

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 22 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 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 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	450-600	900-1,150	FAF: USD 25/TEU, USD 50/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)	600	1,100	ISOCC: USD177/TEU, USD354/FEU	
	Subject to ENS USD30/BL			
Thailand - US West Coast	1,700	2,100	-	Effective till 14-Jun-2020
Thailand - US East Coast	2,200	2,700		
	Subject to Panama Low Water USD 15/TEU, USD 30/FEU			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมิถุนายน 2563 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียคังที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง โดยเส้นทาง Shanghai อัตราค่าระวางคังที่อยู่ 200 USD/TEU และ 300 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคังที่อยู่ 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ 300 USD/TEU และ 500 USD/FEU เส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ 300 USD/TEU และ 400 USD/FEU เส้นทาง Busan ค่าระวางอยู่ 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU และเส้นทางแอฟริกาใต้ ค่าระวางคังที่อยู่ 850 USD/TEU 1,600 USD/FEU

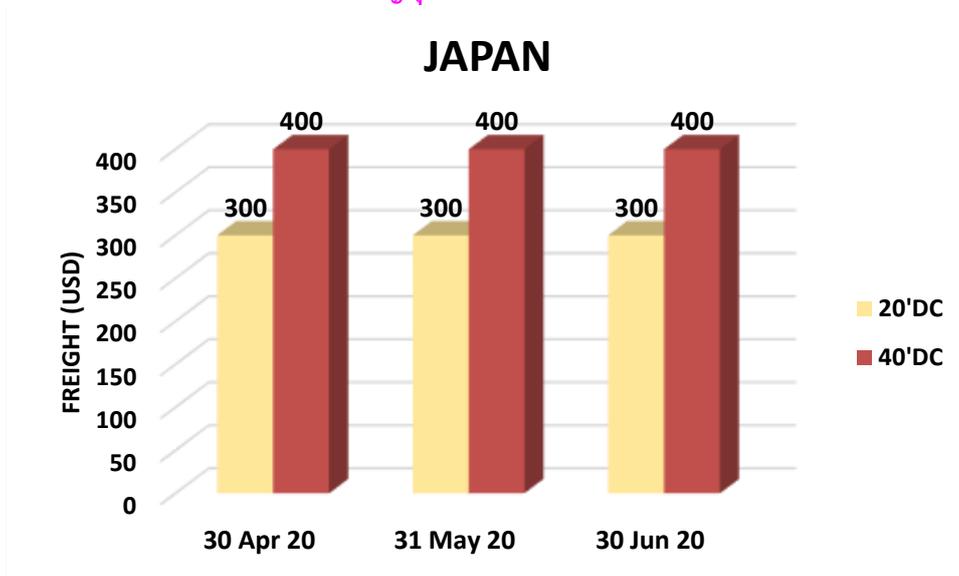
สำหรับเส้นทาง Europe ค่าระวางปรับลดลง 150 USD/TEU และ 300 USD/FEU เนื่องจากมีความต้องการสินค้าจากประเทศไทย โดยค่าระวางอยู่ 600 USD/TEU และ 1,100 USD/FEU ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 135 USD/TEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 450-600 USD/TEU และ 900-1,150 USD/FEU และมีการปรับลดการเรียกเก็บค่า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

สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนมิถุนายน ค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับเพิ่มขึ้น 300 USD/TEU และ 400 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ 1,700 USD/TEU และ 2,100 USD/FEU ในขณะที่ฝั่ง East Coast ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 200 USD/TEU และ 300 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ 2,200 USD/TEU และ 2,700 USD/FEU โดยมีการเรียกเก็บค่า Panama Low Water (PLW) ในอัตรา 15 USD/TEU สำหรับ Service ที่วิ่งผ่านคลองปานามา ซึ่งการปรับราคาเพิ่มขึ้นเนื่องจากเริ่มมีสินค้ากลับเข้ามาจำนวนมากขึ้น ประกอบกับ Space เรือหายากมากขึ้น

