

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 51 พ.ศ. 2563



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์
CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

| ROUTE | SIZE | | Low Sulphur Surcharge (LSS) | Remark |
|--------------------------------------|--|-------------|---|-------------------------------|
| | USD/20' | USD/40' | | |
| Thailand - Shanghai | 250 | 600 | Subject to ISOCC USD 17/TEU, USD 34/FEU | Effective till 31-Dec-2020 |
| Thailand - Qingdao | 350 | 750 | | |
| Thailand - Hong Kong | 150 | 500 | | |
| Thailand - Japan (Main Port) | 350 | 700 | | |
| Thailand - Kaohsiung | 150 | 480 | | |
| Thailand - Klang | 350 | 800 | | |
| Thailand - Jakarta | 450 | 900 | Subject to ISOCC USD 11/TEU, USD 23/FEU | |
| Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai) | 120 | 400 | | |
| Thailand - Singapore | 130 | 450 | | |
| Thailand - Manila (North & South) | 350 | 750 | | |
| | Subject to CIC at destination | | | |
| | 700 | 1,200 | Subject to ISOCC USD 34/TEU, USD 68/FEU | |
| Thailand - Jebel Ali | Subject to War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU | | | |
| Thailand - South Korea (Busan) | 100 | 200 | USD 30/TEU, USD 60/FEU | |
| Thailand - South Korea (Incheon) | 100 | 200 | | |
| Thailand - Melbourne | 1,350-1,450 | 2,700-2,850 | - | |
| Thailand - Sydney | 1,650-1,750 | 3,300-3,450 | | |
| | 2,100 | 4,000 | Subject to ISOCC USD 51/TEU, USD 102/FEU | |
| Thailand - Durban / Cape Town | Subject to SCMC USD 30/BL | | | |
| | 2,200 | 4,400 | PSS: USD 200/TEU, USD 400/FEU INCL ISOCC: USD 53/TEU, USD 106/FEU | |
| Thailand - Europe (Main Port) | Subject to ENS USD30/BL | | | |
| Thailand - US West Coast | 3,200 | 4,000 | - | |
| | 3,800 | 4,700 | | |
| Thailand - US East Coast | Subject to Panama Low Water USD 30/Container | | | |

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนธันวาคม 2563 เนื่องจากขณะนี้พบปัญหาตู้ขาดแคลน สายเรือมีการปรับเพิ่มค่าระวางในเส้นทางเอเชีย 50 USD/TEU และ 200 USD/FEU โดยเส้นทาง Shanghai อัตราค่าระวางอยู่ที่ 250 USD/TEU และ 600 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางอยู่ที่ 150 USD/TEU และ 500 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ที่ 350 USD/TEU และ 800 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 350 USD/TEU และ 700 USD/FEU สำหรับเส้นทางแอฟริกาใต้ช่วงครึ่งเดือนหลังของธันวาคม ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 400 USD/TEU และ 700 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,100 USD/TEU 4,000 USD/FEU โดยสถานะของการจองระวางต้องตรวจสอบสัปดาห์ต่อสัปดาห์ เนื่องจากสถานการณ์ตู้ขาดแคลนทำให้อาจต้องมีการ Pending booking

ส่วนเส้นทาง Australia ทำเรือ Melbourne และ Brisbane ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 300 USD/TEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 1,350-1,450 USD/TEU และ 2,700-2,850 USD/FEU ส่วนทำเรือ Sydney ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 500 USD/TEU โดย

เรียกเก็บอยู่ระหว่าง 1,650-1,750 USD/TEU และ 3,300-3,450 USD/FEU สำหรับสถานการณ์ขณะนี้พบว่าสายเรือเริ่มสามารถรับจองระวางไปยังท่าเรือ Melbourne มากขึ้น ในขณะที่เส้นทาง Sydney และ Brisbane หากต้องการจองระวางผู้ส่งออกต้องตรวจสอบข้อมูลเพื่อเช็ค Space กับ Customer Service ของสายเรือที่ใช้บริการ

