

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 3 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

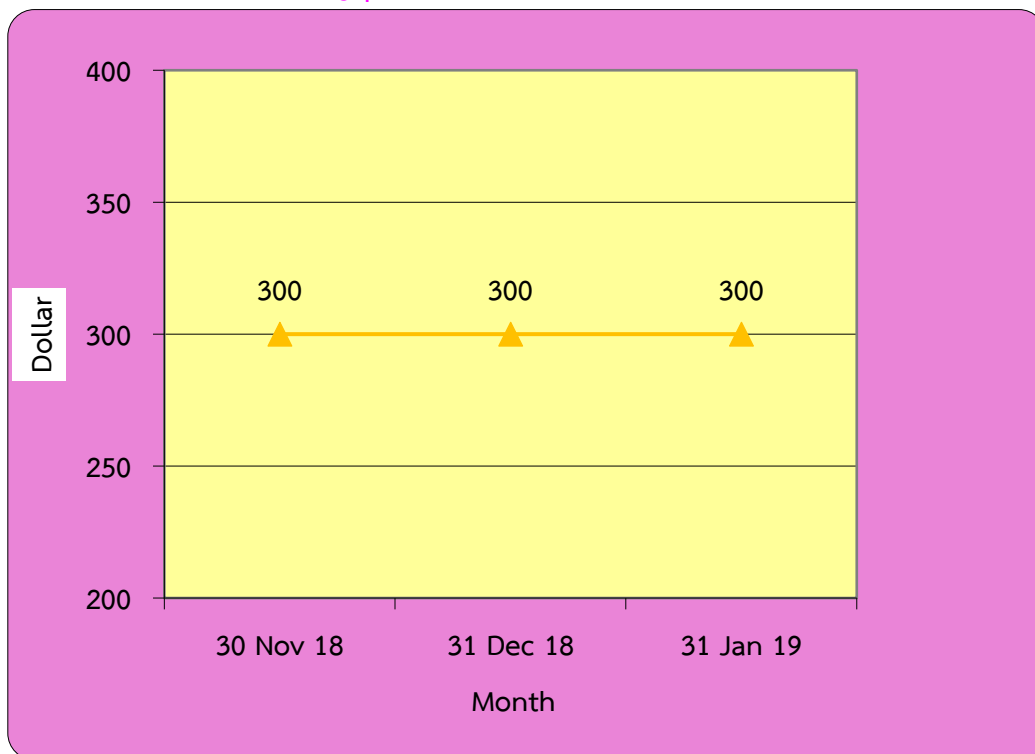
ในขณะที่อัตราค่าระวางโซนสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของมกราคม ปี 2562 ค่าระวางมีการปรับตัวเพิ่มขึ้น 100 USD ต่อตู้ เนื่องจากตอบรับกับช่วงเทศกาล Chinese New Year ที่จะมาถึงในช่วงต้นเดือนกุมภาพันธ์ ทำให้อัตราค่าระวางในฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 1,900 USD/TEU และ 2,300 USD/FEU และอัตราค่าระวางทางฝั่ง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

