

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 11 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 31-Mar-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 (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 – Nhava Sheva	2,000	3,000	ISOCC: USD 36/TEU, USD 72/FEU	
Thailand - Melbourne	1,450-1,550	2,900-3,050	FAF: USD 44/TEU, USD 88/FEU	
Thailand - Sydney	1,750-1,850	3,500-3,650		
Thailand – Durban / Cape Town	2,900	5,000	Subject to ISOCC USD 75/TEU, USD 150/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand – Europe (Main Port)	3,900	7,700	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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมีนาคม 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 แต่มีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า Low Sulphur Surcharge เล็กน้อย โดยภาพรวมสถานการณ์ตู้สินค้าขาดแคลนเริ่มมีทิศทางดีขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงปลายปี 2563 ที่ผ่านมา สำหรับเส้นทางแอฟริกาใต้ ค่าระวางตู้ 20' ปรับเพิ่มขึ้น 200 USD/TEU ในขณะที่ตู้ 40' ค่าระวางปรับลดลง 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,900 USD/TEU 5,000 USD/FEU โดยปรับเพิ่มการเรียกเก็บค่า ISOCC ในอัตรา 75 USD/TEU และ 150 USD/FEU

ส่วนเส้นทาง Melbourne ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 1,450-1,550 USD/TEU และ 2,900-3,050 USD/FEU ส่วนท่าเรือ Sydney ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง

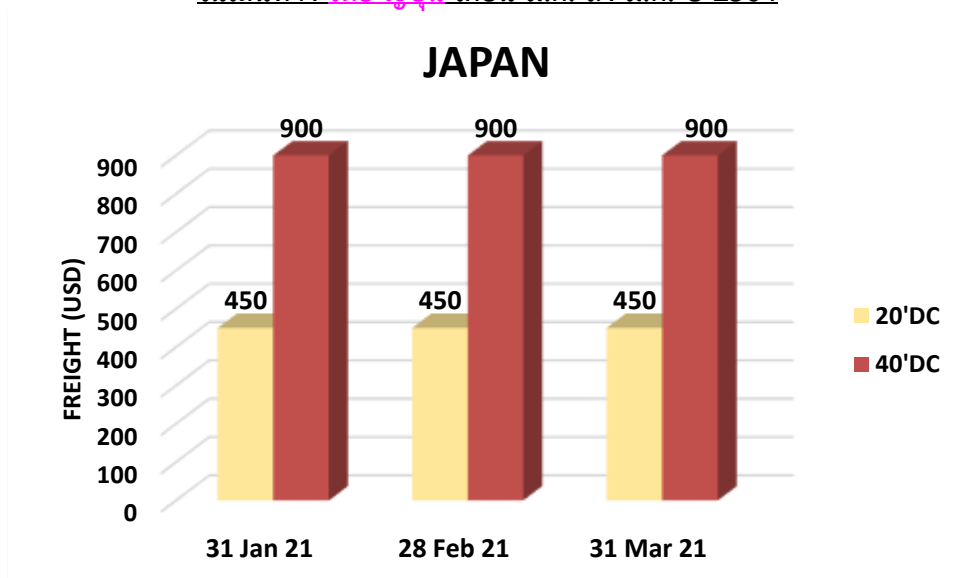
1,750-1,850 USD/TEU และ 3,500-3,650 USD/FEU และมีการปรับเพิ่มการเรียกเก็บค่า FAF ในอัตรา 44 USD/TEU และ 88 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมีนาคม ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 3,900 USD/TEU และ 7,700 USD/FEU โดยปัจจุบันยังคงพบปัญหาการขาดแคลนตู้

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมีนาคม ค่าระวางคงที่ยกเว้นค่าระวางตู้ 20' ของฝั่ง East Coast ที่ปรับลดลง 100 USD/TEU ทำให้ค่าระวางฝั่ง West Coast คงที่อยู่ที่ 3,200 USD/TEU และ 4,000 USD/FEU และฝั่ง East Coast ค่าระวางอยู่ที่ 3,700 USD/TEU และ 4,700 USD/FEU ซึ่งขณะนี้ยังคงพบปัญหาขาดแคลนระวางเรือ และขาดแคลนตู้ทั้ง 20' และ 40'

