

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 18 พ.ศ. 2562



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20’	USD/40’	
Thailand - Shanghai	200	300	Effective till May 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	550	700	
Thailand - Melbourne	400	800	Effective till May 31, 2019
Thailand - Europe (Main Port)	900	1,700	Effective till May 31, 2019
Thailand - US West Coast	1,500	1,900	Effective till May 14, 2019
Thailand - US East Coast	2,450	3,350	

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนพฤษภาคม 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 เส้นทาง Jebel Ali ค่าระวางอยู่ที่ 550 USD/TEU และ 700 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

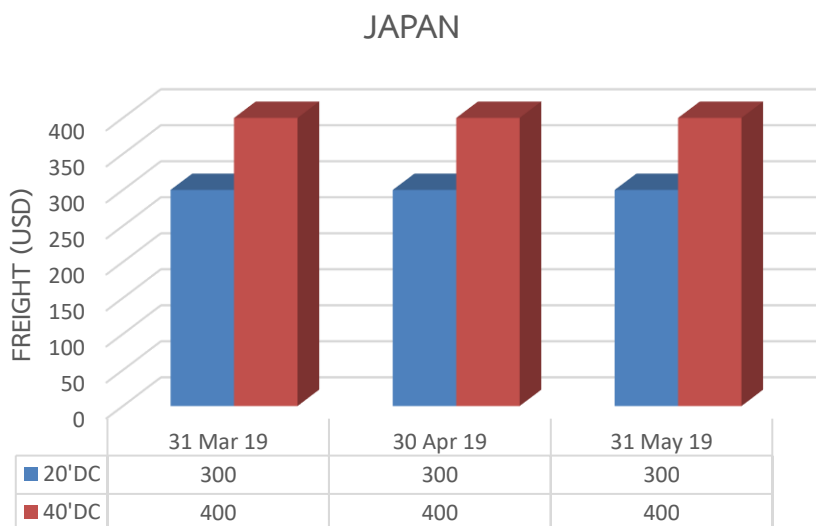
สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนพฤษภาคม อัตราค่าระวางในฝั่ง West Coast คงที่อยู่ที่ 1,500 USD/TEU และ 1,900 USD/FEU ในขณะที่อัตราค่าระวางทางฝั่ง East Coast ปรับเพิ่มขึ้น เนื่องจากภาวะน้ำมันน้อย ทำให้เรือรับน้ำหนักได้ลดลง โดยปรับเพิ่มขึ้น 150 USD/TEU และ 250 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,450 USD/TEU และ 3,350 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

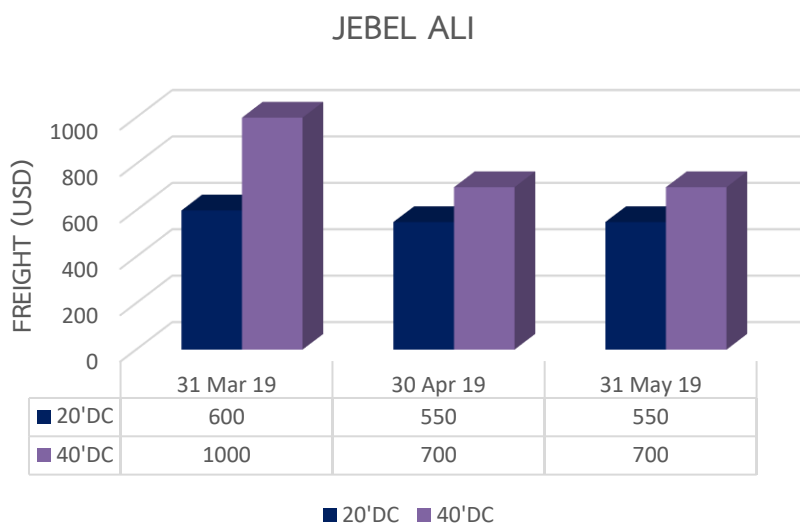
ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	สินค้าทั่วไป 1,100-1,500	Effective week by week
		สินค้าทุเรียน 2,000	
Thailand-Shanghai	900	1,100	Effective till May 31, 2019
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	Effective till May 31, 2019
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRM, FRLEH)	1,400	1800	

