

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 38 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 30-Sep-2020
Thailand - Qingdao	300	450		
Thailand - Hong Kong	100	200		
Thailand - Japan (Main Port)	300	400		
Thailand - Kaohsiung	100	180		
Thailand - Klang	300	500		
Thailand - Jakarta	400	600		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	70	100		
Thailand - Singapore	80	150		
Thailand - Manila (North & South)	300	450		
	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	675-775	1,350-1,500	FAF: USD 6/TEU, USD 12/FEU	
Thailand - Durban / Cape Town	800	1,300	Subject to ISOCC USD 51/TEU, USD 102/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	850	1,600	ISOCC: USD 53/TEU, USD106/FEU PSS: USD 150/TEU (Negotiable)	
	Subject to ENS USD30/BL			
Thailand - US West Coast	3,400	4,300	-	
	4,100	5,100		
Thailand - US East Coast	Subject to Panama Low Water USD 30/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกันยายน 2563 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่คงที่ แต่มีการปรับเพิ่มค่า Low Sulphur Surcharge เล็กน้อยในบางสายเรือ 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

ส่วนเส้นทางที่ค่าระวางปรับลดลง ได้แก่ เส้นทางเกาหลี โดยเส้นทาง Busan ค่าระวางอยู่ที่ 80-100 USD/TEU และ 160-200 USD/FEU เส้นทาง Inchoen ค่าระวางลดลง 50 USD/TEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 100 USD/TEU และ 200 USD /FEU และเส้นทางแอฟริกาใต้ ค่าระวางปรับลดลง USD 50/TEU และ USD 300/FEU ค่าระวางอยู่ที่ 800 USD/TEU 1,300 USD/FEU

ส่วนเส้นทางที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น ได้แก่ เส้นทาง Australia ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 675-775 USD/TEU และ 1,350-1,500 USD/FEU และเรียกเก็บค่า FAF ในอัตรา 6 USD/TEU ซึ่งขณะนี้พบว่าสินค้าในเส้นทางไปแถบ Oceania มีปริมาณมาก ทำให้ส่งผลกระทบต่อ Space บนเรือแม่ที่ค่อนข้างแน่น ผู้ส่งออกจึงจำเป็นต้องตรวจสอบ และ

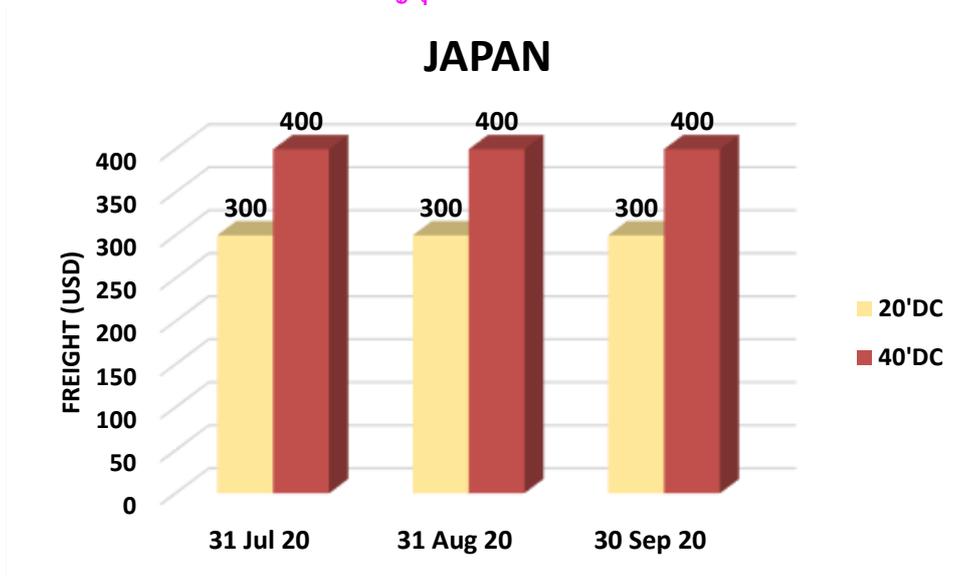
ทำการจองระวางล่วงหน้า ในขณะที่เส้นทาง Europe มีการปรับเพิ่มการเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge (PSS) ในอัตรา 150 USD/TEU (ซึ่งสามารถเจรจาต่อรองได้) เพิ่มเติมจากค่าระวางเดิมที่อยู่ 850 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU

