

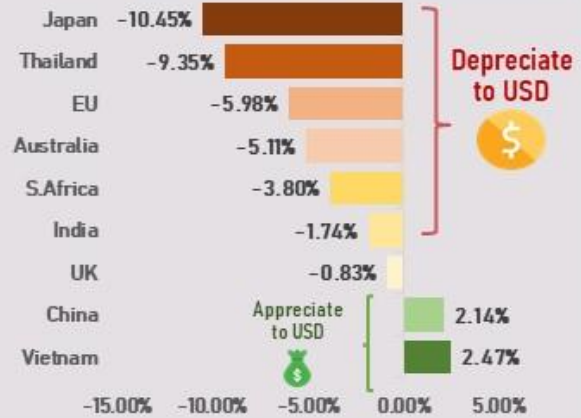
Weekly Briefing (15 NOV 2021)



01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
32.80	37.61	43.90	23.94
CNY	JPY	INR	VND
5.13	0.29	0.44	0.0015

02 Exchange rate trend to USD (YTD)



03 Crude Oil price & Gold (8-12 Nov)

	Oil	OPEC	Brent	WTI
	USD/Barrel	82-84	83-85	81-85

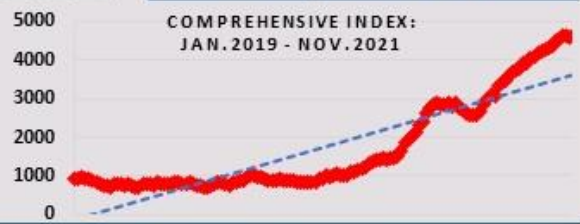


	Gold	1,826 - 1,864
	USD/Ounces	



04 Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)



Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)

5 November 2021	12 November 2021
4,535.92	4,554.04
+ 18.12	

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ



- ดอลลาร์แข็งค่า หลังเงินเฟ้อพุ่งสูงสุดในรอบ 30 ปี

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/30pqJzI>



- Shipping Containers Get Foldable Design Seen as Cure for Logjams

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3Dp4aJs>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 45 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 108/TEU, USD 216/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 Premium Rate: 14,460	Standard Rate: 15,400/15,700 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

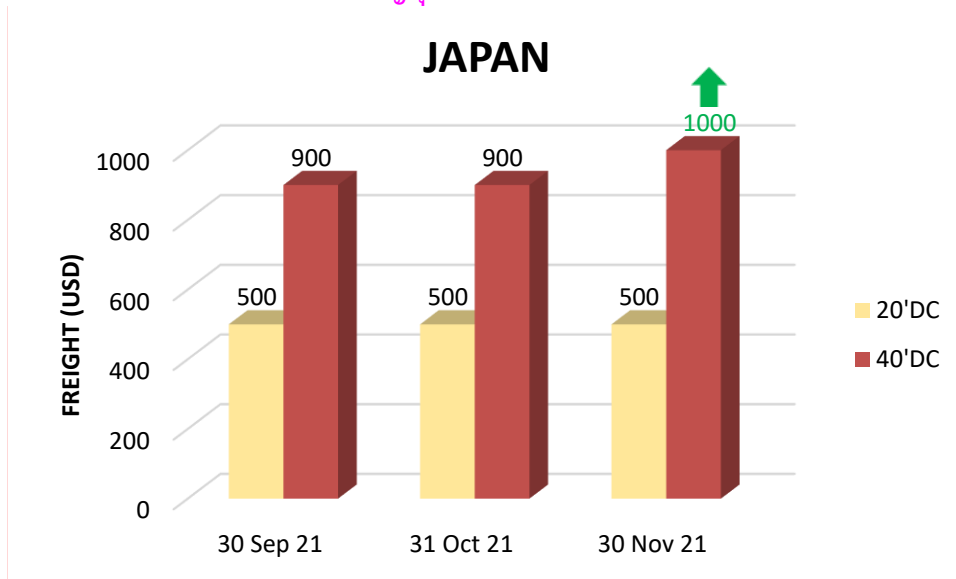
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนพฤศจิกายน อัตราค่าระวางคงที่อยู่ระหว่าง 3,050-3,150 USD/TEU และ 6,100-6,250 USD/FEU โดยมีการปรับเพิ่มของค่า FAF ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนพฤศจิกายน ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 7,400 USD/TEU และ 13,200 USD/FEU โดยมีบวกเพิ่มค่า LSS และ PSS ในอัตราเดิม