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

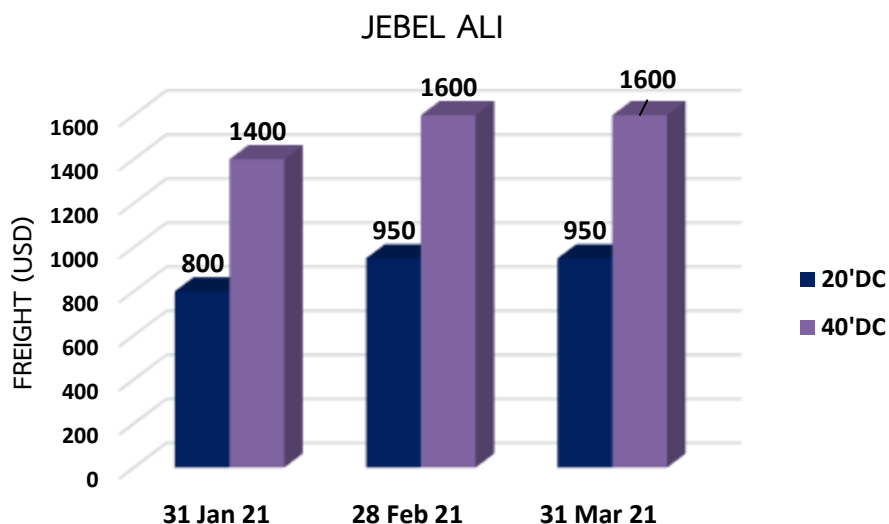
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,100	1,200	USD 40/TEU, USD 80/FEU	Effective till 31-Mar-2021
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,300-1,400	1,500-1,700	-	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	5,500	7,500-8,000	OBS: USD 111/TEU, USD 222/FEU + PSS: USD 500/TEU, USD 1,000/FEU	

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



Subject to Low Sulphur Surcharge (Dec.20-Feb.21): USD 17/TEU และ USD 34/FEU
(Mar.21): USD 26/TEU และ USD 51/FEU

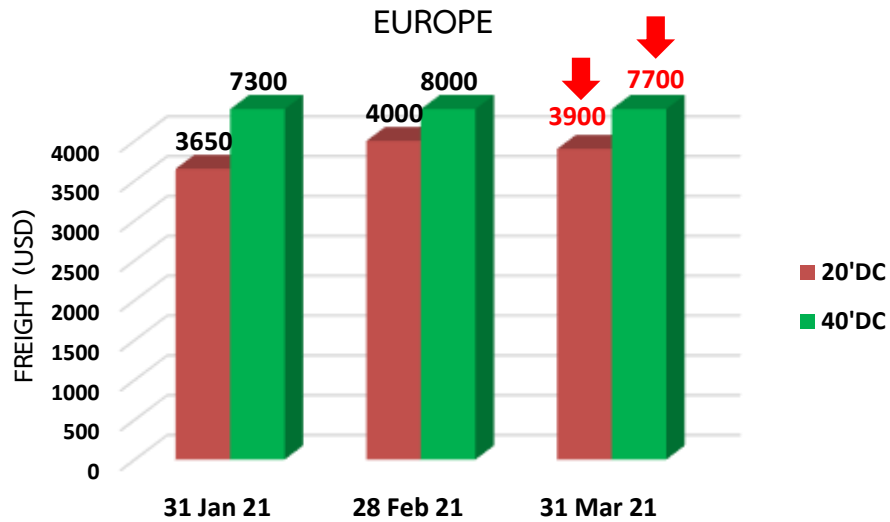
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2564



Subject to

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

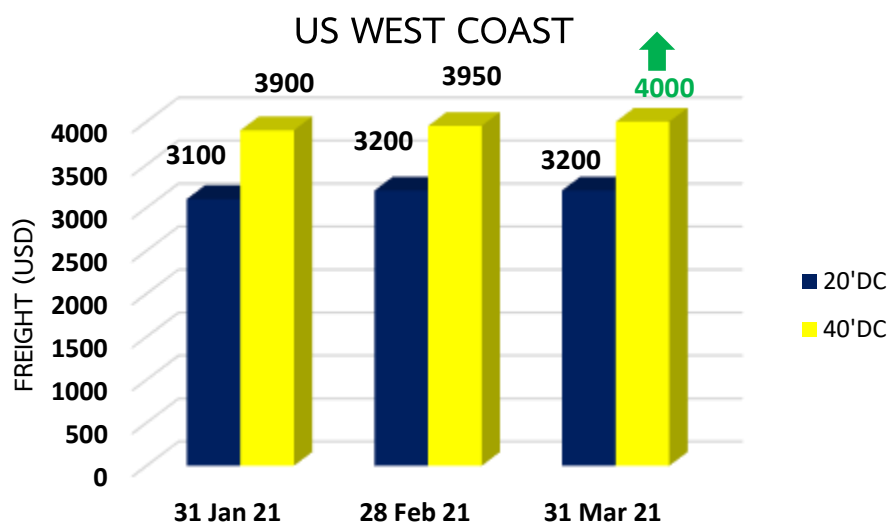
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2564



