

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 16 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		
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	245-390	480-730	FAF: USD 110/TEU, USD 220/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)	850	1,600	ISOCC: USD177/TEU, USD354/FEU	
	Subject to ENS USD30/BL			
Thailand - US West Coast	1,400	1,750	-	
Thailand - US East Coast	2,300	2,900		

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนเมษายน 2563 อัตราค่าระวาง ในเส้นทางเอเชียคงที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง 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 โดยค่าระวางอยู่ที่ 850 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า ISOCC 177 USD/TEU ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 245-390 USD/TEU และ 480-730 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า FAF ในอัตรา 110 USD/TEU

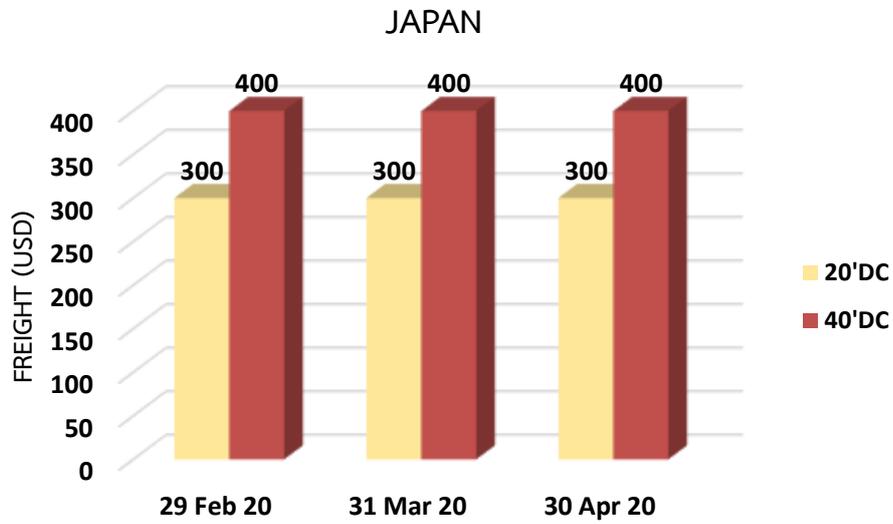
สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนเมษายน ค่าระวางคงที่ โดยค่าระวางฝั่ง West Coast คงที่อยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 1,750 USD/FEU ในขณะที่ฝั่ง East Coast ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 2,300 USD/TEU และ 2,900 USD/FEU

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)	1,400	1800	USD 277/TEU, USD 554/FEU	
(DEHAM, NLRTM, FRLEH)				

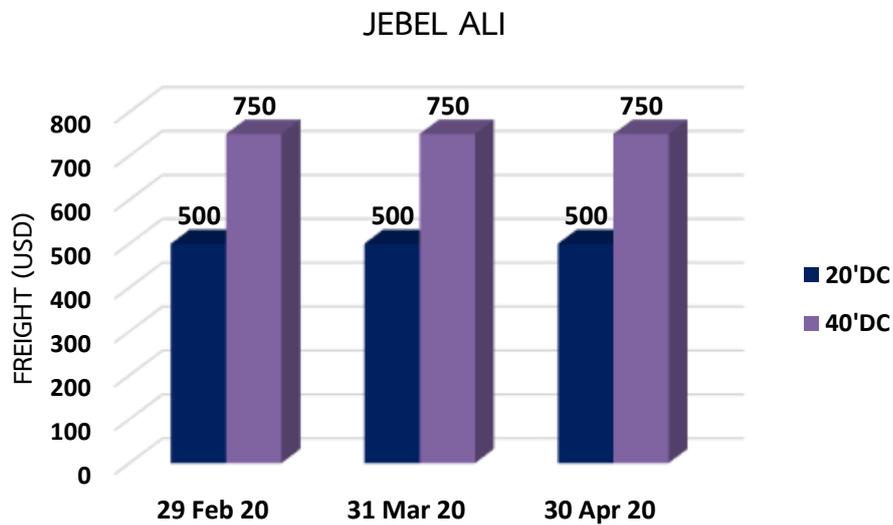
หมายเหตุ: ตู้ Reefer ที่ไปยังเส้นทาง Shanghai โปรดตรวจสอบเรื่องการเรียกเก็บค่า Port Congestion Surcharge กับสายเรืออีกครั้งหนึ่ง บางสายเรือยังมีการเรียกเก็บในอัตรา USD 500/ตู้

