

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 32 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

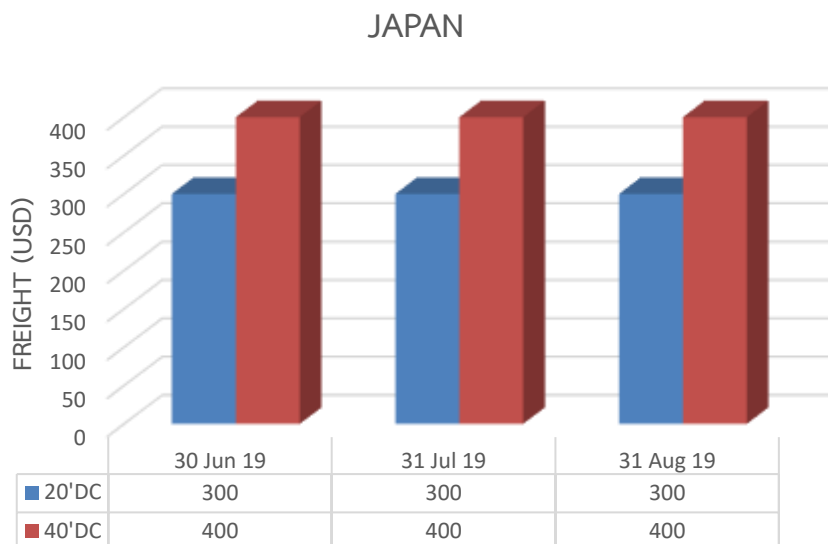
สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนสิงหาคม อัตราค่าระวางในฝั่ง West Coast ปรับลดลง 100 USD/TEU และ 150 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 1,700 USD/FEU ในขณะที่อัตราค่าระวางฝั่ง East Coast ปรับลดลง 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 2,200 USD/TEU และ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

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

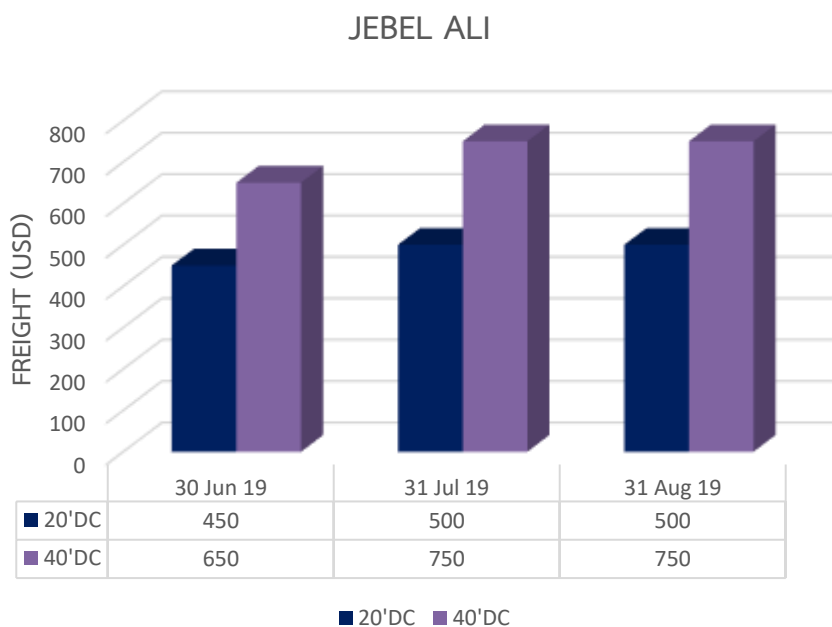
ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	1,000	Effective till August 31, 2019
Thailand-Shanghai	900	1,100	
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,400	1800	

