

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 44 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)	300	450		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Japan (Main Port)	300	400		
	500	750		
Thailand - Jebel Ali	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	-	
Thailand – Durban / Cape Town	850	1600	-	Effective till 14-Nov.-2019
	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	1,300	1,600	-	Effective till 14-Nov.-2019
Thailand - US East Coast	2,100	2,600		

หมายเหตุ: SCMC คือ Security Compliance Management Charge

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2562 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่คงที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง 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 ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 850 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU จนถึงกลางเดือนพฤศจิกายนต้องตรวจสอบราคาอีกครั้งหนึ่ง

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

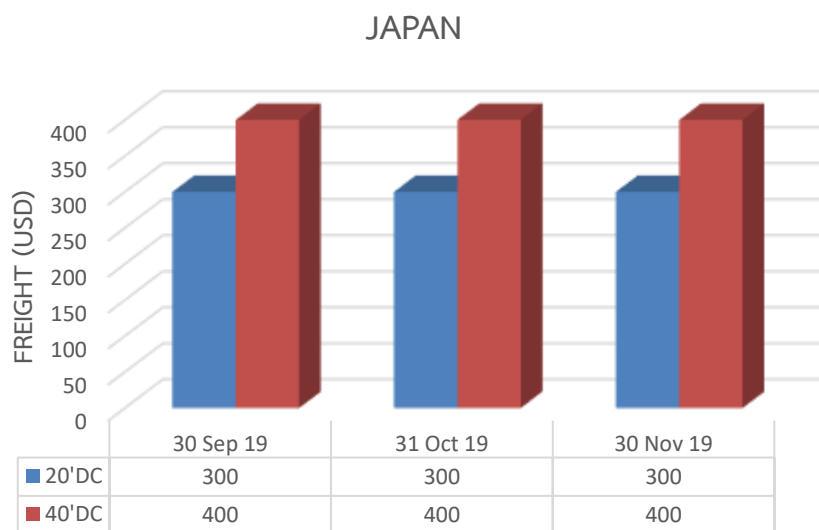
สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนพฤศจิกายน ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU ทั้งฝั่ง West Coast และฝั่ง East Coast ทำให้อัตราค่าระวางในฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,300 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU และฝั่ง East Coast ค่าระวางอยู่ที่ 2,100 USD/TEU และ 2,600 USD/FEU

# 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	

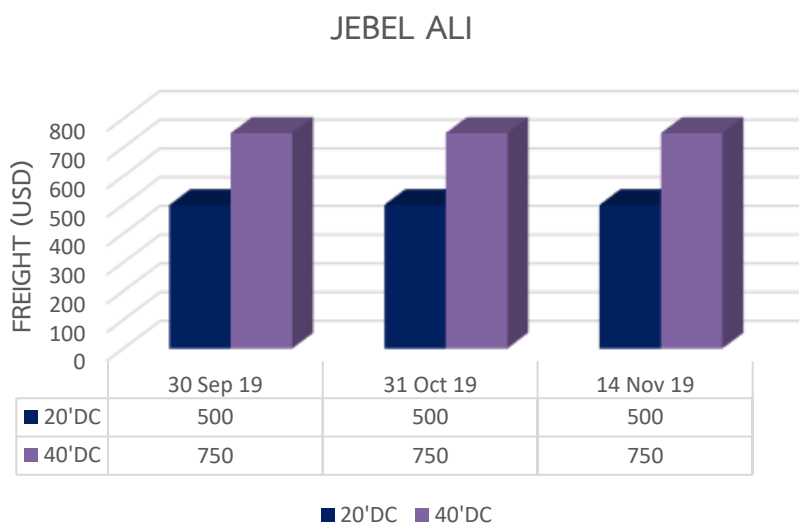
- สำหรับเส้นทางไปประเทศจีน และฮ่องกง มีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) ในอัตรา 70 USD/TEU และ 135 USD/FEU
- สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น เรียกเก็บค่า OBS ในอัตรา 12 USD/TEU และ 24 USD/FEU
- สำหรับเส้นทางไปยุโรป เรียกเก็บค่า OBS ในอัตรา 176 USD/TEU และ 352 USD/FEU

