

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 19 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 (North & South)	300	450		
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	1,800	-	Effective till 14-May-2020
Thailand - US East Coast	2,200	2,800		
	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 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ไม่มีเปลี่ยนแปลงเช่นเดียวกับการเรียกเก็บค่า 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

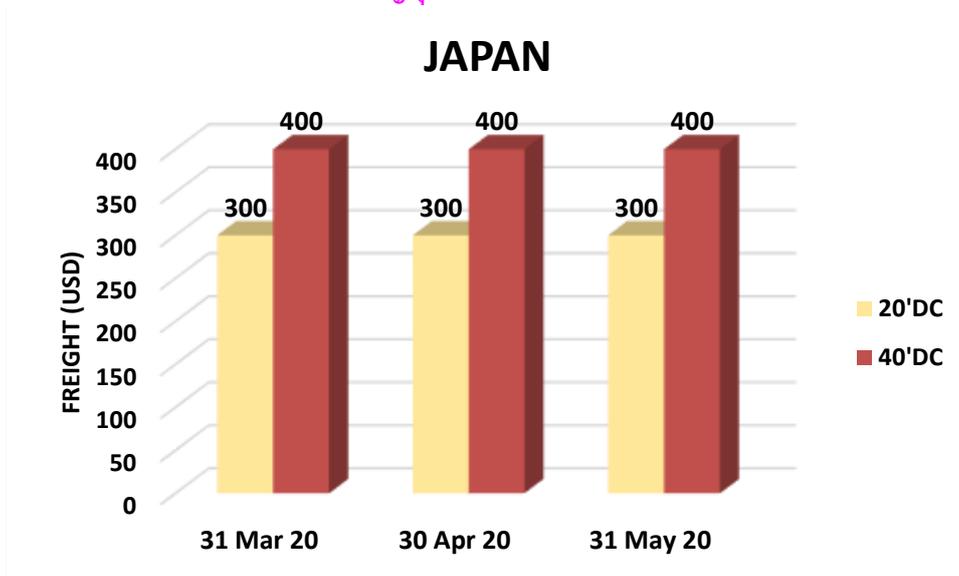
สำหรับเส้นทาง Europe ค่าระวางปรับลดลง 100 USD/TEU เนื่องจากมีความต้องการสินค้าจากประเทศไทย โดยค่าระวางอยู่ที่ 750 USD/TEU และ 1,400 USD/FEU ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 75 USD/TEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 315-465 USD/TEU และ 630-880 USD/FEU และมีการปรับลดการเรียกเก็บค่า FAF โดยเรียกเก็บในอัตรา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

สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนพฤษภาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast ตู้สี่ตู้ที่อยู่ที่ 1,400 USD/TEU ในขณะที่ตู้ 40' ปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/FEU โดยเรียกเก็บในอัตรา 1,800 USD/FEU ในขณะที่ฝั่ง East Coast ค่าระวางปรับลดลง 100 USD/ตู้ ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,200 USD/TEU และ 2,800 USD/FEU โดยมีการเรียกเก็บค่า Panama Low Water (PLW) ในอัตรา 15 USD/TEU สำหรับ Service ที่วิ่งผ่านคลองปานามา

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

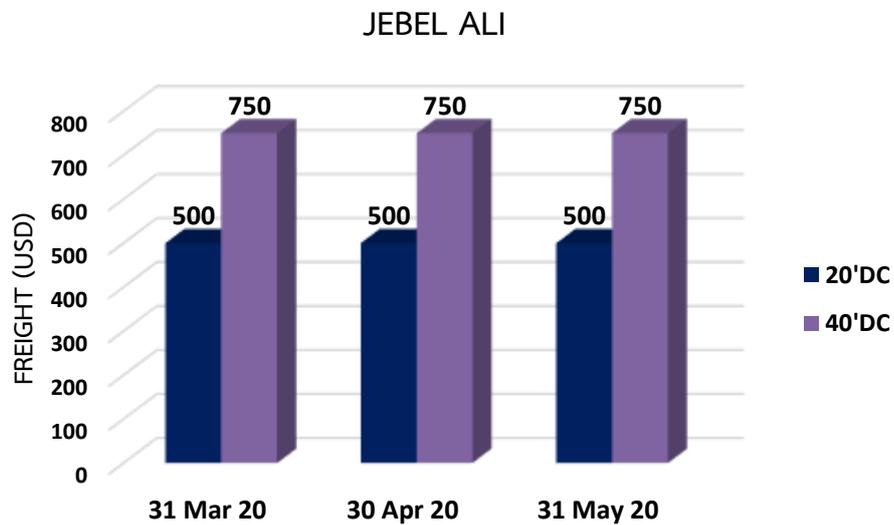
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800	1,200	USD 129/TEU, USD 257/FEU	Effective till 31-May-2020
Thailand-Shanghai	800-900	900-1,000		
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	USD 65/TEU, USD 130/FEU	
Thailand-EU (Main Ports)	1,400	1800	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

