

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 2 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	Effective till January 31, 2019
Thailand - Europe (Main Port)	900	1,700	Effective till January 31, 2019
Thailand - US West Coast	1,900	2,300	Effective till January 31, 2019
Thailand - US East Coast	2,700	3,500	

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 ช่วงครึ่งเดือนหลังของมกราคม ปี 2562 ค่าระวางมีการปรับตัวเพิ่มขึ้น 100 USD ต่อตู้ เนื่องจากตอบรับกับช่วงเทศกาล Chinese New Year ที่จะมาถึงในช่วงต้นเดือนกุมภาพันธ์ ทำให้อัตราค่าระวางในฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 1,900 USD/TEU และ 2,300 USD/FEU และอัตราค่าระวางทางฝั่ง East Coast อยู่ที่ 2,700 USD/TEU และ 3,500 USD/FEU

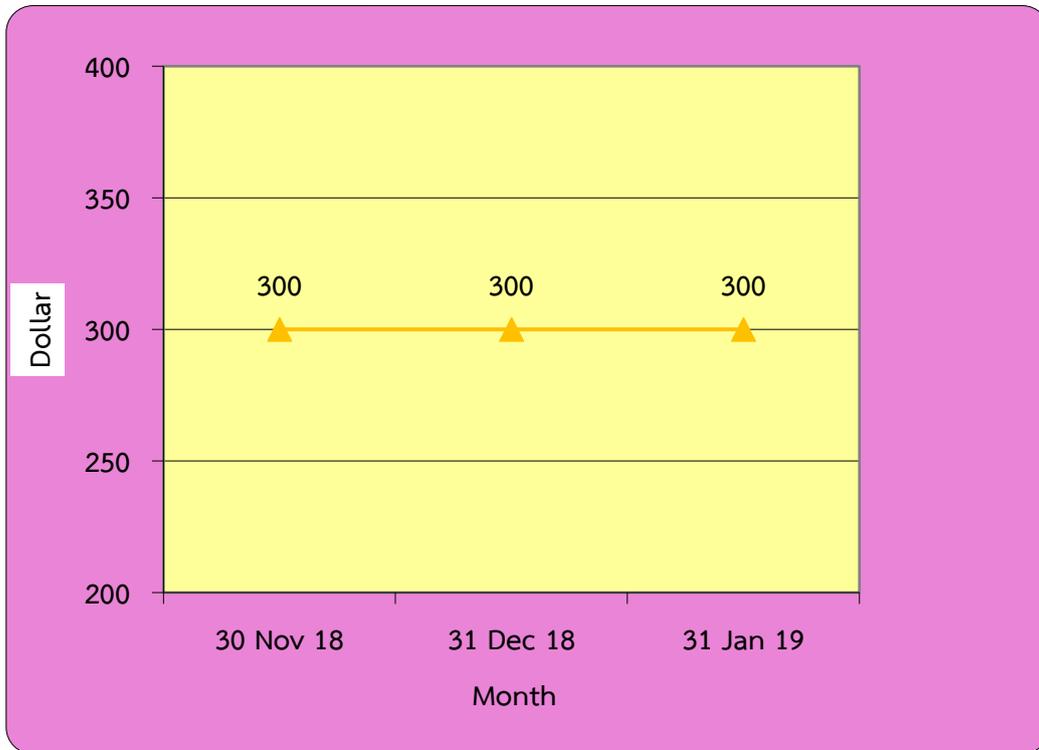
CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

