

Weekly Briefing (20 Sep 2021)



01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
33.15	38.99	45.69	24.16
CNY	JPY	INR	VND
5.13	0.30	0.45	0.0015

02 Exchange rate trend to USD (YTD)



03 Crude Oil price & Gold (13 - 17 Sep)

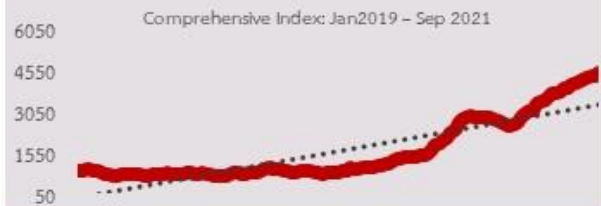
Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	72-74	73-76	70-73



Gold	1,754 - 1,806
USD/Ounces	



04 Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

10 September 2021	17 September 2021
4,568.16	4,622.51
+54.35	

05 Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ

- ส่งออกทะยานทุบสถิติ 10 ปี อานิสงส์เศรษฐกิจโลกฟื้น-ค่าระวางเรือพุ่ง 4 เท่าตัวถ่วง
 รายละเอียดข่าว: <https://bit.ly/3EuKgh8>
- วิเคราะห์ยุทธศาสตร์เงินจากโครงสร้างเครือข่ายท่าเรือสินค้าทั่วโลก
 รายละเอียดข่าว: <https://bit.ly/2Xz3WQ7>
- DP World to invest \$400m in fourth berth at London Gateway
 รายละเอียดข่าว: <https://bit.ly/3IMG4Rk>
- Little relief in sight for container equipment shortages
 รายละเอียดข่าว: <https://bit.ly/3zrlPxx>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 37 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	500	900	Subject to ISOCC USD 57/TEU, USD 115/FEU	Effective till 30-Sep-2021
Thailand - Qingdao	550	950		
Thailand - Hong Kong	400	700		
Thailand - Japan (Main Port)	500	900		
Thailand - Kaohsiung	400	800		
Thailand - Klang	400	800		
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	3,200	5,400	Subject to ISOCC USD 56/TEU, USD 112/FEU	
Thailand - South Korea (Busan)	300	600	LSS: USD 60/TEU, USD 120/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	350	700		
Thailand - Nhava Sheva	3,000	4,200	ISOCC: USD 45/TEU, USD 90/FEU	
Thailand - Melbourne	3,050-3,150	6,100-6,250	FAF: USD 108/TEU, USD 216/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	4,000	7,000	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: 10,460	Standard Rate: 12,450/12,600		
Thailand - US East Coast	Standard Rate: 11,460	Standard Rate: 13,700/14,000		
	Premium Rate: 13,300	Premium Rate: 16,500		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกันยายน 2564 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่คงที่ โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 500 USD/TEU และ 900 USD/FEU เส้นทาง 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 ซึ่งขณะนี้ยังคงพบปัญหาระวางเรือที่ค่อนข้างแน่น และตู้สินค้าไม่เพียงพอ สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 4,000 USD/TEU และ 7,000 USD/FEU

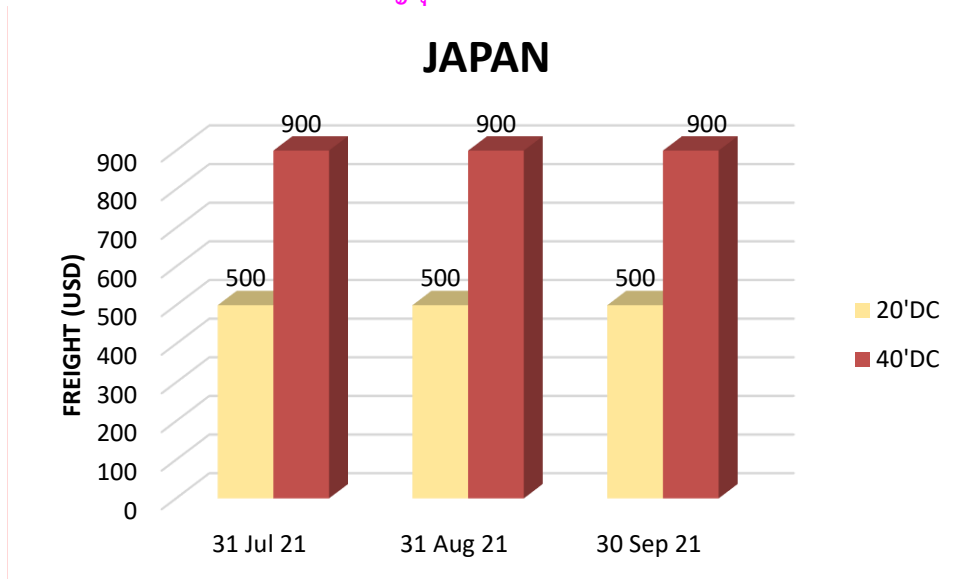
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 700 USD/TEU และ 1,400 USD/FEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 3,050-3,150 USD/TEU และ 6,100-6,250 USD/FEU และมีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า FAF ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนกันยายน ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 375 USD/TEU และ 250 USD/FEU โดยค่าระวางอยู่ที่ 7,400 USD/TEU และ 13,200 USD/FEU โดยขณะนี้ยังคงพบปัญหาตู้ไม่เพียงพอ และระวางเรือเต็ม ต้องทำการจองล่วงหน้า

