

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 42 พ.ศ. 2563



## สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

## CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Low Sulphur Surcharge (LSS)	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand - Shanghai	200	300	Subject to ISOCC USD 17/TEU, USD 34/FEU	Effective till 31-Oct-2020
Thailand - Qingdao	300	450		
Thailand - Hong Kong	100	200		
Thailand - Japan (Main Port)	300	400		
Thailand - Kaohsiung	100	180		
Thailand - Klang	300	500	Subject to ISOCC USD 11/TEU, USD 23/FEU	
Thailand - Jakarta	400	600		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	70	100		
Thailand - Singapore	80	150		
Thailand - Manila (North & South)	300	450		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	500	750	Subject to ISOCC USD 34/TEU, USD 68/FEU	
	Subject to War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU			
Thailand - South Korea (Busan)	80-100	160-200	-	
Thailand - South Korea (Incheon)	100	200		
Thailand - Melbourne	800-900	1,600-1,750	FAF: USD 6/TEU, USD 12/FEU	
Thailand - Sydney	900-1,000	1,800-1,950		
Thailand – Durban / Cape Town	1,300	2,600	Subject to ISOCC USD 51/TEU, USD 102/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand – Europe (Main Port)	800	1,500	ISOCC: USD 53/TEU, USD106/FEU	
	Subject to ENS USD30/BL			
Thailand - US West Coast	3,000	3,800	-	
Thailand - US East Coast	3,600	4,500		
	Subject to Panama Low Water USD 30/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนตุลาคม 2563 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่คงที่ โดยเส้นทาง Shanghai อัตราค่าระวางคงที่อยู่ที่ 200 USD/TEU และ 300 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 500 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 400 USD/FEU

ส่วนเส้นทางที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น ได้แก่ เส้นทางแอฟริกาใต้ ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 500 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 1,300 USD/TEU 2,600 USD/FEU ซึ่งสถานการณ์ขณะนี้พบว่า Space เรือค่อนข้างแน่น ราคาจึงปรับเพิ่มสูงขึ้น และเส้นทาง Australia ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 125 USD/TEU โดยเรียกเก็บค่า FAF ในอัตรา 6 USD/TEU โดยเส้นทาง Sydney ยังคงพบปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือ ทำให้มีการปรับอัตราค่าระวางสูงขึ้นมากกว่าท่าเรืออื่นในออสเตรเลีย โดยค่าระวางอยู่ที่ 900-1,000 USD/TEU และ 1,800-1,950 USD/FEU และเรียกเก็บค่า FAF ในอัตรา 6 USD/TEU นอกจากนี้ พบว่าบางสายเรือมีการงดรับ

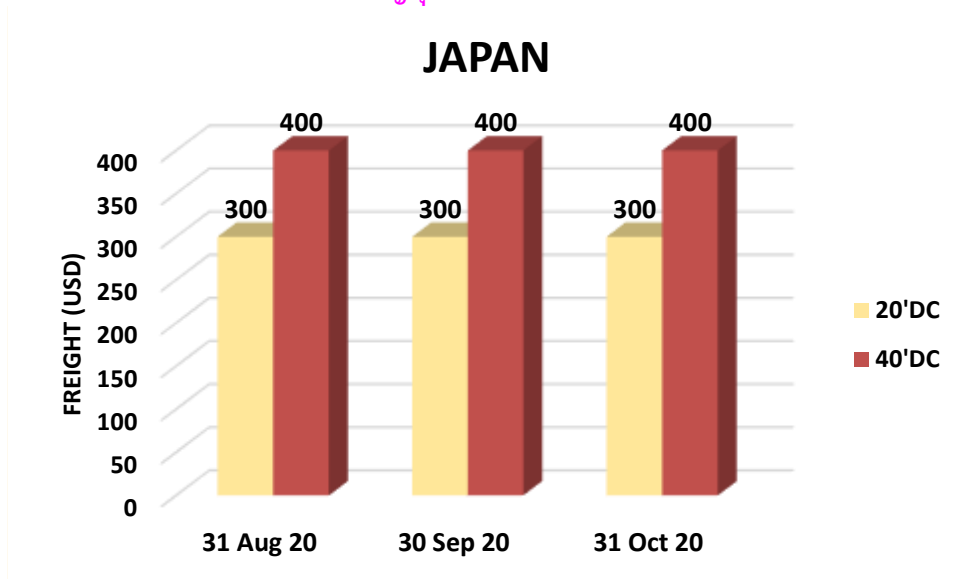
Booking ไปยังท่าเรือ Sydney รวมถึง Melbourne และ Brisbane เป็นการชั่วคราว ดังนั้น ผู้ส่งออกจึงจำเป็นต้องตรวจสอบกับสายเรือที่ใช้บริการอีกครั้งหนึ่ง

