

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 10 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 60/TEU, USD 120/FEU	Effective till 31-Mar-2020
Thailand - Qingdao	300	450		
Thailand - Hong Kong	100	200		
Thailand - Japan (Main Port)	300	400		
Thailand - Klang	300	500	Subject to ISOCC USD 40/TEU, USD 80/FEU	
Thailand - Jakarta	400	600		
Thailand - Hochiminh	250	350		
Thailand - Manila (North & South)	300	450		
Thailand - Jebel Ali	500	750	Subject to ISOCC USD 87/TEU, USD 174/FEU	
	Subject to War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU			
Thailand - South Korea (Busan)	100	200	USD 70/TEU, USD 140/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	150	300		
Thailand - Melbourne	225-375	450-700	FAF: USD 172/TEU, USD 344/FEU	
Thailand - Durban / Cape Town	850	1600	Subject to ISOCC USD 182/TEU, USD 364/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	850	1,600	LSS: USD20/TEU, USD40/FEU + ISOCC: USD141/TEU, USD282/FEU	
	Subject to ENS USD30/BL			
Thailand - US West Coast	1,200	1,500	-	Effective till 14-Mar-2020
Thailand - US East Coast	2,280	2,850		

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมีนาคม 2563 อัตราค่าระวาง และค่า Low Sulphur Surcharge ในเส้นทางเอเชีย คิงที่ไม่มีมีการเปลี่ยนแปลง สำหรับเส้นทาง Shanghai อัตราค่าระวางคิงที่อยู่ 200 USD/TEU และ 300 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคิงที่อยู่ 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 ค่าระวางยังคงอยู่ที่ 850 USD/TEU 1,600 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Europe ค่าระวางยังคงที่เช่นเดียวกัน โดยค่าระวางอยู่ 850 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU โดยมีการเรียกเก็บค่า ISOCC ในอัตราเดิม คือ 141 USD/TEU ซึ่งเป็นค่าน้ำมันแยกต่างหากจากค่า LSS ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางปรับลดลง 50 USD/TEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 225-375 USD/TEU และ 450-700 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า FAF ในอัตรา 172 USD/TEU

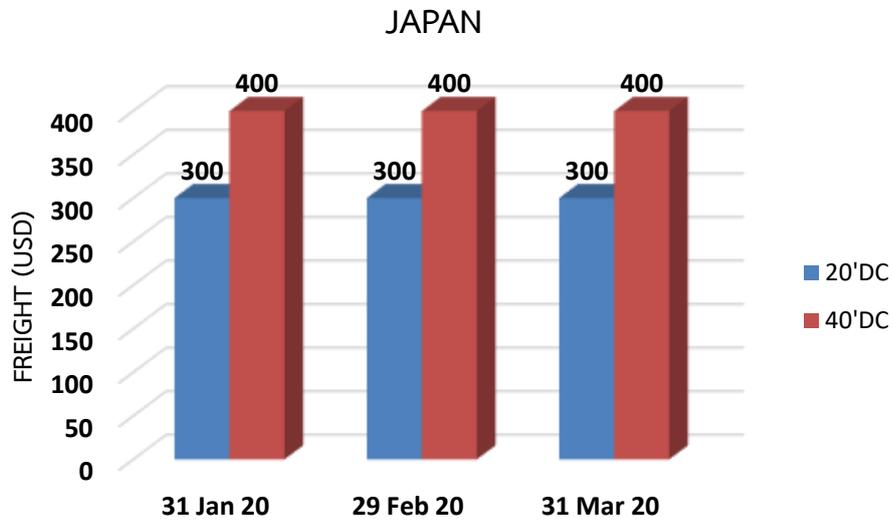
สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนมีนาคม ค่าระวางยังคงที่เช่นเดียวกัน โดยค่าระวางฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,200 USD/TEU และ 1,500 USD/FEU ในขณะที่ฝั่ง East Coast ค่าระวางคิงอยู่ที่ 2,280 USD/TEU และ 2,850 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800	900	USD 90/TEU, USD 180/FEU	Effective till 31-Mar-2020
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	USD 40/TEU, USD 80/FEU	
Thailand-EU (Main Ports)	1,400	1800	USD 274/TEU, USD 548/FEU	
(DEHAM, NLRTM, FRLEH)				

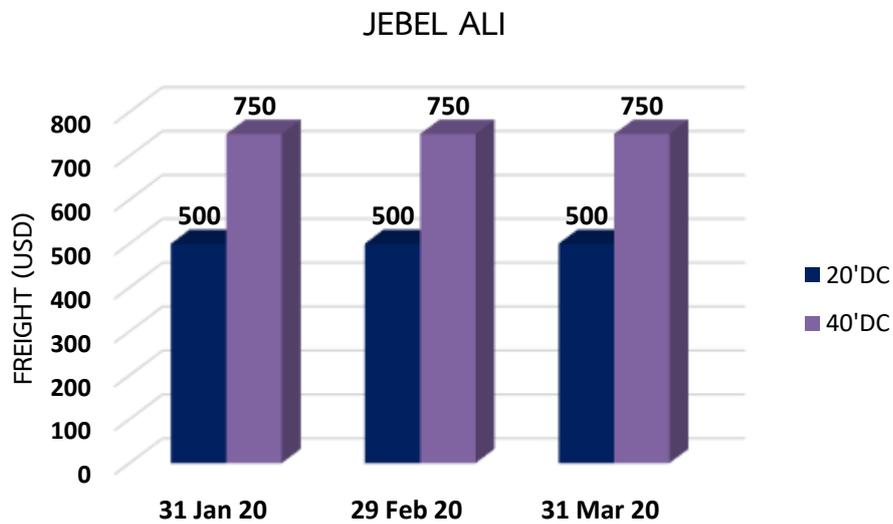
หมายเหตุ: ตู้ Reefer ที่ไปยังเส้นทาง Shanghai มีเรียกเก็บค่า Port Congestion Surcharge ในอัตรา USD 950-1,000/ตู้ เนื่องจากความหนาแน่นภายในท่าเรือ และการขาดแคลนปลั๊กสำหรับตู้ควบคุมอุณหภูมิ

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



Subject to Low Sulphur Surcharge: USD60/TEU และ USD120/FEU

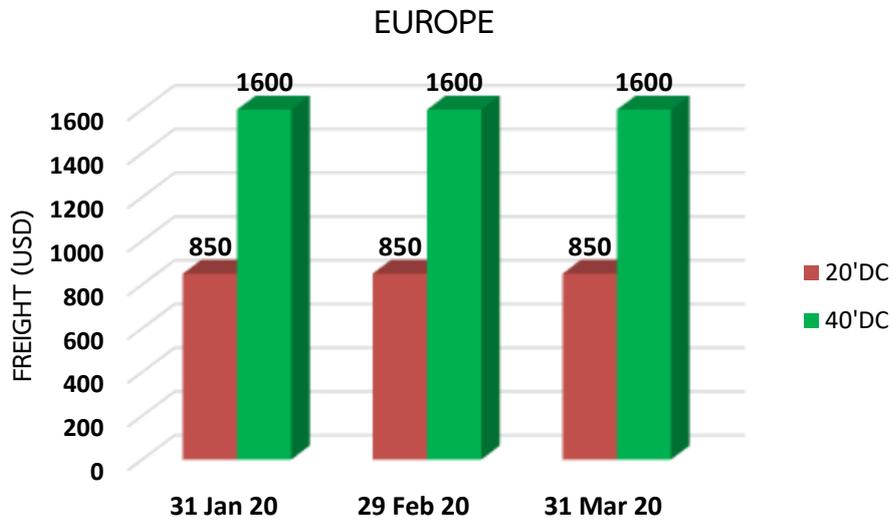
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2563



