

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 30 พ.ศ. 2562



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand - Shanghai	200	300	Effective till August 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)	100	200	
Thailand - South Korea (Incheon)	200	400	
Thailand - Japan (Main Port)	300	400	
Thailand - Jebel Ali	500	750	
	War Risk Surcharge: \$35/20' และ \$70/40'		
Thailand - Melbourne	300	600	
Thailand - Europe (Main Port)	950	1,800	
Thailand - US West Coast	1,400	1,700	Effective till August 14, 2019
Thailand - US East Coast	2,400	3,000	

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนสิงหาคม 2562 อัตราค่าระวางเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่คงที่ไม่มีเปลี่ยนแปลง โดยเส้นทาง 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 เส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 400 USD/FEU และเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 600 USD/FEU มีเพียงเส้นทาง Jebel Ali ที่มีบวกเพิ่ม War Risk Surcharge ในอัตรา 35 USD/TEU และ 70 USD/FEU เนื่องจากสถานการณ์ความตึงเครียดในแถบ Middle East และ Arabian Gulf ในขณะที่เส้นทางที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น คือ เส้นทาง Europe ปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU เนื่องจาก Space ค่อนข้างแน่น ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 950 USD/TEU และ 1,800 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Fuel Surcharge (LSS) ที่ต้นทางในอัตราเดิม คือ 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU

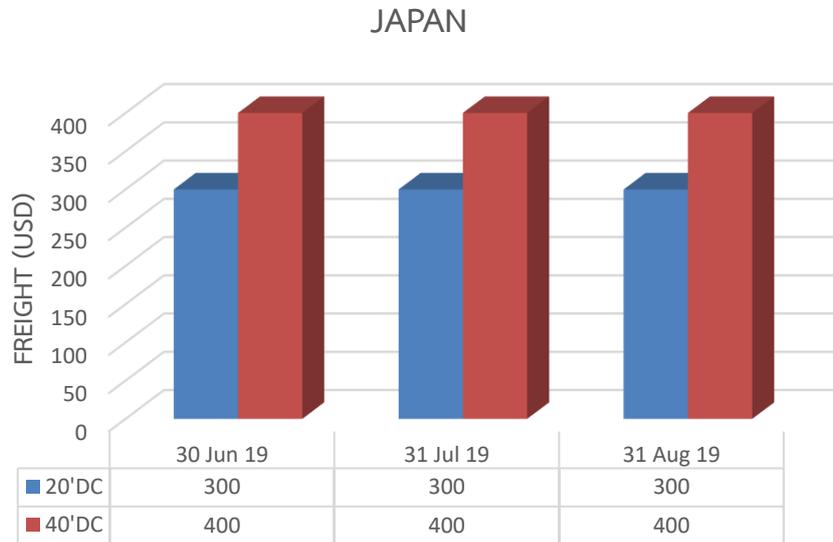
สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนสิงหาคม อัตราค่าระวางในฝั่ง West Coast ปรับลดลง 100 USD/TEU และ 150 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 1,700 USD/FEU ในขณะที่อัตราค่าระวางฝั่ง East Coast ตู 20' ปรับเพิ่มขึ้น 150 USD ส่วนตู้ 40' ปรับลดลง 100 USD ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 2,400 USD/TEU และ 3,000 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

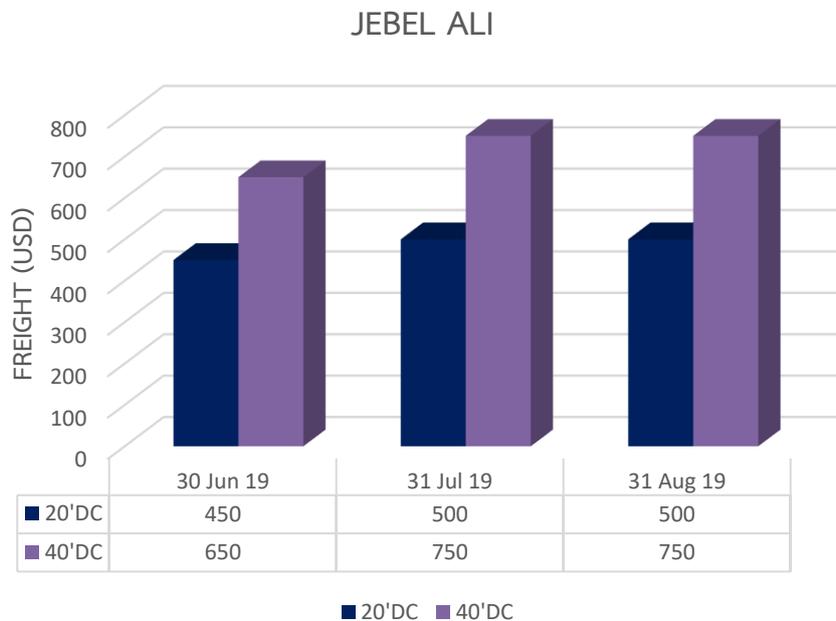
ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	1,000	Effective till August 31, 2019
Thailand-Shanghai	900	1,100	
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,400	1800	

