

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 21 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	
Thailand - Europe (Main Port)	900	1,700	Effective till May 31, 2019
Thailand - US West Coast	1,400	1,750	Effective till May 31, 2019
Thailand - US East Coast	2,350	3,200	

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) ที่ต้นทางในอัตราเดิม คือ 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU และเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางคงที่อยู่ที่ 400 USD/TEU และ 800 USD/FEU

สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนพฤษภาคม อัตราค่าระวางปรับลดลง USD 100/TEU และ USD 150/FEU ทำให้อัตราค่าระวางในฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 1,750 USD/FEU และอัตราค่าระวางฝั่ง East Coast อยู่ที่ 2,350 USD/TEU และ 3,200 USD/FEU

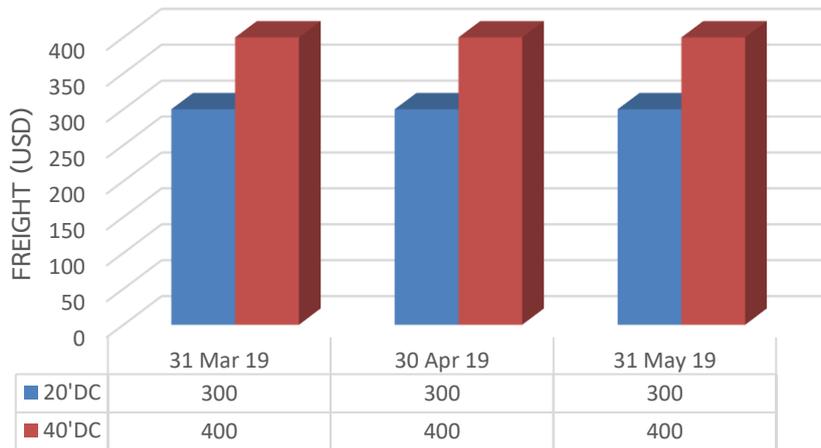
CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	สินค้าทั่วไป 1,000	Effective till May 31, 2019
		สินค้าทุเรียน 1,500-1,800	
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) ที่ปลายทาง ในอัตรา 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU
- ประกาศยกเลิกการเรียกเก็บค่า Bunker Surcharge (OBS) ในเส้นทางเอเชีย ในขณะที่เส้นทางไปยุโรปมีการปรับเพิ่มค่า OBS โดยเรียกเก็บในอัตรา 94 USD/TEU และ 188 USD/FEU
- สถานการณ์การส่งออกสินค้าประเภททุเรียนด้วยตู้ขนาด 40'HQ Reefer ปรับตัวดีขึ้น ค่าระวางเริ่มปรับลดลง ส่วนตู้ Reefer สำหรับสินค้าทั่วไปเส้นทาง Hong Kong อัตราค่าระวางปรับลดลงเช่นเดียวกัน โดยปรับลดลงมาอยู่ในอัตราเดิม

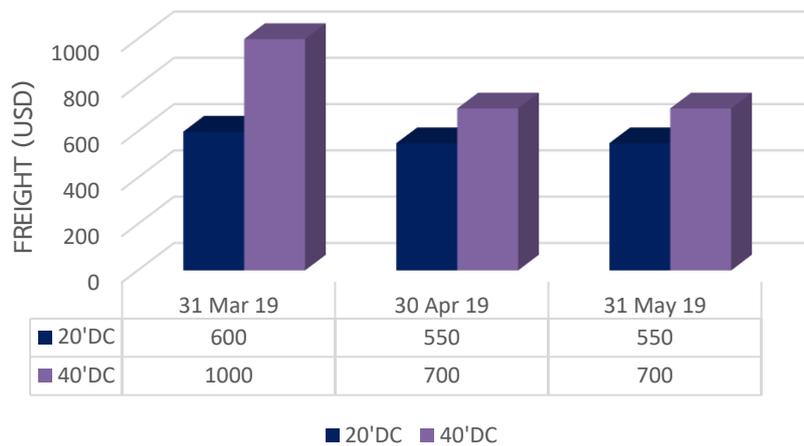
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2562

