

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 43 พ.ศ. 2563



## สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

## CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Low Sulphur Surcharge (LSS)	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand - Shanghai	200	300	Subject to ISOCC USD 17/TEU, USD 34/FEU	Effective till 31-Oct-2020
Thailand - Qingdao	300	450		
Thailand - Hong Kong	100	200		
Thailand - Japan (Main Port)	300	400		
Thailand - Kaohsiung	100	180		
Thailand - Klang	300	500	Subject to ISOCC USD 11/TEU, USD 23/FEU	
Thailand - Jakarta	400	600		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	70	100		
Thailand - Singapore	80	150		
Thailand - Manila	300	450		
(North & South)	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	500	750	Subject to ISOCC USD 34/TEU, USD 68/FEU	
	Subject to War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU			
Thailand - South Korea (Busan)	80-100	160-200	-	
Thailand - South Korea (Incheon)	100	200		
Thailand - Melbourne	800-900	1,600-1,750	FAF: USD 6/TEU, USD 12/FEU	
Thailand - Sydney	900-1,000	1,800-1,950		
Thailand – Durban / Cape Town	1,300	2,600	Subject to ISOCC USD 51/TEU, USD 102/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand – Europe (Main Port)	800	1,500	ISOCC: USD 53/TEU, USD106/FEU	
	Subject to ENS USD30/BL			
Thailand - US West Coast	3,000	3,800	-	
Thailand - US East Coast	3,600	4,500		
	Subject to Panama Low Water USD 30/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนตุลาคม 2563 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่คงที่ โดยเส้นทาง Shanghai อัตราค่าระวางคงที่อยู่ที่ 200 USD/TEU และ 300 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 500 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 400 USD/FEU

ส่วนเส้นทางที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น ได้แก่ เส้นทางแอฟริกาใต้ ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 500 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 1,300 USD/TEU 2,600 USD/FEU ซึ่งสถานการณ์ขณะนี้พบว่า Space เรือค่อนข้างแน่น ราคาจึงปรับเพิ่มสูงขึ้น และเส้นทาง Australia ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 125 USD/TEU โดยเรียกเก็บค่า FAF ในอัตรา 6 USD/TEU โดยเส้นทาง Sydney ยังคงพบปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือ ทำให้มีการปรับอัตราค่าระวางสูงขึ้นมากกว่าท่าเรืออื่นในออสเตรเลีย โดยค่าระวางอยู่ที่ 900-1,000 USD/TEU และ 1,800-1,950 USD/FEU และเรียกเก็บค่า FAF ในอัตรา 6 USD/TEU นอกจากนี้ พบว่าบางสายเรือมีการงดรับ

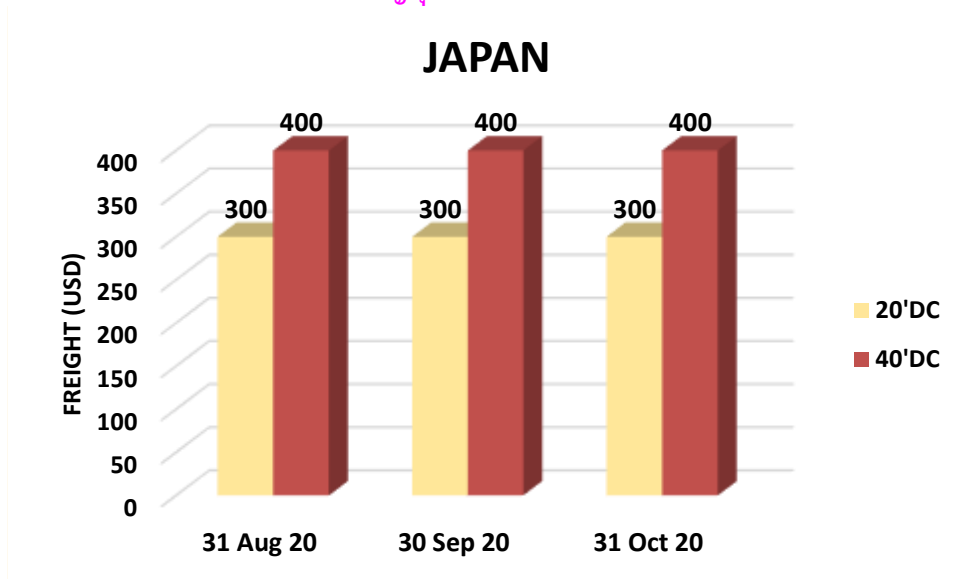
Booking ไปยังท่าเรือ Sydney รวมถึง Melbourne และ Brisbane เป็นการชั่วคราว ดังนั้น ผู้ส่งออกจึงจำเป็นต้องตรวจสอบกับสายเรือที่ใช้บริการอีกครั้งหนึ่ง