Subject to

- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU
- Low Sulphur Surcharge: USD87/TEU และ USD174/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2563



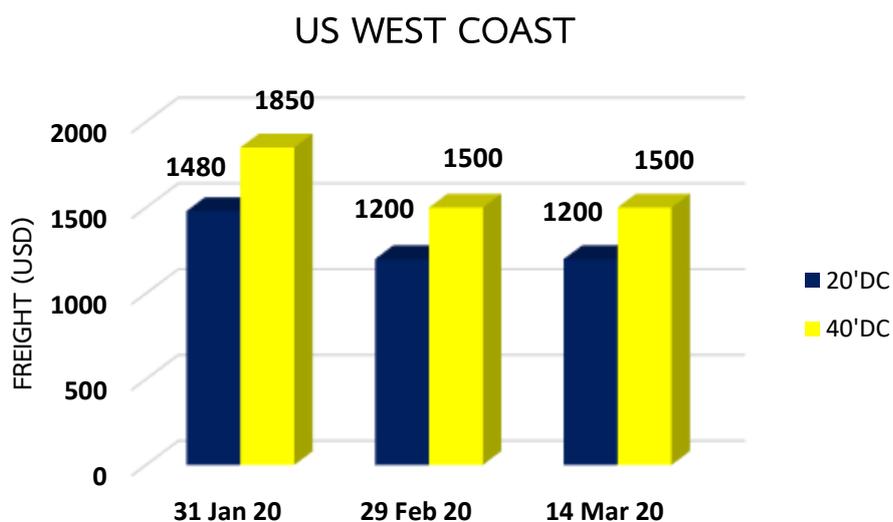
December is subject to

ENS: USD30/BL

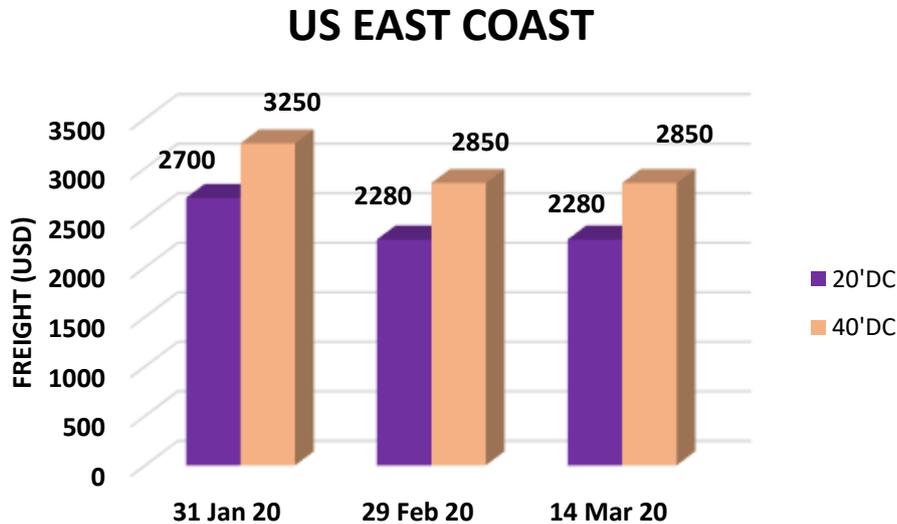
Low Sulphur Surcharge: USD20/TEU และ USD40/FEU

ISOCC: USD141/TEU และ USD282/FEU

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



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



รวบรวมประกาศการปรับค่าใช้จ่าย และประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าระหว่างเส้นทาง East Asia และเส้นทางต่างๆ ดังนี้

From	To	General Rate Increase (GRI)	Effective Date
East Asia	Mexico, Central America, S.A.Westcoast, Caribbean and Panama	USD 1,000/Container	16-Mar-2020
	East Coast South America	USD 400/Container	15-Mar-2020
Brazil	East Asia	USD 200/20', USD 300/40' และ USD 500/Reefer Container	1-Apr-2020
Argentina, Uruguay and Paraguay		USD 500/Container	9-Mar-2020

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Currency Adjustment Factor (CAF) สำหรับสินค้าในเส้นทาง East Asia ที่ส่งออกและนำเข้าไปยัง Mediterranean และ North Europe ในอัตรา 1.59% โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563
- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Equipment Maintenance Fee (EMF) สำหรับสินค้าที่นำเข้าไปยังประเทศญี่ปุ่น ในอัตรา USD 18/20' และ USD 24/40' โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563

สายเรือ CMA CGM

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Rate Restoration Charge สำหรับสินค้าจากเส้นทางเอเชีย ไปยังเส้นทาง Middle East Gulf Ports ในอัตรา USD 200/TEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 มีนาคม 2563

สายเรือ APL

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

Destination	General Rate Increase (GRI)	Effective Date
Latin America (Mexico, WC South America, WC Central America, Panama)	USD 1,000/Container	15-Mar-2020
India West Coast	USD 200/TEU	
Pakistan and Sri Lanka	USD 250/TEU	

สายเรือ OOCL

- ประกาศแจ้งการเรียกเก็บ New Surcharge ที่เรียกว่า Equipment Maintenance Premium (EMP) มีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 โดยมีรายละเอียดดังนี้

Tentative effective date	April 01, 2020 or any (on board date)
Categories	Applicable to all commodities / container size-type
Shipment from	Intra-Asia, Middle-East, India - Sub Con, Australia, New Zealand
Payment	Collect at destination
Quantum	THB 270/20'GP, RF THB 540/40'GP-HQ, RF, RQ THB 600/45'HQ THB 500/20'DG, RD, AD, OT, FL THB 1,000/40'DG, RD, AD, OT, FL

ทั้งนี้ Shipment ที่มาจากเส้นทางสหรัฐอเมริกา แคนาดา ละตินอเมริกา และแอฟริกา ก็เรียกเก็บในอัตราเดียวกัน โดยค่า EMP เป็นค่าใช้จ่ายที่จ่ายเพื่อครอบคลุมความเสียหายของตู้สินค้านำเข้า ซึ่งมีการกำหนดอัตราความคุ้มครองดังนี้

- คุ้มครอง 1,200 บาท/20'GP,RF และ 2,400 บาท/40'GP,RF
- คุ้มครอง 2,400 บาท/20'DG,RD,AD,OT,FL และ 4,800 บาท/40'DG,RD,AD,OT,FL

หากความเสียหายของตู้สูงกว่ามูลค่าความคุ้มครองที่กำหนด ลูกค้าน่าจะต้องชำระค่าใช้จ่ายตามจริง โดยหักลดจากค่า EMP ที่ถูกเรียกเก็บเมื่อตอนแลกร D/O

