

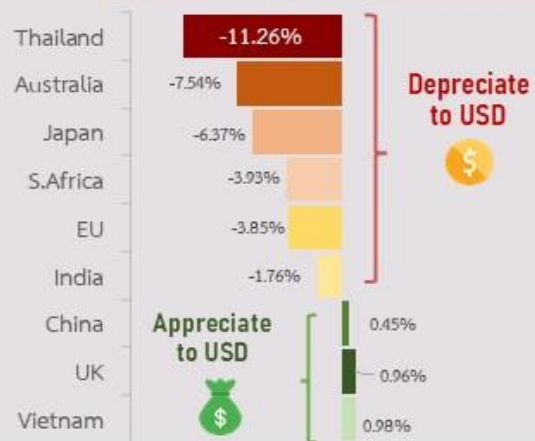
Weekly Briefing (23 Aug 2021)



01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
33.38	39.05	45.47	23.81
CNY	JPY	INR	VND
5.13	0.30	0.45	0.0015

02 Exchange rate trend to USD (YTD)



03 Crude Oil price & Gold (16 - 22 Aug)

	Oil	OPEC	Brent	WTI
	USD/Barrel	66-70	65-70	62-68



	Gold	1,783 - 1,790
	USD/Ounces	



04 Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)	
13 August 2021	20 August 2021
4,281.53	4,340.18
+58.65	

05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

1. Fed ส่งสัญญาณลด QE
 รายละเอียดข่าวเพิ่มเติม: <https://on.wsj.com/3sAkouC>
2. สนพ. คาดความต้องการใช้พลังงานปี 64 อาจเพิ่มขึ้น
 รายละเอียดข่าวเพิ่มเติม: <https://bit.ly/3gpNBDs>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 33 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 57/TEU, USD 115/FEU	Effective till 31-Aug-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 33/TEU, USD 67/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	2,700	4,700	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	1,900	2,900	ISOCC: USD 45/TEU, USD 90/FEU	
Thailand - Melbourne	2,350-2,450	4,700-4,850	FAF: USD 95/TEU, USD 190/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	4,000	7,000	Subject to ISOCC USD 94/TEU, USD 188/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	7,025	12,950	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: 9,160	Standard Rate: 10,950/11,100		
Thailand - US East Coast	Standard Rate: 10,160 Premium Rate: 12,000	Standard Rate: 12,200/12,500 Premium Rate: 15,000		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนสิงหาคม 2564 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ แต่มีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า Low Sulphur Surcharge โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 500 USD/TEU และ 900 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 400 USD/TEU และ 700 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 400 USD/TEU และ 800 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 500 USD/TEU และ 900 USD/FEU ซึ่งขณะนี้ยังคงพบปัญหาการระวางเรือที่ค่อนข้างแน่น

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU โดยค่าระวางอยู่ที่ 4,000 USD/TEU และ 7,000 USD/FEU