สำหรับเส้นทางที่ค่าระวางปรับลดลง ได้แก่ เส้นทาง Europe ค่าระวางปรับลดลง 50 USD/TEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 800 USD/TEU และ 1,500 USD/FEU รวมถึงยกเลิกการเรียกเก็บ Peak Season Surcharge (PSS) ในขณะที่เส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนตุลาคม ค่าระวางยังคงที่ โดยค่าระวางฝั่ง West Coast อยู่ที่ 3,000 USD/TEU และ 3,800 USD/FEU และฝั่ง East Coast ค่าระวางอยู่ที่ 3,600 USD/TEU และ 4,500 USD/FEU ซึ่งขณะนี้ยังคงพบปัญหา Space ที่ยังคงค่อนข้างแน่นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางฝั่ง East Coast ที่พบปัญหามากกว่า โดยอาจสามารถทำการจองระวางได้ในช่วงเดือนพฤศจิกายน ดังนั้น โปรดตรวจสอบตารางการเดินเรือกับสายเรือโดยตรง

### CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	700	800	USD 30/TEU, USD 55/FEU	Effective till 31-Oct-2020
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	-	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,500-1,550	1,900-2,000	USD 45/TEU, USD 90/FEU	

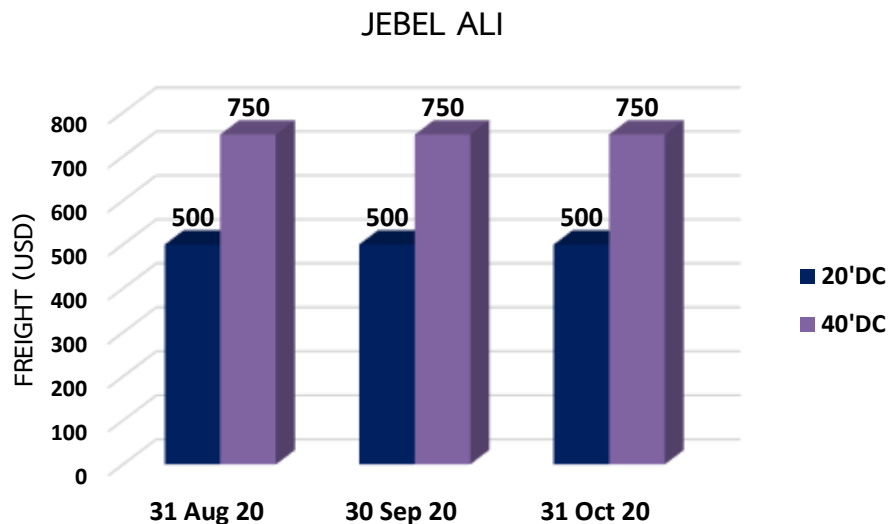
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2563



Subject to Low Sulphur Surcharge (Aug.): USD 9/TEU และ USD 17/FEU

(Sep.& Oct.): USD 17/TEU และ USD 34/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2563

