

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 30 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	Subject to ISOCC USD 11/TEU, USD 23/FEU	
Thailand - Jakarta	400	600		
Thailand – Ho Chi Minh	250	350		
Thailand - Cat Lai	70	100		
Thailand - Singapore	80	150		
Thailand - Manila	300	450		
(North & South)	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	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	-	
Thailand - US East Coast	2,600	3,200		
	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

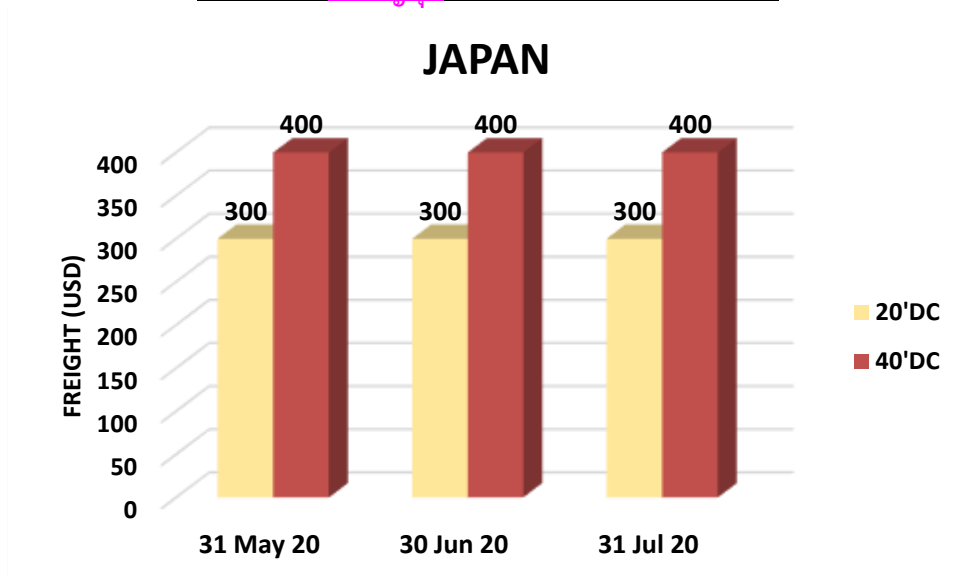
สำหรับเส้นทาง Europe ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 250 USD/TEU โดยค่าระวางอยู่ที่ 850 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU แต่มีการปรับลดค่า Low Sulphur Surcharge ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางปรับลดลง 50 USD/FEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 450-600 USD/TEU และ 850-1,100 USD/FEU และมีการปรับยกเลิกการเรียกเก็บค่า FAF

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)

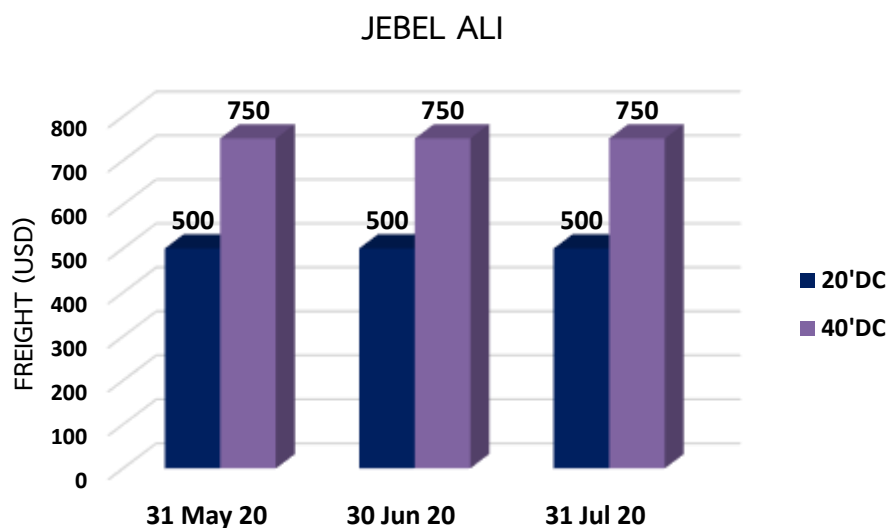
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800	900	USD 30/TEU, USD 55/FEU	Effective till 31-Jul-2020
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	-	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,500-1,550	1,900-2,000	-	

