

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 39 พ.ศ. 2562



**สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์**
**CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)**

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand - Shanghai	200	300	Effective till October 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)	50-80	150	
Thailand - South Korea (Incheon)	150	300	
Thailand - Japan (Main Port)	300	400	
Thailand - Jebel Ali	500	750	
	War Risk Surcharge: \$35/20' และ \$70/40'		
Thailand - Melbourne	300-525	600-950	
Thailand - Durban / Cape Town	850	1600	
	Subject to SCMC USD 30/BL		
Thailand - Europe (Main Port)	750	1,400	
	Subject to ENS USD30/BL และ LSS USD20/40', USD40/40'		
Thailand - US West Coast	1,000	1,300	Effective till October 14, 2019
Thailand - US East Coast	1,800	2,300	

หมายเหตุ: SCMC คือ Security Compliance Management Charge

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนตุลาคม 2562 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่คงที่ไม่มีเปลี่ยนแปลง ส่วนเส้นทางเกาหลีที่ค่าระวางปรับลดลงในเดือนกันยายนที่ผ่านมา ยังคงที่ไม่มีมีการปรับเพิ่มขึ้น 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 ในขณะที่เส้นทาง Europe ค่าระวางที่ปรับลดลงเมื่อช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนกันยายนที่ผ่านมา ยังคงที่ ไม่ปรับเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 750 USD/TEU และ 1,400 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า ENS ในอัตรา 30 USD/BL ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางของแต่ละสายเรือค่อนข้างแตกต่างกัน โดยอัตราเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 300-525 USD/TEU และ 600-950 USD/FEU ทั้งนี้ อยู่ในช่วงพีคทำให้มีสินค้าในเส้นทางเป็นจำนวนมาก ต้องตรวจสอบ Space กับสายเรืออีกครั้ง ในขณะที่เส้นทางแอฟริกาใต้ ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 850 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU

สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนตุลาคม ค่าระวางปรับลดลง 100 USD/ตู้ ทั้งฝั่ง West Coast และฝั่ง East Coast ทำให้ค่าระวางในฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,000 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU และฝั่ง East Coast ค่าระวางอยู่ที่ 1,800 USD/TEU และ 2,300 USD/FEU เนื่องจากสายเรือต้องการสินค้าไปยังสหรัฐอเมริกาทดแทนสินค้าจากจีนที่ลดลง

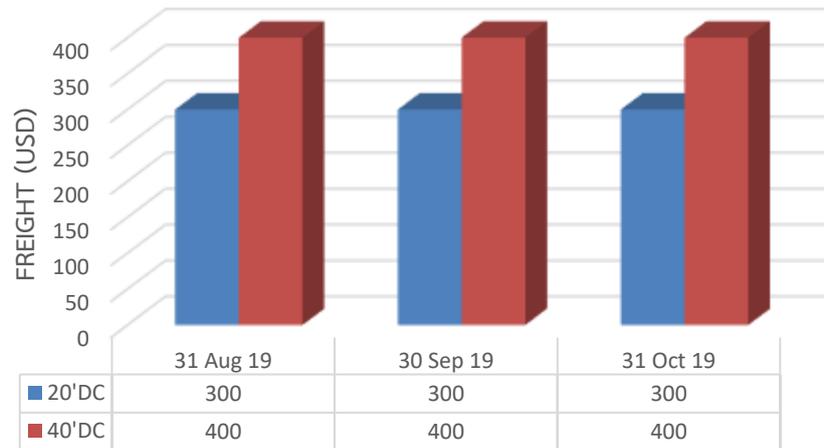
**CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)**

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	900	Effective till October 31, 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) ที่ปลายทาง ในอัตรา 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU
- สำหรับเส้นทางเอเชีย เริ่มกลับมาเรียกเก็บค่า OBS โดยเรียกเก็บในอัตรา 12 USD/TEU และ 24 USD/FEU
- สำหรับเส้นทางไปยุโรป ค่า OBS ปรับเพิ่มขึ้น โดยเรียกเก็บในอัตรา 176 USD/TEU และ 352 USD/FEU

