

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 46 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	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

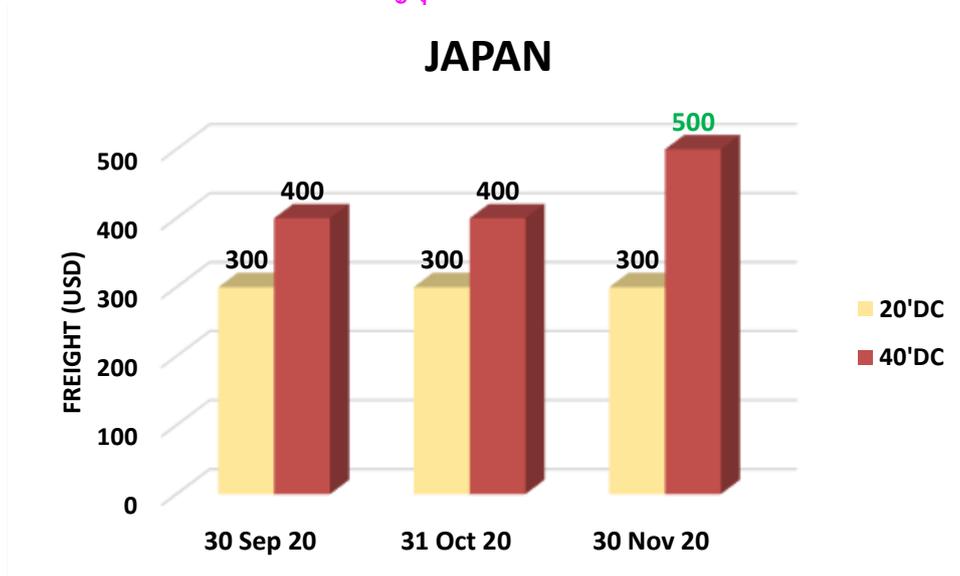
ค่าระวางอยู่ที่ 1,150-1,250 USD/TEU และ 2,300-2,450 USD/FEU ดังนั้น ผู้ส่งออกจึงจำเป็นต้องตรวจสอบข้อมูลกับ Customer Service ของสายเรือที่ใช้บริการ

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 แต่ยังคงพบว่ามีค่าความล่าช้าของเรือขาเข้า นอกจากนี้ ยังคงพบปัญหา Space ที่ยังคงค่อนข้างแน่นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางฝั่ง East Coast ที่พบปัญหามากกว่า ดังนั้น โปรดตรวจสอบตารางการเดินเรือกับสายเรือ และวางแผนจองระวางล่วงหน้า

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

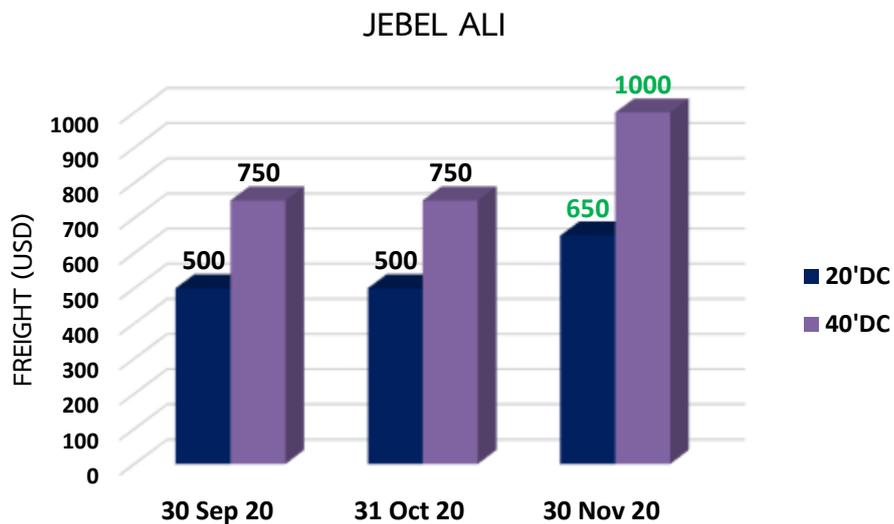
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	700	800	USD 30/TEU, USD 55/FEU	Effective till 30-Nov-2020
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	-	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,600	2,000	USD 50/TEU, USD 100/FEU	

