

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 29 พ.ศ. 2562



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

| ROUTE | SIZE | | Remark |
|----------------------------------|-------------------------------|---------|------------------------------|
| | USD/20’ | USD/40’ | |
| Thailand - Shanghai | 200 | 300 | Effective till July 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 | 500 | 750 | |
| Thailand - Melbourne | 300 | 600 | |
| Thailand - Europe (Main Port) | 900 | 1,700 | |
| Thailand - US West Coast | 1,500 | 1,850 | Effective till July 31, 2019 |
| Thailand - US East Coast | 2,250 | 3,100 | |

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกรกฎาคม 2562 อัตราค่าระวางเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่คงที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง 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 มีเพียงเส้นทาง Jebel Ali ที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU เนื่องจาก Space ค่อนข้างแน่น และมีตู้ตกค้างที่ Transshipment Port จำนวนมาก ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 500 USD/TEU และ 750 USD/FEU ส่วนเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับลดลง ได้แก่ เส้นทาง Australia อัตราค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 600 USD/FEU

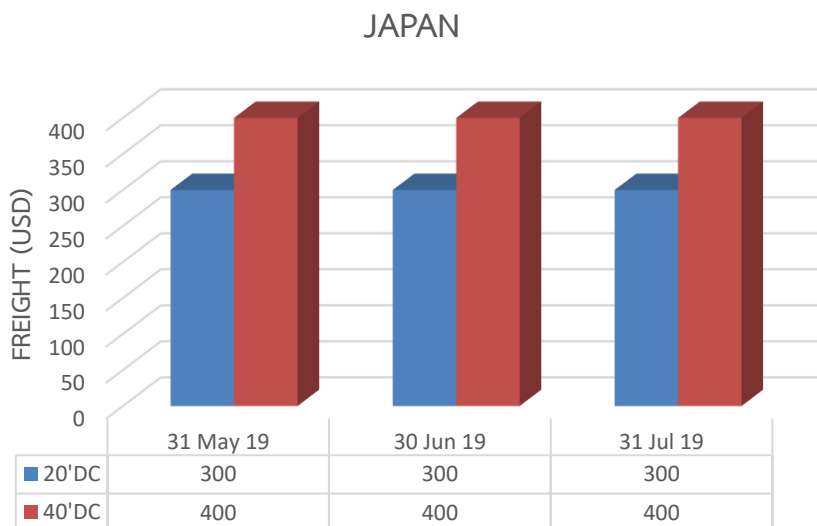
สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนกรกฎาคม อัตราค่าระวางคงที่ โดยอัตราค่าระวางฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,500 USD/TEU และ 1,850 USD/FEU ในขณะที่อัตราค่าระวางฝั่ง East Coast อยู่ที่ 2,250 USD/TEU และ 3,100 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

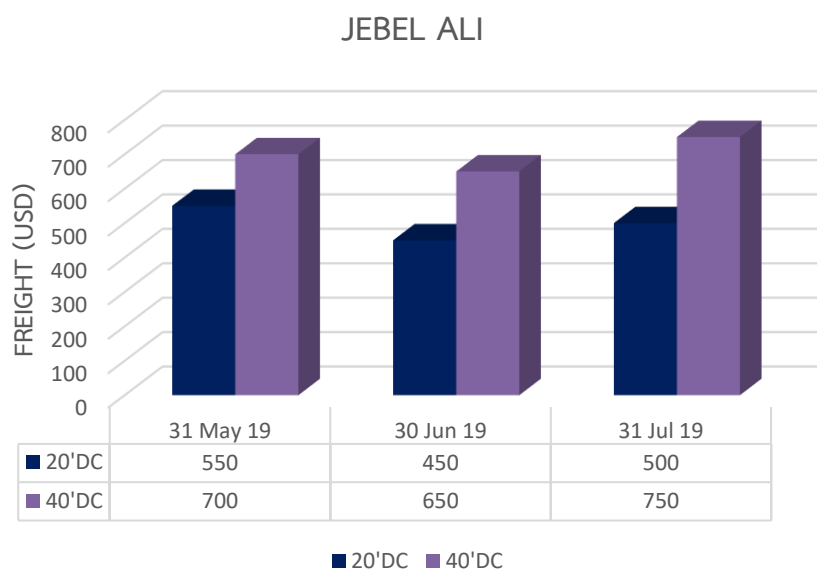
| ROUTE | SIZE | | Remark |
|---|---------|---------|------------------------------|
| | USD/20' | USD/40' | |
| Thailand-Hong Kong | 800 | 1,000 | Effective till July 31, 2019 |
| Thailand-Shanghai | 900 | 1,100 | |
| Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama) | 900 | 1,200 | |
| Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM,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

