

Weekly Briefing (30 Aug 2021)



01 THB rate / currencies

			
USD	EUR	GBP	AUD
32.57	38.43	44.82	23.82
			
CNY	JPY	INR	VND
5.03	0.30	0.44	0.0014

02 Exchange rate trend to USD (YTD)



03 Crude Oil price & Gold (23 - 29 Aug)



04 Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

20 August 2021	27 August 2021
4,340.18	4,385.62
+45.44	

05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ

1. Ningbo Government Unlocks Meishan Terminal



รายละเอียดข่าว:

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1137991/Ningbo-government-unlocks-Meishan-terminal>



2. White House Appoints Experienced "Ports Envoy" to Address Congestion

รายละเอียดข่าว:

<https://www.maritime-executive.com/article/white-house-appoints-experienced-ports-envoy-to-address-congestion>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 34 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	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	3,200	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	3,100	4,400	ISOCC: USD 45/TEU, USD 90/FEU	Effective till 14-Sep-2021
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)	7,025	12,950	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: 9,160	Standard Rate: 10,950/11,100		
Thailand - US East Coast	Standard Rate: 10,160 Premium Rate: 12,000	Standard Rate: 12,200/12,500 Premium Rate: 15,000		
	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 ซึ่งขณะนี้ยังคงพบปัญหาการวางเรือที่ค่อนข้างแน่น และตู้สินค้าไม่เพียงพอ โดยเส้นทาง Nhava

Sheva และ Jebel Ali ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 4,000 USD/TEU และ 7,000 USD/FEU

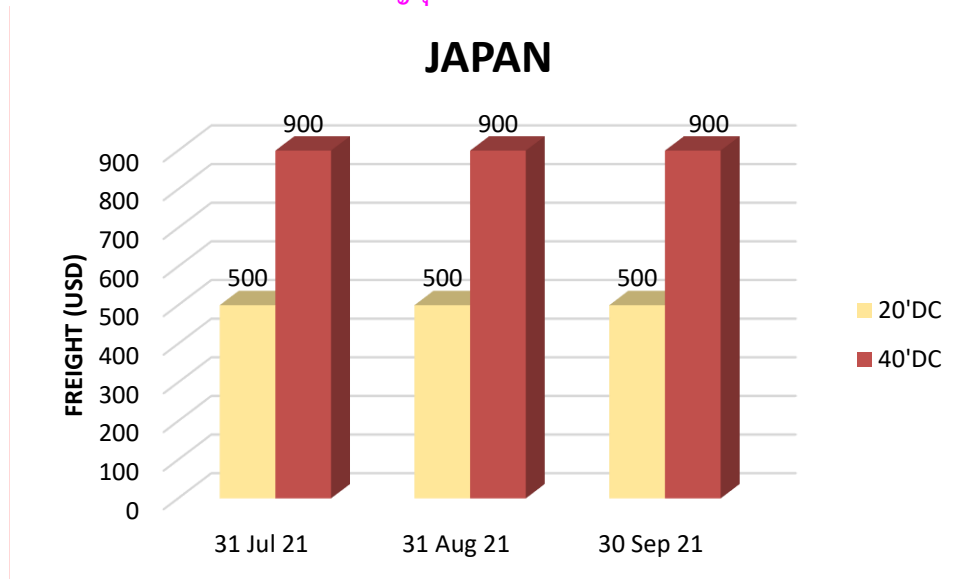
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 700 USD/TEU และ 1,400 USD/FEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 3,050-3,150 USD/TEU และ 6,100-6,250 USD/FEU และมีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า FAF ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนกันยายน ค่าระวางคงที่ โดยค่าระวางอยู่ที่ 7,025 USD/TEU และ 12,950 USD/FEU โดยขณะนี้ยังคงพบปัญหาตู้ไม่เพียงพอ และระวางเรือเต็ม ต้องทำการจองล่วงหน้า

