

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 13 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	Subject to ISOCC USD 101/TEU, USD 202/FEU	
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	500	750	Subject to War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/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	Effective till 14-Apr-2020
Thailand - Durban / Cape Town	850	1600	Subject to ISOCC USD 187/TEU, USD 374/FEU	Effective till 30-Apr-2020
	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	-	Effective till 14-Apr-2020
Thailand - US East Coast	2,300	2,900		

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนเมษายน 2563 อัตราค่าระวาง ในเส้นทางเอเชียคงที่ไม่มีเปลี่ยนแปลง 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 แต่มีการปรับขึ้นค่า Low Sulphur Surcharge โดยค่าระวางอยู่ที่ 850 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า ISOCC 177 USD/TEU ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 20 USD/TEU และ 30 USD/FEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 245-390 USD/TEU และ 480-730 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า FAF ในอัตรา 110 USD/TEU

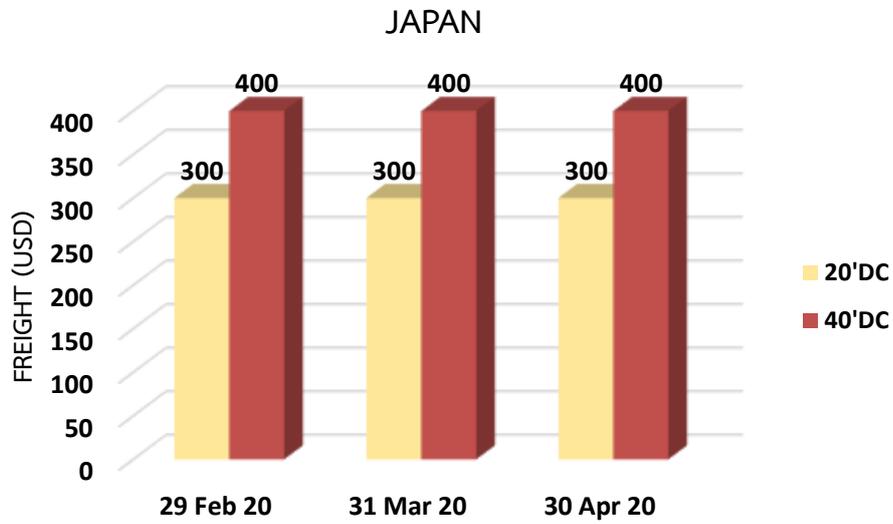
สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนเมษายน ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นเฉพาะฝั่ง West Coast โดยค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 150 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 1,750 USD/FEU ในขณะที่ฝั่ง East Coast ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 2,300 USD/TEU และ 2,900 USD/FEU

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

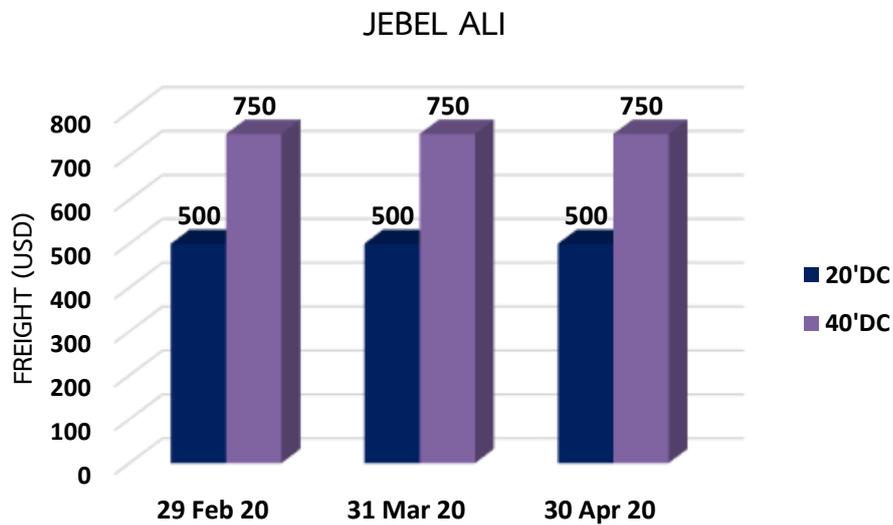
หมายเหตุ: ตู้ Reefer ที่ไปยังเส้นทาง Shanghai โปรดตรวจสอบเรื่องการเรียกเก็บค่า Port Congestion Surcharge กับสายเรืออีกครั้งหนึ่ง บางสายเรือยังมีการเรียกเก็บในอัตรา USD 500/ตู้

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

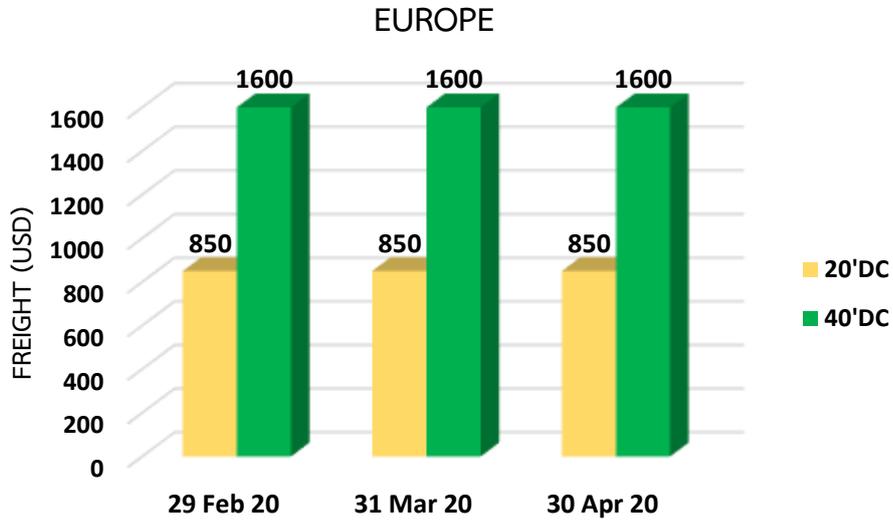
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2563