ประกาศข้อกำหนดเรื่องน้ำหนักสินค้าสำหรับตู้ Reefer ที่ส่งออก และนำเข้าไปยังเส้นทางประเทศเกาหลี

สายเรือ Maersk ประกาศแจ้งให้ทราบเรื่องข้อกำหนดการส่งสินค้าประเภทตู้ Reefer ในเส้นทางประเทศเกาหลีดังนี้

- **ขาออก** จากประเทศเกาหลี น้ำหนักสินค้าของตู้ Reefer (Maximum Cargo Weight) ต้องไม่เกิน 27 ตัน หากนับรวมน้ำหนักตู้ และตัวรถต้องไม่เกิน 40 ตัน โดยที่เพลแต่ละด้านต้องเฉลี่ยน้ำหนักไม่เกิน 10 ตัน
- **ขาเข้า** ไปยังประเทศเกาหลี น้ำหนักสินค้าของตู้ Reefer (Maximum Cargo Weight) ต้องไม่เกิน 25 ตัน หากนับรวมน้ำหนักตู้ และตัวรถต้องไม่เกิน 40 ตัน โดยที่เพลแต่ละด้านต้องเฉลี่ยน้ำหนักไม่เกิน 10 ตัน

หมายเหตุ: ขึ้นอยู่กับ Weight Premium ซึ่งเป็น Safe Rate Tariff ที่รัฐบาลเกาหลีกำหนด และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเพื่อได้รับการอนุญาตจากศุลกากร

รวบรวมประกาศการปรับราคาเรียกเก็บค่า Bunker Surcharge และ Low Sulphur Surcharge ของสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศปรับการคำนวณการเรียกเก็บค่าเชื้อเพลิงในช่วงเดือนมีนาคม และเมษายน 2563 โดยการเรียกเก็บค่า Marine Fuel Recovery Surcharge (MFR) ในเส้นทาง East Asia สำหรับสินค้าส่งออก และนำเข้าในเส้นทางต่างๆ พบว่าตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 อัตราการเรียกเก็บค่าเชื้อเพลิงลดลงเมื่อเทียบกับเดือนมีนาคม รายละเอียดดังตาราง

Dry Container

Marine Fuel Recovery: MFR (Dry) (USD/TEU)			
Route	Effective 1-MAR-2020	Effective 1-APR-2020	Change
South America West Coast	414	376	↓ 38
Central America / Caribbean	351	319	↓ 32
South America East Coast	404	367	↓ 37
North America East Coast	370	338	↓ 32
North America West Coast	192	175	↓ 17
South Europe	303	276	↓ 27
North Europe	312	285	↓ 27
West Africa	426	387	↓ 39
South Africa	289	262	↓ 27
East Africa	266	242	↓ 24
Middle East	210	191	↓ 19
Indian Subcontinent	220	200	↓ 20
Intra East Asia	133	121	↓ 12
Oceania	253	230	↓ 23

Reefer Container

Marine Fuel Recovery: MFR (Reefer) (USD/TEU)			
Route	Effective 1-MAR-2020	Effective 1-APR-2020	Change
South America West Coast	599	544	↓ 55
Central America / Caribbean	518	471	↓ 47
South America East Coast	596	542	↓ 54
North America East Coast	537	491	↓ 46
North America West Coast	285	260	↓ 25
South Europe	466	424	↓ 42
North Europe	484	442	↓ 42
West Africa	613	558	↓ 55
South Africa	439	399	↓ 40
East Africa	379	345	↓ 34
Middle East	324	295	↓ 29
Indian Subcontinent	309	281	↓ 28
Intra East Asia	169	154	↓ 15
Oceania	342	311	↓ 31

สายเรือ ONE

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า One Bunker Surcharge (OBS) สำหรับสินค้าไปยังเส้นทางต่างๆ ดังนี้

Dry Container

ONE Bunker Surcharge (OBS) 2020			ONE Bunker Surcharge (OBS) 2020		
Route	20' Dry Container (USD/TEU)		Route	40' Dry Container (USD/FEU)	
	Jan-Feb-20	Mar-20		Jan-Feb-2020	Mar-20
East Asia/Intra Asia	30	30	East Asia/Intra Asia	60	60
Europe	140	152	Europe	280	304
US West Coast	127	127	US West Coast	254	254
US East Coast	199	199	US East Coast	398	398

Reefer Container

ONE Bunker Surcharge: OBS (Reefer) 2020					
ASIA			EUROPE		
Month	USD/20'	USD/40'	Month	USD/20'	USD/40'
Jan-Mar-20	40	80	Jan-Feb-20	252	504
			Mar-20	274	548

สายเรือ Sealand – A Maersk Company

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Environmental Fuel Fee (EFF) สำหรับสินค้าทุกเส้นทาง ในอัตราดังต่อไปนี้

Environmental Fuel Fee: EFF (USD/TEU)			
All Countries	Effective 1-Mar-2020	Effective 1-Apr-2020	Change
20'DC	68	42	↓ 26
40'DC,HQ	135	83	↓ 52
45'HQ	162	100	↓ 62
20'Reefer	102	63	↓ 39
40'Reefer	203	125	↓ 78

สายเรือ Zim Line

- สายเรือประกาศปรับการเรียกเก็บค่า New Bunker Factor (NBF) ในเส้นทาง Far East เมดิเตอร์เรเนียน และยุโรป สำหรับเดือนเมษายน 2563 โดยปรับลดลงเมื่อเทียบกับเดือนมีนาคม ดังนี้

Routing	New Bunker Factor (NBF)	
	Effective 1-Mar-2020	Effective 1-Apr-2020
Far East to Mediterranean/Black Sea & Europe	USD 433/TEU	USD 378/TEU
Mediterranean/Black Sea & Europe to Far East	USD 234/TEU	USD 204/TEU

สายเรือ Evergreen

- ประกาศเรียกเก็บค่า IMO Sox Compliance Charge (ISOCC) เพื่อทดแทนการเรียกเก็บค่า Low Sulphur (LSS) ที่เรียกเก็บเดิมสำหรับเส้นทางต่างๆ ในเอเชีย ซึ่งจะเรียกเก็บตาม Freight Payment Term โดยจะมีการทบทวนเป็นรายไตรมาส รายละเอียดดังตาราง

From/To Thailand	Dry Container & Special Equipment		Reefer Container			
	Effective: Nov 19-Mar 20		Effective: Nov 19-Dec 19		Effective: Jan 20-Mar 20	
	20'	40'	20'	40'	20'	40'
Japan/Korea/Taiwan/China/ Hong Kong	USD 60	USD 120	USD 70	USD 135	USD 90	USD 180
Southeast Asia	USD 40	USD 80	USD 50	USD 95	USD 60	USD 120

From/To Thailand	Dry Container & Special Equipment			
	Effective: Dec 2019		Effective: Jan-Mar 2020	
	20'	40'	20'	40'
Europe	USD 106	USD 212	USD 141	USD 282

Remark: สำหรับเส้นทางยุโรปนอกจากการเรียกเก็บค่า ISOCC ยังมีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge ในอัตรา USD 20/TEU และ USD 40/FEU

สายเรือ Wan Hai

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Wan Hai Bunker Surcharge (WBS) ล่าสุด มีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน - มิถุนายน 2563 รายละเอียดดังตาราง

■ WBS Quantum: Period 2 will apply the LSFO price between \$550.01~600.

