

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 1 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 31-Jan-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	450	950		
(North & South)	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	800	1,400	Subject to ISOCC USD 34/TEU, USD 68/FEU	
	Subject to War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU			
Thailand - South Korea (Busan)	250	-	-	
Thailand - South Korea (Incheon)	300	-		
Thailand - Melbourne	1,350-1,450	2,700-2,850	FAF: USD 6/TEU	
Thailand - Sydney	1,650-1,750	3,300-3,450		
Thailand – Durban / Cape Town	2,100	4,200	Subject to ISOCC USD 51/TEU, USD 102/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand – Europe (Main Port)	3,650	7,300	PSS: USD 500/TEU, USD 1,000/FEU ISOCC: USD 35/TEU, USD 70/FEU	
	Subject to ENS USD30/BL			
Thailand - US West Coast	3,200	4,000	-	
Thailand - US East Coast	3,800	4,700		
	Subject to Panama Low Water USD 30/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมกราคม 2564 สายเรือมีการปรับเพิ่มค่าระวาง ในเส้นทางเอเชีย 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU 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 สำหรับเส้นทางแอฟริกาใต้ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนมกราคม ค่าระวางปรับตัว 40' ปรับเพิ่มขึ้น 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,100 USD/TEU 4,200 USD/FEU โดยสามารถยืนยันราคาได้เพียงช่วงครึ่งเดือนแรก เนื่องจากยังพบปัญหาการขาดแคลนตู้ โดยเฉพาะตู้ 40'HQ

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 6 USD/TEU สำหรับสถานการณ์ขณะนี้ Space ช่วงครึ่งเดือนแรกของมกราคมค่อนข้างแน่น อาจสามารถรับจองระวางได้ช่วงครึ่งเดือนหลังของมกราคม โปรดตรวจสอบกับสายเรือที่ใช้บริการ

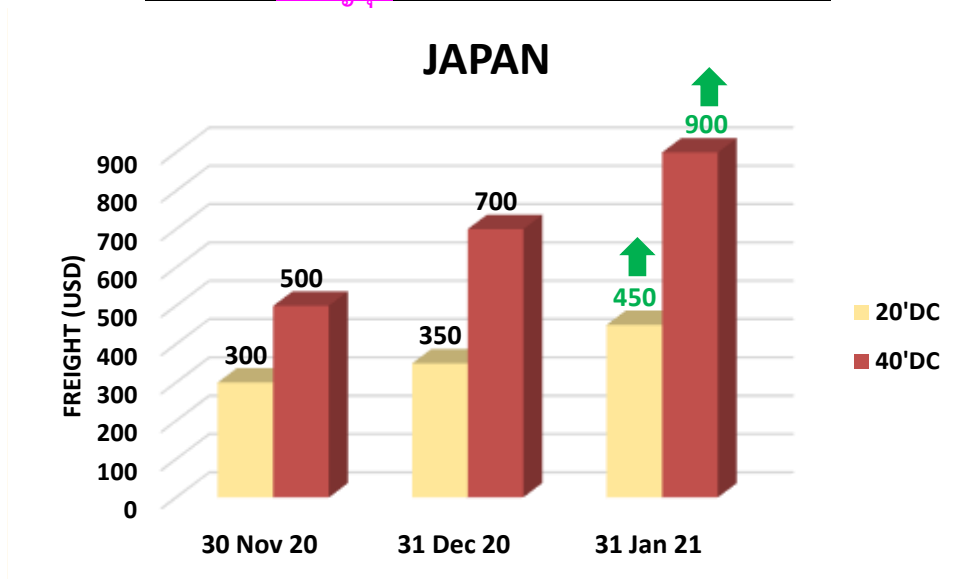
ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางมีการปรับเพิ่มสูงขึ้นมากเมื่อเทียบกับเดือนธันวาคมที่ผ่านมา โดยปรับเพิ่มขึ้น 1,450 USD/TEU และ 2,900 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 3,650 USD/TEU และ 7,300 USD/FEU โดยมีการเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge เพิ่มเติมในอัตรา 500 USD/TEU และ 1,000 USD/FEU แต่เนื่องจากปัญหาสถานการณ์ระวาง และตู้ขาดแคลน สายเรือจึงสามารถยืนยันราคาเพียงช่วงครึ่งเดือนแรกของมกราคม