Subject to

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

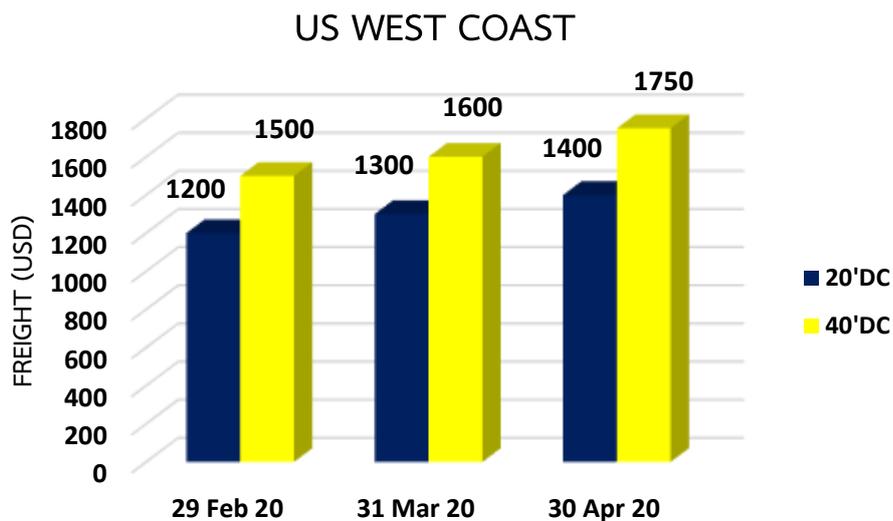
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2563



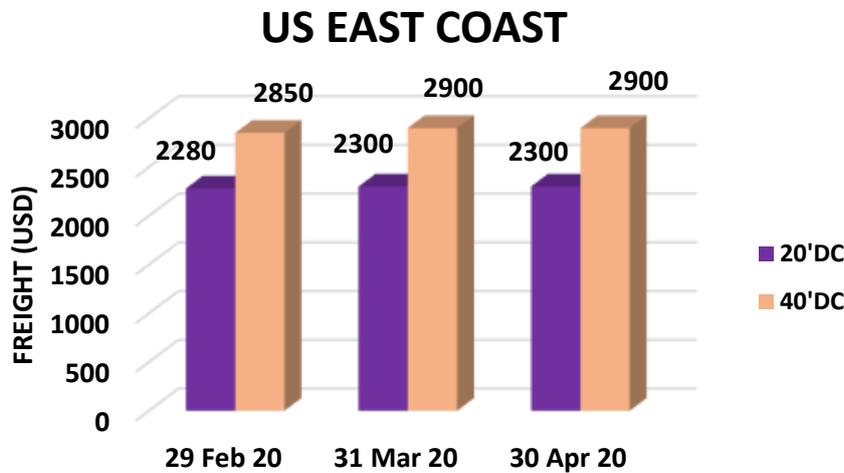
Subject to

- 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 Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งเรียกเก็บค่า Port Container Facility Charges สำหรับสินค้านำเข้า และส่งออกไปยังท่าเรือ New York (Port Authority of New York and New Jersey) ซึ่งการเรียกเก็บเป็น pass through charge เพื่อไปชำระให้กับการทำเรือ โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 10.13/TEU และ USD 20.26/FEU ทั้งนี้ มีผลตั้งแต่วันที่ 20 เมษายน 2563 สำหรับสินค้าขาเข้าไปยัง New York ส่วนสินค้าขาออกจาก New York มีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2563
- ประกาศเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าส่งออกจากเส้นทาง East Asia ไปยังเส้นทางสหรัฐอเมริกา และแคนาดา ในอัตรา USD 560/20' และ USD 700/40' โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2563

สายเรือ ONE

- ประกาศปรับเพิ่มการเรียกเก็บค่า ONE Bunker Surcharge มีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 ดังนี้

ONE Bunker Surcharge: OBS (Reefer) 2020					
ASIA			EUROPE		
Month	USD/20'	USD/40'	Month	USD/20'	USD/40'
Jan-Mar-20	40	80	Jan-Feb-20	252	504
			Mar-20	274	548
Apr-Jun 20	65	130	Apr-20	277	554

สายเรือ Evergreen

- ประกาศปรับเพิ่มการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (ISOCC) มีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 ข้อมูลดังตารางเปรียบเทียบ

From/To Thailand	ISOCC: Dry Container & Special Equipment					
	Effective: Dec 2019		Effective: Jan-Mar 2020		Effective: Apr 2020	
	20'	40'	20'	40'	20'	40'
Europe	USD 106	USD 212	USD 141	USD 282	USD 177	USD 354

From/To Thailand	ISOCC: Dry Container & Special Equipment			
	Effective: Nov 19-Mar 20		Effective: Apr-Jun 20	
	20'	40'	20'	40'
Japan/Korea/Taiwan/China/Hong Kong	USD 60	USD 120	USD 86	USD 172
Southeast Asia	USD 40	USD 80	USD 57	USD 114

From/To Thailand	ISOCC: Reefer Container					
	Effective: Nov 19-Dec 19		Effective: Jan 20-Mar 20		Effective: Apr 20	
	20'	40'	20'	40'	20'	40'
Japan/Korea/Taiwan/China/Hong Kong	USD 70	USD 135	USD 90	USD 180	USD 129	USD 257
Southeast Asia	USD 50	USD 95	USD 60	USD 120	USD 86	USD 172

สายเรือ Cosco

- ประกาศปรับลดการเรียกเก็บค่า Fuel Adjustment Factor (FAF) มีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 ดังนี้

COSCO FAF (Dry Container)						
Route	Effective: Feb 2020		Effective: Mar 2020		Effective: Apr 2020	
	20'	40'	20'	40'	20'	40'
Australia	USD 146	USD 292	USD 172	USD 344	USD 110	USD 220

สายเรือ KMTC

- ประกาศปรับเพิ่มการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) สำหรับสินค้าจากประเทศไทยไปยังเส้นทาง Busan และ Inchoen โดยมีตารางเปรียบเทียบดังนี้

KMTC: Low Sulphur Surcharge (Dry Container)				
Route	Effective: Mar 2020		Effective: Apr 2020	
	20'	40'	20'	40'
Busan / Inchoen	USD 70	USD 140	USD 100	USD 200

