

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 33 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 31, 2019
Thailand - US East Coast	2,300	2,800	

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 เนื่องจาก สถานการณ์ความตึงเครียดในแถบ Middle East และ Arabian Gulf ในขณะที่เส้นทางที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น คือ เส้นทาง Europe ปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU เนื่องจาก Space คอนข้างแน่น 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 ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนสิงหาคม ค่าระวางในฝั่ง West Coast อัตราคงที่ไม่เปลี่ยนแปลง โดยค่าระวางอยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 1,700 USD/FEU ในขณะที่อัตราค่าระวางฝั่ง East Coast ปรับเพิ่มขึ้น 100 USD สำหรับตู้ 20' เนื่องจากมีปัญหาเรื่องน้ำหนักตู้ที่เกิน ในขณะที่ตู้ 40' ปรับลดลง 200 USD ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,300 USD/TEU และ 2,800 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

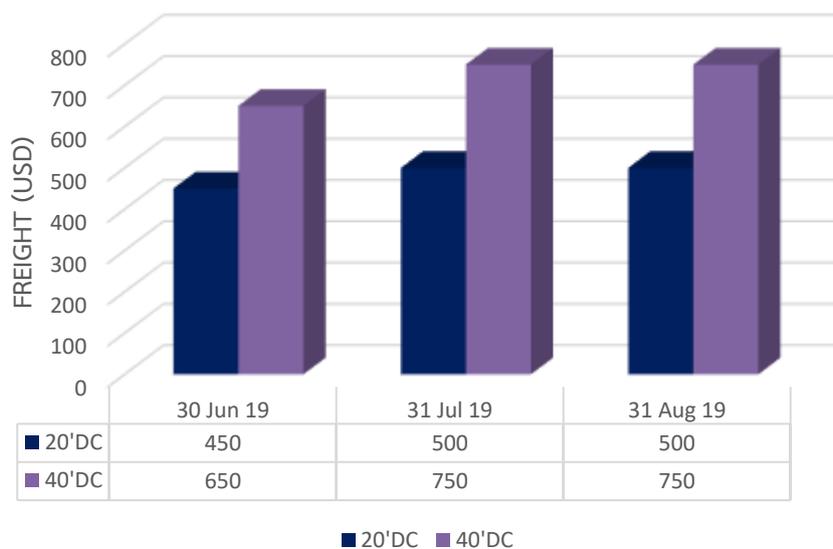
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2562