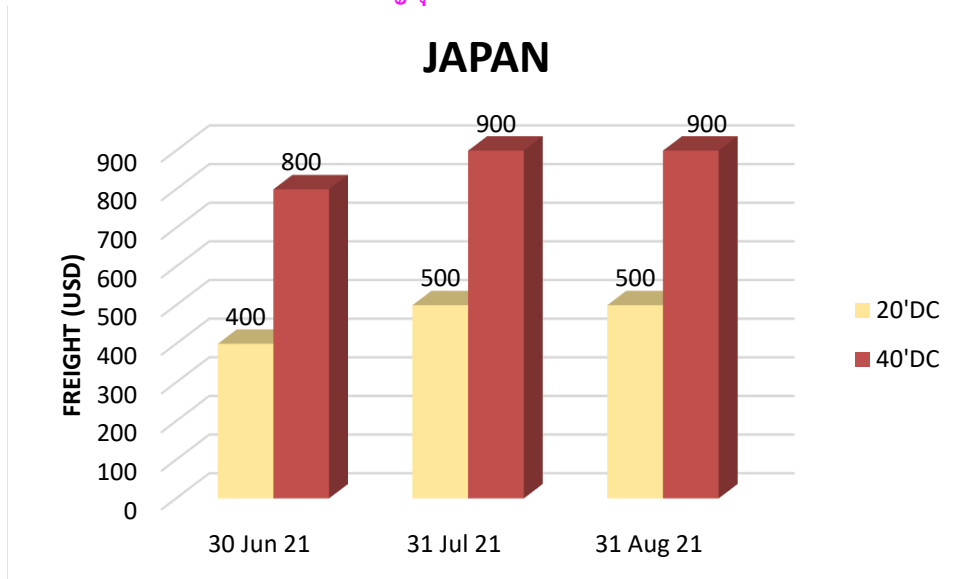
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 400 USD/TEU และ 800 USD/FEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 2,350-2,450 USD/TEU และ 4,700-4,850 USD/FEU และมีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า Low Sulphur Surcharge ในขณะที่เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนสิงหาคม ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 200 USD/ตู้ ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 7,025 USD/TEU และ 12,950 USD/FEU โดยขณะนี้ยังคงพบปัญหาการระวางเรือเต็ม ต้องทำการจองล่วงหน้า

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนสิงหาคม ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 1,000 USD/ตู้ ทั้งฝั่ง West Coast และ East Coast โดยค่าระวางที่เป็น Standard Rate ฝั่ง West Coast อยู่ที่ 9,160 USD/TEU และ 10,950 USD/40', 11,100 USD/40'HQ และฝั่ง East Coast ค่าระวางอยู่ที่ 10,160 USD/TEU และ 12,200 USD/40', 12,500 USD/40'HQ ส่วนค่าระวางที่เป็น Premium Rate อาจสามารถ Apply ได้เฉพาะเรือบางลำ ซึ่งราคา Premium Rate ของฝั่ง East Coast อยู่ที่ 12,000 USD/TEU และ 15,000 USD/FEU ซึ่งสถานการณ์ปัจจุบันยังคงพบปัญหาการระวางเรือเต็ม ขอให้วางแผนการจองล่วงหน้า

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

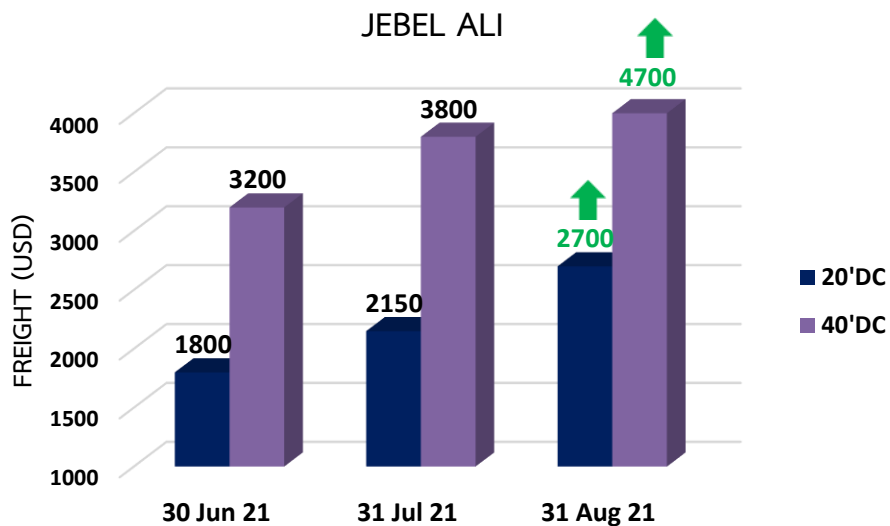
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	900	1,000	USD 87/TEU, USD 173/FEU	Effective till 31-Aug-2021
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,300-1,400	1,500-1,700	USD 27/TEU, USD 54/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRM, FRLEH)	8,500	12,000	OBS: USD 225/TEU, USD 450/FEU +	
London Gateway / Southampton	9,500	13,000	PSS: USD 500/TEU, USD 1,000/FEU	

