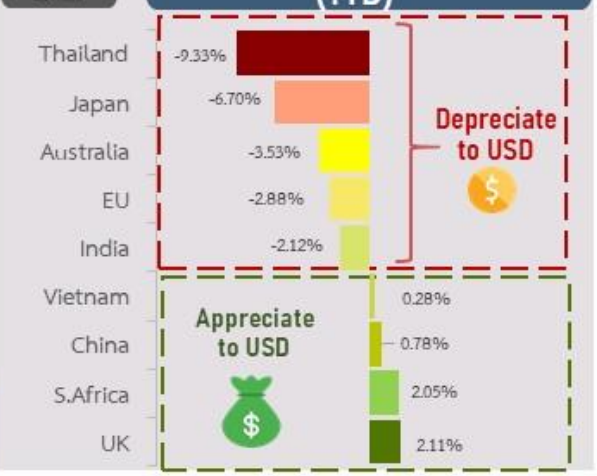
Weekly Briefing (19 Jul 2021)

01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
32.78	38.70	45.16	24.24
CNY	**JPY**	**INR**	**VND**
5.06	0.30	0.44	0.0014

02 Exchange rate trend to USD (YTD)



03 Crude Oil price & Gold (12 – 16 Jul)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	73-75	73-76	71-75

Gold	1,806 – 1829 USD/Ounces

04 Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

Freight Index
(SCFI Comprehensive Index)

9 July 2021	16 July 2021
3,932.35	4,054.42
	+122.07

05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

1. "ล็อกดาวน์-เคอร์ฟิว" ฉุดเศรษฐกิจไทย ธปท.หวั่นยืดเยื้อ หนุนคลังอัดเงินเพิ่ม
   (รายละเอียดเพิ่มเติมปรากฏใน QR Code)
2. เศรษฐกิจจีนชะลอตัวในไตรมาสที่สอง สถานการณ์โควิดยังไม่แน่นอน
   รายละเอียดข่าว : https://cnb.cx/3wEq9I9
3. Developing nations suffer from extreme freight rates
   https://splash247.com/developing-nations-suffer-from-extreme-freight-rates/

Thai National Shippers' Council สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

การอัพเดทค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 28 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)	6,825	12,750	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: 7,160 Premium Rate: 7,000-8,000	Standard Rate: 8,950/9,100 Premium Rate: 10,000		
Thailand - US East Coast	Standard Rate: 8,160 Premium Rate: 8,800	Standard Rate: 10,200/10,500 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 และขณะนี้ยังคงพบปัญหาระวางเรือที่ค่อนข้างแน่น 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 ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนกรกฎาคม ค่าระวางตู้ 20’ ปรับเพิ่มขึ้น 700 USD/TEU และตู้ 40’ ปรับเพิ่มขึ้น 1,000 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 6,825 USD/TEU และ 12,750 USD/FEU โดยขณะนี้ยังคงพบปัญหาการขาดแคลนตู้สินค้าโดยเฉพาะตู้ 40’ และระวางเรือ

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนกรกฎาคม ค่าระวางที่เป็น Standard Rate ฝั่ง West Coast ปรับเพิ่มขึ้น 1,060 USD/TEU และ 1,150-1300 USD/40’, 40’HQ โดยเรียกเก็บในอัตรา 7,160 USD/TEU และ 8,950 USD/40’, 9,100 USD/40’HQ และฝั่ง East Coast ปรับเพิ่มขึ้น 1,460 USD/TEU และ 1,500-1,800 USD/40’, 40’HQ โดยเรียกเก็บในอัตรา 8,160 USD/TEU และ 10,200 USD/40’, 10,500 USD/40’HQ ส่วนค่าระวางที่เป็น Premium Rate อาจสามารถ Apply ได้เฉพาะเรือบางลำ ทั้งนี้ ค่าระวางยังคงอยู่ในอัตราสูง เนื่องจากปัญหาการขาดระวางเรือที่ยังเป็นปัญหาหลัก