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

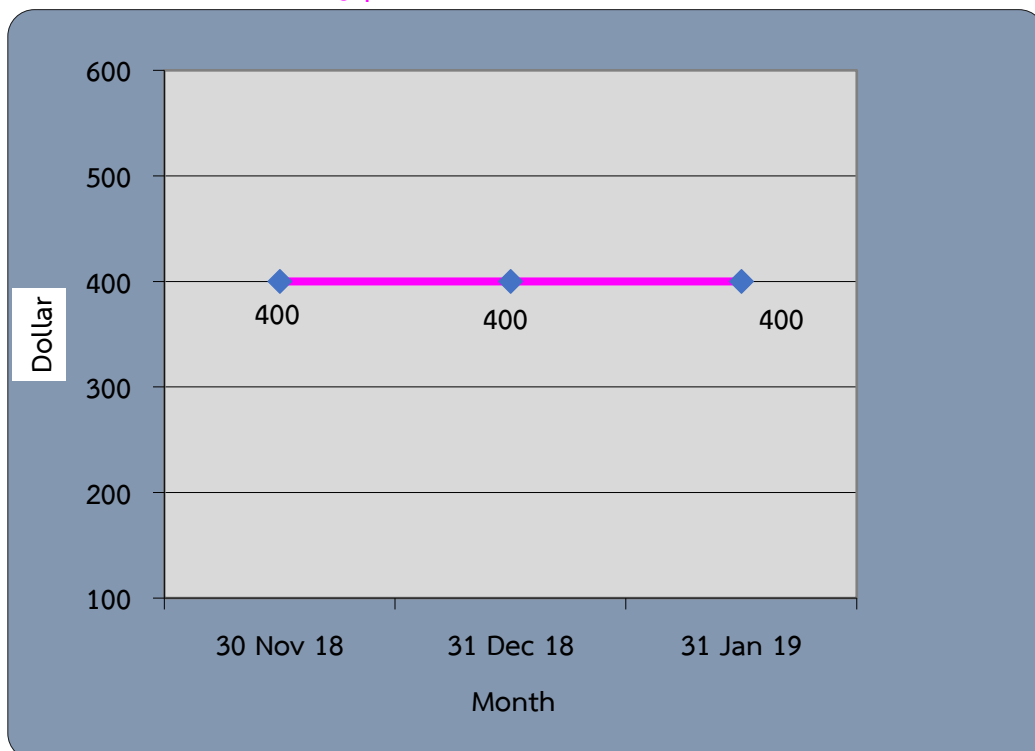
ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	1,000	Effective till January 31, 2019
Thailand-Shanghai	900	1,100	
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	Effective till January 31, 2019
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,400	1800	

- สำหรับเส้นทางไปประเทศจีน และฮ่องกง มีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) ที่ปลายทางในอัตรา 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

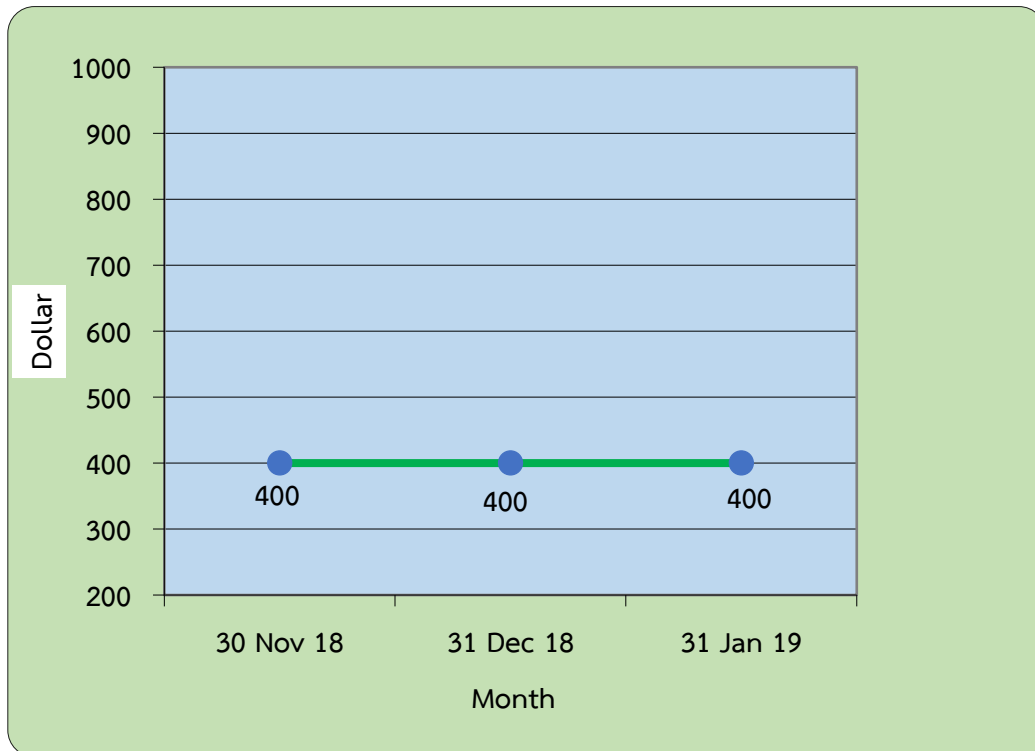
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562



