

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 45 พ.ศ. 2563



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Low Sulphur Surcharge (LSS)	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand - Shanghai	200	400	Subject to ISOCC USD 17/TEU, USD 34/FEU	Effective till 30-Nov-2020
Thailand - Qingdao	300	550		
Thailand - Hong Kong	100	300		
Thailand - Japan (Main Port)	300	500		
Thailand - Kaohsiung	100	280		
Thailand - Klang	300	600		
Thailand - Jakarta	400	700	Subject to ISOCC USD 11/TEU, USD 23/FEU	
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	70	200		
Thailand - Singapore	80	250		
Thailand - Manila (North & South)	300	550		
Thailand - Jebel Ali	Subject to CIC at destination		Subject to ISOCC USD 34/TEU, USD 68/FEU	
	650	1,000		
Thailand - South Korea (Busan)	Subject to War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU		USD 30/TEU, USD 60/FEU	
	100	200		
Thailand - South Korea (Incheon)	100	200	-	
Thailand - Melbourne	1,050-1,150	2,100-2,250		
Thailand - Sydney	1,150-1,250	2,300-2,450	Subject to ISOCC USD 51/TEU, USD 102/FEU	
Thailand - Durban / Cape Town	1,500	2,900		
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	1,000	1,900	ISOCC: USD 53/TEU, USD106/FEU	
	Subject to ENS USD30/BL			
Thailand - US West Coast	3,200	4,000	-	Effective till 14-Nov-2020
Thailand - US East Coast	3,800	4,700		
	Subject to Panama Low Water USD 30/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2563 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียพบว่า ตู้ 20' อัตราค่าระวางยังคงที่ แต่สำหรับตู้ 40' ซึ่งขณะนี้พบปัญหาตู้ขาดแคลน สายเรือมีการปรับเพิ่มค่าระวาง 100 USD/40' โดยเส้นทาง Shanghai อัตราค่าระวางอยู่ที่ 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 100 USD/TEU และ 300 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 600 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 500 USD/FEU สำหรับเส้นทางแอฟริกาใต้ ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 200 USD/TEU และ 300 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 1,500 USD/TEU 2,900 USD/FEU ซึ่งสถานการณ์ขณะนี้พบว่า Space เรือค่อนข้างแน่น ราคาจึงปรับเพิ่มสูงขึ้น

ส่วนเส้นทาง Australia ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 250 USD/TEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 1,050-1,150 USD/TEU และ 2,100-2,250 USD/FEU สำหรับสถานการณ์เรือที่ไปยังออสเตรเลีย พบว่าบางสายเรือมีการจองระวางชั่วคราวสำหรับเรือ Direct Service ที่ไปยัง Melbourne และ Brisbane ในขณะที่ถ้าเป็นเรือ Transship ยังพอสามารถรับได้ ในขณะที่เส้นทาง Sydney ยังคงพบปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือ ทำให้บางสายเรืออาจมีการจองระวางตลอดทั้งเดือนพฤศจิกายน โดย

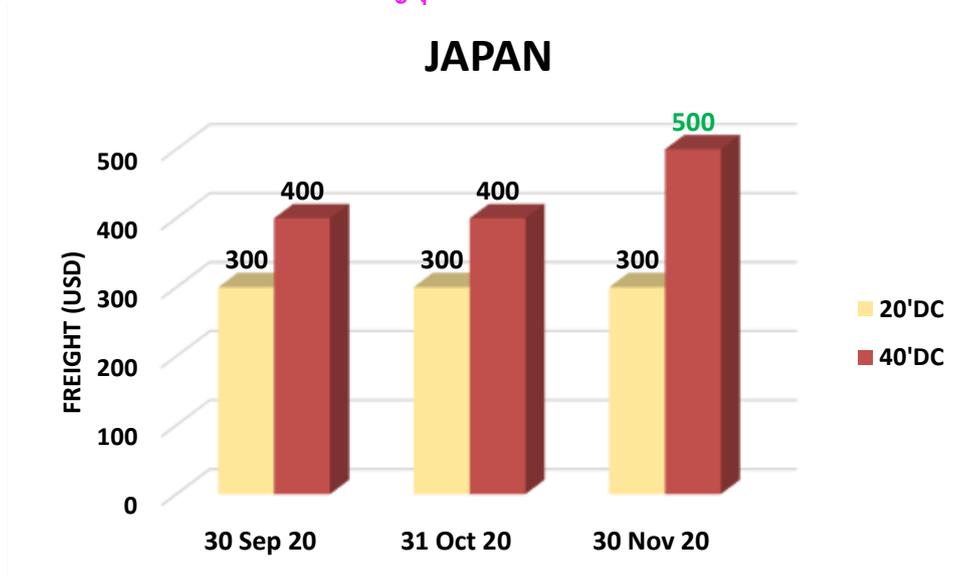
ค่าระวางอยู่ที่ 1,150-1,250 USD/TEU และ 2,300-2,450 USD/FEU ดังนั้น ผู้ส่งออกจึงจำเป็นต้องตรวจสอบข้อมูลกับ Customer Service ของสายเรือที่ใช้บริการ

ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางมีการปรับเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน โดยปรับเพิ่มขึ้น 200 USD/TEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 1,000 USD/TEU และ 1,900 USD/FEU ในขณะที่เส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนพฤศจิกายน ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 200 USD/ตู้ โดยค่าระวางฝั่ง West Coast อยู่ที่ 3,200 USD/TEU และ 4,000 USD/FEU และฝั่ง East Coast ค่าระวางอยู่ที่ 3,800 USD/TEU และ 4,700 USD/FEU ซึ่งขณะนี้พบปัญหาเรื่องตู้ขาดแคลน (Container Shortage) โดยสายเรือมีการนำเข้าตู้เปล่า แต่ยังคงพบว่ามีค่าเช่าของเรือขาเข้านอกจากนี้ ยังคงพบปัญหา Space ที่ยังคงค่อนข้างแน่นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางฝั่ง East Coast ที่พบปัญหามากกว่า ดังนั้น โปรดตรวจสอบตารางการเดินเรือกับสายเรือ และวางแผนจองระวางล่วงหน้า

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

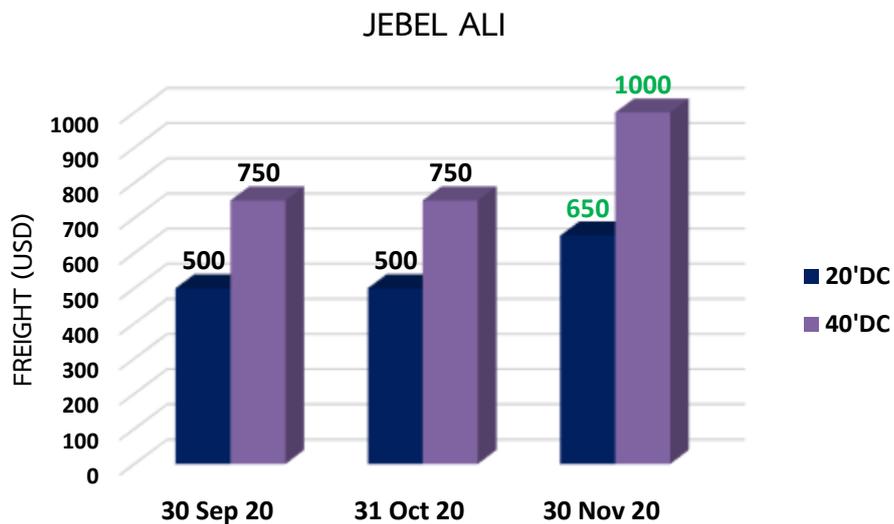
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	700	800	USD 30/TEU, USD 55/FEU	Effective till 30-Nov-2020
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	-	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,600	2,000	USD 50/TEU, USD 100/FEU	

