

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 42 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 และLSS USD20/40’, USD40/40’		
Thailand - US West Coast	1,200	1,400	Effective till October 31, 2019
Thailand - US East Coast	2,000	2,400	

หมายเหตุ: SCMC คือ Security Compliance Management Charge

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนตุลาคม 2562 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่คงที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง ส่วนเส้นทางเกาหลีที่ค่าระวางปรับลดลงในเดือนกันยายนที่ผ่านมา ยังคงที่ไม่มีการปรับเพิ่มขึ้น 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 ยังคงที่ไม่ปรับเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน 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 อยู่ในช่วงพิศทำให้มีสินค้าในเส้นทางเป็นจำนวนมาก ต้องตรวจสอบ Space กับสายเรืออีกครั้ง ในขณะที่เส้นทางแอฟริกาใต้ ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 850 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU

สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนตุลาคม ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 200 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทั้งฝั่ง West Coast และฝั่ง East Coast ทำให้อัตราค่าระวางในฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,200 USD/TEU และ 1,400 USD/FEU และฝั่ง East Coast ค่าระวางอยู่ที่ 2,000 USD/TEU และ 2,400 USD/FEU ซึ่งค่าระวางตู้ 20' ปรับเพิ่มขึ้นมากกว่าตู้ 40' เนื่องจากมีการปรับต้นทุนน้ำหนักเกินของตู้ 20' และสายเรือต้องการส่งเสริมให้ใช้ตู้ 40'

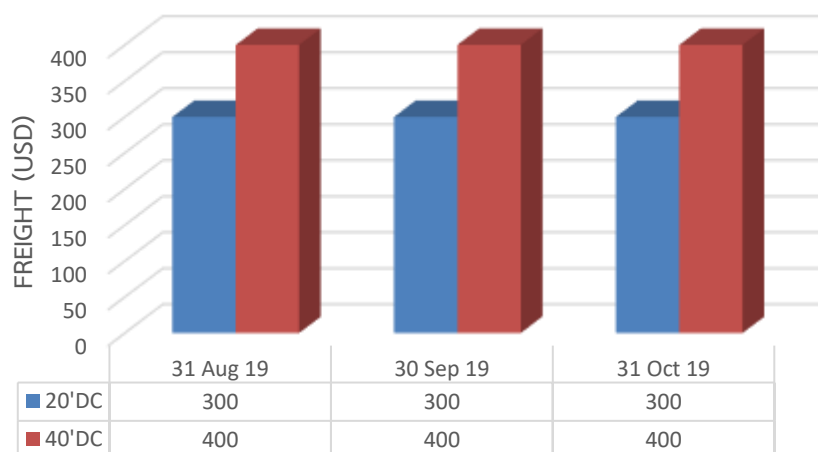
CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

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

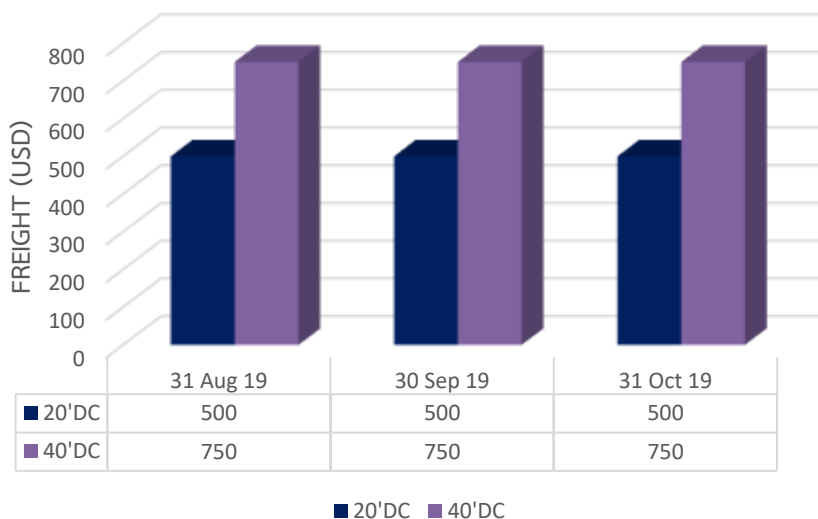
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2562

