

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 29 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-Jul-2020
Thailand - Qingdao	300	450		
Thailand - Hong Kong	100	200		
Thailand - Japan (Main Port)	300	400		
Thailand - Kaohsiung	100	180		
Thailand - Klang	300	500		
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	450-600	850-1100	-	
Thailand - Durban / Cape Town	850	1600	Subject to ISOCC USD 68/TEU, USD 136/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	850	1,600	ISOCC: USD 53/TEU, USD106/FEU	
	Subject to ENS USD30/BL			
Thailand - US West Coast	2,200	2,700	-	
	2,600	3,200		
Thailand - US East Coast	Subject to Panama Low Water USD 30/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกรกฎาคม 2563 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง แต่มีการปรับลดค่า Low Sulphur Surcharge ลง โดยในบางเส้นทาง เช่น เส้นทางเกาหลี ปรับยกเลิกการเรียกเก็บ 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

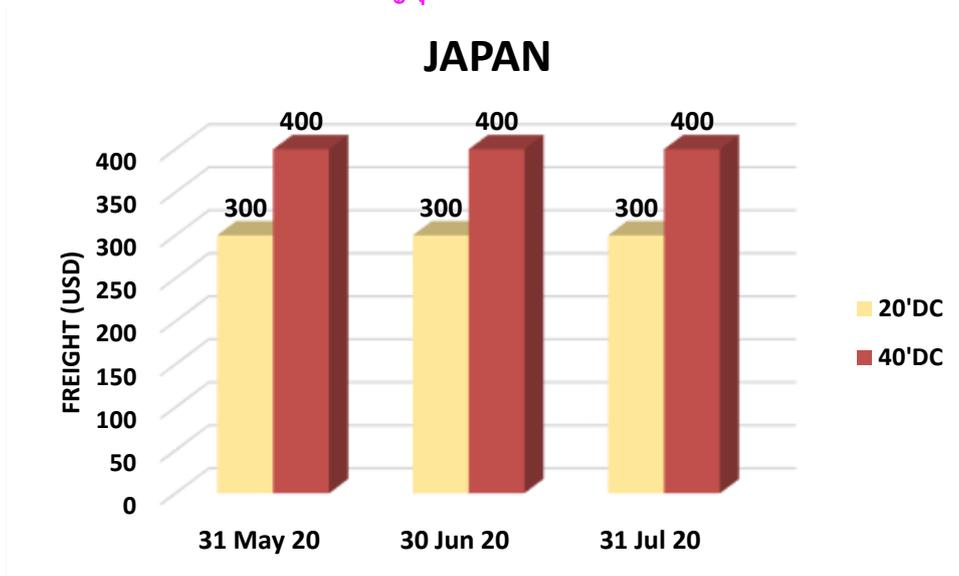
สำหรับเส้นทาง Europe ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 250 USD/TEU โดยค่าระวางอยู่ที่ 850 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU แต่มีการปรับลดค่า Low Sulphur Surcharge ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางปรับลดลง 50 USD/FEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 450-600 USD/TEU และ 850-1,100 USD/FEU และมีการปรับยกเลิกการเรียกเก็บค่า FAF

สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนกรกฎาคม ค่าระวางปรับลดลง 200 USD/TEU และ 300 USD/FEU ทำให้ค่าระวางฝั่ง West Coast อยู่ที่ 2,200 USD/TEU และ 2,700 USD/FEU ในขณะที่ฝั่ง East Coast ค่าระวางอยู่ที่ 2600 USD/TEU และ 3,200 USD/FEU โดยมีการเรียกเก็บค่า Panama Low Water (PLW) ในอัตรา 30 USD/ตู้

