

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 12 พ.ศ. 2562



**สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์**

**CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)**

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand - Shanghai	250	450	Effective till March 31, 2019
Thailand - Qingdao	300	400	
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	600	1,000	
Thailand - Melbourne	400	800	Effective till March 31, 2019
Thailand - Europe (Main Port)	900	1,700	Effective till March 31, 2019
Thailand - US West Coast	1,400	1,800	Effective from March 18 to 31, 2019
Thailand - US East Coast	2,200	3,000	

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมีนาคม 2562 อัตราค่าระวางมีการปรับตัวเพิ่มขึ้นในบางเส้นทาง สำหรับเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น ได้แก่ เส้นทาง Shanghai โดยปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 150 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 250 USD/TEU และ 450 USD/FEU เนื่องจากเป็นช่วงพีคในการขนส่งสินค้าประเภทแป้ง โดยคาดการณ์ว่าสถานการณ์จะยาวไปถึงช่วงประมาณเดือนเมษายน และอีกเส้นทางที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน ได้แก่ เส้นทาง Jebel Ali โดยปรับเพิ่มขึ้น 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 600 USD/TEU และ 1,000 USD/FEU เนื่องจากมีการจองระวางเป็นจำนวนมาก ทำให้ space ค่อนข้างแน่น

ส่วนเส้นทางอื่น ๆ ส่วนใหญ่อัตราค่าระวางยังคงที่ไม่เปลี่ยนแปลง โดยเส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 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 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

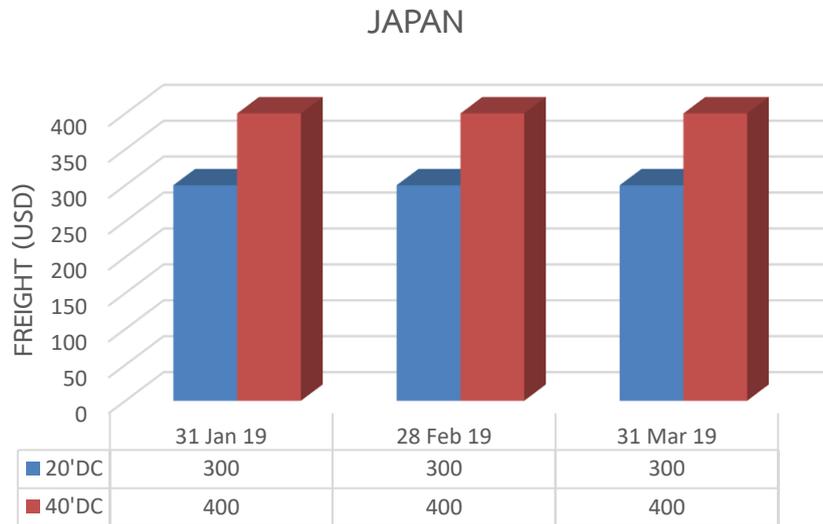
ในหลายเส้นทางที่อัตราค่าระวางมีการปรับตัวลดลง เนื่องจากมีการชะลอการส่งออก ได้แก่ เส้นทางสหรัฐอเมริกา โดยค่าระวางช่วงครึ่งหลังของเดือนมีนาคมปรับลดลงอีก 200 USD ต่อตู้ ทำให้อัตราค่าระวางในฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 1,800 USD/FEU และอัตราค่าระวางทางฝั่ง East Coast อยู่ที่ 2,200 USD/TEU และ 3,000 USD/FEU และอีกเส้นทางที่ค่าระวางปรับตัวลดลง คือ เส้นทาง Australia โดยปรับลดลง 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 400 USD/TEU และ 800 USD/FEU

**CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)**

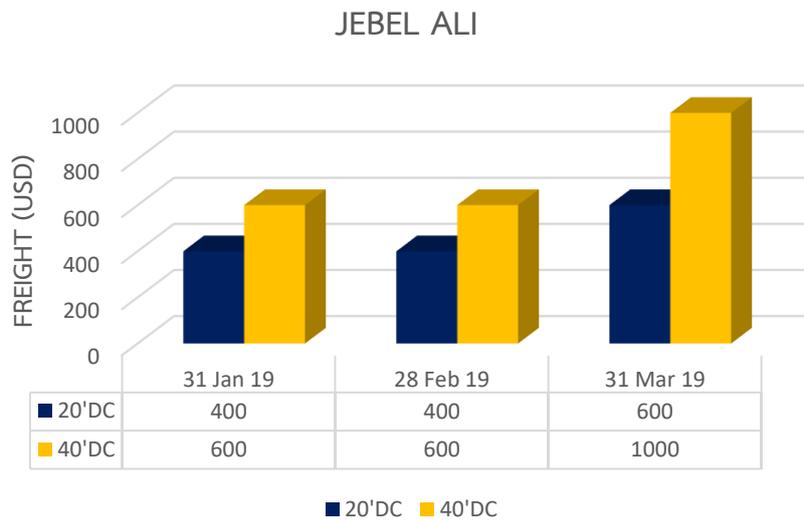
ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	1,000	Effective till March 31, 2019
Thailand-Shanghai	900	1,100	
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	Effective till March 31, 2019
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,400	1800	

- สำหรับเส้นทางไปประเทศจีน และฮ่องกง มีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) ที่ปลายทาง ในอัตรา 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU
- เรียกเก็บค่า Bunker Surcharge (OBS) ในเส้นทางไปญี่ปุ่น ในอัตรา 16 USD/TEU และ 32 USD/FEU ในขณะที่เส้นทางไปยุโรปมีการปรับลดค่า OBS โดยเรียกเก็บในอัตรา 85 USD/TEU และ 170 USD/FEU

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

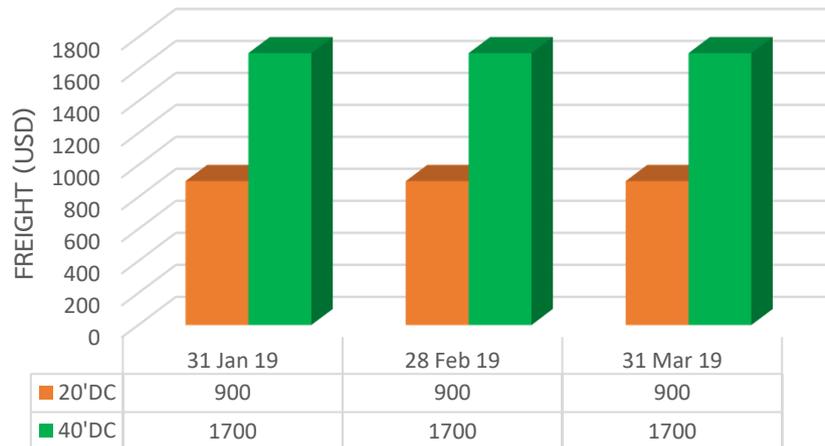


กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2562



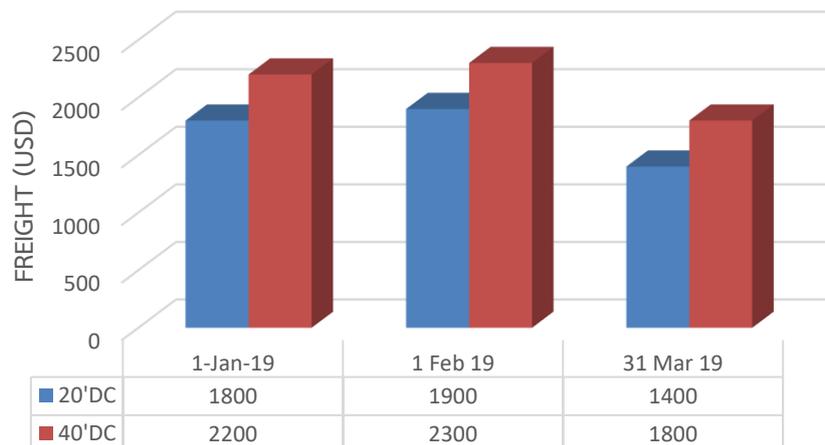
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2562