JAPAN

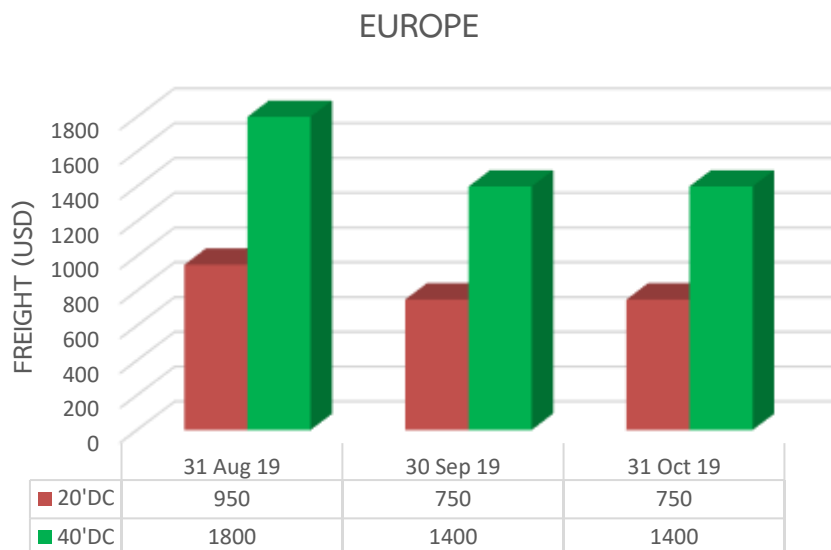


กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2562

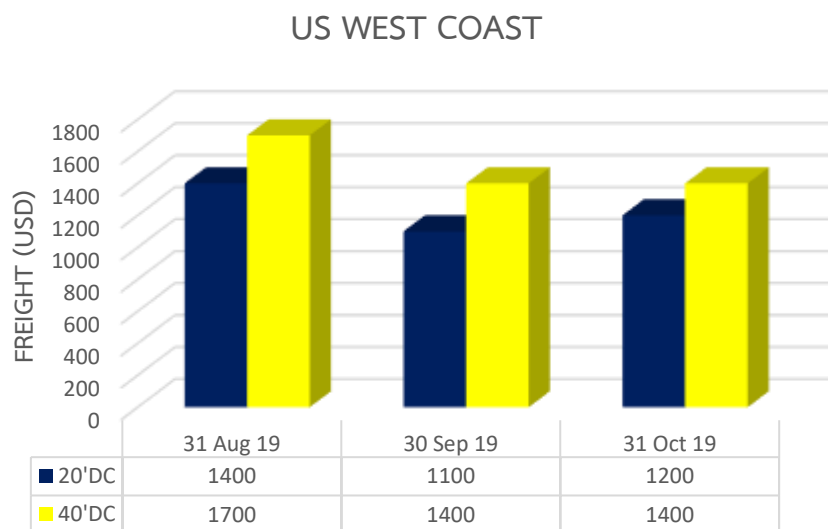
JEBEL ALI



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

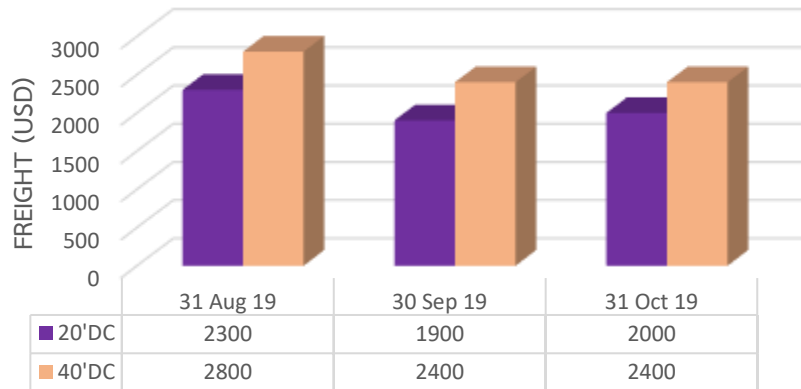


กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2562



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

US EAST COAST



รวบรวมประกาศเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ออกประกาศเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง East Asia ไปยังเส้นทางต่างๆ ดังนี้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2562
 - East Coast South America: USD 600/Container
 - Indian Subcontinent: USD 200/TEU
- ออกประกาศเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge (PSS) สำหรับสินค้าจาก North Europe มายังเส้นทาง East Asia โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 225/Unit ซึ่งจะมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2562
- ออกประกาศเรียกเก็บค่า Vessel Risk Surcharge สำหรับสินค้าที่ส่งไปยังประเทศเวเนซุเอลา ในอัตรา USD 100/TEU หรือ EUR 91/TEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 พฤศจิกายน 2562

สายเรือ CMA CGM

- ออกประกาศเรียกเก็บค่า General Rate Restoration (GRR) จากเส้นทาง Southeast Asia ไปยังเส้นทางแอฟริกาฝั่งตะวันตก โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 300/Container โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 4 พฤศจิกายน 2562

สายเรือ MSC

- ออกประกาศว่าจะมีการเรียกเก็บค่า Equipment Imbalance Surcharge สำหรับตู้ Reefer จากยุโรปมายังเส้นทาง Far East โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2562 สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมสามารถสอบถามโดยตรงกับฝ่ายบริการลูกค้าของสายเรือ

ประกาศเรื่องข้อบังคับ IMO 2020 Low Sulphur

สายเรือ CMA CGM ประกาศแจ้งให้ทราบว่า จากมาตรการของ IMO เรื่องการควบคุมการปลดปล่อยซัลเฟอร์ของเรือขนส่งระหว่างประเทศ ให้ไม่เกินร้อยละ 0.5 ซึ่งจะมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 เพื่อปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรการดังกล่าว สายเรือได้มีการกำหนดค่าใช้จ่ายที่บวกเพิ่มจากค่าระวาง ดังนี้

- สำหรับ Short-Term Contract ไม่เกิน 3 เดือน เรียกว่า Low Sulphur Surcharge (LSS) โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2562
