

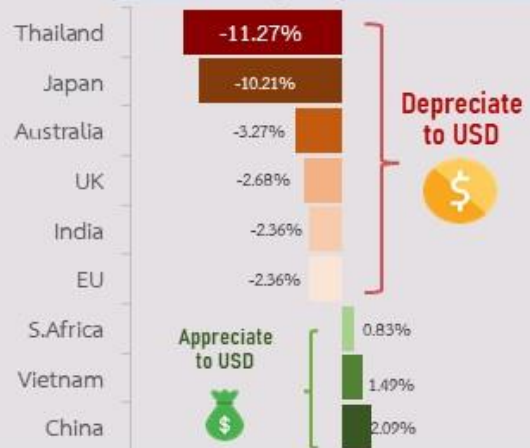
Weekly Briefing (25 Oct 2021)



01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
33.38	38.86	46.10	25.00
CNY	JPY	INR	VND
5.22	0.29	0.45	0.0015

02 Exchange rate trend to USD (YTD)



03 Crude Oil price & Gold (18 - 22 Oct)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	83-84	84-86	81-84



Gold	1,764 - 1,782
USD/Ounces	



04 Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)



Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)

15 October 2021	22 October 2021
4,588.07	4,583.39
	-4.68

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ

- IMF หั่นคาดการณ์เศรษฐกิจเอเชียโต 6.5%
รายละเอียดข่าว: <https://bit.ly/3E3At02>
- 100 Stranded Ships, 10-Week Delays And 8 Million Unmade Cars: A Look At America's Supply Chain Woes
รายละเอียดข่าว: <https://bit.ly/3v16Ajl>
- White House pushes 24-hour service to relieve US port snarls
รายละเอียดข่าว: <https://bit.ly/3jxqXuK>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 42 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 Premium Rate: 13,900	Standard Rate: 14,700/15,000 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

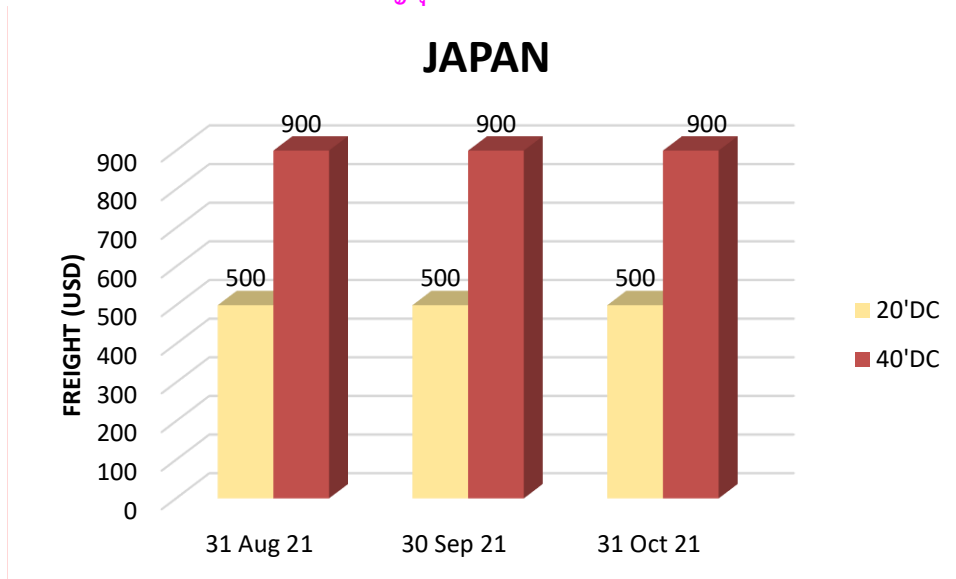
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางอยู่ระหว่าง 3,050-3,150 USD/TEU และ 6,100-6,250 USD/FEU ในขณะที่เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนตุลาคม ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 7,400 USD/TEU และ 13,200 USD/FEU โดยขณะนี้ยังคงพบปัญหาตู้ไม่เพียงพอ โดยเฉพาะตู้ขนาด 20' และระวางเรือเต็ม ต้องทำการจองล่วงหน้า

