

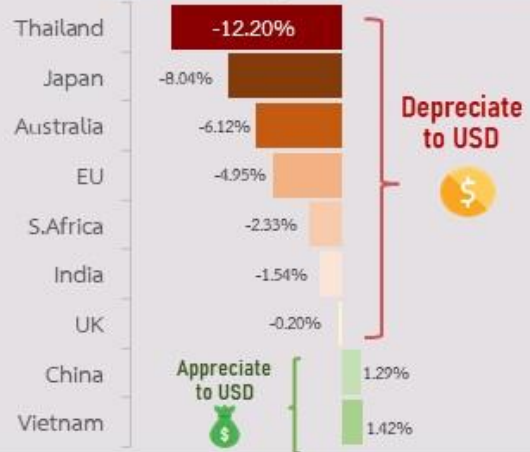
# Weekly Briefing (4 Oct 2021)



## 01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
33.66	38.97	45.33	24.33
CNY	JPY	INR	VND
5.22	0.30	0.45	0.0015

## 02 Exchange rate trend to USD (YTD)



## 03 Crude Oil price & Gold (27 Sep - 1 Oct)

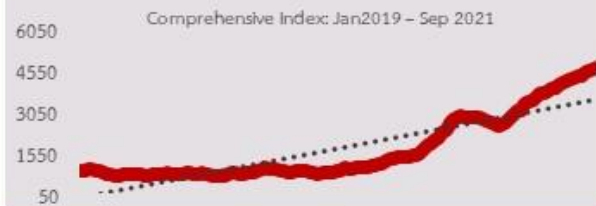
Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	77-79	77-80	74-76



Gold	1,749 - 1,778
USD/Ounces	



## 04 Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



## Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

24 September 2021	30 September 2021
4,643.79	4,614.10
- 29.69	

## 05 Weekly Top's Stories

รายละเอียด  
ข่าว/บทความ



1. รพท. แกลงข่าวเศรษฐกิจและการเงินเดือนสิงหาคม ปี 2564

รายละเอียดข่าว: <https://bit.ly/3zyI5Pj>



2. เงินบาทอ่อนค่าสุดในรอบ 4 ปี หุ้นสหรัฐโดนเทขาย นักลงทุนถือดอลลาร์เพิ่ม

รายละเอียดข่าว: <https://bit.ly/3imXCCD>



3. Targeting port congestion in LA-Long Beach

รายละเอียดข่าว: <https://bit.ly/3uHeoBo>

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 39 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	650	1100	Subject to ISOCC USD 57/TEU, USD 115/FEU	Effective till 31-Oct-2021
Thailand - Qingdao	650	1100		
Thailand - Hong Kong	400	700		
Thailand - Japan (Main Port)	500	900		
Thailand - Kaohsiung	450	900		
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	3,500	6,000	Subject to ISOCC USD 56/TEU, USD 112/FEU War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 75/FEU	
Thailand - South Korea (Busan)	300	600	LSS: USD 80/TEU, USD 160/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	350	700		
Thailand - Nhava Sheva	4,100	5,800	ISOCC: USD 45/TEU, USD 90/FEU	
Thailand - Melbourne	3,050-3,150	6,100-6,250	FAF: USD 108/TEU, USD 216/FEU	Effective till 30-Sep-2021
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	4,200	7,400	Subject to ISOCC USD 94/TEU, USD 188/FEU	Effective till 31-Oct-2021
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	7,400	13,200	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: 10,760	Standard Rate: 12,950/13,100		Effective till 14-Oct-2021
Thailand - US East Coast	Standard Rate: 11,760	Standard Rate: 14,200/14,500		
	Premium Rate: 13,600	Premium Rate: 17,000		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนตุลาคม 2564 ค่าระวางในเส้นทางเอเชีย โดยเฉพาะประเทศจีน และได้หวัน ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น เนื่องจากสถานการณ์ความหนาแน่นภายในท่าเรือ โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางเพิ่มขึ้น 150 USD/TEU และ 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,100 USD/FEU ส่วนเส้นทาง 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 และตู้สินค้าไม่เพียงพอสำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 4,200 USD/TEU และ 7,400 USD/FEU

