

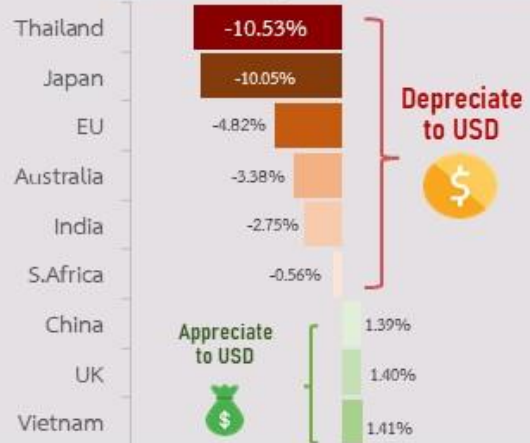
Weekly Briefing (18 Oct 2021)



01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
33.16	38.44	45.38	24.60
CNY	JPY	INR	VND
5.15	0.29	0.44	0.0015

02 Exchange rate trend to USD (YTD)



03 Crude Oil price & Gold (11 Oct - 15 Oct)

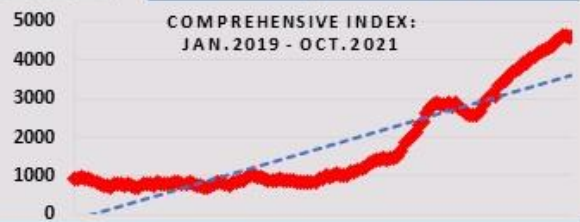
	Oil	OPEC	Brent	WTI
	USD/Barrel	81-83	83-84	80-82



	Gold	1,753 - 1,797
	USD/Ounces	



04 Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)	
8 October 2021	15 October 2021
4,647.60	4,588.07
-59.53	

05 Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ



1. ดอลลาร์ปรับตัวลง หลังนักลงทุนกระหายความเสี่ยงมากขึ้น

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



2. น้ำมันใกล้ปิดสัปดาห์เพิ่มขึ้น 2%

รายละเอียดข่าว: <https://bit.ly/2YKHK5P>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 41 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 95/TEU, USD 190/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	4,200	7,400	Subject to ISOCC USD 94/TEU, USD 188/FEU	
	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: 11,060	Standard Rate: 13,450/13,600		
Thailand - US East Coast	Standard Rate: 12,060	Standard Rate: 14,700/15,000		
	Premium Rate: 13,900	Premium Rate: 17,500		
	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

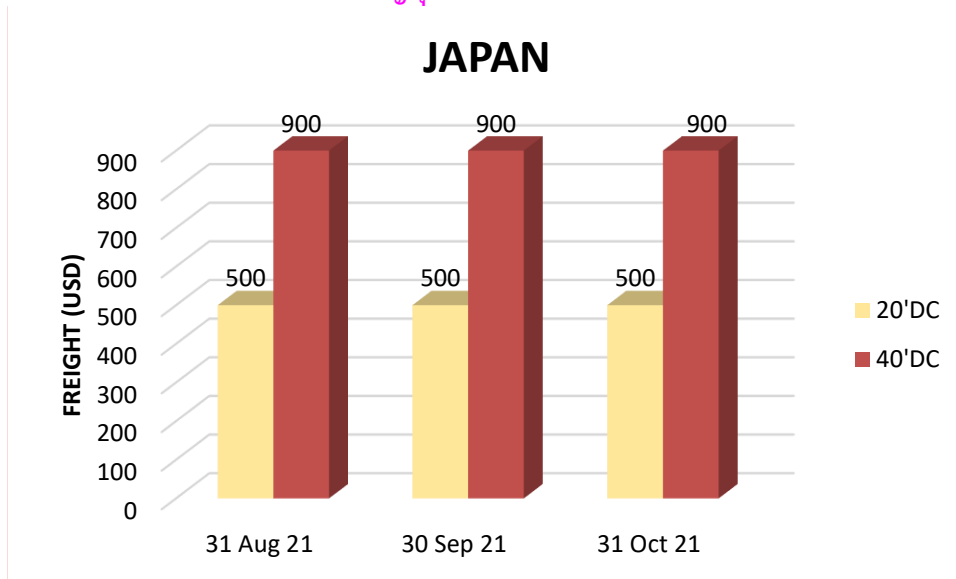
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางอยู่ระหว่าง 3,050-3,150 USD/TEU และ 6,100-6,250 USD/FEU ในขณะที่เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนตุลาคม ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 7,400 USD/TEU และ 13,200 USD/FEU โดยขณะนี้ยังคงพบปัญหาตู้ไม่เพียงพอ โดยเฉพาะตู้ขนาด 20' และระวางเรือเต็ม ต้องทำการจองล่วงหน้า