- สำหรับ Long-Term Contract มากกว่า 3 เดือน กำหนดเป็นค่า Bunker Adjustment Factor (BAF) โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 และจะมีการทบทวนเป็นรายไตรมาส โดยจะแจ้งให้ทราบล่วงหน้าประมาณ 1 เดือน ทั้งนี้ สำหรับตู้ Reefer ค่า BAF จะบวกเพิ่มอีก 20% จากตู้ Dry cargo โดยมี Minimum Charge อยู่ที่ USD 25/TEU

Continued blanked Asia-Europe box sailings expected to bolster rates

Following a weak pre-Golden Week peak, demand has remained soft, says Flexport, anticipating further extensive sailing cancellations from carriers throughout October and November to help boost prices and slow further erosion, until demand recovers in December, ahead of Chinese New Year. US freight forwarder Flexport expects continued blanked sailings on the Asia-Europe container trades, bolstering rates, while demand will recover in December as the Chinese New Year approaches.

Martin Holst-Mikkelsen, senior director of EMEA ocean freight at the digital forwarder, told *Lloyd's Loading List*: "We didn't experience a strong peak season leading up to Golden Week in China as the market overall anticipated. Demand has remained soft, while capacity has been steadily increasing year-over-year.

"To help balance supply and demand, there will be an extensive blank sailing programme from carriers throughout October and November. This will help bolster rates and slow further rate erosion. Demand is expected to recover in December, ahead of Chinese New Year."

In the short term, Flexport does not expect a strong direct impact from the US-China trade war on demand from the European Union (EU). There is some impact on sourcing patterns, said Holst-Mikkelsen, as a number of companies seek to shift a part of their manufacturing elsewhere in general. Asked whether Flexport has noticed any recent "pre no-deal Brexit" effect on ocean freight traffic, Holst-Mikkelsen said: "An increasing number of customers are addressing the fallout of Brexit by exploring and relocating their distribution centres in the UK, and by identifying different ways to serve the UK market from other parts of Europe. He added: "We're not seeing increased demand in the UK market at this time."

