

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 5 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 - Dubai	400	600	
Thailand - Melbourne	500	1,000	
Thailand - Europe (Main Port)	900	1,700	Effective till February 28, 2019
Thailand - US West Coast	1,900	2,300	Effective till February 14, 2019
Thailand - US East Coast	2,700	3,500	

สถานการณ์ค่าระวางในโซน Asia ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2562 อัตราค่าระวางยังคงทรงตัวในระดับเดียวกันกับเดือนมกราคม 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 Dubai 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) ที่ต้นทางในอัตราเดิม คือ 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU

ในทิศทางเดียวกัน อัตราค่าระวางโซนสหรัฐอเมริกา ยังคงที่ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง อัตราค่าระวางในฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,900 USD/TEU และ 2,300 USD/FEU และอัตราค่าระวางทางฝั่ง East Coast อยู่ที่ 2,700 USD/TEU และ 3,500 USD/FEU

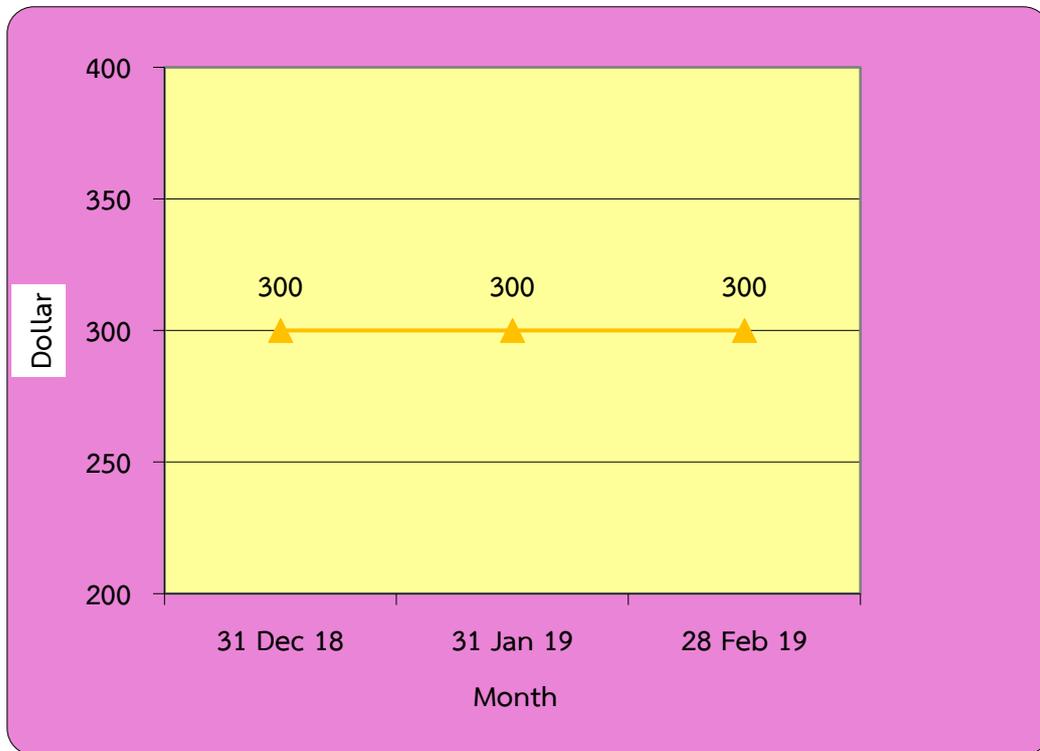
สำหรับเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับตัวลดลง ได้แก่ เส้นทาง Australia โดยปรับลดลง 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 500 USD/TEU และ 1,000 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