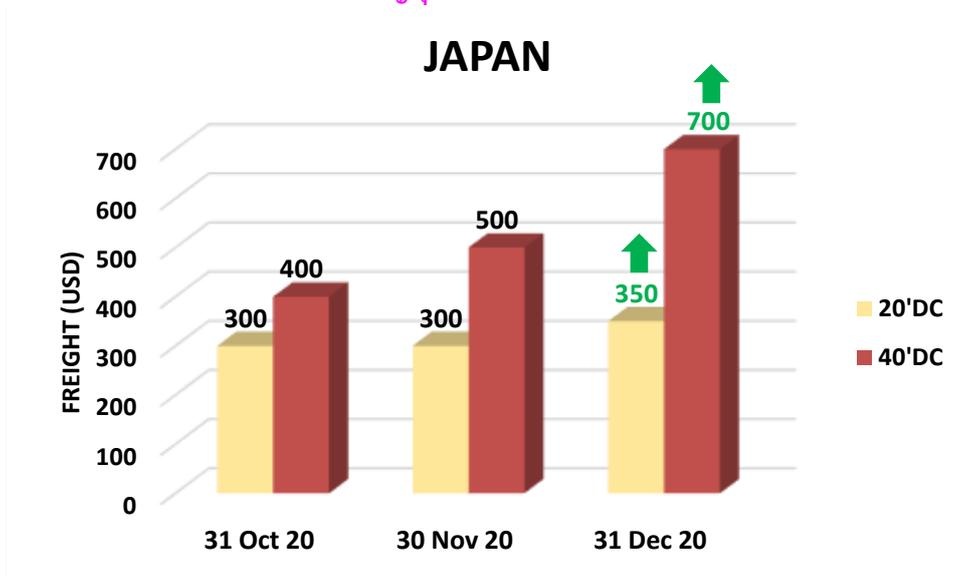
ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางมีการปรับเพิ่มสูงขึ้นเป็นเท่าตัว โดยปรับเพิ่มขึ้น 1,147 USD/TEU และ 2,447 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,200 USD/TEU และ 4,400 USD/FEU โดยมีการเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge เพิ่มเติมในอัตรา 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU แต่เนื่องจากตู้ขาดแคลน และพื้นที่ระวางในช่วงครึ่งเดือนแรกเต็ม ทำให้อาจสามารถรับ Booking ได้ช่วงสัปดาห์สุดท้ายของเดือนธันวาคม

ในขณะที่เส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนธันวาคม ค่าระวางยังคงที่ โดยค่าระวางฝั่ง West Coast อยู่ที่ 3,200 USD/TEU และ 4,000 USD/FEU และฝั่ง East Coast ค่าระวางอยู่ที่ 3,800 USD/TEU และ 4,700 USD/FEU ซึ่งขณะนี้ยังคงพบปัญหาเรื่องตู้ขาดแคลนเช่นเดียวกับเส้นทางอื่น รวมถึงปัญหาเรื่อง Port Congestion ในสหรัฐอเมริกา อย่างไรก็ตาม สายเรือแจ้งว่าอาจเริ่มรับ Booking ช่วงสัปดาห์สุดท้ายของเดือนธันวาคม ทั้งนี้ อาจพิจารณาปล่อย Booking เป็นรายกรณีไป ดังนั้น โปรดตรวจสอบข้อมูลกับสายเรือที่ใช้บริการ