JAPAN



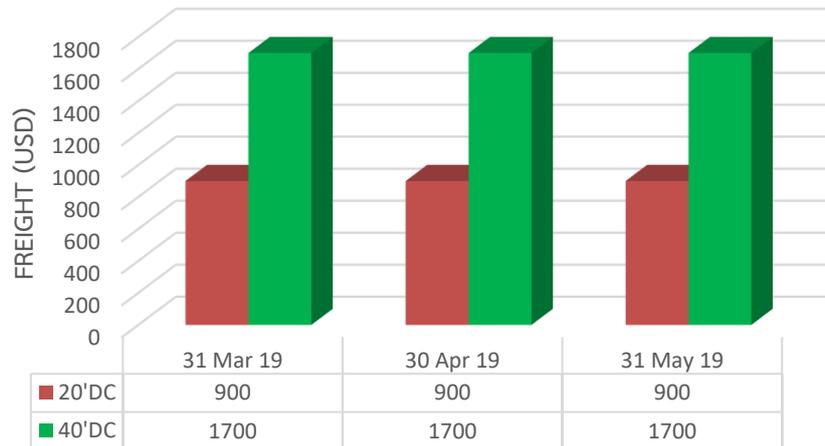
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2562

JEBEL ALI



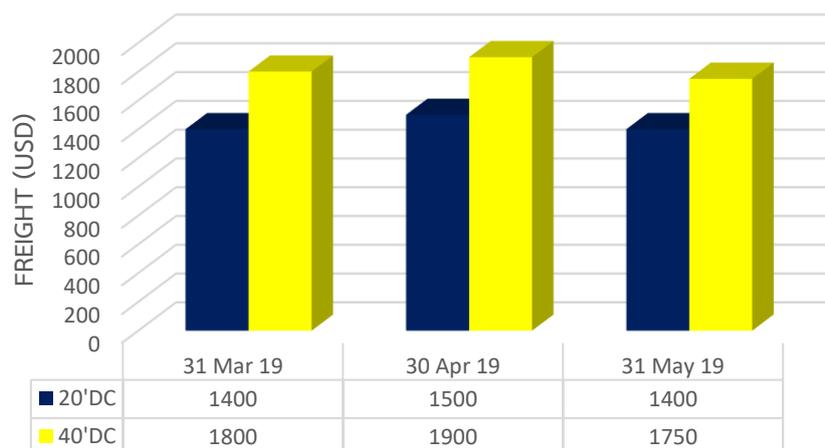
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2562

EUROPE

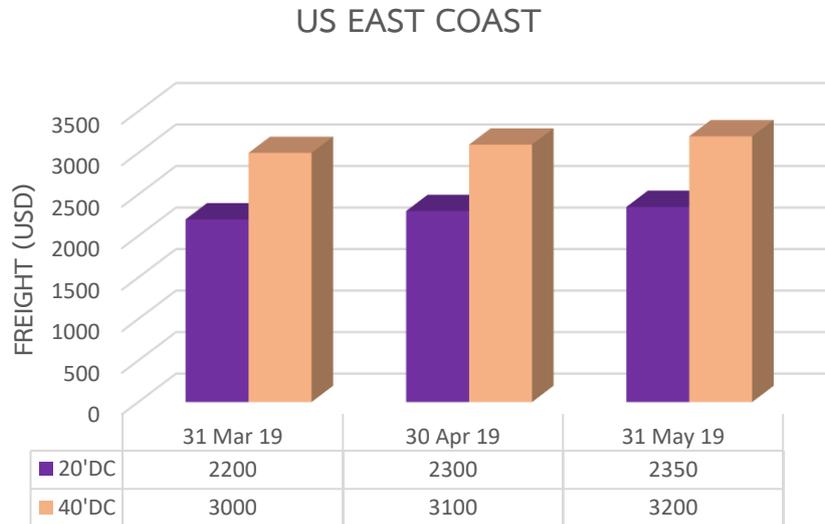


กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2562

US WEST COAST



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



รวบรวมประกาศจากสายเรือ

สายเรือ CMA CGM

- ประกาศปรับลดการเรียกเก็บค่า Rate Restoration Charge สำหรับสินค้าที่ส่งออกไปยัง South Africa จากเดิม USD 400/TEU เป็น USD 200/TEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 17 มิถุนายน 2562

