

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 9 พ.ศ. 2562



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์
CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand - Shanghai	250	450	Effective till March 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 - Jebel Ali	600	1,000	
Thailand - Melbourne	400	800	Effective till March 31, 2019
Thailand - Europe (Main Port)	900	1,700	Effective till March 31, 2019
Thailand - US West Coast	1,600	2,000	Effective till March 14, 2019
Thailand - US East Coast	2,400	3,200	

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมีนาคม 2562 อัตราค่าระวางมีการปรับตัวเพิ่มขึ้นในบางเส้นทาง สำหรับเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น ได้แก่ เส้นทาง Shanghai โดยปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 150 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 250 USD/TEU และ 450 USD/FEU เนื่องจากเป็นช่วงพีคในการขนส่งสินค้าประเภทแป้ง โดยคาดการณ์ว่าสถานการณ์จะยาวไปถึงช่วงประมาณเดือนเมษายน และอีกเส้นทางที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน ได้แก่ เส้นทาง Jebel Ali โดยปรับเพิ่มขึ้น 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 600 USD/TEU และ 1,000 USD/FEU เนื่องจากมีการจองระวางเป็นจำนวนมาก ทำให้ space ค่อนข้างแน่น

ส่วนเส้นทางอื่น ๆ ส่วนใหญ่อัตราค่าระวางยังคงที่ไม่เปลี่ยนแปลง โดยเส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 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 Europe อัตราค่าระวางคงตัวเช่นเดียวกันอยู่ที่ 900 USD/TEU และ 1,700 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Fuel Surcharge (LSS) ที่ต้นทุนในอัตราเดิม คือ 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU

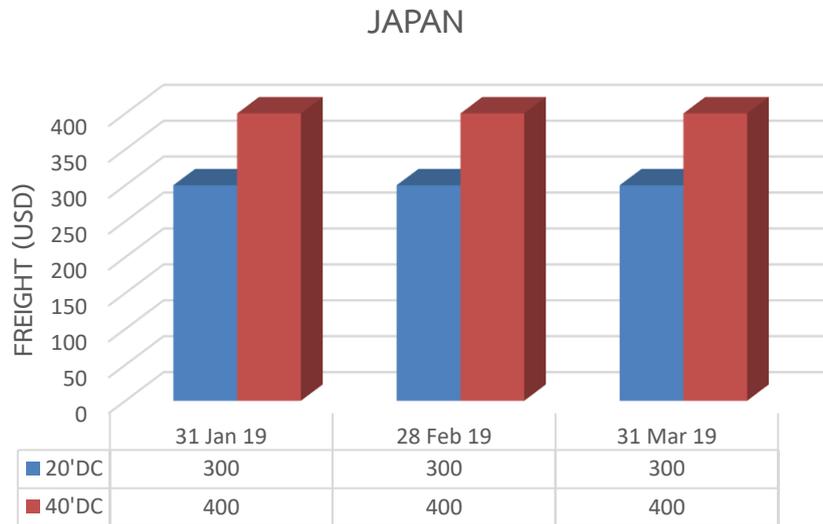
ในหลายเส้นทางที่อัตราค่าระวางมีการปรับตัวลดลง เนื่องจากยังไม่ถึงช่วงพีคของการขนส่ง ได้แก่ เส้นทางสหรัฐอเมริกา โดยค่าระวางปรับลดลง 200 USD ต่อตู้ ทำให้อัตราค่าระวางในฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,600 USD/TEU และ 2,000 USD/FEU และอัตราค่าระวางทางฝั่ง East Coast อยู่ที่ 2,400 USD/TEU และ 3,200 USD/FEU และอีกเส้นทางที่ค่าระวางปรับตัวลดลง คือ เส้นทาง Australia โดยปรับลดลง 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 400 USD/TEU และ 800 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