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนสิงหาคม ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 1,000 USD/ตู้ ทั้งฝั่ง West Coast และ East Coast โดยค่าระวางที่เป็น Standard Rate ฝั่ง West Coast อยู่ที่ 9,160 USD/TEU และ 10,950 USD/40', 11,100 USD/40'HQ และฝั่ง East Coast ค่าระวางอยู่ที่ 10,160 USD/TEU และ 12,200 USD/40', 12,500 USD/40'HQ ส่วนค่าระวางที่เป็น Premium Rate อาจสามารถ Apply ได้เฉพาะเรือบางลำ ซึ่งราคา Premium Rate ของฝั่ง East Coast อยู่ที่ 12,000 USD/TEU และ 15,000 USD/FEU ซึ่งสถานการณ์ปัจจุบันยังคงพบปัญหาการระวางเรือเต็ม 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)	1,300-1,400	1,500-1,700	USD 27/TEU, USD 54/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	9,000	13,000	OBS: USD 243/TEU, USD 486/FEU +	Effective till 15-Sep-2021
London Gateway / Southampton	10,000	14,000	PSS: USD 500/TEU, USD 1,000/FEU	

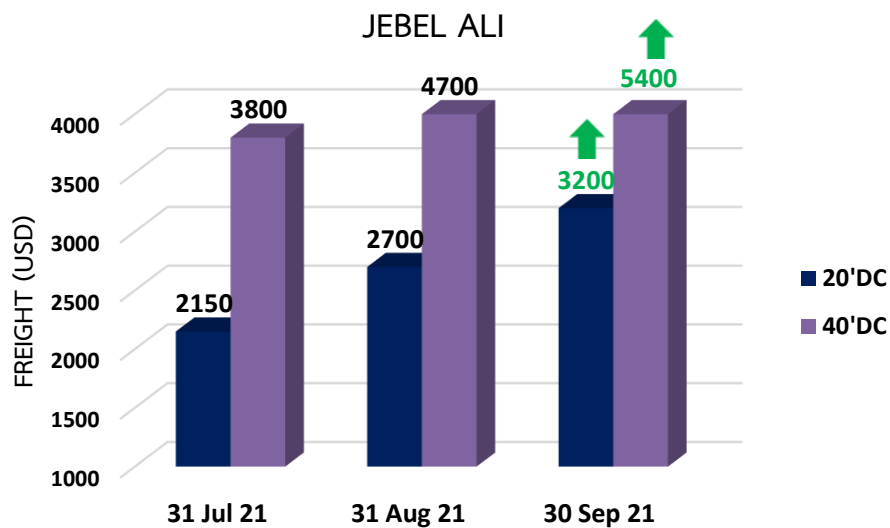
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2564



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

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

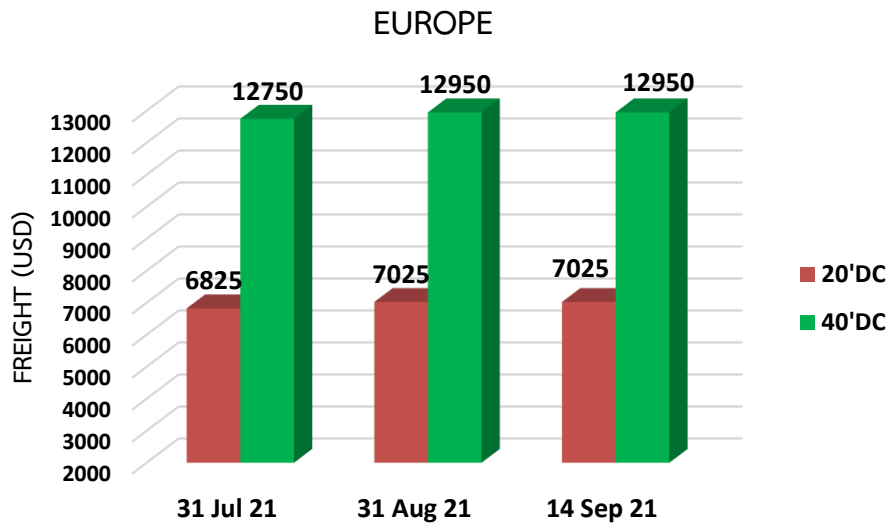
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2564