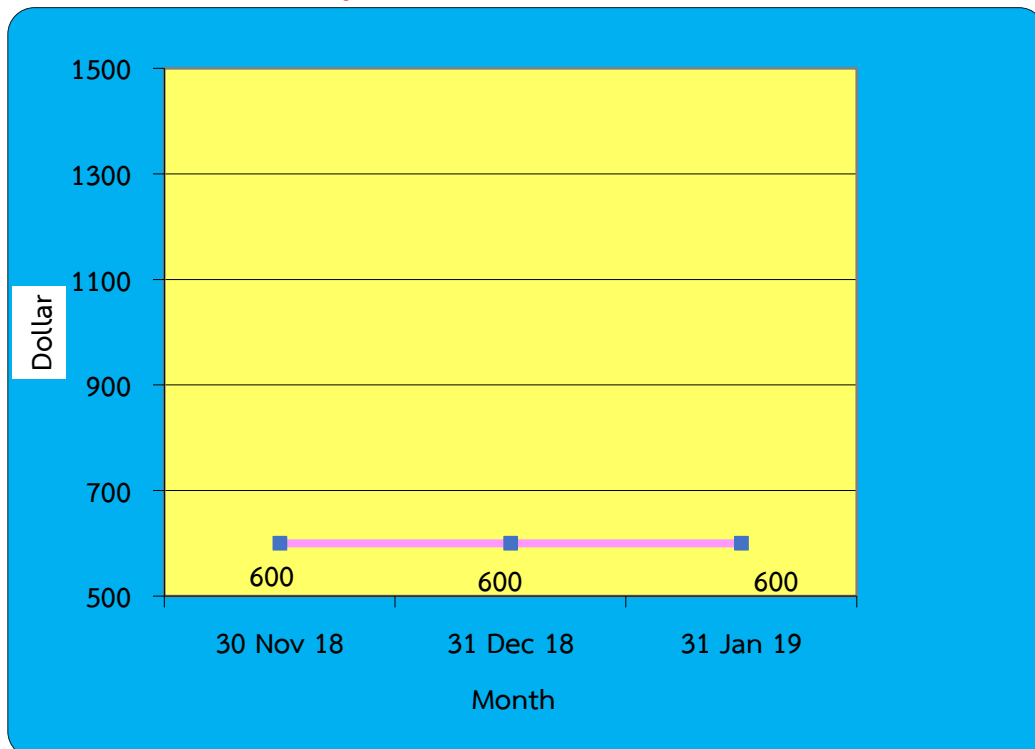
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562



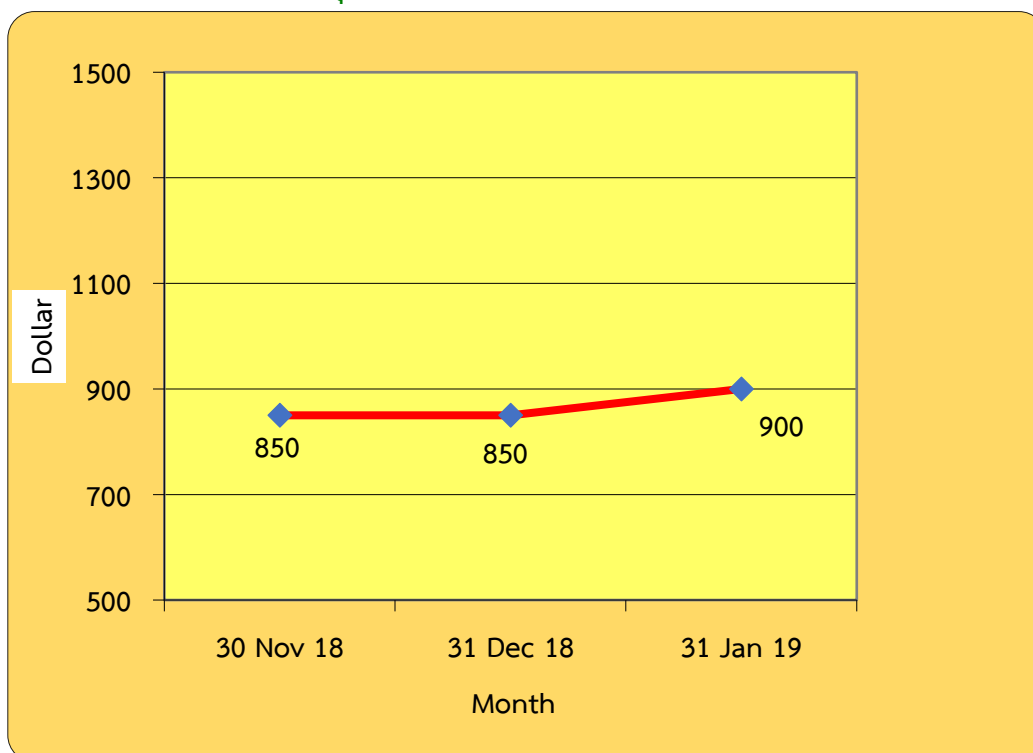
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ดูไบ เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562



