

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 8 พ.ศ. 2562



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand - Shanghai	200	300	Effective till February 28, 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 - Jebel Ali	400	600	
Thailand - Melbourne	500	1,000	
Thailand - Europe (Main Port)	900	1,700	Effective till February 28, 2019
Thailand - US West Coast	1,800	2,200	Effective till February 28, 2019
Thailand - US East Coast	2,600	3,400	

สถานการณ์ค่าระวางในโซน Asia ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2562 อัตราค่าระวางยังคงทรงตัวในระดับเดียวกับเดือนมกราคม 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 Jebel Ali ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 400 USD/TEU และ 600 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Europe อัตราค่าระวางคงตัวเช่นเดียวกันอยู่ที่ 900 USD/TEU และ 1,700 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Fuel Surcharge (LSS) ที่ต้นทุนในอัตราเดิม คือ 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU

สำหรับเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับตัวลดลง ได้แก่ ค่าระวางโซนสหรัฐอเมริกา ที่ช่วงครึ่งหลังของเดือนกุมภาพันธ์ปรับลดลง 100 USD/ตู้ โดยอัตราค่าระวางในฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,800 USD/TEU และ 2,200 USD/FEU และค่าระวางทางฝั่ง East Coast อยู่ที่ 2,600 USD/TEU และ 3,400 USD/FEU และค่าระวางอีกเส้นทางที่ปรับลดลงเช่นเดียวกันได้แก่ เส้นทาง Australia โดยปรับลดลง 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 500 USD/TEU และ 1,000 USD/FEU

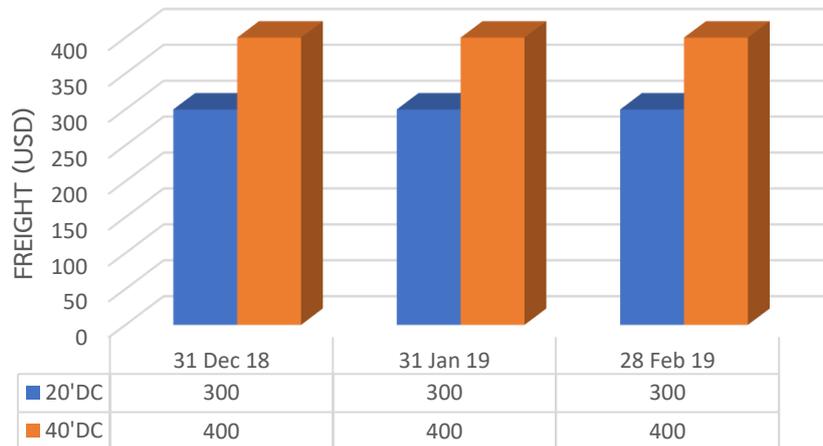
CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	1,000	Effective till February 28, 2019
Thailand-Shanghai	900	1,100	
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	Effective till February 28, 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
- เรียกเก็บค่า Bunker Surcharge (OBS) ในเส้นทางไปญี่ปุ่น ในอัตรา 16 USD/TEU และ 32 USD/FEU ในขณะที่เส้นทางไปยุโรปมีการปรับลดค่า OBS โดยเรียกเก็บในอัตรา 117 USD/TEU และ 234 USD/FEU

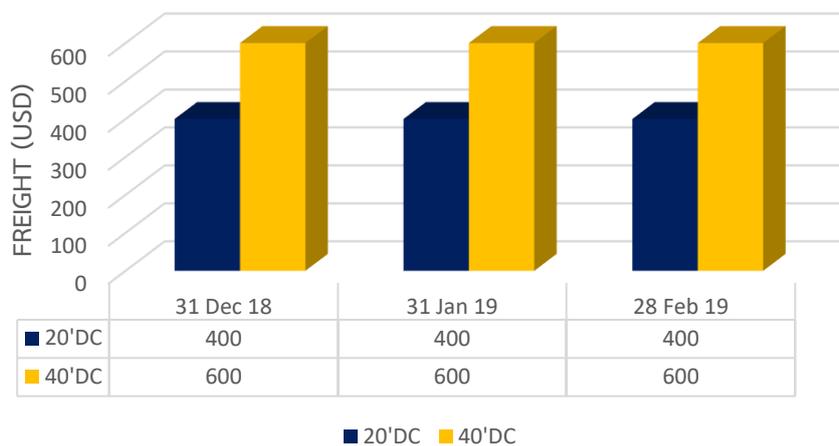
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ธ.ค. ปี 2561 ถึง ก.พ. ปี 2562

