

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 32 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 9/TEU, USD 17/FEU	Effective till 31-Aug-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 6/TEU, USD 11/FEU	
Thailand - Jakarta	400	600		
Thailand – Ho Chi Minh	250	350		
Thailand - 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 23/TEU, USD 46/FEU	
	Subject to War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU			
Thailand - South Korea (Busan)	100	200	-	
Thailand - South Korea (Incheon)	150	300		
Thailand - Melbourne	600-700	1,200-1,350	-	Effective till 14-Aug-2020
Thailand – Durban / Cape Town	850	1,600	Subject to ISOCC USD 51/TEU, USD 102/FEU	Effective till 31-Aug-2020
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand – Europe (Main Port)	850	1,600	ISOCC: USD 53/TEU, USD106/FEU	Effective till 14-Aug-2020
	Subject to ENS USD30/BL			
Thailand - US West Coast	2,550	3,150	-	
Thailand - US East Coast	2,800	3,500		
	Subject to Panama Low Water USD 30/Container			

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

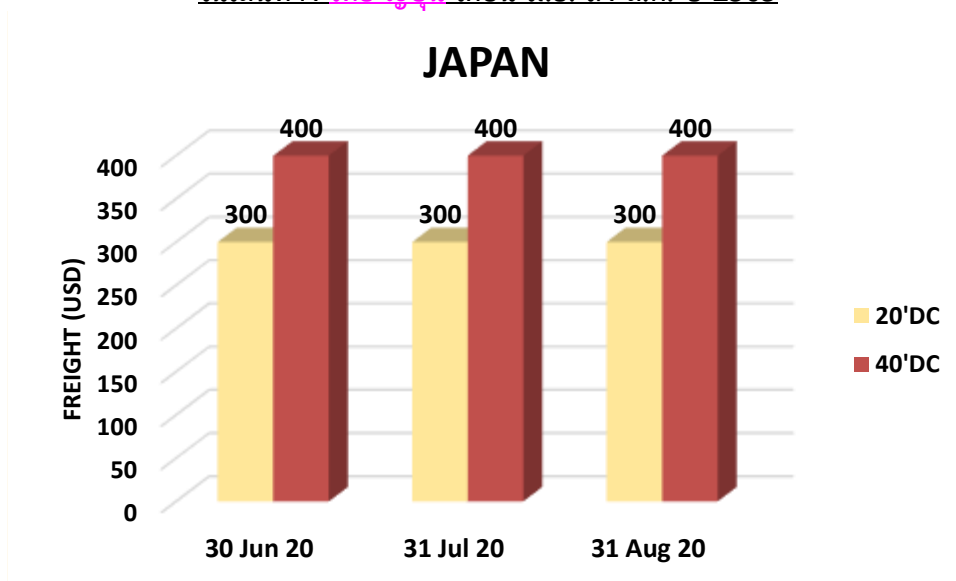
สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนสิงหาคม 2563 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ไม่มีเปลี่ยนแปลง แต่มีการปรับลดค่า Low Sulphur Surcharge ลงจากเดือนที่ผ่านมา โดยเส้นทาง Shanghai อัตราค่าระวางคงที่อยู่ที่ 200 USD/TEU และ 300 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU เส้นทาง Klang 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 ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 100-150 USD/TEU และ USD 250-350 USD/FEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 600-700 USD/TEU และ 1,200-1,350 USD/FEU โดยไม่มีการเรียกเก็บค่า FAF

สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนสิงหาคม ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 350 USD/TEU และ 450 USD/FEU ทำให้ค่าระวางฝั่ง West Coast อยู่ที่ 2,550 USD/TEU และ 3,150 USD/FEU ในขณะที่ฝั่ง East Coast ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 200 USD/TEU และ 300 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,800 USD/TEU และ 3,500 USD/FEU โดยมีการเรียกเก็บค่า Panama Low Water (PLW) ในอัตรา 30 USD/ตู้