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนกันยายน ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 300 USD/TEU และ 500 USD/FEU ทั้งฝั่ง West Coast และ East Coast โดยค่าระวางที่เป็น Standard Rate ฝั่ง West Coast อยู่ที่ 10,460 USD/TEU และ 12,450 USD/40', 12,600 USD/40'HQ และฝั่ง East Coast ค่าระวางอยู่ที่ 11,460 USD/TEU และ 13,700 USD/40', 14,000 USD/40'HQ ส่วนค่าระวางที่เป็น Premium Rate อาจสามารถ Apply ได้เฉพาะเรือบางลำ ซึ่งราคา Premium Rate ของฝั่ง East Coast อยู่ที่ 13,300 USD/TEU และ 16,500 USD/FEU ซึ่งสถานการณ์ปัจจุบันยังคงพบปัญหาระวางเรือเต็ม 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 30-Sep-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 15-Oct-2021
London Gateway / Southampton	10,000	14,000	PSS: USD 500/TEU, USD 1,000/FEU	

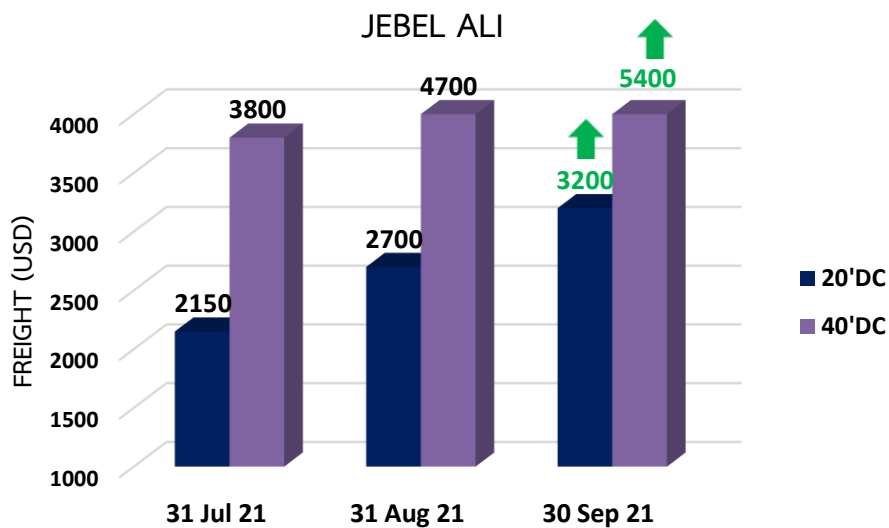
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2564