On the probable effect on ocean trades when the IMO 2020 low sulphur fuel cap comes into force on 1 January, Flexport said that there is "significant uncertainty" in the market as to the impact on rates. Added Holst-Mikkelsen: "Carriers initially attempted IMO 2020 implementation in early Q4 2019. It was then delayed until early December 2019 by a number of carriers, with some even pushing implementation to January 1 altogether. "The market will determine new rates during November 2019, but there will need to be alignment on implementation and the effect on rates."

As reported in *Lloyd's Loading List*, 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. 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". Earlier this month, container shipping analyst Drewry further downgraded its ocean freight growth forecast for this year, as new global risks "heap more pressure on beleaguered container market". Drewry noted: "The mood-music surrounding the container market has deteriorated further in the last three months, resulting in Drewry downgrading its outlook for world container port throughput for the current year and the rest of the five-year horizon in the Container Market Annual Review and Forecast 2019/20, recently published by Drewry Shipping Consultants.

Drewry now expects global port throughput to rise by 2.6% in 2019, down from the previous 3% expectation. This latest downgrade follows a previous lowering of its growth expectations in July to 3%, from its previous prediction of 3.9%, due to as trade and geopolitical tensions threatening a further slowing to global economic growth, and the regionalisation of manufacturing supply chains and environmental concerns adding further uncertainty. Commenting on this latest downgrade, Simon Heaney, senior manager for container

research at Drewry and editor of the Container Forecaster, said: “The weight of risks pressing down on the container market seems to be getting heavier by the day. The situation has been exacerbated by a brace of new problems that cloak the market in further layers of concern and uncertainty over those that previously existed.

“There is a danger that this stream of negative news creates a self-fulfilling prophecy that might run contrary to the facts on the ground. First-half port statistics were reasonably strong and consumer demand had been fairly resilient, all things considered; but some key indicators have more recently taken a sharp decline and we feel it is right to adopt a slightly more cautious attitude.” One of the major risks identified in the report is the impact of IMO 2020 on containership supply, Drewry highlighted, noting: “There is still no clear guidance on just how much additional cost it will land on the industry and the recent drone attacks on Saudi oil facilities muddled the waters when it caused oil prices to spike.”

As reported in *Lloyd’s Loading List*, Flexport last week reported a “volume plateau” in Transpacific Eastbound (TPEB) ocean freight due to a “black swan” event – the absence of a peak season – caused by front-loading earlier in the season leading to higher inventory levels as well as less demand in the market, with some US sourcing shifting to southeast Asia. Jan Hinz, Flexport’s senior director of US ocean freight, told *Lloyd’s Loading List*: “We are seeing volume plateau on the TPEB market, with supply continuing to outstrip demand and spot market rates trending below fixed contract rate levels. “Ocean carriers are trying to balance supply and demand by implementing blank sailings to reduce capacity. This was implemented around the Golden Week holiday to help prevent further spot rate deterioration. Extensive blank sailing programmes have been announced for October and beyond.”

Asked about the effect of the US-China dispute on the key trade lane, Hinz said: “This year’s ‘black swan’ event for the TPEB has been the complete absence of a peak season. This can be attributed to front-loading earlier in the season, and consequently, higher inventory levels as well as less demand in the market. “We have seen slow peak seasons pre-2018 due to shifting sourcing patterns, but not to this extent.” On the question of whether the tariff row has affected the logistics strategy of either shippers or forwarders, Hinz indicated that air freight has seen more “front-loading” of inventory to beat tariff deadlines. Said Hinz: “2018 was an exceptional year for ocean freight on the TPEB with a dramatic early peak season due to tariff hikes. The swift implementation of tariff hikes in 2019 made it impossible for shippers to allow for front-loading like we saw in Q4 (fourth quarter) 2018.