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

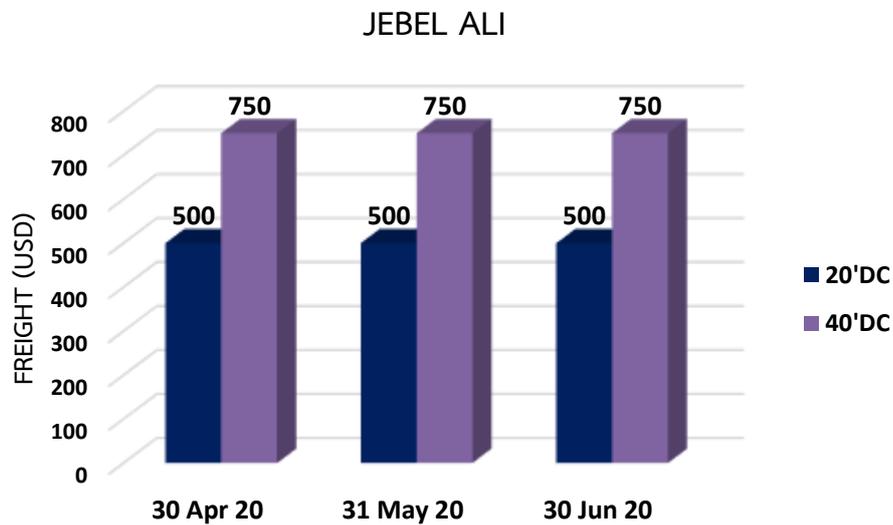
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800	900	USD 129/TEU, USD 257/FEU	Effective till 30-Jun-2020
Thailand-Shanghai	800	900		
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	USD 65/TEU, USD 130/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)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

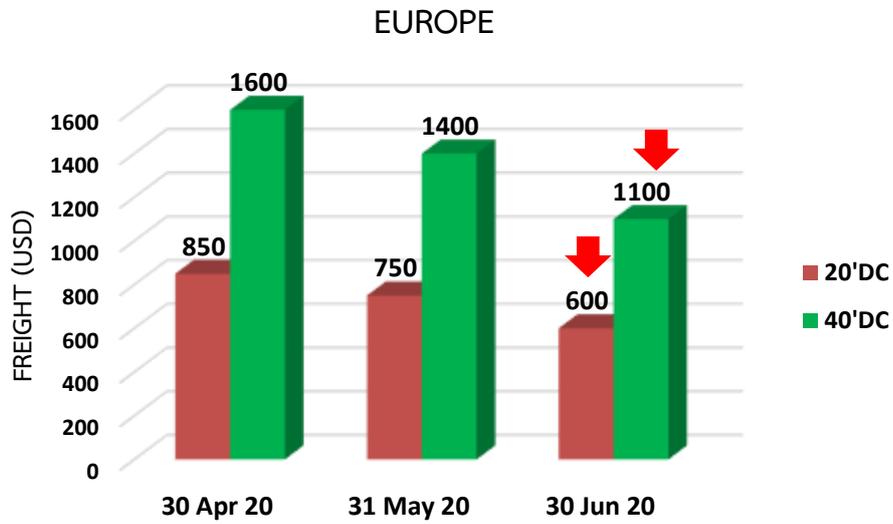
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2563



