

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 46 พ.ศ. 2562



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 USD60/TEU, USD 120/FEU	Effective till 30-Nov.-2019
Thailand - Qingdao	300	450		
Thailand - Hong Kong	100	200		
Thailand - Klang	300	500		
Thailand - Jakarta	400	600		
Thailand - Hochiminh	250	350		
Thailand - Manila (North & South)	Subject to CIC at destination			
Thailand - Japan (Main Port)	300	400		
Thailand - Jebel Ali	500	750		
	War Risk Surcharge: \$35/20' และ \$70/40'			
Thailand - South Korea (Busan)	50-80	150	USD70/TEU, USD140/FEU	Effective from 16-Nov.-2019
Thailand - South Korea (Incheon)	150	300		
Thailand - Melbourne	325-575	650-1,050	-	Effective till 30-Nov.-2019
Thailand - Durban / Cape Town	900	1600	-	
	Subject to SCMC USD 30/BL		-	
Thailand - Europe (Main Port)	700	1,300	USD20/TEU, USD40/FEU	Effective till 30-Nov.-2019
	Subject to ENS USD30/BL			
Thailand - US West Coast	1,100	1,400	-	Effective till 30-Nov.-2019
Thailand - US East Coast	2,100	2,400		

หมายเหตุ: SCMC คือ Security Compliance Management Charge

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2562 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่คงที่ไม่มีเปลี่ยนแปลง แต่สายเรือมีการปรับเพิ่มการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge เพื่อรองรับกับมาตรการ IMO Low Sulphur 2020 โดยในไตรมาสที่ 4 ของปี 2562 ได้เริ่มนำราคาน้ำมัน Low Sulphur มาคำนวณราคาเชื้อเพลิง และออกประกาศเรียกเก็บค่าใช้จ่ายสำหรับเส้นทาง 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 และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 400 USD/FEU สำหรับเส้นทางแอฟริกาใต้ ค่าระวางตู้ 20' เพิ่มขึ้น 50 USD/TEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 900 USD/TEU ในขณะที่ตู้ 40' ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 1,600 USD/FEU

ในขณะที่เส้นทาง Europe ค่าระวางปรับลดลง 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 700 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางของแต่ละสายเรือค่อนข้างแตกต่างกัน มีการปรับเพิ่มขึ้น โดยอัตราเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 325-575 USD/TEU และ 650-1,050 USD/FEU สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนพฤศจิกายน ค่าระวางปรับลดลง 200 USD/ตู้ สำหรับฝั่ง West Coast ในขณะที่ฝั่ง East Coast ปรับลดลงเฉพาะตู้ 40' ทำให้ค่าระวางในฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,100 USD/TEU และ 1,400 USD/FEU และฝั่ง East Coast ค่าระวางอยู่ที่ 2,100 USD/TEU และ 2,400 USD/FEU เนื่องจากเป็นช่วงที่สินค้าในเส้นทางมีจำนวนลดลง

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	900	Effective till 30-Nov-2019
Thailand-Shanghai	900	1,000	
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,400	1800	

- สำหรับเส้นทางไปประเทศจีน และฮ่องกง มีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) ในอัตรา 70 USD/TEU และ 135 USD/FEU
- สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น เรียกเก็บค่า OBS ในอัตรา 12 USD/TEU และ 24 USD/FEU
- สำหรับเส้นทางไปยุโรป เรียกเก็บค่า OBS ในอัตรา 176 USD/TEU และ 352 USD/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2562

