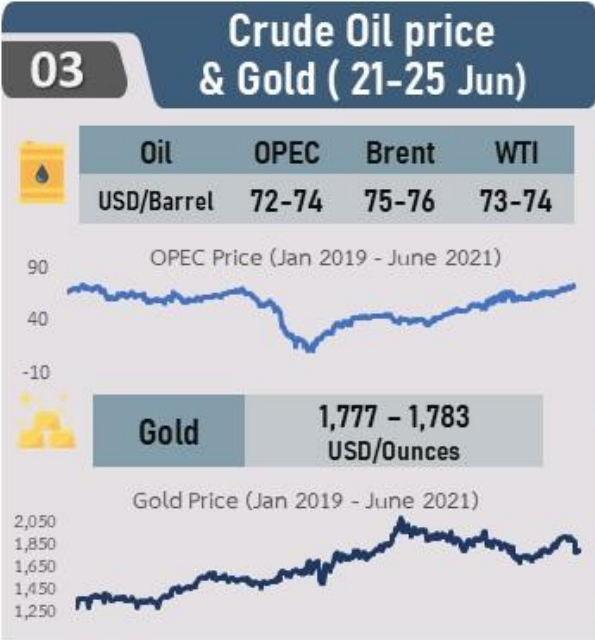
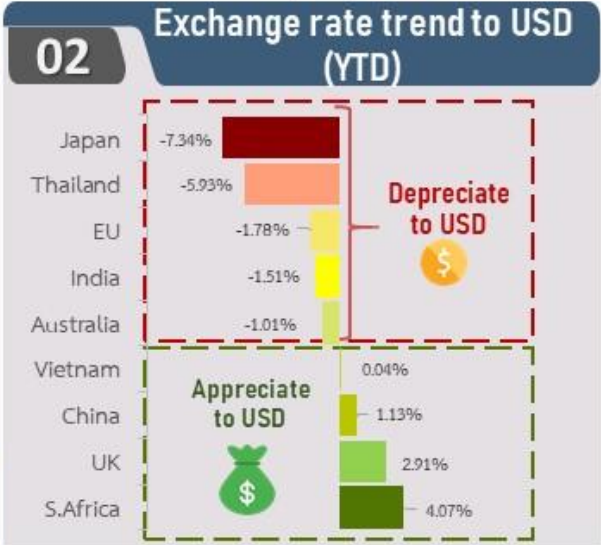


Weekly Briefing (28 Jun 2021)



01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
31.82	37.98	44.18	24.14
CNY	JPY	INR	VND
4.93	0.29	0.43	0.0014



05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

1. โกลบอลฟาว์นดรีส์" ประกาศตั้งโรงงานใหม่ในสิงคโปร์ หวังกู้วิกฤตชิปขาดตลาด
รายละเอียดข่าว : <https://cnb.cx/3gWW41P>
2. สหรัฐเตรียมขึ้นภาษีนำเข้ายางรถยนต์จากไทย
รายละเอียดข่าว : <https://bit.ly/2T8WxEP>
3. ประเด็นถาม-ตอบเกี่ยวกับระบบ ACI และการจัดส่งเอกสารผ่าน CargoX
4. Statement Pertaining to Release of Ever Given: Agreement in Principle
รายละเอียดข่าว 3 และ 4 ปรากฏตาม QR Code