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศเรียกเก็บค่า Dangerous Goods Surcharge (DGL) สำหรับสินค้าอันตรายที่ส่งออกจากประเทศไทยในอัตรา INR 1000/ตู้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 17 มิถุนายน 2562

ประกาศข้อบังคับเรื่อง Forwarder License สำหรับสินค้านำเข้า หรือส่งออกไปยังเส้นทางประเทศซาอุดีอาระเบีย

สายเรือ ONE ประกาศแจ้งให้ทราบจากการทำเรือประเทศซาอุดีอาระเบีย (Mawani) เกี่ยวกับข้อบังคับที่กำหนดให้สายเรือต้องเรียกเก็บสำเนาใบอนุญาตของ Forwarder ในซาอุดีอาระเบีย ที่ออกให้โดยองค์การขนส่งมวลชนของซาอุดีอาระเบีย ซึ่งข้อบังคับดังกล่าวอยู่ภายใต้มติของฝ่ายบริหารการทำเรือ Mawani และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 17 ธันวาคม 2561 โดยระบุว่า ตัวแทนสายเรือต้องไม่รับจองระวาง หาก Forwarder ในซาอุดีอาระเบีย ไม่มีตัวแทน หรือใบอนุญาตที่รับรองโดยองค์การขนส่งมวลชนฯ และต้องแจ้งให้สายเรือทราบเพื่อไม่ให้รับ Shipment ส่งออก หรือนำเข้าไปยังท่าเรือในซาอุดีอาระเบีย และกรณีไม่ปฏิบัติตามมีการกำหนดค่าปรับในอัตรา SAR50,000 ต่อshipment ดังนั้น สำหรับผู้นำเข้า-ส่งออกของไทย หากมีสินค้าไปยังเส้นทางดังกล่าวผ่าน Forwarder ต้องตรวจสอบว่าตัวแทนของ Forwarder รายนั้นในซาอุดีอาระเบีย มีใบอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องถูกต้อง และเป็นปัจจุบันตามข้อกำหนด

เกิดเหตุเพลิงไหม้บนเรือบรรทุกสินค้าที่ทำเรือ A2 ของแหลมฉบัง

วันที่ 25 พ.ค. 2562 เวลา 06:35 น. สินค้าที่ขนส่งมากับสายเรือ KMTK Hongkong สัญชาติเกาหลี ซึ่งได้บรรทุกสินค้าขาเข้า และนำมาโหลดที่ทำเรือ A2 ปรากฏว่า ได้เกิดเหตุเพลิงไหม้บนเรือ ซึ่งจากการตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นพบว่า เรือดังกล่าวมีจำนวนตู้สินค้าที่ขนส่งมากับเรือทั้งสิ้น 674 ตู้ โดยแยกเป็นตู้สินค้านำเข้าที่ทำเรือแหลมฉบังจำนวน 463 ตู้ และนำเข้าไปปลง ทำเรือ Unithai จำนวน 184 ตู้ และส่วนที่เหลืออีกจำนวน 27 ตู้ ส่งต่อไปลงที่ท่าเรือที่เวียดนาม

ทั้งนี้ ขณะเกิดเหตุพบว่า สายเรือได้ทำการขนส่งตู้สินค้าลงมาแล้วจำนวน 428 ตู้ โดยมีตู้สินค้าเหลืออยู่บนเรือประมาณ 35 ตู้ ที่อยู่ระหว่างการขนส่ง อย่างไรก็ตาม หลักปฏิบัติของการนำสินค้าเข้ามายังท่าเรือแหลมฉบังนั้น การทำเรือกำหนดให้ตู้สินค้าที่เป็นสินค้าอันตราย จะต้องนำตู้สินค้านี้ดังกล่าวลงจากเรือเป็นลำดับแรก

