

## การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 20 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 86/TEU, USD 172/FEU	Effective till 31-May-2020
Thailand - Qingdao	300	450		
Thailand - Hong Kong	100	200		
Thailand - Japan (Main Port)	300	400		
Thailand - Klang	300	500	Subject to ISOCC USD 57/TEU, USD 114/FEU	
Thailand - Jakarta	400	600		
Thailand - Hochiminh	250	350		
Thailand – Manila	300	450		
(North & South)	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	500	750	Subject to ISOCC USD 101/TEU, USD 202/FEU	
	Subject to War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU			
Thailand - South Korea (Busan)	100	200	USD 100/TEU, USD 200/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	150	300		
Thailand - Melbourne	315-465	630-880	FAF: USD 60/TEU, USD 120/FEU	
Thailand – Durban / Cape Town	850	1600	Subject to ISOCC USD 187/TEU, USD 374/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	750	1,400	ISOCC: USD177/TEU, USD354/FEU	
	Subject to ENS USD30/BL			
Thailand - US West Coast	1,400	1,700	-	
Thailand - US East Coast	2,000	2,400		
	Subject to Panama Low Water USD 15/TEU, USD 30/FEU			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนพฤษภาคม 2563 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง เช่นเดียวกับการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge ที่ยังคงที่จนถึงสิ้นสุดไตรมาสที่ 2 เนื่องจากเป็นสัญญาซื้อขายน้ำมันล่วงหน้า 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 เส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 400 USD/FEU เส้นทาง Busan ค่าระวางอยู่ที่ 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU และเส้นทางแอฟริกาใต้ ค่าระวางยังคงที่อยู่ที่ 850 USD/TEU 1,600 USD/FEU

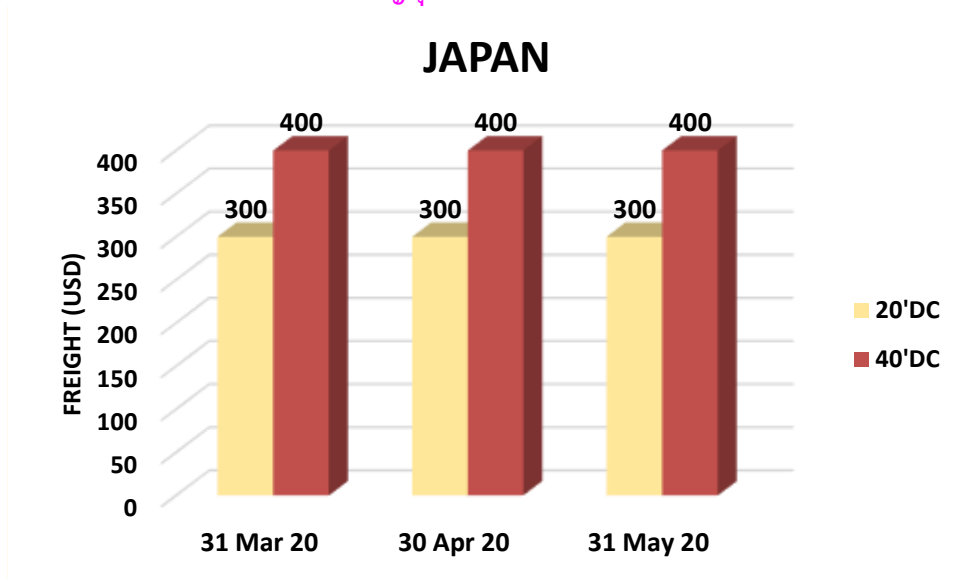
สำหรับเส้นทาง Europe ค่าระวางปรับลดลง 100 USD/TEU เนื่องจากมีความต้องการสินค้าจากประเทศไทย โดยค่าระวางอยู่ที่ 750 USD/TEU และ 1,400 USD/FEU ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 75 USD/TEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 315-465 USD/TEU และ 630-880 USD/FEU และมีการปรับลดการเรียกเก็บค่า FAF โดยเรียกเก็บในอัตรา 60 USD/TEU

สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนพฤษภาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast ตู้สินค้าคงที่อยู่ที่ 1,400 USD/TEU ในขณะที่ตู้ 40' ปรับลดลง 100 USD/FEU โดยเรียกเก็บในอัตรา 1,700 USD/FEU ในขณะที่ฝั่ง East Coast ค่าระวางปรับลดลง 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,000 USD/TEU และ 2,400 USD/FEU โดยมีการเรียกเก็บค่า Panama Low Water (PLW) ในอัตรา 15 USD/TEU สำหรับ Service ที่วิ่งผ่านคลองปานามา

**CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)**

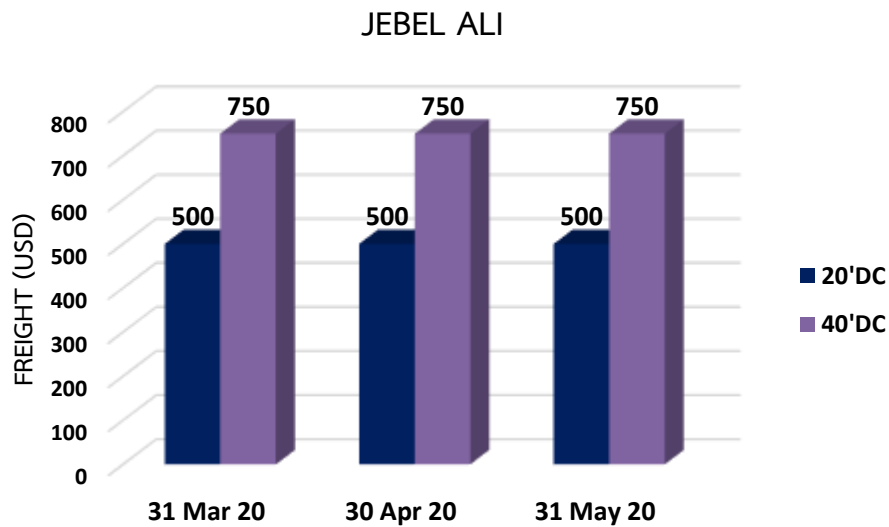
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20’	USD/40’		
Thailand-Hong Kong	800	1,200	USD 129/TEU, USD 257/FEU	Effective till 31-May-2020
Thailand-Shanghai	800-900	900-1,000		
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	USD 65/TEU, USD 130/FEU	
Thailand-EU (Main Ports)	1,400	1800	USD 185/TEU, USD 370/FEU	
(DEHAM, NLRTM, FRLEH)				
สินค้าประเภททุเรียน				
Thailand-Hong Kong	N/A	1,800	(all-in)	Effective week by week

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



Subject to Low Sulphur Surcharge: USD86/TEU และ USD172/FEU

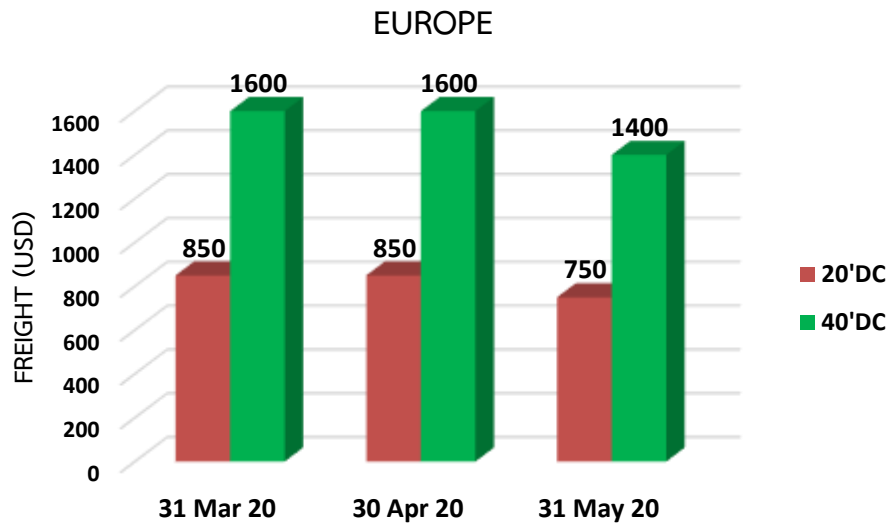
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2563



Subject to

- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU
- Low Sulphur Surcharge: USD101/TEU และ USD202/FEU