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

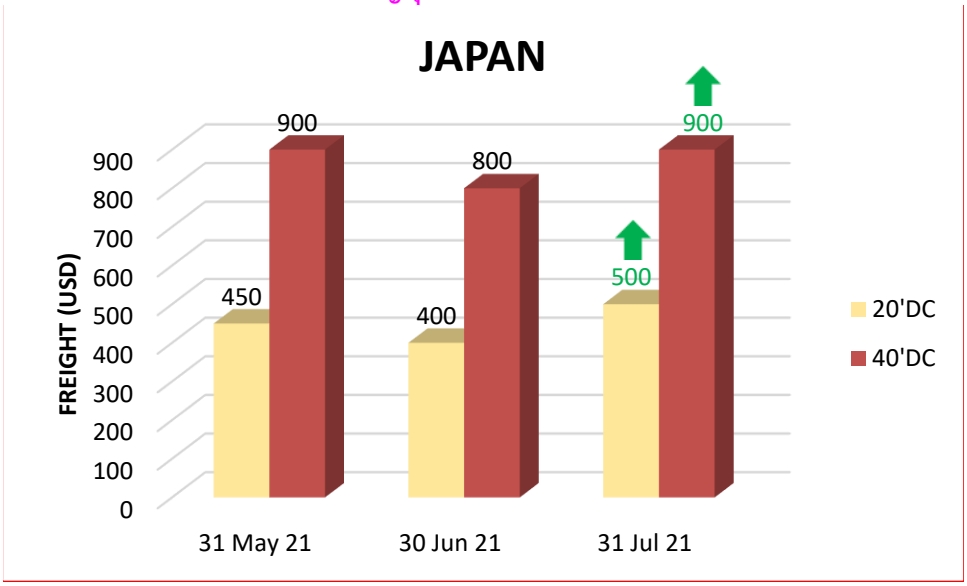
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20’	USD/40’		
Thailand-Hong Kong Thailand-Shanghai	1,100	1,200	USD 55/TEU, USD 105/FEU	Effective till 31-Jul-2021
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,300-1,400	1,500-1,700	USD 27/TEU, USD 54/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)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

หมายเหตุ: สถานการณ์ Reefer Shipment เส้นทางเอเชีย พบว่าปริมาณตู้สินค้ายังพอมีที่สามารถให้บริการได้ แต่พบปัญหาขาดแคลนระวาง ในขณะที่เส้นทางยุโรประวางเรือค่อนข้างแน่น สายเรืออาจไม่สามารถรับจองระวางได้มากนัก

➢ **สรุปภาพรวมสถานการณ์ค่าระวาง (Freight Rates Outlook)**

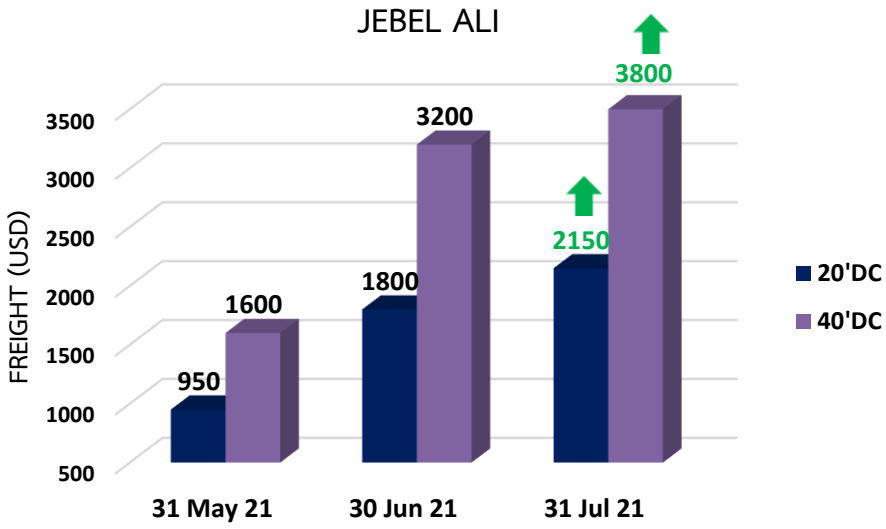
อัตราค่าระวางทำสถิติสูงสุดในไตรมาส 2/2564 เนื่องจากค่าระวางที่เป็น Spot Rates ยังคงทะยานสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมถึงค่าระวางที่เป็น Contract ก็เป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยปรับเพิ่มขึ้นกว่า 30% เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 1 ซึ่งคาดการณ์ว่าราคาอาจเริ่มปรับอ่อนตัวลงในปี 2565 แต่คาดว่าอัตราค่าระวางจะยังคงอยู่ในระดับที่สูงกว่าค่าระวางก่อนการเกิดสถานการณ์โควิด-19 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