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

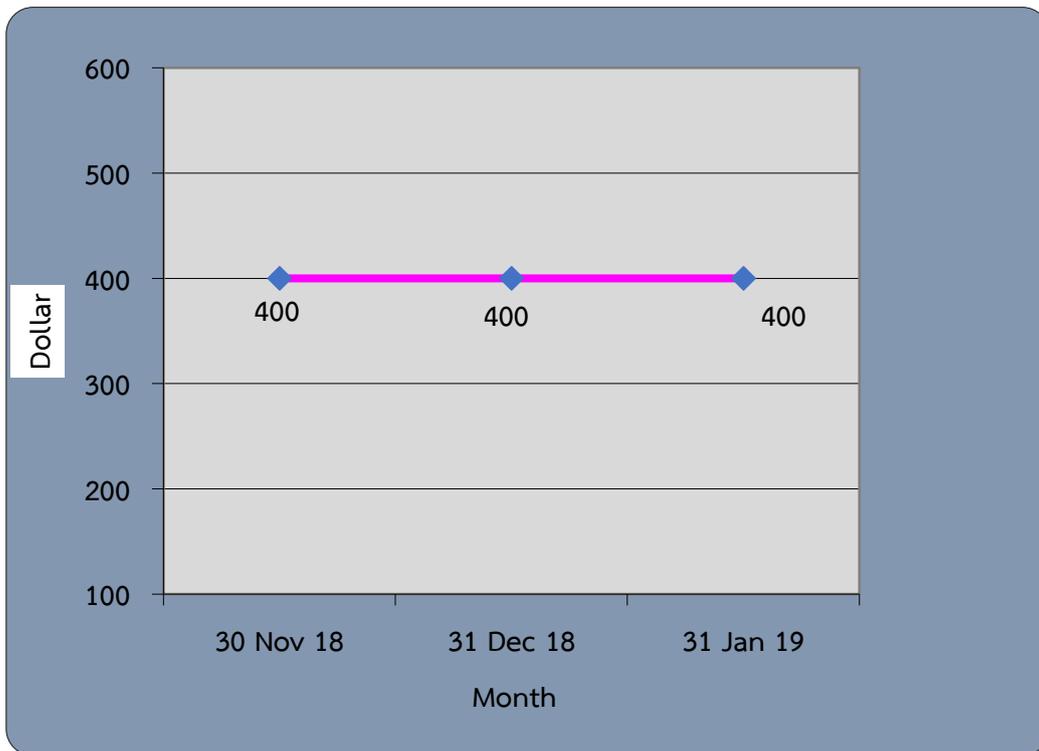
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 ฟุต

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



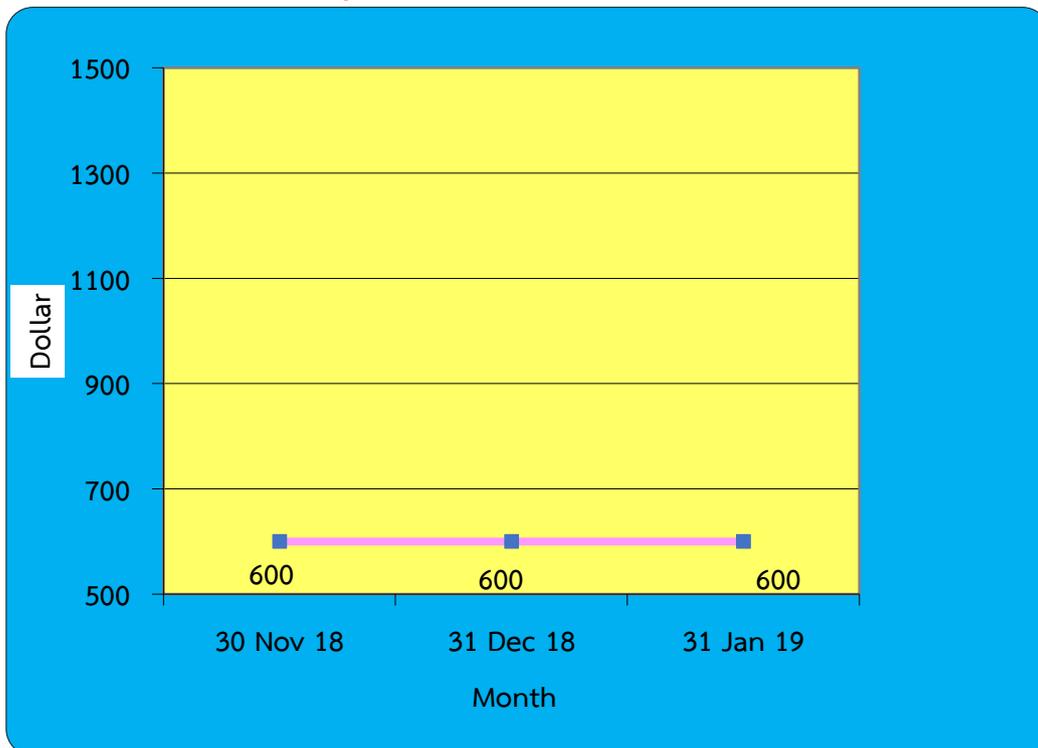
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 ฟุต