- สำหรับเส้นทางไปประเทศจีน และฮ่องกง มีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) ที่ปลายทางในอัตรา 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU
- ประกาศยกเลิกการเรียกเก็บค่า Bunker Surcharge (OBS) ในเส้นทางเอเชีย ในขณะที่เส้นทางไปยุโรปมีการปรับเพิ่มค่า OBS โดยเรียกเก็บในอัตรา 94 USD/TEU และ 188 USD/FEU
- เนื่องจากช่วงเดือนเมษายน-พฤษภาคม มีสินค้าประเภททุเรียนส่งออกด้วยตู้ขนาด 40'HQ Reefer เป็นจำนวนมาก ทำให้อัตราค่าระวางมีการปรับเพิ่มสูงขึ้น ค่าระวางต้องตรวจสอบเป็นรายสัปดาห์

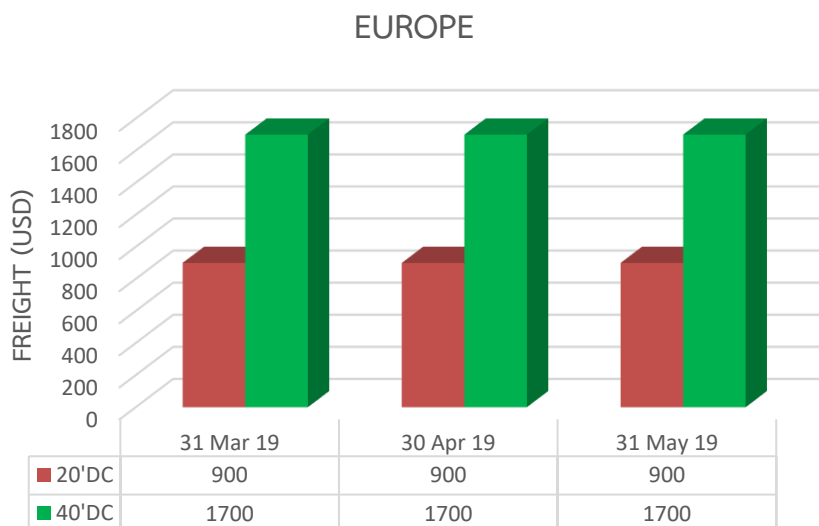
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2562



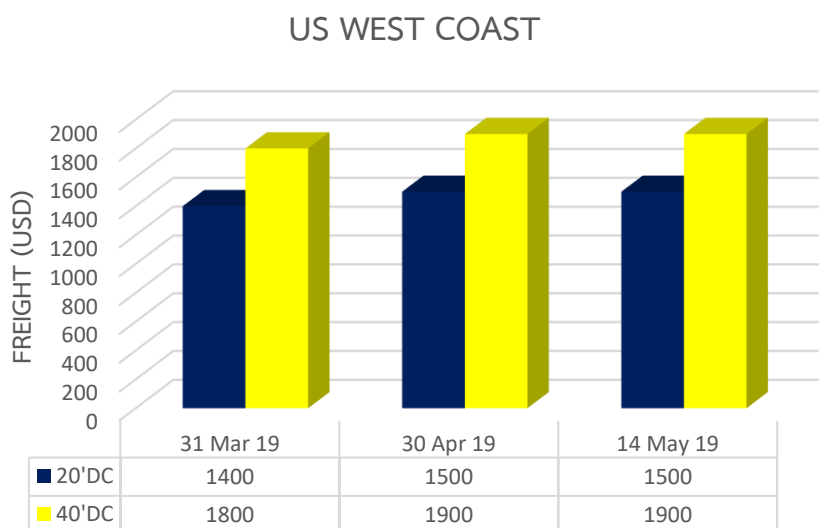
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2562



