

# Weekly Briefing (1 NOV 2021)



## 01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
33.35	38.53	45.67	25.06
CNY	JPY	INR	VND
5.21	0.29	0.44	0.0015

## 02 Exchange rate trend to USD (YTD)



## 03 Crude Oil price & Gold (25 - 30 Oct)

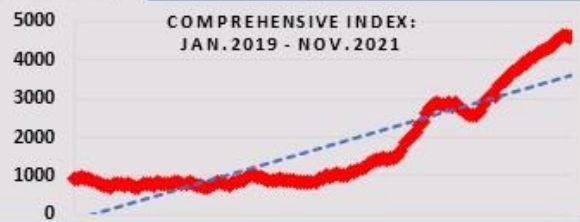
	Oil	OPEC	Brent	WTI
	USD/Barrel	82-85	83-86	82-84



	Gold	1,795 - 1,809
	USD/Ounces	



## 04 Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)	
22 October 2021	29 October 2021
4,583.39	4,567.28
-16.11	

## 05 Weekly Top's Stories

รายละเอียด  
ข่าว/บทความ



1. ศูนย์วิจัยกสิกรไทยมองหากเฟดลด QE ส่งตลาดผันผวน  
รายละเอียดข่าว: <https://bit.ly/31jIC3N>



2. ศึกหนัก “แหลมฉบัง” กับปัญหาท้าทายผอ.กทท.คนใหม่  
รายละเอียดข่าว: <https://bit.ly/3w2kMUo>

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 43 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	1,200	Subject to ISOCC USD 46/TEU, USD 92/FEU	Effective till 30-Nov-2021
Thailand - Qingdao	700	1,300		
Thailand - Hong Kong	400	700		
Thailand - Japan (Main Port)	500	1,000		
Thailand - Kaohsiung	550	1,100		
Thailand - Klang	500	900	Subject to ISOCC USD 27/TEU, USD 53/FEU	
Thailand - Jakarta	500	900		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	400	750		
Thailand - Singapore	450	950		
Thailand - Manila (North & South)	700	1,600		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	3,900	6,800	Subject to ISOCC USD 45/TEU, USD 90/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	4,300	5,900	ISOCC: USD 36/TEU, USD 72/FEU	
Thailand - Melbourne	3,050-3,150	6,100-6,250	FAF: USD 95/TEU, USD 190/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	4,300	7,600	Subject to ISOCC USD 75/TEU, USD 150/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: 11,620	Standard Rate: 14,150/14,300		
Thailand - US East Coast	Standard Rate: 12,620	Standard Rate: 15,400/15,700		
	Premium Rate: 14,460	Premium Rate: 18,200		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2564 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียปรับเพิ่มขึ้นในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางเพิ่มขึ้น 100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,200 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 500 USD/TEU และ 900 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางเพิ่มขึ้น 100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 500 USD/TEU และ 1,000 USD/FEU สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 4,300 USD/TEU และ 7,600 USD/FEU ส่วนเส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 400 USD/TEU และ 700 USD/FEU โดยค่า Low Sulphur Surcharge ปรับลดลงเล็กน้อยตามราคาน้ำมันในตลาดโลก