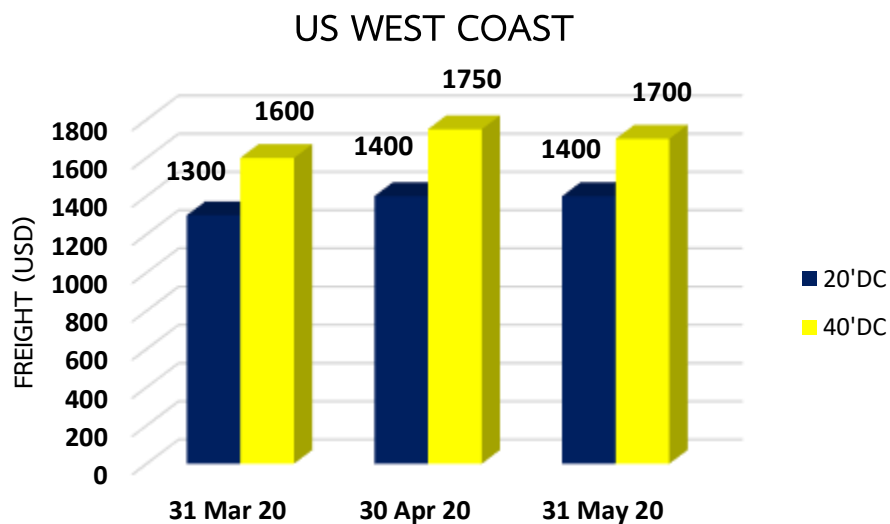
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2563



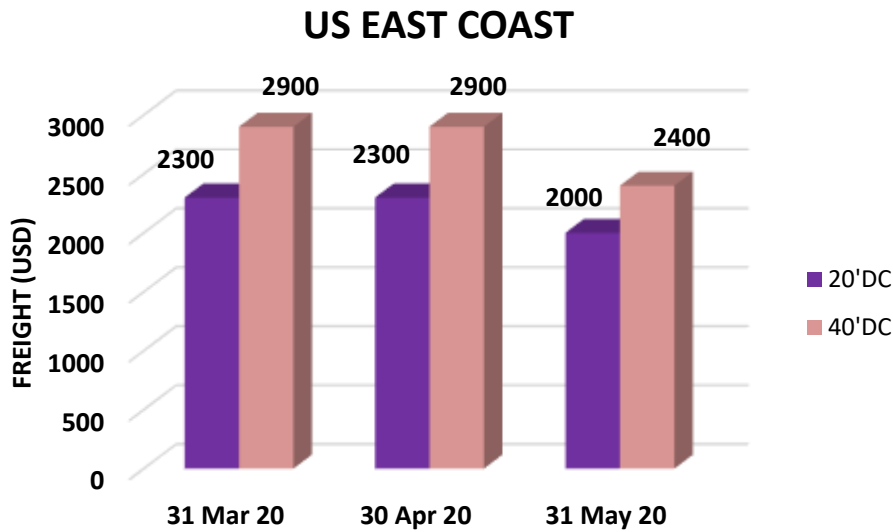
Subject to

- ENS: USD30/BL
- ISOCC: USD177/TEU และ USD354/FEU

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



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



Subject to Panama Low Water Surcharge: USD15/TEU

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศเรียกเก็บค่า Change of Destination Fee (COD) หรือค่าเปลี่ยนแปลงสถานที่ปลายทาง สำหรับสินค้าในเส้นทางตะวันออกกลาง และ Arabian Gulf โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 300/ตู้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2563
- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Local Charges ในประเทศไทย สำหรับการรับ B/L หรือ D/O ลำช้า โดยเรียกเก็บเป็นค่า Late Pick-up Fee ในอัตรา 2,000 บาท/BL หรือ DO / สัปดาห์ หากมารับ B/L ลำช้ากว่า 7 วันหลังเรือออก หรือมารับ D/O ลำช้ากว่า 7 วันหลังเรือเข้า

สายเรือ Maersk

- ประกาศปรับเปลี่ยนการให้ Free time สำหรับสินค้าประเภทตู้ Reefer นำเข้าไปยังท่าเรือ Durban ในแอฟริกาใต้ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการใช้ปลั๊กสำหรับตู้ Reefer โดยตั้งแต่วันที่ 11 มิถุนายน - 30 กันยายน 2563 กำหนดลด Reefer Import Storage Free Time เหลือ 2 วัน และตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563 จะปรับให้กลับไปเป็น 3 วัน

สายเรือ Zim Line

- ประกาศคงราคา New Bunker Factor (NBF) จนกระทั่งสิ้นเดือนมิถุนายน และจะมีการทบทวนอีกครั้งในเดือนมิถุนายนสำหรับประกาศบังคับใช้ในเดือนกรกฎาคมต่อไป

