

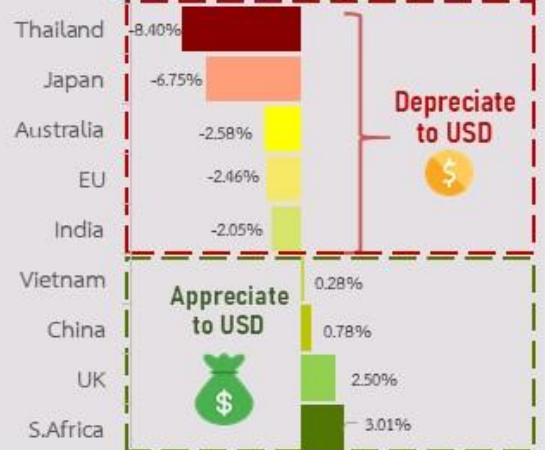
# Weekly Briefing ( 12 Jul 2021 )



## 01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
32.61	38.73	45.33	24.34
CNY	JPY	INR	VND
5.03	0.30	0.44	0.0014

## 02 Exchange rate trend to USD (YTD)



## 03 Crude Oil price & Gold ( 5 - 9 Jul )



## 04 Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



## 05 Weekly Top's Stories

1. ปธน.ไบเดน ลงนามคำสั่งฝ่ายบริหารมุ่งส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของประเทศ  
รายละเอียดข่าว : <https://on.ft.com/3hrdkfQ>
2. เวียดนาม ประกาศ "ล็อกดาวน์รอบใหม่" ตั้งเป้าฉีดวัคซีน 50% ในสิ้นปี 2564  
รายละเอียดข่าว : <https://bit.ly/2UDtiua>
3. คำสั่งกรมการขนส่งทางบก เรื่อง การให้บริการรถโดยสารสาธารณะ และการขนส่งสินค้าตามข้อกำหนด  
ออกตามความในมาตรา 9 แห่งพระราชกำหนดฯ  
รายละเอียดข่าว : <https://bit.ly/2TZWNXb>
4. Biden to urge FMC to step up enforcement, work with DOJ  
รายละเอียดข่าว : [https://www.joc.com/maritime-news/biden-executive-order-taking-aim-container-shipping-wsj\\_20210708.html](https://www.joc.com/maritime-news/biden-executive-order-taking-aim-container-shipping-wsj_20210708.html)

รายละเอียด  
ข่าว/บทความ

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 27 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	500	900	Subject to ISOCC USD 34/TEU, USD 69/FEU	Effective till 31-Jul-2021
Thailand - Qingdao	550	950		
Thailand - Hong Kong	400	700		
Thailand - Japan (Main Port)	500	900		
Thailand - Kaohsiung	400	800		
Thailand - Klang	400	800	Subject to ISOCC USD 23/TEU, USD 46/FEU	
Thailand - Jakarta	400	800		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	350	650		
Thailand - Singapore	400	800		
Thailand - Manila (North & South)	600	1,400		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	2,150	3,800	Subject to ISOCC USD 56/TEU, USD 112/FEU	
Thailand - South Korea (Busan)	300	600	LSS: USD 60/TEU, USD 120/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	350	700		
Thailand - Nhava Sheva	2,000	3,000	ISOCC: USD 45/TEU, USD 90/FEU	
Thailand - Melbourne	1,950-2,050	3,900-4,050	FAF: USD 83/TEU, USD 166/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	3,900	6,800	Subject to ISOCC USD 94/TEU, USD 188/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	6,125	11,750	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: 6,100	Standard Rate: 7,800		
	Premium Rate: 7,000-8,000	Premium Rate: 10,000		
Thailand - US East Coast	Standard Rate: 6,700	Standard Rate: 8,700		
	Premium Rate: 8,800	Premium Rate: 11,000		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกรกฎาคม 2564 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียมีการเปลี่ยนแปลงในบางเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 500 USD/TEU และ 900 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 400 USD/TEU และ 700 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 400 USD/TEU และ 800 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/ตู้ ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 500 USD/TEU และ 900 USD/FEU โดยในเดือนกรกฎาคม มีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า Low Sulphur Surcharge ตามสถานการณ์ราคาน้ำมันในตลาดโลก และขณะนี้ยังคงพบปัญหาการระวางเรือที่ค่อนข้างแน่น และปัญหาตู้สินค้าขาดแคลน สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางตู้ 20' ปรับเพิ่มขึ้น 400 USD/TEU ค่าระวางอยู่ที่ 3,900 USD/TEU และตู้ 40' ปรับเพิ่มขึ้น 800 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 6,800 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 1,950-2,050 USD/TEU และ 3,900-4,050 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนกรกฎาคม ค่าระวางตู้ 20' ปรับเพิ่มขึ้น 700 USD/TEU และตู้ 40' ปรับเพิ่มขึ้น 1,000 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 6,125 USD/TEU และ 11,750 USD/FEU โดยขณะนี้ยังคงพบปัญหาการขาดแคลนตู้สินค้า และระวางเรือ และคาดว่าจะสามารถรับจองระวางได้ช่วงสัปดาห์ที่ 3 ของเดือน

