

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 25 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<br>USD 86/TEU, USD 172/FEU  | Effective till<br>30-Jun-2020 |
| Thailand - Qingdao                   | 300  | 450       |  |                               |
| Thailand - Hong Kong                 | 100  | 200       |  |                               |
| Thailand - Japan (Main Port)         | 300  | 400       |  |                               |
| Thailand - Klang                     | 300  | 500       | Subject to ISOCC<br>USD 57/TEU, USD 114/FEU  |                               |
| Thailand - Jakarta                   | 400  | 600       |  |                               |
| Thailand - Hochiminh                 | 250  | 350       |  |                               |
| Thailand - Manila<br>(North & South) | 300  | 450       |  |                               |
| Thailand - Jebel Ali                 | 500  | 750       | Subject to ISOCC<br>USD 101/TEU, USD 202/FEU |                               |
|                                      | Subject to War Risk Surcharge:<br>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                 | 450-600  | 900-1,150 | FAF: USD 25/TEU, USD 50/FEU                  |                               |
| Thailand - Durban / Cape Town        | 850  | 1600      | Subject to ISOCC<br>USD 187/TEU, USD 374/FEU |                               |
|                                      | Subject to SCMC USD 30/BL                                |           |  |                               |
| Thailand - Europe (Main Port)        | 600  | 1,100     | ISOCC: USD177/TEU, USD354/FEU                |                               |
|                                      | Subject to ENS USD30/BL                                  |           |  |                               |
| Thailand - US West Coast             | 2,300  | 2,900     | -  |                               |
| Thailand - US East Coast             | 2,600  | 3,300     |  |                               |
|                                      | Subject to Panama Low Water<br>USD 30/Container          |           |  |                               |

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมิถุนายน 2563 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียคิงที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง 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

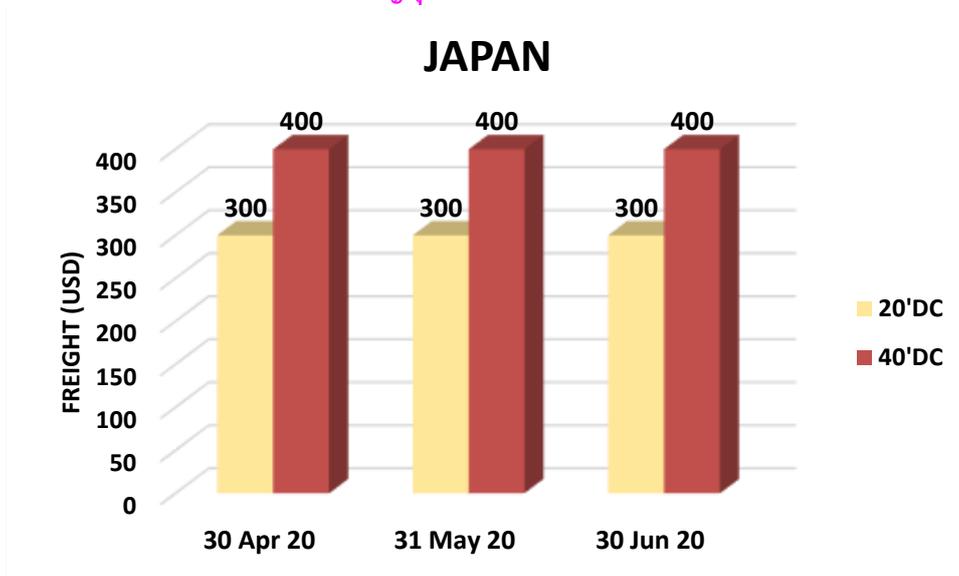
สำหรับเส้นทาง Europe ค่าระวางปรับลดลง 150 USD/TEU และ 300 USD/FEU เนื่องจากมีความต้องการสินค้าจากประเทศไทย โดยค่าระวางอยู่ที่ 600 USD/TEU และ 1,100 USD/FEU ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 135 USD/TEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 450-600 USD/TEU และ 900-1,150 USD/FEU และมีการปรับลดการเรียกเก็บค่า FAF โดยเรียกเก็บในอัตรา 25 USD/TEU

สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมิถุนายน ค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับเพิ่มขึ้น 600 USD/TEU และ 800 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 2,300 USD/TEU และ 2,900 USD/FEU ในขณะที่ฝั่ง East Coast ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 400 USD/TEU และ 600 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 2,600 USD/TEU และ 3,300 USD/FEU โดยมีการเรียกเก็บค่า Panama Low Water (PLW) ในอัตรา 30 USD/ตู้ สำหรับ Service ที่วิ่งผ่านคลองปานามา ซึ่งสถานการณ์ปัจจุบัน Space เรือค่อนข้างแน่น แนะนำต้องทำการจองระวางล่วงหน้า

**CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)**

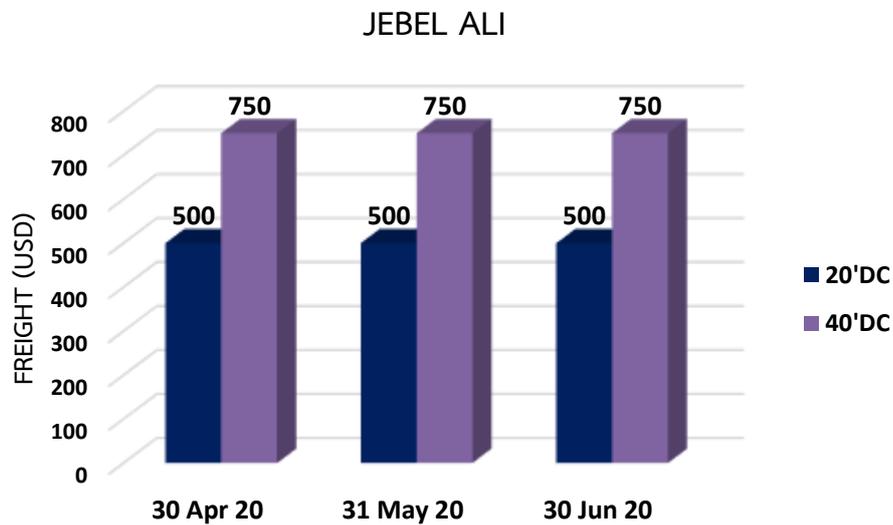
| ROUTE  | SIZE    |         | Bunker Surcharge /<br>Low Sulphur Surcharge | Remark                     |
|--|---------|---------|---|----------------------------|
|  | USD/20' | USD/40' |   |                            |
| Thailand-Hong Kong                                   | 800     | 900     | USD 129/TEU, USD 257/FEU                    | Effective till 30-Jun-2020 |
| Thailand-Shanghai                                    | 800     | 900     |   |                            |
| Thailand-Japan<br>(Tokyo, Yokohama)                  | 900     | 1,200   | USD 65/TEU, USD 130/FEU                     |                            |
| Thailand-EU (Main<br>Ports) (DEHAM,<br>NLRTM, FRLEH) | 1,400   | 1800    | USD 58/TEU, USD 116/FEU                     |                            |
| <b>สินค้าประเภททุเรียน</b>                           |         |         |   |                            |
| Thailand-Hong Kong/<br>Shanghai                      | N/A     | 1,500   | (all-in)                                    | Effective week by week     |