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

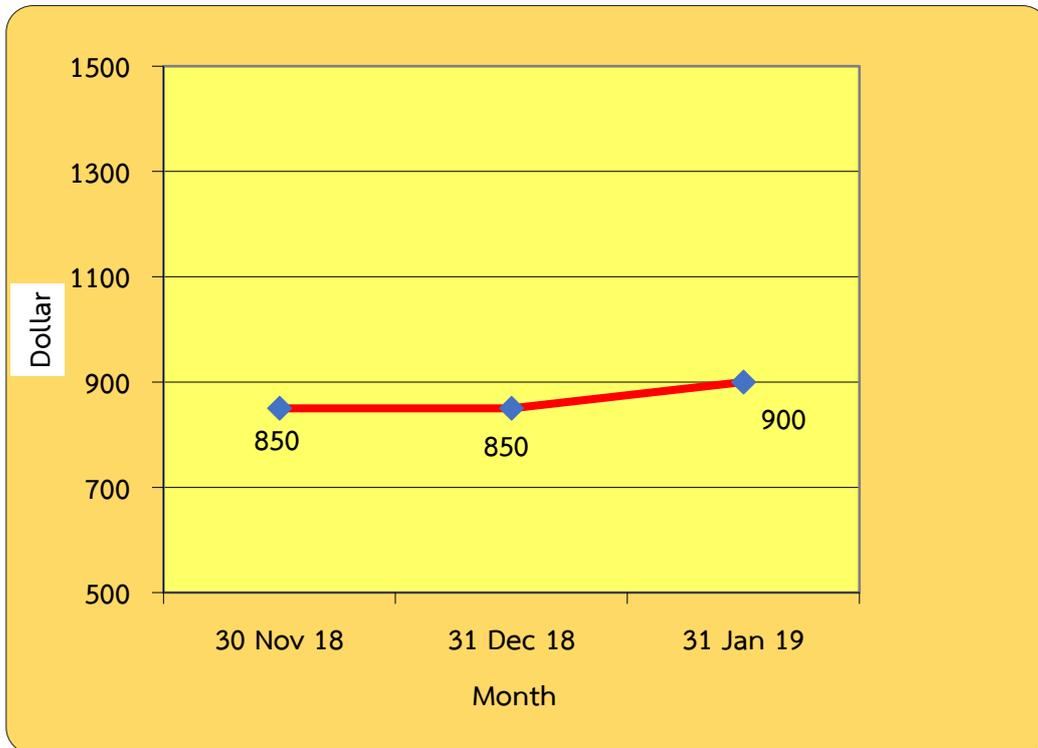


กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 40 ฟุต

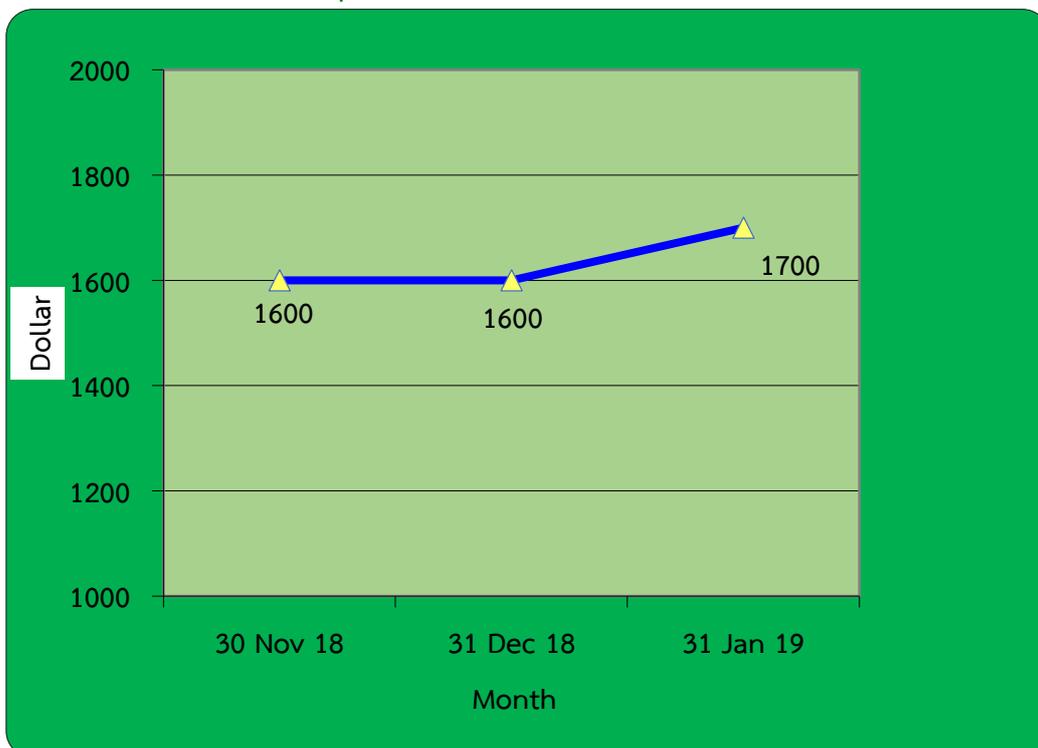