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



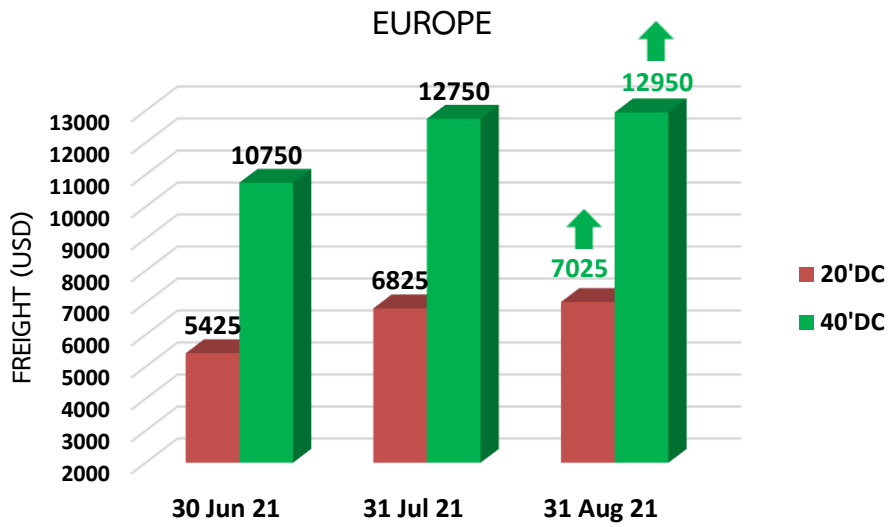
Subject to Low Sulphur Surcharge (Jun. 21): USD 26/TEU และ USD 51/FEU
 (Jul. 21): USD 34/TEU และ USD 69/FEU
 (Aug. 21): USD 57/TEU และ USD 115/FEU

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



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

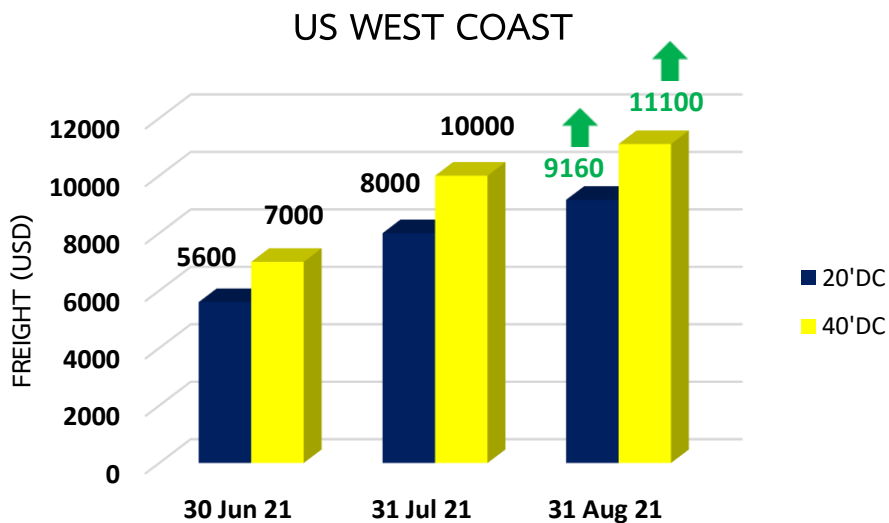
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2564