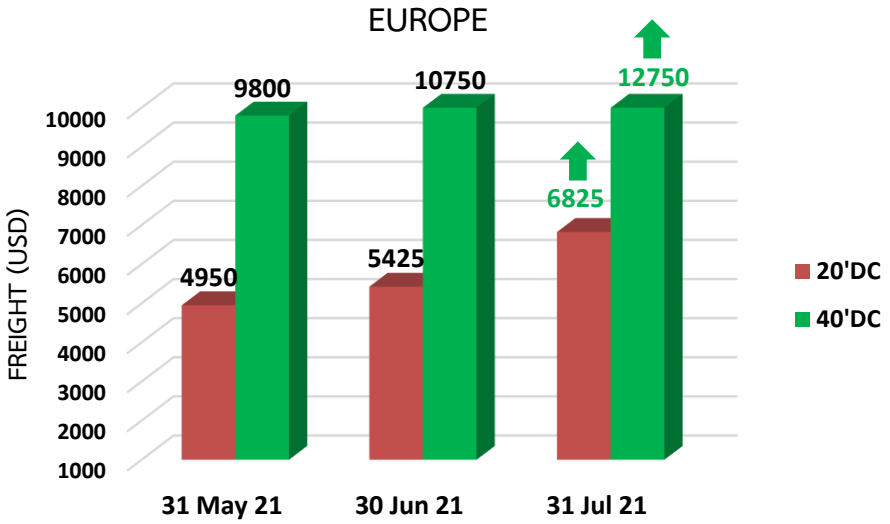
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2564



Subject to

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

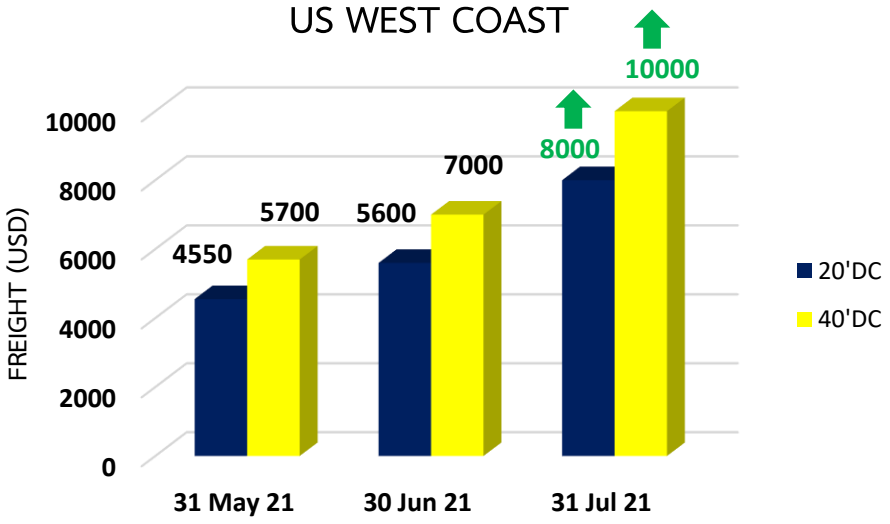
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2564