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

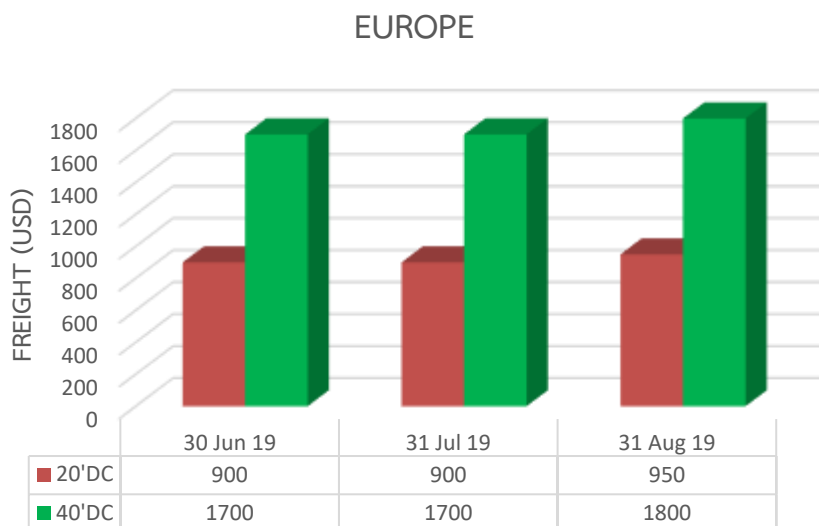
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2562



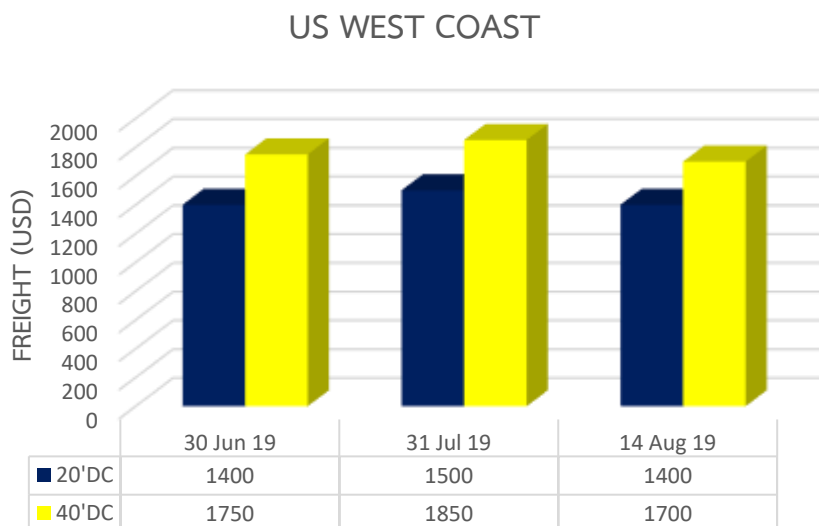
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2562



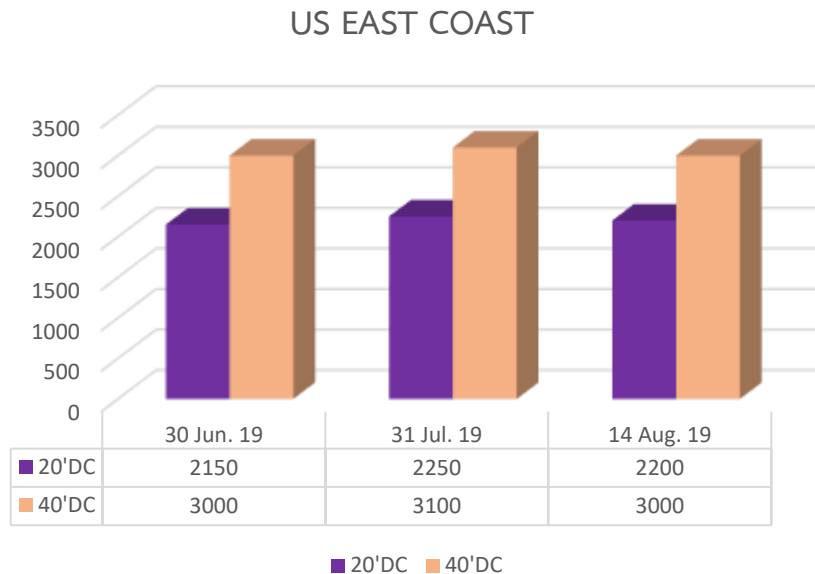
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2562



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 CMA CGM

- ประกาศเรียกเก็บค่า Rate Restoration Charge สำหรับสินค้าที่ออกจากเส้นทางเอเชียไปยัง Maldives และ Seychelles ในอัตรา USD 250/TEU และ USD 500/FEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2562