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 25 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	450	800	Subject to ISOCC USD 26/TEU, USD 51/FEU	Effective till 30-Jun-2021
Thailand - Qingdao	500	900		
Thailand - Hong Kong	350	600		
Thailand - Japan (Main Port)	400	800		
Thailand - Kaohsiung	400	800		
Thailand - Klang	400	800	Subject to ISOCC USD 17/TEU, USD 34/FEU	
Thailand - Jakarta	350	800		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	350	600		
Thailand - Singapore	350	800		
Thailand - Manila (North & South)	600	1,300		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	1800	3200	Subject to ISOCC USD 56/TEU, USD 112/FEU	
Thailand - South Korea (Busan)	300	600	LSS: USD 40/TEU, USD 80/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	350	700		
Thailand - Nhava Sheva	1,900	2,900	ISOCC: USD 45/TEU, USD 90/FEU	
Thailand - Melbourne	1,750-1,850	3,500-3,650	FAF: USD 83/TEU, USD 166/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban	3,500	6,000	Subject to ISOCC USD 94/TEU, USD 188/FEU และ SCMC USD 30/BL	
Thailand - Cape Town	3,550	6,100		
Thailand - Europe (Main Port)	5,425	10,750	ISOCC: USD 88/TEU, USD 176/FEU PSS: USD500/TEU, USD1,000/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	5,600	7,000		
Thailand - US East Coast	8,800	11,000		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมิถุนายน 2564 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียมีการเปลี่ยนแปลงในบางเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai อัตราค่าระวางตู้ 20' ปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 450 USD/TEU และ 800 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางตู้ 20' ปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 350 USD/TEU ส่วนตู้ 40' ปรับลดลง 100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 600 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางตู้ 20' ปรับลดลง 50 USD/TEU อยู่ที่ 400 USD/TEU และตู้ 40' ปรับลดลง 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 800 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางตู้ 20' ปรับลดลง 50 USD/TEU อยู่ที่ 400 USD/TEU และตู้ 40' ปรับลดลง 100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 800 USD/FEU สถานการณ์สำหรับเส้นทางเอเชียขณะนี้พบปัญหาเรือ Delay จากความหนาแน่นของท่าเรือที่เป็น T/S Ports และยังคงพบปัญหา

ตู้สินค้าขาดแคลน สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางตู้ 20' ปรับเพิ่มขึ้น 600 USD/TEU ค่าระวางอยู่ที่ 3,500 USD/TEU และตู้ 40' ปรับเพิ่มขึ้น 1,000 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 6,000 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 1,750-1,850 USD/TEU และ 3,500-3,650 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมิถุนายน ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 5,425 USD/TEU และ 10,750 USD/FEU แต่มีการปรับเพิ่มการเรียกเก็บค่า PSS ในอัตรา USD500/TEU โดยขณะนี้ยังคงพบปัญหาการขาดแคลนตู้สินค้า และระวางเรือจนถึงสิ้นเดือนมิถุนายน

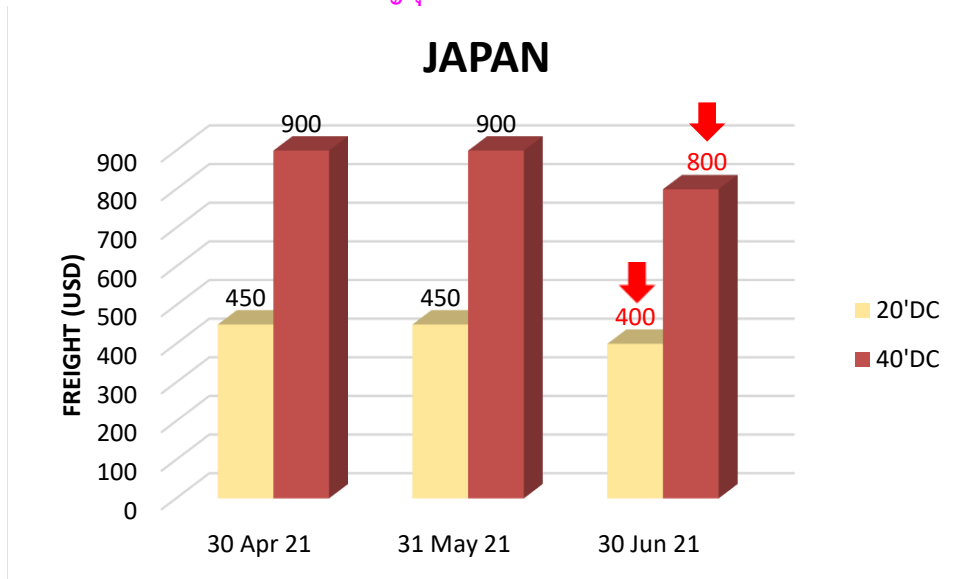
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมิถุนายน ค่าระวางปรับเพิ่มสูงขึ้นมาก เนื่องจากปัญหาการขาดแคลนตู้ และระวางเรือที่ยังเป็นปัญหาหลัก โดยค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับเพิ่มขึ้น 1,800 USD/TEU และ 2,100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 5,600 USD/TEU และ 7,000 USD/FEU ส่วนทางฝั่ง East Coast ค่าระวาง ปรับเพิ่มขึ้น 3,900 USD/TEU และ 4,600 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 8,800 USD/TEU และ 11,000 USD/FEU ซึ่งขณะนี้พบว่าสถานการณ์ตู้ 40' ขาดแคลนมากกว่าตู้ 20' และพบว่าสถานการณ์ฝั่ง East Coast ค่อนข้างวิกฤตกว่าฝั่ง West Coast

