

## การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 5 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 17/TEU, USD 34/FEU	Effective till 28-Feb-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 11/TEU, USD 23/FEU	
Thailand - Jakarta	550	1100		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	220	600		
Thailand - Singapore	230	650		
Thailand - Manila (North & South)	450	950		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	950	1,600	Subject to ISOCC USD 45/TEU, USD 90/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 - Melbourne	1,350-1,450	2,700-2,850	FAF: USD 32/TEU, USD 64/FEU	
Thailand - Sydney	1,650-1,750	3,300-3,450		
Thailand – Durban / Cape Town	2,700	5,200	Subject to ISOCC USD 68/TEU, USD 136/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand – Europe (Main Port)	4,000	8,000	PSS: USD 500/TEU, USD 1,000/FEU ISOCC: USD 53/TEU, USD 106/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	Effective till 14-Feb-2021
	Subject to ENS USD40/BL			
Thailand - US West Coast	3,200	4,000	-	
Thailand - US East Coast	3,800	4,700		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2564 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่เริ่มมีอัตราคงที่ 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 โดยภาพรวมสถานการณ์ตู้สินค้าขาดแคลนเริ่มมีทิศทางดีขึ้นเล็กน้อย เมื่อเทียบกับช่วงปลายปี 2563 ที่ผ่านมา สำหรับเส้นทางแอฟริกาใต้ ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,700 USD/TEU 5,200 USD/FEU โดยปรับเพิ่มการเรียกเก็บค่า ISOCC ในอัตรา 68 USD/TEU และ 136 USD/FEU

ส่วนเส้นทาง Melbourne ค่าระวางยังคงที่ โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 1,350-1,450 USD/TEU และ 2,700-2,850 USD/FEU ส่วนท่าเรือ Sydney ค่าระวางคงที่เช่นเดียวกัน โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 1,650-1,750 USD/TEU และ 3,300-3,450 USD/FEU โดยปรับเพิ่มการเรียกเก็บค่า FAF ในอัตรา 32 USD/TEU และ 64 USD/FEU

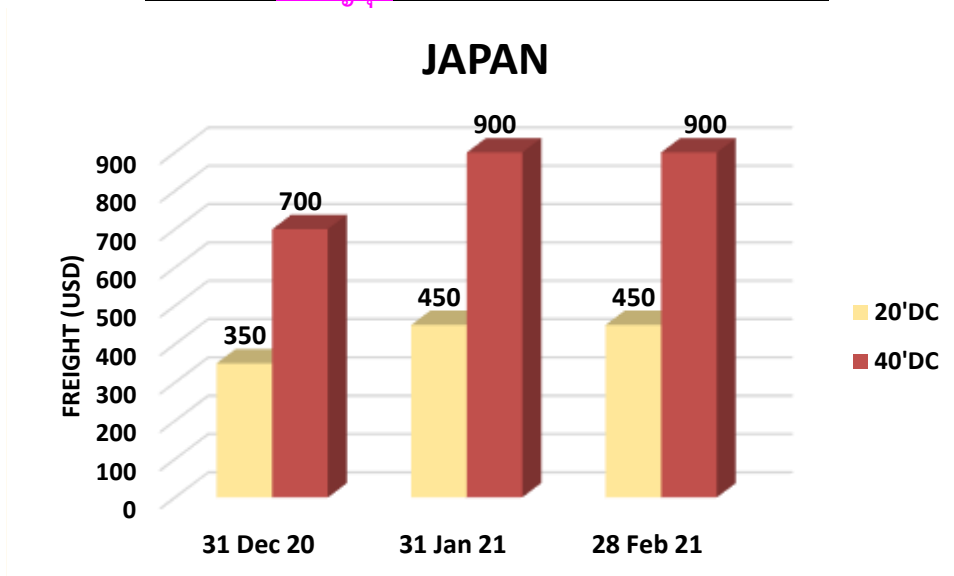
ในขณะที่เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนกุมภาพันธ์ ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 350 USD/TEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 4,000 USD/TEU และ 8,000 USD/FEU โดยมีการเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge ในอัตรา 500 USD/TEU และ 1,000 USD/FEU และเรียกเก็บค่า LSS 20 USD/TEU โดยปัจจุบันยังพบปัญหาการขาดแคลนตู้ 40'

