

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 13 พ.ศ. 2562



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand - Shanghai	200	300	Effective till April 30, 2019
Thailand - Qingdao	300	450	
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	550	700	
Thailand - Melbourne	400	800	
Thailand - Europe (Main Port)	900	1,700	Effective till April 30, 2019
Thailand - US West Coast	1,500	1,900	Effective from April 14, 2019
Thailand - US East Coast	2,300	3,100	

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนเมษายน 2562 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียที่บางเส้นทางปรับเพิ่มสูงขึ้นในเดือน มีนาคมได้ปรับลดลง โดยเส้นทาง Shanghai ปรับลดลง 50 USD/TEU และ 150 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 200 USD/TEU และ 300 USD/FEU และเส้นทาง Jebel Ali ปรับลดลง 50 USD/TEU และ 300 USD/FEU ทำให้อัตรา ค่าระวางอยู่ที่ 550 USD/TEU และ 700 USD/FEU ในขณะที่อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียเส้นทางอื่น ส่วนใหญ่ค่าระวางยัง คงที่ไม่เปลี่ยนแปลง โดยเส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU, เส้นทาง Kelang ค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 500 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 400 USD/FEU

สำหรับเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น ได้แก่ เส้นทางสหรัฐอเมริกา โดยค่าระวางช่วงครึ่งแรกของเดือนเมษายน ปรับเพิ่มขึ้น 100 USD ต่อตู้ ทำให้อัตราค่าระวางในฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,500 USD/TEU และ 1,900 USD/FEU และอัตรา ค่าระวางทางฝั่ง East Coast อยู่ที่ 2,300 USD/TEU และ 3,100 USD/FEU เนื่องจากเป็นช่วงใกล้สิ้นสุด Service Contract ทำให้มีการเร่งส่งออกเพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมาย ประกอบกับเป็นช่วงก่อนเทศกาลสงกรานต์ ทำให้มีความต้องการตู้สูงขึ้น

ส่วนเส้นทางอื่นที่อัตราค่าระวางยังคงที่ไม่เปลี่ยนแปลง คือ เส้นทาง Europe อัตราค่าระวางคงตัวอยู่ที่ 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

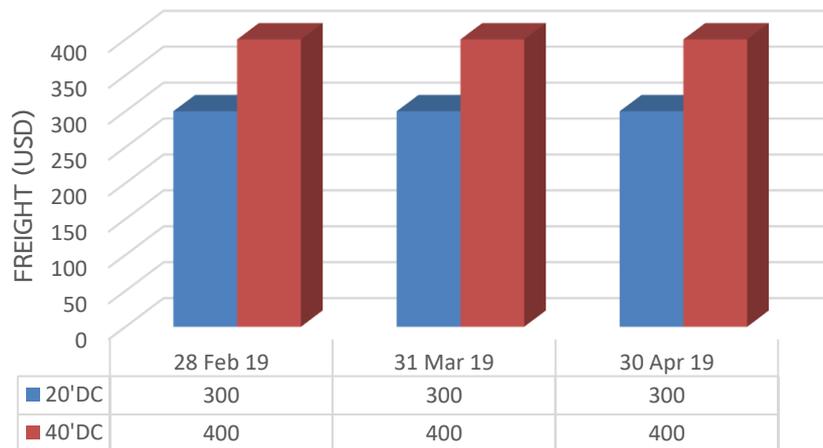
CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	1,100-1,500	Effective till April 30, 2019
Thailand-Shanghai	900	1,100	
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	Effective till April 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
- ประกาศยกเลิกการเรียกเก็บค่า Bunker Surcharge (OBS) ในเส้นทางเอเชีย ในขณะที่เส้นทางไปยุโรปมีการปรับลดค่า OBS โดยเรียกเก็บในอัตรา 79 USD/TEU และ 158 USD/FEU
- เนื่องจากช่วงเดือนเมษายน มีสินค้าประเภททุเรียนส่งออกด้วยตู้ขนาด 40'HQ Reefer เป็นจำนวนมาก ทำให้อัตราค่าระวางมีการปรับเพิ่มสูงขึ้น