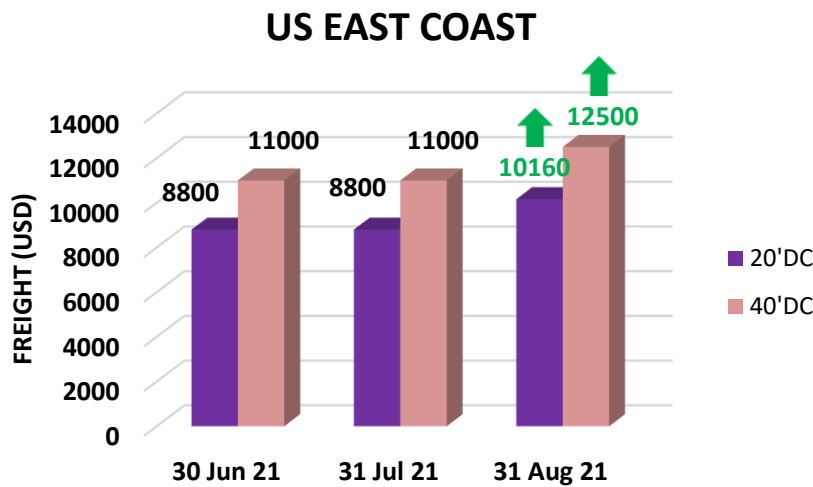
Subject to

- ISOC (Jun.-Aug. 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 มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2564



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



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

Hopes rise for resumption of operations at Meishan Terminal in Ningbo

Port authorities in Ningbo-Zhoushan are planning a gradual reopening of the terminal which was closed on 11 August after a worker tested positive for Covid-19. As congestion worsens outside China’s ports, the industry has welcomed the news that the port authority in Ningbo is planning a phased resumption of services at Meishan Terminal.

Peter Sand, chief shipping analyst at BIMCO, said he had heard that there will be a gradual reopening “sometime next week”. He warned however that “this does not mean that everything will be as it was before lockdown” as it would take some time for full operations to resume. He also noted that he had heard main carriers are omitting for rest of August even if they do not call at Meishan Terminal. “They want to avoid getting caught in the congestion at anchorage.” Data provided by project44 shows that a large volume of container ships (41 as of 17 August) at anchor are waiting for berth space outside Ningbo-Zhoushan.

The provider of digital supply chain visibility noted: “Port authorities had previously signalled a possible reopening date of 6 September, but if a phased reopening begins this week to tackle the backlog, a full resumption of operations may be possible by the beginning of September.” Operations at Meishan container terminal were suspended on 11 August after a single case of Covid-19 was reported among the staff. Since then, no new cases have been detected, according to health authorities.

The Meishan terminal handles about one quarter of the port’s container cargo. According to project44 data, the average number of weekly port calls to Ningbo plummeted 22% from nearly 188 container vessels to 146 last week which coincides with the volume of container cargo the terminal handles. Since 20 July, the number of newly reported cases of Covid-19 has compelled the Chinese government to re-enforce restrictions to reduce the surge in the spread. According to project44, most ports in the country ask for a nucleic acid test (NAT) for the entire crew with vessels anchored until negative results are confirmed.

Many ports in the country have also made it compulsory for vessels to quarantine for 14-28 days if they were previously berthed in India or were part of any crew change process within 14 days of arriving in China. This is the second shutdown of at a major Chinese port after the Yantian Port closure in Shenzhen for over a month in May after a sudden virus outbreak, stoking initial fears of additional supply chain disruptions.

However, according to project44 data, the effects of the Ningbo shutdown are not nearly as significant as the Yantian shutdown.

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

Seoul acts to ease cargo bottlenecks and boost SMEs in tough peak season

The Korean government has again intervened in the container shipping market amid rising concern that smaller shippers (SMEs) will be starved of slots during the peak season. Every Korean liner operator is to mobilise all available vessels for nine transpacific and four South-east Asian extra loaders this month. And, expecting tight shipping capacity to persist into the fourth quarter, HMM and SM Line, Korea's only ocean-going carriers, will deploy at least six ad hoc transpacific sailings every month from October.