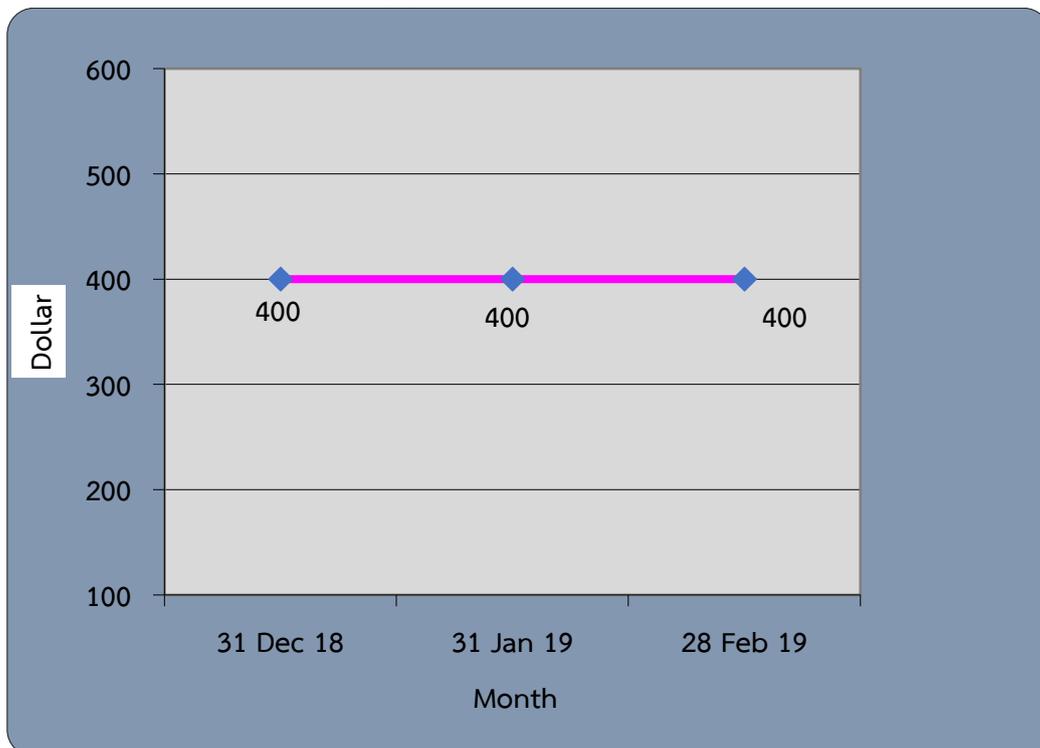
ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	1,000	Effective till February 28, 2019
Thailand-Shanghai	900	1,100	
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	Effective till February 28, 2019
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,400	1800	

- 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 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น เดือน ธ.ค. ปี 2561 ถึง ก.พ. ปี 2562



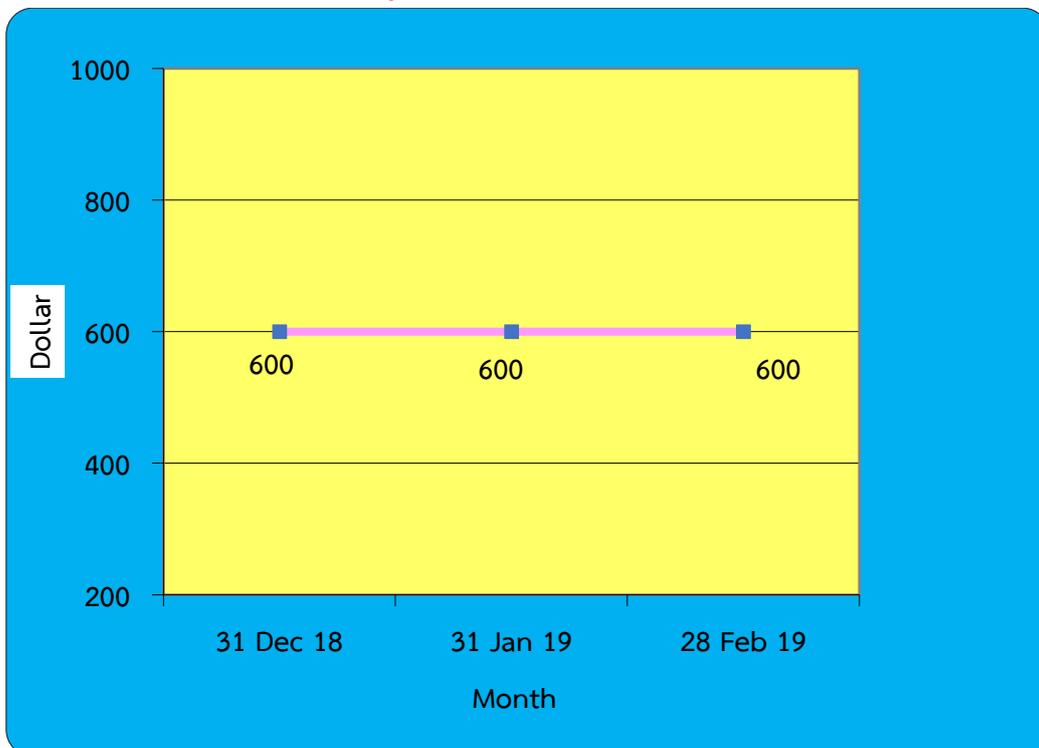
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น เดือน ธ.ค. ปี 2561 ถึง ก.พ. ปี 2562



