

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 9 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	Effective till 14-Mar-2021
Thailand - Melbourne	1,450-1,550	2,900-3,050	FAF: USD 44/TEU, USD 88/FEU	Effective till 31-Mar-2021
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	Effective till 14-Mar-2021
	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	3,800	4,700		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

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

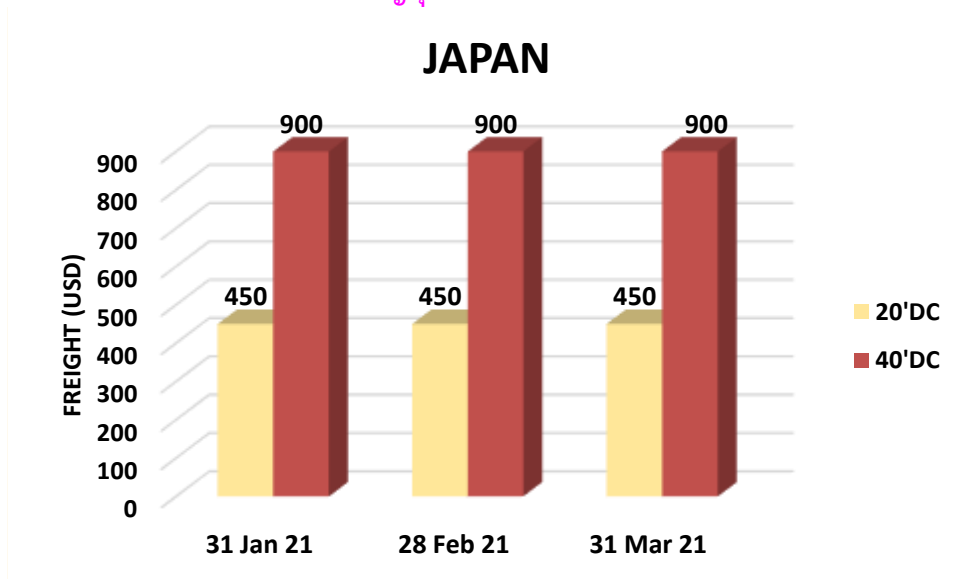
ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนมีนาคม ค่าระวางปรับลดลง 100 USD/TEU และ 300 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 3,900 USD/TEU และ 7,700 USD/FEU และยกเลิกการเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge และค่า LSS โดยปัจจุบันยังคงพบปัญหาการขาดแคลนตู้

ในขณะที่เส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนมีนาคม ค่าระวางคงที่ ยกเว้นตู้ 40' ในเส้นทาง West Coast ที่ปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/FEU ทำให้ค่าระวางฝั่ง West Coast อยู่ที่ 3,200 USD/TEU และ 4,000 USD/FEU และฝั่ง East Coast ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 3,800 USD/TEU และ 4,700 USD/FEU ซึ่งขณะนี้พบปัญหาขาดแคลนระวางเรือ หากต้องการไปในลักษณะ Big Volume อาจต้องมีการ Split Booking

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

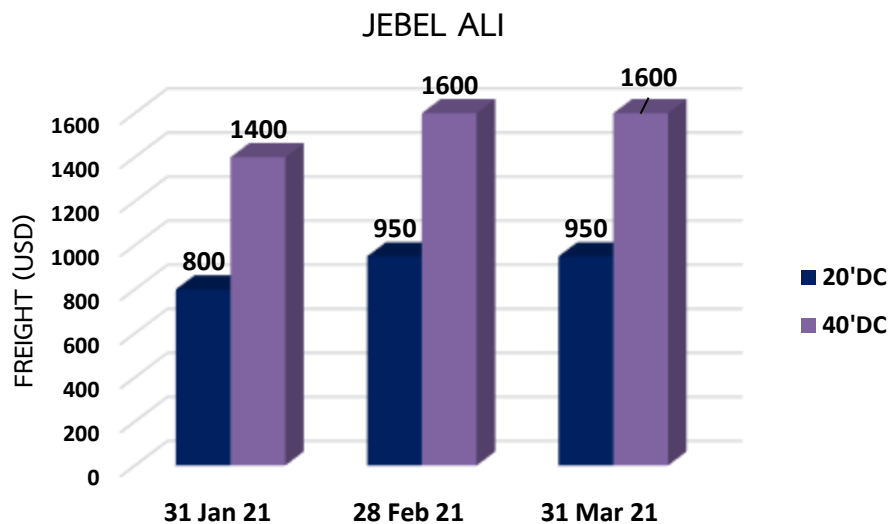
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,100	1,200	USD 40/TEU, USD 80/FEU	Effective till 31-Mar-2021
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,300-1,400	1,500-1,700	-	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	5,500	7,500-8,000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

