







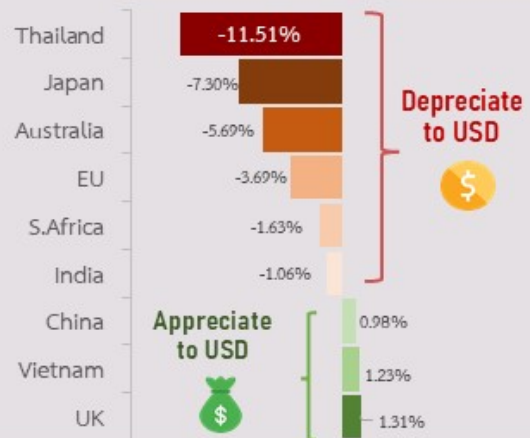
Weekly Briefing (27 Sep 2021)



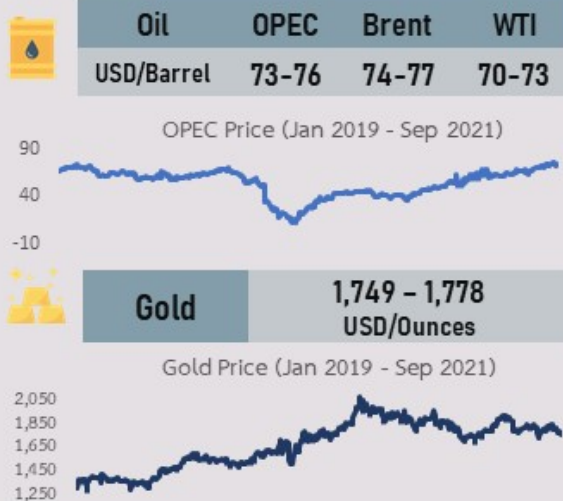
01 THB rate / currencies

			
USD	EUR	GBP	AUD
33.45	39.20	45.74	24.28
			
CNY	JPY	INR	VND
5.17	0.30	0.45	0.0015

02 Exchange rate trend to USD (YTD)



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



04 Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ



1. เฟดส่งสัญญาณหัน QE เร็ว ๆ นี้ พร้อมคาดขึ้นดอกเบี้ยปีหน้า

รายละเอียดข่าว: <https://bit.ly/3iaXupx>



2. FOMC Statement (September 22, 2021)

รายละเอียดข่าว: <https://bit.ly/3CSeZmF>



3. Container ships now piling up at anchorages off China's ports

รายละเอียดข่าว: <https://bit.ly/3i9TJRj>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 38 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	600	1,400		
(North & South)	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 ซึ่งขณะนี้ยังคงพบปัญหาการระวางเรือที่ค่อนข้างแน่น และตู้สินค้าไม่เพียงพอ สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 4,000 USD/TEU และ 7,000 USD/FEU

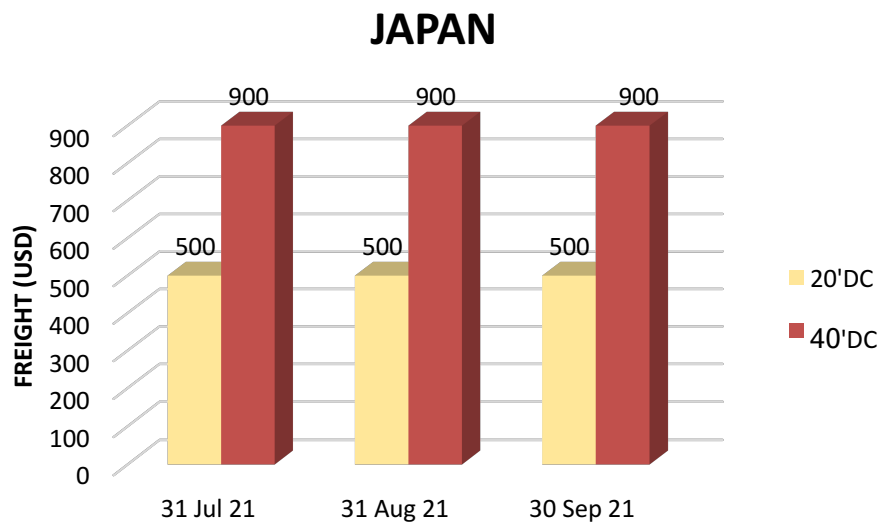
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 700 USD/TEU และ 1,400 USD/FEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 3,050-3,150 USD/TEU และ 6,100-6,250 USD/FEU และมีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า FAF ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนกันยายน ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 375 USD/TEU และ 250 USD/FEU โดยค่าระวางอยู่ที่ 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 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)	1,400-1,500	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 + PSS: USD 500/TEU, USD 1,000/FEU	Effective till 15-Oct-2021
London Gateway / Southampton	10,000	14,000		