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนกรกฎาคม สายเรือมีรูปแบบค่าระวางที่เป็น Standard Rate และ Premium Rate โดยค่าระวางที่เป็น Standard Rate ฝั่ง West Coast เรียกเก็บในอัตรา 6,100 USD/TEU และ 7,800 USD/FEU และฝั่ง East Coast เรียกเก็บในอัตรา 6,700 USD/TEU และ 8,700 USD/FEU ส่วนค่าระวางที่เป็น Premium Rate ฝั่ง West Coast เรียกเก็บในอัตรา 7,000-8,000 USD/TEU และ 10,00 USD/FEU และฝั่ง East Coast เรียกเก็บในอัตรา 8,800 USD/TEU และ 11,000 USD/FEU ซึ่งค่าระวางอยู่ในอัตราสูง เนื่องจากปัญหาการขาดแคลนตู้ และระวางเรือที่ยังเป็นปัญหาหลัก

### CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

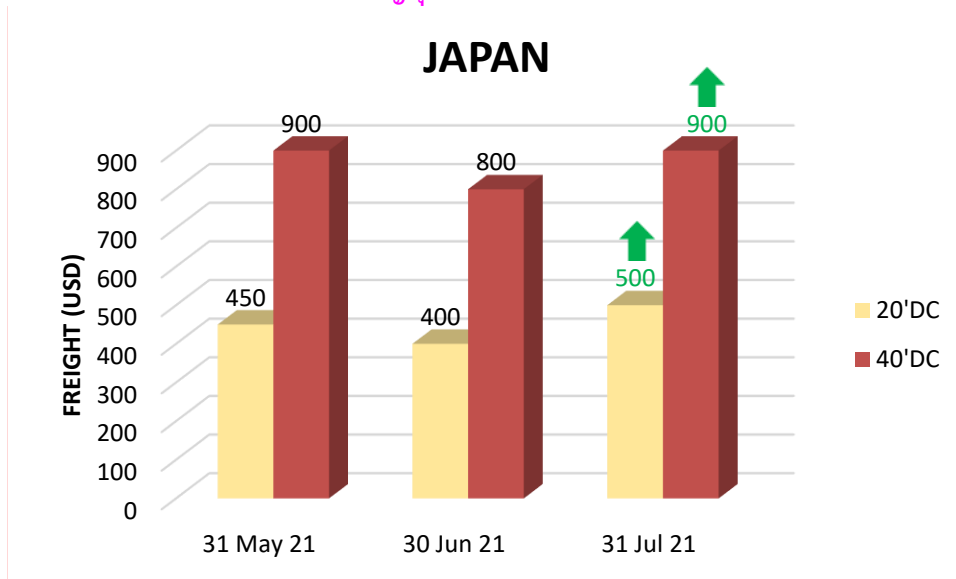
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,100	1,200	USD 55/TEU, USD 105/FEU	Effective till 31-Jul-2021
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,300-1,400	1,500-1,700	USD 27/TEU, USD 54/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	8,000	9,000-10,000	OBS: USD 216/TEU, USD 432/FEU + PSS: USD 500/TEU, USD 1,000/FEU	Effective till 14-Jul-2021

