

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 12 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 60/TEU, USD 120/FEU	Effective till 31-Mar-2020
Thailand - Qingdao	300	450		
Thailand - Hong Kong	100	200		
Thailand - Japan (Main Port)	300	400		
Thailand - Klang	300	500	Subject to ISOCC USD 40/TEU, USD 80/FEU	
Thailand - Jakarta	400	600		
Thailand - Hochiminh	250	350		
Thailand - Manila (North & South)	300	450		
Thailand - Jebel Ali	500	750	Subject to ISOCC USD 87/TEU, USD 174/FEU	
	Subject to War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU			
Thailand - South Korea (Busan)	100	200	USD 70/TEU, USD 140/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	150	300		
Thailand - Melbourne	225-375	450-700	FAF: USD 172/TEU, USD 344/FEU	
Thailand - Durban / Cape Town	850	1600	Subject to ISOCC USD 182/TEU, USD 364/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	850	1,600	LSS: USD20/TEU, USD40/FEU + ISOCC: USD141/TEU, USD282/FEU	
	Subject to ENS USD30/BL			
Thailand - US West Coast	1,300	1,600	-	
Thailand - US East Coast	2,300	2,900		

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมีนาคม 2563 อัตราค่าระวาง และค่า Low Sulphur Surcharge ในเส้นทางเอเชีย คงดที่ไม่มีมีการเปลี่ยนแปลง สำหรับเส้นทาง Shanghai อัตราค่าระวางคองที่อยู่ 200 USD/TEU และ 300 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคองที่อยู่ 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ 300 USD/TEU และ 500 USD/FEU เส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ 300 USD/TEU และ 400 USD/FEU เส้นทาง Busan ค่าระวางอยู่ 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU และเส้นทางแอฟริกาใต้ ค่าระวางยังคงที่อยู่ 850 USD/TEU 1,600 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Europe ค่าระวางยังคงที่เช่นเดียวกัน โดยค่าระวางอยู่ 850 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU โดยมีการเรียกเก็บค่า ISOCC ในอัตราเดิม คือ 141 USD/TEU ซึ่งเป็นค่าน้ำมันแยกต่างหากจากค่า LSS ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางปรับลดลง 50 USD/TEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 225-375 USD/TEU และ 450-700 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า FAF ในอัตรา 172 USD/TEU

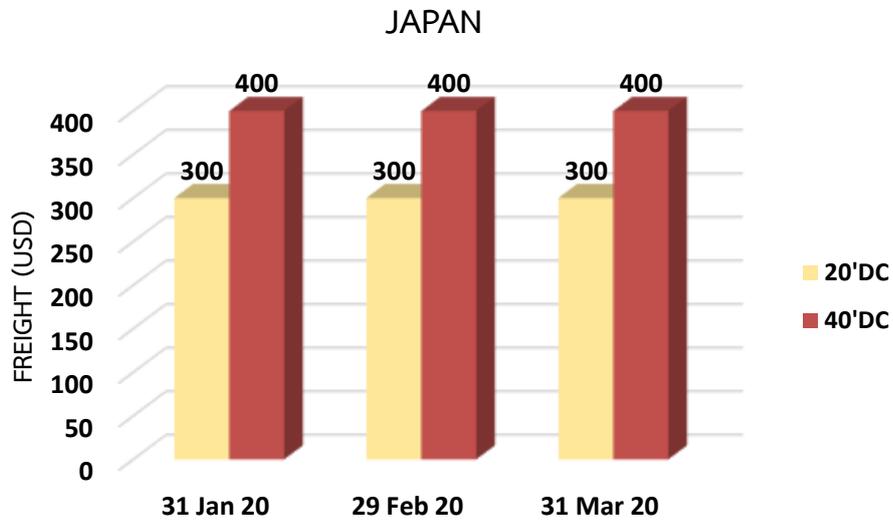
สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมีนาคม ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น โดยค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU ทำให้ค่าระวางอยู่ 1,300 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU ในขณะที่ฝั่ง East Coast ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 20 USD/TEU และ 50 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ 2,300 USD/TEU และ 2,900 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800	900	USD 90/TEU, USD 180/FEU	Effective till 31-Mar-2020
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	USD 40/TEU, USD 80/FEU	
Thailand-EU (Main Ports)	1,400	1800	USD 274/TEU, USD 548/FEU	
(DEHAM, NLRTM, FRLEH)				