“Front-loading is less pronounced in ocean freight now, but we are still seeing it in air freight.”

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

Carriers may have halted container rate erosion, just as contract talks loom

Asia-North Europe ocean carriers are preparing big increases in FAK rates next month, after squeezing capacity on the route with blanked sailings and a suspended loop. Maersk has advised its customers that from 1 November, its FAK rates from Shanghai to North European ports would rise to \$1,100 per 20ft and \$2,000 per 40ft. CMA CGM intends to hike its Asia to North Europe rates to \$1,000 per 20ft and \$1,900 per 40ft on the same date.

Most of the other carriers also announced increases to FAK rates this week and, according to *The Loadstar’s* sources, have declined to extend current heavily discounted rates beyond the end of the month. There is some evidence in the market that carriers may have succeeded in halting the price erosion on the trade that has seen spot rates tumble around 25% since the end of August. Indeed, today’s Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) recorded only a very slight decline in the North Europe component, to \$580 per teu, suggesting heavy discounting by carriers in previous weeks, which saw short-term rates plunge below

\$500 per teu, had ceased. And both the SCFI and the Ningbo Containerized Freight Index (NCFI) reported today that space had “become tight” for North Europe, with utilisation levels on loaders of up to 95% recorded this week.

Carriers with vessels leaving China for the Mediterranean were also reporting load factors in the “high 90s” this week, as the SCFI reading for the route ticked down slightly, by 1% to \$715 per teu. The container lines will also endeavour to push up their FAK rates to the Mediterranean on 1 November, although that market comes from a significantly healthier base than the North Europe trade. For both tradelanes, carriers and shippers traditionally open annual contract negotiations in late November, so it is vital for the lines that benchmarking spot rates are on an upward trajectory, or at least stabilised at a sufficient level. “Nobody wants to talk about contract rates at the moment,” a UK forwarder told *The Loadstar* this week. “We don’t want to sit down until we know where the market is going, and I guess the same applies to the lines.”

Meanwhile, on the transpacific tradelane, there was some good news for carriers this week with the SCFI reading for the US west coast up 4.2% to \$1,368 per 40ft and the east coast component up 1.7% to \$2,374 per 40ft. The stabilising of the spot market suggests that the headhaul blanking programmes on the transpacific and the suspension of an Asia-US east coast service had an impact. Nevertheless, the on-off uncertainty of tariffs on Chinese imports are clouding the outlook for carriers that have been testing shippers’ appetite for front-loading shipments, to mitigate the impact of another tranche of duties from 15 December, with some moderately successful mid-month rate hikes. But according to market analysts, the postponement last week of a planned increase in duty from 25% to 30% on \$250bn of Chinese imports is unlikely to influence any change in shipper strategy.

“It’s hard to see how Friday’s indefinite deferral of the 25% tariff increase will have much impact on China-US shipping prices,” said Freightos CMO Eytan Buchman. “As President Trump proved in May, deferrals can be axed at very short notice, making for a mercurial trade environment in which importers have to assume the worst to avoid massive losses,” he added.

Source: <https://theloadstar.com>

Low ship utilization to test carriers’ fuel price discipline

The pressure is on container lines over the next two months to calibrate capacity amid slowing volume growth, and to get it done ahead of the global low-sulfur fuel mandate to avoid being tempted to accept lower rates when ship utilization rates drop. At the same time, the wide range of fuel surcharge levels for which carriers are telling cargo owners to prepare suggests that fuel cost will become a competitive battleground. Those carriers with larger and newer vessels will enjoy the advantages of greater economies of scale. And those with scrubbers will be able to burn cheaper fuel and speed up vessels, according to maritime shipping analyst Alphaliner.

In private conversations with JOC.com this month, container line executives said the temptation to cut freight rates will likely increase when ship utilization levels fall below 90 percent. That’s focusing their attention on adjusting capacity, most recently manifested in the blanking of at least 37 eastbound trans-Pacific sailings in October and November, as well as the cancellation of a regular service to the US East Coast. On the Asia-Europe trade lane, carriers are blanking more than dozen sailings over the next three months.

