

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 48 พ.ศ. 2563



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Low Sulphur Surcharge (LSS)	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand - Shanghai	250	600	Subject to ISOCC USD 17/TEU, USD 34/FEU	Effective till 14-Dec-2020
Thailand - Qingdao	350	750		
Thailand - Hong Kong	150	500		
Thailand - Japan (Main Port)	350	700		
Thailand - Kaohsiung	150	480		
Thailand - Klang	350	800	Subject to ISOCC USD 11/TEU, USD 23/FEU	
Thailand - Jakarta	450	900		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	120	400		
Thailand - Singapore	130	450		
Thailand - Manila (North & South)	350	750		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	700	1,200	Subject to ISOCC USD 34/TEU, USD 68/FEU	
	Subject to War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU			
Thailand - South Korea (Busan)	100	200	USD 30/TEU, USD 60/FEU	Effective till 31-Dec-2020
Thailand - South Korea (Incheon)	100	200		
Thailand - Melbourne	1,350-1,450	2,700-2,850	-	
Thailand - Sydney	1,650-1,750	3,300-3,450		
Thailand – Durban / Cape Town	1,700	3,300	Subject to ISOCC USD 51/TEU, USD 102/FEU	Effective till 14-Dec-2020
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand – Europe (Main Port)	2,200	4,400	PSS: USD 200/TEU, USD 400/FEU INCL ISOCC: USD 53/TEU, USD 106/FEU	Effective 15-31-Dec-2020
	Subject to ENS USD30/BL			
Thailand - US West Coast	3,200	4,000	-	Effective till 14-Dec-2020
Thailand - US East Coast	3,800	4,700		
	Subject to Panama Low Water USD 30/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนธันวาคม 2563 เนื่องจากขณะนี้พบปัญหาตู้ขาดแคลน สายเรือมีการปรับเพิ่มค่าระวางในเส้นทางเอเชีย 50 USD/TEU และ 200 USD/FEU โดยเส้นทาง Shanghai อัตราค่าระวางอยู่ที่ 250 USD/TEU และ 600 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางอยู่ที่ 150 USD/TEU และ 500 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ที่ 350 USD/TEU และ 800 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 350 USD/TEU และ 700 USD/FEU สำหรับเส้นทางแอฟริกาใต้ ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 1,700 USD/TEU 3,300 USD/FEU ซึ่งสถานการณ์ขณะนี้ในเส้นทางเอเชีย และแอฟริกาใต้สายเรือสามารถยืนยันราคาได้เพียงครึ่งเดือนแรกของธันวาคม โดยสถานะของการจองระวางต้องตรวจสอบสัปดาห์ต่อสัปดาห์ เนื่องจากสถานการณ์ตู้ขาดแคลน ทำให้อาจต้องมีการ Pending booking

ส่วนเส้นทาง Australia ท่าเรือ Melbourne และ Brisbane ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 300 USD/TEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 1,350-1,450 USD/TEU และ 2,700-2,850 USD/FEU ส่วนท่าเรือ Sydney ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 500 USD/TEU โดย

เรียกเก็บอยู่ระหว่าง 1,650-1,750 USD/TEU และ 3,300-3,450 USD/FEU สำหรับสถานการณ์ขณะนี้พบว่าสายเรือเริ่มสามารถรับจองระวางไปยังท่าเรือ Melbourne มากขึ้น ในขณะที่เส้นทาง Sydney และ Brisbane หากต้องการจองระวางผู้ส่งออกต้องตรวจสอบข้อมูลเพื่อเช็ค Space กับ Customer Service ของสายเรือที่ใช้บริการ