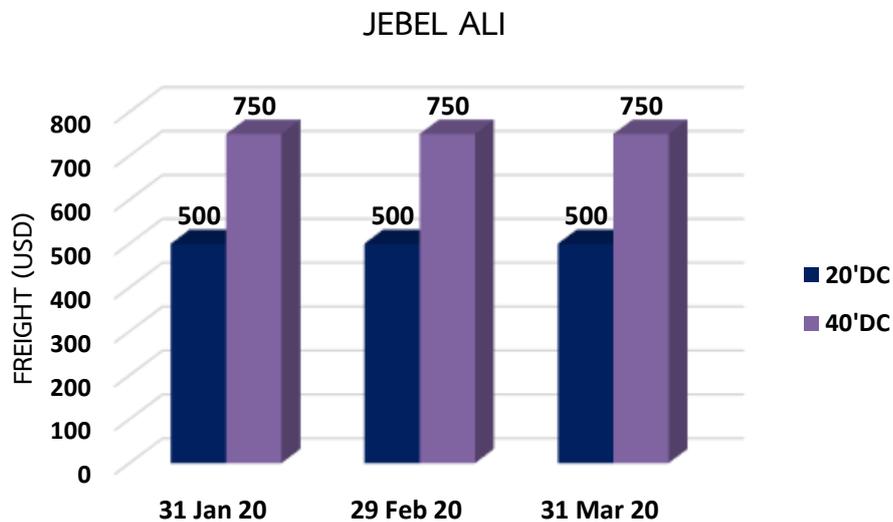
หมายเหตุ: ตู้ Reefer ที่ไปยังเส้นทาง Shanghai โปรดตรวจสอบเรื่องการเรียกเก็บค่า Port Congestion Surcharge กับสายเรืออีกครั้งหนึ่ง เนื่องจากสถานการณ์ความหนาแน่นภายในท่าเรือ และการขาดแคลนปลั๊กสำหรับตู้ควบคุมอุณหภูมิเริ่มคลี่คลาย

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



Subject to Low Sulphur Surcharge: USD60/TEU และ USD120/FEU

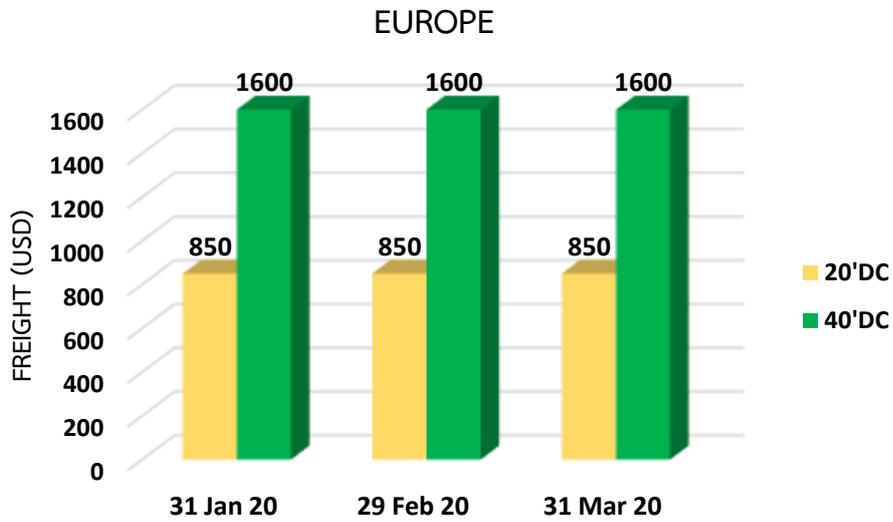
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2563



Subject to

- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU
- Low Sulphur Surcharge: USD87/TEU และ USD174/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2563