- สำหรับเส้นทางไปประเทศจีน และฮ่องกง มีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) ที่ปลายทางในอัตรา 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU
- สำหรับเส้นทางไปยุโรปมีการปรับเพิ่มค่า OBS โดยเรียกเก็บในอัตรา 144 USD/TEU และ 288 USD/FEU

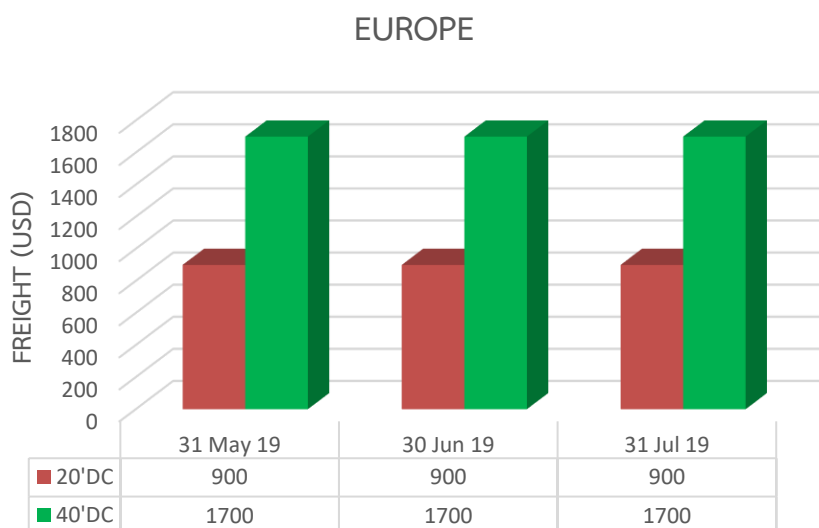
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2562



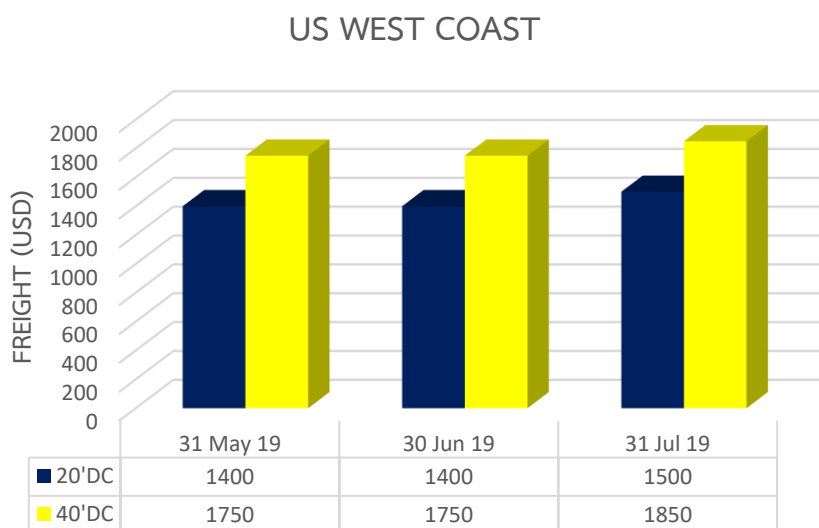
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2562



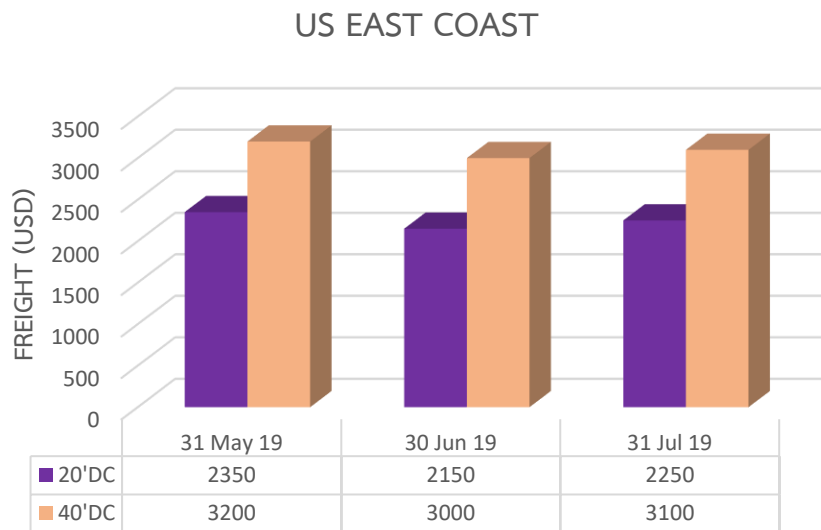
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2562