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



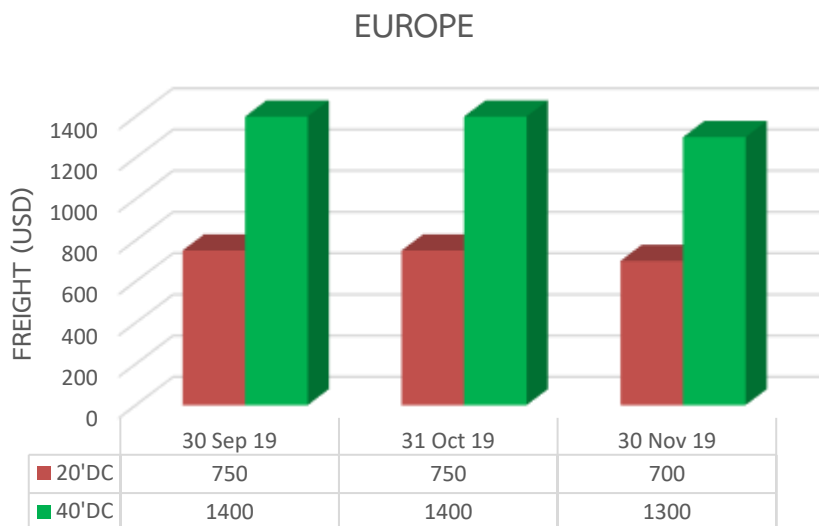
Subject to Low Sulphur Surcharge

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



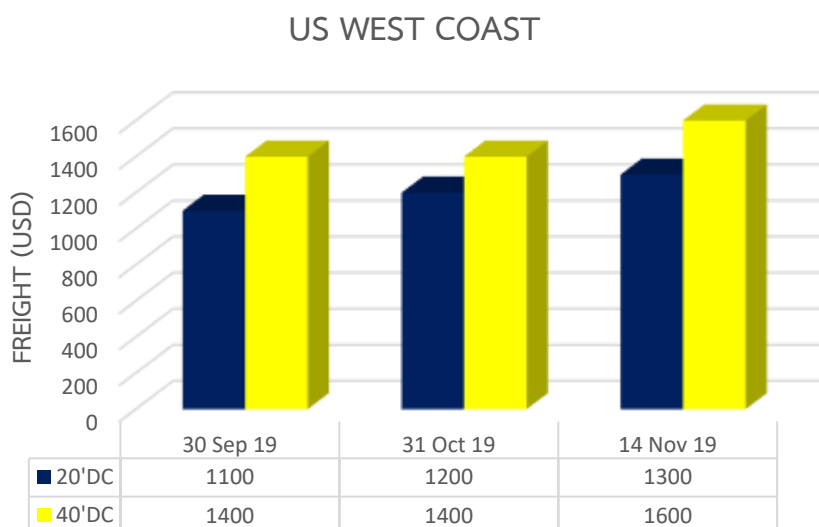
Subject to War Risk & Low Sulphur Surcharge