Year 2020	WBS Announced	WBS to be Applied
Period 1	December(2019)	Jan/01 to Mar/31
Period 2	March	Apr/01to Jun/30
Period 3	June	Jul/01 to Sep/30
Period 4	September	Oct/01 to Dec/31

WBS Matrix(per TEU/standard dry container)

Trade	Bound	≤ \$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	16	24	32	40	48	56	64	72
	Region B	30	45	60	75	90	105	120	135
Asia - India Sub continent	WB	65	98	130	163	195	228	260	293
	EB	33	49	65	81	98	114	130	146
Asia - Middle East	WB	70	105	140	175	210	245	280	315
	EB	35	53	70	88	105	123	140	158
Asia - Red Sea	WB	80	120	160	200	240	280	320	360
	EB	24	36	48	60	72	84	96	108
Asia - South America West Coast	EB	109	164	218	273	327	382	436	491
	WB	33	49	65	82	98	114	131	147

WBS Matrix(per TEU/Reefer container)

Trade	Bound	≤\$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	24	36	48	60	72	84	96	108
	Region B	45	68	90	113	135	158	180	203
Asia - India Sub continent	WB	98	146	195	244	293	341	390	439
	EB	49	73	98	122	146	171	195	219
Asia - Middle East	WB	105	158	210	263	315	368	420	473
	EB	53	79	105	131	158	184	210	236
Asia - Red Sea	WB	120	180	240	300	360	420	480	540
	EB	36	54	72	90	108	126	144	162
Asia - South America West Coast	EB	164	245	327	409	491	572	654	736
	WB	49	74	98	123	147	172	196	221

หมายเหตุ

- สำหรับตู้ Reefer จะคำนวณค่า WBS เท่ากับ 1.5 เท่าของตู้ Dry
- สำหรับ Transpacific Trade ค่า WBS ขึ้นอยู่กับ Service Contract
- สำหรับเส้นทางเอเชีย กำหนดตามระยะทาง ดังตารางต่อไปนี้

PODI/POL	JPN	KOR	N.PRC	E.PRC	S.PRC	HKG	TWN	PHL	Hai Phong	S.VNM	KHM	THA	SGP	MYS	IDN	MMR
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
E.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	B	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	B	B	B
S.VNM	B	B	B	B	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	B	A	A	A	A		A
MMR	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	

Remark 1.N.PRC included Dalian, Tianjin, Qingdao, Lianyungang and all other ports tranship via them.

Remark 2.E.PRC included Shanghai, Ningbo, Fuzhouj, Fujian Jiangyin, Xiamen and all other ports transhipd via them.

Remark 3.S.PRC included all ports in Guangdong province, Guangxi province,Hainan and all other ports tranship via them.

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Tariff Bunker Charge สำหรับเส้นทาง Transpacific ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม - 31 มีนาคม 2563 ดังนี้
 - สินค้าที่นำเข้าไปยังสหรัฐอเมริกาฝั่ง West Coast เรียกเก็บในอัตรา USD 335/20', USD 420/40' และ USD 470/40'HQ
 - สินค้าที่ส่งออกจากสหรัฐอเมริกาฝั่ง West Coast เรียกเก็บในอัตรา USD 85/20' และ USD 105/40', HQ
- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Tariff Bunker Charge สำหรับเส้นทาง Transpacific ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน - 30 มิถุนายน 2563 ดังนี้
 - สินค้าที่นำเข้าไปยังสหรัฐอเมริกาฝั่ง West Coast เรียกเก็บในอัตรา USD 370/20', USD 460/40'และ USD 520/40'HQ
 - สินค้าที่ส่งออกจากสหรัฐอเมริกาฝั่ง West Coast เรียกเก็บในอัตรา USD 90/20' และ USD 115/40', 40'HQ

สายเรือ RCL

- ประกาศกำหนดการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Go Green Recovery (LGGR) ซึ่งคำนวณจากค่าเฉลี่ยราคาน้ำมัน Low Sulphur 3 เดือนล่วงหน้า โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม - 31 มีนาคม 2563 ดังนี้

ตารางค่า LGGR สำหรับเดือนมกราคม - มีนาคม 2563

JAN - MAR 2020 (Q1)		LSFO Price
Trade	Bound	550.1-600
Intra-Asia	Zone A	53
	Zone B	95
Asia-India Sub Continent	WB	200
	EB	103
Asia - Middle East	WB	215
	EB	110

550.1-600	JPN	KOR	N.PRC	C.PRC	S.PRC	HKG	TWN	PH	HPH	HCM	CAM	TH	SIN	MY	ID	MM	ISC	ME
JPN		53	53	53	53	53	53	95	95	95	95	95	95	95	95	95	200	215
KOR	53		53	53	53	53	25	95	95	95	95	95	95	95	95	95	200	215
N.PRC	53	53				25		95	95	95	95	95	95	95	95	95	200	215
C.PRC	53	53				25		53	95	95	95	95	95	95	95	95	200	215
S.PRC	53	53						53	53	53	53	95	95	95	95	95	200	215
HKG	53	53	25	25				53	53	53	53	95	95	95	95	95	200	215
TWN	53	53				25		53	53	53	53	95	95	95	95	95	200	215
PH	95	95	95	53	53	53	53		53	53	95	95	53	95	95	95	200	215
HPH	95	95	95	95	53	53	53	53			53	53	53	95	95	95	200	215
HCM	95	95	95	95	53	53	53	53			53	53	53	53	53	95	200	215
CAM	95	95	95	95	53	53	53	95	53	53		53	53	53	53	95	200	215
TH	95	95	95	95	95	95	95	95	53	53	53		53	53	53	95	200	215
SIN	95	95	95	95	95	95	95	53	53	53	53	53		53	53	53	200	215
MY	95	95	95	95	95	95	95	95	95	53	53	53	53		53	53	200	215
ID	95	95	95	95	95	95	95	95	95	53	53	53	53	53		53	200	215
MM	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	53	53	53		200	215
ISC	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103		215
ME	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	

Remark

- N.PRC include Dalian, Tianjin, Qingdao
- C.PRC include Shanghai, Ningbo, Fujian, Xiamen & hinterland cargo tranship via them
- S.PRC include all Ports in Guangdong province, Guangxi province, Hainan and all other ports tranship via them

- ทั้งนี้ สายเรือได้มีการทบทวนราคาน้ำมันในไตรมาสที่ 2 ปี 2563 ซึ่งพิจารณาจากราคาน้ำมัน 3 เดือนก่อนหน้า และได้ประกาศปรับราคา Low Sulphur Go Green Recovery (LGGR) โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน - 30 มิถุนายน 2563 ดังนี้