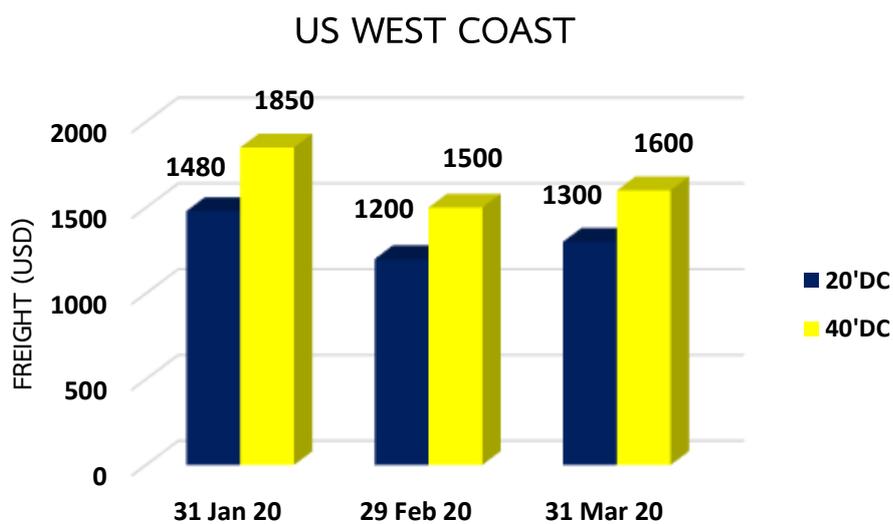
December is subject to

ENS: USD30/BL

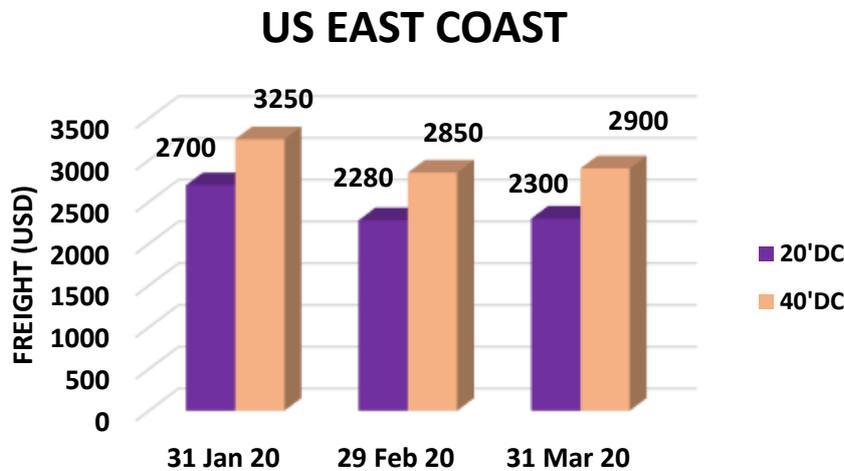
Low Sulphur Surcharge: USD20/TEU และ USD40/FEU

ISOCC: USD141/TEU และ USD282/FEU

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



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast** เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2563



➤ รวบรวมประกาศการปรับค่าใช้จ่าย และประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าจากทุกเส้นทาง (ยกเว้นยุโรป) ไปยังประเทศเซเนกัล ในอัตรา USD 60/TEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563

สายเรือ CMA CGM

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Rate Restoration Surcharge สำหรับสินค้าที่ออกจากเส้นทางเอเชียไปยังแอฟริกาใต้ ในอัตรา USD 300/TEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563
- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Rate Restoration Surcharge สำหรับสินค้าที่ออกจากเส้นทางเอเชียไปยังสหรัฐอเมริกาและแคนาดา ในอัตรา USD 900/20', USD 1000/40' และ USD 1125/40'HQ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 เมษายน 2563
- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Container Upgrade Fee กรณีขอรับตู้สินค้า Food Grade หรือ A Grade (ยกเว้นตู้ Reefer และ Special Equipment) โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 20/ตู้ สำหรับสายเรือ CMA CGM และ ANL ส่วนสายเรือ CNC เรียกเก็บในอัตรา USD 10/ตู้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 20 เมษายน 2563

