

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 24 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	2,300	2,900	-	
Thailand - US East Coast	2,600	3,300		
	Subject to Panama Low Water USD 30/Container			

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 ค่าระวางคังคังที่อยู่ 850 USD/TEU 1,600 USD/FEU

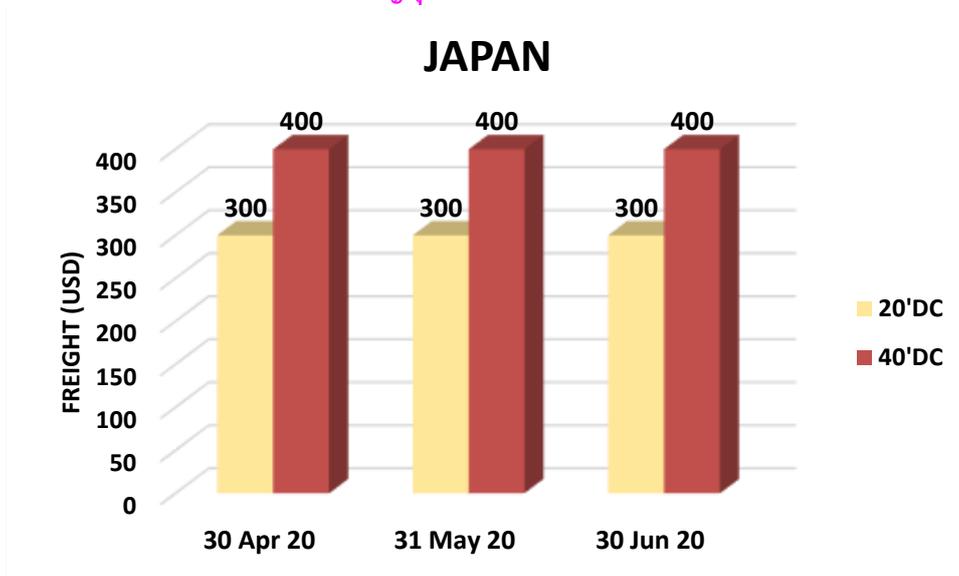
สำหรับเส้นทาง Europe ค่าระวางปรับลดลง 150 USD/TEU และ 300 USD/FEU เนื่องจากมีความต้องการสินค้าจากประเทศไทย โดยค่าระวางอยู่ 600 USD/TEU และ 1,100 USD/FEU ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 135 USD/TEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 450-600 USD/TEU และ 900-1,150 USD/FEU และมีการปรับลดการเรียกเก็บค่า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

สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมิถุนายน ค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับเพิ่มขึ้น 600 USD/TEU และ 800 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ 2,300 USD/TEU และ 2,900 USD/FEU ในขณะที่ฝั่ง East Coast ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 400 USD/TEU และ 600 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ 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)**

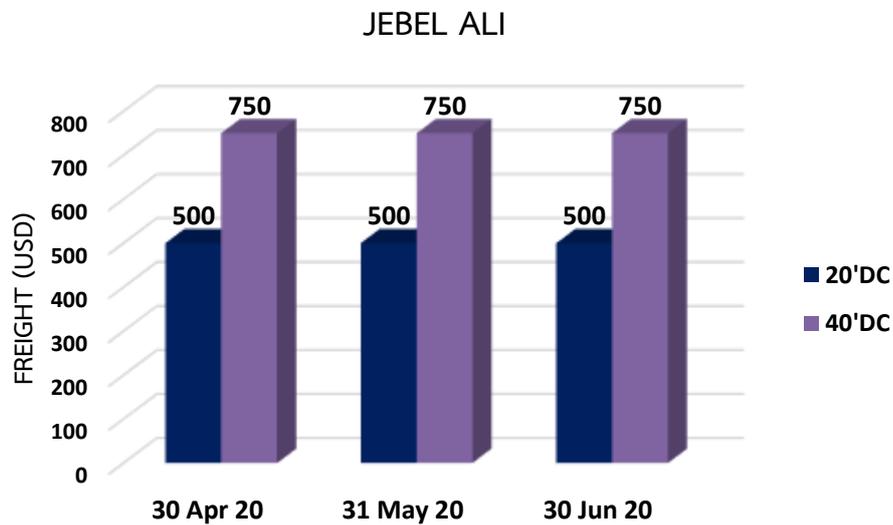
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800	900	USD 129/TEU, USD 257/FEU	Effective till 30-Jun-2020
Thailand-Shanghai	800	900		
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	USD 65/TEU, USD 130/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)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