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



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



รวบรวมประกาศการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากสายเรือ

สายเรือ Yang Ming

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Seal Fee สำหรับสินค้าส่งออก จากเดิมเรียกเก็บในอัตรา 250 บาท/Seal ปรับเป็น 280 บาท/Seal โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2562

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศเรียกเก็บค่า Congestion Surcharge (CGD) สำหรับสินค้าที่ส่งออกไปยัง Bejaia ในประเทศแอลจีเรีย ในอัตรา USD 100/TEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 สิงหาคม 2562

ประกาศข้อบังคับเรื่องการส่งข้อมูล Manifest ขาออก สำหรับสินค้าที่ส่งออกไปยังท่าเรือ Jebel Ali

สายเรือ Hapag Lloyd แจ้งประกาศข้อบังคับจากศุลกากรของดูไบว่าสินค้าขาออกที่ส่งไปยังเส้นทาง Jebel Ali ผู้ส่งออกต้องส่งข้อมูลใบขนภายใน 12 ชั่วโมงก่อนเรือออก โดยต้องส่งข้อมูล B/L Instruction 1 วันทำการล่วงหน้าก่อนเรือเข้าเทียบท่าเพื่อรับสินค้า ทั้งนี้ ต้องยืนยันความถูกต้องของ B/L ล่วงหน้า 6 ชั่วโมงก่อนเรือออก หากข้อมูลสินค้าบน B/L ไม่ตรงกับใบขน หรือส่งข้อมูลล่าช้า จะมีค่าปรับในการแก้ไขเอกสารกับศุลกากรในอัตรา AED 5/BL และหากมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว ค่าใช้นั้นจะเรียกเก็บกับผู้ส่งออก ดังนั้น ผู้ส่งออกต้องจัดเตรียม และส่งข้อมูลตามกำหนด cut-off time

การเรียกเก็บค่า Equipment Maintenance Charge for Import (EMCI)

ขณะนี้สายเรือบางสายออกประกาศเรียกเก็บค่า EMCI (Equipment Maintenance Charge for Import) สำหรับตู้สินค้านำเข้ามายังประเทศ ทั้งนี้ การเรียกเก็บค่า EMCI ดังกล่าว สายเรือเรียกเก็บเพื่อเป็นค่ารักษาตู้ ซึ่งจะเป็นค่าใช้จ่ายที่มาแทนที่ค่ามัดจำตู้ (Deposit) ที่ผู้นำเข้าเคยจ่ายในอัตรา 2000 บาท/20' และ 4000 บาท/40' (ขึ้นกับสายเรือ)

สำหรับข้อมูลการเรียกเก็บค่า EMCI มีดังนี้

| Carrier | Dry (Baht) | | Reefer (Baht) | | Damage Cover | Effective |
|---------|------------|-----|---------------|------|---------------------------|-----------|
| | 20' | 40' | 20' | 40' | | |
| CMA CGM | 300 | 600 | 500 | 1000 | Dry: 3000 Reefer: 4500 | 1-May-19 |
| ANL | 300 | 600 | 500 | 1000 | | |
| CNC | 300 | 600 | 500 | 1000 | | |

| Carrier | Dry (Baht) | | Reefer (Baht) | | Damage Cover | Effective |
|-----------|------------|-----|---------------|---------|--------------|-----------|
| | 20' | 40' | 20' | 40' | | |
| Wan Hai | 250 | 500 | 500 | 1000 | 900 | 1-Aug-19 |
| Yang Ming | 250 | 500 | Deposit | Deposit | 1000 | 1-Sep-19 |
| SITC | 250 | 500 | 400 | 800 | 900 | 1-Mar-19 |

