

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 22 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	1,500	1,850	Effective till June 14, 2019	
Thailand - US East Coast	2,250	3,100		

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

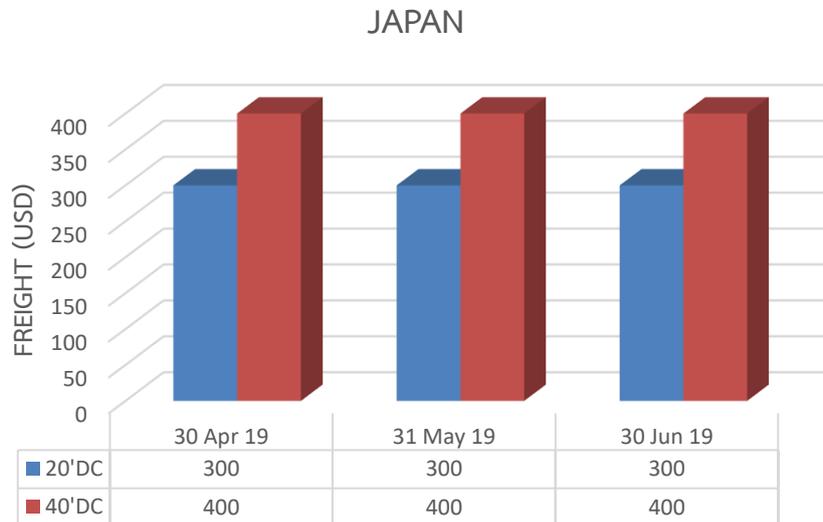
สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนมิถุนายน อัตราค่าระวางในฝั่ง West Coast ปรับเพิ่มขึ้น 100 USD ต่อตู้ ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 1,500 USD/TEU และ 1,850 USD/FEU เป็นผลจาก Trade War ทำให้ปริมาณสินค้าบางส่วนย้ายมาจากไทยเพิ่มขึ้น และสายเรือยังได้ Space Allocation มากขึ้น ในขณะที่อัตราค่าระวางฝั่ง East Coast ปรับลดลง 100 USD ต่อตู้ ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 2,250 USD/TEU และ 3,100 USD/FEU ซึ่งปัจจุบันยังประสบปัญหาเรื่องน้ำแล้งบริเวณคลองปานามา

**CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)**

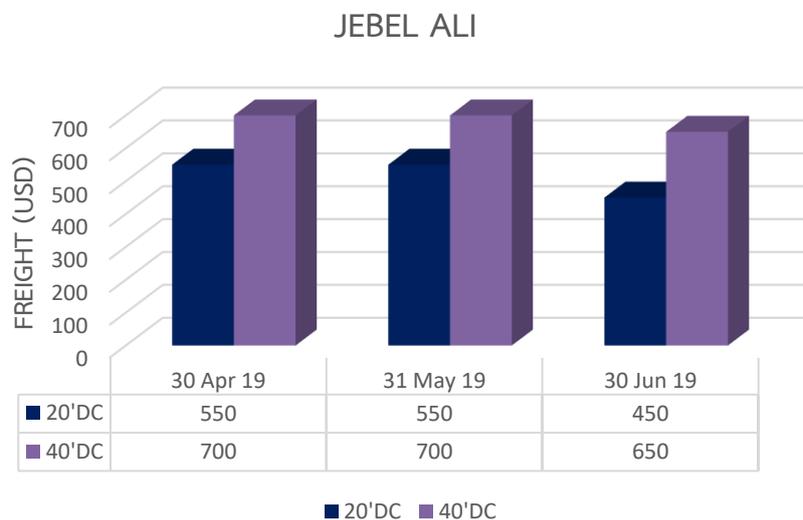
ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	สินค้าทั่วไป 1,000	Effective week by week
		สินค้าทุเรียน 1,500-1,800	
Thailand-Shanghai	900	1,100	Effective till June 30, 2019
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	Effective till June 30, 2019
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)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

