

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 24 พ.ศ. 2562



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20’	USD/40’	
Thailand - Shanghai	200	300	Effective till June 30, 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	450	650	
Thailand - Melbourne	400	800	Effective till June 30, 2019
Thailand - Europe (Main Port)	900	1,700	Effective till June 30, 2019
Thailand - US West Coast	1,400	1,750	Effective till June 30, 2019
Thailand - US East Coast	2,150	3,000	

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมิถุนายน 2562 อัตราค่าระวางในหลายเส้นทางคงที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง 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 ส่วนเส้นทางอื่นที่อัตราค่าระวางยังคงที่เช่นเดียวกัน คือ เส้นทาง Europe อัตราค่าระวางอยู่ที่ 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 ส่วนเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับลดลง ได้แก่ เส้นทาง Jebel Ali ค่าระวางปรับลดลง 100 USD/TEU และ 50 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 450 USD/TEU และ 650 USD/FEU

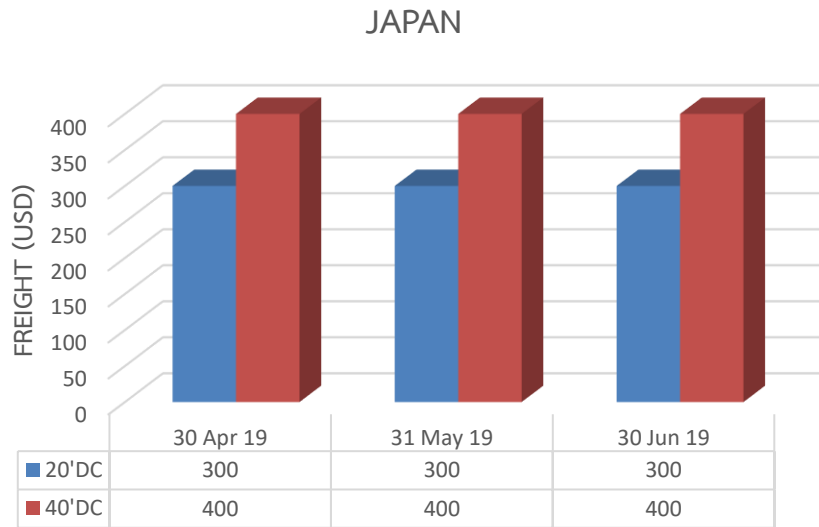
สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมิถุนายน อัตราค่าระวางปรับลดลง USD 100 ต่อตู้ โดยอัตราค่าระวางในฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 1,750 USD/FEU ในขณะที่อัตราค่าระวางฝั่ง East Coast อยู่ที่ 2,150 USD/TEU และ 3,000 USD/FEU ค่าระวางปรับลดลงเป็นผลเนื่องจากปริมาณระวางที่ไทยได้รับโควตามีเพิ่มขึ้น

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

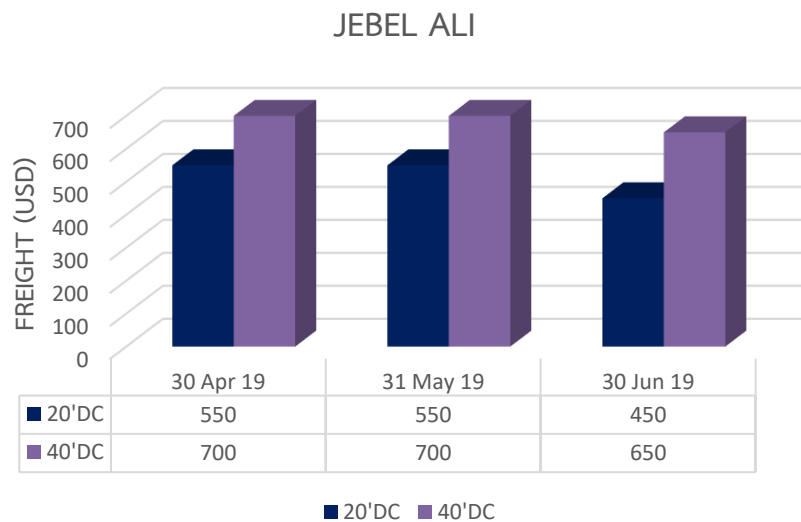
ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	สินค้าทั่วไป 1,000	Effective week by week
		สินค้าทุเรียน 1,500-1,800	
Thailand-Shanghai	900	1,100	Effective till June 30, 2019
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	Effective till June 30, 2019
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,400	1800	