➤ COVID-19 Update: การดำเนินการของสายเรือ

สายเรือ ONE

- สำหรับประเทศไทย กรณีสินค้าส่งออกสายเรือแนะนำให้ออกเอกสารเป็น Sea Waybill หรือ Surrendered BL เพื่อความสะดวกในการปล่อยสินค้าที่ประเทศปลายทาง รวมถึงการใช้ Internet Banking ในการชำระเงิน อย่างไรก็ตาม หากผู้ส่งออกมีความจำเป็นต้องออกเอกสารตัวจริง สามารถดำเนินการในลักษณะ E-SI และ E-BL ดังข้อมูลติดต่อตามลิงก์ด้านล่าง

E-SI <https://drive.google.com/file/d/1Og4sqER9MThXH1KKYp0vrBbuZk8kO5bu/view?ts=5d8d66d3>

E-BL Print https://drive.google.com/file/d/1-V_3rvywyrbHhSV0k8o6EGR_2iSExgLS/view?ts=5d9e99f3

กรณีสินค้านำเข้า ให้ตรวจสอบกับผู้ส่งออกต้นทางในการระบุชื่อ ที่อยู่ และเบอร์ติดต่อของ Notify Party ให้ชัดเจน หากมีข้อสงสัยสามารถสอบถามไปยังสาขาของสายเรือในช่องทาง Live chat services

Live Chat <https://th.one-line.com/standard-page/thailand-livechat-service-now-available>

- สำหรับ North America ขณะนี้มาตรการต่างๆ ที่ออกมายังไม่ส่งผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ในแถบอเมริกาเหนือ ทั้งเรื่องของแรงงาน เทอร์มินอล เส้นทางรถไฟ และการขนส่งด้วยรถบรรทุก ยังสามารถดำเนินการได้ แม้มีการยกเลิกเรือบางลำออกจากเส้นทาง รวมถึงสินค้าที่มีปริมาณลดลง สำหรับการดำเนินการของเรือบรรทุกสินค้า มี

การเพิ่มมาตรการในการรายงานด้าน Health Precautions แต่ไม่กระทบต่อการดำเนินงานภายในท่าเรือ ทั้งนี้สำหรับท่าเรือ Seattle และ Tacoma แจ้งว่าเรือที่เดินทางมาจากประเทศกลุ่มเสี่ยงต้องคอย 14 วันจึงสามารถเข้าเทียบท่าได้ อย่างไรก็ตาม Transit time จากประเทศไทยไปยังท่าเรือดังกล่าวมีเพียง PN2 service ที่ได้รับผลกระทบ โดยอาจล่าช้าประมาณ 2 วัน ในขณะที่ Service อื่นๆ ไม่ได้รับผลกระทบ

สายเรือ Evergreen

- ประกาศแจ้งว่าเพื่อให้การดำเนินการภายใต้สถานการณ์ปัจจุบันเป็นไปอย่างต่อเนื่อง สายเรือขอให้ผู้ใช้บริการดำเนินการผ่านระบบ ShipmentLink Portal (<http://www.shipmentlink.com>) เพื่อทำการจองระวางแบบอิเล็กทรอนิกส์ นอกจากนี้ แนะนำให้ผู้ใช้บริการลงทะเบียนในแพลตฟอร์มใหม่ที่ชื่อว่า GreenX Digital Platform (<https://www.greenxtrade.com>) ซึ่งจะสามารถอำนวยความสะดวกในเรื่อง Instant quote รวมถึงการ Secured Space และตู้สินค้า

สายเรือ Maersk

- ประกาศแจ้งให้ทราบว่าขณะนี้ Maersk ในประเทศต่างๆ ทั่วโลก มีมาตรการให้พนักงานทำงานจากที่บ้านกว่า 85% เพื่อความปลอดภัยของพนักงาน และป้องกันการแพร่เชื้อ อย่างไรก็ตาม สายเรือยังสามารถดำเนินการเพื่อให้บริการลูกค้าอย่างต่อเนื่องด้วยการนำ Digital Solutions เข้ามาช่วย ดังนั้น ลูกค้าสามารถจองระวาง การขอรับเอกสาร รวมถึงการชำระเงินผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ผ่านช่องทางต่างๆ ทั้ง Web-based Platform, Digital on Mobile และ Internet Banking Platforms

- สายเรือ Maersk สรุปสถานการณ์ในประเทศต่างๆ ดังนี้

ประเทศสิงคโปร์ มีการปรับเวลาทำการของ Counter Operations โดยเลื่อนปิดเร็วขึ้นในเวลา 16.00 น.

ประเทศจีน สามารถกลับมาดำเนินการได้ตามปกติ ยกเว้นสำนักงานในเมืองอู่ฮั่น ส่วนเรื่องของปัญหาความหนาแน่นของตู้ Reefer ใน Tianjin, Shanghai และ Ningbo เริ่มคลี่คลาย รวมถึงลานรับตู้สินค้าอันตรายในเทอร์มินอลของ Nanjing เริ่มปรับตัวดีขึ้น โดยสินค้าอันตรายที่เข้าไปยัง Nanjing ต้องได้รับการพิจารณาเป็นรายกรณี สำหรับการส่งออกจากประเทศจีน พบว่าสินค้าที่เคยขนส่งทางอากาศ ได้มีการปรับเปลี่ยนบางส่วนมาขนส่งทางเรือเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารลดลง

ประเทศมาเลเซีย มีการปรับเวลาทำการของ Documentation Counters ทุกแห่งในประเทศ ตั้งแต่ 10.00 – 12.30น. และ 13.30-15.30 น. ในขณะที่ Warehouse และ Depot รวมถึงบริการรถบรรทุกเปิดเวลาทำการตามปกติ

ประเทศฟิลิปปินส์ Counter ให้ทำงานจากที่บ้าน 100% กรณีต้องการคืนเอกสาร OBL Surrender มีการกำหนดให้ไปคืนได้ที่ Drop Box ตามที่อยู่ของสำนักงานในเมืองต่างๆ ดังนั้น สายเรือแนะนำให้ผู้ส่งออก ออกเอกสารเป็น Sea Waybill หรือทำ Electronic Release โดยสายเรือจะยกเว้นค่าธรรมเนียมในการดำเนินการดังกล่าว