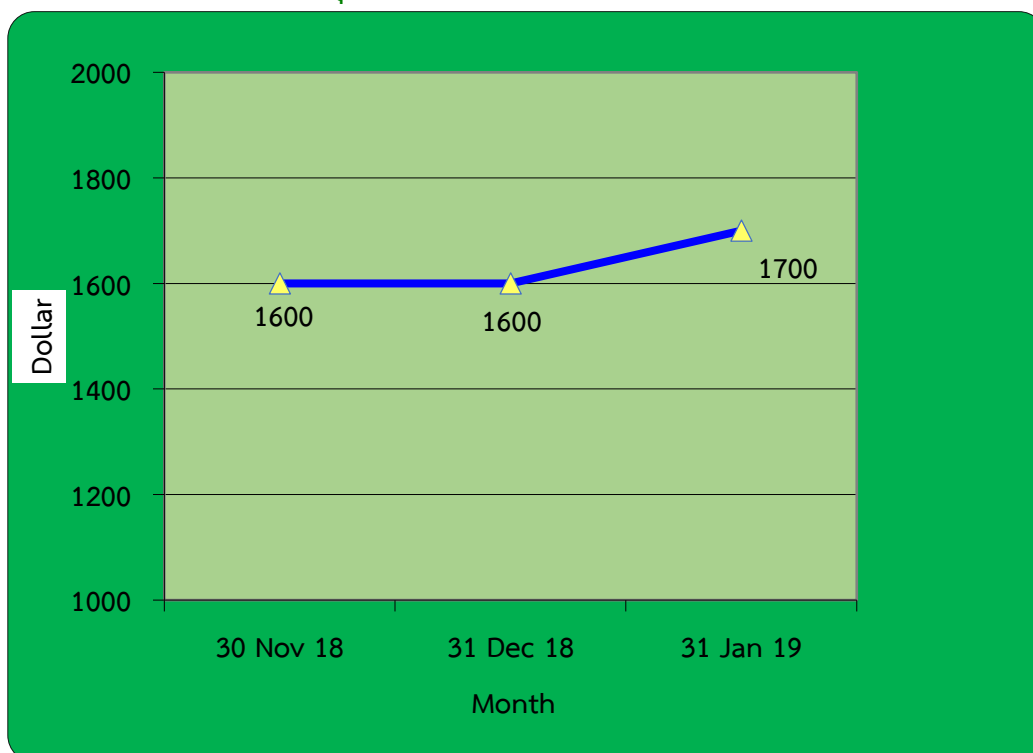
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ดูไบ เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562