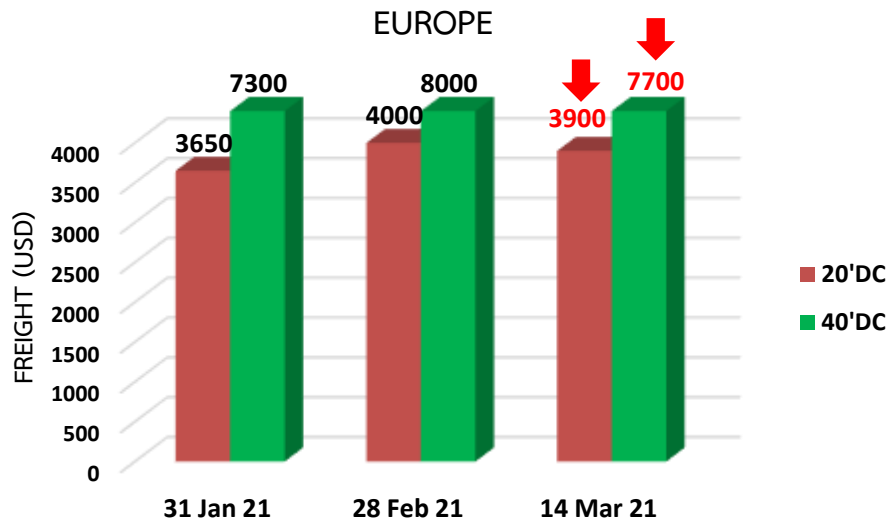
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2564



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

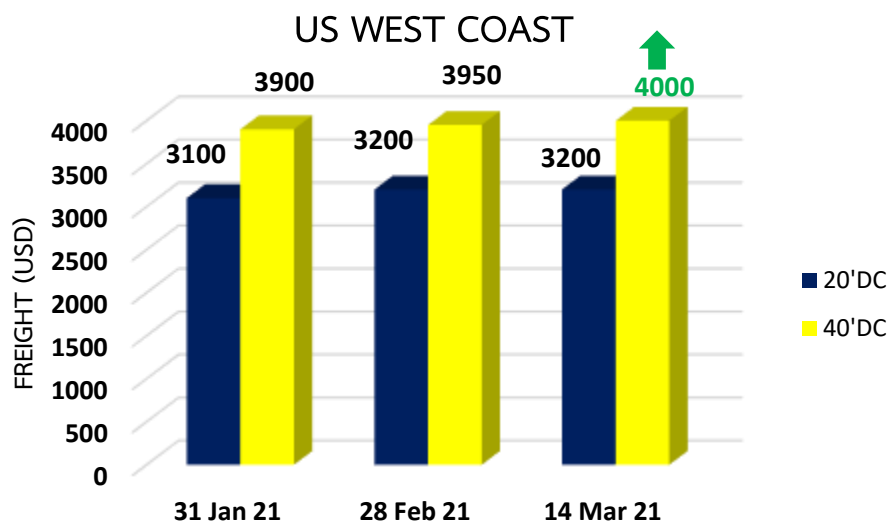
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2564



Subject to

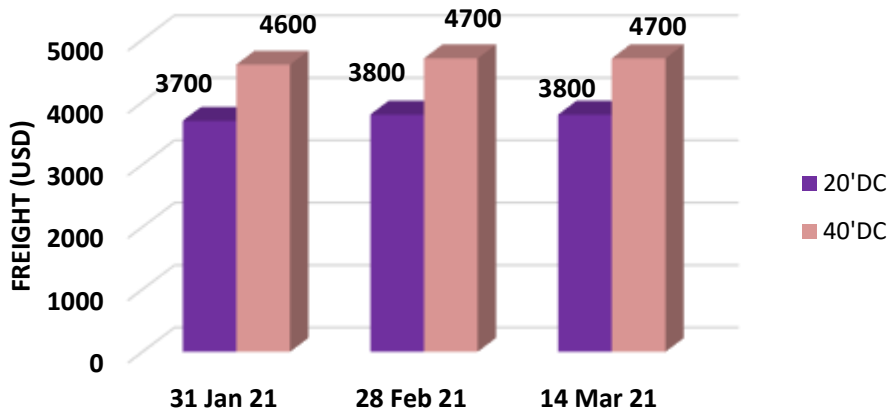
- ISOCC (Jan.21): USD35/TEU, USD70/FEU + PSS: USD 500/TEU และ USD 1,000/FEU
(Feb.21): USD53/TEU, USD106/FEU + PSS: USD 500/TEU และ USD 1,000/FEU + LSS (Feb.): USD 20/TEU และ USD 40/FEU
(Mar.21): USD71/TEU, USD142/FEU (No PSS & LSS)
- ENS: USD30/BL

