

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

สัปดาห์ที่ 4 พ.ศ. 2562



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand - Shanghai	200	300	Effective till January 31, 2019
Thailand - Hong Kong	100	200	
Thailand - Kelang	300	500	
Thailand - Jakarta	400	600	
Thailand - Hochiminh	250	350	
Thailand - South Korea (Busan)	100	200	
Thailand - South Korea (Incheon)	200	400	
Thailand - Japan (Main Port)	300	400	
Thailand - Dubai	400	600	
Thailand - Melbourne	550	1,100	Effective till January 31, 2019
Thailand - Europe (Main Port)	900	1,700	Effective till January 31, 2019
Thailand - US West Coast	1,900	2,300	Effective till January 31, 2019
Thailand - US East Coast	2,700	3,500	

สถานการณ์ค่าระวางในโซน Asia ในช่วงเดือนมกราคม 2562 อัตราค่าระวางยังคงทรงตัวในระดับเดียวกันกับเดือนธันวาคม โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางอยู่ที่ 200 USD/TEU และ 300 USD/FEU, เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางอยู่ที่ 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU, เส้นทาง Kelang ค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 500 USD/FEU, เส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 400 USD/FEU และเส้นทาง Dubai ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 400 USD/TEU และ 600 USD/FEU

สำหรับค่าระวางในโซน Europe มีการปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 900 USD/TEU และ 1,700 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Fuel Surcharge (LSS) ที่ต้นทุนในอัตราเดิม คือ 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU

ในขณะที่อัตราค่าระวางโซนสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของมกราคม ปี 2562 ค่าระวางมีการปรับตัวเพิ่มขึ้น 100 USD ต่อตู้ เนื่องจากตอบรับกับช่วงเทศกาล Chinese New Year ที่จะมาถึงในช่วงต้นเดือนกุมภาพันธ์ ทำให้อัตราค่าระวางในฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 1,900 USD/TEU และ 2,300 USD/FEU และอัตราค่าระวางทางฝั่ง East Coast อยู่ที่ 2,700 USD/TEU และ 3,500 USD/FEU

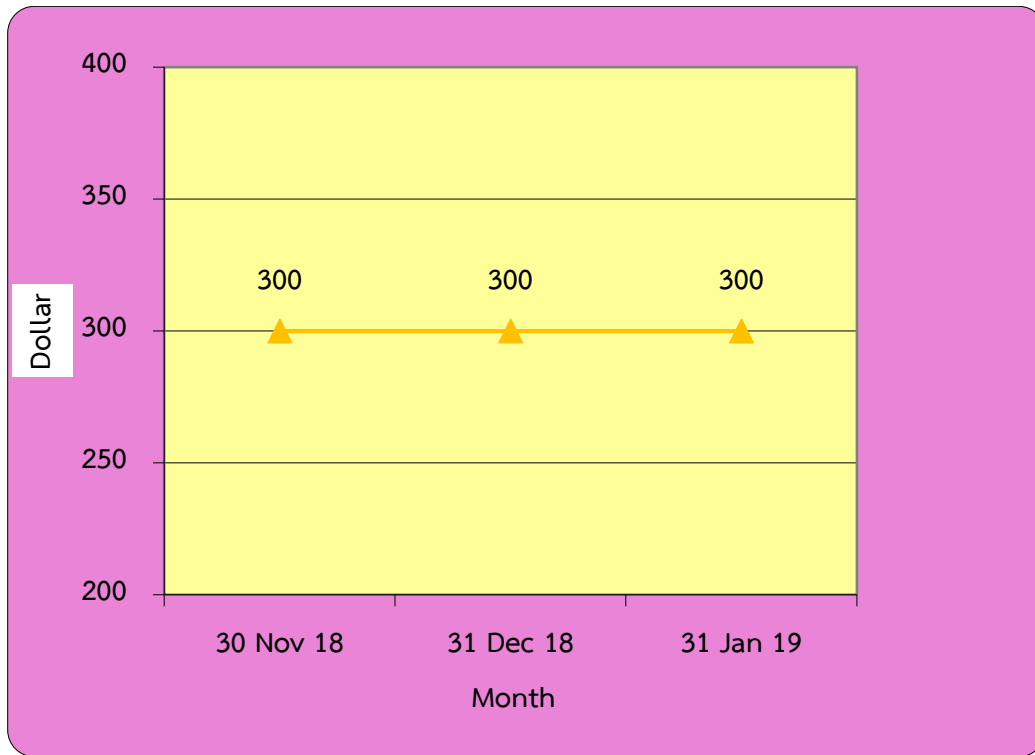
CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	1,000	Effective till January 31, 2019
Thailand-Shanghai	900	1,100	
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	Effective till January 31, 2019
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
- ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 จะมีการเรียกเก็บค่า Bunker Surcharge โดยในเส้นทางไปญี่ปุ่นมีการเรียกเก็บค่า Bunker Surcharge (OBS) ในอัตรา 16 USD/TEU และ 32 USD/FEU ในขณะที่เส้นทางไปยุโรปมีการเรียกเก็บในอัตรา 140 USD/TEU และ 280 USD/FEU

