

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 14 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 (North & South)	300	450	Subject to ISOCC USD 101/TEU, USD 202/FEU	
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	500	750	Subject to War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/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	Effective till 14-Apr-2020
Thailand - Durban / Cape Town	850	1600	Subject to ISOCC USD 187/TEU, USD 374/FEU	Effective till 30-Apr-2020
	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	-	Effective till 14-Apr-2020
Thailand - US East Coast	2,300	2,900		

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนเมษายน 2563 อัตราค่าระวาง ในเส้นทางเอเชียคงที่ไม่มีเปลี่ยนแปลง 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 แต่มีการปรับขึ้นค่า Low Sulphur Surcharge โดยค่าระวางอยู่ที่ 850 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า ISOCC 177 USD/TEU ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 20 USD/TEU และ 30 USD/FEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 245-390 USD/TEU และ 480-730 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า FAF ในอัตรา 110 USD/TEU

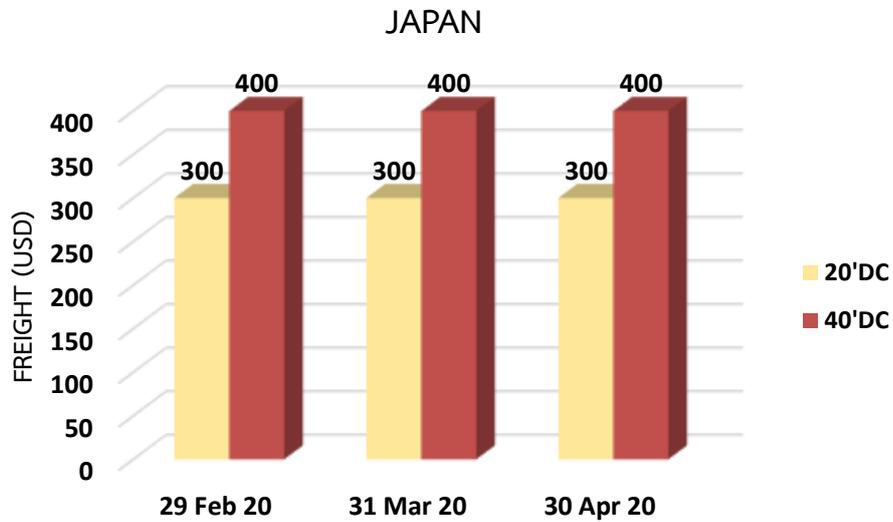
สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนเมษายน ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นเฉพาะฝั่ง West Coast โดยค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 150 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 1,750 USD/FEU ในขณะที่ฝั่ง East Coast ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 2,300 USD/TEU และ 2,900 USD/FEU

**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 30-Apr-2020
Thailand-Shanghai	800	900		
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	USD 65/TEU, USD 130/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRMT, FRLEH)	1,400	1800	USD 277/TEU, USD 554/FEU	

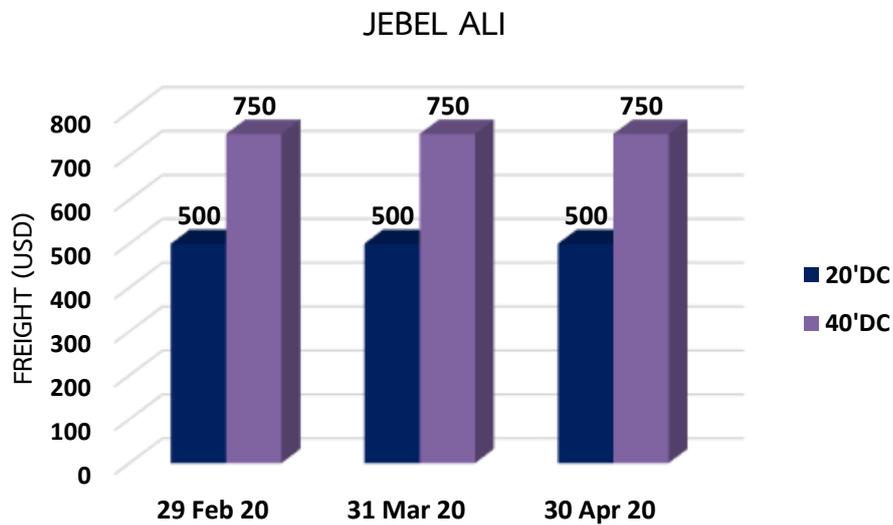
หมายเหตุ: ตู้ Reefer ที่ไปยังเส้นทาง Shanghai โปรดตรวจสอบเรื่องการเรียกเก็บค่า Port Congestion Surcharge กับสายเรืออีกครั้งหนึ่ง บางสายเรือยังมีการเรียกเก็บในอัตรา USD 500/ตู้

