

## การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 17 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-Apr-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	300	450		
(North & South)	Subject to CIC at destination			
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	245-390	480-730	FAF: USD 110/TEU, USD 220/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)	850	1,600	ISOCC: USD177/TEU, USD354/FEU	
	Subject to ENS USD30/BL			
Thailand - US West Coast	1,400	1,750	-	
Thailand - US East Coast	2,300	2,900		

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนเมษายน 2563 อัตราค่าระวาง ในเส้นทางเอเชียคงที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง แต่มีการปรับขึ้นค่า Low Sulphur Surcharge 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 เส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 400 USD/FEU เส้นทาง Busan ค่าระวางอยู่ที่ 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU และเส้นทางแอฟริกาใต้ ค่าระวางยังคงที่อยู่ที่ 850 USD/TEU 1,600 USD/FEU

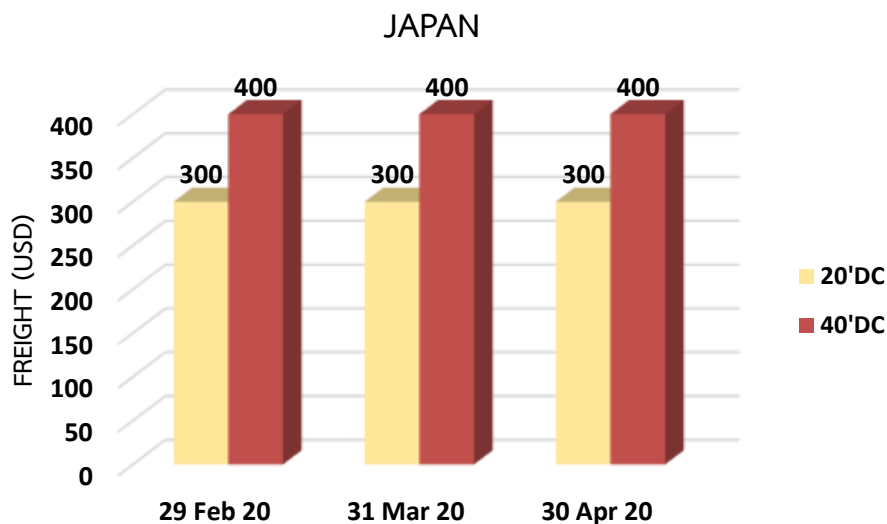
สำหรับเส้นทาง Europe ค่าระวางยังคงที่เช่นเดียวกัน โดยค่าระวางอยู่ที่ 850 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า ISOCC 177 USD/TEU ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 245-390 USD/TEU และ 480-730 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า FAF ในอัตรา 110 USD/TEU

สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนเมษายน ค่าระวางคงที่ โดยค่าระวางฝั่ง West Coast คงที่อยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 1,750 USD/FEU ในขณะที่ฝั่ง East Coast ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 2,300 USD/TEU และ 2,900 USD/FEU

# CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

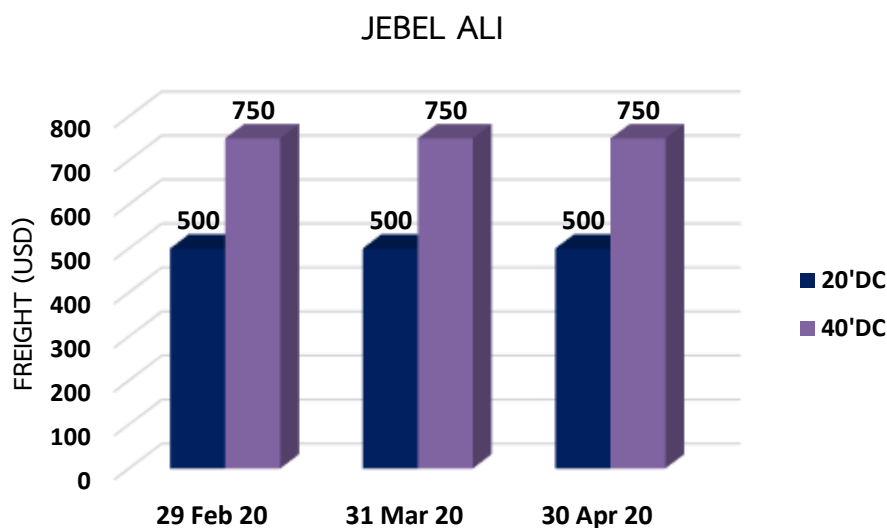
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20’	USD/40’		
Thailand-Hong Kong	800	1,200	USD 129/TEU, USD 257/FEU	Effective till 31-May-2020
Thailand-Shanghai	800-900	900-1,000		
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	USD 65/TEU, USD 130/FEU	Effective till 30-Apr-2020
Thailand-EU (Main Ports)	1,400	1800	USD 277/TEU, USD 554/FEU	
(DEHAM, NLRTM, FRLEH)				
สินค้าประเภททุเรียน				
Thailand-Hong Kong	N/A	1,800	(all-in)	Effective week by week