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

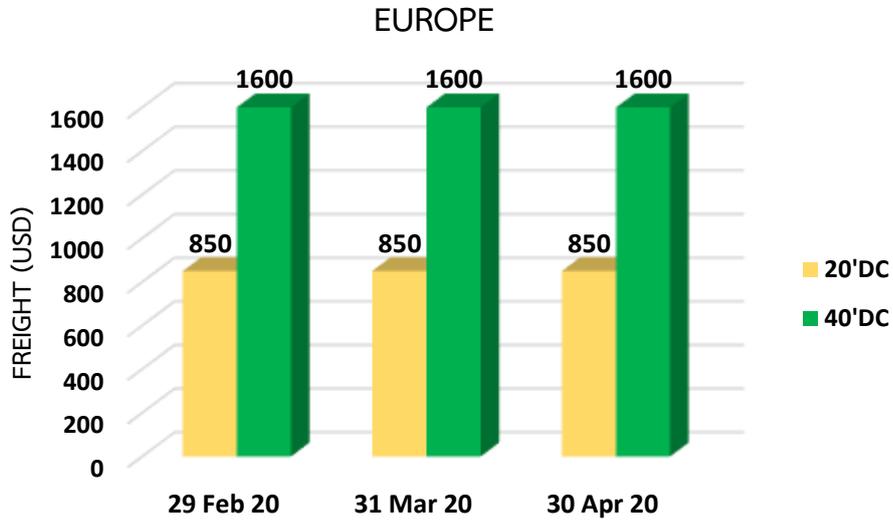
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2563



Subject to

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

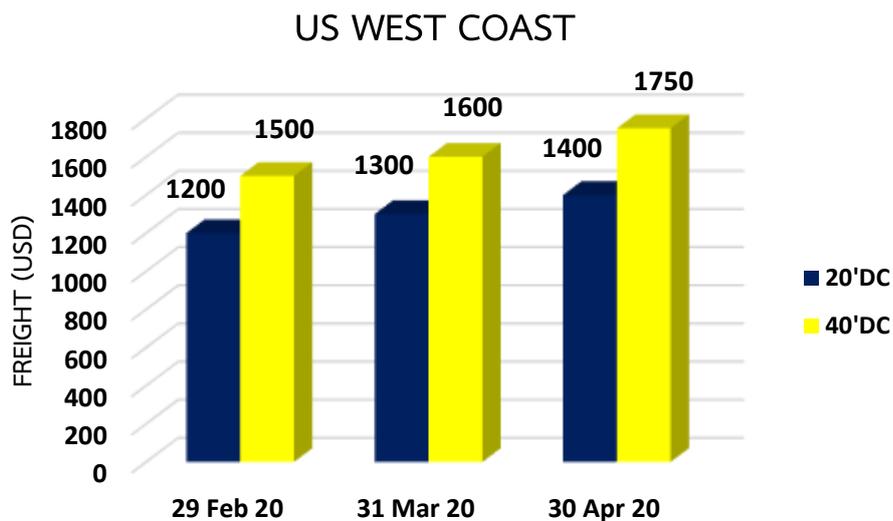
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2563