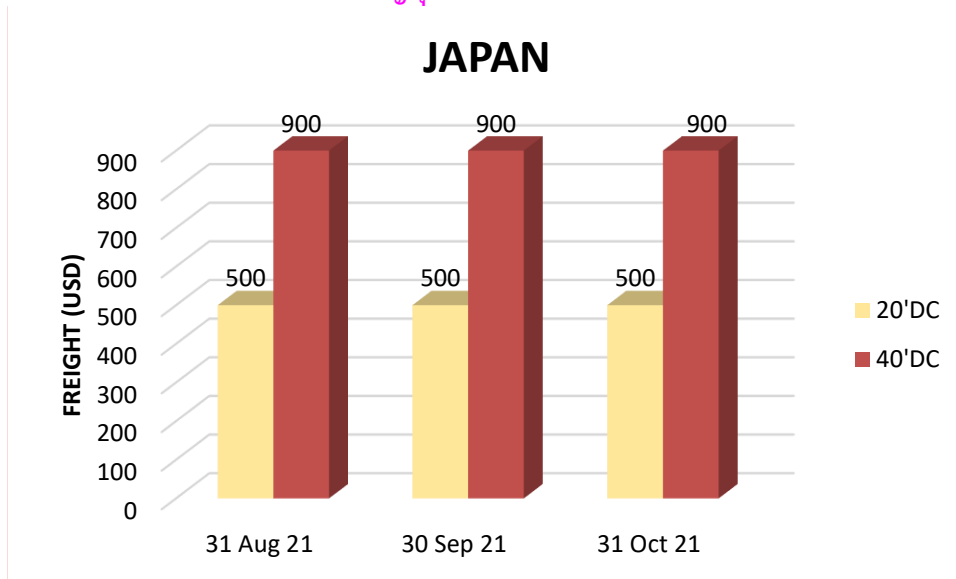
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางอยู่ระหว่าง 3,050-3,150 USD/TEU และ 6,100-6,250 USD/FEU ในขณะที่เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนตุลาคม ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 7,400 USD/TEU และ 13,200 USD/FEU โดยขณะนี้ยังคงพบปัญหาตู้ไม่เพียงพอ และระวางเรือเต็ม ต้องทำการจองล่วงหน้า

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนตุลาคม ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 300 USD/TEU และ 500 USD/FEU ทั้งฝั่ง West Coast และ East Coast โดยค่าระวางที่เป็น Standard Rate ฝั่ง West Coast อยู่ที่ 10,760 USD/TEU และ 12,950 USD/40', 13,100 USD/40'HQ และฝั่ง East Coast ค่าระวางอยู่ที่ 11,760 USD/TEU และ 14,200 USD/40', 14,500 USD/40'HQ ส่วนค่าระวางที่เป็น Premium Rate อาจสามารถ Apply ได้เฉพาะเรือบางลำ ทั้งนี้ สถานการณ์ปัจจุบันยังคงพบปัญหาการระวางเรือเต็ม ขอให้วางแผนการจองล่วงหน้า

### CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

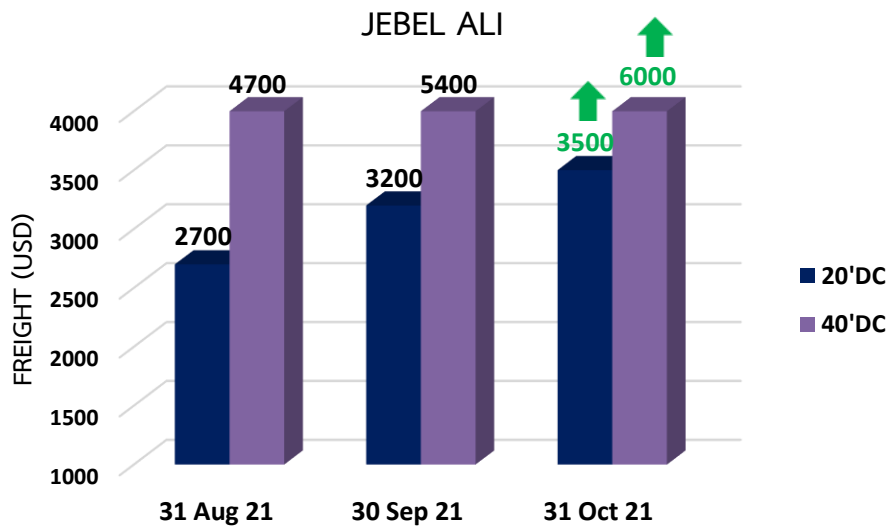
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,200	1,300	USD 86/TEU, USD 173/FEU	Effective till 30-Sep-2021
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,400-1,500	1,700-1,900	USD 41/TEU, USD 82/FEU	Effective till 31-Dec-2021
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	9,000	13,000	OBS: USD 250/TEU, USD 500/FEU +	Effective till 15-Oct-2021
London Gateway / Southampton	10,000	14,000	PSS: USD 500/TEU, USD 1,000/FEU	

