

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 31 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		Subject to ISOCC USD 23/TEU, USD 46/FEU	
Thailand - Jebel Ali	500	750		
	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

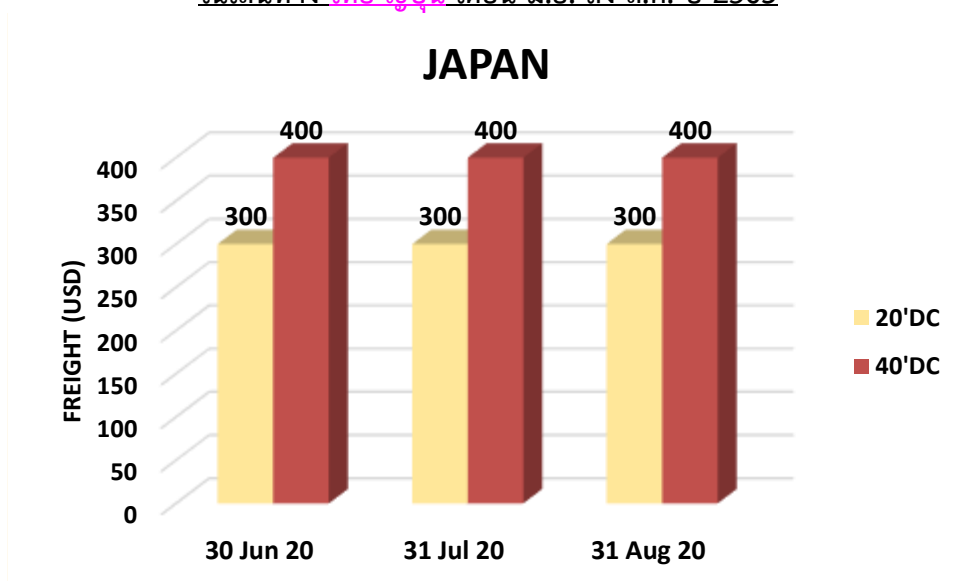
สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนสิงหาคม 2563 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง แต่มีการปรับลดค่า Low Sulphur Surcharge ลงจากเดือนที่ผ่านมา โดยเส้นทาง Shanghai อัตราค่าระวางคงที่อยู่ที่ 200 USD/TEU และ 300 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU เส้นทาง 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