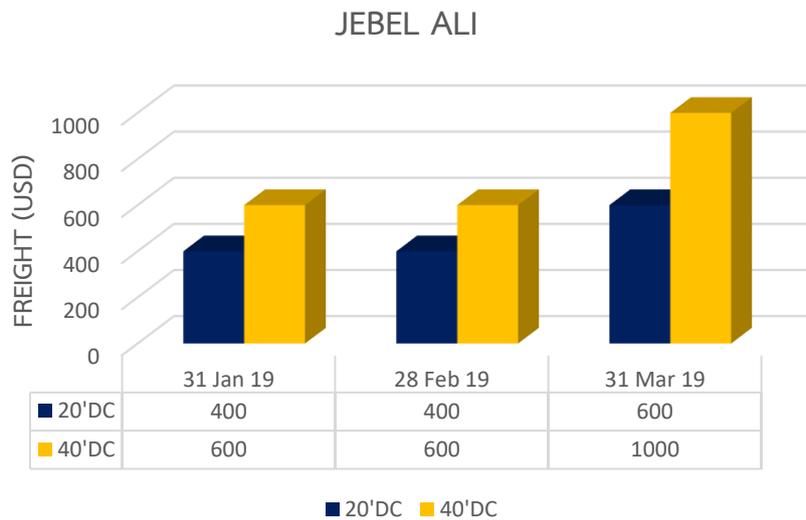
ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	1,000	Effective till March 31, 2019
Thailand-Shanghai	900	1,100	
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	Effective till March 31, 2019
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,400	1800	

- สำหรับเส้นทางไปประเทศจีน และฮ่องกง มีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) ที่ปลายทาง ในอัตรา 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU
- เรียกเก็บค่า Bunker Surcharge (OBS) ในเส้นทางไปญี่ปุ่น ในอัตรา 16 USD/TEU และ 32 USD/FEU ในขณะที่เส้นทางไปยุโรปมีการปรับลดค่า OBS โดยเรียกเก็บในอัตรา 85 USD/TEU และ 170 USD/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2562

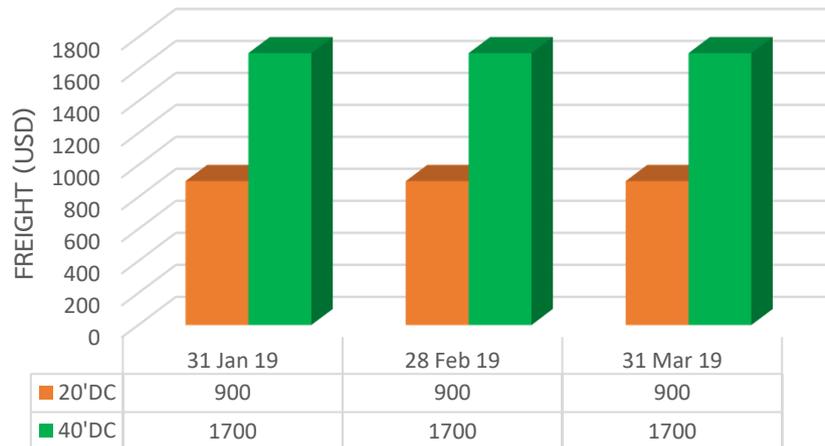


กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ดูไบ** เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2562



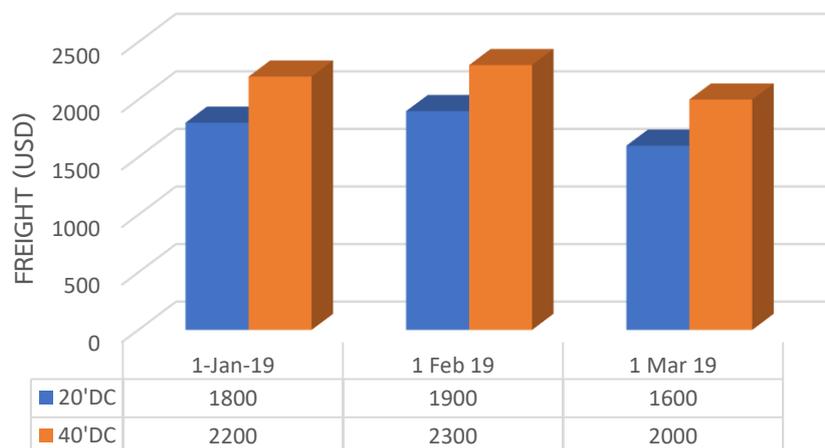
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2562