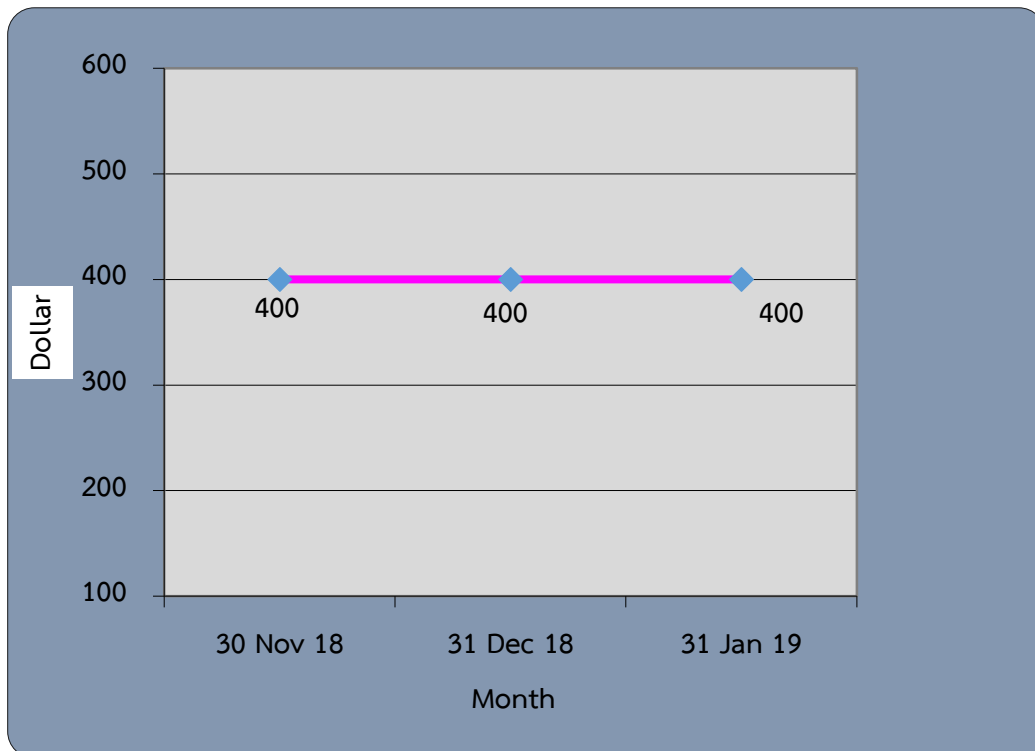
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562



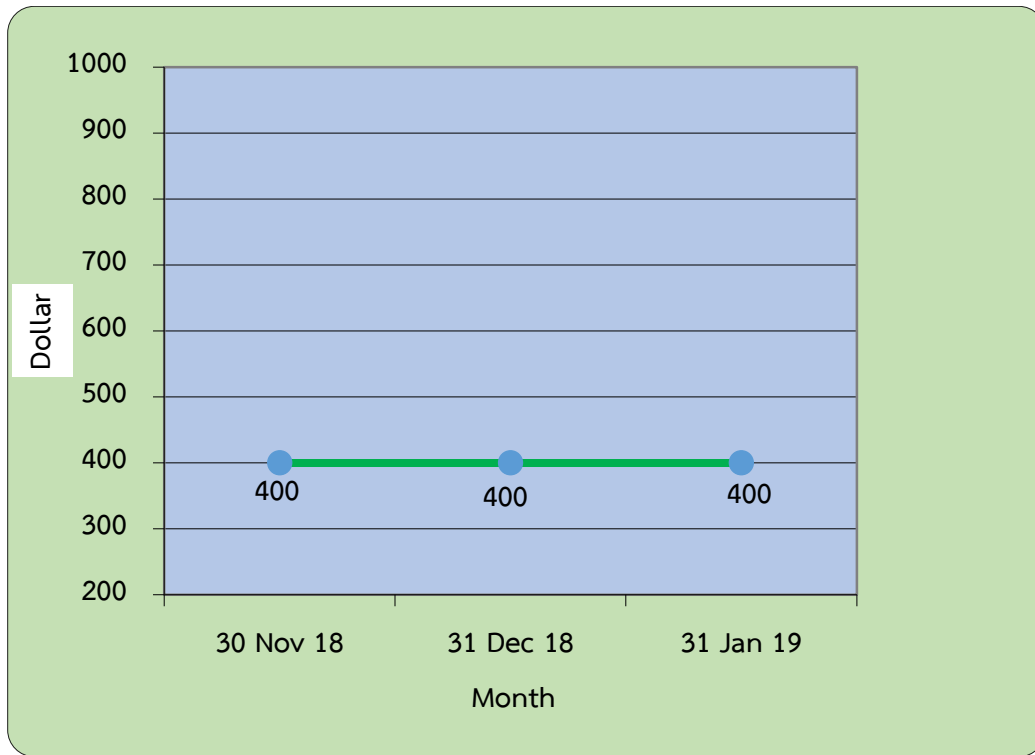
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562