JAPAN

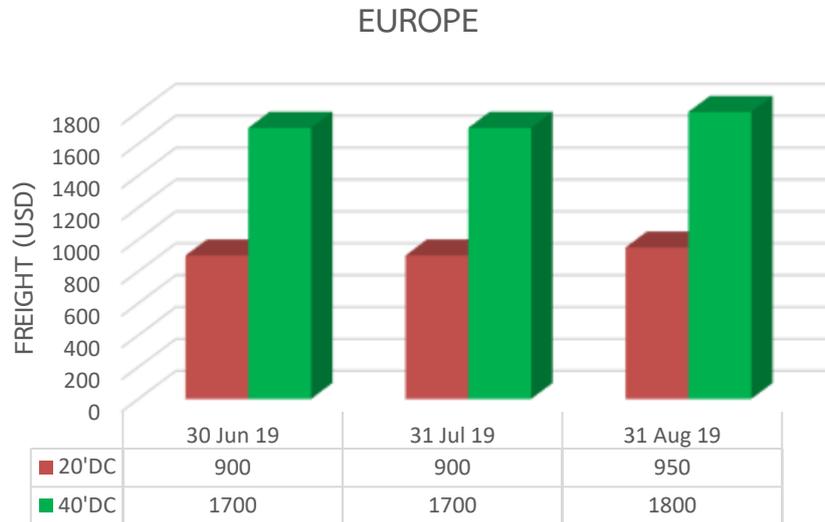


กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2562

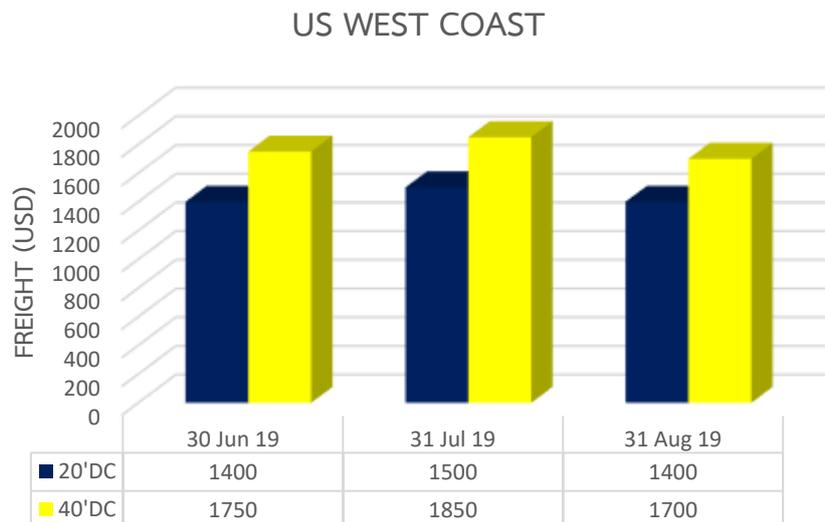
JEBEL ALI



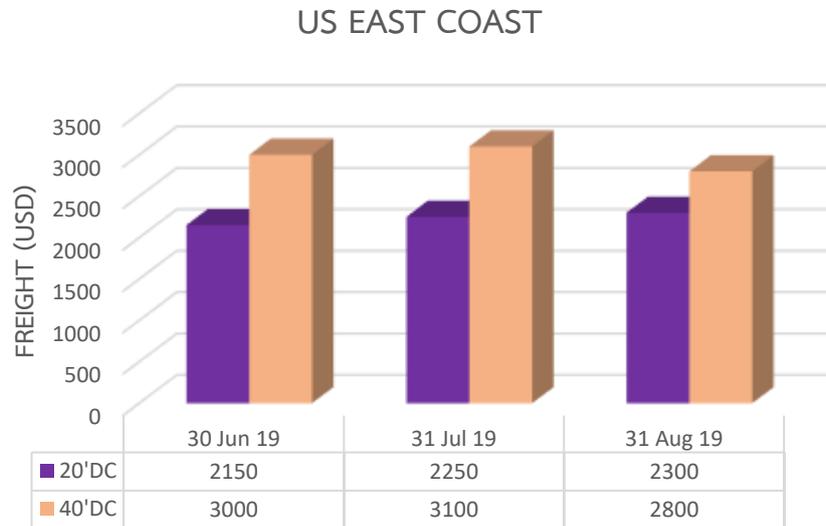
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2562



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 Hapag Lloyd

- ประกาศเรียกเก็บค่า General Rate Increase สำหรับสินค้าจากเส้นทาง East Asia รวมถึงประเทศไทย ไปยังเส้นทาง ละตินอเมริกา ในอัตรา USD 1500 ต่อตู้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 กันยายน 2562
- ประกาศเรียกเก็บค่า Additional on Reception Charge (ARC) สำหรับสินค้านำเข้าไปยังประเทศเยอรมัน ในอัตรา USD 235/TEU และ USD 310/FEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 9 กันยายน 2562

ประกาศขยายระยะเวลาสำหรับช่วงเปลี่ยนผ่าน เรื่องข้อบังคับการส่งข้อมูล Cargo Manifest สำหรับสินค้าที่ส่งออก นำเข้า หรือผ่านไปยังเส้นทางประเทศอินเดีย

สายเรือ Hapag Lloyd ประกาศแจ้งขยายระยะเวลาการเริ่มบังคับใช้เกี่ยวกับข้อบังคับของกรมศุลกากรของอินเดีย ในการส่งข้อมูล Cargo Manifest ที่สินค้าขาออกไปยังประเทศอินเดีย ต้องส่งข้อมูล Cargo Manifest ภายใน 72 ชม. ก่อนเรือออกจากท่าเรือสุดท้ายที่จะเข้าไปยังประเทศอินเดีย ในขณะที่สินค้าขาออกจากอินเดีย ต้องส่งข้อมูลภายใน 48 ชม. ก่อนเรือออก ทั้งนี้ รวมถึงสินค้าที่ Transship ที่ประเทศอินเดีย ที่ต้องส่งข้อมูลเช่นเดียวกัน โดยขยายระยะเวลาการเริ่มบังคับใช้ข้อกำหนดดังกล่าว ออกไปอีก 45 วัน ทำให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 15 กันยายน 2562

Transpacific rates take a tumble as trade war ripples spread

Efforts to push rates up on Asia-North Europe trades are still failing, and carriers are now also beginning to feel the pinch from the China-US trade wars. The Shanghai Containerised Freight Index (SCFI) today recorded spot rates for North Europe virtually unchanged, up just 0.2% to \$812 per teu. While this modest increase will allay some of concerns, there have been significant efforts to push rates up, with carriers removing a reported 150,000 teu in capacity from the trade and facing accusations of “weaponising rollovers”.