หมายเหตุ: สถานการณ์ Reefer Shipment เส้นทางเอเชีย พบว่าปริมาณตู้สินค้ายังมีที่สามารถให้บริการได้ แต่พบปัญหาขาดแคลนระวาง ในขณะที่เส้นทางยุโรประวางเรือค่อนข้างแน่น สายเรืออาจไม่สามารถรับจองระวางได้มากนัก

#### ➤ สรุปภาพรวมสถานการณ์ค่าระวาง (Freight Rates Outlook)

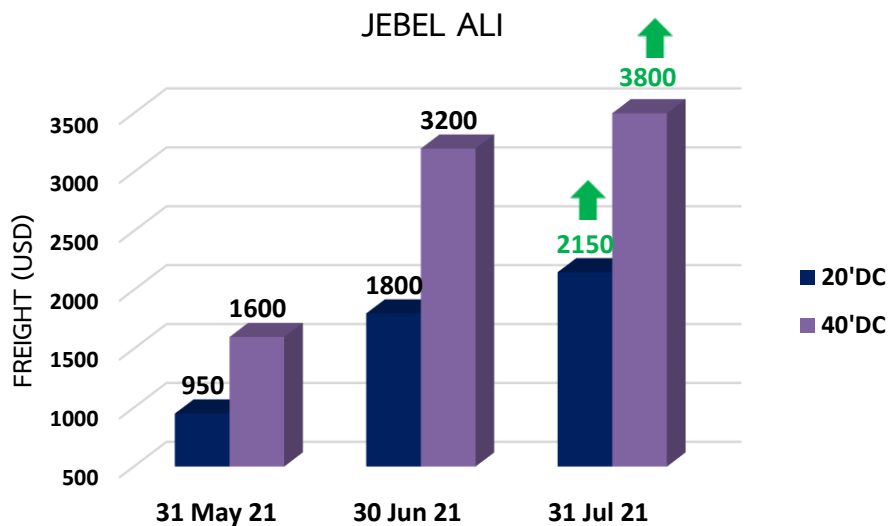
อัตราค่าระวางทำสถิติสูงสุดในไตรมาส 2/2564 เนื่องจากค่าระวางที่เป็น Spot Rates ยังคงทะยานสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมถึงค่าระวางที่เป็น Contract ก็เป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยปรับเพิ่มขึ้นกว่า 30% เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 1 ซึ่งคาดการณ์ว่าราคาอาจเริ่มปรับอ่อนตัวลงในปี 2565 แต่คาดว่าอัตราค่าระวางจะยังคงอยู่ในระดับที่สูงกว่าค่าระวางก่อนการเกิดสถานการณ์โควิด-19 โดยอัตราค่าระวางในเส้นทาง East-West ปรับเพิ่มสูงขึ้น 42% และปิดไตรมาส 2 ด้วยค่าระวางที่ปรับสูงกว่าปีที่ผ่านมาถึง 4 เท่า นอกจากนี้ พบว่ายังคงมีความไม่แน่นอนของตารางเรือ เนื่องจากพบปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือในประเทศจีน รวมถึงสหรัฐอเมริกา และอังกฤษ ทำให้สายเรือมีการทำ Blank Sailing เพื่อประคองสถานการณ์ และคาดการณ์ว่าสถานการณ์จะค่อยคลี่คลายหลังไตรมาสที่ 3/2564

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



Subject to Low Sulphur Surcharge (May- Jun. 21): USD 26/TEU และ USD 51/FEU  
(Jul. 21): USD 34/TEU และ USD 69/FEU