Subject to

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

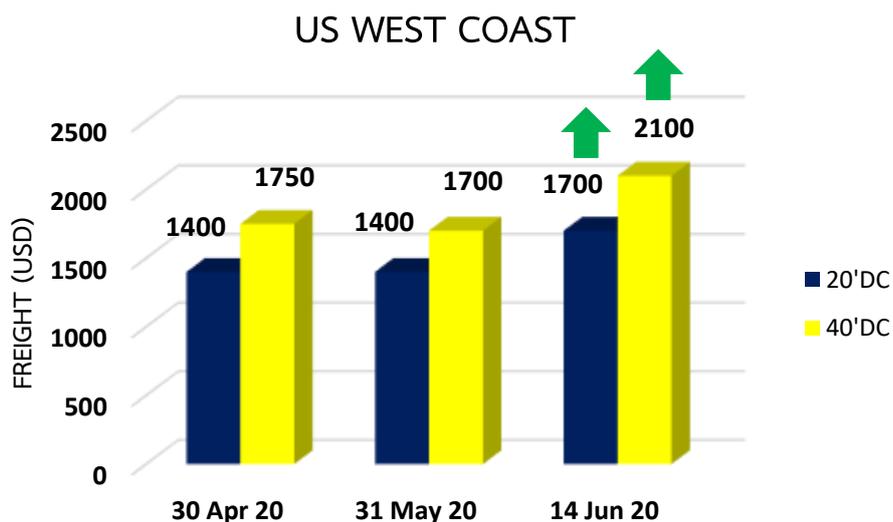
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2563



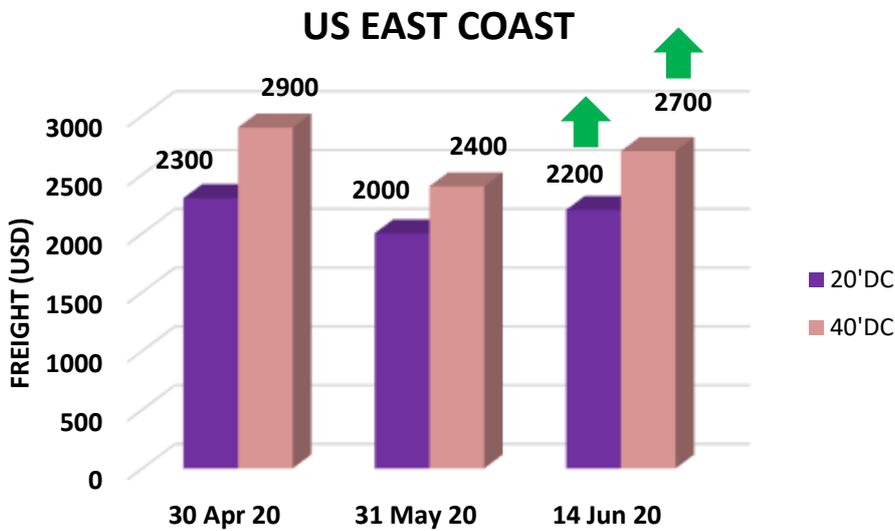
Subject to

- 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: USD15/TEU

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง East Asia ไปยังสหรัฐอเมริกา และ แคนาดาในอัตรา USD 1200/TEU และ USD 1500/FEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2563
- ประกาศเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge (PSS) สำหรับสินค้าจากทุกเส้นทาง ยกเว้นสหรัฐอเมริกา ไปยังท่าเรือ ชูตาน ในอัตรา EUR 125/TEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 มิถุนายน 2563
- ประกาศเรื่องความล่าช้าในการนำสินค้าไปยัง ICD Sonipat ในประเทศอินเดีย เนื่องจากปริมาณสินค้านำเข้าที่เพิ่มขึ้น และจากผลกระทบของ COVID-19 ที่มีต่อการอำนวยความสะดวกภายในท่าเรือ โดยแจ้งว่าสินค้านำเข้าอาจต้องใช้เวลารอคอยประมาณ 2 สัปดาห์ ซึ่ง Transit time เฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 5-15 วัน
- ประกาศแจ้งหยุดให้บริการสำหรับ Huangpu Cali Terminal ใน Guangdong โดยจะไม่รับสินค้าทั้งขาเข้า และขาออก ทั้งตู้สินค้า และตู้เปล่า รวมถึงการส่งออกแบบ LCL มีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2563 จนกว่าจะมีประกาศเปลี่ยนแปลง ทั้งนี้ ระหว่างวันที่ 1 ก.ค.- กลาง ก.ค. จะมีการทำความสะอาดภายในเทอร์มินอล และมีการรื้อถอน อุปกรณ์ และการดำเนินการภายในเทอร์มินอลจะหยุดตั้งแต่วันที่ 15 มิถุนายน 2563
 - เรือลำสุดท้ายที่เข้าไปยังเทอร์มินอลคือวันที่ 27 มิถุนายน 2563
 - เรือลำสุดท้ายที่ออกจากเทอร์มินอลคือวันที่ 29 มิถุนายน 2563

