

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 3 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 (North & South)	300	450		
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 สำหรับเส้นทางแอฟริกาได้ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมกราคม ค่าระวางคงที่ ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 850 USD/TEU 1,600 USD/FEU

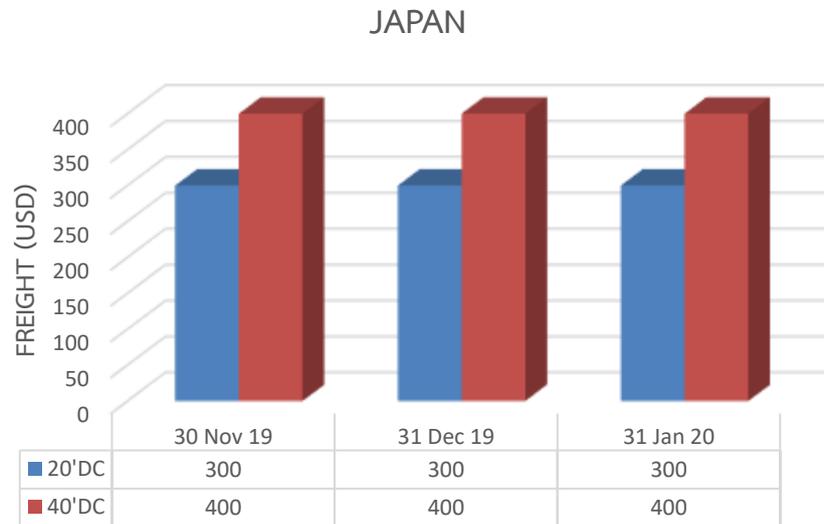
สำหรับเส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมกราคมยังคงที่ โดยค่าระวางอยู่ที่ 850 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU โดยมีการเรียกเก็บค่า ISOCC ในอัตรา 141 USD/TEU ซึ่งเป็นค่าน้ำมันแยกต่างหากจากค่า LSS ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 275-425 USD/TEU และ 550-800 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า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

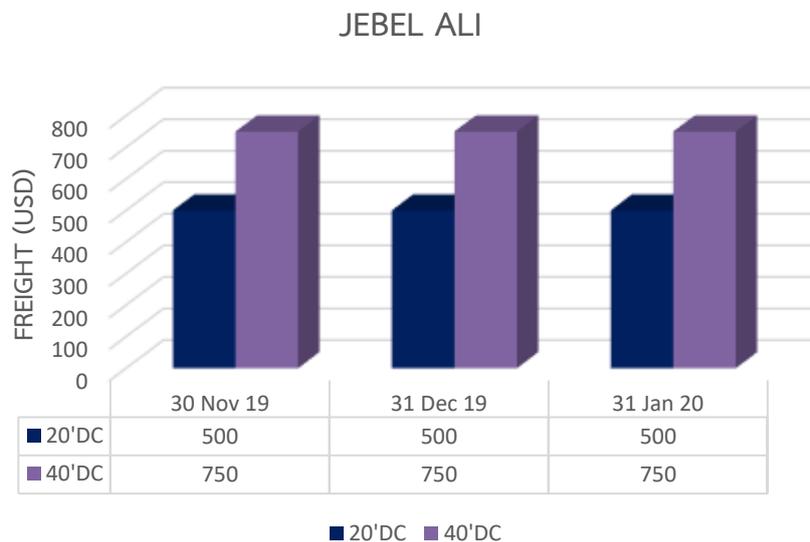
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800	900	USD 90/TEU, USD 180/FEU	Effective till 31-Jan-2020
Thailand-Shanghai	800	900		
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	USD 40/TEU, USD 80/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRM, FRLEH)	1,400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

