

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 15 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 30-Apr-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	450	950		
(North & South)	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	-	
Thailand - South Korea (Incheon)	300	600		
Thailand – Nhava Sheva	2,000	3,000	ISOCC: USD 45/TEU, USD 90/FEU	
Thailand - Melbourne	1,450-1,550	2,900-3,050	FAF: USD 69/TEU, USD 138/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)	3950	7800	ISOCC: USD 71/TEU, USD 142/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	3,200	4,000	-	
Thailand - US East Coast	3,700	4,700		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนเมษายน 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 เส้นทาง Jebel Ali ที่เรียกเก็บในอัตรา 56 USD/TEU และเส้นทาง Nhava Sheva เรียกเก็บในอัตรา 45 USD/TEU สำหรับเส้นทางแอฟริกาใต้ ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 2,900 USD/TEU 5,000 USD/FEU แต่มีการปรับเพิ่มการเรียกเก็บค่า ISOCC โดยเรียกเก็บในอัตรา 94 USD/TEU

สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าค่าระวางเส้นทาง Melbourne คงที่ โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 1,450-1,550 USD/TEU และ 2,900-3,050 USD/FEU ส่วนท่าเรือ Sydney ค่าระวางปรับลดลง โดยเรียกเก็บเท่ากับเส้นทาง Melbourne ใน

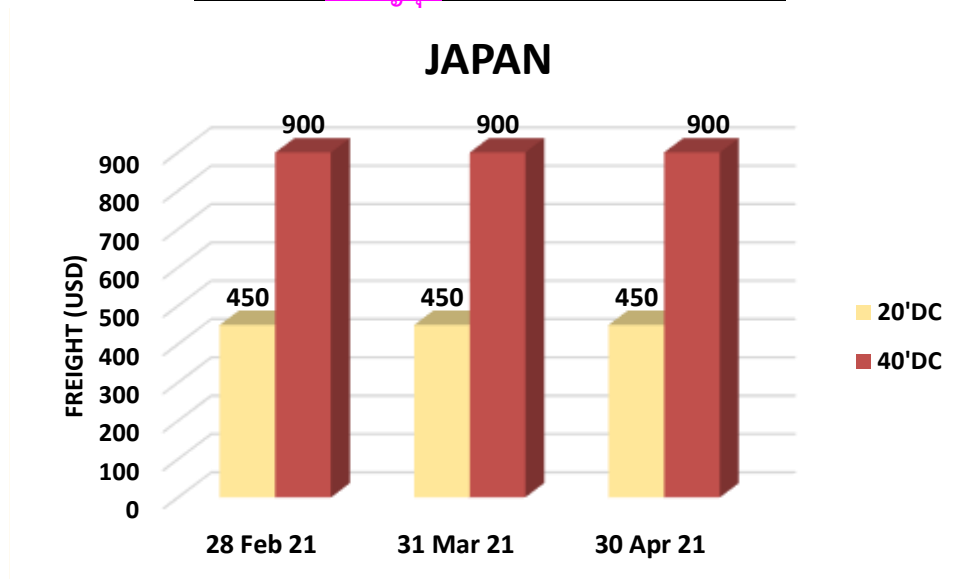
อัตรา 1,450-1,550 USD/TEU และ 2,900-3,050 USD/FEU แต่มีการปรับเพิ่มการเรียกเก็บค่า FAF ในอัตรา 69 USD/TEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนเมษายน ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 3,950 USD/TEU และ 7,800 USD/FEU โดยปัจจุบันยังคงพบปัญหาการขาดแคลนตู้ และระวางเรือ

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนเมษายน ค่าระวางฝั่ง West Coast คงที่อยู่ที่ 3,200 USD/TEU และ 4,000 USD/FEU โดยขณะนี้สายเรือสามารถรับจองเรือถึง Base port ส่วน Inland port สายเรืองดรับชั่วคราว เนื่องจากปัญหาความหนาแน่น ส่วนทางฝั่ง East Coast ค่าระวางตู้ 20' ปรับลดลง 20 USD/TEU ส่วนค่าระวางตู้ 40' ปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 3,700 USD/TEU และ 4,700 USD/FEU ซึ่งขณะนี้ยังคงพบปัญหาขาดแคลนระวางเรือ และขาดแคลนตู้ทั้ง 20' และ 40'

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,200	1,300	USD 40/TEU, USD 80/FEU	Effective till 30-Apr-2021
Thailand-Shanghai				
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)	5,500	7,500-8,000	OBS: USD 156/TEU, USD 312/FEU + PSS: USD 500/TEU, USD 1,000/FEU	