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

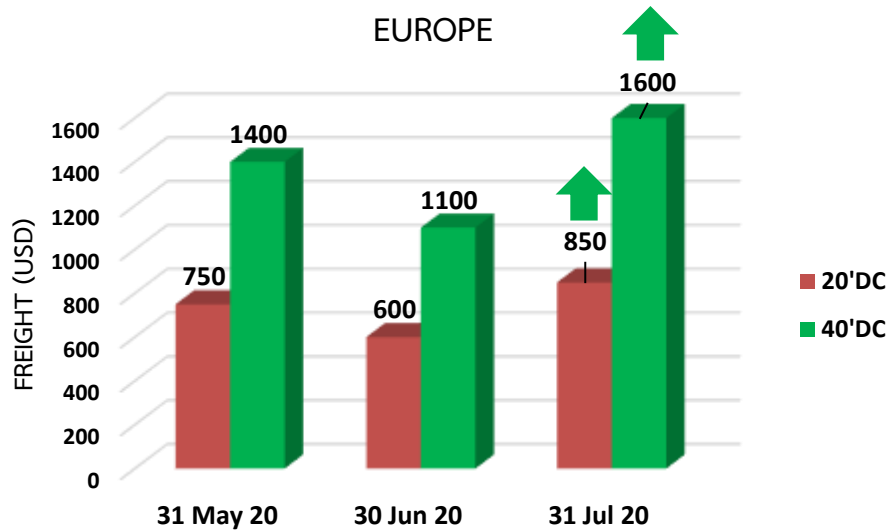
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2563



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

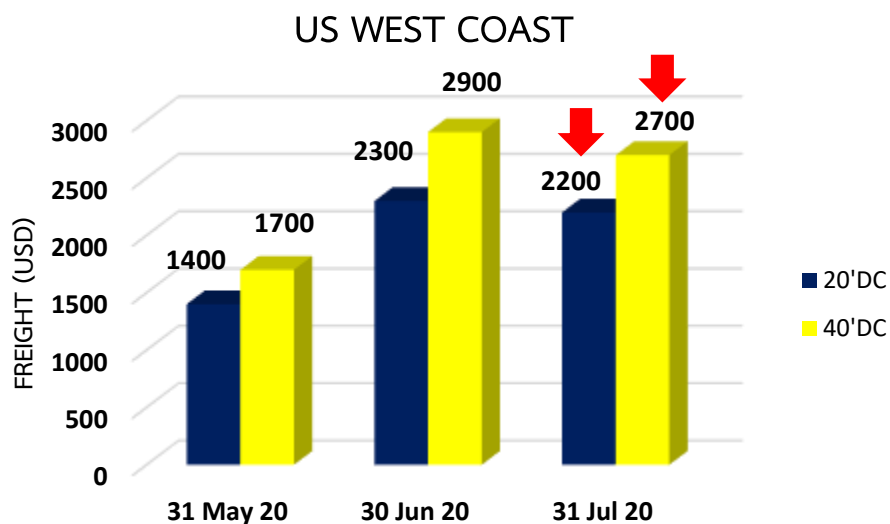
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2563



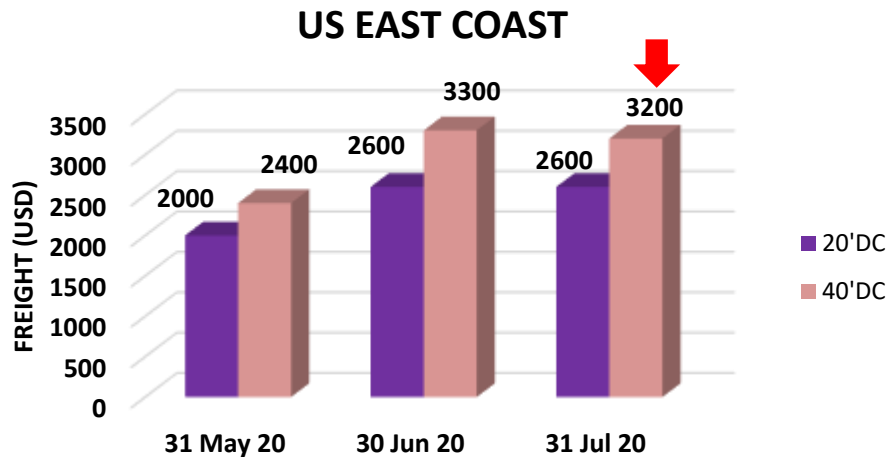
Subject to

- 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 Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งการเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าจากเส้นทางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ไปยังออสเตรเลีย ในอัตรา USD 150/TEU และ USD 300/FEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2563
- ประกาศเรื่องการประท้วงภายในท่าเรือ Montreal ของประเทศแคนาดา โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 27-31 กรกฎาคม 2563 ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อท่าเรือ Montreal และอาจทำให้มีสินค้าเกิดความล่าช้า หรือตักค้างประมาณ 1-2 วัน หากผู้ส่งออกมีสินค้าไปเส้นทาง และสินค้าถึงในช่วงเวลาดังกล่าว สามารถสอบถามข้อมูลความคืบหน้าโดยตรงยังสายเรือ

