

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 21 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 31-May-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	315-465	630-880	FAF: USD 60/TEU, USD 120/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)	750	1,400	ISOCC: USD177/TEU, USD354/FEU	
	Subject to ENS USD30/BL			
Thailand - US West Coast	1,400	1,700	-	
Thailand - US East Coast	2,000	2,400		
	Subject to Panama Low Water USD 15/TEU, USD 30/FEU			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนพฤษภาคม 2563 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ไม่มีเปลี่ยนแปลงเช่นเดียวกับการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge ที่ยังคงที่จนถึงสิ้นสุดไตรมาสที่ 2 เนื่องจากเป็นสัญญาซื้อขายน้ำมันล่วงหน้า 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

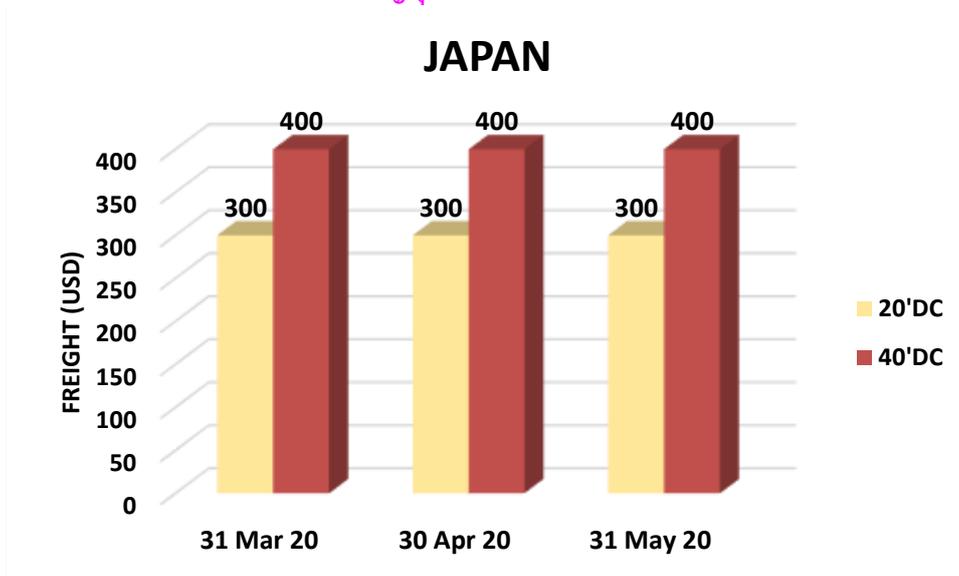
สำหรับเส้นทาง Europe ค่าระวางปรับลดลง 100 USD/TEU เนื่องจากมีความต้องการสินค้าจากประเทศไทย โดยค่าระวางอยู่ที่ 750 USD/TEU และ 1,400 USD/FEU ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 75 USD/TEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 315-465 USD/TEU และ 630-880 USD/FEU และมีการปรับลดการเรียกเก็บค่า FAF โดยเรียกเก็บในอัตรา 60 USD/TEU

สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนพฤษภาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast ตู้สินค้าคงที่อยู่ที่ 1,400 USD/TEU ในขณะที่ตู้ 40' ปรับลดลง 100 USD/FEU โดยเรียกเก็บในอัตรา 1,700 USD/FEU ในขณะที่ฝั่ง East Coast ค่าระวางปรับลดลง 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,000 USD/TEU และ 2,400 USD/FEU โดยมีการเรียกเก็บค่า Panama Low Water (PLW) ในอัตรา 15 USD/TEU สำหรับ Service ที่วิ่งผ่านคลองปานามา