สายเรือ CNC

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge สำหรับสินค้าในเส้นทาง Intra-Asia เป็นอัตรา USD 0 (ไม่เรียกเก็บ) โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2563
- ประกาศแจ้งแนะนำบริการ “SEAPRIORITY Go” สำหรับสินค้า Dry Cargo ในเส้นทาง Intra-Asia ซึ่งเป็นบริการที่ตอบสนองต่อผู้ส่งออกที่ต้องการการันตีการมีตู้สินค้า และ Space เรือ สำหรับขนส่งสินค้าที่เป็น Time sensitive shipment เพื่อช่วยแก้ปัญหาการขาดแคลนตู้ในช่วงวันหยุดยาว หรือช่วงพีคที่มีความต้องการตู้เป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ หากสนใจบริการดังกล่าว สามารถติดต่อสอบถามไปยังสายเรือโดยตรง

สายเรือ Wan Hai

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Tariff Bunker Charge สำหรับสินค้าในเส้นทางดังนี้
 - สินค้านำเข้าไปยัง US West Coast เรียกเก็บในอัตรา USD 185/TEU, USD 230/FEU และ USD260/40'HC
 - สินค้าส่งออกจาก US West Coast ไปยังประเทศใน Far East เรียกเก็บในอัตรา USD 45/TEU, USD 60/FEU
- ประกาศปรับค่า Wan Hai Bunker Surcharge (WBS) สำหรับไตรมาสที่ 3 โดยมีอัตราอ้างอิงดังตารางต่อไปนี้

■ **WBS Quantum: Period 3 will apply the LSFO price under \$300.**

Year 2020	0.5% LSFO	WBS Announced	WBS to be Applied
Period 1	Sep ~ Nov	December(2019)	Jan/01 to Mar/31
Period 2	Dec ~ Feb	March	Apr/01 to Jun/30
Period 3	Mar~May	June	Jul/01 to Sep/30
Period 4	Jun~Aug	September	Oct/01 to Dec/31

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
Intra-Asia	Region A	4	8	16	24	32	40
	Region B	8	15	30	45	60	75
Asia - India Sub continent	WB	16	33	65	98	130	163
	EB	8	17	33	49	65	81
Asia - Middle East	WB	18	35	70	105	140	175
	EB	9	18	35	53	70	88
Asia - Red Sea	WB	20	40	80	120	160	200
	EB	6	12	24	36	48	60
Asia - South America West Coast	EB	27	55	109	164	218	273
	WB	8	17	33	49	65	82

WBS Matrix(per TEU/Reefer container)

Trade	Bound	≤\$300	\$300.01~350	\$350.01~400	\$400.01~450	\$450.01~500	\$500.01~550
Intra-Asia	Region A	6	12	24	36	48	60
	Region B	12	23	45	68	90	113
Asia - India Sub continent	WB	24	50	98	146	195	244
	EB	12	26	49	73	98	122
Asia - Middle East	WB	27	53	105	158	210	263
	EB	14	27	53	79	105	131
Asia - Red Sea	WB	30	60	120	180	240	300
	EB	9	18	36	54	72	90
Asia - South America West Coast	EB	41	83	164	245	327	409
	WB	12	26	49	74	98	123

Carriers see rise in booking cancellations, no-shows

As US retailers cancel purchase orders at Asian factories due to plunging demand for a variety of consumer goods, ocean carriers and terminal operators report a troublesome increase in booking cancellations and container no-shows at overseas ports. Canceling bookings, and the failure of beneficial cargo owners (BCOs) to notify carriers that they will not fulfill a booking order, prevent carriers from optimizing vessel capacity and can result in other shippers from being unnecessarily shut out of voyages. "No-shows for bookings are as high

as 20 percent," said Peter Levesque, president of Ports America. US retailers have canceled a large number of purchase orders, which is a main driver of the no-shows, Levesque told the JOC Uncharted webcast this week.