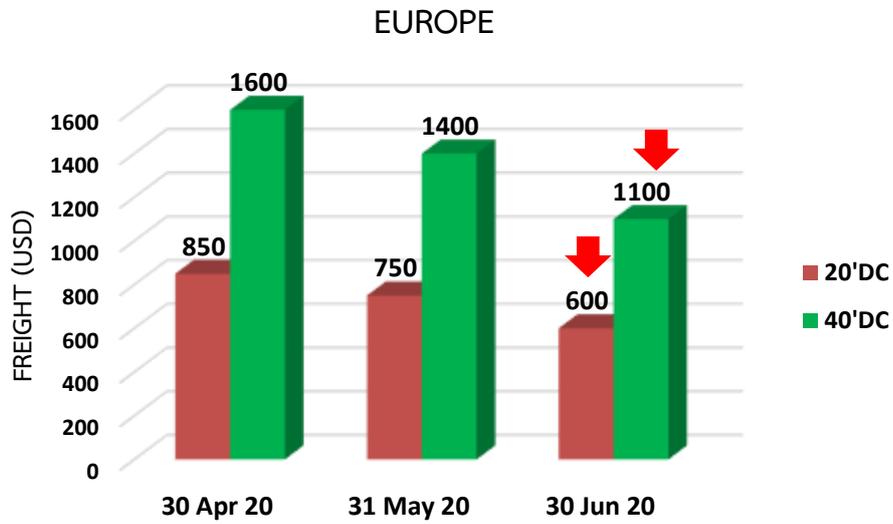
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2563



Subject to

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

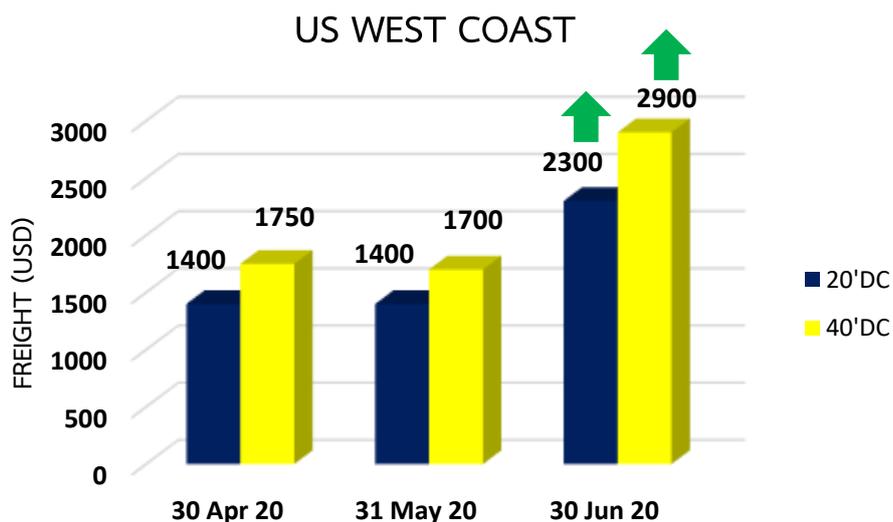
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2563