สายเรือ Maersk

- ประกาศแจ้งความคืบหน้าสถานการณ์สำหรับ Reefer Cargo ภายในท่าเรือ Yantian โดยแจ้งว่าขณะนี้สถานการณ์การขาดแคลนปลั๊กสำหรับตู้ Reefer ภายในท่าเรือเริ่มคลี่คลาย ดังนั้น สายเรือจึงสามารถรับจองระวาง และยกเลิกการเรียกเก็บค่า Congestion Fee (CFD) สำหรับสินค้าตู้ Reefer นำเข้าไปยังท่าเรือดังกล่าว โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 27 กรกฎาคม 2563

สายเรือ Sealand และ Maersk

- ประกาศแจ้งยกเลิกการรับสินค้าประเภท Solid Waste เข้าไปยังประเทศจีน และฮ่องกง สืบเนื่องจากนโยบายของทางรัฐบาลที่ต้องการให้ปลอดการนำเข้า Solid Waste ภายในปี 2021 จึงทำให้สายเรือต้องระงับการรับสินค้าดังกล่าวตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2563 (Solid Waste ประกอบด้วย ขยะประเภทกระดาษ เศษเหล็ก พลาสติกใช้แล้ว เศษสิ่งทอ เศษขยะเคมี ฯลฯ)

สถานการณ์เรื่องสถานะทางการเงินของสายเรือ

เนื่องจากช่วงที่ผ่านมาของวิกฤต COVID-19 ทำให้มีการชะลอตัวในการขนส่งสินค้า เพราะหลายประเทศมีการล็อกดาวน์ ส่งผลให้การขนส่งสินค้าทางทะเลมีปริมาณลดลง โดยพบว่าปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางทะเลลดลงประมาณร้อยละ 20-30 ซึ่งส่งผลกระทบต่อสายเรือบางสายที่ต้องประสบกับปัญหาด้าน Cash Flow ทำให้ต้องขอความช่วยเหลือกับทั้งทางรัฐบาล และการปรับทิศทางการเงินร่วมกับเจ้าหนี้ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวมากขึ้น อย่างไรก็ตาม สำหรับผู้นำเข้า และส่งออก หากเป็นไปได้ ขอให้ติดตามข่าวสาร และแนะนำให้ตรวจสอบเรื่องการประกันภัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมความพร้อมหากได้รับผลกระทบอันเกิดจากปัญหาสถานะทางการเงินของสายเรือดังกล่าวข้างต้น

US west coast ports see dismal throughput in June, PMSA reports

Altogether, the big five US west coast ports saw an 8% drop in inbound loads in June', said the Pacific Merchant Shipping Association, which represents shipping lines and marine terminals. THE Pacific Merchant Shipping Association reports that US west coast ports' container trade numbers for June are down 8% from the same period a year ago, but by margins much "less ghastly" than May's collapse of 15%.

"Altogether, the big five US west coast ports saw an 8% drop in inbound loads in June," said the PMSA, which represents shipping lines and marine terminals on the US west coast.

But PMSA said the 1.9% increase at the port of Oakland was "pretty much all the good news" for US west coast ports. Together, the two San Pedro Bay ports of Los Angeles and Long Beach handled 8% fewer loaded inbound teu than they had a year earlier. Long Beach saw 9.3% decline in inbound teu, while neighbouring Los Angeles was down 6.8%.

The story was even more dismal farther to the north, where the Northwest Seaport Alliance of Seattle and Tacoma saw their combined imports fall by 15.1% year on year from June 2019. The results for exports were even worse as outbound loads through the big five USWC container ports were off by 13.3% from a year earlier. Los Angeles saw a 21.3% decline, Long Beach was down 12.2%, Oakland fell 5.7% and the NWSA dropped 8%. In its report, the PMSA also drew attention to the loss of the Asian market, saying the May figures on containerised imports arriving at US mainland ports from east Asia were "not encouraging" for US west coast port officials.

"The Ports of Los Angeles and Long Beach saw their combined share of containerised import tonnage from east Asia decline to 42% from 44.4% a year earlier. At the same time, their collective share of containerised import value slipped to 50.1% from 51.6%," PMSA said. "Oakland improved on both measures, but the NWSA ports saw declines in both import value and tonnage shares," PMSA added.

