

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 4 พ.ศ. 2563



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-Jan-2020
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	300	450		
(North & South)	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	500	750	Subject to ISOCC USD 87/TEU, USD 174/FEU	
	Subject to War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU			
Thailand - South Korea (Busan)	100	200	USD 70/TEU, USD 140/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	150	300		
Thailand - Melbourne	275-425	550-800	FAF: USD 146/TEU, USD 292/FEU	
Thailand – Durban / Cape Town	850	1600	Subject to ISOCC USD 182/TEU, USD 364/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	850	1,600	LSS: USD20/TEU, USD40/FEU + ISOCC: USD141/TEU, USD282/FEU	
	Subject to ENS USD30/BL			
Thailand - US West Coast	1,480	1,850	-	
Thailand - US East Coast	2,700	3,250		

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมกราคม 2563 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่คงที่ไม่มีเปลี่ยนแปลง โดยสายเรือมีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge เพิ่มเติมจากค่าระวางในอัตราเดิมเมื่อเทียบกับไตรมาสก่อนหน้า ดังตารางสำหรับเส้นทาง 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 มีเพียงเส้นทาง Busan ที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อย 20 USD/TEU และ 50 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU สำหรับเส้นทางแอฟริกาใต้ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมกราคม ค่าระวางคงที่ ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 850 USD/TEU 1,600 USD/FEU

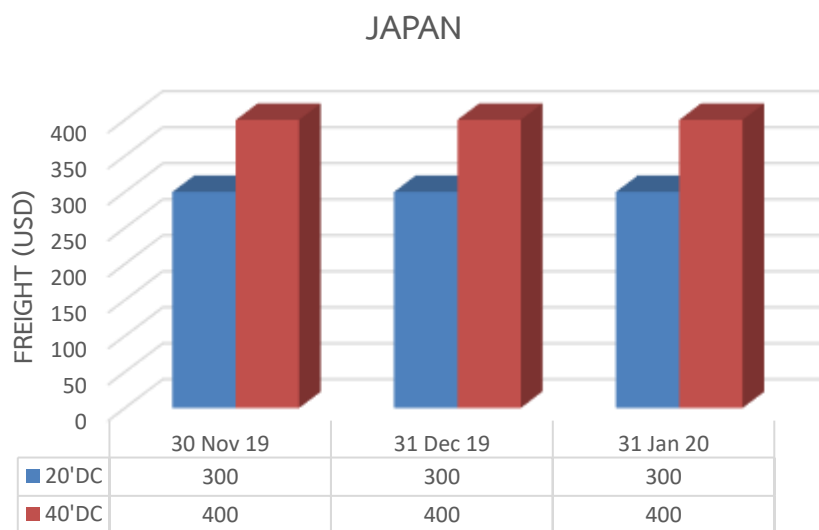
สำหรับเส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมกราคมยังคงที่ โดยค่าระวางอยู่ที่ 850 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU โดยมีการเรียกเก็บค่า ISOCC ในอัตรา 141 USD/TEU ซึ่งเป็นค่าน้ำมันแยกต่างหากจากค่า LSS ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 275-425 USD/TEU และ 550-800 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า FAF ในอัตรา 146 USD/TEU

ในขณะที่เส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมกราคม ค่าระวางยังคงที่เช่นเดียวกัน โดยค่าระวางฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,480 USD/TEU และ 1,850 USD/FEU ในขณะที่ฝั่ง East Coast ค่าระวางอยู่ที่ 2,700 USD/TEU และ 3,250 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