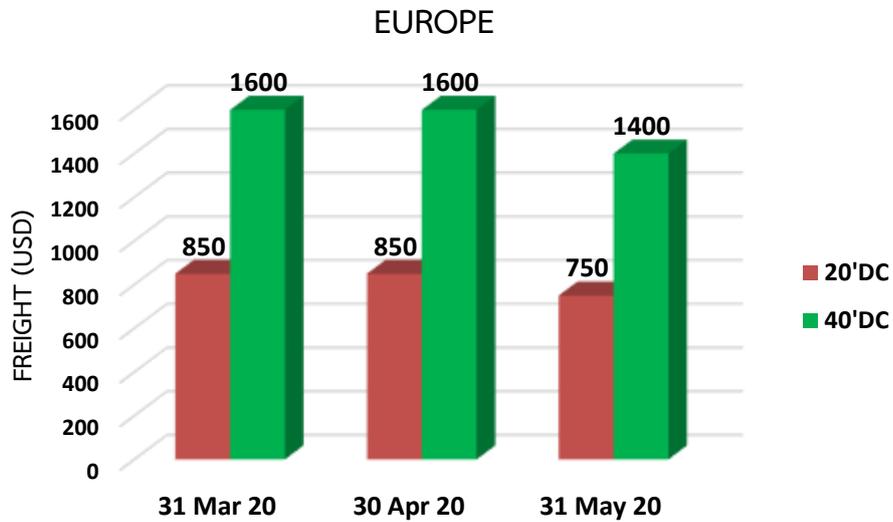
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2563



Subject to

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

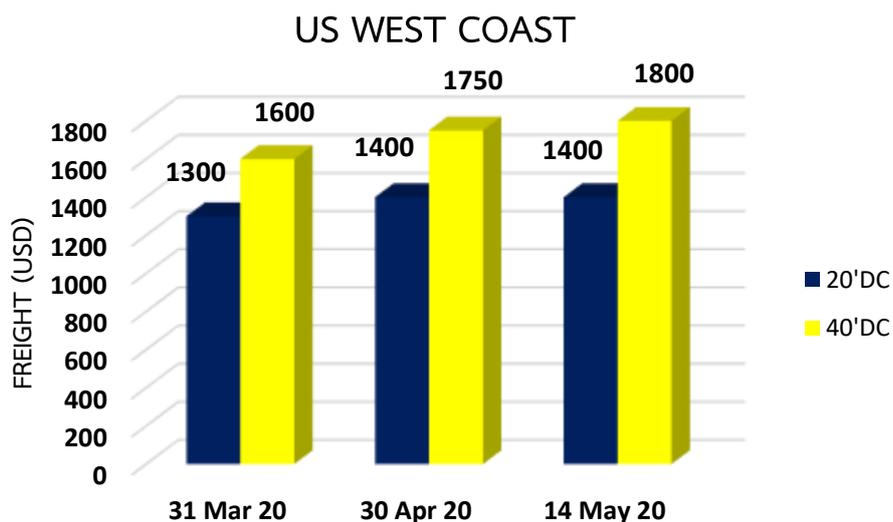
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2563