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

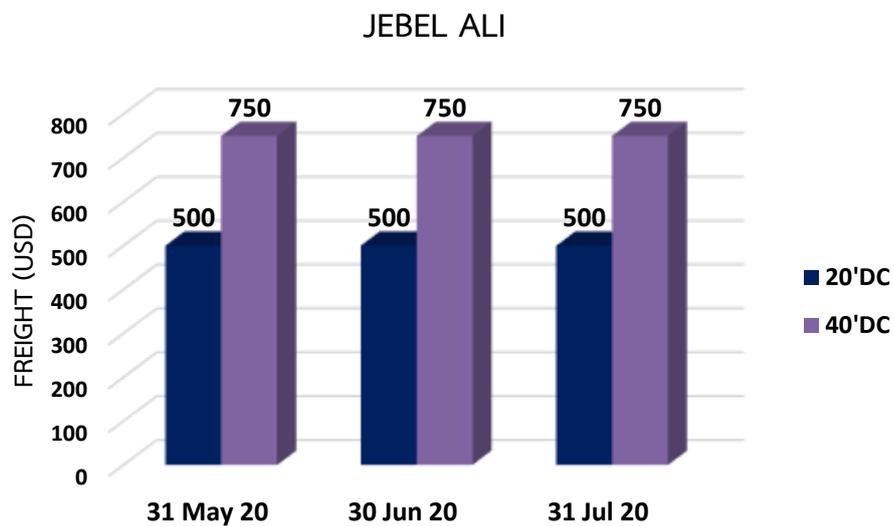
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800	900	USD 30/TEU, USD 55/FEU	Effective till 31-Jul-2020
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	-	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,500-1,550	1,900-2,000	-	

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



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

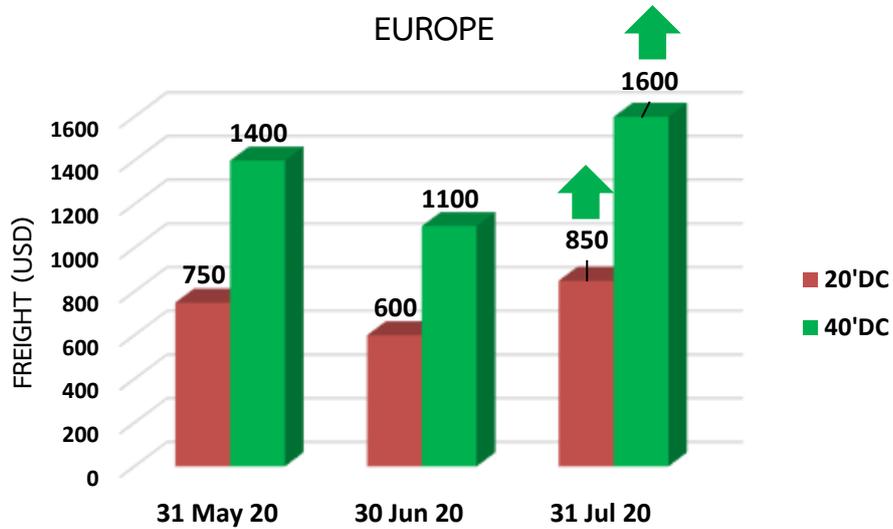
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2563



Subject to

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

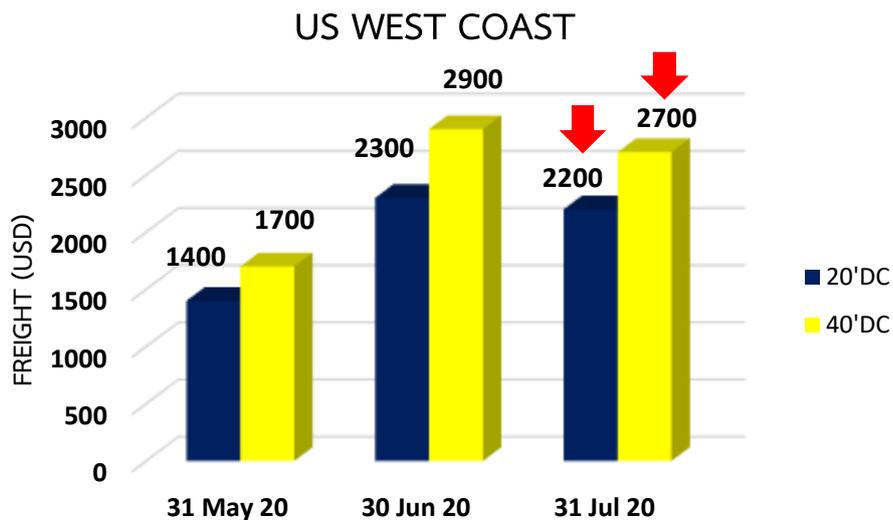
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2563