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนตุลาคม ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 300 USD/TEU และ 500 USD/FEU ทั้งฝั่ง West Coast และ East Coast โดยค่าระวางที่เป็น Standard Rate ฝั่ง West Coast อยู่ที่ 11,060 USD/TEU และ 13,450 USD/40', 13,600 USD/40'HQ และฝั่ง East Coast ค่าระวางอยู่ที่ 12,060 USD/TEU และ 14,700 USD/40', 15,000 USD/40'HQ ส่วนค่าระวางที่เป็น Premium Rate อาจสามารถ Apply ได้เฉพาะเรือบางลำ ทั้งนี้ สถานการณ์ปัจจุบันยังคงพบปัญหาการระวางเรือเต็ม ขอให้วางแผนการจองล่วงหน้า

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

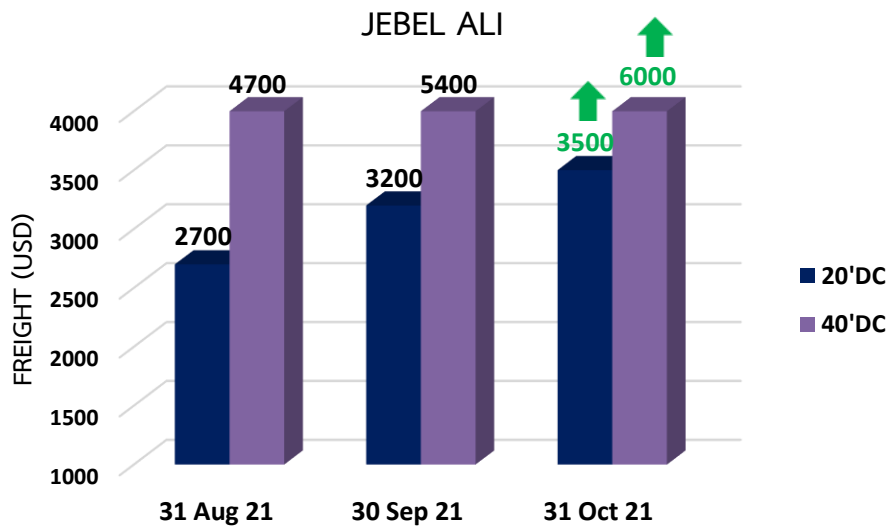
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,200	1,300	USD 86/TEU, USD 173/FEU	Effective till 31-Oct-2021
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,400-1,500	1,700-1,900	USD 41/TEU, USD 82/FEU	Effective till 31-Dec-2021
Thailand-EU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

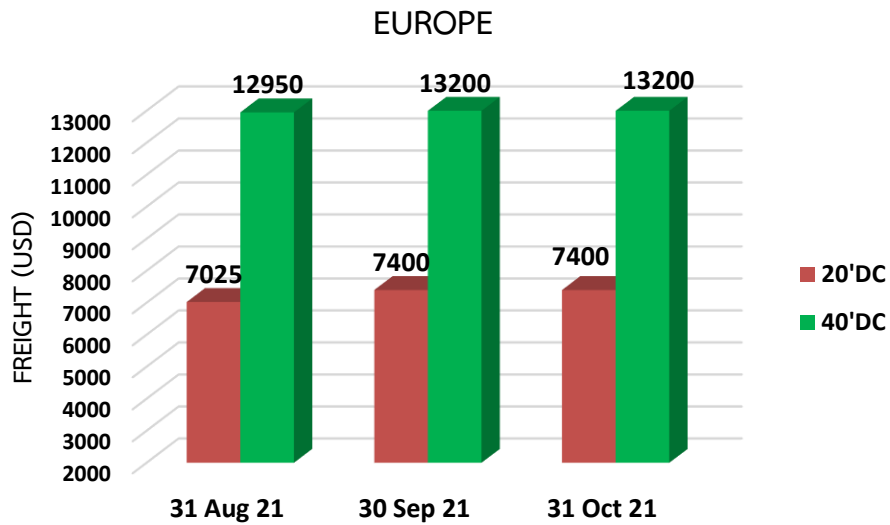
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2564



