การอัพเดทค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 17 พ.ศ. 2562

สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand - Shanghai	200	300	Effective till May 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	550	700	
Thailand - Melbourne	400	800	Effective till May 31, 2019
Thailand - Europe (Main Port)	900	1,700	Effective till May 31, 2019
Thailand - US West Coast	1,500	1,900	Effective till May 14, 2019
Thailand - US East Coast	2,450	3,350	

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนพฤษภาคม 2562 อัตราค่าระวางในหลายเส้นทางคงที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง 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 เส้นทาง Jebel Ali ค่าระวางอยู่ที่ 550 USD/TEU และ 700 USD/FEU ส่วนเส้นทางอื่นที่อัตราค่าระวางยังคงที่เช่นเดียวกัน คือ เส้นทาง Europe อัตราค่าระวางอยู่ที่ 900 USD/TEU และ 1,700 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Fuel Surcharge (LSS) ที่ต้นทางในอัตราเดิม คือ 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU และเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางคงที่อยู่ที่ 400 USD/TEU และ 800 USD/FEU

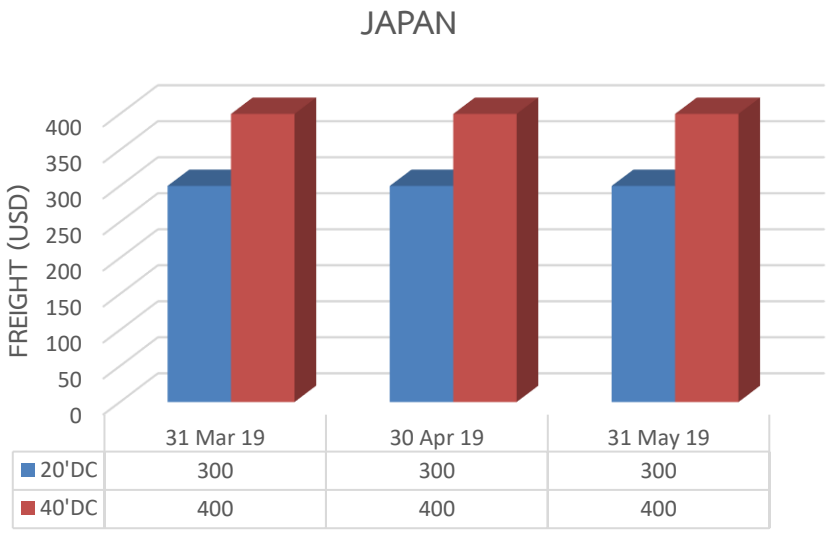
สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนพฤษภาคม อัตราค่าระวางในฝั่ง West Coast คงที่อยู่ที่ 1,500 USD/TEU และ 1,900 USD/FEU ในขณะที่อัตราค่าระวางทางฝั่ง East Coast ปรับเพิ่มขึ้น เนื่องจากภาวะน้ำน้อย ทำให้เรือรับน้ำหนักได้ลดลง โดยปรับเพิ่มขึ้น 150 USD/TEU และ 250 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,450 USD/TEU และ 3,350 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

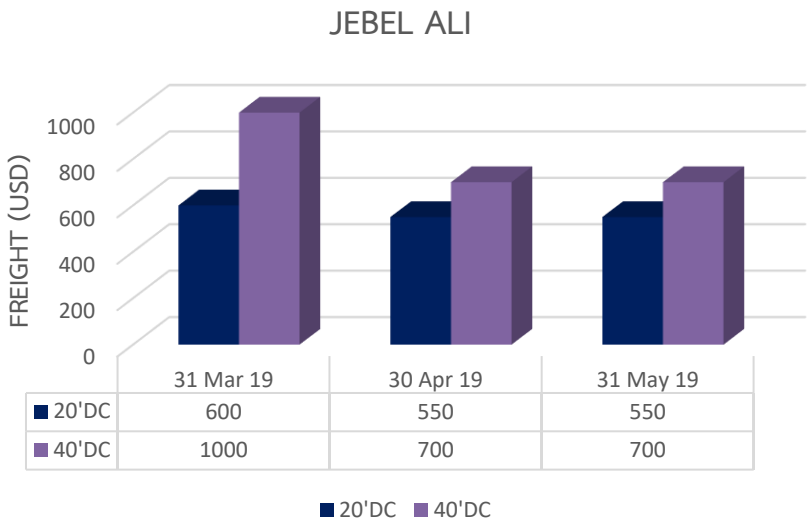
ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20’	USD/40’	
Thailand-Hong Kong	800	สินค้าทั่วไป 1,100-1,500 สินค้าทุเรียน 2,000	Effective week by week
Thailand-Shanghai	900	1,100	Effective till May 31, 2019
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	Effective till May 31, 2019
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,400	1800	