JAPAN



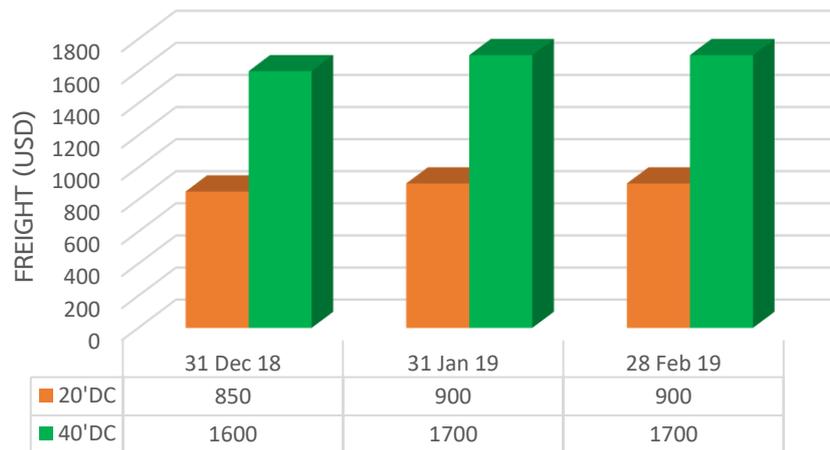
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ดูไบ** เดือน ธ.ค. ปี 2561 ถึง ก.พ. ปี 2562

DUBAI



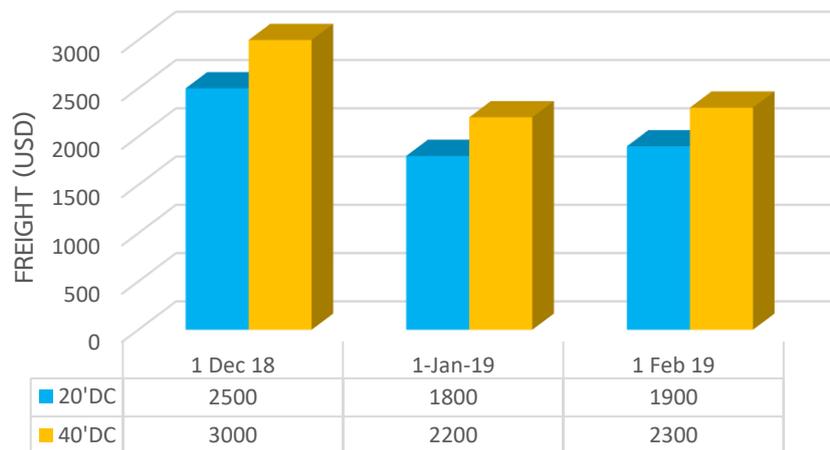
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ธ.ค. ปี 2561 ถึง ก.พ. ปี 2562**

EUROPE

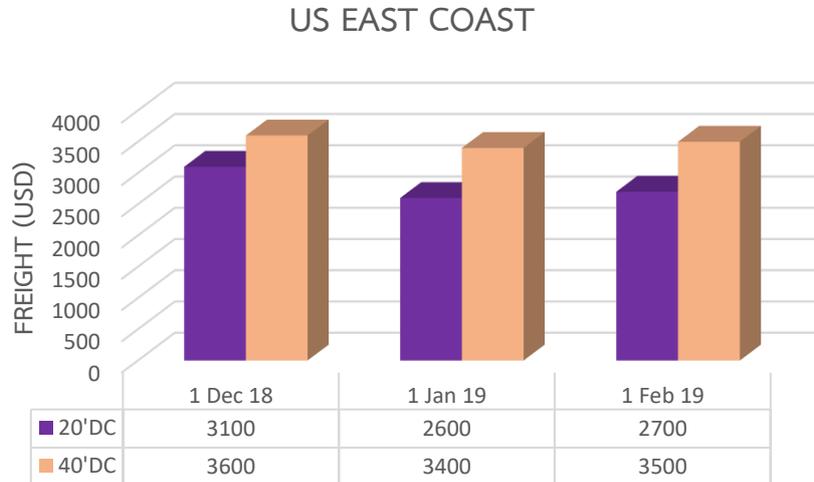


**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ธ.ค. ปี 2561 ถึง ก.พ. ปี 2562**

US WEST COAST



**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน ธ.ค. ปี 2561 ถึง ก.พ. ปี 2562**



รวบรวมประกาศจากสายเรือ

- ประกาศจากสายเรือเรื่องข้อบังคับเกี่ยวกับน้ำหนักสินค้าที่ส่งออก หรือนำเข้าไปยังประเทศ Tanzania (Weight Restriction in Tanzania)