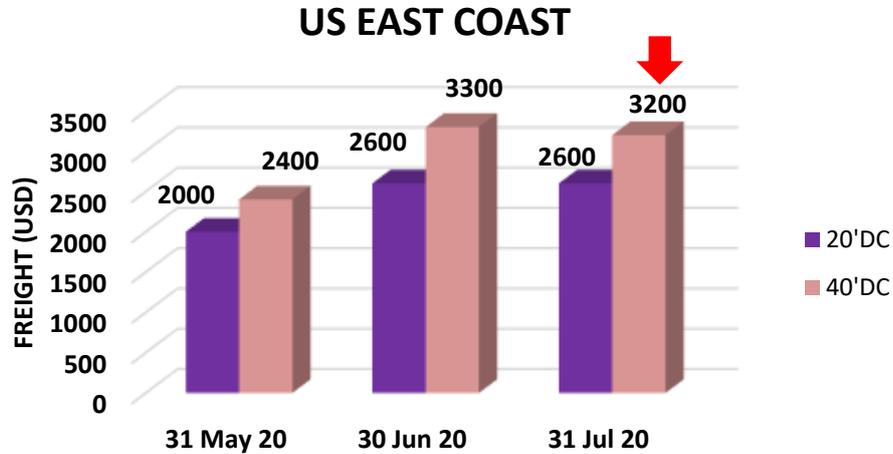
Subject to

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

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



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



Subject to Panama Low Water Surcharge: USD 30/Container

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ CMA CGM, ANL, CNC และ APL

- ประกาศแจ้งการเรียกเก็บค่าธรรมเนียม Container Reuse Fee ในอัตรา USD 20/ตู้ สำหรับลูกค้าที่ต้องการขอใช้ตู้ซ้ำ (Container Reuse) โดยขอผ่านระบบ Avantida หรือทางอี-เมลล์ มีผลตั้งแต่วันที่ 15 สิงหาคม 2563
- ประกาศแจ้งเรื่อง Detention & Demurrage (D&D) Export Free Time สำหรับกรณีการใช้ตู้ซ้ำ (Container Reuse) โดยระบุว่า D&D Export Free Time จะเริ่มนับจากวันที่จองระวางขาออก ผ่านแพลตฟอร์ม Anantida โดยมีเงื่อนไขดังนี้
 - Detention free time สำหรับตู้ Standard: 1-5 วันตามปฏิทิน
 - Demurrage free time สำหรับตู้ Standard: 1-6 วันตามปฏิทิน
 - Free time รวมสำหรับตู้ Reefer และ Special Equipment: 1-5 วันตามปฏิทิน

ทั้งนี้ หากมีข้อสงสัยเรื่อง Container Reuse สามารถติดต่อโดยตรงกับทางสายเรือ

- ประกาศเรื่องการเรียกเก็บค่า Inbound Coastal Recovery Charge สำหรับสินค้านำเข้าที่เข้ามายังแหลมฉบัง และต่อเรือ Barge เข้ามายังท่าเรือในแถบแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นผลจากประกาศของการท่าเรือฯ ที่กำหนดให้สินค้านำเข้าต้องเทียบท่าที่ท่าเรือ A โดยมีรายละเอียดการเรียกเก็บ ดังตาราง

Scope	Effective Date	Quantum
- CMA CGM (exclude Transpacific trade) - APL (exclude Transpacific trade) - ANL	1 August 2020	1000 THB per container
- CMA CGM (Transpacific trade only) - APL (Transpacific trade only) - CNC	15 August 2020	1000 THB per container

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งเรื่องการระบุ Quotation/Contract Number ลงใน Booking Request ให้ครบถ้วน และถูกต้อง โดยข้อมูลต้องตรงกันกับสายเรือ ทั้งข้อมูลของสินค้า ท่าเรือต้นทาง และปลายทาง รวมถึงขนาดและชนิดของตู้สินค้า ทั้งนี้ ต้องเป็น Quotation/Contract Number ที่ยังไม่หมดอายุ