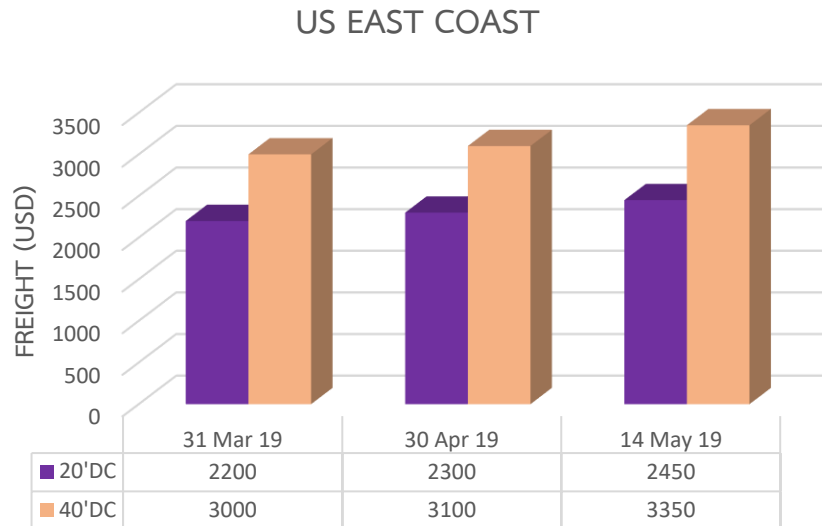
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2562



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



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



ประกาศจากสายเรือเรื่องการเลื่อนการบังคับใช้ข้อกำหนด India Sea Cargo Manifest and Transshipment Regulations สำหรับสินค้าที่นำเข้า หรือส่งออกไปยังประเทศอินเดีย

สายเรือ Hapag Lloyd ประกาศแจ้งให้ทราบโดยอ้างอิงถึงประกาศก่อนหน้านี้ในเดือนกุมภาพันธ์ เรื่องการบังคับใช้ข้อกำหนดของ India Sea Cargo Manifest and Transshipment Regulations 2018 (SCMT) ดังรายละเอียดด้านล่างนี้

- สินค้านำเข้าไปยังอินเดีย ข้อมูลรายการสินค้าขาเข้าต่อไปจะเรียกว่า Arrival Manifest โดยสายเรือจะให้ส่งข้อมูลสำหรับสินค้านำเข้า หรือ transshipment โดยเฉพาะข้อมูล House Bill of Lading และข้อมูลการโหลดสินค้า (CFS details) ไปยังศุลกากรของอินเดีย อย่างน้อย 72 ชั่วโมง ก่อนเรือออกจากท่าเรือสุดท้ายที่จะเข้าไปยังประเทศอินเดีย
- สินค้าส่งออกจากอินเดีย ข้อมูลรายการสินค้าขาออกต่อไปจะเรียกว่า Departure Manifest สายเรือให้ส่งข้อมูล shipping instruction และ shipping bill อย่างน้อย 48 ชั่วโมง ก่อนเรือออกจากประเทศอินเดีย

โดยระบุว่าข้อกำหนดด้านศุลกากรดังกล่าวของอินเดียอนุมัติให้ยืดระยะเวลาการบังคับใช้ได้ถึงวันที่ 1 สิงหาคม 2562 ซึ่งหากผู้นำเข้า หรือส่งออกไปยังเส้นทางดังกล่าวมีข้อสงสัย สามารถสอบถามโดยตรงกับทางสายเรือ

สถานการณ์การขนส่งสินค้าด้วยตู้รักษาอุณหภูมิ (Reefer Container) ในฤดูกาลส่งออกทุเรียน