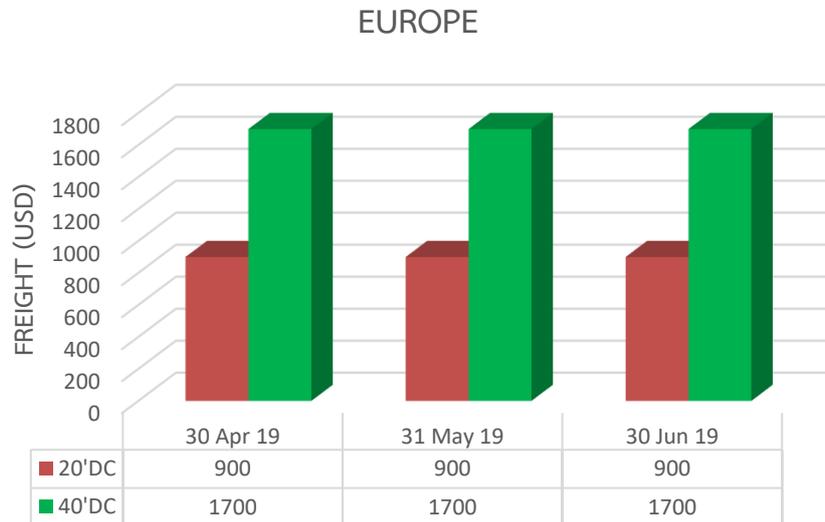
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2562



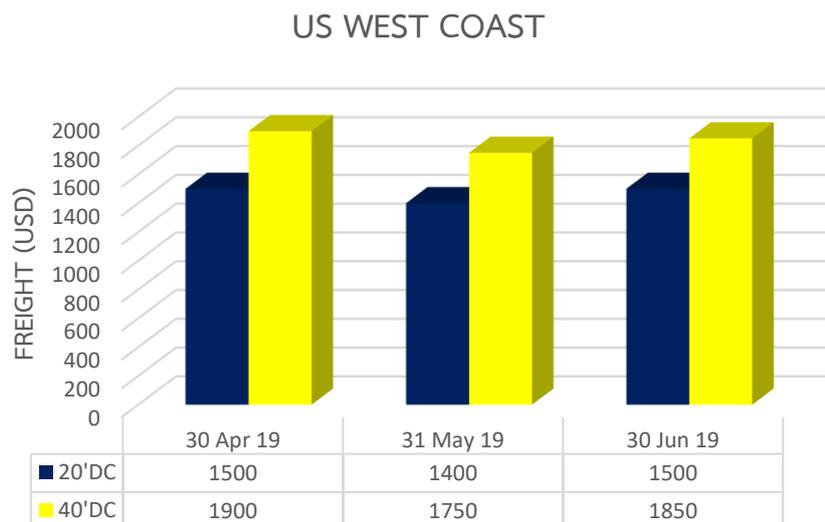
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2562



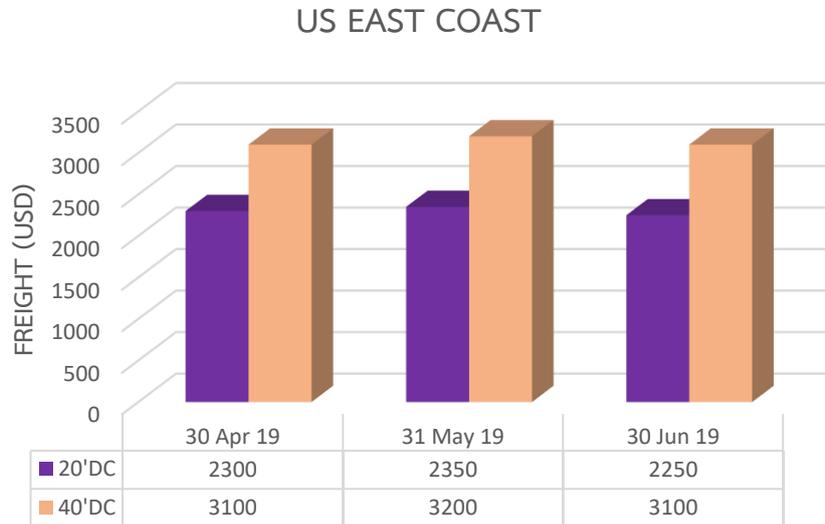
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2562