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2563



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

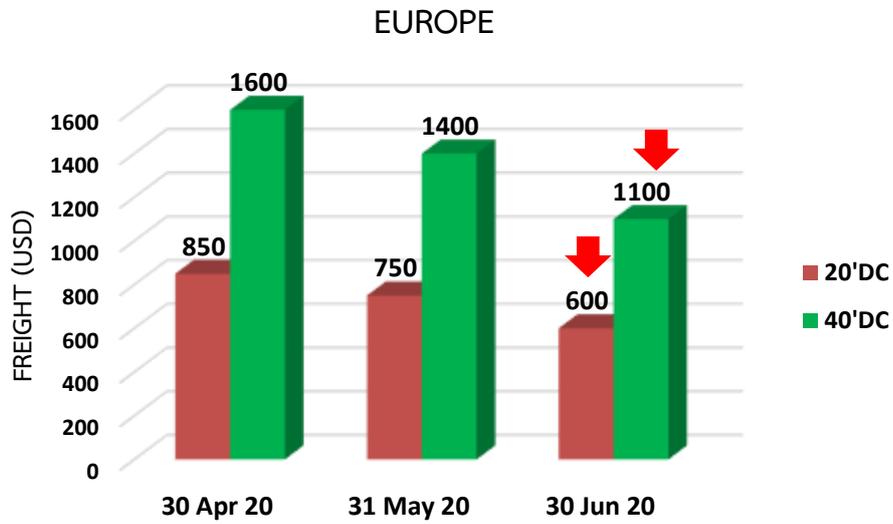
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2563



Subject to

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

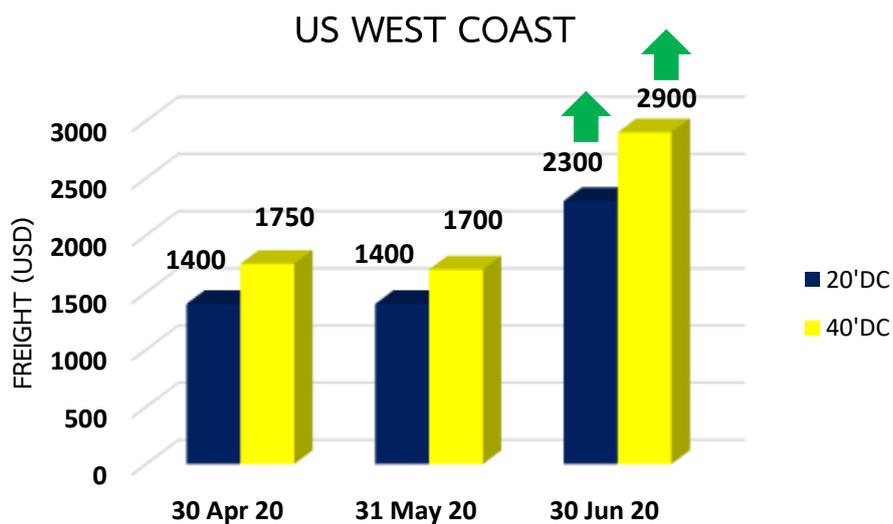
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2563