		LSFO Price							
		Q2'20							
Trade	Bound	<40.0	400.1-450	450.1-500	500.1-550	550.1-600	600.1-650	650.1-700	700.1-750
Intra-Asia	Zone A	21	29	37	45	53	61	69	77
	Zone B	35	50	65	80	95	110	125	140
Asia-India Sub Continent	WB	70	103	135	168	200	233	265	298
	EB	38	54	70	86	103	119	135	151
Asia - Middle East	WB	75	110	145	180	215	250	285	320
	EB	40	58	75	93	110	128	145	163

550.1-600	JPN	KOR	N.PRC	C.PRC	S.PRC	HKG	TWN	PH	HPH	HCM	CAM	TH	SIN	MY	ID	MM	ISC	ME
JPN		53	53	53	53	53	53	95	95	95	95	95	95	95	95	95	200	215
KOR	53		53	53	53	53	25	95	95	95	95	95	95	95	95	95	200	215
N.PRC	53	53					25	95	95	95	95	95	95	95	95	95	200	215
C.PRC	53	53					25	53	95	95	95	95	95	95	95	95	200	215
S.PRC	53	53						53	53	53	53	95	95	95	95	95	200	215
HKG	53	53	25	25				53	53	53	53	95	95	95	95	95	200	215
TWN	53	53					25	53	53	53	53	95	95	95	95	95	200	215
PH	95	95	95	53	53	53	53		53	53	95	95	53	95	95	95	200	215
HPH	95	95	95	95	53	53	53	53			53	53	53	95	95	95	200	215
HCM	95	95	95	95	53	53	53	53			53	53	53	53	53	95	200	215
CAM	95	95	95	95	53	53	53	95	53	53		53	53	53	53	95	200	215
TH	95	95	95	95	95	95	95	95	53	53	53		53	53	53	95	200	215
SIN	95	95	95	95	95	95	95	53	53	53	53	53		53	53	53	200	215
MY	95	95	95	95	95	95	95	95	95	53	53	53	53		53	53	200	215
ID	95	95	95	95	95	95	95	95	95	53	53	53	53	53		53	200	215
MM	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	53	53	53		200	215
ISC	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	215
ME	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	

สายเรือ HMM

ประกาศเรียกเก็บค่าใช้จ่ายสำหรับ New Bunker Surcharge โดยใช้ชื่อเรียกว่า Environmental Compliance Charge (ECC) สำหรับเส้นทางต่างๆ โดยข้อมูลการปรับการเรียกเก็บล่าสุดมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม - 31 มีนาคม 2563 ดังตาราง ทั้งนี้ ตั้งแต่เดือนมกราคม 2563 ค่า ECC จะมีการทบทวนเป็นรายไตรมาส โดยคำนวณจากค่าเฉลี่ยน้ำมัน Low Sulphur 3 เดือนก่อนหน้า

	DRY		Reefer(1.5 times of Dry)	
	20'	40'	20'	40'
Region A	US\$35	US\$70	US\$52	US\$105
Region B	US\$70	US\$140	US\$105	US\$210

Region Table

FROM / TO	KR	JP	N.PRC	C.PRC	S.PRC	HKG	TW	PH	VN	TH	ID	KH	SG	MY	MM	BD
KR					A	A	A	B	B	B	B	B	B	B	B	B
JP			A	A				B	B	B	B	B	B	B	B	B
N.PRC		A						B	B	B	B	B	B	B	B	B
C.PRC		A						B	B	B	B	B	B	B	B	B
S.PRC	A	A						A	A	B	B	B	B	B	B	B
HKG	A	A	A					A	A	B	B	B	B	B	B	B
TW	A	A						A	A	B	B	B	B	B	B	B
PH	A	B	B	B	A	A	A		A	A	A	A	A	A	A	A
VN	B	B	B	B	A	A	A		A	A	A	A	A	A	A	A
TH	B	B	B	B	B	B	B	A		A	A	A	A	A	A	A
ID	B	B	B	B	B	B	B	A	A		A	A	A	A	A	A
KH	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A		A	A	A	A	A
SG	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	A		A	A	A	A
MY	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	A	A		A	A	A
MM	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	A	A	A		A	A
BD	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	A	A	A	A		A

สายเรือ Yang Ming

- ประกาศเรียกเก็บค่า New Bunker Charge (BK) ดังตาราง

Surcharge Name	Code	Coverage	Trade	Currency	Dry	Reefer	Rate Basis	Effective Date	Expiry Date
New Bunker Charge (IMO 2020)	BK	NCP, MED to USEC, Gulf, Central America, Canada EC	TAWB, EULA	USD	100	144	Per Teu	01 January, 2020	
		USEC, Gulf, Central America, Canada EC to NCP, MED	TAEB, LAEU		30	43			
		NCP to USWC, South America, Canada WC	TAWB		125	180			
		USWC, South America, Canada WC to NCP	TAEB		60	86			
		Asia, Australia to NCP	NCPW		125	180			
		NCP to Asia, Australia	NCPE		78	135			
		Asia, Australia to MED	MEDW		125	180			
		MED to Asia, Australia	MEDE		78	135			
		NCP, MED to/from MED, NCP	INEU		to be advised				
		Asia, Australia to Syria	MEDW		125	180			
		Syria to Asia, Australia	MEDE		78	135			
		Europe to/ from Syria	INEU		to be advised				

สายเรือ CNC

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge สำหรับเส้นทาง Intra Asia เดือนเมษายน 2563 โดยมีรายละเอียดการเรียกเก็บดังตาราง

LSS Short Distance

Container Type	Currency	20'	40'	40'HC
Dry	USD	40	80	80
Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment	USD	40	80	80
Refrigerated	USD	60	120	120

LSS Long Distance

Container Type	Currency	20'	40'	40'HC
Dry	USD	70	140	140
Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment	USD	70	140	140
Refrigerated	USD	105	210	210

CNC	JP	KR	NC	CC	TW	PRD	HK	PH	VN	TH	KH	SG	MY	BN	ID	MM	BD
JP		Short	Short	Short	Short	Short	Short	Long									
KR	Short		Short	Short	Short	Short	Short	Long									
NC	Short	Short		Short	Short	Short	Short	Long									
CC	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Long									
TW	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Short	Long							
PRD	Short	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Long							
HK	Short	Short	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Long							
PH	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short		Short	Long							
VN	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short		Short	Long						
TH	Long	Short		Short	Short	Short	Short	Short	Short	Long							
KH	Long	Short	Short		Short	Short	Short	Short	Short	Long							
SG	Long	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Short	Long							
MY	Long	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Long							
BN	Long	Short	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Long							
ID	Long	Short	Short	Short	Short	Short	Short		Short	Long							
MM	Long	Short															
BD	Long	Short															

สายเรือ ANL

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า New Quarterly Bunker Adjustment Formula (BAF) ในไตรมาสที่ 1 ปี 2563 โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 โดยมีรายละเอียดดังตาราง