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)

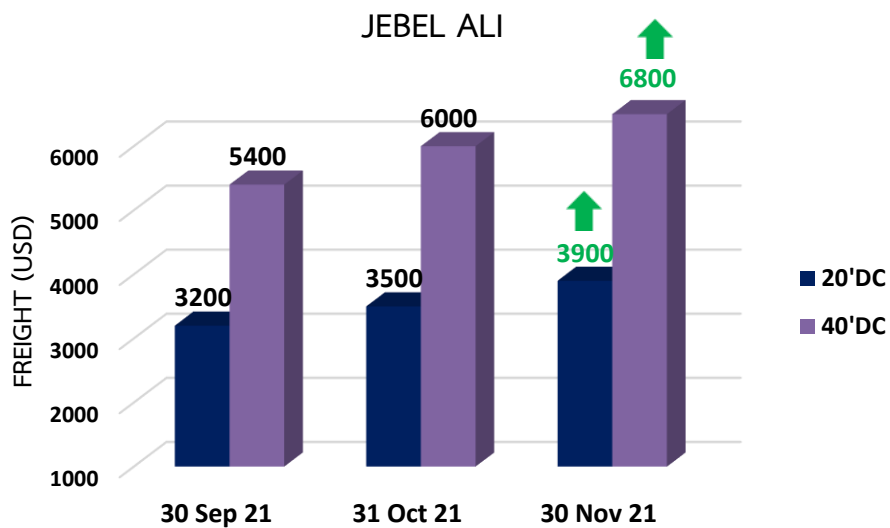
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	-	1,300	USD 138/FEU	Effective till 30-Nov-2021
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,400-1,500	1,700-1,900	USD 41/TEU, USD 82/FEU	Effective till 31-Dec-2021
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	9,000	13,000	OBS: USD 256/TEU, USD 512/FEU +	Effective till 30-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

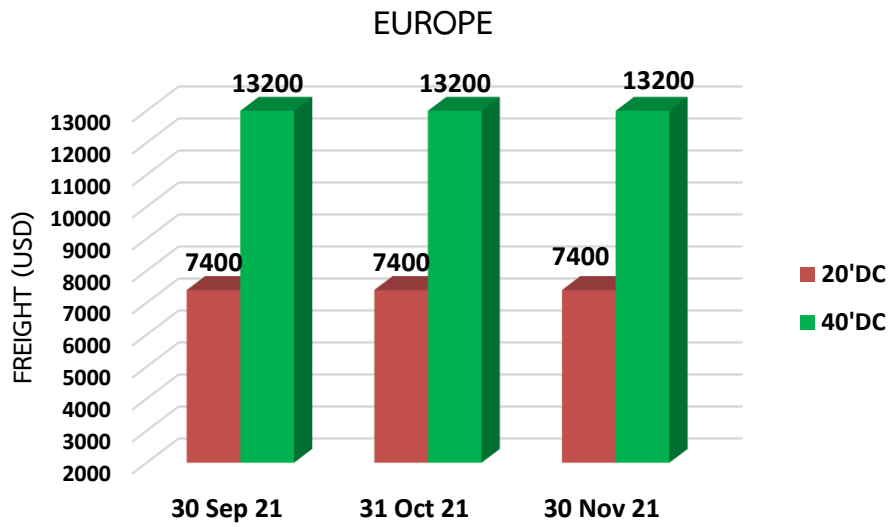
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2564