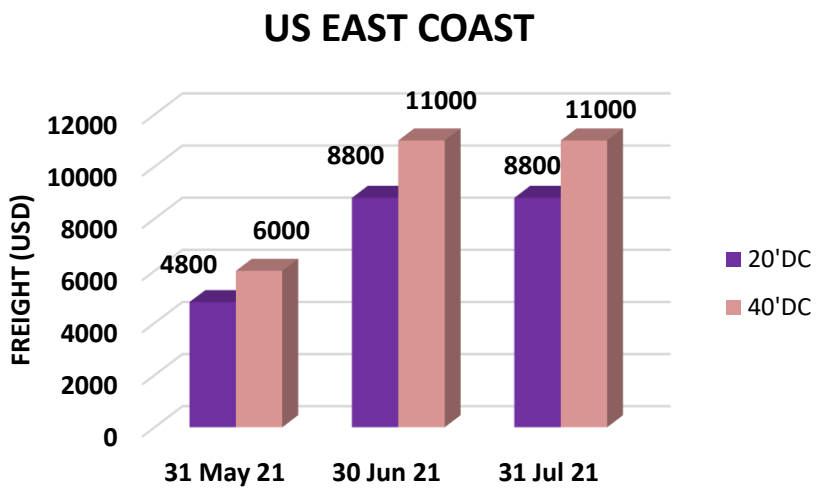
Subject to

- ISOCC (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 ONE

- ประกาศแจ้งยกเลิกการเรียกเก็บค่า Congestion Surcharge สำหรับสินค้าประเภท Reefer Shipment ไปยังท่าเรือ Yantian ในประเทศจีน เนื่องจากสถานการณ์การดำเนินงานภายในท่าเรือเริ่มกลับเข้าสู่ภาวะปกติ โดยเริ่มมีผลตั้งแต่วันที่ 19 กรกฎาคม 2564

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งเรื่องการงดรับจองระวางชั่วคราว สำหรับ Reefer Shipment ไปยังท่าเรือ Lianhuashan, Jiaoxin และ Zhanjian ในประเทศจีน เนื่องจากผลกระทบของการแพร่ระบาดของไวรัส ส่งผลต่อการทำงานภายในท่าเรือ หากท่านมีสินค้าในเส้นทาง โปรดติดต่อสอบถามข้อมูลจากสายเรือโดยตรง
- ประกาศแจ้งการเรียกเก็บค่า Port Congestion Surcharge ในอัตรา EUR 20/TEU สำหรับสินค้าที่นำเข้า และส่งออกไปยัง ECT และ RWG ในท่าเรือ Rotterdam ด้วย Feeder Service เนื่องจากปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือ ทำให้ประสิทธิภาพในการทำงานลดลง โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม 2564

สายเรือ Evergreen และ Cosco

- ประกาศแจ้งความคืบหน้าเรื่องการเตรียมการเทียบท่าของเรือ Ever Given ที่ขวางคลองสุเอซ และเพิ่งได้รับการอนุมัติการปล่อยเรือ โดยมีกำหนดเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือ Rotterdam ในวันที่ 28 กรกฎาคม 2564 เพื่อนำสินค้าลง และในวันที่ 2 สิงหาคม 2564 มีกำหนดจะเทียบยังเทอร์มินอล Euromax ในท่าเรือ Rotterdam เพื่อ Discharge สินค้าที่จะ Transit ต่อไปยังท่าเรือ Hamburg ส่วนในวันที่ 3 สิงหาคม 2564 เรือจะเทียบท่ายังท่าเรือ Felixstowe เพื่อขนถ่ายสินค้าลง

สายเรือ OOCL

- ประกาศเปลี่ยนแปลงวันและเวลาการทำงานเคาน์เตอร์เซอร์วิสสาขากรุงเทพชั้น 31 ตึกโอเชี่ยนทาวเวอร์ 2 เพื่อให้เป็นไปตามมาตราการดูแลสถานการณ์โควิด 19 ในเขตพื้นที่สีแดงเข้ม โดยเคาน์เตอร์เซอร์วิสสาขากรุงเทพ จะเปิดทำการเฉพาะวันอังคารและวันพฤหัสบดี ตั้งแต่เวลา 8.30-15.30น โดยมีผลตั้งแต่วันอังคารที่ 20 กรกฎาคม 2564 เป็นต้นไป หากต้องการข้อมูลเพิ่มเติม สามารถติดต่อสอบถามยังฝ่ายบริการลูกค้าที่ท่านติดต่อ

สายเรือ APL

- ประกาศแจ้งการเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge สำหรับสินค้าจากเส้นทางเอเชีย ไปยังสหรัฐอเมริกา โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 540/TEU และ USD 600/FEU มีผลตั้งแต่วันที่ 15 สิงหาคม 2564

