

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 51 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 USD 60/TEU, USD 120/FEU	Effective till 31-Dec.-2019
Thailand - Qingdao	300	450		
Thailand - Hong Kong	100	200		
Thailand - Japan (Main Port)	300	400		
Thailand - Klang	300	500	Subject to ISOCC USD 40/TEU, USD 80/FEU	
Thailand - Jakarta	400	600		
Thailand - Hochiminh	250	350		
Thailand - Manila (North & South)	300	450		
Thailand - Jebel Ali	500	750	Subject to ISOCC USD 97/TEU, USD 194/FEU	
	Subject to War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU			
Thailand - South Korea (Busan)	50-80	150	USD 70/TEU, USD 140/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	150	300		
Thailand - Melbourne	325-575	650-1,050	USD 106/TEU, USD 212/FEU	
Thailand - Durban / Cape Town	900	1700	Subject to ISOCC USD 136/TEU, USD 272/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	800	1,500	LSS: USD20/TEU, USD40/FEU + ISOCC: USD106/TEU, USD212/FEU	
	Subject to ENS USD30/BL			
Thailand - US West Coast	1,080	1,350	-	
Thailand - US East Coast	2,200	2,650		

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนธันวาคม 2562 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่คงที่ไม่มีเปลี่ยนแปลง โดยสายเรือมีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge เพิ่มเติมจากค่าระวางดังตาราง สำหรับเส้นทาง 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 สำหรับเส้นทางแอฟริกาใต้ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนธันวาคม ค่าระวางตู้ 20' เพิ่มขึ้น 50 USD/TEU ในขณะที่ตู้ 40' เพิ่มขึ้น 100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 900 USD/TEU 1,700 USD/FEU

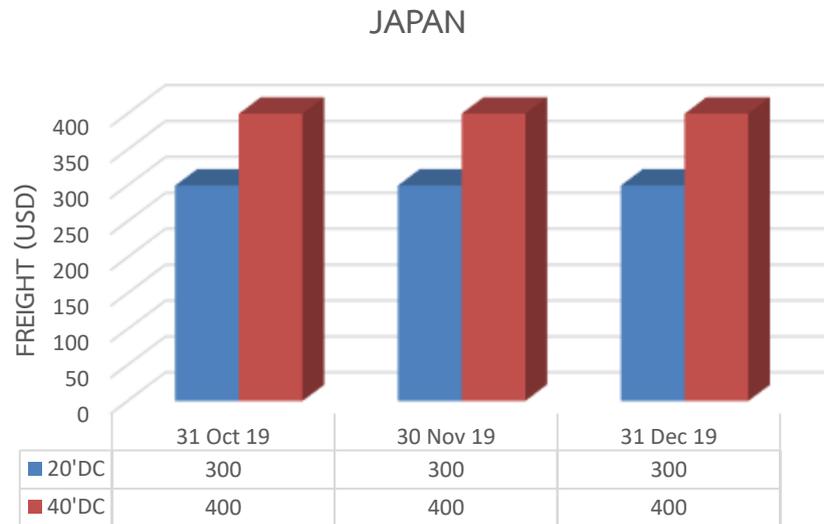
สำหรับเส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนธันวาคม ปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 800 USD/TEU และ 1,500 USD/FEU โดยมีการเรียกเก็บค่า ISOCC ในอัตรา 106 USD/TEU ซึ่งเป็นค่าน้ำมันแยกต่างหากจากค่า LSS ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางของแต่ละสายเรือค่อนข้างแตกต่างกัน โดยอัตราเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 325-575 USD/TEU และ 650-1,050 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า LSS ในอัตรา 106 USD/TEU เช่นเดียวกับเส้นทางยุโรป

ในขณะที่เส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนธันวาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับลดลง 220 USD/TEU และ 250 USD/FEU ทำให้ค่าระวาง อยู่ที่ 1,080 USD/TEU และ 1,350 USD/FEU ในขณะที่ฝั่ง East Coast ค่าระวางตู้ 20' คงที่ ส่วนตู้ 40' ปรับลดลง 50 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,200 USD/TEU และ 2,650 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