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)

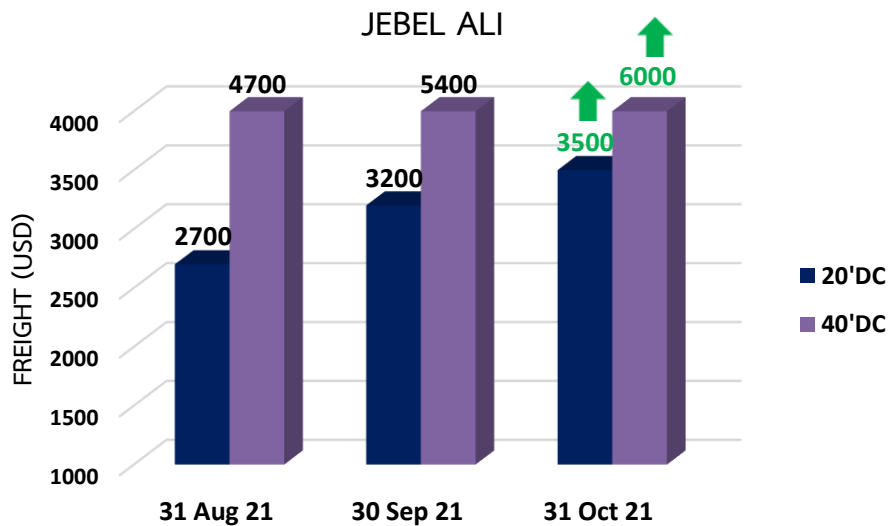
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,200	1,300	USD 86/TEU, USD 173/FEU	Effective till 31-Oct-2021
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,400-1,500	1,700-1,900	USD 41/TEU, USD 82/FEU	Effective till 31-Dec-2021
Thailand-EU (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

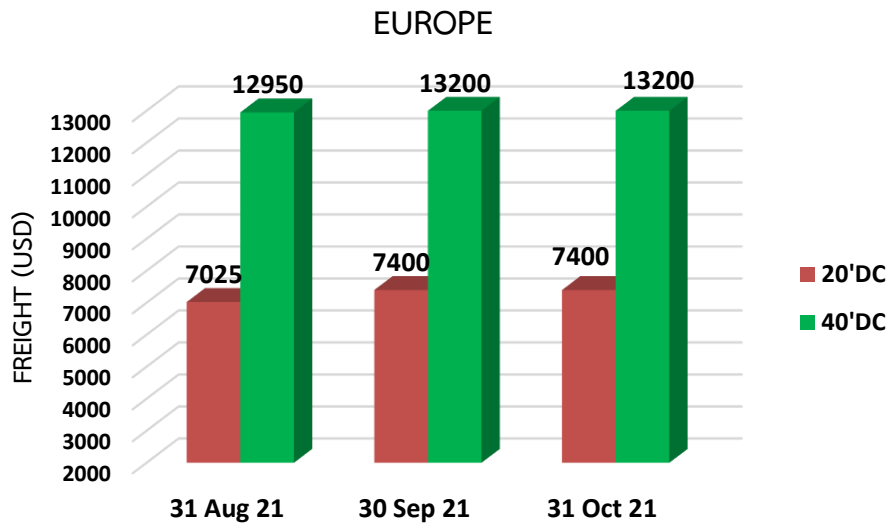
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2564