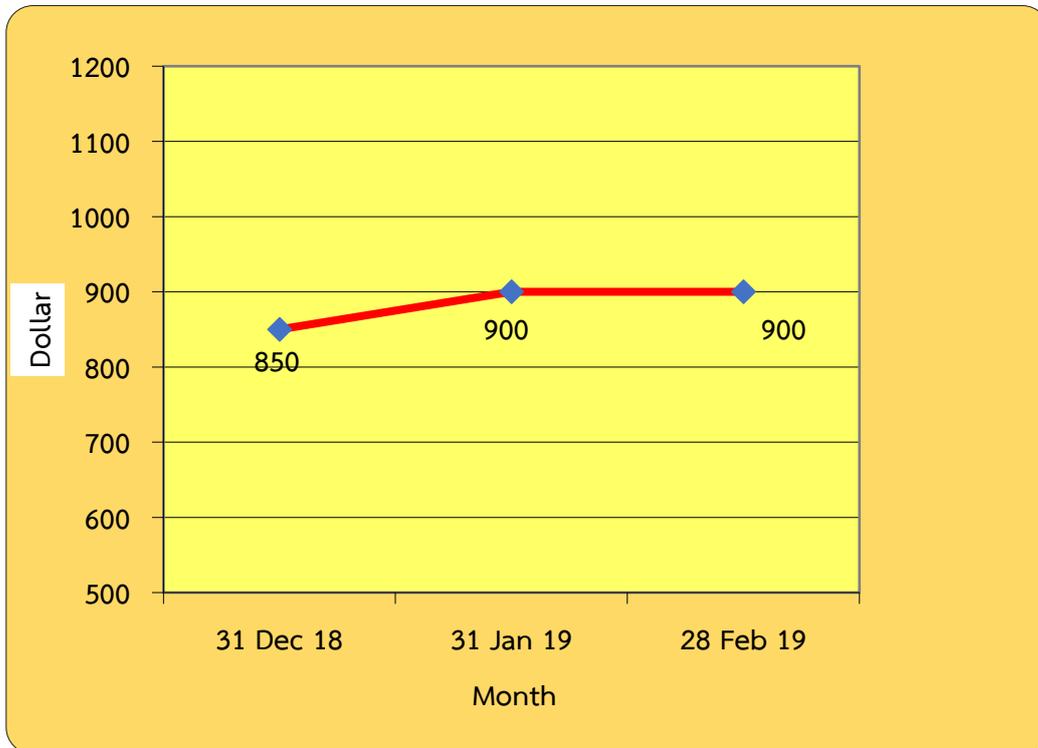
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-คูไบ** เดือน ธ.ค. ปี 2561 ถึง ก.พ. ปี 2562



