

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 1 พ.ศ. 2562



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand - Shanghai	200	300	Effective till January 31, 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	550	1,100	
Thailand - Europe (Main Port)	900	1,700	Effective till January 31, 2019
Thailand - US West Coast	1,800	2,200	Effective till January 14, 2019
Thailand - US East Coast	2,600	3,400	

สถานการณ์ค่าระวางในโซน Asia ในช่วงเดือนมกราคม 2562 อัตราค่าระวางยังคงทรงตัวในระดับเดียวกับเดือนธันวาคม 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 สำหรับค่าระวางในโซน Europe มีการปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 900 USD/TEU และ 1,700 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Fuel Surcharge (LSS) ที่ต้นทุนในอัตราเดิม คือ 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU

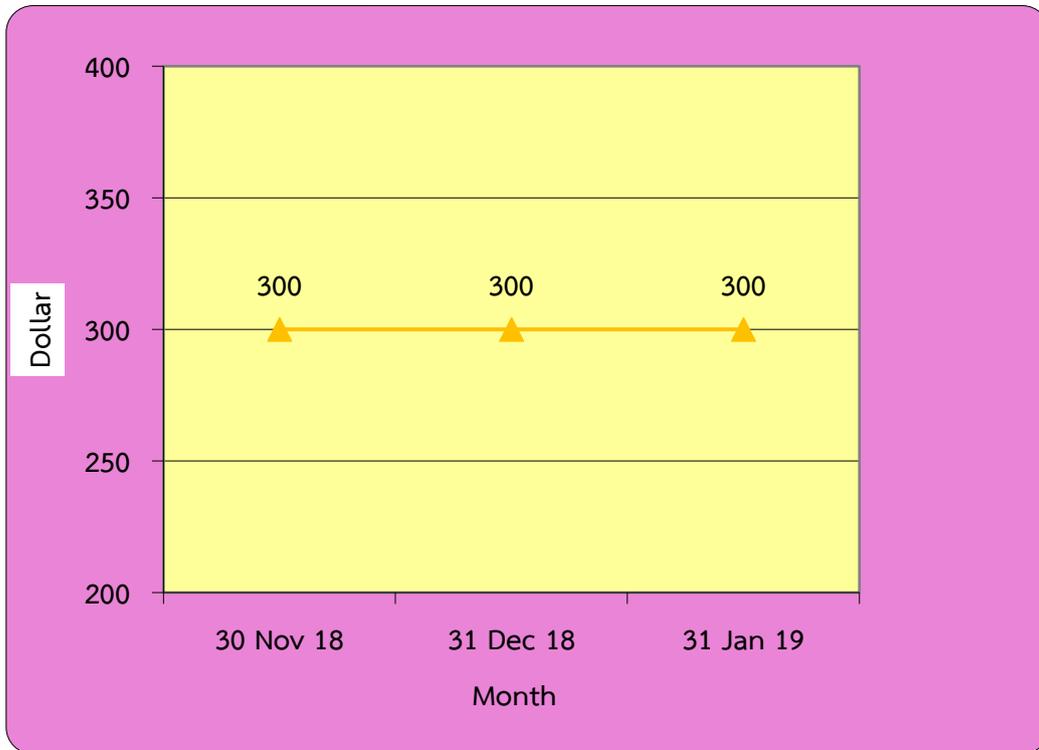
ในขณะที่อัตราค่าระวางโซนสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของมกราคม ปี 2562 ค่าระวางมีการปรับตัวลดลงค่อนข้างมาก โดยฝั่ง West Coast ค่าระวางมีการปรับลดลง 660 USD/TEU และ 750 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางลดลงมาอยู่ที่ 1,800 USD/TEU และ 2,200 USD/FEU และในส่วนฝั่ง East Coast มีการปรับลดลง 460 USD/TEU และ 150 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางทางฝั่ง East Coast อยู่ที่ 2,600 USD/TEU และ 3,400 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