EUROPE

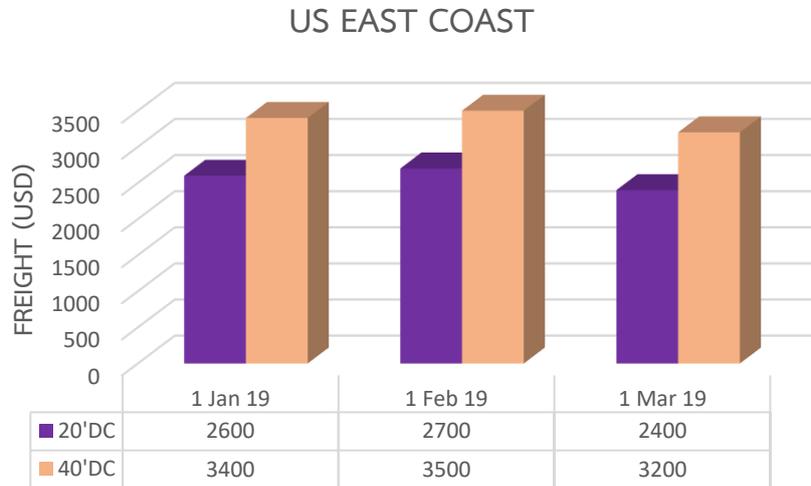


กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2562

US WEST COAST



**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2562**



รวบรวมประกาศจากสายเรือ

- ประกาศจากสายเรือ เรื่อง Cargo Tracking Note (CTN) Implementation สำหรับสินค้าที่ส่งออกไปยังประเทศเซเนกัล
สายเรือ ONE และสายเรือ Maersk มีประกาศแจ้งให้ทราบจากการท่าเรือของประเทศเซเนกัลว่า ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2562 สินค้าที่ส่งออกไปยังประเทศเซเนกัล (ไม่รวมสินค้าที่ transship / transit) ต้องระบุ Cargo Tracking Note (CTN) ในแต่ละรายสินค้า บน B/L หากไม่ปฏิบัติตามอาจทำให้เกิดความล่าช้าในการตรวจปล่อยสินค้า และมีค่าปรับ 100,000 ฟรังก์เซฟา (XOF) หรือประมาณ EUR 152 โดยสามารถดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ www.besc-senegal.net หรือ www.cosec.sn ดังนั้น หากผู้ส่งออกมีสินค้าไปยังประเทศเซเนกัล ต้องเตรียมข้อมูลให้พร้อมตามข้อกำหนดดังกล่าว
- ประกาศจากสายเรือ เรื่องข้อบังคับการสำแดงเอกสาร สำหรับสินค้าอันตราย (DG) ที่ส่งออกไปยังประเทศ Djibouti
สายเรือ Maersk มีประกาศแจ้งให้ทราบว่า ท่าเรือที่ Djibouti มีการบังคับใช้กระบวนการใหม่ในการสำแดงเอกสารสำหรับสินค้าอันตราย โดยกำหนดให้ส่ง Material Safety Data Sheet (MSDS) พร้อมกับ DGD indexing document เพื่อได้รับการยืนยันจากท่าเรือ (port approval) โดยให้ส่งไปที่ e-mail : in.export@maersk.com ทั้งนี้ ผู้ส่งออกควรตรวจสอบข้อมูล และเตรียมเอกสารให้ตรงตามข้อบังคับดังกล่าว เพื่อป้องกันปัญหาการปฏิเสธการรับสินค้าเข้าไปยังประเทศดังกล่าวได้

ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมที่สายเรือประกาศเรียกเก็บ

สายเรือ CMA CGM ได้ประกาศการปรับค่า THC สำหรับสินค้านำเข้า และส่งออก ตู้ 20' Reefer จากเดิมที่เรียกเก็บในอัตรา 3,380 บาท/20'RF ปรับเพิ่มเป็น 3,400 บาท/20'RF สำหรับสายเรือ CNC และปรับเพิ่มเป็น 3,500 บาท/20'RF สำหรับสายเรือ CMA CGM และ ANL ส่วนตู้ 40'RF อัตรายังไม่มีการเปลี่ยนแปลง โดยอยู่ที่ 5,400 บาท/40'RF ทั้งนี้จะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2562

More empty containers going to Asia than loaded ones as tariff effect lingers.

Transpacific ocean carriers are deadheading more equipment back to Asia than ever before – with US import tariffs actually exacerbating the imbalance. According to a survey of the top 10 US ports by Alphaliner, the imbalance rate deteriorated significantly in the second half of last year, with inbound containers outstripping export boxes by a ratio of 2:1. The consultant said imports grew 6.2% last year, at the 10 ports surveyed, to 20.66m teu, while exports increased by only 2.1%, to 11.06m teu. The number of empty containers handled in 2018 increased 5.6% on the previous year to a record 10.89m teu, an all-time high of 25.6% of all movements.