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

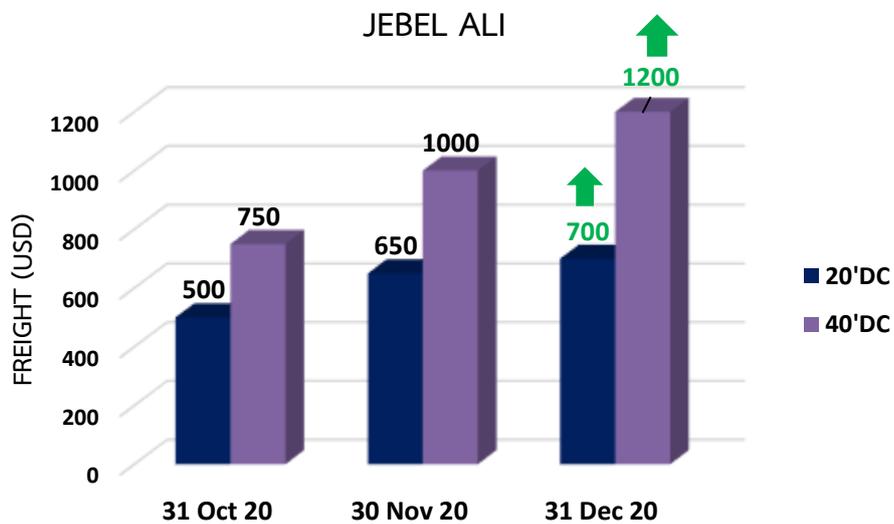
| ROUTE | SIZE | | Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge | Remark |
|--|---------|---------|--|----------------------------|
| | USD/20' | USD/40' | | |
| Thailand-Hong Kong | 900 | 1,000 | USD 30/TEU, USD 55/FEU | Effective till 31-Dec-2020 |
| Thailand-Shanghai | | | | |
| Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama) | 1,000 | 1,400 | - | |
| Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH) | 2,800 | 3,450 | OBS: USD 50/TEU, USD 100/FEU + PSS: USD 475/TEU, USD 950/FEU | |

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2563



Subject to Low Sulphur Surcharge (Oct.-Dec): USD 17/TEU และ USD 34/FEU

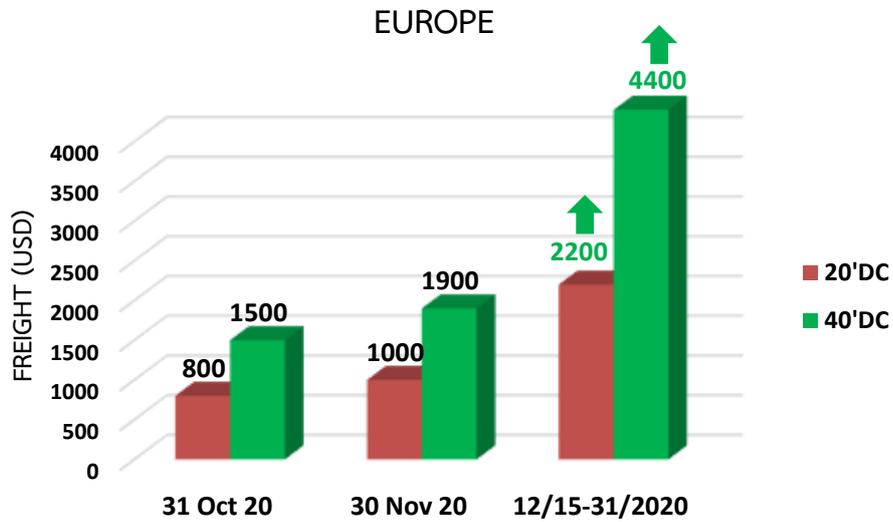
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2563



Subject to

- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU
- Low Sulphur Surcharge (Oct.-Dec): USD34/TEU และ USD68/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2563