Origins: North East and South East Asia, Indian Sub-Continent, Middle East Gulf

Destinations: Australia, New Zealand and Pacific Islands

BAF Quantum (USD) for Asia to Oceania	
VLSFO 0.5% sulphur per ton Range	Per TEU
\$326 - \$350	185
\$351 - \$375	198
\$376 - \$400	212
\$401 - \$425	225
\$426 - \$450	238
\$451 - \$475	251
\$476 - \$500	265
\$501 - \$525	278
\$526 - \$550	291
\$551 - \$575	304
\$576 - \$600	318
\$601 - \$625	331
\$626 - \$650	344
\$651 - \$675	357
\$676 - \$700	371
\$701 - \$725	384
\$726 - \$750	397
\$751 - \$775	410
\$776 - \$800	424
\$801 - \$825	437
\$826 - \$850	450

Origins: Oceania

Destinations: North East and South East Asia, Indian Sub-Continent & Middle East Gulf

BAF Quantum (USD) for Oceania to North East and South East Asia, Indian Sub-Continent, Middle East Gulf	
VLSFO 0.5% sulphur per ton Range	Per TEU
\$326 - \$350	35
\$351 - \$375	48
\$376 - \$400	62
\$401 - \$425	75
\$426 - \$450	88
\$451 - \$475	101
\$476 - \$500	115
\$501 - \$525	128
\$526 - \$550	141
\$551 - \$575	154
\$576 - \$600	168
\$601 - \$625	181
\$626 - \$650	194
\$651 - \$675	207
\$676 - \$700	221
\$701 - \$725	234
\$726 - \$750	247
\$751 - \$775	260
\$776 - \$800	274
\$801 - \$825	287
\$826 - \$850	300

ANL will review the BAF on a quarterly basis, and continue to update our customers accordingly.

Review Period	Announcement Date	Effective Date
1 st Sep – 30 th Nov	1 st Dec	1 st Jan – 31 st Mar
1 st Dec – 28 th Feb	1 st Mar	1 st Apr – 30 th Jun
1 st Mar – 31 st May	1 st Jun	1 st Jul – 30 th Sep
1 st Jun – 31 st Aug	1 st Sep	1 st Oct – 31 st Dec

สายเรือ APL

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Bunker Adjustment Factor (BAF) หรือ Bunker Surcharge (BSC) สำหรับเส้นทาง Transpacific Eastbound Market โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 ดังตาราง

Origin: Asia, Australia, East Africa, Middle East, New Zealand, Papua New Guinea, West Asia(1,2)

Destination: Canada, USA (US West Coast/ Group 4 except Puerto Rico and Virgin Islands), Hawaii

Equipment Type	Currency	W/M*	20'	40'	40'HC	45'HC
Dry	USD	11	535	594	668	752
Special Equipment - Open Top/ Flat Rack/ Tank	USD	11	535	594	-	-
Refrigerated	USD	11	642	712	801	-

*Weight/ Measurement: Price per metric ton (1,000 kg) or per cubic meter (35.3 cubic feet)

Note:

- For cargo discharging via West Coast port, Alaska ports, Vancouver, B.C. and Prince Rupert, B.C.
- This bunker surcharge (BAF03) is applicable to any service contract or tariff rate item that has validity greater than three months and not subject to bunker surcharge (BAF08).

Origin: Asia, Australia, East Africa, Middle East, New Zealand, Papua New Guinea, West Asia(1,2,3)
Destination: Canada, USA (Except Hawaii, Puerto Rico and Virgin Islands)

Equipment Type	Currency	W/M*	20'	40'	40'HC	45'HC
Dry	USD	22	871	968	1089	1225
Special Equipment - Open Top/ Flat Rack/ Tank	USD	22	871	968	-	-
Refrigerated	USD	22	1045	1161	1306	-

*Weight/ Measurement: Price per metric ton (1,000 kg) or per cubic meter (35.3 cubic feet)

Note:

1. For cargo discharging via Atlantic-Gulf Coast ports and Halifax, N.S.
2. Would also apply for cargo discharging via Port Everglades, FL
3. This bunker surcharge (BAF03) is applicable to any service contract or tariff rate item that has validity greater than three months and not subject to bunker surcharge (BAF08).

Origin: Asia, Australia, East Africa, Middle East, New Zealand, Papua New Guinea, West Asia(1,2)
Destination: USA Groups 1, 2, 3 (IPI), Atlantic/Gulf Coast Base port and New York/New Jersey commercial zone via MLB service

Equipment Type	Currency	W/M*	20'	40'	40'HC	45'HC
Dry	USD	11	753	837	942	1060
Special Equipment - Open Top/ Flat Rack/ Tank	USD	11	753	837	-	-
Refrigerated	USD	11	903	1004	1130	-

*Weight/ Measurement: Price per metric ton (1,000 kg) or per cubic meter (35.3 cubic feet)

Note:

1. For cargo discharging via West Coast port, Alaska ports, Vancouver, B.C. and Prince Rupert, B.C.
2. This bunker surcharge (BAF03) is applicable to any service contract or tariff rate item that has validity greater than three months and not subject to bunker surcharge (BAF08).

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Bunker Adjustment Factor (BAF) หรือ Bunker Surcharge (BSC) สำหรับเส้นทาง Asia-Middle East/Red Sea โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 ดังตาราง

Trade Lane	Currency	20ST		40ST		40HC		45HC	
		Dry	Reefer	Dry	Reefer	Dry	Reefer	Dry	Reefer
Asia to Middle East/ Red Sea	USD	287	344	574	688	574	688	574	-
Middle East/ Red Sea to Asia	USD	72	97	144	194	144	194	144	-
Middle East/ Red Sea to Middle East/ Red Sea/ Indian Subcontinent	USD	86	111	172	222	172	222	172	-
Middle East/ Red Sea/ Indian Subcontinent to Middle East/ Red Sea	USD	86	111	172	222	172	222	172	-

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Bunker Adjustment Factor (BAF) หรือ Bunker Surcharge (BSC) สำหรับเส้นทาง Latin America Eastbound โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 ดังตาราง

Zone of Loading	Zone of Discharge	Equipment Type*	Currency	20'	40'	40'HC	45'HC
Eastbound							
Asia (except Oceania)	All Latin America	Dry	USD	373	746	746	746
		Reefer	USD	447	894	894	-

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) สำหรับเส้นทาง Transpacific Eastbound โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563

Origin(1): Asia, Australia, East Africa, Middle East, New Zealand, Papua New Guinea, West Asia
Destination: Canada, USA, Hawaii (Except Puerto Rico and Virgin Islands)
Discharge via: West Coast ports, Alaska ports, Hawaii, Vancouver, BC and Prince Rupert, BC

Equipment Type	Currency	20'	40'	40H	45'
Dry/ Tank	USD	146	162	162	205
Special Equipment - Open Top/ Flat Rack	USD	146	162	-	-
Refrigerated	USD	146	162	162	-

Note:

(1) Exclude cargo loading on EXX service with destinations US West Coast ports, US Group 4, Alaska ports and Hawaii

Origin: Asia, Australia, East Africa, Middle East, New Zealand, Papua New Guinea, West Asia
Destination: Canada, USA (Except Hawaii, Puerto Rico and Virgin Islands)
Discharge via: Atlantic-Gulf Coast ports, Halifax, N.S. and Port Everglades, FL (PEV)

