

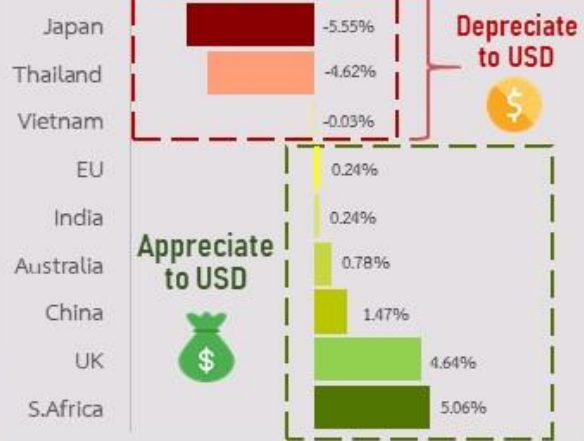
# Weekly Briefing ( 24 May 2021 )



## 01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
31.36	38.20	44.38	24.25
CNY	JPY	INR	VND
4.87	0.29	0.43	0.0014

## 02 Exchange rate trend to USD (YTD)



## 03 Crude Oil price & Gold (17-21 May)

	Oil	OPEC	Brent	WTI
	USD/Barrel	66-68	65-69	62-66



	Gold	1,866 - 1,872
	USD/Ounces	



## 04 Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)	
14 May 2021	21 May 2021
3,343.34	3,432.50
+89.16	

## 05 Weekly Top's Stories

- อียูเตรียมคลายล็อกดาวน์รับนักท่องเที่ยวต่างชาติฉีดวัคซีนครบโดส  
 รายละเอียดข่าว : <https://cnn.it/3oyYbet>
- เอลเลน"เรียกร่องภาคธุรกิจสหรัฐฯหนุนการขึ้นภาษี เพื่อผลประโยชน์ประเทศ  
 รายละเอียดข่าว : <https://bloom.bg/3fxGR5i>
- บริษัทโอไอซีแอล (ไทยแลนด์) ปิดให้บริการเคาน์เตอร์เซอร์วิสสาขากรุงเทพฯ เป็นระยะเวลา 7-14 วัน เริ่มวันที่ 20 พฤษภาคม 2564 เป็นต้นไป  
<https://www.oocl.com/thailand/eng/localinformation/localnews/2021>

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 20 พ.ศ. 2564



**สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์**
**CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)**

ROUTE	SIZE		Low Sulphur Surcharge (LSS)	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand - Shanghai	350	800	Subject to ISOCC USD 26/TEU, USD 51/FEU	Effective till 31-May-2021
Thailand - Qingdao	450	950		
Thailand - Hong Kong	250	700		
Thailand - Japan (Main Port)	450	900		
Thailand - Kaohsiung	250	680		
Thailand - Klang	450	1000	Subject to ISOCC USD 17/TEU, USD 34/FEU	
Thailand - Jakarta	550	1100		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	220	600		
Thailand - Singapore	230	650		
Thailand - Manila (North & South)	450	950		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	950	1,600	Subject to ISOCC USD 56/TEU, USD 112/FEU	
	Subject to War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU			
Thailand - South Korea (Busan)	250	500	LSS: USD 45/TEU, USD 90/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	300	600		
Thailand - Nhava Sheva	2,000	3,000	ISOCC: USD 45/TEU, USD 90/FEU	
Thailand - Melbourne	1,650-1,750	3,300-3,450	FAF: USD 83/TEU, USD 166/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	2,900	5,000	Subject to ISOCC USD 94/TEU, USD 188/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	4950	9800	ISOCC: USD 88/TEU, USD 176/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	4,550	5,700		
	4,800	6,000		
Thailand - US East Coast	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนพฤษภาคม 2564 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่มีอัตราคงที่ โดยเส้นทาง Shanghai อัตราค่าระวางอยู่ที่ 350 USD/TEU และ 800 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางอยู่ที่ 250 USD/TEU และ 700 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ที่ 450 USD/TEU และ 1,000 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 450 USD/TEU และ 900 USD/FEU โดยเส้นทางที่มีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า Low Sulphur Surcharge ได้แก่ เส้นทางเกาหลี ที่เรียกเก็บในอัตรา 45 USD/TEU สำหรับเส้นทางแอฟริกาใต้ ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 2,900 USD/TEU 5,000 USD/FEU