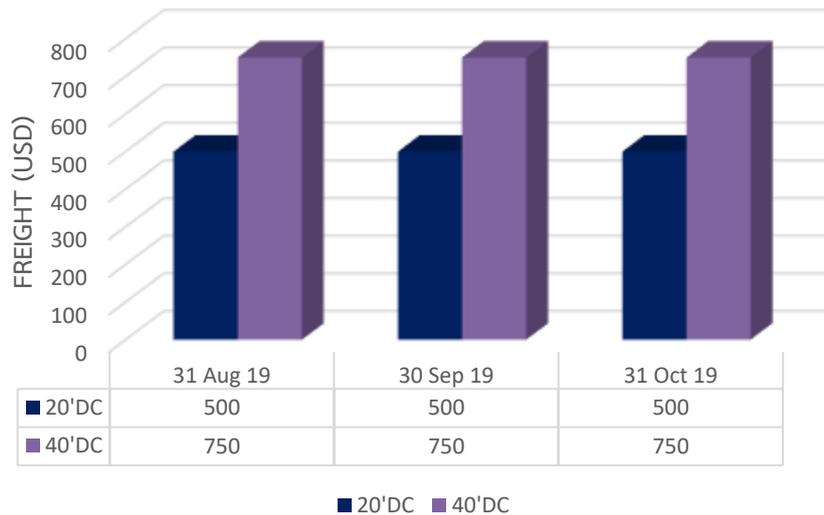
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2562