Subject to

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

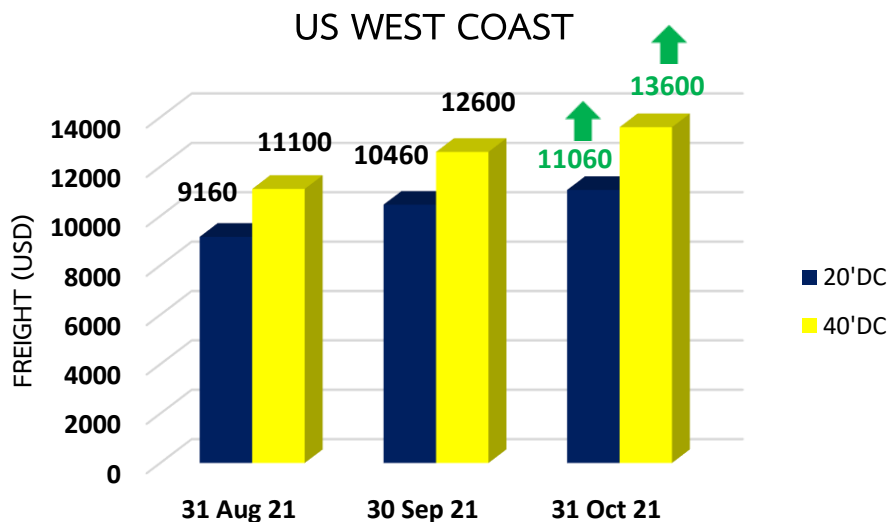
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2564



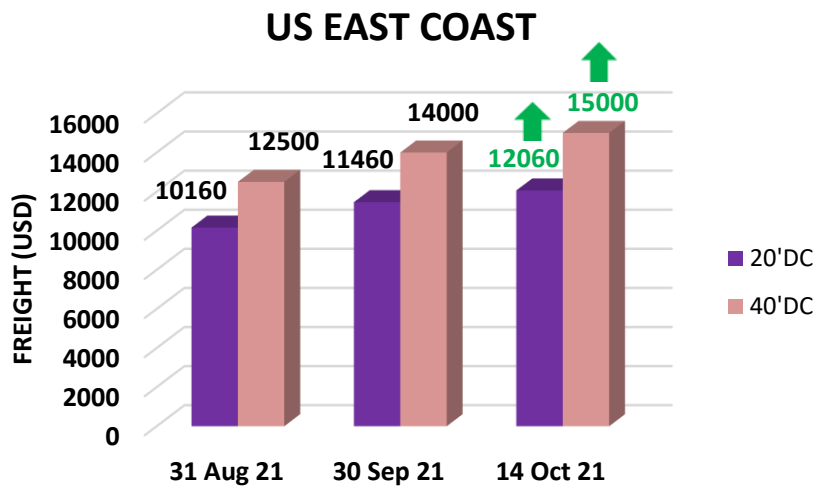
Subject to

- 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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญของสายเรือ

สายเรือ CMA CGM, ANL, APL และ CNC

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Booking Amendment Fee สำหรับสินค้าออกจากประเทศไทย ไปยังท่าเรือต่างๆ มีผลตั้งแต่วันที่ 15 พฤศจิกายน 2564 โดยมีรายละเอียดดังตาราง

	Current	Effective 15 Nov 2021
THB	500 per Bill of Lading	700 per Bill of Lading
Applied from	Second booking amendment fees	
Exceptions	Contracts that are not applicable for surcharges (e.g. Global Account contracts with all surcharges included in the freight rate etc.)	
	Changes in empty container pick up date and laden container return date (by CMA CGM group) due to vessel delay	
	Volume increase	
	Volume reduction less than 20%	

Ports at full capacity across northern Europe

Compared with the US, vessel delays are less severe but are still adding to schedule disruption that reverberates across networks. Containerships at anchor are becoming a regular sight in the English Channel as ports across northern Europe remain heavily congested. The numbers are nowhere near as high as in southern California, where overnight data shows that 56 containerships were either anchored or in holding areas while waiting to enter Los Angeles or Long Beach. Nevertheless, at least 20 boxships heading towards Antwerp, Rotterdam, Hamburg, Felixstowe, or other major ports in the region have had to anchor in recent days until a berth has become available.

