

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 34 พ.ศ. 2562



## สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

## CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20’	USD/40’	
Thailand - Shanghai	200	300	Effective till August 31, 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	300	450	
	Subject to CIC at destination		
Thailand - South Korea (Busan)	100	200	
Thailand - South Korea (Incheon)	200	400	
Thailand - Japan (Main Port)	300	400	
Thailand - Jebel Ali	500	750	
	War Risk Surcharge: \$35/20’ และ \$70/40’		
Thailand - Melbourne	300	600	
Thailand - Europe (Main Port)	950	1,800	
Thailand - US West Coast	1,400	1,700	Effective till August 31, 2019
Thailand - US East Coast	2,300	2,800	

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนสิงหาคม 2562 อัตราค่าระวางเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่คงที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง 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 และเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 600 USD/FEU มีเพียงเส้นทาง Jebel Ali ที่มีบวกเพิ่ม War Risk Surcharge ในอัตรา 35 USD/TEU และ 70 USD/FEU เนื่องจาก สถานการณ์ความตึงเครียดในแถบ Middle East และ Arabian Gulf ในขณะที่เส้นทางที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น คือ เส้นทาง Europe ปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU เนื่องจาก Space ค่อนข้างแน่น ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 950 USD/TEU และ 1,800 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Fuel Surcharge (LSS) ที่ต้นทุนในอัตราเดิม คือ 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU

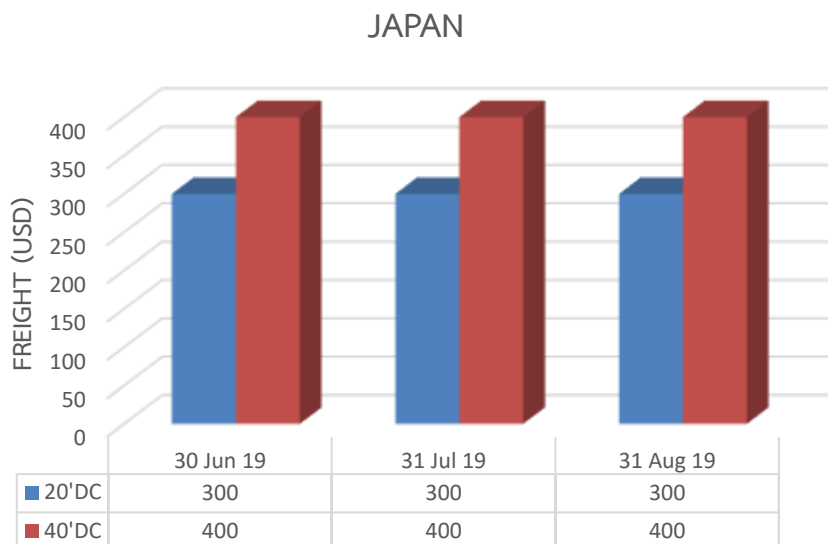
สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนสิงหาคม ค่าระวางในฝั่ง West Coast อัตราคงที่ไม่เปลี่ยนแปลง โดยค่าระวางอยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 1,700 USD/FEU ในขณะที่อัตราค่าระวางฝั่ง East Coast ปรับเพิ่มขึ้น 100 USD สำหรับตู้ 20' เนื่องจากมีปัญหาเรื่องน้ำหนักตู้ที่เกิน ในขณะที่ตู้ 40' ปรับลดลง 200 USD ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 2,300 USD/TEU และ 2,800 USD/FEU

**CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)**

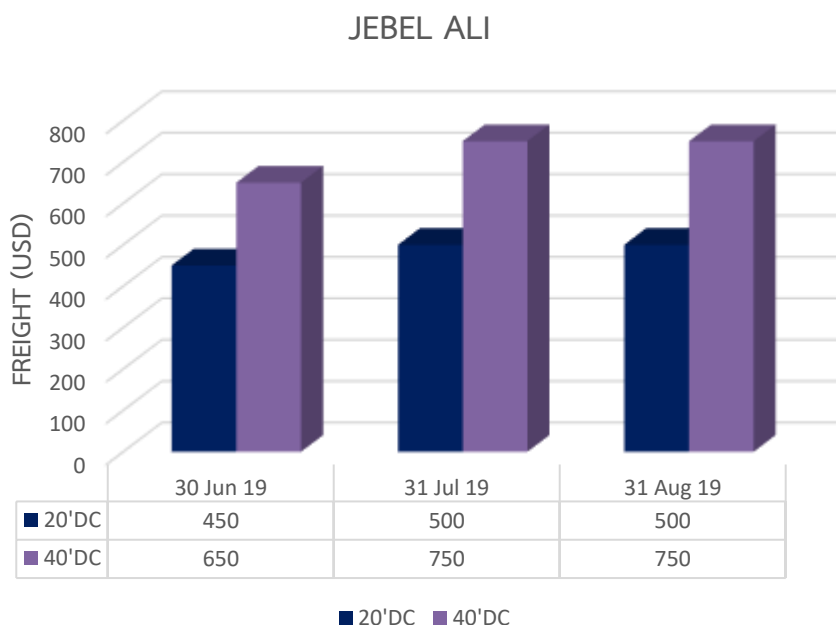
ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	1,000	Effective till August 31, 2019
Thailand-Shanghai	900	1,100	
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,400	1800	

- สำหรับเส้นทางไปประเทศจีน และฮ่องกง มีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) ที่ปลายทาง ในอัตรา 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU
- สำหรับเส้นทางไปยุโรป ค่า OBS ปรับลดลง โดยเรียกเก็บในอัตรา 126 USD/TEU และ 252 USD/FEU

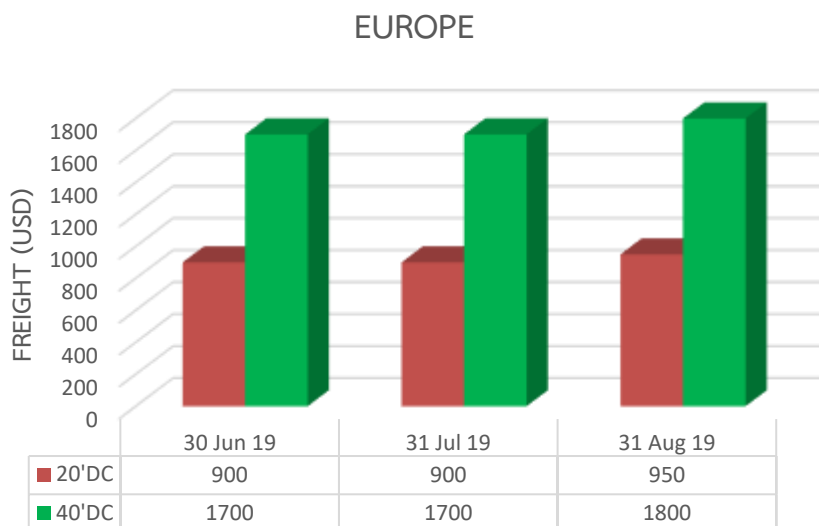
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2562



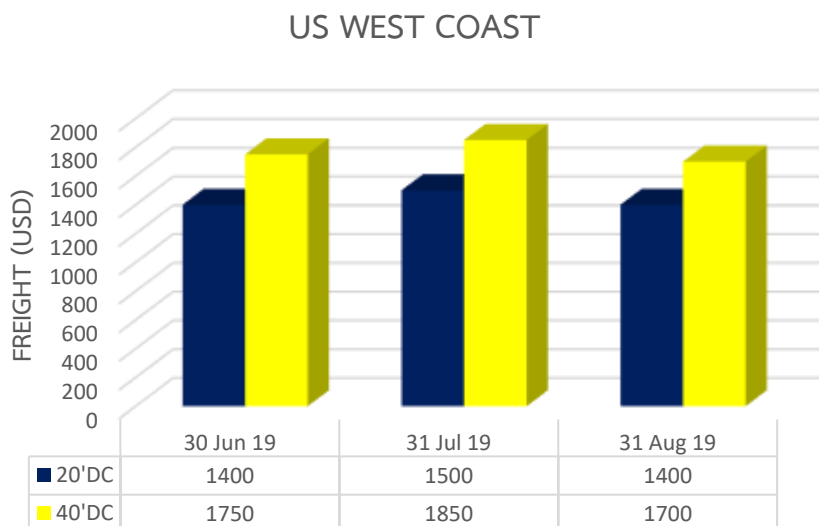
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2562