- สำหรับเส้นทางไปประเทศจีน และฮ่องกง มีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) ที่ปลายทางในอัตรา 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU
- ในเส้นทางเอเชีย ไม่มีการเรียกเก็บค่า Bunker Surcharge (OBS) ในขณะที่เส้นทางไปยุโรปมีการปรับเพิ่มค่า OBS โดยเรียกเก็บในอัตรา 106 USD/TEU และ 212 USD/FEU
- สถานการณ์การส่งออกสินค้าประเภททุเรียนด้วยตู้ขนาด 40'HQ Reefer ต้องติดตามสถานการณ์ เนื่องจากเป็นช่วงที่ต้องประเมินปริมาณทุเรียนที่มาจากทางภาคใต้ ดังนั้น ข้อมูลค่าระวางต้องตรวจสอบเป็นรายสัปดาห์

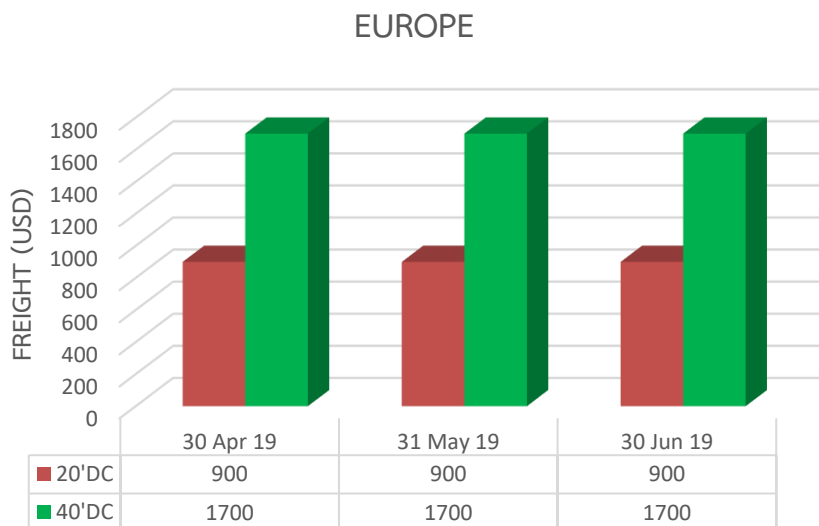
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2562



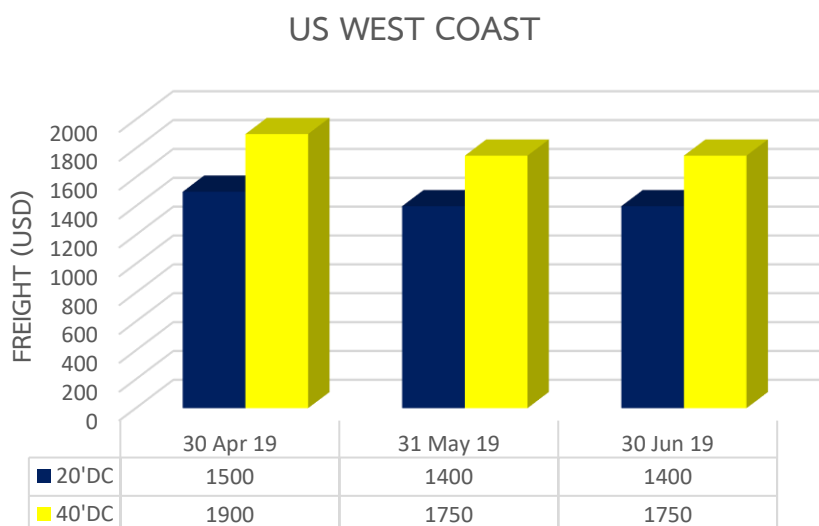
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2562