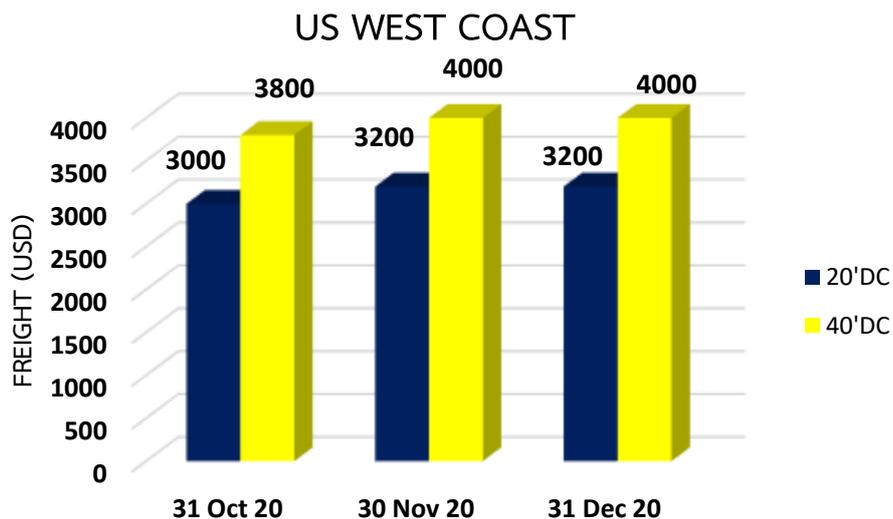


Included ISOCC (Sep.-Nov.): USD53/TEU และ USD106/FEU

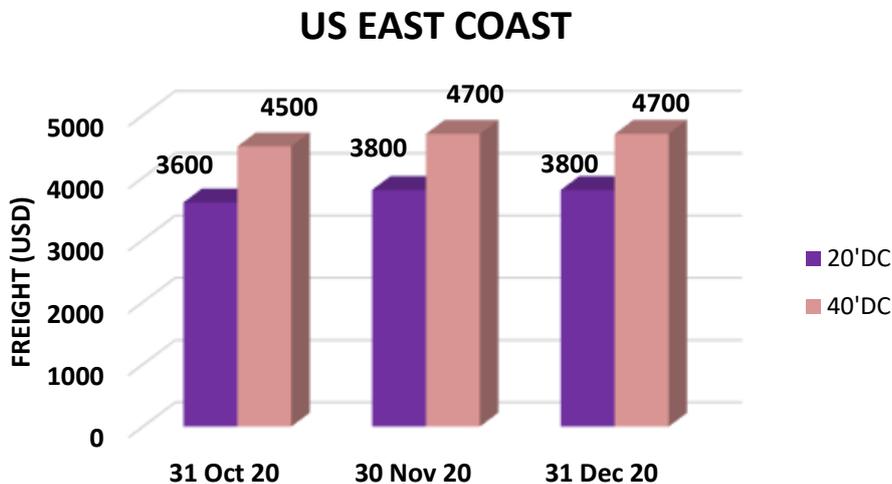
Subject to

- ENS: USD30/BL
- PSS: USD 200/TEU และ USD 400/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2563



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast** เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2563



Subject to Panama Low Water Surcharge: USD 30/Container

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge (PSS) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง East Asia ไปยัง East Coast South America โดยมีรายละเอียดดังตาราง

| Routing from East Asia | Peak Season Surcharge (PSS) |
|-----------------------------|------------------------------|
| | Effective 22-31-Dec-2020 |
| To East Coast South America | USD 1,000/TEU, USD 1,450/FEU |

- ประกาศแจ้งปัญหาการขาดแคลนตู้บริเวณ North Europe ทำให้สายเรือต้องมีการทำ Repositioning ตู้ สายเรือจึงประกาศเรียกเก็บค่า Equipment Imbalance Surcharge (EIS) สำหรับสินค้าจาก North Europe (ยกเว้น UK และ ไอร์แลนด์) ไปยังเส้นทางอื่นๆ ในอัตรา USD 200/40', 40'HQ มีผลตั้งแต่วันที่ 15 มกราคม 2564
- จากประกาศสัปดาห์ที่ผ่านมาเรื่องปัญหาการขาดแคลนตู้ในประเทศเยอรมนี ออสเตรีย สวิสเซอร์แลนด์ ฮังการี และ สาธารณรัฐเชค ขณะนี้สายเรือขอแจ้งให้ทราบว่า ณ Hamburg Depot พบว่ามีกรงรับ Booking ชั่วคราว สำหรับตู้ 40'Reefer จนถึงสิ้นเดือนธันวาคม 2563 ในขณะที่ ังได้รับ Booking สำหรับตู้ 40'GP จนถึงกลางเดือนมกราคม 2564 โดยขอให้จองเป็นตู้ 40'HQ ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์แทน ซึ่งมีระบบรองรับการเช็ค Space availability ทั้งนี้ ผู้ที่มีสินค้านำเข้าจากเส้นทางดังกล่าว โปรดตรวจสอบข้อมูลกับผู้ส่งออกต้นทาง ก่อนการจัด Shipment
- ประกาศแจ้งว่าสายเรือได้มีความร่วมมือกับ MATCHBOX Exchange เพื่อเพิ่มบริการ การ Re-use และ Exchange ตู้ สำหรับสินค้าส่งออก ช่วยลดต้นทุนการขนส่ง และลดระยะเวลาการรอคอย โดยสามารถนำตู้เข้า นำมาเพื่อใช้ส่งออก หรือ สามารถแลกเปลี่ยนนำตู้ไปให้ผู้ส่งออกรายอื่นที่มี Booking ซึ่งมีค่าใช้จ่ายในอัตรา USD 30/Re-use และ USD 15/Exchange โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 11 มกราคม 2564 หากท่านมีความสนใจอยากทราบข้อมูลเพิ่มเติม สามารถสอบถามข้อมูลไปยังสายเรือโดยตรง