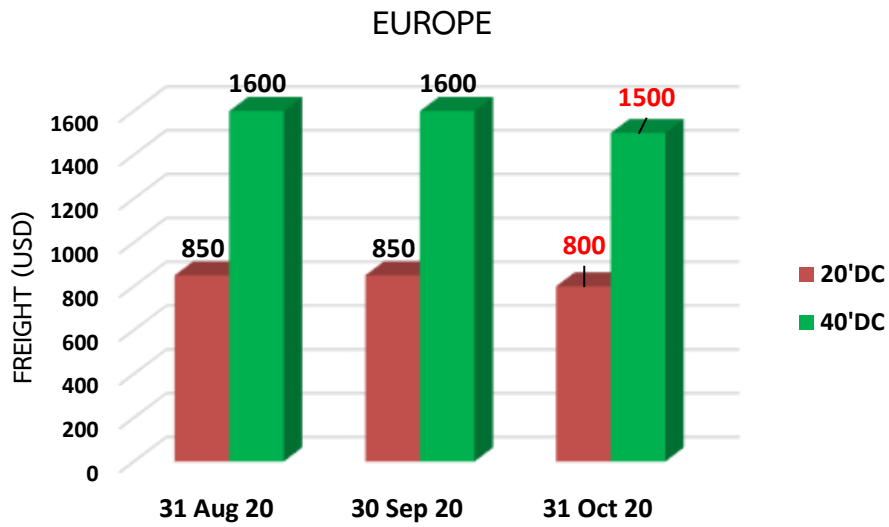


Subject to

- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU
- Low Sulphur Surcharge (Aug.): USD23/TEU และ USD46/FEU

(Sep.& Oct.): USD34/TEU และ USD68/FEU

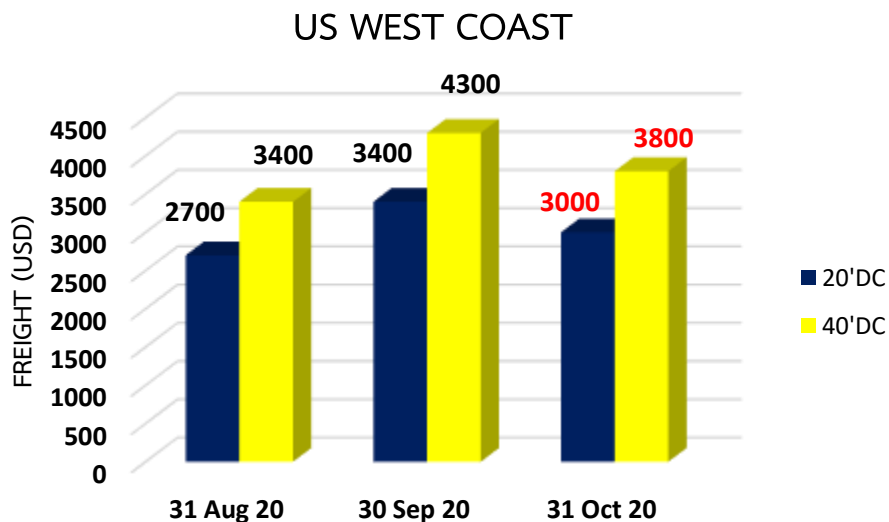
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2563



Subject to

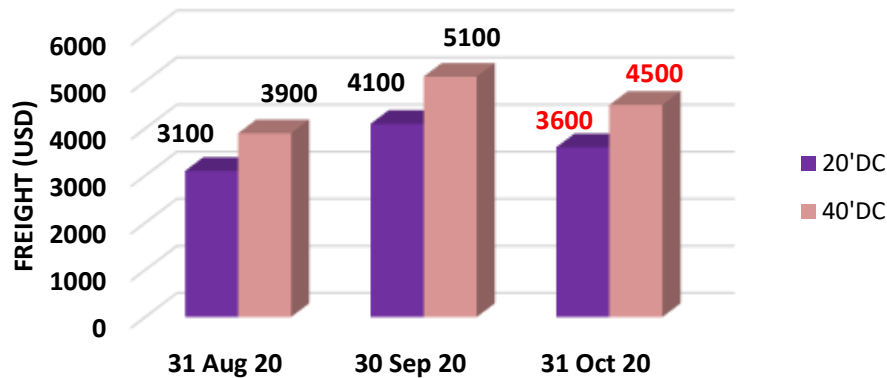
- ENS: USD30/BL
- ISOCC (Aug.-Oct.): USD53/TEU และ USD106/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2563



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast** เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2563