ในขณะที่เส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนกุมภาพันธ์ ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/ตู้ 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 ซึ่งขณะนี้ยังคงพบปัญหาตู้ขาดแคลน และพบปัญหาเรือเกิดความล่าช้า ทำให้อาจมีการเปลี่ยนแปลงตารางเรือ

### CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

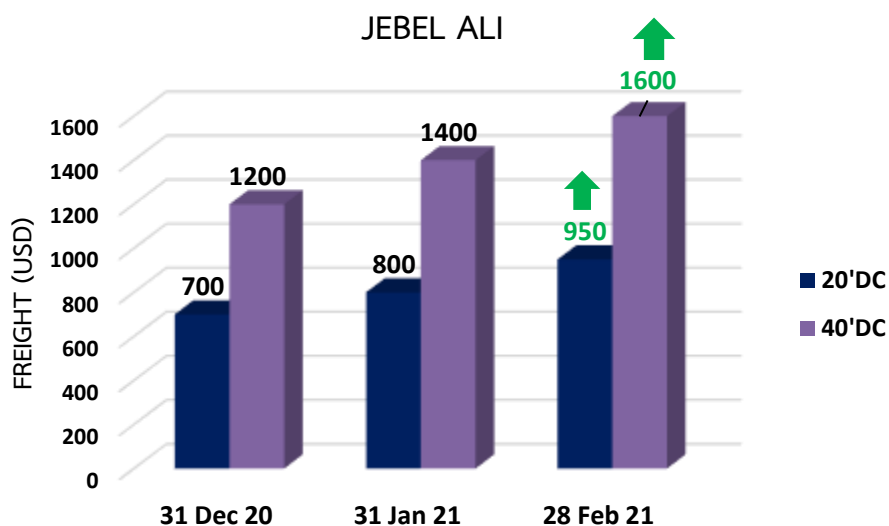
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,100	1,200	USD 30/TEU, USD 55/FEU	Effective till 28-Feb-2021
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,200-1,300	1,400-1,600	-	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	5,500	7,500-8,000	OBS: USD 76/TEU, USD 152/FEU + PSS: USD 500/TEU, USD 1,000/FEU	

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น เดือน ธ.ค. ปี 2563 ถึง ก.พ. ปี 2564



Subject to Low Sulphur Surcharge (Dec.20-Feb.21): USD 17/TEU และ USD 34/FEU

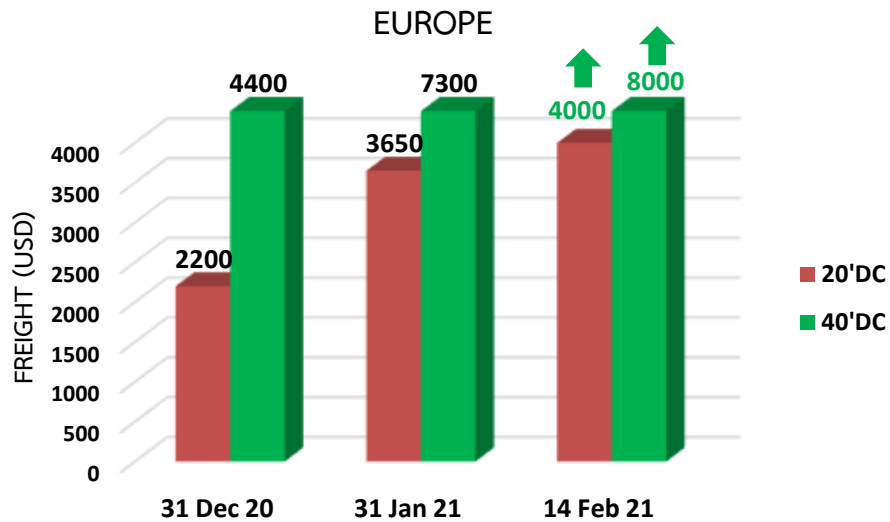
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali เดือน ธ.ค. ปี 2563 ถึง ก.พ. ปี 2564



Subject to

- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU
- Low Sulphur Surcharge (Dec.20-Jan.21): USD34/TEU และ USD68/FEU  
(Feb.21): USD45/TEU และ USD90/FEU