Subject to

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

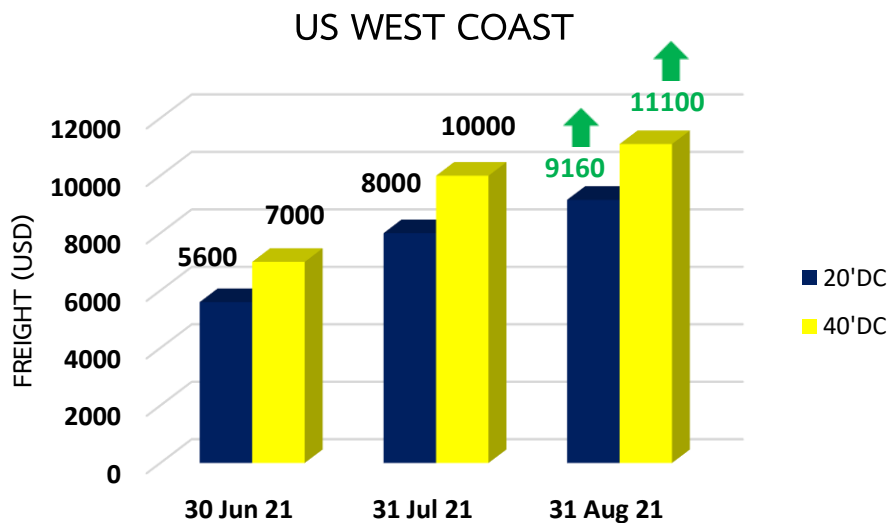
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2564



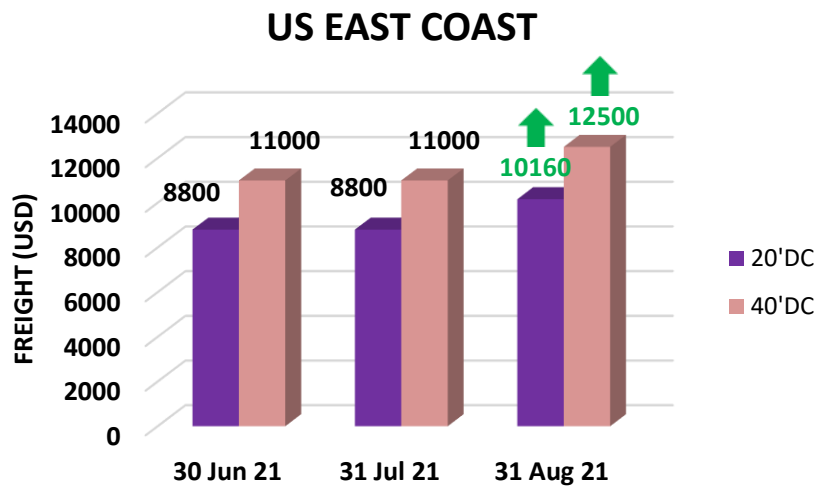
Subject to

- 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 มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2564



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



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ Maersk

- ประกาศแจ้งความคืบหน้าสถานการณ์ในท่าเรือ Ningbo โดยตั้งแต่วันที่ 25 สิงหาคม 2564 ที่ผ่านมา Meishan Terminal กลับมาเปิดให้บริการตามปกติ หลังจากปิดมาราว 2 สัปดาห์ เนื่องจากตรวจพบแรงงานในท่าเรือติดเชื้อโควิด-19 รวมถึงการให้บริการท่าเรือ และ Warehouse กลับมาเปิดให้บริการตามปกติเช่นเดียวกัน
- ประกาศแจ้งเรื่องความหนาแน่นภายในท่าเรือ Le Havre MSC Terminal ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการรับตู้เปล่า และรับตู้สินค้า รวมถึงการเข้าไปยังภายในเทอร์มินอล ดังนั้น หากผู้ส่งออก-นำเข้ามีสินค้าในเส้นทาง โปรดวางแผนล่วงหน้า หรือโปรดสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมจากเจ้าหน้าที่บริการลูกค้าของสายเรือ

สายเรือ Wan Hai

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Wan Hai Bunker Surcharge (WBS) ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ต.ค.-31 ธ.ค. 2564 โดยมีรายละเอียดดังตาราง