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,200	1,300	USD 40/TEU, USD 80/FEU	Effective till 30-Jun-2021
Thailand-Shanghai		(Durian: 2,000)		
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,300-1,400	1,500-1,700	USD 3/TEU, USD 6/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	8,000	9,000-10,000	OBS: USD 211/TEU, USD 422/FEU + PSS: USD 500/TEU, USD 1,000/FEU	

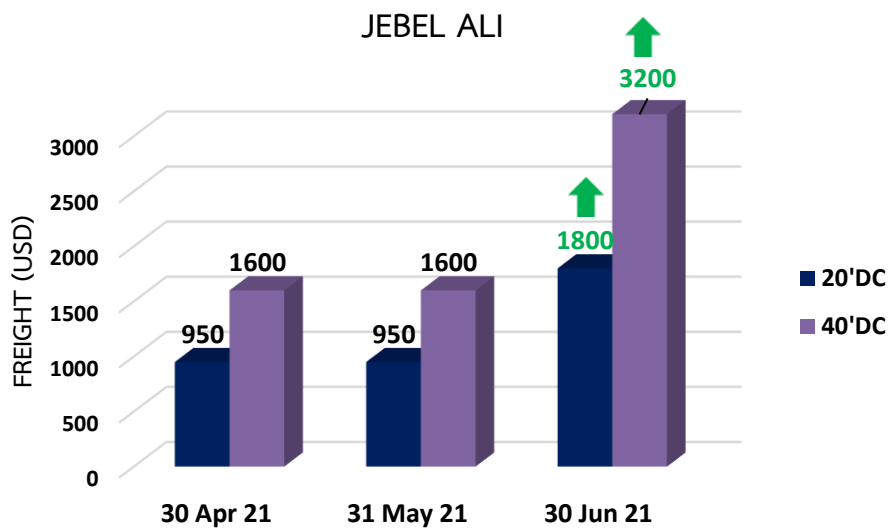
หมายเหตุ: สถานการณ์ Reefer Shipment เส้นทางยุโรป พบว่าปริมาณตู้สินค้ายังมีที่สามารถให้บริการได้ แต่พบปัญหาขาดแคลนระวาง เนื่องจากปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือทั้งที่เป็น Transshipment Ports และท่าเรือปลายทาง สายเรือจึงมีการทำ Blank Sailing สำหรับเรือบางลำ ทำให้สายเรืออาจยังไม่สามารถรับจองระวางในเส้นทางได้มากนัก

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2564



Subject to Low Sulphur Surcharge (Apr.- Jun. 21): USD 26/TEU และ USD 51/FEU

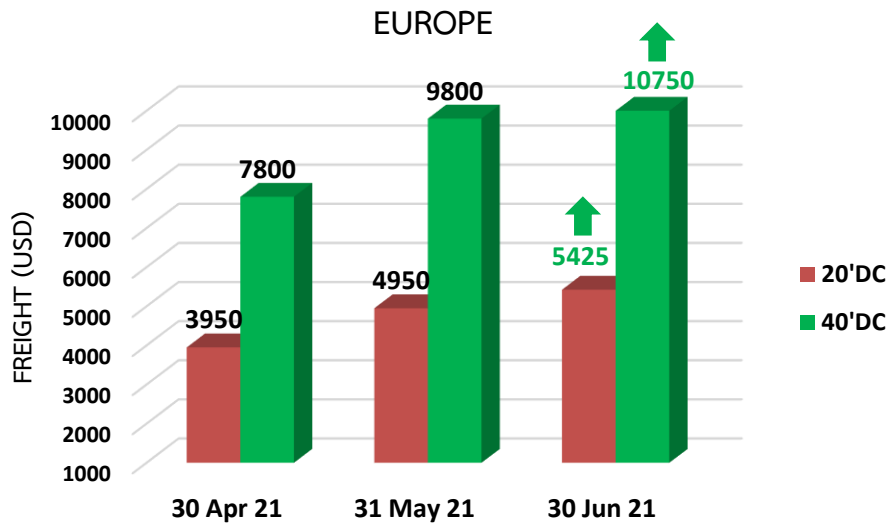
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2564



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Apr.-Jun 21): USD56/TEU และ USD112/FEU