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

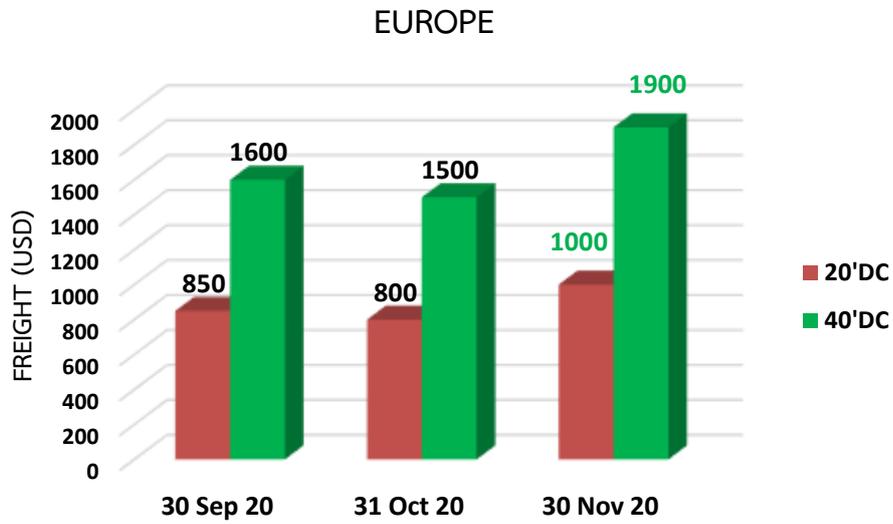
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2563



Subject to

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

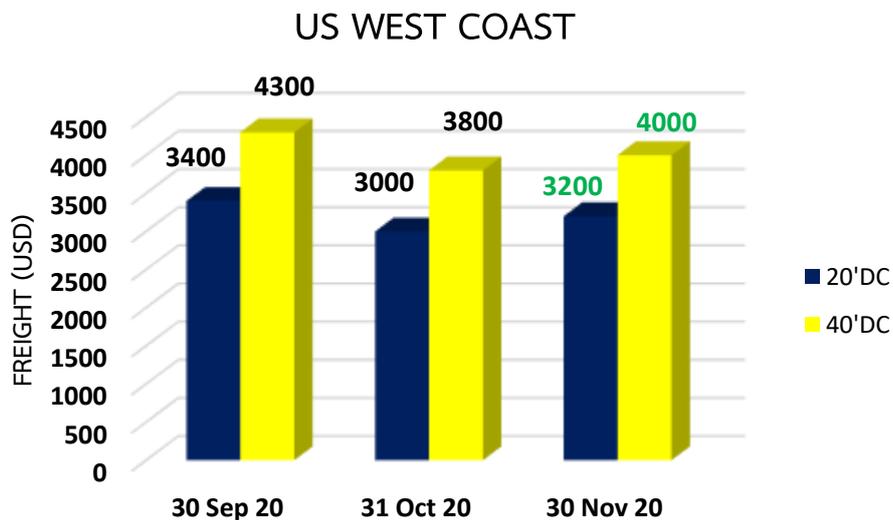
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2563



Subject to

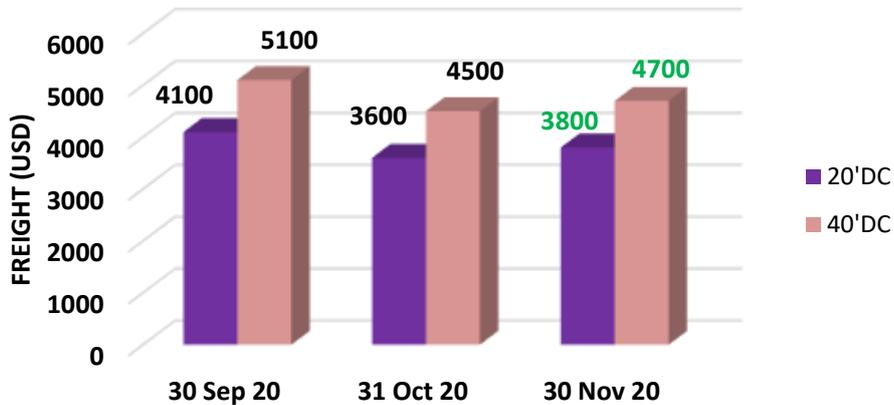
- ENS: USD30/BL
- ISOCC (Sep.-Nov.): USD53/TEU และ USD106/FEU