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

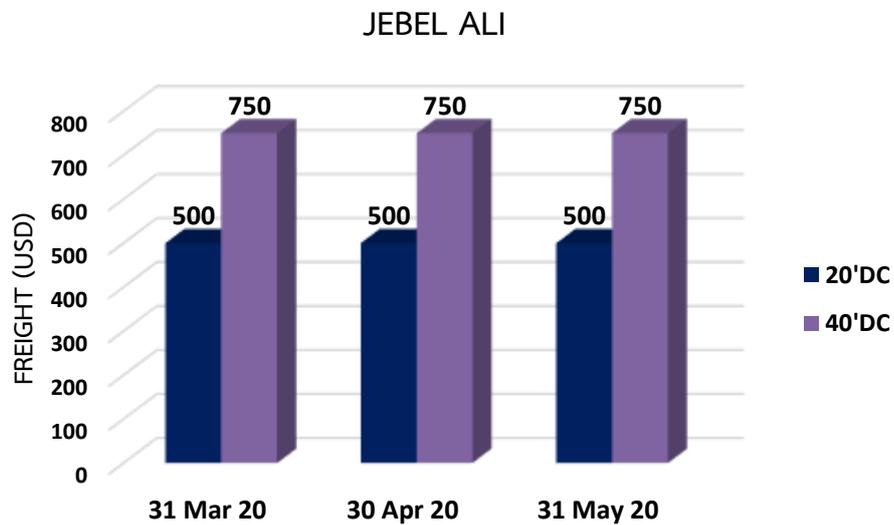
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800	1,200	USD 129/TEU, USD 257/FEU	Effective till 31-May-2020
Thailand-Shanghai	800-900	900-1,000		
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	USD 65/TEU, USD 130/FEU	
Thailand-EU (Main Ports)	1,400	1800	USD 185/TEU, USD 370/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 มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2563



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

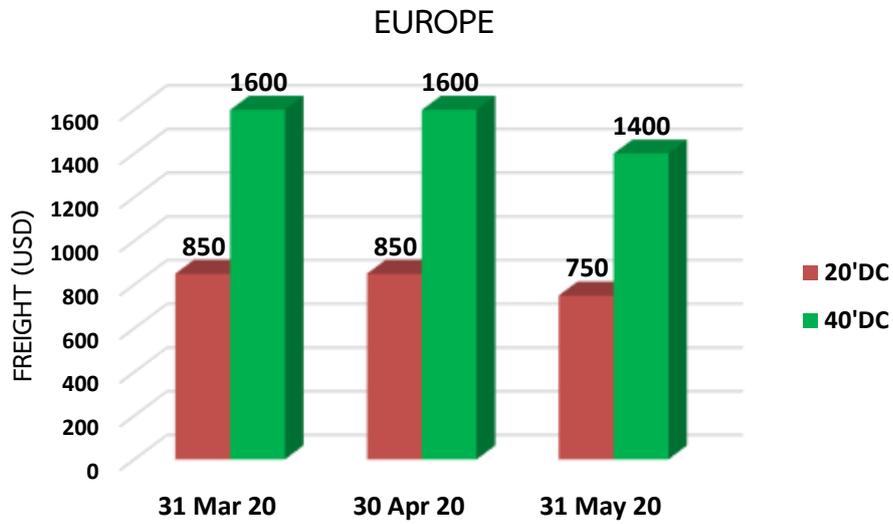
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2563



Subject to

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

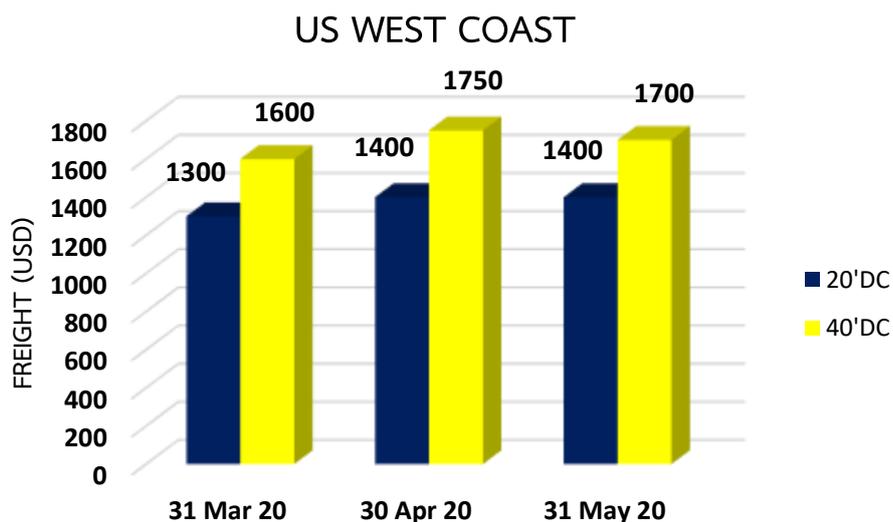
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2563