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2563



Subject to Low Sulphur Surcharge: USD86/TEU และ USD172/FEU

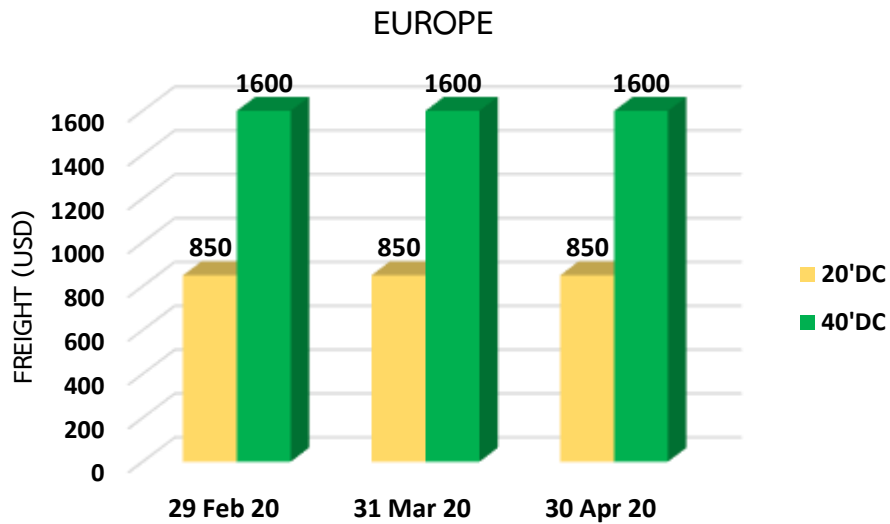
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2563



Subject to

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

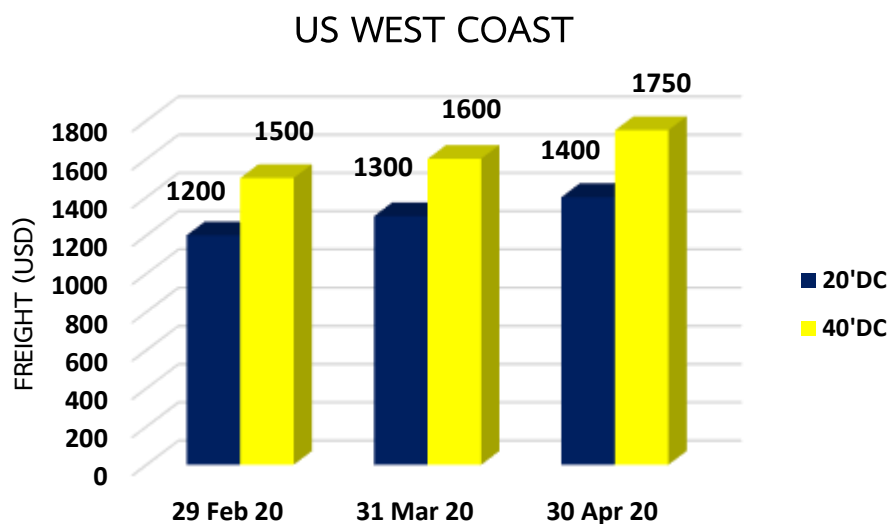
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2563