เส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนกันยายน ค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับเพิ่มขึ้น 400 USD/TEU และ 500 USD/FEU ทำให้ค่าระวาง อยู่ที่ 3,400 USD/TEU และ 4,300 USD/FEU ในขณะที่ฝั่ง East Coast ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 500 USD/TEU และ 600 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 4,100 USD/TEU และ 5,100 USD/FEU ซึ่งขณะนี้ยังคงพบปัญหา Space เรือในเส้นทางทรานส์แปซิฟิกที่ยังคงค่อนข้างแน่น อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางฝั่ง East Coast ที่ได้ Space Allocation น้อยกว่า ดังนั้น ผู้ส่งออกจำเป็นต้องวางแผน และสำรองระวางล่วงหน้ากับสายเรือที่ใช้บริการ หากท่านมีสินค้าไปยังเส้นทางดังกล่าว

**CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)**

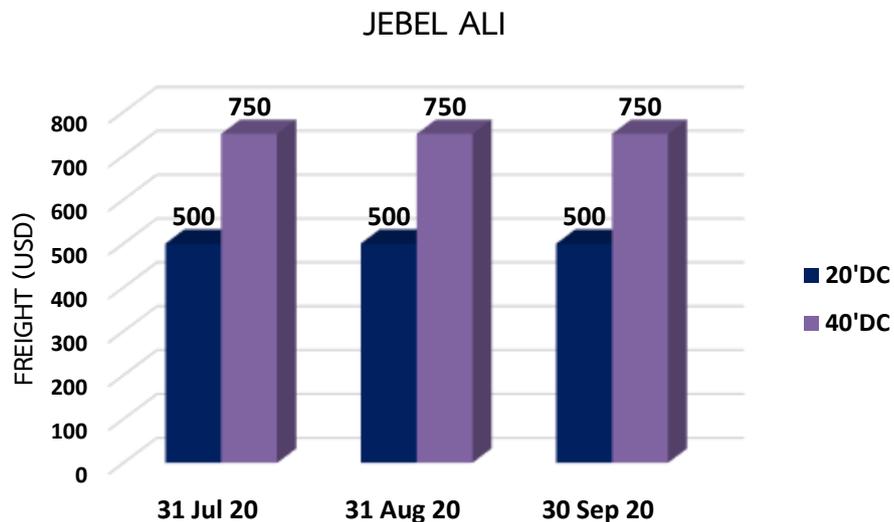
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	700	800	USD 30/TEU, USD 55/FEU	Effective till 30-Sep-2020
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	-	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,500-1,550	1,900-2,000	USD 14/TEU, USD 28/FEU	

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



Subject to Low Sulphur Surcharge (July): USD 17/TEU และ USD 34/FEU  
(Aug.): USD 9/TEU และ USD 17/FEU  
(Sep.): USD 17/TEU และ USD 34/FEU

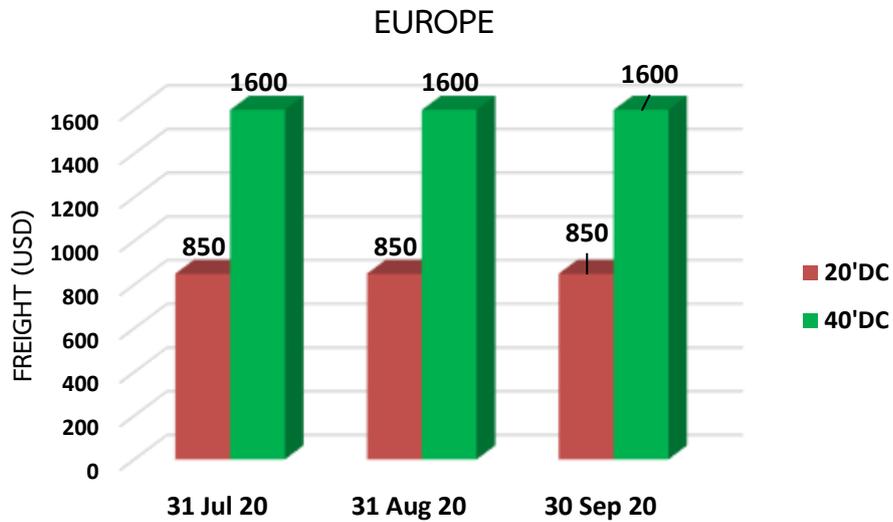
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2563