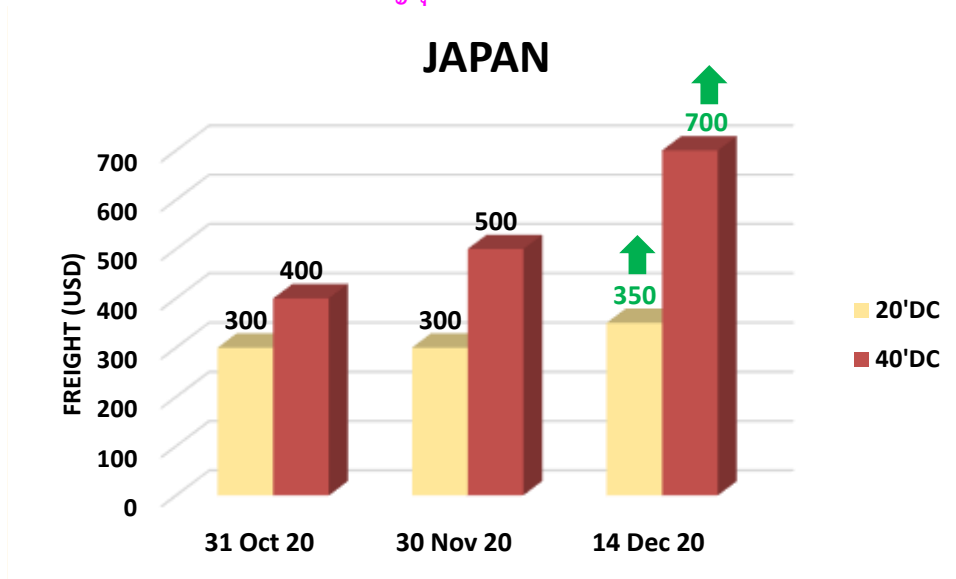
ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางมีการปรับเพิ่มสูงขึ้นเป็นเท่าตัว โดยปรับเพิ่มขึ้น 1,147 USD/TEU และ 2,447 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,200 USD/TEU และ 4,400 USD/FEU โดยมีการเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge เพิ่มเติมในอัตรา 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU แต่เนื่องจากตู้ขาดแคลน และพื้นที่ระวางในช่วงครึ่งเดือนแรกเต็ม ทำให้อาจสามารถรับ Booking ได้ช่วงสัปดาห์สุดท้ายของเดือนธันวาคม

ในขณะที่เส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนธันวาคม ค่าระวางยังคงที่ โดยค่าระวางฝั่ง West Coast อยู่ที่ 3,200 USD/TEU และ 4,000 USD/FEU และฝั่ง East Coast ค่าระวางอยู่ที่ 3,800 USD/TEU และ 4,700 USD/FEU ซึ่งขณะนี้ยังคงพบปัญหาเรื่องตู้ขาดแคลนเช่นเดียวกับเส้นทางอื่น รวมถึงปัญหาเรื่อง Port Congestion ในสหรัฐอเมริกา ทำให้สายเรืออาจมีการงดรับ Booking จนถึงสิ้นเดือนธันวาคม ทั้งนี้ อาจพิจารณาปล่อย Booking เป็นรายกรณีไป ดังนั้น โปรดตรวจสอบข้อมูลกับสายเรือ

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

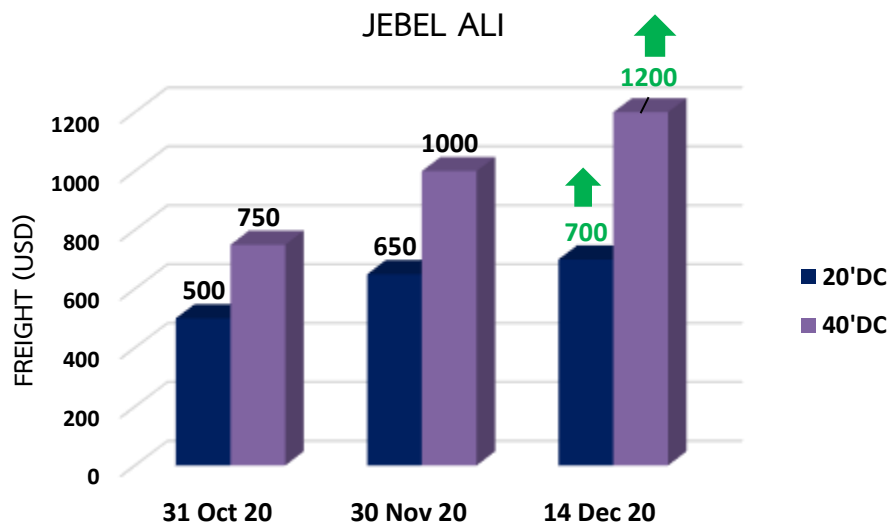
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	900	1,000	USD 30/TEU, USD 55/FEU	Effective till 31-Dec-2020
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,000	1,400	-	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,800	2,500	OBS: USD 50/TEU, USD 100/FEU + PSS: USD 475/TEU, USD 950/FEU	Effective till 14-Dec-2020