- สำหรับเส้นทางไปประเทศจีน และฮ่องกง มีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) ที่ปลายทางในอัตรา 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU
- ประกาศยกเลิกการเรียกเก็บค่า Bunker Surcharge (OBS) ในเส้นทางเอเชีย ในขณะที่เส้นทางไปยุโรปมีการปรับเพิ่มค่า OBS โดยเรียกเก็บในอัตรา 94 USD/TEU และ 188 USD/FEU
- เนื่องจากช่วงเดือนเมษายน-พฤษภาคม มีสินค้าประเภททุเรียนส่งออกด้วยตู้ขนาด 40’HQ Reefer เป็นจำนวนมาก ทำให้อัตราค่าระวางมีการปรับเพิ่มสูงขึ้น ค่าระวางต้องตรวจสอบเป็นรายสัปดาห์

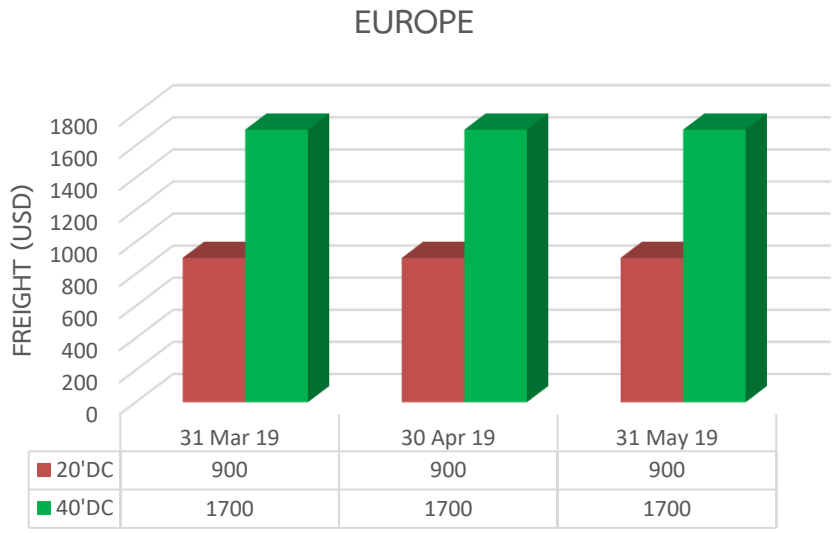
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2562



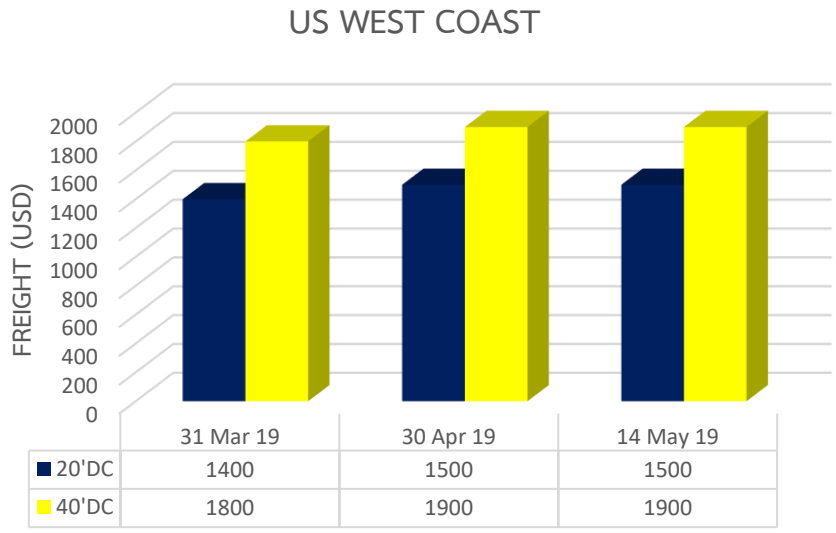
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2562