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

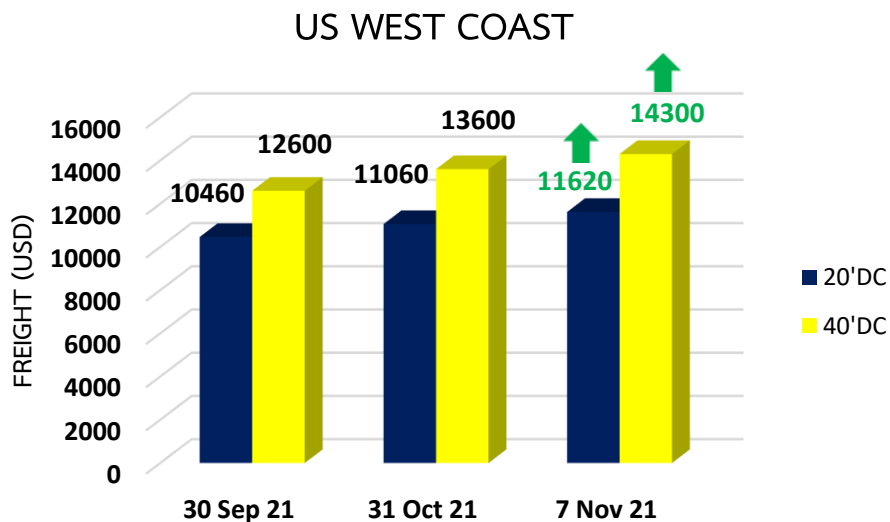
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2564



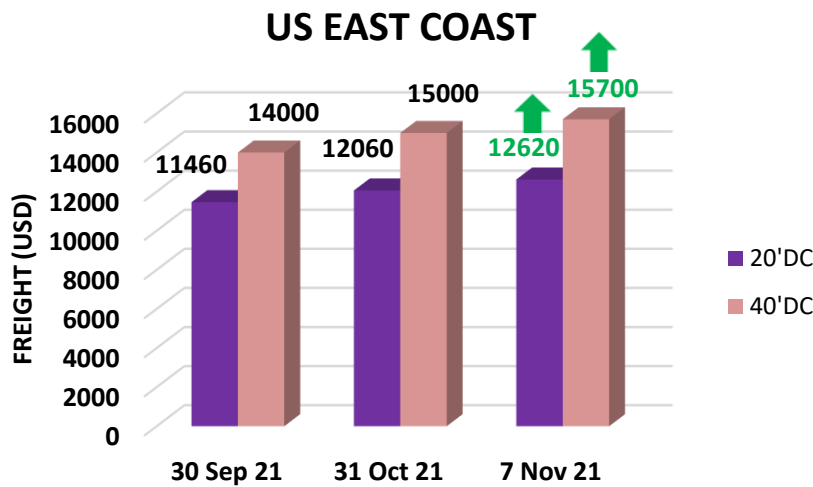
Subject to

- 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 Wan Hai

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Wan Hai Bunker Charge สำหรับเส้นทาง Transpacific ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม-31 ธันวาคม 2564 โดยมีรายละเอียดดังนี้
 - สำหรับสินค้าขาเข้าไปยังสหรัฐอเมริกา เรียกเก็บในอัตรา USD325/20', USD405/40'dc และ USD455/40'HQ
 - สำหรับสินค้าขาออกจากสหรัฐอเมริกา เรียกเก็บในอัตรา USD80/20'และ USD100/40'dc, HQ

Port congestion cascades into intra-Asia services, disrupting container traffic

The global cascading effect of port congestion is playing havoc with intra-Asia trade lanes, with large amounts of cargo stuck at transshipment hubs in the south-east. According to Peter Sundara, global head of ocean freight for a major cargo owner, transshipment freight from Europe, Africa, Oceania and the US is being “dumped” – in Singapore, particularly. He told The Loadstar: “It’s not a port productivity problem, rather that feeders and mainline vessels are discharging cargo with no mainline connecting vessels coming in on time to load the containers.”