JAPAN

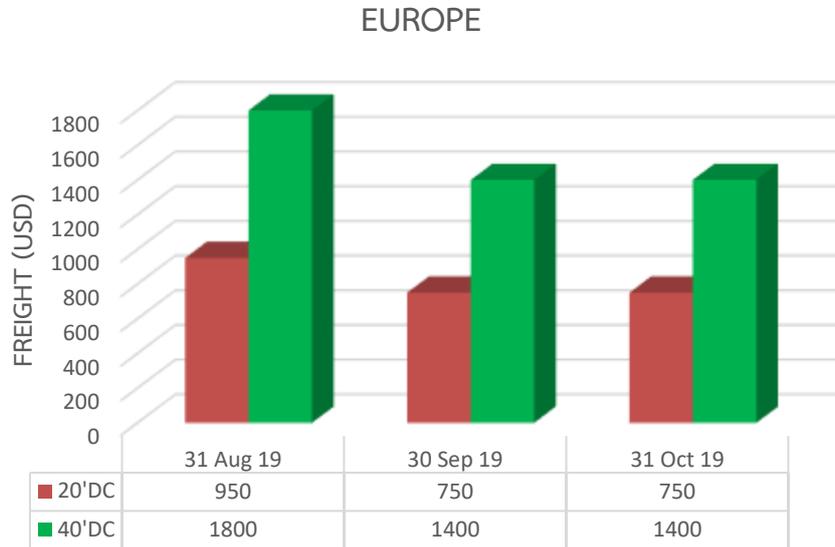


กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2562

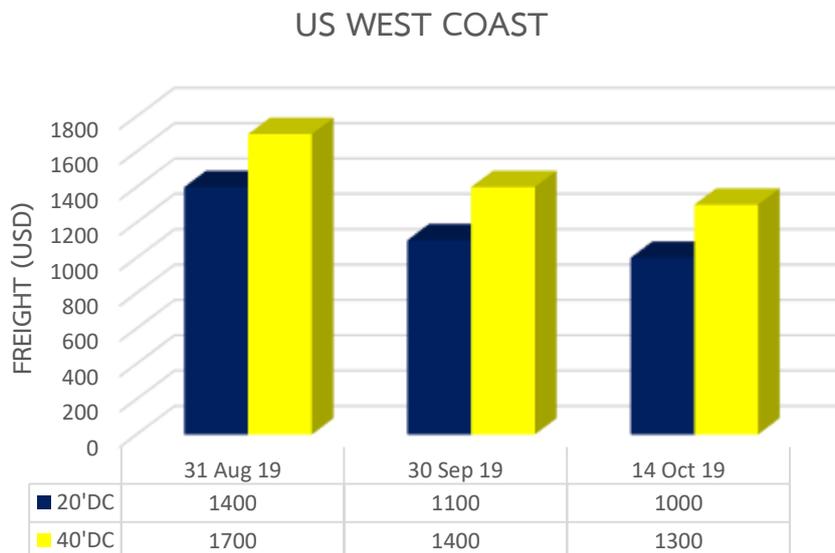
JEBEL ALI



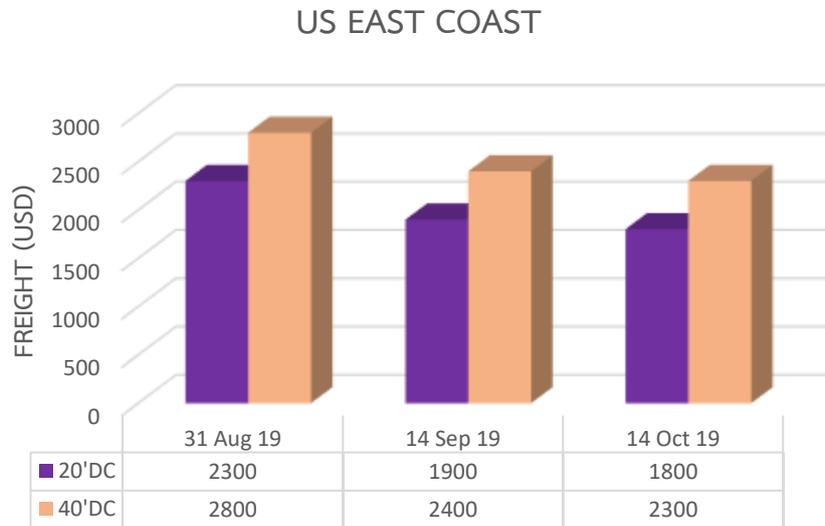
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2562



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



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



รวบรวมประกาศเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากสายเรือ

สายเรือ CMA CGM

- ประกาศเรียกเก็บค่า Rate Restoration Surcharge สำหรับสินค้าจากเส้นทางเอเชีย ไปยังเส้นทางต่างๆ ดังนี้

Destination	Rate Restoration Surcharge	Effective Date
Mozambique / South Africa / Tamatave / Madagascar and Port Louis, Mauritius	USD 200/TEU และ USD 400/FEU	October 14, 2019
Kenya & Tanzania	USD 300/TEU และ USD 600/FEU	October 15, 2019

**Weak demand forces box carriers to lower rates**

The normal general rate increases one would expect at the front end of the month had been replaced with rate decreases. Container shipping lines have moved to slash spot rates to compensate for sluggish volumes on the major east-west trades. In the lead up to China's Golden Week, carriers were forced to drop prices to ensure ships sailed as full as possible, with the pre-empted rush ahead of the holiday period failing to materialise. With factories across China closing in early October, the freight market often looks for a welcome boost before the winter slack season in the hope that shippers will try to bring forward cargo consignments to ensure inventories are maintained. However, as one major European carrier told Lloyd's List, the "pre-Chinese Golden Week rush proved to be a no show".

As a result, spot rates, before factories brought down the shutters in the final week of September, slumped to their lowest level since May on the principal trades out of Asia. Analysts Platts commented that the normal general rate increases one would expect at the front end of the month had been replaced with rate decreases, as carriers began "to compete for a limited number of cargoes leaving North Asia".

The Shanghai Containerised Freight Index, which uses Shanghai as a base origin port, made for grim reading. Spot rates on the Asia-northern Europe trade stood at just \$639 per teu, and \$797 per 20 ft box on Asia-Mediterranean service off the back of further week-on-week declines. And the pattern was repeated on the transpacific routes, where rates per 40 ft unit fell to \$1,338 and \$2,351 on the respective eastbound Asia-US west coast and Asia-US east coast trades. However, spot rates throughout the peak season have flattered

on either east-west route. On the transpacific trade, the major factor has been demand, which has been affected by the US-Sino trade war.