- สำหรับเส้นทางไปประเทศจีน และฮ่องกง มีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) ที่ปลายทาง ในอัตรา 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU
- สำหรับเส้นทางไปยุโรป ค่า OBS ปรับลดลง โดยเรียกเก็บในอัตรา 126 USD/TEU และ 252 USD/FEU

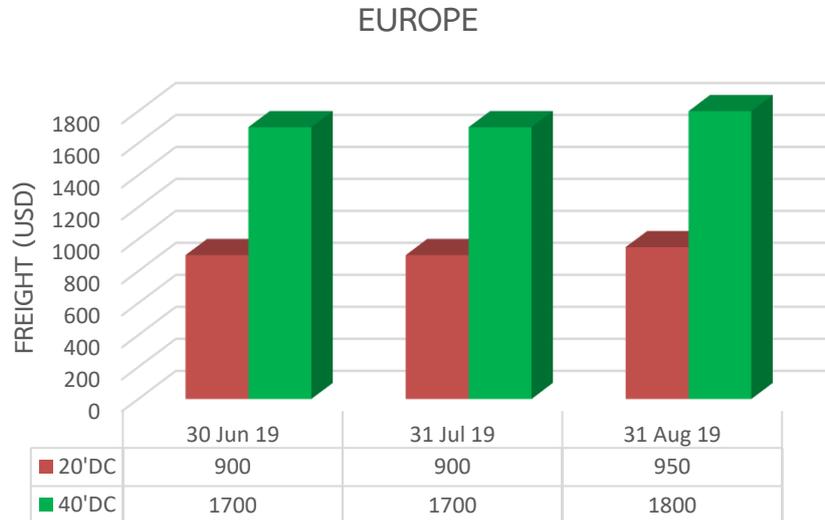
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2562



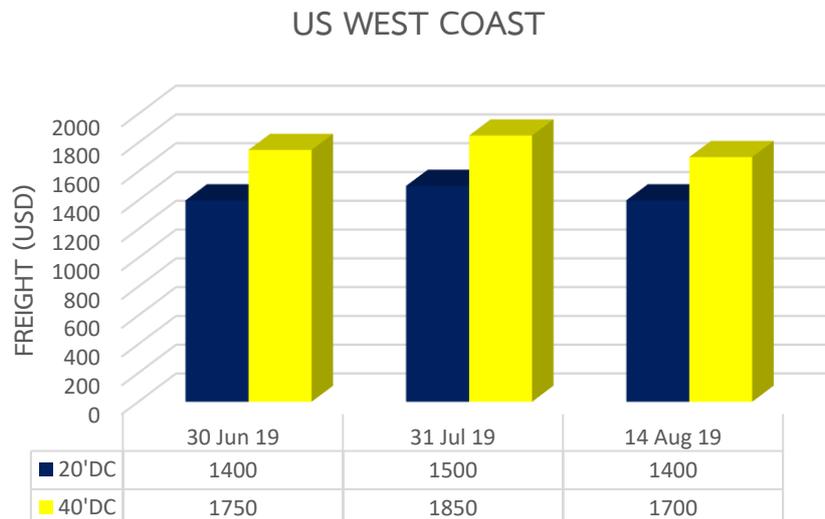
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2562