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



Subject to Low Sulphur Surcharge (Oct.-Dec): USD 17/TEU และ USD 34/FEU

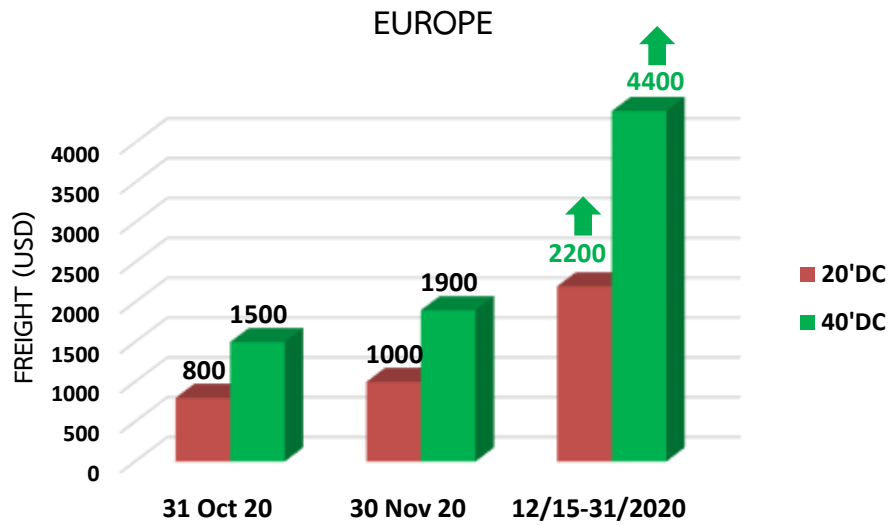
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2563



Subject to

- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU
- Low Sulphur Surcharge (Oct.-Dec): USD34/TEU และ USD68/FEU

