

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 25 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

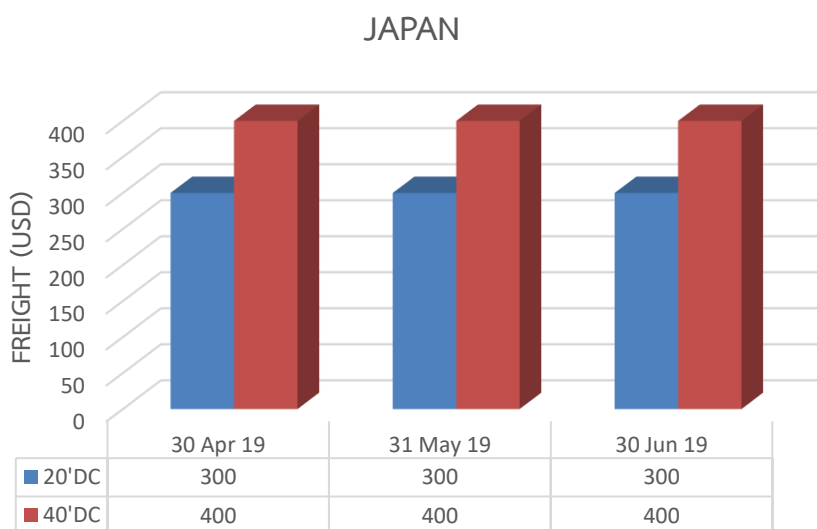
สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมิถุนายน อัตราค่าระวางปรับลดลง USD 100 ต่อตู้ โดยอัตราค่าระวางในฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 1,750 USD/FEU ในขณะที่อัตราค่าระวางฝั่ง East Coast อยู่ที่ 2,150 USD/TEU และ 3,000 USD/FEU ค่าระวางปรับลดลงเป็นผลเนื่องจากปริมาณระวางที่ไทยได้รับโควตามีเพิ่มขึ้น

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

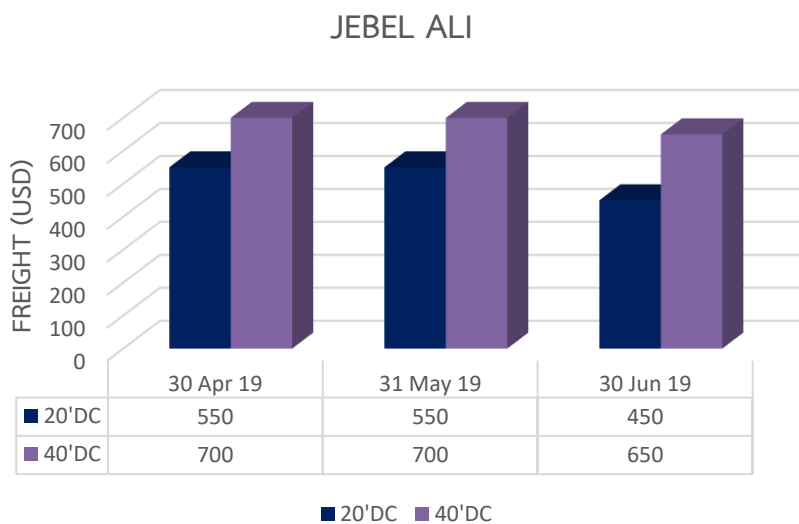
ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	สินค้าทั่วไป 1,000	Effective week by week
		สินค้าทุเรียน 1,500-1,800	
Thailand-Shanghai	900	1,100	Effective till June 30, 2019
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	Effective till June 30, 2019
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)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