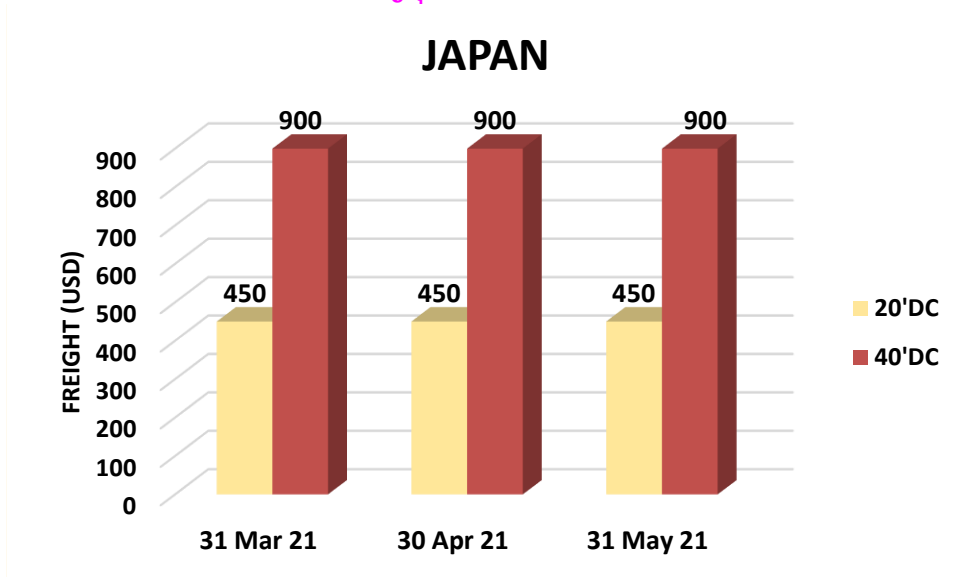
สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 1,650-1,750 USD/TEU และ 3,300-3,450 USD/FEU และมีการปรับเพิ่มการเรียกเก็บค่า FAF ในอัตรา 83 USD/TEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนพฤษภาคม ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 500 USD/TEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 4,950 USD/TEU และ 9,800 USD/FEU โดยขณะนี้ยังคงพบปัญหาการขาดแคลนระวางเรือ โปรดติดต่อจองระวางเรือล่วงหน้า

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนพฤษภาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับเพิ่มขึ้น 1,390 USD/TEU และ 1,750 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 4,550 USD/TEU และ 5,700 USD/FEU ส่วนทางฝั่ง East Coast ค่าระวาง ปรับเพิ่มขึ้น 1,080 USD/TEU และ 1,350 USD/TEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 4,800 USD/TEU และ 6,000 USD/FEU ซึ่งขณะนี้ยังคงพบปัญหาการขาดแคลนระวางเรือ

**CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)**

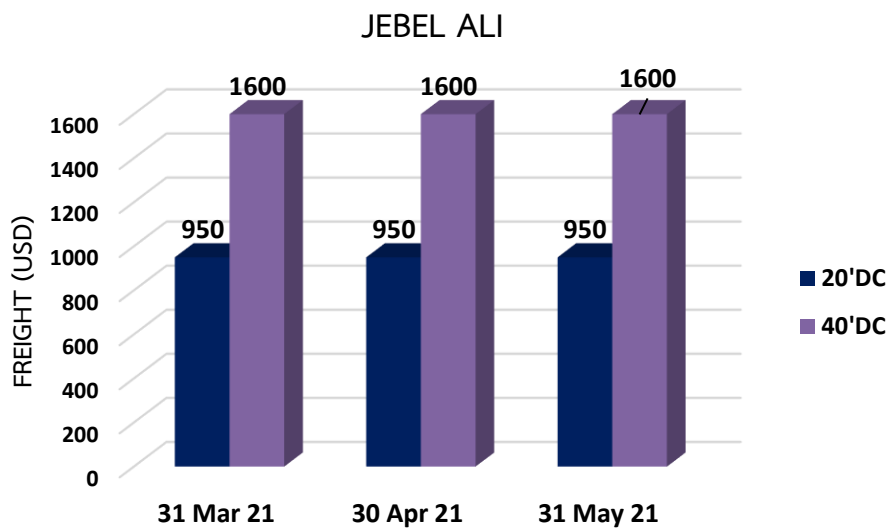
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,200	1,300	USD 55/TEU, USD 105/FEU	Effective till 31-May-2021
Thailand-Shanghai		(Durian: 2,000-2,500)		
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,300-1,400	1,500-1,700	USD 3/TEU, USD 6/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	6,500	7500-8,500	OBS: USD 195/TEU, USD 390/FEU + PSS: USD 500/TEU, USD 1,000/FEU	

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



Subject to Low Sulphur Surcharge (Mar.- May 21): USD 26/TEU และ USD 51/FEU

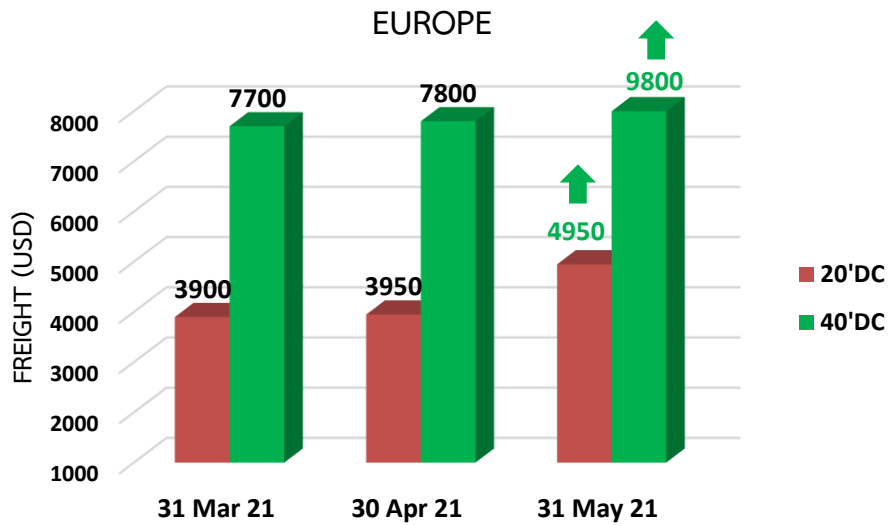
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2564



Subject to

- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU
- Low Sulphur Surcharge (Mar. 21): USD45/TEU และ USD90/FEU  
(Apr.-May 21): USD56/TEU และ USD112/FEU

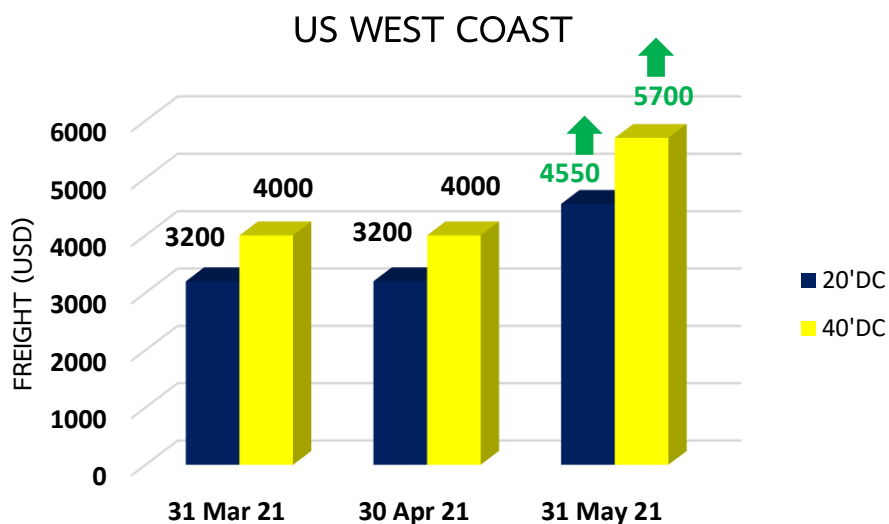
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2564