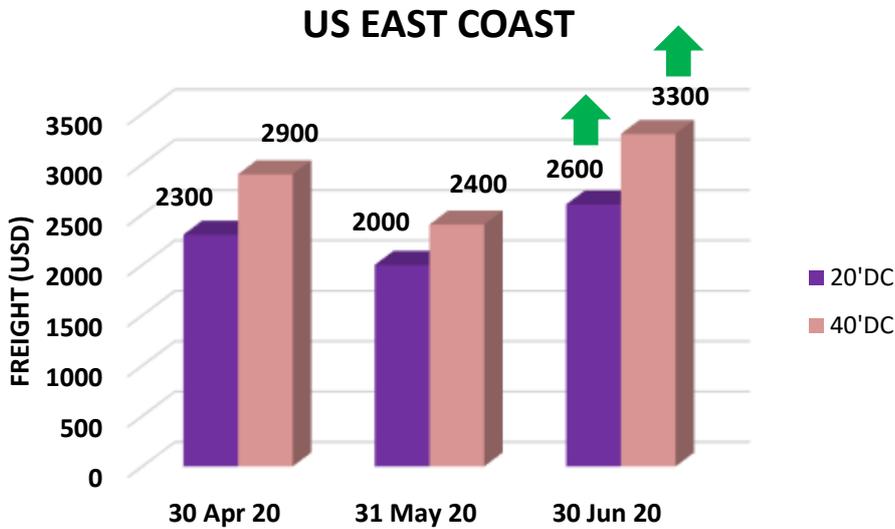
Subject to

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

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2563



**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2563**



Subject to Panama Low Water Surcharge: USD 30/Container

➤ **รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ**

**สายเรือ CMA CGM / ANL / APL / CNC**

- ประกาศแจ้งการเรียกเก็บค่า Administrative and Support Services Fee ในอัตรา USD 10/Invoice ในกรณีที่ลูกค้าขอให้ส่ง Invoice ฉบับจริงไปยังออฟฟิศของลูกค้า เพื่อส่งเสริมการใช้ระบบดิจิทัล และลดการใช้กระดาษ โดยเริ่มมีผลตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2563

**สายเรือ Hapag Lloyd**

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Heavy Lift Charge (HLC) โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2563 ดังนี้
  - สำหรับสินค้าที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 18 – 22.9 ตัน (Payload) เรียกเก็บในอัตรา USD 200/20' หรือ EUR 180/20'
  - สำหรับสินค้าที่มีน้ำหนักมากกว่า 23 ตัน (Payload) เรียกเก็บในอัตรา USD 350/20' หรือ EUR 315/20' (ราคาเดิม)

**ผู้ส่งออกเอเชียเจอ “เบียดเงิน” พุง เสี่ยงขาดเงินหมุน-ล้มละลาย**

การระบาดของไวรัสโควิด-19 เป็นปัจจัยส่งผลให้ภาคธุรกิจหยุดชะงักลงทั่วโลก โดยเฉพาะผู้ส่งออกที่นอกจากจะเผชิญกับความยากลำบากในการขนส่งสินค้าแล้ว เวลานี้ยังต้องเจอกับปัญหาการชำระเงินค่าสินค้าที่ล่าช้าอีกด้วย ปัญหาดังกล่าวสร้างแรงกดดันอย่างหนักต่อสภาพคล่องธุรกิจและอาจส่งผลให้ผู้ส่งออกหลายแห่งต้องล้มละลาย ข้อมูลจากองค์การการค้าโลก (ดับเบิลยูทีโอ) ระบุว่า การชำระเงินการค้าระหว่างประเทศส่วนใหญ่เป็นลักษณะ “เครดิตการค้า” ระยะเวลาราว 30-120 วัน ซึ่งวิธีการดังกล่าวผู้ส่งออกสินค้าจะต้องเป็นผู้รับความเสี่ยงจากการได้รับชำระเงินล่าช้า หรืออาจไม่ได้รับชำระเลย

ทั้งนี้ สถานการณ์ระบาดของไวรัสได้สร้างผลกระทบต่อผู้นำเข้าสินค้าที่ไม่สามารถขายหรือกระจายสินค้าออกไปได้ จนส่งผลต่อความสามารถในการชำระเงิน รวมทั้งผู้นำเข้าบางแห่งก็ฉวยโอกาสกล่าวอ้างโควิด-19 ในการจ่ายเงินล่าช้า “เขาที่ไข่มอร์นิ่ง โพสต์” รายงานอ้างอิงผลงานศึกษาของ “แอทเรเดียส” (Atradius) บริษัทผู้ให้บริการประกันสินเชื่อการค้าระหว่างประเทศ เปิดเผยผลสำรวจบริษัทส่งออกกว่า 1,400 แห่ง ใน 6 ประเทศเอเชีย ได้แก่ จีน, อินเดีย, อินโดนีเซีย, ใต้หวัน, ฮองกง และสิงคโปร์ พบว่าบริษัทเหล่านี้เผชิญกับปัญหาที่ได้รับชำระเงินล่าช้ากว่ากำหนดมากขึ้น โดยพบว่าขณะนี้มีใบแจ้งหนี้ (อินวอยซ์) มูลค่ากว่า 52% เลยกำหนดชำระเงินไปแล้ว ซึ่งตัวเลขนี้เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันปี 2019 ซึ่งอยู่ที่ 29.8% เท่านั้น