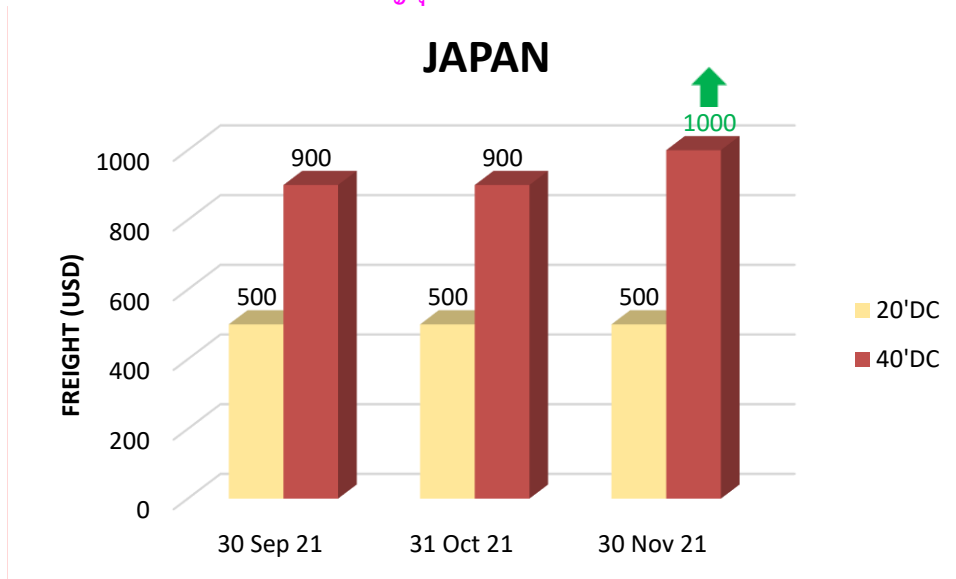
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนตุลาคม อยู่ระหว่าง 3,050-3,150 USD/TEU และ 6,100-6,250 USD/FEU ส่วนค่าระวางในเดือนพฤศจิกายน รอยืนยันข้อมูลอีกครั้งหนึ่ง ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนพฤศจิกายน ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 7,400 USD/TEU และ 13,200 USD/FEU โดยมีบวกเพิ่มค่า LSS และ PSS ในอัตราเดิม

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงสัปดาห์แรกของเดือนพฤศจิกายน ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 560 USD/TEU และ 700 USD/FEU ทั้งฝั่ง West Coast และ East Coast โดยค่าระวางที่เป็น Standard Rate ฝั่ง West Coast อยู่ที่ 11,620 USD/TEU และ 14,150 USD/40', 14,300 USD/40'HQ และฝั่ง East Coast ค่าระวางอยู่ที่ 12,620 USD/TEU และ 15,400 USD/40', 15,700 USD/40'HQ ส่วนค่าระวางที่เป็น Premium Rate อาจสามารถ Apply ได้เฉพาะเรือบางลำ ทั้งนี้ สถานการณ์ปัจจุบันยังคงพบปัญหาการระวางเรือเต็ม ขอให้วางแผนการจองล่วงหน้า

### **CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)**

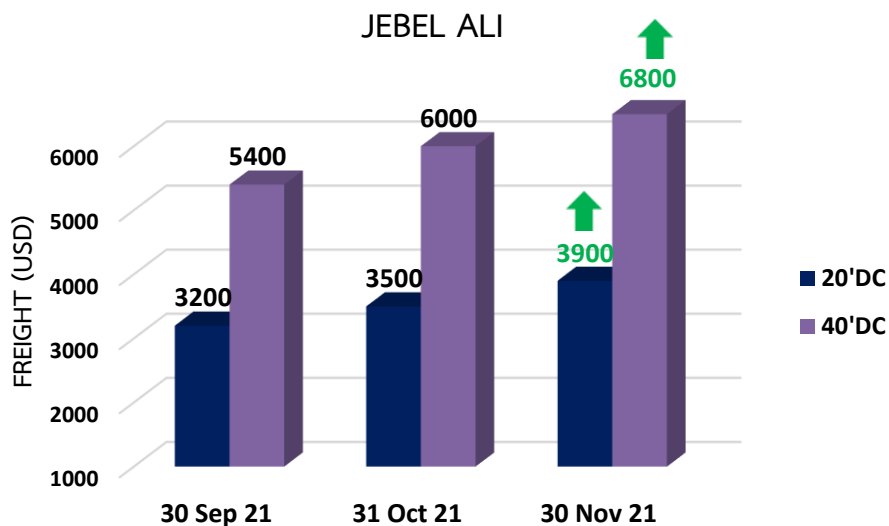
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,200	1,300	USD 86/TEU, USD 173/FEU	Effective till 31-Oct-2021
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,400-1,500	1,700-1,900	USD 41/TEU, USD 82/FEU	Effective till 31-Dec-2021
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	9,000	13,000	OBS: USD 256/TEU, USD 512/FEU +	Effective till 15-Nov-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 ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2564



Subject to Low Sulphur Surcharge (Sep.-Oct.21): USD 57/TEU และ USD 115/FEU  
(Nov.21): USD 46/TEU และ USD 92/FEU