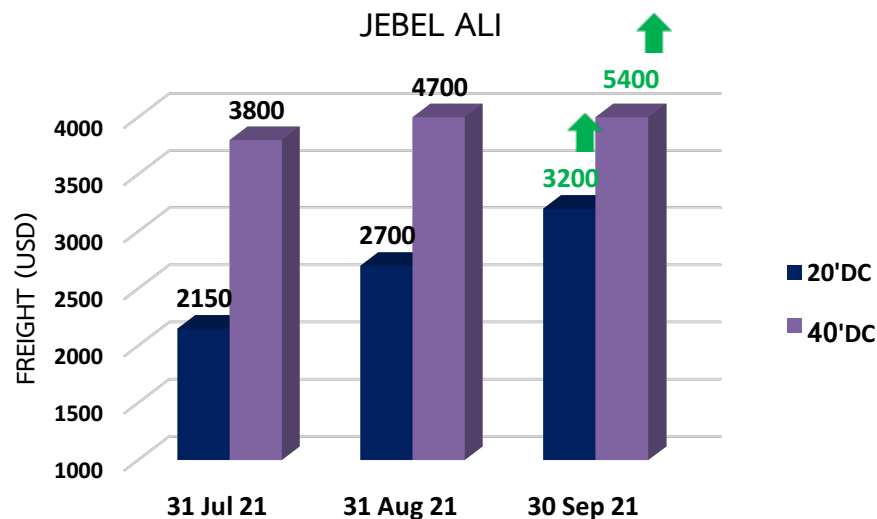
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2564



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

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

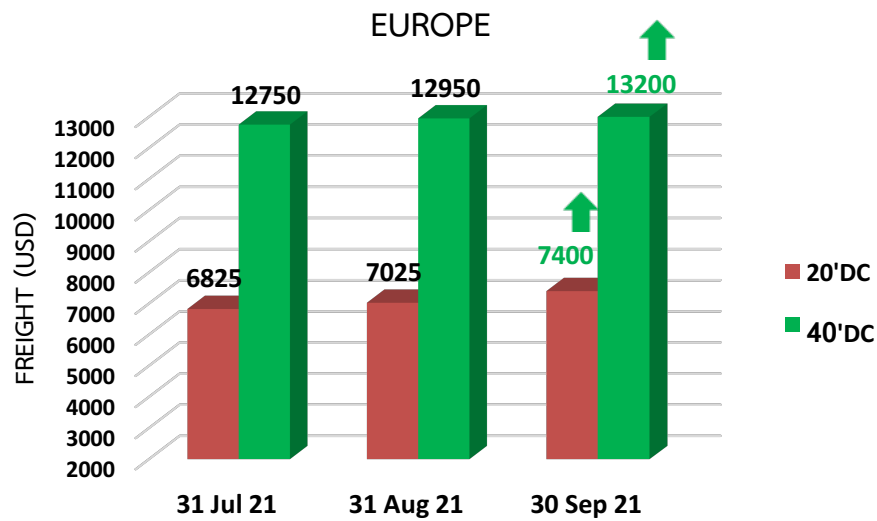
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2564



Subject to

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

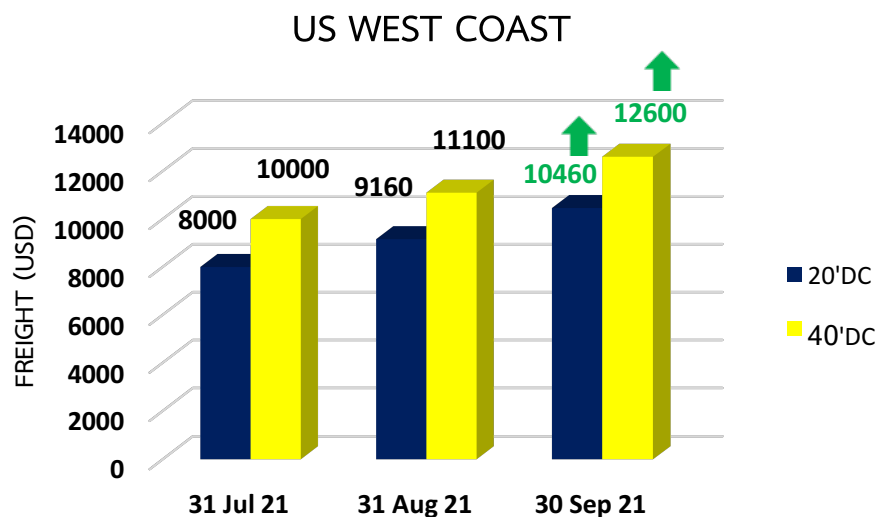
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2564