ตั้งแต่ช่วงเดือนเมษายนที่ผ่านมา เป็นช่วงฤดูกาลผลผลิตของทุเรียนออกสู่ตลาด และในปีนี้มีความต้องการในการส่งออกเป็นจำนวนมาก ทำให้สถานการณ์ความต้องการปริมาณตู้ Reefer โดยเฉพาะอย่างยิ่งตู้ขนาด 40'HQ Reefer สำหรับขนส่งสินค้าประเภททุเรียนมีสูง ซึ่งส่งผลต่อภาวะขาดแคลนตู้ในบางช่วงเวลา และส่งผลต่ออัตราค่าระวางที่มีการปรับเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้นผู้ส่งออกทั้งที่ส่งออกสินค้าทั่วไปที่ต้องขนส่งด้วยตู้ Reefer รวมถึงผู้ส่งออกทุเรียน ต้องมีการวางแผนในการจองระวางล่วงหน้า เพื่อให้สายเรือสามารถเตรียมการจัดหาตู้ให้เหมาะสม และเพียงพอ นอกจากนี้ ผู้ส่งออกทุเรียนจำเป็นต้องตรวจสอบเรื่องอัตราค่าระวางกับสายเรือเป็นรายสัปดาห์ เนื่องจากสายเรือจะมีการประเมินสถานการณ์เป็นรายสัปดาห์เช่นเดียวกัน โดยคาดการณ์ว่าสถานการณ์ดังกล่าวจะถึงช่วงประมาณเดือนมิถุนายน และหลังจากนั้นสถานการณ์น่าจะปรับตัวในทิศทางที่ดีขึ้น

Shippers condemn carriers' approach to IMO 2020

ESC claims lines are imposing low sulphur fuel costs on shippers rather than jointly working to make container shipping supply chains more sustainable. The Emergency Bunker Surcharges introduced by container lines last year are casting a long shadow on negotiations between shippers and carriers on how to pay the higher cost of low sulphur fuels ahead of the IMO 2020 regulations which enter into force next year.

Container lines were accused of profiteering and price signalling by some forwarders and shippers last summer when they introduced a range of Emergency Bunker Surcharges in the second quarter following a rise in the price of oil and after most had recorded substantial Q1 2018 losses. Despite lines facing a \$10-15 billion increase in fuel costs next year due to the global implementation of new IMO low-sulphur fuel regulations from the start of 2020, shippers are wary of liner proposals to pass on costs to customers following their experience with EBS last year, according to Rogier Spoel, air freight policy manager at the European Shippers' Council (ESC). "When the emergency bunker surcharges were put in place last year almost every carrier implemented them at the same time and there wasn't really grounds for them," he told Lloyd's Loading List. "Yes, there was a rise in oil prices, but it wasn't like there was an oil crisis in the Middle East. There was one small spike and then they fell back but the EBS remained. "That gave shippers the understanding that we really have to pay more attention in the future. "So, yes, shippers are wary, and that negative sentiment is flowing through to low-sulphur. They don't want to be screwed by lines on the new IMO rules after their experience with EBS."

Liner efforts to recoup the cost of the new fuel before it is in use have already been heavily criticised by the British International Freight Association which described sulphur surcharges as "unjustified and blatant profiteering" last year. Spoel said that while shippers were fully supportive of the sulphur emissions reduction aims of IMO 2020 and were keen to pay towards their implementation, liner efforts to introduce sulphur charges when it was still unclear how much the new fuel would cost were unwelcome. "We all want cleaner transport, which at the end has a price ticket," he said. "I think that the actual cost is not really the issue. It's more the way surcharges are being forced on the market by carriers. We would like a more coordinated effort – we need to talk to one another and see what's the best way to get the total support of the shipping community behind it.

"Of course, we understand that carriers will pay the bill before it trickles down towards shippers, so we understand that carriers have the biggest risk. But it's an automatic fallback option for the carriers to just lay it on the shippers and say well here you go, that's it." He also called for a more coordinated approach to container shipping sustainability. "Shippers would be happy to go on a customer journey with lines to better understand what they are doing and the challenges they are facing and what kind of projects they are rolling out on sustainability - whether they're building new ships or retro-fitting them with scrubbers, or working on biofuel programs, for example," he said.