Late last month, Singapore’s port authority (PSA) was forced to open the storage area of its new Tuas mega container terminal to cope with the overflow of boxes. And, while mainline vessel delays have led to transshipment cargo getting stuck in Singapore, Mr Sundara noted that the “cascading effect” of congestion was impacting intra-Asia feeder traffic, too. “For example, in Indonesia there’s congestion, and that delays feeder vessels bringing cargo from Jakarta to Singapore. We are also facing a chronic shortage of boxes in Indonesia, Thailand and Vietnam, and a lack of space.” But Mr Sundara said he was “hopeful” carriers would inject more capacity quickly into South-east Asia, given the dip in demand and rates from China.

“Vietnam has come out of lockdown and there’s a lot of pent-up production; the demand is quite huge,” he said. “So it’s a perfect time for the carriers to put in more capacity, since the production from China has slowed following the power rationing.” Taiwanese carrier Wan Hai has swapped some transpacific capacity back into the intra-Asia market to serve surging Vietnamese volumes, and also India, but it remains to be seen whether any mainline carriers follow suit.

Shipping lines have been quick to blank sailings from China, however, with the Ocean Alliance, for example, recently blanking 21 transpacific eastbound sailings and two for Asia-North Europe, Mr Sundara noted.

“We understand the carriers might be blanking sailings because of power shortages in China impacting export production, but also because of the huge port congestion in the US and Europe, which have disrupted their vessel schedules,” he added.

“The other possible advantage of blank sailings for the carriers is that they stop rates from falling further, allowing them a baseline for upcoming contract negotiations.” Furthermore, he said, it would likely be a short-lived blip for Chinese freight rates, which would “soon pick up again”, given inventories in the US and Europe would need replenishing – and the Chinese New Year cargo rush is just around the corner.

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

Carriers skip calls but still miss schedules

Efforts to maintain reliability are failing even when ports are left off rotations, as congestion and long waits for berths affect carriers’ on-time performance – not just in the US, but also affecting Europe and Asia. Carriers are increasingly skipping port calls in an effort to meet schedules amid port congestion and delays, despite schedule reliability sitting at record lows.

A survey by Alphaliner of recent voyages on a number of trade lanes found that even when ports were omitted from loops, the majority of ships were still missing their scheduled arrival times. The problems extend further than the high-profile chaos at Long Beach and Los Angeles, which yesterday saw a new record of 81 ships waiting at anchor or drifting offshore awaiting berths. And it is not just head haul voyages that are running late. Alphaliner noted that of 17 boxships that returned to China during week 45 following voyages to northern Europe, only one arrived back on time for its next scheduled voyage, and even this was only possible after it skipped calls at Yantian and Tianjin. On average, the arrival delay of the 17 vessels tracked was 17 days, Alphaliner said.

The transatlantic trade was also suffering from congestion at both European and US east coast ports. “Only one of the nine ships returning to the Benelux area in week 45 after a full round trip between northern Europe and the US east coast completed its voyage within the five weeks stated in the pro forma schedule,” Alphaliner said. But this was only possible because the ship in question had skipped a call at Newark and wasn’t scheduled to call at heavily congested Savannah, where waiting times are up to eight days.

“Omitting ports has become the best way for carriers to reduce delays, but it has significant consequences for those customers shipping via these ports and for carriers that might need to organise transshipments,” Alphaliner said. “The multiple port omissions make it very difficult to measure the reliability of liner services. Carriers are also trying to fill gaps in the schedule by organising extra sailings.” Alphaliner counted nine extra loaders between Europe and the US east coast this week, including large vessels such as the 8,819 teu *MSC Meline* (IMO: 9702077) and 9,200 teu *MSC Pamela* (IMO: 7125392).