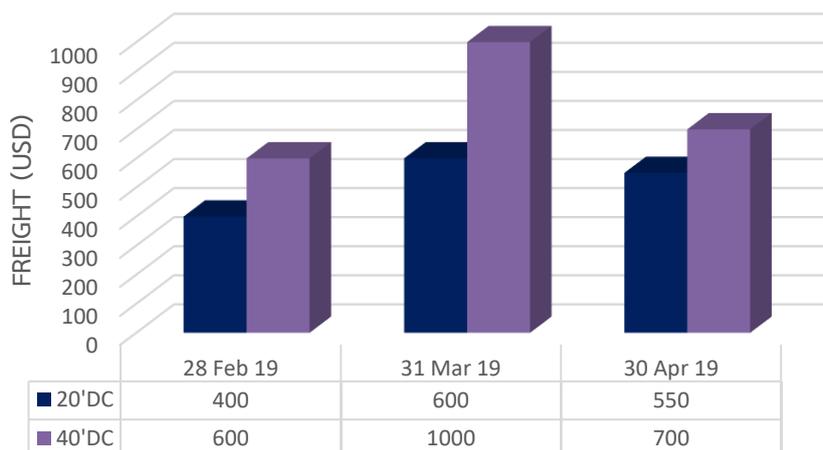
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2562

JAPAN



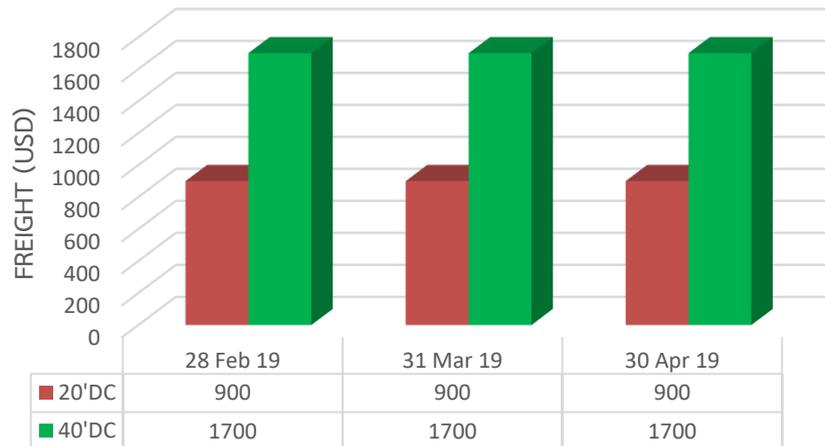
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2562

JEBEL ALI



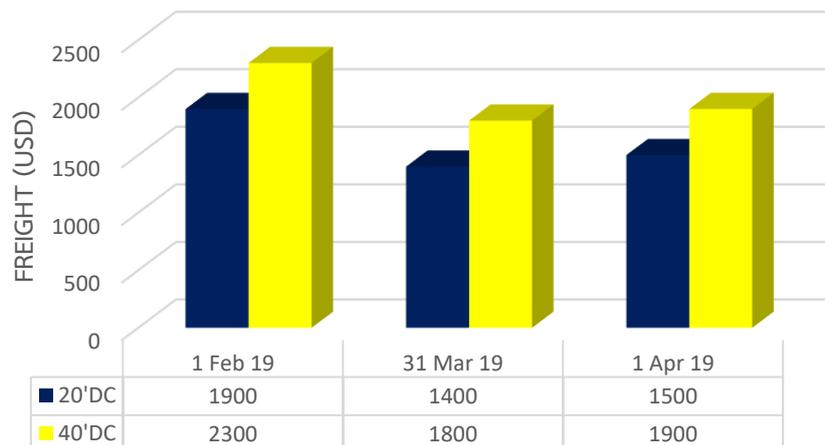
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2562