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

US EAST COAST



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ Zim Line

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า New Bunker Factor (NBF) ในเส้นทางดังต่อไปนี้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2564

Routing	New Bunker Factor (NBF)	
	Effective 1 -Jan- 2021	Effective 1 -Apr- 2021
Far East to Mediterranean/Black Sea & Europe	USD 243/TEU	USD 270/TEU
Mediterranean/Black Sea & Europe to Far East	USD 131/TEU	USD 146/TEU

สายเรือ Wan Hai

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Bunker Charge สำหรับเส้นทาง Transpacific โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน – 30 มิถุนายน 2564 ดังนี้
 - สินค้าที่ส่งไปยังเส้นทาง US West Coast เรียกเก็บในอัตรา USD 265/TEU, USD 330/FEU และ USD 370/40'HQ
 - สินค้าจากเส้นทาง US West Coast เรียกเก็บในอัตรา USD 65/TEU, USD 85/40', 40'HQ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งเรียกเก็บค่า General Rate Restoration จากเส้นทางแอฟริกาใต้ มายังเส้นทางเอเชีย ในอัตรา USD 200/20' โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2564
- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Marine Fuel Recovery Surcharge (MFR) สำหรับสินค้าระหว่างเส้นทาง East Asia และเส้นทางต่างๆ ดังตาราง โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2564

Marine Fuel Recovery (MFR)		
Route	Effective 1-Apr-2021	
	(Dry Container) (USD/TEU)	(Reefer Container) (USD/TEU)
South America West Coast	267	387
Central America / Caribbean	227	335
South America East Coast	261	385
North America East Coast	242	351
North America West Coast	125	186
South Europe	196	302
North Europe	204	316
West Africa	275	396
South Africa	186	283
East Africa	172	245
Middle East	136	210
Indian Subcontinent	142	200
Intra East Asia	86	110
Oceania	163	221

สายเรือ CNC

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Bunker Adjustment Factor (BAF) สำหรับเส้นทาง Intra-Asia โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2564 ข้อมูลดังตาราง

Container Type	Currency	20'	40'	40'HC
Dry	USD	25	50	50
Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment	USD	25	50	50

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) สำหรับเส้นทาง Intra-Asia โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2564 ข้อมูลดังตาราง

LSS Short Distance

Container Type	Currency	20'	40'	40'HC
Dry	USD	40	80	80
Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment	USD	40	80	80
Refrigerated	USD	60	120	120

LSS Long Distance

Container Type	Currency	20'	40'	40'HC
Dry	USD	70	140	140
Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment	USD	70	140	140[
Refrigerated	USD	105	210	210

CNC	JP	KR	NC	CC	TW	PRD	HK	PH	VN	TH	KH	SG	MY	BN	ID	MM	BD
JP		Short	Short	Short	Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
KR	Short		Short	Short	Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
NC	Short	Short		Short	Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
CC	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
TW	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
PRD	Short	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
HK	Short	Short	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
PH	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short		Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
VN	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Short	Short	Short	Long	Long
TH	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short		Short	Short	Short	Short	Short	Long	Long
KH	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short		Short	Short	Short	Short	Long	Long
SG	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Long	Long
MY	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Long	Long
BN	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short	Short	Short		Short	Long	Long
ID	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short	Short	Short	Short		Long	Long
MM	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long		Short
BD	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	

Singapore port congestion pushing up waiting time, cargo rollovers and rates

Major delays have now hit the port of Singapore, with congestion causing vessel turnaround times to more than double and week-long cargo rollovers. Peter Sundara, VP global ocean product at LF Logistics, told *The Loadstar*: “There’s a lot of vessel bunching, which is causing delays, and we see feeders coming in from South-east Asia missing connections with mainline vessels.

“In turn, the mainline vessels coming in are overbooked, therefore transshipment containers are missing their nominated vessels and getting rolled – for a week, in some cases.” According to S&P Global Platts, waiting times for ultra-large container vessels of 18,000 teu and above are currently five-to-seven days from the normal two-day turnaround. Tracking the worsening congestion as the container market heated up in recent months, Platts said the number of vessels at Singapore for longer than two days had increased to 46 a day in January, up 59% year on year. And spot rates have increased as a result, Platts noted, with east coast North America rates, including priority loading, at US\$10,000 to \$15,000 per feu, some “\$6,000 to \$8,000 per feu higher than other main ports in South-east Asia, such as Vietnam and Hong Kong”.

Terminal operator PSA International said: “This exceptional situation is due to a confluence of factors, including an unprecedented and volatile surge in cargo demand, congestion across all nodes in the global supply chain (including depots, warehouses and seaports) due to renewed lockdowns, a lack of usable empty containers while laden ones are held up longer at these nodes and shipping lines’ schedule reliability dropping to 10-year historical lows, causing further delays at almost every seaport worldwide.”