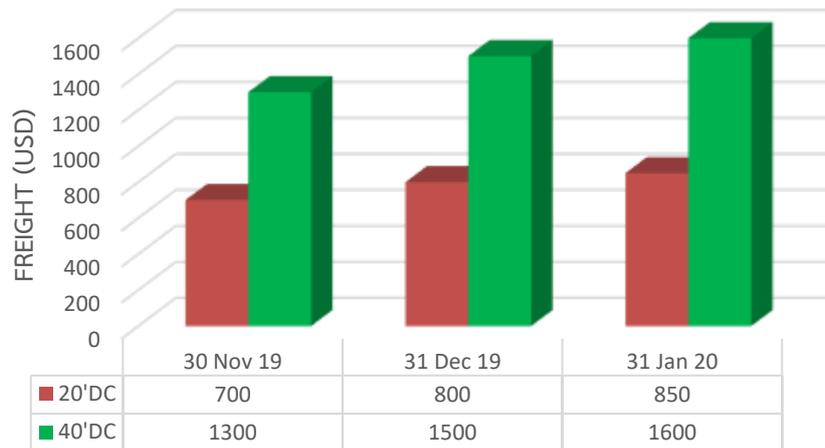


December is subject to

- 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

EUROPE



December is subject to

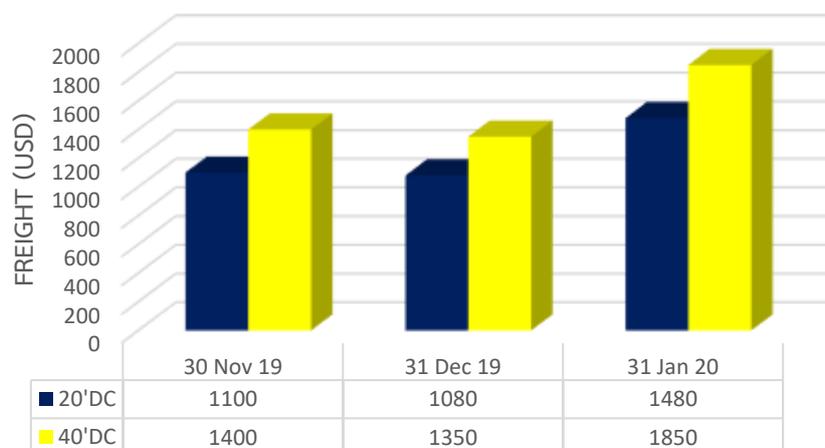
ENS: USD30/BL

Low Sulphur Surcharge: USD20/TEU และ USD40/FEU

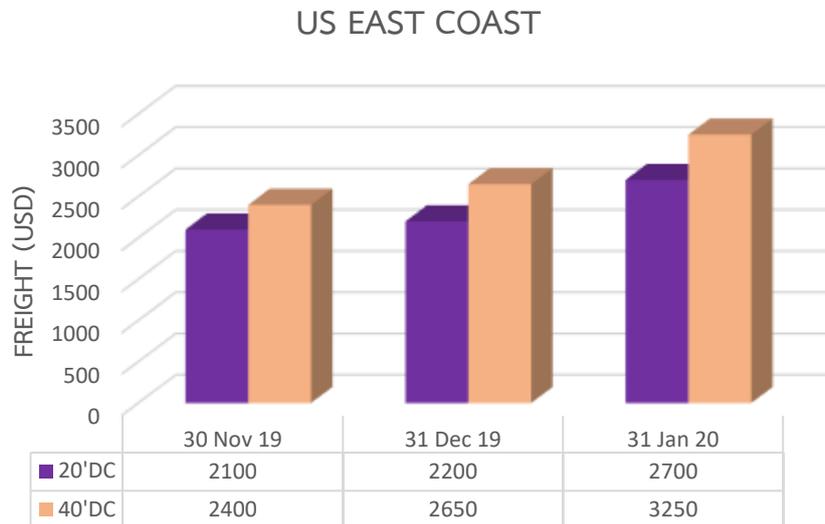
ISOC: USD141/TEU และ USD282/FEU

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

US WEST COAST



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



รวบรวมประกาศการปรับค่าใช้จ่าย และประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศระงับการเรียกเก็บค่า Low Water Surcharge ในเส้นทาง Montreal ประเทศแคนาดา ซึ่งเดิมมีกำหนดเรียกเก็บตั้งแต่วันที่ 15 มกราคม 2563 สืบเนื่องจากระดับน้ำในแม่น้ำ St.Lawrence River ยังอยู่ในระดับที่เกินมาตรฐานขั้นต่ำเรื่องความปลอดภัยในการเดินเรือ ดังนั้น ทางสายเรือจึงขอระงับประกาศเรียกเก็บดังกล่าว