A recent analysis of schedule reliability from Sea-Intelligence showed that carrier schedule reliability had sunk to its lowest recorded level in September, with just over a third of all container ships arriving within one day of their scheduled arrival. The average delay across the global fleet was over a week, it said. Alphaliner said the worst performing ship it tracked was the 14,026 teu *One Blue Jay* (IMO: 9741372), which operates on a pendulum service between the US west coast, Asia and northern Europe. The last full round of its scheduled 126-day rotation took 171 days when it did not skip any of its planned ports but arrived six weeks late. Off San Pedro Bay, meanwhile, the 1,600 teu *Bal Peace* (IMO: 9249207) arrived on September 25 and has still not found a berth at Long Beach or Los Angeles

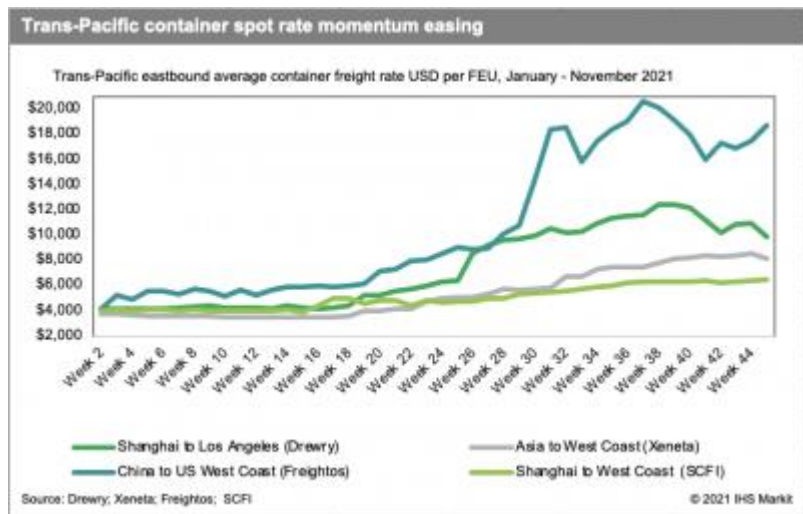
Source: <https://www.lloydsloadinglist.com/>

Reduced Asia factory output easing trans-Pacific spot rates

The recent decline in Asia-US container spot rates in two of the four major pricing indices reflects a slight lull in trans-Pacific demand at origin due to interruptions production versus any breaking of the congestion logjam at destination ports, according to analysts, carriers, and forwarders.

Slowing Chinese export production due to electricity shortages and crimped Vietnamese factory output amid a COVID-19 lockdown are providing a modicum of relief in US import pressures. But a strengthening US import forecast suggests that any respite will be short-lived, with congestion at US and Asia ports curbing the full utilization of ocean shipping capacity. Short-term container rates between Asia and the US West Coast as measured by Drewry and Xeneta fell 19 percent and 1.3 percent, respectively, from Sept. 30 to Nov. 4. During the same period, container spot rates as measured by Freightos and the Shanghai Containerized Freight Index rose 4.2 percent and 2.1 percent, respectively.

Freight all kinds (FAK) rates remain well above historical averages, but carriers in the last few weeks have offered more FAK space to customers, whereas before they would only offer “premium” space, Kurt Ellroy, executive vice president of Apex Maritime, told JOC.com. “Expect this is the calm before the storm and it will soon become booking premium to secure guaranteed space again.” Maritime analyst Drewry’s World Container Index, released Thursday, showed no significant change to trans-Pacific spot rates. Spot rates from Shanghai to Los Angeles inched up nearly 1 percent to \$9,947 per FEU from the prior week.



According to Lars Jensen, CEO of Vespucci Maritime and a JOC analyst, shippers shouldn’t read too much into a mere 1 percent rise last week following the 20 percent decline the week before because spot rates fall from pre-Golden Week highs at the end of September nearly every year. Demand before Chinese factories slow or pause production for Golden Week historically rises, with celebrations having kicked off Oct. 1 this year. “Does this signal a coming large decline and reversal to normal rate levels? I would be hesitant in concluding this just yet. It more seems to imply that the worst pressure on the trans-Pacific might have been alleviated,” Jensen said.

US importers face an increasingly narrow window in getting goods out of US ports in times for holiday shopping, and any products still in Asia need to be air freighted to be available online or in stores. "On the origin side there seems to be a slow-down in bookings as you would expect this time of year. Christmas season is long over, and you had the power outages, and you have to wonder when the American consumer is sated, when they will stop buying any more stuff," said Craig Grossgart, senior vice president and global ocean head at SEKO.