อย่างไรก็ตาม แต่เดิมค่ามัดจำตู้หากผู้นำเข้านำตู้เปล่ามาคืนในสภาพดี ไม่มีความเสียหาย สายเรือจะคืนเงินค่ามัดจำตู้ให้กับผู้นำเข้า ซึ่งจะใช้เวลาประมาณ 3-5 อาทิตย์ ขึ้นอยู่กับสายเรือ แต่สำหรับค่า EMCI สายเรือให้เหตุผลว่าสายเรือยกเลิกค่ามัดจำตู้ แต่ได้เพิ่มขั้นตอนการตรวจสอบสภาพของตู้หลังจากที่ผู้นำเข้านำตู้เปล่ามาคืนที่ลาน ดังนั้นจึงเป็นการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายของการตรวจสอบสภาพตู้ หากตู้ไม่มีความเสียหายเกิดขึ้นสายเรือมิได้คืนค่า EMCI นี้ให้

หมายเหตุ สำหรับกรณีตู้ที่เป็น Transit และกรณีของการนำเข้าสินค้าในบางประเภท ยังคงต้องจ่ายค่า Deposit ตู้เช่นเดิม

สำหรับประเด็นนี้ ทางสรท. กำลังดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น และจะทำการหารือร่วมกับกับสายเรือ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องถึงประเด็นดังกล่าว ซึ่งหากมีความคืบหน้าจะประชาสัมพันธ์แจ้งให้ผู้นำเข้าทราบต่อไป

Chinese slowdown threat to Asian growth and global trade

As ‘the factory of the world’ and the main driver of key east-west fronthaul freight trades posts its worst economic growth figures for decades, there are signs of the effects spreading across Asia, threatening trade volumes. As China posted its worst economic growth figures for decades earlier this week as the US-China trade war weighed heavily, there are signs of contagion – with its effects spreading to other parts of Asia, threatening trade volumes in the months ahead.

China’s GDP growth slumped 6.2% in the quarter ended June, the lowest growth rate recorded since 1992 and down from 6.4% in Q1. The escalating US-China trade war has apparently proved a dampener on growth, with Donald Trump even claiming the credit for the Chinese slowdown. “The United States Tariffs are having a major effect on companies wanting to leave China for non-tariffed countries,” he tweeted. “Thousands of companies are leaving.” A temporary trade rapprochement between the two countries was reached at June’s G20 Summit, stalling the introduction of a new 25% tariff on an additional \$300 billion worth of Chinese imports to the US. But if the tariff is introduced, a scenario most analysts believe is likely, Chinese growth is expected to be further damaged.

Indeed, China’s National Bureau of Statistics warned the economy could face more “downward pressure” in the second half of the year. “Global growth has slowed and external uncertainties are on the rise,” it added. According to Asian investment bank Nomura, in the second half of the year an escalation of US-China trade tensions remains the key risk to Chinese growth and global trade. Under Nomura’s “good” scenario in which the US and China reach a deal, it expects a gradual improvement in GDP growth in the coming quarters. Under a “bad” scenario in which the trade war escalates, economic growth will be stifled. “We estimate that, in the year following the imposition of the additional tariff on the remaining \$300bn list, China would directly lose 0.4% of GDP due to falling exports and another 1% on lower manufacturing investment due to the disruption of supply chains,” it said. Nomura believes an escalation of the trade war is more likely than an easing of tension, with new tariffs likely before the end of the year.

“The meeting between Presidents Trump and Xi on the sidelines of the G20 summit led to an agreement to resume trade negotiations,” said the analyst. “However, we have seen little evidence that any substantive progress has been made in bridging the gap on key, long-standing issues. Thus, we continue to believe the US will more likely than not impose additional tariffs on the remainder of US imports from China.” It also predicted trade tensions would have a further negative impact across Asia, although not all countries

will be impacted equally. “Our analysis of high-frequency data suggests that while the direct effect of trade tensions are visible everywhere, not all countries have witnessed the non-linear effects,” it said. “If trade tensions escalate, then Hong Kong, Korea, Taiwan, Thailand and Singapore are at risk of reaching a tipping point, and slipping into a deeper slump. However, consumption and confidence are holding up across other countries – the Philippines and Indonesia – highlighting the differentiation within the region.” The impact on Asia’s exports is set to be significant. Export figures for June have so far been released by five countries – Taiwan, India, China, Korea and Indonesia. Of them, only Taiwan saw export growth increase in June when compared to May.