Subject to Low Sulphur Surcharge (Jul. 21): USD 34/TEU และ USD 69/FEU

(Aug.-Sep.21): USD 57/TEU และ USD 115/FEU

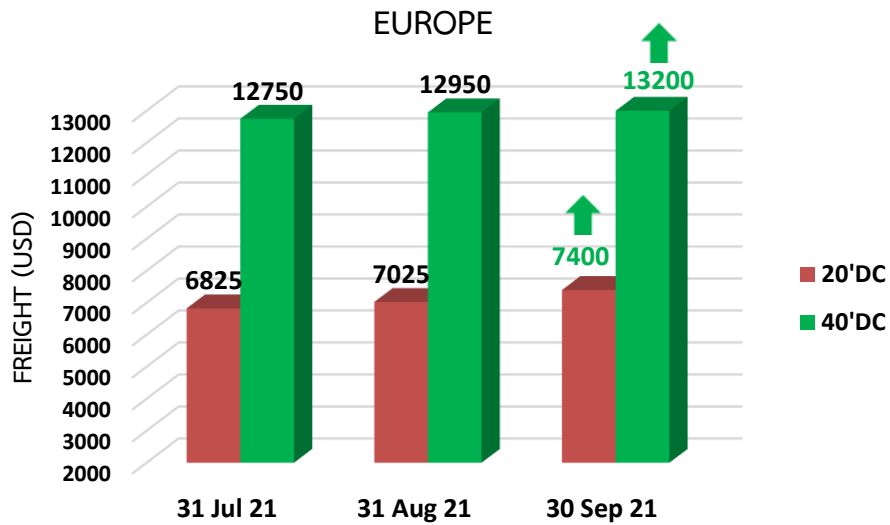
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2564



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Jul.-Sep 21): USD56/TEU และ USD112/FEU

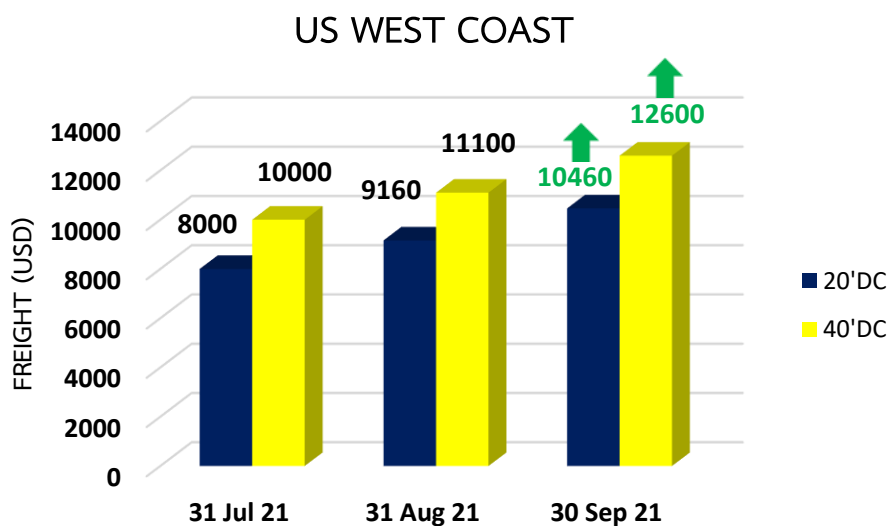
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2564



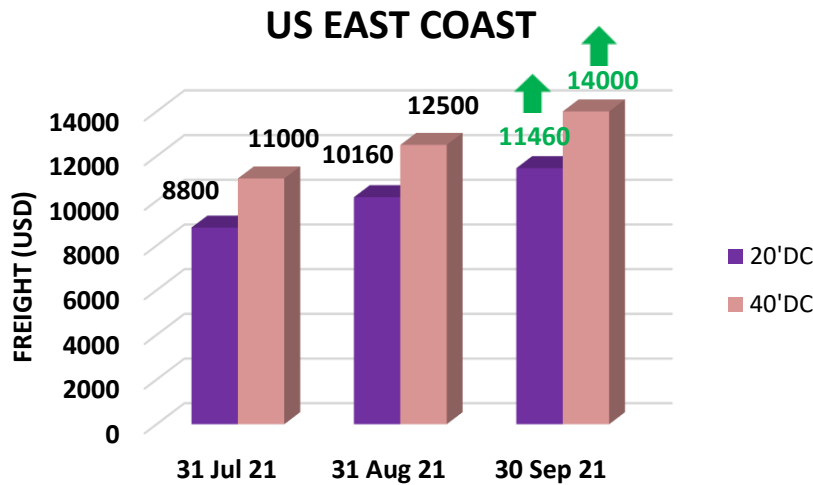
Subject to

- ISOCC (Jul.-Sep. 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.ค. ถึง ก.ย. ปี 2564



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



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าจากเส้นทางเอเชีย ไปยังเส้นทางต่างๆ โดยมีรายละเอียดดังตาราง

Routing	General Rate Increase (GRI)	
	Effective 16-Aug-2021	Effective 13-Sep-2021
To East Coast South America	USD 400/Container	USD 1,000/Container
To Suape	Effective 13-Sep-2021 USD 2,000/Container	

Little relief in sight for container equipment shortages

The shortage of boxes that is plaguing shippers is not due to any underinvestment in the equipment fleet, but due to the extended time they are spending in transit, according to container shipping specialist Drewry. THE shortage of containers that is plaguing shippers is not due to any underinvestment in the equipment fleet, but due to the extended time they are spending in transit, according to container shipping specialist Drewry.