Subject to

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

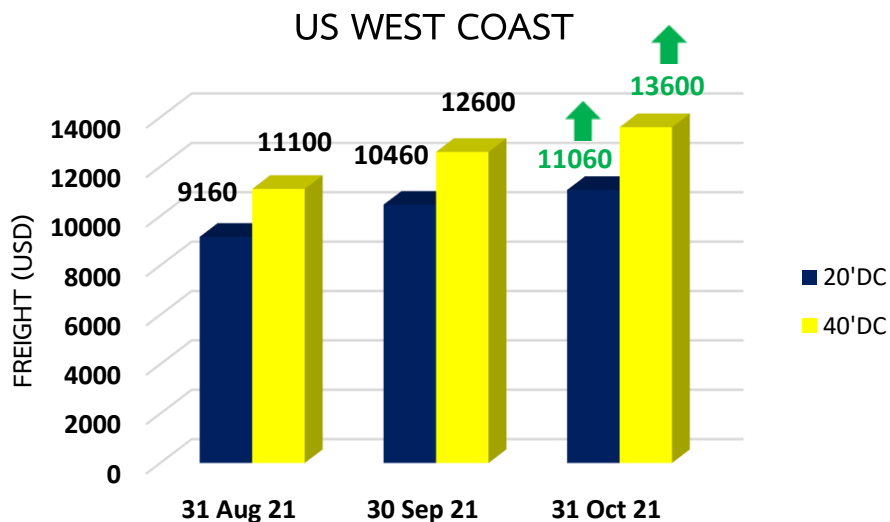
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2564



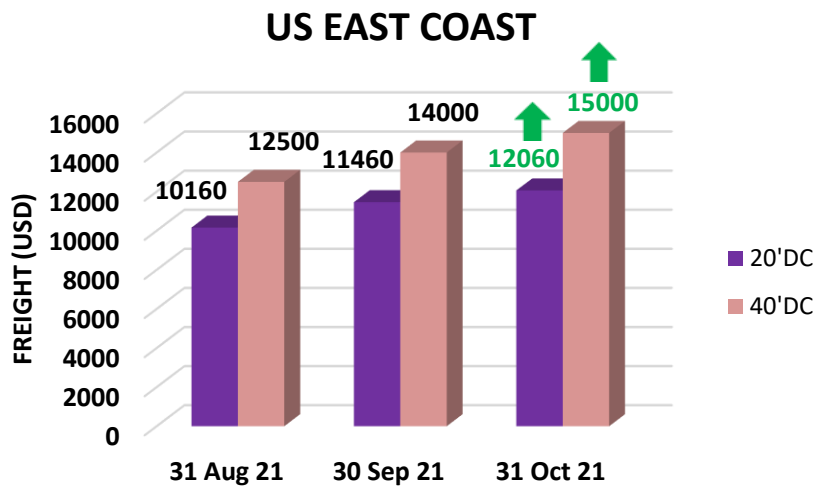
Subject to

- 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 Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งการงดรับสินค้าเข้า หรือออกจากประเทศญี่ปุ่น ในท่าเรือ Outports 6 ท่าเรือดังต่อไปนี้ โดยให้เปลี่ยนไปใช้ท่าเรือใกล้เคียงอื่นตามที่ระบุแทน ซึ่งจะมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565

Affected Port Name, PREFECTURE	Recommended Alternative Port(s)
Hosohima, MIYAZAKI	Hakata, FUKUOKA
Imari, SAGA	Hakata, FUKUOKA
Matsuyama, EHIME	Iyomishima, EHIME / Kobe, HYOGO
Naoetsu, NIIGATA	Niigata, NIIGATA
Sakaiminato, TOTTORI	Kobe, HYOGO
Toyama, TOYAMA	Nagoya, AICHI / Niigata, NIIGATA

Ocean freight market eases briefly

Asia-US spot rates went unchanged this week, staying 16% below their September peak, Freightos reports, with anecdotal reports that some shipments can be booked as little as one week in advance without paying a premium. But it expects the lull to be short-lived ahead of early bookings for Lunar New Year. A slight easing in major global ocean freight markets and prices since China's early October Golden Week holiday has continued this week, especially on the transpacific, with prices stable on the main trades, including ex-Asia, according to the latest figures from Freightos and Drewry. But despite easing rates with anecdotal reports that some shipments can be booked as little as one week in advance without paying a premium, the lull is likely to be short-lived ahead of early bookings for Lunar New Year, digital freight pricing and management specialist Freightos believes.

