

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 23 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

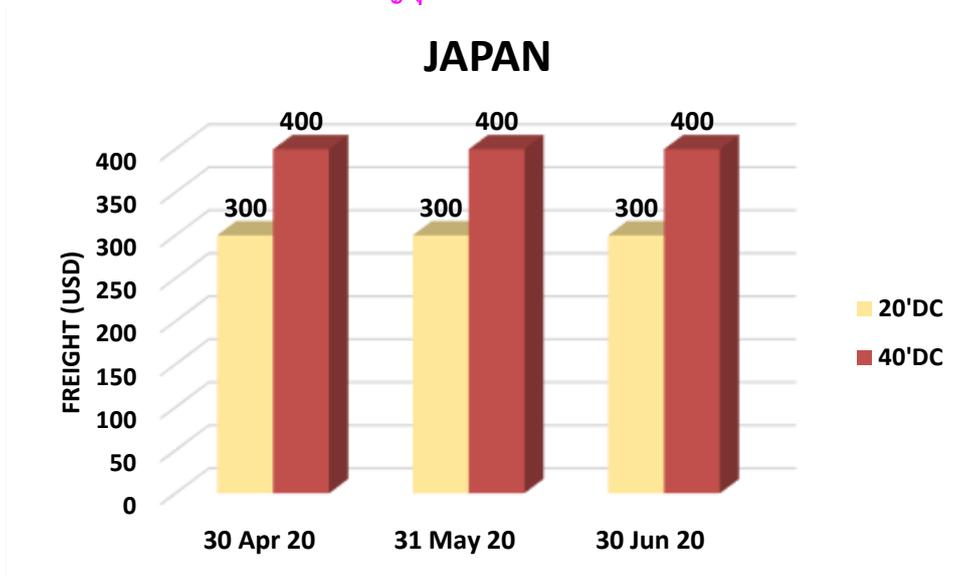
สำหรับเส้นทาง Europe ค่าระวางปรับลดลง 150 USD/TEU และ 300 USD/FEU เนื่องจากมีความต้องการสินค้าจากประเทศไทย โดยค่าระวางอยู่ 600 USD/TEU และ 1,100 USD/FEU ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 135 USD/TEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 450-600 USD/TEU และ 900-1,150 USD/FEU และมีการปรับลดการเรียกเก็บค่า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

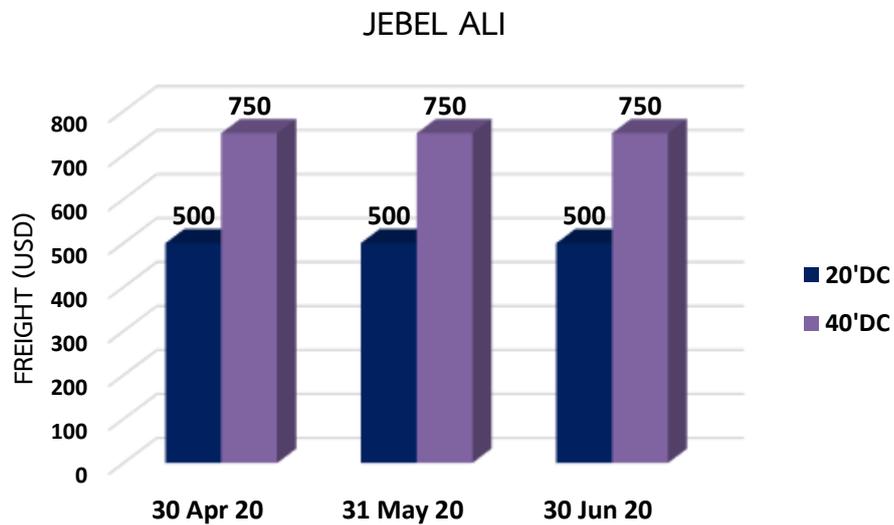
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800	900	USD 129/TEU, USD 257/FEU	Effective till 30-Jun-2020
Thailand-Shanghai	800	900		
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	USD 65/TEU, USD 130/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)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