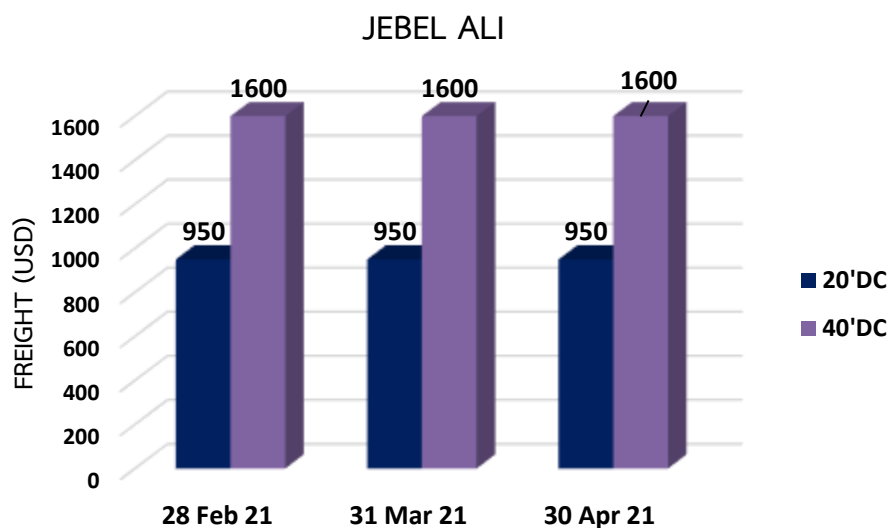
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2564



Subject to Low Sulphur Surcharge (Feb.21): USD 17/TEU และ USD 34/FEU

(Mar.- Apr.21): USD 26/TEU และ USD 51/FEU

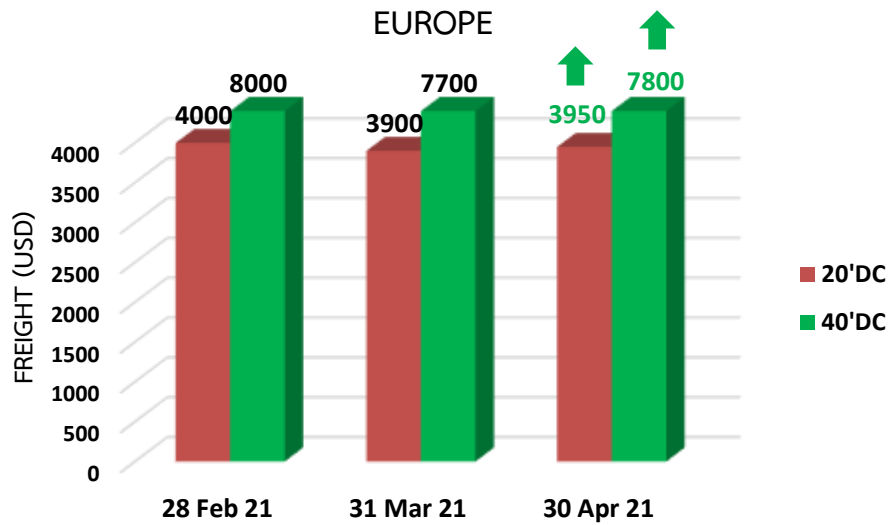
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2564



Subject to

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

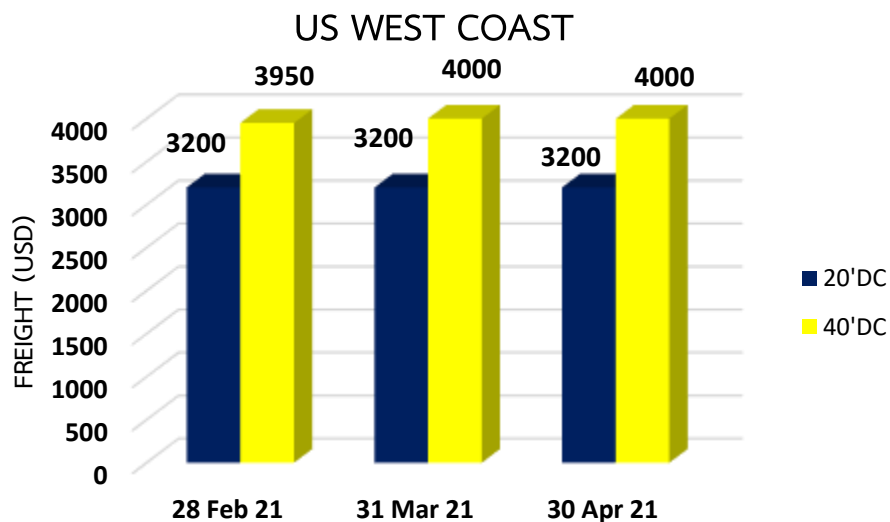
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2564