Dry Container

Trade	Bound	≤\$300	\$300.01-350	\$350.01-400	\$400.01-450	\$450.01-500	\$500.01-550	\$550.01-600	\$600.01-650	\$650.01-700	\$700.01-750
Intra-Asia	Region A	4	8	16	24	32	40	48	56	64	72
	Region B	8	15	30	45	60	75	90	105	120	135
Asia - India Sub continent	WB	16	33	65	98	130	163	195	228	260	293
	EB	8	17	33	49	65	81	98	114	130	146
Asia - Middle East	WB	18	35	70	105	140	175	210	245	280	315
	EB	9	18	35	53	70	88	105	123	140	158
Asia - Red Sea	WB	20	40	80	120	160	200	240	280	320	360
	EB	6	12	24	36	48	60	72	84	96	108
Asia - South America West Coast	EB	27	55	109	164	218	273	327	382	436	491
	WB	8	17	33	49	65	82	98	114	131	147

Reefer Container

Trade	Bound	≤\$300	\$300.01-350	\$350.01-400	\$400.01-450	\$450.01-500	\$500.01-550	\$550.01-600	\$600.01-650	\$650.01-700	\$700.01-750
Intra-Asia	Region A	6	12	24	36	48	60	72	84	96	108
	Region B	12	23	45	68	90	113	135	158	180	203
Asia - India Sub continent	WB	24	50	98	146	195	244	293	341	390	439
	EB	12	26	49	73	98	122	146	171	195	219
Asia - Middle East	WB	27	53	105	158	210	263	315	368	420	473
	EB	14	27	53	79	105	131	158	184	210	236
Asia - Red Sea	WB	30	60	120	180	240	300	360	420	480	540
	EB	9	18	36	54	72	90	108	126	144	162
Asia - South America West Coast	EB	41	83	164	245	327	409	491	572	654	736
	WB	12	26	49	74	98	123	147	172	196	221

PODIPOL	JPN	KOR	N.PRC	E.PRC	S.PRC	HKG	TWN	PHL	Hai Phong	S.VNM	KHM	THA	SGP	MYS	IDN	MMR
JPN		A	A	A	A	A	A	B	B	B	B	B	B	B	B	B
KOR	A		A	A	A	A	A	B	B	B	B	B	B	B	B	B
N.PRC	A	A				A		B	B	B	B	B	B	B	B	B
E.PRC	A	A				A		A	B	B	B	B	B	B	B	B
S.PRC	A	A				A		A	A	A	A	B	B	B	B	B
HKG	A	A	A	A	A		A	A	A	A	A	B	B	B	B	B
TWN	A	A				A		A	A	A	A	B	B	B	B	B
PHL	B	B	B	A	A	A	A		A	A	B	B	A	B	B	B
Hai Phong	B	B	B	B	A	A	A	A			A	A	A	B	B	B
S.VNM	B	B	B	B	A	A	A	A			A	A	A	A	A	B
KHM	B	B	B	B	A	A	A	B	A	A		A	A	A	A	B
THA	B	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A		A	A	A	B
SGP	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	A	A		A	A	A
MYS	B	B	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	A		A	A
IDN	B	B	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	A	A		A
MMR	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	

Ningbo's Covid-hit Meishan Island box terminal now fully open

The Meishan Island International Container Terminal (MSICT) at Ningbo-Zhoushan port, which partially reopened last week has now reported that the terminal will resume full operations from today (25 Aug.). A Covid-19 scare, following a positive test on a docker who lived at the terminal's dormitory, saw MSICT close on 11 August, sparking fears of another substantial event to disrupt global supply chains.

In the event, local authorities immediately imposed a strict lockdown and the move has now led to the facility reopening fully. MSICT handles around 6m teu a year, about 20% of Ningbo-Zhoushan port's annual volumes, and there will be a substantial backlog to clear. Last week, project44 reported 41 ships were at anchor awaiting a berth and cargo handling at Meishan Island.