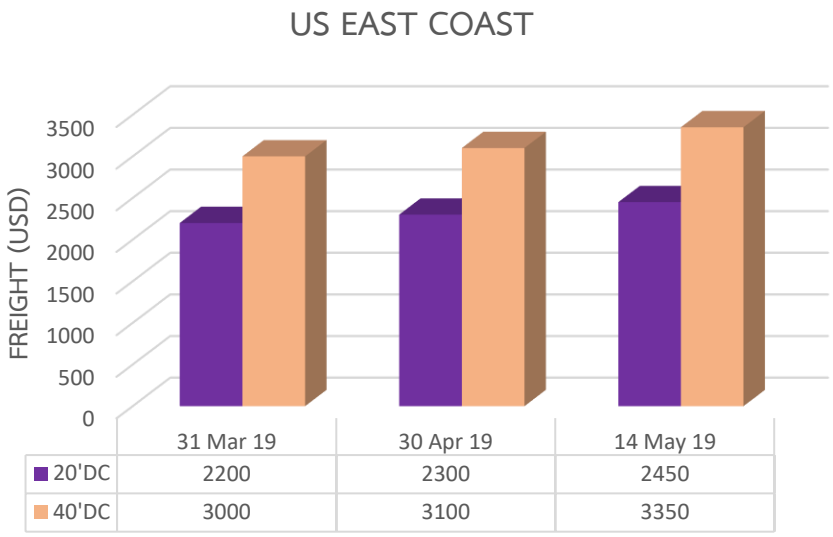
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2562



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2562



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2562



ประกาศจากสายเรือเรื่องข้อกำหนดด้านศุลกากรสำหรับสินค้าที่ส่งไปยังประเทศอิรัก

สายเรือ Hapag Lloyd ประกาศแจ้งให้ทราบเกี่ยวกับข้อกำหนดของศุลกากรประเทศอิรัก ดังนี้

- ใน B/L ต้องระบุชื่อสินค้าที่ถูกต้องในช่อง Description เท่านั้น โดยห้ามใช้คำว่า “General Cargo”
- Consignee และ Notify Party ใน B/L ต้องเป็นบริษัทที่อยู่ในอิรักเท่านั้น การระบุบริษัทต่างชาติไม่สามารถทำได้ นอกจากนี้ Consignee ต้องมีใบอนุญาตนำเข้าของประเทศอิรักที่ยังไม่หมดอายุ
- เมื่อเรือเทียบท่ายังท่าเรือ Umm Qasr Port แล้ว ศุลกากรไม่อนุญาตให้มีการแก้ไข Manifest

Zim joins Maersk's blockchain platform

Israel-based line becomes third carrier to sign up for Maersk/IBM distributed ledger programme. ZIM has become the third carrier to join Maersk and IBM’s TradeLens blockchain platform in a move the Israeli carrier said would bring greater transparency to its services. TradeLens uses blockchain technology to provide secure, verifiable digital transactions between trading partners, including carriers, forwarders, customs and port authorities. “Zim has a corporate vision to promote technological innovation in all aspects of its operations,” the company said in a statement. “By joining TradeLens, Zim can continue its push toward digitalising its processes to enable efficiencies and cost savings to the company and the customers by enabling greater transparency and more efficient processes.”

The line has made several steps to digitalise its business in recent years, including working with Wave on a blockchain-based bill of lading system and investing in the Ladingo e-commerce system. “Zim will bring a strong ethos of digital innovation to the TradeLens ecosystem and we’re thrilled to welcome their team,” said Maersk TradeLens leader Mike White. “TradeLens has made great progress in bringing transformation to traditional shipping processes through technology that enables greater transparency and efficiency.” Zim is expected to start contributing data to the platform by the third quarter of this year.

The Israel-based line joins Maersk, which co-developed the platform, and Singapore-based Pacific International Lines, as the only carriers yet to sign up for TradeLens. Zim works with Maersk and 2M alliance partner Mediterranean Shipping Co through a "strategic co-operation" that provides for vessel and slot sharing on a number of Asia-US and Asia-Mediterranean services. IBM and Maersk launched TradeLens last August, but there have been concerns among other large carriers over Maersk establishing an "industry standard" that it controls, and the project has struggled to gain other carrier members.

A rival network based on CargoSmart software includes the Ocean Alliance members — CMA CGM, Cosco Shipping, Evergreen, OOCL — and Yang Ming.