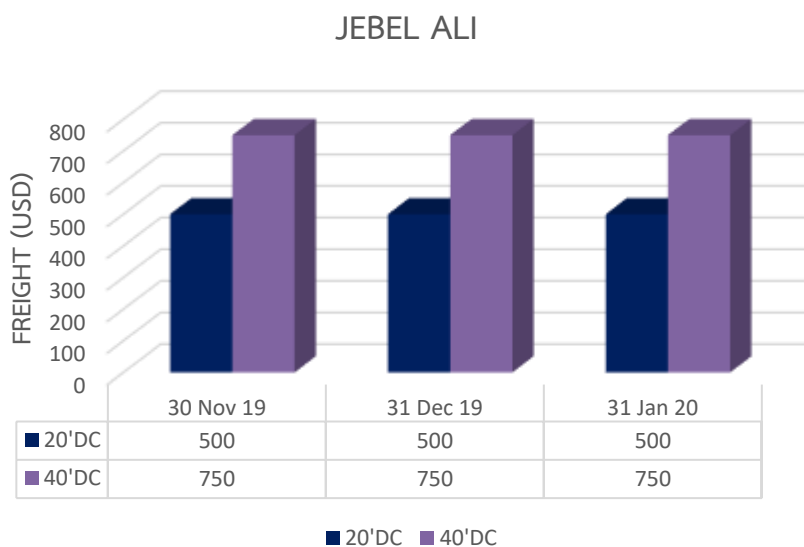
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800	900	USD 90/TEU, USD 180/FEU	Effective till 31-Jan-2020
Thailand-Shanghai	800	900		
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	USD 40/TEU, USD 80/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRMT, FRLEH)	1,400	1800	USD 252/TEU, USD 504/FEU	

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน พ.ย. 2562 ถึง ม.ค. ปี 2563



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

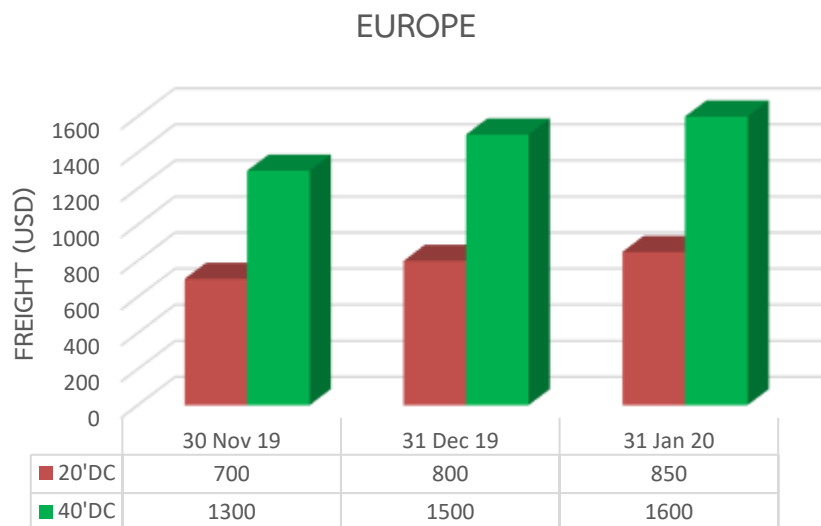
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน พ.ย. 2562 ถึง ม.ค. ปี 2563



December is subject to

- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU
- Low Sulphur Surcharge: USD87/TEU และ USD174/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน พ.ย. 2562 ถึง ม.ค. ปี 2563