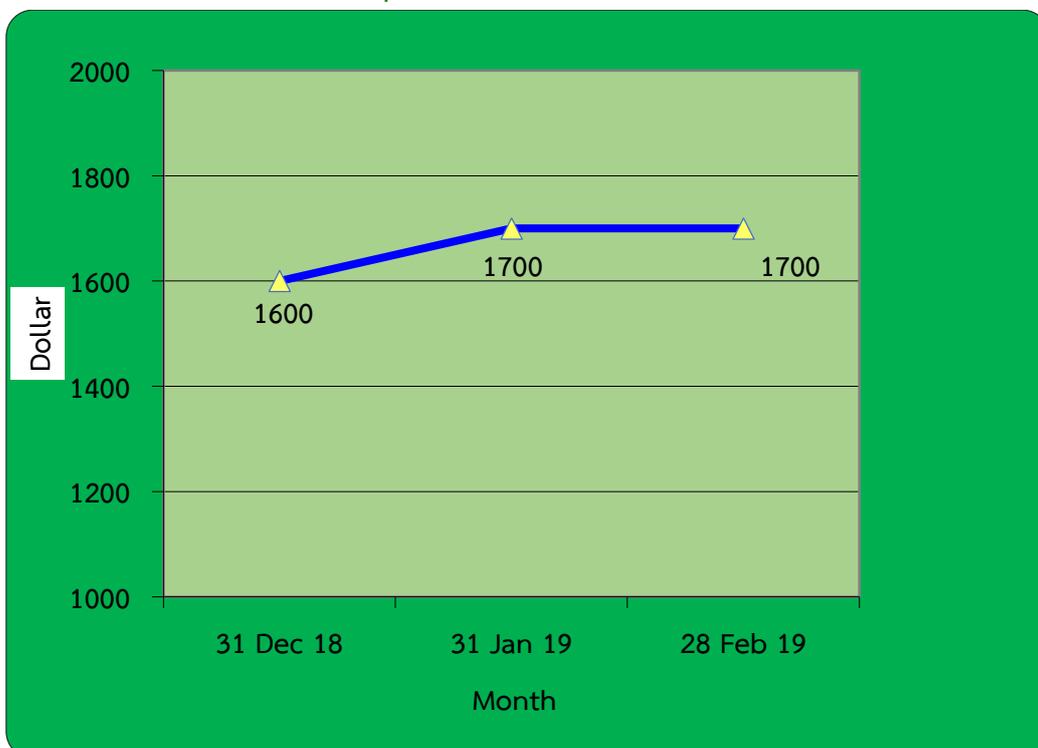
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-คูไบ** เดือน ธ.ค. ปี 2561 ถึง ก.พ. ปี 2562



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

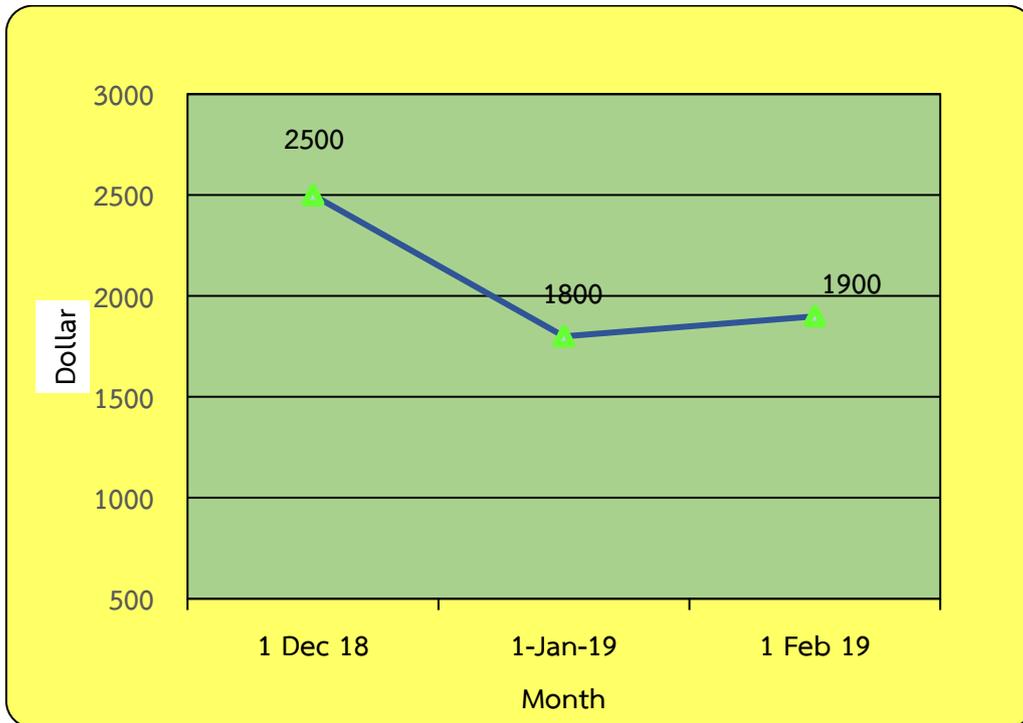


กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ธ.ค. ปี 2561 ถึง ก.พ. ปี 2562