สายเรือ ONE มีประกาศแจ้งจากหน่วยงานขนส่งทางถนนของแทนซาเนีย (Tanzania Road Authority : TANROADS) ให้ทราบเกี่ยวกับข้อบังคับเรื่องน้ำหนักสินค้าที่ส่งออก หรือนำเข้าไปยัง Dar es Salaam Port ซึ่งต้องมีบรรทุกผ่านทางถนนโดยครอบคลุมไปยังประเทศใกล้เคียงคือ Kenya, Uganda, Rwanda และ Burundi ภายใต้ พรบ.ควบคุมยานพาหนะในกลุ่มแอฟริกา ตะวันออก 2016 โดยกำหนด Maximum Cargo Weight สำหรับตู้สินค้า คือ ไม่เกิน 25 ตันต่อตู้ ทั้งตู้ 20'DC และ 40'DC รวมน้ำหนักตู้ (Tare) แล้ว ส่วนการโหลดในรูปแบบพิเศษอื่น ๆ ต้องผ่านการขออนุญาตจากรัฐมนตรีในรัฐที่เกี่ยวข้องก่อน ทั้งนี้ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2562

สำหรับบทลงโทษกรณีไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับดังกล่าว มีโทษปรับไม่เกิน USD 15,000 หรือจำคุก 3 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ หากผู้ส่งออกมีสินค้านำเข้า-ส่งออก ไปยังเส้นทางดังกล่าว ให้ตรวจสอบข้อกำหนดกับสายเรือ และตรวจสอบไปยังคู่ค้าในประเทศนั้น ๆ เพื่อทำตามข้อกำหนดที่ถูกต้อง

- ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมที่สายเรือประกาศเรียกเก็บ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าที่ไปยังเส้นทางสหรัฐอเมริกา และ แคนาดา ในอัตรา USD 560/TEU และ USD 700/FEU ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 15 มีนาคม 2562

สายเรือ CMA CGM

- ประกาศเรียกเก็บค่า General Rate Restoration (GRR) โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2562 สำหรับสินค้าที่ไปยังเส้นทางต่าง ๆ ดังนี้

East Africa / South Africa & Mauritius / Madagascar : เรียกเก็บในอัตรา USD 200/TEU

West Africa : เรียกเก็บในอัตรา USD 500/container

- ประกาศเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge (PSS) ไปยังเส้นทาง Onne, Nigeria ในอัตรา USD 750/container โดยมีผลบังคับใช้ ดังนี้

- Non-FMC Trades : เริ่มบังคับใช้วันที่ 7 มีนาคม 2562
- FMC Trades : เริ่มบังคับใช้วันที่ 1 เมษายน 2562

การถูกเรียกเก็บค่าใช้จ่ายการนำเข้าสินค้าในอัตราที่สูง

สรท. ได้รับทราบปัญหาการนำเข้าเรื่อง การถูกเรียกเก็บค่าใช้จ่ายสำหรับการขนส่งสินค้าในอัตราที่สูง ซึ่ง สรท. มีข้อเสนอแนะในแนวทางต่อประเด็นปัญหาดังกล่าว ดังนี้

1. กรณีนำเข้าสินค้า ในเทอม C&F ที่ผู้ส่งออกต้นทางเป็นคนเลือก Freight ควรให้ผู้ส่งออกแจ้งค่า Local Charge ที่ปลายทางให้ทราบก่อนล่วงหน้าเพื่อให้สามารถตรวจสอบได้ โดยหากมีค่าใช้จ่ายในรายการใดที่มีอัตราสูงไม่สมเหตุสมผล ควรเจรจาต่อรองกับผู้ส่งออกตั้งแต่นั้น เพื่อมิให้เกิดปัญหาในภายหลัง