Referring to the US government’s decision to further postpone the March 1 increase in import duty, from 10% to 25%, on \$200bn of Chinese goods, Alphaliner said: “Instead of curbing imports, the tariffs have had the opposite effect, as importers front-loaded cargo in anticipation of higher tariffs that were supposed to be imposed on Chinese imports, while demand for US containerised exports remained largely stagnant.” The cost of the restitution of empty containers to facilitate bookings from Asia will add further negative pressure on the bottom line of carriers’ results and increase the intensity on securing substantial annual contract rate hikes from BCOs during the renewal season. Carriers are still reluctant to exchange containers (so-called grey boxes), even within the same alliance, to compensate for their individual supply and demand peaks, but there is evidence that digital interchange platforms are making inroads into reducing the estimated \$15bn a year that carriers spend on empty container positioning.

In a recent interview with *The Loadstar*, Florian Frese, marketing manager of interchange platform xChange, claimed the company, established in 2016, now had 250 members and was adding 10-25 sign-ups a month. According to Mr Frese, its current portfolio comprises 50 liner companies, 10 leasing firms, 60 container traders and 130 NVOCCs and forwarders. He said the highest percentage of container exchange transactions, 55%, related to intra-Asia, including the Middle East and India, followed by Europe, at 25%, with the US, China and Australasia accounting for around 20% of its business.

Meanwhile, congestion at the US west coast ports of Los Angeles and Long Beach, which were said to have been “overwhelmed” by unprecedented volumes of imports brought in to beat the proposed duty hike, has eased. But if a new start date is announced for a 25% duty, there could be a further front-loading rush of cargo. APL, which already offers an Eagle Express X (EXX) expedited port-to-port service from Shanghai and Ningbo to Los Angeles, has announced the launch of its EXX RailFlash product, designed to complement the voyage with a daily express rail service.

It claims its rail link would “dramatically shave days off” transit times, and containers could reach Chicago in 16 days from Shanghai.

Source : www.theloadstar.com

Importers boosted US-China shipments ahead of tariff deadline.

Extended truce gives companies longer to prepare, but risks remain. HONG KONG/NEW YORK -- Logistics companies handling U.S.-China trade have seen record volumes in recent months as importers rushed to stock up on goods ahead of the initial deadline for tariff rises. U.S. President Donald Trump this weekend said he would delay a March 1 deadline to raise tariffs on \$200 billion worth of Chinese imports to 25% from 10%, pending the outcome of trade talks with Beijing. The news offered some relief to companies trading between the two countries, which had been boosting U.S.-China shipments to beat the clock on planned tariffs. Ahead of the deadline delay, Hessel Verhage, chief executive of Chicago-based St. George Logistics, said

his company's warehouses in New York and New Jersey were "bursting at the seams," with an 11% rise in China-inbound volumes from a year ago.

While shipments from China typically rise in January amid pre-Chinese New Year stockpiling, Verhage said the holiday period in February had been uncharacteristically busy this time. "We should already start seeing a slack season coming, but I'm not," he said. The shipment rush has been apparent at the Port of Los Angeles. Its operator said warehouses filled up as the port recorded the busiest January in its 112-year history. Volumes were up 5.4% over the same month last year. Executive Director Gene Seroka attributed this to "continued tariff-related inventory advances and strong consumer demand."

A survey of 240 companies active in south China published Monday found that 36% of respondents have been accelerating orders from China in recent months, while a similar number said they were speeding up the finalization of business agreements. "Companies will continue to take advantage of the opportunity to make orders and get them delivered as soon as possible," Harley Seyedin, president of the American Chamber of Commerce in South China, told the Nikkei Asian Review on Monday. The group's survey was carried out between Dec. 5 and Jan. 5. Respondents to the AmCham survey also reported rushing goods in the other direction as well. Tesla has been among the highest profile U.S. companies stockpiling imports in China. The electric carmaker faces the risk that Chinese tariffs on American-made autos could revert to 40% next month from 15%. "We don't know what is going to happen with the trade negotiations," Chief Executive Elon Musk said during Tesla's earnings call with analysts at the end of January. "We hope the trade negotiations go well... but we need to get [cars] there while there is sort of a de facto truce in the tariff war."