- ประกาศเรื่องสถานการณ์การจัดการตู้สินค้าประเภท Reefer ภายในท่าเรือของประเทศจีน โดยระบุว่าขณะนี้กรมศุลกากรของจีนได้เพิ่มมาตรการเข้มงวดในการตรวจสอบตู้สินค้า Reefer ที่นำเข้า ส่งผลต่อการใช้ปลั๊กจำนวนมากภายในท่าเรือ Yantian และ Ningbo ดังนั้น สายเรือจึงขอให้ผู้นำเข้ารีบดำเนินการเข้าไปปรับตู้สินค้าที่ผ่านการตรวจสอบแล้วโดยเร็ว อย่างไรก็ตาม ตู้สินค้าบางตู้อาจจำเป็นต้องเปลี่ยนไปยังท่าเรืออื่นแทน โดยอาจมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม ซึ่งเจ้าของสินค้าต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ ทั้งนี้ หากมีข้อสงสัยเพิ่มเติม สามารถติดต่อไปยังสายเรือ เพื่อขอคำแนะนำ
- ประกาศเรื่องข้อบังคับการขนส่งตู้ Reefer เข้าไปยังพื้นที่ Pearl River Delta โดยระบุว่าท่าเรือที่เป็น Feeder Ports ในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว ได้มีข้อกำหนดในการจัดการตู้สินค้าประเภท Reefer ชั่วคราวดังต่อไปนี้ ซึ่งหากมีการเปลี่ยนแปลงจะแจ้งให้ทราบต่อไป

Location	Restriction
Guigang/Wuzhou/Yunfu/Sanbu/Taishan	Do not accept any reefer container
Da Chan Bay	Do not accept inbound or transshipment reefer container
Jiangmen/Xinhui	Do Not accept foodstuff reefer container
Xiaolan	Inbound – Do not accept foodstuff reefer and leather products
Zhuhai Hongwan/Shunde Beijiao	Inbound – Do not accept frozen meat
Haikou	Inbound – Do not accept frozen poultry meat
Taiping/Zhongshan Waimao	Inbound – Do not accept frozen meat and fish
Sanshui/Nangang	Inbound – Do not accept frozen meat and fruits
Nansha new port	Inbound – Temporarily not accepting beef from origin Ireland
Guangzhou Jiujiang/Shunde new port	Inbound – Only accept frozen fish according to fish name (ie. Tilapia mossambica) Do not accept frozen meat and other commodities temporarily.
Gaoming	Inbound – Only accept fruits reefer
Doumen	Inbound – Only accept factory raw materials

Carriers continue capacity balancing and reduce rates to attract cargo

Container spot rates from Asia to Europe fell back this week as carriers started to reduce rates slightly to attract cargo. Today's Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) edged down 1.4% on the week to North Europe, to \$907 per teu, while the Mediterranean component declined 1.2%, to \$940 per teu. The softening of demand has prompted the Ocean Alliance to announce a further three blank sailings: the Asia to North Europe Loop 5 in week 28 and in the first week of September; and the Loop 3 service in the first week of August.

A UK-based forwarder told *The Loadstar* he thought the tight capacity situation of previous weeks was beginning to ease. "We have had a couple of lines chasing us for bookings this week and indicating that there might be some new deals on offer, which we haven't seen in a while," he said. "I think the extra loaders the 2M and THE Alliance have put on, and the bigger vessels such as HMM's new ships, that have been thrown into the mix, have soaked up all the rollovers, so it should be getting a bit easier for shippers as we go into August." he added.

Indeed, as confirmation of an easing in the market, CMA CGM this week reduced its PSS (peak season surcharge) to North Europe from 1 August by \$50, to \$150 per teu. Notwithstanding the additional ad-hoc cancellations, the Ocean grouping of CMA CGM, Cosco (OOCL) and Evergreen still lags behind the other

alliances in terms of blankings according to eeSea data, withdrawing 13% of their capacity this year, compared with the 2M's 15% and THEA's 18%.