“Not only have we got rising cargo demand but there is the continuing disruption across the container supply chain which means it is taking much longer for containers to complete their voyages,” Drewry head of research Martin Dixon told this week’s Digital Container Summit, explaining that said it was these delays that were leading to inefficiencies in the container fleet. “A lot of that was the effect of blank sailings in the early part of last year that disrupted the recycling of empty containers,” said Mr Dixon, noting that, tracked against port throughput, the container fleet is not unusually small relative to developments in cargo demand. “That process of blankings meant that many containers were in the wrong place.”

That situation has been exacerbated by increasing port congestion, particularly in Europe and North America, and by the blockage of the Suez and by temporary port closures in China – plus shortages of labour in key

parts of the supply chain as a result of public health measures or an underlying shortage of staff in sectors like trucking.

He said the disruption will continue well into next year but will abate, but that would take longer than many people expected due to the disruption in the trades. “The issue is not only to do with the containers and where they are but to do with port congestion and whether the ports have capacity to deal with rising demand,” he observed. “Research by Drewry suggests that port capacity will not keep pace with the rising cargo demand, which could be a lingering issue with container cycle times.”

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

Agricultural exporters to Asia hit feeder capacity wall

North American and Australian agricultural exporters face additional struggles to get their goods to overseas market when feeder capacity is needed for final leg, thanks to a surge in volume, port congestion, and intra-Asia operators shifting capacity to the more lucrative trans-Pacific and Asia-Europe trades. The challenges are even more frustrating for agricultural exporters given the growing demand for their goods owing to reduced harvesting in Asia.

Some producers are months behind in shipping orders because of container shortages, with many facing lengthening delays due to port and yard congestion in getting cargo beyond Asia’s main transshipment hubs — e.g., Singapore and Hong Kong — into second- and third-tier ports in the region. Those issues have been compounded by a surge in intra-Asia volumes and a simultaneous reduction in available capacity. In the first seven months of 2021, intra-Asia volumes jumped 11.3 percent year over year and 7.8 percent compared with the same period in 2019, according to Peter Sand, chief shipping analyst at ship owner group BIMCO.

At the same time, Nelson Sequeira, senior director at Singapore-headquartered X-Press Feeders, estimates there has been a 40 percent cut in intra-Asia capacity by mainline carriers, many of whom have shifted vessels from lower-volume trades to the booming trans-Pacific. According to analyst estimates, mainline carriers operated approximately 40 percent of the intra-Asia market last year, with regional and feeder operators controlling the remaining 60 percent. “Mainline carriers have redeployed their intra-Asia ships to the trans-Pacific and other long-haul trades by sharply cutting back on their regional tonnage,” Sequeira told JOC.com. “There has been no total withdrawal but more of downsizing by deploying much smaller ships.”

Lost sales, unreached markets

Agricultural exporters tell JOC.com the difficulties have led them to avoid certain markets, prioritizing long-time customers and delaying efforts to secure new orders. Soybean exporters said the number of direct calls to Japan have been cut significantly, pushing more cargo through transshipment hubs such as Busan, Kaohsiung, and Shanghai. Some carriers have curtailed shipments beyond hub ports in Asia so containers can be returned more quickly.

The difficulties have been exacerbated by recent COVID-19 outbreaks in China and Vietnam that have led to terminal closures in Shenzhen, Ningbo, and Ho Chi Minh City. The closures and tougher health controls at other Asian ports have also hurt Southeast Asian farmers exporting produce to other Asian markets, with one Vietnamese banana exporter saying it has been next to impossible to ship to China. “There have been crop production issues in Asia, and some significant companies there are starting to approach US firms looking for supply,” said Bruce Abbe, strategic advisor for trade and transportation to the Specialty Soya & Grains Alliance. “India, which has been soybean and soybean meal exporter to Southeast Asian countries, is short, and there are opportunities for the US to step in.”