Ocean rates continue to climb as peak season heats up

Listed spot prices rise further this week, with lines adding ever-higher surcharges – including a 'value added surcharge' of US$4,000 per 20' or US$5,000 per 40' container for all FAK cargo ex-China to North America from one carrier. Demand for ocean freight capacity on key trades continues to outstrip supply as peak season heats up, pushing listed Asia-North Europe spot freight rates past the US$13,000/FEU mark, "and sending Europe to South America rates spiking more than 30% since last week", the latest spot market figures and analysis from digital freight platform Freightos indicate.

That 30% rise in Europe to South America rates this week follows an 18% increase last week, with Freightos speculating that the increase on those lanes are likely to be due to capacity is being diverted to more-lucrative ex-Asia lanes – a trend others have been anticipating in recent days. Freightos noted that transpacific capacity, in particular, "is so constrained that most bookings – if they can be made at all – are relying on offline bidding wars", although those have also been a feature for many months on Asia-Europe trades, freight forwarders report – with extra fees such as loading guarantees adding thousands of dollars per feu to shipping costs.

Freight sources report that lines are finding increasingly creative ways of adding or naming such surcharges. For example, Hapag-Lloyd today announced that it will implement a 'Value Added surcharge' (VAD) of US$4,000 per 20' container or US$5,000 per 40' container for all cargo moving under its regular FAK guidelines ex China to North America. It said the move was "due the continuation of extraordinary demand from China and the resulting operational challenges along the transport chain". It said this surcharge "will not affect any mid-term or long-term contracts and is meant to replace some other ad hoc surcharges like the SGF (Shipment Guarantee Fee)".

The VAD surcharge will be implemented effective 15 August and to be paid under collect basis at US and Canada destinations. Freightos noted that spot rates from Asia to the US East Coast and the Mediterranean were broadly level this week – although it noted that "planned mid-month GRIs and Peak Season Surcharges could continue to push prices up soon".

Meanwhile, it reported that Asia to North Europe prices climbed 9% past the $13,000/FEU mark this week, while rates from Europe to the East Coast of South America "spiked by nearly a third to more than $3,000/FEU, likely a result of capacity being diverted to the ex-Asia lanes".

Freightos noted that Asia-US West Coast rates are still twice their level last July when rates had already started to climb. "And capacity on this lane in particular is so constrained and demand so strong that securing capacity at any price is a challenge, with most bookings relying on offline bidding wars and relationships." It highlighted that National Retail Federation data showed that June retail ocean import volumes were down 8% from the record set in May, but were still 19% higher than in June 2019. Volumes are projected to climb to an August early peak of peak season 2021, approaching May's record – a possible indication that importers are placing orders early to avoid delays of holiday merchandise.

Freightos noted that ocean imports are then expected to ease gradually through November; "but with double-digit percent increases compared to 2019 in each of these months, this decline may not result in a significant reduction in rates or delays". And though air cargo rates from Asia to the US and Europe remain about double their typical levels for this time of year on most major lanes, "with ocean rates spiking, a recent IATA analysis shows air cargo is now 'only' about six times more expensive than ocean freight, compared with a normal spread of about twelve times. Even at these rates, though, some shippers desperate for inventory are shifting from ocean to air, an indication of how strained the industry is at the moment."

Disruptive world events

Container shipping analyst Lars Jensen, CEO of Vespucci Maritime, today noted that a recent string of unfortunate global events was continuing to add to bottlenecks in the supply chain and "hindering a reversal to normality". He highlighted the latest of these, with wildfires in Canada impacting rail services to and from the West Coast port of Vancouver; civil unrest in South Africa shutting down ports, depots and trucking in some places; and another vessel out of action due to an accident. The MOL Charisma, serving ONE's East Coast 5 (EC5) service, ran aground shortly after departing Vung Tau on 5 July, although the vessel was subsequently refloated and is currently at anchorage in Vung Tau. "But at least on the positive side, (the) Yantian situation is improving," noted Jense, highlighting that ONE had stopped its congestion charge for reefers at the south China port.