Nomura’s Asia ex-Japan export leading is now predicting that the export picture will “remain bleak in the coming months in line with a lack of progress on US-China trade negotiations, heightened global economic uncertainty weighing on global capex, and signs that using trade protectionism as a weapon of foreign policy is spreading – for example, increased South Korea-Japan trade frictions”. As reported in Lloyd’s Loading List, despite the lowered Chinese economic growth, the transpacific is set to enjoy another bumper peak season, buoyed by cargoes booked for shipment before the recent US-China trade war rapprochement. Ahead of Trump announcing the US would hold off on tariffs on an additional \$300 billion in Chinese goods while negotiations between the two countries resume, many importers had already booked exports out of China to avoid anticipated price hikes. Others continue to hedge against another Trump policy u-turn.

As a result, according to the monthly Global Port Tracker report produced by the National Retail Federation (NRF) and Hackett Associates, US box import volumes in August will reach 1.96m teu. The total would be 3.4% higher than throughput in August 2018, one of the highest import months on record. The forecast August total would be the joint second-highest monthly US box import total in history alongside December 2018 and behind only the two million teu record set last October – both recorded as shippers frontloaded cargoes ahead of a scheduled January 1 tariff increase which was also subsequently delayed until the second quarter.

“Imports of consumer goods continue to grow as importers purchase items in expectation of further increases in tariffs, the cost of which will be borne by the American consumer,” said Hackett Associates Founder Ben Hackett. Amid the trade tariff and volume uncertainty, container lines have been simultaneously blanking transpacific summer sailings while also promising to add extra loaders if demand surges during the peak season in a bid to avoid the congestion that disrupted supply chains in the second half of 2018. “Retailers still want to protect their customers against potential price increases that would come with any additional tariffs, but with the latest proposed tariffs on hold for now and warehouses bulging, there’s only so much they can do,” said Jonathan Gold, NRF Vice President for Supply Chain and Customs Policy. “We will still see some near-record numbers this summer, but right now no one knows whether there will be additional tariffs or not. We hope the restarted negotiations with China will result in significant reforms rather than more tariffs that tax American companies and consumers.”

US ports covered by Global Port Tracker handled 1.85 million teu in May, the latest month for which after-the-fact numbers are available. That was up 6% from April and up 1.4% year-over-year. June was estimated at 1.87 million teu, up 0.8% year-over-year. July is forecast at 1.93 million teu, up 1.3%; August at 1.96 million teu, up 3.4%; September at 1.89 million, up 1.1%; October at 1.94 million teu, down 4.5%, and November at 1.88 million teu, up 4.3%. Imports during 2018 set a record of 21.8 million teu, an increase of 6.2% over 2017’s previous record of 20.5 million teu. The first half of 2019 totalled an estimated 10.6 million teu, up 2.8% over the first half of 2018.

Source: <https://www.lloydsloadinglist.com>

Overcapacity still putting pressure on container rates

Despite a slowdown in orders, fleet growth is still outpacing demand growth. This is keeping a lid on rates on major trade lanes. Overcapacity continues to stalk the container shipping segment despite a slowdown in orders and deliveries in the past year, with surplus tonnage having a related impact on freight rates. While rates in the first half of 2019 were better than in the year-earlier period, the momentum had since turned negative, with average spot rates now 16% down from January, Alphaliner said in its mid-year review of the box market.

“The capacity pressure is most apparent on the Asia-Europe routes, where freight rates have fallen by over 30% from their peaks early this year as carriers are struggling to rein in the capacity increase, which is 6% higher compared with a year ago,” Alphaliner said. “Carriers are trying to mitigate the capacity increase through a series of blank sailings in July and August, but these moves have so far failed to reverse the rate slump.” No new services have been added on the transpacific trade so far this year and the spot freight rate decline was largely contained to just 10% to the US east coast and 20% to the US west coast, according to Alphaliner.

Nevertheless, extra loaders were being deployed onto the Pacific as the peak season begins, and new strings from the 2M alliance and Zim could add pressure here too. Alphaliner data showed the containership fleet grew by 3.7% in the year to July 1. “While the rate of fleet capacity growth has decreased from 6.6% in July last year to 3.7% today, slowing demand growth has weighed heavily on the market’s overall performance,” it said. This has shown through in what Alphaliner describes as a “two-tier” market for chartering, where vessels over 6,000 teu have commanded increasing rates but smaller ships have lost ground.