สายเรือ Sealand

- ประกาศแจ้งให้ทราบเรื่องการปรับตารางของ South China Barge ช่วงเทศกาลตรุษจีน โดยจะมีการหยุดบริการ ชั่วคราว แบ่งตาม Phase ต่างๆ ดังนี้

Phase 1 (1st January): Yangpu, Haikou

Phase 2 (9th January): Beihai, Fangcheng, Qinzhou, Doumen, Gaolan, Gaoming, Gaoyao, Gongyi, Huadu, Huangpu(Jisi), Huangpu(Wuchongkou),

Jiaoxin, Lianhuashan, Nangang, Qing-yuan, Sanshui, Shuidong, Taiping, Wuzhou, Zhanjiang.

Meanwhile, imports into other feeder ports (those mentioned in Phase 3) will be routed via Nansha.

Phase 3 (26th January): Beijiao, Huangpu, Jiujiang, Leliu, Rongqi, Sanshan, Shatian, Xiao-lan, Xinhui, Xintang, Yunfu, Zhaoqing, Zhongshan, Zhuhai.

ทั้งนี้ Barge Service จะทยอยกลับมาเปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2564 ซึ่งในระหว่างช่วงของ Barge Suspension Period สายเรือแนะนำให้รับตู้เข้าโดยตรงจาก Nanshan, Chiwan และ Yantian โดยใช้การลากตู้ ซึ่งอาจเป็น Carrier Haulage หรือ Merchant Haulage อย่างไรก็ตาม สินค้าในรายการดังต่อไปนี้ ประกอบด้วย สินค้าประเภทไม้ หนังสัตว์ ขยะประเภทกระดาษ เศษเหล็ก อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับเครื่องจักร ส่วนประกอบรถยนต์ ของใช้ส่วนตัว และข้าว จะไม่สามารถใช้บริการ Barge Service ผ่าน Nansha ได้ เนื่องจากข้อกำหนดของศุลกากร

Equipment shortages push Asia-Med rates beyond Asia-US levels

Average ocean freight prices from Asia to the Mediterranean skyrocketed 36% this week to \$5,455/FEU, up 130% since November, 205% year on year, and surpassing Asia-US East Coast by 10%, Freightos figures highlight. The continued peak in ocean container demand is keeping ports congested, equipment scarce and creating knock on effects on ocean rates, beyond the Asia-US lanes that are generating most of the demand, according to the latest update from digital freight rates specialist Freightos.

Among the highlights in its latest update, it noted that average ocean freight prices from Asia to the Mediterranean – which are normally 37% lower than Asia-US East Coast rates – skyrocketed 36% this week to \$5,455/FEU, up 130% since November, 205% year on year, and surpassing Asia-US East Coast by 10%. Meanwhile, average rates for Asia-North Europe climbed 21% this week to nearly \$4,600/FEU, a 117% increase since the start of November. Meanwhile, China-US West Coast prices went largely unchanged at \$3,876/FEU, although this rate is 164% higher than the same time last year, Freightos highlighted, noting that “in practice, with additional surcharges, this can reach even higher”. China-US East Coast prices also were stable at \$4,938/FEU, and are 84% higher than rates for this week last year.

In a brief analysis of the situation leading up to the current picture, Freightos noted that “in this most unusual year, with the pandemic wreaking havoc and economic data indicating recession, most observers expected global trade to decline significantly. And in fact, for the first half of the year imports to the US did just that. But the unexpected shift in consumer habits and other impacts that sent ocean freight volumes climbing in June has kept demand strong enough that, against all odds, 2020 US retail imports are expected to end up 0.8% annually. It added: “Import volumes in H2 will likely push 2020 into a tie with the annual record set in 2018. And multiple factors caused by this unanticipated still-surgling H2 demand have combined for strange effects on ocean freight rates too.