ในเส้นทาง ไทย-ดูไบ เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562



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

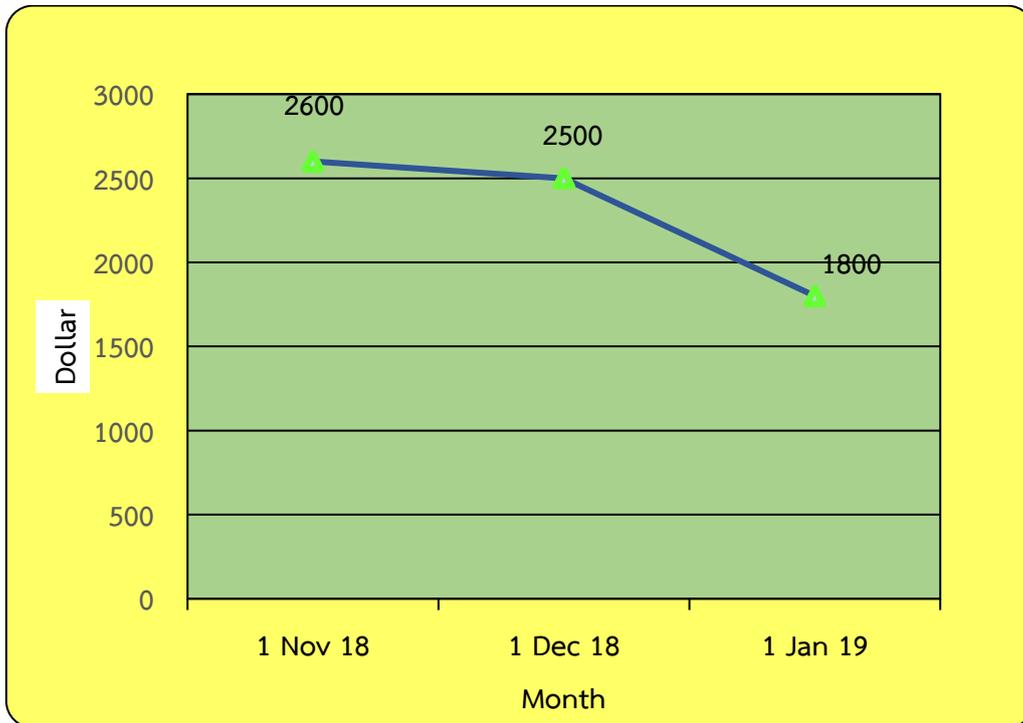


กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน พ.ย - ธ.ค. ปี 2561 และ ม.ค. ปี 2562



