

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 31 พ.ศ. 2562



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand - Shanghai	200	300	Effective till August 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	
	War Risk Surcharge: \$35/20' และ \$70/40'		
Thailand - Melbourne	300	600	
Thailand - Europe (Main Port)	950	1,800	
Thailand - US West Coast	1,400	1,700	Effective till August 14, 2019
Thailand - US East Coast	2,200	3,000	

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนสิงหาคม 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 และเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 600 USD/FEU มีเพียงเส้นทาง Jebel Ali ที่มีบวกเพิ่ม War Risk Surcharge ในอัตรา 35 USD/TEU และ 70 USD/FEU เนื่องจากสถานการณ์ความตึงเครียดในแถบ Middle East และ Arabian Gulf ในขณะที่เส้นทางที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น คือ เส้นทาง Europe ปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU เนื่องจาก Space ค่อนข้างแน่น ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 950 USD/TEU และ 1,800 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Fuel Surcharge (LSS) ที่ต้นทุนในอัตราเดิม คือ 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU

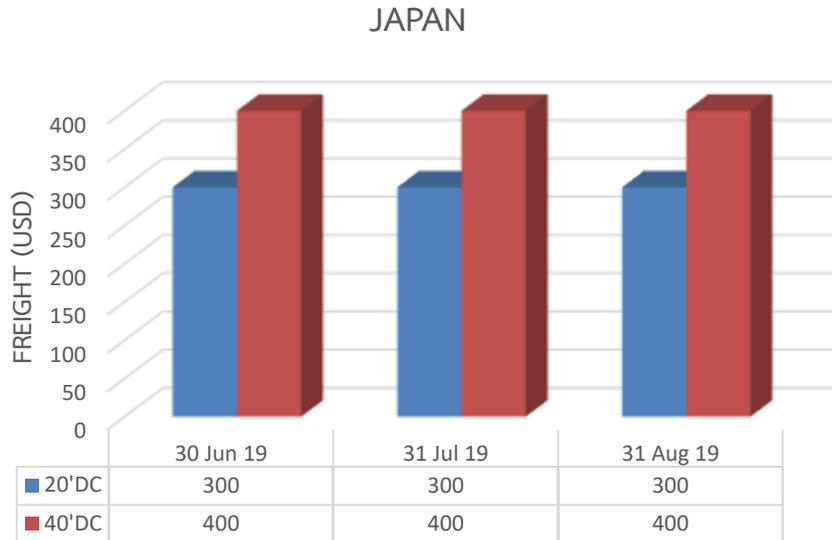
สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนสิงหาคม อัตราค่าระวางในฝั่ง West Coast ปรับลดลง 100 USD/TEU และ 150 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 1,700 USD/FEU ในขณะที่อัตราค่าระวางฝั่ง East Coast ปรับลดลง 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,200 USD/TEU และ 3,000 USD/FEU

**CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)**

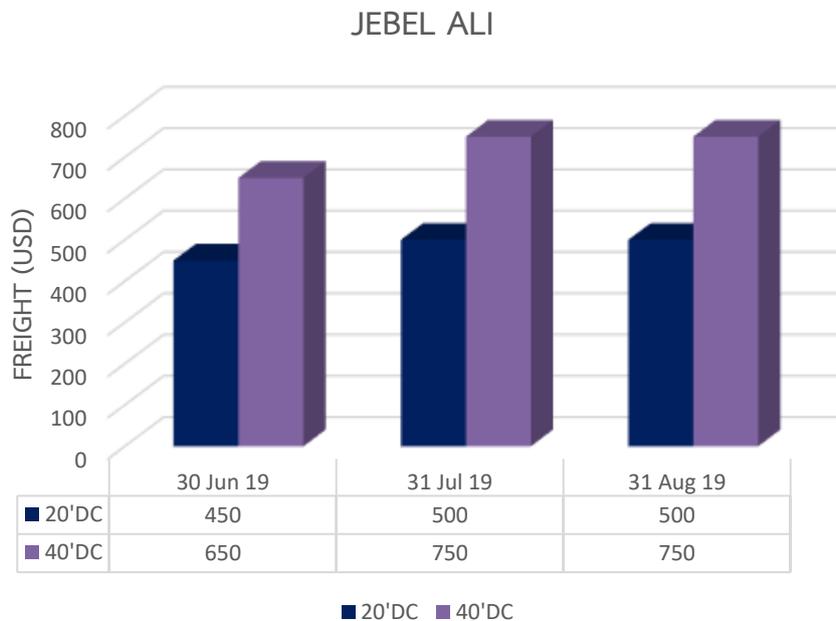
ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	1,000	Effective till August 31, 2019
Thailand-Shanghai	900	1,100	
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,400	1800	

