

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 23 พ.ศ. 2562



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20’	USD/40’	
Thailand - Shanghai	200	300	Effective till June 30, 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	450	650	
Thailand - Melbourne	400	800	Effective till June 30, 2019
Thailand - Europe (Main Port)	900	1,700	Effective till June 30, 2019
Thailand - US West Coast	1,500	1,850	Effective till June 14, 2019
Thailand - US East Coast	2,250	3,100	

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมิถุนายน 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 ส่วนเส้นทางอื่นที่อัตราค่าระวางยังคงที่เช่นเดียวกัน คือ เส้นทาง Europe อัตราค่าระวางอยู่ที่ 900 USD/TEU และ 1,700 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Fuel Surcharge (LSS) ที่ต้นทุนในอัตราเดิม คือ 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU และเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางคงที่อยู่ที่ 400 USD/TEU และ 800 USD/FEU ส่วนเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับลดลง ได้แก่ เส้นทาง Jebel Ali ค่าระวางปรับลดลง 100 USD/TEU และ 50 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 450 USD/TEU และ 650 USD/FEU

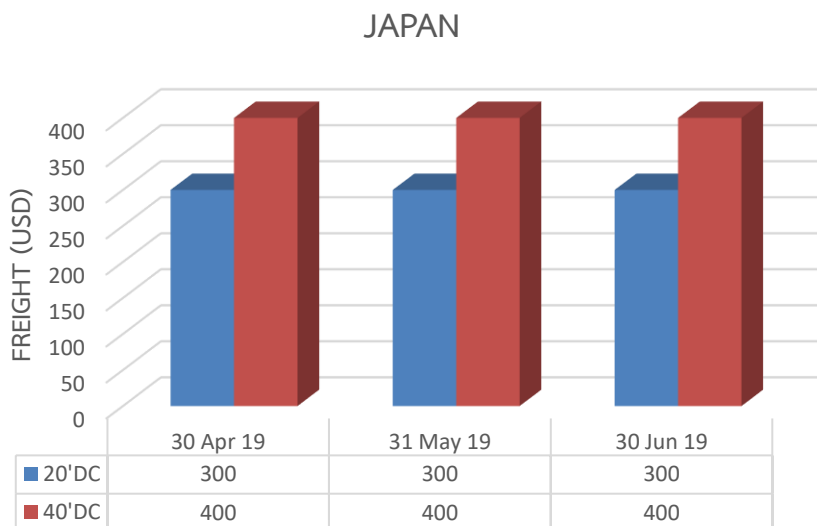
สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนมิถุนายน อัตราค่าระวางในฝั่ง West Coast ปรับเพิ่มขึ้น 100 USD ต่อตู้ ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 1,500 USD/TEU และ 1,850 USD/FEU เป็นผลจาก Trade War ทำให้ปริมาณสินค้าบางส่วนย้ายมาออกจากไทยเพิ่มขึ้น และสายเรือยังได้ Space Allocation มากขึ้น ในขณะที่อัตราค่าระวางฝั่ง East Coast ปรับลดลง 100 USD ต่อตู้ ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 2,250 USD/TEU และ 3,100 USD/FEU ซึ่งปัจจุบันยังประสบปัญหาเรื่องน้ำแล้งบริเวณคลองปานามา

### CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

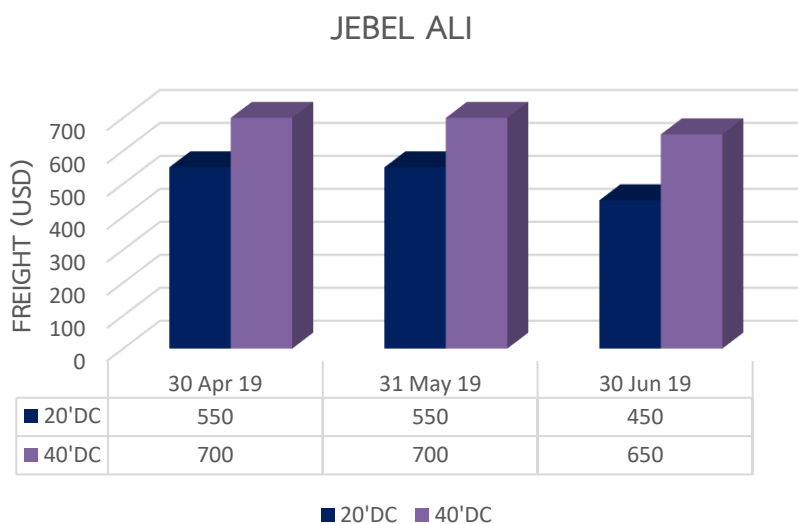
ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	สินค้าทั่วไป 1,000	Effective week by week
		สินค้าทุเรียน 1,500-1,800	
Thailand-Shanghai	900	1,100	Effective till June 30, 2019
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	Effective till June 30, 2019
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,400	1800	

- สำหรับเส้นทางไปประเทศจีน และฮ่องกง มีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) ที่ปลายทางในอัตรา 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU
- ในเส้นทางเอเชีย ไม่มีการเรียกเก็บค่า Bunker Surcharge (OBS) ในขณะที่เส้นทางไปยุโรปมีการปรับเพิ่มค่า OBS โดยเรียกเก็บในอัตรา 106 USD/TEU และ 212 USD/FEU
- สถานการณ์การส่งออกสินค้าประเภททุเรียนด้วยตู้ขนาด 40'HQ Reefer ต้องติดตามสถานการณ์ เนื่องจากเป็นช่วงที่ต้องประเมินปริมาณทุเรียนที่มาจากทางภาคใต้ ดังนั้น ข้อมูลค่าระวางต้องตรวจสอบเป็นรายสัปดาห์

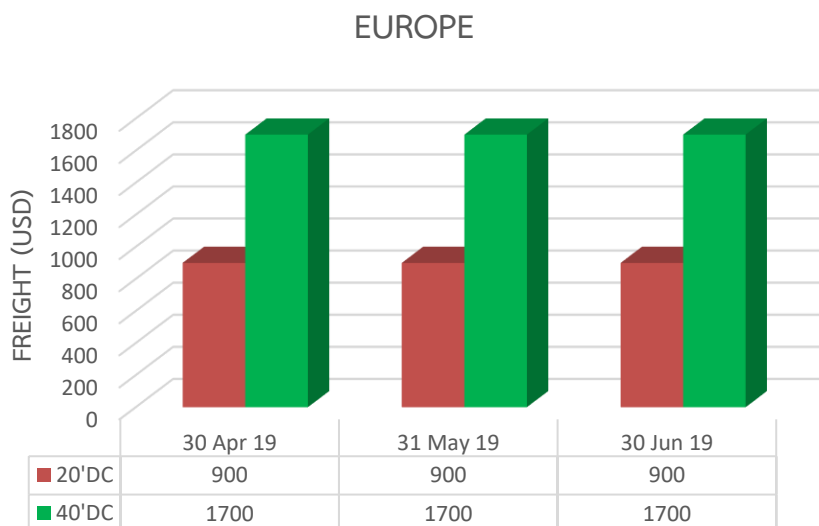
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2562



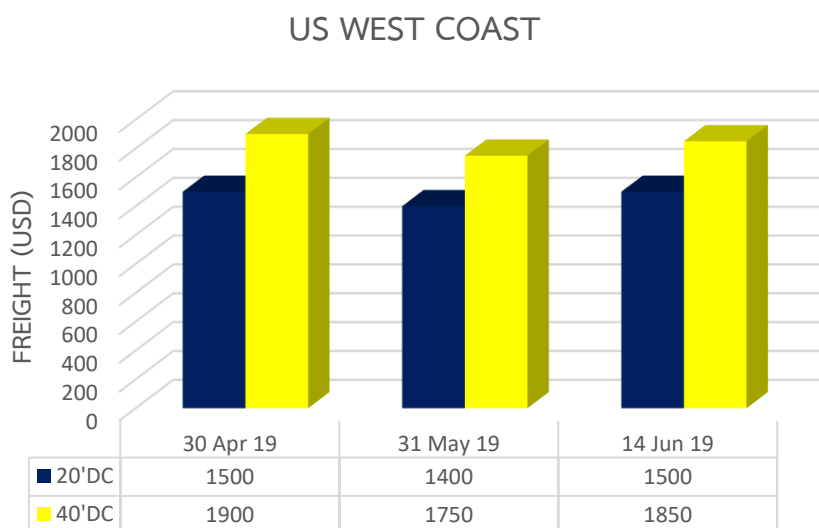
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2562