Subject to

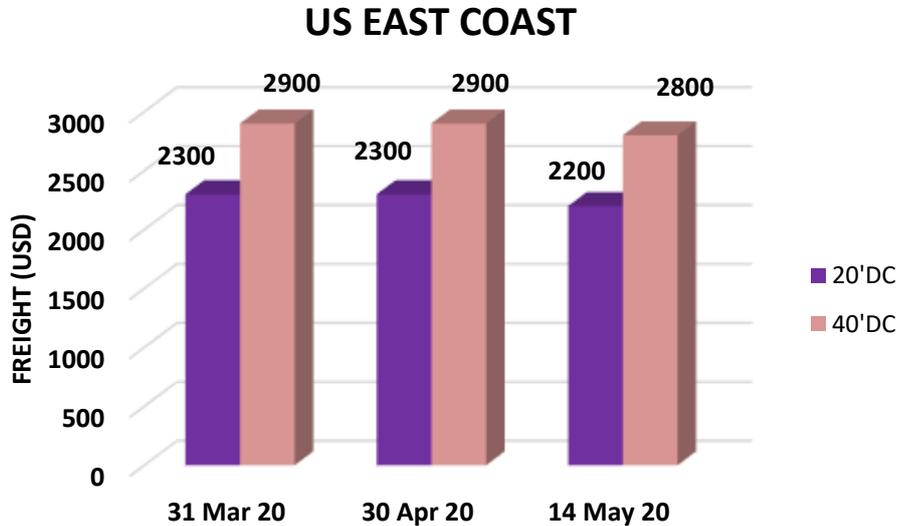
- ENS: USD30/BL
- ISOCC: USD177/TEU และ USD354/FEU

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



Subject to Panama Low Water Surcharge: USD15/TEU

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

- ประกาศปรับการเรียกเก็บ Currency Adjustment Factor (CAF) สำหรับเส้นทางระหว่าง East Asia นำเข้า และส่งออกไปยัง North Europe และ Mediterranean โดยเรียกเก็บในอัตรา 1.59%
- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับเส้นทาง East Asia สหรัฐอเมริกา และแคนาดา โดยมีรายละเอียดดังตาราง

Routing	General Rate Increase (GRI)	
	Effective 1-Jun-2020	Effective 15-Jun-2020
East Asia to USA & Canada	USD 560/TEU, USD 700/FEU	USD 1,200/TEU, USD 1,500/FEU
USA to East Asia	Effective 10-Jun-2020	
	USD 50/TEU	USD 100/FEU

- ประกาศเรียกเก็บค่า Reefer Monitoring at origin (RMO) สำหรับสินค้าที่ส่งออกจากสหรัฐอเมริกาหับเอมิเรตส์ โดยเรียกเก็บในอัตรา AED 160/ตู้/วัน ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2563 ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้นำเข้าของไทยที่มีสินค้าประเภทตู้ Reefer จากเส้นทางดังกล่าวได้รับทราบเป็นข้อมูล

สายเรือ Sealand

- ประกาศแจ้งให้ทราบว่าตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2563 สายเรือจะดำเนินการเปรียบเทียบน้ำหนัก Verified Gross Mass (VGM) ที่ผู้ส่งออกแจ้งกับสายเรือ โดยเปรียบเทียบในลักษณะดังต่อไปนี้
 - ความแตกต่างของน้ำหนัก VGM กับน้ำหนักที่ระบุใน Shipping Instruction +/- 5000 kgs.
 - น้ำหนัก VGM ที่แจ้งเกินกว่าน้ำหนัก Payload ที่อนุญาตตาม CSC Plate (ไม่รวมถึงตู้ SOC)
 - น้ำหนัก VGM ที่แจ้งต่ำกว่าน้ำหนัก Tare Weight
 โดยกรณีที่ระบุ VGM ไม่ตรงดังที่กล่าวมา จะเรียกเก็บค่า Weight Discrepancy Fee ในอัตรา USD 100/BL

สายเรือ Zim Line

- ประกาศแจ้งให้ทราบถึงบริการใหม่ของสายเรือ คือ Delayed in Transshipment (DIT) โดยผู้ส่งออกสามารถแจ้งให้สายเรือ Hold สินค้า (สินค้า Dry Cargo เท่านั้น) ไว้ที่ Transshipment Port ตามเส้นทางที่กำหนดใน DIT Routing เพื่อหลีกเลี่ยงค่า Storage Charge ที่ท่าเรือปลายทาง โดยมีอัตราค่าธรรมเนียมดังตาราง

Container Flat fee *	Variable Storage & Demurrage charges			
USD per container	Days from discharge	USD per 20' per day	USD per 40' per day	USD per 40HC per day
\$300	1 to 10	Free	Free	Free
	11 to 20	\$30	\$45	\$45
	21+	\$55	\$83	\$83

*Includes: DIT routing; container charges for 1 re-nomination and 1 extra movement in the terminal

**Any additional request for delay, after nomination at T/S port will be charged additional USD 200 / 20' and USD 300 / 40'

โดยมีท่าเรือ T/S Port ที่ให้บริการดังนี้ สำหรับข้อมูลเพิ่มเติม สามารถสอบถามโดยตรงไปยังสายเรือ