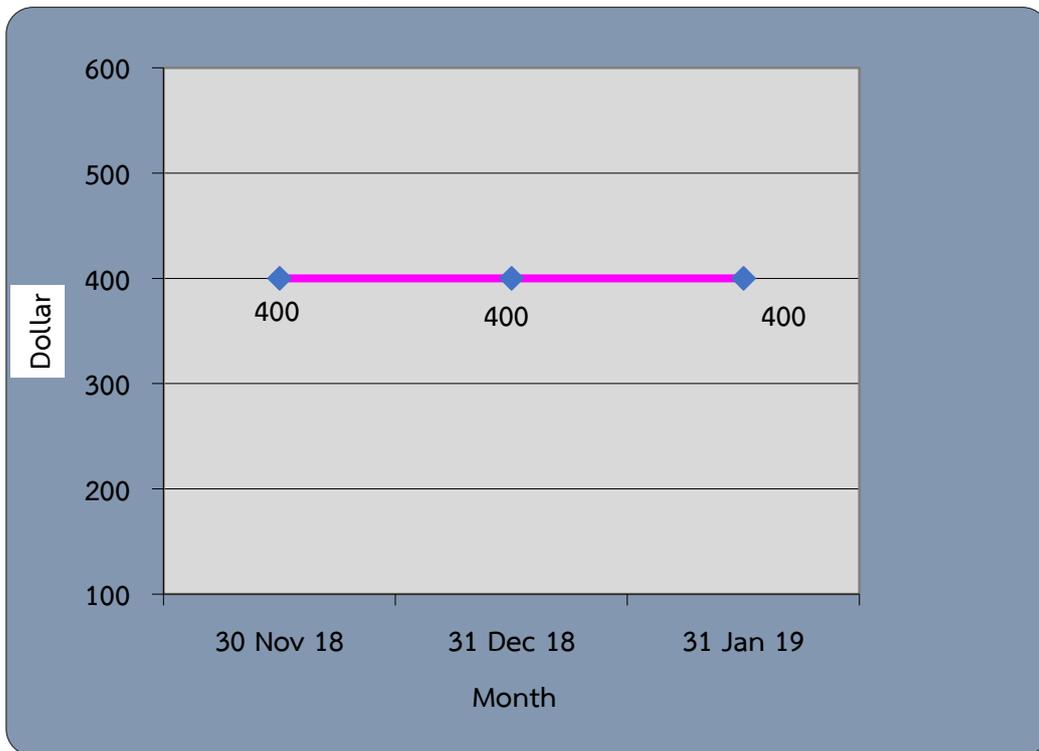
ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	1,000	Effective till January 31, 2019
Thailand-Shanghai	900	1,100	
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	Effective till January 31, 2019
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,400	1800	

- สำหรับเส้นทางไปประเทศจีน และฮ่องกง มีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) ที่ปลายทาง ในอัตรา 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU
- ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 จะมีการเรียกเก็บค่า Bunker Surcharge โดยในเส้นทางไปญี่ปุ่นมีการเรียกเก็บค่า Bunker Surcharge (OBS) ในอัตรา 16 USD/TEU และ 32 USD/FEU ในขณะที่เส้นทางไปยุโรปมีการเรียกเก็บในอัตรา 140 USD/TEU และ 280 USD/FEU

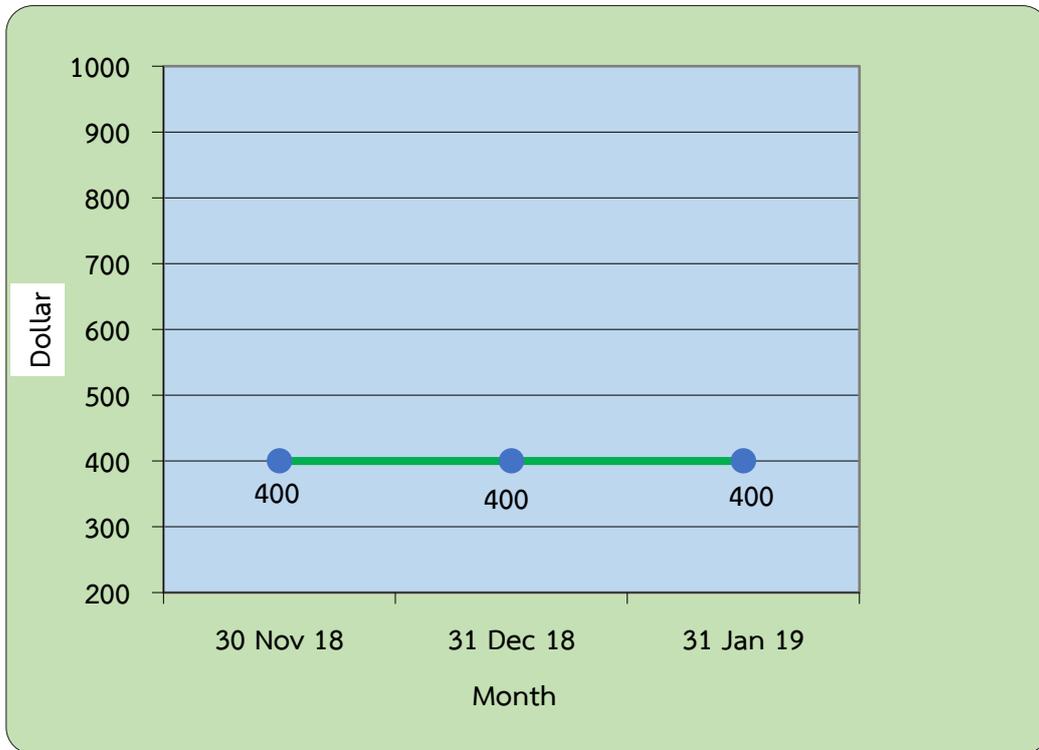
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562