Subject to

- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU
- Low Sulphur Surcharge (July & Aug.): USD23/TEU และ USD46/FEU  
(Sep.): USD34/TEU และ USD68/FEU

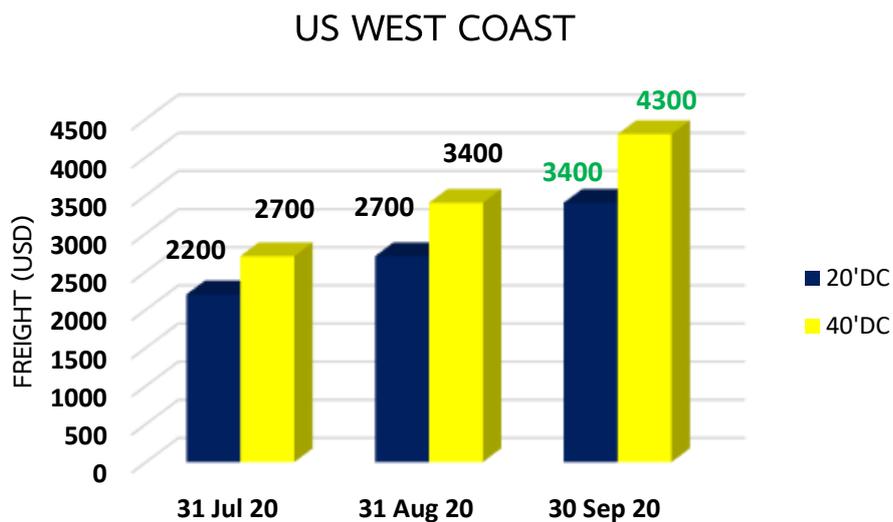
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2563



Subject to

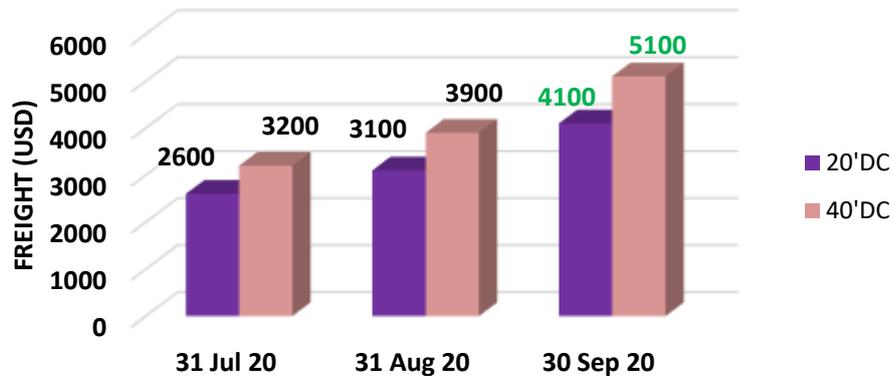
- ENS: USD30/BL
- ISOCC (July - Sep.): USD53/TEU และ USD106/FEU
- PSS (Sep.): USD150/TEU และ USD 300/FEU

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



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

**US EAST COAST**



Subject to Panama Low Water Surcharge: USD 30/Container

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งเรียกเก็บค่า Port Congestion Surcharge สำหรับเส้นทาง Sydney สืบเนื่องจากปัญหาความแออัดภายในท่าเรือ โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 300/TEU มีรายละเอียดดังตาราง