### US EAST COAST



Subject to Panama Low Water Surcharge: USD 30/Container

#### ➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

##### สายเรือ CMA CGM

- ประกาศแจ้งการปรับการเรียกเก็บค่า General Rate Restoration (GRR) จากเอเชีย ไปยังเส้นทางต่างๆ ดังนี้

From Asia to...	GRR	Effective
West Africa	USD 300/TEU, USD 600/FEU	1-Nov-2020
Durban, South Africa	USD 400/TEU	
Kenya & Tanzania	USD 300/TEU	

- ประกาศแจ้งเรียกเก็บค่า Port Congestion Surcharge (PCS) สำหรับสินค้าจากเส้นทางเอเชีย ไปยัง Southampton ในประเทศอังกฤษ โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 150/TEU มีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2563

##### สายเรือ Maersk

- ประกาศแจ้งให้ทราบว่าสายเรือเปิดให้บริการไปยังเส้นทางประเทศติมอร์ เลสเต (ท่าเรือ Dili) โดยมีบริการเป็น Weekly Service ผ่านท่าเรือ Surabaya ของประเทศอินโดนีเซีย เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563

##### สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง East Asia ไปยังเส้นทาง East Coast South America ดังตาราง

Routing	General Rate Increase (GRI)	
	Effective 15-Oct-2020	Effective 1-Nov-2020
To East Coast South America	USD 300/Container	USD 600/Container

- ประกาศแจ้งเรื่องการสิ้นสุดระยะเวลาผ่อนผันของ UK Brexit ไปสู่การทำ EU Security Filing ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 จะครบกำหนดสิ้นสุดระยะเวลาผ่อนผันของ Brexit Transition Period ทำให้สหราชอาณาจักร (ยกเว้น ไอร์แลนด์เหนือ) จะต้องออกจาก EU's Safety & Security Zone ดังนั้น สหราชอาณาจักรจะได้รับการปฏิบัติเช่นเดียวกับ Third Country ในการทำ Security Filing ภายใต้กฎ 24 Hour Rule โดยต้องมีการแจ้งข้อมูล Entry Summary Declaration (ENS) ล่วงหน้าก่อนที่จะมีสินค้าผ่านเข้าไปยังสหภาพยุโรป ซึ่งหมายรวมถึงสินค้าที่เป็น Foreign cargo Remaining On Board (FROB Cargo) ทั้งนี้ กรมศุลกากรของสหราชอาณาจักร กำหนดให้มีการแจ้ง

ENS สำหรับสินค้าที่มาจากเส้นทางทั่วโลก 24 ชั่วโมงก่อนการโหลด ในขณะที่สินค้าที่มาจากสหภาพยุโรป กำหนดให้ทำ ENS Filing ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2564 สำหรับผู้ส่งออกที่หากมีข้อสงสัยเพิ่มเติม สามารถสอบถามข้อมูลโดยตรงไปยังสายเรือ

### **Ocean freight rollovers causing supply chaos for shippers**

With container vessels full from Asia to the US and Europe, cargo owners and forwarders are struggling to secure slots and wrestling with disruptions and delays – worsened by poor communication by lines. With container vessels still full from Asia to the US and Europe, shippers and forwarders are not only struggling to secure slots, they are also wrestling with supply chain disruptions caused by cargo rollovers.

Jordi Espin, Maritime Transport Council policy manager at the European Shippers' Council, told *Lloyd's Loading List* the failure of container lines to notify shippers when cargo is delayed due to rollovers is continuing to cause chaos in ocean shipping supply chains. "It is imperative that cargo owners know where the cargo is at all times," he said. "Cargo should have its own rights, the same way passengers currently have. It is inconceivable that customers lack information just because transport flows are rescheduled. "This really affects transit time visibility and, therefore, the transparency of the whole maritime transport flow. The current opacity which exists in the maritime supply chain information flow needs to be erased. "Shipping lines have to shift to developing customer-oriented services instead of acting only as volume movers."