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



Subject to Low Sulphur Surcharge (Aug.-Oct.21): USD 57/TEU และ USD 115/FEU

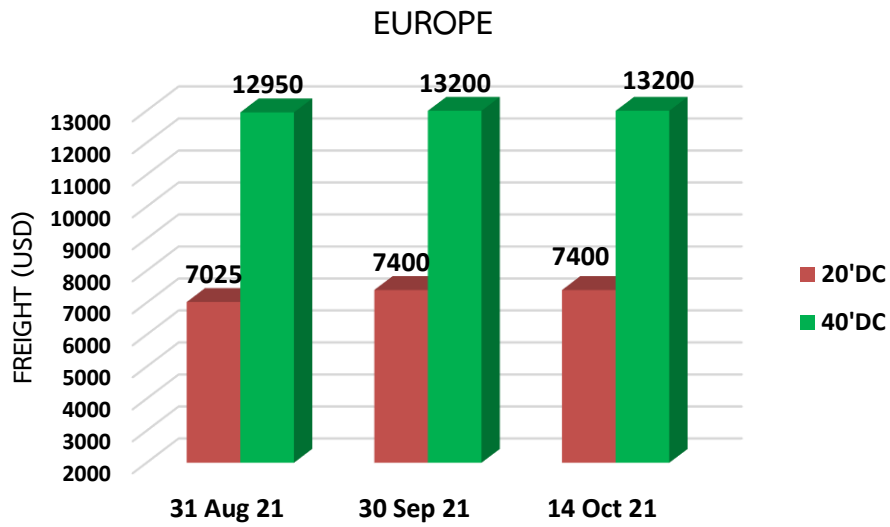
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2564



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Aug.-Oct 21): USD56/TEU และ USD112/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

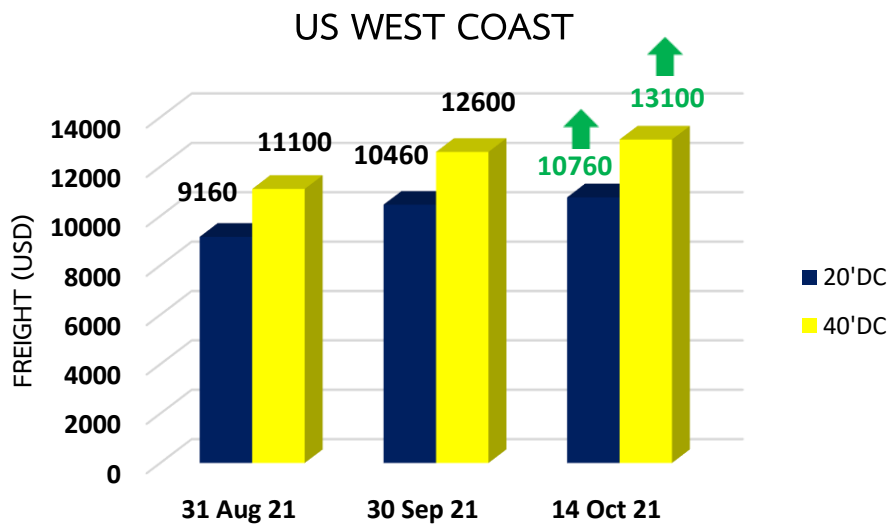
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2564