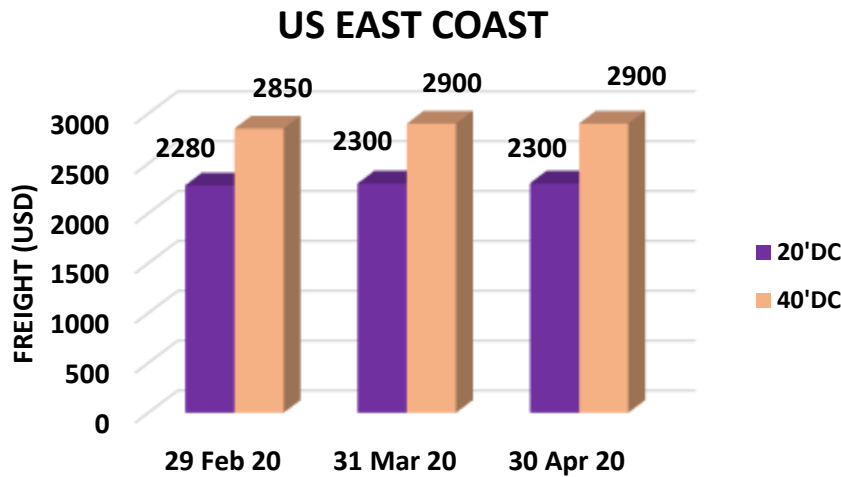
Subject to

- ENS: USD30/BL
- ISOCC: USD177/TEU และ USD354/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2563



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2563



➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ Sealand

- ประกาศแจ้งเปลี่ยนเทอร์มินอลสำหรับสินค้าที่ส่งออกไปยัง Portsmouth Marine Terminal โดยจะเปลี่ยนไปลงที่ Norfolk International Terminal (NIT) แทน ซึ่งจะมีผลสำหรับเรือที่ออกตั้งแต่วันที่ 5 พฤษภาคม 2563 เป็นต้นไป

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งความคืบหน้าสถานการณ์การขนส่งตู้ Reefer เข้าไปยังประเทศฟิลิปปินส์ โดยระบุว่าขณะนี้สถานการณ์ความแออัดของตู้สินค้าประเภท Reefer เริ่มคลี่คลาย ดังนั้น สายเรือสามารถรับจองระวางเข้าไปยังท่าเรือ Davao และ General Santos ในขณะที่ท่าเรือ Manila และ Subic Bay ยังมีความกังวลเรื่องการจัดการสินค้าขาเข้าอยู่บ้าง ซึ่งอาจมีเหตุต้องเปลี่ยนแปลงท่าเรือ และอาจเกิดค่าใช้จ่ายตามมาได้ โปรดตรวจสอบสถานการณ์กับสายเรืออีกทางหนึ่ง

**ข้อเสนอแนะรองรับผลกระทบจาก COVID-19 ต่อภาคการส่งออกไทย**

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ได้รับข้อเสนอของสรท. ในการขอให้จัดตั้งศูนย์ประสานงาน เพื่อสนับสนุนข้อมูลเส้นทางการขนส่งในประเทศคู่ค้าสำคัญ โดยอาศัยเครือข่ายสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ โดยกรมฯ ได้แจ้งความคืบหน้าของการดำเนินงานดังนี้

1. กรมส่งเสริมฯ ได้มีการจัดทำ Banner ศูนย์ข้อมูลสถานการณ์การค้าจากผลกระทบของไวรัสโควิด ผ่านเว็บไซต์ [www.ditp.go.th](http://www.ditp.go.th) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการในการค้นหาข้อมูลด้านการค้า และการขนส่งสินค้า รวมถึงมาตรการของแต่ละประเทศ
2. สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ได้รายงาน และจัดส่งข้อมูลสถานการณ์การค้าของประเทศไทยให้กรมฯ อย่างต่อเนื่อง โดยกรมฯ ได้ประชาสัมพันธ์บนเว็บไซต์ [www.ditp.go.th](http://www.ditp.go.th) และโทรสายด่วน 1169

ดังนั้น หากผู้ส่งออกต้องการรับทราบข้อมูลเพิ่มเติม สามารถตรวจสอบข้อมูลกับทางกรมฯ ตามช่องทางดังกล่าว

**Lines firing blanks to successfully shore up rates**

Carrier discipline is continuing to bring ballast to container freight rates on the major trade lanes. Freight rates are continuing to hold firm despite the current unprecedented collapse in global economic activity, not least in Europe and the U.S., the world's major import markets.

The 'composite index' of the World Container index (WCI) assessed by Drewry has decreased just 0.8% in the last week and is still 11.2% higher than a year earlier. Spot rates from Shanghai to New York declined 3% or \$88 in the week ending 23 April to reach \$2,608 per 40ft box (FEU), 2% lower than a year ago. Rates

from Shanghai to Los Angeles dwindled by \$47 week-on-week to total \$1,558 per FEU, while rates from Rotterdam to Shanghai inched down by 1% to stand at \$969 per FEU.