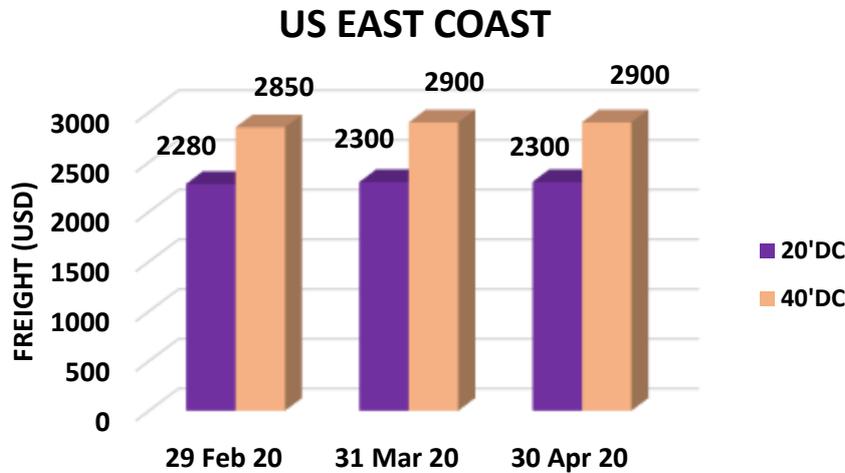
Subject to

- 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

- ประกาศเรื่องข้อบังคับทางศุลกากรประเทศตุรกี เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าประเภท Animal Products และผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 โดยเรียกเก็บค่า Inspection Fee สำหรับสินค้าดังกล่าวที่ผ่าน (Transship) ไปยังท่าเรือในตุรกี ในอัตรา USD 85/BL ทั้งนี้จะเรียกเก็บจากผู้ที่ได้รับผิดชอบค่าระวาง โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 เมษายน 2563 ตามรายละเอียดเพิ่มเติมตามลิงก์ด้านล่าง

<https://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=9.5.21154&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=2015/39>

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งให้ทราบว่าขณะนี้พบปัญหาความล่าช้าในการขนส่งตู้ Reefer ระหว่างเทอร์มินอล Cai Mep ไปยัง Cat Lai ในเมือง Ho Chi Minh City ประเทศเวียดนาม เนื่องจากการขาดแคลนปลั๊กสำหรับตู้ควบคุมอุณหภูมิ ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว ทางสายเรือแนะนำให้ไปรับตู้ Reefer ณ สถานที่ปลายทางดังนี้
TCIT (Tan Cang-Cai Mep International Terminal);
TCTT (Tan Cang-Cai Mep Thi Vai Terminal);
ICD Phuoc Long
SP-ITC
- ประกาศแจ้งให้ทราบว่าเนื่องจากพบปัญหาความหนาแน่นภายในเทอร์มินอล TPG INARPI ในท่าเรือ Guayaquil ประเทศเอกวาดอร์ ทำให้สินค้านำเข้าต้องไป Discharge ที่ DPW Posorja เท่านั้น
- ประกาศเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าจากเส้นทางสหรัฐอเมริกา มายัง East Asia ในอัตรา USD 50/TEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 10 พฤษภาคม 2563
- ประกาศเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง East Asia East มายัง East & West Coast South America ในอัตรา USD 600/ตู้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2563

สายเรือ CMA CGM

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า GRR สำหรับเส้นทางจากเอเชียไปยัง West Africa ในอัตรา USD 500/ตู้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2563
- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Rate Restoration Surcharge สำหรับเส้นทางจากเอเชียไปยังสหรัฐอเมริกา และแคนาดาในอัตรา USD 900/20', USD 1,000/40' และ USD 1125/40'HQ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 พฤษภาคม 2563

สายเรือ Sealand

- ประกาศยกเลิกการเรียกเก็บค่า Environmental Fuel Fee (EFF) สำหรับทุกเส้นทาง โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2563

สายเรือ Zim Line

- ประกาศค่า New Bunker Factor (NBF) ในอัตราคงเดิมไปจนถึงสิ้นเดือนมิถุนายน 2563

Routing	New Bunker Factor (NBF)	
	Effective 1-Mar-2020	Effective 1 Apr- 30 Jun 2020
Far East to Mediterranean/Black Sea & Europe	USD 433/TEU	USD 378/TEU
Mediterranean/Black Sea & Europe to Far East	USD 234/TEU	USD 204/TEU

US box imports drop to their lowest level in five years

Estimates indicate that imports at major US container ports plunged more than 20% in March, with the first half of 2020 forecast to be down 15% from the same period last year. Estimates indicate that imports at major US container ports dropped to their lowest level in five years in March, and imports are projected to remain significantly below normal levels through early summer as the coronavirus pandemic continues, according to the Global Port Tracker report released by the National Retail Federation and Hackett Associates.

“Even as factories in China have begun to get back to work, we are seeing far fewer imports coming into the United States than previously expected,” NRF vice president for supply chain and customs policy, Jonathan Gold, said. “Many stores are closed, and consumer demand has been impacted with millions of Americans out of work. However, there are still many essential items that are badly needed and because of store closures cargo may sit longer than usual and cause other supply chain impacts.”

Hackett Associates founder Ben Hackett said: “The COVID-19 pandemic is unravelling the economy nationally and globally as most of the world moves toward a lockdown that entails the closure of significant portions of both the service and manufacturing industries. The largest drop is forecast for the first half of this year but with uncertainty about the length of the lockdown and extent of the pandemic, the second half may not be in better shape.” While actual numbers for March are not yet available, estimates show that imports plunged to 1.27 million TEU, down 21.3% year-over-year and the lowest level seen since 1.21 million TEU in February 2015 – during a labour dispute that caused slowdowns at West Coast ports that winter.