EUROPE

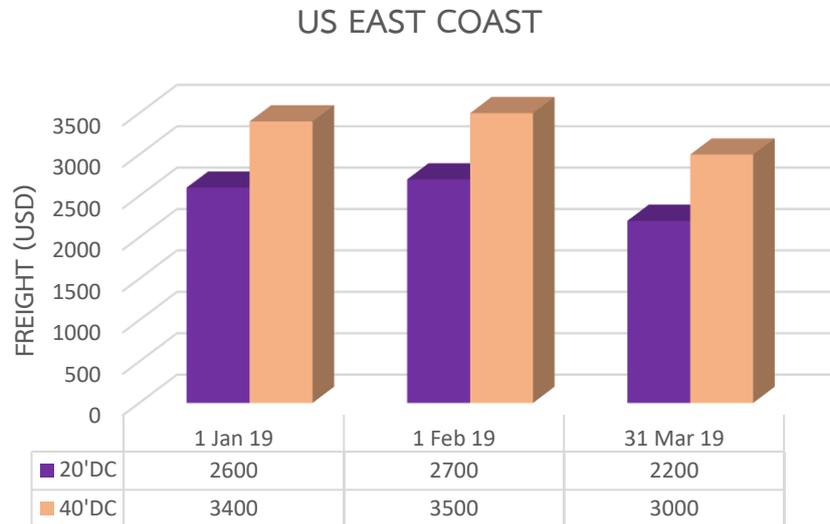


กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2562

US WEST COAST



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



**รวบรวมประกาศจากสายเรือเรื่องการปรับการเรียกเก็บค่าใช้จ่าย**

**สายเรือ Hapag Lloyd**

ออกประกาศเรียกเก็บค่า Weight Tier Additional Surcharge สำหรับสินค้าที่ส่งออกจากเส้นทางเอเชีย และ โอเชียเนีย ไปยังท่าเรือรียาด ประเทศซาอุดีอาระเบีย ในอัตรา USD 175/TEU สำหรับสินค้าที่น้ำหนักเกิน 21 ตัน และ USD 300/FEU สำหรับสินค้าที่น้ำหนักเกิน 26 ตัน โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2562

**สายเรือ CMA CGM**

ออกประกาศเรียกเก็บค่า Rate Restoration สำหรับสินค้าจากเอเชีย ไปยังเส้นทางต่างๆ ดังนี้

Routing	Rate Restoration	Effective Date	Routing	Rate Restoration	Effective Date
South Asia	USD 100/Container	1 April 2019	South Africa	USD 300/TEU	1 April 2019
Middle East Gulf	USD 200/TEU		USA & Canada	USD 900/TEU	15 April 2019
West Africa	USD 500/Container			USD 1,000/FEU	

**Slide in container freight rates may be beginning to level out**

Freight rates on the major east-west container trades continued to slide this week – although the precipitous fall during previous weeks has finally begun to flatten out. According to this week’s Shanghai Containerised Freight Index (SCFI), the freight rate from China to North Europe has dipped below the \$700 per teu mark, down some 4.2% week on week to today’s \$684 per teu. Rate levels on the China-Mediterranean leg also declined, by 2.1%, to end the week at \$732 per teu. Declines were also seen on routes from China to the US west and east coasts, although similarly the previous rate of decline has almost flattened out.

The China-US west coast component dropped 1.2% to \$1,329 per feu, and the China-US east coast leg by just 0.8% to \$2,338 per feu, which suggests that the significant declines seen on the transpacific trades

since the beginning of the year could be coming to an end. Carriers have kept a tight lid on capacity additions, underscored by the news this week that the 2M Alliance and Zim are to blank a forthcoming Asia-US east coast sailing. But it appears flat demand has similarly dampened pricing.