Frontloading late last year and in early 2019 by US shippers to avoid impending tariffs was always going to result in a shortfall in cargo given that inventories were well stocked. The latest count from Container Trades Statistics through to the end of July showed box traffic on the transpacific route was down 0.4% compared with last year. Volumes in July were up, however, only by a measly 0.2%, according to CTS. Anecdotal market reports suggest transpacific traffic was once again around par in August and September with last year.

Indeed, Orient Overseas Container Line co-chief executive Wang Haimin said in late August that a peak season on the transpacific was unlikely. Such developments prompted six major US west coast ports to issue a letter in late September detailing the adverse impact of the trade war on their exporting clientele. “The impacts of the back-and-forth tariffs between the United States and China have hit our exporters particularly hard,” said the letter signed by port directors in Los Angeles, Long Beach, Oakland, Tacoma, Seattle, and Portland. If not for a buoyant US economy and weighty consumer purse, the situation could have been a whole lot worse and rates even lower.

On the Asia-Europe trade, volumes had been healthy through to the end of July, with teu numbers up nearly 5% in the first seven months of 2019 against last year. All pointed to a fruitful peak season, but, like the transpacific, there appeared to be a lack of volume impetus in July and August amid continued Brexit uncertainty and weaknesses in key European markets both north and south. This was reflected by unprecedented cuts to capacity during August, in addition to the gradual decline of the spot market through the summer months.

With market sentiment low on either trade, it stands to reason as to why carriers have moved to introduce numerous blank sailings through October, in response to expected further weakening of demand. The list of blanked sailings on the Asia-Europe trade includes the temporary suspension of 2M’s AE-2/Swan offering. The service, one of six loops offered by Maersk and 2M under their alliance partnership, operates on the Asia-northern Europe route and represents weekly capacity of around 18,000 teu, according to Alphaliner.

The service will resume in mid-November, demand dependent. However, this is just the tip of the iceberg, with all three major alliances announcing a comprehensive blank sailing programmes on not only the Asia-Europe and transpacific lanes. Seatelligence noted how in October alone The Alliance will blank six Asia-Europe sailings and nine transpacific sailings, while the Ocean Alliance will withdraw 11 Asia-Europe and 10 transpacific sailings. In addition to the three AE-2/Swan sailings pulled in October, 2M will blank a further trio on Asia-Europe and five on the transpacific. Depending on how the opening weeks of October pan out, further blank sailings could follow. So, what of the fate of rates in the final quarter. The weakening of the spot market in late September certainly does not bode well, as carriers fight for the limited cargo on offer. Platts commented at the time that it had been a tough few weeks, but in the post-Golden Week period “things are likely to get worse”.

Meanwhile, Alphaliner noted how curbing capacity will do little to escape the rate rot. “While void sailings can be useful for dealing with seasonal short term drops in cargo demand, it has proven to be ineffective as a sustainable strategy to cope with a structural decline in cargo volume growth,” it said. Keeping ships out of the market for too long becomes a costly affair, Alphaliner explained. Moreover, with scrapping low and more slot heavy laden ships due on the water before the year is out, the smart money will be on further rate erosion in the closing months and another difficult quarter for the major carriers.

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

### 16 English ports granted £10 million to prepare for Brexit

Funding is part of £30 million government scheme to bolster country's maritime gateways and ensure they continue to operate efficiently after UK leaves the EU. 16 ports across England will receive a share of a multi-million-pound funding pot to help their preparations for Brexit on 31 October, UK Transport Secretary, Grant Shapps announced today.

The Department for Transport (DfT) has revealed the successful bidders of the £10 million *Port Infrastructure Resilience and Connectivity* (PIRC) competition, which offers ports up to £1 million each to deliver important infrastructure upgrades. This could include creating more space for HGV parking and container storage as well as improving access for vehicles to help keep traffic and trade flowing smoothly across the border. The fund comes as part of a £30 million government scheme, announced last month, to bolster ports across England and ensure they continue to operate efficiently post-Brexit.

Transport Secretary Grant Shapps said: "Our world-leading maritime ports are fundamental not only to our success as a global trading nation but also to people's everyday lives, bringing vital goods into the country. This timely investment will support ports across the country in their work to boost capacity and efficiency, ensuring they're ready for Brexit and a successful future. Alongside the £10 million PIRC fund, the DfT has provided £5 million to *Local Resilience Forums* (LRF) - partnerships made up of representatives from local public services, including the emergency services - in areas with key freight ports to help them build infrastructure improvements and ensure traffic continues to flow smoothly.