As reported last week in *Lloyd's Loading List*, in most leading Asian container shipping hubs, between a fifth and a third of transshipment cargo is currently subject to rollovers, adding to the supply chain disruption experienced by shippers due to capacity and equipment shortages. Brian Wu, chairman of the Hong Kong Association of Freight Forwarding, said carriers had severely overbooked services around China's Golden Week holidays at the start of October resulting in additional rollovers at Singapore, Malaysia and other hubs. "This is one of the practices that shipping lines apply during overbooked situations," he added. "To protect the overbooked container, they reschedule vessel sailings as needed instead of off-loading the container at the port of loading."

According to Wu, when cargo is rolled at transshipment hubs, delays are usually less than seven days. However, rollovers at origin ports typically cause delays of over a week and, when cargo is rolled and the next sailing at an origin port by the carrier is blanked, delays can quickly escalate to over 14 days.

#### Price is the determining factor

Wu said price is usually the determining factor in which cargo is rolled. "The shipping lines tend to look into their contract agreements with respective forwarding agents so they can optimise their revenue on slots," he said. "High revenue contracts can generally obtain – and keep – more space." The disruption caused by rollovers is being exacerbated this year by exceptional demand levels. Normally, the peak shipping season when retailers stock up for the holiday season would be coming to a close towards the end of October. However, so far in 2020, there is little sign of a seasonal lull.

Jeremy Nixon, CEO of Ocean Network Express (ONE), said last week that all ships and containers are currently sailing full, a view supported by Brian Bourke, Chief Growth Officer at SEKO Logistics. He told *Lloyd's Loading List* that current lead times to secure a slot on a vessel to the US from China were around two weeks, and shippers should book space as early as possible.

#### Book early

"That's what we're recommending to all our importers: make your bookings in advance," he said. "You may not know that you're going to need 10 containers or three containers, but book it early, because global trade is really hot right now. Lead times are extending to around four to six weeks from booking a slot

to receipt of cargo.” Wu said container demand was expected to remain strong over the coming weeks. “Container demand normally softens after the Golden Week holiday, which is usually the start of the slack season,” he said.

“However, due to COVID-19, demand is different this year. For slots to the US, in many cases customers have to pay \$1,000 on top of standard spot rates to protect their space.” As reported in *Lloyd’s Loading List*, there has been little sign of spot freight rates on the major East-West trades softening significantly this month. On the Asia-North America headhaul trade, US forwarder Flexport expects carriers to implement General Rate Increases on 1 November. The forwarder also reports that carrier capacity and equipment shortages are at “all-time difficult levels” with “capacity constraints to continue through the rest of Q4”. It recommends advanced booking notice of 14 days prior to the Cargo Ready Date.

On the Asia-Europe westbound trade, General Rate Increases on 1 and 15 October were partially implemented by carriers and demand has recovered quickly post-Golden Week, it noted. Flexport expects the market to be very strong through November, with equipment shortages ongoing.

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

### **Carriers warn of impending changes to UK-EU security requirements**

Hapag-Lloyd highlights that to comply with new filing provisions after Britain becomes a ‘third country’ will require complete and correct shipping instructions in many instances submitted earlier than currently. Freight carriers including container shipping giant Hapag-Lloyd are warning customers to prepare for the implications of impending changes to UK-EU security requirements, including longer times needed to process documentation on short sea shipping services.

Hapag-Lloyd this week highlighted to customers that the UK’s transition period from the EU will expire on 31 December, meaning that Great Britain – but not Northern Ireland – will leave the EU’s Safety and Security Zone. And it noted that “even if the EU and Great Britain still settle on a free trade agreement, it would require a waiver from the EU in order to continue treating the UK concerning security declarations as today”.

The carrier continued: “Therefore, we deem it important to remind you about the security filing requirements in a short sea environment, which will come into effect when the UK will be treated like any third country for security filing purposes.” It noted that EU export cargo that will be loaded on a service currently not affected by any 24-hour rule “can become filing-relevant depending on the vessel rotation”. For example, in a vessel rotation of Rotterdam – London Gateway – Hamburg – Antwerp – Le Havre – Caucedo, it highlighted that all cargo loaded at London Gateway as well as cargo loaded at prior EU ports – e.g. Rotterdam – and remaining on board the vessel while calling at London Gateway, requires to have an Entry Summary Declaration (ENS) filed for it in advance of entry into the EU.