Judah Levine, head of research at Freightos, noted that despite continued delays at the ports of LA and Long Beach, skepticism that the White House push to keep truck gates open 24/7 will drive improvement in the near term, and congestion spreading to other ports, “there are indications that Asia-US ocean demand is easing, at least a little”. In addition to Asia-US West Coast rates going unchanged this week and remaining 16% lower than their mid-September peak, he said logistics providers on the Freightos.com marketplace “are seeing other signs of a let up”.

Fewer booking premiums

For example, Robert Khachatryan, CEO of the company Freight Right, reports that for the first time since June some transpac space can not only be booked without premium guarantees, but also is “available as little as one week in advance.” Khachatryan attributes part of the dip to the delays, with shippers still waiting for containers en route holding off or cancelling any additional shipments. And according to Miranda Qin of Seabay Logistics, another forwarder available on freightos.com, both suppliers and importers say that supply constraints from the recent energy shortages in China – driven by rising coal costs and efforts to reduce emissions, which are expected to continue until the spring – are also contributing to a dip in demand, Levine highlighted.

But he said there had been “no comparable rates dip on the Asia-Europe Lane, where importers are equally exposed to production slowdowns in China and are also dealing with port congestion challenges. So, the easing on the transpacific – with longer transit times and delays than to Europe and 25 December rapidly approaching – likely also indicates a let up in the underlying holiday-driven demand.” Levine continued: “If this is the start of a minor lull, it is likely to be short-lived. Just as retailers pulled peak season orders earlier than usual to account for delays, so too the other ocean freight peak around Lunar New Year (which begins 1 February 1st) is likely to start early.”

Air cargo rates extremely elevated

In the meantime, ocean delays are helping to keep air cargo rates extremely elevated. The Freightos Air Index (FAX) composite global index is at \$6.80/kg, 22% higher than at the start of the year, with Asia-US West Coast rates at \$12.70/kg, a 40% climb since the end of August.

Drewry’s latest World Container Index report today indicated that the composite index of the e-ght east-west major trade lanes measured combined, decreased 0.4% this week, but at \$9,865.14 per 40ft container it remains 281% higher than a year ago. The average composite index of the WCI, assessed by Drewry for year-to-date, is \$7,191 per 40ft container, which is \$4,661 higher than the five-year average of \$2,530 per 40ft container. Freight rates on New York – Rotterdam gained 3% or \$35 to reach \$1,189 and rates from Los Angeles – Shanghai grew 1% to reach \$1,315 per 40ft box.

But otherwise, spot prices were flat or slightly declined. Rates on Shanghai to New York, Rotterdam to New York, Rotterdam to Shanghai and Shanghai to Genoa declined 1% respectively per 40ft container. Rates on Shanghai- Rotterdam and Shanghai-Los Angeles hovered around the previous week’s level. Drewry expects rates to remain steady in the coming week.

Dips in demand

Freight forwarder Flexport’s latest Ocean Freight Market Update this week noted that the Asia to North America (TPEB) trade saw premium and extra loader market prices soften “due to dips in demand for the most expensive space on TPEB”. Flexport added: “Whether rates will continue to flatten, further reduce, or even increase remains unclear. Carriers have indicated that the demand outlook remains strong through the end of the year. This is in line with projections by economists, indicating strong forecasts until inventories replenish. Congestion is expected to remain severe.”

It noted that carriers had “extended or even reduced rates as of 2H (second half of) October”, but highlighted that “rate levels remain elevated”, while space and availability of containers remained “critical”, with “severe undercapacity”, recommending that customers “continue to book well in advance – at least 4 to 6 weeks from CRD (cargo ready date) to target ETD for best chance of hitting timelines.”