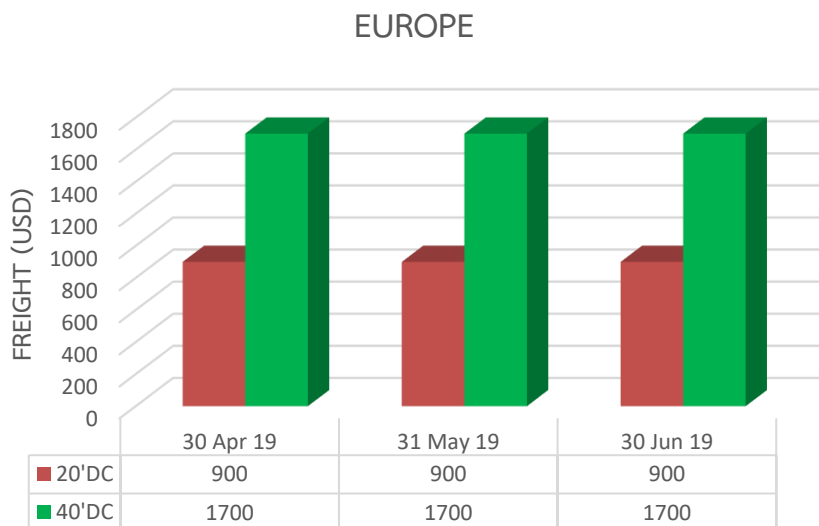
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2562



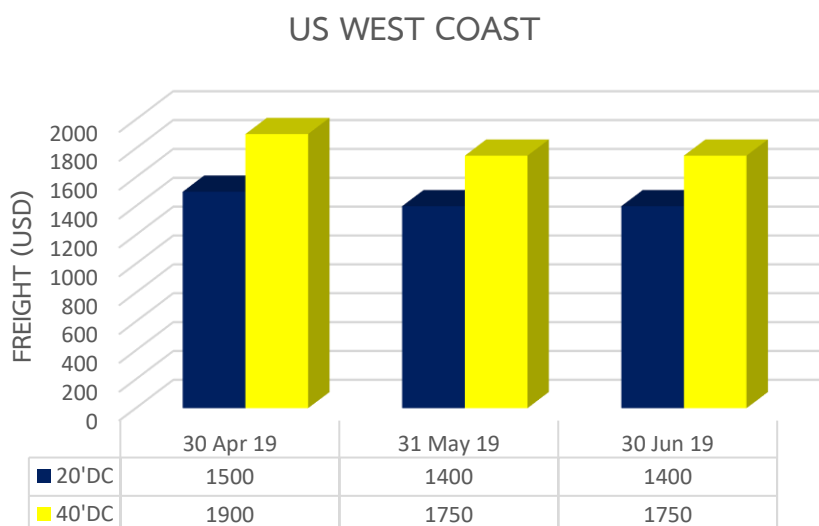
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2562



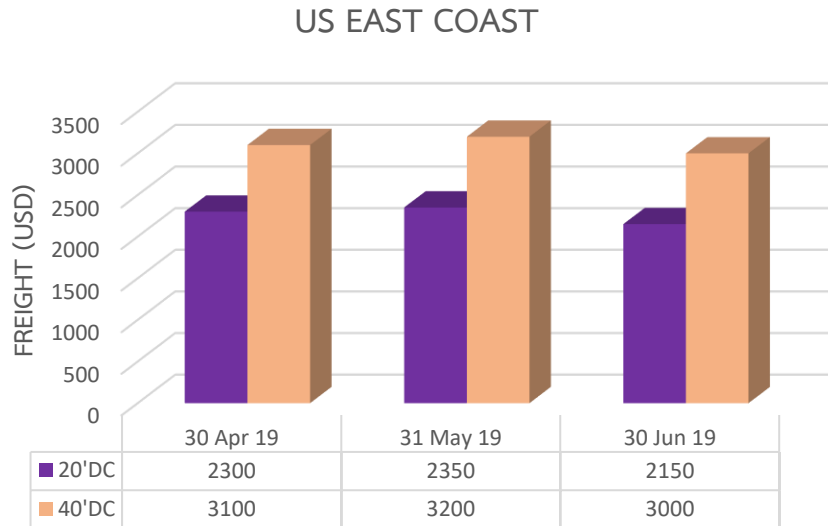
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2562