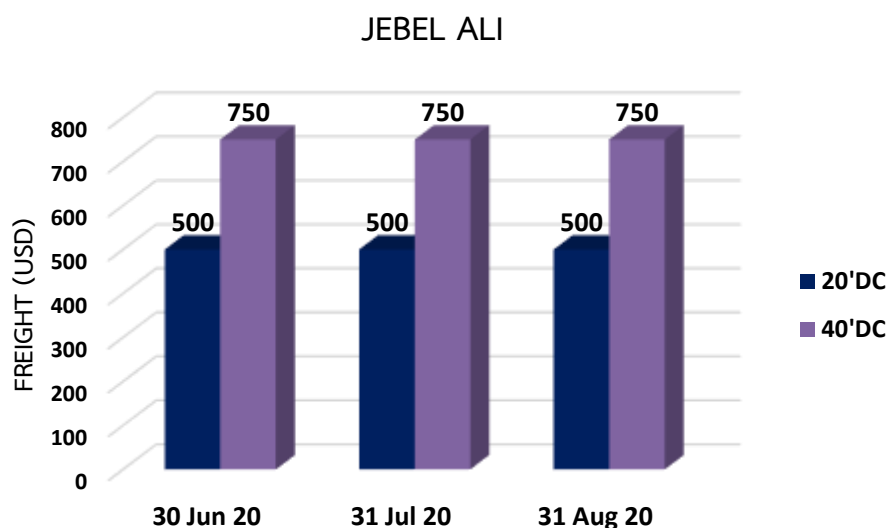


Subject to Low Sulphur Surcharge (Jun.): USD 86/TEU และ USD 172/FEU

(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



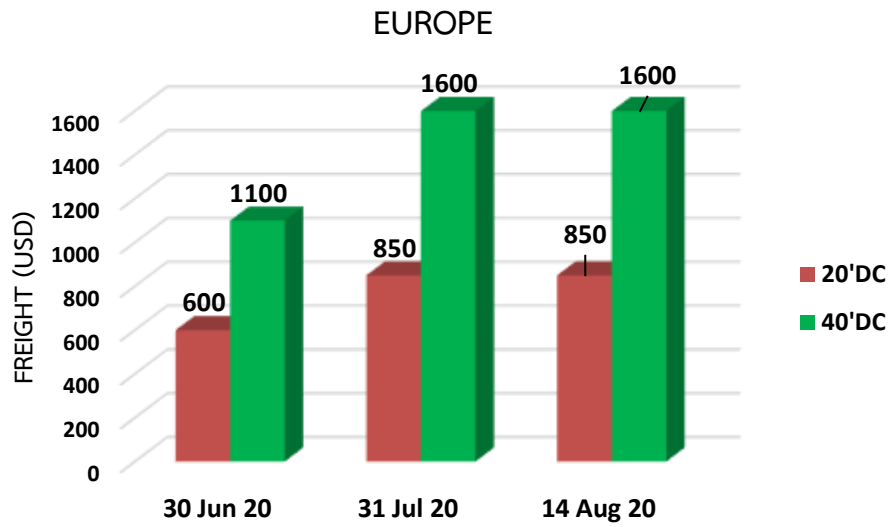
Subject to

- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

- Low Sulphur Surcharge (Jun.): USD101/TEU และ USD202/FEU

(July & Aug.): USD23/TEU และ USD46/FEU

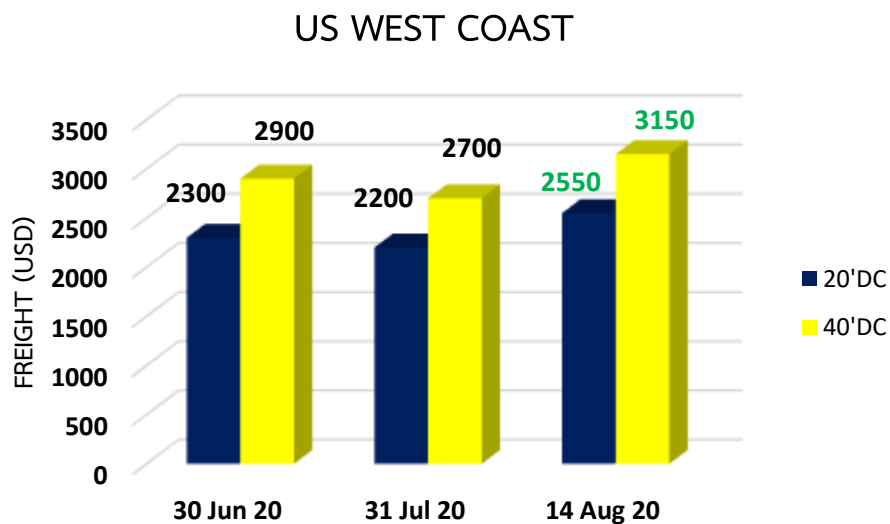
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2563



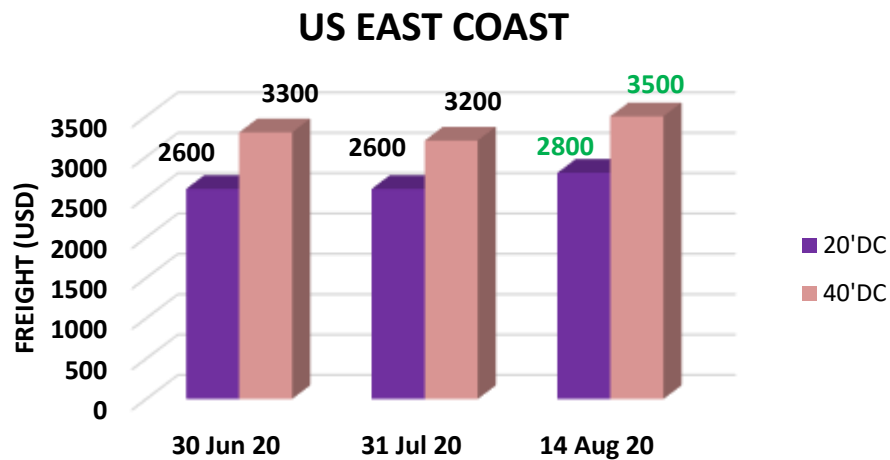
Subject to

- 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

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งการเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง East Asia ไปยัง East Coast South America ในอัตรา USD 500/ตู้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 สิงหาคม 2563