George Griffiths, editor of S&P Platts Global Container Freight Market, told *The Loadstar*: “In general, rates on key ex-Asia head-hauls have seen some significant weakening, and all signs have pointed to the slow recovery of the Chinese industry, post-Chinese New Year. “Exports over the course of the first quarter slipped significantly, with importers in the US having front-loaded ahead of the potential tariffs at the end of last year, resulting in waning demand. “A similar picture has been painted on the Asia westbound routes, with importers in the UK and the north continent stockpiling goods ahead of March 29, when the UK was due to leave the European Union. “As a result, demand has waned significantly into March, resulting in a largely sluggish recovery in rates, not due to hit their January levels until mid-April to early May.”

However, rates may have difficulty picking up next month or thereafter, as the Asia-North Europe trade is set to receive a pretty hefty injection of capacity this year. Alphaliner this week calculated that capacity on the route will increase by 8.3% to 300,000 teu a week from next month, compared with 277,000 teu at the same point last year. “The planned addition of capacity on this route in April could put freight rates under further pressure, with capacity utilization on the Asia-Europe route failing to recover from the dip in February,” it added.

Source: <https://theloadstar.com>

#### **Life on Asia-Europe tradelanes: longer transits, fewer sailings, reduced capacity**

Further evidence that Asia-North Europe shippers now have fewer booking options and must live with longer transit times than ever before came from new Alphaliner analysis today. Notwithstanding myriad complaints from shippers relating to poor schedule reliability, blanked sailings and increased transshipment, the consultant’s data would appear to dispute yesterday’s assertion by the World Shipping Council that its members were offering “better efficiencies, greater port connectivity and higher service levels”.

According to Alphaliner research, in the past 10 years the number of weekly services on the route has fallen from 35 strings to 19, as the average size of the ships deployed has more than doubled in size, from 7,200 teu to 15,800 teu.

From the end of this month, the three alliances will carry out major network changes as they slow their ships further to allow for the introduction of more newbuild ULCVs, as well as to mitigate the higher cost of fuel under the forthcoming IMO 2020 regulations. Alphaliner said that, due to the wider use of slow-steaming and the extended time necessary in ports to facilitate increased container exchanges per call, the average round trip for a vessel on the service had grown from 8.7 weeks to an astonishing high of 11.3 weeks.

This month, 2M carriers Maersk Line and MSC will start to extend the duration of two of their six loops, the AE5/Albatross and the AE10/Silk services, to 91 days, or 13 weeks, the longest on the tradelane, which Alphaliner notes includes planned diversions for taking bunkers at the Russian Baltic port of Kaliningrad, adding over four days. When the respective carriers announced their network changes in December, Maersk said its decision would mean “slightly prolonged transit times”, but it was deemed necessary “to meet our customers’ increasing need for reliable cargo delivery”.

MSC, however, said there was a requirement for “longer time buffers in the schedule” and, attributing the blame for previous schedule unreliability firmly on congestion at ports, added: “We can only assume that container terminal congestion at the main ports will continue to worsen.” Alphaliner noted that both THE Alliance, on its FE5 loop, and the standalone HMM AEX services will also see extended transit times.

However, the Ocean Alliance appears to be bucking this trend. Not only is the VSA grouping of CMA CGM (including APL), COSCO (including OOCL) and Evergreen adding a seventh NEU7 loop from April, but its NEU3 string will be cut from 11 to 10 weeks, as part of its network reshuffle. Altogether, the Ocean Alliance upgrades will see Asia-North Europe capacity up 22%, Alphaliner said, adding that THE Alliance will see a 5% increase in capacity, while the 2M will shrink its capacity offering by 5%, “due to the deployment of smaller vessels on three of its existing loops”.

The overall impact on supply and demand is likely to further depress rate levels that have recently weakened, Alphaliner said. “Spot freight rates on the Asia-North Europe route have fallen by 28% since the start of the year, erasing the rate gains that carriers obtained in January. “The planned addition of capacity on this route in April could put freight rates under further pressure, with capacity utilisation on the Asia-Europe route failing to recover from the dip in February following the Chinese New Year holiday.”