Subject to

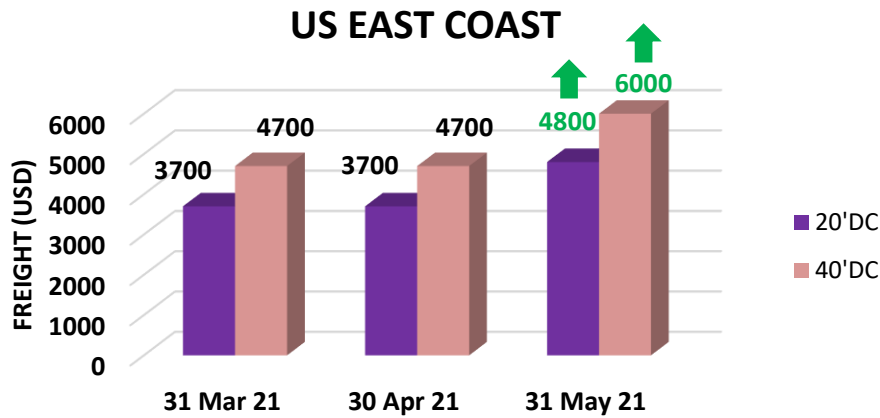
- ISOC (Mar.-Apr.21): USD71/TEU, USD142/FEU  
(May 21): USD88/TEU, USD176/FEU
- ENS: USD30/BL

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





กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2564



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

**สายเรือ Hapag Lloyd**

- ประกาศแจ้งการจำกัดการจองเรือไปยังท่าเรือ Chittagong ในประเทศบังกลาเทศ (Booking Restriction) เนื่องจากเกิดปัญหาการตกค้างของตู้คอนเทนเนอร์ในท่าเรือสิงคโปร์ และปริมาณสินค้าที่มีจำนวนมากที่ส่งเข้าไปยังท่าเรือ Chittagong รวมถึงปัญหาความล่าช้าด้าน Operation ภายในท่าเรือ ดังนั้น สายเรือจึงต้องระงับการจองชั่วคราวจนกว่าจะมีแจ้งเปลี่ยนแปลง ทั้งนี้ ผู้ส่งออกสามารถใช้เส้นทางผ่านท่าเรือ Colombo ของศรีลังกา เพื่อ Transship ไปยังบังกลาเทศได้ แต่อาจมีความล่าช้า เนื่องจากภายในท่าเรือ Colombo ก็ประสบปัญหาการรอคอยเช่นเดียวกัน โดยคาดว่าจะสถานการณ์จะเริ่มดีขึ้นช่วงปลายเดือนมิถุนายน
- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง East Asia ไปยังเส้นทาง East Coast South America โดยมีรายละเอียดดังตาราง

Routing	General Rate Increase (GRI)		
	Effective 15-Apr-2021	Effective 15-May-2021	Effective 24-May-2021
East Asia To East Coast South America	USD 800/Container	USD 400/Container	USD 650/Container

**Ocean freight perfect storm: an 'unprecedented and exasperating situation'**

David Snell, managing director of UK forwarder, Atlantic International Freight Services, says the company is being contacted on an 'almost daily' basis by customers, expressing anxiety about rates: Why have they increased so much in such a short space time? How long it will before they return to normal? Are higher freight rates here to stay? He shares with Lloyd's Loading List his response to such concerns. I have been involved in shipping since 1977. I served as a navigation officer in the merchant navy for 10 years, then moved ashore when family came along. I have since worked for a major shipping line for 5 years, served 16 years for two major global forwarders and finally started Atlantic International 13 years ago in 2008. That's 44 years in shipping, and I have never seen anything like the current situation.