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

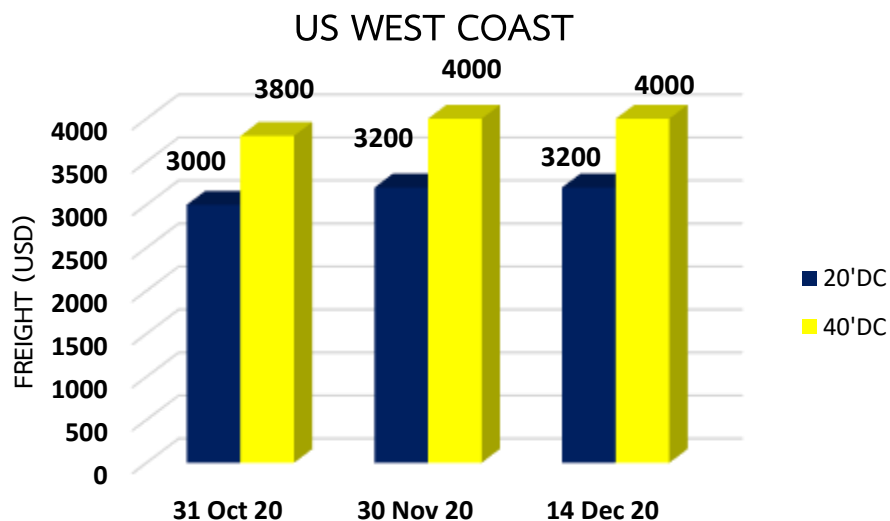


Included ISOCC (Sep.-Nov.): USD53/TEU และ USD106/FEU

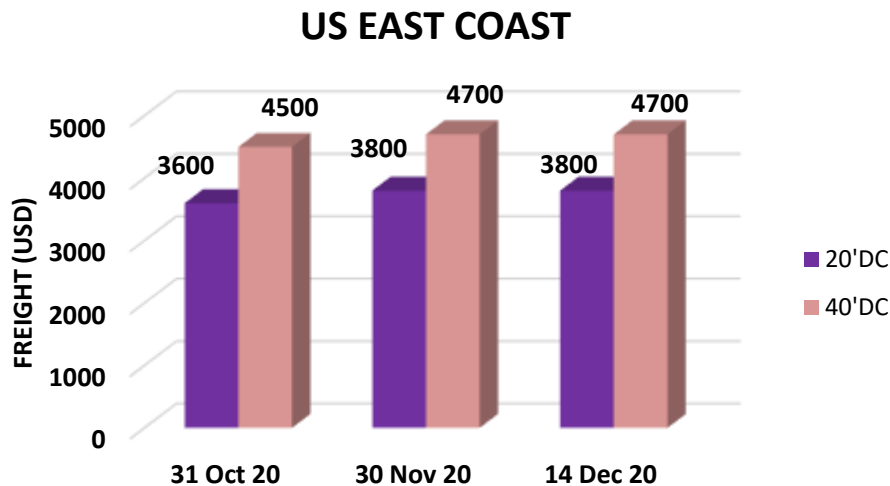
Subject to

- ENS: USD30/BL
- PSS: USD 200/TEU และ USD 400/FEU

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



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



Subject to Panama Low Water Surcharge: USD 30/Container

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ ONE

- ประกาศแจ้งการรับจองระวางสินค้าที่เป็น Reefer Shipment ประเภทอาหาร เข้าไปยังท่าเรือ Huangpu ในประเทศจีนชั่วคราว เนื่องจากปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 26 พฤศจิกายน 2563 และในกรณีที่สินค้า Transit สายเรือแนะนำให้เปลี่ยนแปลงท่าเรือปลายทางเป็นท่าเรืออื่นแทน โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับสินค้าประเภทอาหารสด และแช่เย็น ที่เน่าเสียง่าย
- ประกาศแจ้งการเรียกเก็บค่า Congestion Surcharge (CGD) สำหรับสินค้าประเภท Reefer Shipment ที่เข้าไปยังท่าเรือ Xingang/Tianjin ในประเทศจีน เนื่องจากการตรวจสอบที่เข้มงวดของศุลกากร ทำให้เกิดความล่าช้า และพบปัญหาปลั๊กขาดแคลน โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 1,300/ตู้ มีผลตั้งแต่วันที่ 24 พฤศจิกายน 2563 ทั้งนี้ สายเรือแนะนำให้เปลี่ยนเป็นท่าเรือทางเลือกอื่น เพื่อป้องกันความล่าช้า ซึ่งหากมีการร้องขอให้เปลี่ยนท่าเรือปลายทางจาก Xingang/Tianjin เป็นท่าเรืออื่น สายเรือจะยกเว้นการเรียกเก็บค่า CGD และ ค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนท่าเรือ (Change of Destination Charge: COD)

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง East Asia ไปยังเส้นทางต่างๆ ดังนี้

Routing	General Rate Increase (GRI)	
	Effective 1-Nov-2020	Effective 1-Dec-2020
To East Coast South America	USD 600/Container	USD 550/Container
To USA & Canada	Effective Dec-2020 - Jan-2021	
	USD 960/TEU, USD 1,200/FEU	

- ประกาศแจ้งเรื่อง China – Export Control เนื่องจากการผ่านกฎหมายที่เรียกว่า Export Control Law (ECL) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2563 โดยมีข้อกำหนดในการบังคับการส่งออกสินค้าประเภทอาวุธยุทโธปกรณ์ทางทหาร สินค้าประเภทนิวเคลียร์ ที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงแห่งชาติ ทั้งนี้ ผู้ส่งออกต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการแจ้งข้อมูลรายการสินค้าให้ถูกต้อง และเป็นไปตาม ECL

สายเรือ Maersk

- ประกาศแจ้งเรื่องความหนาแน่นภายในท่าเรือ Sydney โดยขณะนี้สายเรืองดรับตู้เปล่าเข้าไปยังบริเวณลาน เนื่องจากที่ผ่านมา มีความพยายามในการลำเลียงตู้เปล่าไปยังลานตู้อื่นๆ เพื่อบรรเทาปัญหาความหนาแน่นภายในเทอร์มินอล แต่ปัจจุบันเริ่มมีข้อจำกัดในการขนย้ายมากขึ้น ดังนั้น สายเรือแนะนำให้ผู้ใช้บริการตรวจสอบสถานะของลานอย่างใกล้ชิดจากเว็บไซต์ของ Container Chains
- ประกาศแจ้งงดรับจองระวางสำหรับ Reefer Shipment จากทุกเส้นทางไปยัง Moroni, Comoros Islands ซึ่งอยู่บริเวณแอฟริกาฝั่งตะวันตก เนื่องจากพบปัญหาปริมาณตู้ Reefer ตกค้างเป็นจำนวนมาก