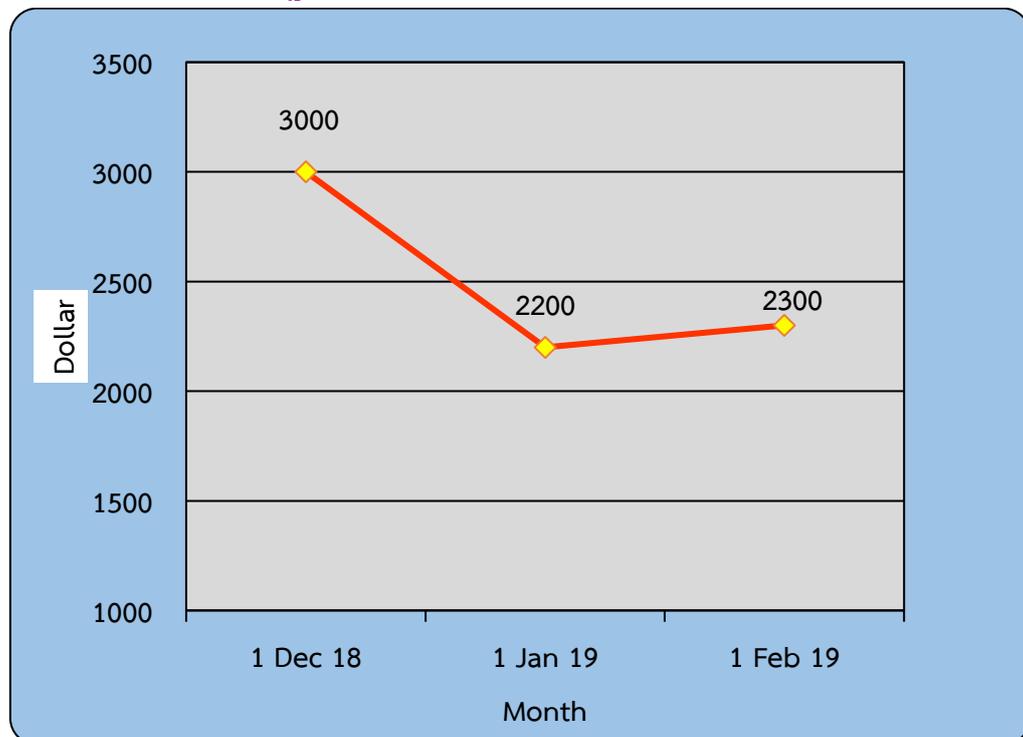
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ธ.ค. ปี 2561 ถึง ก.พ. ปี 2562



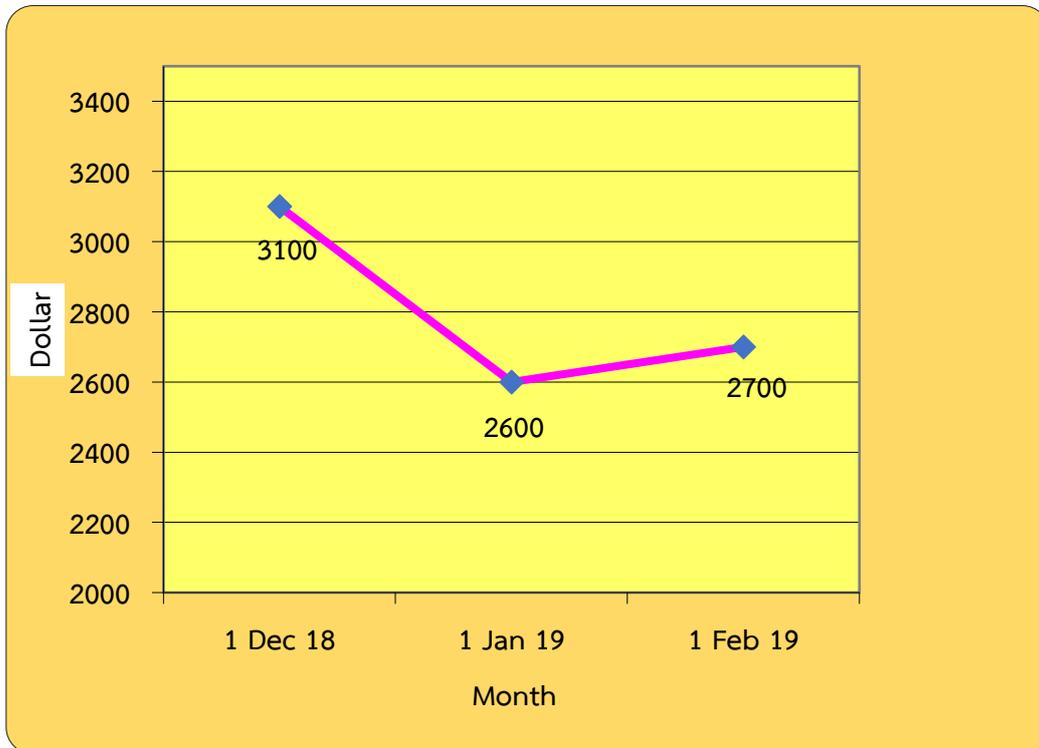
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ธ.ค. ปี 2561 ถึง ก.พ. ปี 2562