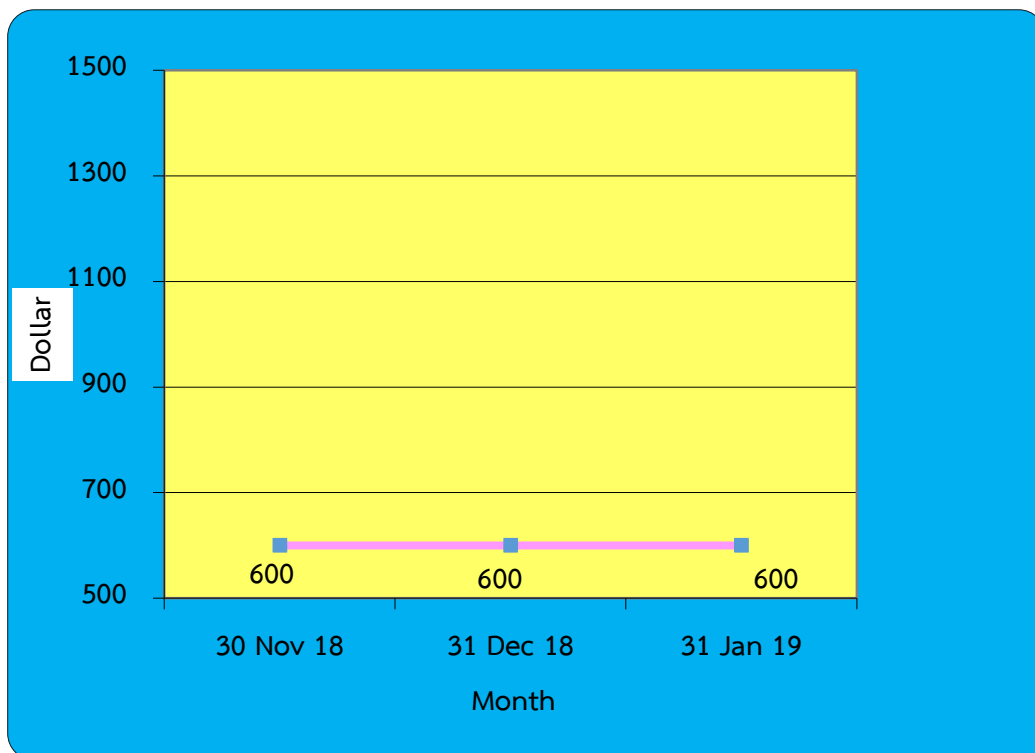
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-คูไบ เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562



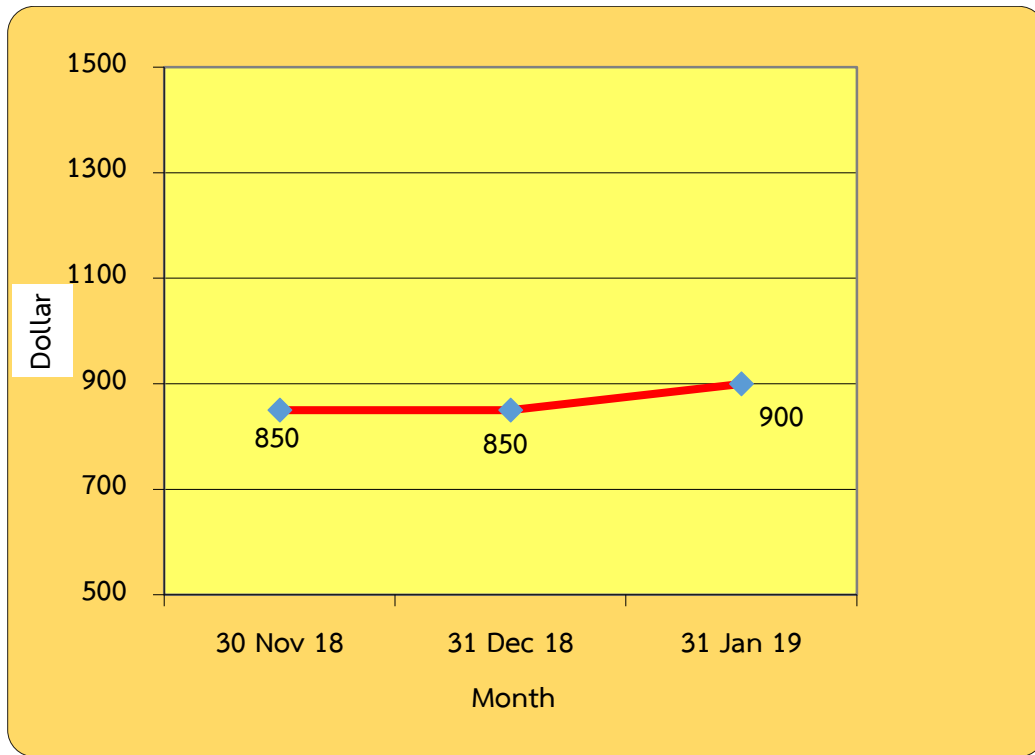
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-คูไบ เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562