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Kingston, Jamaica
Transpacific; Transatlantic, Intra America 2. Ningbo, China
Transpacific; Asia - Med, Asia - Africa, Intra Asia 3. Shanghai, China
Transpacific; Asia - Med, Asia - Africa, Intra Asia 4. Singapore
Transpacific; Asia - Med, Asia - Africa, Intra Asia 5. Port Klang, Malaysia
Transpacific; Asia - Med, Asia - Africa, Intra Asia 6. Pusan, Korea
Transpacific; Asia - Med, Intra Asia | <ol style="list-style-type: none"> 7. Haifa, Israel
Asia - Med; Transatlantic; Intra Med / Europe 8. Istanbul, Turkey
Asia - Med; Intra Med 9. Yamca, Turkey
Asia - Med; Intra Med 10. Aliaga, Turkey
Transatlantic; Intra Med 11. Piraeus, Greece
Asia - Med; Transatlantic; Intra Med 12. Barcelona, Spain
Transatlantic 13. Valencia, Spain
Transatlantic, Med - S. America 14. Livorno, Italy
Transatlantic |
|--|---|

Container freight rate losses will be limited in Q2

Container spot freight rates might soften this quarter, but if carrier discipline continues to hold losses will be limited, according to one leading analyst. Despite the coronavirus lockdowns severely reducing container shipping demand and excess capacity already a problem for lines even before the outbreak of the virus, Maritime Strategies International (MSI) expects rate declines in the coming weeks to be minimal. “We expect the remainder of Q2 2020 will bring about a weakening in spot rates, but a significant correction now seems unlikely given the evidence we have concerning carrier pricing discipline and the effectiveness of withdrawing capacity,” said the analyst.

MSI noted that despite lockdowns, at the end of April the *Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)* Comprehensive Index sat 9.5% above its 2019 level, and the broader *China Containerized Freight Index (CCFI)* Composite Index was 6.1% higher. “Although there is very little hard data concerning lifting volumes in Chinese ports and the recent period of relatively strong freight rates will in part have coincided with demand driven by the end of the Chinese lockdown, it is clear that capacity reductions are having the intended effect,” noted the analyst.

Later in 2020 the picture is less clear. MSI expects carriers to reinstate more services as volumes increase. Even so, a return to more “normal” operations is unlikely to see capacity on the major trades return to the levels of 2019. However, a spot freight rates spike is also a possibility. “Given the unpredictability over

when and to what extent volumes return, it is possible that a surge in volumes could coincide with still-restricted deployed capacity by liners and drive an upswing in headhaul spot rates,” said MSI.

“On the other hand, the coming months will be a major test of liner company pricing discipline.” S&P Global Platts said in its latest note that the easing of lockdown restrictions across many European countries, with others expected to follow shortly, was a “glimmer of hope” for carriers. “This potential additional demand will be a blessing for container carriers who have already voided over 400 sailings so far this year, and with many more planned for the coming weeks,” said Platts. However, the sector is still expected to struggle this year, not least since the World Trade Organization suggested trade could fall by as much as 32% in 2020, more than double the decline experienced just over a decade ago.

S&P Global Ratings noted at the end of April that it expects “a significant contraction in demand for container transport for at least the next several months,” revising its outlooks on Maersk to negative from stable, on Hapag-Lloyd to stable from positive, and maintaining negative outlooks on CMA CGM and CEVA Logistics.

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

European ports buffeted by COVID-19-related blank sailings

Ports in Europe were approximately 50 percent more likely to see a decline in container vessel calls in early May than the global average, according to a weekly survey released Friday. Sixty-eight percent of ports in Europe reported a decrease in container vessel calls in the past week, compared with 45 percent of ports overall, the Port Economic Impact Barometer report from the World Ports Sustainability Program (WPSP) and the International Association of Ports and Harbors (IAPH) showed.

The situation has worsened in Europe since the first week of the survey four weeks ago, when only 40 percent of ports there reported a drop in container vessel calls as non-essential commerce shut down amid the COVID-19 pandemic. Still, the decrease in calls has not hit European ports as sharply as was initially projected, said the authors of the report, Theo Notteboom, a professor affiliated with the Shanghai Maritime University, Ghent University, and University of Antwerp, and Thanos Pallis, professor at the University of the Aegean and Universidad de Los Andes. “The general loss of cargo for containers is probably less evident than expected, as April has closed with negative year-on-year figures that are much better than initially forecasted,” Pallis said in the report. “The decrease in the number of container vessels is not always directly related to the COVID-19 crisis.”