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

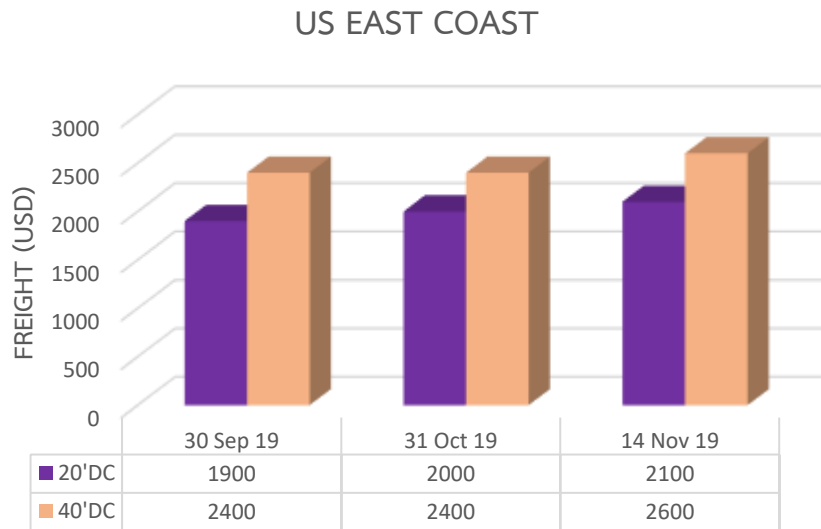


Subject to ENS & Low Sulphur Surcharge

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 CMA CGM**

- ประกาศเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge (PSS) สำหรับสินค้าจากเส้นทางเอเชียไปยัง Mozambique ในอัตรา USD 150/20' และ USD 300/40' โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 พฤศจิกายน 2562
- ประกาศเรียกเก็บค่า Port Congestion Surcharge สำหรับสินค้านำเข้าไปยัง Bejaia ประเทศแอลจีเรีย ในอัตรา USD 55 / EUR 55 per TEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2562

**สายเรือ OOCL**

- ประกาศเรียกเก็บค่า Rate Restoration (RR) สำหรับสินค้าจากประเทศไทยไปยังประเทศญี่ปุ่น ในอัตรา USD 40/TEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2562

**สายเรือ Hapag Lloyd**

- ประกาศเรียกเก็บค่า Russia-Winter Surcharge สำหรับสินค้านำเข้า และส่งออกไปยังเส้นทาง St.Petersburg และ Ust-Luga ในประเทศรัสเซีย ในอัตรา USD 75/TEU หรือ EUR 70/TEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2562
- ประกาศเรียกเก็บค่า Currency Adjustment Factor (CAF) สำหรับสินค้านำเข้าและส่งออกจาก East Asia ไปยัง North Europe และ Mediterranean ในอัตรา 1.74% โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2562

**ประกาศการหยุดให้บริการชั่วคราวในเส้นทาง Port Umm Qasr ในประเทศอิรัก**

**สายเรือ MSC และสายเรือ Hapag Lloyd** ประกาศแจ้งให้ทราบว่าเนื่องจากมีเหตุการณ์ประท้วงในประเทศอิรัก ซึ่งส่งผลกระทบต่อการทำงานของท่าเรือ Umm Qasr ทำให้เทอร์มินอลหยุดให้บริการจากคำสั่งของรัฐบาล ดังนั้น สายเรือจึงไม่สามารถนำเรือเข้าไปยังท่าดังกล่าวได้ และต้องทำการเปลี่ยนท่าเรือสำหรับ Discharge สินค้า ซึ่งจะมีการแจ้งในลำดับถัดไป ดังนั้น หากผู้ส่งออกต้องการข้อมูลเพิ่มเติมสำหรับการขนส่งสินค้าในเส้นทางดังกล่าว สามารถสอบถามไปยังสายเรือโดยตรง

**ประกาศปรับการส่งข้อมูลสินค้าล่วงหน้า สำหรับสินค้านำเข้า หรือผ่านท่าเรือในประเทศจีน (China Customs Advanced Manifest: CCAM)**

**สายเรือ Sealand** ประกาศแจ้งให้ทราบถึงการปรับการส่งข้อมูลให้กับศุลกากรในประเทศจีน เพื่อเพิ่มความสะดวก และทำให้ข้อมูลมีความถูกต้องมากยิ่งขึ้น โดยมีประเด็นหลักดังนี้

1. กำหนดให้ต้องส่งข้อมูล Manifest ล่วงหน้า 24 ชั่วโมง โดยข้อมูลที่ถูกต้องต้องถูกส่งไปยังศุลกากรของประเทศจีนทางอิเล็กทรอนิกส์ 24 ชั่วโมงก่อนการโหลดขึ้นเรือที่จะวิ่งเข้าสู่ท่าเรือในจีน
2. ข้อมูลสินค้าใน Manifest ต้องถูกต้องตรงกับข้อมูลใน Bill of Lading

ทั้งนี้ นับตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2562 ข้อมูลต่อไปนี้ ไม่ต้องระบุลงใน Manifest

- Company code of Consignor, Consignee and Notify Party
- Name & Phone number of contact person for consignee

ทางบริษัทเรือจะเริ่มดำเนินการส่ง Advanced manifest สำหรับสินค้าที่นำเข้า หรือผ่านท่าเรือในประเทศจีนตั้งแต่วันที่ 15 พฤศจิกายน 2562 ดังนั้น ผู้ส่งออกต้องส่งข้อมูล Manifest ผ่าน Shipping instruction ล่วงหน้าก่อน SI Cut-off deadline โดยสามารถตรวจสอบได้จาก [www.sealandmaersk.com](http://www.sealandmaersk.com)