- สำหรับเส้นทางไปประเทศจีน และฮ่องกง มีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) ที่ปลายทางในอัตรา 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU
- สำหรับเส้นทางไปยุโรป ค่า OBS ปรับลดลง โดยเรียกเก็บในอัตรา 126 USD/TEU และ 252 USD/FEU

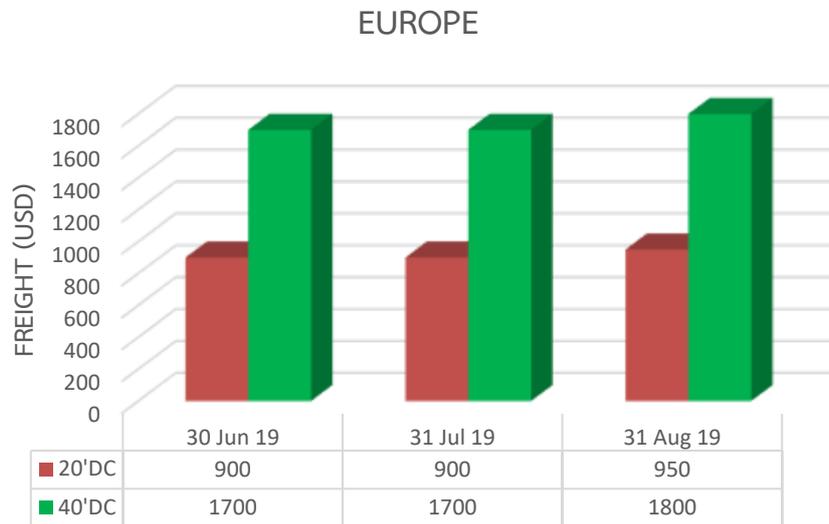
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2562



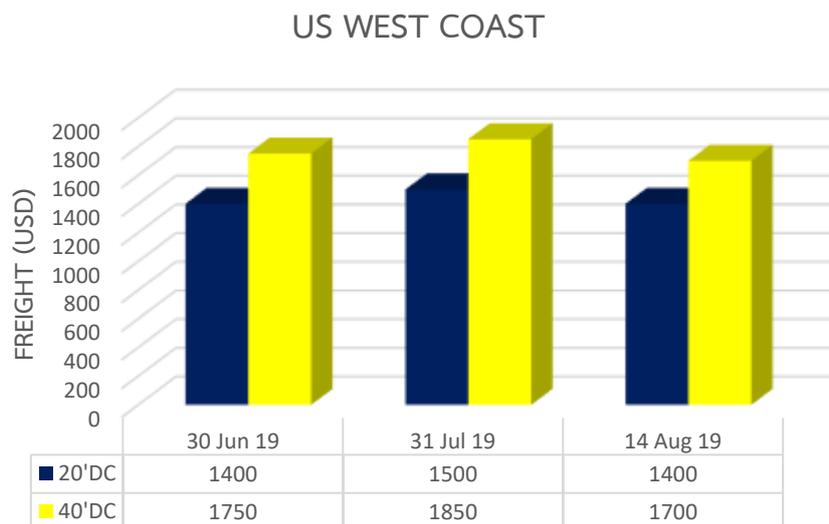
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2562