US ports covered by Global Port Tracker handled 1.51 million TEU in February, the latest month for which after-the-fact numbers are available. That was down 17% from January and down 6.8% year-over-year. February numbers are normally lower than January because of annual factory shutdowns in China for Lunar New Year celebrations. But the shutdowns lasted longer than usual and continued into March because of the coronavirus outbreak.

April is forecast at 1.44 million TEU, down 17.6%, year-over-year; May at 1.48 million TEU, down 20.1%; June at 1.41 million TEU, down 21.4%; July at 1.61 million TEU, down 18.2%, and August at 1.72 million TEU, down 12.5%. Before the coronavirus began to have an effect on imports, February through May had been forecast at a total of 6.9 million TEU but is now expected to total 5.7 million TEU, a drop of 17.3%. As recently as last month, monthly numbers had been expected to hit the 2 million TEU mark beginning in May. The last time monthly totals fell below 1.5 million TEU was in February 2017.

The first half of 2020 is forecast to total 8.93 million TEU, down 15.1% from the same period last year. Before the extent of the pandemic was known, the first half of the year was forecast at 10.47 million TEU.

Imports during 2019 totalled 21.6 million TEU, a 0.8% decrease from 2018 amid the trade war with China but still the second-highest year on record.

Global Port Tracker, which is produced for NRF by the consulting firm Hackett Associates, provides historical data and forecasts for the US ports of Los Angeles/Long Beach, Oakland, Seattle and Tacoma on the West Coast; New York/New Jersey, Port of Virginia, Charleston, Savannah, Port Everglades, Miami and Jacksonville on the East Coast, and Houston on the Gulf Coast.

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

Asia-Europe carriers cut FAK prices as capacity cuts prop up spot rates

Asia-Europe ocean carriers are reducing FAK rates for May as forward booking prospects deteriorate with the collapse in demand. CMA CGM has dropped its 40ft high-cube FAK rate for North Europe from \$2,550 to \$1,750 from 1 May, with other carriers on the route offering similar discounts.

Hapag-Lloyd, for example has set its 40ft high-cube FAK rate at \$1,890 from the same date. For the more robust Asia to West Mediterranean tradelane, CMA CGM has reduced its FAK rate to \$1,850 for a 40ft high-cube, compared with \$2,350 previously, while Hapag-Lloyd's rate will be \$2,110. Despite the weak fundamentals, the erosion of container spot rates from Asia to Europe remains modest, however, thanks to proactive capacity management by the carriers.

Today's Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) North Europe component declined by 1.2%, to \$725 per teu, after falling 2.1% the previous week, and remains some 14% higher than a year ago when fuel prices were twice as high.

For Mediterranean ports, the SCFI recorded a fall of 2.1% on the week, to \$841 per teu, around 17% higher than the same week in 2019. Vessel utilisation levels for both trades were reported as "holding above 90%", as cargo backlogs after the extended Chinese New Year have been cleared.

"We are seeing rates remain stable, supported by the large blank sailing programme across alliances," Martin Holst-Mikkelsen, head of ocean freight for Europe at Flexport, told *The Loadstar* today. "We're seeing around 32% of the weekly capacity being withdrawn over the coming four weeks, and we have seen announcements for May of an approximate 25% capacity reduction already.

Meanwhile, for the transpacific, the SCFI recorded a 6.3% dip this week in spot rates from Asia to the US west coast, after a 1.9% decline the week before, to \$1,528 per 40ft. For the east coast, the index recorded a 3.1% decline to \$2,637 per 40ft, after a fall the previous week of 2.2%.

In his weekly commentary on the tradelane, Freightos CMO Ethan Buchman said demand for many items other than essential household goods and medical supplies had continued to dip. "Multinational importers appear to be anticipating this to an even stronger degree, reducing orders or slowing imports," he added, noting that to fend off a collapse of freight rates, ocean carriers had so far blanked a record number of more than 220 headhaul transpacific sailings. And according to eeSea data, transpacific carriers have already announced the cancellation of 24 sailings for June, from a proforma of 234, and that number is certain to increase significantly if lockdown restrictions in the US are extended.