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

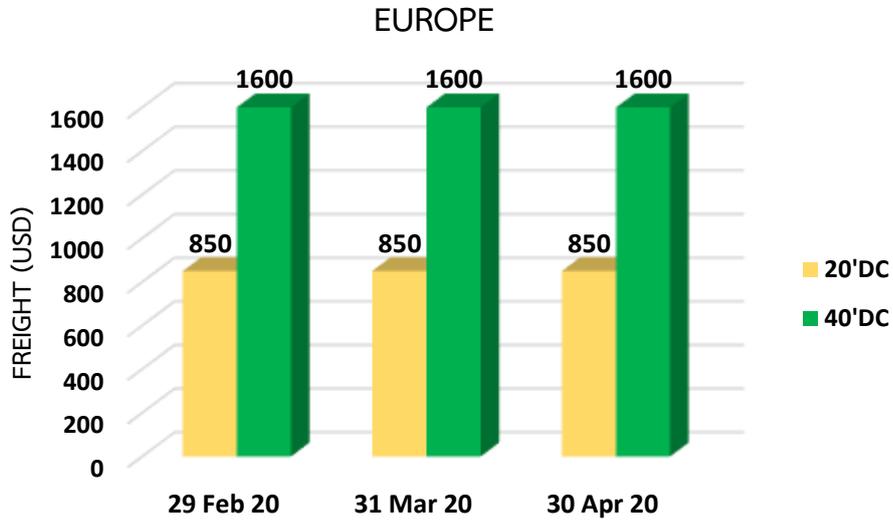
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2563



Subject to

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

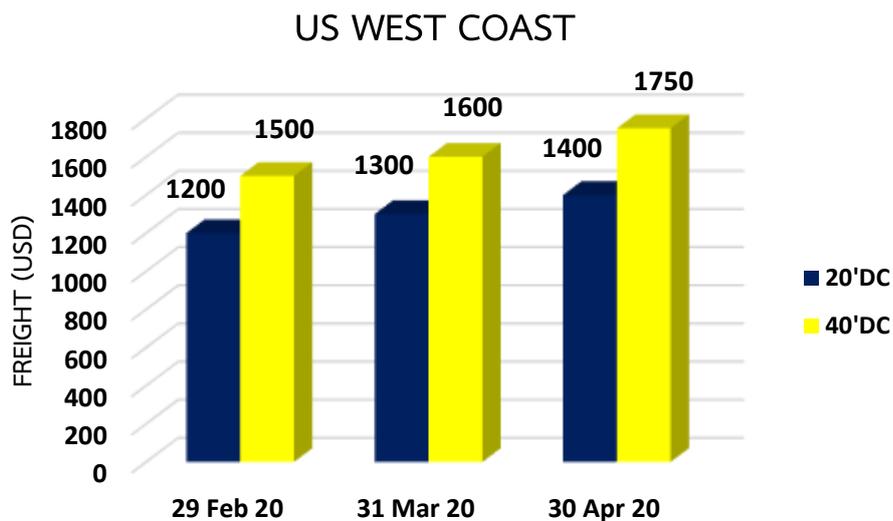
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2563