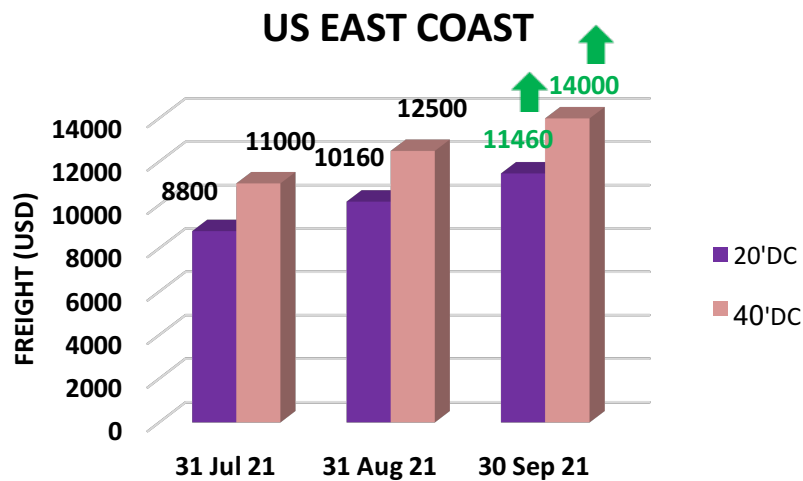
Subject to

- 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

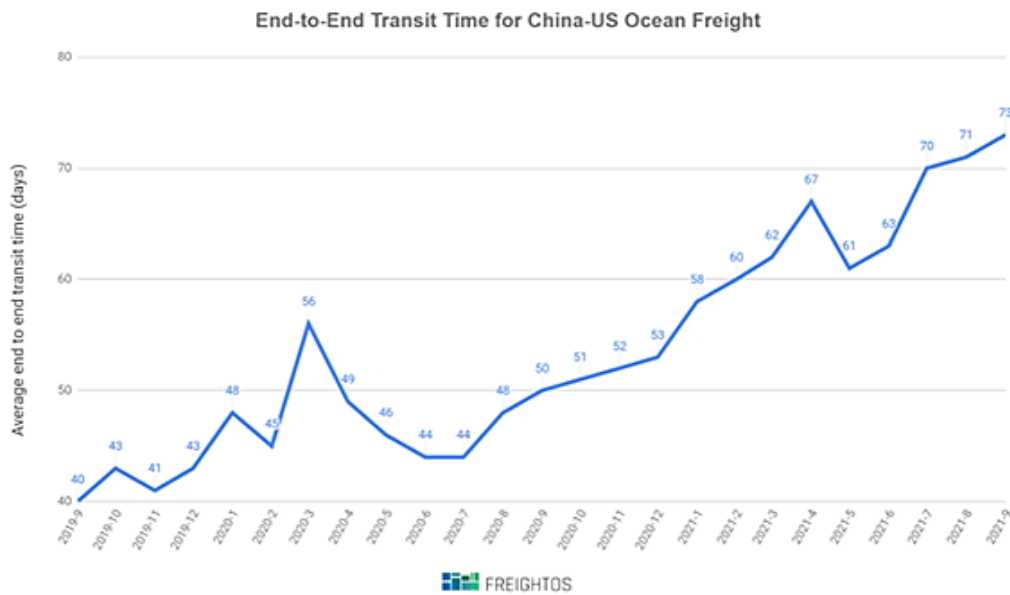
- ประกาศแจ้งอัปเดตจากกรมศุลกากรประเทศอียิปต์ เรื่อง New Advance Cargo Information (ACI) ที่จะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2564 โดยผู้ส่งออกต้องระบุข้อมูล ACID Number, Egyptian Importer VAT Number และ Exporter Registration Number ลงบน BL และ Manifest เพื่อนำส่งข้อมูลดังกล่าวเข้าสู่ระบบศุลกากร

Ocean freight spot prices finally plateau

After 22 consecutive weeks of increases, Drewry's World Container index composite index stopped its seemingly inexorable rise this week, the container shipping analyst reports, although it is nearly four times the level this time last year. After 22 consecutive weeks of increases, Drewry's World Container index (WCI) composite index stopped its seemingly inexorable rise this week, a possible early indication that ocean freight spot prices may finally have peaked.