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

- ประกาศแจ้งการเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge (PSS) สำหรับสินค้าในเส้นทางต่อไปนี้

Routing from Far East	Peak Season Surcharge (PSS)
	Effective 1-Dec-2020
To North Europe	USD 275/TEU
To Mediterranean	USD 325/TEU
Routing from Italy, Spain, Portugal, France and Mediterranean	Peak Season Surcharge (PSS)
	Effective 1-Dec-2020
To East Asia	USD 100/Container

- ประกาศแจ้งการเรียกเก็บค่า Port Congestion Surcharge สำหรับสินค้าในเส้นทางต่างๆ ดังตาราง

Routing	Port Congestion Surcharge	
To Auckland from non-FMC Trade Lanes	USD 250/TEU	Effective 18-Nov-2020
To Auckland from FMC-Regulated Lanes		Effective 10-Dec-2020
To Port Aden		Effective 15-Nov-2020
On truck moves to/from Long Beach and Los Angeles	USD 180/Container	Effective 12-Dec-2020

- ประกาศแจ้งเรื่องการนำเข้าสินค้าไปยังประเทศอินเดียโดยใช้ตู้สินค้าประเภท Shipper Owned Containers (SOC) ต้องมีการสำแดง Customs Bond ของ Consignee ในอินเดีย โดยผู้นำเข้าในอินเดียมีหน้าที่แจ้งข้อมูล Manifest โดยตรงไปยังศุลกากรในลักษณะ Self-filer และมีหน้าที่ในการ Re-export ภายในกำหนดเวลา ทั้งนี้ หากผู้นำเข้าไม่สามารถแจ้งข้อมูลตามกำหนดจะส่งผลต่อตู้สินค้าที่จะไม่ถูกยกลง (Retained on Board: FROB) และจะถูกส่งกลับไปยังท่าเรือต้นทาง นอกจากนี้ ค่าใช้จ่ายในการส่งกลับจะเป็นความรับผิดชอบของผู้ส่งออก รวมถึง Destination Charges จะถูกกำหนดให้ชำระที่ต้นทาง (Prepaid Basis) เท่านั้น และเอกสารขนส่งจะออกในรูปแบบ Sea Waybill สำหรับผู้ส่งออกที่มีข้อสงสัย สามารถสอบถามโดยตรงไปยังสายเรือ

สายเรือ MSC

- ประกาศแจ้งเรื่องการเรียกเก็บค่า UK Import Congestion Surcharge สำหรับสินค้าจากทุกเส้นทางที่นำเข้าไปยังท่าเรือใน UK โดยจากเส้นทาง Far East ไปยัง UK เรียกเก็บในอัตรา USD 175/TEU ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2563

สายเรือ Zim Line

- ประกาศแจ้งเรื่องการเรียกเก็บค่า Felixstowe Congestion Charge สำหรับสินค้าที่นำเข้ามา และส่งออกจาก Felixstowe โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 75/TEU มีผลตั้งแต่วันที่ 16 พฤศจิกายน 2563

Supply chains near break point amid service disruptions

Forwarders face higher costs and uncertainty as carriers struggle to maintain service levels during pandemic. A failure to forecast the massive demand swings during the pandemic is now pushing maritime supply chains to breaking point, and there is little clarity on when the situation will improve. “In the space of a couple of months we went from a complete collapse in demand, and requests from customers to delay cargo in transit because the shops were closed, to a situation where there are almost no ships idle,” said Drewry senior consultant Stijn Rubens. But that had led to a breakdown of the “conveyor belt” of ships and containers, and the return flow of empties. “What we are seeing today is the emergence of congestion spikes and equipment shortages,” Mr Rubens said in a webinar.

In the UK, the situation at the country’s major container terminals has become so dire that the Department for Transport has reconvened a container transport task force, which had been set up during first lockdown then suspended over the summer, in an effort to reduce congestion and ease the flow of cargo through the supply chain. The impact of the disruption was making life unbearable for those in the supply chain, said Jens Roemer, managing director of Hamburg-based forwarder a.hartrodt.