ประเทศผู้ส่งออกที่เผชิญกับการถูกเบียดเงินมากที่สุดคือ “อินเดีย” โดยเจอปัญหาการชำระเงินล่าช้ากว่ากำหนดเพิ่มขึ้น 69% ขณะที่ใต้หวัน, อินโดนีเซีย, ฮองกง, จีน และสิงคโปร์ เผชิญกับความเสี่ยงการเบียดเงินเพิ่มขึ้น 67%, 47%, 37% และ 29%

ตามลำดับ นอกจากนี้ รายงานวิจัยดังกล่าวยังชี้ว่า บริษัทที่ถูกเปี้ยวเงินกว่า 70% เป็นธุรกิจผู้ส่งออกขนาดกลางและเล็ก (เอสเอ็มอี) ที่มีอำนาจการต่อรองที่ต่ำ อีกทั้งยังมีเงินทุนหมุนเวียนไม่มากนักซึ่งเสี่ยงเป็นอย่างมากที่จะล้มละลาย หากไม่สามารถเก็บเงินเพื่อบริหารสภาพคล่องได้

“วินเซนต์ กู” ผู้จัดการใหญ่ของ “แอมเทรเดียม” สาขาฮ่องกงเปิดเผยว่า ผลกระทบจากการเปี้ยวเงินที่เกิดขึ้นจะส่งผลให้บริษัทผู้ส่งออกเอสเอ็มอีของเอเชียจำนวนมากเสี่ยงต้องล้มละลาย โดยผู้ส่งออกเหล่านี้เผชิญกับความลำบากมาตั้งแต่ช่วงก่อนการระบาดของไวรัสโควิด-19 อยู่แล้วจากสงครามการค้าระหว่างจีนและสหรัฐ ซึ่งทำให้อุดการการค้าระหว่างประเทศเมื่อปี 2019 ติดลบ 2% และสถานการณ์โรคระบาดยิ่งสร้างแรงกดดันต่อธุรกิจส่งออกมากขึ้น ในกรณีดังกล่าวทาง สมาคมการค้าสากล (ไอซีซี) คาดการณ์ว่า อุดการการค้าระหว่างประเทศของปี 2020 อาจติดลบถึง 30% เป็นตัวเลขที่บ่งชี้ว่าบริษัทผู้ส่งออกจะต้องเผชิญกับความยากลำบากอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ ธนาคารโลกยังคาดการณ์อีกว่าเศรษฐกิจโลกจะติดลบถึง 5.2% มากที่สุดนับตั้งแต่ช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 และภาวะเศรษฐกิจถดถอยจะยิ่งทำให้เกิดการเปี้ยวเงินเพิ่มขึ้น โดยจากภาวะนี้ “อันเดรียส เทซ” หัวหน้าฝ่ายการตลาดของแอมเทรเดียมกล่าวว่า การจ่ายเงินล่าช้าและการผัดขิ้นชำระเงินจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องไปจนถึงอย่างน้อยปี 2021 และการล้มละลายของธุรกิจส่งออกก็เพิ่มขึ้นเป็นเงาตามตัวเช่นกัน