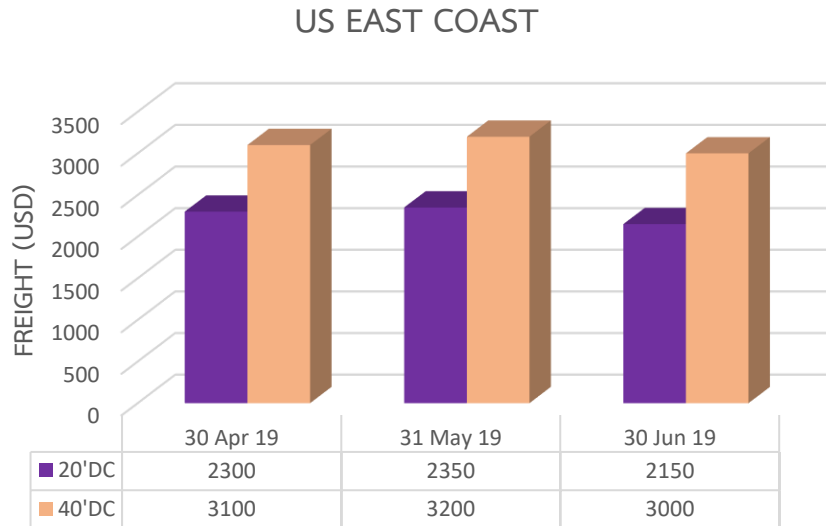
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2562



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



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



รวบรวมประกาศปรับการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศเรียกเก็บค่า Equipment Transfer Surcharge สำหรับสินค้าที่ส่งออก หรือนำเข้าไปยังประเทศแอลจีเรีย โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 6 กรกฎาคม 2562 ซึ่งค่าใช้จ่ายนี้จะเรียกเก็บจากผู้ชำระค่าระวางไม่ว่าจะเป็น Freight Prepaid หรือ Collect
กรณีส่งออกจากแอลจีเรีย เรียกเก็บในอัตรา USD 10 ต่อตู้ เรียกว่า Equipment Transfer Charge Origin
กรณีนำเข้าไปยังแอลจีเรีย เรียกเก็บในอัตรา USD 35 ต่อตู้ เรียกว่า Equipment Transfer Charge Destination
- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Equipment Maintenance Fee (EMF) ของประเทศไทย สำหรับการซ่อมบำรุงตู้ที่ต่ำกว่า 5,000 บาท มีอัตราเรียกเก็บดังนี้
 - กลุ่มที่ 1 สำหรับสินค้าทั่วไป (ไม่รวม VAT7%): 600 บาท/20'dc และ 1,200 บาท/40'dc
 - กลุ่มที่ 2 สำหรับ Special Cargo (ไม่รวม VAT7%): 1,200 บาท/20'dc และ 2,200 บาท/40'dc
 สำหรับการซ่อมบำรุงตู้ที่มากกว่า 5,000 บาท จะเรียกเก็บผู้ใช้บริการต่างหากจากยอดจริงที่เกินจาก 5,000 บาท โดยประกาศนี้มีผลตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2562

ประกาศยกเลิกการรับสินค้าเข้า หรือออกจากท่าเรือ Cagliari ในประเทศอิตาลี

สายเรือ Hapag Lloyd ประกาศยกเลิกการรับสินค้าเข้า หรือออกจากท่าเรือ Cagliari ในอิตาลี โดยมีผลทันที เนื่องจากผู้ให้บริการเทอร์มินอลในท่าเรือดังกล่าวหยุดให้บริการสำหรับเรือบรรทุกคอนเทนเนอร์ โดยสินค้าจะถูกระบุให้ไปยังท่าเรือ Livorno และ Genoa แทน หรือหากต้องการให้สายเรือส่งตู้ไปยัง Cagliari จะต้องขนส่งโดยเรือเฟอร์รี่ หรือเรือ Ro-Ro แทน โดยมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม EUR 500/20'dc และ EUR 750/40'dc ส่วนสินค้าขาออกจาก Cagliari สามารถรับตู้เปล่าได้ที่ Cagliari แต่ต้องคืนตู้เพื่อส่งออกในท่าเรือ Livorno, Genoa หรือ La Spezia ขึ้นอยู่กับข้อตกลง