“If this is a new normal, shippers and forwarders alike will fill hospital beds with heart attacks and burnouts,” he said. “It is neither a sustainable way to work or to co-operate among the stakeholders.” Drewry calculated that direct costs of current unreliable networks, made up from higher freight rates, detention and demurrage fees, increased booking costs and longer times, were up by almost a fifth on last year, representing \$900 per feu. “That signifies a true danger, where not only the service you are able to provide is spiralling downwards, but at the same time your costs are spiralling upwards,” Mr Rubens said. “That is an undesirable situation.”

But on top of the direct costs, there could be longer term effects on the entire supply chain, Mr Roemer said. “A good organised supply chain has the goal of matching demand to supply subject to the least possible inventory, with just-in-time delivery,” he said. “A reliable, predictable and resilient supply chain with fast lead times adds value. But due to the current crisis the maritime supply chain has become extremely unreliable and is a nightmare for every supply chain manager.” The current situation should be temporary and must be resolved as soon as possible, he added. “It is in the interest of all stakeholders to ensure that the maritime supply chain becomes more attractive again by ensuring more predictable, reliable and faster lead times. Otherwise there is a risk that trade will be lost for good.”

But Hapag-Lloyd senior corporate development advisor Pyers Tucker said that container lines were doing all that they could to resolve the situation. “This is not a new normal but an extraordinary situation we are in with the pandemic,” he said. “It is in everybody’s interest to return to a more normal, stable way of doing business.” To do that would require better demand forecasting throughout the supply chain, however. “What we have seen over the past 10 months is more variation in demand than ever,” Mr Tucker said. “It has been even more volatile than during the global financial crisis.”

No one had forecast the massive change in consumer spending habits that had reversed the steady move from goods consumption to spending on service virtually overnight. “Who, when the pandemic started, would have believed that demand for physical goods would go up by 6%-7%? The pandemic meant people were sent home but still had cash in their pockets through government support schemes. This meant there was income without the production of economic benefit so consumers still had cash despite GDP declining.”

That cash could not be spent on holidays or eating out, so was spent on physical, containerised goods. “No one foresaw that,” Mr Tucker said. “All of our customers back in March through to May were trying to cancel orders from Asia as fast as they could. We now know with hindsight that demand picked up.” Warehouses, that were no longer getting additional orders, were emptied out, he said. “We then had growing demand, warehouses that needed restocking and the holiday peak season on top of that. It was a perfect storm.” Carriers had been able to arrange blank sailings, change deployment patterns and then reintroduce capacity, relatively easily, Mr Tucker said.

Capacity was now around 10% higher than it was last year, so there was no effort to reduce services now. “What is a lot more difficult is getting the containers in the right place when there are these massive swings in demand,” he said. “For Hapag-Lloyd, the cost of repositioning empty containers is about 10% of our total costs. Getting our container positioning and demand forecasts wrong is massively expensive and difficult.” Moreover, demand for empties had been moving quickly, but it takes around two months to get an empty to the right location. “A change we decided today will only have an impact in two months’ time,” Mr Tucker said. “But in two months’ time, what will demand be?”

Uncertainty about demand next year remained higher, however, and there was little clarity on how long the current disruptions would last. “The challenge we have is knowing what shippers are forecasting for their demand, which is then what freight forwarders will forecast for their demand, and therefore what carriers will need to provide. This is still massively up in the air.” Concerns over the progress of the pandemic and the removal of economic support programmes also added uncertainty.

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

2020 one of decade’s best years for container shipping: Moody’s

In upgrading its outlook for the container shipping industry from negative to stable, Moody’s Investors Service on Wednesday said 2020 will be one of the strongest years for container lines since 2010. “With supply and demand likely to be in balance given the very limited order book for new vessels, we expect a stable operating environment in 2021,” Moody’s stated. “Even if the global economic recovery takes longer to materialize, given the rising infections in Europe and the US, carriers’ capacity management should continue to keep freight rates broadly stable.”