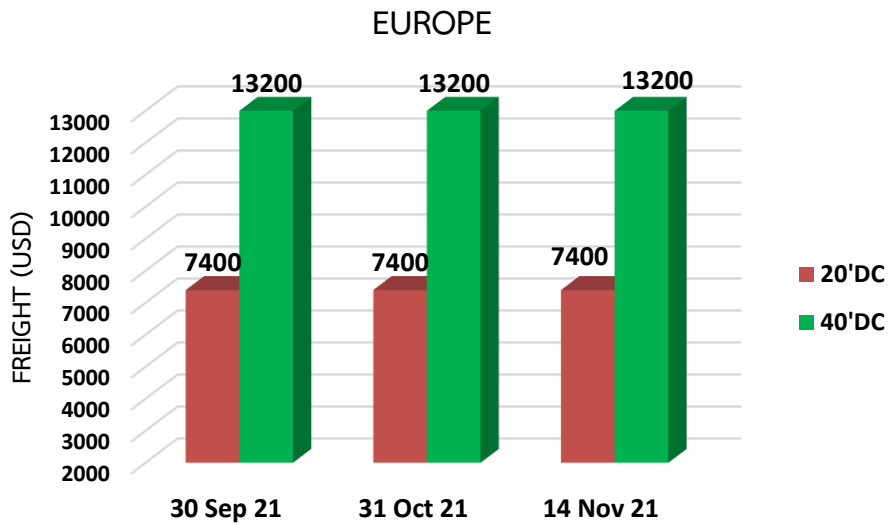
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2564



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Aug.-Oct 21): USD56/TEU และ USD112/FEU  
(Nov. 21): USD45/TEU และ USD90/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

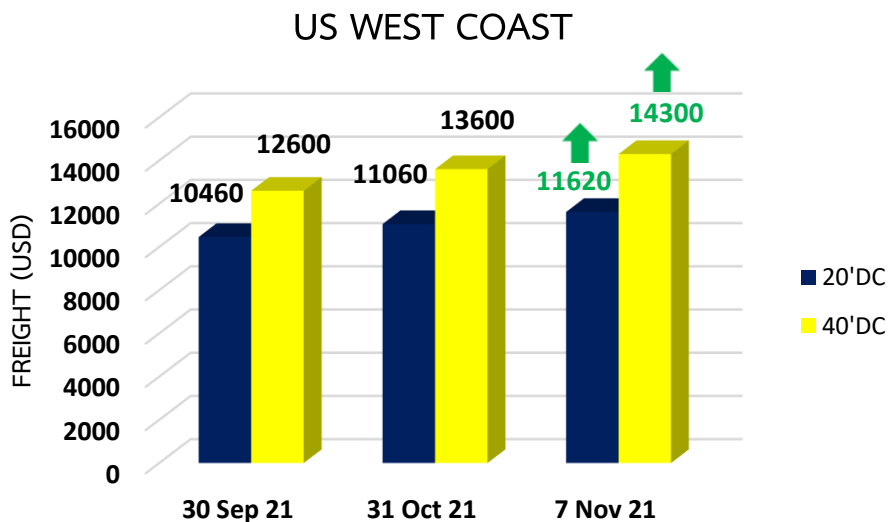
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2564



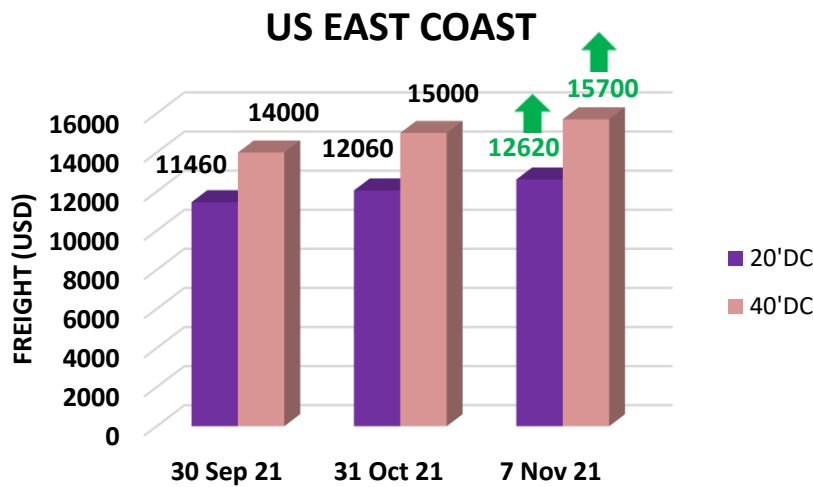
Subject to

- ISOC (Sep.-Nov. 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 ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2564