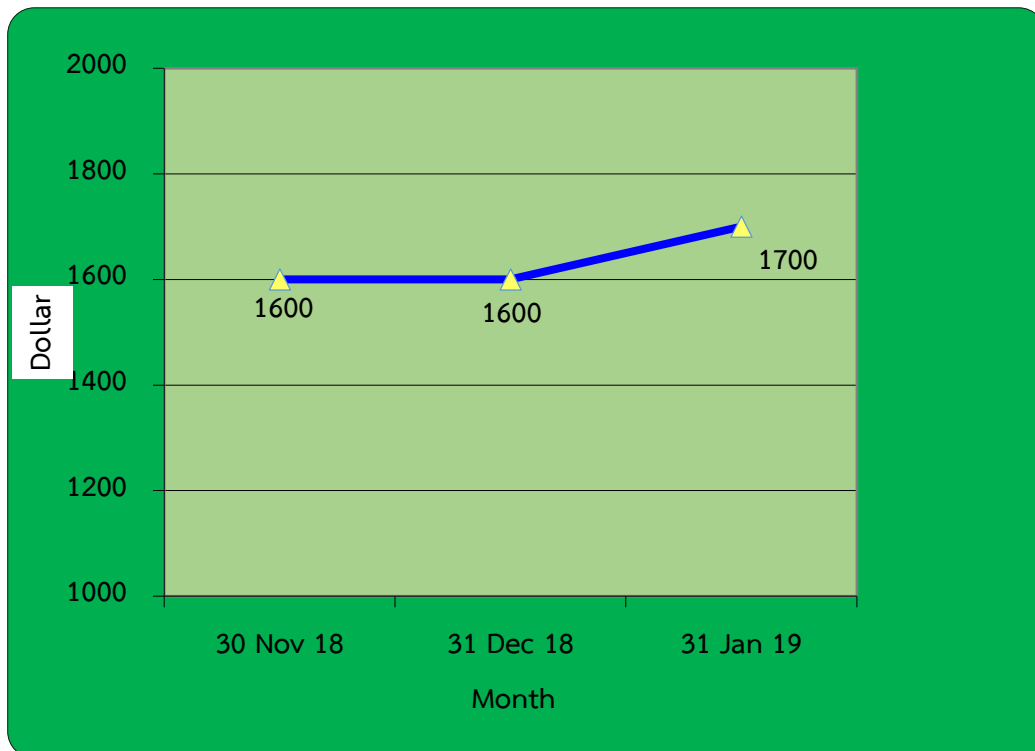
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562