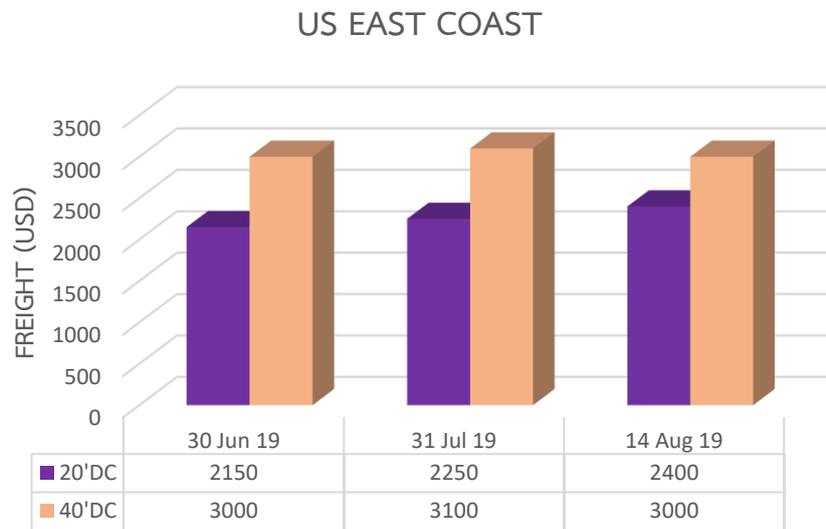
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2562



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



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



รวบรวมประกาศการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากสายเรือ

สายเรือ CMA CGM

- ประกาศเรียกเก็บค่า Rate Restoration สำหรับสินค้าจากเส้นทางเอเชีย ไปยังเส้นทางมาดากัสการ์ ในอัตรา USD 200/TEU และ USD 400/FEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 สิงหาคม 2562

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge สำหรับสินค้าจากเส้นทางเอเชีย ไปยังเส้นทางเมดิเตอร์เรเนียน ในอัตรา USD 400/TEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 9 สิงหาคม 2562

ประกาศเรื่อง Port Congestion ที่ท่าเรือ Sihanoukville ประเทศกัมพูชา

สายเรือ Hapag Lloyd ประกาศแจ้งให้ทราบว่าในช่วงหลายเดือนที่ผ่านมา ท่าเรือ Sihanoukville ในกัมพูชา พบปัญหาความแออัดภายในท่าเรือ และปัญหาเรื่อง Turnaround Time ตลอดจนเรื่อง Space เรือที่ค่อนข้างแน่น ซึ่งขณะนี้อยู่ในช่วงระหว่างการขยายพื้นที่ ดังนั้น ปัญหาความแออัดจะยังคงมีอยู่จนกว่าลานวางตู้แห่งใหม่จะแล้วเสร็จ ทั้งนี้ ขอแนะนำสำหรับผู้ส่งออก หรือนำเข้า คือ ต้องตรวจสอบ และวางแผนล่วงหน้า รวมถึงเผื่อระยะเวลาในการส่งสินค้าไปยังเส้นทางดังกล่าว

ประกาศย้ำเตือนเรื่องข้อบังคับการส่งข้อมูล Cargo Manifest สำหรับสินค้าที่ส่งออก นำเข้า หรือผ่านไปยังเส้นทางประเทศอินเดีย

สายเรือ ONE และสายเรือ Hapag Lloyd ประกาศย้ำเตือนเรื่องข้อบังคับของกรมศุลกากรของอินเดีย ในการส่งข้อมูล Cargo Manifest โดยสินค้าขาออกไปยังประเทศอินเดีย ต้องส่งข้อมูล Cargo Manifest ภายใน 72 ชม. ก่อนเรือออกจากท่าเรือสุดท้ายที่จะเข้าไปยังประเทศอินเดีย ในขณะที่สินค้าขาออกจากอินเดีย ต้องส่งข้อมูลภายใน 48 ชม. ก่อนเรือออก ทั้งนี้ รวมถึงสินค้าที่ Transship ที่ประเทศอินเดีย ที่ต้องส่งข้อมูลเช่นเดียวกัน โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2562

US-China trade war continues to cause chaos on Transpacific

Any tariffs-linked 'frontloading' volume surge in the coming months likely to be less dramatic than during 2018, says leading forwarder. Ongoing trade tensions between the US and China are continuing to cause chaos on Transpacific ocean shipping routes with peak season demand forecasts now softening, according to a leading forwarder and analyst. Shippers moving cargo from China to the US have been in flux for over a year as the US-China tariff war has escalated. Many had frontloaded shipments over the last two months ahead of US plans to impose a 25% tariff on \$300 billion worth of Chinese imports. However, those tariffs were

subsequently put on hold following a rapprochement in relations between the two countries after the G20 Summit in late June. As reported in Lloyd's Loading List, some leading executives believe one outcome could be a repeat of an importing surge in the fourth quarter.