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2562

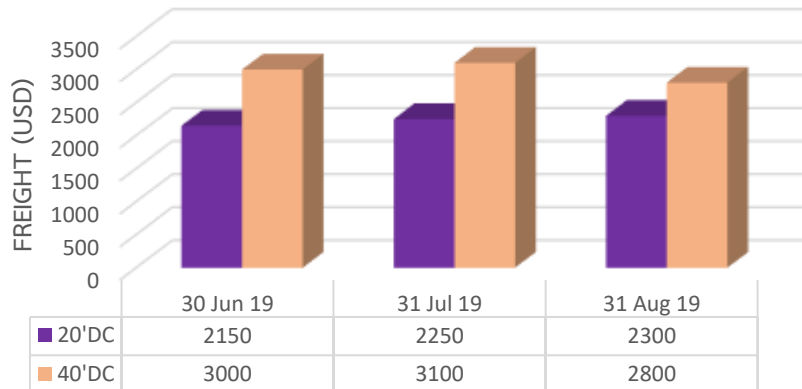


กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2562



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast** เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2562

US EAST COAST



รวบรวมประกาศการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากสายเรือ

**สายเรือ CMA CGM**

- ประกาศเรียกเก็บค่า Rate Restoration Charge สำหรับสินค้าจากเอเชีย ไปยังเส้นทาง Middle East ในอัตรา USD 200/TEU มีผลตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2562

**ประกาศข้อบังคับเรื่องการนำเข้า หรือส่งออกสินค้าไปยังประเทศเวเนซุเอลา**

**สายเรือ Maersk** ประกาศแจ้งให้ทราบว่า ตั้งแต่วันที่ 5 สิงหาคม 2562 รัฐบาลสหรัฐอเมริกากำหนดข้อห้ามในการรับสินค้านำเข้า หรือส่งออกที่รัฐบาลประเทศเวเนซุเอลาเป็นเจ้าของ หรือเป็นผู้ควบคุม ดังนั้น เพื่อเป็นไปตามข้อกำหนดดังกล่าว สายเรือ Maersk จะทำการหยุดรับสินค้าเข้า หรือออกจากรัฐบาลประเทศเวเนซุเอลา สำหรับผู้ส่งออก หรือนำเข้าที่ต้องการส่งสินค้าในเส้นทางดังกล่าว ต้องแจ้งข้อมูลดังต่อไปนี้เมื่อทำการจองระวาง

- ต้องระบุชื่อ Consignee ให้ชัดเจนเมื่อทำการจอง
- ใน Shipping Instruction ต้องระบุข้อมูลดังนี้
  - ระบุชื่อ Consignee โดยห้ามระบุ To Order หรือชื่อ Consignee ในต่างประเทศที่ไม่ใช่เวเนซุเอลา
  - First Notify Name
  - ชื่อสินค้า และรายละเอียดของสินค้า
  - ชื่อผู้รับสินค้าปลายทาง กรณีที่สินค้าจองผ่าน Freight Forwarder

ในกรณีสินค้าส่งออกจากเวเนซุเอลา ต้องระบุชื่อ Shipper ที่แท้จริง (หากจองผ่าน Freight Forwarder) ทั้งนี้ หากไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว สินค้าจะไม่ได้รับการโหลดขึ้นเรือ

**ประกาศข้อบังคับเรื่องการรับสินค้าอันตรายโดยเรือ Barge**

**สายเรือ Hapag Lloyd** ประกาศแจ้งให้ทราบว่าเรือ Barge ที่วิ่งระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพ จะรับสินค้าอันตรายตาม Class ที่ระบุไว้ดังต่อไปนี้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2562