Meanwhile, Drewry's World Container Index across eight major East-West trades saw its composite index increase 1% or $87 this week, with the index more than four times (+339%) higher than a year ago. The average composite index of the WCI, assessed by Drewry for year-to-date, is $5,871 per 40ft container, which is $3,799 higher than the five-year average of $2,073 per 40ft container.

Spot rates on Shanghai to Rotterdam continue to increase by 1% or $159 and reached $12,954 for a 40ft box. Similarly, spot rates on Shanghai to New York and Shanghai to Los Angeles increased $117 and $102 to stand at $11,825 and $9,733 per feu respectively. Freight rates from Los Angeles to Shanghai grew 2% or $32 to $1,358 per 40ft container. However, Rotterdam to Shanghai and New York to Rotterdam rates remain stable at their previous week's level. Drewry expects rates "to increase further in the coming weeks, but at a slow pace".

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

FMC, DOJ agree to cooperate on antitrust issues

Following Friday's executive order, US federal maritime regulators and the US Department of Justice (DOJ) on Monday agreed to increase cooperation between the agencies on antitrust issues, sending a warning to container lines of increased scrutiny.

According to the first memorandum of understanding (MOU) between the Federal Maritime Commission (FMC) and the DOJ, the agencies will hold regular discussions and review enforcement activities and the work of regulatory agencies. The agreement creates a framework for DOJ and FMC officials to share information and expertise when relevant and useful to monitoring and enforcing shipping law.

As part of a broader effort to inject more competition into the US economy, President Joe Biden on Friday signed an executive order urging the FMC to crack down on unfair carrier practices, particularly unreasonable detention and demurrage, and to work with the DOJ. While specifics of the MOU are not yet known, the agreement is striking in that the DOJ has not shied away from criticizing carriers' antitrust immunity. The DOJ in the past has issued statements of concern when FMC commissioners voted to allow major vessel-sharing agreements, or alliances, to take effect. Through alliances, container lines can pool their cargo to make better use of their larger vessels, but they still compete with both alliance and non–alliance members.

The DOJ and FMC have shared information in the past, notably in the early 2000s when the European Commission was determining whether to extend an antitrust block exemption, and during major container line mergers, said a maritime attorney who asked not to be identified. The MOU will enable the FMC to get the DOJ's perspective on whether it has enough of a case showing an agreement violates the Shipping Act of 1984 to seek a federal injunction from a judge, and potentially how such a case could be strengthened. The FMC has only sought an injunction once, when in 2008 it pursued a preliminary injunction on the ports of Los

Angeles and Long Beach Clean Truck Program. A federal court denied the injunction the following year. The FMC and DOJ will meet at least once annually, according to the MOU.

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

Shippers urged to book early for this peak season

With the current strong demand for space and limited capacity likely to extend to the end of this year, cargo owners with pending orders are advised that 'the chance of current market rates softening significantly are slender' – and to seek the best options available now to protect their supply chains. Cargo owners are being urged to book early for this year's air and ocean freight peak seasons, with the current strong demand for space and limited capacity likely to extend into next year – along with high prices.

In a customer briefing today, UK-based freight forwarder Metro Shipping highlighted to customers that "as we enter the traditional peak season for ocean and air freight, it is critical that you book your shipments at the earliest opportunity, which is why forecasting is a key component within the current market". It noted that the "early start of the sea freight peak season and its likely extension through 2021 – and possibly up to the Lunar New Year in 2022 – means the chance of current market rates softening significantly are slender, particularly as disruption in any region creates more congestion and delays, pressuring prices as shippers try to secure scarcer slots".

Multiple freight and logistics sources have also indicated to *Lloyd's Loading List* that they expect the current market rates to remain firm this year in ocean and air freight, with demand expected to continue to exceed the currently available constrained capacity in both modes. Where cargo owners have the chance to ship, Metro noted that "many importers have already started to move Christmas orders, to get their goods in the warehouse early, or at least on time. However, this is coming with a premium to the budgeted cost."
Other sources have noted that this tendency to order early for this peak season is already adding to the current squeeze on available freight capacity supply.