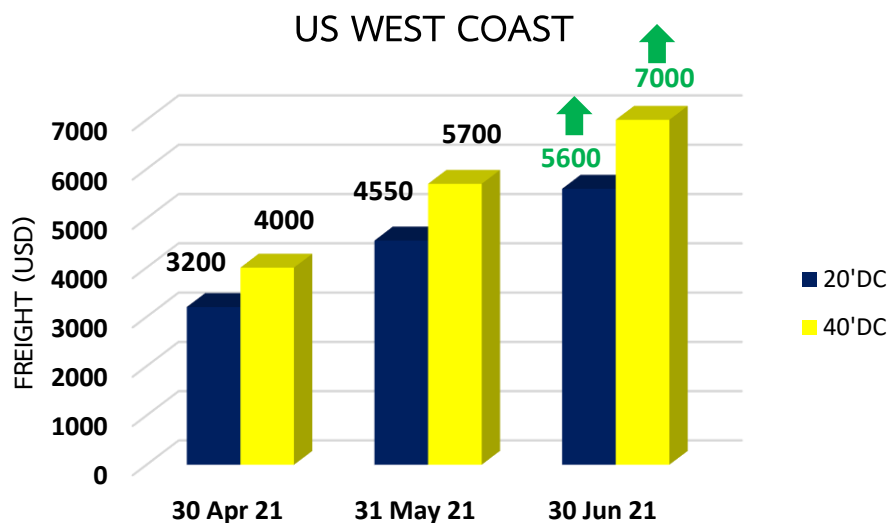
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2564



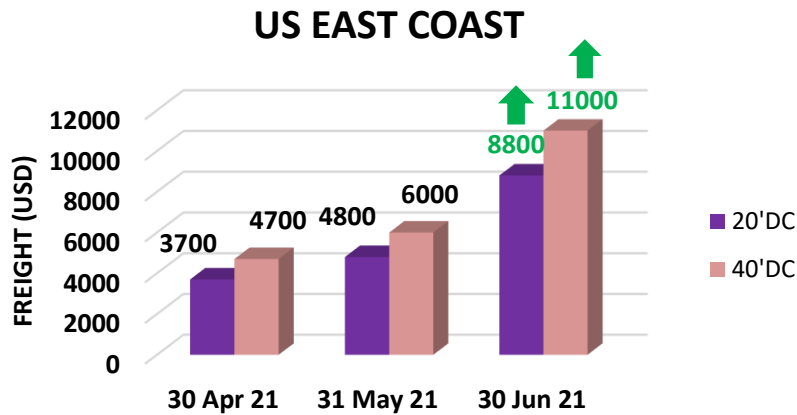
Subject to

- ISOC (Apr.21): USD71/TEU, USD142/FEU
(May-Jun 21): USD88/TEU, USD176/FEU
- ENS: USD30/BL
- PSS: (Effective 14-Jun-21): USD500/TEU, USD1,000/FEU

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



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



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

➤ **รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ**

สายเรือ ONE

- ประกาศแจ้งข้อมูลจากกระทรวงการคลังของประเทศไทยเกี่ยวกับการบังคับใช้การส่งข้อมูลผ่านระบบให้กับกรมศุลกากรของอียิปต์ (Advance Cargo Information: ACI) สำหรับสินค้าที่นำเข้าไปยังประเทศอียิปต์ จากเดิมวันที่ 1 กรกฎาคม 2564 เปลี่ยนเป็นมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2564

สายเรือ Cosco, Sealand และ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งสถานการณ์ภายในเทอร์มินอล Yantian, Shekou และ Nansha เริ่มมีทิศทางที่ดีขึ้น เนื่องจากเริ่มปฏิบัติงานได้มากขึ้น เพราะเริ่มมีแรงงานกลับมาทำงานมากขึ้น และท่าเรือเริ่มเปิดบริการได้มากขึ้น ทั้งนี้ ขอให้ติดตามสถานการณ์ รวมถึงตารางเรือที่ชัดเจนหากท่านมีการจองระวางในเส้นทาง กับสายเรือที่ใช้บริการโดยตรง

กทท.ผ่าน 6 ด.แรกปี64 มีกำไร 2.9 พันล้าน ตู้สินค้าผ่านท่าขยายตัว 2.05% แนวโน้มส่งออกฟื้นตัว