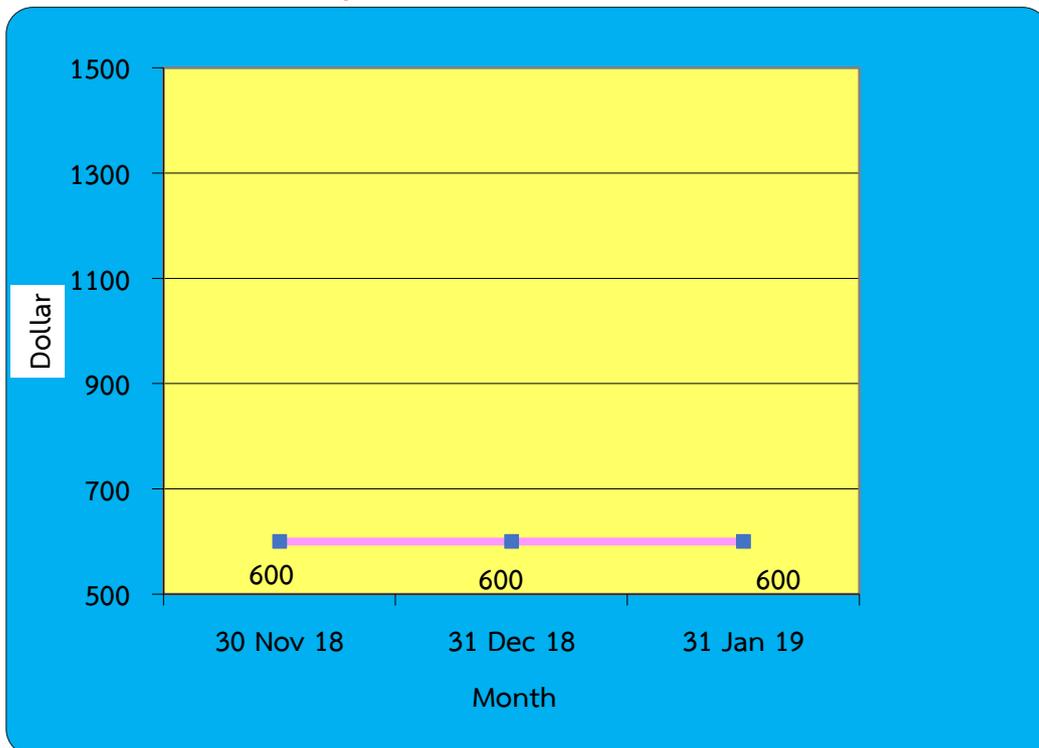
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562