Juergen Pump, president North America at Hamburg Sud, told the virtual Agriculture Transportation Coalition (AgTC) conference last week it is important that all members of the international supply chain keep the lines of communication open. "Information flow is critical. We have to keep our customers informed when operational issues will occur because of blank sailings," Pump told ag exporters. "My ask of you is to tell us when you have to cancel your bookings." A normal level of booking cancellations in the trans-Pacific is about 15 percent, Pump said. Cancellations reached 40 percent in the last week of April and 29 percent in Week 20 in mid-May, he said. In the vast majority of cases, the BCO is not penalized for a no-show. Likewise, carriers are not penalized if they accept a booking but then have to roll a shipment because of insufficient capacity. A small number of contracts, such as those in which bookings are made via the NYSHEX exchange, include non-performance clauses with penalties.

Disruptions across supply chain

Booking cancellations are yet another supply chain disruption that has flared up as a result of the demand destruction wrought by the coronavirus disease 2019 (COVID-19). Carriers since April have announced more than 120 blanked sailings into July. As import volumes plunge, terminal operators at US ports are canceling work shifts, sometimes without giving enough advance notice to adjust their pickup schedules, truckers say. A knock-on effect of the blanked sailings is that detention and demurrage charges are on the rise for exceeding free storage time and for the late return of equipment to marine terminals.

The supply chain disruptions have caused warehouses in overseas ports to fill up due to retail store closures amid the COVID-19 lockdowns in the US, while shipments of non-essential merchandise sit idle in US warehouses. Empty containers have backed up at US ports because the blanked sailings have reduced vessel capacity for the return of empties to Asia.

Shippers peg blame on blank sailings

Ag shippers said the blank sailings are the root cause of their supply chain problems because shippers are unable to plan their export schedules with any sense of certainty. "Our challenge is getting bookings," said Rachal DeRosier, global logistics specialist at Johnsonville. She said the sausage manufacturer has developed a number of contingency plans to keep products flowing, such as moving shipments by long-haul truck to the West Coast rather than rail, or shipping some containers to the East Coast for Asian routings.

As a result of the blank sailings, some shippers have no other option but to book each container with more than one carrier in order to ensure the shipment is not rolled at the ports, said Bob Sinner, president of SB&B Foods, an ag shipper in North Dakota. "The past four months have been nothing short of awful in the upper Midwest. We have no other option but to overbook," Sinner said.

Jeremy Nixon, CEO of Ocean Network Express, told the AgTC conference blank sailings have peaked and BCOs will see fewer scheduled sailings being canceled going forward. "We're trying to end these ad hoc cancellations," he said.

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

Freight demand bounce back unlikely as lockdowns are eased

Shipping analyst does not expect container demand to recover to 2019 levels in the second half of 2020. Summer peak season container shipping volumes are unlikely to reach the same levels as last year, with retailers and manufacturers erring on the side of caution as they assess the extent of pent-up consumer demand following lockdowns, according to Maritime Strategies International (MSI). In its latest market report, the analyst reiterates its view that any volume recovery in the second half of 2020 will be patchy.

“While there may be an initial uplift in volumes to meet immediate demand as economies begin to open, there is growing anecdotal evidence that peak season volumes will be lower on a year-on-year basis, and potentially quite sharply so,” said MSI. MSI expects importers in consumer-facing industries to display caution when placing orders for later in the year. “There is still substantial uncertainty over the extent to which societies and economies will have returned to anything approaching 'normal' by Q4 20, and so conservative planning when managing inventory is likely to be the course followed by many,” said MSI. “We certainly expect a sequential improvement in volumes relative to Q2 20, but remain concerned over the likelihood that 'temporary' joblessness will become longer-term, corporate defaults will increase and wage growth will slow.”