The announcement yesterday of the launch of the Digital Container Shipping Association may, however, provide a boost to TradeLens, because by establishing a standard governing body consisting of four leading carriers, Maersk's dominance of the agenda is reduced.

Source: https://www.lloydsloadinglist.com

Ocean freight rates set to remain subdued

Low demand growth on the Asia-Europe trade will keep a lid on spot price gains, says MSI, while recent transpacific price rises seem to have stalled since March. The spot freight rate outlook is "underwhelming" for the container shipping sector despite the best recent efforts of lines to retain control over capacity and pricing, according to one leading analyst, although rates on the main east-west trades remain up slightly from last year's levels.

Maritime Strategies International (MSI) said carriers would likely continue to blank sailings on Asia-Europe and transpacific services into the summer - possibly taking advantage of scrubber installations due to the new 'IMO 2020' low sulphur fuel rules that come into force in January - but capacity expansion would continue to outweigh growth in volumes. MSI said the coming quarters would also increasingly test lines' ability to pass on fuel costs as higher crude prices increase bunker costs. Demand growth on the Asia-Europe trades is expected to "remain weak" but "positive" through the summer, mostly due to stronger consumer sectors and solid growth in central and eastern European nations. "We expect overall volume growth of 2-2.5% in the coming quarters," said the latest report from MSI. "Carriers have announced nine blanked sailings in May, totalling 115,000 TEU. On the basis of scheduled sailings, and assuming our forecasted moderate volume growth comes to pass, vessel utilisation will improve later in Q2.

"However, it will take either a similar volume of blanked sailings, or else 5+% demand growth, to bring load factors back up to around 90%." On the Asia-Europe trade, therefore, MSI forecasts spot rates of around $930 per TEU in June and $850 per TEU in September. Over the remainder of this quarter, the analyst expects transpacific spot markets to remain higher on a year-on-year basis until the summer, when 2018 rate surges due to the US-China tariff war might see year-on-year comparisons turn bearish. "In the absence of higher tariffs healthy consumer expenditure will drive an improvement in volumes while lines will continue to limit capacity upgrades, at least to the US West Coast, as far as possible," said MSI.

"On the Transpac as a whole, we expect spot rates of around $1,860/FEU in June and $2,000/FEU in September. Risks are arguably weighted to the downside, although rates have actually held up better this year than we had initially feared." Turning to the current market, MSI said that after signs of stabilisation in March, main-lane spot freight rates had been steady so far in April. The SCFI Comprehensive index is currently 13% higher than a year earlier. "The Asia-North Europe and Asia-Med trades, against a backdrop of capacity upgrades, have effectively moved sideways since mid-March," added the analyst.

"Carriers succeeded in implementing GRIs on the transpacific trades in the last week of March, although upward momentum since then has stalled and annual contract rate negotiations are reportedly proving challenging for liners."

Source: https://www.lloydsloadinglist.com

'ASEAN tiger' shippers say they don't need ULCVs on the intra-Asia trade

As the ASEAN "tiger economies" continue to reshape the world's largest container trade, some domestic shippers are questioning the industry's march towards ultra-large container vessels (ULCVs).

With 31m teu and 100 port pairs, intra-Asia accounts for roughly one-in-four boxes shipped worldwide every year. And, according Drewry director Han Ning, the rise of the "ASEAN tiger" economies is deepening the region's trade ties, particularly between South-east Asia and the Far East's "older tigers" of China and Korea.

"Logistics providers in Asia will experience a very lucky period compared with the long-haul trades," she said at the TOC Asia Container Supply Chain conference in Singapore. "Long-haul routes from ASEAN stayed stable, other routes are losing market share and the only trade with remarkable growth is Far East–ASEAN," she noted. Ms Ning said ASEAN trade with Japan was flat, and that rising imports from China and Korea were the key drivers of growth. On China-ASEAN routes, for example, key commodities were machinery and electronics, textiles, metals, chemicals, and plastics and rubber.

To demonstrate further, she said, the global average volume of import and export goods is 4-5%, compared with a projected 9-10% in ASEAN over the next five years. The trade bloc averaged 5.6% GDP growth over the past three years, with Cambodia, Laos, Myanmar, Thailand and Vietnam all "star performers."