ประกาศเรื่องบทลงโทษสำหรับการแจ้งข้อมูลสินค้าอันตรายไม่ถูกต้อง สำหรับเส้นทางประเทศจีน

สายเรือ Hapag Lloyd ประกาศแจ้งให้ทราบว่าเพื่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า ข้อมูลของสินค้าอันตรายในเส้นทางประเทศจีน ผู้ส่งออกต้องแจ้งข้อมูลที่ถูกต้องให้สายเรือทราบก่อนการจัด Shipment หากไม่ปฏิบัติตามถือเป็นความผิดร้ายแรงตามข้อบังคับ Hazardous Material Regulations สายเรือมีบทลงโทษปรับ USD 15,000 ต่อตู้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 กันยายน 2562 ทั้งนี้ ความผิดต่อข้อบังคับดังกล่าวมีผลทางแพ่ง และ/หรือ ทางอาญา ซึ่งหากเกิดความเสียหายขึ้น ผู้ส่งออกต้องเป็นผู้รับผิดชอบสำหรับการไม่สำแดงข้อมูลสินค้า หรือสำแดงข้อมูลไม่ถูกต้อง ดังนั้น ผู้ส่งออกต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดตามมาตรการดังกล่าว

ประกาศเรื่อง Cargo Safety – New Mandatory Checkbox in all bookings

สายเรือ Maersk ประกาศแจ้งให้ทราบว่าเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าอันตรายในเว็บไซต์ของสายเรือจะมี Checkbox เพื่อให้ผู้ส่งออกยืนยันข้อมูลขณะทำการจองระวาง ดังนี้

- ข้อมูลสินค้าได้ถูกสำแดงอย่างถูกต้อง
- ผู้ส่งออกยืนยันรับผิดชอบการโหลดสินค้าเข้าตู้อย่างปลอดภัย
- ผู้ส่งออกรับทราบว่าสายเรืออาจมีการเปิดตู้เพื่อตรวจสอบสินค้าได้

ทั้งนี้ ข้อมูลในลักษณะ pop-up window พร้อมข้อความดังต่อไปนี้จะปรากฏขึ้นในขณะที่ทำการจองระวาง

Dry Bookings:

ในฐานะผู้ส่งออก หรือผู้กระทำการแทนผู้ส่งออกขอยืนยันว่า

- สินค้าที่ปรากฏใน Booking นี้ มิได้เป็นสินค้าอันตรายตามที่ระบุใน International Maritime Dangerous Goods Code 2016 รวมถึงฉบับแก้ไข
- สินค้ามีความปลอดภัยในการขนส่งทางทะเล และมีการบรรจุและโหลดตามข้อกำหนดของ Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units 2014 รวมถึงฉบับแก้ไข

- ผู้ส่งออกเข้าใจ และทราบว่าสายเรือมีสิทธิ์ที่จะเปิด หรือตรวจสอบแกนทึบห่อ หรือตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อตรวจสอบรายละเอียดของสินค้าได้

DG Bookings:

ในฐานะผู้ส่งออก หรือผู้กระทำการแทนผู้ส่งออกขอยืนยันว่า

- สินค้าที่ปรากฏใน Booking นี้ ได้มีการสำแดงข้อมูลอย่างถูกต้องตามข้อกำหนด และการจำแนกประเภทตาม International Maritime Dangerous Goods Code 2016 รวมถึงฉบับแก้ไข
- สินค้ามีความปลอดภัยในการขนส่งทางทะเล และมีการบรรจุและโหลดตามข้อกำหนดของ Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units 2014 รวมถึงฉบับแก้ไข
- ผู้ส่งออกเข้าใจ และทราบว่าสายเรือมีสิทธิ์ที่จะเปิด หรือตรวจสอบแกนทึบห่อ หรือตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อตรวจสอบรายละเอียดของสินค้าได้

Liner reliability improves markedly in second quarter

Carriers continue to respond positively to the dismal schedule reliability of 2018, as all 15 of the world's largest liner operators report improvements in the second quarter of 2019. Container shipping's reliability has come under increasing scrutiny from customers. However, there are signs carriers are getting their act together, with new figures showing improvements across the board. Unreliable services have become almost a staple of the industry, with late vessel arrivals the norm, a scenario causing untold headaches for the shipper community that depend on carriers to provide a reliable service to suit supply chain needs.