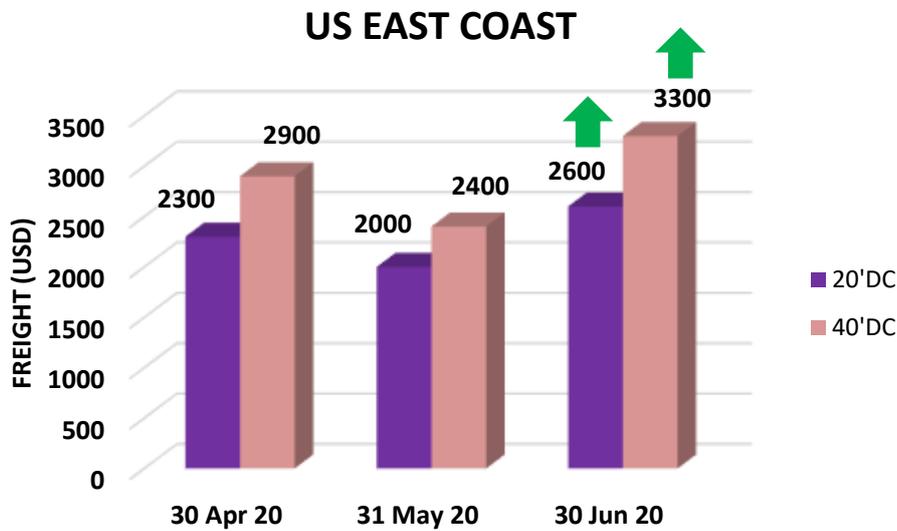
Subject to

- 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: USD 30/Container

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

**สายเรือ Hapag Lloyd**

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง East Asia ไปยังเส้นทางต่อไปนี้

To	General Rate Increase (GRI)	Effective Date
Arabian Gulf & Red Sea	USD 300/TEU	1 July 2020
Indian Subcontinent	USD 200/TEU	

- ประกาศเรื่องข้อกำหนดจากรัฐบาลจีนในการงดรับสินค้าประเภท Solid Waste อาทิ ขยะประเภทกระดาษ ขยะพลาสติก ขยะประเภทโลหะ ขยะเคมี เป็นต้น เข้าไปยังประเทศจีน โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2563
- ประกาศเรื่องข้อกำหนดจากรัฐบาลประเทศเปรู ในการใช้ดิจิทัลเข้ามาดำเนินการทางด้านการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการประเมินเรื่องการบังคับใช้ข้อกำหนดดังกล่าว สายเรือจึงแนะนำให้ผู้ส่งออกเลือกวิธีการออก OBL ณ ประเทศปลายทาง คือเปรู (Issue OBL at destination) แทน

**สายเรือ Sealand**

- ประกาศเรื่องการควบคุมความปลอดภัย และความถูกต้องในการแจ้งข้อมูล Dimension สำหรับสินค้าประเภท Out of Gauge ซึ่งหากผู้ส่งออกแจ้งข้อมูลไม่ถูกต้อง สายเรือจะทำการเรียกเก็บค่า Out of Gauge (OOG) Misdeclaration Management Fee ในอัตรา USD 500/ตู้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2563

**สายเรือ Sealand**

- ประกาศข้อกำหนดเรื่องการแจ้งข้อมูล Harmonized Code (HS Code) จำนวน 8 หลัก สำหรับสินค้านำเข้าไปยังท่าเรือ Jebel Ali ในประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรต โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 มิถุนายน 2563 หากไม่ปฏิบัติตาม สายเรือจะไม่รับข้อมูล Shipping Instruction ที่ไม่สมบูรณ์ และหากมีสินค้าหลายประเภท ต้องระบุ HS Code ของสินค้าให้ครบถ้วน

**Influence of COVID-19 on ports compared to 2008 financial crisis**

The normal flow patterns in maritime sector are severely disrupted due to COVID-19. Global container shipping has a decrease of 8-10 % in the volumes transported. While exports to Asia are still doing quite well,

the imports are taking more dramatic forms. Over the past few weeks, blank sailings have increased and idle ships have been detected. We have seen this type of disruption previously during the financial crisis.