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน ธ.ค. ปี 2561 ถึง ก.พ. ปี 2562



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน ธ.ค. ปี 2561 ถึง ก.พ. ปี 2562



ความเคลื่อนไหวการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายตามประกาศของสายเรือ

ในการนี้ได้มีการรวบรวมค่าใช้จ่ายที่สายเรือได้ออกประกาศเพื่อเรียกเก็บเพิ่มเติม และค่าใช้จ่ายที่มีการประกาศเปลี่ยนแปลงการเรียกเก็บ โดยมีรายการดังนี้

สายเรือ Hapag Lloyd

- จากการประกาศเรียกเก็บค่า Marine Fuel Recovery Surcharge (MFR) ที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2562 ในขณะนี้ เนื่องจากราคาน้ำมันในตลาดโลกมีการปรับตัวลดลง ทำให้สายเรือมีการทบทวนการเรียกเก็บค่า MFR เป็นรายเดือน ซึ่งจากปกติที่จะมีการปรับเป็นรายไตรมาส จึงประกาศปรับลดค่า MFR ลง สำหรับสินค้าจากเส้นทาง East Asia (รวมประเทศไทย) ส่งออกไปยังเส้นทางต่าง ๆ ในอัตราดังต่อไปนี้ โดยจะเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2562
 - เส้นทาง South America West Coast เรียกเก็บในอัตรา USD 240/TEU
 - เส้นทาง Central America / Caribbean เรียกเก็บในอัตรา USD 204/TEU
 - เส้นทาง South America East Coast เรียกเก็บในอัตรา USD 236/TEU
 - เส้นทาง North America East Coast เรียกเก็บในอัตรา USD 231/TEU
 - เส้นทาง North America West Coast เรียกเก็บในอัตรา USD 118/TEU
 - เส้นทาง South Europe เรียกเก็บในอัตรา USD 179/TEU
 - เส้นทาง North Europe เรียกเก็บในอัตรา USD 194/TEU
 - เส้นทาง West Africa เรียกเก็บในอัตรา USD 248/TEU
 - เส้นทาง South Africa เรียกเก็บในอัตรา USD 168/TEU
 - เส้นทาง East Africa เรียกเก็บในอัตรา USD 156/TEU
 - เส้นทาง Middle East เรียกเก็บในอัตรา USD 124/TEU
 - เส้นทาง Indian Subcontinent เรียกเก็บในอัตรา USD 129/TEU
 - เส้นทาง Intra East Asia เรียกเก็บในอัตรา USD 78/TEU

สายเรือ OOCL ได้ประกาศปรับค่า Terminal Handling Charge สำหรับสินค้านำเข้า และส่งออก ดังข้อมูลตามตาราง โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2562

Terminal Handling Charge at Origin and Destination (THC & THD)							
Country (Origin/Destination)	Trade	Cargo Nature	Equipment Type				Currency
			20'	40'	40H	45'	
Thailand	Asia-Europe	Dry	2800	4350	4350	4350	THB
		Reefer	3500		5800		
	Australia	Dry	2800	4350	4350		
		Reefer	3500		5400		
	Intra-Asia	Dry	2800	4350	4350		
		Reefer	3500		5400		

Terminal Handling Charge at Origin (THC)							
Country (Origin/Destination)	Trade	Cargo Nature	Equipment Type				Currency
			20'	40'	40H	45'	
Thailand	Trans-Pacific	Dry	2800	4350	4895	5510	THB
		Reefer	3500		5400		