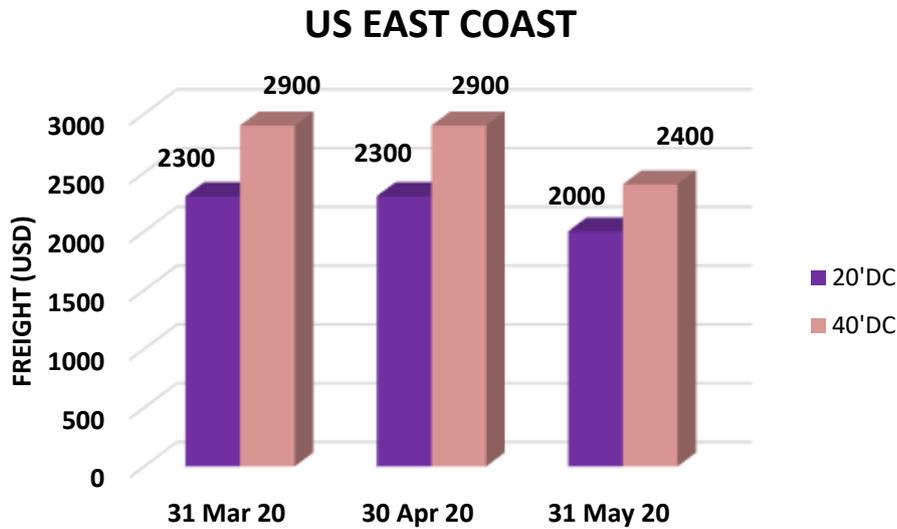
Subject to

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

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



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



Subject to Panama Low Water Surcharge: USD15/TEU

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ ONE

- ประกาศแจ้งยกเลิกการเรียกเก็บค่า Congestion Surcharge (CGD) สำหรับสินค้าตู้ Reefer ที่นำเข้าไปยังท่าเรือ มะนิลา ในประเทศฟิลิปปินส์ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 22 พฤษภาคม 2563 เนื่องจากสถานการณ์ปัญหาการขาดแคลนปลั๊ก เริ่มคลี่คลาย

ประกาศข้อกำหนดของเอกสารสำหรับการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศแคนาดาและสหรัฐอเมริกา

สายเรือ ONE ประกาศแจ้งให้ทราบถึงข้อกำหนดการยื่นเอกสารสำหรับการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศ แคนาดาและสหรัฐอเมริกา เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของศุลกากรของทั้งสองประเทศ รวมถึงข้อบังคับด้านการขนส่งทางราง

- ข้อกำหนดด้านสินค้า
 - ไม่อนุญาตสำหรับสินค้าประเภทของใช้ส่วนตัว เครื่องใช้ภายในบ้าน และยานพาหนะที่ใช้แล้ว
 - พืช และผลิตภัณฑ์ประเภทพืช และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากสัตว์ต้องได้รับอนุญาตจากกระทรวงเกษตรของสหรัฐฯ เพื่อให้สามารถขนส่งเข้าไปยังประเทศสหรัฐฯ ได้ ยกเว้นผัก และผลไม้แปรรูป หรือแบบกระป๋องที่ไม่ต้องขออนุญาต
- Importer Security Filing (ISF) สำหรับกรมศุลกากรสหรัฐฯ
 - กรณีการขนส่งสินค้าข้ามแดนจากสหรัฐฯ ไปยังแคนาดา ไม่ต้องใช้ฟอร์ม ISF-10
 - ต้องใช้ฟอร์ม ISF-5 โดยดำเนินการดังนี้
 - กรณีจองผ่านสายเรือโดยตรง สายเรือจะเป็นผู้ส่งข้อมูล ISF-5 โดยนำข้อมูลมาจาก BL
 - กรณีที่สายเรือส่งข้อมูล HBL ไปยังกรมศุลกากรสหรัฐฯ แทน Freight Forwarder สายเรือจะใช้ข้อมูลจาก HBL
 - กรณี Freight Forwarder เป็นผู้ส่งข้อมูล HBL ไปยังกรมศุลกากรสหรัฐฯ Freight Forwarder ต้องเป็นผู้ส่งข้อมูล ISF-5 ด้วย
- การเดินพิธีการ และการส่ง Manifest ให้กับกรมศุลฯ ของแคนาดา
 - ผู้ให้บริการการขนส่งสินค้าทางรางเข้าไปยังประเทศแคนาดา ต้องส่งข้อมูล Cargo Control Number (CCN) โดยต้องส่งข้อมูลเป็นรายตู้ หากใน 1 shipment มีหลายตู้
 - ผู้นำเข้าต้องเดินพิธีการในระบบ โดยอ้างอิงถึงข้อมูล CCN ของผู้ให้บริการขนส่งทางรางดังกล่าว