#### ประกาศเรื่อง Consignee 'To Order' for Negotiable Bill of Lading

สายเรือ Sealand ประกาศแจ้งให้ทราบว่าใน B/L หากระบุชื่อผู้รับ หรือ Consignee เพียงอย่างเดียวจะทำให้ไม่สามารถเปลี่ยนมือได้ด้วยการสลักหลัง ดังนั้น จึงแนะนำให้ระบุโดยเพิ่มคำว่า 'To Order' หรือ 'To Order of' ตามด้วยชื่อนอกจากนี้ ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2562 สายเรือจะปฏิเสธการรับ Shipping Instruction ที่ระบุเพียงชื่อของธนาคารเป็น Consignee แต่ต้องระบุ 'To Order' แล้วตามด้วยชื่อธนาคารแทน

#### ประกาศปรับปรุงระบบการขอรับ Delivery Order สำหรับสินค้าในเส้นทาง Intra Asia

สายเรือ Sealand ประกาศแจ้งให้ทราบว่าทางบริษัทเปิดระบบให้ผู้นำเข้าสินค้าในเส้นทาง Intra Asia สามารถขอรับ D/O ผ่านทาง Website ของสายเรือได้โดยตรงที่ [www.sealandmaersk.com](http://www.sealandmaersk.com) โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 21 ตุลาคม 2562

#### Carriers 'play hardball' with new Asia-Europe and transpacific rate hikes

Ocean carriers have finally succeeded in lifting container spot rates on the key Asia-Europe and transpacific tradelanes. Today's Shanghai Containerised Freight Index (SCFI) shows a 19% uplift in spot rates from Asia to North Europe as carriers' 1 November FAK increases were partially accepted by shippers.

The North Europe component of the SCFI jumped to \$707 per teu, which is just 6% below the level of 12 months ago. One UK forwarder told *The Loadstar* this week that Asia carriers were now playing "hardball" on FAK increases. "We have seen a big change in attitude from the lines," he said, "I wouldn't be surprised if they knocking on our door again next week for another increase." Indeed, the timing of the rate recovery is perfect for the carriers, which will shortly begin annual rate negotiations with contract customers.

Spot rates for west Mediterranean ports also improved, edging up by 3.5% on the week, with a SCFI reading of \$735 per teu. Meanwhile, transpacific carriers were successful in lifting spot rates to the US west coast by almost 17%, to \$1,588 per 40ft, as recorded by the SCFI, but the quantum of the \$227 increase was significantly below the GRI ask by some lines of \$1,000.

For US east coast ports, the SCFI recorded an 8% increase to \$2,604 per 40ft. However, rates on both routes remain substantially below the level of a year ago, when frantic front-loading by shippers to beat US tariffs on Chinese imports saw rates skyrocket. Although Asia to US spot rates are some 40% and 28%, respectively for the US west and east coasts, below last year's levels, analysts are expecting rates to continue to rise week on week in the build-up to Black Friday (29 November) and Christmas sales.

Notwithstanding the usual rate challenges this year, carriers must nail down bunker surcharges that will compensate them for additional costs relating to the upcoming IMO low-sulphur fuel regulations. Most carriers have rolled-out low-sulphur surcharge mechanisms to run alongside their annual contracts, and they appear to have been successful in getting those approved by customers. However, on some tradelanes the spot, or short-term business, accounts for over half of cargo loaded and there are concerns that the "all-in"

nature of the market will see low-sulphur surcharges combined into rates and eventually given back to shippers in discounts.

This week saw some carriers endeavour to specifically target the spot market to ensure they do not end up further subsidising the sector. Hapag-Lloyd said it would introduce an IMO 2020 transition charge (ITC) on 1 December for all FAK, spot and short-term business, which equates to \$135 per teu for Asia-Europe and \$130 per teu for Asia to North America. It remains to be seen whether Hapag-Lloyd and its peers will succeed in introducing a surcharge for spot market business.