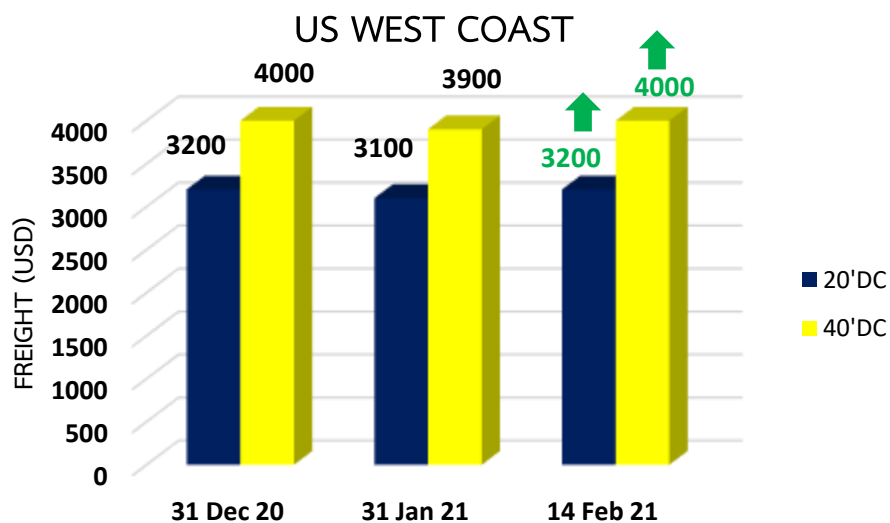
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ธ.ค. ปี 2563 ถึง ก.พ. ปี 2564



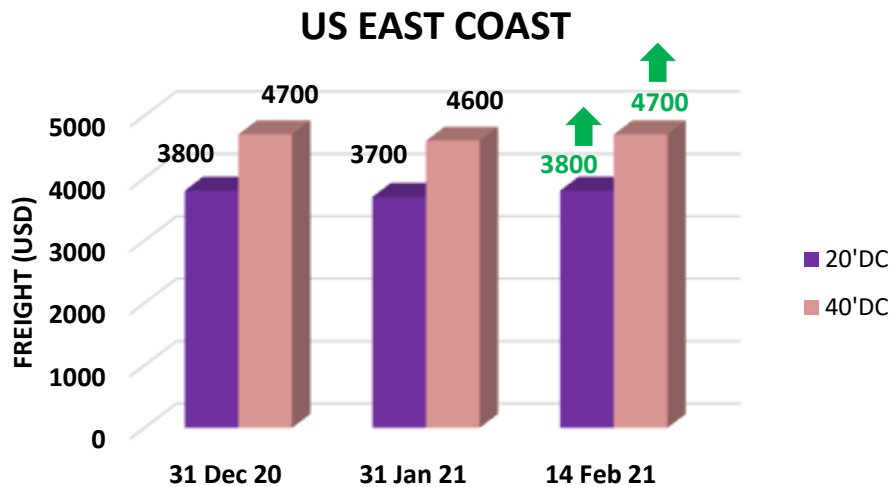
Subject to

- ISOCC (Dec.20) ISOCC included  
(Jan.21): USD35/TEU, USD70/FEU  
(Feb.21): USD53/TEU, USD106/FEU
- ENS: USD30/BL
- PSS: USD 500/TEU และ USD 1,000/FEU
- LSS (Feb.): USD 20/TEU และ USD 40/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ธ.ค. ปี 2563 ถึง ก.พ. ปี 2564



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน ธ.ค. ปี 2563 ถึง ก.พ. ปี 2564



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ ONE

- ประกาศแจ้งเพิ่มเติมจากประกาศก่อนหน้านี้ เรื่องการรับสินค้าที่เข้าไปยัง South China ชั่วคราว ในช่วงตรุษจีน โดยรายละเอียดเพิ่มเติมปรากฏตามตัวอักษรตัวหนาในตาราง

Port of Discharge/Destination	Cargo	Restriction	Restricted period
Direct discharge at Hong Kong, Yantian, Shekou, Nansha, via trunk vessels	All types size of equipment, including Hazardous, Reefer, and Awkward cargo	No restriction	N/A
For the ports in South China, Hainan, Guangxi, Fujian and "Pearl River Delta" area	<b>All types size of dry container excluding Hazardous and Awkward cargo</b>	Temporary suspend cargo acceptance	ETA to Hong Kong, Yantian, Shekou, Nansha until <b>13th Feb 2021</b> (Resume acceptance from ETA 14th Feb at the ports above)
	<b>Non-dry cargo with all types size of equipment, including Hazardous, Reefer, and Awkward cargo</b>	Temporary suspend cargo acceptance	ETA to Hong Kong, Yantian, Shekou, Nansha until <b>17th Feb 2021</b> (Resume acceptance from ETA 18th Feb at the ports above)