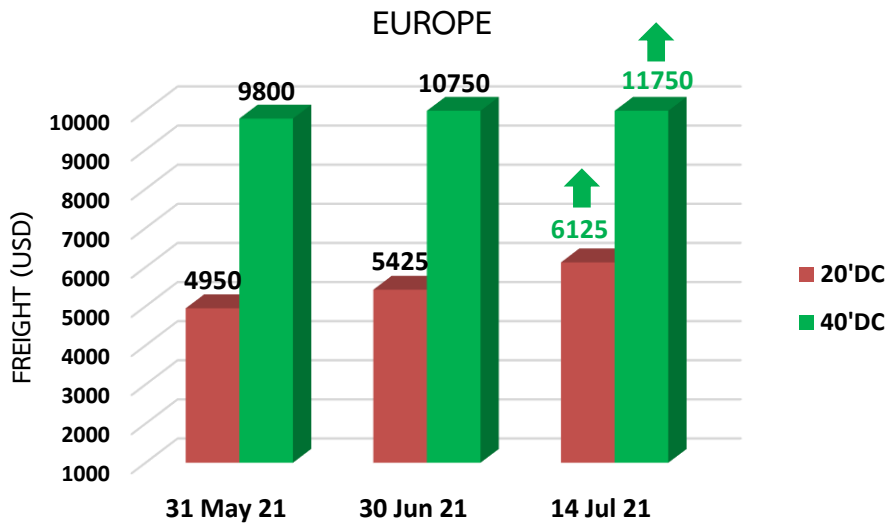
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2564



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (May-Jul 21): USD56/TEU และ USD112/FEU

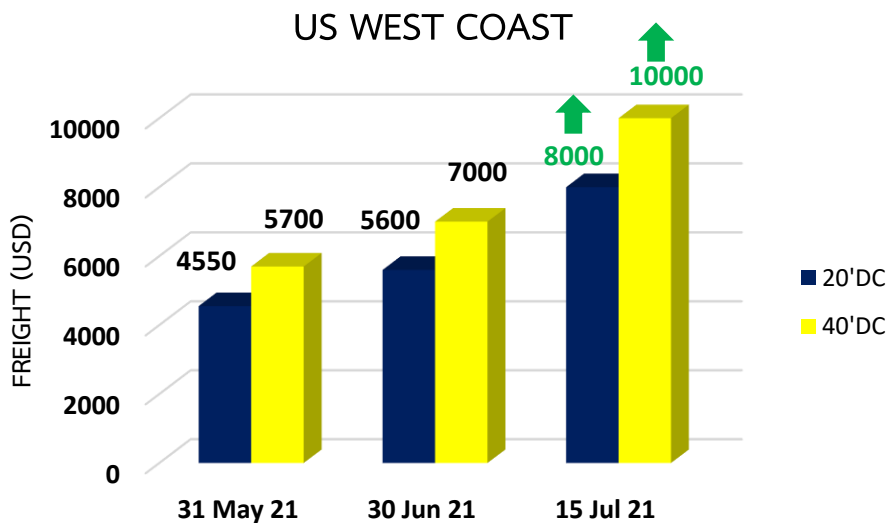
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2564



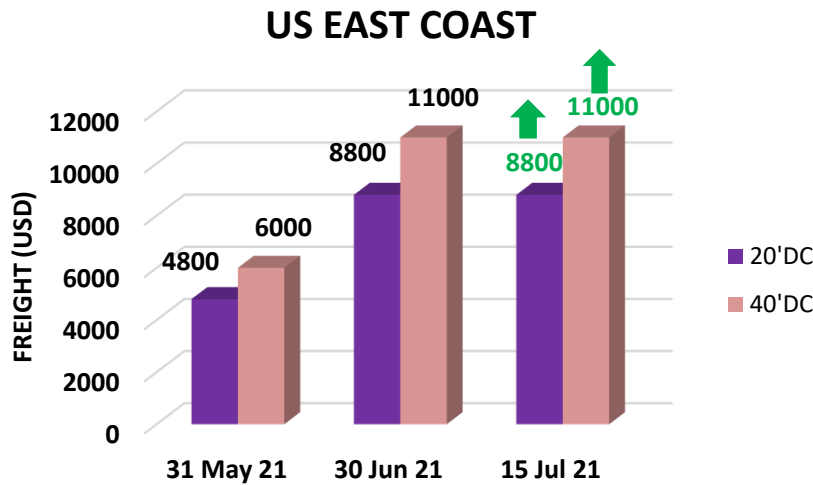
Subject to

- ISOC (May-Jul 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 พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2564