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

Digitalization in container shipping inevitable, but impact unclear

Once the crisis caused by the coronavirus disease 2019 (COVID-19) has come and gone, once economies and trade volumes have recovered from the deep trough they've been plunged into, it's inevitable that the container shipping industry will do even more business digitally. That will include freight transportation, where, in just a few months, an acceleration in digital adoption is evident due to the

impossibility of conducting traditional in-person business. At the same time, the burgeoning array of tools reducing costs by substituting digital for human sales channels, with the added benefit of making vendors easier for customers to do business with, is becoming more attractive.

But while digitalization and significant resulting impact may be inevitable, what that impact will be remains far from clear. It could be the industry evolves as airlines have, with pricing being specific to the customer and changing on a minute-to-minute basis. It could be that e-commerce becomes disruptive, upending what has long been a delicate relationship between carriers and forwarders.

Prior to COVID-19, container shipping already had seen a rapid uptake in usage of online tools offered by the likes of Maersk Line, Hapag-Lloyd, CMA CGM, and most recently, Evergreen and Cosco Shipping. Building on longstanding online booking tools offered by INTTRA (now part of E2Open), CargoSmart, and Infor Nexus (previously known as GT Nexus), shippers can tap into carriers' digital platforms to confirm space on ships and equipment. In other words, shippers and forwarders are gaining some of the same ability to complete a shipping transaction via computer or mobile device that air travel passengers have enjoyed for years.

The Maersk Spot online booking tool earlier this year accounted for 12 percent of spot cargo at Maersk, while the run rate of the Hapag-Lloyd Quick Quotes product was 9 percent of bookings, according to industry analyst and JOC.com contributor Lars Jensen. That rapid growth signals “the industry has left the phase of digital experimentation and entered the phase of actual digital product uptake with genuine commercial impact,” he said. But to what end? Will e-commerce in the container space be a force for solving longstanding problems, set the stage for disruption, or both?

Digitalization will allow for game-changers such as the ability for mutually enforceable transactions to become the industry norm. That's far from the case today, with some 25 percent of booked containers still failing to appear at the dock and few repercussions for no-shows. Fixing the chronic overbooking and no-show issue, in turn, opens the door for carriers to price dynamically based on micro-factors, such as supply and demand on an individual vessel or the actual cost of supplying a container to a particular shipper, improving profitability. If there is one original sin of the industry, it's a fundamental lack of integrity in freight contracts. E-commerce tools such as Maersk Spot and the New York Shipping Exchange (NYSHEX) are beginning to address that by adding an enforceable element to the carrier-shipper pact. It may be a mere two-degree turn for a supertanker, but it's turning.

“Two-way enforceable contracts — not just spot transactions — are a fundamental shift in the market,” said Gordon Downes, CEO of NYSHEX, a platform founded to facilitate mutually enforceable transactions. The NYSHEX platform has seen an increase in total volume and the size of each contract booked in the first three months of this year. Compared to a year ago, total volume quintupled to 27,985 TEU, in the first quarter, while the average size of contracts jumped from 37 TEU to 466 TEU in the same period, showing that mutual enforceability is extending from spot into the contract environment. But the caveat is that digital booking tools being rolled out need to be premised on mutual enforceability, which isn't necessarily a firmly established principle as the industry moves into an era of true e-commerce, according to Downes

“If carriers do spot pricing where it's just a price and not a commitment, it is a very dangerous proposition for both the carrier and for the shipper,” he said. “Can you imagine a situation where the airlines offered prices on their websites where the terms of the ticket were not enforced, there is no obligation on the part of the customer to use the seat, and no commitment by the airline to give the customer the seat? It would be pandemonium.

“As you get closer to the trip, you as the customer would look to see if there were cheaper prices, and as you found cheaper prices, you would buy the cheaper tickets,” Downes said. “That would result in a

lot of no-shows, and a situation where the airlines have no choice but to overbook each flight. Exactly the same thing happens with container shipping, but as pricing becomes digital, if there is no two-way commitment, the age-old vicious cycle will spin even faster.”

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 10 April 2020	Current Index 17 April 2020
Comprehensive Index			867.82	829.29
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	734	725
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	859	841
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1630	1528
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2720	2637
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	813	708
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	892	872
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2736	2762
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	849	809
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1008	919
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	234	234
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	241	243
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	209	199
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	120	120

.....