ในขณะที่เส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนมกราคม 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 ซึ่งขณะนี้พบปัญหาเรือเกิดความล่าช้า ทำให้มีการเปลี่ยนตารางเรือ โดยอาจมีกรณีที่เรือไม่สามารถไปต่อเรือแม่ได้ทัน ทั้งนี้ โปรดติดตามความคืบหน้าจากสายเรือที่ใช้บริการ

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

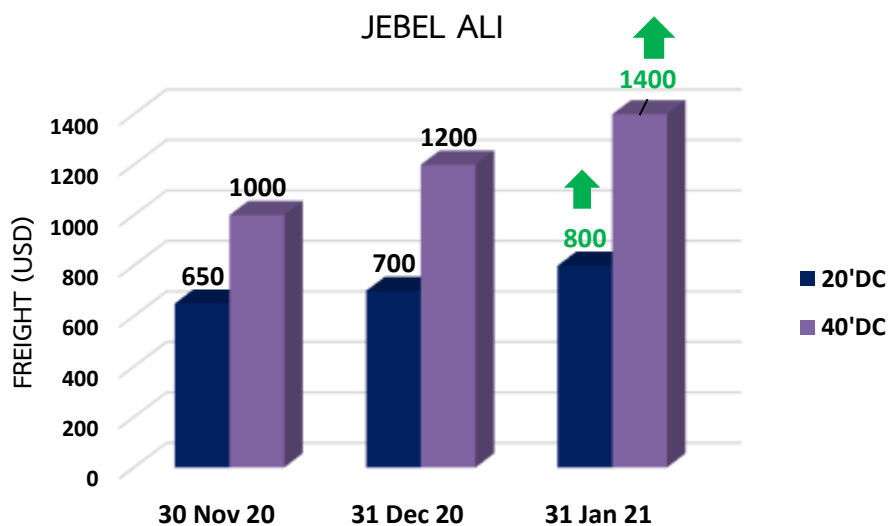
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,200	1,300	USD 30/TEU, USD 55/FEU	Effective till 31-Jan-2021
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,200	1,800	-	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	4,000	6,000	OBS: USD 52/TEU, USD 104/FEU + PSS: USD 500/TEU, USD 1,000/FEU	Effective till 14-Jan-2021

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



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

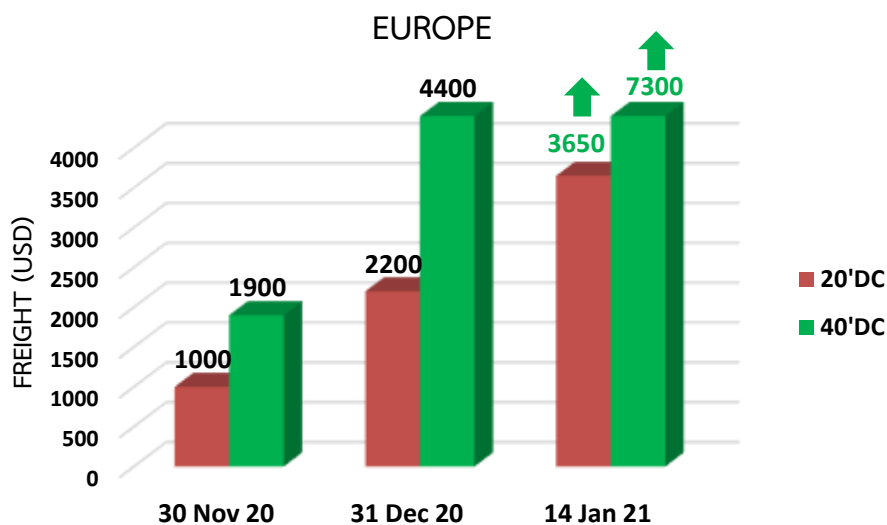
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali เดือน พ.ย. ปี 2563 ถึง ม.ค. ปี 2564