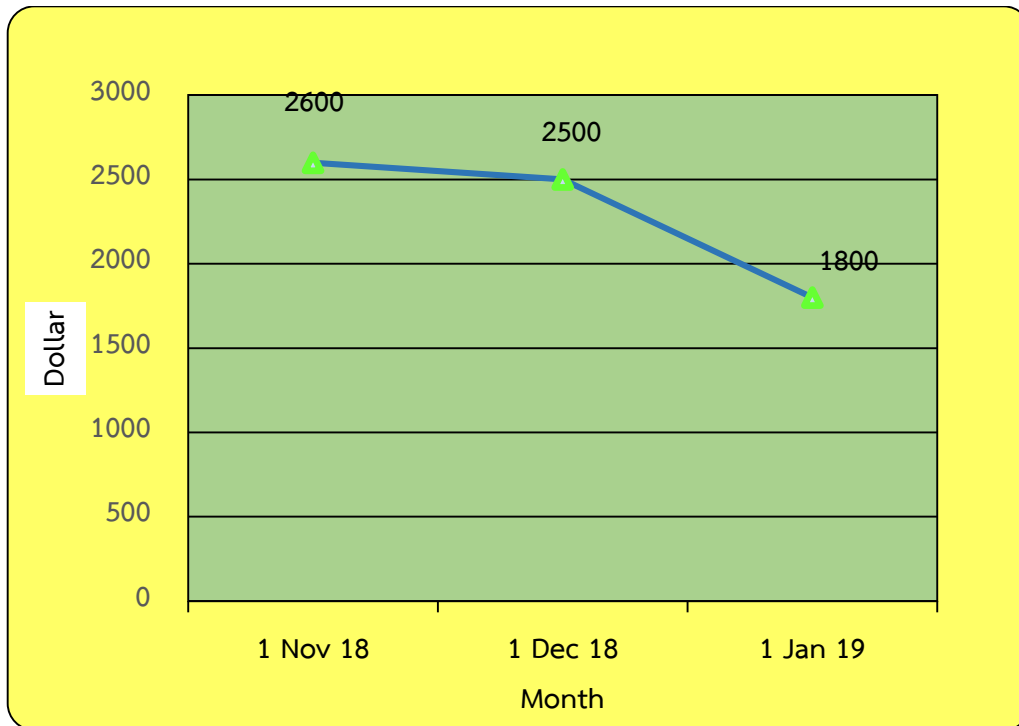
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562



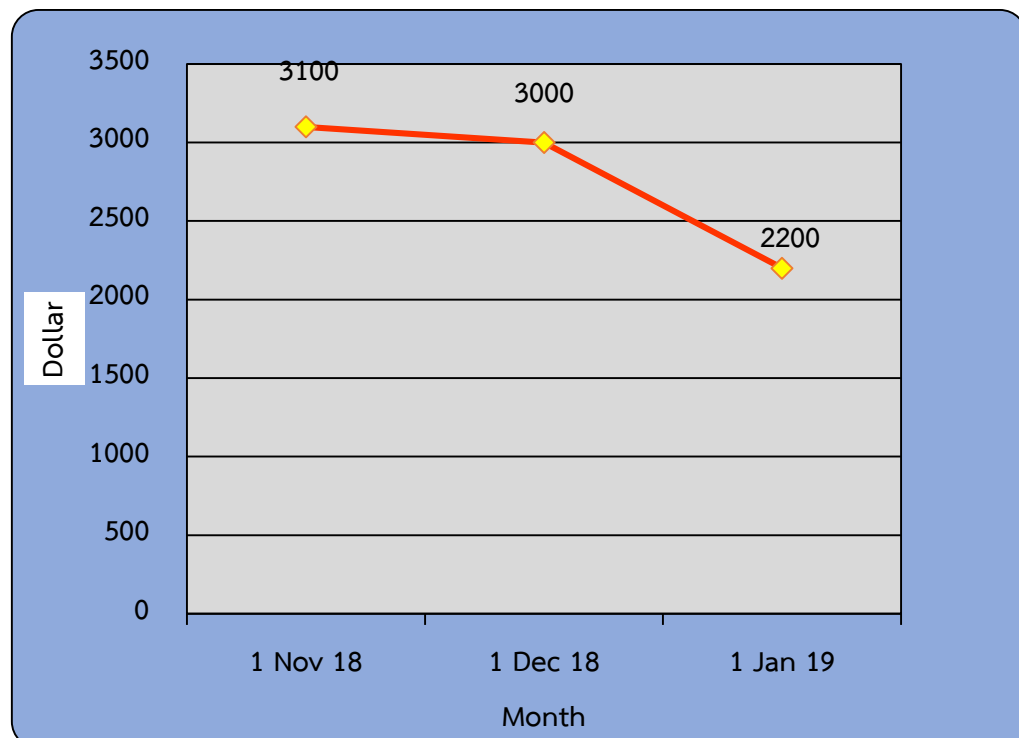
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562