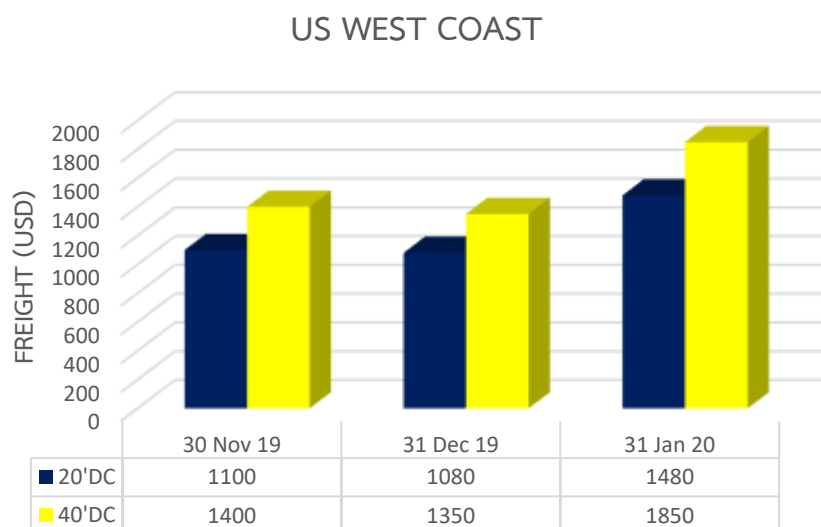
December is subject to

ENS: USD30/BL

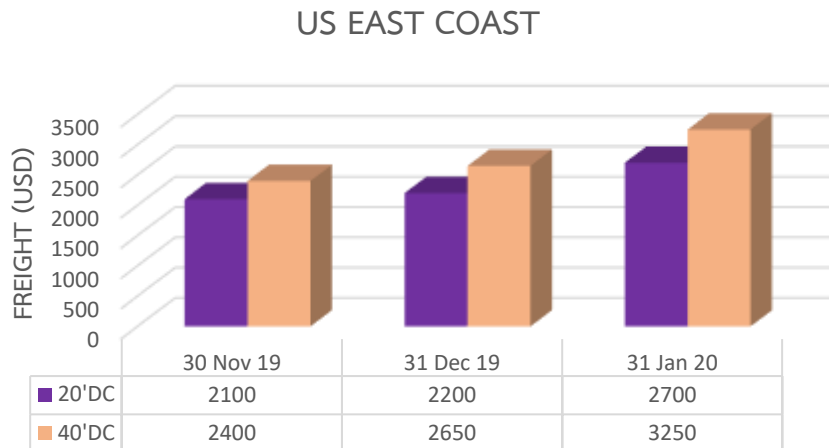
Low Sulphur Surcharge: USD20/TEU และ USD40/FEU

ISOCC: USD141/TEU และ USD282/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน พ.ย. 2562 ถึง ม.ค. ปี 2563



**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน พ.ย. 2562 ถึง ม.ค. ปี 2563**



รวบรวมประกาศการปรับค่าใช้จ่าย และประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ CMA CGM

- ประกาศเรียกเก็บค่า Rate Restoration Charge สำหรับสินค้าจากเส้นทางเอเชีย ไปยังเส้นทางสหรัฐอเมริกา และ แคนาดา ในอัตรา USD 900/20', USD 1000/40' และ USD 1125/40'HQ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2563

สายเรือ Sealand - A Maersk Company

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Environmental Fuel Fee (EFF) สำหรับสินค้าทุกเส้นทาง ในอัตราดังต่อไปนี้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2563

Scope	20'Dry/OT/FR	40'Dry/40'Hdry/OT/FR	45' Hdry	20'Reef	40'HRef
All countries	USD 68	USD 135	USD 162	USD 102	USD 203

สายเรือ Zim Line

- ประกาศเรียกเก็บค่า Ashdod Imbalance Surcharge (AIS) สำหรับสินค้าที่นำเข้าไปยังท่าเรือ Ashdod ในประเทศอิสราเอล ในอัตรา USD 125/ตู้ โดยมีผลครอบคลุมทุกเส้นทางตั้งแต่วันที่ 20 มกราคม 2563

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศงดรับการจองระวางชั่วคราวสำหรับสินค้าที่ไปยังเส้นทางท่าเรือ Le Havre และ FOS sur Mer ในประเทศฝรั่งเศส เนื่องจากสถานการณ์การประท้วงอย่างต่อเนื่องที่ทำให้เกิดความหนาแน่นภายในท่าเรือ โดยแนะนำให้จองเรือไปยังท่าเรือทางตอนเหนือ และท่าเรือแถบเมดิเตอร์เรเนียนอื่นแทน

สายเรือ Maersk

- ประกาศเปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินเรือที่เข้าไปยังท่าเรือ Le Havre และ FOS sur Mer ในประเทศฝรั่งเศส เนื่องจากสถานการณ์การประท้วง โดยสายเรือจะไม่เข้าเทียบท่าที่ Le Havre แต่จะเทียบท่าที่ Antwerp Port และเปลี่ยนมาใช้เรือ Feeder แทนตั้งแต่วันที่ 25 มกราคม 2563 เป็นต้นไป ในขณะที่ สายเรือจะไม่เข้าเทียบท่าที่ FOS sur Mer แต่จะเทียบท่าที่ Barcelona และเปลี่ยน Service ของสายเรืออีกครั้งหนึ่ง ทั้งนี้ ผู้ส่งออกที่มีสินค้าไปยังเส้นทางดังกล่าว สามารถตรวจสอบข้อมูลการเปลี่ยนแปลงตารางการเดินเรือกับสายเรือโดยตรง

ประกาศเรื่องการปรับค่า Bunker Adjustment Factor (BAF) และ Environmental Fuel Fee (EFF)