Terminal Handling Charge at Destination (THD)							
Country (Origin/Destination)	Trade	Cargo Nature	Equipment Type				Currency
			20'	40'	40H	45'	
Thailand	Trans-Pacific	Dry	2800	4350	4350	4350	THB
		Reefer	3500		5400		

ประกาศจากสายเรือเรื่องการบังคับใช้ Cargo Tracking Note (CTN)

สายเรือ Maersk มีประกาศแจ้งจากการท่าเรือแห่งชาติประเทศไทยไลบีเรียว่า สินค้าที่นำเข้า หรือส่งออกไปยังประเทศไลบีเรีย จะต้องระบุ Cargo Tracking Note (CTN) ลงบน shipping instruction ก่อนการโหลดสินค้า โดยเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2562 สำหรับข้อมูลการได้มาซึ่ง CTN สามารถติดต่อหน่วยงาน Global Tracking and Maritime Solutions -GTMS (0776204679 & 0776204609) หรือดูรายละเอียดจาก www.ctn-gtms.com

ดังนั้น สมาชิกที่มีสินค้าไปยังเส้นทางดังกล่าว ต้องตรวจสอบข้อมูล CTN ก่อนทำการจองระวาง

Asia-Europe boxship capacity growth to hit freight rates

New service offerings and the introduction of ultra large containership new buildings into the fleet are pushing up capacity on the Asia-Europe trade. But this could soon lead to downward pressure on rates. Carriers on the Asia-Europe trade face further pressure on rates this year as additional capacity creeps into the trade lane, according to analysts. Up to 28,000 teu of weekly capacity, representing 10% of current capacity, will be introduced on the Asia-Europe trade from April, as carriers rearrange their networks, data from Alphaliner shows. This includes 22,000 teu from the Ocean Alliance carriers, which earlier this month announced their Day 3 product, which will see a seventh weekly string added to the route and the upgrade of a third string to 20,000 teu vessels.

The Alliance is also adding around 4,000 teu weekly with the upgrade of the FE5 string from 10,000 teu to 14,000 teu ships, which will be completed in March, Alphaliner said. Another upsizing will come from Hyundai Merchant Marine, which plans to replace its 4,700 teu-5,100 teu tonnage with 6,300 teu-6,800 teu vessels from May. "This move will add some 1,500 teu per week to the route for HMM, which has also committed to introduce 12 new ships of 23,000 teu on the Asia-Europe route in the second quarter of 2020," Alphaliner said.

The 2M alliance of Maersk and Mediterranean Shipping Co will be the only carriers that do not have additional capacity planned in 2019, other than the re-introduction of the AE2/Swan service after a 12-week suspension last year, Alpaliner added.

“2M may not be as willing to withdraw service capacity again this year, as its rivals continue to erode the 2M’s market share on this route,” Alpaliner said.

The additional capacity could have a serious impact on freight rates, however. Alpaliner notes that the Shanghai Containerised Freight Index for spot rates has already started to fall ahead of the Chinese New Year holidays.

“The 10% increase in total weekly capacity could put pressure on the Asia-Europe route as carriers continue to fight for market share, with a key test to come after the Chinese New Year holidays when demand drops due to factory closures in Asia.”

Source : www.lloydsloadinglist.com

Chinese export growth decline will ‘stabilise’ as 2019 progresses

Nomura says weak trade figures in December were linked to the ending of pre-tariff front-loading and expects policy reforms and a possible trade deal with the US may revive prospects in the second half. The economic slowdown in China may bode ill for freight, but according to one analyst, exports will “stabilise” in the second half of 2019.

Last week, China reported its weakest annual growth since 1990 at 6.6% for 2018, and the IMF now expects China’s growth rate to slip to just 6.2% this year and in 2020. This followed dismal trade figures in December, when China’s export and import growth in US dollar terms tumbled 4.4% and 7.6%, year on year, respectively. That compared to year-on-year growth of 3.9% for exports and 2.9% for imports in November, and export growth of 14.3% in October. According to investment bank Nomura, the latest data should be put in more perspective – despite export growth in December being far weaker than expected, export growth over the whole of 2018 soared 9.9%, up from 7.9% in 2017 and the highest annual growth rate recorded in seven years.