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



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

➤ **รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ**

**สายเรือ Evergreen**

- ประกาศแจ้งให้ทราบเรื่องเรือ Ever Given ที่ขวางคลองสุเอซที่ผ่านมา ภายหลังจากการสอบสวน และตรวจสอบด้านความปลอดภัย หากได้รับ Certificate of Seaworthiness เรียบร้อยแล้ว จะได้รับการปล่อยให้เรือสามารถวิ่งไปเทียบท่าที่ท่าเรือ Rotterdam โดยเมื่อวันที่ 7 ก.ค. 2564 เจ้าของเรือ Ever Given ได้มีการลงนามร่วมกับ Suez Canal Authority เรื่องการชดเชยความเสียหาย และการกักเรือ ซึ่งขณะนี้เรือลำดังกล่าวได้เทียบท่าอยู่บริเวณ Port Said เพื่อทำการตรวจสอบ ซึ่งทำการตรวจสอบแล้วเสร็จในวันที่ 10 ก.ค. 64 และเมื่อเอกสาร Certificate of Seaworthiness เรียบร้อยแล้ว คาดว่าเรือจะสามารถวิ่งเพื่อเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือ Rotterdam ได้ราววันที่ 23 ก.ค. 64 เพื่อขนถ่ายสินค้า

**สายเรือ Zim Line**

- ประกาศแจ้งเรื่องสถานการณ์ US Intermodal การขนส่งในรูปแบบ Inland เข้าไปยังสหรัฐอเมริกา พบปัญหาความล่าช้าในการขนส่ง Land Transportation โดยมีรายละเอียดในแต่ละเส้นทางดังนี้
  - ล่าช้ามากกว่า 7 วัน ได้แก่เส้นทาง Savannah (GA), New York (NY), Charleston (SC), Memphis (TN), Atlanta (GA), Seattle (WA), Tacoma (WA), Los Angeles (CA) และ Columbus (OH)
  - ล่าช้ามากกว่า 4 วัน ได้แก่เส้นทาง Chicago (IL) และ Miami (FL)
 ทั้งนี้ โปรดตรวจสอบข้อมูลกับสายเรืออีกครั้ง หากท่านมีสินค้าในเส้นทางดังกล่าว

**Shipper competition driving up ocean freight rates**

Rates will keep rising while there is more cargo than capacity to ship it, with some cargo owners on long-term contracts and high volumes benefitting from their scale and gaining a significant competitive advantage. A BATTLE of “shippers vs shippers” for equipment and cargo slots is helping to drive up freight rates and being used strategically by some shippers to compete with their rivals. “There are clearly cargo owners now, particularly bigger ones, that have materially better conditions than the smaller ones,” said Vespucci Maritime chief executive Lars Jensen. “I also have a strong sense that some of these larger cargo owners will be using this for strategic competitive advantage.”

Speaking in a webinar, Mr Jensen said that those shippers with high volumes were more likely to have their volumes shipped and at better rates. “Shippers are not all in the same boat,” he said. This meant a large

retailer fighting a small retailer in the same line of business could use a freight rate that is \$5,000 lower than its competitor even if the larger one is still paying far above what it was paying last year.

The smaller competitor that cannot absorb the cost will either lose market share or be driven out of competition. And rates would continue to keep rising as long as this competition occurred and capacity was insufficient for demand. Introducing extra capacity was not possible as all available tonnage was already in use, and the shortage of equipment was being exacerbated by the slowdown of the supply chain rather than any innate shortage of boxes. “It is delays that are pulling capacity out of the market,” he said. “The bad news is that it doesn’t appear that port congestion is getting better, so we won’t get access to more capacity any time soon. “That means that in the short term the only thing that can balance supply and demand is a reduction in demand. Freight rates will continue up until the point where sufficient shippers abstain from booking.” But shippers would still be facing high costs at least until the end of this year, Mr Jensen added.