สายเรือ CNC

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge สำหรับสินค้าในเส้นทาง Intra-Asia โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2563 ข้อมูลดังตาราง

Container Type	Currency	20'	40'	40'HC
Dry	USD	10	20	20
Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment	USD	10	20	20
Refrigerated	USD	15	30	30

LSS Long Distance

Container Type	Currency	20'	40'	40'HC
Dry	USD	16	32	32
Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment	USD	16	32	32
Refrigerated	USD	24	48	48

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

COVID-19 outbreak disrupts Asia-South Africa container service

Hapag-Lloyd and Ocean Network Express (ONE) say Asia-South Africa services are disrupted by an outbreak of the coronavirus disease 2019 (COVID-19) among crew on board two container ships transiting from China. The vessels are currently anchored under quarantine guidelines near Hong Kong.

ONE said an increase in COVID-19 infections in South Africa has also disrupted port operations in Durban, causing vessel delays to ships operating its South Africa Central service. The two carriers confirmed one crew member onboard the 4,432 TEU box ship *Bangkok Bridge* had tested positive for the virus on arrival at Shekou, one of the three Shenzhen container terminals. The vessel called at Nansha near Guangzhou on Monday.

With the outbreak confirmed, ONE said the vessel's sailing schedule would now be disrupted with dates for its remaining calls, including ports at Singapore and Port Klang, unable to be confirmed. Ships must undergo a 14-day quarantine if anyone onboard is found with the virus. The *Bangkok Bridge* is deployed on the South Africa Asia Express 2 (SA2) service.

In a customer advisory on Friday, Hapag-Lloyd confirmed the 5,090 TEU *Ital Lirica* would also be delayed after a seafarer tested positive while the ship was on its way from Ningbo to Singapore. The ship is deployed on the South Africa Asia Express 1 (SA1) service, operated in conjunction with Zim Integrated Shipping Services.

ONE added that ships operating its South Africa Central service, including the 4,250 TEU *Cosco Surabaya* and 4,800 TEU *Zim Shanghai*, were being delayed by up to a week before being allowed to berth in Durban due to an increase in virus infections. The number of new cases in the city alone has surged this week, with more than 20,000 new cases reported in the last two days.

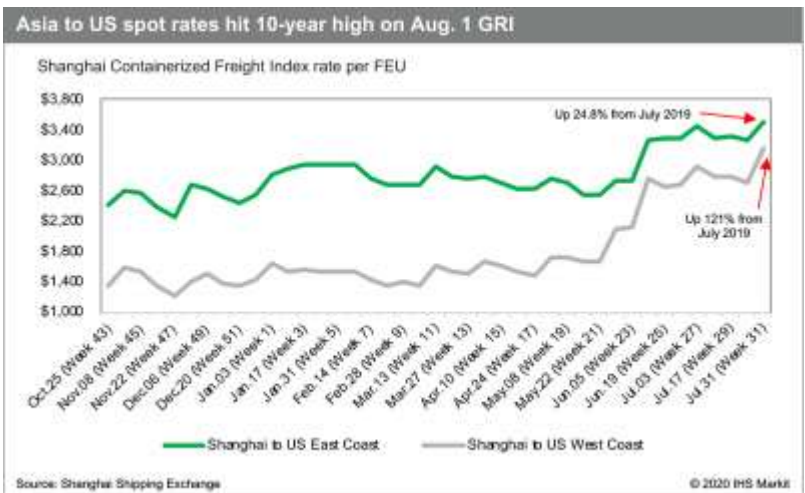
Source: <https://www.joc.com/>

Asia-US West Coast FEU spot rates clear \$3,000 bar

Spot rates in the eastbound trans-Pacific this week continued to surge, blowing past \$3,000 per FEU to the US West Coast in anticipation of an Aug. 1 general rate increase (GRI), the fourth such increase in the last six weeks. Two non-vessel operating common carriers (NVOs) told JOC.com Friday they think the rates will stabilize at this week's lofty levels for at least the month of August, moving slightly up or down each week depending upon demand.

The Asia-US West Coast spot rate Friday surged 17.1 percent from the previous week to \$3,167 per FEU, while the East Coast rate increased 6.9 percent to \$3,495 per FEU, according to the Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) published in the JOC Shipping & Logistics Pricing Hub. These exceeded the 10-year-high rates of \$2,794 per FEU to the West Coast and \$3,334 to the East Coast recorded on July 17.