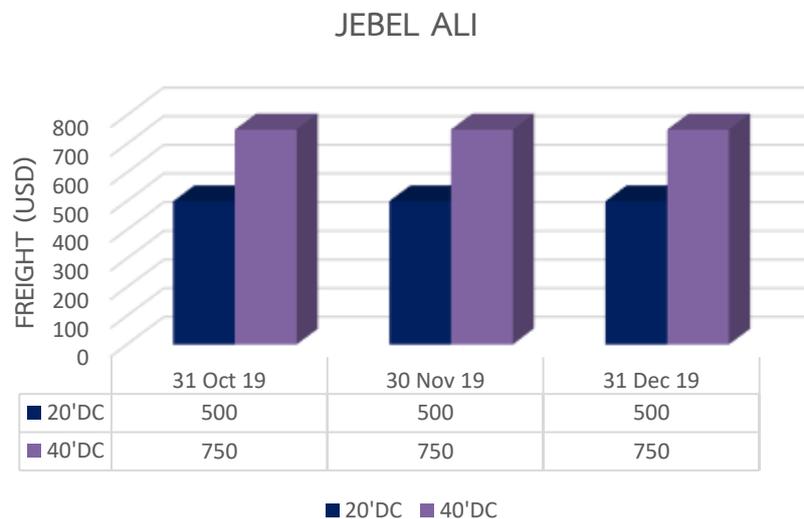
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800	900	USD 70/TEU, USD 135/FEU	Effective till 31-Dec-2019
Thailand-Shanghai	900	1,000		
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	USD 12/TEU, USD 24/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRM, FRLEH)	1,400	1800	USD 166/TEU, USD 332/FEU	

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2562



December is subject to Low Sulphur Surcharge: USD60/TEU และ USD120/FEU

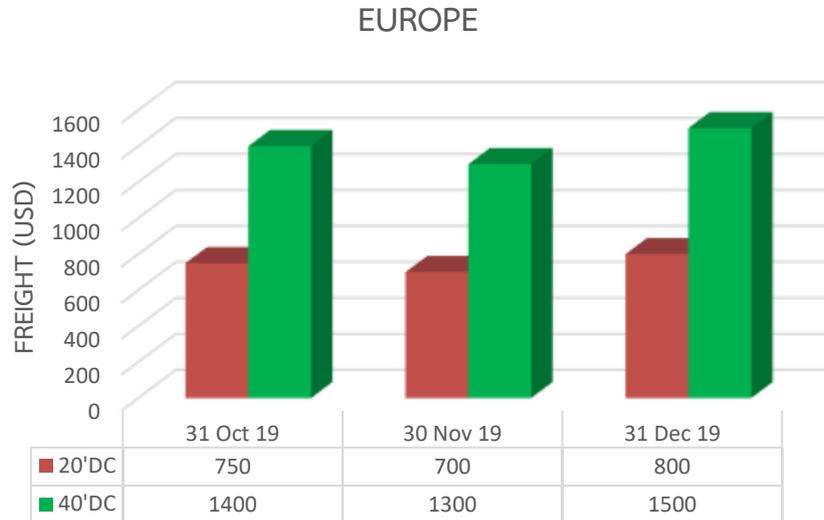
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2562



December is subject to

- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU
- Low Sulphur Surcharge: USD97/TEU และ USD194/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2562