2. โดยปกติแล้ว Co-Loader ที่เป็นผู้รวมสินค้าให้ผู้ส่งออกที่ต้นทาง จะมี Contract กับบริษัท Agent ที่ประเทศนำเข้ามากกว่าหนึ่งบริษัท ดังนั้น หากผู้นำเข้าเคยใช้บริการ และทราบว่าบริษัท Agent รายใดที่มีพฤติกรรมบวกเพิ่มค่าใช้จ่ายในอัตราที่สูง ให้แจ้งผู้ส่งออกที่ต้นทางว่าไม่ให้ใช้บริการ Agent รายนี้

3. ในรายการ Local Charge นั้น หากพบว่ามีการใช้จ่ายในรายการใดที่ควรจะเป็นของผู้ส่งออกรับผิดชอบ อาทิเช่น ค่า Container Imbalance Charge (CIC) ไม่ควรยินยอมจ่าย และควรแจ้งไปยังผู้ส่งออกเพื่อให้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในรายการดังกล่าว และสำหรับรายการใดที่ Forwarder เรียกเก็บโดยแจ้งว่าสายเรือเรียกเก็บ เช่น Congestion Surcharge ก็ควรขอใบเสร็จจากสายเรือเพื่อยืนยันว่า เป็นค่าใช้จ่ายที่สายเรือเรียกเก็บจริง หรือค่าใช้จ่ายในรายการใด ที่ Forwarder ไม่สามารถแจ้งรายละเอียดที่ชัดเจนได้ว่าเรียกเก็บเนื่องจากเหตุผลใด ให้ต่อรองกับ Forwarder และอาจตั้งข้อสงสัยได้ว่าเป็นค่าใช้จ่ายที่ Forwarder เรียกเก็บโดยไม่สมเหตุสมผล และไม่ใช่อัตรามาตรฐานที่เป็น Import Local Charge ปกติ

ท้ายที่สุดแล้ว หากไม่สามารถเจรจาต่อรองกับผู้ส่งออกที่ต้นทางได้ ก็ควรเปลี่ยนมานำเข้า โดยเทอม FOB แทน โดยผู้นำเข้าของไทยเป็นคนเลือกซื้อ Freight ซึ่งจะทำให้สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายในการนำเข้าได้ แต่ทั้งนี้ ผู้นำเข้าก็ต้องเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายโดยรวมทั้งในกรณีนำเข้าแบบ FOB และ C&F เพื่อดูต้นทุนโดยรวมอีกครั้ง นอกจากนี้ สรท. ได้เก็บรวบรวมข้อมูลเบื้องต้น สำหรับค่า Standard Import Local Charge ของไทย ซึ่งจะมีรายการค่าใช้จ่ายต่างๆ ดังนี้

รายการ	อัตรา		หมายเหตุ
	FCL	LCL	
Terminal Handling Charge (THC)	2,800 บาท/20' 4,300 – 4,400 บาท/40'	400-450 บาท/ CBM	สินค้านำเข้าจากจีน THC ของLCL ประมาณ 500-600 บาท/CBM
Container Freight Station (CFS)	2,700 – 3,000 บาท/20' 5,000 - 8,000 บาท/40'	400 – 450 บาท/CBM	
Status (STS) / Container Status Charge	700 บาท/20' 1,160 บาท/40'	120- 150 บาท/CBM	
Facility (FAC)	-	80 – 100 บาท/CBM	
Handling Charge (H/L)	-	300 บาท/ CBM หรือ 1,500 บาท/ shipment	
Delivery Order (D/O)	1,200- 1,500 บาท/ BL	1,200 – 1,500 บาท/set	
Port Congestion Charge (PCS)	50\$/20' และ 100\$/40'	100 บาท/CBM	If any (ถ้ามี)
Cleaning Charge	250 – 500 บาท/20' 500 – 800 บาท/40'	-	สำหรับสินค้าทั่วไป แต่ถ้าเป็นสินค้าเฉพาะ ให้ดูตามประกาศของสายเรือ

ทั้งนี้ หากผู้นำเข้ารายใด ที่นำเข้าสินค้าโดยใช้บริการผ่าน Forwarder หรือ ใช้บริการสายเรือ แล้วพบว่าค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสูงผิดปกติ หรือไม่สมเหตุสมผล สามารถแจ้งรายละเอียด พร้อมทั้งหลักฐานมายังฝ่ายวิชาการของ สรท.

Surge in box traffic waning at US west coast ports

Ports have released throughput figures for January 2019. When compared with the ports' December 2018 figures, the latest numbers show declines in the throughput of containerised imports. THE surge in containerised imports into US west coast ports over the latter half of 2018 may be waning, according to a comparison of throughput figures.