➤ COVID-19 Update

ประกาศแจ้งเรื่องข้อกำหนดในการเทียบท่าของเรือสินค้าที่เข้าไปยัง Queensland (Sydney Port) ประเทศออสเตรเลีย

สายเรือ Maersk ประกาศแจ้งให้ทราบจากหน่วยงานด้านความปลอดภัยของรัฐควีนส์แลนด์ว่า เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 นับตั้งแต่วันที่ 15 มีนาคม 2563 เป็นต้นมา เรือสินค้าที่จะเดินทางไปยังท่าเรือ Brisbane จะสามารถเข้าเทียบท่าได้ เมื่อพ้นระยะเวลา 14 วันนับตั้งแต่เรือออกจากประเทศต้นทางนอกออสเตรเลีย (ข้อกำหนดนี้เฉพาะที่ท่าเรือ Brisbane เท่านั้น) ในขณะที่ท่าเรือ Sydney กำหนดให้เฉพาะเรือที่เดินทางออกจาก Mainland China สามารถเข้าเทียบท่าเมื่อพ้นระยะเวลา 14 วัน ดังนั้น อาจทำให้สินค้าที่นำเข้าไปยังท่าเรือ Brisbane เกิดความล่าช้าไปบ้าง

**** ข้อสังเกต สำหรับประเทศไทย Transit time ไปยังท่าเรือ Brisbane อยู่ระหว่าง 15-23 วัน ดังนั้น อาจไม่กระทบเรื่องระยะเวลาตามข้อกำหนด แต่อาจกระทบกับการเทียบท่าบ้าง เพราะมีเรือจอดคอยจากเส้นทางอื่น ****

อย่างไรก็ตาม ในวันที่ (23 มีนาคม 2563) สายเรือออกประกาศเพิ่มเติม โดยแจ้งว่าได้มีการประกาศยกเลิกข้อกำหนดดังกล่าว โดยครอบคลุมเฉพาะเรือที่ออกจาก Mainland China และเกาหลีใต้เท่านั้น

ประกาศแจ้งเรื่องแผนรองรับการทำงานของสายเรือภายในยุโรป (Europe Business Continuity Plan)

สายเรือ Maersk ประกาศแจ้งให้ทราบว่าสายเรือได้ดำเนินมาตรการเพื่อให้สามารถดำเนินการส่งสินค้าสำหรับผู้ส่งออก-นำเข้า โดยขณะนี้สำนักงานในยุโรปส่วนใหญ่ให้พนักงานทำงานในลักษณะ Work from Home ซึ่งการรับจองระวางต่างๆ

สามารถทำผ่านระบบได้ตามปกติ ส่วนเรื่องของการจัดหาตู้คอนเทนเนอร์ สายเรือมีเครือข่ายสามารถให้การสนับสนุนตู้คอนเทนเนอร์จากแหล่งที่มีตู้เข้ามาให้บริการ ในส่วนของตารางการเดินเรือ สายเรือยังคงเดินเรือในเส้นทาง โดยมีความยืดหยุ่นกับปริมาณสินค้า ตลอดจนท่าเรือยังคงดำเนินการภายใต้แผนในสถานการณ์ แม้ว่าจะมีข้อจำกัดในการดำเนินการ นอกจากนี้ การให้บริการ Intermodal Services ทั้งทางราง ทางถนน และทางเรือ Barge สามารถให้บริการอย่างเพียงพอ รวมถึงในลักษณะที่เป็น Tailor-made ได้

สรุปมาตรการรองรับของสายเรือต่างๆ เพื่อรับมือ COVID-19 และข้อแนะนำแนวทางสำหรับผู้ส่งออกและนำเข้า