Nearly all shipping lines, on most trades, are booked full many weeks ahead. We witnessed freight rates double on the Pacific trade to over \$6,000 per 40' in Summer 2020. Then, by Autumn, rates on Asia/Europe routes started to rise -within three 3 months they had increased by over 500% to record high levels.

Now the Transatlantic market rates (Westbound to North America) are increasing as all carriers are full. Equipment availability has been another huge problem in some areas, particularly China and South East Asia. I have never seen demand for container space like this before. As businesses started to open again, after the first lockdown, empty warehouses needed replenishing. This, coupled with increased consumer spending on goods (not holidays or eating out), increased demand further and as vessels became full prices were driven up. These increases were industry-wide.

We have seen peaks and troughs before. In periods when vessels weren't full, shipping lines chased volume and market share, meaning container rates reduced. Then, through blank sailings, or even 'laying vessels up', ships filled once more and rates went back up. But never before to this extent.

#### So what is the difference this time?

Firstly, there are fewer carriers due to mergers and acquisitions - there are now only eight major global shipping lines, half that of only a few years ago. Furthermore, these eight lines are merged into just three consortia; '2M', "the Alliance" and "Ocean Alliance". These three consortia can now control supply of space better than ever before, and they are doing a fine job of it from their point of view. In the past, when the global economy has taken a downturn and demand for space reduced, shipping lines have struggled to adapt and take space out of the market. Not anymore. Now these three consortia have better control, evidenced by the fact that during the first lockdown, when global demand for container space plummeted, shipping rates remained steady.

Secondly, I think there must be a new 'breed' of senior executives in the major global carriers who have realised the bad old days of boom and bust must end. So, they have stopped chasing volume/market share and, at last, are chasing profit. This isn't a bad thing of course, but when the carriers are grouped into just three consortia some would claim it has become too easy for them to control the market.

Back in the 1990s, some shipping lines were fined heavily by the EU and US authorities for price fixing. Whether shipping lines have more recently been colluding to fix the supply of space, I would not wish to speculate or comment on publicly. But for prices to have risen so dramatically indicates some kind of competitive market failure. Until this is investigated by the various competition authorities, and any over-concentration of market power is corrected, I believe high prices are here to stay. So, that's my take on an unprecedented and, for many, exasperating situation.

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

#### **Asia-Europe shippers face 'extremely serious' space crunch**

Shortages of ocean freight capacity and available containers continue to intensify across all major Far East export trades, forwarders highlight. Asia-Europe ocean freight shippers face an "extremely serious" space crunch and further rises in prices, with the shortages of capacity and available containers continuing to intensify across all major Far East export ports. In its latest weekly Ocean Freight Market Update on the Asia-Europe (Far East Westbound – FEWB) trade, US freight forwarder Flexport highlights an "extremely serious space crunch and equipment shortage across the entire FEWB trade, caused by high demand, too many blank sailings (leading to) reduced capacity, and insufficient equipment repositioning following schedule delays".

#### Backlog building

It said ocean freight carriers "are building up backlog, restricting new booking acceptances, and rolling more cargo – trends expected to intensify through May and June". It noted that rates had increased further following general rate increases (GRIs) by all carriers implemented from 15 May, recommending advance booking notice of three or more weeks prior to the cargo ready date (CRD).