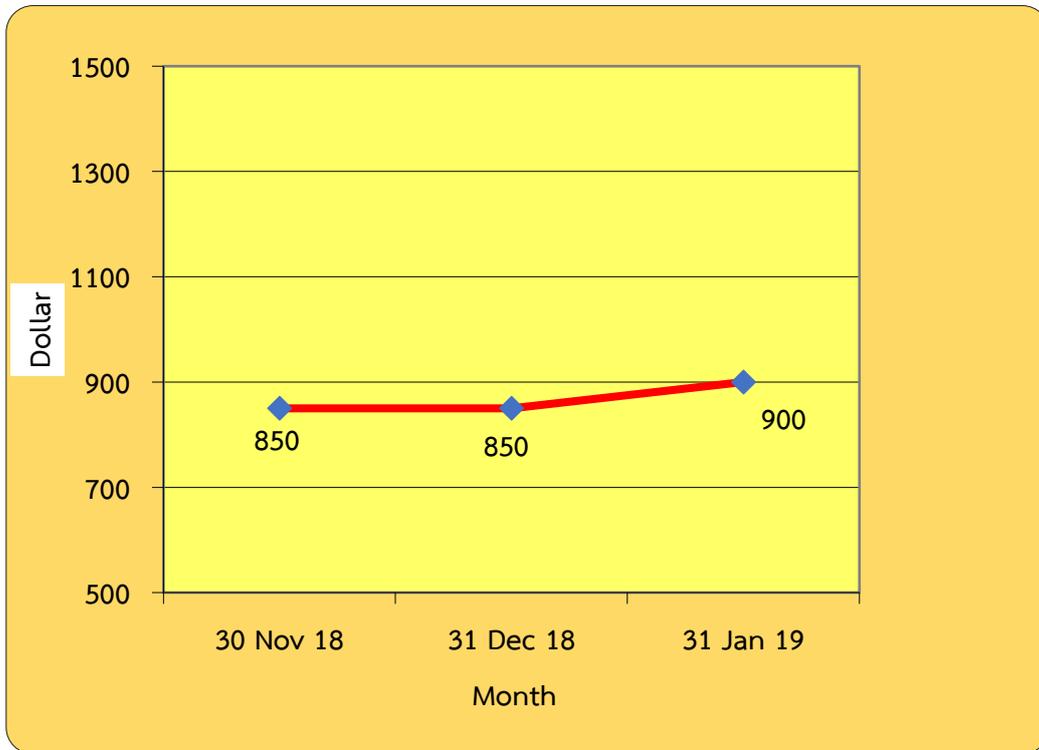
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ดูไบ เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562



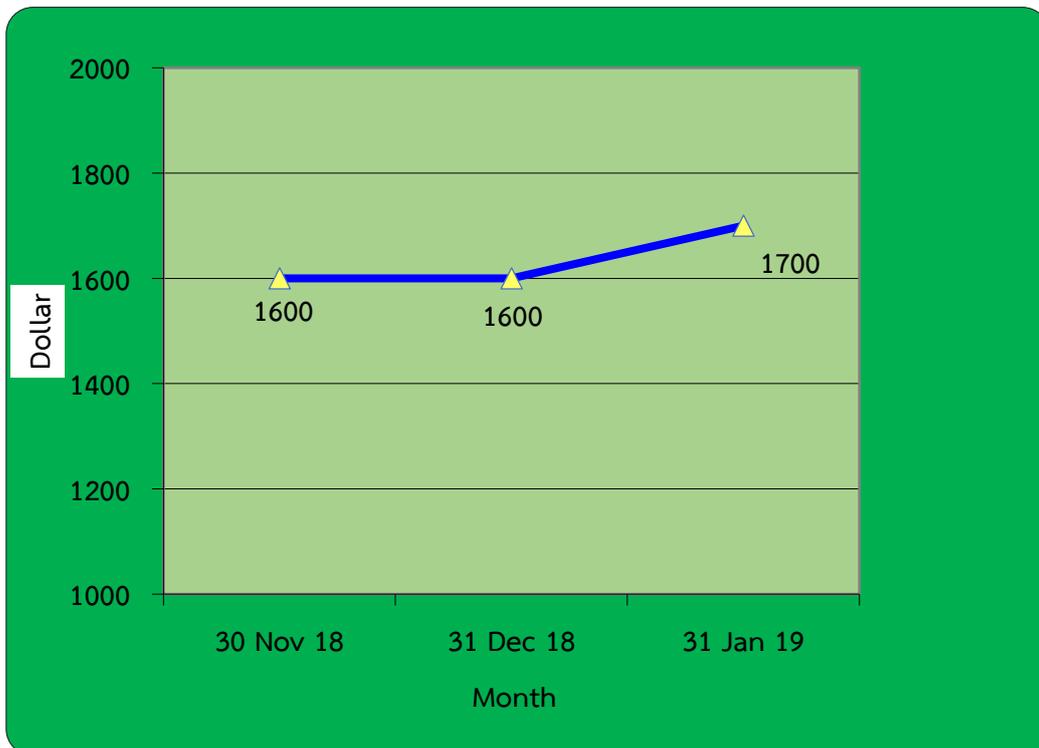
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ดูไบ เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562