JAPAN



Subject to Low Sulphur Surcharge

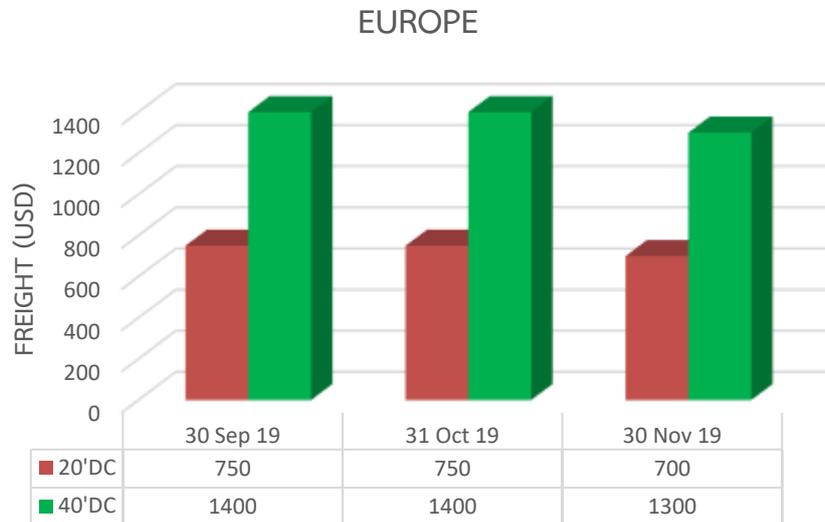
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2562

JEBEL ALI



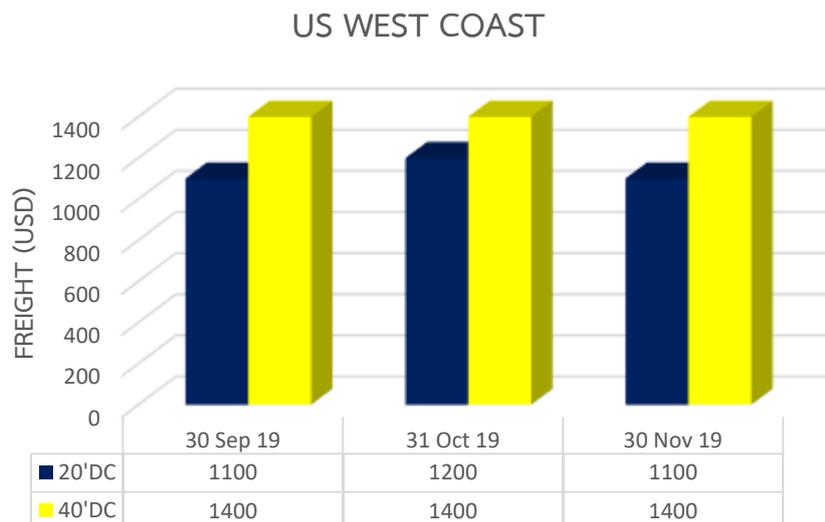
Subject to War Risk & Low Sulphur Surcharge

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2562

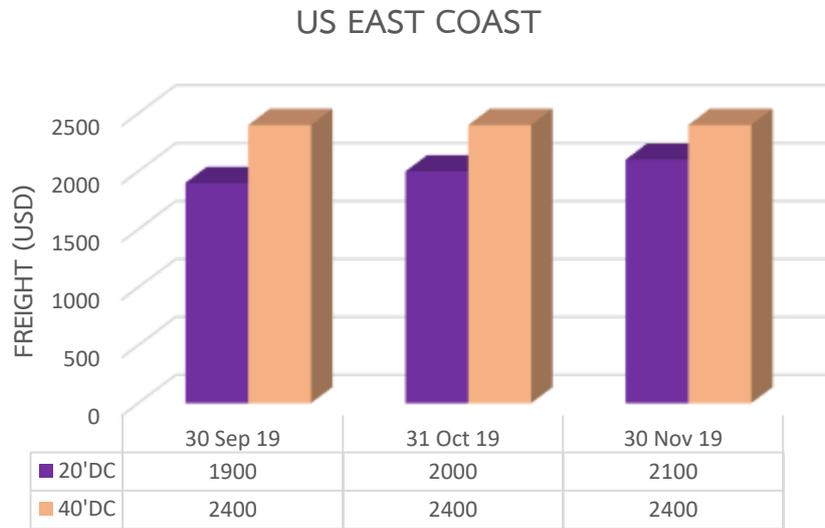


Subject to ENS & Low Sulphur Surcharge

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2562



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2562



ประกาศเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากสายเรือ

สายเรือ Maersk

- ประกาศเรียกเก็บค่าบริการขนส่งสินค้าอันตรายปลายทาง กรณีที่สายเรือเป็นผู้ลากตู้ (Inland Haulage) สำหรับสินค้าที่นำเข้าและส่งออกไปยังประเทศนามิเบีย โดยกำหนดว่าตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2562 สายเรือจะเรียกเก็บค่าบริการ Destination Dangerous Cargo Service ในอัตรา 30% ของค่าลากตู้ (Inland Haulage Tariff Rate)
- ประกาศเรียกเก็บค่าบริการกรณีที่สายเรือเป็นผู้ลากตู้สำหรับสินค้าในอารักขา (Bonded Transport) ในเส้นทางแอฟริกาใต้ ในอัตรา 25% ของค่าลากตู้ (Inland Haulage Tariff Rate)