#### Differences between 2008 financial crisis and COVID-19

- The crisis in 2008-2009 was unexpected. The market situation prior to the crisis promised success. Therefore, after the crisis, there was a lot of disappointment and a general sentiment of pessimism amongst people. Currently, in spite of disruptions brought by COVID-19, people are optimistic and willing to work hard to pick up from where they left.
- In 2008-2009 nobody was prepared for those shocks, while with COVID-19, we do have the digital tools to support us. This makes it easier to act upon the changed circumstances.
- In 2008-2009, a human element was not present. During COVID-19 situation, we are faced with a human element. This limits human interactions. We have to adopt different ways of interacting with each other.
- The financial crisis caused less demand, while COVID-19 affects the supply instead of the demand.

#### Similarities between 2008 financial crisis and COVID-19

- It is expected that it will take a while before Mergers & Acquisitions will take place again. We have seen this previously with the financial crisis.

#### Expectations

- For the future, it is expected that digitalization and automation will help to adjust to unexpected situations. Due to the COVID-19, there is a lot of push to reform. This can be seen already in the usage of electronic payments. In the long term, this could benefit the working environment in the maritime sector. It is expected that the current crisis will accelerate the digital transformation and the greening of supply chain.

Source: Hoffman, J., Notteboom, T., Seroka, G. (2020, May 13). *Business as unusual – adapting port business models to survive and thrive in the post COVID-19 era* [Webinar].

Source: <https://europeanshippers.eu/>

### **Transpacific ocean freight rates jump to 18-month high**

China-US West Coast prices climbed 17% in the past week due to tight capacity and a jump in demand, according to Freightos, with air freight markets also showing ‘some signs of a return to normal’. China-US West Coast ocean rates have climbed 17% in the past week due to tight capacity and an “unexpected” jump in demand, lifting rates to their highest level since January 2019, according to digital rates specialist Freightos. China-US West Coast prices jumped 17% since last week to an average of \$2,160 per FEU, according to the FBX01 Daily index, lifting rates 48% higher than at this time last year. And Meanwhile, China-US East Coast prices increased 8% since last week, reaching \$2,875 per FEU, and are 7% higher than rates for this week last year.

It said the rise in prices on the transpacific market was due to an “unexpected spike in demand” over the last few weeks combined with tight capacity. But Freightos warned that celebrating a recovery in the market may be premature – although summer import projections are “better than they were a month ago”, ocean volumes to the US “are still expected to be down significantly through September. “And ocean carriers agree, announcing 75 more cancellations this week, with more expected in the coming days,” noted Eytan Buchman, CMO of Freightos. “So far 10-15% of sailings from Asia to Europe have been cancelled through August, and 5-10% have been blanked to the US.” He noted that the jump in demand had also resulted in some rolled shipments out of China, with some shippers reporting delays of up to two weeks to get on overbooked ships. Some signs of a return to normal.

But he said there are “some signs of a return to normal” for freight markets. “Air rates continued to decline from their near-record highs out of China as PPE demand cools, with Freightos.com marketplace data showing rates falling by 5-15% across lanes out of China since last week.

“Data from WebCargo shows a 63% increase in air cargo eBookings in May compared to April, as some shippers may be motivated by the recent decline in rates and some commercial cargo returns to the market. And after being hit hard by travel restrictions, some passenger air travel is also being restored, which will add capacity to the cargo market even as volumes dipped in the last few weeks.” He highlighted that “there are also signs of life in US trucking employment, with Wall Street taking note, and eCommerce is still surging. As a result, both UPS and FedEx announced rate hikes for high-volume shippers this week, and logistics operators added thousands of jobs in May to keep up with the volume of orders.”

As reported in *Lloyd’s Loading List*, container lines last week announced further significant service cancellations to take effect from the third quarter, as ocean freight carriers try to maintain the freight rates they have achieved in recent months despite the drop in demand due to the coronavirus pandemic. Consulting group Sea-Intelligence said there had been a sharp increase last week in the number of service cancellation announcements for the third quarter across the combined major deepsea trades from Asia to Europe and North America. For these trades alone, around 15% more capacity is being removed from the market in the announcements of the past week, taking the total amount of announced blank capacity for this year so far from 3.4 million teu to almost 4 million teu.