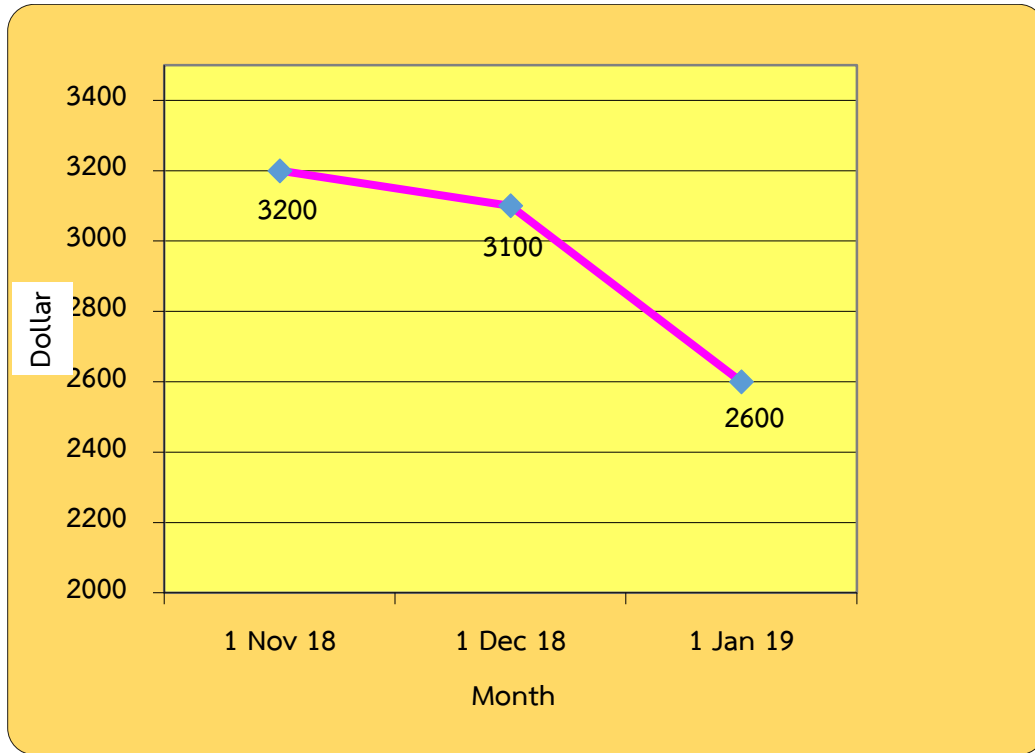
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562



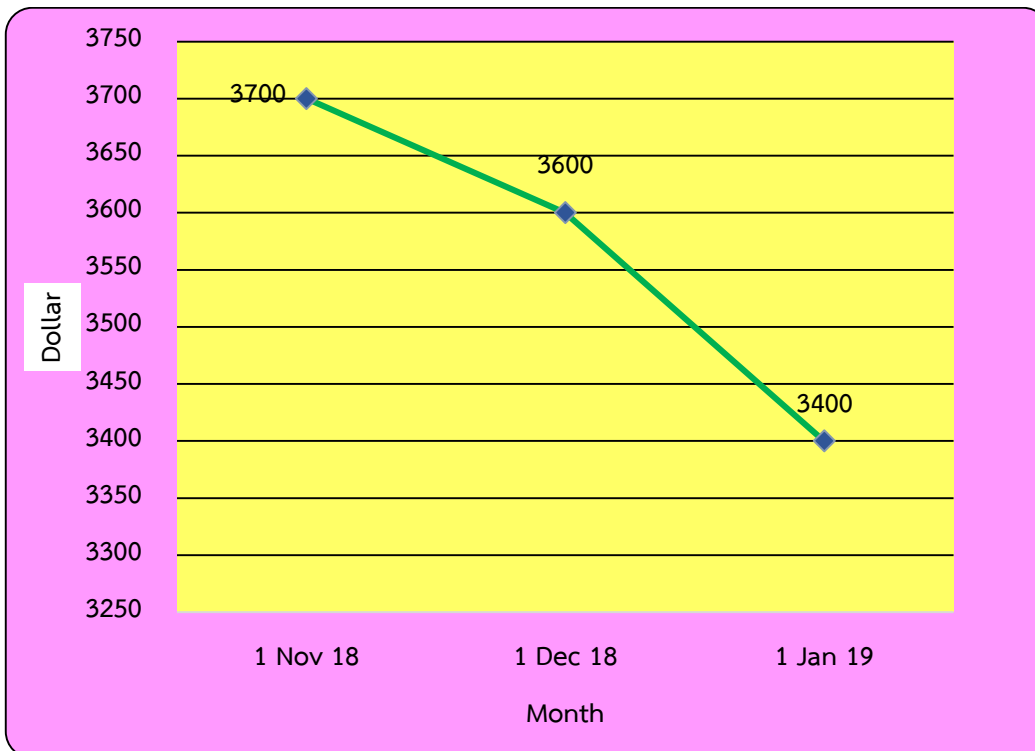
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562



ความเคลื่อนไหวการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายตามประกาศของสายเรือ

ในการนี้ได้มีการรวบรวมค่าใช้จ่ายที่สายเรือได้ออกประกาศเพื่อเรียกเก็บเพิ่มเติม และค่าใช้จ่ายที่มีการประกาศเปลี่ยนแปลงการเรียกเก็บ โดยมีรายการดังนี้