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



Subject to Low Sulphur Surcharge (Sep.-Nov.): USD 17/TEU และ USD 34/FEU

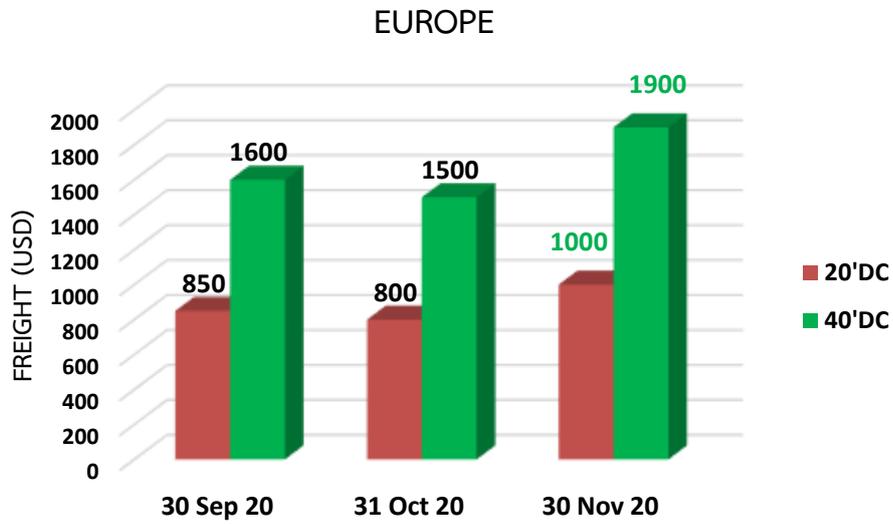
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2563



Subject to

- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU
- Low Sulphur Surcharge (Sep.-Nov.): USD34/TEU และ USD68/FEU

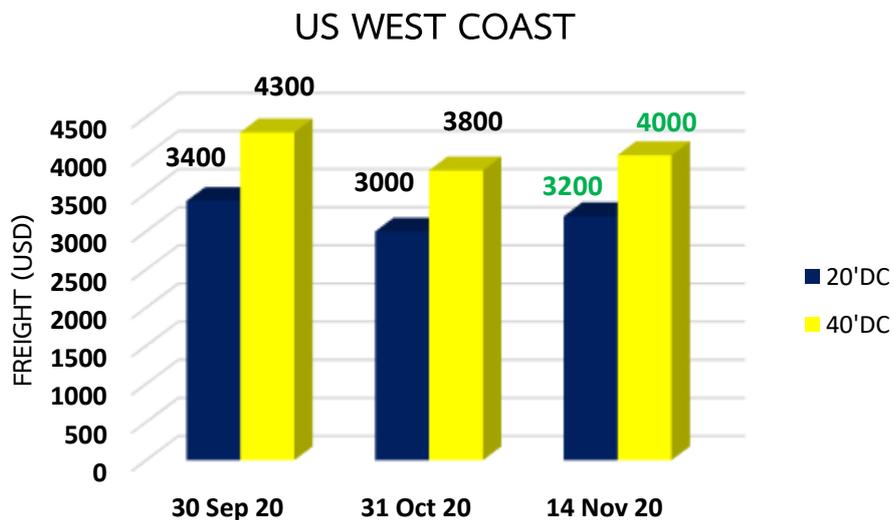
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2563