The WCI index – which is a composite of container freight rates on eight major routes to and from the US, Europe and Asia – remained steady this week at \$10,377.19 per 40ft container, but is nearly four times the level (299% higher) than the same week last year, the container shipping analyst reports. Rates on Shanghai to Rotterdam, Rotterdam to Shanghai, Shanghai to Los Angeles and Rotterdam to New York remained stable at the previous week's level.

Drewry highlighted that this flattening of spot prices “comes following the announcement by CMA-CGM and Hapag-Lloyd to put a halt in increment of spot rates, as container prices on most trade lanes are at record highs”. Freight rates on Shanghai to Genoa gained 1% or \$144 to reach \$13,646 per 40ft box. However, spot rates from New York to Rotterdam dropped 8% or \$91 to \$1,107 per feu. Similarly, rates on Los Angeles to Shanghai and Shanghai to New York fell 3% and 2% to reach \$1,404 and \$15,849 per 40ft box respectively.



Drewry said it expects rates to remain steady in the coming week.

Freightos also noted a flattening in prices this week, judging that in part this was due to lowered risk of disruption from Typhoon Chenthu as the weather system – “which had the potential to be the latest cause of the string of logistics disruptions in China this year – shifted east before making landfall near Shanghai last week”. Freightos’ head of research, Judah Levine, commented: “With the potential crisis averted, and with the recent cap on spot rates from some carriers in place, ocean rates were stable overall this week, with Asia-US West Coast rates even declining slightly. “But transpacific demand remains in high gear, and carriers continue to add capacity in response. To do so when basically all of the globe’s container ships are already active, carriers are moving capacity from secondary lanes to the transpac, complicating things for shippers on those lower-profile routes.”

Levine highlighted research indicating that there are about 40% fewer ships servicing the Asia-Middle East lane than originally scheduled, “and transatlantic rates have increased 16% so far this month to a record high quadruple its level a year ago”. He added: “Unfortunately, that transpacific capacity is increasingly stuck waiting at US destinations like LA/Long Beach. Though the main West Coast gateway announced extended gate hours for trucks to collect containers and speed operations, a new record of more than 70 ships are currently waiting an average of nine days for a berth to open up.”

Overwhelmed trucking, warehouse and rail logistics are also contributing to the port delays, “and to the overall slog in end-to-end logistics”, Levine noted, adding: “Freightos.com marketplace data shows that so far this month China-US ocean shipments are taking an average of 73 days to arrive at their final destination, 83% longer than in September 2019.” Levine continued: “Durations like those mean that, with the holidays rapidly approaching, goods that don’t ship soon may not make it in time. This pressure is adding to the trend of ocean to air conversions which, together with COVID restrictions and air cargo capacity constrained by the lack of passenger jet activity, are pushing air cargo rates in and out of Asia ever closer to the highs only seen during last year’s rush on PPE.”

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

Port congestion driving trans-Pacific vessel reliability to fresh lows

Schedule reliability in the eastbound trans-Pacific declined for the fourth consecutive month in August as carriers encountered vessel bunching and congestion at major gateways in Asia and the US driven by peak-season container volumes.

Carrier on-time arrivals on services connecting Asia with the West Coast declined to only 9.9 percent in August from 15.7 percent in July, according to the September Global Liner Performance Report published by Sea-Intelligence Maritime Analysis. Asia-East Coast reliability declined to 17.9 percent from 20.9 percent in July.

By contrast, on-time performance to the West Coast was 46.8 percent in August 2020 when the post-pandemic recovery was already

underway, and on-time performance to the East Coast was 49 percent. In 2019, the last full year prior to the COVID-19 pandemic, trans-Pacific reliability averaged 66.7 percent to the West Coast and 58.3 percent to the East Coast.