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 CMA CGM

- ประกาศเรียกเก็บค่า Rate Restoration สำหรับเส้นทางจากเอเชีย ไปยังประเทศเคนย่า แทนซาเนีย และโมซัมบิก ในอัตรา USD 200/20' และ USD 400/40' โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2562

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศเรียกเก็บค่า Emergency Surcharge (EMS) สำหรับสินค้าที่ส่งไปยังประเทศชูดาน ในอัตรา EUR 115/TEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 26 มิถุนายน 2562
- ประกาศเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge (PSS) สำหรับเส้นทางจาก East Asia ไปยังสหรัฐอเมริกา และแคนาดา ในอัตรา USD 480/20' และ USD 600/40' โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 20 กรกฎาคม 2562
- ประกาศเรียกเก็บค่า War Risk Surcharge (WRS) สำหรับสินค้าที่นำเข้า หรือส่งออกไปยังประเทศลิเบีย ในอัตรา USD 100/TEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 17 กรกฎาคม 2562 จนกว่าสถานการณ์ภายในประเทศจะเข้าสู่ภาวะปกติ

ประกาศการบังคับใช้ Advance Cargo Manifest สำหรับสินค้าที่นำเข้าไปยังประเทศบังกลาเทศ

สายเรือ ONE แจ้งข้อบังคับจากคณะกรรมการด้านรายได้แห่งชาติของบังกลาเทศ ในการกำหนดให้สินค้าที่นำเข้าไปยังบังกลาเทศต้องส่งข้อมูล Cargo Manifest ทางอิเล็กทรอนิกส์ก่อนเรือออก ดังนั้น ผู้ส่งออกต้องดำเนินการส่งข้อมูล Shipping Instruction ให้กับสายเรือตามกำหนดเวลา เพื่อสายเรือสามารถส่ง Manifest ภายใน 24 ชั่วโมงก่อนเรือออก

Forwarders support production shift to southeast Asia

Taiwan-based logistics firm Dimerco aids manufacturer's move from China to Malaysia, as effects of US-China trade war grow. Evidence that manufacturers are moving production capacity out of China to avoid the fallout and uncertainty of the US-China trade war continues to mount. As reported in Lloyd's Loading List, the tariff conflict between the world's two largest economies is prompting major shifts in goods flows, particularly to countries such as Vietnam which, as Jeremy Nixon, chief executive officer of Ocean Network Express noted this week has seen a major jump in exports as a result.

Various freight forwarders have reported enquiries from customers about the logistics of moving production to other locations, mostly in southeast Asia. Some have concluded that the costs and risks of

shifting production currently outweigh the benefits, considering multiple factors, including local labour costs and skills, infrastructure, proximity to demand as well as political and legal stability, while others have been actively moving parts of their production to other markets. And Vietnam is not the only country benefitting from the shift of production out of China: Taiwan-based forwarder Dimerco this week highlighted how that one major customer was gradually establishing a new manufacturing base in Malaysia to avoid the uncertainty – and higher costs – of US tariffs on Chinese exports.

Dimerco said a “world leader in mechanical steel for renewable energy solutions” will in future use a new manufacturing base in Malaysia to import equipment and raw materials and produce finished goods for export directly to the United States. Dimerco had previously shipped heavy production equipment for the manufacturer from Suzhou in China to Malaysia. And, in light of the China-US tariff stand-off, the customer has decided to not only build a new factory in Malaysia, but also ship raw material from South Korea/Taiwan to Malaysia via ocean freight, with Dimerco handling all operations from the destination port.

“Since the first shipment in March this year, Dimerco has now shipped approaching 10,000 metric tonnes of steel coils, with more scheduled,” said the forwarder. “Based on this successful project, Dimerco secured a further contract with this customer for a different product in a second newly built factory last month.” Investment bank and analyst Nomura expects countries in Asia to be the biggest beneficiaries as companies move production out of China. Examining US tariffs on \$250 billion worth of imports from China and Chinese tariffs on \$110bn worth of imports from the US, Nomura found evidence of US and China import substitution in 52% of 1,981 tariffed products.