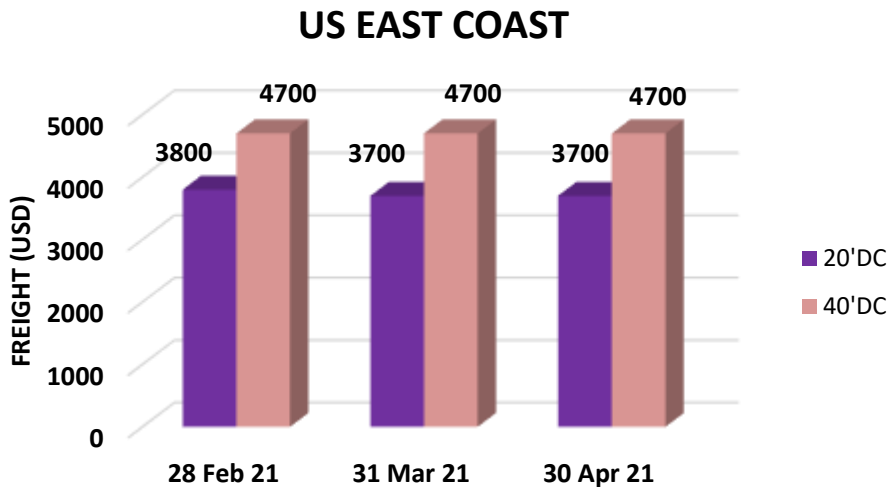
Subject to

- ISOCC (Feb.21): USD53/TEU, USD106/FEU + PSS: USD 500/TEU และ USD 1,000/FEU + LSS (Feb.): USD 20/TEU และ USD 40/FEU
(Mar.-Apr.21): USD71/TEU, USD142/FEU (No PSS & LSS)
- ENS: USD30/BL

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2564



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



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งเรื่องตู้สินค้าขาดแคลน (Equipment Shortage) บริเวณ North Europe ในแถบประเทศเยอรมนี ออสเตรีย สวิตเซอร์แลนด์ ฮังการี และสาธารณรัฐเชค ดังนั้น อาจส่งผลให้ Booking ขาออกจากเส้นทางนี้บาง Shipment อาจถูกยกเลิกการจอง สายเรือจึงแนะนำให้ทำการจองเรือผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อสามารถตรวจสอบความพร้อมของตู้ และระวางได้ โดยผู้นำเข้าของประเทศไทย อาจต้องตรวจสอบ และวางแผนล่วงหน้ากับผู้ขายต้นทาง เพื่อป้องกันความล่าช้าที่อาจเกิดขึ้น
- ประกาศแจ้งเรื่องการดำเนินการที่ล่าช้าภายในท่าเรือ Montreal ประเทศแคนาดา จากปัญหาการเรียกร้องของแรงงาน ภายในท่าเรือ โดยขณะนี้ทางท่าเรือจะดำเนินการยกเลิกการทำงานล่วงเวลา รวมถึงหยุดงานในวันสุดสัปดาห์ ซึ่งทำให้ ท่าเรือจะทำการเพียง 5 วันต่อสัปดาห์จากเดิมที่ให้บริการทุกวัน ดังนั้น สายเรือจึงต้องมีการปรับแผนเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อ Shipment ให้น้อยที่สุด

สายเรือ Sealand

- ประกาศแจ้งเรื่องการ Lock down ของ Phnom Penh and Ta Khmao City of Kandal ในประเทศกัมพูชา เนื่องจากสถานการณ์ Covid-19 อย่างไรก็ตาม ท่าเรือ และลานรับตู้ยังคงดำเนินการตามปกติ แต่ทั้งนี้สายเรือจะทำการ ปิดเคาน์เตอร์ และออฟฟิศในพนมเปญ ตั้งแต่วันที่ 15-28 เมษายน 2564 โดยจะเปิดให้บริการในรูปแบบ e-solution เพื่อให้การบริการสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง

Suez 'ripples' affect ocean freight capacity and rates

Carriers warn of 'imminent critical congestion' at major ports like Rotterdam and Felixstowe, says Freightos. Two weeks after the Suez blockage, global trade is beginning to feel the "slow-moving hit" on both ocean shipping capacity and pricing, according to the latest international freight update published by digital rates specialist Freightos, which incorporates the Freightos Baltic Index (FBX).