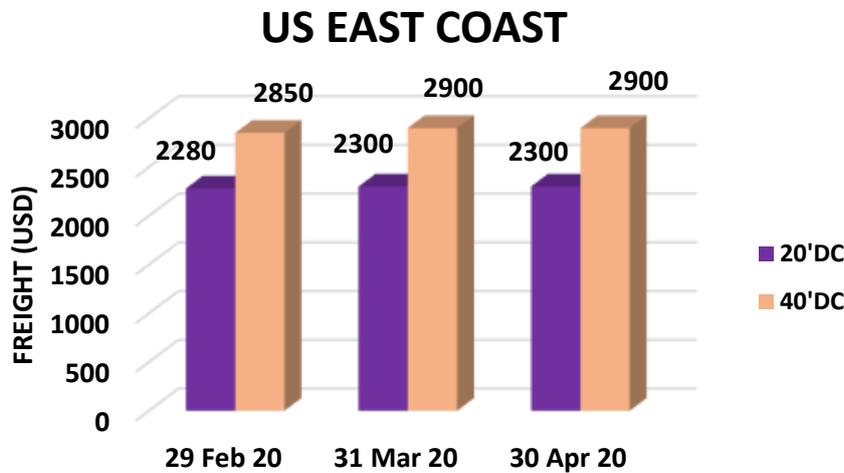
Subject to

- 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



➤ รวบรวมประกาศการปรับค่าใช้จ่าย และประกาศสำคัญจากสายเรือ

**สายเรือ ONE**

- ประกาศแจ้งเรียกเก็บค่า Congestion Surcharge (CGD) สำหรับสินค้าตู้ Reefer ที่ไปยังเส้นทาง Chittagong (Bangladesh) และ Manila (Philippines) ในอัตรา USD 1,000/ตู้ เนื่องจากพบปัญหาการขาดแคลน Reefer Plugs ภายในเทอร์มินอลทั้งสองแห่ง ทั้งนี้ สายเรือต้องทำการปรับแผนการขนส่งสินค้า Reefer Containers โดยอาจต้องเปลี่ยนท่าเรือไปยังท่าเรืออื่นแทน ดังนั้น หากผู้ส่งออกมีสินค้าไปยังเส้นทางดังกล่าว ขอให้พิจารณาเปลี่ยนท่าเรือรับของปลายทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าประเภทอาหารสด อาหารแช่เย็น และแช่แข็ง มีผลสำหรับเรือที่ถึงท่าเรือดังกล่าว ตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2563 และสำหรับ Regulated Trade มีผลตั้งแต่วันที่ 3 พฤษภาคม 2563 จนกว่าจะมีประกาศเปลี่ยนแปลง

**สายเรือ Hapag Lloyd**

- ประกาศเรื่องข้อบังคับการนำเข้าสินค้าประเภท Reefer Shipment ไปยังท่าเรือมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์ เนื่องจากปัญหาการขาดแคลนปลั๊กสำหรับตู้ Reefer โดยสายเรือมีทางเลือกสำหรับดำเนินการดังนี้
  - เปลี่ยนการขนส่งไปยัง Subic Bay หรือ Bantangas ซึ่ง Consignee สามารถรับสินค้าได้ หรือ
  - เปลี่ยนตู้ Reefer ไปลงยังท่าเรืออื่นแทน หรือ
  - ส่งคืนตู้ Reefer กลับมายังท่าเรือต้นทาง
- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าจากเส้นทางแคนาดา มายัง East Asia ในอัตรา USD 100/TEU และ USD 200/FEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 10 เมษายน 2563
- ประกาศเรื่องการระบุข้อมูล Consignee และ Notify Party สำหรับสินค้านำเข้าไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา จากข้อกำหนดของศุลกากรสหรัฐอเมริกา โดยต้องระบุข้อมูลต่อไปนี้ให้ครบถ้วน ได้แก่ Company Name, Street Name, City, State และ Zip Code ในกรณีที่จะระบุ "On behalf of" หรือ "Care of" ให้ระบุในรูปแบบดังต่อไปนี้

ABC Company Inc.  
123 Main Street, Room 123  
Springfield, MO 12345  
Acting on behalf of shipper:  
XYZ Company Limited

### สายเรือ CMA CGM

- ประกาศเรียกเก็บค่า Rate Restoration Charge สำหรับสินค้าจากเอเชียไปยังเส้นทางสหรัฐอเมริกา และแคนาดา ในอัตรา USD 900/20', USD 1,000/40' และ USD 1,125/40'HQ, 40'Reefer มีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2563

### สายเรือ Maersk

- ประกาศแจ้งเรื่อง Cargo Targeting System (CTS) สำหรับสินค้าที่นำเข้าไปยังประเทศฟิลิปปินส์ โดยต้องระบุพิกัดสินค้า 6 หลัก ต่อท้ายจากชื่อสินค้า ใน Shipping Instruction (S/I) หากมีสินค้าหลายชนิด ให้ระบุให้ครบถ้วน ทั้งนี้ มีผลตั้งแต่วันที่ 15 เมษายน 2563 หากไม่ปฏิบัติตามจะถูกปฏิเสธการรับ S/I

### **Box lines accelerate service cancellations**

The Asia-Europe trade will see the largest capacity withdrawal, entering a four-week period with around one third of the capacity removed from the market, Sea-Intelligence reports. Container lines have announced a series of further major service cancellations to reflect falling demand, with the Asia-Europe trade set to see the largest capacity withdrawal, entering a four-week period with around one third of the capacity removed from the market, according to industry analyst Sea-Intelligence.

Sea-Intelligence's latest weekly analytical report, the *Sunday Spotlight*, highlighted carriers' potential losses in 2020 and the development in blank sailings, noting: "Within the past week, the number of blank deep-sea sailings has increased from 45 to 212. Whilst there are now multiple services with cancellations ranging through to the end of June, the majority of blank sailings are clustered within the coming 5-6 weeks.