ด้านเอกสารขนส่ง	แนวทางสำหรับผู้นำเข้า-ส่งออก
<ul style="list-style-type: none"> สายเรือนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้เพื่อออกเอกสาร เมื่อพนักงานต้องทำงานในลักษณะ Remote Access โดยมีข้อแนะนำดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> หากเป็นไปได้ให้ออกเอกสารเป็น Sea waybill หรือ Telex Release หากต้องการให้ออก Original BL สามารถดำเนินการดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> E B/L ลูกค้าสามารถสั่งพิมพ์ BL ได้ ณ สถานที่ของลูกค้า ภายหลังได้รับการ Approve (เงื่อนไขตามข้อตกลงระหว่างลูกค้า และสายเรือ) Electronic Release คือ สายเรือเก็บ Original BL ไว้ทั้งหมด โดยที่ผู้ส่งออกสามารถขอส่งปล่อยได้ตามที่ต้องการ โดยสายเรือยกเว้นค่า Telex Fee และยกเว้นค่าแก้ไขเอกสารกรณีขอเปลี่ยนประเภทของ BL ให้ในกรณีนี้ สามารถขอให้สั่งพิมพ์ BL ณ สำนักงานของสายเรือปลายทาง หรือสำนักงานใกล้เคียงของสายเรือที่เปิดทำการนอกพื้นที่เสี่ยง (โปรดตรวจสอบข้อมูลกับสายเรือที่ใช้บริการ) การออก Certificate ของสายเรือ สามารถทำในลักษณะของ PDF Certificate ด้วย E-Stamps 	<ol style="list-style-type: none"> หากสามารถออก BL เป็น Sea waybill / Telex Release ขอให้ดำเนินการเป็นตัวเลือกแรก เพื่อความคล่องตัวในการปล่อยสินค้า ณ ประเทศปลายทาง หากมีความจำเป็นต้องออกเอกสารเป็น Original BL ขอให้ตรวจสอบวิธีการที่เหมาะสมกับสายเรือ และสอบถามผู้นำเข้าปลายทางถึงรูปแบบที่ผู้นำเข้าปลายทางสามารถดำเนินการได้สะดวกที่สุด
<ul style="list-style-type: none"> การปล่อย D/O ในต่างประเทศ (ข้อมูลสำหรับกรณีสินค้าส่งออก) <ol style="list-style-type: none"> กรณีที่เป็น Sea waybill / Telex Release สามารถส่งข้อมูลเข้าระบบ หรือ e-mail ของสายเรือได้ตามปกติ เพื่อขอรับ D/O กรณีที่เป็น Original BL สายเรือกำหนดให้นำ Fully Endorsed Original BL พร้อมเอกสารอื่น อาทิ Letter of Indemnity และหลักฐานการชำระเงิน ไปส่งที่ Counter Drop Box ที่สายเรือกำหนด โดยที่สายเรือจะส่ง D/O ให้ทาง e-mail ภายใน 2-3 ชั่วโมง เพื่อนำไปรับสินค้า ทั้งนี้ บางสายเรือกำหนดโซนที่ใช้สำหรับส่งเอกสารโดยเฉพาะ (Special Document Handling Zone) เพื่อลดการติดต่อกันระหว่างบุคคลให้น้อยที่สุด 	<ul style="list-style-type: none"> หากเป็นกรณีสินค้านำเข้ามายังประเทศไทย สายเรือหลายบริษัทสามารถดำเนินการในลักษณะ E-D/O โดยสามารถส่งปล่อย D/O ได้ภายในเทอร์มินอล หรือสำนักงานภายในท่าเรือ เพื่ออำนวยความสะดวก ไม่ต้องเข้ามารับเอกสารในสำนักงานที่กรุงเทพฯ ทั้งนี้ ขอให้ผู้นำเข้าตรวจสอบกับสายเรือที่จองระวางเข้ามาอีกครั้งหนึ่ง
<p>ด้านการชำระเงิน</p>	<p>แนวทางสำหรับผู้นำเข้า-ส่งออก</p>
<p>ใช้ระบบ E-payment เพื่อความสะดวก และลดการติดต่อกันระหว่างบุคคล</p>	