สายเรือ OOCL

- ประกาศเรียกเก็บค่าใช้จ่ายสืบเนื่องจากมาตรการ IMO Low Sulphur 2020 ของ IMO ในการปรับมาใช้น้ำมันกำมะถันต่ำ มีผลตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2562 โดยแบ่งการเรียกเก็บออกเป็น 2 รายการดังนี้
 - Fuel Cost Recovery (FCR) เรียกเก็บกรณีที่ เป็น Long-term contracts มากกว่า 3 เดือน
 - Low Sulphur Adjustment (LSA) เรียกเก็บกรณีที่ เป็น Short-term contracts น้อยกว่าหรือเท่ากับ 3 เดือน

Fuel Cost Recovery (FCR)

Asia Europe Trade

Currency: USD

Origin/Destination		North Europe		Baltic/Scandinavia		Mediterranean	
Equipment Size	Cargo Nature	AET WB	AET EB	AET WB	AET EB	AET WB	AET EB
20'	Non-temperature-controlled cargo	274	165	373	224	244	132
40'		548	330	746	448	488	264
40H		548	330	746	448	488	264
45'		548	330	746	448	488	264
20'	Temperature controlled cargo	411	248	560	336	366	198
40'		822	495	1119	672	732	396

Australian Trade to/from Asia

Origin/Destination		AUS-Asia		NZL-Asia	
Equipment Size	Cargo Nature	AUTSB	AUTNB	AUTSB	AUTNB
20'	Non-temperature controlled cargo	253	119	269	199
40'		506	238	538	398
40H		506	238	538	398
45'		506	238	538	398
20'	Temperature controlled cargo	380	179	404	299
40'		759	357	807	597

Intra Asia Trade

Currency: USD

Origin/Destination		Middle East		Red Sea		India Subcontinent		N. Asia from/to S.E. Asia	Intra N. Asia & Intra S.E. Asia
Equipment Size	Cargo Nature	IAT WB	IAT EB	IAT WB	IAT EB	IAT WB	IAT EB	IAT NB/SB	IAT All Bound
20'	Non-temperature controlled cargo	336	71	395	125	416	134	211	122
40'		672	142	790	250	832	268	422	244
40H		672	142	790	250	832	268	422	244
45'		672	142	790	250	832	268	422	244
20'	Temperature controlled cargo	504	107	593	188	624	201	317	183
40'		1008	213	1185	375	1248	402	633	366

*Not applicable for China to/from Taiwan

*Not applicable for Japan to PRC other than Fujian/Guangdong/Guangxi/Guizhou/Hainan/Yunnan

*N. Asia: China/Hongkong/Japan/South Korea/Taiwan

*S.E. Asia: Indonesia/Cambodia/Malaysia/Myanmar/Philippines/Singapore/Thailand/Vietnam

Low Sulphur Adjustment Charge (LSA)

Asia Europe Trade

Currency: USD

Origin/Destination		North Europe		Baltic/Scandinavia		Mediterranean	
Equipment Size	Cargo Nature	AET WB	AET EB	AET WB	AET EB	AET WB	AET EB
20'	Non-temperature controlled cargo	106	64	191	115	92	50
40'		212	128	382	230	184	100
40H		212	128	382	230	184	100
45'		212	128	382	230	184	100
20'	Temperature controlled cargo	159	96	287	173	138	75
40'		318	192	573	345	276	150

Australian Trade

Currency: USD

Australian Trade to/from Europe/Asia/Coastal:

Origin/Destination		North Europe		Baltic/Scandinavia		Mediterranean		AUS-Asia		NZL-Asia		AUSTINT			
Equipment Size	Cargo Nature	AUT NB	AUT SB	AUT NB	AUT SB	AUT NB	AUT SB	AUTSB	AUTNB	AUTSB	AUTNB	AU-NZ	NZ-AU	Intra AUS (AUD)	Intra NZL (NZD)
20'	Non - temperature controlled cargo	169	176	254	227	155	162	110	52	118	87	118	110	75	136
40'		337	353	507	455	309	325	220	104	236	174	236	220	150	272
40H		337	353	507	455	309	325	220	104	236	174	236	220	150	272
45'		NA	NA	NA	NA	NA	NA	220	104	236	174	NA	NA	NA	NA
20'	Temperature controlled cargo	253	265	380	341	232	244	165	78	177	131	177	165	113	205
40'		506	529	761	682	464	487	330	156	354	261	354	330	226	410

Intra Asia Trade

Currency: USD

Origin/Destination		Middle East		Red Sea		India Subcontinent		N. Asia from/to S.E. Asia	Intra N. Asia & Intra S.E. Asia
Equipment Size	Cargo Nature	IAT WB	IAT EB	IAT WB	IAT EB	IAT WB	IAT EB	IAT NB/SB	IAT All Bound
20'	Non - temperature controlled cargo	132	28	155	49	163	53	83	48
40'		264	56	310	98	326	106	166	96
40H		264	56	310	98	326	106	166	96
45'		264	56	310	98	326	106	166	96
20'	Temperature controlled cargo	198	42	233	74	245	80	125	72
40'		396	84	465	147	489	159	249	144

Origin/Destination		Japan to PRC other than Fujian/Guangdong/Guangxi/Guizhou/Hainan/Yunnan	Taiwan (China) to PRC	PRC to Taiwan (China)
Equipment Size	Cargo Nature			
20'	Non - temperature	CNY 600	CNY 500	USD 115
40'	controlled cargo	CNY 1200	CNY 1000	USD 230
40H		CNY 1200	CNY 1000	USD 230
45'		CNY 1200	CNY 1000	USD 230
20'	Temperature controlled cargo	CNY 600	CNY 600	USD 132
40'		CNY 1200	CNY 1200	USD 264

* For China from/to Taiwan and Japan to PRC other than Fujian/ Guangdong/ Guangxi/ Guizhou/ Hainan/ Yunnan, payment must be collected at destination

* N. Asia: China/Hongkong/Japan/South Korea/Taiwan

* S.E. Asia: Indonesia/Cambodia/Malaysia/Myanmar/Philippines/Singapore/Thailand/Vietnam

ยกเลิกประกาศการหยุดให้บริการชั่วคราวในเส้นทาง Port Umm Qasr ในประเทศอิรัก

สายเรือ Hapag Lloyd ประกาศแจ้งให้ทราบว่าขณะนี้เหตุการณ์ประท้วงในประเทศอิรักกลับเข้าสู่ภาวะปกติ ดังนั้นสินค้าที่จะส่งออกไปยังท่าเรือ Umm Qasr สามารถจองระวางได้ตามปกติ ในขณะที่สินค้าที่มีการเปลี่ยนเส้นทางไปยังท่าเรือ Jebel Ali สายเรือจะดำเนินการลากตู้สินค้าไปยัง Umm Qasr โดยเร็วที่สุด

Container demand slowdown goes beyond trade war

The trade dispute between the US and China has been blamed for the slowdown in box volumes. But new figures show that the malaise is far more widespread. Global volume figures contracted during September, shrinking by 0.4%, but not all the blame can be put on the US-China trade war, according to analysis by Sea-Intelligence. “The development seen in September only serves to reinforce the pattern seen throughout 2019,” said Sea-Intelligence chief executive Alan Murphy. “This pattern has basically been months of weak demand followed by a spike of higher growth – and then again followed by an even larger growth drop more than negating the otherwise optimistic spike.”

For the nine months to end-September, global demand grew by just 1%, figures from Containers Trade Statistics show. “While this is of course positive growth, it does not inspire a great deal of confidence in the strength of the container shipping market,” Mr Murphy said. The figures also called into question the gross domestic product multiplier effect, which has historically seen container volumes grow at a faster rate than the global economy.