The January data for Los Angeles, Long Beach and Oakland show declines in the throughput of containerised imports compared with the previous month. Long Beach processed 323,838 teu of imports, a fall of 13.2% over the December 2018 figure of 373,098 teu. Los Angeles said it processed 429,923 teu of imports, a decline of 8.3% from 468,905 teu. Port of Oakland said its January imports stood at 81,895 teu, or 5.9% lower than the previous month's 87,056 teu. All three ports had experienced surges of imports through much of 2018 as a result of front-loading as exporters tried to land their cargoes in the US ahead of tariffs announced by the Trump administration last March.

Jock O'Connell, an international trade consultant and adviser to Los Angeles-based Beacon Economics, said the ports' figures showed that the surge might have peaked and throughput could decline steeply, especially if the current tariffs of 10% rose to 25% on March 2, as has been threatened by the Trump administration. "In that case," Mr O'Connell said, "we'll see a drop in purchases of Chinese imports and that will retard the import trade." No one knows precisely how long that projected drop could last.

"We expect to see a dip in volumes in the week ahead post-lunar new year," Phillip Sanfield, director of media relations for the port of Los Angeles, told Lloyd's List. "After that it is hard to predict since there has been no resolution to China-US trade issues. So, we are anticipating at least a short-term dip in next few weeks. Beyond that, hard to tell." That view is shared by port officials up and down the US Pacific coast as the negotiations between the US and China continue without a solution in sight and a new round of tariffs looming.

"Concern over international trade issues has driven unprecedented import volume," said John Driscoll, maritime director of the port of Oakland. "We're watching closely to see what happens next."

Source : www.lloydsloadinglist.com

Hong Kong port sinks to 7th place in global ranking: Drewry confirms

HONG Kong, once the busiest port in the world, has slid to seventh place for TEU volume in 2018, marking the first time that the once-booming port has fallen out of the top five, according to London-based Drewry Shipping Consultants.

Bloomberg arrived at a similar conclusion in January, but the latest numbers solidify the impression of the port's declining market share.

Hong Kong now ranks behind Shanghai, Singapore, Ningbo, Shenzhen, Guangzhou and Busan in the top-ten busiest port list. Shenzhen and Guangzhou are both direct competitors, located just to the west in one of China's most concentrated manufacturing regions. Qingdao and Tianjin are just behind Hong Kong in the rankings.

Hong Kong was displaced from the top spot by Singapore's rise in the early 2000s, then fell to third after Shanghai took first in 2010. The increasing dominance of mainland Chinese ports for direct shipments from China's factories has gradually reduced the importance of Hong Kong's transshipment business within east Asia, and the competitiveness of nearby ports in the Pearl River Delta has directly siphoned off business. In addition, in 2018, the trade war with the US took a toll on the transpacific trade, undercutting Hong Kong's long-distance volumes, according to media reports.

In response to the market pressure, private terminal operators formed the Hong Kong Seaport Alliance between four of the container terminal operators in which they jointly operate and manage 23 of the 24 berths at the port. However, the alliance, which will take up 95 per cent market share at the Kwai Tsing port, has come under scrutiny by anti-monopoly regulators.

The city's competition commission says it's investigating whether the Alliance contravenes antitrust laws by preventing, restricting or distorting competition. It said the probe is a matter of priority.

The Alliance members are Hongkong International Terminals Limited, Modern Terminals Limited, Cosco-HIT Terminals (Hong Kong) Limited, and Asia Container Terminals Limited. Dubai Ports International, which operates one berth, is not participating in the Alliance.

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

IMO 2020 cost rises may lead to front-loading

Some analysts and forwarders believe expected ocean freight price increases from late-2019 due to new low-sulphur fuel rules will cause BCOs to ship cargo early, but opinion is mixed. Shippers could front-load cargo ahead of new low-sulphur IMO 2020 fuel rules due to be imposed on container lines on 1 January 2020, according to some analysts and forwarders, while others believe the costs of bringing shipments forward will outweigh the benefits. Lines are expected to start introducing the new fuels – and higher bunker charges for shippers – in the fourth quarter of this year. Hackett and Associates partner Daniel Hackett recently estimated price increases of between \$100-\$200 per teu from Asia to North America were likely, depending on how much of the extra cost container lines are able to pass on to beneficial cargo owners (BCOs).