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**



**รวบรวมประกาศจากสายเรือ**

**สายเรือ MSC**

- ประกาศเรียกเก็บค่า Overweight Surcharge (OWW) สำหรับสินค้าจากเอเชียไปยังเส้นทาง North Europe ในอัตรา USD 100/20'DC สำหรับสินค้าที่น้ำหนักเกิน 21 ตัน โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2562

**สายเรือ Hapag Lloyd**

- ประกาศเรียกเก็บค่า Currency Adjustment Factor (CAF) สำหรับการนำเข้า หรือส่งออกในเส้นทางเอเชียไปยัง North Europe ในอัตรา 2.56% โดยเริ่มมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2562
- ประกาศปรับเพิ่มการเรียกเก็บค่า Marine Fuel Recovery Surcharge (MFR) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง East Asia (รวมประเทศไทย) ส่งออกไปยังเส้นทางต่าง ๆ ในอัตราดังต่อไปนี้ โดยเริ่มมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2562

Route	MFR (USD/TEU)	Route	MFR (USD/TEU)
South America West Coast	283	West Africa	291
Central America / Caribbean	240	South Africa	197
South America East Coast	277	East Africa	183
North America East Coast	269	Middle East	145
North America West Coast	138	Indian Subcontinent	152
South Europe	210	Intra East Asia	92
North Europe	226	Oceania	173

**สายเรือ OOCL**

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า B/L ในอัตราดังต่อไปนี้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2562
  - ไม่ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งการจองระวาง การส่ง Shipping Instruction และการพิมพ์ B/L: 1,300 บาทต่อชุด
  - ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ในการจองระวาง และการส่ง Shipping Instruction: 1,200 บาทต่อชุด
  - ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งการจองระวาง การส่ง Shipping Instruction และการพิมพ์ B/L: 1,100 บาทต่อชุด

### Uncertain times for transpacific traders and carriers.

Ocean freight demand growth prospects have significantly weakened in the last few weeks due to the new uncertainty created by the revival of the US-China trade war, Drewry highlighted. Ocean freight's demand growth prospects on the transpacific have significantly weakened in the last few weeks due to the new uncertainty created by the revival of the US-China trade war, container shipping analyst Drewry highlighted today. It said "the naïve hope" that the US-China trade war was over had quickly vanished, leaving "an unpredictable situation for carriers" in the Asia-North America trade – and for the cargo owners and logistics companies whose cargo fills their ships, who Drewry believes may engage in a further round of front-loading or "trade substitution" in order to avoid paying new higher tariffs.

Drewry noted that "it had seemed that the flames of the trade war between the US and China were being doused following talks between the two sides that promised to deliver an accord, only for that cosy assumption to be shattered on 5 May when President Donald Trump took to social media". Frustrated by a perceived lack of progress, Trump announced that all existing tariffs would almost immediately be set at 25% – effectively raising the second tranche of around \$200 billion of Chinese goods that were originally pegged at 10%, whereas the first tranche of \$50 billion was already set at 25% – while also preparing the ground for all so-far untouched goods to get the same treatment, Drewry noted.

"If the ratcheting up of tariffs is simply a negotiating tactic by President Trump designed to speed up a deal, it is an extremely bold move and one that seems unlikely to succeed judging by the feisty soundings coming out of Beijing," Drewry observed. "As other commentators have noted, the quarrelling between the two largest economies is less about trade and more a full-blown power struggle for world hegemony. Given the high stakes, it is hard to see either side backing down, making it far more likely that the situation will worsen." It added: "Carriers and cargo owners are caught in the cross-hairs, the unpredictability making it almost impossible to second-guess the best approach to minimise the damage. Shipping lines operating in the transpacific fared well out of the chaos last year as, despite some operational challenges, they benefited from rapidly escalating freight rates as shipments were front-loaded to beat tariff deadlines.