สายเรือ Wan Hai

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Bunker Surcharge สำหรับเส้นทาง Transpacific ดังนี้

Routing	Bunker Charge - Transpacific		
	Effective 1 Jan - 31 Mar 2021		
	20'	40'	40'HQ
To US West Coast	USD 205	USD 260	USD 290
From US West Coast	USD 50	USD 65	USD 65

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า New Bunker Surcharge (WBS) มีผลระหว่างวันที่ 1 มกราคม - 31 มีนาคม 2564 โดยมีข้อมูลดังตาราง

WBS Matrix(per TEU/standard dry container)

Trade	Bound	≤\$300	\$300.01-350	\$350.01-400	\$400.01-450	\$450.01-500	\$500.01-550	\$550.01-600	\$600.01-650	\$650.01-700	\$700.01-750
Intra-Asia	Region A	4	8	16	24	32	40	48	56	64	72
	Region B	8	15	30	45	60	75	90	105	120	135
Asia - India Sub continent	WB	16	33	65	98	130	163	195	228	260	293
	EB	8	17	33	49	65	81	98	114	130	146
Asia - Middle East	WB	18	35	70	105	140	175	210	245	280	315
	EB	9	18	35	53	70	88	105	123	140	158
Asia - Red Sea	WB	20	40	80	120	160	200	240	280	320	360
	EB	6	12	24	36	48	60	72	84	96	108
Asia - South America West Coast	WB	27	55	109	164	218	273	327	382	436	491
	EB	8	17	33	49	65	82	98	114	131	147

WBS Matrix(per TEU/Reefer container)

Trade	Bound	≤\$300	\$300.01-350	\$350.01-400	\$400.01-450	\$450.01-500	\$500.01-550	\$550.01-600	\$600.01-650	\$650.01-700	\$700.01-750
Intra-Asia	Region A	6	12	24	36	48	60	72	84	96	108
	Region B	12	23	45	68	90	113	135	158	180	203
Asia - India Sub continent	WB	24	50	98	146	195	244	293	341	390	439
	EB	12	26	49	73	98	122	146	171	195	219
Asia - Middle East	WB	27	53	105	158	210	263	315	368	420	473
	EB	14	27	53	79	105	131	158	184	210	236
Asia - Red Sea	WB	30	60	120	180	240	300	360	420	480	540
	EB	9	18	36	54	72	90	108	126	144	162
Asia - South America West Coast	WB	41	83	164	245	327	409	491	572	654	736
	EB	12	26	49	74	98	123	147	172	196	221

POD/POL	JPN	KOR	N.PRC	L.PRC	S.PRC	HKG	TWN	PHL	Hai Phong	S.VNM	KHM	THA	SGP	MYS	IDN	AMR
JPN		A	A	A	A	A	A	B	B	B	B	B	B	B	B	B
KOR	A		A	A	A	A	A	B	B	B	B	B	B	B	B	B
N.PRC	A	A				A		B	B	B	B	B	B	B	B	B
L.PRC	A	A				A		A	B	B	B	B	B	B	B	B
S.PRC	A	A				A		A	A	A	A	B	B	B	B	B
HKG	A	A	A	A	A		A	A	A	A	A	A	B	B	B	B
TWN	A	A				A		A	A	A	A	B	B	B	B	B
PHL	B	B	B	A	A	A	A		A	A	B	B	A	B	B	B
Hai Phong	B	B	B	B	A	A	A	A			A	A	A	B	B	B
S.VNM	B	B	B	B	A	A	A	A			A	A	A	A	A	B
KHM	B	B	B	B	A	A	A	B	A	A		A	A	A	A	B
THA	B	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A		A	A	A	B
SGP	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	A	A		A	A	A
MYS	B	B	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	A		A	A
IDN	B	B	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	A	A		A
AMR	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	

สายเรือ Cosco

- ประกาศแจ้งเรื่องการขาดแคลนปลั๊กสำหรับตู้ Reefer ในท่าเรือ Ma Wei ใน Fuzhou และท่าเรือ Xingang ใน Tianjin ทั้งนี้ หากผู้ส่งออกมีสินค้าไปยังเส้นทางดังกล่าว สายเรืออาจดำเนินการเปลี่ยนท่าเรือปลายทาง หรือให้ผู้ส่งออกนำตู้สินค้ากลับ ซึ่งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเจ้าของสินค้าต้องเป็นผู้รับผิดชอบ ดังนั้น ขอให้ผู้ส่งออกตรวจสอบข้อมูล เพื่อรับทราบรายละเอียดเพิ่มเติมจากสายเรือ

Asia-Europe container freight spot rates hit new highs

Supply chain congestion and Brexit front loading push spot rates to highest level in a decade. Container spot freight rates from Asia to northern Europe have broken the \$2,000 per teu level for the first time in a decade after rising by more than a quarter this week.