**Transpacific East Bound**

<b>Asia to USEC, USGULF, RIPI, Halifax, RIPI via Halifax, Puerto Rico</b>	
NBF:	\$521/\$579/\$734/\$869 per 20'DV/40'DV-HC/45'HC/40'HREF
GPO:	\$7/\$8/\$10/\$12 per 20'DV/40'DV-HC/45'HC/40'HREF
<b>Asia to USWC, IPI, Vancouver, Prince Rupert, IPI via Vancouver or Prince Rupert</b>	
NBF:	\$305/\$339/\$429/\$508 per 20'DV/40'DV-HC/45'HC/40'HREF
GPO:	\$7/\$8/\$10/\$12 per 20'DV/40'DV-HC/45'HC/40'HREF
<b>Asia to Caribbean</b>	
NBF:	\$521/\$579/\$734/\$869 per 20'DV/40'DV-HC/45'HC/40'HREF
<b>Asia to Panama</b>	
NBF:	\$305/\$339/\$429/\$508 per 20'DV/40'DV-HC/45'HC/40'HREF

## Transpacific West Bound

<b>USEC, USGULF, RIPI, Halifax, RIPI via Halifax, Puerto Rico to Asia</b>
NBF: \$53/\$59/\$74/\$88 per 20'DV/40'DV-HC/45'HC/40'HREF
<b>USWC, IPI, Vancouver, Prince Rupert, IPI via Vancouver or Prince Rupert to Asia</b>
NBF: \$31/\$35/\$44/\$52 per 20'DV/40'DV-HC/45'HC/40'HREF
<b>Caribbean to Asia</b>
NBF: \$53/\$59/\$74/\$88 per 20'DV/40'DV-HC/45'HC/40'HREF

### US accelerates import sourcing shift away from China

The drop in US imports from China that has been under way for the past two years accelerated in the first four months of 2020 as the US-China trade war and the coronavirus disease 2019 (COVID-19) took a toll on trade between the two countries.

The main beneficiary of China's loss of market share of US imports from Asia has been Vietnam. Although there has been a migration in sourcing to countries throughout Southeast Asia the past two years, the market shares of Thailand, Indonesia, Malaysia, Singapore, Cambodia, and the Philippines did not increase at the same pace as Vietnam's.

China's market share in the first four months of 2020 was 55.7 percent, a decline of 7.8 percentage points from 63.5 percent in the same period last year. Vietnam, which increased its share by 3.5 percentage points, gained by far the most share of US imports from Asia. South Korea was second with a gain of 0.09 percentage point. China's share for the full-year 2019 declined to 63.8 percent, from 69.1 percent in 2018, according to *PIERS*, a *JOC.com* sister company within IHS Markit.

The US-China trade war produced four tranches of Trump administration tariffs from the second half of 2018 through 2019. With the COVID-19 outbreak in China early this year, many factories remained closed throughout February and into March, further reducing US imports from China. COVID-19 did not produce the same level of supply destruction in Southeast Asia.

#### Sourcing shift for electronics, footwear

The production of some products such as electronics and footwear has been migrating to Vietnam in recent years as that country has been a leader in the region in developing port and inland transportation infrastructure, and in workforce training. Carriers have responded by adding trans-Pacific services to Vietnam's ports. Vietnam's share of US imports from Asia was 12.4 percent through April, up from 8.9 percent in the year-ago period.

Other Southeast Asian nations are expanding their manufacturing base, but at a slower pace. In the first four months of 2020, Thailand's share of US imports from Asia increased 0.08 percentage point to 5 percent. Indonesia's share increased 0.05 percentage point to 3.2 percent, Malaysia's share was up 0.08 percentage point to 3 percent, Singapore increased 0.02 percentage point to 0.9 percent, and Cambodia 0.03 percentage point to 0.9 percent. The Philippines' share remained flat at 0.9 percent.

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

### Container shipping well-positioned to ride out pandemic

Alliance system enables simpler, 'agile' capacity adjustments while historically-low order book for ships 'is geared towards a low growth scenario,' says Maersk CEO. Container shipping is far better positioned to ride out the coronavirus pandemic than it has been when confronted with previous crises, according to Soren Skou,



CEO of AP Moller-Maersk. Speaking to analysts yesterday after reporting a profit bump in Q1 that was buoyed by resilient spot rates despite declining demand, the head of the world's largest box shipping line outlined a range of structural changes to the market that would help provide stability in the months ahead. "I would say there are a number of competitive dynamics which are different than what we have seen, certainly [during] the global financial crisis [in 2008-09] but also during 2011 and in 2015 when the industry on the carrier side had quite brutal price wars," he said.