"It is unlikely they will be beneficiaries this time around. Containerised goods were less exposed to the extra duties last year, mostly residing in the second tranche at 10% and virtually offset by a devaluation of the Chinese currency, meaning that demand for Chinese goods moved in containers continued to rise. That would not be the case if the tariff blanket rises to 25% for all goods; some reduction in demand has to follow."

Drewry observed that in April, Maersk Line CEO Soren Skou had said that his company foresees the new tariffs dragging global container growth down by as much as one percentage point. Based on previous impact analysis, Drewry calculates that a 10% increase in US import prices of goods from China results in a 6% decline in teu volume from China to the US over time, holding all other factors constant. "With tariffs of 25% the potential teu contraction would be around 15% for that leg alone," Drewry noted. Other logistics observers have highlighted that tariffs are based on the wholesale import value of goods, not on their ultimate retail value, with some US retail experts indicating that a 25% tariff may only result in an increase in effective retail prices or perhaps 2-3%.

Drewry noted that that "if exporting directly from China becomes uncomfortably expensive for the US importer, they may consider re-routing products through Taiwan, Vietnam or some other place where final assembly could take place. These goods could then be shipped to the US, avoiding the tariffs. "Therefore, some trade substitution will keep a portion of the trade within the Transpacific market, but these far smaller markets cannot replicate what China does quickly or cheaply." Drewry said it will provide a more in-depth impact assessment in the upcoming Container Forecaster report, to be published at the end of June.

Focusing on the Asia to East Coast North America trade, Drewry noted that the effects of last year's pre-tariff pre-loading had fallen away rapidly in the first quarter (Q1) of this year, commenting: "The heady, tariff-induced days of late 2018 in the Asia to East Coast North America trade quickly evaporated in 1Q19 as volume growth shrank to 3.6% year-on-year, down from the stellar 4Q18 performance of 18.1%. "However, more recent US-only data from PIERS shows that demand rebounded very positively in April, with shipments to the US East Coast alone rising by nearly 20% year-on-year. It would appear that more shippers are returning to the all-water option with volume growth to the US West Coast falling by around 2%, y/y, in April.

"Demand weakness in February and March sent the rolling 12-month average on a tailspin, but the early indications suggest that it will right itself when April's data is fed in." Drewry said it appears that lines had responded appropriately to these patterns in recent weeks, noting: "Having kept capacity broadly flat in the early months of 2019, it seems that carriers had a good idea that the trade would rebound as the available eastbound slots was pumped up by 8% in May, although in most cases this was simply the result of missed voyages returning to service." Drewry continued: "It remains to be seen how carriers will react to the tariff situation, but they will be wary of how average ship utilisation fell during 1Q19 and the impact it had on spot rates that dropped to their lowest point since June 2018 in March. Having been in a position where ships were full at the turn of the year, by March load factors were hovering around 85%. "The mini-recovery in rates in April that has mostly held during May indicates that ships are fuller now, but we expect that carriers will be considering some capacity retrenchment to counter potential lost traffic as a result of the trade war."

Drewry concluded: "Demand growth prospects in the transpacific are significantly weaker than they were a few weeks ago. Carriers will be debating whether to draw back on capacity needs as we speak." The observations from Drewry are broadly in line with those from Maritime Strategies International (MSI) reported last week in *Lloyd's Loading List* . MSI noted that transpacific container shipping volumes could see a sustained period of weak growth, volatility and uncertainty as the US-China trade war escalates. "The sudden and severe escalation in the US-China trade conflict has placed the containership industry under a cloud," said the analyst's latest monthly report. "Goods that constitute around half of US containerised imports from China now face 25% tariffs, with the near-remainder of US imports also facing the prospect of 25% tariffs."

MSI said that while frontloading to avoid potential new tariffs and some success in relocating production would offset some of the negative impacts of the US-China trade war, it predicted "the transpacific is heading for a period of pronounced negative growth" which would put spot freight markets under pressure. "Other trade-lanes will be relatively unaffected unless the escalation creates wider economic contagion," MSI added. "The time-charter market will be affected if liners adopt a more cautious approach to taking on new tonnage, and perhaps through redeployed tonnage if Transpacific loops are withdrawn. But in the near-term the impact should be manageable."