สายเรือ Maersk คาดการณ์ถึงความผันผวนของราคาน้ำมันที่มีแนวโน้มสูงขึ้น จึงประกาศแจ้งให้ทราบเรื่องการเรียกเก็บค่า Maersk Environmental Fuel Fee (EFF) และค่า Quarterly Bunker Adjustment Factor (BAF) ว่าสายเรือจะมีการ

ทบทุนราคาเป็นรายเดือนหากผลต่างของราคาน้ำมัน Low Sulphur และราคาน้ำมัน 0.5% Sulphur Fuel Oil มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญระหว่างไตรมาส กล่าวคือ เพิ่มขึ้น หรือลดลงมากกว่า USD50/ตัน ซึ่งค่าใช้จ่ายสองค่าดังกล่าวจะมีการปรับให้เป็นไปตามกลไกตลาด โดยในช่วงหลายสัปดาห์นี้ ราคาน้ำมัน Low Sulphur ในเอเชีย (สิงคโปร์) มีราคาสูงเกินกว่า USD 700/ตัน หรือเพิ่มขึ้นมากกว่า 20% เมื่อเทียบกับราคา BAF และ EFF ในการคำนวณครั้งก่อนหน้า ดังนั้น ราคาเฉลี่ยของเดือนมกราคมคาดว่าจะสูงเกินกว่า USD 50/ตัน

เนื่องจากความผันผวนอย่างมีนัยสำคัญดังกล่าว Maersk จะมีการพิจารณาราคา BAF และ EFF เพิ่มเติมรายเดือน และกำหนดอัตราการเรียกเก็บใหม่ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2563 โดยใช้ดัชนีราคาน้ำมันของ Bunkerworld's Fuel Price Index ซึ่งอัตราที่เพิ่มขึ้นจะครอบคลุมทุกเส้นทาง ในอัตราระหว่าง USD50-200/FFE เพื่อสะท้อนการเพิ่มขึ้นของต้นทุนเชื้อเพลิง โดยจะออกประกาศอัตราเรียกเก็บให้ทราบช่วงปลายเดือนมกราคม ดังนั้น ขอให้ผู้ส่งออกติดตามประกาศจากสายเรือ เพื่อการวางแผนด้านต้นทุนอย่างเหมาะสม

ประกาศเรื่อง Declaration Management ของสายเรือ Wan Hai

สายเรือ Wan Hai ประกาศแจ้งเรื่องข้อบังคับด้านความปลอดภัยในการแจ้งข้อมูลให้กับสายเรือ โดยกำหนดให้ผู้ที่ใช้บริการของสายเรือต้องแจ้งข้อมูลที่ถูกต้องของสินค้า หากมีการปกปิด หรือสำแดงข้อมูลที่ไม่เป็นความจริง สายเรือมีสิทธิ์หยุด หรือยับยั้งการส่งสินค้า หรือยกเลิกสัญญาการขนส่ง โดยผู้ที่สำแดงข้อมูลไม่ถูกต้อง จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบหากมีความเสียหายเกิดขึ้น รวมถึงค่าปรับในอัตรา USD 30,000/ตู้ กรณีสินค้าอันตราย และ USD 20,000/ตู้ กรณีเป็นสินค้าทั่วไป

การประกาศปิดการเดินทางเข้าออกเมืองอู่ฮั่นทุกรูปแบบ เนื่องจากการระบาดของไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่: ผลกระทบต่อเส้นทางขนส่งสินค้าไปยังประเทศจีน

กรณีที่จีนประกาศปิดการเดินทางเข้าออกเมืองอู่ฮั่นทุกรูปแบบ ส่วนหนึ่งได้ส่งผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าไปยังประเทศจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเส้นทาง**ท่าเรือหลักของเมืองอู่ฮั่น คือ Wuhan Port** ซึ่งเป็นท่าเรือแม่น้ำขนาดกลาง ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำแยงซี (น้ำจืด) ซึ่งเป็นแม่น้ำสายที่ยาวที่สุดของประเทศจีน แม่น้ำนี้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าที่สำคัญ ไหลผ่านเขตอุตสาหกรรมต่างๆ ตั้งแตนครฉงชิ่ง ออกสู่ทะเลใกล้กับนครเซี่ยงไฮ้ ท่าเรืออู่ฮั่นซึ่งตั้งอยู่ระหว่างทางจึงกลายเป็นท่าเรือที่สำคัญของแม่น้ำแยงซี