- กรณีที่เป็น Consolidated Shipment และการส่งข้อมูล HBL
 - กรมศุลกากรสหรัฐฯ
 - Freight Forwarder ต้องส่งข้อมูล HBL โดยตรงไปยังกรมศุลกากรสหรัฐฯ หรือสายเรือสามารถดำเนินการแทนได้
 - กรมศุลกากรแคนาดา
 - Freight Forwarder **ต้อง**ส่งข้อมูล HBL โดยตรงไปยังกรมศุลกากรแคนาดา โดยใช้ 8000-series carrier code ในขณะที่สายเรือ หรือผู้ให้บริการขนส่งทางรางไม่สามารถส่งข้อมูลแทนได้
 - ใน HBL ต้องอ้างอิง CCN ที่ใช้ของผู้ให้บริการขนส่งทางราง เพื่อเดินพิธีการ
 - ต้องส่งข้อมูล HBL ไปยังกรมศุลฯ แคนาดาไม่น้อยกว่า 2 ชั่วโมงก่อนรถไฟถึงยังชายแดนของแคนาดา
 - Freight Forwarder ไม่สามารถเดินพิธีการโดยใช้ Rail CCN ได้
 - Canada based Customs Broker
 - Canada based Customs Broker ต้องถูกระบุเป็น Notify Party หรือ Additional Notify Party บน BL เพื่อให้ผู้ให้บริการของการขนส่งทางรถไฟในแคนาดา สามารถอ้างอิง Customs broker โดยตรงกับ CCN
 - Canada based Customs Broker ต้องมีการลงทะเบียนการเป็นตัวแทนกับผู้ให้บริการของการขนส่งทางรถไฟในแคนาดา
 - CCN Notification
 - สายเรือจะทำการแจ้ง CCN ให้กับผู้นำเข้า และ Notify Party ทราบทันทีเมื่อได้รับข้อมูลจากผู้ให้บริการทางรถไฟ ซึ่งปัจจุบันใช้ระยะเวลา 1 วันก่อนเรือถึงท่าเรือในสหรัฐฯ
 - ทั้งนี้ ข้อมูลใน Arrival Notice ที่สายเรือส่งให้จะยังไม่มีข้อมูล CCN เนื่องจาก ณ ขณะนั้นจะยังไม่ได้รับข้อมูลมา
- หากมีข้อสงสัยเพิ่มเติม สามารถติดต่อสอบถามโดยตรงไปยังฝ่ายบริการลูกค้าของสายเรือ

Roadmap leads way to digital bills of lading

The coronavirus backdrop has highlighted the need for paperless documentation. But there are still hurdles to jump before the industry can reap the savings they promise. The Digital Container Shipping Association is launching a process to establish the open collaboration it says is necessary to achieve full adoption of electronic bills of lading. The association was set up by the major container lines last year to bring about interoperable standard in the sector.

As part of this initiative, it aims to develop open source standards for necessary legal terms and conditions, as well as definitions and terminology to facilitate communication among customers, container carriers, regulators, financial institutions and other industry stakeholders. “Our mission is to drive alignment and digital standardisation to enable transparent, reliable, easy to use, secure and environmentally friendly container transportation services,” said chief executive Thomas Bagge. “Digitising documentation, starting with the bill of lading, is key to the simplification and digitisation of global trade. The transformation that has taken place in the airline industry is an example of what’s possible if we work together.”

The association estimates that even with a 50% uptake of electronic bills of lading, the sector could save as much as \$4bn per year by 2030. Despite the lack of a standardised approach to digitalisation, some carriers and associated logistics intermediaries have continued to move forward with proprietary electronic bills of lading initiatives, albeit at a limited scale. André Simha, head of digital and innovation at Mediterranean Shipping Co, said the coronavirus pandemic is highlighting the benefits of electronic bills of lading. “Cargo in ports cannot be gated out because of paper that is stuck elsewhere due to airfreight delays caused by the pandemic,” said Mr Simha, who is also the chairman of the DCSA. But three elements were required first for standardisation to take place, according to the association. These included a “robust technology” capable of

maintaining the integrity and uniqueness of the document along the supply chain, which had been difficult in the past.

“New technologies such as distributed ledger technology, peer-to-peer and blockchain offer potential solutions for eliminating the risk of a single catastrophic failure or attack that would compromise the integrity and uniqueness of an electronic bill of lading.” Concerns about legal enforceability, given some jurisdictions’ insistence on paper documentation, had been eased during the pandemic, as social distancing measures were discouraging the handling of physical documentation.