And the picture is similar on the Asia-North America (Transpacific Eastbound – TPEB) lane, where Flexport describes the market as “red hot”, noting: “The market keeps intensifying as the capacity crunch continues across all TPEB lanes. Southeast Asia and North China remain riddled with equipment shortages and mounting backlogs of bookings left without equipment.” It added that bookings “out of China Base ports have surged in the last week as more shippers choose to move volume to where there’s equipment. As demand continues to far outpace supply, there’s no slowdown in sight.” It reported that a GRI for the second half of May had been implemented, with space “extremely tight” and “extreme shortages” of capacity and equipment.

#### Cyclone adds to India pressures

For the India to North America market, Flexport noted that carriers had implemented a GRIs from 15 May, with blank sailings due to schedule reliability or congestion continuing to affect capacity out of the Indian subcontinent (ISC) region. It also highlighted that the recent Cyclone Tauktae will impact container operations in Western India at ports such as Nhava Sheva and Mundra, with delays expected and carriers potentially using blank sailings or port omissions to mitigate these delays. It said demand “is outweighing capacity, similarly to tradelanes like TPEB, which ISC relies on for shipments to the USWC”, with suggested booking remaining at 15-20+ days prior to Cargo Ready Date (CRD).

#### Extraordinary price levels

Freight forwarders in Europe have reported that the ocean freight market has worsened markedly in recent weeks, as the aftermath of the Suez Canal blockage has continued to have an impact on port congestion, capacity, container availability, and pricing – driving up rates on the Asia-Europe trade lane to unsustainable levels and threatening the very survival of many shippers and importers.

Lloyd’s Loading List last week reported that some shippers have been paying as much as \$18,000 per feu for urgent shipments from Asia to Northern Europe. With most vessels ex-China fully booked or over booked, and up to 40% of containers getting rolled, cargo owners with urgent cargo are having to pay huge premiums for guaranteed space resources Peter Wilson, group managing director of logistics and maritime service provider Cory Brothers, told Lloyd’s Loading List that whereas 12-15 months ago, the going rate on the Asia-Europe route was \$2,000 per feu, China-UK shippers were currently having to pay \$12,000 to get a 40-foot box away while accepting the risk that it could be sat on the quayside and rolled because someone’s offered \$14,000-15,000.

#### No guarantee at \$12,000/feu

“Now we’re at \$8,000+ before surcharges – so that’s at least \$12,000 all-in, and you still don’t have the guarantee that it will move at that price,” he explained. “We’ve got offers for ‘super special’ services where you pay a further inflated premium price but the carrier reserves the right to roll your cargo for up to three weeks. And on top of that, the rates are only good for seven days. If the rate changes after seven days, the one you agreed goes. And if you cancel, there’s a \$2,500 surcharge.”

Wilson also highlighted that at the same time as posting these elevated rates, lines are pulling capacity with a number of blank sailings. “I’m sure they’ve got a good rationale for doing so, such as not having enough containers in the market, or whatever it may be. But another way of looking at it is that they’re controlling the freight market rate; and as long as they’re doing that, we will not see these rates of \$10,000 plus soften to any significant degree before early-2022 with the Chinese New Year.”

#### Air freight little better

And the situation is not much better for air freight shippers. Flexport this week highlighted that Asia export rates were staying “at super-peak levels”, with rates in some origins like Taipei (TPE) and Bangkok (BKK)

“approaching the levels only seen in May 2020 during the height of the PPE frenzy”..With demand outstripping capacity, “flights are full across the board until middle of May at the earliest”, Flexport highlighted, adding that the current market conditions were “expected to continue through June, based on the large amount of cargo in the pipeline”. One factor further impacting capacity are positive Covid tests from China Airlines’ flight crews, where it reported that nine crew so far have tested positive.