Dominique von Orelli, the head of global ocean freight at DHL Global Forwarding, who recently called for more fuel Bunker Adjustment Factor (BAF) pricing transparency from lines, told *Lloyd's Loading List* that shippers could look to avoid extra fuel costs in the latter part of 2019 by shipping cargo early, where possible.

“Although speculative, it is well possible that there will be a surge in volumes prior to the IMO2020 implementation,” he told *Lloyd's Loading List*. “Carriers must stay competitive, so it remains to be seen what impact the BAF is going to have on the base rate. The all-in rate is what will drive the market at the end.”

Cathy Morrow Roberson, founder and head analyst at Logistics Trends & Insights, also said front-loading was a viable supply chain strategy. She also noted that any surge in cargo ahead of higher prices could prompt some modal shift as shippers looked to avoid the sort of supply chain bottlenecks at ports that built up in late 2018 in the US when shippers front-loaded cargo from China ahead of new tariffs. “As with any possibility of increased shipping costs, regardless of mode, it's likely there will be front-loading,” she said. “Could air freight benefit if congestion built up on sea lanes? It's likely there could be a slight shift away from ocean freight towards air freight or even rail, depending on origin and destination of freight movement. “But obviously the most important factor will be rates, and how much the higher costs of low-sulphur bunkers adds per TEU on each shipping lane.

“Shippers are already under strain due to increasing transportation costs. The rising costs are negatively impacting quarterly earnings and are translating to higher costs to the final customer. “It's going to be even more important for shippers and their supply chain partners to work together ahead, during and after the implementation of IMO 2020 to achieve the most cost-effective solution whether its ocean, air, rail or some other means of transport.”

However, in the UK at least, it is unlikely shippers will front-load much cargo, according to James Hookham, deputy chief executive of the Freight Transport Association, not least because of the higher inventory

costs they will incur as a result. “It is unlikely there will be a pre-IMO 2020 surge of cargo, for three principle reasons,” he told *Lloyd’s Loading List*. “Firstly, the savings would be small compared to the costs of storage and additional working capital. “Secondly, most shippers can negotiate better rates if they challenge the surcharges they are quoted. “And lastly, IMO studies have shown that the refining capacity to produce sufficient low sulphur marine fuels exists. With oil prices unexpectedly drifting down in response to lower global trade prospects, any speculative spike in prices should be short lived.”

Source : www.lloydsloadinglist.com

Container manufacturers and lessors facing a tough year as prices tumble

The container manufacturing industry is on course to post a staggering loss this year. According to the latest research from Drewry Maritime Advisors, the cost of production is soaring above new box prices.

Drewry’s *Container Leasing, Census & Equipment Insight* reports that in the fourth quarter last year, a glut of new containers forced down prices to the extent that manufacturers are losing \$100-\$200 on each one sold. These losses have come even as the price of steel has also declined, and the analyst added that with demand for container transport expected to soften for the remainder of the year, “production cuts might not do much to raise prices”. Drewry added that this was likely to cause particular problems for container leasing companies, which tend to have their best years when box prices are high and investing in equipment weighs heavily on carriers’ balance sheets – in the aftermath of the recession, container lessors tended to buy the bulk of new equipment, which has left them exposed to the current glut of new units.

“Maintaining the trend of recent years, the container equipment lease industry has been leading the way in terms of investment in new equipment, and their fleets are starting to look a little bloated,” it said. “With the market increasingly saturated with dry vans, 10tabilizing has started falling and lease rates have begun to decline.

“The prospects for 2019 suggest that things might get worse for leasing companies as Drewry is forecasting a slowdown in port throughput after last year’s 4.7% growth.”

This is likely to lead to decline in demand for new equipment from lessors and lead manufacturers to curb production, but the effects are unlikely to be seen until next year.

“Container equipment prices and leasing rates are expected to continue declining this year until 10tabilizing in 2020. While this market weakness is expected to slow production of new equipment, equipment availability will remain sufficient thanks to moderating trade and vessel fleet growth,” it said.

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 15 February 2019	Current Index 22 February 2019
Comprehensive Index			888.29	847.75
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	906	831
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	920	857
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1834	1720
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2968	2837
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	703	690
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	502	468
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2536	2483
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	818	798
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1304	1290
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	219	226
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	219	227
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	153	148
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	153	153

.....