"Shippers want to get past how much environmental initiatives will cost them and understand how they can help and support lines. "We don't want to hear 'you have to pay more because of the IMO rules.' We want to hear 'we're paying this surcharge because we are renewing our fleet, we are retrofitting ships with scrubbers.' "We want to have a total view of what kind of CO2 reductions they are putting forth. All this needs better communication." He said ESC was now working with analysts at Drewry to formulate a system for fairly implementing IMO 2020. "It's always easy to say from a shippers' perspective you'd like more transparency," he said. "But that's easier said than done because you're dependent on carriers and there are different alliances with different carriers who all have different systems. And they all incorporate it in a different way.

“We are working with Drewry on creating a dashboard to collate data on fuel costs so we know how much we should be paying on each trade. “We always feel uncomfortable when lines communicate the actual surcharge per container. It feels like they are informing other market players and then, like with EBS, they all have the same level.” “With Drewry we aim to get more insight.”

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

Box line bafs open opportunities for smart shippers

Competing formulas for the bunker adjustment factor will allow shippers to benefit by shifting volumes between carriers. The introduction of a variety of bunker surcharge mechanisms by carriers seeking to mitigate the higher cost of bunkers could be of benefit to shippers and beneficial cargo owners who are prepared to play the market. Carriers face a huge increase in bunker costs when they are forced to change to low-sulphur fuels to comply with IMO 2020 regulations from the beginning of next year. In order to pass on those costs to customers, lines have come up with formulas that produce a bunker adjustment factor to be added to contract and spot rates. But analysis of published bafs by Sea-Intelligence suggests that due to the different calculations used by carriers, shippers and BCOs could play off different carriers against each other.

“At heart, all the baf formulas are conceptually roughly the same: baf equals fuel price multiplied by some trade factor derived from fuel consumption, capacity and volume,” Sea-Intelligence said. “But the actual trade factor varies — and this means, that for the same change in fuel price, the baf changes are not the same.” Sea-Intelligence cites the example of a shipper facing a \$100 per tonne increase in the price of bunker fuel on the Asia-Europe trade. Under published baf mechanisms, a contract customer of Hapag-Lloyd would incur a \$39 per teu baf increase, whereas for an Evergreen customer the baf would increase by \$64 per teu. “In other words, a shipper using Evergreen would effectively see a rate increase of \$25 per teu compared to using Hapag Lloyd, unless they attempt to force through a re-negotiation of the underlying fixed base rate in the contract,” Sea-Intelligence said.

The difference in variability of the baf between lines made life more complicated for shippers trying to achieve the lowest rates, but also provided an opportunity to leverage this to their own advantage, however. “A shipper moving 1,000 teu on the Asia-Europe head haul can see a total cost difference of \$24,800 when the bunker price increases by \$100 per tonne,” Sea-Intelligence said. “But similarly, this is also the cost reduction they can see should bunker fuel prices decline.” Shippers who have contracts with the carriers with the highest and lowest change in baf can leverage booked volumes in this case. When fuel prices increase, they can shift a larger proportion of their volumes to the carrier with the least volatile baf, minimising the baf element due to the fuel price change.

Conversely, if the fuel price declines, volumes can be shifted back to the carrier with the largest change, maximising the priced reduction as fuel costs fall. “The bottom line for the shipper is that the differences in baf formulas, and especially the difference in sensitivity to bunker fuel prices, is a source of opportunity to limit the upside risk of baf increases, while at the same time maximising the potential benefits of baf reductions,” Sea-Intelligence said.

