมดุลระหว่าง Supply และ Demand โดยที่ค่าระวางค่อนข้างคงที่ สำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า โดยทั่วไปปริมาณการขนส่งยังคงที่ เช่นเดียวกับค่าระวาง และสุดท้ายเส้นทางอเมริกาใต้ ที่สถานการณ์เรื่องไวรัสยังไม่ดีนัก เศรษฐกิจในอเมริการใต้เริ่มเผชิญกับความเสี่ยงมากขึ้น ในขณะที่ความต้องการขนส่งสินค้าทุกประเภทอยู่ในระดับคงที่ ส่วนค่าระวางเริ่มปรับลดลงอย่างช้าๆ