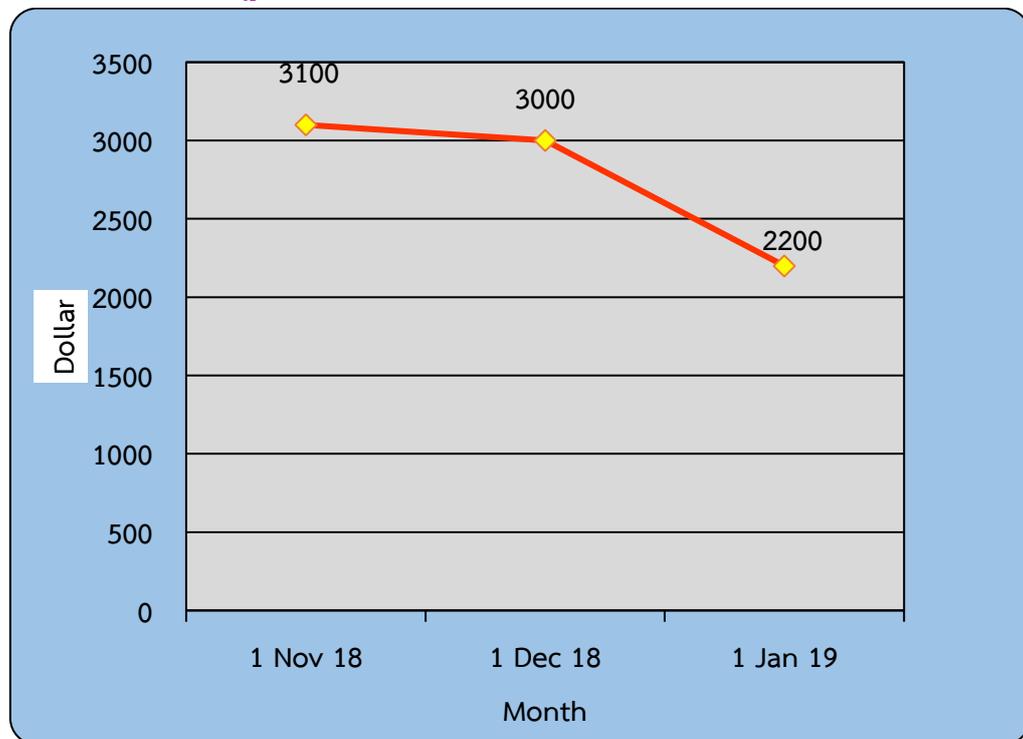
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 ฟุต

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



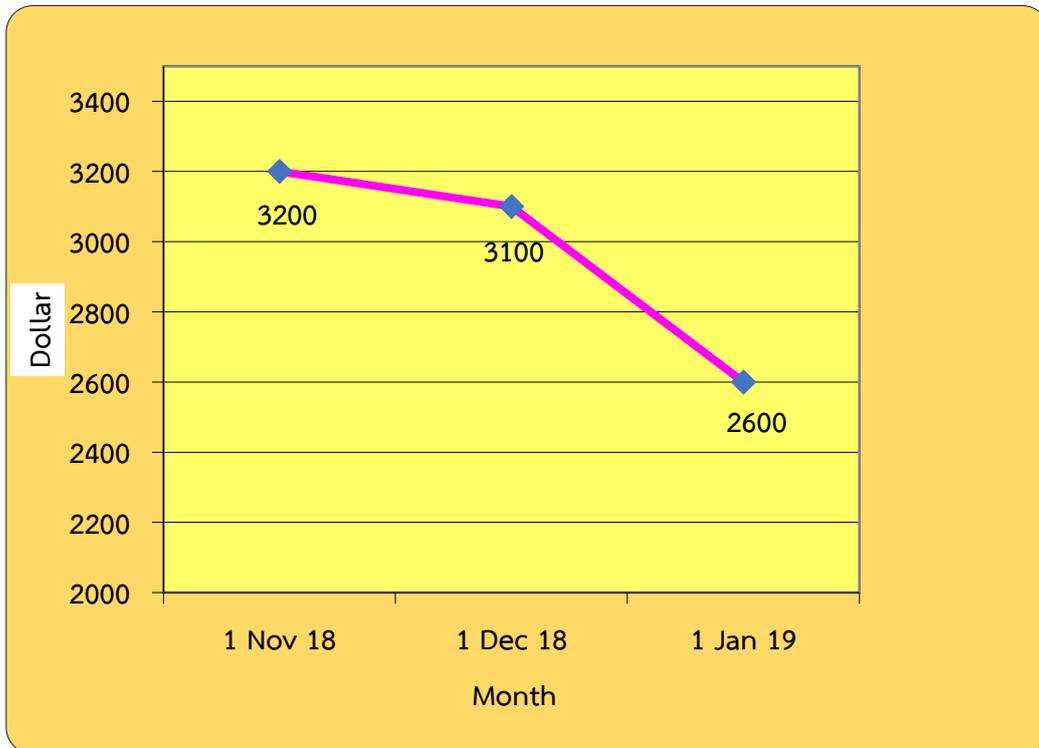
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 40 ฟุต