Several have been forced to stay outside Rotterdam, Europe's largest port, where Kuehne+Nagel's ocean freight intelligence platform Seaexplorer says there is "extreme yard congestion at several terminals", with opening and closing times for cargo constantly changing, and trucks delayed at the port by one to three

hours. Some terminals are refusing to accept empties. Ships that have been caught up in the delays include the 18,270 teu Triple-E class *Munkebo Maersk* and the 20,150 teu *Ever Glory*. Rotterdam is ranked number 10 in the world by Lloyd's List in terms of box throughput, which totalled about 14m teu in the past year.

Nearby, Antwerp, the world's 13th-largest container port, with 2020 volumes of 12m teu, is also heavily congested. Average vessel waiting time is currently about four to five days, according to Seaexplorer. This reflects severe trucking problems as well as container shortages including a lack of reefers boxes for some lines. Vessels waiting to enter the Belgian port include the 19,000 teu *CSCL Pacific Ocean*, and the 23,800 teu *HMM Oslo* along with numerous smaller ships. However, some of the vessels at anchor in northern Europe are far larger than those in San Pedro Bay waiting to berth, since the biggest ships regularly deployed on the transpacific trades are around 14,000 teu, with only occasional exceptions.

Seaexplorer shows that ports in northern Europe with the least congestion right now are Bremerhaven, DP World's London Gateway and Southampton facilities, and Wilhelmshaven. All have some disruption but not to the extent of others. Felixstowe, which has been in the headlines this week, remains severely congested, with stack density reaching 92%. That is way above the level needed for a smooth functioning yard.

Felixstowe challenges

Import dwell on the quay increased to 8.6 days at Felixstowe, according to Seaexplorer, with rail freight delays also reported. Off-dock storage locations are also clogged, with the lead time to shunt from port to depot between 10 and 14 days. On Thursday, both the 13,000 teu *Maersk Edmonton* and 2,870 teu *Songa Puma* were anchored outside the east of England port. Elsewhere in the UK, both Liverpool and Immingham were described as heavily congested, while other ports with ships at anchor outside include Le Havre and Zeebrugge.

US congestion far worse

But Europe is not experiencing anything like the sort of congestion that has been seen in the US in recent months. This reflects both a steeper recovery in cargo volumes but also the different structure of the transpacific and Asia-Europe trades. These are the largest in the world, with Container Trades Statistics data showing they were broadly equal prior to the coronavirus situation, with 16.1m teu moved from Asia to the US in 2019, and 16.7m teu from Asia to Europe. But while volumes have remained broadly flat in the Far East-Europe trades in the first eight months of 2021 compared with 2019, at around 11.3m teu, US inbound cargo has rebounded very strongly from 10.7m teu to 13.3m teu over the same period.

The big challenge for the North American trades is the relatively few numbers of ports along the west coast, compared with the many alternatives in Europe. The twin giants of Los Angeles and Long Beach handle a very large share of box traffic, but each terminal will also unload most of the cargo during one call, which creates bulges right along the supply chain. In Europe, big ships of up to 23,000 teu will berth at several ports, with less discharged per call. There is also more flexibility in Europe to adjust schedules, as Maersk did when it skipped a Felixstowe call because of an over-crowded quayside. Instead, Maersk offloaded UK-bound cargo on the Continent for transshipment by feedership back to Britain.

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

Rates rising and space still tight for shippers frustrated by skipped port calls

Container spot rates from Asia to the US have re-gained traction after China's Golden Week holiday, while rates to Europe appear to have plateaued and could ease over the coming weeks. Both tradelanes are still experiencing acute capacity issues, with a high percentage of tonnage idled, awaiting berths at chronically congested US and North Europe hub ports.

According to today's reading of the Freightos Baltic Exchange (FBX), Asia-US components, the spot rate for a 40ft to the US west coast jumped by 8.5% on the week, to \$17,377. For east coast ports, the spot rate increased by 6.5%, to re-pass the \$20,000 marker at \$20,695 per 40ft. The FBX reading for North Europe was virtually unchanged, at \$14,492 per 40ft, with the spot for Mediterranean ports ticking up marginally, to \$13,361 per 40ft.