Alan Murphy, CEO of Sea-Intelligence, highlighted that "the largest capacity withdrawal is seen in the Asia-Europe trade where we will now enter a 4-week period with 29-34% of the capacity having been removed from the market", adding: "The financial impact on the carriers could also be profound, although the magnitude to a large degree depends on the carriers' pricing discipline going forward."

In the "most benign scenario", he said carriers would "experience a 10% volume decline in 2020 due to the pandemic but manage to prevent any material decline in freight rates. In this case their profits will decline by 6 Billion USD compared to 2019 and cause all main carriers combined to lose 0.8 Billion USD in 2020. "In the worst case, the carriers will see freight rates decline to the same degree they experienced during the financial crisis in 2009. In this case the main carriers will collectively lose a staggering 23 Billion USD in 2020."

Murphy added: "It is therefore clear that the primary purpose of the capacity reductions should be seen as an effort to prevent a catastrophic drop in rate levels. The cost savings are also important, as they too are measured in the billions, but pale in comparison to the impact declining rate levels will have. "Hence the development in freight rates will be important in the coming weeks, as that will determine the degree to which we will see even more aggressive capacity reductions."

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

### **US port congestion threat demands united industry response**

With container lines, ports, and forwarders warning of US port congestion from imports piling up at marine terminals in the coming weeks, the industry is facing the near-term threat of a bottleneck unlike any it's ever seen. If more US retailers and manufacturers fail to pick up containers — either because warehouses are full or closed due to not being deemed essential service providers responding to coronavirus disease 2019 (COVID-19), or because retailers have requested delayed deliveries at distribution centers — ports may start running out of places to store incoming shipments.

Keeping the containerized supply chain flowing amid this environment of hyperchange, reflected by stop-and-go and then stop again US import flows, will take industry cooperation. That cooperation will be guided both by the high-minded charge to help the greater supply chain and the simple fact that neither carriers nor shippers can afford to burn the other too badly, lest those disagreements cloud trans-Pacific service contract negotiations and the broader relationship. The threat that this kind of disruption poses “is the biggest we have ever seen,” said Jon Gold, vice president of supply chain at the National Retail Federation. “All the ports need to get stakeholders together to prepare. No one knows when this is going to end. But if we’re not talking as an industry about a way forward, we’re going to fail.”

It’s a scenario like no other. The 9/11 attacks raised the alarm on dirty bombs in the supply chain and the 2014-15 West Coast port crisis paralyzed Asian imports, but never before has there been the potential for so many cargo owners to simply not receive cargo, endangering the entire supply chain as a result. “The conveyance of cargo has been pretty fluid, and I can’t say a backup has started. Having said that, we are anticipating it,” said George Goldman, the US president of Zim Integrated Shipping Services. As of the last week in March, utilization on Asia-US services has been high, and Goldman said he is expecting four to six weeks of heavily loaded calls at US ports before the import volume falls off.

The pace at which North American importers have cancelled, minimized, or delayed ocean shipments has been abrupt, upping the urgency for the industry to respond and collaborate to keep containerized supply chains flowing. In early March, many US importers were scrambling to get goods out of China after coronavirus-related restrictions delayed restarting of factories after the Lunar New Year by several weeks, and carriers responded with expedited services. Approximately three weeks later, forwarders began seeing a building wave of ocean shipment reduction and postponements from shipper customers.

Complications have ensued. Simon Kaye, president of Jaguar Freight Services, said a supplier of goods to a big-box retailer on March 31 told him the retailer was refusing to receive the shipment and needed help from the forwarder to destuff containers. On Monday, the big-box retailer said it would accept the shipments now that they’ve arrived at port, but then five minutes later it canceled the receipt of five containers from its supplier that are already on the water and set to arrive within two weeks. “We really haven’t seen how deep this is going to go yet. The airlines have been decimated and have cancelled an unprecedented amount of flights,” Kaye said. “We haven’t seen a direct impact on a major shipping line or a major drayage company. God forbid we see a Hanjin situation,” referring to the 2016 collapse of the South Korea-based container line.

#### Industry snaps into action

To its credit, the industry is marshalling a response. Container lines are urging cargo owners to pick up their containers in a timely manner and return empty containers. The Ocean Carrier Equipment Management Association (OCEMA) said it was concerned with the availability of chassis, particularly in relation to inland movements. Container lines are also offering shippers options to mitigate demurrage fees by allowing them to store containers at their properties. US port authorities, including the Georgia Ports, New York-New Jersey, and the Pacific Northwest Seaport Alliance are working to add more storage space.