สายเรือ ONE

- ได้ออกประกาศเรียกเก็บค่า Low Sulphur Fuel Surcharge (LSF) เพิ่มเติมสำหรับเส้นทางจากเอเชียส่งออก หรือนำเข้าไปยังทุกท่าเรือของประเทศจีน ฮองกง และมาเก๊า ในอัตรา USD 15/TEU โดยเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2562

สายเรือ CMA CGM

- ได้ออกประกาศเรียกเก็บค่า Rate Restoration Program สำหรับสินค้าจากเอเชีย ไปยังสหรัฐอเมริกา และแคนาดา ในอัตรา USD 900/TEU และ USD 1000/FEU โดยเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2562

สายเรือ Hapag Lloyd

- ได้ออกประกาศแจ้งยกเลิกการเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge (PSS) สำหรับสินค้าที่ส่งออกจาก East Asia (รวมประเทศไทย) ไปยัง North Europe และ Mediterranean ตั้งแต่วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2562 เป็นต้นไป

ประกาศแจ้งข้อมูลจากสายเรือเพื่อทราบ

สายเรือ Hapag Lloyd ประกาศงดรับสินค้าตู้ Reefer ที่ส่งออกไปยังท่าเรือมะนิลา ทั้ง North & South Harbour เนื่องจากความแออัดของท่าเรือ และการขาดแคลนรถบรรทุกเพื่อรับสินค้า โดยประกาศนี้มีผลบังคับใช้ทันที

Weaker economic outlook set to hit air and ocean demand

Downgrades for EU and Chinese growth will have a direct impact on demand for China-Europe freight services, say experts. Declining economic growth rates in China and the European Union will stifle growth in air and ocean trades this year, according to leading modal analysts.

Earlier this week, the IMF's latest World Economic Outlook (WEO) report reduced its world GDP expansion outlook for 2019 to 3.5%, down from the 3.7% forecast in its October report, with economic headwinds in Europe and China cited as key factors. The IMF also reduced its 2020 global growth outlook from 3.7% to 3.6%. The downgraded forecasts for European and Chinese economic expansion are, if proven accurate, expected to have a major impact on demand on the Asia-Europe trade lanes so critical to air and ocean freight stakeholders.

"When you consider that, between them, Greater China – 31% in 2018 – and Europe – 17% in 2018 – are responsible for nearly half the world's port container throughput, any slowdown will have a significant impact on the total," said Simon Heaney, senior manager for container research at Drewry and editor of the company's Container Forecaster report. "We had foreseen a slowdown in Europe in 2019, but the China situation is more surprising and potentially more damaging. We'll do a proper impact assessment asap."

BIMCO's chief shipping analyst Peter Sand said the macroeconomic outlook was continuing to deteriorate and lines would need to take strong action to protect bottom-line performance. "We had already expected Europe to slow down in 2019, sliding further from the peak in Q4 2017, but naturally this is a further

sourcing of that outlook,” he told *Lloyd’s Loading List*. “Container shipping needs strong growth on Far East-Europe services – the liner fleets have been set up for just that over the past 7-8 years.”

Sand said the “slim improvements” made on the Far East to Europe fronthaul trade were already being eaten away early in 2019. “Massive blanking of service heading towards Chinese New Year is another clear indication of those troubles,” he said. “Forget about the backhaul – that’s no more than repositioning while trying to reduce cost as much as possible. “The slowdown in China could affect also Intra-Asia somewhat. But North America and Europe remain the key drivers of the container shipping market.”

According to the IMF, the China-US tariff war, a deep economic contraction in Turkey and uncertainty surrounding Brexit were all bearish factors in its latest forecast downgrades for global economic growth. On Monday, China reported its weakest annual growth since 1990 at 6.6% for 2018, and the IMF is now forecasting China’s growth rate to slip to just 6.2% this year and in 2020.

It said the Eurozone had been negatively impacted by the introduction of new automobile fuel emission standards, which had hurt Germany. In Italy, concerns about sovereign and financial risks had weighed on domestic demand, while the contraction in Turkey is now projected to be deeper than anticipated.

“Risks to global growth tilt to the downside,” said its latest report. “An escalation of trade tensions beyond those already incorporated in the forecast remains a key source of risk to the outlook.

“A range of triggers beyond escalating trade tensions could spark a further deterioration in risk sentiment with adverse growth implications, especially given the high levels of public and private debt. These potential triggers include a ‘no-deal’ withdrawal of the United Kingdom from the European Union and a greater-than-envisaged slowdown in China.”

