

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 47 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	Subject to ISOCC USD 11/TEU, USD 23/FEU	
Thailand - Jakarta	400	700		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	70	200		
Thailand - Singapore	80	250		
Thailand - Manila (North & South)	300	550		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	650	1,000	Subject to ISOCC USD 34/TEU, USD 68/FEU	
	Subject to War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU			
Thailand - South Korea (Busan)	100	200	USD 30/TEU, USD 60/FEU	
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		
Thailand – Durban / Cape Town	1,500	2,900	Subject to ISOCC USD 51/TEU, USD 102/FEU	
	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	-	
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

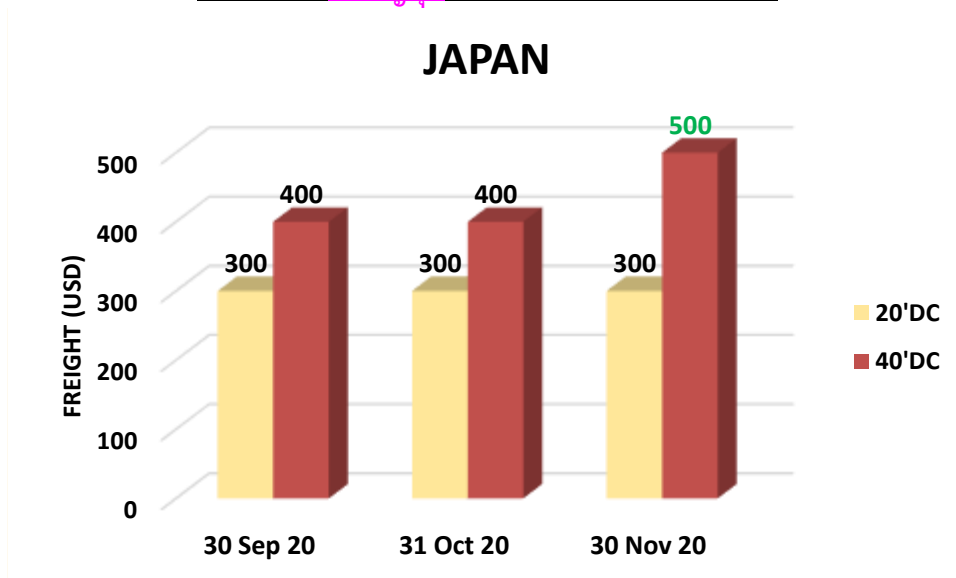
ค่าระวางอยู่ที่ 1,150-1,250 USD/TEU และ 2,300-2,450 USD/FEU ดังนั้น ผู้ส่งออกจึงจำเป็นต้องตรวจสอบข้อมูลกับ Customer Service ของสายเรือที่ใช้บริการ

ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางมีการปรับเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน โดยปรับเพิ่มขึ้น 200 USD/TEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 1,000 USD/TEU และ 1,900 USD/FEU ในขณะที่เส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนพฤศจิกายน ค่าระวางยังคงที่ 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 ซึ่งขณะนี้ยังคงพบปัญหาเรื่องตู้ขาดแคลน (Container Shortage) โดยสายเรือมีการนำเข้าตู้เปล่า แต่ยังพบว่ามีความล่าช้าของเรือขาเข้า นอกจากนี้ ยังคงพบปัญหา Space ที่ยังคงค่อนข้างแน่นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางฝั่ง East Coast ที่พบปัญหามากกว่า ดังนั้น โปรดตรวจสอบตารางการเดินเรือกับสายเรือ และวางแผนจองระวางล่วงหน้า