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

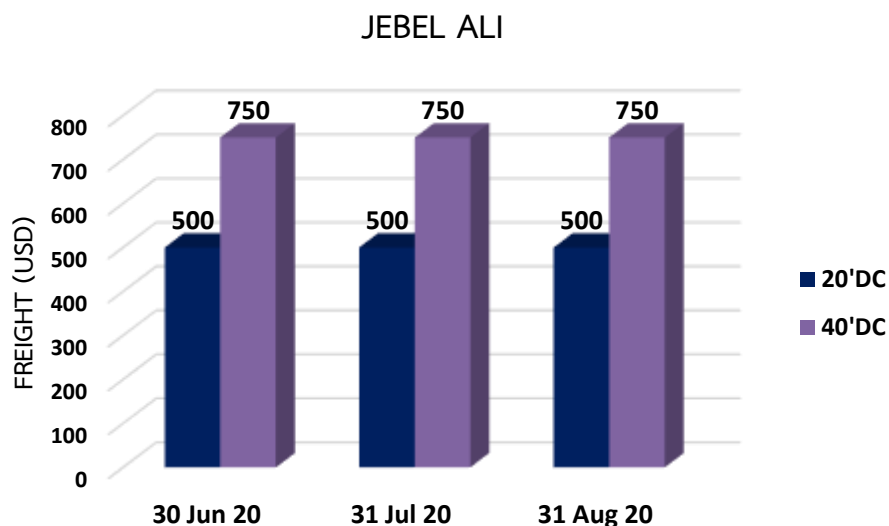
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	700	800	USD 15/TEU, USD 30/FEU	Effective till 31-Aug-2020
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	-	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,500-1,550	1,900-2,000	-	

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



Subject to Low Sulphur Surcharge (Jun.): USD 86/TEU และ USD 172/FEU
(July): USD 17/TEU และ USD 34/FEU
(Aug.): USD 9/TEU และ USD 17/FEU

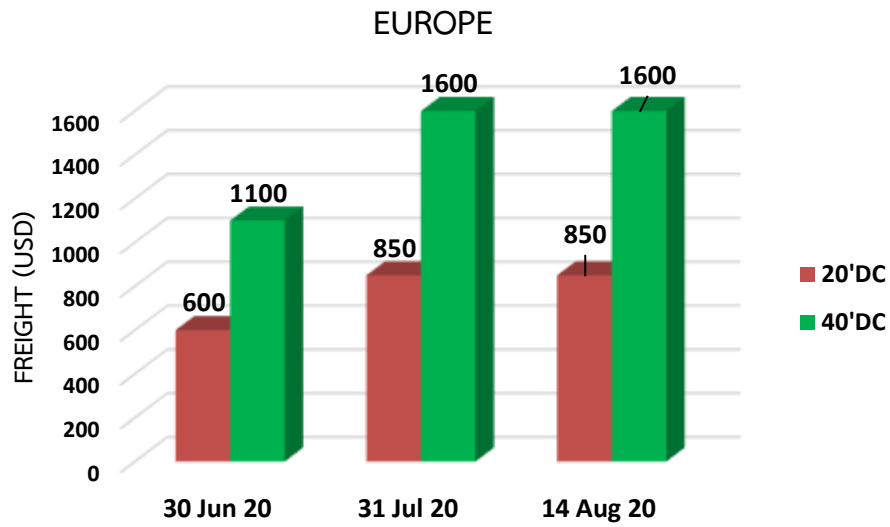
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2563



Subject to

- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU
- Low Sulphur Surcharge (Jun.): USD101/TEU และ USD202/FEU
(July & Aug.): USD23/TEU และ USD46/FEU