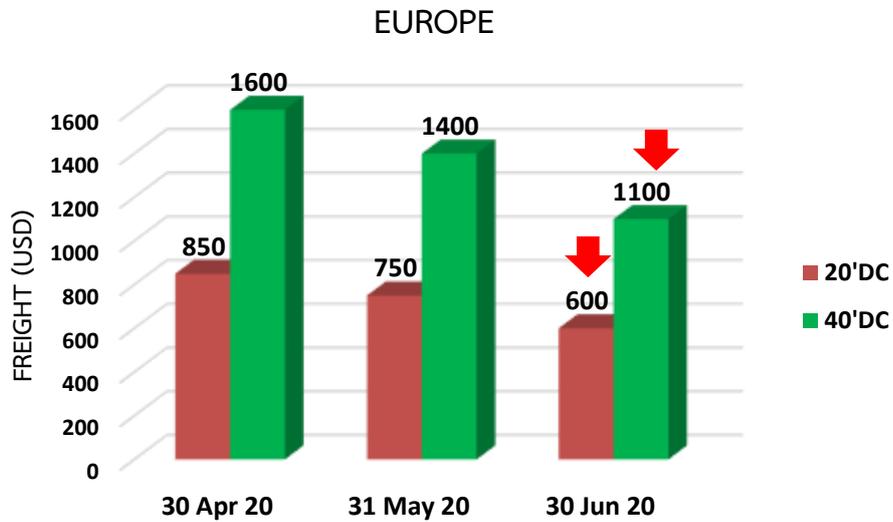
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2563



Subject to

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

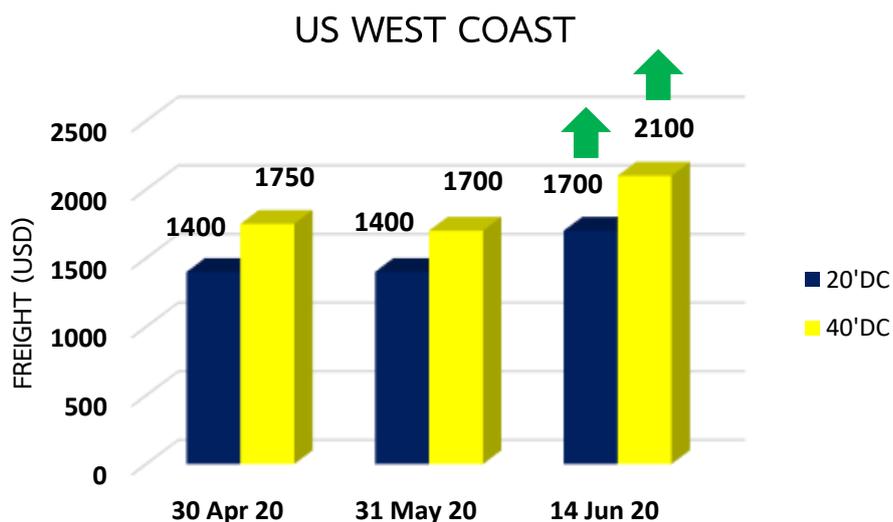
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2563



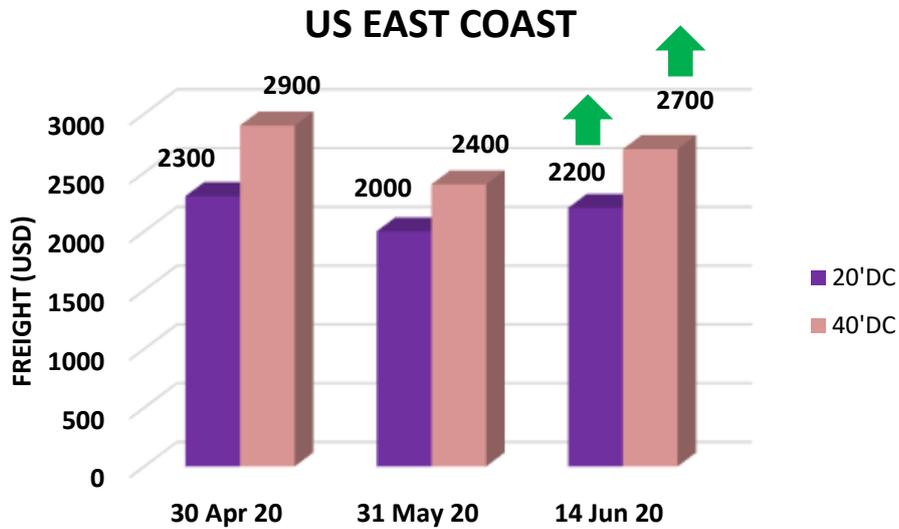
Subject to

- 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 ONE

- ประกาศยกเลิกการเรียกเก็บค่า Congestion Surcharge (CGD) สำหรับตู้ Reefer ที่นำเข้าไปยังท่าเรือ Chittagong ในประเทศบังคลาเทศ เนื่องจากสถานการณ์ความหนาแน่นภายในท่าเรือเริ่มคลี่คลาย และมีปลั๊กพร้อมใช้มากขึ้น โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 4 มิถุนายน 2563