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

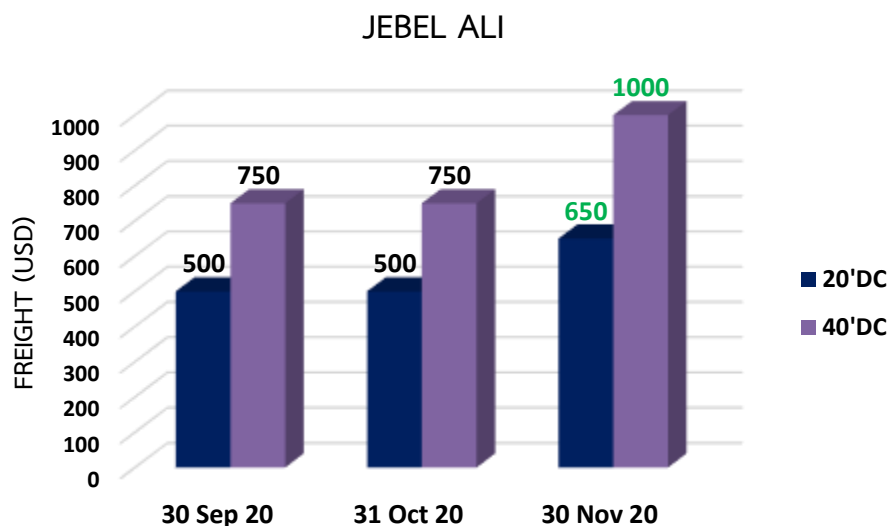
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	700	800	USD 30/TEU, USD 55/FEU	Effective till 30-Nov-2020
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	-	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,600	2,000	USD 50/TEU, USD 100/FEU	

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

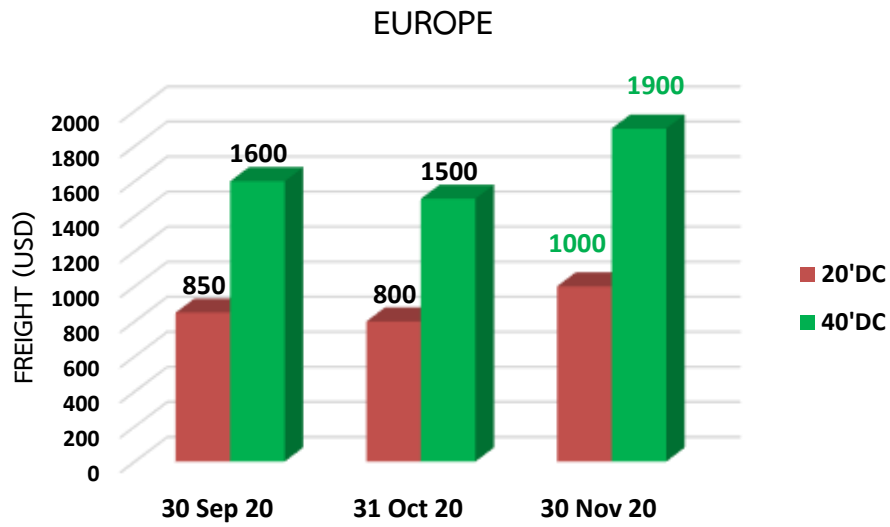
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2563



Subject to

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

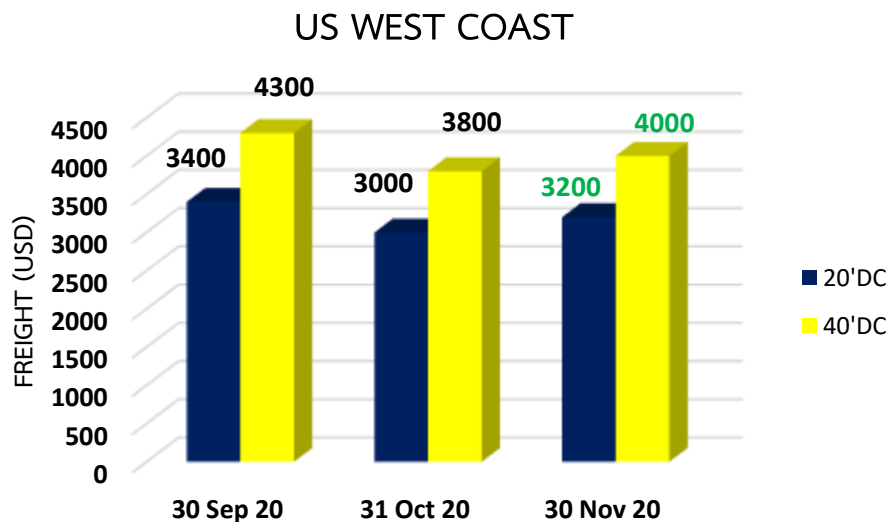
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2563