Subject to

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

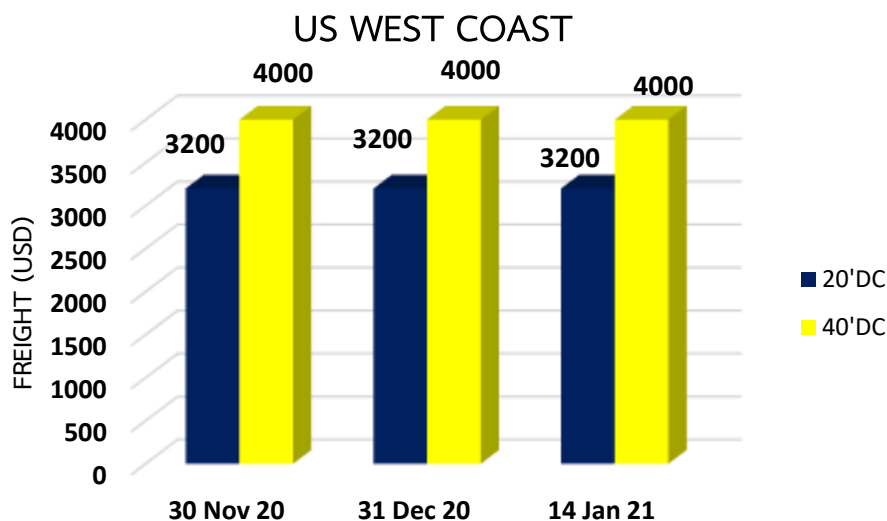
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน พ.ย. ปี 2563 ถึง ม.ค. ปี 2564



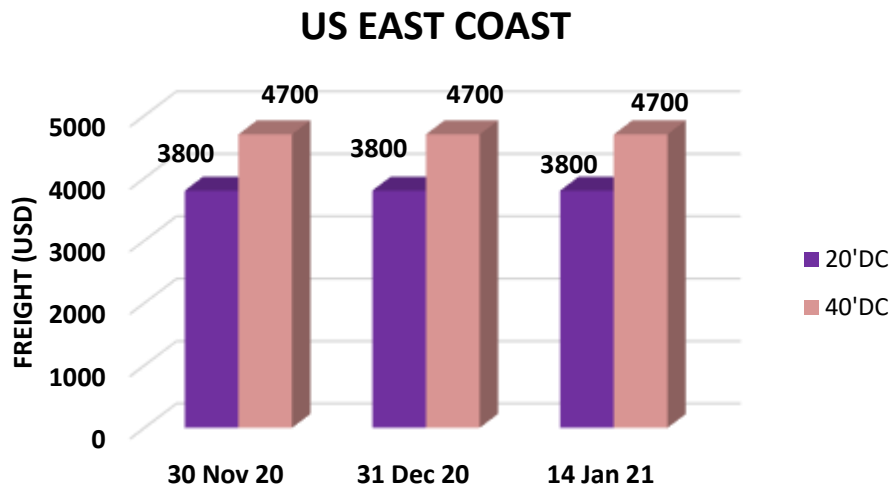
Subject to

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

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



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



Subject to Panama Low Water Surcharge: USD 30/Container

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งขยายเวลาการเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง East Asia ไปยังสหรัฐอเมริกา และแคนาดา สำหรับเดือนกุมภาพันธ์ 2564 โดยมีรายละเอียดดังตาราง

Routing	General Rate Increase (GRI)
To USA & Canada	Effective Dec-2020 - Feb-2021
	USD 960/TEU, USD 1,200/FEU