Ports	DG Class
Port Authority of Thailand (PAT)	Class 9
Bangkok Modern Terminal (BMT)	Class 3, 4.1, 4.2, 5.1, 6.1, 8 และ 9
Sahathai Terminal (SCS)	Class 3, 4.1, 4.2, 5.1, 6.1, 8 และ 9
Thai Prosperity Terminal (TPT)	ไม่รับสินค้าอันตราย

หมายเหตุ สินค้าอันตรายที่ไม่รับขนโดยเรือ Barge สามารถส่งโดยใช้ เรือ Feeder ผ่านสิงคโปร์เข้ามายังท่าเรือตามระดับต้นบน หรือเข้ามายังท่าเรือแหลมฉบัง และบรรทุกโดยรถบรรทุกต่อมายัง ICD ลาดกระบัง

**FIATA calls for urgent dialogue on misdeclaration fines**

Freight forwarder trade federation also seeking clarity on whether financial penalties imposed by shipping lines are limited to dangerous goods. FIATA is calling for urgent dialogue with ocean lines in the wake of recent moves by several leading carriers to impose penalties on shippers who misdeclare cargoes.

Earlier this month, Maersk, Hapag-Lloyd, HMM and OOCL confirmed that they have adopted a practice of charge fines for misdeclared cargo reaching up to \$15,000. According to the shipping lines, the move is an attempt to improve safety and reduce delays whereby up to a quarter of all serious incidents on board container ships are attributable to misdeclared cargo as referenced by the Cargo Incident Notification System initiative. A spate of fires aboard vessels at sea have been blamed on cargo misdeclarations.

Hapag-Lloyd has instituted a penalty of \$15,000 per teu for misdeclared cargoes ex- China, effective September 15. It told shippers: “To ensure the safety of our crew, ships and other cargo onboard, Hapag-Lloyd holds the shipper liable and responsible for all costs and consequences related to violations, fines, damages, incidents, claims and corrective measures resulting from cases of undeclared or misdeclared cargoes.” The German carrier saw a fire on board Yantian Express earlier this year, which took weeks to extinguish and is thought to have cost millions of dollars.

South Korea's HMM has also brought in penalties at the same rate, while Hong Kong's COSCO-owned OOCL is introducing fines of unspecified amounts, according to media reports. Maersk too has brought in a misdeclaration fee, albeit as just one of range of measures that also includes additional cargo screening and knowledge sharing efforts with clients. Where there is a resort to a financial penalty, fines are assessed on a case-by-case basis, depending on the seriousness of the infraction.

In a recent interview with *Lloyd's List*, FIATA's acting director general, Stephen Morris, stressed that forwarders are fully supportive of the need for safety at sea, and the lives of seafarers and the protection of shipowners' property in vessels should rightly be paramount. However, in reference to the fines, he said: “It's interesting that they (the shipping lines) talk about fines, because I don't think that in the private sector you can fine people. Usually fines relate to regulators and law enforcement agencies.”

Another question on which FIATA is seeking clarity is whether the fines apply solely to the misdeclaration of dangerous goods, or any instance in which goods are misdeclared. Morris highlighted the difference between full container load and less than container load consignments. “If you're stuffing a container with a variety of other people's goods, you don't know the condition of those goods and whether the goods in that container are properly described on the documentation, or whether those goods are compatible in terms of creating a chemical reaction.”

FIATA has already been in telephone contact with major carriers, requesting a chance to talk over the matter, Morris revealed. “What we are saying is, let's have some discussion on how we can help you, and we can help our members comply with your (shipping lines) provisions.”

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

**Chinese port volumes slow amid trade war**

Container trade growth through the largest Chinese ports is slowing, reflecting easing global economic growth and retaliatory tariffs with the United States. Throughput at the top 20 Chinese ports grew 4.1 percent in the first seven months of the year, compared with a 4.9 percent expansion in the same period a year ago, according to data provided by the Shanghai Shipping Exchange. The slowing growth through the first seven months of 2019 comes amid heightened trade tensions between the United States and China and can be directly linked to 10 percent tariffs levied by the US on \$200 billion of Chinese imports last September — and the threat to increase those tariffs to 25 percent at the beginning of 2019.