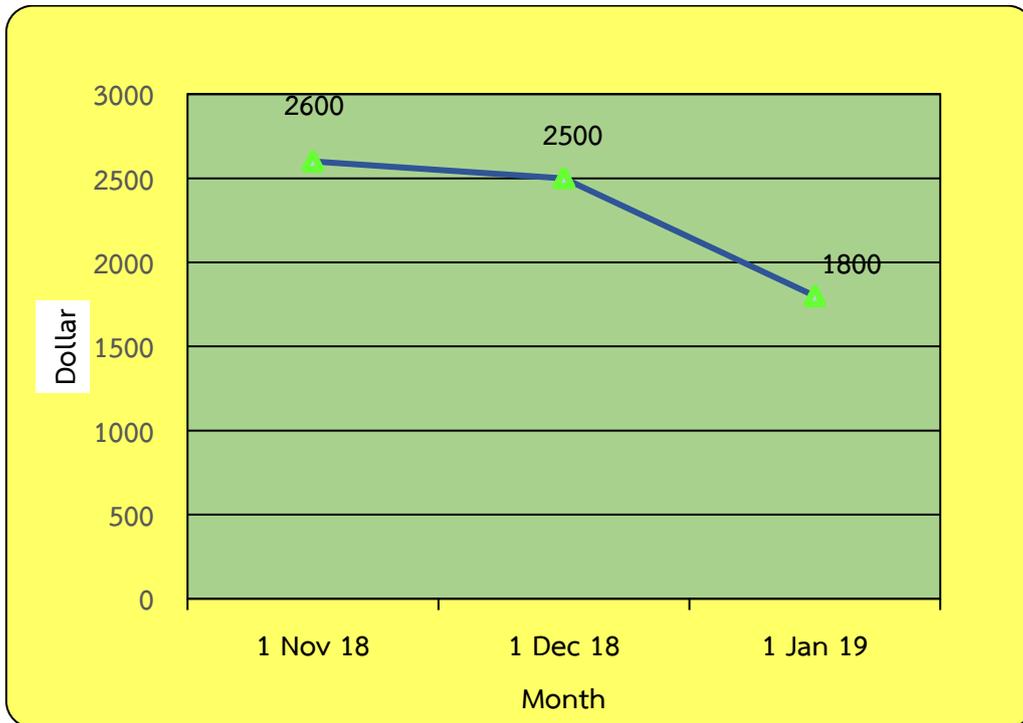


กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562



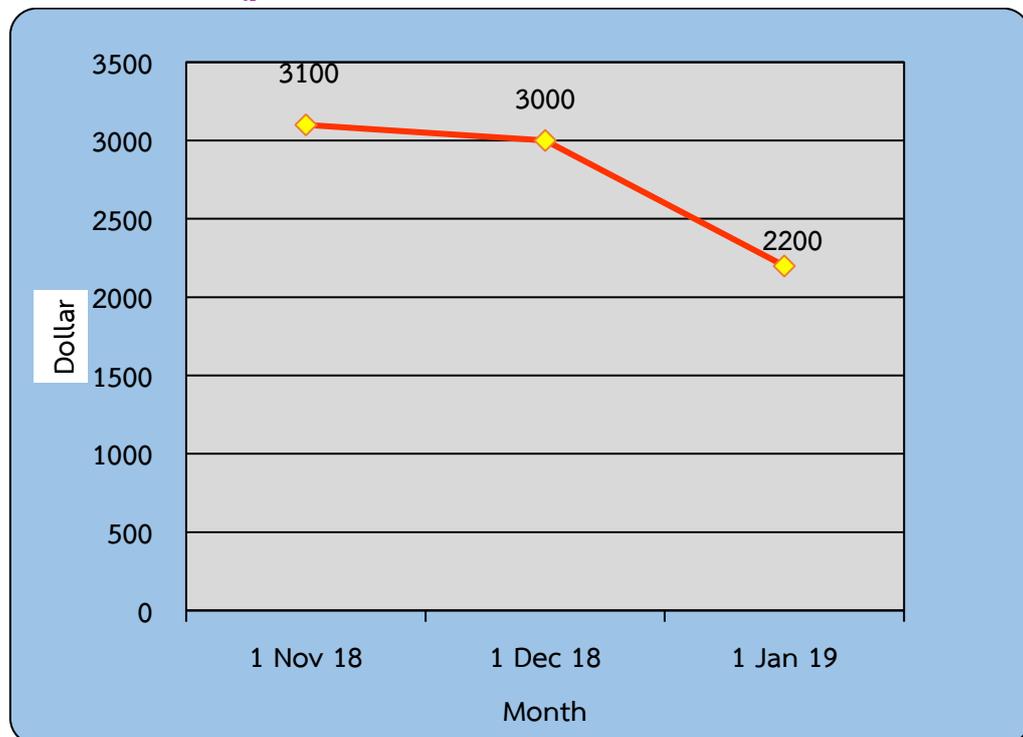
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562