“If we look at an absolute best case where nothing else untoward happens, there will be a gradual resolution on the bottlenecks, which takes time. If it was only a shortage of containers, it would still take three months to fix.” He pointed to the labour disputes on the US west coast in 2015, where it took six months to work the delayed cargo through the system. “If we are really optimistic, things could be back to normal by the end of November or December in operational terms,” But the coronavirus remained a significant threat, he said.

The disruption at Yantian occurred because of a small number of cases being reported, rather than a large-scale outbreak. “Could we have a situation tomorrow where we have five cases of the delta variant in Shanghai? If that is the case, there is a real risk that Shanghai could be degraded in operations like Yantian was. It is certainly a risk.” Even smaller disruptions that usually meant nothing were now extremely important, he warned. If a vessel has to come out of service, for example, there are no other available to replace it, leading to further delays and removing capacity from the market. “All these small elements will make the problems worse until we get these bottlenecks resolved.”

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

### **Container shipping super cycle driving supply chain rethink**

The prospects are growing of an overtaxed container shipping system by US consumer and manufacturing demand continuing past the usual lull in activity when Chinese factories generally close for Lunar New Year celebrations. Roaring US demand atypically kept many of those factories open last year, and may again when the two weeks of celebrations begin Feb. 12.

With sales already outpacing how fast US retailers can get goods into the country, European forwarders are warning of a similar wave of demand building for Asian goods on the Asia-Europe trade. IHS Markit on June 8 upgraded its US GDP outlook from 6.7 percent expansion, to 7.1 percent, and a June 23 reading of the Flash Eurozone PMI® Composite Output Index, a measure of economic activity, rose from 57.1 in May to 59.2, a 180-month or 15-year high.

“We have been in peak season since June/July last year, and it’s never ending,” Narin Phol, regional managing director, Maersk North America, said during a July 1 media briefing. He added that US importers were worried about capacity into 2022, with some choosing to front-load shipments. He pointed to record-low US retail inventory levels as a further sign that shippers still have plenty of ordering heft. The latest data for the US Census Bureau show that the seasonally adjusted ratio of sales to inventories was at 1.07 in April, down from 1.67 a year prior.

That means US importers are selling products as fast — or faster — than they are importing them. Amid this rush for freight capacity, which is beginning to envelop European importers of Asian-made goods as



well, there are signs that shippers are making major changes to their supply chains. For industry veterans, this may sound like a familiar refrain after a major disruption. The 2014–15 West Coast labor disruption drove more Asian routings to the East Coast, but it did not upend the system, nor did the collapse of Hanjin Shipping in 2016.

Few in the shipping industry think the current level of demand is sustainable, yet each wave of strengthening economic indicators pushes out the day when volume growth tapers off. On a year-over-year basis, US retailers will import 14 percent more in July, 7.5 percent more in August, and 1.7 percent more in September, according to the Global Port Tracker, which is published monthly by the National Retail Federation and Hackett Associates. Those slowing annual growth rates represent comparisons to when volumes began surging to record levels last year.

The extent of the shock — with US importers paying up to four or five times as much on the spot market to import an FEU container from Asia and struggling to get containers out of marine terminals and inland rail hubs for weeks — will linger. Cost concerns, as always, will temper more radical proposals to mitigate the effects of the next shock event, but there is a sense that things will be different as demand becomes more volatile and pricing power shifts further away from shippers to carriers.

#### New thinking for new reality

The COVID-19 pandemic will not stop importers from sourcing in Asia and other low-cost production centers; the economics just do not allow for that. But their waning acceptance of risk may push shippers to a more “blended” approach between localized and global sourcing, according to a report from forwarder DSV and the PARC Institute of Manufacturing, Logistics, and Inventory at Cardiff University. Since 2010, logistics managers have been rethinking their dependence on far-flung supply chains due to rising national protectionism, a slew of natural disasters, and growing carbon footprint reduction mandates. The pandemic, like with many long-building trends, accelerated the focus on prioritizing the continuity of supply.