US retailers front-loaded imports last November and December ahead of the threatened tariff hike, which caused import volumes to fall early this year. The Trump administration delayed the tariff increase to May. The US last week said it would delay implementation of 10 percent tariffs on certain electronics and apparel imported from China until Dec. 15, a move that represents a thaw, however slight, in the ongoing trade war. But other items on the so-called “List 4” will still be subjected to a 10 percent tariff from Sept. 1, as announced by President Donald Trump earlier this month when he targeted \$300 billion of Chinese imports not already under tariff.

#### Moderating Chinese economy at play

While tariffs are a factor in the slowing port throughputs, China’s moderating economy is at play as well. Industrial production growth there hit a 10-year low in July, according to an analysis by IHS Markit, parent company of JOC.com. IHS Markit, citing data from China’s National Bureau of Statistics, said industrial value-added growth was 4.8 percent in July year over year, down 1.5 percentage points from June, noting “deceleration was broadly across sub-sectors.” “Growth in manufacturing slowed by 1.7 percentage points, which was the main drag to the headline deceleration,” IHS Markit said. “Particularly, growth in high-tech manufacturing declined 3.0 percentage points with a slowdown in communication and electronics, as well as electrical mechanism. It was related to the weakening exports of related products, which was on the US \$200 billion tariff list.”

China’s economic data from July “pointed to an increasing downturn pressure in the third quarter,” said IHS Markit. “Although the US prolonged to launch 10 percent tariffs on the additional \$300 billion Chinese goods, the 25 percent tariffs started from May as well as slowing global economic growth will continue to drag on China’s exports and related manufacturing in the third quarter,” it said. Shanghai was easily the busiest Chinese port through the first seven months of the year, with volumes of 25.4 million TEU, up 5.53 percent from the 2018 period. Rounding out the top 5 were Ningbo-Zhoushan (16.4 million TEU, up 6.1 percent), Shenzhen (14.7 million TEU, up 1.7 percent), Guangzhou (13.1 million TEU, up 4.7 percent), and Qingdao (12.1 million TEU, up 9.8 percent).

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

#### **Further disruption forecast for ocean freight peak season**

But ‘silver lining’ for supply chains with US trucking shortage situation appearing to be on the mend. Digital freight forwarder iContainers is forecasting further disruption to the day-to-day management of the peak season in ocean freight shipping. The company underlined that the industry has already been operating “under a cloud of uncertainty from Brexit and the unpredictable US-China trade war” and now expects it to be hit by two more contributing factors that could eventually affect global throughput growth.

“The fluctuating situation surrounding Brexit and the US-China trade war still lingers and will continue to cause uncertainties and affect volumes,” said Klaus Lysdal, vice president of operations at iContainers, in a statement. “But we also have IMO 2020 and an earlier than usual 2020 Chinese New Year to consider. We can expect these to further disrupt and unsettle supply chains.” Just last month, shipping consultancy group Drewry lowered its 2019 container growth estimates from 3.9% to 3%, the statement highlighted, the move prompted by concerns of a slowing economy, brought on by “escalating geo-political tension” in many parts of the world and the “challenging new emission regulations” facing the industry.

The full impact of the disruption will be felt towards the end of the year, iContainers warned, as carriers begin taking vessels out of rotation in preparation for IMO 2020. “Crunch time will really begin around the end of the third quarter and the start of the fourth as carriers start fitting their vessels with scrubbers to abide by the new emissions regulations. This will come at a time when companies scramble to get their cargo

in before the holiday season,” according to Lysdal. “If that’s not problematic enough, the early Chinese New Year will also prompt an additional rush before both vessels and Chinese suppliers become fully booked. So expect this to cause more problems than usual in the day-to-day process of the industry managing the peak season.”

Despite the bleak forecast, iContainers said there is “a silver lining” for supply chains this peak season. Due to falling demand and an increase in truck orders, the US trucking shortage situation appears to be on the mend and capacity is not expected to be as tight as previous years. “Operationally, the overall situation has improved with truckers and we shouldn’t be seeing the trucking scarcity we saw last year,” Lysdal commented.