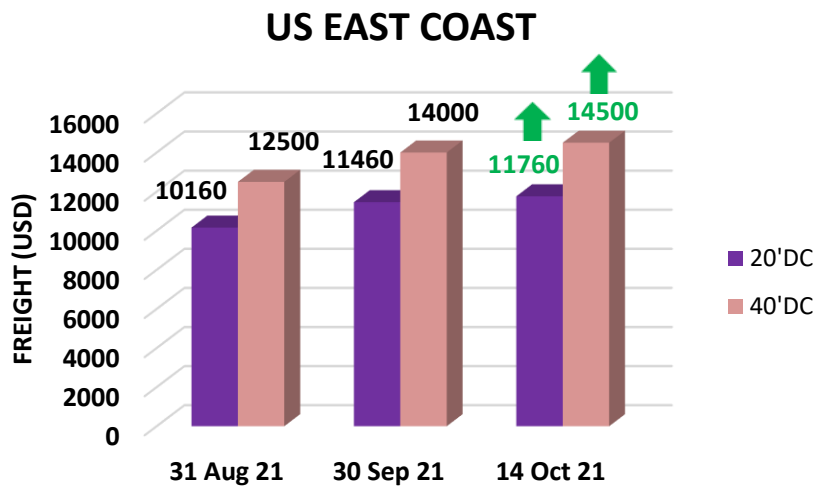
Subject to

- ISOC (Aug.-Oct. 21): USD88/TEU, USD176/FEU
- ENS: USD30/BL
- PSS: USD500/TEU, USD1,000/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2564



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



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

**สายเรือ CMA CGM**

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Inbound Coastal Recovery Charge สำหรับสินค้าขาเข้ามายังแหลมฉบัง เพื่อลงเรือ Barge ไปยังเทอร์มินอลต่างๆ ในเจ้าพระยา โดยเรียกเก็บในอัตรา 1,350 บาท/ตู้ มีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2564

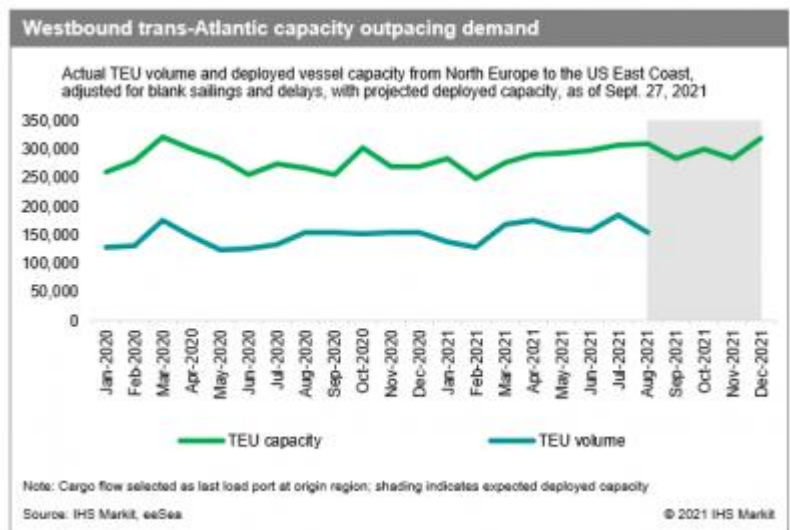
**Trans-Atlantic capacity injection blunted by logistics bottlenecks**

Spot rates on the trans-Atlantic trade lane remain three times higher than 2019 levels, and contract rates double, as port congestion and lengthening delays offset an injection of capacity into the trade by container carriers.

Demand on the head-haul North Europe-North America trade lane, while 10 percent higher year over year, has largely tracked 2019 volume through August this year, with 1.6 million TEU carried westbound in the first seven months, up 1 percent compared with the pre-pandemic period, according to data from PIERS, a sister company of JOC.com within IHS Markit.

But matching the demand with capacity is proving impossible, with carriers struggling to maintain schedules as congested ports delay ships and slow the turnaround of equipment. Carriers have been steadily increasing the sequential monthly capacity deployed on the trans-Atlantic since March, with just over 60,000 TEU added to the trade by August, according to carrier-schedules platform eeSea.

The added capacity has had no effect on rate levels, and with the trans-Atlantic



trade lane heading into its historically busy fourth quarter when US importers load shipments for Christmas, there is little chance of rates easing.

“Ships are fully booked, and demand will remain strong,” Tobias Sopalla, trade manager export, Western Hemisphere, at Hellmann Worldwide Logistics, told JOC.com. “Most of our clients book their volume for the Christmas period in September and October with the departures from Europe in November. Our clients are forecasting strong demand into the first half of 2022.” Peter Sand, chief shipping analyst at BIMCO, said cargo-carrying capacity on the trans-Atlantic had increased 21.4 percent in the 12 months ending July 1, but it was doing little to lower rate levels.