MSI expects aggregate main lane headhaul growth of around -15% year-on-year in the three months to July, with the earlier part of that three-month period bearing the brunt of the volume downturn. “In the three months to October we expect volume growth of around -3% year-on-year, with risks lying both to the upside and to the (more likely) downside,” it added.

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

DP World seeks to integrate all terminals with TradeLens

Ports multinational announces it has completed the early stages of integration with TradeLens, the blockchain-based container logistics platform jointly developed by AP Moller-Maersk and IBM. DP WORLD has announced that it has completed the early stages of integration with TradeLens, the blockchain-based container logistics platform jointly developed by AP Moller-Maersk and IBM.

The Dubai-owned ports multinational added that it is seeking to connect all 82 of its marine and inland container terminals, as well as feeder companies and logistics divisions, with TradeLens. Plans to collaborate with other DP World business units, including the feeder line Unifeeder, have also been initiated. TradeLens is said to improve operational efficiency, providing confirmation of the transport modality that follows the port stay for each container, enabling better yard planning in heavy transshipment or rail ports.

DP World chief executive Sultan Ahmed bin Sulayem, said: “By working with TradeLens we will accelerate the digitisation of global trade. “Modernising the processes by which logistics operate is critical to building more robust and more efficient supply chains which will help economic development and generate more prosperity.”

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 22 May 2020	Current Index 29 May 2020
Comprehensive Index			847.63	920.38
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	827	863
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	879	924
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1678	2097
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2543	2732
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	618	581
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	937	959
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2817	2823
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	733	698
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	930	1211
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	228	226
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	244	238
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	173	170
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	120	120

ตารางเปรียบเทียบอัตราค่าระวางระหว่าง Shanghai และประเทศไทย ไปเส้นทางต่างๆ

Route	Freight Rate (SCFI)			Freight Rate from Thailand		
	Freight Rate (30 Apr 2020)	Freight Rate (29 May 2020)	Change	Freight Rate from Thailand (30 Apr 2020)	Freight Rate from Thailand (31 May 2020)	Change
Europe	739	863	124	1027	927	-100
US West Coast	1724	2097	373	1400	1400	0
US East Coast	2773	2732	-41	2300	2015	-285
Dubai	637	581	-56	636	636	0
Melbourne	947	959	12	355-500	375-525	25
West Japan	234	226	-8	386	386	0
East Japan	243	238	5			
Busan	120	120	0	200	200	0

จากตารางข้างต้น เป็นการเปรียบเทียบอัตราค่าระวาง ในช่วงปลายเดือนเมษายน และช่วงปลายเดือนพฤษภาคม โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

เมื่อทำการเปรียบเทียบอัตราค่าระวางจากประเทศจีนไปยังเส้นทางต่างๆ พบว่าเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น ได้แก่ เส้นทางยุโรป เส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตก เส้นทางออสเตรเลีย และเส้นทางญี่ปุ่นฝั่งตะวันออก ส่วนเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับลดลง ได้แก่ เส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันออก เส้นทางคูโบ และเส้นทางญี่ปุ่นฝั่งตะวันตก ส่วนเส้นทางเกาหลีอัตราค่าระวางคงที่

สำหรับอัตราค่าระวางจากประเทศไทยไปยังเส้นทางต่างๆ เส้นทางที่อัตราค่าระวางคงที่ไม่มีเปลี่ยนแปลง ได้แก่ เส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตก เส้นทางคูโบ เส้นทางญี่ปุ่น และเส้นทางเกาหลี ในขณะที่เส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับลดลง ได้แก่ เส้นทางยุโรป และเส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันออก ส่วนเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น ได้แก่ เส้นทางออสเตรเลีย

.....