Pricing to the West Coast was a stunning 121 percent higher than the spot rate of \$1,433 per FEU on Aug. 1, 2019, and the East Coast rate was up 24.8 percent, according to the SCFI. The NVOs said space is still tight on vessels leaving Asia because of the dozens of blanked sailings carriers implemented this summer. Carriers have announced only three more



blank sailings to the West Coast and three to the East Coast through mid-September, according to Sea-Intelligence Maritime Consulting. That indicates carriers believe supply and demand should remain in balance for the next six weeks, the forwarders said.

Demand up across the board

According to PIERS, a sister product of JOC.com within IHS Markit, volumes of US imports from Asia plummeted 8.7 percent year over year in the first six months of 2020 as the economic effects of the COVID-19 crisis sapped consumer demand. But both forwarders said volumes have picked up considerably in July. David Bennett, president of the Americas at Globe Express Services, said imports across multiple product categories are contributing to the increase in volumes, with personal protective equipment (PPE), fall apparel, furniture, and houseware leading the charge. “It’s all segments,” he said.

The spike in rates this week occurred as all carriers in the eastbound trans-Pacific increased their rates in line with the GRIs that carriers had pre-filed last month with the Federal Maritime Commission (FMC), said Christian Sur, executive vice president of sales and marketing at Unique Logistics International. “Everyone’s above \$3,000,” he said. However, neither NVO expects rates to increase much higher. As they do every month, many carriers have pre-filed GRIs of about \$1,000 per FEU with the FMC for Aug. 15, but the forwarders do not anticipate increases in mid-month. Sur noted that after scoring rate hikes twice in June and again on July 1, carriers backed off from GRIs pre-filed for July 15.

“It’s challenging for customers, obviously, and carriers are aware of that. They’re getting pushback,” Sur said. Rather than going after more GRIs, the forwarders see carriers continuing to charge premiums to importers that are under pressure to get time-sensitive cargo loaded onto vessels leaving Asian ports. Sur said those premiums are usually about \$300 to \$400 per container on top of the spot rate. “Those customers will get space if they pay the premiums,” he said. Bennett added there is still a good deal of cargo for which time-to-market is crucial. “The [time-sensitive] programs we run now are hot. There’s pressure to get it here.” Bennett said strong housing sales in a number of markets are driving imports of furniture and housewares.

East Coast-West Coast spread narrowing

The NVOs also noted the narrowing spread between West Coast rates and East Coast all-water rates as anomalous. During much of the year, the East Coast rate is about \$1,000 higher than the West Coast rate, as all-water services carry shipments to the large consuming market on the Eastern seaboard without the added cost of intermodal rail from West Coast ports.

However, the spread has been narrowing considerably the past two months, and this week was down to \$328 per FEU. That means carriers, at the request of customers, are shipping a large percentage of US import volume through the West Coast, especially the ports of Los Angeles and Long Beach, because of the faster transit times, the NVOs said. Trans-Pacific container services to the West Coast are 10 days to two weeks faster than those to the East Coast, and the West Coast routings give retailers the flexibility to delay their decision on final inland destinations until their shipments reach distribution centers in Southern California. Both NVOs said they anticipate import volumes from Asia will remain strong at least through August, with Bennett saying he sees volumes remaining elevated through September.

The Global Port Tracker, published monthly by the National Retail Federation (NRF) with Hackett Associates, projects continued year-over-year declines in imports through November. October is likely to be the busiest month of the July–October peak shipping season, but it will still be the lowest volume of imports for a peak-season month since September 2014, according to Global Port Tracker.

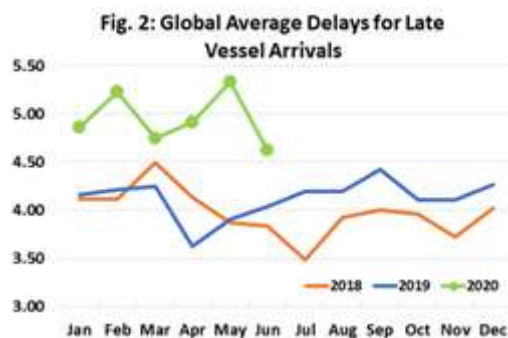
Source: <https://www.joc.com/>

Ocean liner reliability continues to improve

The latest ocean liner data on reliability reveals that service standards improved throughout the second quarter as demand picked up, although they still lag significantly behind those of 2019. According to Issue 107 of Sea-Intelligence’s monthly Global Liner Performance (GLP) report, global schedule reliability increased by 3.1 percentage points month-on-month in June 2020 to 77.9%, although it still trailed the June 2019 figure by 5.6 percentage points (insert first chart attached). “This continues the upwards trend in schedule reliability suggesting that the pandemic-induced blank sailings have not had a negative impact as expected,” noted Alan Murphy, CEO of Sea-Intelligence.