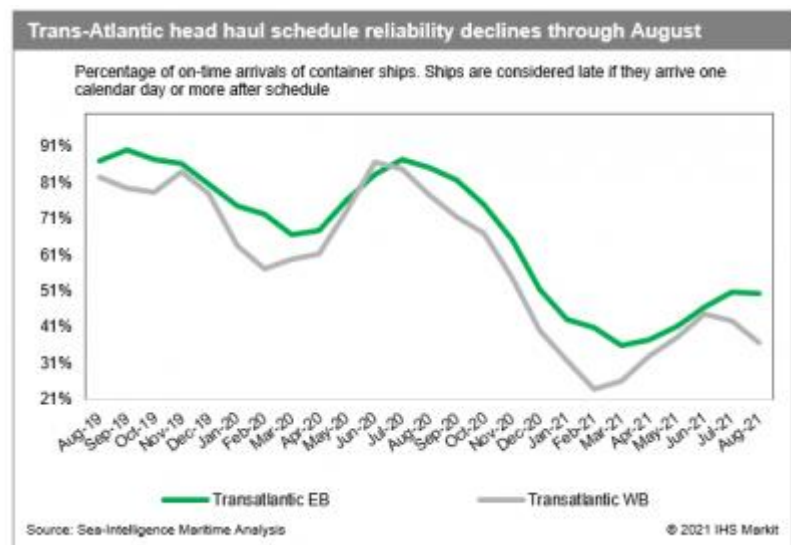
“Capacity is massively underutilized on most trades these days,” Sand told JOC.com this week. “In addition to the ripple effects from stretched global supply chains, strong demand from US consumers also contributed to the hike in spot rates on this trade.” Rates of 32 days or less on the North Europe-North America route reached \$4,003 per TEU this week, close to 300 percent higher than in 2019, according to rate benchmarking platform Xeneta. The rate for contracts greater than three months was up 172 percent over 2019 levels at \$2,580 per TEU.

#### Vessels missing departures

Bottlenecks at ports in the US and Europe this year saw schedule reliability deteriorate through 2021, falling six percentage points to 36.4 percent in August versus July, according to Sea-Intelligence Maritime Analysis. The on-time performance in 2019 was 70 percent. The average vessel delay in August was 6.69 days, up 13 percent compared with the previous month, and almost double the average days recorded in 2019.

“Even with extra ships, carriers are struggling to meet their scheduled departures, which leads to cancellations of sailings or port calls because the supply is not there rather than due to a lack in demand,” Sand noted. “However, adding capacity on already congested trade lanes does little to solve the fundamental problems,” he added. “The limiting factor is not capacity on board ships, but rather how many containers the ports and hinterland connections can manage, as well as storage space in temporary container yards and final destinations.”

The trans-Atlantic is being affected by the other east-west trade lanes, especially the heavily disrupted trans-Pacific, Sopalla explained. Shippers are doing what they can to avoid congested ports on both the trans-Pacific and Asia-North Europe trades, where lengthy vessel delays and inland logistics bottlenecks are effectively cutting capacity. “We have seen clients routing cargo via the US East Coast or Houston since the beginning of the year to avoid congestion on the US West Coast,” he said. “This is causing a lot of problems for our clients because the bigger shippers are looking for alternative solutions to the US, and that is filling up ships very quickly on the trans-Atlantic.” Sopalla said Chinese New Year would also have an impact on the trans-Atlantic, and shippers should expect carriers to reposition vessels to the higher-priced trans-Pacific and Asia-Europe trades.