Congestion Surcharge Origin / Destination (CGO/CGD)	Scopes	Effective Departure Date
CGO	Export cargo to non-FMC trade lanes	September 16, 2020
CGD	Import cargo (non-FMC) departing origin	September 16, 2020
CGO	Export cargo to FMC regulated lanes	October 16, 2020
CGD	Import cargo (FMC regulated) received at origin	October 16, 2020

- ประกาศการเริ่มนำ Dangerous Goods Premium (DGP) -Synchronization มาใช้ สำหรับการกำหนด Tariff ของสินค้าอันตราย กล่าวคือ เป็นการกำหนดมาตรฐาน และเพิ่มความสะดวกรวดเร็วขึ้นด้วยการกำหนด Dangerous Goods Premium (DGP) Surcharge เพียงหนึ่งเดียวต่อหนึ่ง IMO Class หรือการรวม UN Number โดยไม่คำนึงถึงเส้นทาง โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 ตุลาคม 2563 หากต้องการทราบรายละเอียดเพิ่มเติม สามารถสอบถามโดยตรงไปยังสายเรือ
- ประกาศแจ้งการงดจ่ายไฟชั่วคราวภายในท่าเรือแหลมฉบังในวันที่ 27 กันยายน 2563 ช่วงเวลาตั้งแต่ 12.00 – 18.00 น. ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการทำงานภายในเทอร์มินอลต่างๆ ดังนี้

**Terminal C1C2**

- การดำเนินการของเรือหยุดชั่วคราว
- งดรับสินค้าตู้ Reefer ขาออกในช่วงเวลาดังกล่าว
- ในขณะที่ตู้สินค้าทั่วไปยังสามารถรับตู้ และนำตู้เข้ามาส่งได้ตามปกติ

**Terminal D**

- การดำเนินการของเรือ และกิจกรรมที่ต้องผ่านเข้าออกท่าเรือหยุดชั่วคราว
- ตู้สินค้าทุกชนิดไม่สามารถรับ หรือนำส่งตู้ได้ในช่วงเวลาดังกล่าว

**สายเรือ OOCL**

- ประกาศแจ้งเรียกเก็บค่า Barge Service Additional Surcharge (BSA) สำหรับสินค้านำเข้าที่ต้องใช้เรือชายฝั่งเข้ามาয়แม่น้ำเจ้าพระยา (ยกเว้นเส้นทางยุโรป) โดยมีรายละเอียดการเรียกเก็บดังตาราง

Surcharge	Scope	New Quantum	Effective	Remark
BSA	Intra-Asia, Australia, New Zealand and Africa	THB 1500 per container	OCTOBER 1, 2020	Based on on-board date
	Latin America		OCTOBER 1, 2020	Based on cargo receiving date
	Trans-Pacific		OCTOBER 6, 2020	Based on cargo receiving date

**สายเรือ Maersk**

- ประกาศงดรับ Booking ชั่วคราว สำหรับสินค้าจากเส้นทางเอเชีย และเส้นทางอื่นๆ ไปยังท่าเรือ Sydney ของประเทศออสเตรเลีย เนื่องจากพบปัญหาความแออัดภายในท่าเรือ โดยคาดการณ์ว่าจะสามารถเปิดรับ Booking ได้อีกครั้งภายในวันที่ 1 ตุลาคม 2563 ซึ่งจะมีการประเมินสถานการณ์อีกครั้งหนึ่ง ในขณะที่สายเรือยังสามารถรับจองระวางไปยังท่าเรืออื่นๆ ในออสเตรเลียได้ตามปกติ

**สายเรือ APL**

- ประกาศแจ้งเปลี่ยนชื่อบริษัท จากเดิม APL Co. Pte Ltd. เป็น CMA CGM Asia Shipping Pte. Ltd. มีผลตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2563 โดยเป็นการเปลี่ยนแปลงเฉพาะชื่อบริษัท ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท โครงสร้างผู้ถือหุ้น รวมถึงข้อกำหนดด้านกฎหมายอื่นๆ จึงขอให้ผู้นำเข้าส่งออกอัปเดตข้อมูลภายในระบบ

**US warns box lines against transpac collusion**

Federal Maritime Commission says it has ‘heightened its scrutiny of markets, individual ocean carriers, and the three global carrier alliances in response to the unusual circumstances and challenges created by the COVID-19 pandemic’. The US Federal Maritime Commission (FMC) has warned container lines that it will act against any perceived violation of competition rules, and it has “heightened its scrutiny of markets, individual ocean carriers, and the three global carrier alliances in response to the unusual circumstances and challenges created by the COVID-19 pandemic”.