สำหรับประเทศอื่นๆ ทั้งในประเทศที่มีการประกาศปิดเมือง หรือประกาศเคอร์ฟิว เช่น ประเทศศรีลังกา รวมถึงประเทศส่วนใหญ่ที่มีการจำกัดการเดินทาง เช่น บังกลาเทศ แอฟริกาใต้ เป็นต้น เป็นไปในลักษณะเดียวกัน คือท่าเรือ และเทอร์มินอลยังสามารถเปิดดำเนินการ โดยพนักงานบางส่วนทำงานในลักษณะ Remote Access โดยยังมีผู้ปฏิบัติงานที่สามารถให้บริการหน่วยงานได้ แต่อาจมีข้อจำกัดในการลดปริมาณชั่วโมงการทำงาน การปรับเปลี่ยนเวลาเปิด-ปิดทำการ ซึ่งอาจทำให้เกิดความล่าช้าได้บ้าง ดังนั้น ขอให้ผู้ใช้บริการตรวจสอบกับสายเรือเป็นรายประเทศอีกครั้งหนึ่ง เพื่อได้รับข้อมูลที่ชัดเจน

สายเรือ CMA CGM

- ประกาศแจ้งว่าสำหรับประเทศไทย ตั้งแต่วันที่ 30 มีนาคม 2563 สายเรือจะรับชำระเงินผ่าน E-banking channels เท่านั้น ทั้งสำนักงานที่กรุงเทพฯ และแหลมฉบัง สำหรับเอกสารนำเข้า และส่งออกลูกค้าจะได้รับ Appointment Number และกำหนดเวลานัดหมาย เพื่อสามารถควบคุมปริมาณคนที่เข้ามาติดต่อ

- **Counter Export** แนะนำให้ออกเอกสารเป็นลักษณะ E-BL หรือ Paperless BL ให้มากที่สุด ซึ่ง E-LOIs พร้อมให้บริการ โดยสามารถศึกษาโปรแกรมสอนในคอมพิวเตอร์แบบ E-Learning ได้จาก <https://bit.ly/2Wl8Ya3> สำหรับเอกสาร เช่น สำเนาใบเสร็จจะจัดส่งให้ทาง E-mail ในขณะที่ใบหัก ณ ที่จ่ายตัวจริงสามารถรับได้ที่สำนักงาน เมื่อสถานการณ์กลับเข้าสู่ภาวะปกติ ทั้งนี้ การชำระเงินในรูปแบบ Bank Transfer โปรดดำเนินการอย่างน้อย 4 ชั่วโมงก่อนการรับ BL
- **Counter Import** สายเรือพร้อมให้บริการ E-DO โดยที่ลูกค้าต้องลงทะเบียนผ่าน Application และมี ID Number ซึ่งจะใช้ E-mail เฉพาะของลูกค้าในการดำเนินการลงทะเบียน ถ้าเป็นกรณีที่ต้องใช้ OBL ตัวจริง ลูกค้าสามารถคืนตัวจริงให้สายเรือในสำนักงานของ CMA CGM ที่ใกล้เคียงที่เปิดให้บริการ หรือส่งกลับไปยังท่าเรือต้นทาง หรือตัวแทนของ CMA CGM ให้ส่งคำสั่งปล่อย หากเป็นกรณี Telex Release BL ให้ลูกค้าส่งจดหมายขอรับ D/O และหลักฐานการชำระเงินก่อนวันเรือเข้า
- **ช่องทางการรับบริการ** สามารถดำเนินการผ่าน E-Business Platform **My CMA CGM** ประกอบด้วย My Prices / Remote Printing of BL / E-Signature / E-Originals / E-Delivery / E-Payment of T/T / Other E-Tools on My CMA CGM / Mobile App. ซึ่งบริการต่างๆ นี้ครอบคลุมถึงการดำเนินงานของสายเรือ ANL, APL และ CNC

สายเรือ Sealand

แจ้งสรุปสถานการณ์รายประเทศ ดังนี้

- **ประเทศไทย** พนักงานส่วนใหญ่เริ่มทำงานจากที่บ้าน และมีการปรับชั่วโมงการทำงานเป็นตั้งแต่ 8.00-16.00 น. ในขณะที่เคาน์เตอร์ที่กรุงเทพ/แหลมฉบังเปิดทำการ 8.30-14.30 น. ส่วนเคาน์เตอร์ที่สงขลาเปิดทำการ 8.30-16.00 น. สำหรับการดำเนินการในท่าเรือ เทอร์มินอล และ Depot ยังสามารถดำเนินการได้ตามปกติ
- **ประเทศญี่ปุ่น** ท่าเรือ เทอร์มินอล และ Depot สามารถดำเนินการได้ตามปกติ และขณะนี้ยังไม่มีรายงานปัญหาด้านการขนส่งด้วยรถบรรทุก โดยที่สำนักงาน และเคาน์เตอร์เซอร์วิสพยายามให้มีการทำงานในลักษณะ Remote Working 100% ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างหารือเรื่องการเปิดเคาน์เตอร์และวิธีการดำเนินการ
- **ประเทศอินโดนีเซีย** สำนักงานยังคงเปิดทำการ โดยพนักงานสามารถเลือกทำงานจากที่บ้าน โดยเวลาทำการของเคาน์เตอร์ปรับเป็นตั้งแต่ 8.00-16.00 น. ตั้งแต่วันที่ 16 มีนาคม 2563 ทั้งนี้ ท่าเรือ และ Warehouse ยังสามารถเปิดดำเนินการ โดยมีขั้นตอนการควบคุมโรคสำหรับเรือที่วิ่งตรงมาจากต่างประเทศ ใช้เวลาประมาณ 3-6 ชั่วโมง
- **ประเทศเวียดนาม และกัมพูชา** เคาน์เตอร์ยังคงเปิดให้บริการ แต่เนื่องด้วยสถานการณ์ที่ไม่แน่นอนอาจมีการปิดทำการ ดังนั้น สายเรือแนะนำให้ใช้ช่องทางอิเล็กทรอนิกส์มากขึ้น ทั้งเรื่องการออก B/L รวมถึงการชำระเงิน