“We still have some issues here and there and there are still areas where availability is generally at least a week out. But it’s much more manageable now and people are also more used to it by now, which means expectations of booking today and getting a pick-up tomorrow are also lower.”

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

### **Time to ‘name and shame’ rogue DG shippers**

Moves by carriers to fine cargo owners that misdeclare hazardous goods are unlikely to change the behaviour of the criminally minded, with other measures needed, argues Drewry. Moves by carriers to fine shippers for failing to correctly declare hazardous cargo is unlikely to change the behaviour of the criminally minded, with other measures needed in response to rising numbers of containership fires, according to container shipping analyst Drewry.

Following another containership fire this month, Drewry said it was now “time to name and shame rogue shippers that threaten the safety of the supply chain”, adding: “If governments won’t or can’t do more to assist with container checks, they can at least give shipping lines more tools to do it themselves, such as allowing some sharing of information on habitual criminals.” Although there were no fatalities when a blaze occurred in the aft section of the *APL Le Havre* (10,106 teu) on Friday 9 August off the Indian west coast, the list of similar incidents “is growing at an alarming rate and carriers are starting to roll out fines in a bid to improve matters”, Drewry noted. “While the cause of the fire is still being investigated, the latest incident is the eighth this year alone involving a ship carrying containers, well above the 60-day average for major fires cited earlier this year by TT Club, a transport and logistics insurer.”

It noted that over a quarter of all liner fires reported to the Cargo Incident Notification System (CINS) relate to misdeclared cargoes, particularly of the hazardous kind. “It is an age-old problem that has blighted shipping for too long: rogue shippers wilfully breaking the rules to avoid freight rate and insurance premiums on dangerous goods, or committing customs fraud by declaring high value goods as more common items,” Drewry added. The invention of the steel container made it even easier to conceal such fraudulent activity, leaving shipping lines with an uphill challenge to combat it. “Numerous initiatives have been tried, but the problem persists,” Drewry noted. “For example, Hapag-Lloyd’s ‘Cargo Patrol’ software programme has, since 2011, searched all bookings made with the company to identify potentially dangerous or suspicious items, while Maersk Line has introduced a random container check pilot in four US terminals, following the tragic fire on the 15,000-teu Maersk Honam in March 2018 that claimed the lives of five crew members.”

TT Club is spearheading a broad ‘Cargo Integrity’ campaign that aims to draw attention and offer best-practise guidance to all stakeholders to not only misdeclared shipments, but other problem areas such as container weighing and packing. It also seeks greater regulatory assistance with very few IMO member states bothering to submit container inspection reports, Drewry noted. With the number of container fires rapidly escalating, a few carriers last week announced that they would levy penalties on shippers for misdeclaring cargoes. Hapag-Lloyd, which last year shipped nearly half a million dangerous goods, will from 15 September

fine shippers \$15,000 for undeclared or misdeclared hazardous cargoes. HMM will fine the same amount, while Evergreen announced a penalty of \$35,000, the analyst highlighted

OOCL said that it is tightening its dangerous cargo acceptance with an additional verification step. “More carriers are likely to follow the lead; but while the threat of financial punishment might help to correct the behaviour of the less wilfully negligent shippers, it is unlikely to change the attitude of any rogue shipper who will still bet on evading the net,” Drewry said. “One approach that might help eradicate the criminal element would be to introduce shipper blacklists, but anti-trust laws do not currently allow for that. Carriers can log incorrect shipments with CINS, but they are not permitted to identify the shipper – meaning they can simply try their luck with another line if they get rejected by the first carrier.”

It concluded: “It is an unfortunate consequence of the current competition laws that they prevent a limited amount of information sharing that could greatly enhance safety and reduce fraud. Most law-abiding shippers would surely welcome any measure that will help reduce the risk of their cargoes being delayed or destroyed by the irresponsible action of others.”

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 16 August 2019	Current Index 23 August 2019
Comprehensive Index			803.82	774.62
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	812	793
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1017	969
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1368	1286
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2543	2436
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	684	685
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	609	660
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2507	2494
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	749	746
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2028	1881
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	232	232
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	234	234
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	120	103
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	117	117

.....