However, freight rates on Shanghai to Genoa and Shanghai to Rotterdam nudged up 2% and 1% to touch \$1,871 and \$1,490 respectively. Shanghai-Genoa spot rates are now 26% higher than a year ago while Shanghai rates are up 13% year-on-year. Box imports into Europe are expected to peak in the next two weeks as the last orders placed before lockdowns commenced are delivered. Thereafter one liner source expects May and June “to be very slow; slower than we’ve seen before” putting freight rates under severe downward pressure.

Lines are, thus far at least, maintaining remarkable discipline as they seek to prevent a disastrous freight rates collapse, a point Alan Murphy, CEO of Sea-Intelligence, noted earlier this week.

“We are now at a point where 435 sailings are now cancelled on various deep-sea trades, and this in itself indicates a demand decline of 7 Million TEU in 2020,” he said. “This forceful response to the market downturn has thus far served as a strong underpinning for freight rates.

“Seen over the past 6 weeks, the CCFI contract rate index is 11% higher than at the same period last year – despite the drop in both demand and oil prices. “The decline in the overall index since Chinese New Year can be shown to be in line with normal seasonality.”

In the analyst’s latest Sunday Spotlight briefing Murphy also noted that the various container alliances were taking very different approaches to cutting capacity. “The pattern is that 2M and THE Alliance have chosen an approach where they announce blank sailings ranging quite far into the future – typically to the end of Q2 – and then supplement these with a few additional blank sailings tactically as the situation evolves,” he said.

“Ocean Alliance on the other hand announced blank sailings for a shorter period into the future and have not yet announced much for the later period in Q2. As an example on the trans-Pacific, the three alliances have each blanked some 17-24% in weeks 15-21. However, for weeks 22-27, 2M and THE Alliance have blanked 19-21% whereas Ocean Alliance at this point has blanked only 6%.”

He noted: “Given how the pandemic is impacting the economy it should be expected that we will see more blank sailings emerge from Ocean Alliance in Q2.”

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

### **Carriers take advantage of low fuel costs to reroute via Cape**

Container lines can save up to \$700,000 per voyage by avoiding the Suez Canal. The collapse in the price of oil has not stopped container lines’ efforts to retrofit exhaust scrubbers to their vessels, but it is giving them an incentive to save on canal costs by rerouting many of their services.

With oil prices hitting record lows in the past week as demand collapsed, bunker prices are also falling. IFO380 fuel oil prices have fallen to \$190 per tonne in Singapore and \$163 per tonne in Rotterdam, while low-sulphur fuel prices are at \$262 per tonne and \$218 per tonne, according to Alphaliner. “Despite a reduction in the low-sulphur fuel price spread to only \$50-\$70 per tonne, containership owners do proceed with their scrubber retrofit programmes,” Alphaliner said. “At least 20 vessels have entered shipyards for retrofitting in April, joining some 35 units that entered the yards in March.” But while vessels continued to go to yards for retrofits, the total number of boxships undergoing retrofit work had fallen from a peak of 119 units in mid-March to 90 units, it added.

“Retrofits are expected to continue in the coming months, with scrubber fabrication and engineering works already well advanced for units that were ordered several months in advance, before the fuel price

dropped to the current lows.” Meanwhile, more carriers are set to benefit from using the lower cost of oil to reroute several services around the Cape of Good Hope in an effort to avoid the Suez Canal and its associated costs. With the fees for a 20,000 teu boxship to transit the Suez Canal costing around \$700,000, the amount saved by rerouting easily covers the additional fuel costs even on non-scrubber fitted vessels burning low-sulphur fuel.

French carrier CMA CGM has to date been the only carrier to use the longer route on the westbound headhaul route from Asia to northern Europe, but Alphaliner said others would be following suit, particularly for backhaul voyages. 2M alliance carriers Maersk and Mediterranean Shipping Co are expected to reroute the last of its suspended AE2/Swan voyages via South Africa, while Evergreen is also taking the Cape routing for one of its return voyages.

Meanwhile, a number of Ocean Alliance and The Alliance voyages from the east coast of North America are also being routed directly to Asia on the backhaul.

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

### Container spot rates from Asia holding steady, despite carrier shortcomings

Ocean carriers are succeeding in propping up container spot rates from Asia, partly due to poorly communicated blanking programmes creating uncertainty for shippers. Several have complained to *The Loadstar* that they receive late, confusing and often conflicting advice from carriers on blank sailings – even from container lines in the same alliance. Moreover, shippers are finding that, where bookings are being rolled onto other loops, those services are not necessarily discharging their containers at the nominated destinations.