Meanwhile, the Ministry of Oceans and Fisheries has directed flagship carrier HMM to double the number of reserved slots for SMEs on its transpacific extra loader services and the Ministry of Trade, Industry and Energy will increase capacity for Korea-South-east Asia sailings.

To make it happen, Korean feeder operators will be asked to operate Korea-Japan sailings jointly to free-up ships to cater exclusively for SMEs. Ministries said last week the peak season had aggravated Korean exporters' logistical difficulties. Government incentives will also be available to liner operators with a year-on-year increase in export cargo to North America, Europe, and South-east Asia, the funds coming from port authorities.

Korean Air Lines and Asiana Airlines have also been asked to increase transpacific cargo flights, from 3,196 in the first half of this year to 3,300 in the second half. By next month, the temporary storage area for containerised exports in Busan's New and North ports will be expanded and a permanent storage facility will be built in the complex behind the New port within the year. In addition, besides the 60,000 containers ordered by HMM and SM Line this year, 13,800 boxes will be supplied this year.

From the end of this month, the Korean SMEs and Startups Agency will disburse loans to SMEs to cover rising logistics costs. Each SME can borrow up to around \$850,000, with a five-year maturity at an annual interest rate of 2.65%. The Export-Import Bank of Korea will support this initiative with \$25.4m. Minister of Trade, Industry and Energy Moon Sung-wook said: "We will continue to strive to resolve logistics difficulties by support measures such as securing ships and subsidizing freight rates through the emergency response task force of related ministries."

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

US ports set to break records in August as number of services rise

Additional West Coast services and retailers stocking up early for Christmas are predicted to drive record monthly volumes through US ports. The number of distinct services on the Asia North America West Coast trade lane is the highest it has been in the last ten years, said Alan Murphy, CEO, Sea-Intelligence.

"Following a dip in the number of distinct services on Asia-NAWC due to the pandemic, there was a steady increase on the trade lane, with 39 weekly liner services offered in August 2020, rising to 42 by December 2020, and finally to 53 from August 2021 onwards. "This is the highest that this figure has been on the trade lane in the 2012-2021 period. We found that this increase is driven by the non-alliance services, which increased sharply from 9-11 weekly services in 2017-2020 to 23 in August 2021. He said that from a pre-pandemic base of 10 weekly non-alliance services, 13 new non-alliance services have been launched in the trade lane, 12 of which made the first departure in 2021.

"All of these services were standalone services, i.e. the operating carrier has full allocation of the capacity on board each vessel, with 3 of these services offered by newcomers on the trade (two by CU Lines

and one by BAL Container Lines).” Murphy added that with container supply unable to match demand, and high freight rates, there is an obvious benefit to be had by the carriers. “Our analysis showed that carriers are perhaps looking to benefit from the current environment, offering standalone services, knowing that not only will they be able to fill up the vessels, but will also be able to get very high freight rates for them.”

Record volume through ports

With these new services, and record demand from US retailers, it is no surprise that volumes through US container ports will reach a record-breaking 2.37m TEU in August, according to the monthly Global Port Tracker report released by the National Retail Federation (NRF) and Hackett Associates. This would be the largest number of containers imported during a single month since NRF began tracking imports in 2002. The previous high was 2.33m in May 2021.

August is traditionally the beginning of the peak season when retailers stock up on holiday merchandise each year, but NRF believes demand will be higher than usual as companies try to beat any continuing problems in the supply chain. “Many retailers are moving up their shipments this year as part of their risk mitigation strategies to ensure that sufficient inventory will be available during the holidays.”

NRF Vice President for Supply Chain and Customs Policy Jonathan Gold said: “Strong consumer demand has outpaced supply chain operations since late last year and could remain a challenge as the holidays approach. The continuing lack of labour, equipment and capacity has highlighted systemic issues and the need to create a truly 21 century supply chain to ensure resiliency against the next major disruption. “Passage of infrastructure legislation currently pending in Congress is a key step in that direction. We need continued focus by the administration to help address these issues as well.”