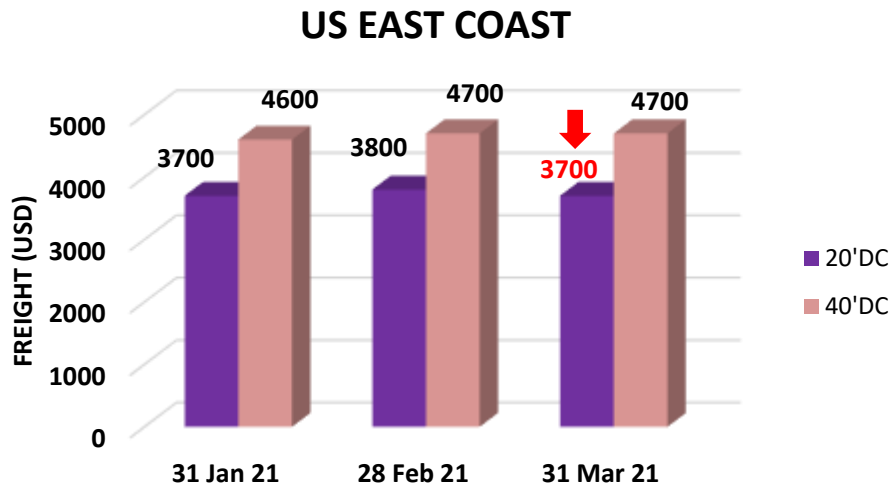
Subject to

- ISOCC (Jan.21): USD35/TEU, USD70/FEU + PSS: USD 500/TEU และ USD 1,000/FEU
(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.21): USD71/TEU, USD142/FEU (No PSS & LSS)
- ENS: USD30/BL

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2564



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2564



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งเรื่องข้อบังคับในการนำเข้าสินค้าประเภทพืช และสัตว์ เข้าไปยังประเทศซาอุดีอาระเบีย โดยต้องได้รับ Pre-Approval จากกระทรวงสิ่งแวดล้อมทางน้ำ และเกษตรกรรมของซาอุดีอาระเบีย ก่อนการโหลดสินค้าออกจากท่าเรือต้นทาง ทั้งนี้ เป็นหน้าที่ของ Consignee ต้องดำเนินการแจ้งข้อมูลเข้าไปยังระบบ E Portal ของกระทรวงฯ ดังนั้น ผู้ส่งออกของไทยที่มี Shipment ตามข้อบังคับนี้ ต้องประสานงานกับผู้นำเข้าที่ปลายทาง เพื่อแจ้งข้อมูลให้ถูกต้อง มิเช่นนั้นผู้จะไม่ได้รับอนุญาตให้ Discharge ที่ท่าเรือของซาอุดีอาระเบีย

สายเรือ Sealand

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Environmental Fuel Fee (EFF) สำหรับทุกเส้นทางในเอเชีย โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2564 ดังนี้

Scope	20'Dry/OT/FR	40'Dry/40'Hdry/OT/FR	45' Hdry	20'Reef	40'HRef
All countries	USD 27	USD 53	USD 64	USD 40	USD 80

สายเรือ MSC

- ประกาศแจ้งเรียกเก็บค่า Misdeclaration Fee (CMD) ในอัตรา USD 1,000/ตู้ ในกรณีดังต่อไปนี้
 - การเปลี่ยนแปลงชื่อ (Named Account) ภายหลังจากได้รับการยืนยัน Booking จากทาง MSC และมีระดับค่าระวางที่ต่ำกว่าตอนที่ทำการจอง Booking
 - การใช้ Contract ผิด ตัวอย่างเช่น สินค้าไม่ตรงกัน ท่าเรือ หรือ Accounts ที่แตกต่างจากที่มีการ File ไว้ เป็นต้น โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 22 มีนาคม 2564 สำหรับสินค้าส่งออกไปยังทุกเส้นทาง ยกเว้นสหรัฐอเมริกา ในขณะที่ สินค้าที่ไปสหรัฐอเมริกา มีผลตั้งแต่วันที่ 20 เมษายน 2564

Asia-Europe ocean freight markets show signs of slight easing

UK forwarding and other freight sources report some reductions in pricing from China and better availability of containers, although it may be 'the eye of the storm', with more disruptions to come as recently blanked services come back on line. Forwarding and other freight sources report some easing of ex-Asia ocean

freight markets in the last three or four weeks, including reductions in pricing from China, better availability of containers at origin, and some easing of congestion in destination ports. But some believe it may be ‘the eye of the storm’, with more disruptions to come as recently blanked services come back on line.