Digging deeper, Ms Ning said the share of ASEAN merchandise trade was down in Singapore and Malaysia, but up in Thailand and Vietnam, the latter the "obvious superstar", considering growth from only a 4% market share in 2004 to 10% in 2017. The share of exports in the Vietnamese economy – only 7% in 2011 – is now 13% and expected to reach 15% by 2023.

The major ASEAN ports to benefit from the region's growth, she noted, were Vietnam's Cat Lai, in Ho Chi Minh City, and Indonesia's Tanjung Priok, in Jakarta, which now enjoy respective market shares of 11% and 8% of ASEAN port throughput. ASEAN shippers, however, appear to be baulking at the prospect of more ULCVs operating in the region. For example, David Wignall, chairman of Seaport Group, said shippers in Indonesia had little appetite for the investment required to build more ULCV-capable ports. "Shippers in Indonesia don't believe they need bigger ships, they argue that 6,000 teu ships for intra-Asia services are large enough," he explained.

At a recent stakeholder meeting in Jakarta, Mr Wignall argued the case for more 18,000 teu-capable ports, noting that otherwise Indonesia "could get cut out of direct access to certain types of shipping". But their counter argument, he said, was that only 5-8% of containers need direct calls. "This is the fourth-biggest country in the world by population and one of the most important maritime markets saying they don't need these large ships, and I think that's reflective of the views of quite a lot of shippers." He said the number of port pairs had fallen significantly over the past three-to-four years, meaning the ability to get cargo from A to B quickly had also fallen and, in many cases, increased inventory costs. "Almost certainly these big ships may be doing well for shipping lines, but doing quite badly for the shippers and the supply chains they support," Mr Wignall argued.

"Therefore, are we going to see a reduction in ship sizes, falling back down to maybe 12,000 or 8,000 teu, which are far more flexible and far easier to deal with at ports?" he asked.

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 19 April 2019	Current Index 26 April 2019
Comprehensive Index			761.74	778
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	638	717
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	717	726
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1538	1569
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2634	2705
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	702	682
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	308	298
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2590	2668
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	640	629
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1230	1139
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	232	232
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	233	233
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	142	142
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	120	120

ตารางเปรียบเทียบอัตราค่าระวางระหว่าง Shanghai และประเทศไทย ไปเส้นทางต่างๆ

Route	Freight Rate (SCFI)			Freight Rate from Thailand		
	Freight Rate (29 Mar 2019)	Freight Rate (26 Apr 2019)	Change	Freight Rate from Thailand (31 Mar 2019)	Freight Rate from Thailand (30 Apr 2019)	Change
Europe	651	717	66	900	900	0
US West Coast	1626	1569	-57	1400	1,500	100
US East Coast	2634	2705	71	2200	2,300	100
Dubai	689	682	-7	600	550	-50
Melbourne	374	298	-76	400	400	0
West Japan	230	232	2	300	300	0
East Japan	232	233	1			
Busan	149	120	-29	100	100	0

จากตารางข้างต้น เป็นการเปรียบเทียบอัตราค่าระวาง ในช่วงปลายเดือนมีนาคม และช่วงปลายเดือนเมษายน โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

เมื่อทำการเปรียบเทียบอัตราค่าระวางจากประเทศจีนไปยังเส้นทางต่างๆ พบว่า เส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับลดลง ได้แก่ เส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตก เส้นทางดูไบ เส้นทางออสเตรเลีย และเส้นทางเกาหลี ส่วนเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น ได้แก่ เส้นทางยุโรป เส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันออก และเส้นทางญี่ปุ่นทั้งฝั่งตะวันตก และตะวันออก

สำหรับอัตราค่าระวางจากประเทศไทยไปยังเส้นทางต่างๆ หลายเส้นทางอัตรายังคงที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง ได้แก่ เส้นทางยุโรป เส้นทางออสเตรเลีย เส้นทางญี่ปุ่น และเส้นทางเกาหลี ในขณะที่ค่าระวางที่ไปเส้นทางสหรัฐอเมริกาทั้งฝั่ง East Coast และฝั่ง West Coast มีการปรับตัวเพิ่มขึ้น 100 USD ต่อตู้ เนื่องจากมีการเร่งส่งออกให้เป็นไปตามเป้าหมายของ Service Contract ในขณะที่ค่าระวางไปเส้นทาง Dubai มีการปรับอัตราลดลง 50 USD ต่อตู้

.....