“In the wake of the financial crisis it has been realised that this rule of thumb clearly is no longer correct, and the multiplier has been dropping sharply as a consequence of the completion of the containerisation process, as well as reaching the logical endpoint of the outsourcing processes,” Mr Murphy said. While container shipping is still expected to grow in line with GDP, the latest International Monetary Fund GDP outlook for 2019 puts growth at 3%. But weak container demand growth of just 1% indicates a multiplier of just 0.3.

The ongoing trade dispute between the US and China is often pointed to as a major reason for the slowdown in container demand, but Mr Murphy said this argument was undermined by the data. When North American growth was stripped out from the figures, global growth was just 0.9%. “This indicates that there is an inherent underlying weakness which is independent of the US-China trade war,” he said.

Import volume growth in Europe has slowed since a strong start to the year, falling to a 0.5% contraction in September. While North American volumes were positive for the quarter as a whole, in September both import and exports contracted compared to September 2018. “This should be a cause for concern, as the 2018 post-peak season volume surge due to front-loading of Transpacific cargo only really hit in October/November 2018, so the contraction in September is not simply a question of a high 2018 base,” Mr Murphy said.

Meanwhile, exports from Asia remained “stagnant”. “The carriers’ collective orderbook for new capacity injection is historically low, and this is indeed a good sign for restoring market balance over time,” Mr Murphy said. “However, the demand weakness seen thus far in 2019 clearly puts pressure on the carriers regardless, and it is also in this light we should see the record high levels of blank sailings, a level which is exceedingly likely to be upheld should this weakness in demand persist.”

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

FIATA critical of detention and demurrage process

Global federation says the freight forwarding industry usually has data on containers available well in advance of vessel arrival and would be prepared to share this data with container terminals to help with process improvements. Global freight forwarding body FIATA, the International Federation of Freight Forwarders Associations, has called for “a more transparent, equitable and business-orientated process” for determining detention and demurrage charges for ocean freight containers in the US and other key markets – also proposing that the freight forwarding industry would be prepared to share advance data it usually has on arriving shipments with container terminals to help with process improvements.

In its submission to the United States (US) Federal Maritime Commission (FMC) review of container detention and demurrage charges, FIATA said it supported “a more transparent, equitable and business orientated process as regards the determination and levy of such charges not only in the US but in other economies where industry operated under similar processes”. FIATA said it was “critical of the practice which surrounds the determination of detention and demurrage charges which were highlighted in the FMC review. It also questioned the rationale for such charges in achieving the orderly movement of containers to, and from, ports, terminals or depots rather than being pure finance generators.”

Referring to the association’s submission to the FMC, chair of FIATA’s Working Group Sea, Jens Roemer, commented: “The clock for the determination of a charge of demurrage and detention to incentivise the orderly movement of containers through ports and terminals must be stopped when circumstances arise outside the control of the importer and containers are not able to be moved. There is no logic in enforcing a charge which is supposed to motivate the importer to pick up, or return, a container in a timely manner if the port or terminal is not able to comply with the delivery request.” “The same should apply for delays due to regulatory agency interventions which are inherent in all international logistic supply chains including maritime where containers and contents require border clearance and control. Such interventions being part of intelligence led risk assessments to address import prohibitions and restrictions and community protection aspects.

“These issues determine the dwell times of the container depending on the level of intervention and add to the time delay in delivery and usually additional costs to the importer. These delays are beyond the control of both the freight forwarder and importer and should not attract detention or demurrage charges.” In its submission to the FMC Notice of Proposed Rule Making (NPRM) as to the FMC interpretation of the Shipping Act “and an identified industry failure to establish, observe, and enforce just and reasonable regulations and practices relating to or connected with receiving, handling, storing, or delivering of containers with respect to demurrage and detention”, FIATA urged the FMC “to provide the necessary guidance, which was currently lacking in industry”.