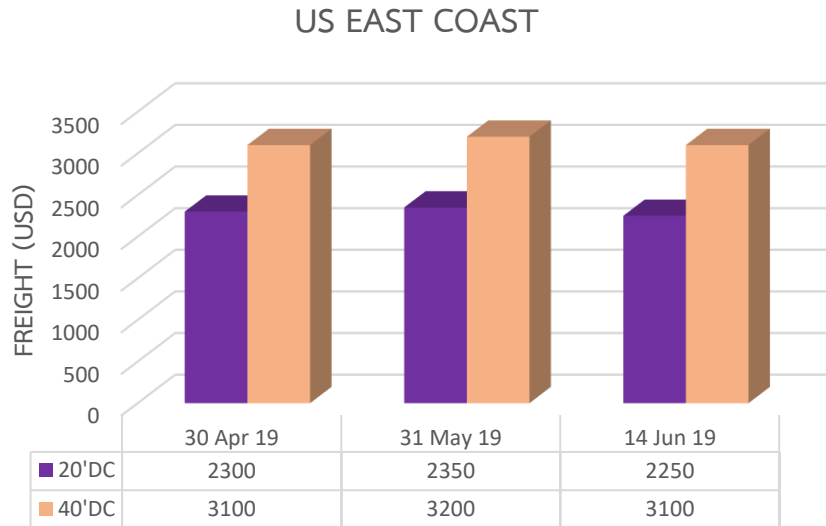
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2562



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



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



รวบรวมประกาศจากสายเรือ

สายเรือ Wan Hai

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Tariff Bunker Charge สำหรับเส้นทาง Transpacific โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม ถึงวันที่ 30 กันยายน 2562 ดังนี้
  - สินค้าที่นำเข้าไปยังสหรัฐอเมริกา ฝั่ง West Coast เรียกเก็บในอัตรา USD 290/TEU และ USD 360/FEU
  - สินค้าที่ส่งออกจากสหรัฐอเมริกา ฝั่ง West Coast เรียกเก็บในอัตรา USD 70/TEU และ USD 90/FEU

สายเรือ MSC

- ประกาศเรียกเก็บค่า War Risk Premium Surcharge สำหรับสินค้าที่ส่งไปยังประเทศเวเนซุเอลา เนื่องจากสถานการณ์ความไม่แน่นอนทางการเมืองในประเทศ โดยหากผู้ส่งออกมีสินค้าไปยังเส้นทางดังกล่าว ต้องสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมโดยตรงกับทางสายเรือ

Lines slap war risk surcharges on Venezuela shipments

Shippers seeking capacity in and out of Venezuela will have to face up to higher transport costs, with MSC reportedly imposing surcharges for shipments in the region. *Splash 24/7* claims the charge is being referred to as a “War Risk Premium”. Apparently, the world’s second largest carrier isn’t specifying how much the charge will amount to, but its decision follows reports that Hamburg Sud and King Ocean Services was slapping \$1,200 charges on containers for Venezuelan shipments. Shippers must brace for more expensive calls to crisis-hit Venezuela. MSC, the world’s second largest liner, yesterday told clients it was imposing surcharges for shipments bound for the politically unstable Latin American nation.

“Amid the imposition of sanctions related to Venezuela, and the ongoing political volatility in that country, MSC is applying with immediate effect a War Risk Premium surcharge on cargo coming from worldwide destinations into Venezuela,” MSC stated in a note to clients. MSC officials declined to specify how much extra they will be charging clients for boxes bound for Venezuela. Newswire *Reuters* recently reported that Hamburg Sud, now owned by Maersk, and Miami-based King Ocean Services have added a surcharge of \$1,200 per container for Venezuela shipments. The UK War Risks website states the additional premiums in Venezuelan

waters are in response to a number of expropriations of ships and other maritime assets by the Venezuelan government via its national shipping and port companies.

