

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 26 พ.ศ. 2562



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand - Shanghai	200	300	Effective till July 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	
Thailand - Melbourne	300	600	
Thailand - Europe (Main Port)	900	1,700	
Thailand - US West Coast	1,500	1,850	Effective till July 14, 2019
Thailand - US East Coast	2,250	3,100	

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกรกฎาคม 2562 อัตราค่าระวางเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่คงที่ไม่มีมีการเปลี่ยนแปลง 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 มีเพียงเส้นทาง Jebel Ali ที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU เนื่องจาก Space ค่อนข้างแน่น และมีตู้ตักค้างที่ Transshipment Port จำนวนมาก ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 500 USD/TEU และ 750 USD/FEU ส่วนเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับลดลง ได้แก่ เส้นทาง Australia อัตราค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 600 USD/FEU

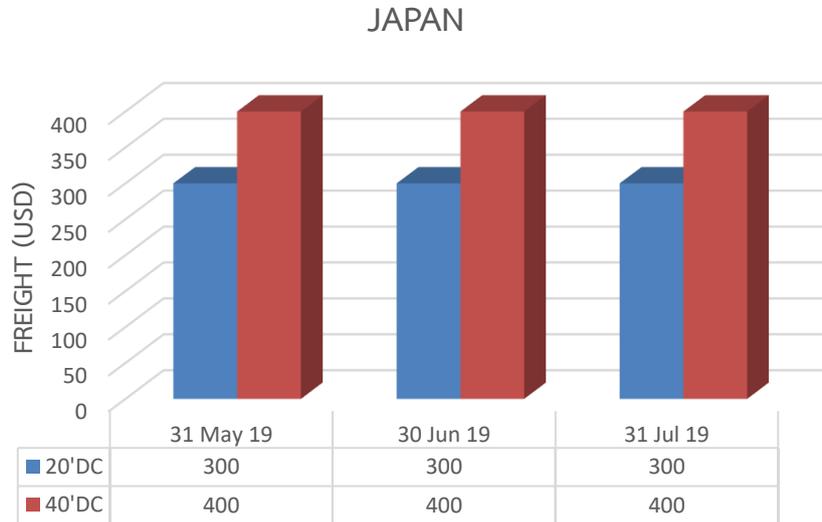
สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนกรกฎาคม อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น USD 100 ต่อตู้ โดยอัตราค่าระวางในฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,500 USD/TEU และ 1,850 USD/FEU ในขณะที่อัตราค่าระวางฝั่ง East Coast อยู่ที่ 2,250 USD/TEU และ 3,100 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

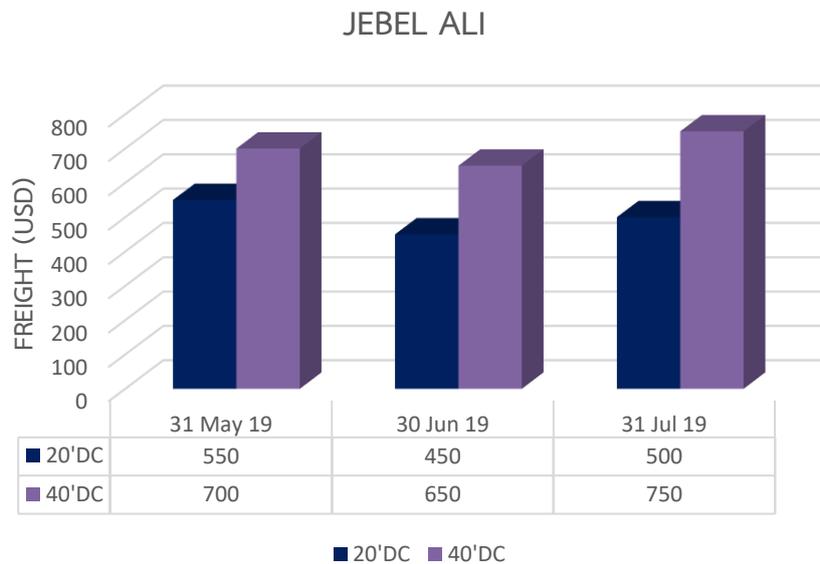
ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	1,000	Effective till July 31, 2019
Thailand-Shanghai	900	1,100	
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,400	1800	

- สำหรับเส้นทางไปประเทศจีน และฮ่องกง มีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) ที่ปลายทางในอัตรา 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU
- สำหรับเส้นทางไปยุโรปมีการปรับเพิ่มค่า OBS โดยเรียกเก็บในอัตรา 144 USD/TEU และ 288 USD/FEU