ประกาศข้อกำหนดการออกเอกสาร Bill of Lading สำหรับสินค้านำเข้าไปยังประเทศปากีสถาน

สายเรือ Hapag Lloyd ประกาศแจ้งข้อมูลจากศุลกากรของประเทศปากีสถานเรื่องข้อกำหนดการออกเอกสาร Bill of Lading สำหรับสินค้านำเข้าไปยังประเทศปากีสถาน รวมถึงสินค้าผ่านแดนไปยังประเทศอัฟกานิสถาน ดังนี้

- ต้องระบุ Consignee NTN (National Tax Number) บน B/L พร้อมกับชื่อและที่อยู่ของผู้นำเข้าในปากีสถาน โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 มกราคม 2563 หากไม่ระบุตามข้อกำหนดดังกล่าว ทางศุลกากรจะไม่รับ Manifest ซึ่งมีผลให้ไม่สามารถยกตู้ลงที่ทำเรือปากีสถานได้
- ต้องระบุ Tariff บน B/L ซึ่งประกอบไปด้วยค่า Local Charges / Free time / Detention Tariff โดยให้มีผลบังคับทันที ซึ่งนอกเหนือจากค่าระวาง สายเรือต้องระบุค่าใช้จ่าย Local Charges ที่จะเรียกเก็บทั้งหมด และต้องระบุกรณี Free Time และ Detention Tariff บน B/L

ประกาศข้อกำหนดเรื่องการนำเข้ายานพาหนะไปยังประเทศแคเมอรูน

สายเรือ Maersk ประกาศแจ้งเรื่องข้อบังคับของ CAMCIS (Cameroon Customs Information System) ในการนำเข้ายานพาหนะไปยังประเทศแคเมอรูน โดยผู้ส่งออก ณ ประเทศต้นทางต้องแจ้งข้อมูลดังต่อไปนี้ใน Shipping Instruction

- Chassis Number
- Number of Engine Cylinders (in digits)
- Type of Vehicle
- Year
- Brand / Make
- Model

ทั้งนี้ หากไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว จะไม่ได้รับการเดินพิธีการขาเข้า และต้องโทษปรับจากทางศุลกากร ซึ่งหาก Shipping Instruction ขาดข้อมูลที่กล่าวข้างต้น จะถูกปฏิเสธการรับ Booking

ประกาศเรื่องสถานการณ์การประท้วงในประเทศฝรั่งเศส ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาคการขนส่ง

สายเรือ Maersk ประกาศแจ้งความคืบหน้าเหตุการณ์ประท้วงในประเทศฝรั่งเศส กรณีข้อเสนอการปฏิรูปเรื่องบำนาญ ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาคการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ทั้งทางบก และทางทะเล ดังนั้น อาจส่งผลกระทบต่อความล่าช้าในการขนส่ง โดยมีการประท้วงของพนักงานภายในท่าเรือ Le Havre และ Fos-sur-Mer โดยสายเรืออาจมีการปรับเปลี่ยนเส้นทาง และประเมินสถานการณ์ ซึ่งเรือบางลำอาจไม่เข้าเทียบท่าในบางท่าเรือ ดังนั้น ผู้ส่งออกที่มีสินค้าไปยังเส้นทางดังกล่าว โปรดตรวจสอบสถานการณ์กับสายเรือที่จองระวางอีกทางหนึ่ง เพื่อป้องกันสินค้าตกค้าง

China-US ocean freight rates continue to climb

Capacity tightens ahead of Chinese New Year, says digital rates specialist. China-US ocean freight rates continue to climb as capacity tightens ahead of the Chinese New Year, according to the latest data from digital rates specialist, Freightos. The Freightos Baltic Index (FBX) issued on 15 January, showed that China-US West Coast prices rose by 10% since last week to US\$1,567/FEU. Rates are 11% behind last year's prices for this week.