Subject to

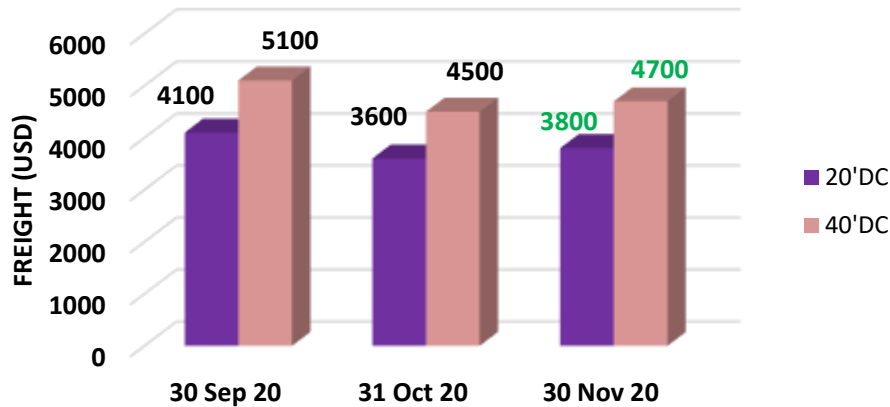
- ENS: USD30/BL
- ISOCC (Sep.-Nov.): USD53/TEU และ USD106/FEU

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

US EAST COAST



Subject to Panama Low Water Surcharge: USD 30/Container

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศการเรียกเก็บ Reimplementation Peak Season Surcharge (PSS) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง North Europe มาถึง Far East โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 325/ตู้ (Dry, Reefer, Special, Tank) มีผลตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2563
- ประกาศแจ้งการเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge (PSS) สำหรับสินค้าจากเส้นทางประเทศจีน ซึ่งรวมถึงฮ่องกง และมาเก๊า มาถึง Intra-Asia โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 500/TEU และ USD 1,000/FEU (All equipment types) มีผลตั้งแต่วันที่ 3-31 ธันวาคม 2563 (วันเรือออก)
- ประกาศเรื่องการขาดแคลนปลั๊กสำหรับตู้ Reefer ที่นำเข้าไปยังท่าเรือ Tianjin ในประเทศจีน อันเป็นผลเนื่องมาจากสินค้าประเภท Reefer ที่นำเข้าไปยัง Tianjin จะต้องได้รับการตรวจ COVID-19 ก่อนการตรวจปล่อย ทำให้เกิดความล่าช้าในกระบวนการนำเข้า รวมถึงเรือที่เข้าเทียบท่าไม่สามารถเข้าตามตารางที่กำหนดไว้ได้ ดังนั้น เมื่อปลั๊กขาดแคลนสายเรือจึงอาจต้องส่งตู้ไปยังท่าเรืออื่น อาทิ Qingdao, Dalian หรือท่าเรืออื่นๆ อย่างไรก็ตาม สายเรือแจ้งทางเลือกให้ผู้ส่งออก ดำเนินการดังนี้
 - รับตู้ ณ ท่าเรือที่เป็น Discharge Port หากสถานการณ์อำนวย หรือ
 - ส่งตู้ต่อไปยังท่าเรืออื่น หรือ
 - ส่งตู้กลับมายังท่าเรือต้นทาง
 - ในกรณีที่สายเรือได้รับการแจ้งยืนยันจากผู้ส่งออกเป็นลายลักษณ์อักษรสายเรือมีอำนาจในการดำเนินการตามความเหมาะสม

ทั้งนี้ สำหรับค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้น จะเป็นความรับผิดชอบของเจ้าของสินค้า
- ประกาศแจ้งสถานการณ์ความหนาแน่นภายในท่าเรือ London Gateway ณ ปัจจุบัน พบว่ายังพบความแออัดภายในท่าเรือ โดยคาดการณ์ว่าสถานการณ์จะยาวไปจนถึงสิ้นเดือนธันวาคม 2563 ดังนั้น ผู้ที่มีสินค้าในเส้นทางดังกล่าว โปรดตรวจสอบข้อมูลกับสายเรืออีกครั้งหนึ่ง
- ประกาศแจ้งเรื่องปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือ Aden ในประเทศเยเมน ซึ่งทำให้เกิดความล่าช้าของกระบวนการทำงานภายในท่าเรือ ซึ่งส่งผลต่อท่าเรือที่เป็น Transshipment Port ดังนั้น สายเรือจึงมีการกำหนด "Booking