The Shanghai Containerised Freight Index reported rates of \$2,091 per teu on the Asia-northern Europe trade. The last time rates were this high was during the “dead cat bounce” that followed the global financial crisis, when rates topped £2,100 per teu in May 2010.

Asia-Mediterranean rates rose slightly less this week, rising \$422, or 23.5%, to their highest recorded level of \$2,219 per teu. But these rates may not set records for long, with Xeneta reporting rates indicative levels of \$2,100 per teu on Asia-Europe trades for December.

“The sky-high prices combined with full ships, record demand and lack of equipment have been a common problem on the transpacific eastbound for the past few months,” Xeneta said. “The same issues are now observed also on the China to Europe trade. With no material change on the supply and demand components, we expect these prices to be sticky for the remainder of the year/peak season and possibly well into the new year.”

Analysts at Platts noted that freight rates from north Asia to the UK had risen significantly and were expected to see further upside ahead of the new year. “The deadline for the UK leaving the EU customs union looms large and UK-based importers are seeking to fill warehouse space ahead of this event,” Platts said. “With fewer than 50 days to go until the UK formally leaves the EU customs union, and with the picture still murky as to what shape the future relationship will take, importers are seeking to bring in goods ahead of the deadline

in an effort to be well prepared for a potential no-deal scenario, which would see the UK leave the customs union with no formal deal in place.”

This had resulted in a significant spike in demand in recent weeks, leaving container rates from North Asia to the UK significantly higher, with carriers reporting front-loading of cargoes. “On top of this increase in demand come logistical problems at UK ports, which are struggling to deal with the influx of demand, resulting in significantly longer wait times at UK ports, further affecting the rising freight rates,” Platts said. “Some carriers are imposing congestion surcharges on this route on top of the already rising base ocean freight rates.”

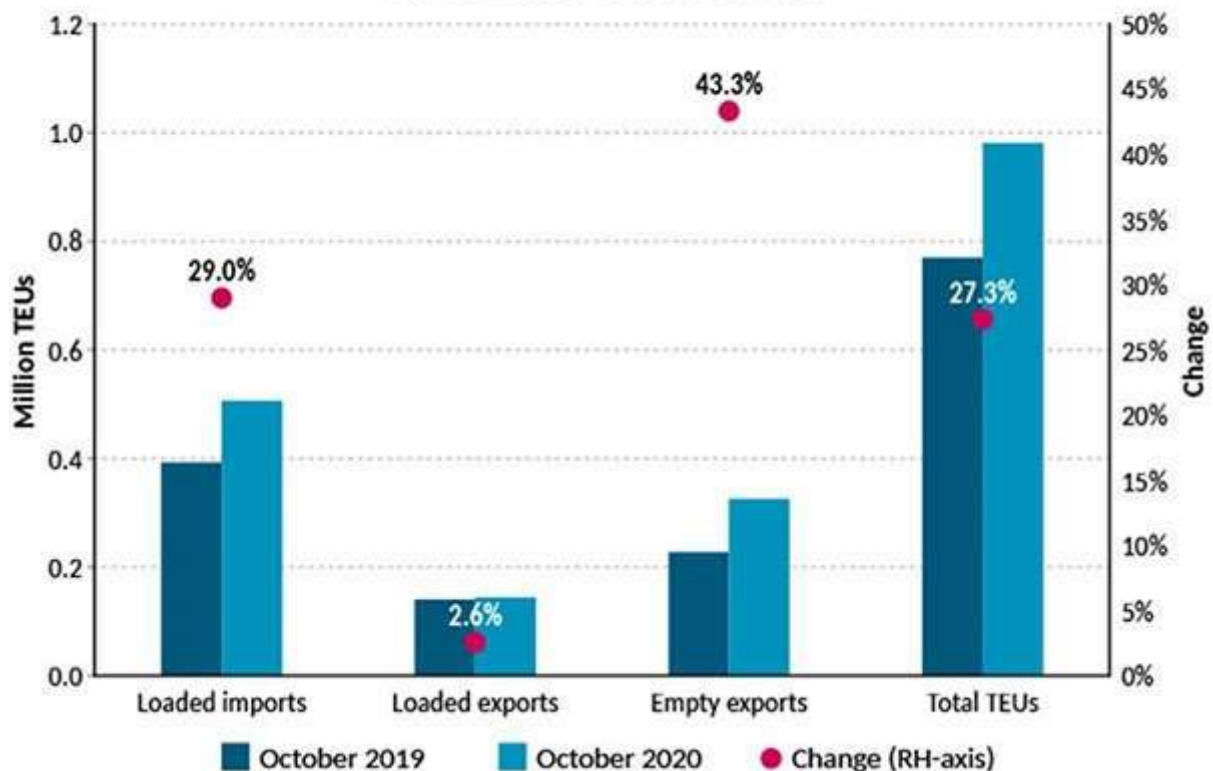
Source: <https://www.lloydsloadinglist.com/>