As carriers warn of imminent critical congestion at major ports like Rotterdam and Felixstowe, and resulting delays, equipment shortages and cancelled sailings, freight rates have already begun to rise on some lanes, with Asia-US East Coast rates now 8% higher than at the time of the blockage, it noted.

Transatlantic rates have now spiked 53% in the past two weeks to a multi-year high of \$3,357/FEU, as congestion is impacting empty container availability in Europe and carriers cancel sailings, possibly to move capacity to the directly-impacted lanes, Freightos' analysis revealed.

“Estimates of how long the strongest ripples from the Suez will last range from the next three to six weeks. Either way, it will likely take months to recover completely. Of course, “back to normal” is a relative term this year, and with the recovery only in sight towards the start of peak season, observers expect no significant respite from delays and elevated rates before the end of the year, explained Freightos' Research Lead, Judah Levine.

“Though Asia-US West Coast rates haven't climbed yet, congestion is still a problem with more than 20 ships now waiting outside not just Long Beach but Oakland too. And the latest indications are that demand driving the backlog isn't letting up. The National Retail Federation expects import volumes to be 14% higher this month than in April 2019 – only 10% lower than the all-time high in October – and to stay that way before climbing again this summer,” he added.

China-US West Coast prices (FBX01 Daily) decreased 9% on last week to \$4,876/FEU - 204% higher than the same time last year. China-US East Coast prices (FBX03 Daily) increased 4% to \$6,112/FEU, and are 116% higher than rates for this week in 2020. China-North Europe rates were unchanged on the previous week at \$7,297/FEU but showed an increase of 420% year over year (YoY). North-Europe-US East Coast prices rose 18% to \$3,357/FEU and are 69% higher than the corresponding week last year. The 'global FBX rate was down 1% on last week at \$4,220/FEU and up 188% YoY.

Strong demand is keeping air cargo rates climbing too with Freightos marketplace data showing Asia-US rates doubling to most destinations over the last month, and rising fuel costs a threat to additional pressure on prices.

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

Shipping rates rocketing again, with contract talks 'a game of musical chairs'

Container spot rates are beginning to head upwards again across all trades from already elevated levels, as carriers reduce their commitment to contract volumes in favour of much higher FAK rates. The Freightos Baltic Index (FBX) China-North Europe component edged up to \$7,316 per 40ft this week, and market reports to *The Loadstar* suggest rates on the route are set to soar again next week, returning to their mid-February peak of \$8,430, and possibly higher.

“The squeeze on shipping capacity on the route has caused freight rates to rise,” said the Ningbo Containerized Freight Index (NCFI) commentary, which recorded a 4.6% rise in its North European index this week. The FBX China-North Europe component is up a phenomenal 430% on the same time last year, at a time in the supply chain cycle when rates are generally under slack season pressure before a peak season recovery in July. “Releasing the *Ever Given* mitigated the crisis, but in many ways the damage was already done,” said Freightos research lead Judah Levine. “Two weeks post-Suez blockage, global trade is beginning to feel the slow-moving hit on both capacity and pricing fronts.”

Indeed, one UK-based NVOCC told *The Loadstar* this week his carrier had not only doubled his contract rate from Asia, but had also cut his MQC (minimum quantity commitment) by 75%. “We now have only a quarter of our business covered by the new contract and the rest will be at the mercy of the line's FAK rates and all manner of surcharges,” he said. The forwarder also works for clients with a sizeable US market and complained that rates on the transatlantic were now “out of control”.

According to the FBX, spot rates from North Europe to North America jumped by a more ‘modest’ 10% this week, to \$3,306 per 40ft, having spiked by over 50% in the past few weeks. And there is growing

evidence that there will be another big spike in transpacific spot rates in the coming weeks, with the US National Retail Federation (NRF) saying it expects import volumes to be 14% higher this month than April last year. Notwithstanding the severe initial impact of the pandemic on volumes last year, Blue Alpha Capital reported March imports to the top ten US ports were up by a massive 69% on 2020.