Equipment Type	Currency	20'	40'	40H	45'
Dry/ Tank	USD	238	264	264	334
Special Equipment - Open Top/ Flat Rack	USD	238	264	-	-
Refrigerated	USD	238	264	264	-

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) สำหรับเส้นทาง Asia-Middle East/Red Sea โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 ดังตาราง

Trade Lane	Currency	20ST		40ST		40HC		45HC	
		Dry	Reefer	Dry	Reefer	Dry	Reefer	Dry	Reefer
Asia to Middle East/ Red Sea	USD	75	75	150	150	150	150	150	-
Middle East/ Red Sea to Asia	USD	45	45	90	90	90	90	90	-
Middle East/ Red Sea to Middle East/ Red Sea/ Indian Subcontinent	USD	22	22	44	44	44	44	44	-
Middle East/ Red Sea/ Indian Subcontinent to Middle East/ Red Sea	USD	22	22	44	44	44	44	44	-

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) สำหรับเส้นทาง Latin America Eastbound โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 ดังตาราง

LSS Quantum in USD/TEU				
Month	CUR	Spread HSFO October vs. LSFO Month N-1	HH: Asia to Latin America ports	BH: Latin America ports to Asia
Dec 2019	USD	200	130	40
Jan 2020	USD	200	130	40
Feb 2020	USD	275	178	55
Mar 2020	USD	275	178	55
Apr 2020	USD	150	97	30

Zone of Loading	Zone of Discharge	Currency	20'	40'	40'HC	45'HC
Eastbound						
Asia (except Oceania)	All Latin America	USD	97	194	194	194

สายเรือ SITC

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) สำหรับเส้นทางนำเข้า และส่งออกจากประเทศไทยไปยังเส้นทางต่างๆ ดังตาราง โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน - 30 มิถุนายน 2563 และจะมีการทบทวนเป็นรายไตรมาส

	JPN	KOR	N.PRC	E.PRC	S.PRC	HKG	TWN	N.PHL	S.PHL	N.VNM	S.VNM	KHM	THA	SGP	MYS	BRN	IDN
JPN		A				B	B	C	D	C	C	C	C	D	D	D	D
KOR	A					B	B	C	D	C	C	C	C	D	D	D	D
N.PRC						A		C	D	C	C	C	C	D	D	D	D
E.PRC						A		A	C	C	C	C	C	D	D	D	D
S.PRC						A		A	A	A	A	A	A	C	C	C	C
HKG	B	B	A	A	A		A	A	A	A	A	A	A	C	C	C	C
TWN	B	B				A		A	A	A	A	A	A	C	C	C	C
N.PHL	C	C	C	A	A	A	A			A	A	A	A	C	C	C	C
S.PHL	D	D	D	C	A	A	A			C	C	C	C	C	C	C	C
N.VNM	C	C	C	C	A	A	A	A	C			A	A	C	C	C	C
S.VNM	C	C	C	C	A	A	A	A	C			A	A	A	A	A	A
KHM	C	C	C	C	A	A	A	A	C	A	A	A	A	A	A	A	A
THA	C	C	C	C	C	C	C	A	C	A	A	A	A	A	A	A	A
SGP	D	D	D	D	C	C	C	C	C	C	A	A	A	A	A	A	A
MYS	D	D	D	D	C	C	C	C	C	C	A	A	A	A	A	A	A
BRN	D	D	D	D	C	C	C	C	C	C	A	A	A	A	A	A	A
IDN	D	D	D	D	C	C	C	C	C	C	C	C	C	A	A	A	A

Quantum:

A	60
B	75
C	90
D	105

- Listed quantum applies on dry standard container only (per TEU in USD);
- For reefers, 1.5 times of dry standard container will be applied

สายเรือ Cosco

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Fuel Adjustment Factor (FAF) สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย เดือนมีนาคม 2563 ดังตารางเปรียบเทียบต่อไปนี้

COSCO FAF (Dry Container)				
Route	Effective: Feb 2020		Effective: Mar 2020	
	20'	40'	20'	40'
Australia	USD 146	USD 292	USD 172	USD 344

Equipment shortages hit shippers

The large number of blanked sailings leaves containers piling up in China. While European and US shippers struggle to find equipment and have to pay more for using it. Shippers and cargo owners in the US and Europe are facing a shortage of empty containers as a result of carriers' blanking sailings because of lower volumes emanating from China.

Container repositioning service provider Containers xChange said that based on carrier statements and its own Container Availability Index, the trend was expected to continue and worsen for shippers. The index, which forecasts supply and demand in containers for many large port locations, shows that compared with 2019, containers are piling up in China, increasing by almost 50% for a comparable week last year. "Usually, it is the other way around, but now we have a deficit of containers in North America and Europe, index values for Hamburg, Germany dropped by 33%," Containers xChange said.

"For Los Angeles, it is even worse and the forecast says it will not get better soon." As a result of the blank sailings, non-vessel owning operators have been forced to hold empty equipment longer than usual, incurring more detention and demurrage charges, chassis fees and repositioning costs, in addition to possible interchange fees. Additional surcharges and costs include peak season surcharges, container imbalance surcharges, congestion surcharges and general rate increases. But there are some signs the supply chain out of China may be beginning to move again.

In its latest customer advisory on the impact of coronavirus, French carrier CMA CGM said it was seeing signs of improvement in China. "Manufacturing activities are gradually picking up, more port workers and truck drivers are returning to their posts, and cargo flow is easing up at the major coastal ports," CMA CGM said.

"In short, business operations have now entered the recovery phase."

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

As China returns to work, box carriers look to rate hikes to help regain losses

Ocean carriers are preparing for a return to fully booked ships. The recovery in China's manufacturing is reported to be up to around 80% of pre-new year levels, and regional transport movements are also getting back up to speed, it seems. "We have seen many terminals and depots returning to normal operations," said OOCL. "The reefer plug shortage issue in Shanghai, Tianjin and Ningbo has also gradually improved and more trucking services have resumed."

The carrier's view was supported by online freight marketplace Freightos, which reported this week that manufacturing in China had taken "definite steps" towards normality. And on the intermodal situation, Freightos said: "Inter-province trucking, which last week was a major pain point, is now operating at about 80% capacity as well."

The Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) commentary this week reported vessel utilisation levels of 75%-80% for Europe and around 70% for US sailings. Carriers have been obliged to withdraw almost half of scheduled capacity on both the Asia-Europe and transpacific tradelanes since the Chinese NewYear

on 25 January, which analyst Sea-Intelligence estimates at some 1.9m teu. This radical action could have cost the container lines around \$2bn in lost revenue, according to the analyst, although carriers appeared to have succeeded in protecting spot rates from any serious erosion during the worst of the virus crisis.

In fact, the North Europe component of today's SCFI recorded a 3.2% uplift, to \$830 per teu, while for Mediterranean ports, there was a slight decline of 1.4%, to \$915 per teu. Carriers are in the process of preparing to raise FAK rates later in the month, as they look to recover severe losses incurred in the first quarter. The knock-on effect of the blanked sailings from China has caused a major problem for Europe's exporters. Firstly, shippers with cargo already delivered to container terminals are having to wait weeks before loading, and secondly, acute equipment shortages at depots, caused by the absence of import cargo box returns, has resulted in some carriers refusing bookings altogether.