PSA added it was responding to the supply chain disruption by ramping up its value-added services to support cargo owners “above and beyond” port activities. These services include priority discharge for time-critical cargo arriving in Singapore, top stowage for export shipments requiring expedited delivery at discharge ports, express delivery for “timely” delivery of cargo to factories or consignees, email and SMS alerts on container milestone events and fast connection management for transshipment cargo. Seow Hwee, head of cargo solutions, South-east Asia for PSA, added: “Closer collaboration and increased cargo movement visibility will go a long way towards keeping supply chains flowing smoothly and safely.”

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

Congestion continues at US west coast ports

Severe congestion at US west coast ports is continuing, adding to the challenges of ocean freight carriers and their customers around the world. Severe congestion at US west coast ports is continuing, adding to the challenges facing ocean freight carriers and their customers around the world. The latest North America operational update from container line Hapag-Lloyd confirms that there are still dozens of vessels awaiting berths at the key ports of LA and Long Beach, with 31 ships at anchor awaiting berths in LAX/LGB as of last Friday – although that was four fewer compared with 15 February.

It reported that all terminals continue to be congested due to the spike in import volumes, with changes of destination (CODs) and container ‘dig outs’ restricted due to terminal space. Customers are urged to continue to expedite the pickup of import containers and inform any COD requests at least four days before the start of vessel operations. The line noted that the terminals continue to work with COVID-19 related limited labour and split shifts, adding: “The demand for available labour affects all terminals turnaround time for truckers, inter terminal transfers, the number of daily appointments available for gate transactions and generates delays in vessels operations.”

It highlighted that due to terminal congestion, there can be switching of vessel terminal assignments, noting: “This must be kept in mind if doing over weight bookings that are supposed to be going on dock but end up in the wrong terminal or the UP off dock terminal.” It added: “Hapag-Lloyd is currently shut out at all terminals facing extremely limited single empty returns and restricted dual transactions.” Meanwhile, trucking continues to be heavily delayed due to lack of trucking power – generated by terminal congestion and COVID-19 – on all door and ramp intermodal moves.

Oakland terminal update

Meanwhile at Oakland, there were 13 ships at anchor in the San Francisco Bay as of Friday 26 February, with vessel bunching continuing with an estimated 10% labour reduction due to COVID concerns. It noted that OICT has a berth out of commission due to new crane arrivals which are being assembled now. The updated noted that the move count for Oakland is up, “especially the amount of restows as some vessel strings have also diverted to call Oakland in advance of LAX/LGB adding to the number of ships off pro forma”.

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

Ocean freight spot rates stay close to record highs

Defying the normal slump in the period after Chinese New Year, cargo backlogs, port congestion, equipment shortages and sustained high volumes keep prices at elevated levels. Ocean freight spot rates have remained close to record highs on the main east-west trades, defying the normal annual pattern of falling in the weeks after Chinese New Year, with the cargo backlogs, port congestion, equipment shortages and sustained high volumes keeping prices high.

In its latest freight rate assessments on eight major East-West trades, Drewry’s composite World Container index decreased this week by 2.2% or \$117 to stand at \$5,121 per 40ft container – still more than three times its level (+232.6%) a year ago, despite slight falls on most of the main lanes. The average composite index of the WCI, assessed by Drewry for year-to-date, is \$5,231 per 40ft container, which is \$3,539 higher than the five-year average of \$1,692 per 40ft container.

Freight rates on Shanghai-Rotterdam weakened this week by 3% or \$286 to reach \$8,188 for a 40ft box, but remain more than four times their level a year ago. Spot prices on Shanghai-Los Angeles also dropped 3% to \$4,261 per feu, although rates from Shanghai to New York grew \$23 to reach \$6,651 per feu. Rates from Shanghai to Genoa fell 1% or \$106 to \$8,505 for a 40ft container. Also, rates on Rotterdam-Shanghai slipped \$16 to \$1,402 for a 40ft box.

Drewry expects rates to stabilise in the next week. The latest Shanghai Containerised Freight Index (SCFI) shows spot rates for China-Northern Europe at \$3,966 per 20 ft unit, representing a 3.5% fall against its pre-Chinese New Year level, according to Lloyd’s List. The SCFI shows a 1% increase on the headhaul China-US west coast trade during this four-week period to \$4,078 per feu, and a marginal uptick of 0.2% on the China-US east coast route to \$4,808 per feu.

Source: <https://www.lloydsloadinglist.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 26 February 2021	Current Index 5 March 2021
Comprehensive Index			2775.29	2721.94
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