EUROPE

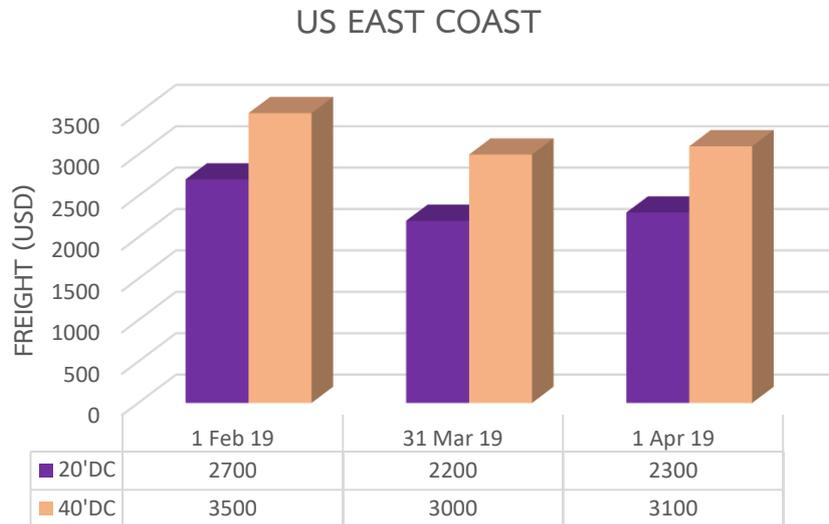


กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2562

US WEST COAST



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



รวบรวมประกาศจากสายเรือเรื่องการปรับการเรียกเก็บค่าใช้จ่าย

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศเรียกเก็บค่า Weight Tier Additional Surcharge สำหรับสินค้าที่ส่งออกจากเส้นทางเอเชีย และ โอเชียเนีย ไปยังท่าเรือรียาด ประเทศซาอุดีอาระเบีย ในอัตรา USD 175/TEU สำหรับสินค้าที่น้ำหนักเกิน 24 ตัน และ USD 350/FEU สำหรับสินค้าที่น้ำหนักเกิน 30 ตัน โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2562
- ประกาศเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2562 สำหรับสินค้าที่ไปยังเส้นทางต่างๆ ดังนี้
 - สหรัฐอเมริกา และ แคนาดา: USD 560/TEU และ USD 700/FEU
 - เม็กซิโก อเมริกากลาง อเมริกาใต้ฝั่งตะวันตก แคริบเบียน และปานามา: USD 1,500/Container

CMA CGM White Shark successfully refuels with sustainable marine Bio-Fuel oil in Rotterdam trial

IKEA Transport & Logistics Services, CMA CGM, the GoodShipping Program and the Port of Rotterdam are pleased to announce the successful refuelling on Saturday, March 23rd of the CMA CGM WHITE SHARK with sustainable marine bio-fuel oil. The test, which represents a major step for the decarbonisation of ocean freight, saw the companies work together in a first-of-its-kind partnership for the shipping industry.

The CMA CGM WHITE SHARK, a 5,095 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) container vessel, was refuelled with the bio-fuel oil on Saturday while calling at Rotterdam.

Results from the trial will give the maritime sector a vital demonstration into the scalability, sustainability and technical compliance of sustainable marine bio-fuel oil. This will benefit all industry stakeholders in their environmental strategies, in line with the impending International Maritime Organisation (IMO) decarbonisation pathway.

The sustainable marine bio-fuel oil was developed by GoodFuels, the leading provider of sustainable marine biofuels to the global commercial shipping fleet, after undergoing three years of intensive testing with marine engine manufacturers. The second-generation bio-fuel oil is completely derived from forest residues

and waste cooking oil products, is expected to deliver 80-90% well-to-propeller CO2 reduction versus fossil equivalents, and virtually eliminates sulphur oxide (SOx) emissions – all without any requirement for engine modifications. The trial was facilitated by the GoodShipping Program, a sustainable initiative dedicated to decarbonising ocean freight.