China-US East Coast prices are also up, gaining 5% to \$2,944/FEU. This rate trails last year's by just 2%. Eytan Buchman, CMO, Freightos, noted that although other sources projected drops in China-US West Coast rates for this week, "FBX's real-time data, based on current rates being used by global logistics providers, indicated that China-US prices continued to make gains through the home stretch to Chinese New Year (CNY)." He continued: "Carriers have kept capacity tight with reports of some rollovers to after CNY. As demand generally dips after the holiday, carriers will exercise strict capacity management through blank sailings to try and hold on to these gains, though there are some reports of reduced pricing offered to move some volume to post-CNY sailings."

Turning to US foreign policy and its impact on freight, Buchman remarked that as US-Iran tensions eased, oil prices have settled down too. "And though the industry is still adjusting to the new IMO2020 fuel environment, analysts expect the spread between low sulfur fuel and standard HFO to narrow over the course of the year and reduce fuel surcharges. "US-China relations, meanwhile, are leading retailers to project a return to growth and normal seasonal ordering trends by the end of Q1 as trade conditions improve. This likely means that transpacific prices this year will exceed 2019's atypically low prices."

The latest FBX also showed that rates on the China-North Europe trade lane rose 13% on last week to \$2,142/FEU and were up 28% on the corresponding week last year. Rates on the North Europe-US East Coast trade lane were down 1% to \$1,869/FEU on last week but were 32% higher when compared to the same week in 2019. The FBX rate for global trade lanes was up 5% on last week to \$1,587/FEU and +7% on the corresponding week last year.

As for Drewry's latest World Container Index (WCI), published yesterday (16 January), covering eight major East-West trades, it showed that spot rates for a 40ft box from Shanghai to Los Angeles rose 2% compared to the previous week to reach \$1,654/FEU. However, the rates on this route show a fall of 27% year-on-year (YoY).

Shanghai-New York prices were unchanged this week at \$2,813/FEU but were down 13% on a year ago. Turning to the Asia-Europe trades, freight rates on the Shanghai-Rotterdam route were unchanged at \$2,288/FEU this week and are 24% higher YoY. Shanghai-Genoa prices rose 1% to \$2,662 per 40ft container while showing a gain of 41% YoY.

On the Transatlantic trade, Rotterdam-New York rates were unchanged at \$2,415/FEU and were up 18% YoY. New York-Rotterdam prices were down 1% at \$519/FEU and were 11% lower than the corresponding week last year. As anticipated, the WCI's composite index remained stable, Drewry noted, with a marginal increase of 1% to \$1,791 per 40ft container. The average composite index of the WCI, assessed by Drewry for year-to-date, is \$1,801 per 40ft container, which is \$406 higher than the five-year average of \$1,395 per 40ft container.

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

Shippers call for new box line alliance rules

Customer champion calls for changes to the criteria it uses to assess the effectiveness of a key exemption for shipping lines from EU competition rules, as Brussels considers renewing the exemption. Freight customer champion the Global Shippers' Forum (GSF), which speaks for importers and exporters of goods around the world, has called on the European Commission to change the criteria it uses to assess the effectiveness of a key exemption for shipping lines from EU competition rules.

Since 2009, the EU Consortia Block Exemption Regulation (CBER) has allowed shipping lines to exchange information and to co-operate so that they can provide Consortia services to and from EU ports. The Regulation is due to expire in April and the Commission is currently assessing responses to a proposal to extend it for a further four years. In its response, GSF called for the use of different evaluation criteria to those used by the Commission in its review. GSF claims the Commission's chosen criteria did not adequately assess the evidence of poor service levels and other shortcomings provided by shippers.

James Hookham, GSF's secretary general said: "The Commission's proposal to extend the CBER by another four years seems largely based on its assessment that it saves money for the shipping lines and cuts down on red tape in the Commission. But any Block Exemption is a massive loss of fundamental protections for shippers and other 'consumers' of consortia services under European competition law and the Commission needs a much more robust means of assessing the impacts of the CBER on the entire market. "We have proposed a different way that the effects of the Block Exemption should be assessed so they reflect more fairly the customers' interests."

The four 'customer-facing' criteria proposed by GSF are:

Declaring what data is to be used to enforce the terms of the Block Exemption (the Commission admitted it is difficult to estimate the exact market shares of consortia).

Monitoring more closely how shippers' and other users' experiences are improved by the workings of the Block Exemption (shippers' first-hand evidence was discounted in favour of historical survey trends).