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Marine Fuel Recovery Surcharge (MFR) สำหรับสินค้านำเข้า และส่งออกระหว่าง East Asia และเส้นทางต่างๆ ดังตาราง โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2563

Marine Fuel Recovery (MFR)		
Route	Effective 1-JUL-2020	
	(Dry Container) (USD/TEU)	(Reefer Container) (USD/TEU)
South America West Coast	194	281
Central America / Caribbean	165	243
South America East Coast	190	280
North America East Coast	178	258
North America West Coast	92	137
South Europe	143	220
North Europe	150	232
West Africa	200	288
South Africa	135	206
East Africa	125	178
Middle East	99	153
Indian Subcontinent	104	145
Intra East Asia	63	80
Oceania	119	161

- ประกาศยกเลิกการเรียกเก็บค่า Currency Adjustment Factor (CAF) สำหรับสินค้านำเข้า และส่งออกระหว่างเส้นทาง East Asia กับ North Europe และ เมดิเตอร์เรเนียน โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2563
- ปรับการเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง East Asia ไปยังเส้นทาง East Coast South America โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 300/ตู้ มีผลตั้งแต่วันที่ 15 มิถุนายน 2563

สายเรือ CNC

- ประกาศแจ้งยกเว้นการเรียกเก็บค่า Bunker Adjustment Factor (BAF) สำหรับสินค้าในเส้นทาง Intra-Asia โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2563

Carriers take tentative steps to increase capacity

With some signs of a slight uptick in demand, carriers are looking at their blanked sailing schedules. But long-term recovery remains some way off. As the number of developed economies coming out of lockdown and removing mitigation efforts increases, container carriers are having to walk a fine line between rates and capacity as demand resumes. “The easing of lockdown measures, especially across much of Europe, has helped demand for container freight gradually to get back on its feet and take the first tentative steps toward recovery,” said analysts at Platts.

“After a few months in which demand tumbled around the world, the reopening of some shops, with more expected in forthcoming weeks, has resulted in a sudden jump in demand, especially at a time when there are large numbers of vessels out of the market following the void sailing measures put into place by carriers.” The increased demand had already led to high utilisation figures and even instances of cargo being rolled, Platts added. “This has put already fragile supply chains, which have been hit by the cancelled sailings, under further pressure.”

But any return of demand could be short-lived, Platts warned, as wider economic conditions remain bearish. Box freight rates on the major main lane trades remained firm last week, with the Shanghai Containerised Freight Index ticking up 8.6% after dipping just under 1% the previous week. But the stabilisation of rates has come at the cost of huge cuts in capacity, which may need to remain in place for some time, according to Sea-Intelligence, which has noted an “unblinking” of several services as increased freight demand led to rolled cargoes. “The unblinking of sailings is a minute amount of sailings compared with the full scope of removed services seen in the second quarter of the year,” Sea-Intelligence said. “Hence, this can in no way be seen as unexpectedly strong demand. The only correct interpretation would be that the demand drop was not fully as catastrophic, as initially expected.” It added that carriers would need to ramp up the number of blank sailings announced for the third quarter of 2020.

“While it is understandable that one would like to have a glimmer of hope that we will see a pick-up by the third quarter of the year peak season, it appears ever more unlikely to happen in the short term.” It said that carriers would most likely extend cancellations on voyages that had already been blanked, as these had demonstrated that cargo could be placed on other voyages already. “This in turn means that in the coming weeks market participants should prepare for cancellations in July of the same services, as have already seen substantial cancellations,” Sea-Intelligence said.

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

New wave of transatlantic blankings – and alliances start to lose market share

Transatlantic shippers are set to be hit by another wave of blank sailings this month after 2M partners Maersk and MSC announced that the suspension of the TA4/NEUTAL4 would be extended. The service, which deploys five vessels with an average capacity of 5,300 teu, has a port rotation of Antwerp-Rotterdam-Bremerhaven-Liverpool-New York-Savannah-Port Everglades-Charleston, and the next scheduled sailing to

depart Antwerp is currently week 29. “The services are expected to resume subject to improved market demand, to which we will inform you in due course. Maersk will continue to review the demand picture and will continuously adjust deployed capacity to match,” the line said. “We will be ensuring the impact to our customers is minimised by rebooking the cargo to best available product, as there is sufficient capacity available via these alternative services in light of the current environment, and it has been decided that ports inducement will take place on the corresponding services to ensure the continuity of current coverage with minimal disruption,” it added.