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast** เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2564



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญของสายเรือ

**สายเรือ Hapag Lloyd**

- ประกาศแจ้งเรื่องนโยบายของท่าเรือ Los Angeles และ Long Beach ในการเรียกเก็บค่า Emergency Surcharge สืบเนื่องจากความหนาแน่นภายในท่าเรือ โดยมีเงื่อนไขการเรียกเก็บดังนี้
  - ตู้สินค้านำเข้าที่อยู่ภายในเทอร์มินอลตั้งแต่ 9 วัน หรือมากกว่า
  - ตู้สินค้าที่เป็น Intermodal Container ที่อยู่ภายในเทอร์มินอลตั้งแต่ 6 วัน หรือมากกว่า
 อัตราการเรียกเก็บอยู่ที่ USD100/ตู้ในวันแรก ส่วนวันถัดไปเรียกเก็บเพิ่มขึ้นอีกวันละ USD100/ตู้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2564

**สายเรือ Zim Line**

- ประกาศแจ้งเรื่องการเรียกเก็บค่า Ports Dwell Fee สำหรับสินค้านำเข้าไปยังท่าเรือ Los Angeles และ Long Beach เนื่องจากปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือ โดยมีเงื่อนไขดังนี้
  - สำหรับสินค้าที่ใช้บริการรถบรรทุก ที่อยู่ในเทอร์มินอลมากกว่า 8 วันขึ้นไป
  - สำหรับสินค้าที่ใช้บริการรถไฟ ที่อยู่ในเทอร์มินอลมากกว่า 5 วันขึ้นไป
 โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 100/ตู้ และเก็บเพิ่มขึ้นอีก USD 100/ตู้/วัน ทั้งนี้มีตารางการเรียกเก็บดังต่อไปนี้

**Laden Import Container – Movement by Truck:**

Days on Terminal	Daily Charge/ Container	Cumulative Charge / Container
9	\$100	\$100
10	\$200	\$300
11	\$300	\$600
12	\$400	\$1,000
13	\$500	\$1,500
>13	Incremental Increase of \$100 per Day	

**Laden Import Container – Movement by Rail (IPI):**

Days on Terminal	Daily Charge/ Container	Cumulative Charge / Container
6	\$100	\$100
7	\$200	\$300
8	\$300	\$600
9	\$400	\$1,000
10	\$500	\$1,500
>10	Incremental Increase of \$100 per Day	

**สายเรือ CNC**

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) สำหรับสินค้าในเส้นทาง Intra-Asia ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 โดยมีรายละเอียดดังตาราง

**LSS Short Distance**

Container Type	Currency	20'	40'	40'HC
Dry	USD	50	100	100
Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment	USD	50	100	100
Refrigerated	USD	75	150	150

**LSS Long Distance**

Container Type	Currency	20'	40'	40'HC
Dry	USD	88	176	176
Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment	USD	88	176	176
Refrigerated	USD	132	264	264

CNC	JP	KR	NC	CC	TW	PRD	HK	PH	VN	TH	KH	SG	MY	BN	ID	MM	BD
JP		Short	Short	Short	Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
KR	Short		Short	Short	Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
NC	Short	Short		Short	Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
CC	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
TW	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
PRD	Short	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
HK	Short	Short	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Long	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long
PH	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short		Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
VN	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short		Short	Short	Short	Short	Short	Short	Long	Long
TH	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short		Short	Short	Short	Short	Short	Long	Long
KH	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Short	Long	Long
SG	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Long	Long
MY	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Long	Long
BN	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short	Short	Short		Short	Long	Long
ID	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short	Short	Short	Short		Long	Long
MM	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long		Short
BD	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	

**Ocean carriers remain in pole position in rates negotiations**

Market remains very challenging for shippers despite some signs of easing of growth – and even some falls – in ocean freight rates. Ocean carriers remain in pole position in negotiations for long-term freight contracts, with high demand, port congestion and supply chain disruption driving further rates increases,



according to the Xeneta, the rate benchmarking and market intelligence platform. “It remains a very challenging market for shippers, and a very profitable one for carriers,” says Patrik Berglund, CEO. “We’re not dealing with the astronomical increases we’ve experienced in past months – and indeed some trades are experiencing slight rates reductions – but overall, the arrow remains pointing resolutely skywards.”