Despite growing shipper concerns at a time when the curation of alliances and consolidation were supposed to bring much-needed service stability, the industry posted its worst 12 months for reliability in 2018 on record since analysts Sea-Intelligence started collecting calling data eight years ago.

Fortunately, carriers have started 2019 on the right footing, with first quarter improvements preceding further good news in the second.

The latest data published by Sea-Intelligence shows that the world's 15 largest lines were 'on-time' — judged as plus or minus 24 hours of scheduled arrival, 80.1% of the time in the second quarter of 2019, an 8.2 percentage point improvement over the past year. Furthermore, four carriers recorded advances in reliability of double-digit percentage point proportions. Maersk's Hamburg Süd earned the title of the biggest individual improvement in performance with reliability up by 14.2 percentage points, while HMM (13.7), Zim (11.7) and Hapag-Lloyd (10.2) were the others to note strong gains. OOCL recorded the lowest year-on-year improvement in the three months ending June 30, up 2.6 percentage points. There was also good news stemming from the performance of the carrier alliances. The trio all reported sharp increases in second quarter reliability.

Vessels under the guise of 2M arrived at their destination as scheduled 80.2% of the time, a 16.4 percentage point improvement over 2018, while The Alliance and Ocean Alliance saw schedule reliabilities improve respectively by 10.1 68.3% and 4.6 percentage points to 77.2%. And in a further indication that carriers are responding to the misgivings of shippers, schedule reliability was also up on all six of the east-west trades. Carriers operating on the transatlantic trade saw the biggest improvement in on time performance, up by 9.8 percentage points on westbound routes and 9.3 percentage points on east bound routes. Transpacific and Asia-Europe routes were also more in tune with schedules in the second quarter compared with 2018, according to Sea-Intelligence.

The latest figures, while positive, do however come from a particularly low base, but these are improvements nonetheless, and a welcome step in the right direction, even if there is clear room for improvement.

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

US box imports still at near-record levels

Despite recent imposition of new 10% China tariffs, retail importers expect inbound container volumes to remain strong. But raising those tariffs to 25% would result in lower trade projections. Imports at US major container ports are expected to continue at near-record levels for the remainder of the year despite a new round of tariffs on goods from China, according to the monthly Global Port Tracker report released by the National Retail Federation (NRF) and Hackett Associates. “Even with virtually everything America imports from China soon to be subject to tariffs, it isn’t quick or easy for retailers to change their supply chains,” NRF vice president for supply chain and customs policy, Jonathan Gold, said. “That means American families are ultimately going to pay more for goods they can’t do without. “And even if sourcing eventually shifts away from China, it will simply come from other countries.” While the NRF agrees that certain aspects of US-China trade need renegotiating, it believes tariffs are the wrong way to achieve that renegotiation, arguing that “it’s time to stop punishing American businesses, workers and families” for China’s trade policies.

US President Trump announced last week that new 10% tariffs on an additional \$300 billion in Chinese goods will take effect on 1 September. Coupled with 25% tariffs imposed on \$250 billion worth of imports over the past year, the new round will tax almost all goods the United States imports from China, the NRF noted. Meanwhile, America’s tariff bill continues to grow. The NRF highlighted that according to data released this week by the Tariffs Hurt the Heartland coalition, American importers paid \$6 billion in tariffs in June, “one of the highest-tariffed months in US history and up 74% from the same month last year”. Hackett Associates Founder Ben Hackett said: “The uncertainties of the administration’s tariff policies continue to vex the markets. Our overall outlook is more pessimistic than last month, underlining that trade wars are not harbingers of good things to come.” Hackett said the 10% tariffs would not likely have an immediate impact on import volumes, but an increase to 25% – as happened earlier this year with the most-recent previous round of tariffs – “would have a significant impact and would cause us to lower our trade projections further”.