“Incidents of piracy and banditry have been reported in a variety of Venezuelan ports and waterways including Puerto la Cruz, Barcelona City and the Maracaibo Channel,” UK War Risks warns on its site.

For example, it has been reported by one P&I club that bandits take advantage of the darkness of the night and lack of vigilance to climb aboard ships at anchor off Barcelona City. The area is some distance away from any population, harbour and naval bases. There have been reported cases in which crews have been gagged, and threatened with high calibre weapons.

Source: <https://theloadstar.com> & <https://splash247.com>

### **From 15 to five in just a few years - shippers' declining choice of container carriers**

Shippers and forwarders that *The Loadstar* spoke to at Transport Logistic in Munich this week expressed concerns over the decreasing circle of carrier options open to them on tradelanes around the world. A number were also confused over the bunker surcharge policy of container lines in respect to the IMO 2020 low-sulphur regulations. A chief executive of a major global forwarders complained to *The Loadstar* that his carrier options were limited following wave after wave of M&A activity, and depleted further by the recent decision of parent CMA CGM to discontinue its APL brand in Europe. “We are down to around five carriers now from around 15 a few years back, but effectively it is three options given the dominance of the alliances particularly on Asia to Europe,” he said. “There is not much to choose between any of them in terms of service,” he said. “Few of them have any interest in schedule reliability anymore; they all roll over cargo, blank sailings and tranship whenever it suits them with little or sometimes no information to us their customer.”

His view was that the ships have just got too big to manage properly and that ultimately the arms race between the ocean carriers to have the biggest ships, and in theory the lowest unit cost base, had been a failure. He added: “There have been no winners, only losers, from building these massive ships, the ports have difficulty accommodating them, more cargo is needed to fill them, the supply chain is creaking under the strain and taking longer and longer to deliver a box to the end user, but unfortunately we are stuck with them now for better or worse.” At the same time, shippers are still confused about the implications of the IMO’s global 0.5% sulphur cap that comes into force on 1 January next year.

Many of the container lines rolled out their new bunker surcharge formulas from the beginning of this year aiming not to make the mistakes of the past and to keep the BAFs separate from the freight, rather than see the surcharge wrapped up into the freight offer and to then see it eroded during discounting periods.

A few carriers are looking to implement ‘IMO 2020’ additional BAFs in the fourth quarter this year arguing that in order to be compliant they must replenish the tanks of their vessels during the final three months of 2019 with the more expensive low-sulphur fuel in order to be compliant from 1 January. “We are very confused on the whole IMO 2020 thing,” confided one forwarder to *The Loadstar*. “We were told initially that the vast majority of the ships would be switching to the cleaner fuel from next January, so that there would be no reductions in the BAFs for ships with scrubber systems installed, but a couple of our carriers have told us now that “many” of their vessels are having scrubbers fitted.” “We have raised the question with them over the possibility of a two-tier BAF, low-sulphur fuel or scrubber-fitted, but we have yet to get a proper response,” he said.

Indeed, despite the initial view of carriers that scrubber-fitted ships would represent “less than 5%” of the total global fleet after IMO 2020, and thus it was an insignificant factor in the low-sulphur fuel surcharge calculations, after a reluctant start even the biggest critics of the exhaust gas cleaning systems, such as Maersk

and Hapag-Lloyd, have launched scrubber installation programmes, although they are playing catch-up with the original advocates of scrubber systems, such as MSC and Evergreen.

Meanwhile, in the shortsea sector there seems to be little appetite to fit scrubbers on the smaller containerships, given the cost versus the length of time required for a return on the \$3-\$5m investment. Michael Bergh, business director shortsea at Europe's biggest shortsea and feeder operator, Unifeeder, told *The Loadstar* that the company had "no plans" to run any of its circa 50 fleet of chartered-in ships with scrubbers.