การทำเรือฯ เผยผลดำเนินงานรอบ 6 เดือนปี 2564 ปริมาณตู้สินค้ายังขยายตัวรวม 2.05% มีกำไรสุทธิ 2,964 ล้านบาท แนวโน้มฟื้นตัว หลังหลายประเทศเร่งฉีดวัคซีนโควิด แม้ปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าจะยังไม่เท่ากับปีก่อน

เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย เปิดเผยว่า ผลการดำเนินงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ในการให้บริการเรือ สินค้า และตู้สินค้าผ่านท่าเรือจำนวน 5 แห่งที่อยู่ในความรับผิดชอบ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (ทชส.) ท่าเรือเชียงของ (ทชข.) และท่าเรือระนอง (ทรน.) ในช่วงระยะเวลา 6 เดือน ประจำปีงบประมาณ 2564 (ตุลาคม 2563 – มีนาคม 2564) มีทิศทางฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยคิดเป็นกำไรสุทธิ 2,969 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 0.47% เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยมีเรือเทียบท่าที่ ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง รวม 6,562 เทียวย ลดลง 8.57% สินค้าผ่านท่า 54,208 ล้านตัน ลดลง 0.66% และตู้สินค้าผ่านท่า 4,794 ล้าน ที.อี.ยู. เพิ่มขึ้นประมาณ 2.05%

ทั้งนี้หากเปรียบเทียบกับปริมาณเรือและสินค้า กับช่วงเดียวกันของปีก่อน มีดังนี้

- ท่าเรือกรุงเทพ มี เรือเทียบท่า 1,961 เทียวย ลดลง 0.81% สินค้าผ่านท่า 10,621 ล้านตัน ลดลง 3.65% ตู้สินค้าผ่านท่า 0.720 ล้าน ที.อี.ยู. ลดลง 0.70%
- ท่าเรือแหลมฉบัง มีเรือเทียบท่า 4,601 เทียวย ลดลง 11.52% สินค้าผ่านท่า 43,588 ล้านตัน เพิ่มขึ้น 0.10% ตู้สินค้าผ่านท่า 4,074 ล้าน ที.อี.ยู. เพิ่มขึ้น 2.56%
- ท่าเรือเชียงแสน มีเรือเทียบท่า 1,129 เทียวย ลดลง 36.39% สินค้าผ่านท่า 47,092.68 ตัน ลดลง 61.04% ตู้สินค้า ผ่านท่า 2,585 ที.อี.ยู. ลดลง 52.42%
- ท่าเรือเชียงของ มีเรือเทียบท่า 4 เทียวย ลดลง 97.24% สินค้าผ่านท่า 24 ตัน ลดลง 99.06%

-ท่าเรือระนอง มีเรือเทียบท่า 2 เทียบ เพิ่มขึ้น 100% สินค้าผ่านท่า 47,365 ตัน ลดลง 33.00% ตู้สินค้าผ่านท่า 1,661 ตู้ ลดลง 23.88%

อย่างไรก็ตาม จากการขยายตัวของตู้สินค้าผ่านท่าเพิ่มขึ้น 2.05% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน สืบเนื่องจาก การได้รับปัจจัยสนับสนุนจากภาคการส่งออกสินค้าที่ฟื้นตัวตามทิศทางเศรษฐกิจและการค้าโลก ประกอบกับหลายประเทศได้แจกจ่าย และฉีดวัคซีนป้องกันการติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ให้กับประชาชนของตน ได้อย่างมีประสิทธิภาพและครอบคลุมมากขึ้น รวมทั้งการฟื้นตัวของภาคการผลิตส่งผลให้ความต้องการวัตถุดิบและสินค้าชั้นกลางเพิ่มสูงขึ้น เป็นต้น

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

Fight for volume allocation threatens higher contract rates next year

An early and extended peak season means there is little chance of rate relief this year, with the ocean supply chain working beyond its design capacity already and any disruption causing yet more congestion and delays, pushing up prices as desperate shippers try to secure slots. An early peak season will see high freight rates extend throughout this year as shippers struggle to find space for their cargoes.

“We have seen that companies are starting to move Christmas goods already, which usually started slightly later,” said Thorsten Diephaus, a director at rates visibility specialist Xeneta. “At the moment, if shippers have the chance to ship goods, they are taking that chance and putting the goods in the warehouse already. “Therefore, strong demand will go on this year and there is probably no relief in the short term.” He warned that supply chain disruptions from a number of incidents, including the Suez Canal closure and Yantian port congestion, continued to have a strong impact on pricing and equipment availability. “It seems the slightest incident that happens somewhere in the world could have a massive impact still on different corridors,” he said during a webinar.