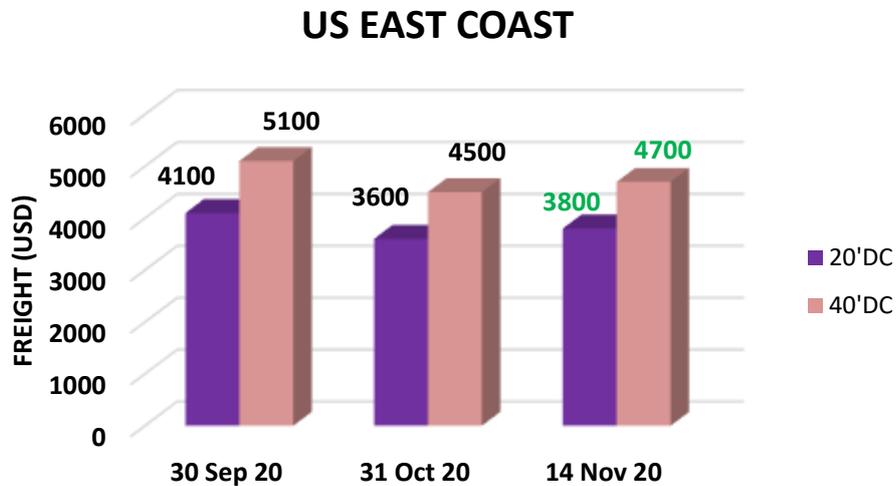
Subject to

- ENS: USD30/BL
- ISOCC (Sep.-Nov.): USD53/TEU และ USD106/FEU

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



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



Subject to Panama Low Water Surcharge: USD 30/Container

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge (PSS) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง Mainland China มายัง Intra-Asia โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 500/TEU มีผลระหว่างวันที่ 15 พฤศจิกายน – 2 ธันวาคม 2563 (วันเรือออก)
- ประกาศแจ้งการเรียกเก็บค่า Congestion Surcharge สำหรับสินค้านำเข้า และส่งออกในเส้นทาง Far East (รวม Oceania) ไปยังสหราชอาณาจักร เนื่องจากพบปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือจากสินค้านำเข้าที่มีเป็นจำนวนมาก โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 175/TEU (จ่ายในสหราชอาณาจักร) มีผลตั้งแต่วันที่ 15 พฤศจิกายน 2563
- ประกาศแจ้งเรื่องความหนาแน่นภายในท่าเรือ Colombo ของศรีลังกา เนื่องจากการระบาดของ COVID-19 ทำให้จำนวนเจ้าหน้าที่ และแรงงานภายในท่าเรือลดลง ส่งผลให้กระบวนการทำงานภายในท่าเรือ และการส่งต่อภายในเทอร์มินอลมีความล่าช้า อย่างไรก็ตาม หากท่านผู้ส่งออก นำเข้ามีสินค้าในเส้นทาง โปรดตรวจสอบข้อมูลกับสายเรือที่ใช้บริการ

สายเรือ CMA-CGM, ANL, CNC และ APL

- ประกาศแจ้งการเรียกเก็บค่า Empty Drop-off Location Change Fee กรณีที่ผู้นำเข้าต้องการเปลี่ยนสถานที่คืนตู้เปล่าในเทอร์มินอลที่ไม่ได้ถูกระบุไว้ตาม D/O โดยเรียกเก็บในอัตรา 500 บาท/TEU มีผลตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2563

สายเรือ MSC

- ประกาศแจ้งการเรียกเก็บค่า Congestion Surcharge (CGS) สำหรับสินค้าที่นำเข้า และส่งออกจากท่าเรือ Bilbao ในประเทศสเปน เนื่องจากพบปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือ โดยเรียกเก็บในอัตรา EUR 100 หรือ USD 125/TEU มีผลตั้งแต่วันที่ 16 พฤศจิกายน 2563 ยกเว้นที่ส่งออก หรือนำเข้าจากสหรัฐอเมริกา ที่มีผลตั้งแต่วันที่ 5 ธันวาคม 2563
- ประกาศแจ้งการเรียกเก็บค่า Emergency Intermodal Charge (EIC) สำหรับสินค้าในเส้นทาง Far East และสหรัฐอเมริกา เนื่องจากปัญหาความหนาแน่นอย่างต่อเนื่องภายในท่าเรือ Los Angeles และ Long Beach ในอัตรา USD 350/ Dry Container โดยเรียกเก็บกับ US Inland Shipment ในกรณีที่ใช้บริการผ่านระบบรางเท่านั้น โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 4 ธันวาคม 2563 ในขณะที่ จะเรียกเก็บค่า EIC กรณีที่เป็นการลากตู้ทั้งทางถนน และทางรางสำหรับสินค้าที่

ผ่านท่าเรือต่อไปนี้ คือ Chicago, Columbus, Cincinnati, Dallas, Memphis, Nashville, St. Louis และ St. Paul ทั้งนี้ หากต้องการข้อมูลเพิ่มเติม โปรดติดต่อไปยังสายเรือโดยตรง

- ประกาศแจ้งเรียกเก็บค่า Equipment Imbalance Surcharge (EBS) สำหรับสินค้าจากเส้นทางยุโรป มาয়ังตะวันออกกลาง และ Far East เนื่องจากมีความต้องการตู้ในการส่งออกจากยุโรปเป็นจำนวนมาก โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 200/Dry Container มีผลตั้งแต่วันที่ 4 พฤศจิกายน 2563
- ประกาศแจ้งเรียกเก็บค่า Equipment Imbalance Surcharge (EBS) สำหรับตู้ Reefer จากเส้นทางยุโรป มาয়ังตะวันออกกลาง และ Far East โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 500/Reefer Container มีผลตั้งแต่วันที่ 10 พฤศจิกายน 2563
- ประกาศแจ้งเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge (PSS) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง Far East ไปยังท่าเรือ Auckland ในประเทศนิวซีแลนด์ เนื่องจากเริ่มพบปัญหาความหนาแน่น โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 300/TEU มีผลตั้งแต่วันที่ 9 พฤศจิกายน 2563