One UK-based forwarding source told *Lloyd’s Loading List*: “We are starting to see tiny progressive improvements. We have definitely seen a reduction in general freight rates – tiny reductions from the carriers directly, but larger decreases in rates from the origin agents.” That had been the case since the end of February and followed a period of several months – since the third quarter of last year – when for most customers, lines retracted or “wiped” all named accounts and all annual accounts, forcing customers to buy capacity at the massively elevated spot market rates, where rates were increasing on an almost daily basis.

The removal of named accounts and all annual accounts continued until mid-February around the time of Chinese New Year, and since then there has been a beginning of a return towards more normal pricing environment. Meanwhile, levels of congestion and availability of containers has also improved, although it remains challenging.

Congestion still rife

“Congestion is still rife everywhere – we know that,” said a UK freight forwarding source. “It’s still not good. It’s still bad at all the primary UK container ports, we know that. But we think it might have plateaued.” And on the availability of containers, he noted: “There was a lot of new container build that injected some fresh equipment capacity into the market, and that eased everything.” But he said all of these issues are interconnected with every other major trade lane, where there are still significant congestion issues – for example, on the US west coast.

Global inefficiency

“You’ve got vessels queuing – which is inefficient. You’ve got containers stuck there for extra weeks and weeks. That’s inefficient. You’ve got exporters in the states that can’t export because they say they can’t get a container, and they can’t get a vessel slot even if they get one. “Those larger trade lanes, what’s happening there impacts everything else – as it does here in Europe, too.”

A UK-based container haulage source this week told *Lloyd’s Loading List* that congestion at UK container terminals had become less problematic in recent weeks, although this may be temporary, noting: “Things have definitely eased, but we believe this may be the eye of the storm. There have been blank voyages and also a drop in volume due to capacity constraints from the Far East; we are aware of substantial volumes already shipped or waiting to ship and expect volumes to peak again. A lot will depend on the behaviour of the (British) consumer post-lockdown as to how the rest of the year will look.”

Meanwhile, another UK-based freight forwarder this week indicated to *Lloyd’s Loading List* that the situation remained volatile, noting: “Origin wise, we have just seen another spike in space issues at origin and this is forecasted to last for 2-3 weeks – in part due to blank sailings as some carriers switch their schedule.”

Fewer containers offloaded

Regarding schedule reliability, he said: “It’s better than it was” – for example, fewer UK-destined containers offloaded in mainland Europe due to congestion in UK ports. “But we are not where we need to be”, he added. And as for the UK landside port and haulage situation, he said “we are noting less congestion and greater reliability in prompt port release and better transport availability”.

In a briefing earlier this week, UK freight forwarder Norman Global Logistics said intense competition for scarce vessel space and equipment, means that prices are likely to stay strong, even if demand subsides slightly.

Pricing power is with carriers.

It added: “The container shipping lines have not seen the usual slowdown in demand from Asia after the Chinese New Year and, aided by the announced blank sailings, their pipeline of cargo and short-term volume projections remain very strong, which leaves pricing power very much with the carriers. “Consecutive blanked sailings by the Ocean Alliance are putting upward pressure on rates from the UK and Europe to the US, which have largely not been subjected to the massive increases impacting other routes. The level of announced blank sailings for March and April are at the consistently elevated levels, we have seen since last year, which leads us to wonder if the lines are trying to avoid the chronic port congestion on the US west coast, rather than an attempt to drive up rates.”

Drewry’s latest composite World Container index decreased for the 4th consecutive week, falling last week by 1.7% or \$85 to reach \$4,942 per 40ft container, but it remains more than three times the level last year (+233%). The average composite index of the WCI for year-to-date, is \$5,186 per 40ft container, almost three times the five-year average of \$1,725 per 40ft container.

Freight rates on Shanghai-Rotterdam slipped 2% or \$196 to touch \$7,741 per feu, although they are more than four times the level last year (+343%). Shanghai-Genoa declined 4% or \$292 to stand at \$7,985 for a 40ft box – also more than four times the level last year (+306%).