Citing carriers’ capacity discipline, lower bunker fuel prices, and rising rates, the upgraded rating comes after Drewry last month upgraded its own 2020 profit expectation for the industry by 16 percent to \$11 billion. More recently, Ocean Network Express this week announced it expects a 288 percent increase in fiscal year profitability and Yang Ming on Thursday reported its first profitable quarter in more than two years. Maersk releases its third-quarter earnings on Nov. 18.

In its earlier rating report, Maria Maslovsky, vice president and senior analyst at Moody’s Investors Service, warned the positive rate development could be challenged by a resurgence in COVID-19 infections, endangering fragile demand for finished and semi-finished goods in advanced economies in North America and Europe. Yet, while carriers are enjoying a late surge of Asian imports to North America and Europe, executives such as Hapag-Lloyd CEO Rolf Habben Jansen have cautioned that the elevated volumes aren’t sustainable.

Beyond a sharp pullback in Western demand for Asian imports, two other major external threats still loom over the industry. “The outlook of container shipping still remains clouded in uncertainties over the possible comeback of the COVID-19 pandemic and US-China trade conflicts,” Yang Ming warned in its earnings report.

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

Carriers 'using pandemic to boost profits' claim, as Asia-Europe rates explode

Container freight rates from Asia to Europe are going through the roof, mirroring the trend on the transpacific, with regulators seemingly unable to stop the relentless onslaught on shippers that threatens to sink business. European and US importers outside or in excess of contract are seeing their freight budgets destroyed by unprecedented FAK and GRI hikes that many fear remain until at least Chinese New Year in February.

After a “shock and awe” advisory from Hapag-Lloyd last week that its FAK rates to North Europe and the Mediterranean would rise \$2,000 per 40ft from 1 December, more massive rate hikes were unveiled today. Anecdotal reports from Chinese agents suggest increases in the market ranging from \$7,000-\$8,000 per 40ft high-cube for the UK, to an incredible \$10,000 per 40ft high-cube being quoted on a major carrier spot platform for Yantian to Algeciras. Moreover, rates being quoted today relate to shipment this month, suggesting carriers may attempt to push rates higher in December. “It’s shocking,” said one UK forwarder, “it leaves us constantly going back to our customers to increase rates to cover the additional costs.”

Another added: “It’s getting silly now, and making it unviable to move freight. So it’s just going to sit in warehouses in China until, probably, March.” This morning *The Loadstar* has seen all-in spot rate quotes from China to Felixstowe and Southampton of between \$5,600 and \$7,000 per 40ft, plus an average \$1,000 equipment guarantee fee. And shippers to the UK are also being asked to pay a port congestion surcharge for Felixstowe, Southampton and London Gateway discharge, without any guarantee that their containers will be landed at the nominated port.

The European Shippers’ Council (ESC) has accused ocean carriers of using the pandemic as a mechanism for gain. “The present pandemic situation cannot be used as a tool to increase profit,” said Jordi Espin, policy manager for the shippers’ association. He told *The Loadstar* the constant rate increases and surcharges from carriers had to stop: “This new normality scheme must end,” he warned. “The market needs now, more than ever, to revert to standard relations and smooth cooperation; there is no other way.” Meanwhile, large NVOCC Asia to Europe shippers with annual contracts have, in general, been insulated from the rate explosion, with the majority of carriers honouring their volume commitments.

Hapag-Lloyd’s chief executive, Rolf Habben Jansen, said last week that its average rate per teu in Q3 had been held down by the line transporting “quite a lot of contract cargo” during the period. However, freight forwarders are telling *The Loadstar* that even contract cargo is not immune from price hikes, with one UK forwarder reporting one of its carriers had demanded a \$550 per teu peak season surcharge on top of the agreed freight rate for shipments to the UK. “And if we don’t pay it, we have been told the cargo will not be loaded,” he added. And with the European annual contract renewal season about to commence, new long-term rates look set to increase substantially. “Spot rates set the tone and my expectation is that contract rates will go up,” Mr Habben Jansen said on Friday.

Source: <https://theloadstar.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 6 November 2020	Current Index 13 November 2020
Comprehensive Index			1664.56	1857.33
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1246	1508
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1365	1674
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	3871	3887
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	4665	4676
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1222	1267
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	2243	2360
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3632	3978
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1969	1897
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	4110	4294
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	244	249
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	250	255
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	475	728
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	145	195

.....