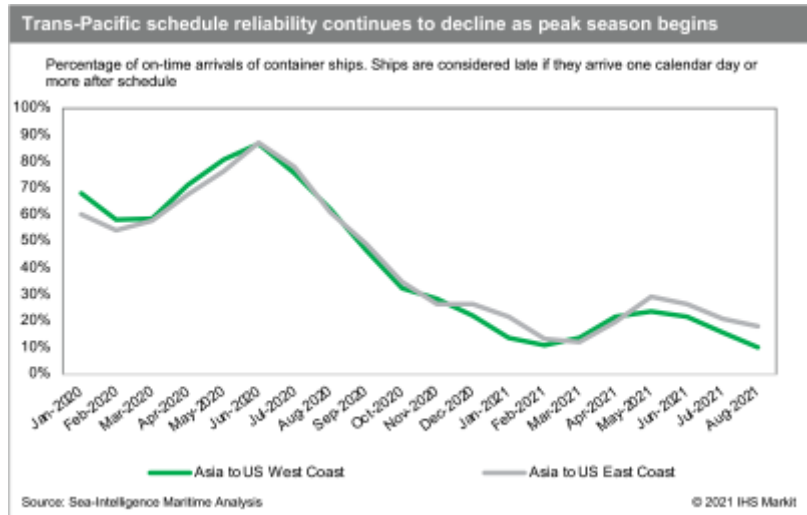
Carriers in the largest US trade lane are facing extensive delays in leaving Asian load ports and similar delays due to vessel bunching at major US gateways. There were 97 vessels waiting at anchor in Shanghai on Thursday, according to the port authority, and other Chinese ports were also contending with vessel bunching. Although US West and East Coast ports are also experiencing various degrees of congestion, the Los Angeles-Long Beach gateway, which handles 50 percent of US imports from Asia, has experienced by far the worst vessel bunching. On Thursday there were 62 container ships at anchor in the harbor, which was 11 short of the record 73 vessels at anchor on Sunday, according to the Marine Exchange of Southern California. The average time the vessels remain at anchor is 9.5 days, according to the Signal platform published by the Port of Los Angeles.

Both ports say they are moving quickly to implement operational improvements aimed at mitigating the crushing congestion by reducing the amount of time containers dwell in terminals, thereby freeing up much-needed space to unload the growing backlog of ships in the harbor. Globally, carrier on-time performance in August declined from 35.5 percent in July to 33.6 percent on the 34 trade lanes tracked by Sea-Intelligence Maritime Analysis.

Schedule reliability to deteriorate further

Port congestion and vessel bunching in both Asia and the US have steadily worsened this month, which means vessel on-time schedule reliability in the eastbound trans-Pacific is likely to be even worse when the September numbers are tabulated.

Schedule reliability by the three carrier alliances that dominate the eastbound trans-Pacific reflect the overall carrier performance in the trade. THE Alliance of Hapag-Lloyd, Yang Ming, and Ocean Network Express was the most reliable alliance in August, but with only 7.8 percent on-time performance. The 2M Alliance of Maersk Line and Mediterranean Shipping Co. was next with 3.6 percent on-time performance, and the Ocean



Alliance of CMA CGM/APL, Cosco/OOCL, and Evergreen Marine was third with 3.4 percent vessel schedule reliability.

The 2M Alliance was the most reliable in the Asia-East Coast trade, with an on-time performance of 30.8 percent. THE Alliance was second at 14.9 percent and the Ocean Alliance was third at 7.1 percent on-time performance, according to Sea-Intelligence Maritime Analysis.

Because August is the first month of the traditional peak shipping season when imports of holiday merchandise flood into the US, imports will remain strong at least through October. Carriers, non-vessel-operating common carriers (NVOs), and analysts note that with the Asian factory shutdowns during the annual Lunar New Year holidays set to begin early next year on Feb. 1, it is likely that retailers beginning in November will shift immediately to inventory replenishment and shipment of spring merchandise, so import volumes will likely remain elevated through January.

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

Transpacific spot rates ease ahead of China's Golden Week

There were signs of a silver lining finally beginning to appear for beleaguered US shippers this week, after the spot container freight rates to both the west and east coast showed a second week of declines on the Freightos Baltic Index (FBX). Today's FBX covering the China-US west coast route stood at \$19,173 per 40ft, down from the \$20,143 last week and the record high of \$20,586 per 40ft on 10 September. It was a similar picture on the China-US east coast leg, which today recorded a rate of \$21,697 per 40ft, compared to \$21,823 last week and the record high of \$22,173 on 10 September.