สายเรือ MSC

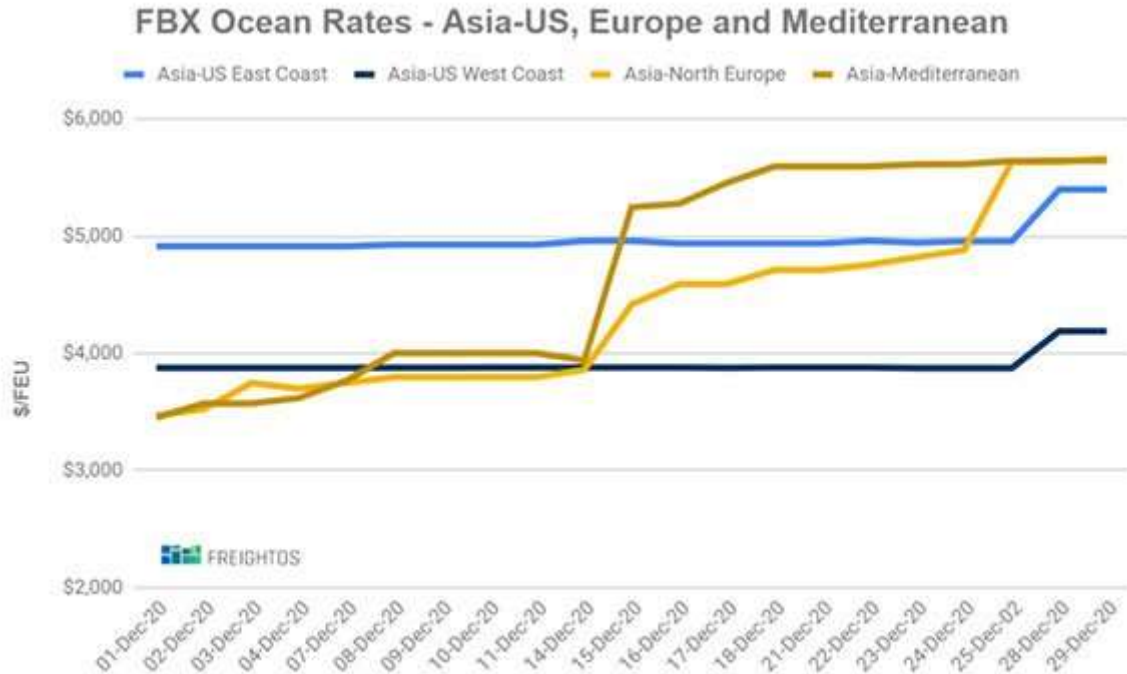
- ประกาศแจ้งเรื่องสินค้าประเภทตู้ Reefer ที่ส่งออกไปยังท่าเรือ Dalian ในประเทศจีน ขณะนี้สายเรือไม่สามารถนำตู้สินค้าลงในท่าเรือดังกล่าวได้ เนื่องจากปัญหา Operation ภายในท่าเรือ ทำให้ต้องเปลี่ยนท่าเรือปลายทางเป็นท่าอื่นทดแทน โดยหากตู้สินค้าอยู่ในท่าเรือเกิน 5 วัน สายเรือมีเรียกเก็บค่าใช้จ่ายในอัตรา USD 100/วัน/ตู้ Reefer ทั้งนี้ หากมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม จะอยู่ในความรับผิดชอบของเจ้าของสินค้า

Demand for ocean freight continues to surge

'Volatile' 2020 ends with 'a new normal cost of more than \$5,000 to ship a container from Asia on most lanes,' according to digital rates specialist Freightos. Still-surging demand for ocean freight and the resulting global equipment shortage pushed rates up across most of the major ex-Asia lanes this week, after what seemed like a slowing in upward pressure last week, according to the latest international freight update published by digital rates specialist Freightos, which incorporates the Freightos Baltic Index (FBX).

"Most surprisingly, rates on both transpacific lanes climbed significantly for the first time since mid-September, perhaps signalling that carriers' tacit agreement with Chinese regulators not to increase prices on these lanes may be coming to an end," noted Research Lead, Judah Levine. "Rates from China to the US West Coast increased 8% and passed the \$4,000/FEU mark to a new high and a level triple its rate this time last year. Prices to the East Coast climbed 9% breaking the \$5,000/FEU barrier, and hit a rate 42% higher than their 2018 high set just ahead of the US-China tariff roll outs.

“And though rates from Asia to the Mediterranean stayed stable, Asia-North Europe prices leaped another 19%, to \$5,662/FEU, doubling in the last four weeks and triple its rate a year ago.” Levine added: “So a most volatile 2020 ends with more rate volatility, with a new normal cost of more than \$5,000 to ship a container from Asia on most lanes.”



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

A look back at 2020 - the year that container supply chains collapsed

As an unparalleled year for container shipping draws to a close ocean carriers are popping champagne corks to celebrate record profits, while beleaguered shippers reel against skyrocketing freight rates and a broken supply chain. 2020's *annus horribilis* for shippers threatens their very existence and has left relationships with carriers in tatters. However, back in May, at the height of the pandemic, it was the container lines that were staring into the abyss of bankruptcy as consumer demand fell off a cliff due to Covid-19 lockdowns around the world.