Highlighting the challenges, a senior executive at a US soybean exporter told JOC.com the company was trying to avoid shipping to China because transshipping via Shanghai now takes 14 to 30 days. “It’s taking

10 to 20 days for shipments from Busan to Yokohama, on top of the US-to-Busan leg. It used to be 7 to 10 days,” the executive added. There are fears congestion at Busan could worsen as mainline carriers omit calls at the port because of congestion. “This could be the tip of the iceberg, and the chain reaction could lead to more port congestion at Busan and more limited transshipping capabilities,” the executive said.

‘Painful’ feeder chartering rates

Sequeira said port delays have created additional waiting time, which “has been extremely painful” financially for regional carriers, especially those paying high daily vessel chartering costs. The daily cost of chartering a 1,700 TEU feeder container ship has soared to \$77,000, more than double the \$34,000 per day price to charter the same ship in June, according to a Sept. 3 report from British ship broker Clarkson. That compares with average charter rates of \$10,500 per day for a 1,700 TEU feeder in 2020.

Regional carriers, including Zim affiliate Gold Star Lines and X-Press Feeders, have deployed extra loaders or instituted relief sailings to add shipping capacity, but Sequeira said there have been relatively few auxiliary sailings. For X-Press Feeders, these have mainly been between Singapore and the west coast of India and the Middle East. “Finding spare ships is a huge challenge and spot tonnage is extremely expensive and unviable on intra-Asia trades,” he said.

Major transshipment hubs have been choked by cargo backlogs, with container yards in Hong Kong, Singapore, Shanghai, and Busan severely congested. Tim Smith, who retired as president of APM Terminals in Asia at the end of August, said yard density at the important transshipment hub of Colombo, Sri Lanka, for example, is at 110 percent. Danny Hoffman, Gold Star Line managing director, said vessels are waiting more than five days to berth at ports in Asia and Southeast Asia.

“Carriers are endeavoring to catch up vessel schedules by speeding up or omitting ports but it is challenging,” Hoffman told JOC.com. “We are trying to balance the volume of transshipment and short-haul cargo on each vessel to minimize delays at transshipment hubs. Extra loaders are also a solution, but if terminal delays continue with no improvement, then delays won’t be resolved.” Some feeder operators are bypassing busy transshipment ports to avoid vessel delays, which is contributing to the capacity shortage. But other carriers are unable to simply divert calls from those hubs because of their connections to major east-west trade. “For feeders like ourselves carrying shipper-owned containers, it’s not possible to skip transshipment hub ports, as our business largely revolves around ‘hub and spoke,’ where we feed volumes to and from mainline network,” Sequeira said.

Aussie exporters in the same boat

Some of the major carriers are launching new intra-Asia services to provide some modicum of capacity relief. Ocean Network Express (ONE), for example, is commencing a new Japan-China-Vietnam service while revising its Asia Gulf Express service. But ONE has also been omitting calls at Busan, Ningbo, and Yokohama on at least three sailings in October and November on its AUN service between Australia and Japan to help restore schedule reliability.

Highlighting the impact of delays, one US soybean exporter told JOC.com, “Transit times are all over the place. Some are up to 75 days, when it should be 30.” Shipping-line websites often fail to track all the transshipment and feeder vessels that may be used to reach alternative ports, so it can be difficult to know where the cargo is once those ships have been diverted, a senior freight forwarding executive added. “Shipping lines are terrible about sending out notices of arrival,” the executive said. Ash Salardini, chief economist for Australia’s National Farmers’ Federation, said export capacity from the country has been slashed, echoing complaints from US agricultural exporters of the deprioritization of lower-paying exports. “We are

seeing empty containers leaving Australia without cargo to reposition those containers to the main routes, further diminishing the availability of freight services,” he said.

Even when exporters successfully book cargo, their shipments are often rerouted, port destinations are omitted, or services canceled entirely, according to Paul Zalai, director of both the Freight & Trade Alliance, an association representing Australian shippers, and the Global Shippers Forum, which represents cargo owners on an international level. He estimated the financial cost to farmers of these delays is up to \$14 per metric ton. “Low-paying cargoes such as grain are getting bumped off vessels at transshipment ports for higher-paying priority cargo,” Zalai told JOC.com. That comes even as Australian exporters could sell more grain into Asia, primarily because of a weak production season in the Northern Hemisphere. “Asian buyers have little choice today than to buy from the Australian market as there are limited offers in the world,” Zalai said. “What is highly concerning is the ongoing viability of the Australian containerized grain sector if or when the world sees a normalized production season.”