Finally, the industry would need to come together in an open collaboration to establish data modelling and transmission standards. “If everyone who touches the electronic bills of lading is using the same data format and communication standards, it can be transported seamlessly regardless of pre-existing relationships between stakeholders,” the DCSA said.

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

US mulls paying firms to pull supply chains from China

Lawmakers and officials are crafting proposals including tax breaks and subsidies to persuade American companies to move operations or key suppliers out of China. US lawmakers and officials are crafting proposals to push American companies to move operations or key suppliers out of China that include tax breaks, new rules, and carefully structured subsidies, according to a report by *Reuters*.

Interviews with a dozen current and former government officials, industry executives and members of Congress show widespread discussions underway – including the idea of a “reshoring fund” originally stocked with \$25 billion – to encourage US companies to drastically revamp their relationship with China. President Donald Trump has long pledged to bring manufacturing back from overseas, but the recent spread of the coronavirus and related concerns about US medical and food supply chains dependency on China are “turbocharging” new enthusiasm for the idea in the White House, the report noted.

On Thursday, Trump signed an executive order that gave a US overseas investment agency new powers to help manufacturers in the United States. The goal, Trump said, is to “produce everything America needs for ourselves and then export to the world, and that includes medicines”. But the Trump administration itself remains divided over how best to proceed, and the issue is unlikely to be addressed in the next fiscal stimulus to offset the coronavirus downturn. While anti-China, pro-American job proposals could play well with voters in an election year, giving taxpayer money or tax breaks to companies that moved supply chains to China at a time when small businesses were struggling may not, the report underlined. Both Republicans and Democrats are crafting bills to decrease US reliance on China-made products, which accounted for some 18% of overall imports in 2019.

“The whole subject of supply chains and integrity of supply chains... does have a greater place in members’ minds,” Representative Mac Thornberry, the top Republican on the House of Representatives Armed Services Committee, told reporters earlier this month. Medical supply chains and defence-related goods are reported to be top of the list.

Source: [Source: https://www.lloydsloadinglist.com/](https://www.lloydsloadinglist.com/)

Rolling cargo incidents rise as China–North American capacity tightens

A growing volume of North American imports due to leave central and southern China over the past two weeks has been rolled to later sailings after a sudden surge in imports collided with the sharp COVID-19-related reduction in trans-Pacific capacity, four forwarders and a liner executive told JOC.com. Non-vessel

operating common carriers (NVOs) expect the cargo rolling will stop within a couple of weeks, when vessels that they say have been booked to 110 percent of capacity will be back in the mid-90 percent range.

Outbound ocean slot space to North America is getting tighter amid a surge in Asia imports and reduced capacity, which has been cut by 17.3 percent through scores of blank sailings, forwarders and NVOs told JOC.com. They say retailers are engaged in a modicum of import restocking as some US states and Canadian provinces begin to ease shelter-in-place restrictions. A carrier executive told JOC.com Monday that several trade lanes from China, including the eastbound trans-Pacific, are indeed overbooked. But he described the situation in the trans-Pacific as a return to “normal cargo volumes” for this time of year rather than an atypical surge in volume.

NVOs report the “roll pools” in some Chinese ports, especially Shanghai, are as large as 1,000 TEU. The fact that NVOs have allocation commitments from carriers in their contracts has not prevented the lines from rolling containers, said David Bennett, president of the Americas at Globe Express Services. “I’ve got allocations, but I can’t get some of my containers on a vessel,” Bennett told JOC.com Monday. “There’s no reason to have an allocation in your contract if you can’t get on a ship.”

In past years when space was tight due to blank sailings, carriers sometimes offered to load containers onto vessels if customers agreed to pay hundreds of dollars of surcharges. NVOs say that is not the case this year. Rather, they see the trade as going through a temporary period of rising cargo volumes while pre-planned blank sailings are at their peak.