อีกปัจจัยหนึ่งที่อาจซ้ำเติมผู้ส่งออก “เอสเอ็มอี” เอเชียก็คือ ปัญหาการเข้าถึงแหล่งเงินทุนจากสถาบันการเงิน โดย “เอลล์วูด รัสเซล” ผู้ร่วมก่อตั้ง “ไซมอนส์ แอนด์ ไซมอนส์” บริษัทที่ปรึกษากฎหมายระดับโลก ระบุว่า ผู้ส่งออกเหล่านี้ นอกจากจะเผชิญกับปัญหาถูกเปี้ยวค่าสินค้าแล้ว ยังถูกซ้ำเติมจากธนาคารที่ไม่ยอมปล่อยสินเชื่อการค้าต่างประเทศสำหรับเป็นเงินทุนหมุนเวียน เนื่องจากธนาคารมองว่าธุรกิจเหล่านี้ยังเผชิญกับความเสี่ยงสูง ซึ่งเป็นอีกปัจจัยที่ยิ่งซ้ำเติมความยากลำบากในการหมุนเงินของธุรกิจส่งออกเอสเอ็มอี และกดดันเกิดการล้มละลายมากขึ้น

Source: <https://www.prachachat.net/>

### **Ocean freight rates soar as tight capacity meets climbing demand**

China-US East Coast prices exceed \$3,000/FEU for the first time since July 2019, and China-US West Coast rates hit a 30-month high, although Asia-Europe prices dipped last week. Ocean freight rates on key transpacific lanes have risen strongly in the last week, as an increase in demand continues to meet restricted capacity. Digital rates specialist Freightos noted that China-US East Coast prices have exceeded \$3,000/FEU for the first time since July 2019, and China-US West Coast rates have reached a 30-month high, although figures from Drewry indicate that Asia-Europe prices dipped slightly last week.

Figures from Freightos indicate that China-US West Coast prices rose 14% since last week to \$2,464/FEU, 76% higher than rates in 2019 at this time. China-US East Coast prices climbed 10% since last week, reaching \$3,174/FEU, and are 22% above rates for this week last year. Freightos highlighted that “June is the first month that saw two successive GRIs implemented since January 2019, which is all the more striking for happening in such a low demand environment”. It said returning demand and limited capacity “have done what tariffs couldn’t for ocean pricing – China-US West Coast rates increased \$816/FEU so far this month, with the 50% June increase over the end of May setting an FBX record for monthly gains (compared to tariff-driven August 2018’s distant second at 38%).

### **Drewry’s latest assessment**

Drewry’s latest freight rate assessments on eight major East-West trades highlighted that spot rates on the transpacific routes have continued to escalate for the last four weeks. Rates on Shanghai-Los Angeles and Shanghai-New York “soared” last week by 24% and 18%, respectively – a change of \$506 and \$486 to reach \$2,650 and \$3,207 per 40ft box. Average Shanghai-Los Angeles rates are almost double their level of this time last year, up 91%. However, rates on Los Angeles-Shanghai remained stable at \$522 per feu.

Meanwhile, Drewry noted that rates from Shanghai to Rotterdam and Shanghai to Genoa dipped 7% and 1% to reach \$1,650 and \$1,789 for 40ft box respectively, although these figures are up 13% and 16% compared with last year. Conversely, rates on Rotterdam-New York “nudged up” by 7% or \$179 to reach

\$2,577 and rates on New York-Rotterdam gained 2% to \$518 per feu. Rates on Rotterdam to Shanghai spiked 10% or \$114 to reach \$1,221 per 40ft container – more than double their level of this time last year. The composite World Container index, assessed by Drewry, increased by 8.8% or \$151 to \$1,866 per 40ft container. Drewry said it expects rates to increase slightly in the coming week.

#### Easing restrictions

In its analysis of the current market picture, Freightos noted that “demand for freight continued to increase this week as some states began easing restrictions and some shoppers have begun returning to stores”. It said this “demand bump combined with already tight ocean capacity from cancelled sailings to keep ocean rates climbing”. It noted that “some carriers even restored a couple cancellations to add some capacity to the market”, but added: “Even with the now weeks-long climbing demand, many industry observers hesitate to call this the start of a sustained rebound, with indications that consumer spending will not come roaring back any time soon. This makes the spikes throughout June even more remarkable.”