The bigger story this week, though, is the stark declines reported across US east and west coast routes, with rates dropping 4.4% and 7.2%, respectively. According to the SCFI, rates to west coast ports this week fell \$106, to \$1,368 per 40ft, and to the east coast by \$117, to \$2,543 per 40ft. The weak performance comes within days of west coast ports putting the blame for plummeting volumes squarely at the feet of the US government’s trade stand-off with China.

The port of Long Beach experienced a 9.7% volume drop in July, handling 621,780 teu, with imports down 9.9%, to 313,350 teu, and exports down 6.8%, to 111,654 teu. And empties recorded a double-digit

decline, down 11%, to 196,777 teu. The month's poor performance exemplifies a difficult year for the US gateway.

Executive director Mario Cordero said: "The [US-China] trade war is hitting the west coast hard... for more than a year the supply chain has bent under the weight, and there's very little give left. "If tariffs continue, and escalate, American consumers could see higher prices during the holiday season as businesses pass on their costs." Seemingly responding to the troubled environment, the US has announced a delay to the imposition of further 10% tariffs on China goods. This was reportedly down to "health, safety, national security and other factors" that may impact US consumers, but US president Donald Trump also appeared to be expecting reciprocity from China, tweeting "maybe this time it will be different".

Despite the difficulties on the major trades, it seems carriers are continuing to make ground in the Mediterranean, as the SCFI recorded yet another upturn (4.4%) in rates on that trade.

Source: <https://theloadstar.com>

Asia-Europe blankings failing to raise rates

Tough market conditions on the major east-west trade lane have led to carriers cutting voyages. But demand is failing to keep up with even reduced capacity. Capacity adjustments on the Asia-Europe trade lane have yet to pull up rates, according to new analysis from Alphaliner. Shanghai Containerised Freight Index spot rates from China to northern Europe stood at just \$810 per teu last week, down 19% since the beginning of the year and 15% below last year's comparable rate. "Carriers have struggled to raise rates on the route this year due to the introduction of new megamax vessel capacity on the route, notably from the addition of one additional string by the Ocean Alliance in April this year," Alphaliner said.

Blanked sailings had yet to help raise rates, it added. According to Alphaliner figures, a total 42 sailings have been blanked in the first three quarters of this year, compared with 16 void sailings in the same period last year. The news comes despite Hyundai Merchant Marine's decision to remove 4,900 teu per week with the closure of its AEX service, which utilised 5,000 teu ships for its sole Asia-Europe service.

Instead, HMM will take slots from its future The Alliance partners. HMM is due to become a full member of The Alliance from next April. "This move allows HMM to offer 10 North Europe-Far East loops as its existing 2M+H strategic co-operation agreement with the 2M alliance of Maersk and Mediterranean Shipping Co will be maintained until its expiry at 31 March 2020," Alphaliner said. The closure of the AEX service will mean that HMM will have no ships of its own operating on the Asia-Europe trade lane until next April, when it will introduce its 12 23,000 teu newbuildings into The Alliance services.

Despite the overcapacity difficulties already faced on the Asia-Europe trade, Evergreen today confirmed it was going ahead with an order for up to 11 ships of 23,000 teu. As these can only be deployed between Asia and Europe, when delivered they will add another 250,000 teu of capacity to the trade.

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

M&A, larger ships ramp up Asia transshipment competition

The impacts of container carrier consolidation and larger vessels plying the Asia-Europe trade are changing the competitive stakes in the race for Asia transshipment cargo. Of the JOC 2018 Top 50 Global Container Ports, Singapore (No. 2), Busan (No. 6), and Hong Kong (No. 7) are all heavily reliant on transshipment, while another primarily transshipment-oriented port, Colombo (No. 25), saw the fastest growth in 2018 of any port in the global top 30.

Because transshipment cargo is a more competitive segment of the container business than origin-destination cargo and, as a result, more likely to shift from one port to another — “footloose,” as Jonathan Beard, Hong Kong-based partner in Ernst & Young’s infrastructure advisory calls it — ports in Asia compete fiercely for containers shipped from countries that don’t yet merit direct calls from container lines. “Transshipment hubs are getting larger and more complex,” Beard said at the Colombo International Logistics Conference in Sri Lanka in early August. “As vessel sizes increase, cargo comes from a larger range of lines outside of the vessel operators and it needs to go to more other lines. Transshipment hubs have to offer a lot of capacity to go after bigger lines. It’s an advantage if there’s one operator with contiguous facilities. Hong Kong, Busan, and Colombo, for instance, are at a disadvantage compared with Singapore.”