For Asia to Europe (FEWB), “space and equipment crunches continue. Market demand is consistently exceeding supply, and rates have been very high for a long period”, Flexport said. It noted that the overall space situation was still being worsened by blank sailings and poor equipment availability, noting: “Carriers are overcommitted and are limiting booking acceptance or rolling shipments. With continuous vessel delays and shifts, schedule reliability is very low. Power shortages are affecting factory production up to a certain extent and causing more changes in shipping plans. “Rates remain at a record high level, but have been reasonably stable throughout October. Most carriers have extended their premium rates.”

US terminal congestion

On Europe to North America (TAWB), Flexport noted that “terminal congestion along the US East Coast is now impacting vessel schedules with some lines cancelling Savannah calls and replacing them with Charleston or Jacksonville. Congestion at LAX/LGB is also causing lines to now omit both ports and impacting schedules.” On TAWB pricing, Flexport said GRI rate rises for 1 October had been implemented, predicting “rates will stay strong for all Q4 2021”.

And for Indian Subcontinent to North America, Flexport said forward-looking rates were softening, although “strong demand, equipment deficits, and port omissions continue to challenge the Indian Subcontinent”. But rates had softened, with no expected increases through end of October.

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

Singapore uses Tuas storage to tackle supply chain disruption

City-state is making use of yard space at its Tuas port to cope to bottlenecks and congestion in global supply chains. Singapore is ramping up its port capacity by using its not-yet-operational Tuas port to store containers and operating round the clock to help tackle the global supply chain disruption. The 2,000 teu in yard capacity, which opened at Tuas port last month, is in addition to another 65,000 teu in storage space which was rolled out at Keppel terminal late last year, senior minister of state for transport in Singapore Chee Hong Tat said on Wednesday.

More than 2,500 local workers have also been recruited to boost the workforce by around 20%, he added. The first two berths for vessels to dock at the port are set to open by the end of this year. When fully completed in the 2040s, Tuas will be the world’s largest fully automated terminal capable of handling 65m teu annually, almost double the 36.9m teu that Singapore handled in 2020.

The rapid rebound in container volumes that started last summer has run into a wall of limited infrastructure that has been further hampered by coronavirus-related restrictions on staffing, stretching the global supply chains to breaking point. This in turn has led to ships being delayed at port as they wait to be offloaded. Containers are then held for longer periods inland as they wait to travel to their final destinations and be offloaded and returned, where they hit overcrowded terminals.

Global vessel schedule reliability has fallen from an average of 75% in the past few years to 35%-40% in 2021 and ships are arriving an average of seven and a half days late. “These developments have posed significant time delays and cost pressures along the various nodes of the supply chain, including ports, haulage, depots and warehouses, and some businesses have even switched to using air freight to transport their supplies and products,” said Mr Tat.

“We have become the go-to port for shipping lines to catch up on lost time and connections, and also to untangle some of their operational challenges. We are not just a catch-up port, but also a one-stop shop, where we offer a range of different services to the shipping lines... such as bunkering, supplies, crew change.” He said Singapore could not completely solve the logjam, although it could work to reduce the extent of the problem. “Through proactive planning, effective communication and enhanced productivity, our aim is to help them catch up on their delayed vessel schedules, shorten the transit time of boxes and fulfil more cargo connections. “(Taking on this bigger role) is a conscious move based on longer-term strategic considerations and because we recognise our global responsibility as a key transshipment hub port.”

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

Container market to remain tight through 2022: Drewry

The supply/demand balance in ocean transportation is likely to remain tipped in favor of carriers until the end of next year, according to Drewry, as new ships entering the global fleet are offset by the supply chain snarls that continue to tie up capacity. In a Tuesday webinar, Drewry senior manager Simon Heaney said the maritime consultancy originally pegged the second quarter of 2022 for when supply chain bottlenecks would ease. But Heaney said the bottlenecks show little sign of lessening and ship capacity will remain tight through most of 2022. “We had expected more progress by now, but supply chain efficiency has deteriorated,” Heaney said.