However, Andreas Krueger, head of Ocean Freight Americas, DHL Global Forwarding, told Lloyd's Loading List that any volume surge as a result of tariff-linked frontloading in the coming months would likely be less dramatic than during 2018. "We can't provide a specific forecast, but we do not anticipate the rise in ocean freight import volumes from Asia Pacific to the US in Q3 and Q4 to be as pronounced as it was in 2018 - which was in part driven by companies pulling forward inventory ahead of the tariffs announced by the US administration," he said. Cathy Morrow Roberson, founder and head analyst at Logistics Trends & Insights, told *Lloyd's Loading List* the US-China tariff war was complicating demand outlooks because implementation deadlines had consistently been delayed, but often for only for short periods.

Moreover, she noted that it was not just US trade with China that was being adversely affected by Washington policy swings. "Within the next month or so after each such delay, tariffs have frequently been enacted and it's not just with China," she added.

"Trump delayed additional tariffs on Chinese imports that were set to begin this month - the second such delay. An increase in tariffs on Chinese imports was also scheduled to go into effect January 1, 2019, but in December that was delayed but was then implemented in April. "In May, the US also lifted tariffs on metal imports from Mexico and Canada. At the same time, Trump postponed a decision on whether to impose tariffs on automobiles imported from Europe, Japan, and other countries for six months. That period would end in November and so possibly we could see tariffs on imported automobiles implemented at that time. "This tariff uncertainty created a tremendous amount of front-loading from China last year and this year as shippers raced to import goods ahead of tariff implementations. The result has been very full warehouses here in the U.S despite good monthly retail sales."

According to the US Census Bureau, US business inventories for April increased 0.5% after being unchanged in March, while retail inventories increased 0.5%, wholesale inventories jumped 0.8% and manufacturers' inventories rose 0.3%. "At April's sales pace, it would take 1.39 months for businesses to clear shelves, up from 1.38 months in March," she said. According to Krueger, many DHL customers have already moved sufficient stock levels into the US ahead of the peak season, and he noted that the DHL Global Trade Barometer forecast for the US predicts a slowdown in growth in ocean imports, although growth is still expected to be 'modestly positive'.

US air and ocean exports, however, are expected to see a sharp decline. "With Asia Pacific, and China specifically, being a key lane for both imports and exports to/from the US, the ongoing trade dispute is cited as an important factor in this trend," said Krueger. "Regardless of the volume growth, the pricing environment will depend in large part on how the carriers manage capacity." Roberson said supply chains were still mostly reactive given the uncertain tariff environment. "I do not expect a strong peak season," she added. "While a number of US ports continue to report strong monthly TEUs, if you look further into these numbers, there are a considerable amount of empty containers. "For the port of Charleston, for example, empty containers accounted for nearly 23% of all containers loaded on/off this fiscal year, which ended June 30. Empties have helped the port set monthly cargo volume records eight times during their fiscal year.

"The port of Los Angeles, a gateway for Asian imports into the U.S. has experienced similarly. As a percentage of total loaded empties accounted for a high of over 50% in December 2018 but has since declined to 39% for May and 30% in June." She said the trade uncertainty would be further complicated by the introduction of low sulphur fuels later this year which could add to supply chain disruption should frontloading

restart. “Could we see an air freight shift?”, she asked. “It’s quite possible, particularly as IMO 2020 draws nearer, but it likely will be only a short-term gain for air and will not wipe away what is turning out to be a sad year for the air freight market. “If there is any switch, it will be a costly one for shippers thanks to rising oil prices.

“Shippers will be faced with either absorbing rising costs such as oil and tariffs or passing them on to their customers. That could significantly reduce demand next year.”