According to the Xeneta Shipping Index (XSI®) Public Indices, long-term rates recorded their tenth consecutive month-on-month rise in October, climbing by 2.2%. “The indices now stand at a colossal 93.1% up year-on-year, with little hope of relief on the horizon for embattled shippers,” says the company. “Shippers want predictability,” said Berglund, “and that’s especially true when key trading periods, such as Christmas, are on the horizon. However, instead of that they’re getting clogged supply chains, limited (or zero) available carrier capacity, rates they can’t control, and a growing sense of uncertainty. All in all, a dream year for the carriers is an ongoing nightmare for them.”

Regionally, the rates picture was more mixed in October than recent months. European imports on the XSI® had a marginal decline of 3.7% - the first month-on-month fall since June. However, the index still stands 122.1% against this time last year. European exports also dipped slightly, falling by 2.2% across October, but remain 50% up year-on-year.

In Asia, imports on the XSI® fell, by 3.2% (up 49.9% against October 2020), while the export benchmark surged ahead with a 7.9% month-on-month boost. It is now some 136.2% higher than this time last year. In the US, both import and export benchmarks fell moderately, the former by 1.5% and the latter by 3.5%. However, strong growth throughout 2021 leaves imports rates 64% higher and exports up 15.8% on a year-on-year basis.

Berglund admitted it is difficult to read too much into the current fluctuations. “After such a prolonged period of rates growth it would be easy to anticipate an adjustment downwards, but with all the supply chain challenges, continued lack of capacity and ongoing demand, I certainly wouldn’t count on it.” He added: “Carriers are still sitting pretty in a sellers’ market and, basically, calling the shots. For example, Maersk is reportedly shunning business from some freight forwarders in an effort to deal directly with cargo owners. In doing so, it’s seeking to provide a single end-to-end solution on key lanes and maximise profits. Some, such as CLECAT, the European Association for Forwarding, may suggest this is an abuse of power. That’s up for debate. But the fact it’s a demonstration of power certainly is not in question.”

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

### **Long Beach/Los Angeles ports announce new measure to clear cargo**

Ocean carriers to be charged daily fee for containers that linger on terminals. The ports of Long Beach and Los Angeles are to introduce a surcharge for import containers that dwell on marine terminals in a bid to improve cargo movement amid congestion and record volume. Under the new policy, the ports will charge ocean carriers for each container that falls into one of two categories. In the case of containers scheduled to move by truck, ocean carriers will be charged for every container dwelling nine days or more. For containers moving by rail, ocean carriers will be charged if the container has dwelled for three days or more. Beginning November 1, the ports will charge ocean carriers with cargo in those two categories \$100 per container, increasing in \$100 increments per container per day.

#### 'Escalating backlog'

“We must expedite the movement of cargo through the ports to work down the number of ships at anchor,” said Port of Los Angeles Executive Director Gene Seroka. “Approximately 40% of the containers on our terminals today fall into the two categories. If we can clear this idling cargo, we’ll have much more space on our terminals to accept empties, handle exports, and improve fluidity for the wide range of cargo owners

who utilize our ports.” Port of Long Beach Executive Director, Mario Cordero observed: “With the escalating backlog of ships off the coast, we must take immediate action to prompt the rapid removal of containers from our marine terminals. “The terminals are running out of space, and this will make room for the containers sitting on those ships at anchor.”

#### Supply chains under strain

John D. Porcari, Port Envoy to the Biden-Harris Supply Chain Disruptions Task Force, said he supported the actions taken by the ports of Los Angeles and Long Beach to charge ocean carriers for lingering containers on marine terminals. “These actions aim to expedite the movement of goods and reduce congestion in our ports. As our economy continues to grow, increased demand and disruptions caused by the pandemic are putting our supply chains to the test. While we’ve seen new records set in terms of throughput this year at West Coast ports, we need more players throughout the supply chain to keep stepping up. The federal government will continue to bring together private companies and stakeholders from across the supply chain and serve as an honest broker helping to surface solutions like this to address supply chain disruptions.”