“The strain of the continuing economic expansion is putting considerable pressure on the logistics supply chain,” Hackett Associates founder Ben Hackett said. “We’re seeing a lack of shipping capacity combined with port congestion as vessels line up to discharge goods from both Asia and Europe. “Delays are stretching to landside as port terminals struggle with space shortages, and labour challenges are affecting ports, railroads and trucking companies alike. This part of the recovery is not a pretty sight.”

U.S. ports covered by Global Port Tracker handled 2.15m TEU in June, the latest month for which final numbers are available. That was down 7.8 percent from May but up 33.7 percent from a year earlier, when many shops were closed because of the pandemic. Ports have not reported July numbers yet, but Global Port Tracker projected the month at 2.22m TEU, which would be up 15.7 percent from the same time last year.

September is forecast at 2.21m TEU, up 4.9 percent year-over-year; October at 2.15m TEU, down 3 percent for the first year-over-year decline since July 2020; November at 2.07m TEU, down 1.5 percent, and December at 2.02m TEU, down 4.1 percent. The first half of 2021 totalled 12.8m TEU, up 35.6 percent from the same period last year. For the full year, 2021 is on track to total 25.9m TEU, up 17.5 percent over 2020 and a new annual record topping last year’s 22m. Cargo imports during 2020 were up 1.9 percent over 2019 despite the pandemic.

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 13 Aug 2021	Current Index 20 Aug 2021
Comprehensive Index			4281.53	4340.18
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	7407	7398
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	7051	7080
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	5744	5927
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	10452	10876
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3643	3720
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	3717	3772
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	8280	8267
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	5322	5845
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	9820	9845
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	274	275
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	274	278
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	866	860
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	189	184

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ เนื่องจากการกลับมาระบาดของไวรัสสายพันธุ์เดลตาในยุโรป และสหรัฐอเมริกา ทำให้สถานการณ์ และมาตรการในการต้านไวรัสเข้มงวดมากขึ้น ซึ่งในภาพรวมปริมาณการขนส่งสินค้าจากจีนยังคงอยู่ในระดับสูง โดยอัตราค่าระวางในหลายเส้นทางปรับเพิ่มขึ้น สำหรับเส้นทางยุโรป พบว่าหลายประเทศในยุโรปมีการกลับมาระบาดของไวรัส ทำให้มีมาตรการเข้มงวด แต่มีการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจที่ดีขึ้น ทำให้ความต้องการในการขนส่งมีความผันผวนในระดับสูงตามไปด้วย โดยปัญหาความหนาแน่นของท่าเรือยังคงมีอยู่ ทำให้ตู้คอนเทนเนอร์ไม่เพียงพอ ส่วนในเส้นทางสหรัฐอเมริกา พบว่ามีความต้องการสินค้าหลายประเภทในปริมาณมาก และค่อนข้างผันผวน โดยเฉพาะสินค้าป้องกันไวรัสที่มีความต้องการจำนวนมาก แต่พบปัญหาประสิทธิภาพการทำงานในท่าเรือที่ค่อนข้างต่ำ ประกอบกับตลาดเข้าสู่ช่วง Peak Season ทำให้การหมุนเวียนตู้ขาดประสิทธิภาพ ในขณะที่เส้นทางออสเตรเลีย มีการกลับมาระบาดของไวรัส และความต้องการการขนส่งมีปริมาณมาก ระวังเรือค่อนข้างแน่น ส่วนเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า Demand และ Supply ยังคงที่ และสุดท้ายเส้นทางอเมริกาใต้ ยังคงมีปริมาณความต้องการสินค้าจำเป็นในการดำรงชีพ และอุปกรณ์ทางการแพทย์จำนวนมาก ทำให้ระวางเรือในเส้นทางค่อนข้างแน่น