On the transatlantic, the FBX reading for North Europe to the US east coast inched up to \$7,219 per 40ft, having already soared by 230% since the end of March as carriers' redeployed capacity to other routes, despite strong demand forecasts. Indeed, according to forwarding contacts, space from North Europe remains "very tight", with one UK forwarder telling *The Loadstar* today that the wait for space on US loaders is "about three weeks minimum – longer with some lines".

The tight capacity situation and high rates on the transatlantic have encouraged Zim to return to offering liner services from North European ports after an absence of more than five years. The Israeli carrier's first sailing to the US east coast will be by the 4,250 teu *Seaspan Dalian* from Antwerp on 1 November. Notwithstanding the capacity constraints on transatlantic services, exporters from North Europe continue to suffer from booking restrictions to the Middle East and Asia, as carriers prioritise empty container restitution over loaded exports.

Carriers are also restricting export reefer bookings. For example, MSC advised customers this week its level of acceptance of reefer container bookings from Europe to the Middle East and Asia "will be reduced for some weeks". The carrier said that the restriction was necessary "in view of the persistent delay impacting the turnover of equipment on the trade". And the increasing number of ship diversions in North Europe is adding to problems for exporters experiencing booking cancellations, due to the last-minute decisions by carriers to skip ports.

The decision to omit scheduled port calls due to berthing delays, while succeeding in turning ships around in North Europe at a quicker pace, is creating a build-up of frustrated exports and cancelled empty evacuations at several ports. While the port of Felixstowe's well-documented quay and landside congestion issues have been attributed to the HGV crisis in the UK, the diversion of ships to other European hubs has also contributed, as the number of uncollected Asia-bound empties has grown. And the decision by Maersk and others to divert vessels to other North European hubs has attracted criticism from a number of *The Loadstar's* forwarder contacts. The MD of one UK forwarder told *The Loadstar* today it was "a growing nightmare.

"I can understand that the lines will want to utilise the hubs to avoid delays at UK ports, but the cynical side of me says they will use this to massage their statistics to indicate they are making great strides to keep on schedule," he said.

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

Retailers, logistics companies and ports collaborate to clear supply chain blockages

As President Biden announces that the Port of Los Angeles is to operate 24 hours a day, seven days a week after reaching agreement with a range of stakeholders, Sea-Intelligence assesses when the demand boom in North America may end. US Administration officials are promising a "90-day sprint" to ensure supply chain blockages are cleared after convening a virtual meeting of business leaders, port and logistics bosses and union officials.

The White House announced that the Port of Los Angeles is expanding to a 24/7 operation. It said that the Port of Long Beach expanded operations in mid-Sept as reported in Lloyd's Loading List and that Los

Angeles was now adding new off-peak night time shifts and weekend hours. “This expansion means the Port of Los Angeles has nearly doubled the hours that cargo will be able to move out of its docks and on highways.” It added that the International Longshore and Warehouse Union (ILWU) has announced its members are willing to work those extra shifts. “This will add needed capacity to put towards clearing existing backlogs. This is an important first step, now the private businesses along the supply chain need to move their operations to 24/7.”

Doubts raised

However, as reported by *The Washington Post*, only one of the Long Beach port’s six container terminals currently works 24 hours a day, and it does so only Monday to Thursday, according to Noel Hacegaba, the port’s Deputy Executive Director of Administration and Operations. President Biden said the Port of Los Angeles, which is adjacent to the Long Beach facility, would be open for 60 additional hours each week. But Phillip Sanfield, a port spokesman, said he could not say how many terminals will now begin operating around-the-clock.

And Matt Schrap, Chief Executive of the Harbor Trucking Association, said the measure will make a “big difference” only if terminals abandon requirements for truckers to return a specific type of empty shipping container before collecting a full one.

Retailers commit to longer hours

The White House has managed to get major retailers and logistic companies to commit to working longer hours so that warehouses and depots are open longer in order to accept the containers that are now being delivered through the night. It reports that Walmart, the nation’s largest retailer has committed to increasing its use of night-time hours significantly, expecting to up throughput by as much as 50% over the next several weeks. And Samsung will move nearly 60% more containers out of Long Beach and Los Angeles by operating 24/7 over the next 90 days.