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

Shipper shift from congestion impacts Trans-Pacific Ocean rates

China-US West Coast prices decline but rise to East Coast, according to Freightos' weekly market update. A shift by shippers from the congested US West Coast to the East Coast may be impacting freight rates on routes from Asia, according to the latest international freight update published by digital rates specialist Freightos, which incorporates the Freightos Baltic Index (FBX). It noted that Asia-US West Coast ocean rates have fallen 13% from their February peak, while Asia-US East Coast rates have fallen only 5% from their high, and are still up 16% on the levels recorded at the end of 2020.

China-US West Coast prices (FBX01 Daily) fell 5% on last week to \$4,292/FEU. This rate is 224% higher than the same time last year. China-US East Coast prices (FBX03 Daily) increased 6% to \$5,716/FEU, and are 125% higher than rates for this week last year. “Port congestion and delays are still a problem at the port of LA/Long Beach, and all indications are that there won’t be any meaningful decrease in ocean freight demand in the near future: Though February Asia-US import volumes were down 18% from January, they were still at about the peak pre-Lunar New Year level of January 2020, and March volumes are expected to be up month on month,” explained Freightos' Research Lead, Judah Levine.

“But there are reports of it getting easier for shippers to secure capacity out of Asia to the US. Some of this easing may be due to importers shifting orders from LA/LB to other ports, just as carriers are adding new Asia-US East Coast services too.” He continued: “And spot rates may be starting to reflect that shift. Asia-US West Coast prices have now fallen 13% from their February high, and are just 11% higher than their May-December plateau rate. Meanwhile, Asia-US East Coast rates increased this week. They are just 5% below their January peak, and are 16% higher than they were in December.”

Turning to transatlantic trade lanes, Levine noted that demand continues to be strong, with ocean rates increasing 20% since the end of January, and the lifting of US-UK tariffs likely to encourage trade on this lane. “And the same trend is taking hold in transatlantic air cargo, where forwarder search volume on WebCargo, (Freightos' real-time air cargo booking, pricing, and capacity solution) shows an increase of 30% since the start of the year, a level maintained since the beginning of February,” he added.

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

Rising low-sulfur fuel price could spur scrubber resurgence: BIMCO

A widening spread between prices for low- and high-sulfur bunker fuel is lowering operating costs for ocean carriers that have equipped ships with sulfur scrubbers, according to data from shipping association BIMCO, which foresees more new ships hitting the water with scrubbers thanks to the cost savings. Scrubbers allow ocean vessels to continue burning cheaper high-sulfur fuel oil (HSFO) while still meeting the International Maritime Organization's (IMO's) mandate to reduce global sulfur emissions from shipping that went into force Jan. 1, 2020. But the COVID-19 collapse in oil prices last year sent the price spread between the two types of fuels to new lows, making the economics of using scrubbers less viable. With oil prices now on the rise, scrubbers are becoming more attractive again, said Peter Sand, BIMCO's chief shipping analyst.

"There is a clear tendency that it is the large ships that burn most bunkers which have been preferred for scrubber installations. But it goes for all: as voyage costs are lowered, earnings are higher," Sand said in a statement.

BIMCO data shows the spread between low- and high-sulfur fuels has widened to \$118 per metric ton in Singapore, the world's largest bunker hub. Panama and Middle East bunker hubs show fuel price spreads above the Singapore spread level for the two types of fuels, while US and European bunker hubs sit at or under a \$100/mt spread.

According to price reporting agency OPIS, a sister company of JOC.com within IHS Markit, the spread between HSFO and very low sulfur fuel oil (VLSFO) was \$102/mt in both Singapore and Rotterdam on Wednesday. That's up from \$63/mt in Singapore and \$39/mt in Rotterdam last June 1.

Carriers such as Mediterranean Shipping Co. invested heavily in scrubbers in the run-up to the IMO 2020 sulfur cap. BIMCO data released Thursday shows 15.9 percent of the global container ship fleet, accounting for 28.7 percent of TEU volume, is now equipped with scrubbers. Sand said the current spread may favor more ship owners going with scrubbers for new vessel orders in the months ahead.

"As the bunker price spread now seems to have found a steady level slightly above \$100 per metric ton, ship owners and investors are increasingly likely to order new ships with a scrubber pre-installed today, when compared to the sub-100 dollar spread of last year," he said.

Analyst Alphaliner previously noted that pre-COVID-19 spreads of \$150 to \$200 meant carriers would have to wait just one to two years to get their scrubber investment back. When spreads fell to about \$60, that extended the payback time to four to five years.

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 12 March 2021	Current Index 19 March 2021
Comprehensive Index			2637.53	2583.87
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

.....