“Vietnam is by far the largest beneficiary, gaining 7.9% of GDP from trade diversion, followed by Taiwan (2.1% of GDP), Chile (1.5%), Malaysia (1.3%) and Argentina (1.2%),” it concluded.

US tariffs on China have resulted in US import substitution in mostly electronic products, followed by furniture and travel goods.

“This finding suggests that there could be substantially more import substitution if the Trump administration follows through on its threat to impose 25% tariffs on the remaining circa \$300 billion of imports from China, given they largely comprise of electronic products,” said Nomura.

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

Ocean freight facing major ‘disruption’ this year

Lines face multiple changes and headwinds, ONE’s Jeremy Nixon tells Multimodal 2019, while shippers will have to pay the ‘significant’ extra cost of new low-sulphur fuels. The liner shipping industry is facing major disruption this year as the US-China trade war escalates, global economic growth forecasts are downgraded, and the challenge of introducing – and paying for – new low-sulphur fuels to meet the requirements of IMO 2020 regulations looms, according to Jeremy Nixon, chief executive officer of Ocean Network Express.

Addressing delegates at Multimodal 2019 yesterday at the UK’s NEC in Birmingham, he said initial expectations that supply and demand would equalise at around 4% growth this year, helping balance trade, were quickly dashed, not least by the frontloading on the Transpacific trade at the end of 2018 ahead of scheduled – but eventually delayed until May – tariff escalations on Chinese imports to the USA on 1 January. “We saw very, very strong volume flows during October, November, December [on the transpacific eastbound trade],” he said. “Many customers wanted to bring their inventory early to get around 25% the tax increase. In fact, a lot of customers did that. “And that’s meant that in January, February, March we’ve seen a weaker transpacific eastbound trade.”

The trade war has had a knock-on impact across Asia as manufacturers cut production and sourced products outside China, a trend likely to continue if the conflict escalates, with some forecasters predicting a new tranche of threatened US tariffs on China will likely be implemented in the third quarter. “Not only did [the tariff war] impact on the transpacific trade, but it also had a big impact on the intra-Asian trade,” said Nixon. “A lot of the intra-Asia trade lives off the back of the deep-sea trades and of course, with production slowing down, we saw a slowdown also in the intra-Asia trades. So, Japan into China during January and February was very quiet. As was southeast Asia into China.” The trade war was, he said, now “having a direct impact on the supply chains of many of our customers, and ultimately on the container shipping operators”.

The upshot, he said, was that while European demand had performed satisfactorily over the first five months of the year, and European exports to the US, particularly related to automotive industries, had been strong at around 8% growth, Chinese imports into the US had contracted by 6.5%. “That’s a very significant contraction, because actually China imports make up 70% of the transpacific trade,” he said. “As a result of that, southeast Asia exports have boomed. And we’ve seen out of Vietnam, in the first five months of this year, a 30% increase in exports to the USA compared with the same period last year. “So, a lot of disruptions are starting to happen, impacting certain economies, impacting and hurting certain trade flows. And that has moved supply and demand in specific markets.”

Fuel prices are also proving disruptive to liner shipping at present, not least due to the attacks on tankers in the Middle East and shipping lanes are threatened – although the effects of that on fuel prices were limited because of concerns that the US-China trade war will limit economic growth.

Nixon said this was adding to bunker price volatility ahead of the implementation of IMO 2020 low sulphur fuel regulations by January 1 next year. He predicted that by then, only around 6-7% of container ships would be fitted with scrubbers and would not need to use the new, low-sulphur fuels which lines are expected to start introducing as soon as late in the third quarter.

With the difference in price between bunkers currently in use and the new fuels possibly increasing by as much as \$500 per tonne, he said lines would need to pass all the costs on to shippers. “Today we’re paying in Singapore about just under \$400 a tonne for high-sulphur fuel,” he said. “Low sulphur fuel could go up to \$900 a tonne. That would be extremely serious situation. It is probably going to be less than this, but I think the difference in price is going to be at least probably somewhere around \$200, which is very significant. “And that’s why shipping operators have to pass on the fuel cost increase 100% through the supply chain to their customers.”