Inland infrastructure, particularly in the US, remained at full capacity and additional constraints such as the Suez Canal blockage had stretched infrastructure even further. “It is hardly possible to handle additional volumes or get a berthing window so sometimes it is easier to take out a vessel from a loop and have a blank sailing rather than sail all the vessels and increase congestion,” he said.

Xeneta noted 17 blank sailings on the Europe to US east coast alone in the next 12 weeks, representing 8.6% of capacity. “We need to be extremely cautious. If there is another Covid-19 outbreak and terminals have different levels of utilisation this will have an impact on different regions.” Xeneta is still seeing record-breaking rates on the spot market and does not expect any slowdown soon. “It just depends how urgent it is for shippers to ship containers,” said Mr Diephaus. “It doesn’t mean that the market as a whole is at \$15,000 per feu on Europe-Asia, but for sure people are willing to pay these sorts of amounts. “If you need to deliver stuff to your customers in a fixed time, then it is cheaper to pay this high price to secure the space.” Even those with contracted volumes were not immune, he added.

“Contracts are mainly being honoured, but you don’t have any flexibility on the volume side,” he said. “We have seen cases where carriers are not taking 100% of awarded volumes and are only honouring agreements for a percentage of that volume. What you do see at the very low end it is very difficult to get your cargo shipped.” Whereas in the past there may have been a 20% flexibility in weekly volumes, that no longer existed. “It depends a bit on the size of the shipper,” said Mr Diephaus. “We have also heard that some have had to move back to the spot market completely, but overall awarded volumes are being honoured, but shippers can’t get additional boxes moved against the tender rate.”

With no signs of the situation easing, there were already concerns over next year’s tendering season. Many shippers who this year held off in the hope that freight rates might fall back had been badly hit by higher rates and are already trying to read the runes on what next year might offer. Those shippers that did not agree

long-term contracts were fully on the spot market, Mr Diephaus said. “That market will change but no one knows when. Will next year’s tenders be at a lower level than 2021? Most probably not.”

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

Whose fault is the current ocean freight market crisis?

Although many blame ocean carriers for the current lack of capacity and sky-high market prices, that is simplistic and wrong – and fails to understand the natural boom and bust cycle of asset-intensive industries, says Flexport CEO Ryan Petersen. The current market environment in ocean freight is incredibly taxing for shippers. Freight prices are at all-time highs, levels that jeopardize the very viability of lower margin businesses. Emotions are running high throughout the industry.

And when there are problems, people often look for a villain to blame. Many are blaming ocean carriers for the current situation where there isn’t enough capacity and market prices are reaching all-time highs. To blame the carriers is simplistic and wrong. The fact is that carriers have deployed more ships than at any time in human history – in the midst of crew shortages caused by the pandemic, persistent cyberattacks, increasing environmental regulations, and all manner of other operational challenges that outsiders can hardly imagine.

Ocean carriers have deployed all available capacity, including ships that are not even designed to carry containers, but the effective capacity is 25% less than what’s actually deployed, because so many vessels are caught up in record bottlenecks at ports. Ocean carriers just went through a decade of hell with rates below their full cost. During the last decade, they lost billions of dollars, and many were forced to take out usurious loans while staring in the face of competitive takeover, nationalization, or bankruptcy. Their very survival was at risk during a decade in which freight forwarders did just fine, while shippers enjoyed the cheapest freight prices in the history of humankind.

Now that rates have spiked, it’s easy to blame carriers. But complex problems rarely have simple solutions, and almost never have a single entity to blame. We co-create our problems. Today’s situation is comparable to a rush hour on Monday morning: It’s everyone’s problem. Global demand has peaked, and capacity is not sufficient to deal with it. This is exacerbated by the fact that one fourth of all vessels are waiting in queues at the ports. As a global logistics industry, we’re all in this together to try to dig out: shippers, forwarders, ports, carriers, and technology platforms each play a vital role in the ecosystem and must work collaboratively to create solutions to our problems.