ประกาศห้ามการนำเข้าสินค้าประเภทขยะพลาสติกแข็ง (Solid Plastic Waste) ไปยังประเทศอินเดีย

สายเรือ Hapag Lloyd ประกาศย้ำเรื่องข้อบังคับของกระทรวงสิ่งแวดล้อมของอินเดีย เกี่ยวกับการห้ามนำเข้าสินค้าประเภทขยะพลาสติกแข็ง เข้าไปยังประเทศอินเดีย ที่เคยประกาศไปก่อนหน้านี้เมื่อวันที่ 7 มีนาคม ที่ผ่านมา โดยตั้งแต่วันที่ 10 กรกฎาคม 2562 สายเรือจะรับสินค้าดังกล่าว อย่างไรก็ตาม เพื่อให้กิจกรรมด้านอุตสาหกรรมดำเนินไปได้ จึงมีข้อยกเว้นสามารถนำเข้าสินค้าดังกล่าวไปยัง Special Economic Zones (SEZ's) และ Export Oriented Units (EOU's) จนถึงวันที่

31 สิงหาคม 2562 โดยต้องดำเนินการผ่านพิธีการจากผู้รับอนุญาต ทั้งนี้การเดินพิธีการขาเข้า และการเตรียมเอกสาร หรือ ใบอนุญาตต่างๆ ให้เป็นความรับผิดชอบของผู้นำเข้าในการยืนยันความถูกต้องของเอกสาร

ประกาศข้อบังคับเรื่องการนำเข้าสินค้าประเภทถั่วไปยังประเทศอินเดีย

สายเรือ Hapag Lloyd แจ้งประกาศของรัฐบาลอินเดียเกี่ยวกับข้อบังคับการนำเข้าสินค้าประเภทถั่ว (ถั่วเหลือง ถั่วเขียว Dun Peas และ Kaspas Peas), Pigeon Peas (Cajanus cajan)/Toor dal, Moong dal และ Urad dal ที่บังคับใช้ใน ปีงบประมาณ 2019-2020 โดยการนำเข้าต้องมีใบอนุญาต และต้องสำแดงปริมาณการนำเข้ารายเดือน ซึ่งผู้นำเข้าต้องปฏิบัติตาม เพื่อป้องกันการถูกกักสินค้าขณะผ่านพิธีการศุลกากร ซึ่งจะก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม เช่น ค่า Storage เป็นต้น อย่างไรก็ตาม สายเรือจะยังคงรับการจองระวางสำหรับสินค้านี้ต่อไป เพราะไม่ได้เป็นข้อห้าม แต่เป็นการจำกัดปริมาณการนำเข้า ดังนั้น ขอแนะนำสำหรับผู้ส่งออกต้องตรวจสอบเรื่องใบอนุญาต และได้รับการยืนยันจากผู้นำเข้าในการได้รับการอนุญาตนำเข้า โดยผู้ส่งออกต้องมีเอกสาร Letter of Indemnity (LOI) แจ้งกับทางสายเรือก่อนการจองระวาง

Oil price spike threat after two more tankers are attacked in the Middle East

After two tankers were reportedly hit by torpedo attacks in the Gulf of Oman early this morning, the UK Maritime Trade Operations (UKMTO) Royal Navy agency has issued a warning to shipping, urging “extreme caution” in the area. The 110,000 dwt Aframax oil tanker *Front Altair* was en route from the UAE to Taiwan when it was attacked at around 2.30am local time, while the 27,000 dwt product carrier *Kokura Courageus*, going from Saudi Arabia to Singapore with a cargo of methanol, was attacked in roughly the same area around three hours later.