และเคลื่อนย้ายไปเก็บที่คลังสินค้า JWD ซึ่งกรณีนี้ตู้สินค้าที่เป็น DG ที่ลงท่าเรือแหลมฉบัง ได้ทำการขนถ่ายข้างลำ และนำไปไว้ที่ JWD เรียบร้อยแล้ว ดังนั้น สาเหตุที่เกิดจากการลุกไหม้ อาจเป็นไปได้ว่าเป็นการลุกไหม้จากสินค้าทั่วไป หรือสินค้าที่เป็น DG ที่ไม่ได้ลงท่าเรือแหลมฉบัง

อย่างไรก็ตาม ล่าสุดได้รับการยืนยันจากสายเรือ KMTC แจ้งว่าตู้สินค้าที่เกิดเพลิงไหม้เป็นตู้สินค้าที่บรรจุสาร Calcium Hypochlorite UN1748 Class 5.1 โดยสารเคมีดังกล่าว เป็นสารผสมหลักของผลิตภัณฑ์ผงฟอกขาวใช้ในการปรับสภาพผ้า ใช้เป็สารเคมีฟอกสี ซึ่งจะกระทบต่อระบบทางเดินหายใจ ซึ่งตู้สินค้าดังกล่าวไม่ได้เป็นตู้ที่ขนถ่ายลงท่าเรือแหลมฉบัง แต่จะทำการขนถ่ายลงท่าเรือ Unithai ที่แม่น้ำเจ้าพระยา และสถานการณ์การควบคุมเพลิงทางเทศบาลนครแหลมฉบัง ได้ส่งรถดับเพลิงเข้าไประงับเหตุ และควบคุมเพลิงแล้ว และได้ประกาศเป็นพื้นที่สีแดง และปิดทางเข้าออก และเมื่อเวลา 13.00 น.ท่าเรือ B3 และ B5 ได้เปิดให้บริการแล้ว ส่วนท่า B1 และท่า A0 อยู่ระหว่างประเมินสถานการณ์ โดยเฉพาะท่า A0 ยังไม่สามารถเปิดให้บริการได้เนื่องจากอยู่ใต้ทิศทางลม อาจจะไม่ปลอดภัยแก่ผู้ที่เข้ามาปฏิบัติงาน