Feeders replacing mega-ships

Blank sailings have taken root in the Asia-Europe trade, with ports reporting that total calls are down some 20 percent compared with a normal fully operational week. “Regional feeders in substitution of calls by mega-vessels are working well, but shippers do not always welcome the longer transit times associated with transshipment,” Pallis said. Sea-Intelligence Maritime Consulting projected in late April at least 35 percent of the available capacity on Asia-Europe would be blanked through the first three weeks of May. Nearly all of the 76 ports taking part in the survey reported a 5 percent to 25 percent decrease in calls, but the number of ports facing a drop of 25 percent or more in calls fell from about 11 percent the last two weeks to less than 2 percent this week.

“In the coming weeks, several of the larger ports anticipate significant downturns in volumes due to blank sailings in the container segment,” Notteboom said in a statement accompanying the report. “We expect [larger European hubs] to be impacted the most. Nonetheless, how much impact this will have on the global supply chain and how quickly economies will restart, especially in Europe, will require close monitoring.” The report also touched on the impact of decreased cargo levels on warehousing activities near ports, although

the authors noted that port authorities can't always monitor and provide detailed information on warehouse and distribution activities, because they are usually under the management of a range of private companies.

“The overall situation has been very much dependent on the type of cargo served by each port,” the report said. “Food and medicines-related businesses have been doing well, and it seems that in some ports serving such cargoes some warehouses have even turned full.” But ports in close proximity to one another are facing an issue of competition affecting utilization of warehousing capacity, according to the report.

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

Container charter market goes 'from boom to bust' in four months

Ocean carriers are scrambling to cut costs as the demand for liner services continues to plummet, and the off-hiring of chartered tonnage is top of their agenda. Hapag-Lloyd chief executive Rolf Habben Jansen said yesterday that the carrier would return a further “small double-digit number” of ships from the 129 it has on time charters. Representing 40% of its fleet capacity, Hapag-Lloyd's chartered fleet is relatively low compared with that of several of its carrier peers.

MSC has some 75% of its 556-ship fleet on charter, ONE charters 68% of its 219 vessels and CMA CGM has 62% of its 474 ships on hire. Carriers are withdrawing up to 20% of their network capacity on the main tradelanes and, notwithstanding that many chartered ships will have been fixed with owners on charters of 12 months or more, they will be endeavouring to redeliver as much surplus chartered tonnage as possible in the coming weeks and months.

Indeed, one carrier source told *The Loadstar* this week there had been a “blanket ban” on chartering by his European head office. He added: “Even feeders have to get senior approval now, which means that containers for the UK could be sitting in Rotterdam or Antwerp for weeks before another mothership brings them across.”

Alphaliner said this week that idled container tonnage was getting very close to the record high of 2.46m teu, with owners increasingly struggling to find employment for their tonnage. The consultant said demand had “dried up” for many of the sizes and even scrubber-fitted ships had “lost much of their appeal”, due to the narrowing of prices between high- and low-sulphur bunker fuel. Prior to the coronavirus crisis, the price difference between IMO 2020-compliant fuel and traditionally cheaper heavy fuel oil, able to be consumed by ships fitted with scrubbers, had settled at around \$200 per ton, making the investment by owners in the exhaust gas cleaning scrubber systems an attractive option, due to the premium paid by charterers for the ships.

But with the collapse of global oil prices, the spread has narrowed significantly, to around \$40 per ton and, unsurprisingly, daily hire rates for containerships are also beginning to tumble – down an average of 8% in the past month according to the latest New ConTex index. However, some sectors are seeing a 10% or more decline in rates, and that is where fixtures are still able to be done. One UK broker source told *The Loadstar* that the container desk on his floor had gone from “boom to bust” since January.

“We were fixing everything we could lay our hands on around the time of IMO 2020,” he said. “We had carriers daily asking for news on available tonnage to replace ships they had stuck at the yards for scrubber fitting. “But now, when they do ring us, they are looking for sub-lets for the tonnage they want to get rid of early.”

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 30 April 2020	Current Index 8 May 2020
Comprehensive Index			852.27	855.07
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	739	744
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	840	853
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1724	1730
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2773	2717
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	637	640
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	947	950
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2742	2727
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	789	762
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1050	1180
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	234	234
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	243	243
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	179	178
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	120	120

.....