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

Ocean freight rates rise for 19th consecutive week

Drewry expects rates to increase further in the coming week, as continuing global container shipping disruptions continue to drive up prices. Despite and because of a further worsening in container shipping vessel reliability, ocean freight spot rates rose again this week for the 19th consecutive week, according to the latest World Container index assessed by Drewry, as continuing global container shipping disruptions continue to drive up prices. And Drewry expects rates to increase further in the coming week.

The composite index across eight major East-West trades increased 2.1% or \$204 this week, to reach \$9,817 per 40ft container, although various freight sources report that the real price paid by shippers is far higher currently. Nevertheless, the trend remains clear; and Drewry highlighted that this is the 19th consecutive week of increases, taking the overall average price to more than four and a half times (+351%) its level a year ago. The average composite index of the WCI, assessed by Drewry for year-to-date, is \$6,498 per 40ft container, which is \$4,238 higher than the five-year average of \$2,260 per 40ft container.

Freight rates on Eastbound Transpacific lanes surged 4% or \$393 to \$11,362 from Shanghai to Los Angeles and 5% or \$631 to \$14,136 from Shanghai to New York per 40ft container. Spot rates on Shanghai to Genoa gained \$203 to reach \$13,464 for a 40ft box, a change of 594% Y-o-Y. Similarly, rates on Los Angeles to Shanghai grew 3% or \$40 to \$1,398 per feu. Freight rates on Shanghai to Rotterdam gained \$89 to reach \$13,787 for a 40ft box.

However, rates from New York to Rotterdam dropped 1% or \$12 to reach \$1,142 per feu. Freight rates on Rotterdam to New York and Rotterdam to Shanghai remain stable at previous weeks level. The latest analysis by Freightos this week of prices on its digital rates platform indicates average spot prices on Asia-US West Coast services remained relatively unchanged this week at \$18,425/FEU – 462% higher than the same time last year. Average Asia-US East Coast prices increased 1% to \$20,057/FEU, and are 442% higher than rates for this week last year.

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

Rate gap widening for ‘preferred’ shippers: Xeneta

Although all trans-Pacific shippers are paying more this year than they did in 2020, the delta between those that move cargo predominantly on contract rates versus those forced into the spot market has widened significantly, according to executives at freight rate benchmarking platform Xeneta. “The [price] movements of long-term contracts are massively up but nothing remotely close to what we see on the spot market,” Xeneta CEO Patrik Berglund said during a media briefing Thursday. To underscore the point, Berglund noted that a shipper relying primarily on contract capacity that had an ocean freight spend of \$150 million in 2020 is trending toward \$350 million this year. “But that number would double on the spot market,” he said.

Shippers are dealing with a bifurcated market that splits on price along several fault lines, including sailing origin and destination, the nature of the shipper’s relationship with container lines, and, most crucially, the extent to which shippers need last-minute capacity outside of their contracted allocations. The extreme nature of the market is highlighted by the fact that the spread between high and low market rates had expanded from a few hundred dollars in August 2020 to as much as \$15,000 this August. “There is no single market, there’s a whole series of different markets,” said Erik Devetak, chief product and data officer at Xeneta. “How you’re procuring and understanding your volumes has a big impact on the capacity you can get and the financial viability of the products you’re selling.”

‘Early’ better than ‘big’

Devetak said volume “makes a big difference in this market,” but as important to keeping rates at the low end of the spectrum is a shipper’s ability to give container lines predictable and stable volume, and to then book far enough out to avoid premium rates to ensure loading on a particular sailing.

From the carriers’ perspective, “the visibility of volumes — present and future — is more important than the size of the customer,” he said. “If you have an established relationship, you already have the rates, so it’s more the relationship. The carriers have no desire to acquire new logos, at least not indirectly. They desire to have more direct relationships with [beneficial cargo owners], even if they’re not that large.”

The problem for smaller shippers, Devetak added, is that many don’t have the capacity to engage with container lines, so they go to forwarders to secure capacity. “But if you are capable of providing visibility and stability into the cargo you have, you’re not at all penalized versus larger players,” he said.