จากการตรวจสอบข้อมูลจากสายเรือจีน (สายเรือ Shanghai Jinjiang) ที่มีบริการจากประเทศไทยไปยังเส้นทาง Wuhan Port แจ้งว่าเส้นทางปกติจะส่งออกจากประเทศไทยไป Transship ยัง Shanghai Port และทำการลำเลียงโดยเรือ Barge ไปยัง Wuhan Port อีกทอดหนึ่ง ซึ่งสถานการณ์ ณ ปัจจุบันสายเรือ**หยุดเส้นทางลำเลียงด้วยเรือ Barge** ดังกล่าว โดยให้เคลียร์สินค้าที่ท่าเรือ Shanghai ดังนั้น **สายเรือจึงต้องระงับการวิ่งในเส้นทางอู่ฮั่น** รวมถึงคาดการณ์ว่าอาจส่งผลกระทบต่อท่าเรือภายในที่ต้องผ่านเส้นทางอู่ฮั่น ประกอบด้วยท่าเรือ Chongqing, Yichang และ Yueyang ในขณะที่เส้นทางอื่นๆ ยังเปิดให้บริการตามปกติ ทั้งนี้ หากมีการเปลี่ยนแปลงจะแจ้งให้ทราบความคืบหน้าต่อไป

นอกจากนี้ จากการตรวจสอบเพิ่มเติมกับสายเรืออื่น อาทิ สายเรือ OOCL, Ben Line และ KMTC ที่ให้บริการไปยัง**เส้นทางประเทศจีนในท่าเรืออื่นๆ พบว่า ณ ปัจจุบัน สายเรือยังเปิดให้บริการตามปกติ** และยังไม่มีการแจ้งเปลี่ยนเส้นทางการเดินทาง

ทั้งนี้ หากผู้ประกอบการที่มีสินค้าในเส้นทางประเทศจีน ขอให้ตรวจสอบกับผู้ให้บริการสายเรือถึงการรับจองระวาง และเส้นทางเดินเรือโดยตรงอีกครั้งหนึ่ง เพื่อการเตรียมการที่เหมาะสม

Gong Xi Fat Cai! Freight rates out of Asia hold steady as Year of the Rat begins

On the eve of Chinese New Year, container freight rates out of Asia remained largely unchanged from the week before, as the country begins its annual two-week public holiday, with factories mostly shut and port and shipping activity muted. However, after several weeks of blanked sailings, shippers and forwarders – particularly on the Asia-Europe trades – can expect container rollovers and delays to shipments, according to Martin Holst-Mikkelsen, head of ocean (EMEA) at Flexport.

“We’re seeing a considerable number of containers rolled this week, which is not abnormal in this period. And we are hearing of overbooking numbers as high as 40%-plus in the upcoming week. “Carriers have built up considerable roll pools, to support their utilisation figures. Unfortunately, this has a negative impact on customers who could face one-to-two weeks of delay,” he told *The Loadstar* today.

This week's Shanghai Containerised Freight Index (SCFI) recorded a 4.1% freight rate dip on Asia-North Europe to \$969, as rates begin to slowly decline, which Mr Holst-Mikkelsen said would likely continue next month. "Further declines are expected through February as the CNY slack season kicks in," he said. "We expect the rate erosion through the remainder of Q1 to be softer than in previous years, as the carriers manage capacity in more disciplined ways. We currently expect an overall 27% reduction to supply capacity in the coming five weeks." Of course, a major impetus for the capacity reduction is that many carriers are concluding their annual contracts with Asia-North Europe shippers. *The Loadstar* was told by a ONE source that carriers were securing "very satisfactory" contract increases.

Eytan Buchman, chief marketing officer at Freightos, which compiles the Freightos-Baltic Index (FBX), added: "The approaching close of Asia-EU long-term contract negotiations is causing some carriers to reduce capacity and push up spot prices, while scrubber installations are also accounting for some of the depleted supply." On the Asia-Mediterranean trade, the SCFI was effectively static week-on-week, at \$1,179 per teu, and the SCFI commentary reported that "the average slot utilisation rate ex Shanghai Port was close to 100%". On the transpacific trades, the rate trend was broadly similar, according to the SCFI, although it diverged from the FBX.