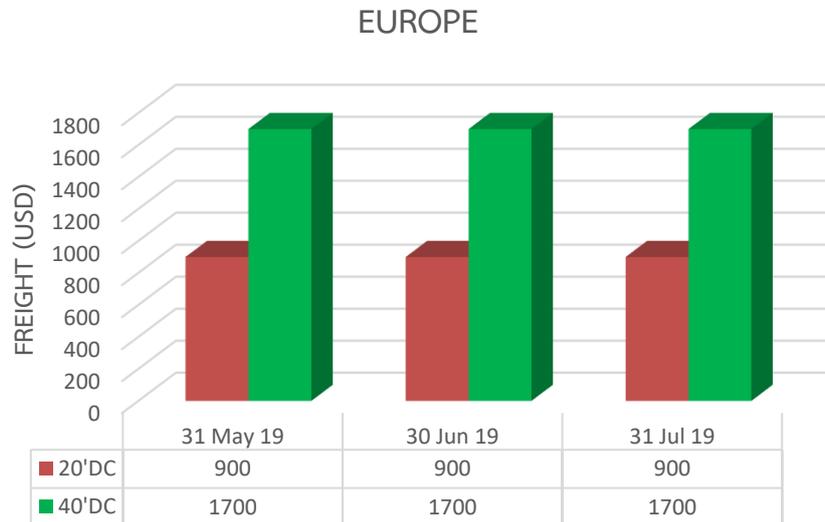
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2562



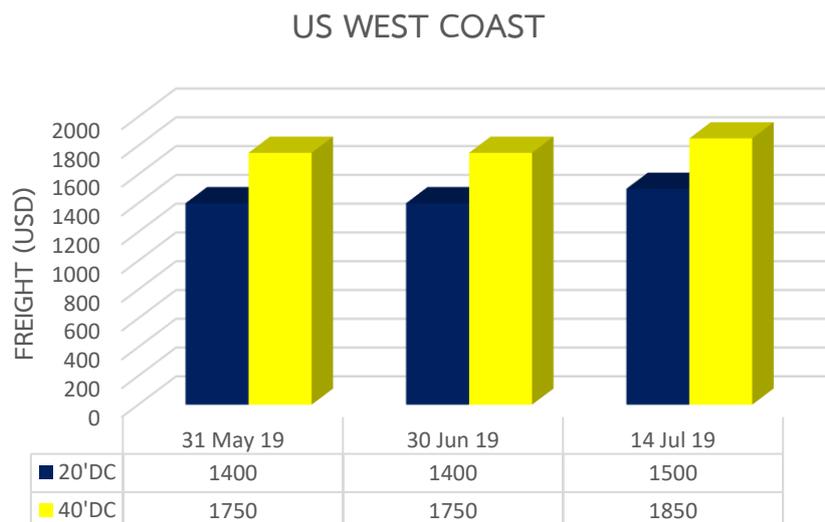
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2562



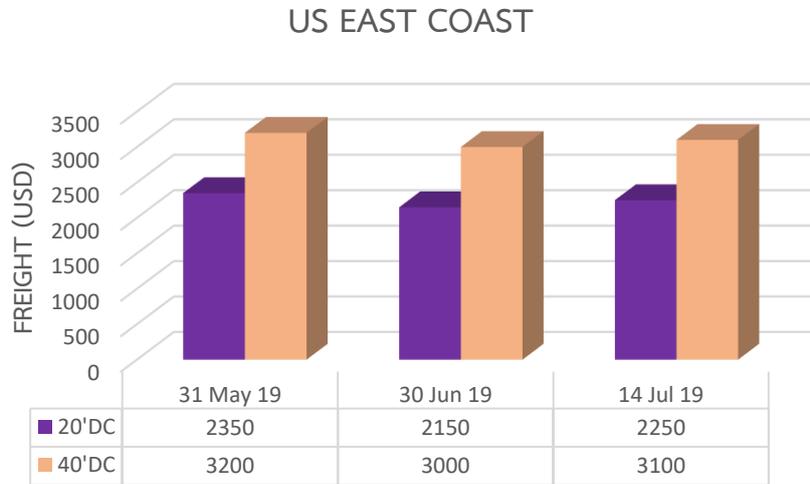
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2562