Assessing more frequently how confident shippers and other users are feeling about the effects of the Block Exemption (currently this will only happen at the time of renewal, ie in four years' time).

Providing shippers and other users with quicker and more accessible ways of having price and service anomalies investigated (currently, shippers need to lodge an official 'Complaint' with the Commission).

Hookham concluded: "Given the major changes that are taking place in world trade and the container shipping industry, it is vital that the Commission takes a forward view and anticipates these effects on shippers as it considers whether to prolong the CBER. After 10 years, GSF believes the Consortia Block Exemption to be life-expired and that it should be replaced by more specific and flexible rules that take much greater account of shippers' and other users' interests. "The Commission needs to remember that the users of Consortia services are in fact European businesses and their customers and suppliers around the world, importing and exporting goods to and from the EU, and that much greater account should be taken of their needs and views before prolonging the CBER."

GSF is a global voice for shippers and aims to represent the interests of national and regional shippers' organisations in Asia, Europe, North and South America and Africa. It provides a platform for importers and exporters of goods around the world with international regulatory agencies and decision-making bodies and is focused on promoting the safe, efficient and sustainable movement of goods in all modes of transport.

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

Asia-Europe carriers leave boxes on quays as they eye better-paid cargo

This month has seen the return of container rollovers in loading ports out of Asia as carriers continue to trim capacity. Several reports have come into *The Loadstar* this week that some Asia-North Europe ocean carriers have been discharging containers loaded in China at transshipment ports en route, so they can accommodate better-paying cargo. And this week both the Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) and Ningbo Containerized Freight Index (NCFI) referred to carriers "off-loading containers" at way ports.

As a consequence of the aggressive blanking policies by carriers, some westbound sailings prior to the Chinese New Year on 25 January are reported to have been 50% overbooked, which means even VIP contract customers have been fighting daily to ensure their boxes are shipped. "Only one or two premium shipping lines have the decency to pre-warn customers that their containers have been nominated for rolling," said UK-based forwarder Westbound Logistics. "When a vessel is overbooked, they will choose a batch of containers to offload at a connecting port such as Singapore or Kuala Lumpur, making way for other protected contract business," said Ryan Clark, director and co-owner of the London Gateway-headquartered firm.

Meanwhile, today's SCFI recorded a 4.5% dip in spot rates for North Europe to \$1,010 per teu as some carriers offered discounts on post-CNY bookings. However, an NVOCC source told *The Loadstar* today the spot rates were "immaterial". "You might be able to book at that rate, but you have absolutely no idea when you are going to get the boxes shipped," she said.

For the Asia-Mediterranean trade, the SCFI component remained at \$1,180 per teu this week, with reports of similar rollover and transshipment issues affecting the route. Having built up a substantial amount of rolled-over and transhipped cargo on the quay, container lines will look to avoid the normal downward pressure on rates during the slack period after the CNY. Notwithstanding the absence of schedule reliability, Mr Clark thought that carriers would probably achieve their objective in propping up rates, and he did not expect them to fall much after CNY. He told *The Loadstar* this morning: "There are so many blank sailings, it's hard to see how anyone will get boxes shipped in the first place – rate wise I can only see a small drop, nothing crazy."

Elsewhere, transpacific ships have also been running full, leading to rollovers, and spot rates recorded by the SCFI ticked up 1.2% this week for US west coast ports, to \$1,562 per 40ft. For east coast destinations there was a 1.9% increase, to \$2,943 per 40ft. Ocean carriers on transpacific routes announced another batch of blank sailings this week, which OOCL called a "response to the market downturn in the Lunar New Year period". Meanwhile, there has also been a cautious welcome given by carriers to the Phase One trade deal between the US and China signed in Washington this week. George Griffiths, editor, global container freight market at S&P Global Platts, said carriers had "breathed a sigh of relief".

"In their eyes it will boost the importing demand for US companies and also increase the cargo offered on a back-haul basis," said Mr Griffiths.

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 10 January 2020	Current Index 17 January 2020
Comprehensive Index			1002.58	990.68
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1058	1010
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1179	1180
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1543	1562
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2888	2943
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1175	1123
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	937	949
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2873	2897
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1150	1084
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2136	1989
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	226	226
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	243	243
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	191	193
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	120	120

.....