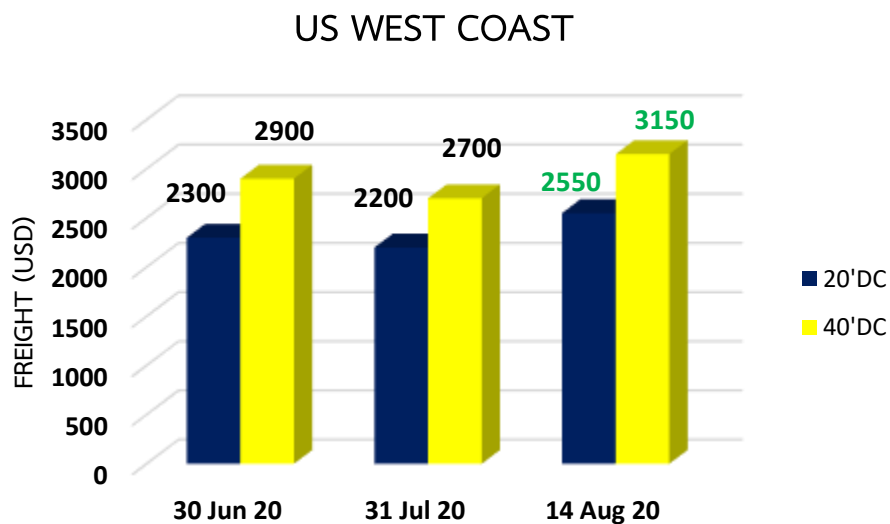
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2563



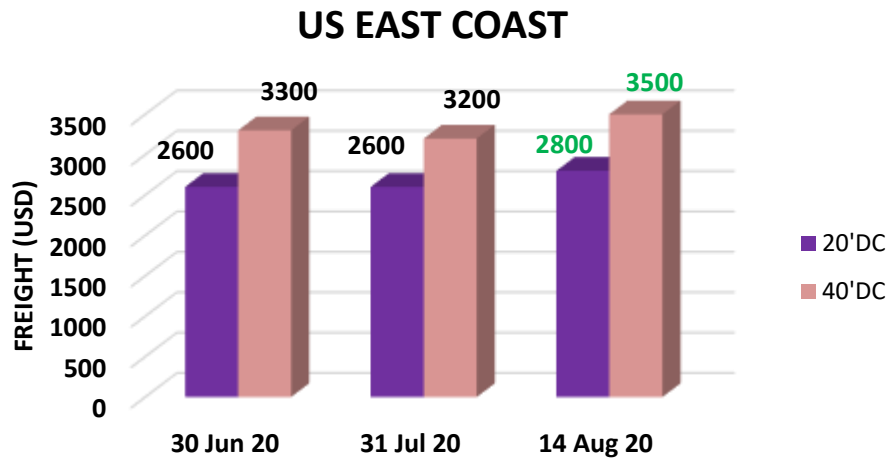
Subject to

- ENS: USD30/BL
- ISOCC (Jun.): USD177/TEU และ USD354/FEU
(July & Aug.): USD53/TEU และ USD106/FEU

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



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



Subject to Panama Low Water Surcharge: USD 30/Container

➤ **รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ**

ประกาศเรื่องความคืบหน้าจากเหตุการณ์ระเบิดที่เกิดขึ้นภายในท่าเรือ Beirut ประเทศเลบานอน

สายเรือ MSC แจ้งความคืบหน้าว่าจากเหตุการณ์ระเบิดที่เกิดขึ้นภายในท่าเรือ เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม ที่ผ่านมา ทำให้ส่งผลกระทบต่อท่าเรือ และคลังสินค้า โดยขณะเกิดเหตุ ไม่มีเรือของ MSC เที่ยบทำในท่าเรือดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ขณะนี้ สายเรือได้รับจองระวางทั้งเข้า และออกจากท่าเรือ Beirut จนกว่าสถานการณ์จะกลับเข้าสู่ภาวะปกติ โดยสายเรือมีทางเลือกไปใช้ท่าเรืออื่นทดแทน เช่น Gioia Tauro, Tekirdag, Mersin และ Piraeus เป็นต้น