US ports covered by Global Port Tracker handled 1.8 million TEU in June, the latest month for which after-the-fact numbers are available. That was down 2.9% from May and down 3%, year over year. A TEU is one 20-foot-long cargo container or its equivalent. July was estimated at 1.86 million TEU, down 2.6 percent year-over-year. August is forecast at 1.91 million TEU, up 0.6%; September at 1.85 million, down 1.1%; October at 1.91 million TEU, down 6.2%; November at 1.84 million TEU, up 1.8%, and December at 1.81 million TEU, down 7.9%. The August and October numbers would be the highest monthly volumes since 1.96 million TEU last December, tying for the third-highest month on record behind that and the all-time record of 2 million TEU set last October. While imports will decline year-over-year most months during the remainder of this year, that is largely because of high volumes seen last year as retailers rushed to bring in merchandise ahead of scheduled tariff increases, Hackett explained.

The first half of 2019 totalled 10.5 million TEU, up 2.1% over the first half of 2018, and 2019 is expected to total 21.7 million TEU, the NRF and Hackett said, adding: “That would come within 0.4% of last year’s record 21.8 million TEU, which was up an unusually high 6.2% over 2017.” Earlier this week, container shipping analyst Drewry said last week’s sudden resumption of US-China trade hostilities was expected to lead to a spike in transpacific demand and raise ocean freight spot rates, although the shorter lead time will probably prevent a repeat of last year’s big price gains. Drewry noted later remarks from the US indicating that the rate could rise to at least match the 25% duties placed on the remaining \$250 billion of Chinese goods already subjected to extra tariffs. Drewry research shows that the rollout of US tariffs “have progressively targeted consumer goods, along with greater exposure to China sourcing, meaning that it will be harder to shield Americans from related price increases, which in turn could harm Trump’s re-election chances.” Its analysis estimates that the first

tranche of tariffs on US\$50 billion of US imports from China affected around 640,000 teu of China-US goods, primarily intermediate and capital goods, with tariffs on the second \$200 billion tranche estimated to have impacted about 6 million teu, mainly consumer, intermediate and capital goods.

This latest round of tariffs on another \$300 billion of Chinese imports to the US is estimated to affect a further 4 million teu of Chinese export shipments – primary consumer goods, but with a small proportion of intermediate and capital goods. Looking more broadly at what the escalation of the trade war means for the container market, Drewry noted: “In the long-term, we retain the view that rising protectionism is a negative development for container growth, potentially mitigated by trade substitution and greater production fragmentation away from China, but there could be some short-term upside. “Last year’s tariff wars instigated a cargo rush in the transpacific as BCOs (beneficial cargo owners) brought shipments forward to beat the threatened imposition of higher US import tariffs, leading to a surge in freight rates. The difference this time around is that cargo owners have less time to prepare, and with transit times between China and the US West Coast taking approximately 14 days, there is only a small window during the first two weeks of August for shippers to arrange front-loading to beat the new deadline.

“Therefore, we expect to see a brief spike in transpacific freight rates – specifically to USWC (US west coast) as the quickest route to market – in the first half of August. The threat of further increases to the new tariff rate could see that process continue beyond 1 September, but we do not expect freight rates to replicate the same steep incline as last year.” As reported yesterday, Alphaliner still expects box volumes to grow this year, despite the escalating trade war between China and the US, but the analyst has revised downwards its growth outlook from 3.5% down to 2.5%. The downgrade follows the International Monetary Fund’s July update of its World Economic Outlook, which downgraded global gross domestic product growth from 3.3% to 3.2%, with a related decline in trade volume growth from 3.4% to 2.5%.

But Alphaliner said container throughput remained resilient in the second quarter of 2019, with global ports recording a 2.8% increase in volumes in the period from April to June.

“The preliminary growth rate was slightly above the first quarter’s rate of 2.7%, as the ongoing Sino-US trade war failed to bring down overall container volumes,” Alphaliner said. Nevertheless, volume growth at Chinese ports slowed to 3.5% in the second quarter, down from 4.2% in the first quarter, Alphaliner noted. North American volumes growth also slowed to 2.9% in the second quarter, down from the 4.7% growth in the previous quarter. Alphaliner also warned that the “teu multiplier”, the factor by which container volumes increase more than GDP growth, was continuing to fall. Historically, carriers could rely on a teu multiplier of 3.4 during the 1990s and 2.6 in the early years of this century. But since the financial crisis in 2008, that had fallen to 1.4, and could slip to parity this year. “The escalating trade tensions will have a negative impact on container volumes, with the teu-to-GDP growth multiplier expected to fall to less than one in 2019,” Alphaliner said.