“The vast majority of companies we spoke with are focused on continuity of supply,” Mike Wilson, executive vice president of global logistics manufacturing services at DSV, told The Journal of Commerce. Logistics operations “still have to be efficient and optimized,” he said. “But they have to maintain continuity of supply in the most efficient way, and that brings it back full circle to the ‘global versus local’ question.”

The small and medium-sized shippers that ECU Worldwide serves have come to expect a “continual feed” of product flowing through their supply chains, said CEO Ted Tudor. The steady churn of demand has driven some full-containerload shippers to the less-than-containerload (LCL) market, and others may continue to tap LCL as a hedge against disruption. For some shippers, LCL enables them to ship Asian goods immediately, rather than waiting for enough items to stuff a full container.

Closer integration of the various freight modes and cargo hand-offs also gives importers some cushion when disruption flares, argues Vincent Clerc, CEO of ocean and logistics at Maersk. Customers with more integrated supply chains — or in which Maersk was managing various links in the supply chain, rather than just the ocean shipping segment — have weathered the last year better than those using multiple, disconnected providers across different modes and geographies, he said.

As Asia sourcing grew, largely thanks to China’s entrance into the World Trade Organization in 2001, supply chains became further splintered into various modules and units, operated by various service providers. Commoditization, unsurprisingly, followed. And that worked generally well in a so-called efficient market in which there were not many supply disruptions, but not in the current market, Clerc said during a media briefing.

He likened the older system to a database with proprietary on-premise mainframes, whereas Maersk sees more shippers tilting toward a system like that of cloud computing, where different infrastructure works

in unison. “The current paradigm around which a lot of the supply chains have been built has outlived its purpose,” said Clerc, who added that the effects of the pandemic have “vindicated” Maersk’s transformation into an integrator, which it began in 2016.

Maersk’s top customers seem to think so, too. Revenue from the top 200 customers in its logistics business in the first quarter jumped 68 percent to \$893 million on a year-over-year basis. Maersk is not the only one targeting a greater stake in customers’ supply chains. Through its tailored solutions strategy, CMA CGM’s logistics revenue rose 25 percent to \$2.14 billion in the first quarter compared with the same period in 2020. CMA CGM took full control of CEVA Logistics, then the 13th-largest third-party logistics provider globally, in 2018; since then, CEVA has launched trans-Atlantic air cargo services and plans to expand its service network to Dubai, Beirut, and Istanbul this summer.

Whether through the use of premium services, such as expedited ocean shipping with guaranteed door delivery, or more integrated offerings, most shippers will not have the foresight or ability to make major changes to their containerized supply chains. But things are changing, even if they cannot respond.

With some shippers looking to tie themselves more closely to Maersk and its capacity, multiyear contracts now account for 35 percent of its North American business, compared with less than 10 percent in years past. Of course, multiyear contracts look more favorable with record container spot rates and higher trans-Pacific service contracts than a year ago, but then again, so does the ability to ensure inventory gets into the country before the winter holidays.

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

#### **South China port disruptions ‘could extend to Christmas’**

Dwell times at the major ports in and around Shenzhen ‘remain disruptively high’, despite trending downward in recent days with the Port of Yantian at full capacity again, highlights freight visibility platform Project44. Dwell times at the major ports in and around the south China city of Shenzhen “remain disruptively high”, despite trending downward in recent days with the Port of Yantian at full capacity again, according to freight visibility platform Project44.

It said the data suggests that disruptions related to China’s COVID-19 quarantine efforts could extend well into the year, impacting seasonal shipments as far out as Christmas. Last month, Chinese authorities restricted operations at the Port of Yantian (YICT) in an effort to slow a COVID-19 outbreak in the region, creating a massive cargo bottleneck at the port. Despite the port now operating at full capacity again, the backlog is affecting the region’s manufacturing sector, presenting a headache for shippers, Project44 noted.

As of 1 July, the rolling seven-day average dwell times at Yantian were 12.9 days for outbound (Port of Loading) and 4.2 days for inbound cargo (Port of Discharge). While high by pre-pandemic measurements, these numbers are well below last month’s high of 25.4 as a port of lading, which occurred on June 22, Project44 noted.