According to sources, the crew of both tankers abandoned ship and 44 seafarers were picked up by passing merchant vessels, with fortunately no reports of serious injuries. Both ships are reported to be ablaze and drifting, with their AIS systems still operational, but reports that the *Front Altair* sank have been denied by the ship’s Norwegian owner, Frontline. The ships had already transited the 21-mile wide Strait of Hormuz, which Iran has repeatedly threatened to block as tensions rise over US trade sanctions, when they were attacked. In a statement this morning, the Singapore office of Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM), the *Kokuka Courageous*’ manager, said it had launched a “full-scale emergency response following a security incident” on board the vessel. It said the 21-strong crew of the vessel had abandoned ship after an incident that saw damage to the ship’s hull on the starboard side.

“The master and the crew were quickly rescued from a lifeboat by a nearby vessel the *Coastal Ace*,” it added. “One crewman was slightly injured and is receiving first aid.”

BSM added that the vessel remained in the area, was not in danger of sinking and that its cargo of methanol “is intact”. The incidents come after four tankers suffered “sabotage” attacks off the UAE last month, while anchored outside the port of Fujairah. It is estimated that over 20% of the world’s oil is exported from the Middle East through the Strait of Hormuz, making any disruption a potential choke point for supply. The US has deployed warships in the region to counter “clear indications” of threats from Iran.

Oil markets around the world were understandably nervous this morning, with Brent Crude spiking 5% from a five-month low in early trading in London. Brokers told *The Loadstar* today that shipowners were “increasingly concerned” at the development of events in the Gulf of Oman, adding that the whole region was becoming a “tinderbox”. Paolo d’Amico, chairman of tanker trade association Intertanko, also expressed concern about the risks to ships and their crews transiting the area. “If the waters are becoming unsafe, the oil supply to the entire western world could be at risk,” he warned.

Meanwhile, the international shipping association, BIMCO, said the increase in attacks and the escalated threat to seafarers was “an urgent concern for the industry”, and agreed that any disruption would have a “major impact on the oil trade and shipping industry”. BIMCO secretary general Angus Frew said: “We

strongly call for nations to do what they can to de-escalate tension and ensure a safe passage for merchant shipping in the Strait of Hormuz.”

Source: <https://theloadstar.com>

Vietnam the big winner in the US-China tariff war, but is it legal?

The trade war between the US and China has started to impact the makeup of US containerised imports from Asia, with a significant shift away from China. According to Alphaliner data, in the first five months of the year, imports from China to the US fell 6.5% on the same period of 2018, to 3.87m teu, while imports from Asia excluding China jumped 14.6%, to 2.25m teu.

Vietnam is the biggest beneficiary of the tit-for-tat trade war, growing its exports to the US by 30.7%, to 564,420 teu, notes the consultant. It added: “Transpacific carriers have been cashing in on the increased volumes from Vietnam, adding two new direct calls at northern Vietnam’s Haiphong (HICT) this year to complement 12 calls at Vietnam’s southern port of Cai Mep.” However, there has been some scepticism over whether Vietnam has really been able to ramp up production so fast. Bloomberg reported yesterday that Chinese firms were allegedly producing fake product-origin certificates and making illegal transfers to avoid tariffs, routing US exports through Vietnam.

According to Alphaliner data, US containerised imports grew overall by 2.8% between January and May, to 9.3m teu. After Vietnam, the biggest winners in Asia were Malaysia with a 19.8% gain, Thailand at 18.1%, Taiwan at 11.5%, South Korea at 11.1% and India with 11%. Other notable above-par increases were recorded from Africa, at 14.3%, the Middle East, at 10.3%, Europe, at 8.1% and Latin America, 6.6%. Putting this shift of trade into perspective, Alphaliner said that after China, the next 15 largest origins, with a combined volume of 3.6m teu, was still smaller than the 3.87m teu of Chinese exports to the US during the period.