ข้อเสนอแนะต่อผู้ส่งออก นำเข้า

1. หากสินค้าของท่านมีตารางที่นำเข้ามาท่าเรือ KMTC ในวันดังกล่าว ให้ท่านติดต่อสายเรือ หรือForwarder ที่ท่านจองระวางเพื่อสอบถามรายละเอียดเกี่ยวกับตู้สินค้า หรือประสานไปยังผู้ขายต้นทางเพื่อสอบถามสถานะของตู้สินค้าขาเข้า
2. หากพบว่าตู้สินค้าของท่าน ได้รับความเสียหายจากเหตุการณ์ดังกล่าว สามารถดำเนินการดังนี้
 - หากสินค้าดังกล่าวได้มีการทำประกันไว้ ให้ติดต่อบริษัทประกันเพื่อเรียกร้องความเสียหาย โดยให้ประกันเป็นผู้รับผิดชอบ (และบริษัทประกัน จะเป็นผู้ที่ไปเคลมกับสายเรือแทน)
 - แต่หากไม่ได้ทำประกันสินค้าไว้ ท่านจะต้องประสานไปยังสายเรือ หรือForwarder ที่ท่านจองระวางโดยตรงเพื่อเรียกร้องให้สายเรือชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้น
3. กรณีที่สินค้าของท่านไม่ได้รับความเสียหายจากเหตุเพลิงไหม้ แต่สินค้าของท่านได้บรรทุกมาบนเรือที่เกิดเหตุดังกล่าว จะต้องประสานกับสายเรือ หรือForwarder และติดต่อการทำเรือเพื่อขนถ่ายตู้สินค้าออกจากพื้นที่ท่าเรือ (แต่การทำเรือ อาจจะกักตู้สินค้าเพื่อทำการตรวจสอบ จนกว่าจะได้ข้อสรุปถึงสาเหตุที่แท้จริง)
4. ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากเหตุการณ์ดังกล่าว นั้นอาจทำให้ตารางของสายเรืออื่น ๆ มีการเปลี่ยนแปลง เนื่องจากพื้นที่ท่าเรือบางแห่งต้องปิดให้บริการเนื่องจากความไม่ปลอดภัย ดังนั้น ผู้ส่งออก และนำเข้าจะต้องประสานไปยังสายเรือเพื่อ re-check ตารางเรือ และหากพบว่าสินค้าในบาง shipment จะมีการขนส่งล่าช้าออกไป จะต้องแจ้งให้ลูกค้าที่ปลายทางทราบเพื่อจะได้วางแผนการขนส่งร่วมกัน หากเป็นสินค้าเร่งด่วน อาจต้องเปลี่ยนการขนส่งไปโหมดอื่น ซึ่งจะต้องหารือร่วมกับลูกค้าเป็นรายกรณี
5. สำหรับความเสียหายกรณีอื่นๆ ที่เกิดขึ้น อาทิ รถยนต์ที่ได้รับ ความเสียหายในบริเวณข้างเคียง, ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากสารเคมี สามารถยื่นเรื่องได้ที่เทศบาลนครแหลมฉบังโดยลงบันทึกไว้เพื่อใช้ในการเรียกร้องความเสียหายต่อไป นอกจากนี้ ทางสำนักงานตำรวจได้แนะนำให้ผู้ที่ได้รับความเสียหาย ไปลงบันทึกประจำวันไว้ที่สำนักงานตำรวจเพื่อใช้เป็นเอกสารประกอบการร้องเรียกค่าเสียหายต่อไป

ข้อมูลเพิ่มเติม ณ เวลา 00.34 น. วันที่ 26 พ.ค. 62

- ท่า A0,A1, A2, B1, B2 งดเข้าออก จนกว่าจะมีการสำรวจตู้สินค้าที่ร่วงลงไปได้น้ำ
- ท่า B3, B4, B5, A3, A4, A5 สามารถนำเรือเข้าออก ได้ตามปกติ

ข้อมูล: ฝ่ายวิชาการ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย / ณ วันที่ 26 พ.ค. 2562

Trade war seen as significant as emission cuts and digitalisation push

As the US proves determined to make China trade on a level playing field, a long-term trade spat will ensue. In the short term, carriers need to prepare for the absence of the traditional summer-autumn peak season on the transpacific trade. In the mid-term, orders for more ultra-large containerships will be debatable, while in the longer term, shifting trade patterns will lead to investment in new trades in which returns are not

yet predictable. As the US-China trade conflict appears to be moving into a longstanding wrestling match between the nations, its fallout on the world economy and trade will have a profound impact on shipping.

The trade war between the US and China is escalating. After the latest exchange of tariffs, President Donald Trump targeted Huawei by banning its US suppliers, including microchip makers, to do business with the Chinese telecommunications giant. And when his Chinese counterpart Xi Jinping visited a domestic plant that processes rare earths, which are key raw materials used for making computer chips and other hi-tech equipment. Speculation has been fuelled that Beijing could halt its exports of the strategic materials to US in a tit for tat battle. While liner shipping companies have felt the ruction some impacts are more immediate. For example, there probably will not be the traditional summer-autumn peak season this year on transpacific trade. Hit with a double whammy — increased tariffs and possible frontloading used by US importers to avoid the planned 25% levies on the remaining \$325bn of Chinese goods — cargo traffic will be disrupted and carriers will have to adjust their services urgently.