Early peak season

Metro added that "this Covid-driven phenomenon is contributing to the early peak season we are seeing and means a continuation of high freight rates, and increased demand as shippers struggle to find space for their cargoes, whether by ocean freight, air freight, rail or overland. And with the supply chain disruptions from the Suez Canal blockage and Yantian port partial-closure continuing to impact pricing and equipment availability, more incidents, accidents or disruptions will have disproportionate impacts."

Metro noted that with global port and inland infrastructure "already at full capacity or exceeded, at many locations there is simply no possibility of handling more volume and the lines continue to struggle to recover equipment or even get a berthing window. It is easier for them to take a vessel out and blank a sailing, rather than operate all their vessels and add to the congestion. Many shipping lines are struggling to get their schedules realigned which has a significant impact on consistency and predictability of service." And it highlighted that the record-breaking rates being seen on the spot market are not expected to come down, as long as shippers are willing to pay premiums to secure space, in a restrained environment.

As highlighted yesterday in Lloyd's Loading List Metro noted that even the biggest shippers (beneficial cargo owners – BCOs) and forwarders with contracted volumes are impacted, highlighting that "although contracts are being honoured by most carrier partners, there is limited to no flexibility on the volume side. In the worst cases, carriers are only honouring agreements for a percentage of the agreed volume, meaning further negotiation and alternative solutions need to be sought." While the very largest shippers, such as the supermarket retailers, will generally be secure, "even they will not get additional boxes moved against the

tender rate", Metro noted, while "smaller volume contract holders have been cut off by the lines and forced onto the spot market completely – alongside those shippers who held off contract negotiations this year in the hope that freight rates might fall after Chinese New Year in 2021. It did not happen."

Metro added: "Both groups have been badly hit by higher rates in 2021 and will now be trying to guess what next year might offer. With no signs of the situation easing, contracts will be agreed in a sellers' market, where the carriers have no inclination to negotiate, and are quite happy to push BCO's into the FAK market and 1,000 boxes a year is now considered paltry." The company noted that "with strong demand for space and limited capacity likely to extend into next year, we encourage shippers with pending orders to contact us now, to get the most attractive options and protect their supply chain".

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 9 Jul 2021	Current Index 16 Jul 2021
Comprehensive Index			3932.35	4054.42
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	6741	7023
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	6746	6893
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	5024	5334
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	9356	9655
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3262	3373
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	2838	3002
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	8024	8025
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	4626	4680
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	9449	9383
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	292	287
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	296	284
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	880	870
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	227	229

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ ในภาพรวมปริมาณส่งออกสินค้าจากจีนยังคงอยู่ในปริมาณสูง โดยอัตราค่าระวางค่อนข้างคงที่ สำหรับเส้นทางยุโรป เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดในยุโรปค่อนข้างคงที่ ภาคการผลิตในบางประเทศเริ่มฟื้นตัว พร้อมความต้องการสินค้าในปริมาณมาก ซึ่งยังคงมีความต้องการสินค้าประเภทอุปกรณ์ทางการแพทย์ และสิ่งของที่จำเป็นในการใช้ชีวิต ทั้งนี้ สถานการณ์ความหนาแน่นภายในท่าเรือเริ่มรุนแรงขึ้น เนื่องจากมาตรการป้องกันไวรัส เนื่องจากสายพันธุ์เดลต้า เริ่มส่งผลกระทบกับหลายประเทศไทยยุโรป ในขณะที่เส้นทางสหรัฐอเมริกา พบว่าสถานการณ์เรื่องการระบาดอยู่ภายใต้การควบคุม ยังคงมีความต้องการสินค้านำเข้าในปริมาณสูง ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าปริมาณการขนส่งอยู่ในระดับสูง เช่นเดียวกับเส้นทางญี่ปุ่นที่มีความต้องการขนส่งสินค้าในระดับที่คงที่ และสุดท้ายในเส้นทางอเมริกาใต้ หลายประเทศยังคงพบการแพร่ระบาดของไวรัส ทำให้ความต้องการสินค้าประเภทอุปโภคบริโภค และอุปกรณ์ทางการแพทย์ยังมีปริมาณสูง ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสูงขึ้นตามไปด้วย