Berglund suggested the current market conditions have set the industry up for a new era, with carriers focused on long-term contracts with shippers, evidenced by Maersk saying its percentage of long-haul volume under contract is expected to reach 60 percent by the end of 2021, from 43 percent in 2020. “There’s never been an environment so beneficial for the sellers and so quickly moving in that direction,” Berglund said.

Berglund also alluded to the fact container lines, despite reporting record profitability this year, are not realizing all the revenue from the premiums being charged. As JOC.com contributor Lars Jensen wrote in early August, spot container rates at the top end of the market do not correlate with average per-container revenue being collected by publicly traded container lines in their financial reports. “There’s something going on in the industry between those forced to pay those premiums and those that are not,” he said.

Location key to high rates

Devetak said the Asia origin and North American destination of cargo is also playing a role in heightened rates for some. Those shipping from Busan, for instance, are paying, on average 40 percent higher than those shipping from origins in China. There are similar increases out of Taiwan versus China, approximately \$2,500 on average in dollar terms. Guaranteed loading premiums have also spiked in the last six months, from an average of around 5 percent of the base rates to around 40 percent of a much higher base. In dollar terms, that's a jump from around \$100 to \$2,500.

The other element to consider, Devetak said, is that some shippers are getting capacity on multiple rates. One rate is reflective of long-term contracts, pre-existing relationships, large volumes, and predictable cargo contracted directly with carriers, and the other is spot-oriented through the carrier or a forwarder. Other shippers are almost wholly dependent on premium rates conveyed through forwarders.

In explaining why benchmarks in its Xeneta Shipping Index (XSI) diverged from those seen in other indexes, such as the Freightos Baltic Index (FBX) and the Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), Devetak noted that the FBX measures rates from small forwarders with quick turnaround bookings that are subject to premium prices. The SCFI reads lower than other indexes because it excludes loading premiums and is based on rates from Shanghai, where rate levels are lower than other Asian origins.

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 20 Aug 2021	Current Index 27 Aug 2021
Comprehensive Index			4340.18	4385.62
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	7398	7365
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	7080	7125
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	5927	5949
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	10876	11138
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3720	3776
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	3772	3962
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	8267	8412
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	5845	6336
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	9845	10000
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	275	280
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	278	281
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	860	861
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	184	236

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ ปริมาณการขนส่งและค่าระวางยังคงอยู่ในปริมาณสูง จากการกลับมาระบาดของไวรัสสายพันธุ์เดลตาส่งผลกระทบต่อทั่วโลก สำหรับเส้นทางยุโรป พบว่าหลายประเทศในยุโรปตัวเลขการกลับมาระบาดพุ่งสูงขึ้น ทำให้ความต้องการในการขนส่งสินค้าประเภทด้านไวรัส และสิ่งของจำเป็นในชีวิตประจำวันในระดับสูง และยังคงพบปัญหาความหนาแน่นของท่าเรือที่เพิ่มขึ้น รวมถึงปัญหาประสิทธิภาพในการหมุนเวียนตู้ที่ต่ำลง ทำให้ตู้คอนเทนเนอร์ไม่เพียงพอ ส่วนในเส้นทางสหรัฐอเมริกา พบว่ามีความต้องการสินค้านำเข้าในปริมาณสูง เนื่องจากคาดการณ์ว่าตลาดจะค่อนข้างแข็งแกร่ง แต่พบปัญหาประสิทธิภาพการทำงานในท่าเรือ และการหมุนเวียนตู้ที่ค่อนข้างต่ำ รวมถึงระวางเรือค่อนข้างแน่น ในขณะที่เส้นทางออสเตรเลีย จากการกลับมาระบาดของไวรัส ทำให้มีความเข้มงวดในมาตรการเพิ่มขึ้น และความต้องการการขนส่งมีปริมาณมาก ระวางเรือค่อนข้างแน่น ส่วนเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า Demand และ Supply ยังคงที่ และสุดท้ายเส้นทางอเมริกาใต้ ยังคงมีปริมาณความต้องการสินค้าจำเป็นในการดำรงชีพ และอุปกรณ์ทางการแพทย์จำนวนมาก เช่นเดียวกับที่ผ่านมา ทำให้ระวางเรือในเส้นทางยังคงค่อนข้างแน่น