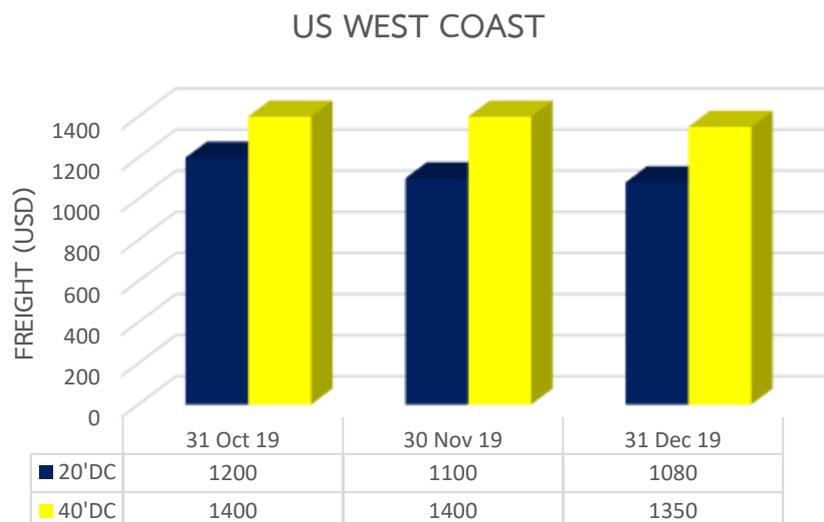
December is subject to

ENS: USD30/BL

Low Sulphur Surcharge: USD20/TEU และ USD40/FEU

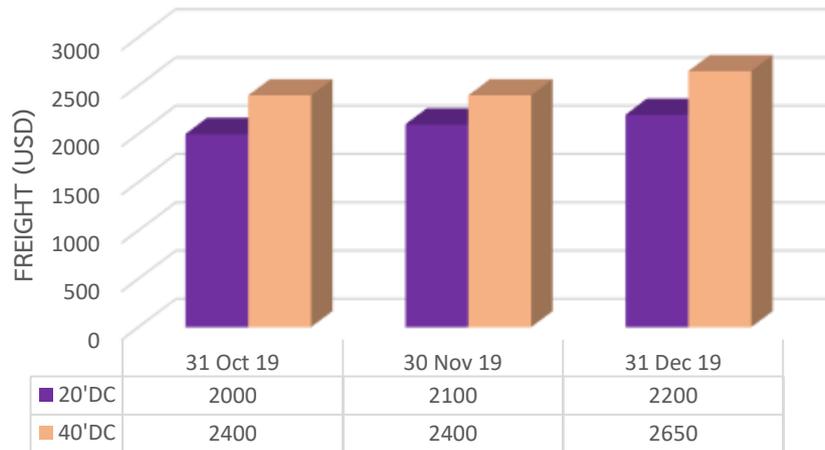
ISOCC: USD106/TEU และ USD212/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2562



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast** เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2562

US EAST COAST



รวบรวมประกาศการปรับค่าใช้จ่ายจากสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Marine Fuel Recovery (MFR) และ IMO 2020 Transition Charge (ITC) จากเส้นทาง East Asia ไปยังเส้นทาง North Europe และเมดิเตอร์เรเนียน โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ดังนี้

Destination	Dry Container	Reefer Container	IMO 2020 Transition Charge (ITC)
North Europe	USD 260/TEU และ USD520/FEU	USD 403/TEU และ USD806/FEU	USD 135/TEU และ USD270/FEU
Mediterranean	USD 249/TEU และ USD498/FEU	USD 384/TEU และ USD768/FEU	

หมายเหตุ สินค้าส่งออกจากประเทศจีน ฮองกง และมาเก๊า จะเรียกเก็บเฉพาะค่า ITC ในช่วงเปลี่ยนผ่านเท่านั้น แต่ไม่เรียกเก็บค่า MFR

- ประกาศเรียกเก็บค่า Scanning Fee สำหรับสินค้านำเข้า หรือส่งออกไปยังเส้นทาง Santo Tomas de Castilla ในประเทศกัวเตมาลา ในอัตรา USD34/ตู้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 มกราคม 2563
- ประกาศเรียกเก็บค่า Low Water Surcharge สำหรับสินค้าที่เข้าไปยังเส้นทาง Montreal ประเทศแคนาดา เนื่องจากระดับน้ำของแม่น้ำ St. Lawrence ลดลง โดยเรียกเก็บในอัตราดังต่อไปนี้ มีผลตั้งแต่วันที่ 15 มกราคม 2563
 - St. Lawrence Cont. Service – Route 1 (AT1) and 2 (AT2) - westbound
 - USD 100 per 20' Container
 - USD 150 per 40' Container
 - Mediterranean Canada Service (MCA) - westbound
 - USD 75 per 20' Container
 - USD 100 per 40' Container

- ประกาศเปลี่ยนแปลงการรับจองเรือในเส้นทางประเทศญี่ปุ่น โดยงดรับ Booking สำหรับสินค้านำเข้าและส่งออกจากท่าเรือในญี่ปุ่นดังต่อไปนี้ เพื่อปรับปรุงคุณภาพการให้บริการ ทั้งนี้ มีท่าเรือทางเลือกดังตาราง โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563