“The looming IMO 2020 sulphur rule deadline has spurred demand for larger ships to fill sailing gaps caused by tonnage removed from the market to undergo scrubber retrofits,” Alphaliner said. It noted that 12 ships over 7,000 teu were undergoing scrubber refits. “This trend is expected to continue for the remainder of the year and a busy scrubber retrofit schedule will continue to bolster demand for ships of 5,000 teu and above,” Alphaliner said. “Any impact from vessel downtime related to scrubbers will however be more limited for the smaller sizes.”

Carriers such as Mediterranean Shipping Co, CMA CGM and Evergreen, which have orders in delivery for ships between 11,000 teu and 23,000 teu, would use new buildings to cover for scrubber refits, but these will ultimately add to the overcapacity issue, particularly those that can only be utilised on the Asia-Europe trades.

Source: <https://www.lloydsloadinglist.com>

BAF calculator may help ease uncertainty over looming IMO 2020 fuel rule

With the deadline looming for the new IMO regulations reducing vessel sulphur dioxide emissions, new research suggests that fuel costs for shippers on the Asia-Europe trades could rise as much as 50%. The International Maritime Organization’s sulphur regulations will come into force on 1 January and see the sulphur content of ship fuel reduced to 0.5%. It will force ship operators to choose between using more refined marine gas oil (MGO) instead of heavy fuel oil (HFO), or continue using HFO but put the engine emissions through a “scrubber” system that cleans it of the sulphur. One of the problems has been the lack of cohesion among carriers on how they will recover the higher cost of switching to MGO.

And one freight forwarder told *The Loadstar* recently he was “astounded” at the scale of ignorance among shippers about the legislation. “I would say around 80% of our customers have no idea about it at all – and I am talking about some major shippers here,” he said. And he believed the lack of a common approach by carriers to calculating revised BAF levels had made explaining the new regulations even more difficult.

However, transport consultancy MDS Transmodal has issued a new BAF calculator for shippers, forwarders and carriers, based on a bespoke system it developed for Hapag-Lloyd. It says the online service allows global shippers and shipping lines to calculate the bunker cost per teu “for each of 154 deepsea container services operating on seven major tradelanes”.

MDS Transmodal managing director Chris Rowland explained: “We developed the methodology for Hapag Lloyd’s marine fuel recovery mechanism in autumn 2018. But we wanted the whole market to have access to an independent and transparent source of data on bunker costs for containers as the IMO 2020 deadline approaches.” The MDS BAF calculator suggests that switching from HFO to MGO on a “benchmark” Asia-Europe service deploying 18,500 teu vessels would increase the bunker cost per teu by \$62 for the westbound voyage and \$39 for the backhaul. “This level of increase in BAFs will in itself lead to heated negotiations as shippers seek to avoid additional costs and the lines look to protect their bottom lines,” MDS said.

However, it added that there were significant variations on the increased cost depending on the specific liner service – the price could be as high as \$81 and \$51, for headhaul and backhaul legs, respectively. “While some lines are installing scrubber systems so they can continue to use cheaper high-sulphur fuels, they will need to recoup the cost of their investment and may use the additional cost of burning MGO incurred by their competitors to inform their pricing decisions. “Greater transparency in the calculation of BAFs would therefore help shippers make the most appropriate decisions in the run-up to the IMO 2020 deadline,” MDS said.

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 12 July 2019 | Current Index 19 July 2019 |
| Comprehensive Index | | | 817.41 | 790.77 |
| Service Routes | | | | |
| Europe (Base port) | USD/TEU | 20% | 676 | 672 |
| Mediterranean (Base port) | USD/TEU | 10% | 697 | 695 |
| USWC (Base port) | USD/FEU | 20% | 1659 | 1539 |
| USEC (Base port) | USD/FEU | 7.50% | 2864 | 2891 |
| Persian Gulf and Red Sea (Dubai) | USD/TEU | 7.50% | 773 | 738 |
| Australia/New Zealand (Melbourne) | USD/TEU | 5.00% | 416 | 464 |
| East/West Africa (Lagos) | USD/TEU | 2.50% | 2385 | 2492 |
| South Africa (Durban) | USD/TEU | 2.50% | 769 | 759 |
| South America (Santos) | USD/TEU | 5.00% | 2180 | 1958 |
| West Japan (Base port) | USD/TEU | 5.00% | 234 | 234 |
| East Japan (Base port) | USD/TEU | 5.00% | 234 | 234 |
| Southeast Asia (Singapore) | USD/TEU | 7.50% | 131 | 119 |
| Korea (Pusan) | USD/TEU | 2.50% | 125 | 125 |

.....