Nevertheless, *The Loadstar* has seen wave after wave of North Europe-Asia 'peak season surcharge' (PSS) announcements from carriers in the past two weeks, which has driven a spot rate spike of 24% in the past week, to \$786 per 40ft, according to Drewry's WCI index. "Not only can we not make any bookings due to our carriers rationing equipment, but when we eventually do, who knows what the PSS will be," said one UK forwarder. And Flexport's head of ocean freight for Europe, Martin Holst-Mikkelsen, told *The Loadstar* storms hitting North Europe last month had also contributed to export delays. "The stormy weather led to a growing backlog of containers waiting to be exported at sea terminals, prompting the introduction of restricted delivery slots," said Mr Holst-Mikkelsen.

On the transpacific, spot rates as recorded by the SCFI were virtually unchanged this week for US east coast ports, at \$2,679 per 40ft, while for the west coast, rates edged down 2.4% to \$1,361 per 40ft. "Rate increases announced for 1 April show carriers expect a slow March, followed by a strong April and beyond," said Freightos.

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

Industry turning to analytics to navigate COVID-19 crisis

Shippers, container lines, and forwarders grappling with the supply and demand effects of the coronavirus disease 2019 (COVID-19) are increasingly using technology to dynamically align their respective sides of the container equation, according to two providers of predictive analytics software.

Taking the effect of withdrawn capacity for Lunar New Year in February in tandem with additional capacity removed due to blank sailings driven by the impacts of the coronavirus, Singapore-based shipping analytics startup Portcast estimates almost 950,000 TEU of capacity was removed in February from China to Europe alone. The company estimated the combined impact would cause a 75 to 80 percent drop in container demand from China to Europe compared with the same month in 2019.

Nidhi Gupta, co-founder and CEO of Portcast, said planning in real time can help container lines and forwarders avoid additional revenue losses due to low vessel utilization or delays in supply chains. "Being a black swan event, COVID-19 could obviously not have been predicted," Gupta told JOC.com. "However, what we can do is dynamically quantify the impact on container shipping demand." Portcast is subscription-based predictive software for carriers and forwarders to optimize internal operations and provide customers with information on delays or disruptions to their containerized supply chains. The company currently works with eight shipping lines and forwarders.

Calling the supply side reductions "just the tip of the iceberg," Gupta said the demand side is now the more problematic part to calculate for container lines and forwarders. She said reduced factory throughput in China will continue to affect demand negatively for March and April, pointing to the National Bureau of

Statistics of China's Purchasing Manufacturers Index (PMI), which has fallen to a 10-year low of 35.7 versus an average of 50 in recent years.

"New orders, raw materials inventory, and employment indexes also show a steep fall," Gupta said. "Similarly, the Supplier Delivery Time Index fell to 32.1 versus an average of roughly 50, indicating a considerable lengthening of supplier lead times. These numbers are even more severe than the 2008-09 financial crisis numbers for the PMI, showing the magnitude of the impact on domestic manufacturing in China."

Clearing the decks

Gupta said Portcast estimates that additional blank sailings in March will lead to effective utilization of remaining container shipping supply, as shipping lines have already removed more than 250,000 TEU from China to Europe in March. "Considering that manufacturing is only starting to resume, the utilization for the remaining shipping supply is likely to come from the backlog of containers [delayed since the onset of the outbreak], rather than new production," she said.

She pointed to substantiating data from xChange, a German-based start-up focusing on the repositioning of containers, which is projecting a surplus of empty containers in Chinese ports and low availability in Europe and the United States will continue for 40-foot containers but will reduce for 20-foot containers in early March.

Portcast assists shipping lines by using their internal data, such as customer shipping patterns, and external risk indicators to plan capacity utilization at each port across a service dynamically, six to eight weeks out.

"Such dynamic estimates allow the shipping company to adjust the capacity across ports and improve overall load factor or pricing continuously," Gupta said. "As this can be done six to eight weeks ahead, the [container line] can better decide if they require additional blank sailings or need to skip any port if the utilization is below the required threshold. This allows the shipping company to shift capacity from China to other ports in order to maximize the total load factor of the service."

Portcast is also assisting forwarders in preparing for delays in ocean freight movements dynamically, using vessel position and carrier schedules in tandem with data related to port performance and risks such as adverse weather, missed sailings, and rollovers. Gupta said Portcast data shows that carriers change shipping schedules an average of 2.5 times per voyage, an issue that's exacerbated by events such as the coronavirus outbreak. Portcast's platform integrates with forwarders' transport management systems (TMSs) and control tower systems to feed dynamic visibility on container movements. She said forwarders and shipping lines can mitigate expected revenue losses by 3 to 5 percent using the technology.

BCO 'playbook'

Shippers are leveraging similar tools to predict when their cargo is likely to be delayed, rolled, or transshipped, said Adam Compain, CEO of San Francisco-based ClearMetal, which works with a number of BCOs. "The typical way to get to supply chain visibility is based on rules and averages, but that doesn't hold up" during times of significant deviation from the norm, he said. "You can't solve for a continuously evolving situation with a static way of doing this, whether using static data or the rules you established with carriers or forwarders a year prior. The core issue is that this is affecting shippers' [service-level agreements] with their customers."

Compain said users of ClearMetal focus on two areas: dynamically determining the best plans for shipments and improving the customer experience using predictive estimated times of arrival. That customer may be a retailer awaiting the goods of an apparel maker or consumer packaged goods company, or it could be a manufacturer awaiting raw materials or components.

For shippers, mitigating the impact of the coronavirus outbreak — similar to any major supply chain disruption — is “really about how to make sense of the data at hand,” he said. “Does this moment define our supply chain because everyone has to jump in to play detective? It’s less about having a crystal ball, and more about how responsive you are going to be, and what is the method to keep the customers up to date on where your stuff is.” Whether they’re dealing with a black swan event such as the coronavirus or business as usual, ClearMetal’s “playbook” for BCOs has four components, Compain said. “First is, what are the regions you care about; is it outbound out of China?” he said. “You create a filter so you have a live updating view, and proactively pushed alerts to whoever you care about as you look across your 22,000 containers around the world.”

The second element is viewing the situation in the context of lead times and “customer promise dates,” the time by which a supplier has committed to have goods to the buyer. “For stuff that hasn’t moved, what right now is the most reliable mode, carrier, lane that we should be allocating shipments to, or reducing shipments to?” Shippers can also use ClearMetal’s planning-focused application programming interface (API) to feed information to a shipper’s customer relationship management (CRM) or enterprise resource planning (ERP) system to set up-to-date promise times to customers in those systems.

The third component is a dashboard for specific types of delays and disruptions, and the fourth is a customer portal that lets ClearMetal users and related parties access the information directly. “The whole premise is, we can’t control the situation, but we can be better agents to our customers,” Compain 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 28 February 2020	Current Index 6 March 2020
Comprehensive Index			875.76	871.16
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	804	830
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	928	915
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1394	1361
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2690	2679
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	985	958
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	849	835
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2916	2939
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1025	1019
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1582	1580
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	224	225
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	239	240
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	191	191
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	117	117

.....