No	Port Name, PREFECTURE	Alternative Port, PREFECTURE
1	Chiba , CHIBA	Tokyo or Yokohama , TOKYO/KANAGAWA
2	Fukuyama , HIROSHIMA	Hiroshima , HIROSHIMA
3	Hachinohe , AOMORI	Sendai, Tokyo or Yokohama
4	Hakodate , HOKKAIDO	Tomakomai , HOKKAIDO
5	Hamada , SHIMANE	Kobe , HYOGO
6	Hitachinaka , IBARAKI	Tokyo or Yokohama, TOKYO/KANAGAWA
7	Imabari , EHIME	Matsuyama , EHIME
8	Ishikari , HOKKAIDO	Tomakomai , HOKKAIDO
9	Iwakuni , YAMAGUCHI	Hiroshima , HIROSHIMA
10	Oita , OITA	Moji or Hakata , FUKUOKA
11	Kanazawa , ISHIKAWA	Nigata, Tokyo or Yokohama
12	Kawasaki , KANAGAWA	Tokyo or Yokohama, TOKYO/KANAGAWA
13	Kumamoto , KUMAMOTO	Hakata , FUKUOKA
14	Kushiro , HOKKAIDO	Tomakomai , HOKKAIDO
15	Muroran , HOKKAIDO	Tomakomai , HOKKAIDO
16	Nagasaki , NAGASAKI	Hakata , FUKUOKA
17	Onahama , FUKUSHIMA	Tokyo or Yokohama, TOKYO/KANAGAWA
18	Otake , HIROSHIMA	Hiroshima , HIROSHIMA
19	Sakata , YAMAGATA	Akita, Tokyo or Yokohama
20	Satsuma-Sendai , KAGOSHIMA	Hakata , FUKUOKA
21	Shimonoseki , YAMAGUCHI	Moji , FUKUOKA
22	Takamatsu , KAGAWA	Kobe , HYOGO
23	Tokushima , TOKUSHIMA	Kobe , HYOGO
24	Toyohashi , AICHI	Nagoya, AICHI
25	Tsuruga , FUKUI	Kobe, HYOGO
26	Yatsushiro , KUMAMOTO	Hakata , FUKUOKA

- ประกาศงดรับสินค้าอันตรายทุกประเภทเข้าหรือออกจากท่าเรือ Maoming ในประเทศจีน โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563

Cartel fears behind block exemption disquiet

The extension of the Consortia Block Exemption Regulation has had a mixed response across the industry. The ITF finds faults in reasons given to support it. The European Commission's decision in principle to extend the Consortia Block Exemption Regulation for another four years has drawn mixed responses from across the wider container shipping community.

Shipper and port authorities have condemned the move, and lawyers working for both sides of the debate have contrasting opinions on whether extending the exemption is beneficial.

Behind these concerns are fears of a “cartel-like constellation” emerging under the guise of the current regime, according to International Transport Forum ports and shipping expert Olaf Merk. Mr Merk said consortia could, in practice, act like cartels if they co-ordinated not just schedules and other practical areas of operations, but also the price or available capacity. Writing on the ITF website, he said joint capacity planning for “adjustments in response to fluctuations in supply and demand” is allowed by the block exemption. “But there is evidence that carriers might have co-ordinated orders for new mega ships as well as the timing of ship dismantling within alliances,” Mr Merk said.

Additionally, blank sailings were done simultaneously by different consortia and alliances. “While some interpret this as joint ‘capacity adjustments in response to fluctuations in supply and demand’, others might suspect concerted action to influence freight rates,” Mr Merk said. “Because the different shipping consortia and alliances are heavily intertwined, even detailed co-ordination between them is not particularly difficult.”

The extension of the block exemption regulation would also fail in the stated goal of providing legal certainty, Mr Merk said. “Without the BER, consortia would need to carry out self-assessments to ensure they meet the EU’s general competition regulation.”

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

Freight growth undermined by falling trade-to-GDP ratio

Shipping association BIMCO describes this diminishing trade multiplier as ‘one of the most worrying trends that has developed recently’, set to affect container shipping demand – and the supply-demand balance – for years to come. A falling trade-to-GDP ratio, caused by slowing globalisation and increasing protectionist measures around the world, looks set to affect container shipping demand and the supply-demand balance for years to come, according to shipping industry association BIMCO – a trend that air freight operators have been observing for several years.

Describing the falling world trade-to-GDP ratio as “one of the most worrying trends that has developed recently”, chief shipping analyst Peter Sand said: “The raised barriers to trade are here to stay as we enter a new decade, with the shipping industry stuck with the consequences.” He said the US-China trade war was the clearest example of these extra barriers to trade, adding that although a phase 1 deal was reached in December, “the most difficult issues have yet to be addressed, and BIMCO therefore expects the trade war to continue to plague shipping between the US and China in 2020. Unfortunately, they are not the only countries engaging in tariff wars. The EU also faces additional tariffs from the US and we see trade tensions between Japan and South Korea.”

He said the effects of “the worsening of the fundamental shipping market balances this year” will be felt again in 2020, with BIMCO continuing to “warn that the worsening balance between the supply of ships and the demand will be detrimental to shipowners’ ability to pass on the additional costs associated with compliance of the new IMO 2020 Sulphur Cap”. Sand added: “It will depend on the freight rates to which extent the additional costs are covered, which in turn depend on the market conditions; the better the market, the easier it is to pass costs on.”