Regarding exports, it said the San Pedro Bay ports' share of containerised export tonnage to east Asia slid to 32.1% from 36.3% a year earlier, while their combined share of the value of those containerised imports dropped to 40.5% from 43.5%. Oakland experienced "sizable" year-on-year upticks in both its import tonnage and value tonnage shares, while the two NWSA ports saw their shares of US containerised export tonnage rise even though their share of the value of those shipments dipped slightly.

While awaiting June figures from US east coast ports, the PMSA said Long Beach remained the nation's container port with the highest throughput for the month of May with total throughput of 628,205 teu, while Los Angeles had 581,665 teu, and the Port of New York–New Jersey placed third with 537,412 teu. Long Beach was also the country's busiest container port in May with 446,146 loaded teu, outdistancing the 410,705 loaded teu handled by Los Angeles and the 361,456 teu at PNYNJ.

Still, the year-to-date totals for the first five months of the year show Los Angeles retaining its number one standing, with 3,070,413 teu in total, followed by PNYNJ in second at 2,854,319 teu, and Long Beach in third with 2,830,855 teu.

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

Major ports begin aligning data networks with CargoSmart, TradeLens

The operators of the ports of Rotterdam and Singapore are working with three software providers to link with the two most prominent container data-sharing networks, promising a seamless exchange of operational data and shipment transactions. An agreement announced Tuesday includes the Maritime and Port Authority of Singapore (MPA), the Port of Rotterdam Authority, terminal operator PSA International, and software providers CargoSmart, TradeLens, and GeTS.

The software providers involved in the agreement signify the importance of creating interoperability between various data platforms linking global containerized shipments, notably TradeLens, a Maersk/IBM-led blockchain initiative, and CargoSmart, which is developing a competitive data-sharing platform called the Global Shipping Business Network (GSBN). GeTS is a Singapore-based software developer that's built, along with PSA, the Port of Singapore's port community system, known as Calista.

Better coordination between ports could create more efficient operations at key gateways. If, for example, data around a vessel departure in Singapore and the cargo aboard the vessel is shared directly with Rotterdam, it could theoretically allow cargo owners and their representatives in Rotterdam to plan earlier to retrieve their containers. Data sharing could also help customs agencies in both countries to align earlier.

The agreement between Rotterdam and Singapore emphasizes the need for systems, whether built for use in specific ports or those intended to link ports, to use application programming interfaces (APIs) to allow data to be shared more efficiently. "Port authorities have developed or are developing maritime single windows to implement IMO's Convention on Facilitation of International Maritime Traffic to facilitate the electronic exchange of information for port clearance," MPA said in a statement.

The importance of being interoperable

The port authority said the data standards and API initiatives will support its digitalOCEANS initiative, "where individual data platforms of port authorities, port operators, shipping lines, logistics companies, and platform providers can exchange data and interoperate through a common set of APIs." Along with its partners, MPA will hold a series of technical workshops to design, test, and publish the API specifications, the authority said. "Different players in the maritime ecosystem are pursuing digitalization at varying paces," MPA chairman Niam Chiang Meng said in the statement. "To truly reap the benefits of effective information exchange, we need to move beyond digitizing single nodes in the maritime supply chain."

Interoperability between TradeLens and GSBN will be of particular interest to parties that use one or both platforms and could help break geographical barriers between the two initiatives. "To enable further digitalization, establishing single standards is a prerequisite, so this is a good initiative," Andy Lane, port expert and partner at CTI Consultancy, told JOC.com. "It might require a separate or neutral entity to drive it, however, which might be an existing association such as [the International Association of Ports and Harbors] or a new entity. The primary challenge will always be reaching fast consensus and moving expeditiously forward with frameworks."

Lane added that it will be important to ensure there is no overlap with work under way by other associations. "Otherwise, the risk of the creation of two single standards exists," he said. "Close coordination with, for example, [the Digital Container Shipping Association, a standard-setting consortium of nine container lines] will likely be required." Large gateways in Asia and Europe are eager to create data-sharing opportunities on multiple levels: from a tactical level that supports shippers' supply chains, from an operational level to better utilize existing port assets, and from a planning level to base future infrastructure needs upon.

Both Singapore and Rotterdam are members of chainPort, a 12-port network led by the Port of Hamburg to determine digitization opportunities between key container gateways in Europe, North America, and Asia. The two ports have worked together since 2017 in sharing digital best practices and serving as a platform for maritime-focused startups to trial their solutions. Rotterdam has also been tied to CargoSmart since 2017, using the software provider's vessel schedule data to support its online route planning tool, Navigate, which allows shippers to find and compare routes to and from the Dutch port.