Eytan Buchman, CMO of Freightos, noted that under normal circumstances, carriers introduce a General Rate Increase (GRI) once a month, on the 1st or 15, adding: “Only in rare, usually peak demand, circumstances do they manage to increase rates twice in a month – the last double GRIs for China-US West Coast were in October 2018 (during peak season and the trade war lead up) and January 2019 ahead of Chinese New Year. “The fact that two waves of increases could take hold this month (and that the dollar increase is quadruple that of October 2018) – with shutdowns and much of the world entering or in a recession – highlights how unprecedented the current situation is and how much uncertainty there is in the market.” He said businesses were “uncertain how much and when to order, and carriers are unsure how much capacity to keep on the market”, adding: “Whatever course the recovery takes, it seems the only certainty will be the need to live with uncertainty and the bumps along the way.”

#### Customer perspective

Meanwhile, in its latest ocean freight market update on Wednesday, US freight forwarder Flexport confirmed many of these trends, noting that Asia-US West Coast markets had seen rates increase, with a 15 June GRI implemented and a further GRI set for 1 July. It said vessels were “very full” from all ports of loading. For Asia to the US East Coast, it reported a similar picture, but said capacity from Taiwan was “easier”.

For US exports to Asia and to Europe, it noted that rates were steady but highlighted that “space and equipment are tight”, urging customers to book 10-14 days in advance.

On Asia-Europe, it also reported rates had increased, with a 15 July GRI implemented, and a further GRI due on 1 July. It said space was “under pressure” and noted that carriers have begun to suspend service for all of the third quarter, urging customers to book three weeks prior to cargo ready date.

On the Transatlantic westbound lane, it says rates had decreased from Europe to the US West Coast and East Coast. For services from Europe to the US West Coast, it said space was manageable but urged customers to book 10 days prior to the cargo ready date. From Europe to the US east coast, it said space is currently under pressure, urging clients to book at least 14 days prior to the cargo ready date.

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

#### **Alibaba joins IPCSA’s Blockchain Bill of Lading initiative**

Chinese e-commerce and technology giant signs up to the ground-breaking International Port Community Systems Association initiative and embarks on a new blockchain project in the joint Logistics Visibility Task Force. Chinese e-commerce and technology giant Alibaba has signed up to the International Port Community Systems Association’s (IPCSA) ground-breaking Blockchain Bill of Lading initiative and embarked on

a new blockchain project in the organisations' joint Logistics Visibility Task Force. The joint work is aiming at standardisation and proof-of-concept (POC) of blockchain application in logistics and e-commerce.

The IPCSA Blockchain Bill of Lading initiative is being led by an IPCSA member, Israel Ports Company, which operates the Israeli Ports Community System (IPCS). This year, Israel Ports Company ran a number of successful pilots using Blockchain technology for transferring electronic Bills of Lading.

Some pilots involved the shipment of a cargo via ZIM Shipping Company from Israel to Ukraine, where IPCSA member PPL 33-35 operates that country's Port Community System. The exporter was Adama Israel, with shipments to Adama Ukraine, with the help of customs agents Damco (Israel) and Rem-trans (Ukraine).

A Bill of Lading was electronically issued by the shipping company and transferred to the exporter and then to the importer in Ukraine/Spain. The system provides information as to which party holds the electronic Bill of Lading at any time, together with the logistics status of the cargo. Zhu (Judy) Hongu, head of the standardisation department of Alibaba Group, said: "Alibaba and IPCSA have been working closely together for the past two years. In October 2018, in collaboration with LOGINK (China's national logistics information shared network), we set up a global intelligent logistics network, named the Logistics Visibility Task Force.