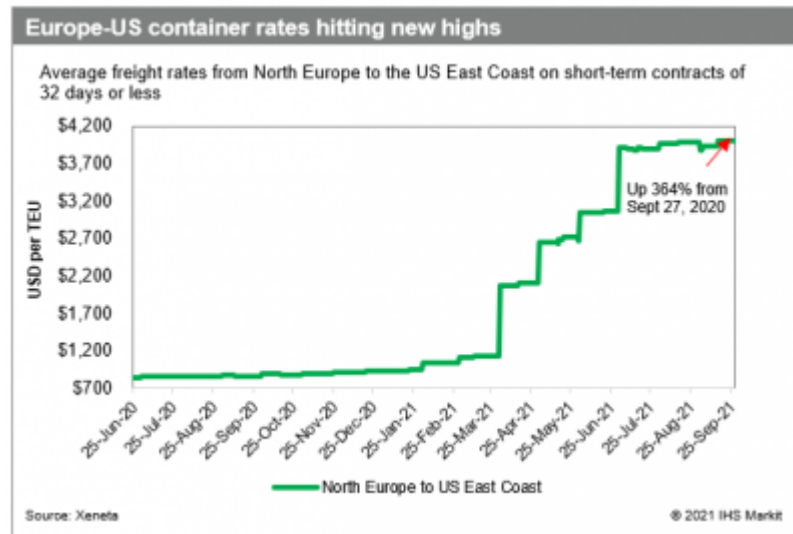




"Carriers will be looking at how best they can utilize their container fleet and will send containers to the trade lanes where they can earn the most money, which is now Asia," he said. "The effect on the trans-Atlantic is that rates will have to increase, otherwise the trade lane will not get any empty containers to be shipped to the US.

"Rates will continue to increase to keep up with rates on the trades out of Asia," Sopalla added. "We have seen this trend over the past year

where the higher the rates are on a trade lane, the greater the incentive for shipping lines to move empty containers to that trade."



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

### Container congestion spreads to US east coast

Congestion that has plagued major US west coast ports is starting to spread to east and Gulf Coast terminals, as a backlog of ships builds up on the eastern seaboard. The congestion that has plagued the major US west coast ports is starting to spread to east and Gulf Coast terminals, as a backlog of ships builds up on the eastern seaboard. Figures from Lloyd's List Intelligence's vessel tracking service show a build-up of the number of containerships waiting for berths off a number of east coast ports. While the numbers are not as high as those on the west coast, they still show that the congestion issue is spreading rather than easing.

The latest figures from the Marine Exchange of Southern California, which runs vessel traffic services for Los Angeles and Long Beach showed there were 64 containerships comprising more than 400,000 teu waiting for berths either at anchor or in drift areas off San Pedro Bay. That is far higher than any east coast port, but the combined figures for Savannah, Hampton Roads and New York/New Jersey, along with Houston on the Gulf Coast, come to 47 vessels comprising more than 350,000 teu – with Savannah the most congested.

A recent customer advisory from Hapag-Lloyd warned that ships at Savannah were delayed up to 8 days. While not all US ports and terminals are facing difficulties, the delays being faced mean that over 800,000 teu of capacity is being tied up in just a handful of US ports. In freight forwarder Flexport's latest Ocean Freight Market Update this week, Flexport VP of ocean strategy and carrier development Nerijus Poskus noted that "terminal congestion along the US East Coast is creating a cascade of delays in vessel schedules" for Europe to North America (TAWB) services.

### Vessel delays at origin

This follows traffic buildups on the Asia to North America (transpacific eastbound – TPEB) market that had continued to worsen in recent weeks, "as the number of vessels awaiting berths has surged in recent weeks at destination – and particularly at origin". While there were currently around 70 vessels awaiting berths at LA/LB, he estimated there were as many as 150 awaiting berths at Shanghai and Ningbo. Poskus added: "Sustained peak season demand on TPEB continues to produce congestion flare-ups, which in turn breed bottlenecks and strains elsewhere on the trade lane. This cycle of pile-ups worsening, improving, and worsening

again is proving to be the new normal and is expected to continue at least through the New Year and likely until inventories are replenished to sufficient levels.”

On Asia to Europe (FEWB) markets, he said “space and equipment crunches continue. Market demand is consistently exceeding supply, and rates have skyrocketed for quite a long period. Overall space situation is worsened by blank sailings and poor equipment availability. Carriers are overcommitted and are limiting booking acceptance or rolling shipments. With continuous vessel delays and shiftings, schedule reliability is very low.”

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

### **Delays soak up more than a tenth of boxship capacity**

Over 3m teu is being absorbed by delays at ports despite additional deployments. Containership capacity equivalent to 12.5% of the global fleet is unavailable due to delays caused by congestion in ports, despite the huge increase in the amount of deployed tonnage.

An analysis of vessel delays and capacity deployments by Sea-Intelligence showed that the amount of additional capacity required to meet demand is being outstripped by the amount of capacity being held up out of service as it awaits berthing slots. “The impact in late 2020 and first half of 2021 was followed by a small improvement in spring,” said chief executive Alan Murphy. “However, neither did that improvement solve the issues, nor did it last very long. “The latest August data now show the situation being even worse than in the beginning of the year and far exceeding the situation with bottlenecks in early 2015.”