Meanwhile, the disconnect between reduced demand and rates continues on the transpacific, with Asia-US west coast rates recorded by the SCFI holding firm at \$2,794 per 40ft, edging up 0.4% on the previous week, but some 70% higher than for the same week a year ago.

For the US east coast, the SCFI ticked up by 1.1% on the week, to \$3,334 per 40ft, despite east and Gulf coast ports recording a cumulative year-on-year 12.5% decline in container imports for June.

“Even with volumes down and available capacity approaching normal, rates remain extremely high,” said Freightos CMO Eytan Buchman. He noted that that the last time rates were at this level was in November 2018, when US importers were bringing forward orders to beat new US tariffs on Chinese imports.

However, it remains to be seen how long carriers can continue with their judicious management of capacity on the route with demand likely to remain depressed for the foreseeable future. Announcing the June container throughput performance of the port of Los Angeles this week, executive director Gene Seroka said he expected annual volumes to be some 15% lower this year than last. He predicted that the “double hit of trade policy and the pandemic” would see container throughput fall to “levels not seen since the great recession”.

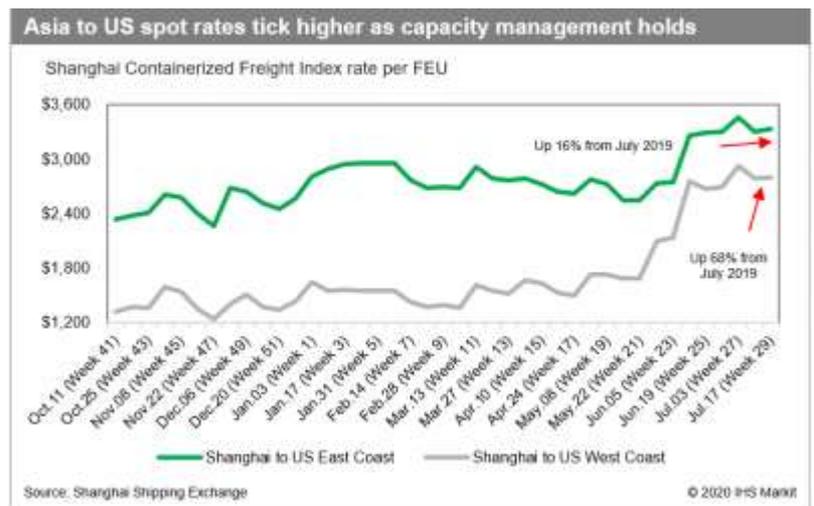
Source: <https://theloadstar.com/>

Asia-US spot rates hold firm amid more signs of volume recovery

Spot rates on the eastbound trans-Pacific remained stable for the second consecutive week Friday as carriers look ahead to their next potential general rate increase (GRI) on Aug. 1 if US imports from Asia do not diminish. Carriers implemented almost four dozen blank sailings between early June and mid-July. A spike in imports from Asia consisting of seasonal merchandise, personal protective equipment (PPE), and goods that retailers required for inventory replenishment — coupled with canceled sailings — kept spot rates at 10-year highs. David Bennett, president of the Americas at Global Express Services, told the JOC Midyear Container Shipping Outlook Thursday that capacity management by carriers in the largest US trade lane continues to prop up freight rates.

“Carriers have really been aggressive. They kept capacity below demand,” Bennett said. Spot pricing from Shanghai to the US West Coast on Friday reached \$2,794 per FEU, up 0.4 percent from last week and 68.4 percent from the same week in 2019, according to the Shanghai Containerized Freight Index published under the JOC Shipping & Logistics Pricing Hub. The East Coast spot rate of \$3,334 per FEU was up 1.1 percent from last week and 16.4 percent year over year.

Carriers last month filed advance notice with the Federal Maritime Commission for rate increases of as much \$1,000 per FEU for July 15. However, the West Coast spot rate increased only \$11 and the East Coast rate increased \$37 from last week. But carriers are optimistic they will retain a larger percentage of the GRIs pre-filed for Aug. 1, based on current market conditions in the eastbound trans-Pacific and their success in implementing three GRIs in June. “The



key thing right now is the strength of the market,” a container carrier spokesperson who asked not to be identified told JOC.com Friday. He said the carrier’s internal analysis calls for a strong third quarter for import volumes.