หมายเหตุ: สายเรือแต่ละบริษัทอาจมีความพร้อมด้านระบบที่แตกต่างกัน แต่โดยพื้นฐานมีทิศทางเดียวกันคือการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาช่วยอำนวยความสะดวกให้มากที่สุด ทั้งนี้ ผู้ส่งออก-นำเข้า ควรตรวจสอบแนวทางการดำเนินงาน และแผนรองรับของสายเรือที่ใช้บริการล่วงหน้าอีกครั้งหนึ่ง เพื่อเป็นแนวทางให้ท่านเตรียมพร้อม หากต้องใช้บริการในรูปแบบ Remote Basis ในอนาคต

IMO 2020 + Covid-19 = 0

Coronavirus-driven fall in oil prices has reversed the expected extra costs for container lines and their customers of this year's new low-sulphur fuel rules, highlights Drewry Supply Chain Advisors. The coronavirus-driven fall in oil prices in recent weeks has all but eliminated the expected extra costs of this year's new low-sulphur fuel rules for container lines and their customers, providing one piece of good news in an otherwise highly challenging period.

A Logistics Executive Briefing this week by Drewry Supply Chain Advisors notes that the collapse of marine bunker prices “was a surprise, so soon after the rise in costs caused by the IMO 2020 low-sulphur regulation”, adding: “The IMO 2020 regulation led to increases of about 35-45% in bunker prices and in indexed fuel surcharges paid by shippers from December or from January. But these increases have just been reversed, following the crash of oil prices and the 35% fall in Very Low Sulphur Fuel Oil (VLSFO) bunker prices between January (the highest point) and the first half of March (the lowest point, to date) – see table below.”

Philip Damas, head of the container logistics advisory organisation, said “nobody had expected this to happen”, noting: “The good news is that the fuel part of ocean freight rates paid by shippers will fall and that the underlying bunker costs of shipping lines will also be much lower than previously expected. The extra cost of the IMO 2020 rule will be deferred until the global economy normalises.” He said Drewry has been asked to provide bunker price forecasts to some shippers who are re-evaluating their 2020 ocean freight budgets in light of the market changes.

He recommended to shippers: “Make sure that you keep track of latest VLSFO prices. We also recommend that shippers review their BAF programmes, to make sure that they benefit from the fall in VLSFO prices and have the correct BAF levels.”

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

Shippers face ‘triple shock’ from Coronavirus continuing

Drewry highlights the ‘dangerous combination’ of transport capacity shortages, disruptions to supply chains and an inability to plan, urging shippers to consider short-term arrangements rather than long commitments, with volatility and unpredictability set to persist for some time yet. Shippers have been facing a ‘triple shock’ from the Coronavirus outbreak that looks set to continue for some time yet, according to Drewry Supply Chain Advisors, highlighting the ‘dangerous combination’ of transport capacity shortages, disruptions to supply chains and an inability to plan.

In the latest Logistic Executive Briefing, Drewry Supply Chain Advisors describes how most international shippers have had to fight on three major fronts since February. Examining the extent to which they will continue, it urged shippers to consider short-term arrangements rather than long commitments, with volatility and unpredictability set to persist for some time yet. Describing the three major challenges, it highlighted: Disruptions to or the complete breakdown of China-dependent supply chains, meaning delays to supplies and resulting falls in containerised exports and imports; Shortages of shipping capacity (105 cancelled sailings in the transpacific and Asia-North Europe/Mediterranean routes alone in February) and container equipment (of reefer containers in Europe, of dry containers in the US Gulf, among others); Lack of insight into the duration of the dual sourcing and transport problems, making planning impossible and forcing importers and their transport staff to ‘wait and see’.

Philip Damas, founder and operational head of Drewry Supply Chain Advisors, the logistics arm of the Drewry Group and global leader in freight rate benchmarking, commented: “To date, these serious problems have caused millions of dollars of container detention costs for shippers, billions of dollars of revenue shortfalls

for carriers, a situation where desperate shippers were forced to pay premium rates to secure capacity for urgent shipments, a record number of ‘idle ships’ waiting for employment and an unknown cost from lost business and stockouts.”