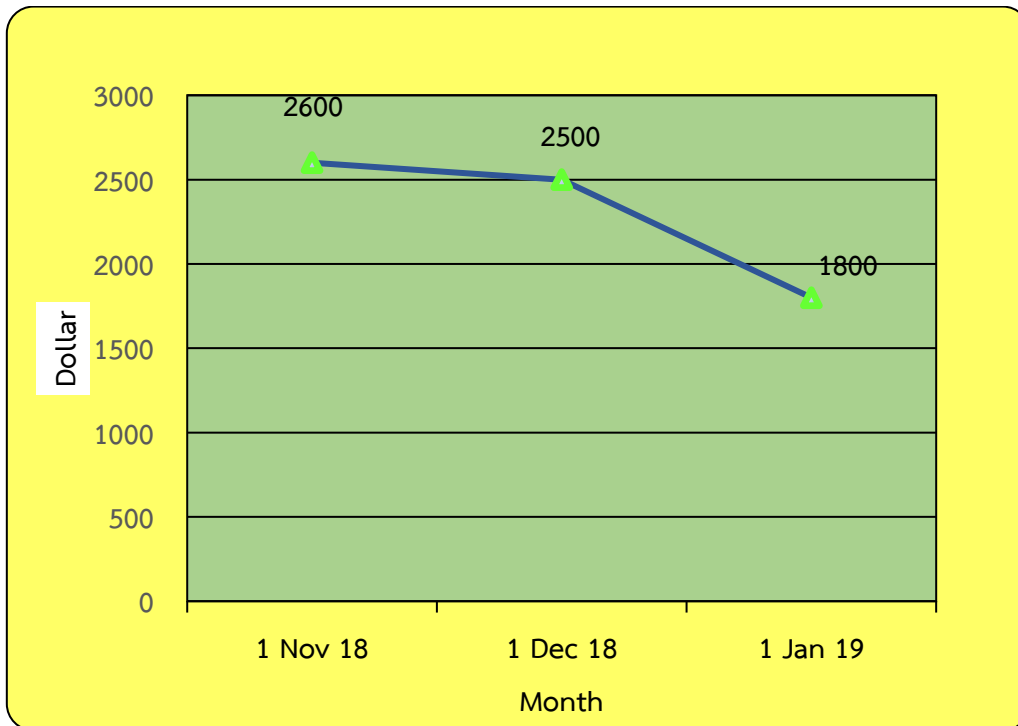


กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562



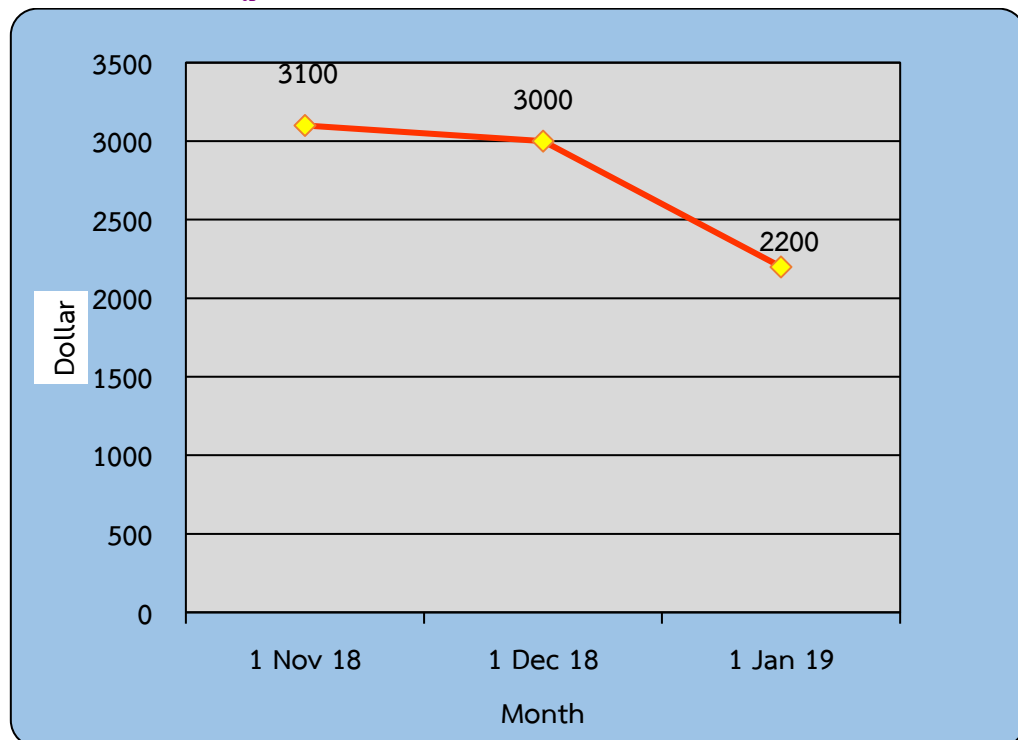
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 ฟุต