Analysts at the Ningbo Containerised Freight Index suggested the declines could be due to a slight loosening of capacity in advance of Chinese National Day, which takes place on 1 October and lasts for three days. "Some overtime ships were put into the market before the Chinese National Day. Therefore, the tightness of space was slightly eased compared with the previous period, and the market booking price dropped slightly," the NCFI noted. Despite the marginal decline in spot pricing, US importers are still reeling from unprecedented congestion levels, particularly on the west coast.

"Transpacific demand remains in high gear, and carriers continue to add capacity in response," said Judah Levine, Freightos head of research. "To do so when basically all of the globe's container ships are already active, carriers are moving capacity from secondary lanes to the transpac, complicating things for shippers on those lower-profile routes. "Unfortunately, that transpacific capacity is increasingly stuck waiting at US destinations like LA/Long Beach. Though the main West Coast gateway announced extended gate hours for trucks to collect containers and speed operations, a new record of more than 70 ships are currently waiting an average of nine days for a berth to open up.

"Overwhelmed trucking, warehouse and rail logistics services are also contributing to the port delays, and to the overall slog in end-to-end supply chains. Freightos.com marketplace data shows that so far this month China-US ocean shipments are taking an average of 73 days to arrive at their final destination, 83% longer than in September 2019," he added. Meanwhile, spot rates on Asia-North Europe continued to edge up, reaching \$14,593 this week, compared to \$14,378 last week and \$14,221 on 10 September, with European importers also beset by high congestion levels.

Maersk announced this week that as a result of "high yard density and exceptional waiting time for our vessels in the port of Hamburg", the 2M's AE7/Condor Asia-North Europe service would drop calls at the German gateway for the next 13 weeks and switch to Bremerhaven's NTB terminal. The 2M partners also announced this week that it would expand their TA2/NEUATL2 transatlantic service in response to "ongoing

port congestions and operational constraints taking place in North Europe and North America [that] are causing schedule disruptions”.

From next month a sixth vessel, the 7,114 teu *Santa Rosa*, will be added to the service, while in the first quarter of next year it will switch its UK call from Liverpool to Felixstowe. It will also add a call at Charleston, while Baltimore and Norfolk will be switched in the port call rotation. Today’s Freightos spot rate for the westbound transatlantic trade stood unchanged from last week at \$6,869 per 40ft.

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 17 Sep 2021	Current Index 24 Sep 2021
Comprehensive Index			4622.51	4643.79
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	7524	7551
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	7511	7498
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	6322	6322
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	11759	11976
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3960	3925
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	4300	4442
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	8354	8313
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	6909	7039
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	10191	10195
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	355	355
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	340	340
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	934	951
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	330	339

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ ปริมาณการขนส่งมีความต้องการอยู่ในระดับสูง ซึ่งจากการแพร่ระบาดอย่างรวดเร็วของไวรัสสายพันธุ์เดลตา ทำให้ทั่วโลกยังคงมีการตรึงมาตรการการแพร่ระบาด และในสัปดาห์นี้การขนส่งจากประเทศจีนมีปริมาณสูง โดยที่ตลาดอยู่ในภาวะเฝ้าระวัง ส่วนแนวโน้มค่าระวางพยายามให้อยู่ในระดับที่คงที่ สำหรับเส้นทางยุโรป พบว่ามีความต้องการสินค้าเข้าหลายประเภทในปริมาณสูง ทำให้ปริมาณการขนส่งคงที่ในระดับสูง ส่งผลต่อปริมาณตู้ทำให้มี Supply ลดลง สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา พบว่ายังคงมีความต้องการสินค้าเข้าสำหรับด้านไวรัสในปริมาณสูง ซึ่งปัญหาประสิทธิภาพการทำงานในท่าเรือ และปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือ ทำให้เกิดปัญหาคอขวด ในขณะที่เส้นทางออสเตรเลีย ความต้องการนำเข้าสินค้ามีปริมาณสูง ทำให้ความต้องการในการขนส่งมีปริมาณมากตามไปด้วย ส่วนเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า ปริมาณการขนส่งและอัตราค่าระวางอยู่ในระดับคงที่ และสุดท้ายเส้นทางอเมริกาใต้ ปริมาณความต้องการนำเข้าสินค้าจำเป็นในการดำรงชีพ และอุปกรณ์ทางการแพทย์มีความผันผวนอยู่ในระดับสูง ซึ่งทำให้ระวางเรือในเส้นทางมีความหนาแน่น