In addition, UPS is committing to an increased use of 24/7 operations and enhanced data sharing with the ports, which could allow it to move up to 20% more containers from the ports. And FedEx says it will work to combine an increase in night-time hours with changes to trucking and rail use to increase the volume of containers it will move from the ports. Once these changes are in place, they could double the volume of cargo it can move out of the ports at night.

Making a crucial difference

The US Chamber of Commerce has welcomed the companies’ commitment to moving volumes of freight at night for the next 90 days at the Ports of Los Angeles and Long Beach. It said this will do two things: give the ports the financial security to keep these night-time hours going until the end of the year and help alleviate congestion at the ports by making them accessible 24/7.

“American companies are stepping up to combat the bottlenecks and delays and this will make a crucial difference as we seek to tackle this problem head-on,” said Suzanne Clark, President and CEO. “This supply chain crisis is hurting businesses and consumers alike, leading to inflation and shortages of key supplies. Coupled with massive labour shortages, this is a major threat to our fragile economic recovery and long-term competitiveness.” “We applaud the administration’s engagement in helping to solve this crisis,” said Suzanne Clark. “We will also continue to work with them and other stakeholders to advance commonsense solutions for the long term – including addressing the labour shortages, modernising our ports, and passing the infrastructure bill.”

Long-term outlook

Sea-Intelligence has also been looking at the longer-term, assessing data from the US Bureau of Economic Analysis (BEA), to see whether the ongoing container demand boom in North America is sustainable, or whether – and when – it might come to an end. Alan Murphy, CEO, Sea-Intelligence said that “over the past few months, the growth rate on spending on goods has been slowly declining. At the same time, the spending on services has shown a slow but consistent growth since the early pandemic shock, suggesting signs of consumer behaviour shifting towards services. He said that although the baseline assumption going forward must be that consumer spending patterns will normalise, the timing is much more difficult to ascertain, as this depends in part on the development of the pandemic itself.

“However, it might be instructive to look at the period after the financial crisis, where it took a little over two years from peak impact, until full reversal to the long-term trend. The reversal might therefore not appear as a sudden shock to the container flows, but potentially as a more gradual correction taking place over a couple of years.” He warns, though, that there is no guarantee of this “as the current impact is caused by a forced pandemic imposition on behaviour, in which case, the transition might come faster”.

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 8 Oct 2021	Current Index 15 Oct 2021
Comprehensive Index			4647.60	4588.07
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	7714	7687
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	7448	7374
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	6371	6219
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	11114	10700
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3859	3735
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	4418	4463
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	8244	8167
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	7009	7160
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	10226	10187
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	355	356
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	340	339
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	973	963
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	351	351

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ ในสัปดาห์ที่ผ่านมาเนื่องจากเป็นช่วงวันหยุดในประเทศจีน ทำให้ตลาดไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก และค่าระวางอยู่ในระดับคงที่ สำหรับเส้นทางยุโรป พบว่าความต้องการในการขนส่งมีความผันผวนในระดับสูง รวมถึงยังมีความต้องการนำเข้าสินค้าจำเป็น และอุปกรณ์การแพทย์ในปริมาณสูง ซึ่ง Supply และ Demand ของตู้คอนเทนเนอร์ยังคงค่อนข้างตึงตัว ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา จากตัวเลขการติดเชื้อที่เพิ่มขึ้นส่งผลต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจในภาคอื่นใกล้เคียง โดยปริมาณความต้องการขนส่งเคลื่อนไหวในระดับสูงในช่วง Peak Season ส่งผลให้มีการเติบโตเพิ่มขึ้น ในขณะที่เส้นทางออสเตรเลีย ความต้องการนำเข้าสินค้าผันผวนในระดับสูง ทำให้ความสมดุลของความต้องการตู้คอนเทนเนอร์ และปริมาณตู้ที่มีค่อนข้างตึงตัว ส่วนเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า ปริมาณการขนส่ง และอัตราค่าระวางอยู่ในระดับคงที่ และสุดท้ายเส้นทางอเมริกาใต้ ปริมาณการขนส่งไม่เปลี่ยนแปลงมากนักในช่วงวันหยุด ทำให้ตลาดอยู่ในระดับคงที่