“As demand – especially from Asia to the US – outstrips capacity, port congestion and delays have caused a prolonged equipment shortage. And while ocean carriers hesitate to increase rates on Asia-US lanes due to increased scrutiny from regulators – though surcharges can add thousands to the listed rate – scarce empty containers and strong demand are leading carriers to increase rates on the other major ex-Asia lanes.” Freightos noted that prices from Asia to the Mediterranean are now triple the rate this time last year, “and surpassing Asia-US East Coast rates – normally the most expensive lane – that have been just below the \$5,000/FEU mark for weeks”.

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

The real cost of ocean freight out of Asia is hitting 'unbelievable' heights

Notwithstanding further rate spikes this week, the Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) is still understating the prices shippers are paying carriers, according to a senior analyst. “It should be noted that the market is at a point where the SCFI is, in some cases, significantly underestimating actual rates paid,” said Sealintelligence’s Lars Jensen. However, the SCFI’s comprehensive index, reading 2,411.82, is 167% higher than a year ago, reflecting huge spot rate increases across all export trades from Asia.

For example, rates to the South American east coast are recorded at some 200% higher than 12 months ago, while intra-Asia spots are 450% more expensive. But the SCFI this week recorded only a modest 6% uplift for rates to North Europe, to \$3,124 per teu. And although this rate is 230% higher than a year ago, it is well below the whopping price increases shippers are said to be encountering on the route. It appears from reports by shippers to *The Loadstar* this week that 40ft FAK rates to North Europe for 15 January are in the range of \$10,000 to \$16,000.

Mr Jensen said today he was “somewhat lost for words in describing container rate developments this week”, and shippers accuse the container lines of “making a bad situation worse”. CEO of UK-based specialist logistics firm JAG-UFS Gary Wilcox took to *LinkedIn* yesterday to vent his anger, saying he had been in the logistics industry for 35 years and had seen fluctuations in ocean rates before, but never to this extent. “Today I have seen container rates from China to the UK at the highest level I have ever witnessed,” he said, adding that the shipping lines’ justification of hiding behind the pandemic was “just not acceptable”. “There is congestion at ports, there is an imbalance of equipment and a huge demand for space, but there is no justification for an increase of over 800%!” he said.

Meanwhile, the SCFI recorded a \$150 per teu increase for Mediterranean rates, to \$3,223, which is 194% higher than a year ago. On the transpacific, rates have remained stable, at an inflated level, for several weeks since the intervention of Chinese regulators and the investigation into carrier practices by the US Federal Maritime Commission. The US west coast component of the SCFI actually edged down, by \$48 per 40ft to \$3,900 this week, albeit that the rate is still 190% higher than a year ago. For the east coast, the SCFI ticked up \$69, to \$4,874 per 40ft, which is just under 100% above the level of 12 months ago. But Jon Monroe, of Washington state-based Jon Monroe Consulting, said the actual rates paid by shippers, taking into account premium container and space guarantee fees, was closer to \$6,000 for the west coast and \$7,000 + for east coast ports.

“Today I heard of some companies buying rates at \$8,000-plus for the west coast. It seems unbelievable to me,” said Mr Monroe. He reported that import orders “remain strong, with retailers ordering spring and summer merchandise early to avoid delays. “With the surge of imports continuing through January, BCOs will continue to be reliant on NVOCCs for extra space beyond their contract,” added Mr Monroe.

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

US regulators warn container lines on obligation to serve exporters

Two US Federal Maritime Commissioners are warning container lines they may be violating their obligation under US shipping law to provide service to exporters by refusing bookings. Commissioners Carl Bentzel and Daniel Maffei, in a Wednesday letter to the World Shipping Council (WSC), expressed their growing concern with reports that carriers were refusing to receive export bookings, while also acknowledging that sustained high import demand was causing operational challenges throughout the supply chain.