If transpacific volume is dampened later this year, some large vessels on those routes may be forced to join the Asia-Europe trade, where oversupply of ships remains a big concern. The burgeoning confrontation could also affect ordering plans for megaships. Cosco Shipping last week named its newest ultra-large containership, the 20,000 teu boxship *Aquarius*. It will have 22 vessels of this class in operation by the end of this year, or 28 if the six units owned by Orient Overseas Container Line are considered. Executives from the Chinese conglomerate suggested they still lacked five to six units to complete three loops consisting of a homogeneous 20,000-teu class fleet on Asia-Europe trade. There have been talks that the state-owned owner is pondering orders for the type of newbuildings.

But an all-out trade war, whose odds seem getting bigger, may well slow, if not halt, the decision-making processes. Yu Zenggang, a group vice-president of Cosco Shipping, surprisingly expressed his reservation about the ULCs in a port conference in Guangzhou earlier this month. He said it was expected that more shipping companies would slow down the development of the large vessels. In the longer term, the expected shifting of supply chain from China into its less-expensive neighboring countries, accelerated by the Sino-US trade dispute, appears encouraging carriers to invest more in intra-Asia trade. By the end of April, Cosco Shipping had devoted 262,070 teu of fleet capacity to this market as the largest player, up by 10% compared with the January tally, according to data composed by the research unit of intra-Asia focused carrier SITC.

The runner-up, Maersk-owned Sealand, boosted its capacity by 27.7% to 261,213 teu during the same period. OOCL, ranking in third, grew its fleet by 11% to 213,923 teu. It remains to be seen whether the expansion would be paid out, however. The intra-Asia market has for many years been one of the most competitive and challenging battlefields for carriers to make profits. And there is no promise that the inter-regional trade will be immune if the global economic outlook is being dragged down by the trade dispute that “is hurting manufacturing, disrupting global value chains and generating significant uncertainty that is weighing on investment decisions”, as stated in OCED’s latest report. When Mr Trump arrived at the White House three years ago, many observers — including the shipping sector — underestimated his seriousness about initiating a trade storm on a scale to match his 2016 promise to the American electorate. Now it seems the storm has not only arrived but is likely to linger and develop into a longstanding wrestling match between the world’s two largest economies. The fight will have an impact on shipping that is no less significant than the industry’s emission reduction targets and path to digitalisation.

Source: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com>

Trump's tariffs trigger troubles on the transpacific

The sudden and severe escalation in the US-China trade conflict has placed container shipping under a cloud, says MSI. Transpacific container shipping volumes could see a sustained period of weak growth, volatility and uncertainty as the US-China trade war escalates.

After headhaul rates from on the Shanghai Containerised Freight Index fell for a second consecutive week - dropping 7.1% week-on-week on 17 May to \$1,340 per feu on the Asia-US west coast, and down 4.2% to \$2,597 per feu on Asia-US east coast - Maritime Strategies International (MSI) predicted a prolonged downturn on the key box trade. "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."

On the Asia-Europe trade, MSI, citing CTS statistics, said westbound volumes had unexpectedly surged in March, with headhaul volumes up by 24% year-on-year which, in combination with upward revisions to the January and February data, resulted in aggregate first-quarter (Q1) year-on-year growth of 7%. "This is much stronger than expected, or indeed suggested by economic activity in much of Europe, and revisions to the data are a real possibility," added the analyst. "With that said, Q1 2018 was a weak quarter and freight markets have absorbed healthy capacity growth with reasonable success. "While our initial estimate of aggregate load factors of 90% feels a little on the high-side, demand growth evidently outperformed expectations in Q1."

MSI forecasts that on the Asia-Europe trade, some sailings will be blanked in the run-up to peak season, and load factors will likely hold above 85%. "Liner companies will effectively tread water, but we do not believe the reported pace of demand growth in Q1 will be maintained," said the analyst. "The economic backdrop in much of Europe remains challenging, even if recent data are somewhat improved. The situation in Turkey appears to be improving faster than expected, but a much-weakened lira will continue to act as a drag on volume growth. "We expect demand growth of around 2.5%, year on year, in the coming quarters."