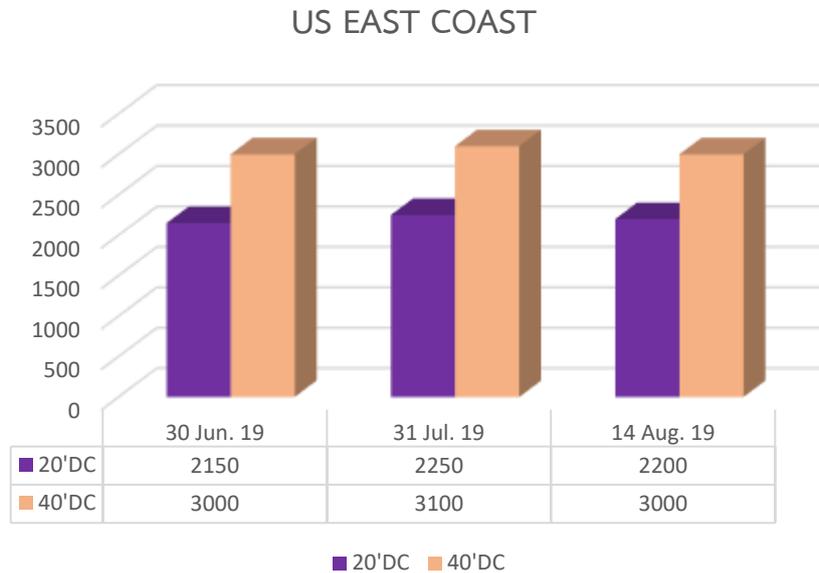
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2562



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2562



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast** เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2562



รวบรวมประกาศการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากสายเรือ

**สายเรือ Hapag Lloyd**

- ประกาศเรียกเก็บค่า Marine Fuel Recovery (MFR) สำหรับสินค้าจากเอเชียไปยังเส้นทางต่างๆ ดังนี้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 สิงหาคม 2562

Destination	20'DC	40'DC
North Europe	USD 226	USD 452
Mediterranean	USD 210	USD 420

- ประกาศเรียกเก็บค่า Terminal Security Charge Destination (TSD) สำหรับสินค้าที่ส่งไปยัง Haydarpasa, Istanbul และ Izmit ในประเทศตุรกี ในอัตรา USD 14 ต่อตู้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2562
- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Currency Adjustment Factor (CAF) สำหรับสินค้าที่นำเข้าหรือส่งออกจากเอเชีย ไปยังเส้นทางเมดิเตอร์เรเนียน Black Sea และ North Europe ในอัตรา 2.56% โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2562
- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Terminal Congestion Surcharge (CGD) สำหรับสินค้าที่ส่งออกไปยัง Bejaia ในประเทศแอลจีเรีย ในอัตรา USD 175/TEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2562

**สายเรือ CMA CGM**

- ประกาศเรียกเก็บค่า Rate Restoration สำหรับสินค้าจากเส้นทางเอเชีย ไปยังเส้นทางต่างๆ ดังนี้

Destination	20'DC	40'DC	Effective Date
West Africa	USD 500	USD 500	15 August 2019
USA & Canada	USD 900	USD 1000	1 September 2019

ประกาศเรื่องความเข้มงวดเกี่ยวกับนโยบายการตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สำหรับสินค้าอันตราย

**สายเรือ OOCL** ประกาศแจ้งเรื่องการขอความร่วมมือจากผู้ส่งออกในการแจ้งข้อมูลสินค้าอันตรายให้ครบถ้วน และถูกต้อง เนื่องจากที่ผ่านมาเกิดเหตุการณ์ที่ทำให้เกิดความเสียหายเพราะการสำแดงข้อมูลสินค้าที่ไม่ครบถ้วน รวมถึงการสำแดงข้อมูลที่ไม่ตรงกับความเป็นจริง ดังนั้น สายเรือจึงเพิ่มมาตรการในการตรวจสอบข้อมูล โดยอาจมีการสุ่มตรวจสินค้าอันตราย ทั้งนี้ ผู้มี

ส่วนเกี่ยวข้องในการขนส่งสินค้าอันตราย ต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของ IMDG และต้องให้ข้อมูลที่ถูกต้องกับสายเรือ ประกอบด้วย บรรจุภัณฑ์ การแสดงเครื่องหมายและฉลาก รวมถึงเอกสารด้านความปลอดภัย วิธีการจัดการและการขนส่งให้สอดคล้องกับมาตรฐานระหว่างประเทศ สินค้าบางรายการสายเรืออาจมีการขอให้ส่งเอกสารเพิ่มเติมเพื่อความสะดวกในการตรวจสอบ หากพบว่าสินค้าไม่ตรงกับข้อมูลที่สำแดงต่อสายเรือ จะมีการเรียกเก็บค่า Hazardous Cargo Misdeclaration Fee และสินค้าอาจไม่ได้รับการยกเว้นได้

### Recent blank sailings on Transpacific help lift spot rates

After substantial gains in China-US prices in July, shippers should expect more hikes this month, says analyst. Recent blank sailings on the Transpacific container trades has helped shipping lines to gradually increase spot freight rates and with slot space out of China now tightening, further pricing hikes should be expected this month, according to one leading rates analyst. Although Transpacific spot rates are unlikely to reach the highs of 2018 when US peak season demand was supercharged by frontloading as the US-China tariff trade war escalated, Freightos argues that after freight prices from China to the US saw substantial gains in July, shippers should expect more hikes this month.