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

### **Trade war still denting confidence on transpacific trade**

A slowdown in volumes on the key Asia-US trade lane has seen carriers slash capacity to raise load factors. But freight rates remain at just half of where they were last year. Container trades between Asia and the west coast of North America are still struggling to ward off the impact of the trade war between China and the US, according to Drewry. Despite providing a welcome boost for carriers last year, as front-loading ahead of the imposition of tariffs lifted volumes, the artificial stimulation of shipments has since regressed, the analyst said.

“After eight months, loaded traffic from Asia to the west coast of North America, covering the US, Canada and Mexico, had shrunk by nearly 3%,” it said. “The slack was at least picked up by the smaller Asia to North America east coast route, which increased by almost 6% to produce a flat total net result for the year-to-date period.” Recent US-only data confirmed the trend, Drewry noted, with west coast volumes falling 5.8% compared with 6.9% growth at east and Gulf coast ports. But the “extraordinary environment” in which carriers on the transpacific were operating made it difficult to evaluate actual trading performance this year, it said, adding that it expected growth to return in the “not too distant future”.

“The transpacific has thus far managed to avoid significant contraction thanks to a combination of factors, including a weakening of the Chinese currency, willingness from some Chinese exporters and American importers to absorb some of the additional costs arising from the new tariffs and some trade substitution within Asia,” said Drewry. But ultimately, it was the strength of the US economy that would serve to drive growth again. “The underlying strength of the US economy that hasn’t been derailed by the Washington and Beijing shenanigans and has continued to create jobs and raise incomes throughout,” the analyst said.

Nevertheless, this year’s peak season had failed to deliver for carriers, with data indicating a 1% decline in volumes from Asia to the US west coast in the third quarter. Carrier efforts to ameliorate the slowdown by blanking sailings and withdrawing tonnage helped keep load factors up, but these “artificial supply manoeuvres” were not enough to raise spot freight rates, which have been stuck at around \$1,500 per feu, according to Drewry. Last week’s Shanghai to Los Angeles World Container Index was down by 47% on the same week last year, it added.

“The immediate outlook for the transpacific is heavily tied to the trade war, which is currently in one of its more peaceful settings but is still liable to sour at any moment,” Drewry said. “Assuming carriers refrain from returning too much capacity, there is a reasonable hope for higher freight rates as we approach Black Friday and Christmas sales.”

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

**Box carrier emissions down 10% in five years**

CO2 emitted by world's largest container lines continued to fall in 2018, as new larger vessels boost the sector's energy efficiency. Carbon dioxide emissions from the world's largest container lines continued to fall during 2018, as new larger vessels boost the sector's energy efficiency.

Emissions from 17 of the world's leading ocean container carriers, representing about 80% of global containerised shipping, have declined by 9.6% since 2015, despite an increasing number of vessels in service, according to a report by Clean Cargo, a freight forwarding forum. The aggregate average trade lane CO2 emissions factors are compiled from data reported by more than 3,200 ships.

Since Clean Cargo began publicly reporting data from the industry in 2009, emissions per container per km have dropped 41.2% on average for dry cargo, the report said. "While changes in carrier representation or global trade conditions likely explain a portion of these results, the continued performance improvement is also attributable to carrier fleet efficiency and data quality, both of which have direct benefits for shipping customers," it added.

Data from the forum's members indicate that larger and newer vessels still account for the majority of environmental performance variations. However, an increasing number report that they are putting into effect energy efficiency and energy management measures. "With growing exposure of climate impact and increased societal and regulatory expectations, decarbonising ocean shipping is no longer an impossible dream but a real business continuity challenge," said Clean Cargo programme director Angie Farrag-Thibault. "While consolidated and comprehensive emissions data is one key part of this effort, system change through value-chain collaboration is also critical."

Clean Cargo developed a standardised methodology and reporting system that was adopted globally by the industry, with carriers submitting operational data from the entire fleet on an annual basis for trade lane emission factors aggregation.

The results produce environmental performance scorecards for each carrier, which are used to meet corporate supply chain sustainability goals by a significant share of shipping customers participating in the group.

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 25 October 2019	Current Index 1 November 2019
Comprehensive Index			774.27	847.11
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	594	707
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	710	735
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1361	1588
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2411	2604
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	786	830
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1164	1196
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2324	2446
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	955	991
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1965	2117
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	223	223
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	235	235
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	122	130
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	140	141

.....