Return on assets

Ocean carriers deserve to earn a healthy return on their assets. The industry is better when asset owners can make money to maintain their fleets, pay their workers, upgrade capacity, and invest in technology. Over the last decade, market conditions forced many carriers to make tough decisions about which of these vital functions to postpone. It’s fine to dislike the high prices – certainly as a shipper, this is hurting a shipper’s business, and they are right to hate it. But to blame the carriers, or act as if they are doing something wrong by charging market prices, fundamentally misunderstands the role markets play in the modern world.

The economy is far healthier when prices are allowed to rise in accordance with the laws of supply and demand. Those higher prices then serve as a signal for companies to both deploy their assets and invest in new capacity. Carriers are doing this and have leased every available vessel out there. Their fleets are fully deployed, with many re-routing ships to lanes with the largest supply and demand imbalances, and they are placing new orders. That is the role of prices in a free market economy.

Boom and bust cycle of asset-intensive industries

To vilify carriers in this environment is not only to fail to understand the natural boom and bust cycle of asset-intensive industries – and to undervalue the vital role ocean carriers play in the ecosystem – but it is also to advocate against the free-market price mechanism itself. And an argument against market-based pricing driven by supply and demand is an implicit endorsement of price controls which can only be led by the government. This is not a new idea, it has been tried in nearly every corner of the earth, in almost every industry, almost since the dawn of human history. Always and inevitably, wherever price controls are implemented, the result is an increase in human misery and a decrease in the freedom upon which the prosperity of the modern age has been built.

What can shippers do?

So, what can shippers do, since blaming carriers is decidedly not the answer? The simplest solution is to make sure you're fully loading every container. Flexport's machine learning technology digitizes packing lists including all the dimensions of the cartons inside our containers. What we see is that across all the full containers we ship for our clients, they are on average only around 70% full. The carriers might not be able to fit more containers on their ships, but shippers can fit a lot more inventory in their containers if they pack them smartly.

Consider splitting full containers into less than container load freight, where there is often untapped capacity. Perhaps most importantly, as you load your containers, make sure you're prioritizing your highest value SKUs. Finally, be patient. It's hard to predict when we will be 'back to normal', if such a concept even exists in the ocean freight industry. This is hard to predict, but as consumers restore pre-pandemic purchasing behaviours, volumes of imported goods are likely to diminish, and help us out of this situation. Secondly, the capacity locked up in traffic right now will free up when there are no further setbacks like we have seen with Suez or currently in Yantian.

One thing to keep in mind, however, is that just like in a traffic jam on a freeway, it's not enough to restore normal flow for the jam to go away: Once there is a jam, flow must go below normal levels for the jam to resolve itself. So, this will take time, and with the coming peak season, it may be a while. So again, we must be patient and resilient. Finally, in the long term, governments and industry players must make significant investments in port, rail and vessel capacity along with deploying supply chain technology to make global logistics more resilient against these types of shocks.

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

Hapag-Lloyd warns of shipping tightness through 2022

The head of US trades at Hapag-Lloyd said the carrier will not be able to add more containerships to the trans-Pacific for the rest of the year, despite expectations that Asian imports into the US will stay strong through the end of 2021. The message from Uffe Ostergaard during a Thursday webinar underscores how US import demand is outpacing capacity, forcing retailers and others to prioritize which goods must be in the country and which can wait until next year. The unprecedented volume pressures that began in the spring have been greater than the new capacity container lines have shifted from other trades to the trans-Pacific. "I would never have imagined we would see five-digit trans-Pacific rates," said Ostergaard, Hapag-Lloyd's president, Americas.

With extra trans-Pacific carrier capacity at its limit, shippers face elevated freight rates through 2022, he said. Ostergaard stressed that trucking capacity remains well below pre-COVID-19 levels. He said Hapag-Lloyd will have added 500,000 TEU of additional capacity through the end of 2021 to meet the elevated demand. And it has another 210,000 TEU of newbuilds on order.

However, the additional ships and other assets needed to get freight to market right now will be scarce for the foreseeable future, barring a sudden drop in demand. Alphaliner's last survey showed the idled containership fleet stood at 171 ships, or roughly 645,500 TEU, which is 2.7 percent of the global capacity. "It's not like we have a whole fleet of ships sitting somewhere that are waiting to be deployed," Ostergaard said. "Everything is working. We don't believe we will be able to get our hands on any additional ships in the second half of 2021."