➤ การขนส่งสินค้าทางอากาศ

1.1. อัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าทางอากาศ

อัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าทางอากาศพุ่งสูงขึ้นเมื่อผู้ให้บริการยกเลิกอัตราตามสัญญา สืบเนื่องสถานการณ์การแพร่ระบาด COVID-19 ส่งผลให้ราคาขนส่งสินค้าทางอากาศยังคงปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง Freight Investor Services (FIS) รายงานอัตราค่าเฉลี่ยจากจีนไปยังยุโรปได้ปรับเพิ่มอีก 75 เซนต์/กิโลกรัมในสัปดาห์ที่ผ่านมา เพิ่มขึ้น 24.75% ต่อ 3.78 ดอลลาร์สหรัฐ/กิโลกรัม ในขณะที่มาตรฐานการค้ำเงินสู่สหรัฐมีกำไร 87 เซนต์ เพิ่มขึ้น 20.67% ต่อ 5.08 ดอลลาร์สหรัฐ/กิโลกรัม ปิดตลาดในไตรมาสที่ 4 ปี 2561 ที่ระดับ 5.28 ดอลลาร์

ทั้งนี้ผู้เชี่ยวชาญด้านการตลาด FIS ตั้งข้อสังเกตว่าเซี่ยงไฮ้ยังคงเป็นผู้นำด้านการกำหนดราคาที่สูงขึ้น 90/95 เซนต์ โดยเส้นทางการบินจากเซี่ยงไฮ้ไปยังยุโรปและสหรัฐอเมริกาตามลำดับ อย่างไรก็ตาม การส่งออกของประเทศฮ่องกงยังคงมีราคาที่สูงขึ้น 61/80 เซนต์ อีกทั้งการขนส่งจากลอนดอนไปยังสหรัฐอเมริกาพุ่งขึ้นสูงถึง 128% ในหนึ่งสัปดาห์ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการเพิ่มขึ้นของราคา เนื่องจากอุปทานมีอยู่อย่างจำกัด ในขณะที่เส้นทางจากแฟรงค์เฟิร์ตสู่สหรัฐฯเพิ่มขึ้น 109%

ในสถานการณ์ปัจจุบันทำให้สายการบินหลายแห่งยกเลิก Long-Term Pricing หรือ Blocked-Space Agreements (BSA) กับลูกค้า สาเหตุจากการระงับการให้บริการของสายการบินพาณิชย์ และด้วยเหตุนี้การขนส่งสินค้าทางอากาศจะถูกกำหนด

ราคาตามข้อตกลงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ อีกทั้งปัญหาดังกล่าวจะตกเป็นภาระของผู้ขนส่งสินค้า และถูกผลักให้เป็นภาระของตัวแทนผู้รับขนส่งสินค้า และสุดท้ายภาระอาจตกอยู่ที่สายการบิน ตามลำดับ

แต่อย่างไรก็ตาม การเปิดเผยข้อมูลการตลาดส่งผลให้เกิดการแพร่กระจายการซื้อ-ขาย ที่กว้างขึ้น เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยรายเดือนของข้อเสนอสำหรับการขนส่งสินค้าจากจีนไปยังสหรัฐอเมริกาได้เพิ่มขึ้นเป็น 5.00 ดอลลาร์สหรัฐ จากนั้นมูลค่าเพิ่มขึ้นอีก 32 เซนต์ในเดือนหน้าและในไตรมาสถัดไป ในส่วนการขนส่งจากจีนสู่ยุโรปได้เห็นการเปลี่ยนแปลงน้อยลง อย่างไรก็ตามยังสามารถจัดหาพื้นที่สำหรับการขนส่งสินค้าได้อย่างต่อเนื่อง

Source: <https://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/Air-freight-rates-soar-as-carriers-abandon-contracted-rates/76243.htm#.XoG074gzbIV>

1.2. สถานการณ์ COVID 19 ต่อความต้องการการขนส่งสินค้าทางอากาศ

สืบเนื่องจากการฟื้นตัวของการผลิตในประเทศจีนจากการแพร่กระจายของ COVID-19 ส่งผลให้เกิดความต้องการเครื่องบินขนส่งสินค้ามากขึ้น เนื่องจากการระงับให้บริการเที่ยวบินโดยสารของสายการบินในเส้นทางประเทศจีน แต่การแพร่กระจาย COVID-19 ยังส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั่วโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในยุโรปและโรงงานในสหรัฐอเมริกา ได้ทำการปิดชั่วคราวท่ามกลางมาตรการการควบคุมของรัฐบาล โดยข้อจำกัดการเคลื่อนไหวของประชาชน ทั้งนี้ความต้องการเครื่องบินขนส่งสินค้ามีจุดประสงค์หลักคือขนส่งของที่จำเป็น อาทิ หน้ากากอนามัย

อย่างไรก็ตาม ความหนาแน่นในการให้บริการของเครื่องบินบรรทุกสินค้านั้นขึ้นอยู่กับเส้นทางที่ให้บริการ แต่ความต้องการในการขนส่งสินค้า ส่งผลให้ราคาในการขนส่งทางอากาศได้สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยราคาค่าขนส่งสินค้าทางอากาศจากจีนไปยังสหรัฐอเมริกาได้สูงขึ้นมากกว่า 1 ล้านเหรียญสหรัฐ (ต่อเที่ยวบิน) ทั้งนี้นอกจากปัญหาการคลานแคลนพื้นที่ในการขนส่งสินค้าทางอากาศแล้ว ยังเกิดปัญหาการขาดแคลนพลาตในการขนถ่ายสินค้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศจีนที่กำลังเกิดปัญหาดังกล่าว

ในขณะเดียวกันสถานการณ์ที่เลวร้ายที่สุดที่ไม่มีการขนส่งสินค้าทางอากาศโดยเครื่องบินพาณิชย์ เนื่องจากข้อจำกัดต่างๆ จากสถานการณ์การแพร่ระบาด COVID-19 และการขนส่งสินค้าที่ดำเนินการอยู่ ณ ขณะนี้ได้ถูกจำกัดสำหรับของที่จำเป็นเท่านั้น ในพื้นที่ที่มีอยู่อย่างจำกัด ทั้งนี้หากสถานการณ์การแพร่ระบาดฟื้นตัวขึ้น ธุรกิจการบินในการขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้าจะกลับมาให้บริการในอนาคตอันใกล้