Following a private meeting yesterday, the FMC said it had examined market trends in trade lanes serving the United States and actions taken by both individual ocean carriers and global alliances in response to COVID-19 and related impacts to the shipping industry. Although the FMC regularly holds meetings to receive updates on international trade, the container shipping industry, and analysis of carrier agreement monitoring activities, the agency said it “has heightened its scrutiny of markets, individual ocean carriers, and the three global carrier alliances in response to the unusual circumstances and challenges created by the COVID-19 pandemic”. This week’s meeting focused on those developments, it said.

“Specifically, the Commission received detailed reports that addressed trends in spot rates, longer-term service contracts, utilisation of equipment, blanked sailings, revenue trends, the policies of individual carriers and global alliances for service changes, and what notice must be provided to the FMC when there are blanked, cancelled, or amended voyages,” the agency said. “The FMC is actively monitoring for any potential effect on freight rates and transportation service levels, using a variety of sources and markers, including the exhaustive information that parties to a carrier agreement must file with the agency. “If there is any indication of carrier behaviour that might violate the competition standards in section 6(g) of the Shipping

Act, the Commission will immediately seek to address these concerns with the carriers. If necessary, the FMC will go to federal court to seek an injunction to enjoin further operation of the non-compliant alliance agreement.”

#### Concern in China

The FMC’s comments follow concern in China about escalating freight rates and capacity issues on the transpacific market. As reported by *Lloyd’s List*, China’s Ministry of Transport last week invited the China heads of 14 carriers involved in the transpacific trade — including all members of the three major shipping alliances — to a “consultation” held at the Shanghai Shipping Exchange last Friday. Aimed at “stabilising the international container shipping markets”, the Ministry of Transport made a series of enquiries about the business and operations of the shipping lines, and specifically asked what measures the shipping companies had taken to “curb the excessively fast mark-ups on China-US routes”, and to pass on the cost savings from the drop in oil prices and reduction of port fees.

*Lloyd’s List* reported that there has been some market talk that the authorities had asked the carriers to halt the general rate increase set for September 15 and reinstate planned blank sailings, although it reported that one shipping executive who attended the gathering said no such explicit request was made during the discussion, adding that the government officials were refraining from direct intervention in the market. However, Cosco Shipping, which controls the world’s third-largest box shipping fleet, was said to have withdrawn the next price increase on at least a couple of China-US west coast services and abandoned earlier scheduled void sailings for October, *Lloyd’s List* reported. *Lloyd’s List* also reported that Cosco subsidiary OOCL has also dropped a plan to blank a series of transpacific sailings, following the meeting between carriers and the Chinese government last week.

#### Spot rates continue rise

The moves by the US and Chinese authorities come as the gap between short- and long-term contract ocean freight rates on the transpacific trade lane has risen to a new record difference of US\$2,400 per FEU. And the latest World Container Index freight rate assessments on eight major East-West trades by Drewry shows that spot freight rates have continued to rise during the past week on all of the main East-West trades, with its ‘composite index’ of the eight trades combined up 6.1% this week and 104.9% up when compared with same period of 2019.

According to Drewry, average spot freight rates from Shanghai to Genoa surged 26% or \$572 to touch \$2,790 per 40ft box. Also, Shanghai to Rotterdam rates increased by 7% – an increase of \$153 to \$2,287 per feu. Rates on Shanghai to Los Angeles nudged up by 2% to stand at \$3,922 per 40ft container. Similarly, rates from Shanghai to New York strengthened 3% – a change of \$127 and reached at \$4,716 per feu. Spot rates from Rotterdam to Shanghai climbed 4% or \$55 to touch \$1,294 per 40ft container.