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



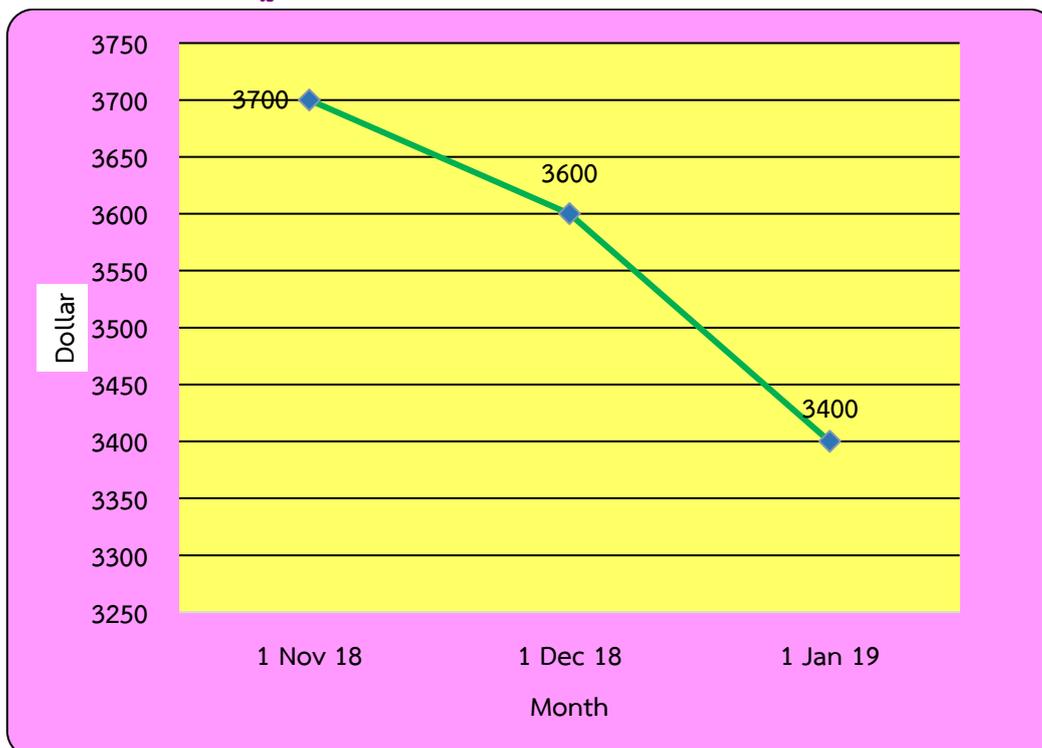
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 ฟุต

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

ในการนี้ได้มีการเพิ่มเติมข้อมูลค่าใช้จ่ายที่สายเรือเรียกเก็บเกี่ยวกับราคาน้ำมัน ดังนี้