FIATA also urged the FMC “to ensure that freight forwarders are able to compete on a level playing field by the provision of a fair and realistic delivery period free of detention for containers”. FIATA questioned “the reasonableness of demurrage and detention practices, and to what extent the practices were meeting the intended purposes as financial incentives to promote timely movement of containers, particularly as to the issues identified in FMC NPRM”. As to the movement process, FIATA also supported better data sharing by the various stakeholders in the maritime supply chain. In its ‘Best Practice Document’ as it relates to data and cargo movement, FIATA “encouraged better data sharing in all modes as this which would lead to greater transparency of information related to the movement of containers from vessel to terminal and to the next mode of transport. Such data sharing would significantly improve the timely movement of containers through terminals, increase productivity, reduce demurrage and detention charges and more importantly reduce overall transport cost and lead times for the importer in competitive markets,” FIATA said.

The association continued: “What is apparent and happens with regularity in the maritime supply chain is the knock-on effect in disrupted delivery processes. Planning for a pick-up of a container can only be undertaken if, and when, data such as pick-up reference, location and earliest possible date and time is provided. This information is often provided too late and therefore best available – and reliable – data should be made available at an earlier stage.” Roemer commented: “Information available to FIATA leads us to contend that terminals are not aware as to the next mode of transport for at least 50% of the containers they

discharge from a vessel. The freight forwarding industry, however, usually has this data available well in advance of vessel arrival and would be prepared to share this data for process improvement.

“Such data sharing would enable advance planning of all stakeholders, increase productivity for the terminals and other stakeholders as well improving the timely movement of container throughput in terminals. Importers see reduced lead time in terminals as a value add to the supply chain costs and a significant benefit to terminal operator efficiency.” The association concluded: “In cost-competitive markets, the whole supply chain must seek to have constant process improvement. To do today what was done yesterday will be of little benefit for tomorrow.”

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

Trade war ripples rock transpacific: first eastbound volume decline in ten years

The lack of developments on negotiations between China and the US on tariffs is expected to contribute to the first full-year decline in volumes on the headhaul eastbound transpacific trade since the global financial crisis. The last time the trade saw volumes decline was in 2009, in the wake of the collapse of Lehman Brothers and when global port throughput fell by around 10%. According to an Alphaliner forecast today, eastbound transpacific Asia-North America trade could contract by 2% this year, after liftings in October saw a surprise 3.9% year-on-year decline, resulting in a lower-than-expected Q4 result.

“While volume growth remained marginally positive in the first three quarters of this year, despite the ongoing trade war between China and the US, the fourth quarter is expected to register a significant decline, with no repeat of the front-loading by shippers to avoid higher import tariffs at the end of last year,” the analyst said. Worst hit has been the main US west coast gateways – October saw Los Angeles, Long Beach and Oakland post a combined year-on-year throughput decline of 12%, with laden import boxes falling by 13.2%. Meanwhile, overall transpacific volumes in the first 10 months of this year reached 13.15m teu, representing growth of just 0.2%, compared with the first 10 months of last year, and with the prospects for the final two months looking dim, the year-end total is likely to be lower than 2018.

However, not every carrier has suffered. According to Alphaliner data, while Cosco, MSC, Maersk and Hapag-Lloyd have all carried lower volumes in the first 10 months of the year, other carriers have seen their market share increase. The main winner on the trade has been Evergreen, which has posted a 10.3% increase in liftings, to just over 1.5m teu, so far this year, while South Korean carrier SM Lines has managed to cement a nascent position in the market with growth of 10.4%, to around 250,000 teu.

Market leader Cosco (in combination with its Hong Kong subsidiary, OOCL), saw decline of 3.1%, while Maersk and MSC dropped 4.5% and 3.9%, respectively. Hapag-Lloyd saw volumes decline by 3.6%. Second-ranked CMA CGM and third-placed ONE saw marginal increases of 1% and 1.8%, respectively.

This represents a significant turn of events for ONE, the merged Japanese carrier, in particular – following its merger in April 2018, it lost significant market share after problems with the integration of the respective carriers’ booking systems.

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 8 November 2019	Current Index 15 November 2019
Comprehensive Index			837.99	797.78
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	729	708
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	721	706
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1532	1351
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2572	2398
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	773	755
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1173	1056
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2405	2325
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	950	970
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2045	1839
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	223	228
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	236	239
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	150	163
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	136	133