สายเรือ Maersk แจ้งสถานการณ์ว่าขณะเกิดเหตุ ไม่มีเรือของ Maersk ที่กำลังจอดเทียบท่าภายในท่าเรือ แต่พบว่ามีตู้สินค้าที่อยู่ภายในท่าเรือได้รับผลกระทบ โดยขณะนี้อยู่ในระหว่างขั้นตอนการตรวจสอบความเสียหาย ซึ่งขณะนี้ท่าเรือ Beirut ปิดดำเนินการ และคาดว่าจะปิดยาวไปอีกประมาณ 2-3 สัปดาห์ ทั้งนี้ สายเรือได้ใช้ท่าเรือ Tripoli เพื่อเป็นท่าสำหรับเทียบเรือทดแทน

สายเรือ Hapag Lloyd แจ้งความคืบหน้าว่าขณะเกิดเหตุ ไม่มีเรือของ Hapag Lloyd เที่ยบทำในท่าเรือ แต่พบว่าออฟฟิศ และตู้สินค้าทั้งที่เป็นตู้บรรจุสินค้าแล้ว และตู้เปล่าได้รับความเสียหาย ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการตรวจสอบ ทั้งนี้ สำหรับเรือที่กำลังจะเทียบท่าที่ Beirut สายเรือได้เปลี่ยนท่าปลายทางให้ไปที่ท่าเรือ Damietta ในอียิปต์ และท่าเรือ Tripoli ของเลบานอน ดังนั้น ขณะนี้สายเรือจึงของจองเรือชั่วคราวทั้งเข้า และออกไปยังท่าเรือ Beirut

ขอแนะนำสำหรับผู้ส่งออก หากมี Shipment ออกไปยังเส้นทางดังกล่าวแล้ว โปรดตรวจสอบข้อมูลความคืบหน้ากับสายเรือที่จองระวางอีกครั้งหนึ่ง หรือหากมีกำหนดจะส่งไปยังประเทศเลบานอน โปรดตรวจสอบท่าเรือทางเลือกที่ผู้นำเข้าปลายทางสามารถสะดวกมาเคลียร์สินค้าได้

Container spot rates continue to climb

Lines successfully implement price increases on some leading East-West shipping lanes while adding more capacity. Container spot rates have continued to climb over the last week as lines successfully implement price increases even as they add more capacity. The composite index of the World Container Index increased 3.2% this week and is now up 40.7% up when compared with same period of 2019, according to the latest assessment by Drewry.

The weekly increase in the composite index was reflected in significant gains on most trade lanes, with prices fired on some routes by significant 1 August Generate Rate Increases (GRI). Freight rates on the leading fronthaul lanes spiked, with rates on Shanghai to New York climbing 4%, or \$125, to reach \$3,510 per

forty-foot equivalent unit (FEU), and spot rates from Shanghai to Rotterdam surging 4% (\$72 per FEU) to \$1,856 per FEU.

Illustrating how lines have carefully managed capacity to keep rates high even as demand has fallen year-on-year during the coronavirus pandemic, spot rates on the Shanghai-New York and Shanghai-Rotterdam routes are now 26% and 14% higher than a year ago. On the main trans-Pacific trade prices also remain buoyant. Spot freight rates on the Shanghai to Los Angeles rose 3% (\$90) over the last week to reach \$2,934 per FEU. Rates on the trade are now a staggering 82% higher than a year ago. Rates on backhauls are also rising. Rates from Los Angeles to Shanghai and Rotterdam to New York climbed 1% and 2% this week to reach \$518 per FEU and \$2,264 per FEU, respectively.

Drewry, which expects the rates to remain steady in the coming week, said the average composite index of the WCI is now \$1,701 per 40ft container, which is \$292 higher than the five-year average of \$1,409 per 40ft container. Flexport's latest ocean freight report warned shippers to expect 15 August GRIs from lines on Asia-US West Coast, Asia-US East Coast and Asia-Europe services with capacity on all three key fronthaul routes classified as "very full" or "tight".