"It just not economic sense for us to have scrubbers on our ships," he said, explaining that many of the vessels operate in the SECA regions of Europe meaning that they already have to burn 0.1% low-sulphur fuel.

Source: <https://theloadstar.com>

### Europe takes cover from US-China tariffs

Trade war set to hit European growth but also presents an opportunity for the EU to strike new preferential trade deals with China. The escalating US-China tariff trade war will have a range of negative impacts on business, economic growth and logistics demand across Europe, but also opens up new opportunities, according to a range of new reports and fresh analysis. Earlier this week, the World Bank warned the health of the global economy was imperilled by the ongoing trade conflict between its two largest economies and, as a result, downgraded its forecast for global economic growth this year by 0.3 percentage points to 2.6%.

Equally important for the freight sector, the World Bank downgraded its forecast for 2019 growth in global trade volume by a full percentage point to just 2.6%, which would represent the slowest expansion in the decade since the financial crisis and have impacts across trade lanes and modes. Europe will not escape such a slowdown, but some countries will be affected more than others. "For example, merchandise exports from Germany - the most externally exposed of Europe's large economies - to China represent about 7% of all German exports and around 3% of German GDP," said Nomura. "Over and above the direct effect, there is the indirect effect that general concerns about global trade might have on European sentiment, financial conditions, investment and growth."

European companies also face negative consequences due to the trade war. A new report from the European Chamber of Commerce in Beijing found that a quarter of European companies with activities in China had been affected by the trade dispute between China and the US. 10% of European companies were moving or considering moving factories out of China, with Eastern Europe and South East Asia the areas most often cited as possible locations for those seeking to reduce exposure to US taxes.

However, while the negative repercussions of the US-China trade war for Europe - and European businesses in China - are clear, there is a flip side, not least the delay in President Trump's opening of another "front" by placing his proposed tariffs on auto imports from Europe which have now been postponed for at least six months. "This is a benefit to European sentiment and growth" said Nomura. "In addition, there is the possibility that some trade between the US and China - made more expensive by the application of higher bilateral tariffs - will be diverted towards Europe."

How the trade tensions between the US and China will eventually play out for the European Union depends to a large extent on the bloc's ability to align positions and consolidate maximum negotiation power at EU level, according to Wolfgang Lehmacher, leading logistics consultant and the former Head of Supply Chain and Transport Industries at the World Economic Forum in Geneva and New York. He told *Lloyd's Loading*

List that the EU has a golden opportunity to establish a balanced relationship with China by leveraging the current geopolitical situation to its advantage. “Personally, I look at the world of shifting trade patterns and supply chains as an opportunity for Europe,” he said. “Discussions with China need to be made a top priority for the Union.” Lehmacher said the EU was becoming increasingly important for China and that the latter’s dispute with the US made now a good time to drive a hard deal, not least because the EU would be the next Trump administration target for tariffs.

“The world’s largest trading bloc has been constantly calling on China to adapt to the EU’s rules and norms for years,” he added. “So far, the Chinese did not take action and the EU never held them accountable. “Now, this call might be dealt with. “The possibility that the EU may close the common market to Chinese investors or introduce barriers similar to those that European companies face in China would be make it very difficult for the People’s Republic of China to run its economy smoothly - to avoid having capital flee out of the country for example.

“The US has probably inadvertently helped the EU to achieve some progress at the EU-China summit in Brussels that took place in April 2019. There, China committed to respect deadlines, to prevent forced technology transfers and to tackle the topic of state subsidies. “He said further EU discussions with China should include access rights to ‘Belt and Road’ infrastructure and the more stringent rules for Chinese investment in critical European logistics infrastructure. “This should be achievable as healthy long-term collaboration and cohabitation is also in China’s interest,” he added.

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 31 May 2019	Current Index 6 June 2019
Comprehensive Index			782.12	783.05
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	780	779
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	740	745
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1471	1439
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2541	2502
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	775	840
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	259	256
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2525	2468
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	689	705
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1361	1330
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	231	231
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	233	233
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	140	140
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	118	118

.....