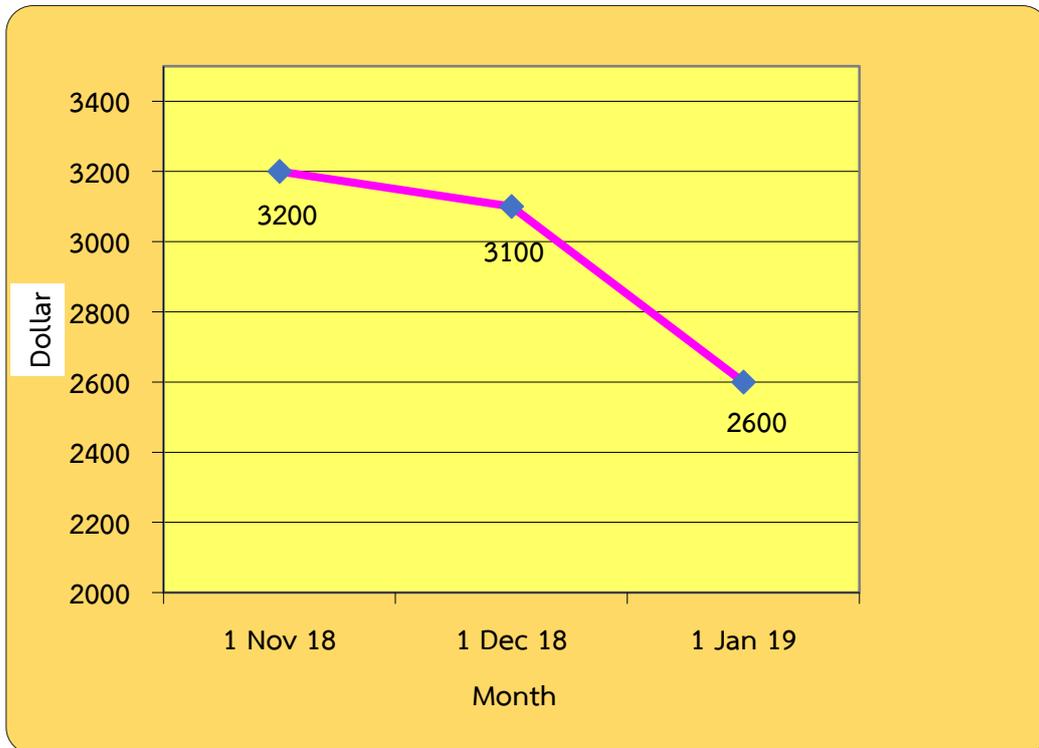
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 40 ฟุต

ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562



ความเคลื่อนไหวการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายตามประกาศของสายเรือ

ในการนี้ได้มีการรวบรวมค่าใช้จ่ายที่สายเรือได้ออกประกาศเพื่อเรียกเก็บเพิ่มเติม โดยมีรายการดังนี้

สายเรือ OOCL

- ได้ออกประกาศเรียกเก็บค่า China Low Sulphur (CLS) สำหรับสินค้าส่งออก หรือ นำเข้าไปยังประเทศจีน โดยเรียกเก็บที่ประเทศจีนในอัตรา RMB 210/TEU และ RMB420/FEU โดยเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 6 มกราคม 2562
- ได้ออกประกาศเรียกเก็บค่า Low Sulphur Fuel Surcharge (LSS) สำหรับสินค้าส่งออก หรือ นำเข้าไปยังประเทศไต้หวัน โดยเรียกเก็บที่ประเทศไต้หวันในอัตรา USD 20/TEU และ USD 40/FEU โดยเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562
- ได้ออกประกาศเรียกเก็บค่า Bunker Adjustment Factor (BAF) สำหรับสินค้าส่งออก หรือ นำเข้าไปยังประเทศฮ่องกง โดยเรียกเก็บที่ประเทศฮ่องกงในอัตรา USD 25/TEU และ USD 50/FEU โดยเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 6 มกราคม 2562