Carriers have been reintroducing laid up vessels to bolster capacity in recent weeks but historically, the idle fleet remains substantial. According to Alphaliner, the inactive container fleet fell to 313 ships as of 20 July, representing 6.6% of the total containership fleet capacity. Although this was 1.16 million TEU below the 2.72 million TEU peak that it reached in late May, it was still the highest relative amount of inactive capacity during the summer peak shipping season since July 2009 when 10% of the fleet lay idle in the context of the financial crisis.

"Although ship unemployment will continue to recede in the coming weeks, it is vain to assess a forecast for the rest of the year as the rise in unemployment usually observed after the end of the summer peak season has to be compounded with the uncertain impact of the still evolving COVID-19 pandemic," said Alphaliner.

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

Beirut explosion hits container links

Beirut is Lebanon's largest container terminal. But as carriers report offices either destroyed or badly damaged, local supply chains will come under pressure. The explosion at the port of Beirut is likely to seriously impair the country's containerised supply chains, threatening its ability to import essential supplies. It has also dealt a severe blow to the French container giant CMA CGM. The French line, which has close links with Lebanon, had a ship in port at the time of the explosion, the 11,400 teu *CMA CGM Lyra*.

In a statement, CMA CGM said the vessel, which was 1.5 km from the blast, was not damaged and neither were any crew members hurt. However, the group's Merit Shipping headquarters in Beirut has been severely damaged. Of the 261 staff in the city, two have sustained serious injuries while one is missing. CMA CGM and its subsidiary CEVA Logistics have offered the Lebanese and French governments logistics and maritime assistance in order to respond to the emergency.



An operational organisation has been put in place to establish a logistics hub in Tripoli. All ships will be diverted to Tripoli or other terminals in the region until further notice. In order to maintain business continuity, the group said it had set up three recovery sites, of which two are in Beirut and one in Tripoli.

Other shipping lines are also rapidly drawing up contingency plans. Hapag-Lloyd, whose Beirut offices were completely destroyed in the blast, had no ships in Beirut at the time of the explosion, but told customers that probably most laden and empty containers in the port were caught up in the blast.

The German line said the 2,760 teu *Fleur N*, deployed in its Levante Express, has cancelled its Beirut call scheduled for August 7. Beirut import cargo loaded on the ship will be discharged at Damietta, in Egypt. In its East Med Express, the 6,300 teu *APL Norway* will also omit its August 7 Beirut call, and will instead divert to the Lebanese port of Tripoli to discharge cargo.

Another line whose agent's offices were totally wrecked, Grimaldi, said one of its vessels was due to call in Beirut on Sunday. This ship, which usually serves Tripoli as well, may discharge its cargo there instead, depending on how the situation evolves. Neither company reported any staff casualties. Earlier, Maersk had said its offices had been damaged and three employees injured, but they were discharged from hospital on Tuesday evening.

Mediterranean Shipping Co, which did not have a ship in port at the time of the explosion, has advised customers that it will be using several alternative ports for Lebanon cargo until Beirut's container terminal is operational again. These include Gioia Tauro, Tekirdag, Mersin, and Piraeus. In the meantime, staff have been told to work from home.

Beirut is Lebanon's key container port, and while the extent of the damage to the container terminal remains unknown, damage to surrounding port infrastructure is likely to severely impact throughput. "The silos that exploded were around 1.5 km away from the main quay of the container terminal, which is in itself not that far, on the other hand, it might be far enough not to have damaged all of the critical infrastructure," Dynamar consultant Frans Waals told Lloyd's List.

Container capacity limited

The port handled 1.2m teu in 2019 and Lebanon will struggle to replace that capacity at alternative ports (see chart below). Tripoli has just 600 m of quay space with two cranes, compared with the 1,100 m at Beirut with 16 cranes. Tripoli has capacity for only 400,000 teu per year. The terminal can serve ships of up to 18,000 teu, although small feeder vessels make up the majority of the terminal's calls.