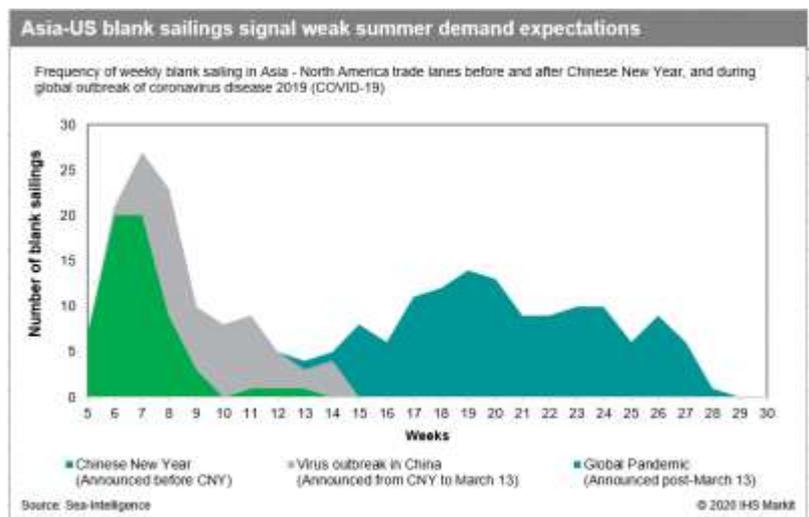
Volatility in eastbound trans-Pacific to continue

US imports from Asia were weak in the past two months. Imports declined 1.7 percent in April after falling 17.4 percent in March, according to PIERS, a JOC.com sister company within IHS Markit. NVOs expect these sudden swings in cargo volume in the Asia-North America trade will continue in the coming months. Kevin Krause, vice president of ocean services at SEKO Logistics, compared conditions to an EKG, with the trend line moving up and down rapidly but in small increments. “Suddenly, we’ve seen a spike. It was blank sailings plus pent-up demand that didn’t move earlier,” he said. “We’ve been told by the lines the backlog of rolls will dissipate.”

NVOs said the eastbound trans-Pacific is experiencing a seasonal uptick in volume, but they attribute the large roll pools at Asian ports primarily to an unusual number of canceled sailings.

In the Sunday Spotlight newsletter this week, Alan Murphy, CEO of Sea-Intelligence Maritime Consulting, said blank sailings, which peaked over the past two weeks, are “historically high,” but will trend lower in the coming month. In a previous Sunday Spotlight, Sea-Intel said carriers from early April into late June planned to blank 80 sailings to the West Coast and 43 to the East Coast.

However, it appears that carriers do not plan to blank sailings in Q3, which is usually the busiest period in the eastbound trans-Pacific, with vessels filled with holiday season merchandise. “Whilst we are currently



in the midst of the largest amount of blank sailings on record, analysis of the deployed capacity outlook ... shows that no blank sailings beyond Q2 are on the books,” Murphy said.

NVOs nevertheless say that by blanking so many sailings carriers created a deficit in capacity in the eastbound trans-Pacific. “They’re accepting over-booking so they can fill ships,” said Jon Monroe, a consultant to NVOs. Monroe added, though, that the impact on individual beneficial cargo owners (BCOs) and NVOs varies depending on their relationship with their carriers and with forwarders in overseas ports. An NVO who is a retired liner executive said the overbooking in Asia is also due in part to the complexity of vessel planning that all carriers are dealing with as states gradually re-open their businesses and consumers transition from stay-at-home mandates due to COVID-19. “Trying to judge capacity and demand in real time is always a challenge,” he said.

Q3, Q4 still a mystery

Supply and demand projections for the third quarter are still murky, although the carrier executive told JOC.com that, “Carriers feel Q3 and Q4 will be pretty good.” Sea-Intel said the fact that no blank sailings are on the books beyond Q2 indicates carriers anticipate a period of stability this summer. However, judging by their success in preventing a plunge in spot rates the past two months through blank sailings, it must be assumed they will resort to more canceled sailings in Q3 if need be.

The spot rate from Asia to the West Coast last week was \$1,646 per FEU, and the East Coast rate was \$2,542 per FEU, according to the Shanghai Containerized Freight Index, which is published under the JOC Logistics & Pricing Hub. Bennett noted that the current spot rates are certainly much better for carriers than they were at the end of the 2008-09 economic recession, when the West Coast rate plummeted to less than \$900 per FEU and the East Coast rate to about \$1,900 per FEU.

Bennett emphasized that none of his clients seek a return to the panic pricing in the eastbound trans-Pacific that existed during the recession, but neither do they feel they should be subjected to continued blank sailings simply because carriers want to prop up spot rates. “There is no need to roll,” he 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 15 May 2020	Current Index 22 May 2020
Comprehensive Index			854.08	847.63
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	831	827
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	875	879
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1686	1678
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2542	2543
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	656	618
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	935	937
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2757	2817
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	739	733
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	998	930
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	228	228
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	244	244
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	173	173
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	120	120

.....