Before the pandemic-induced import surge began in mid-2020, on average, containers for local delivery sat on container terminals under four days, while containers destined for trains dwelled less than two days. Those numbers have increased significantly, making it difficult to clear cargo off the terminals and bring in ships at anchor. Fees collected from dwelling cargo will be re-invested by the two ports for programs designed to enhance efficiency, accelerate cargo velocity, and address congestion impacts throughout the San Pedro Bay. The policy was developed in coordination with the Biden-Harris Supply Chain Disruptions Task Force, the US Department of Transportation and multiple supply chain stakeholders.

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

#### **Commissioner meetings set to reveal how LA, LB will levy new storage fees**

The ports of Los Angeles and Long Beach on Friday will seek formal approval from their boards of harbor commissioners to levy a new “emergency storage fee” on carriers designed to force the retrieval of long-dwelling containers. The meetings are expected to reveal critical details of how the ports will implement the fee, and come as carriers lobby the ports to delay the planned Nov. 1 imposition.

How the ports seek to impose the new tariffs will give container lines a sense of how they can legally pass on the surcharges to major importers and non-vessel-operating common carriers (NVOs). Those surcharges start at \$100 on the 9th day of dwell, then escalate in increments of \$100 with each passing day. Thus, the total charges owed would be \$300 on the second day, \$600 on the third day, \$1,000 on the fourth day, and so on. It is unclear how carriers that don't have tariffs in effect at the Federal Maritime Commission (FMC) allowing them to pass along port related charges would pass the charges along to shippers.

Encouraged by the Biden administration and its port envoy John Porcari, the ports made the surprising announcement on Monday of the fees they are calling a last-ditch effort to improve the flow of containers by penalizing carriers when boxes remain at marine terminals too long. The ports’ efforts to extend hours of operation have been resisted by marine terminals that say not enough importers and consignees pick up cargo at off-hours to warrant the added gate costs.

Four carriers tell JOC.com they will pass the new fees on to major retailers and NVOs, a move that represents a sea change in typical carrier-customer relations in the largest US trade lane. In the past, carriers willingly agreed to absorb port-levied storage fees, known as demurrage, to attract — and keep — business from the large national retailers that dominate the trans-Pacific trade lane. But the severity of the storage fees is spurring carriers to consider how they’ll pass those charges onto the largest US importers, who until now haven’t felt pressure to remove containerized goods that won’t be needed on shelves until 2022.

Some carriers are concerned that if the charges take effect on Nov. 1 as announced, they will not be able to recoup pass-on fees for the first month if they must wait 30 days for the FMC-approved tariffs to take effect. Carriers tell JOC.com that up to 90 percent of containers still on the terminal after nine days are merchant haulage boxes, meaning it is the responsibility of the shipper to retrieve the container.

Concerned about the ability to secure ocean capacity late this year, importers are rushing non-urgent goods, including for holidays such as Valentine's Day, into the country — only to let the containers sit at US marine terminals because they won't be needed for sale for weeks or months, two container line executives who asked not to be identified told JOC.com. One container line executive estimated that at least half of the cargo potentially subject to the new emergency fees was controlled by the largest retailers and NVOs. The source added that the vast majority of containers not being picked up by retailers and consignees were container yard moves, meaning the container line wasn't contracted to provide landside delivery.

The executive said the ports of Long Beach and Los Angeles seem open to delaying Monday's planned implementation of the fees if they get a strong enough sense that importers and consignees — not wanting to shoulder the new penalties — have begun to actively remove containers. "The feeling among the carriers is that we don't have control," of the containers because container lines only accept bookings and do not put requirements on importers or NVOs to remove containers from US marine terminals, the carrier executive said.