สายเรือ Zim Line

- ประกาศแจ้งการเรียกเก็บค่า Equipment Imbalance Surcharge (EIS) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง Far East Asia ไปยัง North America และแคริบเบียน เนื่องจากพบปัญหาความต้องการตู้ในเอเชียเป็นจำนวนมาก ทำให้สายเรือต้องมีการทำ Repositioning ตู้เพิ่มขึ้น โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 250/FEU มีผลตั้งแต่วันที่ 4 ธันวาคม 2563

สายเรือ Maersk

- ประกาศแจ้งเรื่องการส่งข้อมูล Manifest Reconciliation Statement (MRS) ซึ่งเป็น Import & Export Permits ไปยังกรมศุลกากรของประเทศสิงคโปร์ โดยระบุรายละเอียดดังต่อไปนี้

กรณีนำเข้าไปยังสิงคโปร์: บริษัท Freight Forwarder ต้องส่งข้อมูล House Manifest, ใบอนุญาตนำเข้า และเอกสารอื่นๆ ไปยังตัวแทนเรือ ภายใน 10 วันหลังจากเรือเข้าเทียบท่า

กรณีส่งออกจากสิงคโปร์: บริษัท Freight Forwarder ต้องส่งข้อมูล House Manifest, ใบอนุญาตส่งออก และเอกสารอื่นๆ ไปยังตัวแทนเรือ ภายใน 7 วันหลังจากเรือออก

ทั้งนี้ โปรดดำเนินการตามกำหนดดังกล่าว หากไม่ปฏิบัติตามอาจต้องเสียค่าใช้จ่ายในการถูกปรับจากศุลกากรของสิงคโปร์

Container freight rate rises continue

With no signs of demand diminishing, ocean freight spot rates out of China this week are around 9% higher than in early October – usually the end of the peak season – and more than double their level last year. Amid continuing and unexpectedly strong demand, container freight rates on key east-west trades are resuming their rise in what is normally a seasonal post-peak slow period, with ocean freight spot rates out of China this week around 9% higher than what is usually the end of the peak season, China’s Golden Week in early October.

Analysis by logistics investment analyst Jefferies noted that the average rates on the Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) increased 9% to \$1,665/TEU yesterday morning, “a new record-high since the data began”, and is 109% ahead of this week last year, and up 34% on average pricing for the year to date (YTD) – “reflecting record-low retail inventories” – while idle capacity now stands at only 1.6%, indicating most available container shipping tonnage was currently deployed in the market.

Meanwhile, the broader China Containerized Freight Index (CCFI) Composite Index increased 3% this week to \$1,111/TEU and is 33% ahead of this week last year, and up 11% on average YTD, Jefferies noted. “The SCFI and CCFI are now up 15% and 9% since Golden Week, the start of the slow season (in) early October,” Jefferies added, noting that these further price rises could cause a significant further rise in container

line profits that would “trigger another round of guidance upgrades” by analysts of lines’ profitability. That follows upgrades already in late September, reflecting the fact that container lines had been benefiting in recent months from “historic consolidation, rational capacity management and a fast bounce-back in demand post-lockdown”.

Stable prices last week

This week’s rises follow relatively stable prices last week, as illustrated by Drewry’s composite World Container index of eight key east-west trades, which increased by 0.5% in the past week to \$2,627.94 per 40ft container – 81.5% up when compared with same period of 2019. That overall rise of 0.5% reflected small rises in prices on the Asia-Europe trades, balanced out by small decreases in the transpacific.

Rates on Shanghai to Rotterdam climbed 4% – an increase of \$87 and touched \$2,306 per feu. Likewise, Shanghai to Genoa rates nudged up by 2% to \$2,733 for a 40ft box, Drewry said. Conversely, spot rates on Shanghai to Los Angeles declined 2% – a change of \$84 to \$4,054 for 40ft container. Drewry expects rates to increase marginally this week, a prediction that figures from the SCFI and CCFI – which track bookings for the week ahead – confirm.