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



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



ประกาศปรับการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Currency Adjustment Factor (CAF) สำหรับสินค้านำเข้า และส่งออกจากเส้นทางเอเชีย ไปยัง North Europe และ Mediterranean and Black Sea ในอัตรา 3.19% โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2562

ประกาศแก้ไขข้อบังคับเรื่องการนำเข้าสินค้าประเภทเมล็ดธัญพืชไปยังประเทศอินเดีย

สายเรือ Hapag Lloyd แจ้งประกาศแก้ไขข้อบังคับของรัฐบาลอินเดีย จากเดิมที่มีการจำกัดปริมาณการนำเข้าสินค้าประเภทธัญพืช และผู้ส่งออกต้องมีเอกสาร Letter of Indemnity (LOI) แจ้งกับทางสายเรือก่อนการจองระวาง โดยแก้เป็นไม่จำกัดการนำเข้า แต่สินค้าต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขของสุขอนามัยพืช (Phytosanitary) ตามข้อบังคับของ Plant Quarantine และผู้ส่งออกไม่ต้องยื่นเอกสาร LOI กับสายเรือในการจองระวาง

ประกาศเรื่องข้อบังคับการนำเข้าสินค้าประเภท Wastepaper ไปยังประเทศอินโดนีเซีย

สายเรือ Hapag Lloyd แจ้งประกาศจากรัฐบาลอินโดนีเซียเรื่องการนำเข้าสินค้าประเภท Wastepaper โดยมีข้อกำหนดดังนี้

- ก่อนการโหลดสินค้าเข้าไปภายในตู้ที่ต้นทาง ต้องมีการทำ Cargo Inspection
- บริษัท Surveyor จะทำการสุ่มตรวจสินค้าภายในตู้จำนวน 2 ทึบห่อต่อตู้ เพื่อให้มั่นใจว่าสินค้าแห้ง ปลอดภัย และเป็นสินค้าประเภทเดียวกัน
- สินค้าที่ได้รับการตรวจสอบการโหลดเรียบร้อยแล้ว ผู้สินค้าต้องได้รับการซีลโดยซีลของบริษัท Surveyor

ทั้งนี้ รัฐบาลอินโดนีเซียได้กำหนดให้บริษัท KSO Sucofindo & Surveyor Indonesia เป็นบริษัทที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการ โดยมีบริษัทพันธมิตรในต่างประเทศที่ระบุว่าจะสามารถเป็น Surveyor ทั้งหมด 7 บริษัท คือ Cotecna, CWM Survey and Inspection, Baltic Control, Bureau Veritas, CCIC, Alex Stewart และ OMIC อย่างไรก็ตาม สำหรับประเทศไทย และประเทศในเอเชียประเทศอื่นๆ ยกเว้นจีน จะแจ้งยืนยันถึงบริษัท Surveyor ที่ได้รับอนุญาตอีกครั้งหนึ่ง

สำหรับการรับจองระวางของสายเรือ สามารถดำเนินการได้ เมื่อผู้ส่งออกปฏิบัติตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้

- ผู้ส่งออกต้องยืนยันการทำ Cargo Inspection โดยต้องได้รับการรับรองจากบริษัท Surveyor ที่ได้รับอนุญาตดังกล่าว
- Surveyor ที่ต้นทางจะออกเอกสาร Inspection Report โดยต้องแนบเอกสารนี้พร้อมกับการ Booking
- ผู้สินค้าต้องได้รับการซีลจากผู้ส่งจากบริษัท Surveyor ที่ได้รับอนุญาต
- ผู้ส่งออกต้องยื่นเอกสาร Letter of Intent (LOI)

East-west ocean freight rates set to further diverge during summer peak

Gloomy Asia-Europe outlook is set against prospect of a pre-tariff volume surge on transpacific, highlights MSI, although impact of latest US-China trade thaw not yet unclear. Spot freight rates on the major East-West container trades linking Asia to North America and Europe are set to further diverge during the summer peak season, according to Maritime Strategies International (MSI). “The chances of a repeated ‘split’ peak season in freight markets seem to have increased in recent weeks as a gloomy Asia-Europe outlook is set against the prospect of a pre-tariff volume surge on the transpacific interacting with aggressive blanked sailings and year-on-year decreases in deployed capacity,” said the analyst, although the comments came ahead of the latest developments in the US-China trade war at the weekend.