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งเรื่องปัญหาตู้สินค้าในประเทศอิตาลีขาดแคลน ซึ่งขณะนี้พบว่าขาดแคลนตู้ทุกขนาด ทั้ง 20', 40', 40'HQ และ 40'Reefer โดยคาดการณ์ว่าอาจมีผลกระทบต่อเนื่องประมาณ 4-6 สัปดาห์ ดังนั้น ผู้นำเข้าของไทย ที่มีสินค้านำเข้าจากเส้นทางดังกล่าว อาจต้องตรวจสอบกับผู้ขาย และวางแผนการขนส่งล่วงหน้า

**Global ocean freight spot prices stabilise**

After months of sustained week-on-week rises, figures from Drewry indicate broadly flat pricing last week and initial figures from the Shanghai Shipping Exchange point towards little change in prices in the coming week – although rates remain at extraordinarily high levels. After months of sustained week-on-week rises, global ocean freight spot prices appear to be stabilising, with figures from Drewry indicating broadly flat pricing

last week and initial figures from the Shanghai Shipping Exchange pointing towards little change in process in the coming week – although prices remain at extraordinarily high levels.

Drewry composite World Container Index, which combines its latest freight rate assessments on eight major East-West trades, decreased 0.4% this week, but it remains 201.7% up when compared with same period of 2020 – reflecting a threefold year-on-year rise in average global spot prices on the major East-West trades. The average composite index of the WCI, assessed by Drewry for year-to-date, is \$5,256 per 40ft container, which is \$3,628 higher than the five-year average of \$1,628 per 40ft container.

Meanwhile, spot rates on Shanghai-Rotterdam weakened \$197 to stand at \$8,543 for a 40ft container – a rise of 311% compared with last year, or a more than fourfold increase in spot prices. And spot rates on Shanghai-Genoa increased \$92 to \$8,828 per feu, up 229%, year on year. And Shanghai-Los Angeles and Shanghai-New York remained almost exactly the same, at \$4,178 and \$6,540 per feu, up 165% and 128%, year on year, respectively.

Elsewhere, spot rates on New York-Rotterdam gained \$97 to come in at \$743 for a 40ft container and those on Rotterdam-New York fell \$29 to \$2,254 for a 40ft box.

Drewry said it expects rates to remain stable this week.

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

#### **Myanmar ports said to be operating normally**

Ports remain open and customs clearances have resumed following the military coup, though airports remain closed, according to a report from North's correspondents in the country. Ports in Myanmar remain open and customs clearances have resumed following the military coup, though airports remain closed, according to a report from North's correspondents in the country.

"There are no reported issues with the discharging of cargo, however there may be delays on loading due to some warehouses being reportedly seized and closed, although there is no official information on these closures at this time," Spica Services added.

Airports have been shut down and all domestic and international flights are cancelled for the foreseeable future, which will impact on any planned crew changes in Burma.

Some 7,000 Burmese seafarers are currently on overdue contracts as a result of the crew change crisis, according to International Maritime Employers' Council chief executive Francesco Gargiulo.

Meanwhile, global commodities trader Trafigura said operations to transport oil-products by road from its Puma Energy Asia Sun terminal near Yangon had been temporarily suspended by way of a safety precaution. Puma Energy said on Wednesday that its terminal and depots remained operational and it remains ready to serve its customers as required.

The US is expected to target Myanmar's oil and gas sector for sanctions, although this is unlikely to hit burgeoning trade ties with China.

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

#### **Rates misery for ocean shippers set to continue after Chinese New Year**

Shippers face many more months of inflated freight rates, as ocean carriers show no sign of easing their strategy of keeping capacity tight and favouring high-paying spot cargo. In a customer Q&A session this morning, Hapag-Lloyd CEO Rolf Habben Jansen said the carrier was still "flooded with bookings". He said: "It will be well into the second quarter before we get back to anywhere near normal," And he added: "For the first time in 10 years we are earning back the cost of our capital."



With the Chinese New Year holiday commencing next Friday, 12 February, this would normally be the period when carriers start discounting to protect volumes during the subsequent slack weeks, however there is no evidence that any special offers are being made this year.

One UK-based NVOCC told *The Loadstar* this week his Asia-North Europe carriers were “not interested” in discussing an extension of his short-term contract. “Where is the representative of the top carrier now that its ships are full?” he asked. “In the past, he was pestering us daily for forecasts, but now our calls and emails go unanswered.”