สำหรับเส้นทางที่ค่าระวางปรับลดลง ได้แก่ เส้นทาง Europe ค่าระวางปรับลดลง 50 USD/TEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 800 USD/TEU และ 1,500 USD/FEU รวมถึงยกเลิกการเรียกเก็บ Peak Season Surcharge (PSS) ในขณะที่เส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนตุลาคม ค่าระวางยังคงที่ โดยค่าระวางฝั่ง West Coast อยู่ที่ 3,000 USD/TEU และ 3,800 USD/FEU และฝั่ง East Coast ค่าระวางอยู่ที่ 3,600 USD/TEU และ 4,500 USD/FEU ซึ่งขณะนี้ยังคงพบปัญหา Space ที่ยังคงค่อนข้างแน่นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางฝั่ง East Coast ที่พบปัญหามากกว่า โดยอาจสามารถทำการจองระวางได้ในช่วงเดือนพฤศจิกายน ดังนั้น โปรดตรวจสอบตารางการเดินเรือกับสายเรือโดยตรง

### CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	700	800	USD 30/TEU, USD 55/FEU	Effective till 31-Oct-2020
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	-	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,500-1,550	1,900-2,000	USD 45/TEU, USD 90/FEU	

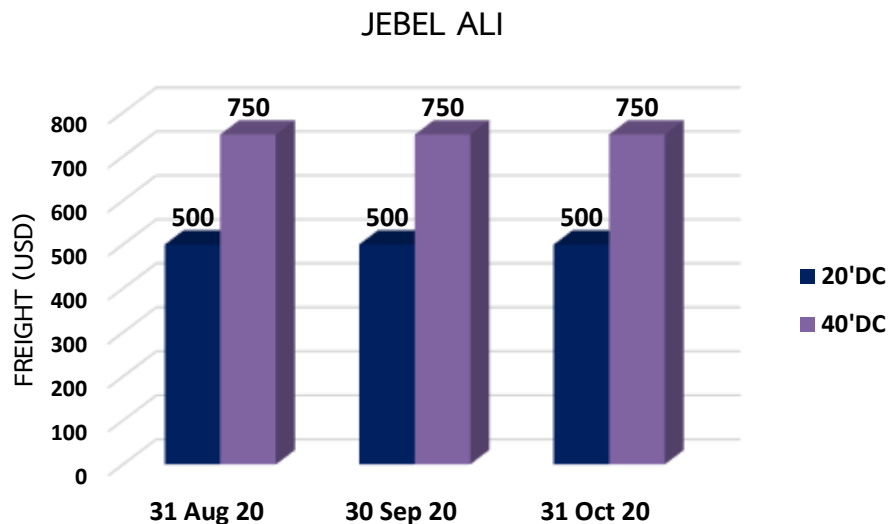
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2563