Reflecting on the container shipping market in 2019, he highlighted that “imports of laden containers to the US West Coast declined in 2019, for the first time since 2011”, adding: “There has been no visible frontloading of goods in 2019, and with further tariffs having been narrowly avoided in December, BIMCO does not expect any frontloading boost to come in 2020. Rather, the trade war, as it currently stands, will continue to drag trade volumes as well as freight rates down.” He noted that intra-Asian volumes have remained flat in 2019 compared to 2018, describing this as “a worrying trend – as without volume growth here, volumes on

the longer haul routes out of Asia are unlikely to grow. Furthermore, global container shipping demand grew by just 1% in the first nine months of the year, a development which sparked a flurry of blanked sailings.” At the same time, the fleet has grown by 3.7%, meaning that “the supply and demand situation is clearly set to be way off-balance”.

Sand added: “On top of that, we will continue to see many deliveries of ultra large container ships (ULCS), sending relatively smaller ships onto other routes. These smaller ships are not necessarily very small, however. Some cascaded ships have capacities over 10,000 TEU, and will enter trades where there is no appetite for them, adding further pressure to freight rates and bottom lines.”

Returning to the falling world trade-to-GDP ratio, he noted: “The trade multiplier could – in theory – return to healthier levels, bringing good news to shipping, if protectionist measures are rolled back and free trade is once again allowed to develop at its natural pace. Although the trade tensions are at the moment being led by the current US White House, they would not necessarily be turned around should the presidency change hands in November.”

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

Transpac volumes set for further decline, despite US-China trade pact

The suspension by the US of the planned 15% tariffs on \$160bn of Chinese imports and the halving to 7.5% of the existing duty on \$112bn of other goods has come too late to rescue transpacific volumes this year and next, according to Alphaliner. Moreover, the price paid by American industry caught in the crosshairs of the US-China trade war is substantial, according to a respected US business news commentator.

Alphaliner said that details of the Phase One trade deal struck by the US and Chinese negotiators on 13 December – just two days before the new tariffs covering an extensive range of everyday consumer goods were due to be implemented – were “still sketchy”. In return for the suspension of the new tariffs and the reduction in another tranche of duty, China has cancelled retaliatory tariffs on US imports and is expected to up its purchases of US products and services by some \$200m. However, the consultant noted that the original 25% tariff on some \$250bn of Chinese imports remained in place.

According to its analysis of PIERS data of US containerised imports, Alphaliner said that for the 11-month period, US container imports from China had slumped by 8.2% to 9.2m teu, compared with the previous year. However, US imports from other Asian regions leapt by 15.4% as the tariffs helped trigger a movement in manufacturer hubs away from China.

A big winner was Vietnam, which recorded a massive 33.9% uplift in containers to the US at 1.39m teu. Also benefiting to a lesser degree was Thailand, up 18.3% to 570,000 teu and Malaysia up 27.3% to 335,000 teu. Nevertheless, despite the pragmatic and entrepreneurial efforts of Asian manufacturers to overcome the uncertainty of the US – China trade war, total trade from the region to the US is expected to shrink by 2.4% this year to 15.7m teu, based on Alphaliner estimates. Moreover, the consultant doubts that China can return to its former glory next year.

“The new US-China trade deal will not be sufficient to reverse this shift and China is not expected to regain its former share of transpacific volumes in the near term,” said Alphaliner, “while considerable uncertainty remains on prospects for overall growth of transpacific volumes in 2020.” Notwithstanding who is currently winning or losing this trade war, Lori Ann LaRocco, senior editor of guests for *CNBC* business news, argues that the ‘bottom line’ is that “the constant bluster has blurred the reality of what a deal would even accomplish, if anything at all”.

In an opinion piece Ms LaRocco warned of the significant indirect cost to the US consumer from the tariffs. She said: “Retail and technology have announced losses in the billions. According to the National Retail

Federation, consumers and businesses have paid an additional \$38bn from the start of the trade war in February 2018 through September 2019.”

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 13 December 2019	Current Index 13 December 2019
Comprehensive Index			880.44	904.83
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	893	944
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1083	1096
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1370	1342
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2512	2451
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1017	1158
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	740	774
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2209	2335
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	993	1012
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2014	2000
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	226	226
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	241	240
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	158	163
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	121	121

.....