Acknowledging the threat of congestion, the Federal Maritime Commission via a fact-finding effort launched March 31 and led by FMC commissioner Rebecca Dye is bringing key maritime executives to work together to ensure cargo flows smoothly through the nation’s ports in the coming weeks. While the scale of the potential congestion is uncertain, it’s fair to assume there will be an increase in detention and demurrage disputes between cargo owners and forwarders, and marine terminals and carriers. By the end of April, the FMC is expected to finalize and vote on a new interpretive rulemaking that may give some clarity to how the industry should work through detention and demurrage disputes. Essentially, the rule would provide the

agency a lens through which to determine whether demurrage and detention fees are “reasonable” by considering whether the fees truly incentivize the timely retrieval of cargo and return of containers.

Cargo owners have urged the FMC to adopt the rulemaking, saying they are too often penalized for factors outside their control preventing the pick-up and return of containers such as port congestion and severe weather. With thousands of workers furloughed and many retailers worrying they won’t be able to open again, Gold said the last thing such importers need is to get hit with charges for actions that are out of their control. But the proposed rulemaking, which carriers warned was too broad and goes beyond the agency’s regulatory power after reviewing the original draft, won’t change the fact that violating the rule carries no civil penalty. The agency offers mediative services, but both parties have to agree to come to the table. At best, the rulemaking will foster better dispute discussion and warn off bad actors.

Ultimately, the industry will have to wrestle through the potential spike in detention and demurrage disputes via commercial negotiations. This will test relationships, but there is also an opportunity for carriers and cargo owners to come out of this with stronger relationships as parties share the pain together.

Goldman, for example, said Zim is willing to help cargo owners with storage issues over the coming weeks, but there needs to be a “a quid pro quo when we go into contracting.” And if goodwill doesn’t force parties to work through this together, the reality that they will need to work together in the foreseeable future will have to suffice.

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

#### **India's main ports at a standstill as imports clog storage and exports dry up**

India’s 21-day coronavirus lockdown has caused severe cargo congestion at key ports and container freight stations. As a result, Maersk, MSC, CMA CGM, Hapag-Lloyd and Cosco have all reportedly omitted calls at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) and Mundra Port, where uncollected import cargo is causing the backlog. According to the Container Freight Stations Association of India (CFSAI), only a fraction of containers are being picked-up by importers.

“With only a fraction of imports being gated-out by the trade, the container freight stations are facing an unprecedented challenge; we believe that in the next three to four days, most of them will reach their holding capacity and evacuation from terminals will come to a halt.” Ankur Kumar, CEO and founder of Nuo Logistics Service, said the congestion at JNPT could last well beyond the lockdown period, due to end on 14 April. “We will see cargo moving to ports directly and the available containers will be utilised at port-linked freight stations only,” he added. “This will impact direct port delivery numbers, as shipping lines are likely to encourage early release of containers nearer to port only.

“These measures will increase logistics costs for businesses. Road freight charges, from inland to port and vice-versa, are expected to rise as the industry grapples with lack of manpower.” Indeed, hundreds of thousands of drivers were reported to have left cities to sit out the crisis in their home towns, while others were left stranded as they lacked the correct paperwork to cross state borders. Naveen Prakash, director of Global Logistics Solutions India, said there were unintended consequences of the government’s lockdown regulations.

“The Disaster Management Act ensures salaries and wages are to be paid without having to show up for work,” he told *The Loadstar*. “But core operational jobs in manufacturing and logistics cannot be achieved by ‘working from home’. “Authorities have made it compulsory for ports, terminals and shipping lines not to charge detention and demurrage during the lockdown, so this doesn’t push any importer to clear the goods,

as the major consumption is domestic and there is a major drop on the demand side for non-essentials,” he explained.

Fuethermore, Mr Prakash said, there were “literally no exports”, due to manufacturing grinding to a halt. In its latest customer advisory, Maersk blames a “significant reduction in demand” for its decision to blank sailings from the Indian Subcontinent to Europe, including its ME1, ME2 and ME3. SeaIntelligence Consulting partner Lars Jensen said if the port congestion continued, carriers would have “little choice but to discharge cargo destined for India in transshipment hubs such as Jebel Ali, Salalah and Colombo, as well as stop taking bookings to main ports of India – something that will affect all cargo, including essential supplies.”

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 27 March 2020	Current Index 3 Apr 2020
Comprehensive Index			889.8	890.37
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	764	750
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	880	863
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1515	1662
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2758	2782
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1004	896
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	899	918
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2859	2776
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	926	889
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1304	1114
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	233	233
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	240	240
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	209	209
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	120	120

.....