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

Ocean freight contract rates fall in April on all major lanes

After two months of steady increases, Xeneta reveals unexpected 4.2% average drop in long-term pricing across the main container shipping trade corridors. After two months of steady increases in long-term container shipping contracted rates, the latest XSI Public Indices report from Xeneta shows a reversal of

fortunes, with rates falling by 4.2%. According to the report's 'crowd-sourced' data – covering over 160,000 port-to-port pairings, with 110 million data points – all major trading corridors saw month-on-month declines, plunging the indices to its lowest level since June 2018.

Oslo-based ocean freight rate benchmarking and market analytics platform Xeneta, which produces the monthly XSI with data gathered from many of the world's foremost shippers and freight forwarders, said its up-to-the-minute information on the rapidly shifting rates landscape – on long-term contracts “with an 80 days or more validity” – was “currently showing somewhat challenging terrain for those on the asset owner and operator side”. Xeneta CEO Patrik Berglund said: “This is a real turn of events. The past two months have seen the industry halt a long-term rates decline and achieve some much needed respite, with rates rises of 2.5% in February and a more modest 0.5% in March. In that context a 4.2% fall comes as a slight shock to the system and will have many in the industry reassessing the short- to medium-term forecasts for their businesses.

“The reasons for the decline are complex, but certainly overcapacity on the European trades (with Ocean Alliance increasing activity and new slots for a standalone HMM service) and continued fallout from the US-China trade war (where shippers initially front loaded cargoes to avoid additional cost) have added to longer term structural issues and political/economic uncertainty. “In short, suppliers have benefited from a market in flux due to trade wars, IMO, socioeconomical factors, like Brexit, and now the situation is turning. As always, uncertain waters may lie ahead for the contract market.” Xeneta said April's XSI Public Indices “shows rates figures firmly in the red”. European imports fell by 4.8% (2.3% down on year end 2018), while exports declined by 1.9% (2.4% down for the year).

For the Far East, the import benchmark dropped by 2.1% while exports slumped 3.6%. The company noted that the export figure “has now fallen by 4.5% since the start of the year and 9.7% between July 2018 and April 2019, indicating a prolonged downward rates trend for the segment to contend with”. Meanwhile, US trades “have suffered the same fate as their counterparts in April, derailing what was beginning to look like a steady upwards trajectory”. After two straight months of increases the export benchmark fell by 2% (although it remains 6.4% higher than year end 2018), while the import index dropped by 3.4%, Xeneta noted. It is now 3.2% down, year-on-year.

“Looking ahead it's difficult to identify obvious breaks in the clouds,” Berglund said. “Geopolitics remain stubbornly unpredictable, with on-going uncertainty over US-China relations, while no one – not even the people at the very top – appear to have a clear view of what is happening regarding Brexit and its consequences.” Concluding, he noted: “The only advice I can really offer stakeholders on both the supply and demand side is to stay tuned. Keep right up to date with in-depth intelligence on rates and that will allow you to monitor the market, post your negotiations, and be prepared to adjust to and address the latest market situation with your supplier to ensure you get the best possible value for your business.

“In such an unpredictable sector, with so many variables, that's really the key to delivering a degree of certainty.”

Looking at the latest trends in ocean freight spot prices, the composite index of the World Container Index (WCI) assessed by Drewry, increased 2.7% or \$37 over the past week to reach \$1,379 per 40ft container, although it remains down 3%, year on year. Freight rates on Shanghai-Rotterdam increased \$146 or 11% and stood at \$1464 for a 40ft container, but remain down 2%, year on year. Rates on Rotterdam-New York grew \$37 to \$2,339 per feu. On the transpacific, freight rates from Shanghai to Los Angeles inched up \$6 to \$1,548 for 40ft box, but remain up 5%, year on year. Drewry said it “expects that the rates will struggle to rise further”.

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 26 April 2019	Current Index 3 May 2019
Comprehensive Index			778	N/A
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	717	N/A
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	726	N/A
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1569	N/A
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2705	N/A
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	682	N/A
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	298	N/A
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2668	N/A
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	629	N/A
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1139	N/A
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	232	N/A
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	233	N/A
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	142	N/A
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	120	N/A

.....