Customer observations

The figures are also consistent with observations from freight forwarders. The latest update this week from US freight forwarder Flexport also highlighted that ocean freight rates from Asia to North America (TPEB) had increased, with a general rate increase (GRI) on 1 November “initially implemented, (an) indication that some carriers are adjusting rates”. On the capacity side, Flexport is recommend advanced booking notice of 14 days prior to CRD, also highlighting “widespread equipment shortage issues” that were worsening on the TPEB trade, as “import and export imbalances persist, contributing to prolonged issues at origin in finding containers. Expectations are that these issues will persist through the end of the calendar year.”

Asia-Europe demand continuing

Meanwhile, on the Asia to Europe (Far East West bound) trade, it confirmed that rates had increased following a GRI on 1 November that had been implemented, with a further GRI on 15 November also likely to be implemented. It also highlighted Peak Season Surcharge of US\$150/TEU effective 1 November, and Port Congestion Surcharges for the UK’s two largest container ports Felixstowe and Southampton of US\$150/TEU, effective 1. November.

With capacity tight, it recommends “advance booking notice at least 21 days prior to CRD”, adding that the market was “expected to be very strong through the end of November.

It also highlighted that a “very severe equipment shortage may require equipment substitution (40’ST, 40’NOR and 20’DC instead of 40’HC)”. Flexport added: “In the UK, the serious port congestion in Felixstowe is spreading to other UK ports, e.g. Southampton. Further delays and port omissions are taking place. Carriers are looking to reduce cargo into the UK due to slow turnaround of containers and haulage limitations. They have put various restrictions in place.”

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

Shippers hit lack of port workers and containers as lines add congestion surcharges

Shippers around the world face huge supply chain challenges from port congestion and an acute shortage of containers. And one carrier source *The Loadstar* spoke to today said the problems “will get worse”. “There are so many pinch points building now and they will only get worse before the holiday season and may well run until Chinese New Year [in February],” he warned.

The New Zealand port of Auckland is the latest in a long line of container hubs to see its shipping community slapped with a port congestion surcharge. MSC said today that, effective a B/L date of 9 November,

it would impose a \$300 per teu congestion surcharge on all imports to Auckland from Europe, Turkey and Israel, and imports from China, Japan and South-east Asia, although this has been labelled as a PSS (peak season surcharge). “Delays and wait times for vessels to berth in Auckland are being reported between 10 to 13 days,” said MSC. “The congestion is due to a lack of workers,” claimed the carrier. The action by MSC follows months of crisis at the North Island port, partly attributed to a stronger-than-expected peak season, which has caused disruption at many ports around the world after the sudden contraction in demand at the beginning of the pandemic.

Australian ports are suffering from a huge build-up of empty containers, estimated in excess of 50,000, particularly at Sydney where recent industrial action has hit repositioning of equipment to Asia. Shipowner and vessel operator industry body Shipping Australia said that, while some of its members were looking at the option of using sweeper vessels to help evacuate boxes, issues with berthing congestion, compounded by the scarcity of *ad hoc* charter vessels, were hindering these efforts.

And Hapag-Lloyd, the first transpacific line to suspend bookings of agricultural products from North America in order to reposition equipment to the more lucrative Asian export market, said the entire industry was facing an “historic challenge” for its container control systems. According to its director of global container logistics, Nico Hecker, container availability and utilisation across its network is coming under “enormous and unprecedented pressure”. He said: “We are currently seeing a ‘black swan’ event and experiencing the strongest increase in 40ft demand, following one of the strongest decreases in demand ever. Both happening within just six months.” Mr Hecker added that it was “hard to believe” that in early July the carrier had some 600,000 teu of empty equipment, for which it was seeking cheap storage, whereas the current 350,000 teu empty fleet – classified as “sitting on the ground” – would “hardly cover two weeks of export volumes”.

Apart from looking at every opportunity to either purchase or lease equipment – the leasing market is currently ‘sold out’ – the carrier is also reducing the number of days shippers can pick up containers for export loading, said Mr Hecker. “We have to reduce empty idle times, which means that the container availability for exporters is now seven to eight days before the ship arrives.”