A further £15 million will go towards the development of longer-term projects to boost road and rail links to ports and ensure more freight can get where it needs to be faster. This includes a proposal to enhance the Trans-Pennine gauge, allowing for the transportation of freight using multiple types of transport, which will connect East Coast ports with key markets in Greater Manchester and the wider North West. Also included is development work for upgrading road access to Dover, Felixstowe and Southampton ports.

The 16 ports by region are: East Anglia - Felixstowe and Harwich; South Coast - Southampton, Portsmouth International, Plymouth, Poole and Newhaven; North East - Immingham, Hull and Teesport; North West - Heysham and Liverpool; West - Bristol; South East - Sheerness, London Gateway and Dover.

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

### Slow-steaming: a trade-off between lower fuel bills and offering a full network

Container line operators face an invidious choice as the fourth quarter looms. Those that have not installed sulphur scrubbers must pass on the higher cost of fuel compliant with the low-sulphur requirement of IMO 2020, or consider incremental slow steaming to reduce bunker bills. The results of research MSI suggests slowing the fleet by as little as one knot would, in theory, have a large impact on effective supply, producing a reduction of 3% and 6.6%, a spread which reflects the particular constraints imposed by the liner shipping business model. But the potential consequences of such a slowing are probably more complex than the industry has yet considered.

They include: the trade-off between minimising fuel bills and offering a full network of port pairs; whether shippers are prepared to pay more for convenience; how far carriers are prepared to undercut their competitors; and the extent to which scrubber-heavy fleets will capitalise on lower slot costs. To illustrate the critical importance of vessel deployment patterns to effective supply, MSI conducted an exercise that quantified the impact on effective vessel supply of a one-knot reduction in sailing speeds across the fleet.

To generate the required data, we used, and then manipulated, the characteristics of actual containership services, using a service characteristics database provided by eeSea. For each service in the database (totalling just under 1,300) we took data on the round-voyage distance (in nautical miles), the round-

voyage time (in days) and the proportion of time spent in port. From this it was possible to calculate a required average sailing speed (in knots) for the 'at sea' proportion of each service.

To perform the slow-steaming scenario, we reduced this average sailing speed by one knot, and then re-calculated the sailing time with the formula sailing time = round-voyage distance/(new sailing speed \*24). We also assumed no changes to port rotations or time spent in port. When the port time and recalculated sailing time are combined, this generates a new round-voyage loop time, measured in days.”

Since the number of round-voyage loops a vessel can make in a year, multiplied by the vessel's carrying capacity, is what determines its contribution to annual supply, by changing the number of possible loops (through changes in service durations) the analysis allows comparison against the status quo. Under this assumption, the reduction in annual effective supply is -6.6%. There is an issue with this approach, however, since the recalculated round-voyage service durations violate a key commandment of liner shipping: Thou Shalt Divide by Seven.

In order to arrive at weekly services, we rounded the recalculated voyage times to the nearest multiple of seven, so some services see unchanged durations (representing situations where slower sailing speeds are accommodated by cutting port calls), while others are extended by a whole week (representing situations where liners slow sailing speeds but maintain existing port calls, often in order to provide greater 'buffer time'). Under these assumptions, the reduction in annual effective supply is closer to 3%.

What are the conclusions? The first is that incremental slow-steaming does in theory still exert a large impact on supply (in contrast to ideas that there is little scope for further slowing). The second is that – based on the characteristics of existing liner services – slowing the fleet has a slightly larger impact on supply than speeding it up. Third, the theoretical impact on supply is far from the whole story, and in reality liner companies will face a trade-off between minimising fuel bills and offering a full network of port pairs.

Put another way, a liner company could reduce its fuel bill only to find its market share eroded by a different carrier offering more varied and faster connections. This will potentially sharpen the debate around some of the knottiest questions in liner shipping: will shippers be willing to pay more for more convenient services; whether subsidised carriers will still challenge industry profitability by undercutting competitors; and how scrubber-heavy fleets choose to capitalise on expected lower slot costs. For smaller vessels a reduction in port pairs offers the potential for greater transshipment activity.