Headhaul spot freight markets saw limited movement in May and the first weeks of June on the Asia-Europe and transpacific trades. However, Asia-US freight rates then swung upwards towards the end of the month. “While Asia-Europe spot freight rates tracked by the SCFI have fallen to \$700/TEU, and sit around 20% lower than their equivalent 2018 position, carriers were successful in implementing transpacific GRIs in the last week of June and spot rates on the Asia-USWC and Asia-USEC rose by \$340/FEU and \$385/FEU week-on-week, respectively. “Contract rates tracked by Xeneta are currently 8% year-on-year higher on European import trades, and 17.2% year-on-year higher on US import trades.”

MSI expects Asia-Europe spot markets to improve as carriers take actions to restrain capacity, while transpacific spot rates are forecast to fail to scale the heights experienced in the second half of last year when tariff deadlines boost rates through to the fourth quarter. “In terms of numbers we expect average spot earnings of \$950/TEU on the Asia-Europe trades in August and transpacific earnings of \$2000/FEU,” said the analyst. “USEC rates will outperform USWC rates.” MSI also said recent bunker pricing fluctuations ahead of the IMO 2020 low-sulphur fuel regulations which enter force at the start of next year did not offer a reliable insight into likely pricing for shippers as the fuels are introduced from the fourth quarter.

“Analysts have noted in recent months a narrowing of the spread between high and low-sulphur fuels, belying initial expectations,” said a note. “While the precise spread between different fuels remains hard to predict, MSI’s base case assumption remains that as January 2020 approaches the switching to compliant fuel will place the price of HFO under serious pressure; and despite greater-than-expected uptake scrubber installation across sectors will be insufficient to outweigh this. “While evidence of how IMO 2020 will play out is growing, it is wise not to read too much into current market signals.”

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

Hyundai Merchant Marine to join THE Alliance

South Korean carrier Hyundai Merchant Marine (HMM) is to join THE Alliance when its slot charter agreement with the 2M expires next April. HMM will become the fourth member of the vessel-sharing group, joining Hapag-Lloyd, ONE and Yang Ming. An agreement signed last week also saw the founding members extend the duration of their alliance until 2030.

Hapag-Lloyd chief executive Rolf Habben Jansen said: “HMM is a great fit for THE Alliance as it will provide a number of new and modern vessels, which will help us to deliver better quality and be more efficient.” Mr Habben Jansen has clearly warmed to the fresh overtures of HMM, previously he said: “We think it is very important that we have a level playing field and we are not in favour of government subsidies in the form that it is being done with HMM.” THE Alliance has conceded a lot of ground to the bigger 2M and Ocean alliances over the past year, hobbled by the weak financial position of Yang Ming and the botched merger and launch of the Japanese carriers K Line, MOL and NYK as ONE.

HMM has a \$2.6bn orderbook for 12 scrubber-fitted 23,000 teu vessels, which will be delivered in the second quarter of next year, and eight 15,000 teu ships stemmed for delivery a year later. Meanwhile, Hapag-Lloyd, the only profitable carrier of the group, was recently rumoured to be talking to Asian yards about ordering 20,000+ teu ULCVs. The news of HMM's acceptance into THE Alliance follows HMM new president and chief executive Jae-hoon Bae's 'charm offensive' visit to Europe in April for meetings with the 2M partners, Maersk Line and MSC about the carrier becoming a full member of their alliance.

The Loadstar understands from a source that, when his approach was flatly rejected, Mr Bae returned to THE Alliance members, which had rejected the advances of his predecessor, to see if there were conditions that would persuade them to change their minds. These mainly related to obtaining assurances from the state-owned Korea Development Bank (KDB) that it would continue to fund the carrier after losses of \$720m last year and \$1.1bn in 2017. Shippers have become more cautious with their bookings after the bankruptcy of carrier compatriot Hanjin Shipping in 2016, which resulted in over 100 ships and more than 500,000 teu of cargo stranded at sea and in ports for several weeks. It prompted THE Alliance to build a funding mechanism into its new vessel-sharing agreement that allows the remaining parties to take action to facilitate the movement of cargo carried by a failed container line partner.

Ocean Network Express (ONE) chief executive Jeremy Nixon said he was "happy to see HMM join THE Alliance". He claimed this would improve sailing frequencies and provide "a better balance of our cargo flows", while Yang Ming's chairman and chief executive, Bronson Hsieh, said it was "an important milestone for THE Alliance". Lars Jenson, chief executive and partner at SeaIntelligence Consulting, said HMM's injection of large ULCVs would strengthen THE Alliance's growth opportunities, without member carriers needing to "leverage themselves into a large new orderbook".