The SCFI posted an Asia-US west coast rate of \$1,545 per 40ft, a 1.1% decline on the week before, while the Asia-US east coast rate increased fractionally to \$2,951 per 40ft. Meanwhile, the FBX recorded a China-US west coast increase of 13% week on week, to reach \$1,507 per feu, which is some 27% down year on year; while its China-US east coast was \$2,823/ per feu, up a more moderate 8% on last week, but surpassing its peak season high.

The big question for forwarders and shippers over the next fortnight is where fuel prices are heading following the introduction of the IMO's low-sulphur regulations. The first few weeks of the year have seen the prices for low-sulphur fuel oil (LSFO) surge, to which carriers have begun to respond: Maersk sent out a customer advisory this week that its bunker adjustment factor would be going up by \$50-\$200 per teu, depending on the route.

"The cost of LSFO increased substantially in January and, while currently on a decline again, certain carriers have, based on the development, proposed additional surcharges or steep increases to the existing ones, somewhat similar to the EBS implementation we saw in May of 2018," said Mr Holst-Mikkelsen. "It remains to be seen if the market adopts this approach; but if the LSFO continues its current downward trend, it is less likely such implementation would be successful in the same period that most carriers will be trying to attract more cargo," he added.

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

'Book it right and pack it tight'

Insurance mutuals urge the container shipping industry and participants in the global supply chain it serves, to give ever more serious attention to the causes and consequences of ship fires, jointly issuing a guide outlining the responsibilities of all stakeholders in reducing risk. With the incorrect declaration, packing, handling and stowage of dangerous goods of all types seen as a primary cause of many container ship fires, and to a backdrop of the mandatory enforcement of the latest version of the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code, Amendment 39-18, from 1 January this year, insurance mutuals, UK P&I and TT Club, have once more collaborated in publishing guidelines under the title, *Book it Right and Pack it Tight*.

Published this week and available free of charge, it provides key insights for all actors in the freight supply chain responsible for preparing unitised consignments for carriage by sea. It gives an overview of the practical duties and responsibilities under the IMDG Code for each stakeholder, according to a joint statement.

Stuart Edmonston, UK P&I's Loss Prevention director, commented: "As mutuals, our chief aim is to minimise risk for our members and the industry we serve. "The recent spate of container ship fires with the consequent loss of life, damage to ships and cargo, and trade disruption has been a major concern to ourselves and TT Club. UK P&I continues to participate in initiatives which focus on the capability to detect, suppress and extinguish fires at sea. However, we share our sister organisation's desire to tackle the causes of such fires at source."

TT Club sees its core contribution to seek significant improvements in cargo declaration and packing. "As so often the case, fires and explosions are merely the 'tip of the iceberg' of problems, which are inherent throughout the supply chain," observed Peregrine Storrs-Fox, TT Club's Risk Management director. "There are far too many errors in classification and declaration of commodities to be transported. These are often amplified by poor decisions and practices relating to packaging, packing, segregation and securing. Such errors severely compromise safety in a variety of ways, but most critically when the goods should be rightly be described as dangerous in a regulated sense and, here, in compliance the IMDG Code."

Quoted in the joint statement was Uffe Ernst-Frederiksen, head of Cargo Management at Maersk Line and chairman of CINS, who said of the guide: "I find this publication to be tremendously useful and that if only people would read one book this year that it should be this one." Through its 'Cargo Integrity' campaign TT Club has been for some time seeking to enhance awareness of the issues and to urge implementation of more rigorous practices relating to entering cargo into the supply chain. Its support of, and participation in CINS, is one such initiative. CINS is comprised of representatives of container shipping lines which together control over 85% of the world's container slot capacity.

The statement pointed to a recent CINS report, "complementary" to Book it Right and Pack it Tight, which demonstrates "the substantial effort by the industry to bring understanding to the complexities involved in the ship stowage processes." It seeks to develop a commonality of approach in order to improve safety. Entitled '*Safety Considerations for Ship Operators Related to Risk-Based Stowage of Dangerous Goods on Containerships*', "it underlines the irrefutable fact that proper declaration is a paramount prerequisite."

One of the expert companies involved in the preparation of this report was Exis Technologies, whose input was focused around its detailed knowledge of the IMDG Code Dangerous Goods List and stowage requirements. In collaboration with other industry experts, Exis categorised each commodity on the List by UN Number, placing it in the appropriate Risk Zone as defined by the CINS Stowage guidelines.

In order to further encourage the use of these guidelines, Exis has gifted the Hazcheck Risk Zone Data online as a free resource to all involved across the container supply chain, the statement added.