Restriction” สำหรับสินค้าทั้งหมดที่นำเข้าไปยังท่าเรือ Aden ทั้งนี้ สำหรับรายละเอียด โปรดสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมไปยังสายเรือ

สายเรือ MSC

- ประกาศแจ้งเรื่องปัญหาการนำเข้าสินค้าประเภทตู้ Reefer ไปยังท่าเรือ Xingang ในประเทศจีน โดยพบว่าจากมาตรการการตรวจสอบ COVID Test สำหรับสินค้าประเภทตู้ Reefer ในท่าเรือ Xingang ทำให้พบปัญหาความล่าช้าในกระบวนการปฏิบัติงาน ส่งผลต่อการขาดแคลนปลั๊กสำหรับตู้ Reefer และพบว่าตู้เรือจอดรอเทียบท่ามากขึ้น ทำให้ตู้สินค้าที่ส่งออกไปยังเส้นทางดังกล่าวอาจต้องส่งไปยังท่าเรืออื่นทดแทน ซึ่งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น จะเป็นความรับผิดชอบของเจ้าของสินค้า ทั้งนี้ เพื่อเป็นการลดปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือดังกล่าว สายเรือจะงดรับจองระวางชั่วคราวสำหรับสินค้าจากทุกเส้นทางที่ไปยังท่าเรือ Xingang
- ประกาศแจ้งการเรียกเก็บค่า Equipment Imbalance Surcharge (EBS) สำหรับสินค้าจากเส้นทางตะวันออกกลางมายัง Far East โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 200/Dry Container ตั้งแต่วันที่ 22 พฤศจิกายน 2563 (BL Date) จนกว่าจะมีการแจ้งเปลี่ยนแปลง

สายเรือ CNC

- ประกาศแจ้งให้ทราบถึงการนำเข้าสินค้าประเภทอาหาร ที่เป็น Reefer Shipment เข้าไปยังท่าเรือในประเทศจีน ซึ่งมีมาตรการในการป้องกันการแพร่ระบาดของ COVID-19 โดยต้องมีการตรวจสอบ COVID Test ซึ่งส่งผลต่อความล่าช้าในกระบวนการตรวจสอบ และศุลกากร จึงทำให้ท่าเรือพบปัญหาความหนาแน่น และการขาดแคลนปลั๊กสำหรับตู้ Reefer ดังกล่าว โดยสายเรือจะมีการแจ้งให้กับผู้ส่งออก ที่มีสินค้าในเส้นทาง ดำเนินการให้เหมาะสม ซึ่งอาจมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม ดังนั้น โปรดติดตามข้อมูลจากสายเรืออย่างใกล้ชิด
- ทั้งนี้ สำหรับสินค้าตู้ Reefer ที่นำเข้าไปยังเรือ Huangpu ขณะนี้ สายเรืองดรับจองระวางชั่วคราว มีผลตั้งแต่วันที่ 18 พฤศจิกายน 2563 จนกว่าจะมีการแจ้งเปลี่ยนแปลง

Peak season and port congestion surcharges spread to Asian tradelanes

Shipping lines have slapped a raft of peak season and port congestion surcharges on Asian tradelanes. This week, Alphaliner said SCFI spot rates for Chinese exports were expected to keep rising, due to carriers' peak season surcharges on “numerous routes or significantly higher FAK rates for December”. For example, from 1 December, CMA CGM will introduce a peak season surcharge of \$500 per teu from all Asian ports to Mediterranean and North Africa. And on intra-Asia lanes, the worsening shortage of 40ft containers is driving up spot rates, Alphaliner said, noting a “spectacular” 53% increase of \$253 per teu on Shanghai-Singapore last week.