For example, Skou said the alliance system consisting of three major east-west alliances – the Ocean Alliance, 2M, THE Alliance – enabled simpler, "agile" capacity adjustments. "In our case, for example, we operate between North Europe and Asia to the Mediterranean 13 /14 strings per week and it's obviously a lot easier to take one out as opposed to if you are a small VSA (Vessel Sharing Agreement) who operates one or two strings," he said. When changes to services are made they are now less disruptive to the overall network, while "taking decisions to adjust capacity is very easy, simple and quickly done". Skou also said the historically low order book for container ships "is geared towards a low growth scenario" and would be beneficial for the sector as it rides out the current crisis. "This was not the case in 2008/9 when all the order book was massive and a lot of the carriers had big blocks of capacity coming to them that they had to fill," he said.

#### Lines take back pricing control

He also said freight rate indexes meant capacity and pricing decisions were less reliant on customer feedback and "more on our organization and so on when we are setting prices". Skou also does not expect a leading carrier to break ranks and drop prices in pursuit of market share. "I can say for Maersk at least that we are not pursuing market share," he said. "We are planning to grow slightly below the market and we will do what we can to protect profitability," he said. "It seems to me many other carriers are doing the same and one of the reasons could be the generally quite weak balance sheets in the sector." However, while carriers might have better insight into current freight rates and more control over supply, they still have trouble reading the intentions of customers.

Skou said one of the reasons A.P. Moller-Maersk had suspended guidance for 2020 was due to the difficulty of forecasting how the end of lockdowns would impact shipping demand late in the second quarter and into Q3, not least because there is currently little transparency into likely BCO behaviour. "In terms of customer inventories and what our customers will do, the visibility is very low and one of the reasons for why we are not guiding for the whole year is that it's not clear to us or our customers how their inventories will develop," said Skou. "A lot of the stuff that has been shipped and not stored will not be able to be sold later in the year if it's clothing for the spring and summer. So it's difficult for us to estimate what will happen."

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

#### **Carriers push up Asia-Europe FAK rates as capacity tightens**

CMA CGM has announced a \$300 increase in FAK rates from Asia to North Europe and the Mediterranean, to \$2,000 per 40ft, from 1 June. Other carriers are rolling out similar hikes as space on the trade gets tighter, following aggressive blanking programmes by all three alliances.

According to eeSea data, carriers have so far announced the withdrawal of 28% of scheduled headhaul sailings this month, representing 37 of 130 advertised voyages. "Most ships are running full," a Chinese forwarder told *The Loadstar* today, adding that there had been some rollovers. Another source reported that Maersk, MSC and Evergreen had all increased their short-term rates for the second half of May – Maersk's Shanghai-Felixstowe 40ft price up from \$1,220 to \$1,350 in the past few days.



Meanwhile, reflecting the supply squeeze, today's Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) recorded an 11.7% jump in spot rates for North Europe, to \$831 per teu. And for Mediterranean ports, it edged up 2.6%, to \$875 per teu. "Carriers remain extremely disciplined, despite the overall decline in cargo," said Martin Holst-Mikkelsen, head of ocean freight EMEA at Flexport. He told *The Loadstar*: "Most services are close to fully utilised in the week ahead, and this is driven in large part by the large blanking schedule. We will have to see if the market supports the higher rates, and how the carriers behave."

Indeed, *The Loadstar* heard rumours this week that one of the alliances could be looking to 'unblank' a cancelled sailing before the end of the month to take advantage of the tight market conditions. However, Mr Holst-Mikkelsen cautioned that, while there was some recovery in Asia-Europe volumes, he was not certain how sustainable it was.

On the transpacific, in contrast to the European market, the SCFI recorded spot rate declines. For the US west coast, rates fell 2.5% on the week, taking the index to \$1,686 per 40ft, while for east coast ports, the decline was more significant, down 6.4% to \$2,542 per 40ft. As Europe slowly begins to reopen, the coronavirus is still raging in the US, having claimed over 86,000 lives, and a further three million workers applied for unemployment benefits this week, taking the total to a staggering 36 million that have lost their jobs in the past eight weeks.

Despite some US states trying to reopen their economy by easing lockdowns, consumers are reluctant to spend without widespread testing or a vaccine for Covid-19. According to eeSea data, so far transpacific ocean carriers have cancelled 48 of 252 scheduled headhaul Asia-US sailings this month, representing 19% of capacity, and are planning to take out 17% next month. And if demand in the US remains very weak, carriers may have to consider withdrawing more capacity, as they have done on European routes, to protect freight rates.

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 8 May 2020	Current Index 15 May 2020
Comprehensive Index			855.07	854.08
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	744	831
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	853	875
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1730	1686
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2717	2542
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	640	656
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	950	935
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2727	2757
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	762	739
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1180	998
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	234	228
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	243	244
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	178	173
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	120	120

.....