On the human side, he noted that Chinese transport and customs office staff were initially under quarantine – although many have returned to work and offices have re-opened since – and many corporations have banned foreign travel or external meetings with suppliers and customers, “and pressure is increasing to do business electronically and remotely – an unproductive way to handle complex negotiations or site inspections”. He said the “big question on everybody’s lips” is: how long will these major issues last? He added: “We do not have the full answers to this question, but Drewry can provide here strong indications of the next phase of how the industry will respond to the crisis, based on our consultancy work for shippers, ports and shipping lines and based on research from our Drewry Maritime Research business unit.”

Disruptions to supply chains

One the disruptions to supply chains, he said that judging from statistics on truck traffic, China’s supply chain sector “is now back to 65-70% of the levels of March 2019. South China and East China have largely recovered, but trucking to Hubei province in inland China is still only 20% of year-earlier levels.” Drewry said checks with Chinese contacts indicate that manufacturing has returned to 70% of full capacity. Han Ning, country manager for China at Drewry, commented: “China is trying very hard to maintain its status in global supply chains, by urging workers and factories back to work as soon as possible.”

But, for manufacturers, after an expected catch-up of production in March and April, she expects two challenges, noting: “Factories will need new orders to carry on; this will depend on consumption of countries importing from China, in particular in Europe and the US.” And supply of raw materials and parts might be disrupted due to the virus disruptions in other countries. “These two factors will make normalisation of China manufacturing more difficult,” Han added. In the meantime, more US importers are turning to South East Asian producers to diversify their supply chains away from China, Drewry noted.

Transport capacity and container equipment

On transport capacity and container equipment, Drewry believes containership capacity will “probably return from late March”, noting: “Carriers appear to have more confidence that ships leaving China will not leave empty.” It highlighted comments this month from CMA CGM that: “There has been an upturn in volumes and a major catch-up effect is expected once the health situation stabilizes, as Western countries will be seeking to rebuild their inventories. The Group therefore expects to operate a normal capacity fleet as of mid-March.”

Drewry noted that some carriers are repositioning empty containers, currently piling up on the US West Coast, back to Asia. “But a mismatch between ship capacity supply and demand will create acute volatility of freight rates and a potential shortage of capacity for smaller shippers and shippers with low-rated cargoes,” the analyst noted. “Already, Europe-to-China spot rates have jumped by 31% in the past 3 weeks.” It highlighted that the US National Retail Federation forecast that total box traffic at US in April will be up 4.5% from April 2019 and 29% higher than in February 2020 – the low point of the recent downturn.

“Expect NVOCCs and opportunistic carriers to squeeze shippers and demand premium rates in return for scarce shipping capacity,” Drewry said. “It will get harder for shippers without capacity guarantees to get enough space on ships when the volume rebound happens.” And on the ability for shippers to plan, Damas commented: “Shippers who recently spoke with Drewry expressed concerns over the considerable uncertainty affecting their and the transport businesses. Consumer confidence in several countries has decreased.

“It appears that the production shock in China is getting under control, but so much else is unknown outside China. Will consumer demand and production outside China be hit for a long period of time? Will industry dependent on air freighted supplies – such as pharmaceuticals and electronics – be hit by the reduction of international flights and the closure of some borders to non-domestic truckers?”

Volatile and unstable

Damas said one thing was clear: that there is uncertainty, adding: “What we know is that the market will be volatile and unstable. So, we urge shippers, forwarders and others to react fast to market and industry changes and to consider short-term arrangements rather than long commitments, in the current unpredictable situation. “Watch the development of the spot market, as you may have to use it. Consider the re-use of import containers for exports to secure equipment more easily, if you have two-way shipments.” He continued: “Similarly, consider what could happen to relative freight rates if volatility swings from a Chinese mini-recovery to a consumer-downturn-and-oil-price-crash shipping oversupply scenario.”