“High port of lading dwell times suggest that port workers are still working their way through a massive backlog of cargo that has built up over the last month, both at the port, and in factories and warehouses across the region,” Project44 highlighted. “This corroborates reports that some factories have paused production due to lack of space, causing further supply chain delays that will be felt for months to come.”

While yard density in Yantian is said to be down to 65% and overall productivity has increased to 85% of normal levels, the impact on Yantian port is also affecting some of the neighboring ports of Shekou, Nansha and Hong Kong. Blank sailings figures are also on the rise heading into July, reaching 17 on 1 July, and 12 on 2 July, Project44 noted. “While these figures are well below last month’s high of 26 blank

sailings, which occurred on 11 June, even in the teens, these blank sailings represent 189,203 and 107,326 TEU of total vessel capacity skipping YICT on the 1st and 2nd (July) respectively”.

Josh Brazil, Vice President of Marketing at Project44, commented: “While we can see that cargo is moving through the port again, this event is shaping up to be one of the most disruptive of the year. This is yet another reminder to shippers that disruptions can happen at any point, and that it’s increasingly important that they gain full visibility into their shipments, diversify and bolster their supply chains, and do everything possible to get ahead of events like these that are inevitable in today’s world.”

Project44 said the data referenced here is sourced from Project44’s freight visibility platform, based on the logistics indicators that the platform tracks. It said the sample data sets referenced do not include all freight movement data tracked by other entities, but said data from Project44’s platform “reflects a statistically significant sample size (from which to) draw conclusions”.

Source: <https://www.lloydsloadinglist.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 2 Jul 2021	Current Index 9 Jul 2021
Comprehensive Index			3905.14	3932.35
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	6786	6741
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	6655	6746
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	4944	5024
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	9254	9356
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3116	3262
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	2768	2838
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	7938	8024
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	4572	4626
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	9379	9449
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	295	292
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	302	296
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	900	880
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	229	227

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ ในภาพรวมปริมาณส่งออกสินค้าจากจีนยังคงอยู่ในปริมาณสูง โดยในเส้นทางยุโรป ที่สถานการณ์โควิด-19 ค่อนข้างคงที่ จำนวนผู้ติดเชื้อมีในระดับต่ำ แต่เนื่องจากการพบการระบาดของสายพันธุ์เดลต้า ซึ่งอาจทำให้มีการกลับมาแพร่ระบาดในยุโรป รวมถึงอังกฤษ ทำให้ไม่มีทางเลือกอื่นนอกจากการยกเลิกมาตรการผ่อนคลายในการควบคุมสถานการณ์ก่อนหน้านี้ โดยปริมาณการขนส่งไปยังยุโรปยังอยู่ในปริมาณสูง ทำให้ปริมาณ Demand และ Supply ค่อนข้างตึงตัว ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา การฟื้นตัวของเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกา ทำให้ปริมาณความต้องการในการขนส่งในเส้นทางมีความผันผวนในระดับสูง ปัญหาเรื่องการขาดแคลนตู้ยังคงมีอยู่ ประกอบกับประสิทธิภาพการทำงานภายในท่าเรือที่ยังได้รับผลกระทบจากโควิด-19 ทำให้ Capacity สำหรับการส่งออกค่อนข้างตึงตัว ในขณะที่เส้นทางออสเตรเลีย มีการกลับมาระบาดของสายพันธุ์เดลต้า อย่างไรก็ตาม มาตรการควบคุมป้องกันเรื่องไวรัสยังคงมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งยังคงอยู่ในระดับคงที่ ส่วนเส้นทางญี่ปุ่นปริมาณการขนส่งอยู่ในระดับคงที่เช่นเดียวกัน และสุดท้ายเส้นทางอเมริกาใต้ สถานการณ์โควิด-19 ในประเทศปลายทาง รวมถึงบราซิลยังคงรุนแรง ทำให้มีปริมาณความต้องการอุปกรณ์ทางการแพทย์ และของใช้จำเป็น ซึ่งทำให้ค่าระวางมีการปรับเพิ่มสูงขึ้น