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

(Sep.& Oct.): USD 17/TEU และ USD 34/FEU

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

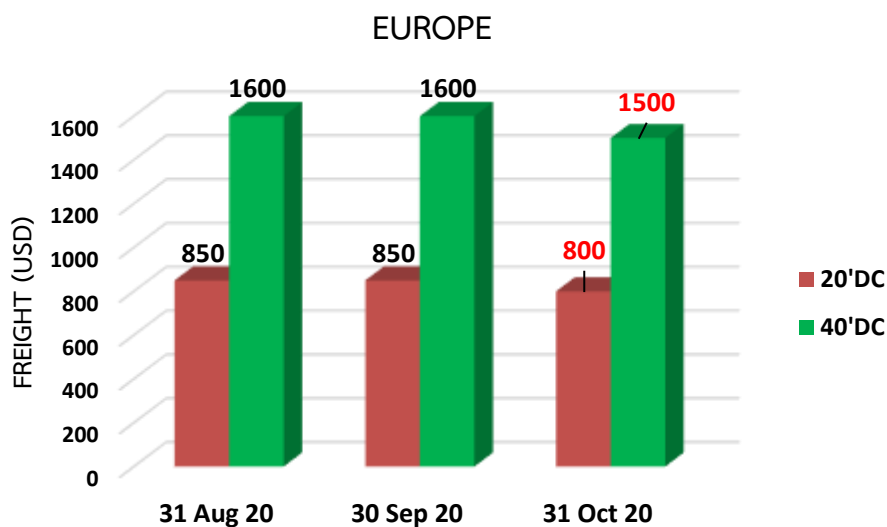


Subject to

- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU
- Low Sulphur Surcharge (Aug.): USD23/TEU และ USD46/FEU

(Sep.& Oct.): USD34/TEU และ USD68/FEU

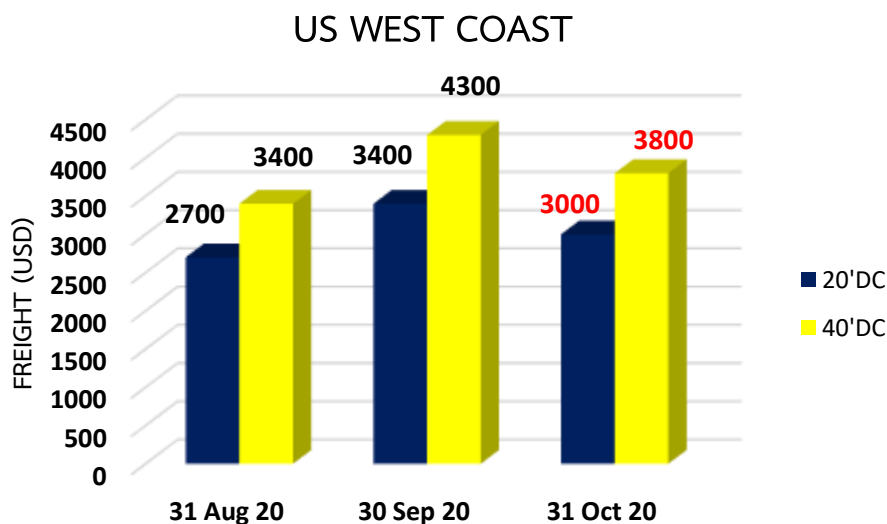
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2563



Subject to

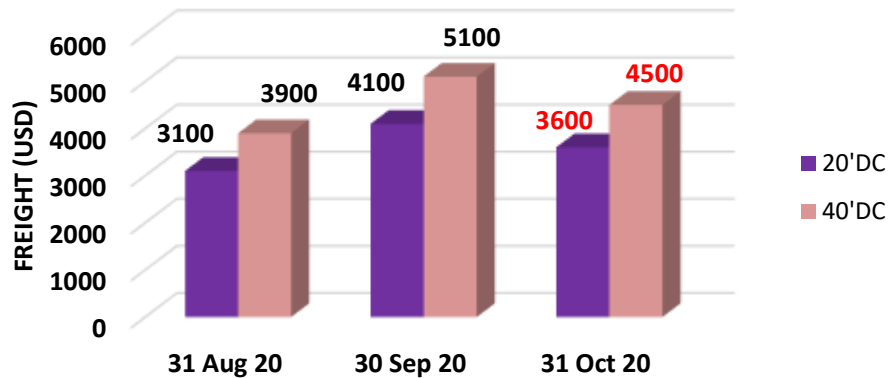
- ENS: USD30/BL
- ISOCC (Aug.-Oct.): USD53/TEU และ USD106/FEU

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



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

### US EAST COAST



Subject to Panama Low Water Surcharge: USD 30/Container

#### ➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

##### สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งการเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) จากเส้นทางแคนาดามายังเส้นทาง East Asia ดังนี้

Routing	General Rate Increase (GRI)
	Effective 15-Nov-2020
Canada to East Asia	USD 50/TEU, USD 100/FEU

- ประกาศแจ้งการเรียกเก็บค่า Dangerous Goods Misdeclaration Fee ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายในกรณีที่มีการสำแดงข้อมูลของสินค้าอันตรายไม่ถูกต้อง หรือไม่ครบถ้วนชัดเจน โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 15,000/ตู้ มีผลตั้งแต่วันที่ 15 พฤศจิกายน 2563 ทั้งนี้ หากมีความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการสำแดงข้อมูลไม่ถูกต้องดังกล่าว เจ้าของสินค้าจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ

##### สายเรือ CMA-CGM

- ประกาศแจ้งการเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge (PSS) สำหรับสินค้าจากเส้นทางเอเชีย ไปยังเส้นทางต่างๆ ดังนี้
  - North Europe เรียกเก็บในอัตรา USD 150/TEU มีผลตั้งแต่วันที่ 1-30 พฤศจิกายน 2563
  - Douala, Cameroon เรียกเก็บในอัตรา USD 250/TEU มีผลตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2563
- ประกาศแจ้งตามข้อกำหนดของกระทรวงคมนาคมของประเทศ Guinea เรื่องการส่งข้อมูล Cargo Tracking Note (ECTN) สำหรับสินค้าที่นำเข้าไปยัง Conakry, สินค้าส่งออก และสินค้าผ่านแดนไปยังประเทศ Guinea โดยการออก ECTN จะประกอบด้วยเอกสาร 4 ประเภท ได้แก่ B/L, Commercial Invoice, Export Declaration และ Freight Invoice ทั้งนี้ หากผู้ส่งออก หรือนำเข้ามีสินค้าในเส้นทางดังกล่าว ต้องดำเนินการตามข้อกำหนด โดยผู้รับผิดชอบหลักคือเจ้าของสินค้า (Shipper) ซึ่งหากมีข้อสงสัยสามารถสอบถามไปยังสายเรือได้โดยตรง

#### Heavy September cargo rollovers at Asian transshipment box ports

Early indications for October suggest significant supply chain disruptions will continue deep into the fourth quarter as peak season demand continues to 'surprise', according to Ocean Insights. Supply chain disruption due to container rollovers at leading Asian transshipment ports eased marginally for shippers in September compared to August but remained far higher than the same period last year at most hubs, according to Ocean Insights, a leading real-time and predictive ocean container tracking data provider to freight forwarders

and shippers. And early indications for October suggest that significant rollovers and subsequent supply chain disruptions will continue deep into the fourth quarter. The latest global container port rollover findings were compiled by analysing Ocean Insights' proprietary global container tracking data through to the end of September.

The results revealed that in most leading Asian container shipping hubs, between a fifth and a third of transshipment cargo was subject to rollovers, adding to the supply chain disruption experienced by shippers in many parts of the world due to capacity and equipment shortages. "Container lines were taken by surprise by the surge in demand for shipments as coronavirus lockdowns were eased during the summer," said Josh Brazil, Chief Operations Officer at Ocean insights. "Schedules are clearly still suffering significant disruption and, in many ports, this is being exacerbated by equipment shortages which are adding to rate inflation and logistics bottlenecks and inefficiencies.

#### Significant delays for customers

"As a result, carriers are frequently rolling cargo, which can result in significant delays and knock-on costs for customers, especially if they are not notified by the line in advance, which customers tell us is quite common. "Early indications in October suggest supply chain disruptions and significant rollovers will continue deep into the fourth quarter as peak season demand continues to surprise."

Singapore, the world's second largest container hub, saw rollovers, calculated by Ocean Insights as the percentage of cargo arriving at the port for transshipment that was shipped on a different vessel than originally scheduled, drop from 33.3% in August to 30.2% last month. This, compared to just 21.5% of cargo rolled over in September 2019.

In Hong Kong, 24.6% of cargo was rolled at the port's various terminals last month, down from 32.2% in August but still significantly more disruptive when compared to September 2019 when just 15.3% of cargo was affected.

Malaysia's Port of Tanjung Pelepas saw 22.7% of box traffic received last month rolled over compared to 29.2% in August and 13.8% in September 2019, while Port Klang saw 28.9% of cargo rolled last month compared to 42.3% in August and 24.7% in September 2019.

Rollover ratio by leading container lines 2020			
Line	August	September	Change
MSC	18.2 %	16.2 %	-2.0 %
Maersk	37.5 %	32.9 %	-4.6 %
Hapag-Lloyd	38.4 %	34.2 %	-4.2 %
CMA CGM	45.8 %	40.6 %	-5.2 %
COSCO	30.1 %	23.7 %	-6.4 %
Evergreen	28.4 %	25.9 %	-2.5 %
ONE	35.8 %	38.9 %	+3.1 %

www.ocean-insights.com © Ocean Insights GmbH

At Ningbo-Zhoushan, the world's third largest container port in 2019 by throughput, 30.1% of cargo was rolled last month, down from 43% in August, while Dubai (Jebel Ali port) saw rollovers drop to 31.8% in September from 34.9% in August.