#### Second workstream of the Task Force

"In its work to develop global smart supply chains, the Task Force has focused on the development of track and trace solutions and the use of ISO standards. Following on from this work, Alibaba has signed up to the IPCSA Blockchain Bill of Lading initiative, effectively making this a second workstream of the Task Force." Sun Tengda, general director of LOGINK, said: "Working with Alibaba and IPCSA together, Logistics Visibility Task Force endeavoured to solve the problems in cross-border logistics information sharing; trace and track service was the first breakthrough, and the ISO standards we are working on is also part of the mission. Now, with the technical advantage of Blockchain, we are looking forward to explore an innovative route to establish this globally trusted network together."

Gu Xuemei, CTO of Alibaba Cainiao Network – the e-commerce group's logistics affiliate – said: "The use of Blockchain in transferring an electronic Bill of Lading is expected to deliver significant savings in time and money to all participants in the supply chain, while maintaining a high level of information security and preventing forgeries. In addition, Alibaba Cainiao Network hopes to cooperate with industry chain partners to build global blockchain application standards for logistics and e-commerce."

Richard Morton, secretary general of IPCSA, said: "There are numerous strong reasons for using Blockchain technology for Bills of Lading. Blockchain is transferring an asset and there is huge value in linking the consignment to the information that Port Community Systems hold. This can match the Bill of Lading to any 'event' during the movement of the cargo – for example, that the cargo has been loaded on the ship, arrived at port, been unloaded, been cleared by customs, or exited the gate. By matching these events to the Bill of Lading, the solution gives much-needed information and flexibility.

"There are multiple parties involved in this process – shippers, shipping lines, importers, banks, forwarders, agents, and so on. By matching information in this way, nodes can be added to the Blockchain relevant to specific partners." He added: "Standardised and structured data is the key to making this work. We recognise that this is a journey. Getting people to use structured data – especially small and medium-sized companies – is a challenge. The IPCSA Bill of Lading will also accept adding PDF and JPG documents in the first version, but ultimately it will be entirely based on Blockchain structured data."

IPCSA also welcomes the recent Digital Container Shipping Association (DCSA) initiative to help standardise the Bill of Lading, which it said will help in the acceptance of an eBill of Lading. LOGINK, the national transport and logistics public information platform operated by the Chinese Ministry of Transport,

is China's electronic exchange platform for logistics information sharing. IPCSA signed a memorandum of understanding with LOGINK in 2017 to work together to develop innovative IT solutions for trade facilitation, cooperating on technical and other issues.

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<br>12 June 2020 | Current Index<br>19 June 2020 |
| Comprehensive Index                         |         |           | 1015.33                        | 988.82                        |
| Service Routes                              |         |           |                                |                               |
| Europe (Base port)                          | USD/TEU | 20%       | 875                            | 886                           |
| Mediterranean (Base port)                   | USD/TEU | 10%       | 954                            | 949                           |
| USWC (Base port)                            | USD/FEU | 20%       | 2755                           | 2669                          |
| USEC (Base port)                            | USD/FEU | 7.50%     | 3255                           | 3288                          |
| Persian Gulf and Red Sea (Dubai)            | USD/TEU | 7.50%     | 470                            | 430                           |
| Australia/New Zealand (Melbourne)           | USD/TEU | 5.00%     | 1008                           | 1017                          |
| East/West Africa (Lagos)                    | USD/TEU | 2.50%     | 2818                           | 2757                          |
| South Africa (Durban)                       | USD/TEU | 2.50%     | 656                            | 611                           |
| South America (Santos)                      | USD/TEU | 5.00%     | 936                            | 794                           |
| West Japan (Base port)                      | USD/TEU | 5.00%     | 226                            | 226                           |
| East Japan (Base port)                      | USD/TEU | 5.00%     | 238                            | 238                           |
| Southeast Asia (Singapore)                  | USD/TEU | 7.50%     | 165                            | 147                           |
| Korea (Pusan)                               | USD/TEU | 2.50%     | 134                            | 124                           |