A final consideration concerns a basic problem: if you want to extend a service by one week, you need an additional vessel to do so. However, the containership fleet above 5,000 teu is fully employed (even if actual load factors vary), and the only real pockets of idle capacity are among the smaller feeder fleet. New deliveries will to some degree offset this, but overall there are simply not enough vessels available to just extend a large number of services by one week.

What this implies in practice is that, if liners do choose to slow sailing speeds on a widespread basis, and if extending loop length is not always feasible given a lack of vessels, then port calls and connectivity will have to suffer. Finally, in the timecharter market the potential for further artificial boosts to liner demand for tonnage – akin to the scrubber retrofit driver of earnings in recent quarters – could emerge if liner companies move into illiquid markets to secure like-for-like vessels as they extend service lengths.

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 20 September 2019	Current Index 27 September 2019
Comprehensive Index			734.09	722.9
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	639	593
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	797	742
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1338	1328
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2351	2346
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	562	519
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	898	923
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2322	2308
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	828	842
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1849	1770
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	234	234
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	236	236
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	101	120
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	117	117

ตารางเปรียบเทียบอัตราค่าระวางระหว่าง Shanghai และประเทศไทย ไปเส้นทางต่างๆ

Route	Freight Rate (SCFI)			Freight Rate from Thailand		
	Freight Rate (30 Aug 2019)	Freight Rate (27 Sep 2019)	Change	Freight Rate from Thailand (31 Aug 2019)	Freight Rate from Thailand (30 Sep 2019)	Change
Europe	757	593	-164	950	750	-200
US West Coast	1615	1328	-287	1400	1100	-300
US East Coast	2691	2346	-345	2300	1900	-400
Dubai	657	519	-138	500	500	0
Melbourne	770	923	153	300	300-450	0-150
West Japan	232	234	2	300	300	0
East Japan	234	236	2			
Busan	117	117	0	100	50-80	-20 ถึง -50

จากตารางข้างต้น เป็นการเปรียบเทียบอัตราค่าระวาง ในช่วงปลายเดือนสิงหาคม และช่วงปลายเดือนกันยายน โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. อัตราค่าระวางจากประเทศจีน ไปเส้นทางต่างๆ โดยใช้ข้อมูลอ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)
2. อัตราค่าระวางจากประเทศไทย ไปเส้นทางต่างๆ โดยอ้างอิงจากการรวบรวมข้อมูลของสภาผู้สินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

เมื่อทำการเปรียบเทียบอัตราค่าระวางจากประเทศจีนไปยังเส้นทางต่างๆ พบว่า เส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับลดลง ได้แก่ เส้นทางยุโรป เส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตก และตะวันออก และเส้นทางดูไบ ส่วนเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น ได้แก่ เส้นทางออสเตรเลีย และเส้นทางญี่ปุ่นทั้งฝั่งตะวันตก และตะวันออก ในขณะที่เส้นทางที่อัตราค่าระวางคงที่ ได้แก่ เส้นทางเกาหลี

สำหรับอัตราค่าระวางจากประเทศไทยไปยังเส้นทางต่างๆ เส้นทางที่อัตรายังคงที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง ได้แก่ เส้นทางดูไบ และเส้นทางญี่ปุ่น ในขณะที่ค่าระวางที่ไปยังเส้นทางยุโรป เส้นทางสหรัฐอเมริกาทั้งฝั่งตะวันตก และตะวันออก รวมถึงเส้นทางเกาหลี ค่าระวางปรับลดลง เนื่องจากปัจจัยหลายประการ ทั้งปริมาณสินค้าในเส้นทางที่ลดลง การแข็งค่าของค่าเงินบาท และผลการทบทวนจากสงครามทางการค้า ทั้งนี้ ในส่วนของเส้นทางของไทยไปยังสหรัฐอเมริกา สายเรือต้องการสินค้าเพิ่มขึ้น เพื่อทดแทนสินค้าจากจีนที่มีปริมาณลดลง

.....