According to the latest data from Copenhagen-based maritime and supply chain intelligence firm eeSea, carriers have so far withdrawn around 20% of all headhaul sailings from Asia to Europe and the US. Carriers cancelled around 28% of Asia-Europe and transpacific headhaul sailings in February, due to the extended Chinese New Year shutdowns, and it is feared that the number of blank sailings in May and June could exceed that level. “The high number of blank sailings are having their desired impact for carriers,” Martin Holst-Mikkelsen, head of ocean for Europe at Flexport, told *The Loadstar* today, confirming that the feedback received from lines was for “continued good utilisation levels”. “We expect an overall capacity reduction in the coming four weeks of between 25% and 30%, and expect the current rate level to hold going into May,” he said.

Indeed, spot rates to Europe have edged up this week. According to the North Europe component of the Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) today, spot rates on the trade have increased by 3.9%, to \$753 per teu. For Mediterranean ports, there was a small 0.4% uptick to \$844 per teu. On the transpacific, spot rates for the US east coast nudged down slightly on the week, 0.6%, to \$2,620 per 40ft, but for the west coast there was a 2.2% decline to \$1,495 per 40ft.

“The record number of blank sailings, including a few announced this week, prevented ocean rates from dropping too dramatically,” said Freightos CMO Eytan Buchman. “The planned removal of capacity through June shows carriers are not expecting global demand for non-urgent cargo to return for some time.” Carriers are also benefiting from the collapse in fuel prices, which is not being passed on to shippers.

The price of compliant low-sulphur fuel oil (LSFO) has dropped below \$200 per ton – a third of its price on 1 January when the IMO’s 0.5% sulphur cap came into force, and half the then price of traditional heavy fuel oil (HFO) bunkers. Carriers are accused of being extremely slow to cancel their IMO 2020 fuel surcharges and, in many instances, are still including them on their invoices to customers.



The so-called environmental surcharges are in addition to carrier BAF surcharges which, on the basis of the present market and forward buying ultra-low prices for bunker supply, should now be turning negative.

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

#### **South Korea will provide \$1bn in aid to shipping**

Seoul aims to help cash-strapped firms affected by the coronavirus crisis. Container line HMM will receive help from Korea Development Bank and Korea Ocean Business Corp to repay maturing debts. Funds will also be pumped into the system to raise the loan-to-value ratio for vessels to as high as 95%, compared with between 60% and 80% currently. SOUTH Korean shipping companies, HMM primarily among them, will receive Won1.25trn (\$1bn) worth of financial help from the government as it aims to help cash-strapped firms hurt by the coronavirus pandemic, Yonhap reported.

Critically, Korea Development Bank and the Korea Ocean Business Corp will spend Won470bn to repay HMM's maturing debts. The two organizations are the usual vehicles for the South Korean government to give aid to ailing maritime businesses and have injected funds into HMM at several times in the past. The Seoul-listed shipping line also said in an exchange filing on Thursday that it had raised Won720bn from KDB and KOBC in an issuance of convertible bonds, whose maturity can be extended to 30 years. HMM, which just became a member of The Alliance this month, is expected to take delivery a series of newbuilding ultra-large containerships from later this year.

Meanwhile, South Korea under the rescue plan will also pump in Won100bn and raise the loan-to-value ratio for vessels to as high as 95%, compared with the current level of typically between 60% and 80%. KOBC will facilitate this by buying subordinated bonds from various shipping companies, which will incorporate the revised loan-to-value ratios.

In addition, KOBC will directly take up Won100bn won worth of debts of small and mid-sized shipping companies, as well as offer up to Won100bn in funding for possible mergers if they pledge to keep their workers on payroll.

The companies are expected to see further pressure in the second quarter of the year and the aid is a pre-emptive move to provide liquidity in advance. "The shipping firms are expected to suffer more serious damage after the second quarter of 2020, considering the time-lapse between the global economic turmoil and the decline in their performances," oceans minister Moon Seong-hyeok was quoted as saying by Yonhap.

Source: <https://lloydlist.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 17 April 2020	Current Index 24 April 2020
Comprehensive Index			829.29	818.16
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	725	753
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	841	844
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1528	1495
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2637	2620
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	708	650
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	872	929
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2762	2752
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	809	788
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	919	886
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	234	234
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	243	243
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	199	186
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	120	120

.....