The analyst said: “Rates for this route, which have a weight of 7.5% in the SCFI index, are now at \$728 per teu, up from only \$170 per teu three weeks ago. Spot rates between Shanghai and Busan also saw a 34% increase last week, to \$195 per teu.” Today's SCFI saw carriers make further gains on Shanghai-Singapore, which grew another 10.2% week on week to finish at \$802 per teu. The Shanghai-Busan trade appears to have stabilised however, as rates this week dropped \$7 to end at \$188 per teu. The uptick in intra-Asia rates was noted by HMM in its Q3 results, the carrier blaming the scarcity of equipment on east-west trades spreading into Asian networks.

Indeed, Otto Schacht, EVP sea logistics at Kuehne + Nagel, pointed out there were currently 15 vessels anchored outside LA-Long Beach, waiting for a berth. “Last time we saw this was 2015,” he said. “With a volume surge, terminal capacity is at its limits. This creates equipment issues, [and] Asia desperately needs empty containers for exports. The situation will definitely not improve before Chinese New Year [in February].” Yesterday, Hapag-Lloyd announced a peak season surcharge for China-to-intra-Asia cargo of \$500 and \$1,000

per teu and feu respectively, effective throughout December, claiming: “This surcharge gives us the chance to continuously offer you the service quality you are used to.”

MSC is to apply a \$1,500 congestion surcharge on Europe-origin cargo from Monday, while CMA CGM has added a \$1,250 charge. A bout of port congestion in Tianjin has also resulted in carriers implementing surcharges on China imports, after Covid-19 checks on reefer cargo resulted in severe disruption to inbound operations. While carriers blame an unexpected demand surge for the global box shortage, forwarders continue to criticise them for “profiteering over a problem they created”.

Mads Drejer, Scan Global Logistics’ COO for air, ocean, and rail said: “Container carriers introducing an array of blank sailings, especially during the initial period of the Covid-19 phase, in order to manage capacity and ultimately drive up prices, resulted in a fundamental gap in the global re-positioning of empty containers.” And he accused carriers of “chasing short-term profits over supply chain stability by directing container equipment to trades where the highest price is available and not where equipment is needed” adding: “Consequently, 2020 is expected to be one of the best years ever recorded for ocean carriers in terms of profits.”

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

FMC to investigate carriers’ role in port congestion

The US Federal Maritime Commission (FMC) is launching a formal investigation into ocean carriers’ operational issues and practices that the commission believes are contributing to congestion at the ports of Los Angeles, Long Beach, and New York and New Jersey. In a supplemental order released Thursday, the FMC specifically cites three main issues as contributing to congestion at the two largest US cargo gateways: demurrage and detention practices, empty container returns, and the refusal by some lines to carry US exports as they expedite the return of empty containers to Asia to be refilled with higher-paying import cargoes.

“Because of these stakeholders’ concerns, the commission now has a clear and compelling responsibility to investigate the practices and regulations that are having an unprecedented negative impact on congestion and amplifying bottlenecks at these ports and other points in the nation’s supply chain,” the FMC said. Highlighting their intention to seek immediate relief for participants in the nation’s international supply chain, individual commissioners issued their own statements in conjunction with the FMC’s announcement. “I believe we have deep-seated problems that could continue for the foreseeable future, and I strongly believe we must pay immediate attention to these issues,” said FMC commissioner Carl W. Bentzel. “The pandemic conditions, combined with the incredible import volumes partly resulting from the pandemic, have created a crisis in the supply chain,” added commissioner Daniel B. Maffei.

Broad stakeholder support

The FMC’s order drew immediate support from organizations representing truckers and agricultural exporters. Some of these groups have testified over the past year before the FMC about carrier practices they say contribute to port congestion and bottlenecks in the international supply chain. Their testimony led to the FMC’s so-called “Fact Finding 29” investigation and order of March 31, 2020, alerting the transportation community of the commission’s concerns. Thursday’s announcement takes the FMC’s involvement to a new level.

The Harbor Trucking Association (HTA) in Southern California earlier this month asked the FMC to seek a temporary suspension of carriers collecting detention fees for the late return of empty containers, and demurrage fees for leaving loaded containers at marine terminals in Los Angeles-Long Beach beyond the time allotted for free storage. The HTA said the situation has become critical in recent months as record imports have flooded into the Southern California port complex.