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



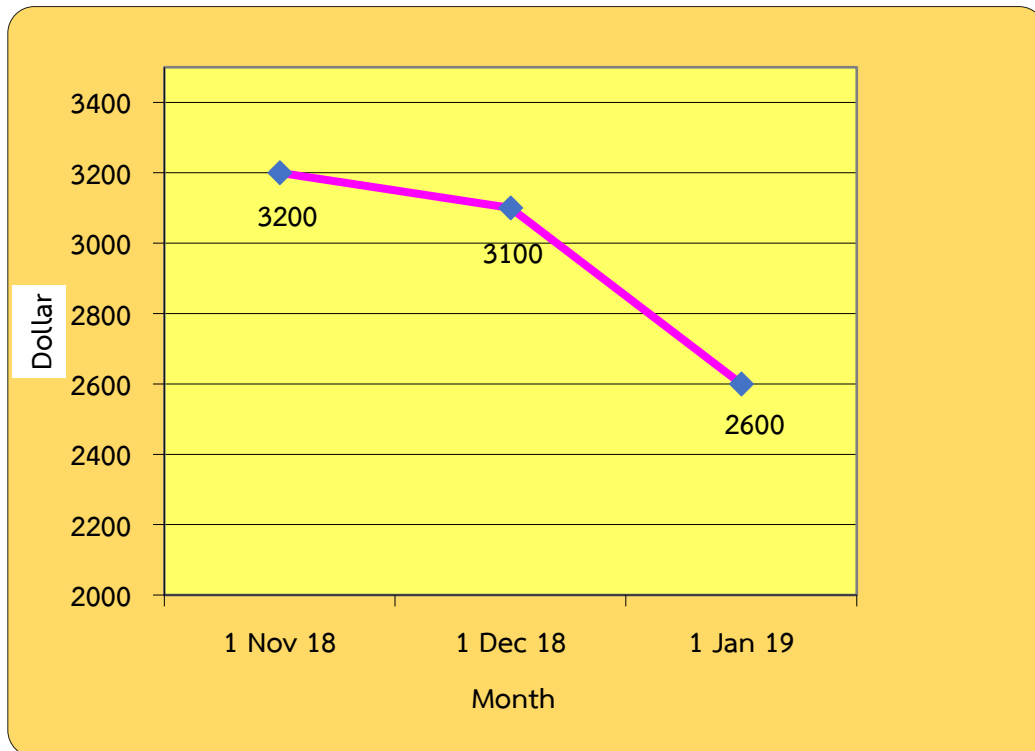
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 40 ฟุต

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



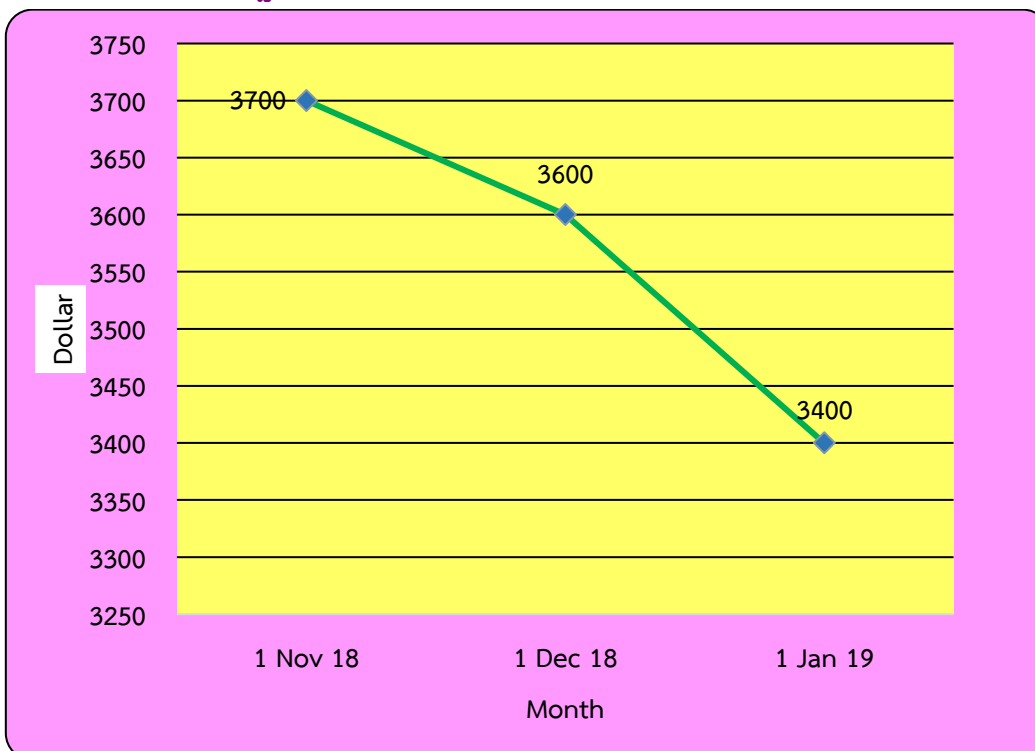
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 ฟุต