#### Retailers brace for fees

"There is no doubt the lines will be passing along the fee," Jonathan Gold, vice president of supply chain and customs policy at the National Retail Federation (NRF), told JOC.com Thursday. Gold said retailers generally want to retrieve their inbound containers from the terminals as quickly as possible, but they continue to run into obstacles. He listed those obstacles as the LA-LB port complex that is drowning in empty containers, a severe chassis shortage, and restrictions by carriers and terminals on the return of empties. Until the carriers and terminals address those issues, there will be no solution to the overall problem, Gold said.

The overriding concern of retailers and other importers is whether they should be charged demurrage when they cannot access their containers through no fault of their own, he said. However, recognizing that the investigating Federal Maritime Commission may not move as quickly as the trade might like on this issue, Gold said the NRF is urging the commission through its shipper advisory committee to take emergency action on the matter. Shippers participating in the inaugural FMC shipper advisory meeting on Wednesday sounded off on the new LA-LB fees, saying they would further tighten the chassis supply and essentially act as a tax on consumers.

Three terminal operators in Los Angeles-Long Beach who spoke on the condition of anonymity said they are waiting to hear from the ports as to who exactly will be responsible for supplying the data the ports will need in order to bill shipping lines for truck-delivered containers that exceed the nine-day storage limit and rail containers that exceed the six-day limit. The terminal operators say that since the shipping lines are the entities that will be billed, the lines should provide that information. "If they charge the terminals, I have to charge an administrative fee," a terminal operator told JOC.com. The administrative fee would be deducted from the bill that is presented to the terminal by the ports, he said.

LA-LB terminal operators who spoke to JOC.com said that since the ports announced the emergency fees on Monday, they have seen no significant increase in truck traffic that they can link to the retrieval of the longest-dwelling containers. "I haven't really seen any increase in gate activity," Alan McCorkle, president of Yusen Terminals in Los Angeles, told JOC.com Thursday. Yusen, similar to the other 11 container terminals in Los Angeles-Long Beach, said a huge influx of empty containers in the harbor area is a major driver of

congestion. McCorkle said Yusen is addressing that issue by eliminating most of the restrictions that prevent drivers from returning empties, such as requiring appointments and dual transactions in order to return empties. “We’ve relaxed as many of the rules as we can,” he said.

Gene Seroka, executive director of the Port of Los Angeles, told JOC.com he is talking to shipping lines, encouraging them to send extra-loaders or sweeper ships to Southern California whose purpose is to fill the entire outbound voyage with empty containers.

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 22 Oct 2021	Current Index 29 Oct 2021
Comprehensive Index			4583.39	4567.28
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	7666	7693
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	7335	7315
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	6343	6414
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	10544	10454
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3687	3584
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	4494	4487
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	7996	7801
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	6957	6712
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	10211	10199
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	356	324
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	339	316
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	961	965
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	351	351

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ ถึงแม้สถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสเริ่มดีขึ้น แต่ยังคงพบความท้าทายในการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ ภาพรวมในสัปดาห์ที่ผ่านมาการส่งออกจากจีนยังอยู่ในระดับสูงอย่างต่อเนื่อง โดยที่ค่าระวางมีความแตกต่างกันในหลายเส้นทาง สำหรับเส้นทางยุโรป การขนส่งยังคงมีความผันผวนในระดับสูง โดยที่ Supply และ Demand ยังเป็นไปได้ดี ซึ่งยังคงมีความต้องการนำเข้าสินค้าจำเป็น และอุปกรณ์การแพทย์ในปริมาณสูง ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ในช่วง Peak Season พบว่าปริมาณการขนส่งยังคงอยู่ในระดับสูง ซึ่งทำให้ระวางเรือค่อนข้างแน่น ในขณะที่เส้นทางออสเตรเลีย ความต้องการนำเข้าสินค้ายังคงผันผวนในระดับสูง เนื่องจากสถานการณ์การระบาดยังคงเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ส่วนเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า โดยทั่วไปปริมาณการขนส่ง และอัตราค่าระวางอยู่ในระดับคงที่ และสุดท้ายเส้นทางอเมริกาใต้ มีปริมาณความต้องการนำเข้าสินค้าจำเป็น และอุปกรณ์ทางการแพทย์จำนวนมาก ทำให้การขนส่งอยู่ในระดับสูง ซึ่ง Demand และ Supply ยังคงอยู่ในภาวะที่เหมาะสม