Drewry has also looked at the impact the escalating trade war is having on trade. Referring to the ramping up of rhetoric and the US president’s threat to encompass 100% of Chinese imports with trade protectionist duty of 25%, the consultant said Mr Trump’s “weaponisation of tariffs is forcing cargo owners to seek cover and re-shape global supply chains to avoid fallout”. It added: “Switching the locations of production is not something done lightly and cargo owners have to weigh a myriad of factors, including local labour costs and skills, infrastructure and proximity to demand, as well as political and legal stability – that all varies in importance depending on the sector.”

Drewry warned that cargo owners having identified a new location should be aware that “there can be no guarantees that the new production countries won’t find themselves being targeted by future tariffs”. “It is a costly endeavour with no safety assurances,” cautioned the consultant. Drewry added that while it seemed likely that all Chinese imports to the US would ultimately be affected by tariffs, expediting a trade diversion, it would take time for new location sources to ramp up production capacity to meet demand, and in some cases this was “doubtful”, due to China’s dominance of certain products.

Meanwhile, economists do not expect any further developments in the trade spat between the US and China until the potential meeting by presidents Trump and Xi on the sidelines of the G20 summit in Osaka on 28 and 29 June.

Source: <https://theloadstar.com>

Early indicators point to sluggish peak container shipping season

Weak pre-peak intra-Asian movements reinforce expectation that protectionism and high US inventory levels will limit east-west ocean freight. Early indications point to a sluggish peak container shipping season on

the key East-West trades from Asia to Europe and North America, according to shipping association Bimco. “Overall, Bimco has low expectations for demand growth in 2019,” noted chief shipping analyst Peter Sand. He said a protectionist approach to global trade and high inventory levels in the US “set limits for how strong peak-season import will be”. He added: “In Europe, sanctions against Russia still reduce the already lower transhipped volumes in North Europe ports. Weaker economic activity, especially in Germany, limits overall demand growth in the region.”

Sand believes that declining intra-Asian movements so far in 2019 provide further evidence that this year’s traditional late summer peak box shipping season could be bearish. “The peak season for transported volumes is July to September for the Far East to Europe and North America trade lanes,” he highlighted. “To get an early indication of how well the peak season on the long hauls in 2019 will perform, we watch the intra-Asian trades closely. Intra-Asian volumes tend to peak before the long-haul volumes do, as many of the semi-finished goods are in transit to final production stages just before the peak export season out of Asia starts in July.”

Sand noted that volumes on the intra-Asian trades fell 0.2%, year on year, in the first quarter of 2019. “The drop is a sign of weakening volumes in the supply chains and, ultimately, the result of fewer new export orders received by Asian manufacturers in recent months – something that will impact outbound volumes in the coming months,” he said. “Fewer export orders mean less transport of semi-finished goods between the Asian countries.” He said freight rates on intra-Asian routes between Shanghai and Japan, Korea and Singapore were increasingly relevant in terms of identifying demand on the regional semi-finished goods market, “and they are mostly moving sideways or slowly in decline”.

According to Bimco, the overall number of boxes shipped globally by sea grew just 0.5% – 191,000 teu – in the first quarter of 2019 compared with the same period in 2018, far below the global demand growth of 6.6% and 3.6%. recorded in Q1 2017 and Q1 2018, respectively. “A growth rate as low as 0.5% is a critical issue for an industry used to much higher growth – double digits for many of the years between 1999 and 2007, growing by an average of 10.2%, and coming down to an average of 4.3% between 2012 and 2018,” said Sand.

More positively for lines, fleet growth this year looks likely to be tepid, with the active fleet increasing only 1.1% during the first four months of the year. “Our forecast is now for the fleet to grow by 3.1% in 2019,” said Sand. “This would be the second-lowest fleet growth on record.” He told *Lloyd’s Loading List*: “We expect 2-3% of demand growth in the container shipping industry for 2019.”

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 6 June 2019	Current Index 14 June 2019
Comprehensive Index			783.05	779.12
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	779	745
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	745	741
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1439	1416
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2502	2464
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	840	820
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	256	249
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2468	2417
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	705	748
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1330	1774
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	231	231
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	233	233
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	140	140
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	118	118

.....