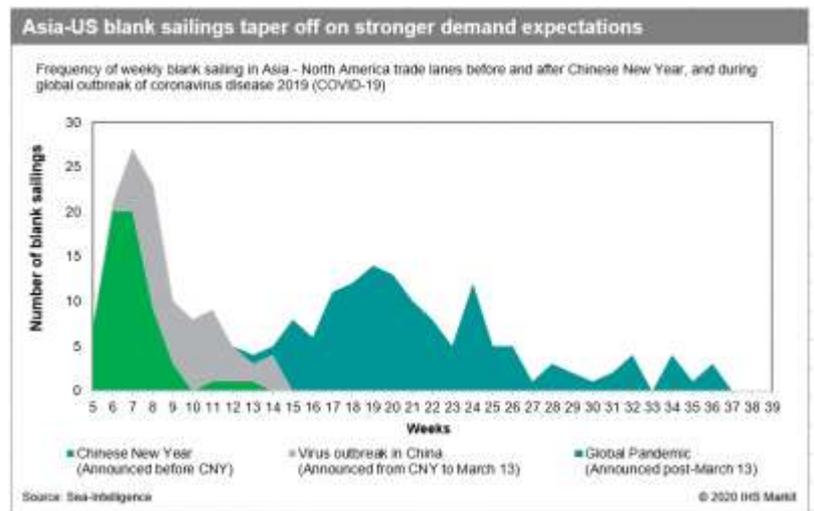
US imports of PPE and back-to-school merchandise have been robust, Jonathan Gold, vice president of supply chain and customs policy at the National Retail Federation (NRF), told the JOC webcast. “Back-to-school is looking good, driven by electronics,” he said. By keeping capacity below demand, carriers have been able to roll shipments to subsequent voyages, unless the customers are willing to pay a “priority loading” charge to get their shipments on the vessels, Bennett said. That has led to a minimum of a one-week roll, but in some cases, shipments are rolled for two consecutive weeks, which has kept spot rates elevated, Bennett said.

In his weekly newsletter for non-vessel operating common carriers (NVOs), Jon Monroe said vessel space out of China is expected to remain tight through the first week of August. Retailers and NVOs normally give carriers at least two weeks advance notice of their booking intentions. “We have heard some carriers say that they are expecting strong demand through September,” Monroe added.

Bulk of blank sailings are over

Given the forecasts, carriers are pulling back on blank sailings, Alan Murphy, CEO of Sea-Intelligence Maritime Consulting, said in his Sunday Spotlight newsletter this week. Carriers canceled 45 sailings from June 1 through mid-July, but so far have announced only 14 blanks from mid-July through August, he said.

The peak shipping season in the eastbound trans-Pacific normally runs from August through October. The carrier executive said he expects the “stop-and-go” gyrations in the trade to continue for the rest of the summer, but shipments of holiday merchandise will pick up in the fall. There is too much uncertainty in the market right now due to the resurgence in COVID-19 cases in the United States, the impact of store reclosures in some regions, and the tariff situation in the US-China trade war, to confidently predict what the holiday shopping season will look like this year, Gold said.



Global Port Tracker, which is published monthly by the NRF and Hackett Associates, in its July issue projected that year over year, US imports will decline 13.3 percent in August, 12.3 percent in September, 9.9 percent in October, and 0.6 percent in November. GTA Forecasting, a division of IHS Markit, projects US imports from Asia in calendar year 2020 will decline 7.6 percent from 2019. Gold said the picture for the rest of the year is unclear. “Retailers will be cautious,” he said.

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

COVID-19 forcing shippers to profoundly re-assess their supply chains

Over half will look to diversify their supplier base post-pandemic, with many reducing their reliance on the Far East and specifically China, while two thirds look to source goods more locally and others at additional stockpiling, report finds. COVID-19 is forcing shippers around the world to reevaluate and resilience-test their supply chains to a much deeper level, along with the adoption of greater levels of supply chain

diversification, innovation and long-term planning, according to the latest report by DHL's supply chain risk management platform Resilience 360 published yesterday.