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

Sensors, 'grey boxes' and opportunities in an age where 'data is the new container'

With free trade under threat and globalisation slowing, terminal operator DP World plans to give container supply chains a boost with "an integrated, asset-based approach" to logistics and digitisation. Andrew Hoad, DP World's chief executive for Asia Pacific, said digitisation was paving the way for new efficiencies and opportunities to give trade a "helping hand". "If transport and logistics providers can really get their act together on digital and on the physical conveyance of goods, so much cost can be taken out of supply chains - and that will create trade and wealth," he told *The Loadstar*.

The WTO claims trade growth of 35% can be delivered within 15 years through digital technology. A key area in need of improvement is supply chain visibility. Mr Hoad said shippers' "number-one issue" was getting information on where their cargo is and predicting when it will arrive. "Even though there's some very

well-established, professional forwarding companies, it's still not quite there, particularly in relation to customs, and there's a couple of things that can be done to improve this," he added. For example, DP World signed an agreement with local authorities in Yiwu, one of China's biggest manufacturing hubs, to set up a "straight-through warehouse" project that allows Dubai customs to clear cargo before it leaves for Jebel Ali. "This is quite unusual, and I haven't heard of anybody else doing it," he claimed.

Another potential improvement to cargo visibility lies with the worldwide proliferation of low-cost sensor technology. "It's estimated there could be a trillion sensors in the next decade in just about every type of machinery or consumer item you can imagine," Mr Hoad noted. "Box handling equipment will use sensors to talk to each other and feed data through to terminal operating systems, which in turn will connect to port information networks, allowing shippers to see where their cargo is and where it's being handled. This stuff is either here or arriving soon."

At the heart of this vision for more efficient supply chains is DP World's contention that "data is the new container". The idea, first discussed by the group's chairman in January, is to use data to "create intelligence out of chaos" and solve the major inefficiency of retailers forced to order more stock earlier than necessary due to a lack of visibility. "Longer-term, I think there's going to be a move towards the 'grey box' – whereby somebody is managing the cargo through digital information, whether that's a shipping line, a port, a forwarder, or even an as yet unperceived digital native," Mr Hoad explained.

"Because increasingly in an environment where consumers expect 24-hour delivery, you're going to see these grey boxes operated by supply chain managers with the digital capability to reach inside a box, unpack cargo, redistribute it and decide which routing it takes. "Eventually it will move away from boxes monitored with sensors, to a new way forward where people are managing by SKU numbers or product numbers. Whether it goes by shipping line or by rail, these will all be decisions taken by reading data as it comes through. It will be a decision made by one system reading another system, with no human intervention at all."

In the meantime, DP World is developing its physical assets as well as its digital capabilities to meet its "leading enabler of global trade" ambitions. "We're not just stevedore or port operator – we're part of the supply chain and building trade networks very much in the tradition of Dubai as a trading hub," noted Mr Hoad. Last year's acquisitions of Unifeeder, India's ICD and warehouse operator CWC and Peruvian logistics company CAM all support this strategy, he said. "Transport companies have got to go into digital in a big way – it's all about data flow and management," said Mr Hoad. "But, and I think this is the key thing, in such an environment if you have assets in the supply chain as well, I think that puts you in a much stronger commercial position and makes you a more robust company in that digital environment.

"Everybody's moving into everybody else's space. So what we're doing is not unusual, even though we have more of an asset-based approach. What is unusual is mobility innovation and the new tech we're bringing online."

Source: <https://theloadstar.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 17 May 2019	Current Index 24 May 2019
Comprehensive Index			726.23	723.93
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	723	743
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	696	710
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1340	1294
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2597	2540
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	611	657
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	275	270
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2616	2554
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	620	613
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	887	803
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	233	231
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	237	233
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	140	140
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	118	118

.....