While carriers have insisted they have no choice but to pass on the higher operating costs tied to the IMO 2020 rule, the head of one of the 10 largest lines and two executives from other carriers said they may have no choice but to be flexible on either freight rates or fuel cost pass-throughs. The executives told JOC.com low utilization rates might force them to cut cargo rates 5 to 10 percent — or to give breaks on low-sulfur

surcharges — in order to fill up ships. Their hands will be forced if the supply-demand ratio weakens on the trans-Pacific and Asia-Europe lanes.

Globally, thanks to restraint in new orders, container capacity is coming into better line with demand. According to Alphaliner, global capacity next year will expand 3.3 percent, while demand will grow 3.1 percent, compared with capacity rising 3.6 percent and volume growing just 2.4 percent this year. How demand matches up to capacity on the trans-Pacific and Asia-Europe trades is less clear, and blank sailings and the pulling out of ships to install scrubbers ahead of the low-sulfur mandate further complicate the view. Capacity this year would have expanded at a 3.6 percent clip if not for 1.2 percent of capacity being removed for scrubber installation, according to Alphaliner.

Beyond that, the IMO mandate provides “excellent cover” to remove capacity, as one carrier executive noted. Not only have container lines in the last 18 months exercised more blank sailings than in years past, but they have become more surgical in matching capacity with demand, creating a dizzying mix of cancelled sailings and extra-loaders. Although eastbound spot rates on the trade are down approximately 30 percent and 50 percent to the East and West coasts, respectively, from a year ago, the spot rates are in line with past peak seasons, excluding last year’s, according to a Sea-Intelligence Maritime Consulting analysis of the Shanghai Containerized Freight Index (SCFI). The front-loading of US imports last year to beat later-delayed tariff increases allowed some carriers to levy surcharges of up to \$1,000 per container during the 2018 peak season.

That carriers have been able to keep trans-Pacific spot rates afloat relative to “normal” seasonal trends bodes well for their ability to maintain utilization rates when low-sulfur fuel surcharges fully kick in. Whether spot rates in December rise or not will reflect whether carriers were able to pass on interim low-sulfur surcharges and give a sense of how they will fare in passing on even higher fuel surcharges -starting Jan. 1, Philip Damas, director of Drewry Supply Chain Advisers, said at the TPM Asia Conference in Shenzhen, China. The temptation for carriers to give freight and fuel surcharge breaks on the Asia-Europe trade is higher, given that westbound rates have fallen to a 2019 low of \$581 per TEU, according to the SCFI, down 20 percent from a year ago.

The actual increase in freight transportation cost might be minimal, as joint research by Gemini Shippers Group and consultancy Seabury Maritime forecasts an increase of up to 9 percent in all-in trans-Pacific costs. But the wide range of estimates carriers are giving to shippers on how much their fuel cost will rise per FEU — \$165 to \$375 to the West Coast and \$275 to \$625 to the West Coast — shows how carriers operating larger vessels may be able to provide more competitive all-in rates.

In the meantime, carriers are watching low-sulfur bunker fuel prices and eyeing even more scrubbers. By year-end, approximately 2.3 million TEU of capacity, equal to 10 percent of the global container ship fleet, will have scrubbers. That number will more than double to 5 million TEU by 2021, Alphaliner forecasts. Using scrubbers to burn high-sulfur bunker fuel on 35 18,000-TEU-plus vessels will allow the 2M Alliance of Maersk and Mediterranean Shipping Co. to run services at higher speeds, according to Alphaliner.

Scrubbers will increasingly look like a smart move for carriers if the approximately \$200 spread between low- and high-sulfur fuels stays in line as it has since the summer.

Source: <https://www.joc.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 11 October 2019	Current Index 18 October 2019
Comprehensive Index			715.97	746.63
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	581	580
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	722	715
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1313	1368
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2335	2374
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	512	642
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1064	1121
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2287	2320
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	906	939
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1811	1798
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	224	234
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	226	236
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	110	114
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	117	117

.....