สายเรือ CMA CGM

- ได้ออกประกาศเรียกเก็บค่า Rate Restoration Program สำหรับสินค้าจากเอเชียไปยัง สหรัฐอเมริกา และ แคนาดา โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 900/TEU และ USD 1,000/FEU โดยเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2562

สายเรือ Hapag Lloyd

- ได้ออกประกาศเรียกเก็บค่า Marine Fuel Recovery Surcharge (MFR) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง East Asia (รวมประเทศไทย) นำเข้า หรือส่งออกไปยังเส้นทางต่าง ๆ โดยเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2562 ในอัตราดังต่อไปนี้
- เส้นทาง West Africa เรียกเก็บในอัตรา USD 320/TEU
- เส้นทาง South Africa เรียกเก็บในอัตรา USD 217/TEU
- เส้นทาง East Africa เรียกเก็บในอัตรา USD 201/TEU
- เส้นทาง Middle East เรียกเก็บในอัตรา USD 160/TEU
- เส้นทาง Indian Subcontinent เรียกเก็บในอัตรา USD 167/TEU

IMO 2020 fuel rule will be a 'game-changer' for 'top-heavy' container charter market

With 1.15m teu of newbuild capacity, including 46 ULCVs, expected to be delivered, 2019 is set to be another “interesting year” in container shipping, according to Alphaliner. Due to the “top-heavy” orderbook, the consultant is predicting a tighter outlook for tonnage in the 10,000 teu and under sector and a more modest global fleet expansion of around 3.5% than the 5.7% growth of last year.

At the end of the year, the world’s cellular fleet stood at 5,284 ships, for 22.3m teu. Alphaliner said an 11.2% fleet increase in ships of 10,000-23,000 teu this year was likely to be tempered by a shrinkage of some 2.5% in the 4,000-10,000 teu range and an “anaemic” 2.5% growth in the very smallest containership sizes. ULCVs of 13,800-21,400 teu hit the water at an average rate of one a week last year, totalling 901,000 teu – 35 of the 52 were deployed between Asia and Europe. Their arrival triggered cascading and service restructures “purely implemented to make good use of smaller tonnage”.

Most analysts expect containership scrapping to pick up again this year, driven by preparation for next year’s IMO 0.5% sulphur cap regulations, which will make older fuel-guzzling vessels much more expensive to operate. Only around 60 vessels, equating to just over 110,000 teu, were sold for demolition in 2018 – a seven-year low – compared with 151 ships for 431,000 teu scrapped in 2017. Alphaliner estimates containership deletions will be around 300,000 teu this year, with the number of ships sold for scrap accelerating in the second half as operators weed out the more uneconomic vessels from their fleets.

At a cost of around \$9m per vessel to retrofit exhaust gas cleaning systems (scrubbers) to ships to enable the vessels to continue to consume cheaper heavy fuel oil post-IMO 2020, Alphaliner said it expected only chartered ships of 10 years and younger would be considered, given the requirement to recover the scrubber investment by way of higher daily hire fees.

“IMO 2020 will be a game-changer, as it will bring fuel costs to the forefront,” said Alphaliner, “It should lead to a massification of volumes on all trades that will benefit the larger ships at the expense of smaller ones.” Consequently, the consultant’s charter market outlook for 2019 is heavily influenced by the pre-IMO 2020 preparations, which could also increase short-term demand as ships are temporarily taken out of service for tanks to be cleaned, or scrubbers to be fitted, and some are scrapped.

What is certain however is that the low-sulphur regulations will have a significant impact on the container liner industry and, if not recovered, the associated higher fuel costs could prove to be extremely damaging for the financially weaker players.

Source : www.theloadstar.co.uk

Shipping demand from South East Asia set to soar

US-China 'tariff war' prompting some shippers to seek out alternative sourcing options. More manufacturers will start to shift production out of China due to the threat of US tariffs during 2019, according to leading logistics executives and analysts. Trade in 2018, particularly on the transpacific, was marked by the US-China trade war which escalated as the year went on. Although a truce is currently in place as the two sides continue negotiations, the ongoing risk of tariffs becoming a long-term threat to trade is prompting some shippers to seek out alternative sourcing options for the US market.