Cap-in-hand pleas by ocean carriers to states and shareholders for emergency funds to see them through the crisis brought with it a first in liner shipping – judicious capacity management that focused on survival rather than market share gain. Blanking up to a third of headhaul sailings from Asia, and forced to offer unique detention in transit products to slow down the supply chain, enabled carriers to weather the worst of the pandemic storm.

A much welcomed benefit for carriers came from the collapse of oil prices causing low-sulphur bunker prices to plunge well below the pre-IMO 2020 price for heavy fuel. The worst case scenario prediction at the height of the downturn of a massive \$23bn industry loss was scaled back to a \$7bn deficit with some analysts even beginning to call a breakeven result. By July a mixture of pent up demand and fresh orders, driven by consumers working from home switching their expenditure from travel and hospitality to e-commerce purchases, along with a mass of PPE shipments, encouraged carriers to reinstate cancelled loops. And then the strength of their forward booking visibility prompted the alliances to deploy extra loaders, particularly on the transpacific tradelane.

The unintended consequences of piling on more capacity to meet the export boom from Asia was to throw carriers' equipment balances totally out of kilter as containers got stuck on ships awaiting berths, on quays awaiting transport, or lock-jammed at other intermodal pinch points. The vicious circle of delays extended transit times which were compounded by substantial cargo roll overs and ports being skipped. In an endeavour to shorten the time taken to return boxes back to Asian depots for export loading carriers angered US and European exporters by refusing to release containers for backhaul loads choosing instead to reposition equipment empty.

With demand vastly exceeding supply, both for space on vessels and for equipment, the container rate spike that had begun in June from Asia to the US spread to most other tradelanes. The intervention of Chinese regulators in September dampened the rise in transpacific rates – albeit that spot rates to the US west coast remain some 180% higher than a year ago – but not elsewhere; for example, rates to Europe are currently 260% higher and to the South American east coast 220% higher than a year ago. But container spot rates as recorded by the Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) are not representative of the actual price paid by embattled shippers who, desperate to secure space and equipment, face a myriad of surcharges and premium fees.

SeaIntelligence's Lars Jensen, commenting on container rates recently said that developments had left him "lost for words", which is an impediment that the analyst seldom suffers from. Meanwhile, shippers did not mince their words accusing carriers of "price-gouging" and "hiding behind the pandemic" to boost their profits. "Today I have seen container rates from China to the UK at the highest level I have ever witnessed with some shipping lines now charging over \$16,000 for a 40 ft high cube," said one subscriber of *The Loadstar*. "Yes, there is congestion at ports, yes, there is an imbalance of equipment and a huge demand for space, but there is no justification for an increase of over 800%," he raged.

The top tier of carriers recorded a cumulative net profit of \$5bn in the third quarter; the indications are that the industry will double that number in the fourth, and for the first time in a decade the stars have aligned for ocean carriers who have found an unlikely silver lining in the pandemic. But the year ends with DSV obliged to charter its own ships from China to Denmark to cover their commitments to customers. This unprecedented action by the forwarder must be seen as a warning to carriers that whatever lies ahead in 2021 container lines need to return to the days of offering an acceptable level of service at fair rate levels or risk further proactive measures by their customer cargo owners that fill their ultra-large ships.

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

Outlook 2021: Double-digit trans-Pacific volume growth projected through first half

The double-digit percentage growth in eastbound trans-Pacific volumes that took place in the second half of 2020 is projected to continue through January this year, and will likely accelerate this spring as monthly volumes are measured against unusually weak imports in early 2020. "As we are expecting this surge to continue past Christmas and into the new year, the question then becomes one of 'how much,'" said Alan Murphy, CEO of Sea-Intelligence Maritime Analysis. Answering his own question, Murphy said the import boom will continue as long as the coronavirus disease 2019 (COVID-19) forces North American consumers in 2021 to spend their income on merchandise rather than on services such as travel and entertainment.

The first half of 2020 in the eastbound trans-Pacific was marked by six consecutive months of year-over-year declines in US imports from Asia, averaging about 10 percent per month, according to PIERS, a sister product of JOC.com within IHS Markit. However, 2020 was a tale of two halves, as monthly imports from Asia grew an average of 15.1 percent year over year from July through November. Murphy projected that the growth

seen in the “extended peak” of last summer and fall will actually accelerate in early 2021, given the increased vessel capacity carriers are deploying into the new year. “Deployed capacity is dictated by demand,” he said in Sea-Intelligence’s Sunday Spotlight newsletter.