Spike in empty containers leaving Port of Los Angeles

Far East to USWC is far from a balanced trade in normal times but past few months have made this imbalance even worse, as sky high freight rates and strong demand have incentivised carriers to return containers, says shipping association BIMCO. Record high volumes and freight rates between the Far East and the US West Coast (USWC) have caused a spike in the number of containers leaving the Port of Los Angeles empty in a rush back to the Far East, as freight rates are easily five times higher going from East to West than the other way around, shipping association BIMCO highlights.

In October alone, 325,980 empty containers left the Port of Los Angeles, a 43.3% jump from October 2019. Record high loaded imports of 506,613 TEU in October, a 29.0% increase from last year, compared to only 2.6% growth in the number of loaded exported containers (143,936), mean that for every loaded container going out, 3.5 have come in.

Port of Los Angeles container throughput October 2020 vs October 2019



Source: BIMCO, Port of Los Angeles

Though the Far East to USWC is far from a balanced trade in normal times, the past few months have made this imbalance even worse, as sky high freight rates and strong demand have incentivised carriers to return containers to Asia as quickly as possible, it noted. For some, this has meant refusing backhaul cargoes, in favour of turning an empty container around as fast as possible; a rational decision when comparing a USD 754 per TEU spot freight rate from the USWC to the Far East with the USD 3,913 per TEU carriers can expect for a container going the other way.

“The unprecedented number of containers arriving in the US, and carriers’ decision to forego backhaul volumes in favour of speed, is creating headaches for many stakeholders. This is for instance the case for US grain exporters who rely on the cheap rates to transport their cargo to the Far East,” said Peter Sand, BIMCO’s chief shipping analyst. “The strength in US container imports can be attributed to robust consumer demand for durable goods, the restocking of inventories following the disruption earlier in the year due to the pandemic, as well as the upcoming holiday season,” Sand added.

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

Asia-US ocean reliability falls to new low

Eastbound trans-Pacific Ocean reliability plummeted in October to its lowest since data collection began in 2011 as carriers rapidly expanded their capacity to meet growing cargo demand, contributing to mounting congestion at the ports of Los Angeles and Long Beach.

Vessel on-time performance in the Asia-North American trade plunged more than 14 percentage points from September to 32.1 percent to the West Coast and 34.5 percent to the East Coast, according to the Global Liner Performance report from Sea-Intelligence Maritime Analysis. The further deterioration in ocean reliability can be seen in vessel bunching this week at the Los Angeles-Long Beach port complex, where 20 container ships were waiting at anchor as of Monday, according to the Marine Exchange of Southern California. “As carriers continue to increase capacity in the lead-up to the holiday season, schedule reliability keeps dropping,” Sea-Intelligence Maritime Analysis said Monday.

Most of the major shipping lines, and all three of the vessel-sharing alliances, experienced degraded schedule reliability globally as container volumes increased rapidly this summer with the reopening of national economies after the initial wave of shutdowns owing to the COVID-19 pandemic.

“Essentially, global schedule reliability has been in freefall since August 2020, and since we initiated the detailed measurements in 2011, the market has never seen such a rapid deterioration,” Sea-Intelligence Maritime Analysis said.