Source: https://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/Demand-for-freighters-%E2%80%99-extraordinarily-high%E2%80%99/76239.htm#.XoG0_4gzbIV

1.3. สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางอากาศในประเทศไทย

สถานการณ์แพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ยังขยายวงกว้างออกไปมากกว่า 90 ประเทศทั่วโลก ส่งผลให้ผู้เดินทางด้วยเครื่องบินของสายการบินในเอเชียและสายการบินทั่วโลกตกลงอย่างต่อเนื่อง เพราะมาตรการคัดกรองและคุมเข้มนักเดินทางจากประเทศกลุ่มเสี่ยงแพร่เชื้อที่ประเทศต่างๆ อย่างไรก็ตาม สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้ออกประกาศ เรื่อง แนวปฏิบัติสำหรับผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ทำการบินมายังประเทศไทย เพื่อดำเนินมาตรการอย่างต่อเนื่องในการเฝ้าระวังและควบคุมโรคในการแพร่ระบาดดังกล่าว อีกทั้งสถานการณ์ปัจจุบันยังขยายเป็นวงกว้างส่งผลให้สายการบินต่างๆ ได้ออกประกาศหยุดให้บริการเส้นทางบินทั้งในประเทศและต่างประเทศเป็นการชั่วคราว เพื่อจำกัดการเดินทางของประชาชนและป้องกันการแพร่ระบาดของโรค โดยรายละเอียด ดังนี้

สายการบิน	สถานการณ์ด้านการขนส่ง	
	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ
การบินไทย	หยุดทำการบินทุกเส้นทางและย้ายเที่ยวบินให้ไทยสมายล์ 25 มีนาคม 2563 – 31 พฤษภาคม 2563	หยุดทำการบินทุกเส้นทาง ได้แก่ ทวีปเอเชีย 25 มีนาคม 2563 - 31 พฤษภาคม 2563 ทวีปยุโรป 1 เมษายน 2563 – 31 พฤษภาคม 2563
ไทยสมายล์	หยุดบินเชียงใหม่-ภูเก็ต 25 มีนาคม 2563 – 31 พฤษภาคม 2563	หยุดทำการบินทุกเส้นทาง 23 มีนาคม 2563 - 31 พฤษภาคม 2563

บางกอกแอร์เวย์	หยุดทำการบิน 10 เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่/ กรุงเทพฯ-กระบี่/ สมุย-กระบี่/ เชียงใหม่-กระบี่/ เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน/ เชียงใหม่-ภูเก็ต/ เชียงใหม่-สมุย ภูเก็ต-หาดใหญ่/ ภูเก็ต-อุตะเกา และ สมุย-อุตะเกา หยุดบิน 29 มีนาคม 2563 – 24 ตุลาคม 2563 ส่วนเส้นทางบินภายในประเทศที่ยังทำการปฏิบัติการบิน จำนวน 7 เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ , กรุงเทพฯ-ภูเก็ต , กรุงเทพฯ-ลำปาง , กรุงเทพฯ-ตราด , กรุงเทพฯ-สุโขทัย , กรุงเทพฯ-สมุย และ สมุย-ภูเก็ต โดยทำการปรับลดจำนวนเที่ยวบินลง และปรับเปลี่ยนฝูงบินเป็นทำการบินด้วยเครื่องบิน ATR เท่านั้น	หยุดทำการบินทุกเส้นทาง 29 มีนาคม 2563 - 24 ตุลาคม 2563
ไทยแอร์เอเชีย	หยุดทำการบินทุกเส้นทาง 1 เมษายน 2563 – 30 เมษายน 2563 ยกเว้น อุตะเกา-ขอนแก่น หยุด 1 พฤษภาคม 2563 – 24 ตุลาคม 2563	หยุดทำการบินทุกเส้นทาง 27 มีนาคม 2563 – 24 ตุลาคม 2563
ไทยแอร์เอเชียเอ็กซ์	-	หยุดทำการบินทุกเส้นทาง 26 มีนาคม 2563 – 16 มิถุนายน 2563 ยกเลิกเส้นทาง กรุงเทพฯ-ปารีสเบน
ไทยไลอ้อนแอร์	หยุดทำการบินทุกเส้นทาง 25 มีนาคม 2563 – 30 เมษายน 2563	หยุดทำการบินทุกเส้นทาง 25 มีนาคม 2563 – 30 เมษายน 2563
ไทยเวียดเจ็ท	ให้เปลี่ยนเที่ยวบินสำหรับผู้สำรองที่นั่งช่วงสงกรานต์ 13-15 เมษายน 2563 และลดความถี่ของเที่ยวบินแต่ละเส้นทางช่วง 24 มีนาคม 2563 – 3 เมษายน 2563	หยุดทำการบินทุกเส้นทาง ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีน มกราคม - สิงหาคม 2563 / ไต้หวันและเวียดนาม มีนาคม 2563 – สิงหาคม 2563
นกแอร์	หยุดทำการบินทุกเส้นทางกรุงเทพฯ-กระบี่/ กรุงเทพฯ-นครพนม/ กรุงเทพฯ-น่าน/ กรุงเทพฯ-ร้อยเอ็ด/ กรุงเทพฯ-แม่ฮ่องสอน 1 มีนาคม 2563 – 30 เมษายน 2563	หยุดทำการบินทุกเส้นทาง 31 มกราคม 2563 – 25 ตุลาคม 2563
นกสก็๊ต	-	หยุดทำการบินทุกเส้นทาง 25 มีนาคม 2563 – 30 เมษายน 2563
DHL	-	ยังคงเปิดให้บริการอย่างมีข้อจำกัด
FedEx	-	ยังคงเปิดให้บริการอย่างมีข้อจำกัด

More blank sailings on the horizon

Container lines are continuing to take drastic steps to cut supply and support freight rates as demand for container shipping services falls dramatically due to the effects of the coronavirus in various markets around the world. Container lines are continuing to take drastic steps to cut supply and support freight rates as demand for container shipping services falls dramatically due to the effects of the coronavirus in various markets around the world.