Source: <https://theloadstar.com>

### **IMO 2020 fuel rules set to change ocean freight landscape**

Low-sulphur regulations may trigger more slow steaming and transshipment and be ruinous for some container lines if they fail to recover more from customers than in the past, says Drewry. Next year will be a pivotal year for the container shipping market, with the imminent the IMO 2020 low-sulphur fuel deadline set to trigger more slow steaming and transshipment - and be potentially disastrous for some container lines if they fail to recover enough of their cost increases from customers, according to industry analyst Drewry.

In its Container Insight Weekly briefing today, Drewry noted that failure to recover more of the fuel cost from customers than in the past, when it was estimated to be around 50%, “could be ruinous for some lines, many of which are still operating with highly distressed balance sheets”. Drewry Supply Chain Advisors’ February whitepaper ‘IMO 2020 Low-sulphur Regulations’ offered some pointers to shippers regarding the new fuel regulation to use in their contract discussions with carriers, and previously launched an ‘IMO 2020 Cost Impact Calculator’ to assess the ramifications, with Drewry noting: “From what we hear, there is a general acceptance among shippers that they will have to pay more towards the fuel cost burden, although there are still a number of sticking points regarding the mechanics of how it should be done.

“On the other side of the table, carriers will argue that a short-term win for shippers could quickly turn into a loss. It is something that shippers might want to consider during negotiations as any cost saving today might raise the likelihood of another carrier bankruptcy in the manner of Hanjin Shipping, causing unwanted chaos in the supply chain and further reducing the competition, thus increasing the risk of much higher rates at a later date.”

Drewry said the reality was that carriers’ fuel costs will start to differ to a considerable degree as the new fuels are pumped into their ships, with the variance to be largely driven by the type of fuel used. It highlighted a new report by the International Energy Agency (IEA) that suggests marine gasoil (MGO) will be the preferred option for shipowners across all maritime sectors from next year when the new 0.5% sulphur limit becomes law. Use of very low-sulphur fuel (VLSFO), which is expected to be cheaper at the outset, will gradually become more popular as concerns over the availability of blending materials dissipate, Drewry indicated. The IEA said some shipping companies may also be reluctant to adopt a new fuel immediately and would prefer to use MGO until they have confidence that VLSFO will be easily available in ports and stable and compatible with similar grades, Drewry noted.

“Operators with a higher quota of ships fitted with scrubbers that are able to continue to use the cheaper high-sulphur fuel oil (HSFO) stand to make significant operating expense savings, after the initial retrofitting investment,” Drewry said. Last year, the premium between HSFO/IFO 380 and MGO at the port of Rotterdam was approximately \$210 per tonne, it noted. “Depending on their success in raising the fuel recovery rate, carriers will inevitably seek to mitigate the anticipated higher operating expenses. One potential side-effect from the new regulations could be greater slow-steaming and use of transshipment - the logic being that as ships sailing speed is reduced and round voyages are extended carrier s will drop ports from rotations to ensure that transit times to key points remain competitive.

“Fewer direct port calls will induce greater need for transshipment and feeder operations.” Drewry research shows that in the past there is a reasonably high correlation between incidences of transshipment globally, as a percentage of total port throughput, and bunker prices, the analyst pointed out. “The upside from this shift towards more transshipment from a ports and terminals perspective is that this will inflate the global port throughput sum as four container movements at the quayside will be required instead of two with direct port-to-port calls.” Drewry said it will provide more in-depth analysis of this issue, along with the likely costs implications for shippers and carriers related to IMO 2020, in its forthcoming Container Forecaster report, to be published at the end of this month.

It concluded: “Shippers rightfully want more transparency regarding how the new fuel surcharge mechanisms will work, but they should be mindful of the potential risks to future service options, competition and rates if they don’t concede anything to carriers.”

Sorce: <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 15 March 2019	Current Index 15 March 2019
Comprehensive Index			742.10	727.88
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	714	684
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	748	732
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1345	1329
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2357	2338
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	590	575
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	358	375
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2726	2745
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	678	663
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1498	1298
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	228	227
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	229	229
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	148	148
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	147	147

.....