Shanghai, the world's largest container port, saw rollovers decline to 25.5% last month from 26.5% in August. However, performance improved when compared to September 2019 when 28.9% of cargo transhipped at the port's multitude of terminals was rolled over. Some of the world's leading box hubs also reported a deterioration in carrier adherence to schedules last month.

Busan Port, the world's sixth largest box hub in 2019, saw cargo rollovers increase to 30.4% in September, up from 28% in August and just 15.2% in September 2019. At the port of Qingdao container rollovers spiked to 25.2% in September compared to just 13% the previous month, while Shenzhen, one of the best port performers in terms of rollover ratios, saw just 14.1% of cargo rolled over last month, up from 9.4% in August and 11.7% in September 2019.

#### Rollover ratios by leading container lines

The large majority of the leading container lines improved their monthly rollover performance in September. Ocean Insights calculates the rollover ratio for carriers as the percentage of cargo carried by each line globally that left a transshipment port on a different vessel than originally scheduled. Last month, the leading lines collectively saw rollovers recede last to 26.9% compared to 30.7% in August.

MSC's rollover ratio fell to 16.2% in September from 18.2% in August. Maersk's rollover ratio was 32.9% in September compared to 37.5% in August. Hapag-Lloyd's rollover ratio in September was 34.2% (38.4% in August); CMA CGM's was 40.6% (45.8%); COSCO's was 23.7% (30.1%); and Evergreen's was 25.9% (28.4%). ONE bucked the improving trend, however, with rollovers on its services increasing from 35.8% in August to 38.9% last month.

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

#### **Ocean rates still rising alongside 'major problems' for those on the front line**

Today's Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) shows a further 10.65-point gain in its comprehensive index to 1,448.87 – 71% higher than at the end of May. The huge increase over the past five months, in the midst of the pandemic, has been driven by substantial gains in container spot rates across both main and secondary tradelanes.

For example, on the secondary routes of Asia to Australasia, Asia to South Africa and Asia to Latin America, spot rates have spiked by 94%, 155% and 328%, respectively. And on the main Asia-Europe and the transpacific east-west trades, carriers servicing the routes removed significant capacity at the start of the pandemic, but demand bounced back much sooner than expected, and rates skyrocketed in the scramble to secure space.

Carriers have mostly reinstated the blanked sailings and added extra loaders to cover peak season demand, which, at the start of the lockdowns looked very unlikely to feature at all this year. Alphaliner reported this week that Asia-Australasia carriers had added weekly capacity of 7,200 teu in new loops in the past month, in addition to deploying several *ad hoc* and sweeper sailings.

Meanwhile, spot rates from Asia to the US, recorded by the SCFI, were stable this week, at \$3,841 per 40ft for the US west coast and \$4,619 per 40ft for east coast ports, as carriers postponed planned mid-month GRIs (general rate increases) in the face of pressure from Chinese and US regulators. However, given the continuing strong demand, carriers will look to roll out another GRI next month. Hapag-Lloyd said this week it would defer the introduction of its whopping \$1,200 per 40ft GRI until 15 November.

Commenting on the situation for US importers, Jon Monroe of Washington state-based Jon Monroe Consulting, said spot rates had spiked to around three times higher than the contract rates enjoyed by the big retailers. But he suggested that even household name retailers were “feeling the pain” as their containers that



fell outside the contract had incurred “the incredibly high FAK ocean freight rates”. Elsewhere, the North Europe component of the SCFI eased back, by \$65, this week to \$1,084 per teu. However, spot rates are 86% higher than a year ago, with anecdotal reports to *The Loadstar* suggesting rates could go up again in the coming weeks as equipment and space availability was still “tight”.

On the Mediterranean route, the SCFI ticked up a further \$38 per teu this week, to \$1,239 per teu, some 40% higher than the rate recorded in May. Although space availability on sailings from Asia to Europe has improved since the Chinese Golden Week holiday, an acute shortage of equipment, particularly 40ft boxes, remains a major problem. “If you can get a vessel booking there is no guarantee that the carrier will have an available empty at the depot,” one Shanghai-based NVOCC told *The Loadstar* this week. And Ryan Clark, co-owner of UK-based forwarder Westbound Logistics, said that there were still major problems in the supply chain.