Christian Pedersen, vice president and head of trade and marketing for Maersk Line in North America, told that during 2018, as tariffs escalated, many US importers tried to split the bill with Chinese suppliers by negotiating discounts so only part of the cost increase due to tariffs was passed on to customers. Now, however, he said many of the line’s customers were looking at shifting production away from China and this would drive box volumes out of South East Asia during 2019. “Speaking to most of our customers about whether they’ll actually insource production (to the US), or whether they’ll keep buying overseas, the large majority say that they may consider some origin shift between China and Southeast Asia, but we see very little activity to move to insourcing”, he said. Indeed, the trend was already apparent last year, helping explain why Vietnam’s exports surged 16.1% year-on-year in 2018, putting its key ports and airports under pressure for much of the year.

Stewart Sinclair, Managing Director of Bangkok Flight Services, one of the two leading freight ground handlers at Bangkok’s Suvarnabhumi Airport, said there would be a limit to how much manufacturing could be transferred out of China in the short-term. “Regarding moving production out of China to beat the tariffs, this has already been done where there is capacity, with Vietnam being a big gainer”, he said. “But there is not much spare production capability so once this has been used up then this will taper off. You can’t set up clean facilities overnight, it would take at least a year to move production for most of the electronics or automotive electronics”. Stifel also noted that any large-scale shift of production capacity out of China would be a long-term process, but shippers would likely move what they could in the short-term.

“While there are rumblings about modifying sourcing, and we believe manufacturing should continue to shift - mainly around Asia - most companies have yet to put any plans into action”, concluded the analyst. “It is difficult to change, as many companies have long-time relationships with contract manufacturers or have

invested in their own facilities. “Most likely, companies may try one product line or a handful of vendors first. We are early on in any migration away from China”.

Cathy Roberson, founder and head analyst at US-based consulting firm Logistics Trends & Insights, told that while there had been a lot of talk about moving manufacturing out of China because of tariffs, it was not easy and quick to do. “I do think SE Asia will benefit but the region will still be tied to China in one way or another,” she said. “I don't see the entire supply chain shifting to South East Asia. Products could possibly still be made in China with final assembly and shipment done in South East Asia, for example. “Many manufacturers’ supply chains have become entrenched within the APAC region to the point that it would take months, if not years, to unwind. She also predicted more manufacturers would move production to the US to be closer to market. “A growing number of manufacturers are investing more in automation and other technologies and bringing operations back to the U.S,” she said. But because of the automation, not as much labour is needed.

“However, this is not necessarily because of tariffs but more of an opportunity to move closer to the customer - a growing trend for many manufacturers.”

Source : www.lloydsloadinglist.com

Asia-Europe, Asia-US ocean spot rates in double-digit jump

“The carriers are trying to keep prices up into Chinese New Year and are helped by the postponement of the US import tariffs in the transpacific and strong volumes from Asia to Europe”.

Drewry's expects rates to soften next week.

The latest Freightos Baltic Index (FBX) which provides global container rates and additional data across 12 routes, issued on 30 December, forecasted an upward movement in prices this week as a result of shipping lines anticipating the International Maritime Organization's (IMO's) regulation requiring the sulfur content in maritime fuel to drop from 3.5% to 0.5% comes into force on 1 January, 2020.

“Several carriers have got into the act a year early. So far, we've seen recalculated bunker adjustment factors, EBS increases and new low-sulfur surcharges”, FBX and Freightos VP, Philip von Mecklenburg-Blumenthal, underlined.

These increases, beginning 1 January 2019, would filter through this week, he predicted, with price rises in the 5%-10% range, depending on the trade lane.

Compared to a year ago, rates from Shanghai to Rotterdam, Genoa, New York and Los Angeles are up by 24%, 49%, 31% and 41% respectively, the WCI notes.

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 28 December 2018	Current Index 4 January 2019
Comprehensive Index			910.81	940.86
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	996	996
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	967	997
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1883	1933
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2998	3119
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	668	789
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	634	612
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2373	2367
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	829	901
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1092	1237
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	226	226
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	227	227
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	153	153
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	146	146

.....