Although some blanked sailings have been reinstated on certain trades over the past few weeks, these had only served to reduce the number of cancellations and “by no means indicate a reversal to normal market status”, according to Sea-Intelligence. “The data clearly shows that reinstatement of capacity cannot in any way be interpreted as a sign of strong demand,” Sea-Intelligence CEO Alan Murphy said. “That we are now seeing full ships on some trades, and even cargo rolling in ports in Asia, is clearly an indication that too much capacity had been removed, but not an indication of a reversal to norm.”

As also reported yesterday in *Lloyd’s Loading List* falling demand for air cargo capacity from China and Hong Kong has led to the start of “a more regular pattern” for commercial air cargo, in which the elevated rates of recent weeks begin to descend to more normal levels, according to US freight forwarder Flexport. Flexport also said that the large numbers of ‘freighters’ – passenger aircraft flown purely for their cargo capacity – that airlines have been flying in recent weeks in response to the rush globally for personal protective equipment (PPE) from China “are expected to be retired through the summer”, with analysis by Seabury Consulting indicating that there has already been a drop in ‘passenger freighter’ capacity ex-China during the last two weeks.

Data from Seabury indicates that global air cargo capacity remains around 26% below levels for the same period in 2019, although capacity on certain key trade lanes to and from Asia is now above the levels this time last year. It also noted that ‘passenger freighter’ capacity declined last week, the first decrease after several weeks of increases, causing overall widebody belly capacity to fall by 4%, while freighter capacity remained stable.

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

### **Box lines announce further service cuts for Q3**

More blank sailings, which have kept freight rates relatively firm during the Covid-19 crisis, announced for the third quarter, as demand remains weak. Container lines last week announced further significant service cancellations to take effect from the third quarter, which starts next month, as ocean freight carriers try to

maintain the freight rates they have achieved in recent months despite the drop in demand due to the coronavirus pandemic.

Consulting group Sea-Intelligence said there had been a sharp increase last week in the number of service cancellation announcements for the third quarter across the combined major deepsea trades from Asia to Europe and North America. For these trades alone, around 15% more capacity is being removed from the market in the announcements of the past week, taking the total amount of announced blank capacity for this year so far from 3.4 million teu to almost 4 million teu.

“It is very clear that the plateau we had reached for the second quarter has now seen a drastic upwards change,” Sea-Intelligence CEO Alan Murphy said. “This also means that the amount of capacity removed from the market in 2020 is now more than three times larger than the amount of capacity which was removed due to Chinese New Year – principally driven by a sharp increase in blank sailings for the third quarter.” Although some blanked sailings have been reinstated on certain trades over the past few weeks, these had only served to reduce the number of cancellations and “by no means indicate a reversal to normal market status”, Sea-Intelligence said.

“The data clearly shows that reinstatement of capacity cannot in any way be interpreted as a sign of strong demand. That we are now seeing full ships on some trades, and even cargo rolling in ports in Asia, is clearly an indication that too much capacity had been removed, but not an indication of a reversal to norm.” The total of more than 3 million teu cut from the market in weeks 5 to 26 this year on the main intercontinental trades is equivalent to between 15% and 20% of capacity during the equivalent period of 2019.

Good capacity management has served carriers well during this year’s crisis in terms of maintaining and even increasing freight rates. The World Container Index assessed by Drewry, a composite of container freight rates on eight major routes to and from the US, Europe and Asia, is currently around 22% higher than a year ago, with Shanghai-Rotterdam prices up around 16% in the first week of June compared to a year earlier. And according to Freightos, China-US West Coast are around 32% higher than a year ago, with China-US East Coast prices roughly level with prices a year earlier.

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 5 June 2020	Current Index 12 June 2020
Comprehensive Index			925.50	1015.33
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	880	875
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	931	954
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2132	2755
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2738	3255
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	543	470
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	998	1008
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2847	2818
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	682	656
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1147	936
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%	168	165
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	134	134