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

### **Vietnam exports boom as China shipments to US slump**

American imports from rising southeast Asian economy grew 40.2% in Q1, while imports of Chinese goods plunged 13.9% as trade tensions mount. Exports from Vietnam to the US grew 40.2%, year on year, in the first three months of 2019, while exports from China to the US slumped by 13.9%, in what appears to be a clear indicator of the effects of the ongoing US-China trade tensions on international trade and supply chains. The latest US Census Bureau data shows that if Vietnam's recent exceptional pace of growth can be sustained for a full year, unlikely though that may be, it could leapfrog Italy, France, the UK, and India in the ranks of top exporters to the US, rising from 12 to 7 in US export rankings, figures from Reuters indicate. Meanwhile,

India would improve two spots and France by one if they keep growing at the same pace for the rest of the year. Ireland would slip by four, and the UK and Italy each would drop two, Reuters observed.

Although China remains by far the biggest exporter to the US and will remain so this year, if its current pace of declining export volumes to the US continues for the rest of this year Chinese exports by value will fall from US\$539 billion in 2018 to \$464 billion in 2019, analysis by Reuters indicates. They would still place it ahead of Mexico and Canada, the second- and third-largest exporters to the US, at \$346 billion and \$318 billion, respectively, in 2018.

Reuters noted that Vietnam was “a standout in a region where the world’s export engines largely are hurting amid trade-war tensions and a slowing electronics cycle”. Japan, South Korea, Singapore, and Taiwan all saw export contractions in April, while in the same month Vietnam’s exports gained 7.5% from a year earlier. Logistics and trade observers believe Vietnam is benefiting from businesses shifting their supply chains in response to increased US tariffs on Chinese goods, although Vietnam’s economy was growing anyway thanks to continuing international investment in the country, which offers low-cost labour and an improving business climate.

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

### Shippers eye ocean transport as US-Mexico tensions rise

Shippers have been investigating new options to move freight between Mexico and the United States, including all-water routes, during a period of political uncertainty and threats from Washington ranging from sealing the southern border to a 5 percent tariff on all imports beginning this month. The recent tensions between US President Donald Trump and Mexico has only increased the interest in these all-water options. Gridlock in April on the US-Mexico border, as Trump threatened to seal the border over immigration issues, is still fresh in the mind of shippers because there’s no guarantee it won’t suddenly happen again. William Taylor, CEO of TransGulf, said this has bolstered interest in ocean options. “Our first sailing from Tampa starts [June 4] for the Tuxpan Express where we will focus on Tuxpan, Mexico and Tampa. Volumes for our first northbound voyage are healthy,” he told JOC.com.

Shippers might also pull forward freight to beat a 5 percent tariff scheduled to go into effect on June 10 on all Mexican imports, which would rise to 25 percent by October. If the effects of tariffs on cargo volumes from China last year is any indicator, beneficial cargo owners (BCOs) will move as much as possible to save on duties and stick inventory in warehouses, putting pressure on storage space and lease rates. In addition, there is no guarantee the Mexican legislature will approve the US-Mexico-Canada Agreement (USMCA) now that the president has put tariffs on Mexican imports back on the table. Trump has yet to send the NAFTA replacement deal to the US Congress for ratification but said recently he may do so soon. Democratic lawmakers have said the deal needs stronger enforcement provisions and protections for workers before it can be ratified.

Craig Mygatt, CEO of SeaLand, told JOC.com there has been an uptick in shipper inquiries lately and more discussion around contingency plans for US-bound freight from Mexico. “That said, very little has actually switched over [to ocean]. We believe shippers will wait until they can no longer bear it, prior to making the switch. We have some experience here with the ‘Atlántico’ service and changing modes of transport seems to be very difficult,” he said. Ocean services have ticked up in the past few years on routes connecting ports in Veracruz, Altamira, Morelos, Tampico, and Yucatán to the US, particularly connections to Tampa and Miami, Florida. CMA CGM, Hapag Lloyd, OOCL, SeaLand (a division of Maersk Group), and TransGulf have all bolstered their Mexico-to-US offerings in the past 18 months, and other ocean carriers are paying close attention to modal shifts within North America.