Hapag-Lloyd stressed that this requirement was “not limited to cargo discharged in an EU port later on, but also includes FROB cargo (Foreign cargo Remaining On Board) transiting the EU and destined for subsequent non-EU ports” – such as Caucedo, in the example cited. “To comply with these filing provisions as Hapag-Lloyd, we will not only require complete and correct shipping instructions, but also in many instances need same to be submitted earlier than as per current practice,” the carrier said.

It said the current position suggests that at the expiry of the transition period, the UK will be treated as any other third country for filing purposes and therefore, in the absence of this position changing, longer UK documentation cut off times need to be applied on all services currently not affected by the 24-hour rule and sailing from the UK on or after 31 December. “Furthermore, please note that UK Customs will



continue to expect ENS for cargo on vessels arriving from round the world countries 24 hours prior to loading,” the line noted. “Cargo on vessels arriving from EU ports will only need an ENS filing as of 1 July 2021.”

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

### As trade rebounds in Australia, war of words erupts over surcharges

Although trade with the Far East is booming, shipping line surcharges in Australia are “spiralling out of control” – and carriers blame port congestion. Last week, Alphaliner highlighted a significant increase in cargo demand in Australia, coinciding with the country’s peak season. “The rise is fuelled both by the Far East-Australia trade itself and by increased transshipment activity to and from other regions,” according to the analyst.

It said spot rates into Melbourne were the highest in a decade, having more than doubled since mid-March to US\$1,648, as per the Shanghai Containerised Freight Index (SCFI). Carriers have responded by adding tonnage, Alphaliner said, including *ad hoc* sweeper sailings and new loops representing 7,200 teu, or 7.9% of the trade’s weekly 91,000 teu capacity. And last month, many shipping lines introduced port congestion surcharges of up to US\$350 per teu, following the industrial unrest which resulted in extraordinary delays at Australian container terminals, particularly at Sydney’s Port Botany.

The Freight & Trade Alliance (F&TA) has called the surcharges “exorbitant” and questioned why they are still in place, given productivity at Port Botany has improved following the suspension of industrial action. “There is no doubt Botany is catching up,” said F&TA director Paul Zalai. “So it’s unclear why a congestion surcharge remains, it was a temporary measure.”

Furthermore, given many shipping lines had either blanked sailings, bypassed Sydney or, in some cases, stopped taking bookings altogether, he questioned “what costs the surcharges were actually covering”. The F&TA also wondered whether shipping lines were “double-dipping”, gaining penalty revenue from stevedores as well as their shipper customers. Mr Zalai said: “The lack of transparency poses many questions and frustrations, which is turning the spotlight away from the core industrial relations dispute to one of opportunistic shipping line practices that appear to be primarily focused on recovering costs to extend record profits.”

However, liner lobby group Shipping Australia claimed the port congestion “was bad, is bad and will continue to be bad in the near future,” and forecasted a further eight-to-ten weeks to clear the “huge backlog” of empty containers. It added: “Stevedores are working with shipping lines to help evacuate the empties back to Asia. However, this is adding a further delay to schedules.”

Moreover, it said, while there were only a few vessels waiting to enter the port, this didn’t mean the congestion situation had been resolved. “Ships do not have to be visibly lining up in a 40-ship queue off Botany Bay for there to be extreme congestion and delay,” it said, noting many ships had been forced to vary their sailing speed and adjust routes to save fuel costs. “Where ships are forced to skip Sydney and offload cargo in Brisbane or Melbourne instead, they face extra costs for at least two additional lifts plus possible over-stow lifts, terminal transfers and storage costs. These likely exceed A\$1,000 (US\$704) per container.”

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 16 October 2020	Current Index 23 October 2020
Comprehensive Index			1448.87	1469.03
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1084	1100
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1239	1261
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	3841	3865
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	4619	4625
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1055	1062
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1821	1919
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3406	3430
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1869	1947
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	3984	3955
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	230	231
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	238	237
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	158	170
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	119	133

.....