“We want to stress the point that in responding to import cargo challenges, ocean carriers should not lose sight of their common carriage obligations to provide service to US exporters,” the commissioners wrote to John Butler, president and CEO of the WSC, which represents major container lines. “As our ports experience

unprecedented cargo surges, it is imperative that we strive for a balanced trade to keep our supply chain fully effective and efficient, while maintaining vital export opportunities for the US agriculture and manufacturing bases.” Some carriers are refusing export bookings so they can ship empty containers back to Asia faster to be refilled with higher-paying US imports from Asia, rather than railing containers into the US Midwest so they can be stuffed with lower-paying agricultural commodities for export.

“The fundamental driver here is the enormous, record-breaking consumer demand in the US [and in other developed economies] which has to be satisfied,” Butler said in a statement about the container shortages last week. “So, the equipment crunch is a symptom, not a cause.” The two commissioners cited language within the Shipping Act of 1984 forbidding carriers from “unreasonably: refusing to deal or negotiate, and that two or more carriers can’t agree to boycott a shipper. Nor can carriers “restrict the use of intermodal services or technological innovation,” the commissioners said in their letter.

“Although we are very concerned about reports of refusals to provide service to our export community, we would be remiss in not acknowledging the extraordinary challenges caused to the supply chain because of COVID-19,” the commissioners wrote, thanking container lines for keeping cargo moving during the pandemic.

Heightened FMC involvement

Bentzel and Maffei’s warning to carriers comes approximately a week after FMC chairman Michael Khouri said the agency was determining whether the refusal of some container lines to reposition containers in the US interior violates the Shipping Act of 1984. Separately, FMC commissioner Rebecca Dye is meeting with carriers of the major three alliances on how they can help truckers return empty containers at the ports of Los Angeles, Long Beach, and New York and New Jersey.

The FMC on Nov. 20 announced it would launch a formal investigation into carriers’ role in congestion at the ports of Los Angeles, Long Beach, and New York and New Jersey. In its supplemental order, the FMC cited the refusal of some container lines to carry US export cargoes as contributing to congestion at the two largest US container gateways, along with demurrage and detention practices and empty container returns at marine terminals. Because the two most critical assets needed to move cargo — container ships and containers — are largely owned and operated by ocean carriers, there is a natural tendency to look to the carriers to solve imbalance-related problems, Butler said in the statement.

“The solution suggested by some is for the ocean carrier to provide more assets — ships and containers — to handle the cargo surges,” he said. “That would be the simplest approach if indeed it were possible, but it isn’t, at least not in the near term. “Vessel capacity is fully utilized, and little excess is available. Weekly liner services require multiple ships of a similar size, and additional vessels to support these services are not available. Equally important, additional vessel capacity without additional containers, which currently do not exist, will only make the situation worse.”

Carriers have a clear commercial incentive to prioritize US import loads over export shipments. Spot container freight rates from China to the US West Coast last week reached \$3,877 per FEU, up 157.8 percent from the same week in 2019 and nearly 7.5 times the westbound rate of \$519 per FEU, according to logistics data software provider Freightos. The cost of moving a loaded export container from the interior US to the West Coast can add more than \$1,000 to the ocean rate.

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 11 December 2020 | Current Index 18 December 2020 |
| Comprehensive Index | | | 2311.71 | 2411.82 |
| Service Routes | | | | |
| Europe (Base port) | USD/TEU | 20% | 2948 | 3124 |
| Mediterranean (Base port) | USD/TEU | 10% | 3073 | 3223 |
| USWC (Base port) | USD/FEU | 20% | 3948 | 3900 |
| USEC (Base port) | USD/FEU | 7.50% | 4804 | 4874 |
| Persian Gulf and Red Sea (Dubai) | USD/TEU | 7.50% | 1422 | 1517 |
| Australia/New Zealand (Melbourne) | USD/TEU | 5.00% | 2431 | 2438 |
| East/West Africa (Lagos) | USD/TEU | 2.50% | 5001 | 5140 |
| South Africa (Durban) | USD/TEU | 2.50% | 2289 | 2505 |
| South America (Santos) | USD/TEU | 5.00% | 5876 | 6256 |
| West Japan (Base port) | USD/TEU | 5.00% | 248 | 244 |
| East Japan (Base port) | USD/TEU | 5.00% | 250 | 250 |
| Southeast Asia (Singapore) | USD/TEU | 7.50% | 798 | 899 |
| Korea (Pusan) | USD/TEU | 2.50% | 197 | 206 |