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

Container carriers gaining greater control of market

Container shipping this year will continue to evolve away from its volatile past, with carriers taking more control of a market that, for most of the post-financial crisis era, they have been mostly helpless to influence. The most outward manifestations of this are carriers' growing conservatism in ship ordering. The global orderbook is the lowest in 20 years, according to investment research firm Jefferies. That, coupled with carriers' growing proficiency in flexing short-term capacity through blank sailings, marks the biggest change the market has seen in recent years. Keynoting the first TPM in 2001, then-CEO of APL Flemming Jacobs noted that container capacity allowed for what was then a much more pronounced peak season, and as a result "it's impossible for [carriers] to adjust to short-term changes in the supply and demand picture."

Today, the situation couldn't be more different. With fewer carriers and fewer and larger alliances — and more strings within those alliances — blanking a single sailing has nowhere near the disruptive impact it would have had in earlier days. At the same time, the act of blanking can lower capacity in any given week and, by extension, influence rate levels. Carriers blanked 253 sailings in the east-west lanes alone during 2019, according to Drewry, a massive increase from the 145 instances in 2018. And yet, there was no widespread outcry among shippers about excessive rolled cargoes.

'Solid, if unspectacular'

Carriers' growing experience in reducing short-term capacity without having to resort to major decisions such as eliminating full services is a profound change in the market that will help the carriers absorb blows that in the past would have wiped away profits like a dust rag. In particular, in the coming year it will help to soften the blow of new capacity as well as capacity re-entering service following scrubber installations.

According to Alphaliner, the global inactive container ship fleet is forecast to reach a record of more than 1.6 million TEU in February, due to "an unprecedented number of blanked sailings planned after the Chinese New Year holidays this year." As ships come out of scrubber retrofits, especially in the first half of 2020, "Carriers will have to manage the increased fleet carefully to avoid adding too much capacity to the market this year," the analyst said. It can reasonably be expected that carriers will succeed in exercising such caution, with the result that analysts such as Drewry, which in prior years were skeptical of carriers' ability to effectively manage the arrival of new capacity, now concede they are doing exactly that.

"Even if some of the big newbuilds don't arrive next year as planned, there will be a significant amount of new capacity entering the market," Drewry wrote in January. "However, that could have been said in most recent years, and, despite the standard early-year fears of a capacity glut that will flood the market and depress rates, the reality is that lines are very adept at switching capacity around and hiding it when necessary." This newly "battle-hardened" industry "should be able to return solid, if unspectacular, results and continue to prepare the ground for a better future," Drewry said, echoing the view that the carrier industry is slowly but surely getting its act together.

Despite what several sources have described as a slow runup to the early Chinese New Year, the outlook for carriers in the trans-Pacific trade is relatively stable, the analysts said. Noticeably, that includes a relatively low risk at this point that the International Maritime Organization's (IMO's) low-sulfur rule that took effect on Jan. 1 won't end up taking a huge toll on carrier profits this year. Carriers' confidence about being able to weather the IMO 2020 implementation was evident in the industry's silence when other shipping sectors argued for the deadline to be delayed.

"Overall risks are clearly receding for 2020, and we expect the sector to perform better than last year and profitability to chug along at a modest pace," said Rahul Kapoor, vice president and global head of commodity analytics and research in the Maritime & Trade division of IHS Markit, parent company of JOC.com. On IMO 2020, the former Bloomberg shipping analyst said carriers "seem to be doing OK."

Nevertheless, if the IMO 2020 situation were to turn against the carriers — and some carriers are still nervous about obtaining adequate compensation in upcoming contract negotiations — some are convinced blanked sailings will come to the rescue yet again, underscoring how profoundly this practice has altered the market. As research firm Sea-Intelligence Maritime Consulting noted in early January, "If carriers are not able to cover the increasing oil costs from IMO 2020, they will start to cull capacity, in order to push freight rates up, effectively having the supply/demand balance pay for the oil costs, if the [bunker adjustment factor] can't do it."

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 17 January 2020	Current Index 23 January 2020
Comprehensive Index			990.68	981.19
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1010	969
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1180	1179
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1562	1545
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2943	2951
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1123	1126
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	949	942
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2897	2908
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1084	1087
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1989	1967
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	226	224
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	243	236
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	193	195
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	120	120

.....