Previously, Sea-Intelligence indicated that improving schedule reliability might be the result of fewer vessels per service string being easier to manage, and that a demand resurgence might see schedule reliability drop. According to Murphy, with blank sailing levels falling as carriers are ramp up capacity - especially on the Transpacific where capacity is scheduled to climb by 7% year-on-year in Q3 - “we will find out soon enough” if carrier reliability improvements are sustainable. However, even though overall reliability is picking up, global average delays for late vessel arrivals in 2020 remain far higher than in 2019 and 2018 (insert second chart attached). “The average delay for late vessel arrivals - vessels that arrived late - has been consistently high, despite improvements in schedule reliability,” said Murphy.



Of the top 15 deep-sea carriers, APL was the most reliable in June 2020 with schedule reliability of 87.1%, followed by Hamburg Süd with 84.4%. PIL recorded the lowest June 2020 schedule reliability of 69.0%. “Of the 15 carriers, 13 recorded a month-on-month improvement in schedule reliability,” noted Murphy. “ZIM and Hamburg Süd were the only two carriers to record a month-on-month decline, albeit of under 1.0 percentage point. “Yang Ming was the only top-15 carrier to record a year-on-year improvement in schedule reliability, with PIL and HMM both recording double-digit declines.”

Source: <https://www.lloydsloadinglist.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 24 July 2020	Current Index 31 July 2020
Comprehensive Index			1022.03	1103.47
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	896	901
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	937	935
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2704	3167
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3269	3495
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	703	751
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1079	1082
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2681	2672
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	711	752
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	548	959
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	229	229
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	238	238
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	144	131
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	117	117

ตารางเปรียบเทียบอัตราค่าระวางระหว่าง Shanghai และประเทศไทย ไปเส้นทางต่างๆ

Route	Freight Rate (SCFI)			Freight Rate from Thailand		
	Freight Rate (26 Jun 2020)	Freight Rate (31 Jul 2020)	Change	Freight Rate from Thailand (30 Jun 2020)	Freight Rate from Thailand (31 Jul 2020)	Change
Europe	890	901	11	777	903	126
US West Coast	2692	3167	475	2300	2200	-100
US East Coast	3303	3495	192	2630	2630	0
Dubai	458	751	293	636	558	-78
Melbourne	1073	1082	9	450-600	450-600	0
West Japan	226	229	3	386	317	-69
East Japan	238	238	0			
Busan	124	117	-7	200	100	-100

จากตารางข้างต้น เป็นการเปรียบเทียบอัตราค่าระวาง ในช่วงปลายเดือนมิถุนายน และช่วงปลายเดือนกรกฎาคม โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. อัตราค่าระวางจากประเทศจีน ไปเส้นทางต่างๆ โดยใช้ข้อมูลอ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)
2. อัตราค่าระวางจากประเทศไทย ไปเส้นทางต่างๆ โดยอ้างอิงจากการรวบรวมข้อมูลของสภาผู้สินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

เมื่อทำการเปรียบเทียบอัตราค่าระวางจากประเทศจีนไปยังเส้นทางต่างๆ พบว่าเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น ได้แก่ เส้นทางยุโรป เส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตก และฝั่งตะวันออก เส้นทางดูไบ เส้นทางออสเตรเลีย และเส้นทางญี่ปุ่นฝั่งตะวันตก ส่วนเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับลดลง ได้แก่ เส้นทางเกาหลี ในขณะที่เส้นทางญี่ปุ่นฝั่งตะวันออกอัตราค่าระวางคงที่

สำหรับอัตราค่าระวางจากประเทศไทยไปยังเส้นทางต่างๆ เส้นทางที่อัตราค่าระวางคงที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง ได้แก่ เส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันออก และเส้นทางออสเตรเลีย ในขณะที่เส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น ได้แก่ เส้นทางยุโรป ส่วนเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับลดลง ได้แก่ เส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตก เส้นทางดูไบ เส้นทางญี่ปุ่น และเส้นทางเกาหลี

.....