Source : www.lloydsloadinglist.com

Scrubber group calls on ports to ignore fiction

Open-loop scrubbers that remove sulphur from fuel and release it into the sea solve one side of the IMO 2020 equation. But now owners face having them banned in a number of major ports. Clean Shipping Alliance says local regulations to ban scrubber discharges are not a threat to the uptake of open-loop systems.

PORTS that are announcing bans on open-loop scrubbers should act on scientific grounds and ignore “sensationalist” statements, according to the Clean Shipping Alliance 2020. Earlier this week, Fujairah joined Singapore in banning the use of open-loop scrubbers. Singapore announced its decision to ban the discharge of waste water from open-loop exhaust cleaning systems last November.

“Ports have the right to mandate their own requirements and it is commonplace for local administrations to continually assess their ship discharge requirements,” said the group’s executive director Ian Adams. “But to link these decisions to sensationalist statements in the scrubber debate, without any reference to scientific data, is unfounded, unreasonable and impacts port clients while perpetuating the spread of factually incorrect information.” The alliance is a grouping of commercial and passenger shipping companies

that formed at the end of last year to promote the use of scrubbers as a means of meeting International Maritime Organization 2020 low-sulphur requirements.

While it accepts that ports have the right to impose discharge restrictions, it is critical of industry reports that a ban on waste water discharges could restrict the uptake of open-loop scrubbers. “To start speculating that this will have an impact on global rules or, indeed, the wider take up of open- and closed-loop scrubbers is wrong,” Mr Adams said. “It is peddling fake news.”

Carnival vice-president Michael Kaczmarek said that it was understandable that the discharge of scrubber wash waters would figure in some local discharge discussions. “However, we strongly encourage any port considering a restriction to first investigate the existing data before creating such an impact on their shipping clients.” He added that while there was no scientific evidence that scrubber wash water discharged into the sea, the International Maritime Organization considered the issue before confirming the acceptability of exhaust gas cleaning systems as a means of compliance.

Source : www.lloydslist.maritimeintelligence.informa.com

Carriers aiming to hang on to spot rate gains as Year of the Pig trots in

Container spot rates on the two major tradelanes, Asia to the US and Asia to Europe, are showing some signs of softening, just over a week before the Chinese New Year holiday starts on 5 February. Today’s Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) recorded a 1% fall in rates to North Europe, to \$960 per teu, and a 2.1% fall for rates to Mediterranean ports, to \$957 per teu.

Headhaul liftings on the route have been very strong this month, for example this week saw the 20,170 teu *MOL Tradition*, operating within THE Alliance, discharge a record 18,767 teu of containers loaded with goods from the Far East at Southampton, Hamburg, Rotterdam and Le Havre. Meanwhile, the Asia-US components of the SCFI recorded a fall of 3.5% for the US west coast and a 1.6% drop for US east coast ports, to \$2,039 and \$3,137 per 40 ft respectively.

Carriers on both routes will be looking to hold on to as much as possible of their gains from previous weeks in the traditionally soft demand period following the CNY. Last year, spot rates on both trades collapsed after the holiday. However, this year the carriers have decided to adopt an aggressive blanking programme on both tradelanes to underpin rates and mitigate the impact of the slack booking.

The carriers hope this more judicious approach will avoid them having to offer discounts to fill their ships, thus sparking a contagion of rate cutting that would wipe millions of dollars off their Q1 top lines. Moreover, Philip Blumenthal, VP of FBX at Freightos, suggested the continued uncertainty surrounding China trade tariffs could work in the transpacific carriers’ favour. With no further news emerging on the status of trade talks between the US and China, shippers could continue with their policy of front loading containers ahead of a tariff hike on 2 March, which “may lift demand and lessen the extent of the seasonal price falls”.

And in commentary to support the publication of its January XSI index today, freight rate benchmarking platform Xeneta notes that the proposed 25% tariffs are due to come into force at around the same time as the annual TPM conference in Long Beach, California, “where annual contract negotiations begin in earnest”. Elsewhere, Lars Jensen, CEO and partner at SeaIntelligence Consulting noted that transpacific spot and contract rates as measured by the SCFI and CCFI had become “markedly more volatile” since “the crash of 2016”, when Hanjin Shipping filed for bankruptcy.

Conversely, Mr Jensen said, the extremely high spot rate volatility of the Asia-Europe trade in the years up to 2016 had “all but vanished”, but added that contract rate volatility had “increased sharply”.

Source : www.theloadstar.co.uk

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 18 January 2019	Current Index 25 January 2019
Comprehensive Index			968.07	945.44
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	970	960
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	978	957
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2114	2039
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3187	3137
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	778	736
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	542	536
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2627	2600
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	828	835
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1506	1408
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	226	228
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	227	230
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	158	156
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	146	145