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

GasLog halts Hormuz passages on UK and Bermudan advice

Following advice from the UK Department for Transport and the Bermuda Ship Registry, which is part of the UK’s so-called Red Ensign Group, not to transit the waterway, GasLog wants its ships out of the Strait of Hormuz. Changing flag could be ‘one option’ for owner’s large liquefied natural gas carrier fleet, which is overwhelmingly flagged in Bermuda. GASLOG has halted further passages through the Strait of Hormuz after one of its liquefied natural gas carriers was escorted out of the Middle East Gulf during the weekend.

Paul Wogan, chief executive of the Monaco-based LNG carrier owner, said the company was heeding advice from the UK Department for Transport and the Bermuda Ship Registry, which is part of the UK’s so-called Red Ensign Group, not to transit the waterway. “We have made it clear to our charterers,” said Mr Wogan. Charterers would decide on what action may be necessary, while the shipowner, which is listed on the New York Stock Exchange, is also “looking into [its] options”.

UK foreign secretary Jeremy Hunt this week said in a statement that the Department for Transport had raised the security level for British-flagged shipping to Level 3 after the detention on July 19 by Iran of a Stena Bulk vessel and its crew. Mr Hunt said the government advice was “against all passage in Iranian waters and, for the moment, in the entire Strait of Hormuz”. He added that risks to shipping in the region “can be substantially reduced if commercial shipping companies co-operate fully with instructions from the Department for Transport, which we strongly encourage them to do”. Including the fleet of affiliate GasLog Partners, the company controls a fleet of 27 LNG carriers in the water, all but one of which fly the Bermudan flag. The exception is the recently delivered *GasLog Warsaw*, which is on charter to Endesa and flies the Greek flag.

Mr Wogan told Lloyd’s List that the group was “investigating” changing flag as “one option”. The duration of the current political tension may be an influencing factor, he said. One of the group’s vessels, believed to be the 155,000 cu m *GasLog Santiago*, successfully transited the Strait of Hormuz on July 21, escorted by the Royal Navy frigate *HMS Montrose*, it is understood. There are no GasLog vessels currently in the Middle East Gulf, the company said. Vessel tracking by Lloyd’s List Intelligence suggests that two GasLog vessels this week were headed towards the Middle East Gulf but appear to have been diverted. Mr Wogan declined to discuss individual vessels. An estimated one-quarter of world LNG shipments pass through the Strait of Hormuz. Not all shipping trades are as dependent on the passage and not all shipowners using UK-linked flags are examining alternatives just yet.

One owner with some tanker and dry bulk tonnage flagged in the Isle of Man, a British Crown dependency, said he was “happy” with the flag and did not intend to change. The owner, though, said that he expected the political spat would not last long. “It will be solved soonest,” he said.

Source: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com>

Asia-Mediterranean trade sees buoyant volume growth

Container traffic increase appears to be due to China re-directing more exports to other markets to compensate for fall-off in US-bound shipments, notes Drewry. The Asia-Mediterranean trade has seen buoyant volume growth this year after a sluggish 2018. Pricing at the end of last week on the Shanghai-Genoa lanes rose 6% (\$77) week-on-week to \$1368 per feu, according to the Drewry's latest assessment of the World Container Index. However, despite rates on the lane – the little brother to the lead fronthaul Asia to North Europe trade – now being 15% lower than a year ago, volumes have been surprisingly positive this year.

After westbound volumes grew by just 0.6% in 2018, headhaul shipments were up by 3.1% after five months of this year, according to the latest numbers from CTS. “Container traffic from Asia to the Mediterranean appears to have been given a lift as China re-directs more of its exports to other markets to compensate for the fall in traffic to the US,” noted Drewry. Westbound liftings from Asia to the West Mediterranean including North Africa performed best, rising by 5.9% year-to-date to the end of May. “Much of the growth derived from increased Spanish imports that have been given a fillip from a substantial hike to the country’s minimum wage at the start of the year,” said Drewry.