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

Two FMC commissioners want closer review of blank sailing monitoring

Two of the five US Federal Maritime Commissioners (FMCs) said they want to take a closer look at how the agency monitors blank sailings even as the FMC has stepped up its monitoring of how alliances cut and add capacity in response to the pandemic-driven decline in container volumes. Commissioners Carl Bentzel and Daniel Maffei said they are not looking for a formal investigation, but said a review of how the agency tracks blank sailing and impacts the market is warranted. In an interview, Bentzel said he “wasn’t completely satisfied” with the timeliness with which carriers notify the FMC of blank sailings. FMC receives periodic briefing and recommendation from staff on their review of alliances’ behavior.

Under the Shipping Act of 1984, container shipping alliances can cancel on blank sailings as long as it is done to adjust capacity to match lower volumes and they do not cause an unreasonable reduction in transportation services or unreasonable increase in costs. Citing “the unusual circumstances and challenges created by the COVID-19 pandemic together with trade agreement changes”, the FMC said in a statement it has heightened its scrutiny of how alliances lower capacity.

Container lines reduced container slot space on the trans-Atlantic and trans-Pacific trades following double-digit declines in container volumes, leading to elevated container spot rates, rolled cargo, and premiums to ensure that cargo will be loaded onto the ship as scheduled. Some forwarders and cargo owners have accused carriers of cutting capacity too aggressively so they can maintain — and even increase — spot freight rates, which as of July 17 were up nearly 70 percent year over year in the eastbound trans-Pacific, as well as secure premiums. Container lines argued that they are adjusting capacity as best they can base on shaky volume forecasts from forwarders and shippers, as the COVID-19 pandemic thwarts the latter’s attempts to accurately predict demand beyond the next four to eight weeks.

“Both sides have a point. It’s not one of those things where we clearly see abuse going on like with detention and demurrage,” Maffei said in an interview. The FMC in late April formalized interpretive rulemaking aimed at helping it gauge whether levied demurrage and detention fees truly incentivize the retrieval of cargo and return of containers. Maffei added that the rollercoaster-nature of ocean shipping — with US importers in January and February worried about sourcing from China during the country’s COVID-19 lockdown and then abruptly canceling orders as US demand evaporated in April and May — makes it difficult to determine what constitutes an “unreasonable” increase in transport cost or decrease in service levels.

New and increased Trump administration tariffs — as well as further threats thereof — spurring the front-loading of imports further complicates carriers ability to match capacity to demand. Carriers are loath to inject capacity that cannot be filled after they were burned during the 2008–09 financial crisis for not pulling out capacity. “The nature of shipping in general because of COVID-19 is a challenge, but I think we are at a point where we need to review what information we’re getting,” Bentzel said.

How the FMC monitors blank sailings

The FMC generally requires carriers to notify the agency before it implements a blank sailing and no later than 15 days after the decision was made. If they fail to do so, carriers have to request a waiver in which they must explain the reasoning for not notifying the agency and when the blank sailing occurred. The agency also receives notices of the reinstatement of blanked sailings.

In a Tuesday statement to *JOC.com*, the commission said it prioritizes its monitoring efforts on alliances, as the highly-integrated and expansive vessel-sharing agreements have the “highest potential to cause or facilitate adverse market effects”. Alliances allow carriers to mitigate overcapacity by sharing vessels, but they are restricted by US regulators to market or sell services jointly. Alliances compete with each other, as do carriers within an alliance.

Under its four-tiered approach, the agency first reviews notifications of canceled alliance sailings or any changes in capacity that affect more than 5 percent of the group's prior weekly vessel capacity. In the second-tier, regulators review the submitted minutes from committee meetings in which alliance members make capacity decisions, allowing FMC economists to determine the medium- and long-term outlook for capacity and the potential impact on rates. Regulators in the third-tier analyze the impact vessel capacity changes and capacity projections have on freight rates. Lastly, FMC staff checks for potential red flags by determining if carrier data filed by the alliances is complete and accurate.

"If the FMC detects any indication of carrier behavior that may violate section 6(g) (of the Shipping Act of 1984, we immediately seek to address these concerns with the carriers and, if necessary, the FMC will go to federal court to seek an injunction to enjoin further operation of the alliance agreement," the agency said.

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 17 July 2020	Current Index 24 July 2020
Comprehensive Index			1035.61	1022.03
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	907	896
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	940	937
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2794	2704
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3334	3269
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	675	703
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1068	1079
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2681	2681
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	703	711
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	500	548
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%	148	144
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	119	117