“On-and-off trade tariff warnings, bunker fuel switches and a faltering global economy could all impact Q4 prices,” said Eytan Buchman, CMO of the freight digitalisation specialist. “But for August, tight space and ongoing demand seem to be indicating 40 foot container price increases of 15-20%.” According to Freightos, China-US West Coast prices are currently \$1,489 per feu, 10% up on this time last month and on a par year-on-year. “In the run-up to peak season, there are no longer any blank sailings from China and space is tight,” the company said in a note. “Carriers have been advising forwarders of August 1, \$100-\$200 price increases.” On the China-US East Coast trade lanes, freight prices are currently \$2,995 per feu and are set to cross the forty-footer \$3,000 mark for the first time since mid-February.

“Carriers have been advising forwarders of August 1, \$200-\$300 price increases,” noted Freightos. “In contrast to the West Coast, prices are still 15% up on last year, and likely have less leeway to increase in August.” According to Buchman, volatility on the Transpacific ocean trade this year is not outside the normal parameters as peak season begins. “Transpacific ocean freight pricing is always volatile,” he said. “The last two years could not have been more different – until August peak season. “Overcapacity plagued 2017, but in August the average daily price was 20% higher than July for the West Coast. By 2018, with supply under control and trade tariff panicking boosting demand, August’s average daily price jumped 27% for the West Coast and 20% for the East Coast.”

However, there are also signs that the Transpacific peak season might be more bearish than some analysts are forecasting. According to the latest XSI Public Indices report from Xeneta, the growing fallout from the US-China trade war was clear in the ocean freight market through July. Xeneta’s XSI Far East import index dropped by just 0.1% in July, but has now fallen by 12.6% since the end of 2018 and 15.5% year-on-year, while the Far East export figure for the month declined 4.8%. “This can be seen in the context of Chinese import and export trade figures for the first half of 2019, revealing exports to the US slumped by 8.1% to \$199.4 billion, while imports collapsed, dropping 29.9% to \$58.9 billion,” noted the ocean freight rate benchmarking and market analytics firm.

Patrik Berglund, Xeneta CEO, said the decline in the value of Transpacific trade between the US and China was also apparent in physical volumes. “There is a real impact on volumes here and that has obvious ramifications upon rates for the Far East trades,” he said. “On the face of it, the US indices appear to be enjoying better fortunes – with a 2.9% rise for imports, up 12% year-on-year, and a 6.6% boost for exports – but look at the updates from major US ports for the first six months of the year and a more telling picture develops. “For example, import volumes at San Pedro Bay ports declined by 3.3% year-on-year, while exports

through Los Angeles and Long Beach, the key hub for Asia cargoes, are reported to have fallen by 7.1% for the same period.

“That suggests we are not at a time of ‘business as usual’ and the container shipping industry has to make adjustments to adapt.”

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

### **New US tariffs unlikely to impact China import flow**

US importers will pay higher prices for merchandise from China this fall after US President Donald Trump said Thursday his administration will levy a 10 percent tariff on the remaining \$300 billion of Chinese imports from Sept. 1. Cargo volumes in the eastbound Pacific unlikely be greatly affected beyond that date, however. Because vessels leaving Asia are already filling up, as evidenced by recent increases in spot rates, retailers and importers have no choice now but to take space that is available or risk paying higher spot freight rates later in the fall — rates normally peak in September-October. Capacity to the West Coast that will arrive prior to Sept. 1 will likely now fill be absorbed quickly and spots rates will reflect that. Air freight is not an option for most cargo to beat the Sept. 1 deadline because the margin is not great enough to absorb the much higher air freight costs.

Retailers and consumers responded to Trump’ tariff announcement — made via Twitter — by saying there are no options available for avoiding the “tax.” “It’s another tax on consumers,” Jonathan Gold, vice president of supply chain and customs policy at the National Retail Federation, told JOC.com. Trump tweeted Thursday he is, “putting a small additional tariff of 10 percent on the remaining \$300 billion of goods and products coming from China into our country. This does not include the \$250 billion already tariffed at 25 percent ...”