“Assuming Lebanon does not want to be dependent of Israel, its only alternative is, ironically, Lattakia, in Syria,” Mr Waals said.

Only four major deepsea services call at Lebanon, with three of these going to Beirut, according to data from Sea-Intelligence. Of these, the 2M AE20/Dragon service is currently suspended, leaving the Ocean Alliance BEX and MX1 services as the only direct deepsea calls to Beirut. The collapse of the Lebanese economy and the collapse in demand brought about by the pandemic meant that there were only three deepsea calls to Beirut in June, compared with 12 in the same month last year. But the port has an important role in eastern Mediterranean transshipment and feeder services. CMA CGM and Mediterranean Shipping Co are the container terminal’s major clients, responsible for over 80% of transshipment cargoes.

CMA CGM has a regional headquarters building near the port in the centre of Beirut and has six feeder services for intra-Mediterranean and northern Europe. As part of a government privatisation plan, Beirut port authority Gestion et Exploitation du Port de Beyrouth earlier this year called for international bids for a concession to manage, operate and maintain the Beirut’s container terminal.

Bids were due at the end of March, but Lloyd’s List understands that delays caused by the pandemic meant that the process had been put back at least until the end of this year. CMA CGM, which provides a third of the terminal’s business, was considered a likely bidder, but the future of the privatization programme is now in doubt following the damage to the wider port.

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

Calm before the storm: shippers brace for hefty Asia-Europe rate hikes

Asia-North Europe shippers are bracing for a wave of FAK rate increases and peak season surcharges this month as carriers look to capitalise on several weeks of fully booked ships. The North Europe component of today’s Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) edged up slightly, by \$9 to \$910 per teu, in what shippers fear is the ‘calm before the storm’. “The market remains strong on the Asia-Europe route,” Martin Holst-Mikkelsen, head of ocean freight EMEA at Flexport, told *The Loadstar*. “We are seeing services out of China full for the coming two weeks from nearly every port of loading. We are also seeing South-east Asia services facing some space pressure at this point.”

The Loadstar reported yesterday that the 2M partners, Maersk and MSC have upgraded their Griffin/sweeper service to a weekly link, and it is understood that THE Alliance is considering reinstating its suspended FE4 loop after its weekly ‘extra loader’ vessel had been fully booked on each voyage. However, *The Loadstar* is still hearing that shippers are struggling to book space. One UK forwarder said he had tried to book seven boxes from China at the carrier’s FAK rates, but had been told the earliest availability was on a vessel sailing on 28 August. He added: “Maersk, as an example, advised it was purposely setting rates on the Maersk Spot offering at levels over and above \$1,800 per 40ft, as it simply doesn’t want or need the freight. And, where possible, in the short-term it is trying to put people off booking when not on a longer-term committed contract.”

Meanwhile, rates to Mediterranean ports also ticked up this week, by \$5 per teu to \$940 per teu, but rates could come under pressure on the route in the coming weeks, with orders being cancelled due to the impact of the pandemic on the holiday season. On the transpacific tradelane, spot rates to the US west coast took an understandable breather this week after the 17% surge last week, The SCFI recorded a modest \$23 drop per 40ft, to \$3,144. However, rates on the route remain at a record level, over \$3,000, with no immediate signs of demand softening.

“The rebound in demand that started in June continues to keep rates up,” said Ethan Buchman, CMO, Freightos Group. “Some industry insiders are predicting this year’s version of the peak season will last only

through September, and will focus on stay at home goods like furniture, kitchenware and electronics. “Demand is keeping ships out of China very full, with carriers able to charge premiums to prevent shipments from being rolled, even as capacity is nearly back to normal,” he added.

Source: <https://theloadstar.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 31 July 2020	Current Index 7 August 2020
Comprehensive Index			1103.47	1107.39
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	901	910
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	935	940
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	3167	3144
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3495	3504
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	751	783
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1082	1094
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2672	2612
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	752	761
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	959	963
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	229	231
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	238	238
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	131	134
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	117	117