“Space is still an issue. We’re getting boxes away but rollings are rife,” he said. “We’ve also been massively affected by clients’ boxes being diverted and delayed via Felixstowe. One customer this morning doesn’t want to pay for his import because an OOCL vessel has changed ETA four times and been delayed by three weeks. “Yet another example of the fires we’re constantly having to put out.”

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

#### **JOC Uncharted: Dynamic allocation ahead of dynamic procurement**

Shippers need to enhance their ability to dynamically allocate container volumes to shipping lines, both contract and spot, a veteran software provider to the global logistics industry told JOC Uncharted Wednesday. Martin Hubert, CEO of freight rate management and procurement solutions provider FreightGate, said the issue of container allocation to carriers and non-vessel-operating common carriers (NVOs) is a multi-dimensional one that requires a system to manage.

“Shippers have become slightly better in their demand sensing,” Hubert said. “Allocation strategies have morphed. We actually allow our customers to attach a value to how close they are to their allocation strategy, based on how they want their carrier partnerships to pan out off certain intermediate price dynamics.” As an example, Hubert specifically mentioned that shippers can disadvantage themselves when a carrier makes a decision to hold off implementing an announced general rate increase (GRI) for several weeks.

“Had you had a static allocation strategy, you would have lost a lot of money by not taking advantage of the availability of those cheaper rates and potentially given the 70-30 or 60-40 [percent between contract and spot] allocations just purely based on a static routing guide,” he said. “Now, there’s dynamic technologies you can take advantage of, that you can tweak the importance of meeting a strategic goal over a mid-term [dynamic] and have a system that adjusts those factors as you go.”

Hubert called the decision-making process using a dynamic allocation strategy as a “mash-up” of transit times, cargo availability, lead time, and carrier reliability factors, among other potential variables.

“We have gone as far as configuring the value of inventory in transit and finance charges to be considered in light of whatever Incoterms, so people can realize, hey, there is a monetary value to and then I can make a meaningful decision for my loadings,” he said.

#### Hurdles preventing dynamic procurement traction

Hubert also discussed whether he sees forwarders, NVOs, and shippers seeing value in using dynamic procurement tools, the likes of which are now offered directly by container lines and freight rate marketplaces. “You have a much more spot-oriented environment, so freight-forwarding companies that do a lot of air freight are, at least from a mindset point of view, a little bit more ready for it than the traditional ocean-focused

outfits we deal with,” he said. “With that said, the need for spot rate request automation has been there and has been addressed in various different facets.”

Hubert said the focus by container lines on application programming interfaces (APIs) to convey prices signals progress, but doesn’t necessarily guarantee uptake. Both Maersk and Hapag-Lloyd have indicated that use of their online quoting platforms has grown considerably in the past year.

“In general, the word you hear is it’s kind of expensive,” he said. “They like the aspect of having guaranteed space [in exchange for a guarantee from a shipper or forwarder that it will bring the cargo as booked]. Even so, a lot of them say, ‘hey, quite frankly, I should get guaranteed space, regardless if I use API pricing or not. That should be part of the service.’”

Hubert, however, said freight buyers, especially forwarders, “are actually mentally not ready to pay the penalty if they don’t bring the cargo because they don’t really control the cargo. So for a freight forwarder or NVO, the dynamic pricing risk, the guarantee, and the no-show penalty actually is very tricky. It’s difficult to manage because they actually don’t have direct control over the cargo.” If the mindset around dynamic procurement changes, forwarders would be in the best position to leverage those tools, Hubert added.

“As long as the carriers provide a reasonable amount of flexibility on whose container you ultimately ship, the freight forwarder has better ability to buffer for shipper A not having the cargo ready and being able to use it for shipper B,” he said. “In the long run, they can probably play this game better than the BCOs [beneficial cargo owners].”

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 9 October 2020	Current Index 16 October 2020
Comprehensive Index			1438.22	1448.87
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1149	1084
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1202	1239
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	3848	3841
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	4622	4619
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1065	1055
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1648	1821
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3265	3406
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1736	1869
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	3952	3984
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	232	230
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	238	238
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	135	158
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	118	119

.....