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

### **No rate relief for shippers on main box trades as consumer demand persists**

Container shipping freight rates continued at their highly elevated levels for another week, as strong consumer demand in North America kept up the pressure on supply chains. The Asia-US west coast component of the Freightos Baltic Index (FBX) edged up 1.5% week on week, to reach a new high of \$5,627 per feu. At the same point last year, the rate was \$1,669 per feu. On the all-water Asia-US east coast trade, today’s FBX reading stood at \$7,674 per feu, a week-on-week increase of 4%, while the rate last year stood at \$2,604 per feu. There seems little chance that price levels will ease anytime soon, as there is no sign of demand diminishing, there are still too few vessels available for employment and congestion remains a constant feature in many North American ports.

Judah Levine, research lead at Freightos, noted that, even if consumer demand in North America fell, especially if the hospitality sector was able to reopen as the vaccination programme is rolled out, US retail inventory levels are so low that the import demand boom would march on regardless. “The sustained demand driving these rates, overwhelming carriers, means even some containers booked on recently signed and highly elevated annual contracts are being rolled, and that storage space for finished goods waiting to be shipped is becoming scarce,” he said. “And though US retailers are spending more than in 2019, items continue to fly off the shelves, keeping inventory levels at record lows. This means businesses may still struggle to avoid stockouts come the holiday season. “It could also mean that, even if consumer demand for goods declines as services rebound, retail restocking will keep ships full and rates up for some time longer,” he added.

The Asia-North Europe trade saw rates climb 6.5% this week, to \$8,839 per feu, nearly five times higher than at this point last year, when they stood at \$1,965 per feu. And the Ningbo Shipping Exchange noted that westbound vessel utilisation remained full. However, Europe’s shippers on other trades might finally have begun to see rates at least plateau: the Asia-Mediterranean route saw its FBX rate decline 1.6% this week, to \$9,237 per feu (which stood at \$1,965 last year); the transatlantic rate declined 0.8%, to \$4,270 per feu; and the Europe-east coast South America rate dropped 2.7%, to \$2,055, compared with \$913 at this point last year. However, costs continue to rise for transporting boxes around Europe after they been processed through gateway terminals. Several carriers have recently levied inland transport surcharges from key hubs.

And CMA CGM announced this week it would apply a \$300 per 40ft peak season surcharge (PSS) on its north European and Baltic feeder and shortsea services, and a \$600 PSS on intra-Mediterranean and North Europe-Mediterranean services, beginning 1 June, “considering current steady volumes amplified with substantially increased costs”.

Source: <https://theloadstar.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 14 May 2021	Current Index 21 May 2021
Comprehensive Index			3343.34	3432.50
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	5438	5579
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	5320	5526
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	4839	4843
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	7378	7521
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2550	2646
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1949	2007
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	6633	6723
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	3866	4017
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	7657	8097
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	281	295
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	285	297
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	868	903
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	306	319

สรุปรายงานประจำสัปดาห์พบว่าจากจำนวนผู้ติดเชื้อโควิด-19 ที่เพิ่มขึ้นในประเทศอินเดีย ส่งผลให้การเติบโตทางเศรษฐกิจของโลกยังคงมีความไม่แน่นอน ในขณะที่การควบคุมการระบาดในจีน ทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าจากประเทศจีนมีความต่อเนื่องมากขึ้น ซึ่งทำให้ค่าระวางยังมีการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น ส่วนในแถบยุโรป เนื่องจากมีการควบคุมการแพร่ระบาดได้ค่อนข้างคงที่เช่นเดียวกัน ส่งผลให้การขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม ผลกระทบจากเหตุการณ์คลองสุเอซ ยังคงส่งผลต่อปัญหาตู้ และระวางเรือขาดแคลน โดยที่ค่าระวางยังคงปรับเพิ่มสูงขึ้น ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา การขนส่งสินค้าทางทะเลมีปริมาณสูง แต่พบปัญหาการขาดแคลนตู้เปล่า และค่าระวางยังคงปรับเพิ่มขึ้น สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อย และสุดท้ายเส้นทางญี่ปุ่น การขนส่งทางทะเลค่อนข้างคงที่ โดยค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อย

-----