Landside disruption

He also said liner operations were being disrupted on the landside at ports around the world as ocean terminal utilisation levels had surged over the last decade – including higher peaks in demand and significant periods of underutilisation – and the number of people entering the trucking sector had tumbled. “When the ships come to a land interface, the terminals generally are not working 24/7,” he said. “Some do, but certainly when we start getting the containers off the ships and into the yard and start working the delivery through the distribution centres, we find that water transportation is not working 24/7.

“This issue is continuing to become significant and we’re having to work very strongly to protect the supply chain and particularly the carrier haulage product going forward.” Nixon also said global warming was a growing threat to global container operations due to the significant increase in the severity of weather, particularly in the rising number of hurricanes and typhoons which closed ports and halted supply chains.

“In 2017 we had 12 typhoons coming through central Asia and by 2018 that had already increased to 17,” he said. “So, the number of typhoons has really significantly increased and every time one of these comes

through, it generally results in port closures and it results in vessels waiting. “Just in the port of Shanghai, in 2018, we had nearly two months of disruption, where the vessels simply couldn’t dock or were waiting for other vessels to clear. “Also, the typhoons are moving farther north, hitting now Shanghai, Korea and Japan.

“When this happens, the ability for the terminal operators and ports to recover within 24 hours is simply not possible. And this is also leading to longer periods of down time and more operational impacts.”

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

Asia-North Europe carriers announce rate hikes ahead of peak season

Asia-North Europe ocean carriers are making a big push for peak season rate increases, targeting hikes of about \$300 per 40ft from 1 July. CMA CGM, which slashed its rates this month, has announced that its FAK rate from Asia to North Europe would rise by \$300, to \$2,000 per 40ft from next month. But for west Mediterranean ports, CMA CGM is keeping its 40ft rate at \$1,800. However, spot rates on both routes remain under pressure. This week’s Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) recorded a 3.9% decline for North Europe, to \$716 per teu, while Mediterranean rates fell by a more modest 1.3%, to \$731 per teu.

According to online digital booking platform Freightos, “supply continues to outstrip demand”, suggesting that carriers could look to blank some more headhaul sailings in the coming weeks to try and tip the balance in their favour. Of concern for carriers is that, for both tradelanes, spot rates are some 20% lower than in the same week of last year, and they must gain rate traction soon or risk missing out on the most profitable season of the year. Supporting that push is a positive outlook for peak season bookings, according to carriers *The Loadstar* spoke to at Multimodal in Birmingham this week. One carrier source said forward bookings were “not too bad at all”, and said he expected ships to be full in the summer. Having lost a cumulative \$500m or so in the first quarter, and with Q2 likely to have been even more challenging, carriers urgently need a good peak season that could extend to provide a platform for a strong second-half performance.

Transpacific spot rates, as recorded by the SCFI, nudged down by 2.4% this week for both the US west and east coast ports. Asia to the US west coast rates stood at \$1,382 per 40ft, and \$2,404 per 40ft for east coast ports. Carriers on the route surprised the market this week with a fresh blanking programme for July, the traditional first month of the peak season. The Ocean Alliance said it would cancel three headhaul voyages, which OOCL attributed to “expected low seasonal demand”. However, in contradiction, APL today announced a transpacific peak season surcharge (PSS) of \$1,000 per 40ft, effective 15 July.

Meanwhile, transpacific carriers and shippers are looking to the forthcoming G20 summit in Osaka at the end of this month, when it is expected President Trump will decide whether to extend the scope of US tariffs on Chinese imports to encompass virtually all trade not previously the subject of 25% import duty. And, depending on the grace period on any new tariffs, shippers could look to front-load cargo to beat any duty start date – which, when this happened at the end of last year, proved very fruitful for the container lines.

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 14 June 2019	Current Index 21 June 2019
Comprehensive Index			779.12	764.46
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	745	716
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	741	731
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1416	1382
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2464	2404
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	820	794
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	249	252
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2417	2366
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	748	765
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1774	1800
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	231	231
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	233	234
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	140	140
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	118	118

.....