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

Asia container shortage worsens, even for premium services

Freight forwarders say that container shortages at Asian ports are so severe that carriers with premium trans-Pacific services are sometimes unable to guarantee customers' equipment will be available at the Asian load ports they serve. The container shortages are so acute, particularly at the Chinese ports of Xiamen, Ningbo, and Shanghai, that some vessels are leaving Asia without full loads because there is not enough equipment to be found, non-vessel-operating common carriers (NVOs) told JOC.com. US imports from China moving through the ports of Los Angeles and Long Beach have been exceptionally strong since late June when the economy began to reopen from initial COVID-19 lockdowns. “There are literally not enough containers to fill their vessels,” said Jon Monroe, who serves as a consultant to NVOs.

Several carriers, including APL/CMA CGM, Matson Navigation Co., Zim Integrated Shipping Services, and more recently, Maersk Line, have been offering premium services during the surge in volumes, which guarantee customers equipment and priority loading at Asian ports, shorter transit times, and priority discharge at the US port for premium freight rates. According to NVOs, premium services charge well above \$4,000 per FEU to the West Coast, compared with the average spot rate of \$3,849 per FEU listed on the Shanghai Containerized Freight Index published on the JOC Shipping & Logistics Pricing Hub. But the inability of carriers to guarantee equipment negates the purpose of the premium service. “Overall, equipment is a huge issue, but the real issue now is getting space,” said Phil Tran, director of international services/North America at APL Logistics.

US importers face several barriers at Asian load ports

Alan Baer, president of OL-USA, a forwarder and NVO, likened the current booking process to a series of hurdles NVOs or retailers have to face as the container shortages in Asia continue unabated. First, there is a “six-foot barrier” in securing a booking. Once the booking is made, the customer has to jump a “four-foot hurdle” to get a container for the shipment. If the booking is made and the container is secured, there’s a final “two-foot barrier” to get the container loaded onto the ship, Baer said. Since the surge in US imports from Asia began in late June, Monroe has been urging shippers to book two or three weeks in advance, but says shippers are still getting shut out regularly. Some have tried to book space on premium services four to five weeks in advance, but carriers won’t let them book that far ahead, he said.

A spokesperson for a carrier with a premium service, who asked not to be identified, said carriers have tried everything at their disposal to return empty containers from the US to Asia. Those measures include reducing free storage time at warehouses in the US, denying export bookings to quickly turn the containers and get the empties back to Asia, and repositioning empty containers to Asia from other trade lanes. “All options are exhausted,” the spokesperson said.

The trans-Pacific premium services, which are concentrated in the ports of Los Angeles and Long Beach, are most popular for shippers of high-value, time-sensitive goods such as personal protective equipment (PPE), medical supplies and equipment, and e-commerce fulfillment. Some shippers who require expedited service have shifted from air freight to premium ocean services because airlines have canceled a large number of passenger services from Asia to North America during the COVID-19 pandemic, eliminating much-needed aircraft belly space for freight.

In Matson’s Q3 earnings call, CEO Matt Cox said he expects to see heightened demand from e-commerce shippers continue for its two premium services from China to Long Beach because they are “perfectly suited” to an environment in which air cargo capacity is constrained.

Import volumes in Southern California will remain strong for at least the next two weeks, according to weekly TEU counts from the Port of Los Angeles’ Signal platform, which projects imports moving through the largest US container port for a three-week period based on scheduled vessel arrivals. Signal predicts import volumes will total 126,032 TEU this week before dropping slightly next week to 120,751 TEU, then soaring to 170,569 TEU during the week of Nov. 15. Weekly import volumes have averaged about 120,000 to 130,000 TEU since Signal was launched in early September. Laden imports in 2019 averaged 90,658 TEU per week, according to the port’s website. Imports through neighboring Long Beach are not tracked.

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 30 October 2020	Current Index 6 November 2020
Comprehensive Index			1529.99	1664.56
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1140	1246
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1329	1365
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	3849	3871
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	4641	4665
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1085	1222
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	2118	2243
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3572	3632
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1979	1969
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	4090	4110
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	236	244
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	240	250
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	254	475
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	146	145

.....