“Italian imports from Asia have also been positive, although to what extent that can be maintained through the remainder of the year will largely depend on whether the populist government can implement its planned stimulus programme of tax cuts.” With Italy potentially facing disciplinary action from the European Commission over its failure to rein in public debt and for flouting EU rules, Drewry said it was unlikely that the government would be able to follow through with its plan. Box trades in the region have been most bearish recently in the East Mediterranean where volumes were down 1.5% in 2018. However, westbound shipments to the area rose 0.6% in the first five months of 2019, although Drewry does not expect the upturn to continue through the rest of the year. “Turkey, the biggest importer of Asian goods in the region, is still suffering the side effects of a painful currency crisis that struck last summer,” it noted.

“While the economy’s GDP returned to positive growth in 1Q19 there are numerous headwinds that will inhibit a quick rebound, including a still volatile currency, along with high inflation and interest rates. The IMF is forecasting that Turkey’s GDP will actually shrink in 2019 by 2.5%.” Most of the growth into the East Med this year is instead forecast to come from the smaller Black Sea and Adriatic economies with strong imports into the Ukraine reported so far this year.

“On the supply front, available westbound slots in the first half have been kept below the levels of the same period last year,” said Drewry. “This was achieved with the suspension of Zim’s ZMP loop, which counter-acted the upgrading of other services by the three global alliances. “Still, westbound load factors during the second quarter rarely exceeded 85%, which prompted a fall in spot rates similar to what took place in the North Europe corridor, although by May ships were estimated to be about 90%. That gave freight rates an uplift that sustained through until the end of June, but a slump in pricing in early July indicates that the supply and demand fundamentals have not been favourable to carriers more recently.”

The analyst concluded that the westbound Asia-Mediterranean trade had now turned a corner but warned that “growth during the rest of the year is likely to be fairly modest”.

Source: <https://www.lloydsloadinglist.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 19 July 2019	Current Index 26 July 2019
Comprehensive Index			790.77	788.93
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	672	754
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	695	718
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1539	1433
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2891	2800
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	738	720
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	464	525
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2492	2530
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	759	783
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1958	2052
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	234	234
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	234	234
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	119	116
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	125	117

ตารางเปรียบเทียบอัตราค่าระวางระหว่าง Shanghai และประเทศไทย ไปเส้นทางต่างๆ

Route	Freight Rate (SCFI)			Freight Rate from Thailand		
	Freight Rate (28 Jun 2019)	Freight Rate (26 Jul 2019)	Change	Freight Rate from Thailand (30 Jun 2019)	Freight Rate from Thailand (31 Jul 2019)	Change
Europe	701	754	53	900	900	0
US West Coast	1720	1433	-287	1400	1,500	100
US East Coast	2789	2800	11	2150	2250	100
Dubai	784	720	-64	450	500	50
Melbourne	300	525	225	400	300	-100
West Japan	231	234	3	300	300	0
East Japan	234	234	0			
Busan	117	117	0	100	100	0

จากตารางข้างต้น เป็นการเปรียบเทียบอัตราค่าระวาง ในช่วงปลายเดือนมิถุนายน และช่วงปลายเดือนกรกฎาคม โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

เมื่อทำการเปรียบเทียบอัตราค่าระวางจากประเทศจีนไปยังเส้นทางต่างๆ พบว่า เส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับลดลง ได้แก่ เส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตก และเส้นทางดูไบ ส่วนเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น ได้แก่ เส้นทางยุโรป เส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันออก เส้นทางออสเตรเลีย และเส้นทางญี่ปุ่นทั้งฝั่งตะวันตก ในขณะที่เส้นทางที่อัตราค่าระวางคงที่ ได้แก่ เส้นทางญี่ปุ่นทั้งฝั่งตะวันออก และเส้นทางเกาหลี

สำหรับอัตราค่าระวางจากประเทศไทยไปยังเส้นทางต่างๆ เส้นทางที่อัตราค่าระวางคงที่ไม่มีเปลี่ยนแปลง ได้แก่ เส้นทางยุโรป เส้นทางญี่ปุ่น และเส้นทางเกาหลี ในขณะที่ค่าระวางที่ไปเส้นทางสหรัฐอเมริกาทั้งฝั่ง East Coast และฝั่ง West Coast มีการปรับตัวเพิ่มขึ้น 100 USD ต่อตู้ และเส้นทาง Dubai ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 50 USD ต่อตู้ ส่วนเส้นทางออสเตรเลียค่าระวางปรับลดลง USD 100 ต่อตู้

.....