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

Port terminal capacity won't keep pace with increasing volumes

Terminal utilisation rates are set to increase over the next few years, putting further pressure on the global port congestion crisis. According to Drewry, handling volumes will grow by an average of 5% a year between 2020 and 2025, whereas capacity will grow 2.5% a year, to reach 1.34bn teu. As a result, average utilisation rates will increase from 67% to over 75%.

Eleanor Hadland, Drewry’s senior analyst for ports and terminals, said: “While 75% utilisation at port or terminal level is not sufficiently high to be a major concern, at a global level, the expectation of a tightening import capacity in a market already plagued by congestion, is actually a real cause for concern.” The pandemic has also accelerated port digitalisation, however, which could help to alleviate some bottlenecks. For example, said Ms Hadland, the past 12 months have seen an increasing number of terminal operators signing up to neutral platforms like TradeLens, which enables information sharing across the supply chain using blockchain technology. She added: “There’s transparency and traceability in these types of systems, and this has the potential to massively reduce the amount of physical paperwork associated with each cargo movement.

“Improved data flow can materially reduce the time taken for containers to transit the port. For example, the pilot blockchain project undertaken by Cosco and Qingdao port resulted in average time savings of over 24 hours per box. “Time savings of this magnitude will result in significant improvement in asset utilisation for terminal operators, which leads to an effective increase in the capacity.” Nevertheless, Ms Hadland cautioned that any efficiency gain from port digitalisation would be dependent on improving inland logistics flows, too.

“The rest of the supply chain needs to be able to handle this speed of cargo flow,” she explained. “At the moment, across the US, Europe and the UK, in particular, we’re seeing driver and rail car shortages. All of these things have a [long] lead time that needs to be addressed.” Indeed, Ms Hadland doesn’t see the current port congestion crisis abating any time soon. “We originally thought the Chinese New Year break would provide a much-needed reset in the market. But it’s looking less likely that this is going to be sufficiently long enough, given the level of disruption we’re seeing. “On top of all the production slowdowns and the Covid outbreaks in China, we’ve now seen typhoons, and bad weather in America and Asia. There just isn’t any resilience or spare capacity in the system to accommodate this level of disruption,” said Ms Hadland.

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 10 Sep 2021	Current Index 17 Sep 2021
Comprehensive Index			4568.16	4622.51
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	7491	7524
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	7365	7511
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	6322	6322
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	11731	11759
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3941	3960
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	4198	4300
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	8359	8354
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	6732	6909
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	10148	10191
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	303	355
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	305	340
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	921	934
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	273	330

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ ปริมาณการขนส่งมีความต้องการคงที่ โดยที่ค่าระวางยังคงปรับตัวอยู่ในระดับสูง ซึ่งในสัปดาห์นี้ จากมาตรการควบคุมไวรัสที่ได้ผลดีในประเทศจีน ทำให้ปริมาณการส่งออกด้วยตู้คอนเทนเนอร์ดีขึ้น คงที่ขึ้น โดยที่ค่าระวางยังคงอยู่ในอัตราสูง สำหรับเส้นทางยุโรป พบว่ายังคงมีความต้องการสินค้านำเข้าหลายประเภทในปริมาณสูง ทำให้ปริมาณการขนส่งสูงตามไปด้วย โดยที่ยังคงพบปัญหาความหนาแน่นในบางท่าเรือ สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา พบว่ามีความต้องการสินค้านำเข้าสำหรับด้านไวรัสในปริมาณสูง ซึ่งปัญหาประสิทธิภาพการทำงานในท่าเรือ และปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือ ยังคงเป็นปัจจัยลบในเส้นทาง ในขณะที่เส้นทางออสเตรเลีย ยังไม่มีสัญญาณที่ดีขึ้นของการสำหรับการระบอบภายในพื้นที่ และจากความต้องการนำเข้าสินค้าในประเทศปลายทางที่มีปริมาณสูง ทำให้ความต้องการในการขนส่งมีปริมาณมาก และผันผวน และพบปัญหาระหว่าง Demand และ Supply ที่ค่อนข้างตึงตัว ส่วนเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า ปริมาณการขนส่งอยู่ในระดับคงที่ ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อย และสุดท้ายเส้นทางอเมริกาใต้ ยังคงมีปริมาณความต้องการนำเข้าสินค้าจำเป็นในการดำรงชีพ และอุปโภคบริโภคทางการแพทย์ในระดับสูง แต่ตลาดมีทิศทางที่ดีขึ้น ในขณะที่ระวางเรือในเส้นทางยังคงหนาแน่น