According to Sea-Intelligence, blanked sailings are being introduced at very short notice, creating supply chain issues for customers, noting that 2M partners MSC and Maersk, for example, have cancelled 21% of Asia-Europe capacity in the second quarter. It said the speed and scale of the announcements was already

creating major problems for shippers and is a “clear indication of just how quickly demand is dropping, due to the pandemic shutdown of major parts of the global economy”. said Sea-Intelligence.

In its latest Sunday Spotlight briefing, Sea-Intelligence CEO Alan Murphy noted: “Within the past week, the number of blank sailings announced following the pandemic spread increased from 2 blank sailings to 45 blank sailings on the main deep-sea trades. 2M was especially active as they made a full temporary withdrawal of the AE2/Swan and AE20/Dragon services on the Asia-Europe trade for all of 2020-Q2 – albeit with the caveat that if demand picks up earlier than expected they might also resume service earlier.”

He continued: “2M’s capacity withdrawal equals a 21% capacity reduction in the trade. Given the short notice as well as extended duration, this can only be seen as a reflection in a similar sharp decline in both active and expected booking activity from their customers. It should therefore be expected that this week will see a further rapid escalation in the amount of blank sailings both by other carriers as well as in other trade lanes.

“Furthermore, quite a few of the blank sailings from all the alliances are made with a notice time much shorter than usual. This fact is a clear indication that the drop-off in booking levels is happening very quickly. Furthermore, the effect of the virus outbreak in China was the cancellation of more than 100 sailings and we should therefore expect the pandemic spread to have an even more substantial impact.”

All in all, he said both shippers and carriers “are entering a period where significant amount of time and effort needs to go into exception handling”, adding: “When shippers see a sharp decline in demand for their goods, they naturally have fewer containers to ship, and hence have no choice but to book significantly less cargo than originally planned. When carriers see such a sharp drop in booking activity, they have no choice but to cancel sailings.

“Cancelled sailings lead to a need to re-arrange supply chains. But given the high uncertainty in the world markets no-one knows exactly how long this will last and hence the new arrangements will all be ad-hoc.”

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

North American importers cutting, delaying Asian cargo: forwarders

Cargo owners are increasingly reducing and postponing ocean shipments from China to North America, according to forwarders, a trend that suggests the anticipated surge of inbound cargoes will be short-lived as the impact of the coronavirus disease 2019 (COVID-19) curbs consumer demand.

The change is a sharp reversal from just a few weeks ago when shippers were looking to accelerate shipments through the supply chain to replenish inventories depleted due to the prolonged China shutdown. With US retailers temporarily closing stores and US business activity in March experiencing the steepest decline since 2009, according to IHS Markit indices, shippers are seeking to delay goods in transit by keeping them on the water for longer periods of time, in part by diverting them to longer transit times, forwarders told JOC.com. IHS Markit is the parent company of JOC.com.

Shipments are still arriving in North America, but there are signs that some retailers are accepting fewer additional goods into their distribution centers. That’s raising questions as to where unloaded imported containers will go, how depleted the chassis supply will become at key gateways such as Los Angeles and Long Beach, and how carriers will handle detention fees if containers can’t be returned within typical seven- to 10-day free-time windows.

“I am starting to learn of some PO [purchase order] cancellations, and PO pushback. Whereas two weeks ago people were asking for the fastest transit, now you are starting to see customers trying to delay POs. For stuff that is already produced and has to get into a container to get it off the factory floor, customers

are looking to delay it with a longer transit time,” Kurt McElroy, executive vice president of Apex Maritime, told JOC.com. “It’s almost a 180-degree turn; you couldn’t get it here fast enough, and now you want to slow it down. It’s amazing how quickly things can change.”

According to Flexport, approximately 20 percent of bookings have been postponed and/or reduced at request of the consignee, up from 10 percent under “normal” circumstances, largely due shippers delaying ship loadings because the cargo isn’t available from the factory yet.

“Over the past few weeks, amendments were made because the supplier wasn’t ready, but now it’s because the consignee is postponing or reducing orders,” Sanne Manders, chief operating officer at Flexport, told JOC.com

Prioritizing COVID-19 response

The cancellations and postponements are uneven across commodity groups. Unsurprisingly, products tied to the coronavirus disease 2019 (COVID-19) emergency response, such as medical supplies or specific consumer items prioritized by Amazon and online retailers, are seeing strong demand. Comparatively, orders for discretionary merchandise such as toys or apparel are being canceled or postponed. “Unless it’s a necessity, it’s either not moving or being pushed back,” Jon Monroe, a consultant to forwarders and non-vessel operating common carriers (NVOs) told JOC.com Tuesday.

Monroe said factories in south China that recently picked up production and were planning to export their products are suddenly experiencing cancellations. “It’s the toys and products like that. Until we get the demand side going, that’s what we will see,” he said. A shipping executive Tuesday outlined a similar dynamic. On one hand, he cited two national retailers that had canceled orders from suppliers and are refusing to accept shipments. On the other hand, he cited a medical supply company that is increasing its bookings.

As a result, it is still too early to draw hard-and-fast conclusions about overall container shipping demand. David Bennett, president of the Americas at Globe Express Services, said one customer canceled his 11 containers that were scheduled for booking this week, but business from shippers of apparel, furniture, and lighting were still “solid.”

An industry consultant and former logistics director at a national retailer cautioned not to generalize about demand even within the same product category. For example, an importer of apparel that is seeing it’s too late to get items for the spring-summer season may be canceling bookings that couldn’t be shipped two months ago because of factory shutdowns in China, whereas an importer of fall apparel would be unlikely to cancel his bookings. And on the eastbound side, some forwarders said bookings are holding. An executive from one of the five largest forwarders serving the trans-Pacific trade, who asked not to be identified, said “ocean cargo is showing a smooth increase.” He added a more pressing concern is whether drayage drivers would be able to deliver goods to US warehouses, as operators close or reduce shifts and delivery windows shrink.

Detention and demurrage pinch?

Monroe predicted there will be increasing demand for warehouse space in major gateways in Southern California and the US Southeast, as retailers that are already receiving shipments must find storage facilities because sales are dropping. “Then the detention and demurrage issues will arise,” he said, referring to how a scarcity in off-dock storage space may prevent truckers from picking up cargo and returning equipment on behalf of their shipper owners, thus incurring penalties.