According to Alphaliner data, HMM is currently the ninth-ranked global carrier, with an operating fleet of 425,550 teu and an orderbook of 396,000 teu. Mr Bae said: "Being a full member of THE Alliance gives us a lot of pride. We are convinced that we will be successful and generate additional value for our customers, employees and shareholders with combined experience, strategic skills, competitive fleet and a strong focus on our clients' needs." In October, HMM set a target to expand its fleet capacity to 1m teu and be generating annual revenue of \$10bn by 2022.

A slot charter agreement with the 2M was a condition of HMM's financial restructuring in 2016, but the South Korean carrier was always the 'poor relation' in the group and, according to insider sources, "the last to be told" when containers were rolled over.

Source: <https://theloadstar.com>

Tariffs push carriers to expand services from Southeast Asia

Trans-Pacific carriers this year have added four weekly services from Southeast Asia to North America, demonstrating that they anticipate the Trump administration's 25 percent tariffs on imports from China will be in effect for some time, according to the Sea-Intelligence Sunday Spotlight. Carriers have also reduced transit times by one to two days from Southeast Asia and have increased the number of origin port calls in Southeast Asia to 38 from 33 last year at this time, indicating a comprehensive approach to serving the region. Southeast Asia is expected to experience continued growth in manufacturing and exports as the tariffs, which began at 10 percent last summer, have already influenced several manufacturers to expand outside of China.

However, with the summer-fall peak shipping season just now beginning to take shape, Alan Murphy, CEO and partner at Sea-Intelligence Consulting, added a cautionary note about the data. "This does not conclusively prove that carriers have shifted their trans-Pacific networks from China to Southeast Asia ports, but it does strongly suggest it," he said.

Further shift of manufacturing to SE Asia may be limited

Sea-Intelligence cited several unknowns about the increase in Southeast Asia services that emerged in January. Right now, there is no way to determine what share of Asian shipments to North America will continue to be sourced from China if the 25 percent tariffs that took effect on May 10 remain in effect this season. It is also unclear what share of imports from China will simply “disappear” because margins are too small to permit a shift to Southeast Asia for import sourcing. Further, there is no solid information available as to how quickly and to what degree manufacturers can shift production to Southeast Asia if the tariffs remain, and which products factories in that region are able to manufacture.

Additionally, with the peak season at hand, how flexible can carriers be in adjusting to an escalation of exports from Southeast Asia if the tariffs remain in effect at least through the end of the year? Can carriers add more capacity to Southeast Asia if the remaining \$300 billion in Chinese products not yet under tariff are included on the so-called List 4 that may be implemented this summer if this week’s meeting at the G20 Summit in Tokyo between the presidents of the two countries fail to end the trade war? Carriers have stated that “network changes are very complex and cumbersome processes that are not done without deliberate consideration of the long-term consequences,” Murphy said.

It is likely that the total transaction cost for North American retailers, including the cost of production in Southeast Asia and ocean transportation, will be higher than importing the same merchandise from China if the tariffs go away, he said. To make a permanent shift to Southeast Asia sourcing, North American importers would have to be convinced that the tariffs would “remain in place for some extended period of time for it to make sense to shift to Southeast Asia,” Murphy said.

Trans-Pac carriers moved quickly to expand services

Late last year, carriers demonstrated their ability to move relatively quickly because the new services from Southeast Asia began to call in January — several months after the 10 percent tariffs took effect — and with the expectation that the next round of 25 percent tariffs was going to take effect on Jan. 1, 2019, as originally announced by the administration.

Carriers apparently expect that the Southeast Asian services will remain in effect at least through the peak season, regardless of what happens with the tariffs, because they have invested in improved transit times and port-pair diversity.

“When we compare the 2019 peak season with the 2018 peak season, we find that the number of services connecting Southeast Asia ports with North America has increased from 14 [to] 18, or an increase of 28.6 percent,” Sea-Intelligence said. “We also find that the number of Southeast Asia port calls on trans-Pacific services per week increased substantially, from 33 per week in the 2018 peak season to 38 in the 2019 peak season, or an increase of 15.1 percent.”

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 21 June 2019	Current Index 28 June 2019
Comprehensive Index			764.46	829.70
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	716	701
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	731	726
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1382	1720
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2404	2789
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	794	784
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	252	300
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2366	2356
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	765	777
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1800	2260
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	231	231
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	234	234
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	140	138
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	118	117

.....