The report, entitled, *COVID-19: The Future of Supply Chain* and based on the findings of a recent survey from The Business Continuity Institute (BCI), revealed that fewer than half of organisations (49.5%) reported having a plan in place that sufficiently covered them for the supply chain issues encountered during the pandemic. However, the difficulties that arose as a result of not having sufficient plans in place have prompted many organisations to change their supply chain planning going forward: 53.2% plan to write a comprehensive pandemic plan, and a further 32.3% will adapt current plans to ensure they cover supply chain issues in enough depth.

Supply and demand were affected badly during the pandemic but there were still some positive developments, the report noted. Nearly three quarters of organisations (73%) encountered some or significant detrimental effect on the supply side, with 64.8% reporting the same on the demand side. One in five organisations, however, reported an increased demand for their products and services. IT, telecommunications and pharmaceutical organisations, for example, noticed an increased demand, whereas other organisations launched new products and services geared to catering for differing customer needs during the pandemic.

The report went on to highlight that the pandemic has caused many organisations to carry out due diligence deeper in their supply chains going forward. "Although organisations had largely carried out good levels of due diligence – such as determining suppliers' location and obtaining business continuity plans – amongst their tier 1 supplier base, such due diligence started to tail off beyond tier 2," it noted. "The pandemic caused disruptions to many organisations' supply chains beyond tier 1: many European based manufacturers, for example, are heavily reliant on Asia for components which caused issues for many organisations' tier 1 suppliers. As a result, nearly two-thirds of organisations plan to perform deeper due diligence going forward.

"Good practice suggests that such due diligence should happen pre-contract phase so organisations can be aware of any potential issues – such as over-reliance on a particular geography – before engaging a supplier." The report also underlined that more organisations are using technology to help them perform the required due diligence, noting: "There has been a discernible increase in the use of technology during the pandemic to help with supply chain planning and strategy: 57.1% of organisations are using their own internal systems and spreadsheets for supply chain mapping, whilst 13.5% are using specialist tools – a notable uptick on the 22.6% recorded in the BCI Supply Chain Resilience 2019 report. Furthermore, of those who are not currently using tools, a fifth are now considering purchasing a specialist tool."

Diversifying supplier base

The report also revealed that more than half of organisations intend to diversify their supplier base post-pandemic, with the Far East set to become the biggest casualty: 57.2% of respondents are looking to diversify their supplier base post-COVID-19 and, for many organisations, this means reducing their reliance on the Far East. Almost three in ten organisations (29.9%) will source less from the Far East, with a further 13.2% sourcing less from China.

Finally, it noted that local sourcing will become more mainstream, with two-thirds of organisations (66.2%) planning to source goods more locally post-pandemic, with a fifth (20.8%) reporting they will move a considerable number of suppliers more locally. Although a further fifth will be engaging in more stockpiling post-pandemic, many are using local sourcing as a more cost-effective way of ensuring goods can be acquired quickly and efficiently.

BCI's head of thought leadership, Rachael Elliott commented: "With three out of four organisations reporting their supply chains have been adversely affected by COVID-19, this report serves as a timely overview

of the issues organisations have suffered throughout the pandemic. It serves as a benchmark to organisations, but also offers suggestions on measures organizations could consider implementing into their future supply chain strategies to help similar issues reoccurring in the face of a second wave or future global crisis.

“Whilst the pandemic continues to wreak havoc with supply chains globally, it has also brought opportunity: many organisations are already actively investing in new technologies to help with activities such as supply chain mapping, whilst others have developed cross functional teams – which they plan to keep post-COVID – to work together to help combat supply chain issues in a more organisationally cohesive way.”

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 10 July 2020	Current Index 17 July 2020
Comprehensive Index			1033.58	1035.61
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	920	907
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	951	940
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2783	2794
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3297	3334
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	638	675
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1076	1068
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2657	2681
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	700	703
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	541	500
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%	151	148
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	119	119