Murphy said imports from Asia moving through the West Coast ports in North America would increase about 30 percent year over year in the period from November through January. The West Coast ports account for about 60 percent of US imports from Asia, according to PIERs.

In order to accommodate the growing cargo volumes and the e-commerce requirements for speed to market, trans-Pacific carriers in the second half of 2020 launched three new weekly services, and these strings continued to operate into the new year. Matson Navigation Co. added a second loop from China to Long Beach, and Mediterranean Shipping Co. launched its Santana service from China to Long Beach. CMA CGM added a premium service from China to Los Angeles.

Matson Navigation Co. added a second loop from China to Long Beach, and Mediterranean Shipping Co. launched its Santana service from China to Long Beach. CMA CGM added a premium service from China to Los Angeles.

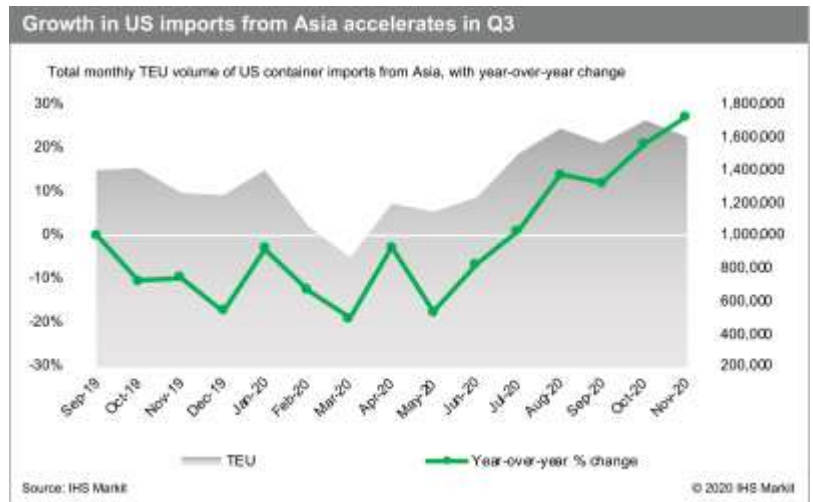
Weaker comparisons

The unusual strength of eastbound trans-Pacific container volumes that occurred during the summer and fall months of 2020 is evidenced by the fact that imports during those months were compared with relatively strong import volumes during the same months in 2019. This means that when imports from Asia in January through June 2021 are compared with the unusually weak import volumes in the first half of 2020, the year-over-year growth percentages should be even more impressive over the coming six months.

It remains to be seen whether other factors that made 2020 such a unique year in the trans-Pacific — persistent container shortages and cargo rolling at Asian load ports, dismal schedule integrity from ocean carriers, and vessel bunching at the largest North American gateway of Los Angeles and Long Beach — will be in play this year. These issues are important in the trans-Pacific trade because they create huge operational bottlenecks at North American ports, and they have a direct impact on vessel capacity. Last fall, non-vessel-operating common carriers (NVOs) told JOC.com that despite record volumes, some vessels left Asian ports at less than full capacity because of equipment shortages.

NVOs are confident they will increase their share of US imports from Asia in 2021, while direct carrier bookings by beneficial cargo owners (BCOs) will decline in market share due to anticipated uncertainties among retailers concerning consumer purchasing habits and the impact of COVID-19 vaccines on the economy. NVOs say their business thrives during periods of uncertainty and disruption, because they have space commitments from multiple carriers and therefore have greater access to vessel capacity than BCOs who contract with a few core carriers. NVOs’ share of US imports from Asia in January through September was 47 percent, up from 44 percent in 2019, according to PIERs.

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 25 December 2020	Current Index 31 December 2020
Comprehensive Index			2641.87	2783.03
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	3797	4091
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	3709	4286
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	4080	4018
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	4876	4729
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1737	1903
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	2460	2465
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	5652	6072
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	2658	3158
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	7184	8173
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	244	244
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	251	251
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	910	933
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	206	196