The average composite index of the WCI, assessed by Drewry for year-to-date, is \$1,802 per 40ft container, which is \$371 higher than the five-year average of \$1,431 per 40ft container.

Drewry expects rates to remain steady in the coming week

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

#### **Felixstowe port apologises to customers and rescinds empty container ban**

The UK’s port of Felixstowe has issued an apology to customers for “inconvenience”, admitting that “our service standards are not currently where we would like them to be”. On its website on Friday, the port attributed its problems to “a sharp spike in import container volumes, along with a high proportion of late vessel arrivals”. It said it was taking measures to improve service levels, which included increasing its much-

criticised vehicle booking system availability to more than 4,300 vehicles a day, opening on Sunday for haulage collection and recruiting more than 100 additional equipment drivers.

The port also did a U-turn on its ban on the restitution of empty containers to the port from 7am on Saturday. Maersk, OOCL and other carriers had had to warn Felixstowe customers of delays discharging containers from vessels and longer turnaround times for trucks, as well as import containers missing rail connections. The slow working and landside congestion at Felixstowe had started to see carriers ‘cut and run’, with some calls leaving UK containers ROB for discharge at the next port, with export boxes left stranded on the quay.

Carriers have also been looking to divert ships to London Gateway or Southampton, including the 2M’s Asia-North Europe AE7/Condor loop vessel, the 17,816 teu *Eleonora Maersk*, which will now discharge its UK cargo at London Gateway later today, with an ETS of 6am on Wednesday. *The Loadstar* understands that the vessel will load some exports redirected to Gateway, along with a “substantial number of empties”. *The Loadstar* was inundated with complaints last week from hauliers and port users describing operations at the port as a “shambles” and criticising the management for treating hauliers and service providers with “distain”. One Felixstowe-based haulier told *The Loadstar* this morning he was “not holding his breath” that the problems were being resolved.

“They have been shocked into action now, but only because the lines are starting to divert ships. To the rest of us, they just put their hands over their ears and are not especially worried about the bad publicity they get. It’s just like water off a ducks’ back to the Chinese owners.”

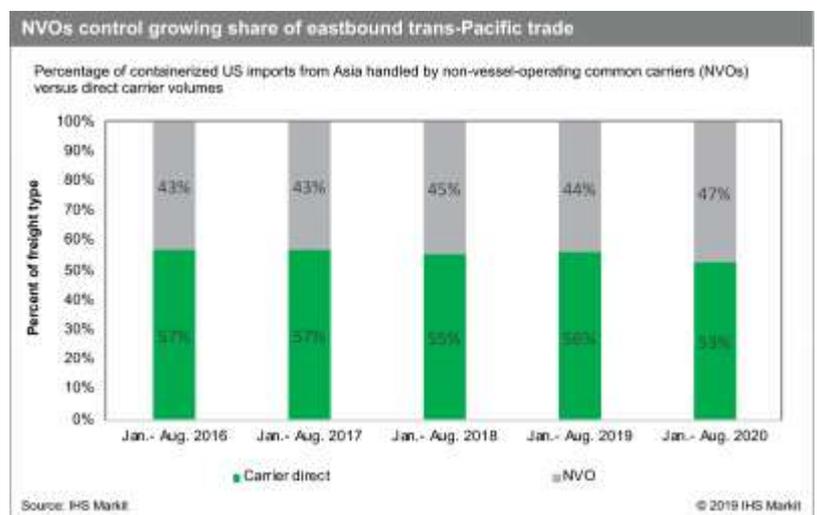
Felixstowe said the weekly import volume for the past two weeks had been “30% higher than average levels”, but one locally based carrier source said this should not have come as a complete surprise to the port. “It’s peak season after all, and the port has known about the discharge numbers coming in from China and elsewhere for weeks. I think it is more to do with them trying to get by with a reduced labour force and ultimately being caught out,” he said.