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. The National Retail Federation is the world’s largest retail trade association. Hackett Associates provides consulting, research and advisory services to the international maritime industry, government agencies and international institutions.

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

Box majors clamp down on cargo misdeclaration

Big name box carriers including Maersk, Hapag-Lloyd, HMM and OOCL have introduced fines for shippers who misdeclare hazardous cargoes, which many people suspect are behind a number of containership fires in recent months. ‘To ensure the safety of our crew, ships and other cargo onboard, Hapag-Lloyd holds the shipper liable and responsible for all costs and consequences related to violations, fines, damages, incidents, claims and corrective measures resulting from cases of undeclared or misdeclared cargoes,’ German carrier tells shippers. BIG name box carriers including Maersk Line, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine and OOCL are cracking down on the misdeclaration of hazardous cargoes, which many people suspect are behind a number of containership fires in recent months. The spate of blazes has caused not only loss of life, but also significant extra costs and delays to cargo deliveries. According to the Cargo Incident Notification System, anything up to a quarter of all serious incidents on board containerships are attributable to misdeclared cargo. Counter-measures imposed by lines include the introduction of fines for shippers and the strengthening of inspection procedures.

Hapag-Lloyd has instituted a penalty of \$15,000 per box for misdeclared cargoes emanating from China, effective from September 15. The German company saw a fire on board Yantian Express earlier this year, which took weeks to extinguish and is thought to have cost millions of dollars. “Failure to properly offer and declare hazardous cargoes prior to shipment is a violation of the Hazardous Material Regulations. Such violations may be subject to monetary fines and/or criminal prosecution under applicable law,” the German outfit underlined in a notice to customers. “To ensure the safety of our crew, ships and other cargo on board, Hapag-Lloyd holds the shipper liable and responsible for all costs and consequences related to violations, fines, damages, incidents, claims and corrective measures resulting from cases of undeclared or misdeclared cargoes.”

South Korea’s HMM has also brought in penalties at the same rate, while Hong Kong’s COSCO-owned OOCL is introducing fines of unspecified amounts, according to media reports. Niels Gunner Schermer, head of centre operations dangerous goods at Maersk, said: “In general, we are very happy to see the actions of all major carriers to support safety for crews and vessels. “Imposing a misdeclaration fee is one of the many instruments we have to increase safety and avoid misdeclarations, and one we are already using. While it should be used when required, as it represents a strong signal value, it remains a reactive measure,” he added.

Maersk strongly believes in increasing cargo screening and knowledge sharing efforts with customers, to ensure that the cargoes mis- or undeclared are avoided from the outset, said Mr Schermer. Where there is resort to financial penalty, fines are assessed on a case-by-case basis, depending on the seriousness of the infraction. The stance has been welcomed by specialist insurer TT Club, which is working with industry stakeholders under the banners ‘Cargo Integrity’ and #Fit4Freight to highlight the ongoing risks from poorly packed and declared cargo.

Peregrine Storrs-Fox, TT Club’s risk management director, commented: “Clearly, the shipper has primary responsibility to declare fully and honestly so that carriers are able to take appropriate actions to achieve safe transport. “Equally, carriers have the opportunity to review any barriers to accurate shipment declaration, including minimising any unnecessary restrictions and surcharges. Penalising shippers where deficiencies are found should be applauded.” Government enforcement agencies should also be encouraged to take appropriate action under national or international regulations to deter poor practices, Mr Storrs-Fox added. TT Club’s Cargo Integrity campaign seeks not only to promote awareness of good practice, as set out in the Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units, a joint International Maritime Organization /

International Labour Organisation/United Nations Economic Commission for Europe instrument colloquially known as the CTU Code.

Source: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.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 2 August 2019	Current Index 9 August 2019
Comprehensive Index			830.94	822.09
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	806	810
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	850	974
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1589	1474
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2801	2660
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	713	683
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	578	591
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2556	2545
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	774	766
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1935	2104
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%	122	125
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	117	117

.....