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

สายเรือได้ออกประกาศเพื่อเรียกเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม ดังนี้

สายเรือ Hapag Lloyd

- ได้ออกประกาศเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง East Asia (รวมประเทศไทย) ไปยังเส้นทางสหรัฐอเมริกา และแคนาดา โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 630/TEU และ USD 700/FEU ซึ่งจะเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2562

What the latest China trade data tells shipping

A rush of orders from US importers ahead of the introduction of tariffs has had repercussions on transpacific container trade, while a decline in iron ore imports has added to concerns over China's waning demand. However, China's appetite for oil and gas remains strong, with crude tankers and LNG carriers set to benefit from a trade deal between Beijing and Washington. CHINA'S poorer-than-expected trade figures in December partially proved earlier concerns in the market — that rush orders by US importers seeking to avoid tariff increases on Chinese products would have repercussions.

In US dollar terms, Chinese exports last month were down 4.4% year-on-year, the worst in two years, according to statistics from the General Administration of Customs. At the same time, imports dropped 7.6%, the sharpest fall since July 2016. A closer look at the customs report shows that exports to the US in December fell 3.4% from the year-ago period to \$40.3bn.

With the traditional slack season and China's Lunar New Year in February, a bleak first quarter, if not first half, of this year is probably inevitable for container shipping carriers and terminal operators on transpacific trade. The flipside of this is that the worse China's economic data looks, the stronger Beijing will feel about the need for a truce in its trade war with Washington. The optimistic tone, struck by negotiators from both sides following their latest meeting in Beijing, seems to be a portent of positive results. But aside from the geopolitical disruption, what worries people more is perhaps a sinking global trade along with a slowing world economy.

The US economy is expected to slow down this year, with some even predicting a recession by 2020. The National Retail Federation and Hackett Associate in its recent report forecast declining container imports in the coming months and an overall weakness for the first half of the year. Consumer appetite in other developed economies appears to also have softened.

China's exports to the Netherlands, Italy and France fell 11.1%, 6.2% and 5.3% respectively in December, while those to the European Union as a whole sustained flat growth to \$37.6bn, the customs data indicated. Outbound trade to Japan slid 1% as well.

"The recent negotiation between high-level officials from China and the US is expected to ease the trade tension," Li Chao, chief macro analyst at China's Huatai Securities, said in a note. "But with the possible deceleration of the global economy and the lagged effect from the Sino-US trade conflict, we're still not optimistic about China's export growth in future." Meanwhile, the disappointing inbound trade, a reflection of China's muted domestic demand, has cast a shadow over dry bulk shipping, at least for iron ore carriers. The

5% year-on-year drop in iron ore imports in December has added to the downbeat mood in the sector, with the full-year results standing at a 1% contraction — the first annual decline since 2010.

The China Metallurgical Industry Planning and Research Institute, a government consultancy, predicted last month that consumption of iron ore (above 62.5% Fe) in the country would fall 4.9% to 1.15bn tonnes in 2019, amid waning steel demand in the property, automobile and energy sectors. “The situation with iron ore is worrying,” brokerage Banchero Costa told Lloyd’s List in an email, adding that the pessimistic sentiment in China’s real estate markets did not bode well for the commodity’s prospects. However, the oil and gas sector has managed to buck the downwards trend.

Imports of crude oil jumped nearly 30% on the year to 43.8m tonnes, while those of liquefied natural gas increased almost 17% to 923 tonnes. Washington is keen to sell these two US-produced energy sources to China. In any bilateral trade agreement between the two countries, Beijing is more likely to want to comply with this rather than, say, compromise on its ‘Made in China 2025’ strategy.

If this materialises, it will be good news for owners of very large crude carriers and LNG carriers.

Source : www.lloydslist.maritimeintelligence.informa.com

Shanghai still world's busiest box port, followed by Singapore

CHINA's Shanghai International Port Group (SIPG) retained its top position as the world's busiest container port for the ninth consecutive year. The port recorded 42.01 million TEU throughput in 2018, an increase of 4 per cent compared to 40.23 million TEU posted in the previous year, reaching a record high. The port achieved CNY10.28 billion (US\$1.52 billion) net profit last year, reports Seatrade Maritime News, Colchester, UK.