Globally, carrier on-time performance in October reached a record low 52.4 percent. That was down 3.6 percentage points from September and 26.7 percentage points from October 2019. The average vessel delay globally in October was 4.86 days, up from 4.11 days in October 2019.

Late vessel arrivals in Southern California have added to the congestion problems that have plagued the ports of Los Angeles and Long Beach since late June. The Southern California supply chain continues to



suffer from congested marine terminals, excessive container dwell times at the terminals, lengthy truck wait times at the gates, chassis shortages, and distribution warehouses filled beyond capacity.

Vessel bunching

Although 20 vessels awaited anchor on Monday, J. Kipling Louttit, executive director of the Marine Exchange of Southern California said, “There is good flow, with a mix of vessels going to berth directly, to anchor, or shifting to berth.” Another 16 container ship arrivals are scheduled for Tuesday through Thursday, he said.

Sea-Intelligence Maritime Analysis said its global analysis of carrier on-time performance points to a series of factors and market conditions beyond any individual carrier’s ability to control. Those conditions often involve port congestion at both ends of the voyage, which leads to vessel delays in departure and arrival. As vessels spend more time in the receiving port, terminals become congested and vessel unloading is delayed. In Southern California, the supply chain has been further stressed on the landside. The receiving warehouses are so full that loaded import container/chassis units are left sitting outside the facilities. This delays the return of the empty container/chassis units to the marine terminals, which in turn has created a shortage of chassis in the supply chain.

Although Los Angeles-Long Beach has experienced the greatest amount of congestion owing to the record of US imports from Asia, congestion has also mounted recently in the Port of New York and New Jersey owing to the surge in volume.

Source: <https://www.joc.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 20 November 2020	Current Index 27 November 2020
Comprehensive Index			1938.32	2048.27
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1644	2091
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1797	2219
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	3913	3880
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	4682	4708
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1374	1412
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	2375	2430
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	4219	4549
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1887	1818
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	4403	4805
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	250	250
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	252	253
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	802	776
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	188	197

ตารางเปรียบเทียบอัตราค่าระวางระหว่าง Shanghai และประเทศไทย ไปเส้นทางต่างๆ

Route	Freight Rate (SCFI)			Freight Rate from Thailand		
	Freight Rate (30 Oct 2020)	Freight Rate (27 Nov 2020)	Change	Freight Rate from Thailand (31 Oct 2020)	Freight Rate from Thailand (30 Nov 2020)	Change
Europe	1140	2091	951	853	1053	200
US West Coast	3849	3880	31	3000	3200	200
US East Coast	4641	4708	67	3630	3830	200
Dubai	1085	1412	327	569	719	150
Melbourne	2118	2430	312	806-906	1,050-1,150	244
West Japan	236	250	14	317	317	0
East Japan	240	253	13			
Busan	146	197	51	80-100	130	30-50

จากตารางข้างต้น เป็นการเปรียบเทียบอัตราค่าระวาง ในช่วงปลายเดือนตุลาคม และช่วงปลายเดือนพฤศจิกายน โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. อัตราค่าระวางจากประเทศจีน ไปเส้นทางต่างๆ โดยใช้ข้อมูลอ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)
2. อัตราค่าระวางจากประเทศไทย ไปเส้นทางต่างๆ โดยอ้างอิงจากการรวบรวมข้อมูลของสภาผู้สินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

เมื่อทำการเปรียบเทียบอัตราค่าระวางจากประเทศจีนไปยังเส้นทางต่างๆ พบว่าอัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นในทุกเส้นทาง ได้แก่ เส้นทางยุโรป เส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตก และฝั่งตะวันออก เส้นทางดูไบ เส้นทางออสเตรเลีย เส้นทางญี่ปุ่นฝั่งตะวันตก และฝั่งตะวันออก และเส้นทางเกาหลี

สำหรับอัตราค่าระวางจากประเทศไทยไปยังเส้นทางต่างๆ พบว่าอัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นในเกือบทุกเส้นทาง ได้แก่ เส้นทางยุโรป เส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตก และฝั่งตะวันออก เส้นทางดูไบ เส้นทางออสเตรเลีย และเส้นทางเกาหลี ในขณะที่เส้นทางที่ค่าระวางคงที่ ได้แก่ เส้นทางญี่ปุ่น

.....