Source: <https://theloadstar.com/>

### NVOs gain trans-Pacific share as COVID-19 disrupts demand

Non-vessel operating common carriers (NVOs) increased their share of US imports from Asia in the first eight months of 2020, as tight vessel capacity at Asian ports has forced even the largest importers to book some of their shipments with forwarders rather than directly with carriers. NVOs handled 47 percent of eastbound trans-Pacific volumes through August, up from about 45 percent this spring and 44 percent in January–August last year, according to data from PIERS, a sister company of JOC.com within IHS Markit.

The growth of online shopping during the COVID-19 pandemic is also contributing to NVO market share growth, as some e-commerce merchandise moves in less-than-container load (LCL) shipments, which NVOs specialize in handling. PIERS does not capture LCL volumes, but it does account for those



shipments that are consolidated by NVOs into full container loads.

Beneficial cargo owners (BCOs) each spring sign annual service contracts with a few core carriers in order to leverage their import volumes and lock in favorable freight rates for the life of the contracts. When BCOs are unable to secure sufficient space with their core carriers, they often book the overflow with NVOs, rather than paying high spot rates. “When you sign with a carrier, you’re only good as long as that carrier has space and equipment,” said Alan Baer, president of the NVO TTS Worldwide. “NVOs offer you the ability to flex up to meet demand.”

This year, with the COVID-19 pandemic wreaking havoc on demand forecasts, large retailers and medium-size importers have turned to NVOs for a greater portion of their shipping needs. Volumes of containerized US imports surged unexpectedly in late June as the economy rebounded from COVID-19 lockdowns during March and April. Vessels leaving Asia were overbooked, forcing spot rates higher each week. Spot market pricing from Asia to the US West Coast reached a record-high \$3,813 per FEU for the week ending Sept. 11, a 163 percent jump from the same week a year ago, according to the Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), which is published weekly in the JOC Shipping & Logistics Pricing Hub.

#### Enforcing MQCs

By contrast, BCOs in their annual service contracts signed in May negotiated rates of \$1,300 to \$1,500 per FEU to the West Coast. However, those rates only apply to the minimum quantity commitment (MQC) that importers sign for in their service contracts. With space at a premium all summer, carriers have been holding customers to their MQCs, and any slots that importers book above the MQC are charged the much higher spot market rate. “When [carriers] can get two and one-half to three times the rate level in the BCO contract, that’s what they’re doing,” said David Bennett, president of the Americas at the NVO Globe Express Services. NVOs also have contracts with carriers, with their rates during peak periods generally being higher than those in BCOs’ carrier-direct contracts but still lower than the spot rates.

Growth in US import volumes from Asia booked with NVOs has accelerated in recent months, increasing 1.3 percent year over year in June, 9 percent in July, and 23.8 percent in August, according to PIERS. By contrast, import volumes booked directly with carriers declined 13.1 percent in June and 5.3 percent in July before increasing 6.3 percent in August. The NVO market share in the eastbound trans-Pacific is at the highest level in at least five years. NVOs expect imports to remain elevated at least through October, and possibly longer, so they see their business remaining strong possibly into early 2021.

Big-box retailers and home-improvement chains that remained open during COVID-19 are replenishing their inventories, and home-improvement retailers are already looking ahead to the spring, their busiest time of the year. Home-improvement retailers will begin shipping their spring merchandise in the coming months before factories in Asia close for the Chinese New Year holiday, which falls on Feb. 12, said Alan Baer, president of the NVO TTS Worldwide. That could contribute to extending the import surge into early 2021, he said.

While NVOs have provided retailers and other large importers the relief they needed during COVID-19, shipping patterns in the eastbound trans-Pacific will probably return to a business strategy in which they book most of their cargo with their core carriers in order to lock in favorable rates for the year, with a small percentage left over for the spot market, Baer said. “BCOs may flip back to the carrier-direct bookings they have been used to, so this year does not mark a real fundamental shift,” he said.

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 11 September 2020	Current Index 18 September 2020
Comprehensive Index			1355.04	1409.57
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1054	1082
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1115	1188
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	3813	3867
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	4534	4634
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	960	1079
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1315	1358
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3105	3180
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1416	1619
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2901	3646
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	232	232
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	238	238
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	134	130
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	118	123

.....