HTA CEO Weston LaBar said Friday its member truckers and their customers have accrued “well over \$100 million” in detention and demurrage fees so far this year. “In fact, we’ve spoken with small American importers who’ve seen their entire third-quarter profit margins wiped out by unreasonable detention and demurrage,” LaBar told JOC.com.

The Agriculture Transportation Coalition (AgTC), in an announcement Friday to its members, said the FMC’s opening of a formal investigation comes after earlier guidance from the commission on steps that might be taken by carriers and terminal operators to reduce congestion and mitigate some of the detention and demurrage charges apparently went unheeded.

“Clearly the commissioners have lost patience,” Peter Friedmann, executive director of AgTC, said in his correspondence with AgTC members. “The carriers and terminals were poorly advised to ignore the FMC’s guidance on detention and demurrage. Commissioners are hearing from members of Congress about the export bookings being canceled and denied. The commissioners’ actions are consistent with their obligation to enforce the Shipping Act and the interests of the US economy — exports, imports, agriculture, retailers, forest products, etc.”

Maersk Line also issued a formal statement in support of the FMC’s action. “We have worked closely over the past several years with the FMC and other supply chain participants on reducing the complexity and challenges faced in the supply chain and in the wake of the increased stress placed on our ports in the current environment, and we look forward to continuing our full cooperation with the FMC and the industry on this important topic,” the ocean carrier said.

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

Capacity concerns to drive transpacific contract negotiations

As shippers and beneficial cargo owners turn their minds to next year’s contract season, their focus will be on the capacity shortages they faced this year. Shippers and carriers will enter next year’s transpacific contract negotiation season with capacity being a bigger concern than prices, as the experiences of this year influence contracts that will be signed for next year. “The key question for the next contracting season will be securing capacity,” said Philip Damas, director of Drewry Supply Chain Advisors.

The events of this year, which had seen carriers respond to a perceived lack of demand with blanked sailings that had left shippers without space for their cargoes, would be the defining conditions for next year’s negotiations, he said. “There is clearly huge volatility and unpredictability,” he said. “The only predictable thing is the volatility.”

Transpacific volumes this year had swung 20% either way from their averages, which meant volumes had changed by up to 1m teu a quarter. “This has implications because it brings a high risk of incorrect planning by carriers and it brings the risk of further capacity cuts next year as we saw this year,” said Mr Damas. The three carrier alliance that controlled 85% of transpacific trade would continue to manage capacity more tightly than in previous years. Average eastbound load factors already showed how effective and disciplined carriers had become in allocating spare capacity to the system.

“Clearly this has implications because it can create capacity shortages when there is not a lot of surplus capacity that would help buyers put pressure on rates,” Mr Damas said. “We believe there will be a continuation of carriers’ cancelled sailings and beneficial cargo owners will be less able to rely on departures every week for every loop.”

The effect of this was to give carriers more pricing power than they have had in the past. But while spot rates were likely to come down from their current record highs, contract rates would be higher this year. “We have already seen requests from carriers for contract rates which are more than 40% higher than last

year,” he said. “Based on early transpacific bids, there is strongly indicate that we should expect \$1,900–\$2,000 per feu rates to the west coast. It is a significant uptick from last year’s contract rates.” But whereas last year shippers awarded a smaller percentage of their cargo to contract volumes, this year would see them trying to sign up for more contract cargo.

“The concern last year was that there could be high inventory levels and you did not want to commit to too high levels,” said Mr Damas. “As we know now with Covid-19, volumes have been higher than expected, and the volume had to go on to the spot market because the contract volumes were set too low. The BCOs got burned for the volumes beyond the minimum quantity commitments.”

This year, shippers and BCOs would be more interested in securing MQCs and would not be so focused on the price.

“The bad news is that the carrier strategy this year will be the opposite,” he said. “Carriers will try to push back on increased MQCs. The interest of the carriers here is that the spot market is very profitable and they will not want to get more business from the biggest BCOs, which tend to have lower contract rates.”

Source: <https://www.lloydsloadinglist.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 November 2020	Current Index 20 November 2020
Comprehensive Index			1857.33	1938.32
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1508	1644
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1674	1797
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	3887	3913
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	4676	4682
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1267	1374
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	2360	2375
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3978	4219
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1897	1887
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	4294	4403
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	249	250
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	255	252
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	728	802
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	195	188

.....