The shippers that will lose out most are UK exporters that use the port of Liverpool as the exit point for US shipments, as the 2M’s blanked sailings means the remaining only direct link with the US east coast is on Atlantic Container Line’s weekly A service that deploys five 3,800 teu vessels. According to eeSea data, Hapag-Lloyd charters around 20% of the slots on the ACL service. For UK transatlantic customers of the 2M, there is a weekly departure from Felixstowe on the TA2/NEUTAL2. eeSea provided additional data to *The Loadstar* which shows that, between the beginning of April and the end of June, some 10% of total westbound capacity – 21 of 222 scheduled sailings – between Northern Europe and North America east coast has been removed by carriers. In terms of slot capacity, the reduction is similar, 6% of the trade’s teu capacity in April, followed by 14% in May and, so far, an advertised 10% reduction this month.

However, the capacity cuts on the trade are not across the board and, according to eeSea, it is the largest carriers that appear have taken the most drastic action Of the 21 blanked sailings between April and 11 June, most were by the 2M – 10 were the suspended TA4, while the TA1/NEUTAL1 blanked one sailing in April. Meanwhile, THE Alliance blanked six sailings in a more *ad hoc* fashion, often labelled as part of a vessel maintenance scheme, and were spread over the course of the three months and across its four transatlantic services.

The Ocean Alliance blanked just two sailings during the period on its two services, while just two of the 92 non-alliances services were blanked – one on CMA CGM’s round-the-world RTWPAN and one on the OOCL/Hapag-Lloyd GEX2/AT2, both in May. Independent carriers such as ACL and Independent Container Lines (ICL) have yet to blank a voyage – in contracts, ICL recently expanded its service network to include a new call at the Irish gateway of Cork. And it would also appear from the data that non-alliance services on the trade are gradually gaining market share from the three major alliances. In January the market share of non-alliance services was estimated by eeSea at 56%, forecast to increase to 60% by August. This will depend on further blankings – currently, 11 have been announced for July. “There are a few Q3 cancellations, but we’re expecting more, of course,” said eeSea founder Simon Sundboell.

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

World trade recovery unlikely to be smooth or sudden, banker says

Eventual recovery of world trade in wake of the coronavirus pandemic will inevitably be uneven and could even prove ‘bathtub shaped’, according to panellists at an Ernst & Young webinar on trade finance. ‘Where is the bottom of the bathtub? How long will it take us to get to the other side?’ asks Barclays trade finance head. THE recovery for world trade in the wake of the coronavirus pandemic will inevitably be uneven and could even prove “bathtub shaped”, according to panellists on a trade finance webinar.

The debate emphasised an already apparent shift towards digitalisation and expected a greater degree of reshoring, but a strong willingness to keep the wheels of commerce turning was also widely expressed. International Trade and Forfeiting Association chairman Sean Edwards predicted that companies would pay greater attention to resilience, with business continuity now part of the everyday.

One of the biggest concerns is the ability physically to sign deals, given the rise of working from home, and liquidity is playing a greater role in trade finance than ever before. “Countries and clients that formerly lent to each other have become borrowers,” said Deutsche Bank head of trade finance Daniel Schmand, during the Ernst & Young webinar.

This is important, because the Lehman Brothers crisis arose not because credit was bad, but because liquidity had dried out. Clients are moving from traditional methods to cashflow-friendly solutions, and this will demand innovation and new products. Bankers are still out to lend, and while some industries are suffering worse than others — Mr Schmand singled out hotels and airlines — even they are not necessarily excluded. “It’s all a relative game,” he said. “In any industry there will be relative winners and relative losers.”

James Binns, head of trade and working capital at Barclays, pointed out that counterparty risks have risen, and that in turn will increase demand for trade finance. Environmental, social and governance lending criteria will also be to the fore, in line with societal expectations. But the big question will be the shape of the recession, with people talking in terms of Y, L or Nike swoosh-shaped returns to growth.

“In terms of shapes, one of the shapes I like is the bathtub,” said Mr Binns. “Where is the bottom of the bathtub? How long will it take us to get to the other side?” EY’s Matthew Burton argued that the world needs to be braced for further waves of coronavirus, which means that recovery will probably be bumpy. The first priority for governments is to protect populations from the virus itself as far as possible. After that, the tasks will be to reboot the economy, institute a new normal and then to transform it.

The big uptake in digital, with many consumers switching to buying online, is here to stay, and that raises questions across the entire supply chain. The previous concentration on cost and speed of supply has revealed that current arrangements are brittle, and in rebuilding, the need for resilience will be recognized.

Source: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.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 29 May 2020	Current Index 5 June 2020
Comprehensive Index			920.38	925.50
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	863	880
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	924	931
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2097	2132
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2732	2738
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	581	543
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	959	998
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2823	2847
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	698	682
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1211	1147
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%	170	168
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	120	134

.....