The FBX recorded spot rates from Asia to the US west coast this week at \$4,986 per 40ft, a slight drop on the previous week, but the Shanghai Containerised Freight Index (SCFI) today recorded a 13% uplift in its spot, suggesting some big increases coming down the pipeline. And increases are already working through for the US east coast, with the FBX recording a 3.5% increase in its spot this week, to \$6,208 per 40ft. Commenting on the final stages of the transpacific contracting season Jon Monroe, of Jon Monroe Consulting, said carriers were reducing MQCs in contracts “at the last minute” and, in some cases, hiking agreed rates at the eleventh hour.

“Contract rates are double last year, premium rates are up and bookings are backed up for three to four weeks,” said Mr Monroe. “This is like a game of musical chairs and the last [BCO] to the signing party may be left standing [with no MQC],” said the consultant.

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

Container shippers face 'new normal' of more balanced capacity

Much has been said and written about the Suez incident and the ramifications following from it – and with Ever Given now being held back in Egypt with a billion-dollar claim, the unfortunate saga is not about to find a swift conclusion. Additionally, the knock-on effects will be reverberating through the supply chain systems for a while as vessels that were either held up in the week-long queue or diverted to the longer route south around Africa need to get into normal operating schedules.

Clearly, this will have an impact on a supply chain already being strained by other bottlenecks caused by the pandemic fallout. Bottlenecks such as almost half a million TEU of vessel capacity held up off the entire Californian coastline. Bottlenecks such as a distinct shortage of empty containers in major locations. Bottlenecks such as shortages on rail, road, chassis, etc. Nothing that has been mentioned above is new to anyone struggling to move freight, and clearly there is a yearning for an answer to the question: “When will we get back to normal again?”

If by “normal” it is implied that we will get back to the state of affairs in 2019, the answer is that this might not happen at all. If by “normal” it is implied that we will get back to the general state of affairs seen in the past decade or two, the answer is that this will highly likely not happen. “Normal” means something else. There are naturally many different elements and nuances shaping the liner shipping supply chains, and a short article such as this one needs to limit its focus. And the focus here is on an element thus far overlooked in the wider discussion of the industry’s changes.

Overcapacity of the past will not return

The “Old Normal” has for decades been an abundance of capacity. Or rather, a permanent state of severe overcapacity with only short brief periods of a capacity crunch. This had many reasons, with the carriers’ desire to achieve scale benefits being chief among them. It created a normality wherein there was almost always more than ample capacity. Major operational impacts could therefore be absorbed quite easily without causing systemic problems. Access to capacity seen from a shipper perspective was therefore almost taken for granted – and why shouldn’t it be? The constant state of overcapacity not only created an environment which was incredibly resilient to external shocks, it also fostered a state of semi-permanent price war among the carriers, leading to ever lower freight rates. It is this normality which is unlikely to return to its former glory.

The carriers have already attained scale benefits – through large vessels, through mergers and acquisitions, and through alliances. They will still grow, but the rational urge to outpace competitors dramatically has been severely dampened. Will we still see excess capacity? Likely yes, but not to the degree we had in the past. The resilience of the past was due to overcapacity. Overcapacity equals excess costs that no one wants to pay for. We will therefore still have some degree of overcapacity to manage the usual operational mishaps that are an unavoidable part of the maritime supply chain. But we will to a lesser degree be able to fully mitigate major mishaps such as a Suez Canal incident.

From a shipper perspective, this means that in the new normal, it cannot be taken for granted that there will always be access to capacity to handle higher-than-planned demand. It cannot be taken for granted it will always be possible to go to a different carrier to get additional loads moved. Or at least not at the price levels seen in the past – especially for volumes in excess of agreed contracts.

It does not mean that we will enter a state of permanent under-capacity, either. Competitive pressure will ensure carriers continue to order sufficient capacity – and the past couple of months’ pick-up in ordering is testament to that effect. But we are likely to enter a period where the ultimately self-destructive over-ordering is a thing of the past. As such, shippers – big and small – need to re-assess their supply chain strategies for the post-pandemic new normality and find how they best balance between transactional costs, supply chain speed, supply chain flexibility, and supply chain resilience.

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 9 April 2021	Current Index 16 April 2021
Comprehensive Index			2652.12	2833.42
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	N/A	N/A
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	N/A	N/A
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	N/A	N/A
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	N/A	N/A
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	N/A	N/A
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	N/A	N/A
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	N/A	N/A
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	N/A	N/A
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	N/A	N/A
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	N/A	N/A
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	N/A	N/A
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	N/A	N/A
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	N/A	N/A