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

Maersk tests Biofuel as it sets sail for 2050 carbon neutrality

A.P. Moller-Maersk A/S is about to conduct the shipping industry’s biggest test yet of biofuel as it seeks to cut emissions and meet its target of becoming carbon-neutral by 2050. The Mette Maersk, one of the company’s biggest vessels, will this month set off on a 25,000-nautical-miles round trip from Rotterdam to Shanghai using a blend containing 20% of so-called second-generation biofuel produced from plant waste. The switch should save the environment 1.5 million kilograms of CO2, the equivalent of what 200 households emit in a year.

“This biofuel project is the first concrete action in our effort to reach our goal of becoming carbon-neutral,” Soren Toft, Maersk’s chief operating officer, said in an interview in Copenhagen. “We’re looking for ways to make carbon-neutral sailing commercially viable, because that’s key if the industry is to move ahead.” Maersk, which operates about a fifth of the world’s container fleet, has invested \$1 billion over the last four years to improve energy efficiency. The test is being organized by the Dutch Sustainable Growth Coalition and Maersk is partnering with some of its biggest clients in the Netherlands, including Heineken, Unilever and Philips. Shell will sponsor the fuel and all the parties will share the costs, which will be “significantly” higher than for a trip using normal marine fuel, Toft said, declining to elaborate.

About 90% of the world’s goods are transported by the shipping industry, which is responsible for about 3% of global CO2 emissions. Maersk estimates that this rate could rise to 15% by 2050 if the industry doesn’t come up with less polluting alternatives. Toft said using biofuel only removes “a fraction” of the CO2 that a ship normally emits, meaning it may only offer a “short-term or medium-term solution.”

“We can’t say if biofuel will end up being the future that will help the industry,” Toft said. “We’re hoping to find some of the answers here with this trial.” Maersk is also working on other cleaner fuels for its more than 600 ships. These include ammonia, hydrogen and electric batteries, Toft said. “Batteries would obviously only work for short trips close to the coast line, because the technology isn’t very developed yet and, like with cars, you would need to recharge often,” he said.

Last year, D/S Norden completed what it said was the world’s first test voyage with a large commercial ocean-going vessel powered by biofuel. The trip was with a product tanker vessel, which sailed the short stretch from Rotterdam to Tallinn, Estonia.

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

‘Moderate’ rise in global ocean freight rates in March

Container shipping builds on February recovery, thanks to ‘small yet significant rises in European import and export activity’, combined with increased Far East imports and continued growth in US exports, Xeneta reports. Small yet significant rises in European import and export activity, combined with increased Far East imports and continued growth in US exports has fuelled a moderate improvement in long-term global container rates in March, according to ocean freight rates specialist Xeneta. Xeneta said the trend, identified in the company’s latest XSI Public Indices report, “builds on the positive rates development recorded last month, which effectively halted a decline underway since August 2018”. The Oslo-based ocean freight rate

benchmarking and market analytics platform produces the monthly XSI based on crowd-sourced rates data from many of the world's foremost shippers and freight forwarders, covering more than 160,000 port-to-port pairings, with 110 million data points.

Xeneta CEO Patrik Berglund said the developments “should spread a few rays of cautious optimism across the container segment landscape”, noting: “This month's XSI Public Indices report appears to demonstrate the uplift the industry saw in February was not an anomaly. “After a prolonged period of downward pressure on long-term rates they rose by 2.5% last month and a further 0.5% in March. Those figures may not be big, but, after such a sustained decline, they are certainly significant. “Because of the highly unpredictable nature of freight rate development - allied to on-going concerns over Brexit, geopolitics and the issue of fluctuating demand – it's impossible to say if that upward momentum can be maintained through April and beyond. However, it is positive, especially for selected regions and trade corridors.”

Viewing the industry as a whole, XSI data shows a 0.6% rate rise for the year to date, with the gains of the last two months only just offsetting January's decline. The US export indicator rose 1.6% month-on-month, taking the index to its highest point since July 2017 (up 8.6% since the start of the year), while the import benchmark fell 0.5%. Europe experienced a rise in both import and export rates, with exports up 1.4% while imports crept up by just 0.1%. The Far East import benchmark recorded strong growth of 2%, but exports dropped 0.5% – the fourth straight month of rate declines. Despite this, the export index “remains robust”, at 0.4% up year-on-year, Xeneta said.