สายเรือ MSC

- ได้มีประกาศเปลี่ยนแปลงการเรียกเก็บค่าน้ำมัน โดยกำหนดค่าใช้จ่าย Bunker Recovery Charge (BRC) และ Global Fuel Surcharge (GFS) เพื่อทดแทนค่าใช้จ่ายในปัจจุบัน คือ Bunker Contribution (BUC) , Fuel Adjustment Factor (FAD) และ Emergency Fuel Surcharge (EFS) โดยเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 ที่ผ่านมา ซึ่งค่าใช้จ่าย GFS ที่เรียกเก็บสำหรับสินค้าจากเอเชีย ไปยังเส้นทางต่าง ๆ แตกต่างกันตามแต่ละเส้นทาง ดังต่อไปนี้
 - เส้นทางยุโรป เรียกเก็บในอัตรา USD 31/TEU และ USD 62/FEU
 - เส้นทาง US East Coast เรียกเก็บในอัตรา USD 98/TEU และ USD 196/FEU
 - เส้นทาง US West Coast, South Asia และ Middle East เรียกเก็บในอัตรา USD 38/TEU และ USD 76/FEU
 - เส้นทางภายในเอเชีย ยกเว้นเอเชียใต้ เรียกเก็บในอัตรา USD 19/TEU และ USD 38/FEU

ทั้งนี้ทางสรท.แนะนำให้สมาชิกตรวจสอบค่าใช้จ่ายที่สายเรือเรียกเก็บเพิ่มเติมตามประกาศ ณ เวลาทำการจอร์จระวางอีกครั้งหนึ่ง

ประกาศจากสายเรือเรื่องการตรวจสอบตู้สินค้า (Physical Container Inspection Pilot)

สายเรือ Maersk ได้ออกประกาศแจ้งให้ทราบว่า สายเรือต่าง ๆ กำลังดำเนินการปรับปรุงเรื่องความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางทะเลด้วยการให้ยืนยันข้อมูลรายละเอียดสินค้า ให้ตรงกับสินค้าภายในตู้ซึ่งจะต้องบรรจุ และผนึกหีบห่อให้มีความปลอดภัย ดังนั้น จึงได้มีการบังคับใช้เรื่อง Physical Container Inspection Pilot ในการตรวจสอบสินค้า สำหรับสินค้าที่ส่งออก หรือนำเข้าไปยัง North America ในท่าเรือดังต่อไปนี้ คือ Newark Berth 88, Houston Bayport, Miami Pomtoc และ New Orleans Ceres Terminals และในกรณีที่ตู้สินค้าถูกสุ่มตรวจโดย National Cargo Bureau (NCB) ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทางสายเรือ Maersk จะเป็นผู้รับผิดชอบ อย่างไรก็ตาม หากตรวจสอบพบว่าการบรรจุตู้สินค้า หรือหีบห่อไม่มีความปลอดภัย หรือข้อมูลสินค้าไม่ตรงกับที่แจ้งไว้ ต้องมีการดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องตามกฎระเบียบ โดยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นผู้ส่งออก หรือนำเข้า จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ ในการนี้ ตู้สินค้าที่ผ่านการตรวจที่ท่าเรือต้นทางแล้ว อาจถูกสุ่มตรวจที่ท่าเรือปลายทางได้อีกครั้งหนึ่ง เนื่องจากเป็นระบบ random

US box imports level off after rush to beat tariffs

Container volume growth slows in final two months from the average increase of 5.3% in 2018. Box import growth at US major retail container ports has slowed “after a months-long rush to beat increased tariffs on goods from China”, according to the monthly Global Port Tracker report released yesterday by the National Retail Federation (NRF) and Hackett Associates. US ports covered by Global Port Tracker handled 1.81 million teu in November, the latest month for which after-the-fact numbers are available. That was up 2.5%, year-over-year, but down 11.4% from the record of 2.04 million teu set in October.

December was estimated at 1.79 million teu, a 3.7% year-over-year increase. That would bring 2018 to a total of 21.6 million teu, an increase of 5.3% over 2017’s record 20.5 million teu, the report noted.

“With the holiday season behind us, the immediate pressure to stock up on merchandise has passed, but retailers remain concerned about tariffs and their impact on the nation’s economy,” NRF vice president for supply chain and customs policy Jonathan Gold said.