Beard’s comments came at a conference designed to highlight Colombo’s ambition to be a larger player in the Asia-Europe, Africa-Asia, and Indian subcontinent trade lanes. The port’s three terminals handled just over 7 million TEU combined in 2018, with transshipment accounting for more than 81 percent (5.7 million TEU) of that total, according to data from the port authority. The port saw 13.5 percent volume growth in 2018, higher than every port above it in JOC’s Top 50 Global Ports rankings and greater than all but three ports — Piraeus, Barcelona, and Rizhao — in the entire list.

A cooperative model

Colombo is in the midst of a three-phase expansion to grow its annual handling capacity by at least 7 million TEU — and likely more — through the development of its South Harbor terminals, collectively called Colombo International Container Terminals (CICT). The first of the three phases in the project, leased to terminal operator China Merchants, is operational, while a second phase — the East Container Terminal (ECT) — is partially built but not yet operational. Investors from Japan and India tied up an agreement in May with the Sri Lanka Ports Authority (SLPA) to build the remainder of ECT, with projected completion in 2020 or 2021.

The timing of the project is critical, speakers at the event said, as Colombo battles to win cargo from neighboring India and Bangladesh, instead of losing that transshipment cargo to Singapore or to direct calls at Indian ports. “We need to transform Colombo from a regional maritime hub to a global logistics gateway to combat competition in the region,” Sagala Ratnayaka, Sri Lanka’s minister of ports and shipping, said at the conference. “We’ve developed a habit of waiting until demand occurs before we build to meet that demand. We have to shift our focus from demand-driven to supply-driven.”

Terminal operators at existing Colombo terminals said the port can continue to increase productivity at those facilities until ECT is completed to ensure the port is capturing that demand. But developments in Hong Kong among competitive terminals that have worked together to smooth operational issues for shippers serve as both a warning and potential precedent for Colombo. Seven individual terminals in April formed the Hong Kong Seaport Alliance to cooperate on berth and yard operations, but also to collectively share revenue and profits in a bid to reverse the port’s declining volume.

Intense competition between the terminals, primarily controlled by operators Hutchison Ports and Modern Terminals, has resulted in operational headaches and service complications for carriers and shippers alike, with boxes arriving by barge or feeder into one terminal and needing to be loaded at another terminal for mainline service. The alliance essentially breaks the terminals into three gray zones to eliminate inter-terminal transfers and barges needing to call multiple terminals.

No time to waste Colombo officials said its three terminals already have begun cooperating operationally to ensure carriers are served as quickly as possible.

“No one terminal in Colombo can handle the needs of a shipping line on its own,” said Ted Muttiah, chief commercial officer at Colombo’s South Asia Gateway Terminal (SAGT), a privately run terminal owned in part

by ocean carriers Maersk Line and Evergreen. “So maybe we can identify a primary terminal and a secondary terminal for calls.”

Muttiah said the existing terminals have capacity for 9 to 9.5 million TEU, although each individual terminal has already surpassed its nominal design capacity. “ECT can’t come soon enough, because the need is for berths with deep-water draft, not standard draft,” he said. CICT terminals are deep enough to accommodate the largest vessels in operation today, while SAGT and the government-operated Jaya Container Terminal have shallower drafts. “But there is capacity today; there’s no need to panic.” The impetus is clear, however, especially as port officials note that South Asia ports only handled 3.7 percent of global container volume in 2018, despite the region accounting for nearly a quarter of the world’s population. With India’s largest container port, the Jawaharlal Nehru Port Trust (No. 32), also seeing 7.2 percent growth in 2018, it’s clear that South Asia’s growth as an axis of container activity is hindered primarily by infrastructure limitations.

“If you’re going to compete in these markets, it’s important to understand what the market is doing, and what you’re offering to it, before the demand comes,” Beard said.

Source: <https://www.joc.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 9 August 2019	Current Index 15 August 2019
Comprehensive Index			822.09	803.82
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	810	812
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	974	1017
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1474	1368
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2660	2543
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	683	684
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	591	609
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2545	2507
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	766	749
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2104	2028
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	234	232
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	234	234
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	125	120
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	117	117