Over the past 15 months, beneficial cargo owners (BCOs) have discovered that despite their attempts to work around the trade war by front-loading imports to get ahead of tariffs, there is no effective short-term strategy, especially when there is only a 30-day notice. “Holiday merchandise has already been ordered,” Gold said.

### Price of footwear will rise

“President Trump’s new tariffs should concern every American ... 70 percent of every pair of shoes sold in the US comes from China,” the Footwear Distributors & Retailers of America (FDRA) said in a statement. “Tariffs are taxes, and this move will noticeably raise the cost of shoes at retail and will have a chilling effect on hiring in the footwear industry,” said Matt Priest, president and CEO of FDRA. As the tariffs and counter-tariffs between the two countries unfolded since the summer of 2018, retailers were able to shift some of their production from China to other countries, especially in Southeast Asia. Alan Murphy, partner and CEO at SealIntelligence Maritime Consulting, told a JOC webinar last month that year-to-date through June, United States imports from Vietnam increased 36.7 percent compared with the same period last year. Imports from Taiwan increased 22.4 percent and total US imports from the Philippines were up 3.7 percent.

“Ships leaving Vietnam are full,” a non-vessel operating common carrier (NVO) told JOC.com Wednesday. While some retailers this past year have been able to find new sources of production in Southeast Asia, Murphy said many lower-value imports are simply “lost” during a trade war because the margin is too slim for manufacturers to shift production elsewhere. Some merchandise that had already been ordered for delivery this summer and fall will move during the current peak shipping season, but the production of those goods will most likely leave China by peak season 2020, he said.

Another short-term measure is to store products in foreign trade zones temporarily in order to delay imposition of the tariffs. However, the tariffs will take effect as soon as the merchandise is entered into the commerce of the US.

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

### Container terminal throughput set to hit near a billion teu in five years

Global container terminal utilisation levels are set to increase over the next five years, according to new research from shipping analyst Drewry Maritime Advisors. According to the newly published *Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast 2019*, global container port traffic is expected to grow by 4.4% a year for the next five years – meaning global throughput will be near a staggering 1bn teu by the end of 2023.

According to Drewry, global port throughput last year totalled 784m teu and is forecast to hit 973m in 2023. However, there are significant regional variations: North America and Europe are forecast to see growth of 3.6% and 3.4%, respectively, during this period; the Middle East/South Asia and Asia-Pacific regions are expected to see 5.1% and 4.9%, respectively.

However, shippers, forwarder and carriers should expect a tightening of terminal utilisation, as port investors, as well as central governments, appear unwilling to sponsor new capacity – Drewry expects global port capacity to grow by just 2% during the period, “based on confirmed additions only”. It said this would mean average utilisation across the world would increase significantly, from 70% in 2018 to 79% by 2023, but again regions will vary greatly, said report author Neil Davidson, who predicted utilisation levels could reach 100% at terminals in China by 2023, and near that in South-east Asia. He said: “The previous very rapid pace of capacity expansion is on hold, the focus instead being on consolidation of port and terminal ownership into large groups. “This, plus the uncertainty about China’s international trade growth in the face of tariff wars and protectionism, suggests that the government is taking a cautious approach.”

But he added that such greater utilisation levels may not necessarily lead to greater port congestion. “It’s always a moot point as to what level of utilisation is comfortable – and it depends on how you measure capacity as well, of course,” he told *The Loadstar*. “The near-80% is fine, but this is a global average and, of course it’s the regional, national and local levels that really matter. “We are forecasting that the sharpest upward swings in average regional utilisation will be in Greater China and South-east Asia, and the latter could be in danger of nearing congestion, but much depends on Singapore’s capacity expansion as it dominates the region’s volumes so much.

“Plus, this is the region where we have the most bullish demand growth rate forecast. China also sees very high utilisation levels in theory in our projections, but measuring capacity (and throughput) in China is challenging.”

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 26 July 2019	Current Index 2 August 2019
Comprehensive Index			788.93	830.94
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	754	806
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	718	850
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1433	1589
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2800	2801
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	720	713
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	525	578
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2530	2556
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	783	774
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2052	1935
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%	116	122
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	117	117

.....