The port's improved performance was attributed to the recovery in the global economy, the nation's increasing import and export business coupled with improving service capability and efficiency, SIPG stated in its 2018 performance brief report.

The world's second largest container port Singapore reported an 8.7 per cent growth in container volumes to reach 36.6 million TEU last year. Senior Minister of State for Transport and Health, Lam Pin Min, said 2018 had been a "year of uncertainty", but, "Thankfully, Maritime Singapore fared not too badly. "Total cargo throughput was up slightly at 630 million tonnes last year compared to 627.7 million tonnes a year earlier. The Lion City remained the world's largest bunkering port in 2018 although the volumes sold in the port slipped to 49.8 million tonnes compared to 50.6 million tonnes a year earlier.

The Singapore Registry of Ships also enjoyed a good year with the total tonnage of ships under the Singapore flag climbing 2.4 per cent to reach 90.9 million gross tonnes in 2018. Mr Lam noted that Singapore continued to attract top players with Thenamaris setting up a commercial ship management office and the World Shipping Council announcing it would be setting up its Asia office in the Lion City.

Looking ahead on the container port front Singapore made positive strides in ensuring future volumes last year with Ocean Network Express (ONE) committing to a 4 million TEU joint venture terminal with PSA and Cosco Shipping Ports adding 2 million TEU to its joint venture terminal with PSA to bring its annual capacity to 5 million TEU.

Source : <http://relay.hksg.com>

Ocean market set to tighten due to lowered capacity expectations

Greatly reduced' orders for ultra-large container vessels should aid container supply-demand balance, as major carriers focus on becoming global logistics integrators, Drewry reports. Leading container shipping analyst has Drewry "greatly reduced" its expectations of new orders for ultra-large container vessels (ULCVs) as a result of an apparent change of focus among some of the major carriers towards broadening and deepening their involvement in the wider container logistics market, trends it believes will aid the overall container shipping supply-demand balance.

In a briefing today, Simon Heaney, senior manager for container research at Drewry and editor of the company's Container Forecaster report, commented: "We believe that the industry's supply-demand balance will benefit from a reduced appetite for ULCVs among the major carriers, some of which now have their eyes fixed on a bigger prize of becoming global logistics integrators. Aside from feeder ship replenishment, there has been no reaction from other lines to HMM's mega-ship order and as such we have greatly reduced our projected new orders for 2020 onwards.

"This subsequently feeds into a much brighter supply-demand index forecast for carriers through 2022, although the index is still expected to remain below the important 100 marker, indicative of a tighter but still over-supplied market. Ultimately, we believe that these adjustments on the supply side will be sufficient to cushion the blow from slowing demand growth and will contribute to better freight rates and profits."

Weaker global macro-economic drivers contributed to a downgrade to Drewry's port throughput forecast for 2019 to approximately 4%, but that softening trend should be mitigated by changes made on the supply side to better balance the market, Drewry believes. "Adjustments to the containership orderbook since the last Container Forecaster reveal that deliveries have been spread more widely than before, with more original 2018-19 newbuilds being pushed out to 2020," Drewry noted. "Combined with an expected increase in demolitions, the net addition to the fleet is expected to be only half that of 2018, leading to a fleet growth rate of just 2.5%. "Additionally, supply-side moves associated with the IMO's upcoming 2020 low-sulphur fuel regulation have the potential to curb capacity, at least on a temporary basis, Drewry noted. "A growing tendency towards retro-fitting scrubbers could see a number of ships taken out of service for a number of weeks at a time, while more generally Drewry expects ship-owners to idle and eventually scrap more older and uneconomic ships before the 1 January deadline.

"Wider use of slow steaming will also help to absorb new capacity and reduce the often negative influence of the cascade on the supply-demand balance."

Heaney concluded: "Last year was one of the most unpredictable the container shipping industry has faced, and this year is likely to be similarly volatile with question marks still hanging over the US-China trade war and new fuel regulations. However, despite being dogged by uncertainty, Drewry is predicting another solid year for the market."

Source : 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 11 January 2019	Current Index 18 January 2019
Comprehensive Index			940.08	968.07
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	979	970
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	980	978
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1895	2114
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3040	3187
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	814	778
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	551	542
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2618	2627
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	841	828
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1675	1506
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	226	226
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	227	227
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	153	158
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	146	146

.....