This week, the Ningbo Containerized Freight Index (NCFI) component for North Europe edged down slightly, to \$6,758 per 40ft, attributed to a “slight decline in demand” as some factories closed early for CNY due to Covid travel restrictions. However, the FBX (Freightos Baltic Index) for North Europe was virtually unchanged, at \$7,827 per 40ft.

“As CNY approaches, it remains to be seen how extensive the closure of manufacturing will be, and the extent to which trucking will be affected as the government enacts travel and quarantine rules to help contain the latest outbreaks,” said Judah Levine, research lead at Freightos. Spot rates from Asia to west Mediterranean ports were recorded by the NCFI this week at \$6,820 per 40ft, while for the FBX, they stood at \$8,087 per 40ft.

However, it is clear that in practice shippers are paying significantly more, after taking into account equipment and space guarantee fees and various other charges levied by carriers.

“If we don’t agree to pay all these extras, carriers won’t even entertain our bookings,” a forwarder told *The Loadstar* recently.

Meanwhile, on the transpacific, the congestion at the San Pedro Bay ports of Los Angeles and Long Beach appears to be getting worse, with the south California ship traffic agency Marine Exchange constantly recording more than 40 ships at anchor, or in drift zones, awaiting berths. There are also reports that congestion has spread to the port of Oakland, after carriers diverted some services to San Francisco Bay. “We are expecting bookings to come back strong, post CNY,” said Jon Monroe of Washington state-based Jon Monroe Consulting, adding that the congestion was likely to “get worse before it gets better”.

The FBX reading for Asia to the US was stable this week, at \$4,286 and \$5,716 per 40ft respectively for the west and east coasts. However, similar to the European trade, shippers are often paying considerably more in the form of equipment and space guarantees, alongside racking up substantial demurrage and detention charges. “It has been reported that more than \$3m worth of demurrage and detention charges have been billed by terminals and carriers,” said Mr Monroe.

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

#### **Australia calls on carriers for sweeper vessels to clear empty-box logjam**

Transport operators in Australia have called on shipping lines for more ‘sweeper’ vessels to alleviate the country’s empty-container logjam – a mess “they created”. Arthur Tzaneros, CEO of ACFS Port Logistics, said container park congestion was the biggest challenge currently facing the industry. “Empty-container parks can’t operate effectively when they’re running at over 100% capacity,” he said on a Freight & Trade Alliance podcast. “This is a very real situation that’s been going on in New South Wales for over six months and in Melbourne and Perth for the last month or two. In Brisbane and Adelaide, I foresee potential dramas unless shipping lines do something about it.”

Perhaps sensing frustration among end users, liner lobby group Shipping Australia recently published a lengthy article saying the build-up was caused by surging imports and noted the high costs involved in laying on sweeper vessels. It also claimed carriers were “leading the fight against empty-container build-up”. But



critics labelled the claim “satire”, and accused carriers of “shifting the blame to anybody but themselves”. One disgruntled customer said: “Empties are the shipping lines’ responsibility, always have been. Parks are overflowing, yet detention invoices keep arriving. They created the problem, they profit from it and wash their hands of it.”

Mr Tzaneros said he sympathised with the shipping lines, noting that weather events and terminal strikes had exacerbated the situation. But he added: “Ultimately, shipping lines are responsible for evacuating empties and we need to start accepting sweeper vessels to come into Australia. “What’s also concerning is we’ve heard there are some blank sailings coming up, so I implore shipping lines to get some sweeper vessels down here during this Chinese New Year; we need to use this February-March period effectively to create some capacity here.” And as the landside congestion worsened, transport operators were hit with another round of terminal access fee increases on Friday.

Patrick Terminals announced a 2.7% rise in fees levied on truckers picking up and dropping off full containers. While lower than the recent double-digit increases, which led terminal access fees at most of Australia’s terminals to pass A\$100, Patrick also introduced 47.5% increase in the vehicle booking slot (VBS) fee, and new fees for sideloaders and long vehicles, of A\$62.5 and \$52 respectively. The Container Transport Alliance of Australia said the long vehicle fee was “a direct attack on road freight productivity”.

Director Neil Chambers added: “The alternative of not using long vehicles to/from Patrick Terminals will mean a doubling of the number of vehicles required for the container volume task, and would add significant costs to the operation.”

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 29 January 2021	Current Index 29 January 2021
Comprehensive Index			2861.69	2884.61
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

.....