On the transpacific, this meant that despite the factual injection of significantly more vessel capacity, the cargo carrying capacity on a roundtrip basis had declined by 20% when looking at year on year and 10% when looking at the annual average over the past two years.

On the Asia-Europe trade, nominal capacity deployed into the Asia-Europe market shows a considerable increase when measured as a year-on-year impact in the early part of 2021. “However, when we compensate for the delays and annualise the growth seen since 2019, we are finding that the net carrying capacity and furthermore that this decline is also seen in the year-on-year data for August 2021,” Mr. Murphy said.

Globally, the amount of capacity absorbed by delays had peaked at 11.3% in February, before falling back to 8.8% in April, but has since escalated to above its previous high point. “We are now at a point where 12.5% of the global capacity was unavailable in August due to these delays,” he said. “In nominal terms, this means that in August 2021, a full 3.1m teu of nominal vessel capacity was absorbed due to delays.” This, he added, was 3.5 times the capacity that came out of service temporarily when Hanjin Shipping collapsed in 2016.

“Another comparison is that a 12.5% global capacity removal, is the equivalent of removing a fleet slightly larger than either Cosco or CMA CGM.” He said the impact of vessel delays was “by far the largest single element causing the severe capacity shortage” driving up freight rates in the market. “Building more vessels will not materially solve the problem right now, partly because the many vessels which have indeed been ordered in the past six months mainly get delivered in late 2023 and in 2024, and partly because injecting more vessels compound the bottleneck problems in ports, effectively increasing the delay time, as seen very clearly off the Californian coastline in the past month.”

That shortage of capacity has led to some shippers and beneficial cargo owners going to extreme lengths to find alternative means of moving cargo. A number of BCOs have claimed to have chartered their own tonnage to secure capacity, while others have even begun to look to the dry bulk sector as an alternative to container shipping. Drinks manufacturer Coca-Cola has become the most recent convert to alternative

transport after shipping 60,000 tonnes of materials on three bulk vessels that normally would have been shipped in 2,800 teu of containers.

“When you can’t get containers or space due to the current ocean freight crisis, then we had to think outside the box (or the container),” Alan Smith, the company’s global logistics procurement director, posted on LinkedIn, adding the shipments were likely to be the “first of many”.

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 24 Sep 2021	Current Index 30 Sep 2021
Comprehensive Index			4643.79	4614.10
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	7551	7538
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	7498	7444
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	6322	6322
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	11976	11250
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3925	3862
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	4442	4405
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	8313	8236
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	7039	6997
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	10195	10222
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	355	355
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	340	340
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	951	970
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	339	350

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ ในสัปดาห์นี้ค่าระวางมีความผันผวน และยังคงอยู่ในระดับสูง ซึ่งการขนส่งจากประเทศจีนมีปริมาณเติบโตขึ้น สำหรับเส้นทางยุโรป พบว่าการเติบโตทางเศรษฐกิจยังคงชะลอตัว การแพร่ระบาดของไวรัส ทำให้ความต้องการสินค้านำเข้าในการดำรงชีพ และอุปกรณ์ทางการแพทย์มีปริมาณสูง ในขณะที่ยังคงพบปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรืออย่างต่อเนื่อง ส่งผลต่อ Supply และ Demand ของตู้คอนเทนนิ่งตัว ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา มีความต้องการขนส่งสูง ซึ่งจากปัญหาความหนาแน่นของท่าเรือ และการหมุนเวียนตู้ที่ขาดประสิทธิภาพ ส่งผลด้านลบต่อ Supply Chain เนื่องจากระวางเรือมีจำกัด ในขณะที่เส้นทางออสเตรเลีย ความต้องการนำเข้าสินค้าสำหรับดำรงชีพที่มีปริมาณสูง ทำให้ความต้องการตู้คอนเทนเนอร์ และปริมาณตู้ไม่สมดุลกัน เกิดความตึงตัว ส่วนเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า ปริมาณการขนส่ง และอัตราค่าระวางอยู่ในระดับคงที่ และสุดท้ายเส้นทางอเมริกาใต้ ปริมาณความต้องการนำเข้าสินค้าจำเป็นในการดำรงชีพ และอุปกรณ์ทางการแพทย์มีความผันผวนอยู่ในระดับสูง ซึ่งทำให้ระวางเรือในเส้นทางยังคงมีความหนาแน่นเช่นเดียวกับสัปดาห์ที่ผ่านมา