Tensions hit growing US-Mexico trade According to the US Chamber of Commerce, approximately \$1.7 billion of goods cross into the US from Mexico every day, and nearly 70 percent of those goods are hauled by truck, US Bureau of Transportation Statistics (BTS) data show. More than 6.3 million trucks crossed the border with freight in 2018, according to BTS, which is up nearly 17 percent in the last five years.

US imports from Mexico grew another 5.4 percent year over year in the first quarter of 2019, according to BTS, putting them on pace to reach \$365 billion for the year. A 5 percent tariff on all Mexican goods would therefore represent an impact of \$18.25 billion to the US economy — paid either by importing companies or end consumers in the form of price hikes. If the Trump administration were to increase those tariffs to 25 percent, as the president has threatened, that impact balloons to \$91.25 billion.

Port Tampa Bay, for example, said cargo to and from Mexico doubled in 2018, to 25,509 TEU from 13,016 TEU in 2017, largely due to cargo on the TransGulf route from Tuxpan. PortMiami handled nearly 15,000 TEU from Mexico in 2018, with imports including refrigerated goods, such as juices; appliances; and exports of flowers, beer, and electrical goods. Import containers are being sent inland to Titusville — an hour east of Orlando — on Florida East Coast Railway, a Class II regional railroad owned by the same company as Mexico's Ferromex rail consortium.

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 24 May 2019	Current Index 31 May 2019
Comprehensive Index			723.93	782.12
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	743	780
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	710	740
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1294	1471
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2540	2541
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	657	775
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	270	259
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2554	2525
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	613	689
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	803	1361
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

ตารางเปรียบเทียบอัตราค่าระวางระหว่าง Shanghai และประเทศไทย ไปเส้นทางต่างๆ

Route	Freight Rate (SCFI)			Freight Rate from Thailand		
	Freight Rate (26 Apr 2019)	Freight Rate (31 May 2019)	Change	Freight Rate from Thailand (30 Apr 2019)	Freight Rate from Thailand (31 May 2019)	Change
Europe	717	780	63	900	900	0
US West Coast	1569	1471	-98	1,500	1,400	-100
US East Coast	2705	2541	-164	2,300	2,350	50
Dubai	682	775	93	550	550	0
Melbourne	298	259	-39	400	400	0
West Japan	232	231	-1	300	300	0
East Japan	233	233	0			
Busan	120	118	-2	100	100	0

จากตารางข้างต้น เป็นการเปรียบเทียบอัตราค่าระวาง ในช่วงปลายเดือนเมษายน และช่วงปลายเดือนพฤษภาคม โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

เมื่อทำการเปรียบเทียบอัตราค่าระวางจากประเทศจีนไปยังเส้นทางต่างๆ พบว่า เส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับลดลง ได้แก่ เส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตก และฝั่งตะวันออก เส้นทางออสเตรเลีย เส้นทางญี่ปุ่นฝั่งตะวันตก และเส้นทางเกาหลี ส่วนเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น ได้แก่ เส้นทางยุโรป และเส้นทางคูโบ ในขณะที่เส้นทางญี่ปุ่นฝั่งตะวันออกค่าระวางคงที่

สำหรับอัตราค่าระวางจากประเทศไทยไปยังเส้นทางต่างๆ หลายเส้นทางอัตราคงที่ไม่มีเปลี่ยนแปลง ได้แก่ เส้นทางยุโรป เส้นทางคูโบ เส้นทางออสเตรเลีย เส้นทางญี่ปุ่น และเส้นทางเกาหลี ในขณะที่ค่าระวางที่ไปเส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตกปรับลดลง 100 USD ต่อตู้ ส่วนค่าระวางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันออกปรับเพิ่มขึ้น 50 USD ต่อตู้

.....