With seemingly little chance that U.S.-China trade relations will return to pre-conflict status regardless of what Trump and Xi agree on, companies continue to look at alternatives to their current supply chain arrangements and target markets. Taiwanese toy maker Chien Ti Enterprise is considering shifting some production from Shanghai to India or Taiwan. Said Adrian Wu, marketing and sales director at the company's Chinese subsidiary, "We also need to reduce the share of the U.S. market in our portfolio." The country is the largest market for Chien Ti's children's scooters and other products.

In an AmCham survey in September about the trade war's impact when the atmosphere was more heated, most respondents said then that they were looking at shifting supply chains away from China and the U.S. and delaying investments in both countries. In the chamber's latest survey, however, the biggest reported impact of recent tariffs on long-term strategy was to impel development of other markets and the further targeting of China's domestic market.

Nevertheless, Hutchison Port Holdings Trust, a subsidiary of CK Hutchison Holdings wrote down the value of its port assets in Hong Kong and southern China by 12.3 billion Hong Kong dollars (\$1.57 billion) when it reported its annual results on Feb. 12 even though outbound cargoes to the U.S. rose 10% in the October-December quarter from a year before. "Regardless of the outcome of the [trade] negotiations, there is a risk that long-established supply chains in southern China will be altered over time to the detriment of HPH Trust," the company said.

Source : www.asia.nikkei.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 22 February 2019	Current Index 1 March 2019
Comprehensive Index			847.75	803.71
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	831	796
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	857	810
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1720	1549
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2837	2640
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	690	639
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	468	394
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2483	2522
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	798	765
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1290	1498
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%	148	148
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	153	153

ตารางเปรียบเทียบอัตราค่าระวางระหว่าง Shanghai และประเทศไทย ไปเส้นทางต่างๆ

Route	Freight Rate (SCFI)			Freight Rate from Thailand		
	Freight Rate (1 Feb 2019)	Freight Rate (1 Mar 2019)	Change	Freight Rate from Thailand (31 Jan 2019)	Freight Rate from Thailand (28 Feb 2019)	Change
Europe	960	796	-164	900	900	0
US West Coast	1993	1549	-444	1900	1800	-100
US East Coast	3054	2640	-414	2700	2600	-100
Dubai	721	639	-82	400	400	0
Melbourne	532	394	-138	550	500	-50
West Japan	228	226	-2	300	300	0
East Japan	227	227	0			
Busan	153	153	0	100	100	0

จากตารางข้างต้น เป็นการเปรียบเทียบอัตราค่าระวาง ในช่วงปลายเดือนมกราคม และช่วงปลายเดือนกุมภาพันธ์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. อัตราค่าระวางจากประเทศจีน ไปเส้นทางต่างๆ โดยใช้ข้อมูลอ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)
2. อัตราค่าระวางจากประเทศไทย ไปเส้นทางต่างๆ โดยอ้างอิงจากการรวบรวมข้อมูลของสภาผู้สินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

เมื่อทำการเปรียบเทียบอัตราค่าระวางพบว่า อัตราค่าระวางจากประเทศจีนไปยังเส้นทางต่าง ๆ ส่วนใหญ่ปรับตัวลดลงเกือบทุกเส้นทางทั้งในเส้นทางยุโรป, เส้นทางสหรัฐอเมริกาทั้งฝั่ง West Coast และ East Coast, รวมถึงเส้นทางออสเตรเลีย และเส้นทางญี่ปุ่นฝั่งตะวันตกที่ค่าระวางก็ปรับตัวลดลงเช่นเดียวกัน สำหรับเส้นทางจากจีนไปยังเส้นทางญี่ปุ่นฝั่งตะวันออก และเส้นทางเกาหลี พบว่าอัตราค่าระวางคงที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

สำหรับอัตราค่าระวางจากประเทศไทยไปยังเส้นทางต่าง ๆ ส่วนใหญ่อัตรายังคงที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง มีเพียงค่าระวางที่ไปเส้นทางสหรัฐอเมริกาทั้งฝั่ง East Coast และฝั่ง West Coast ที่มีการปรับตัวลดลง โดยปรับลดลง 100 USD ต่อตู้ และค่าระวางไปเส้นทาง Melbourne ที่มีการปรับลดลงเช่นเดียวกัน โดยปรับลดลง 50 USD ต่อตู้

.....