To be sure, 2022 will see some easing in the market, Heaney said. After spiking to nearly 15 percent in the second quarter, Drewry expects global shipping demand to average 5.2 percent for 2022. COVID-19, though, still presents the most risk to that forecast, Heaney said. China shut down container terminals due to outbreaks and the potential for the Delta variant to spread raises the risk of more shutdowns and problems in the supply chain.

COVID-19 “still carries the greatest uncertainty,” Heaney said, adding that the problems related to trucking, rail, terminal, and warehouse capacity are all contributing to a worsening outlook for container markets. “Rising Delta cases increase the risk of further constraints on logistics capacity,” Heaney said. “The problem goes deeper than feared and the pandemic has accelerated crises in other sectors.” As a result of the bottlenecks, global ports will not be handling as many containers as previously forecast, Heaney said. Drewry said global port throughput will rise 8.2 percent in 2021, down from a previous forecast of a 10.1 percent increase for the year.

The severe vessel delays seen at US ports and the specter of inflation eating into consumer and business spending were behind the forecast decrease, Heaney said. Some marginal freight is also being priced out of the ocean transportation market due to average freights having risen over 126 percent from last year, he added. “The bottlenecks have gotten longer, and economic prospects have gotten dimmer,” Heaney said. Many of the container ships on order are not expected to arrive until 2023, Heaney said, with Drewry forecasting global fleet growth over 7 percent while global port throughput drops to close to 3 percent.

Heaney said ocean freight rates are likely to drop due to the new supply. However, with global ocean carrier profitability forecasted to hit \$300 billion combined for 2021 and 2022, “the question is whether the carriers will even care due to having two years of previously unthinkable and outlandish profits,” he said.

Source: <https://www.joc.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 15 Oct 2021	Current Index 22 Oct 2021
Comprehensive Index			4588.07	4583.39
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	7687	7666
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	7374	7335
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	6219	6343
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	10700	10544
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3735	3687
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	4463	4494
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	8167	7996
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	7160	6957
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	10187	10211
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	356	356
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	339	339
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	963	961
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	351	351

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ ภาพรวมในสัปดาห์ที่ผ่านมาความต้องการขนส่งสินค้ายังอยู่ในระดับสูง ส่วนค่าระวางอยู่ในระดับคงที่ สำหรับเส้นทางยุโรป สถานการณ์ยังคงมีความไม่แน่นอน แต่ยังคงมีความต้องการนำเข้าสินค้าจำเป็น และอุปสรรคการแพทย์ในปริมาณสูง ซึ่ง Supply และ Demand ของตู้คอนเทนเนอร์ยังคงค่อนข้างตึงตัวไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา พบว่าปริมาณความต้องการนำเข้าสินค้าเคลื่อนไหวในระดับสูง นอกจากนี้ ปัญหาเรื่องการหมุนเวียนตู้คอนเทนเนอร์และความหนาแน่นของท่าเรือยังคงส่งผลกระทบต่อเนื่อง ในขณะที่เส้นทางออสเตรเลีย ความต้องการนำเข้าสินค้าผันผวนในระดับสูง เช่นเดียวกับสัปดาห์ที่ผ่านมา ซึ่งความสมดุลของความต้องการตู้คอนเทนเนอร์ และปริมาณตู้ที่มียังคงตึงตัว ส่วนเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า ปริมาณการขนส่ง และอัตราค่าระวางอยู่ในระดับคงที่ และสุดท้ายเส้นทางอเมริกาใต้ ปริมาณความต้องการนำเข้าสินค้าจำเป็น และอุปสรรคทางการแพทย์ยังคงตึงตัวอยู่ในระดับสูง