He highlighted that Drewry provides a number of resources to assist shippers in a number of these areas, including the Drewry Container Forecaster, the Drewry cancelled sailings and ship waiting times weekly tracker, the Drewry Container Freight Rate Insight global database of spot rates, customised ocean freight procurement consultancy services and the Drewry low-sulphur bunker price tracker. He concluded: “Shippers will need a lot of energy,

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

Advance bookings suggest Asia-US container spot rate dip temporary

A dip in eastbound trans-Pacific container spot rates this week after last week’s double-digit spike shows that Asia volumes delayed by the impact of the coronavirus disease 2019 (COVID-19) are recovering, but not surging to the point where ship space is tight. “We’re seeing strong demand -- no cancellations of bookings,” David Bennett, president of the Americas at Globe Express Services, told JOC.com Friday. “Don’t read too much into this dip.”

Kevin Krause, vice president of ocean services at SEKO Logistics, said Friday cargo is not being rolled at Asian ports. “There is outbound (vessel space) availability,” he said. Cargo misses its intended voyage when a sudden surge in bookings exceeds the total vessel capacity available for a given trade lane. However, the fact that outbound capacity from Asian ports is adequate to meet demand doesn’t mean spot rates will move lower, either. Krause said he expects bookings in Asia will remain solid in the coming weeks. Friday’s drop in spot rates is “more of a blip” than an indication of trouble ahead.

Cargo volumes leaving Asia should increase as factories in China steadily move toward full production. “We’re starting to hear word that the intra-Asia trades are active in raw materials going to China,” Krause said. The impact on freight rates is that they should “step up” gradually, he said.

Waiting for a rebound

The anticipated rebound in imports from Asia will occur first on the West Coast, especially Los Angeles-Long Beach. Transit times from Asia to the West Coast are about 12 days, while the transit times to the East Coast are generally 10 days to two weeks longer to the West Coast. China is the largest trading partner of Los Angeles-Long Beach, so the anticipated rebound in eastbound trans-Pacific volumes is anticipated to pick up in the coming weeks now that production is increasing in China.

The spot rate from China to the East Coast this week was \$2,785 per FEU, down 4.4 percent from last week, while the West Coast rate was \$1,549 per FEU, a drop of 3.8 percent, according to the Shanghai Containerized Freight Index published under the JOC Shipping & Logistics Pricing Hub. Last week, the spot rate

to the East Coast jumped 18 percent from the prior week, and the West Coast rate rose 9 percent. US imports from Asia declined year over year in January and February as factories in China were faced with the seasonal slump in manufacturing due to the Lunar New Year holiday that began Jan. 25 and then was extended several weeks to prevent the spread of the coronavirus disease 2019 (COVID-19). On a year-over-year basis, imports from Asia declined 2.9 percent in January and 10.1 percent in February according to PIERS, a JOC.com sister company within IHS Markit.

Imports are predicted to continue declining in March and April on a year-over-year basis, according to the Global Port Tracker published by the National Retail Federation and Hackett Associates. Imports are projected to decline 18.3 percent in March and 3.5 percent in April, before increasing 9.3 percent in May and 9.6 percent in June from the same months last year, according to Global Port Tracker. On the other hand, NVOs expect imports to increase steadily in April compared to the first three months of 2020, first to the West Coast and then in late-April and May to the East Coast.

Health of late spring volumes?

The unanswered question at this time is how extensively retailers and direct importers will replenish their inventories given projections from economists that the US could be entering a recession that could last through the rest of the year. “My concern is on the demand side,” said Jon Monroe, a consultant to NVOs. Retailers are already indicating they expect consumer demand to soften if the US goes into a relatively deep recession. Monroe said retailers who are placing orders today for back-to-school and holiday season merchandise to be delivered in the summer-fall period are indicating they will order less than they did last year.

The spot rates peaked on Jan. 3 -- the East Coast at \$2,951 per FEU and the West Coast at \$1,636. Rates over the first 12 weeks of 2020 have moved somewhat erratically. However, NVOs say that at least for the short term, rates should remain relatively strong, especially if China continues its return to full production.

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 13 March 2020	Current Index 20 March 2020
Comprehensive Index			911.85	898.05
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	827	797
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	903	892
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1610	1549
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2912	2785
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1009	1015
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	771	753
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2924	2842
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	978	952
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1460	1358
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	225	225
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	240	240
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	191	211
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	117	116

.....