Another forwarder who asked to remain anonymous said he has not seen a great deal of cancellations right now, but is concerned that a number of orders for back-to-school and holiday merchandise due to be shipped this summer will be canceled. The US and global economies are already falling into recession, with

forecasts being revised on the fly as the pandemic spreads around the world, putting an end to a 10-year US economic expansion, according to IHS Markit chief economist Nariman Behravesh.

“If consumer confidence doesn’t pick up, I think there is going to be a serious lull,” he said.

McElroy pointed to what could be a growing crisis in Southern California as major retailers refuse delivery of imported goods, idling containers, and the chassis they’re sitting on. “The issue is going to become where to put the containers because the big box retailers all of a sudden don’t want to take delivery from the numerous importing suppliers. What are you going to do with them? There is no place to put this stuff, either because their own warehouse is full, or the receiving warehouse is closed due to lockdown,” McElroy said. “[If] you have a container on the terminal on a chassis, with no place to unload it, or if they can pull it out of the terminal, you may find it sitting on a chassis in a parking lot for weeks. You don’t have enough chassis in Southern California to handle the volume that is coming unless you have the chassis being returned to the network. It’s going to be an interesting thing to watch, as it’s completely unprecedented.”

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

Container markets braced for devastating demand downturn

Although export availability out of China continues to improve, economic lockdowns mean global import demand may fall as much as – or more than – during the global financial crisis of 2008-9, believes MSI, prompting more blanked sailings. With demand in key markets increasingly devastated by coronavirus lockdowns as governments around the world attempt to stem the loss of life, the outlook for container shipping is turning grimly bearish.

“The near-term outlook for the containership industry has deteriorated rapidly following the spread of COVID-19 cases worldwide and subsequent efforts to limit the number of deaths and cases,” notes Maritime Strategies International (MSI). “After moving past the worst of the disruption to Chinese manufacturing output, containerised trade flows will very soon plummet as quarantine measures choke off consumer demand, exchange rates weaken and cash-constrained businesses worldwide cut back on purchases.”

Even though export availability out of China continues to improve, Maritime Strategies International now views the downturn in demand as equivalent – or worse – than during the global financial crisis of 2008-09. “The world economy has entered recession,” claims the analyst’s latest report. “MSI are working to forecast the full extent of the demand-side downturn across trade-lanes, but there seems little doubt that containerised trade will shrink in 2020, with near-term rates of decline potentially approximating – or even exceeding – those seen during the financial crisis.”

Economic outlook nosedives

There is a growing mountain of negative economic data which supports MSI’s demand outlook. In the US, consumer confidence is crumbling, auto sales have fallen off a cliff, manufacturing output is down, and huge job losses are predicted. Similarly, the eurozone economy suffered an unprecedented collapse in business activity in March as the coronavirus outbreak intensified, according to provisional PMI survey data from IHS Markit. Manufacturing production saw a steep downturn and inflows of new business fell at the sharpest rate yet recorded, linked in part to a record fall in export business as cross-border trade flows seize up.

“In addition to demand conditions deteriorating markedly during the month, supply chains also worsened,” said HIS Markit. “Since the manufacturing survey began in mid-1997, only one month – May 2000 – saw more widespread supply chain delays than reported in March.”

In China, meanwhile, the lockdown of January-February, slower-than-expected business resumptions and slumping external demand due to the global pandemic has prompted Nomura to forecast that GDP growth

will plummet to -9.0% year-over-year in Q1 from 6.0% in Q4 2019 All of this translates into devastating fundamentals for container shipping which, having moved past the worst disruption in China, now faces a collapse in consumer spending in Europe and North America.

Import demand collapses

According to MSI, with non-essential stores in major European importers now closed, many manufacturing businesses suffering disrupted or shuttered operations, and consumers retrenching in the face of uncertainty and physical confinement, “European containerised imports face near-unprecedented headwinds”. Citing card payment data in Denmark compiled by Danske Bank, MSI said daily clothing and footwear expenditure in March was 50-80% below its normal level, although DIY spending was up. “A shift to online retailers will cushion this to a degree, but certainly not enough to prevent a sharp near-term fall in consumer outlays,” said MSI. While liftings data from March should remain reasonably positive, thereafter MSI expects it to be a case of ‘how bad can it get?’ for container shipping.

Lines make further capacity cuts

Understandably, container lines are continuing to take drastic steps to cut supply and support freight rates. According to Sea-Intelligence, blanked sailings are being introduced at very short notice, creating supply chain issues for customers. 2M partners MSC and Maersk, for example, have cancelled 21% of Asia-Europe capacity in the second quarter. The speed and scale of the announcements is already creating major problems for shippers and is a “clear indication of just how quickly demand is dropping, due to the pandemic shutdown of major parts of the global economy,” said Sea-Intelligence. The challenge for near-term forecasting, according to MSI, is the unprecedented nature of the demand shock and how long it will endure.

Similarities and differences to GFC

“At the depths of the financial crisis, the worst year-on-year volume contractions were in the order of 30%, year-over-year,” it added. “Overall we expect the scale of the demand contraction this year will fall short of 2009, but a comparable performance in Q2 20 is a real possibility.” MSI expects the “sequencing” to be different, but forecasts that on the current trajectory both the Asia-Europe and transpacific trades face a similar shock, with the hit to transpacific volumes arriving later in the year.

The analyst remains optimistic container shipping might enjoy a delayed peak season as economies are opened up and restocking resumes. However, much depends on the length of the lockdowns. “The main risks concern the duration of quarantine measures, and whether the crisis leads to a longer-lasting recession and associated unemployment,” said MSI. “Policy responses – which are unpredictable – are therefore key. “Both (the Asia-Europe and the transpacific trades) are very likely heading for full-year contractions, and most likely severe ones.”

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 20 March 2020	Current Index 27 March 2020
Comprehensive Index			898.05	889.8
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	797	764
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	892	880
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1549	1515
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2785	2758
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1015	1004
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	753	899
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2842	2859
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	952	926
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1358	1304
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	225	233
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	240	240
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	211	209
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	116	120