The analyst argued that the December downturn reflected an end to export front-loading on the transpacific container trades. This was driven by US importers seeking to avoid high-end tariffs on Chinese products that were originally due to be implemented on January 1 but were subsequently put on hold as the two parties opened trade talks. “Export growth to the US fell to -3.5% year-on-year in December from 9.8% in November, significantly below average growth of 12.9% over the first 11 months of 2018,” said Nomura. “The sharp contraction in China’s exports to the US suggests that front-loading is almost over, evidenced by the convergence of freight rates for US- and EU-bound cargo, and we may see more payback effect coming through.”

With exports to the US falling by more than imports from the US, the trade surplus with the US shrank to \$29.9bn in December from \$35.5bn in November. This resulted in a \$324bn trade surplus with the US for 2018 – the highest annual trade surplus on record. However, Nomura also noted that global demand could now be slowing, which could dim China’s export growth for a large chunk of 2019. Exports to Japan and the EU fell by 1.0% and 0.3%, year over year, respectively, from 4.8% and 6.0% in November. And export growth to ASEAN and South Africa slowed to 4.3% y-o-y and -11.2%, respectively, from 5.1% and -2.7% a month earlier.

December’s export growth print could, however, lay the groundwork for policy reform that boost exports during 2019. Nomura said this could mean the recent strength of the RMB might be short-lived. Beijing might also now be more eager to strike a trade deal with the US, and policymakers could seek to take more

aggressive measures to stabilise GDP growth. “We continue to expect growth to worsen in H1 2019 before stabilising in H2,” said the analyst. With Liu He, China’s top trade negotiator, expected to visit the US this week, Nomura believes a deal could be struck.

Source : 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 25 January 2019	Current Index 1 February 2019
Comprehensive Index			945.44	934.44
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	960	960
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	957	962
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	2039	1993
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3137	3054
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	736	721
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	536	532
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2600	2582
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	835	838
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1408	1363
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	228	228
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	230	227
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	156	156
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	145	153

ตารางเปรียบเทียบอัตราค่าระวางระหว่าง Shanghai และประเทศไทย ไปเส้นทางต่างๆ

Route	Freight Rate (SCFI)			Freight Rate from Thailand		
	Freight Rate (28 Dec 2018)	Freight Rate (1 Feb 2019)	Change	Freight Rate from Thailand (31 Dec 2018)	Freight Rate from Thailand (31 Jan 2019)	Change
Europe	996	960	-36	850	900	50
US West Coast	1883	1993	110	2460	1900	-560
US East Coast	2998	3054	56	3060	2700	-360
Dubai	668	721	53	400	400	0
Melbourne	634	532	-102	550	550	0
West Japan	226	228	2	300	300	0
East Japan	227	227	0			
Busan	146	153	7	100	100	0

จากตารางข้างต้น เป็นการเปรียบเทียบอัตราค่าระวาง ในช่วงปลายเดือนธันวาคม และช่วงปลายเดือนมกราคม โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

เมื่อทำการเปรียบเทียบอัตราค่าระวางพบว่า อัตราค่าระวางจากประเทศจีนไปยังเส้นทางต่าง ๆ ส่วนใหญ่ปรับเพิ่มสูงขึ้น ทั้งในเส้นทางสหรัฐอเมริกาทั้งฝั่ง West Coast และ East Coast, เส้นทาง Dubai ส่วนเส้นทางไปญี่ปุ่นฝั่งตะวันตก และเส้นทาง Busan มีการปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ในขณะที่อัตราค่าระวางจากประเทศจีนไปยังเส้นทางยุโรป และออสเตรเลีย มีการปรับตัวลดลง โดยเฉพาะในเส้นทางออสเตรเลียปรับลดลงประมาณ 16% และสำหรับเส้นทางจากจีนไปยังเส้นทางญี่ปุ่นฝั่งตะวันออก อัตราค่าระวางคงที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

สำหรับอัตราค่าระวางจากประเทศไทยไปยังเส้นทางต่าง ๆ ส่วนใหญ่อัตรายังคงที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง มีเพียงค่าระวางที่ไปเส้นทางสหรัฐอเมริกาทั้งฝั่ง East Coast และฝั่ง West Coast ที่มีการปรับตัวลดลง โดยปรับลดลง 360 USD และ 560 USD ตามลำดับ ส่วนเส้นทางไปยุโรป ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยเพิ่มขึ้น 50 USD

.....