US importers face an increasingly narrow window in getting goods out of US ports in times for holiday shopping, and any products still in Asia need to be air freighted to be available online or in stores. "On the origin side there seems to be a slow-down in bookings as you would expect this time of year. Christmas season is long over, and you had the power outages, and you have to wonder when the American consumer is sated, when they will stop buying any more stuff," said Craig Grossgart, senior vice president and global ocean head at SEKO.

Asia factory production weakens

Reflecting the crimps in China’s production, volumes at Cosco Shipping Ports’ terminals in Hong Kong, Guangzhou, and Shenzhen in the Pearl River Delta fell 3.4 percent year over year in September, when electricity

shortages hit. There was a similar drop in September of between 3 percent and 4.4 percent in volumes at its terminals in the Yangtze River Delta and Bohai Rim, where Dalian and Tianjin are the leading ports. Only the port operator's terminals in southeast China, including Xiamen, saw an increase in throughput for the month. China Merchants Port Holdings also saw a drop in volumes in September at its terminals in the Pearl River and the Yangtze River deltas, including at Shanghai International Port Group, although volumes rose at its Bohai Rim facilities.

The fall in volumes reflected the contraction in manufacturing output as China's manufacturing Purchasing Manager's Index (PMI), a leading economic indicator of activity in the country's industrial sector, slipped to 49.6 in September. While the Caixin China General Manufacturing PMI rebounded to 50.6 in October, Caixin said a raft of pressures including power shortages, rising costs, and supply chain disruptions, continue to weigh on manufacturers.

"Chinese manufacturers noted an improvement in demand during October, but power shortages and rising costs weighed on production, according to latest PMI data," Caixin said in a commentary accompanying the release of the PMI figures on Nov. 1. "Limited power supply and material shortages also dampened supplier performance, with lead times increasing at the fastest rate since March 2020."

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 5 Nov 2021	Current Index 12 Nov 2021
Comprehensive Index			4535.92	4554.04
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	7637	7560
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	7269	7207
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	6461	6730
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	10428	10589
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3459	3361
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	4474	4452
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	7751	7608
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	6650	6564
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	10135	10131
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	309	321
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	297	308
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	965	978
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	344	340

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าความต้องการส่งออกจากจีนอยู่ในระดับคงที่ ในขณะที่ค่าระวางปรับตัวลดลง สำหรับเส้นทางยุโรป พบว่ามีการกลับมาระบาดของเพิ่มขึ้นส่งผลให้การฟื้นตัวของเศรษฐกิจชะลอตัวลง ซึ่งความต้องการนำเข้าสินค้าจำเป็นและอุปกรณ์การแพทย์อยู่ในระดับสูง ตลาดขนส่งอยู่ในทิศทางที่ดี ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา พบว่าการฟื้นตัวของเศรษฐกิจยังมีความไม่แน่นอนเนื่องจากตัวเลขการระบาดที่ยังคงปรับเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งปริมาณการขนส่งยังคงมีความต้องการในระดับสูง ในขณะที่ประสิทธิภาพการจัดการในระบบซัพพลายเชนอยู่ในระดับคงที่ ในขณะที่เส้นทางออสเตรเลีย ความต้องการนำเข้าสินค้าจำเป็นและอุปกรณ์ทางการแพทย์ยังคงอยู่ในระดับสูง ส่งผลมีความต้องการในการขนส่งในปริมาณมาก ส่วนเส้นทางญี่ปุ่นพบว่าโดยทั่วไปปริมาณการขนส่งอยู่ในระดับคงที่ ส่วนอัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น และสุดท้ายเส้นทางอเมริกาใต้ มีปริมาณความต้องการนำเข้าสินค้าจำเป็น และอุปกรณ์ทางการแพทย์จำนวนมากเช่นที่ผ่านมา ซึ่ง Demand และ Supply ยังคงอยู่ในระดับคงที่