“Retailers have also brought in much of their spring merchandise early to protect consumers against higher prices that will eventually come with tariffs. Our industry is hoping the talks currently under way will bring an end to this ill-advised trade war and result in a more appropriate way of responding to China’s trade abuses that won’t force American consumers, workers and businesses to pay the price.”

January is forecast at 1.75 million teu, down 0.9% from January 2018; February at 1.67 million TEU, also down 0.9% year-over-year; March at 1.55 million teu, up 0.6%; April at 1.69 million teu, up 3.7%, and May at 1.8 million teu, down 1.3%. February and March are typically two of the slowest months of the year for imports, both because of the post-holiday drop in demand and because of Lunar New Year factory shutdowns in Asia, the report noted. “There have been record-high levels of imports over the past several months, primarily due to raised inventories ahead of expected tariff increases,” Hackett Associates’ founder Ben Hackett said. “But we are projecting declining volumes in the coming months and an overall weakness in imports for the first half of the year.”

Global Port Tracker, which is produced for NRF by the consulting firm Hackett Associates, covers the US ports of Los Angeles/Long Beach, Oakland, Seattle and Tacoma on the West Coast; New York/New Jersey, Port of Virginia, Charleston, Savannah, Port Everglades, Miami and Jacksonville on the East Coast, and Houston on the Gulf Coast.

Source : www.lloydsloadinglist.com

Container lines prepare for new capacity via new ULCVs and 'ship-jumboisation'

MSC is set to receive some 330,000 teu of newbuild tonnage this year and will close the gap on its 2M partner, Maersk Line, in the capacity rankings. According to new analysis by Alphaliner, MSC has the largest newbuild pipeline of all ocean carriers this year, with 20 vessels expected, for an aggregated total capacity of 334,550 teu. It said the privately-owned carrier was also expected to launch a “ship-jumboisation” programme this year that will see a series of 14,000 teu vessels converted to raise their nominal capacity to over 17,000 teu.

Meanwhile, stock market-listed Maersk Line is being obliged to adopt a much more cautious approach to its orderbook, with a view to not spooking investors concerned about the possibility of a global slowdown. The Danish carrier only has six ships due for delivery, for a modest 73,600 teu of capacity, noted Alphaliner. Indeed, without Maersk’s acquisition of Hamburg Süd and its fleet of around 650,000 teu, MSC would have been almost neck-and-neck with its top-ranked rival at the end of this year, with around 3.6m capacity.

MSC’s delivery pipeline this year includes eight 23,000 ULCVs for delivery in the second half. Alphaliner said it expected some of these to be deployed on the extended rotations of the 2M’s six Asia-Europe strings, while others were expected to cover for vessels taken out of service for around six weeks in the second half for the retrofitting of scrubber systems, ahead of IMO 2020.

The carriers with the next largest 2019 capacity expansion plans are Ocean Alliance partners Cosco and Evergreen, with newbuild pipelines of 181,000 teu and 134,000 teu, respectively.

“Cosco will continue its relentless growth in 2019, fresh from last year’s acquisition of OOCL,” said Alphaliner. With this capacity injection, the Chinese state-owned carrier will widen the gap on the remaining alliance partner, CMA CGM, currently in fourth place in the rankings.

Evergreen’s 2019 newbuilds will see the Taiwanese carrier narrow the capacity gap to its closest rivals, THE Alliance partners Hapag-Lloyd and Japanese grouping ONE.

Like Maersk, stock market-listed Hapag-Lloyd has taken a very cautious approach to ordering new tonnage – in fact, the German line has a blank orderbook. And ONE, which continues to consolidate its business after a chaotic merger launch last April, has just three ships on order.

The aggressive ordering by MSC in the 2M alliance and by Ocean Alliance partners will further increase the capacity gap they have over THE Alliance – the only newbuild capacity growth in THE Alliance this year will be for Yang Ming, which is expecting four 14,200 vessels.

Source : www.theloadstar.co.uk

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 4 January 2019	Current Index 11 January 2019
Comprehensive Index			940.86	940.08
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	996	979
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	997	980
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1933	1895
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3119	3040
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	789	814
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	612	551
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2367	2618
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	901	841
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1237	1675
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

.....