Berglund said the complexity of factors driving developments in global container shipping were only likely to increase, noting: “Stepping away from the politics that have monopolized the media's attention in recent months, we have some noteworthy industry moves on the horizon. “French carrier CMA CGM's bid to acquire freight forwarder CEVA sees the firm looking to leverage synergies from shared procurement and services, evolving, potentially, into an end-to-end supplier for its customers. That fits in with Maersk Line's own stated ambition to become ‘the UPS of container shipping’ and may point towards a broader future development trend for the industry as a whole. “Set against this long-term perspective we have a short-term move by MSC, as it tries to counter sliding US import rates with plans to ‘blank’ sailings in week 14 on the Far East – US East Coast trade.” Berglund said it remained unclear how these developments will impact upon long-term rates.

Meanwhile, the latest World Container Index assessed by Drewry, a composite of container freight rates on eight major routes to and from the US, Europe and Asia, is up 2.4% to \$1,323 per 40ft container this week and likewise 13% up as compared with same period of 2018. The average composite index of the WCI, assessed by Drewry for year-to-date, is US \$1,579 per 40ft container, which is \$94 higher than the five-year average of \$1,485 per 40ft container.

Freight rates on Shanghai-New York increased \$66 over the last week and stood at \$2,419 per 40ft box on 26 March. Rates on Shanghai-Genoa inched up \$15 to touch \$1,459 per feu. Similarly, rates from Shanghai to Los Angeles gained \$103 to reach \$1,495 for a 40ft container. “We expect transpacific rates to strengthen next week on the back of proposed GRIs,” Drewry noted. But average Shanghai-Rotterdam spot rates fell 1% compared with the previous week to \$1,422 per teu, although they were up 2%, year on year.

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 22 March 2019	Current Index 29 March 2019
Comprehensive Index			727.88	793.49
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	684	651
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	732	725
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1329	1626
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2338	2634
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	575	689
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	375	374
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2745	2806
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	663	686
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1298	1573
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	227	230
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	229	232
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	148	148
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	147	149

ตารางเปรียบเทียบอัตราค่าระวางระหว่าง Shanghai และประเทศไทย ไปเส้นทางต่างๆ

Route	Freight Rate (SCFI)			Freight Rate from Thailand		
	Freight Rate (1 Mar 2019)	Freight Rate (29 Mar 2019)	Change	Freight Rate from Thailand (28 Feb 2019)	Freight Rate from Thailand (31 Mar 2019)	Change
Europe	796	651	-145	900	900	0
US West Coast	1549	1626	77	1800	1400	-400
US East Coast	2640	2634	-6	2600	2200	-400
Dubai	639	689	50	400	600	200
Melbourne	394	374	-20	500	400	-100
West Japan	226	230	4	300	300	0
East Japan	227	232	5			
Busan	153	149	-4	100	100	0

จากตารางข้างต้น เป็นการเปรียบเทียบอัตราค่าระวาง ในช่วงปลายเดือนกุมภาพันธ์ และช่วงปลายเดือนมีนาคม โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

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

สำหรับอัตราค่าระวางจากประเทศไทยไปยังเส้นทางต่างๆ หลายเส้นทางอัตรายังคงที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง ได้แก่ เส้นทางยุโรป เส้นทางญี่ปุ่น และเส้นทางเกาหลี ในขณะที่ค่าระวางที่ไปเส้นทางสหรัฐอเมริกาทั้งฝั่ง East Coast และฝั่ง West Coast มีการปรับตัวลดลง 400 USD ต่อตู้ และค่าระวางไปเส้นทาง Melbourne ที่มีการปรับลดลงเช่นเดียวกัน โดยปรับลดลง 100 USD ต่อตู้ ส่วนค่าระวางไปเส้นทาง Dubai ปรับเพิ่มขึ้น โดยปรับเพิ่มขึ้น 200 USD ต่อตู้

.....