Curveballs hit sagging system

Ostergaard said that the containership industry has faced so many "curveballs" this year, including the Suez blockage and the Yantian closure, that have made it increasingly difficult to maintain schedule reliability and provide the capacity that shippers want. Ostergaard's views echo that of Charles van der Steene. Maersk's head of North American sales, who said that delays and port congestion have completely offset the capacity that Maersk has injected into the trans-Pacific.

The number of container ships at anchorage along the US West Coast has dropped from 62 in the first quarter to 52 at the start of June, Ostergaard said. While there are fewer ship delays in the Los Angeles-Long Beach ports, the congestion has shifted to the Oakland and Pacific Northwest ports, he said, adding that ships are taking up to a week to unload. "Those are the kinds of things creating a lot of delays, but also impacting overall carrier capacity because so much of it is just waiting there," Ostergaard said.

Ocean capacity, of course, is not the only limit facing shippers right now. Citing the JOC.com For-Hire Trucking Employment Index, Ostergaard said the level of employment in the US trucking industry remains at about where it was in 2018. Across most major US coastal and inland freight hubs, the lead time to secure a truck is seven days or more.

Drayage capacity warning

The space constraints at marine terminals are one of the biggest limits on the ability to unload vessels in a timely manner, Ostergaard said. But until more trucks can be deployed to move import loads out, terminals will remain congested, he added. "Truck availability is the biggest concern going into Q3 and Q4," Ostergaard said. "I don't see how it will get resolved." Tight rail capacity is also hurting cargo fluidity, but it is not a nationwide problem like trucking, Ostergaard said. However, truck and chassis supply are keeping Midwest railyards full, resulting in further bottlenecks in the supply chain.

"A lot of the rail yards are congested," he said. "Congested yards prevent cargo from ports from moving inland and the storage costs associated with those containers increase." With limited ability to give more capacity to customers, Ostergaard said the carrier's near-term initiatives at least aim to make it easier for shippers to deal with the current market. He said Hapag-Lloyd has hired 100 new customer service representatives for its US offices, which will be reopening shortly.

The carrier is also offering new online services that will make it easier for shippers to handle delays. One new service will allow shippers to buy added free time for a container at a "significant discount" in the event of container being held at a terminal or a warehouse. The new services "don't create additional slots on ships, but it gives customers much better ability to have access to information when changes happen," Ostergaard 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 18 Jun 2021	Current Index 25 Jun 2021
Comprehensive Index			3748.36	3785.40
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	6351	6479
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	6392	6514
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	4716	4716
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	8914	8944
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3002	2997
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	2395	2593
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	7728	7835
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	4396	4476
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	9297	9380
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	300	297
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	306	305
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	924	912
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	231	231

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ ในภาพรวมปริมาณการขนส่งสินค้าออกจากประเทศจีนยังอยู่ในทิศทางที่ดี โดยในเส้นทางยุโรปที่สามารถควบคุมสถานการณ์โควิด-19 ได้ดี ทำให้หลายประเทศมีการผ่อนคลายมาตรการ การขนส่งต่างๆ จึงมีปริมาณสูง และถึงแม้ว่าสถานการณ์ผลกระทบจากเหตุการณ์คลองสุเอซจะเริ่มดีขึ้น แต่พบว่าในระยะสั้นนี้ยังพบปัญหา Space เรือที่ยังคงค่อนข้างแน่น และค่าระวางยังคงอยู่ในอัตราสูง ในขณะที่เส้นทางสหรัฐอเมริกา เศรษฐกิจเริ่มมีทิศทางฟื้นตัว ซึ่งส่งผลต่อปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น แต่ในทางตรงข้าม พบว่าประสิทธิภาพในการทำงานภายในท่าเรือลดลง รวมถึงยังคงพบปัญหาตู้สินค้าขาดแคลน และค่าระวางที่ปรับเพิ่มสูงขึ้น ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ปริมาณความต้องการในการขนส่งค่อนข้างคงที่ ซึ่งปริมาณ Demand และ Supply ของตู้สินค้าอยู่ในทิศทางที่ดี มีความสมดุล เช่นเดียวกับเส้นทางญี่ปุ่น ที่พบว่าปริมาณระวาง และค่าระวางค่อนข้างคงที่ ส่วนในเส้นทางอเมริกาใต้ พบว่ายังมีความต้องการนำเข้าสินค้าที่ใช้ในชีวิตประจำวัน และอุปกรณ์ทางการแพทย์จำนวนมาก ทำให้ปริมาณการขนส่งอยู่ในปริมาณสูง
