

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 7 พ.ศ. 2562



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand - Shanghai	200	300	Effective till February 28, 2019
Thailand - Hong Kong	100	200	
Thailand - Kelang	300	500	
Thailand - Jakarta	400	600	
Thailand - Hochiminh	250	350	
Thailand - South Korea (Busan)	100	200	
Thailand - South Korea (Incheon)	200	400	
Thailand - Japan (Main Port)	300	400	
Thailand - Dubai	400	600	
Thailand - Melbourne	500	1,000	
Thailand - Europe (Main Port)	900	1,700	Effective till February 28, 2019
Thailand - US West Coast	1,800	2,200	Effective till February 28, 2019
Thailand - US East Coast	2,600	3,400	

สถานการณ์ค่าระวางในโซน Asia ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2562 อัตราค่าระวางยังคงทรงตัวในระดับเดียวกับเดือนมกราคม โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางอยู่ที่ 200 USD/TEU และ 300 USD/FEU, เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางอยู่ที่ 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU, เส้นทาง Kelang ค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 500 USD/FEU, เส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 400 USD/FEU และเส้นทาง Dubai ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 400 USD/TEU และ 600 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Europe อัตราค่าระวางคงตัวเช่นเดียวกันอยู่ที่ 900 USD/TEU และ 1,700 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Fuel Surcharge (LSS) ที่ต้นทางในอัตราเดิม คือ 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU

สำหรับเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับตัวลดลง ได้แก่ ค่าระวางโซนสหรัฐอเมริกา ที่ช่วงครึ่งหลังของเดือนกุมภาพันธ์ปรับลดลง 100 USD/ตู้ โดยอัตราค่าระวางในฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,800 USD/TEU และ 2,200 USD/FEU และค่าระวางทางฝั่ง East Coast อยู่ที่ 2,600 USD/TEU และ 3,400 USD/FEU และค่าระวางอีกเส้นทางที่ปรับลดลงเช่นเดียวกันได้แก่ เส้นทาง Australia โดยปรับลดลง 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 500 USD/TEU และ 1,000 USD/FEU

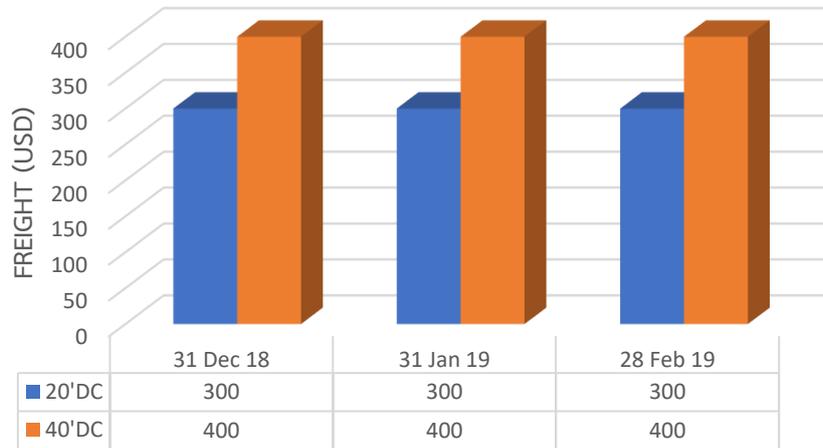
CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	1,000	Effective till February 28, 2019
Thailand-Shanghai	900	1,100	
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	Effective till February 28, 2019
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
- เรียกเก็บค่า Bunker Surcharge (OBS) ในเส้นทางไปญี่ปุ่น ในอัตรา 16 USD/TEU และ 32 USD/FEU ในขณะที่เส้นทางไปยุโรปมีการปรับลดค่า OBS โดยเรียกเก็บในอัตรา 117 USD/TEU และ 234 USD/FEU

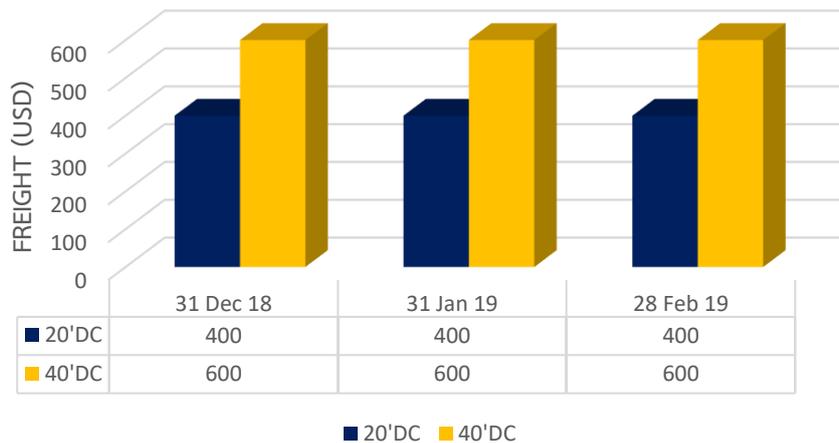
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ธ.ค. ปี 2561 ถึง ก.พ. ปี 2562

JAPAN



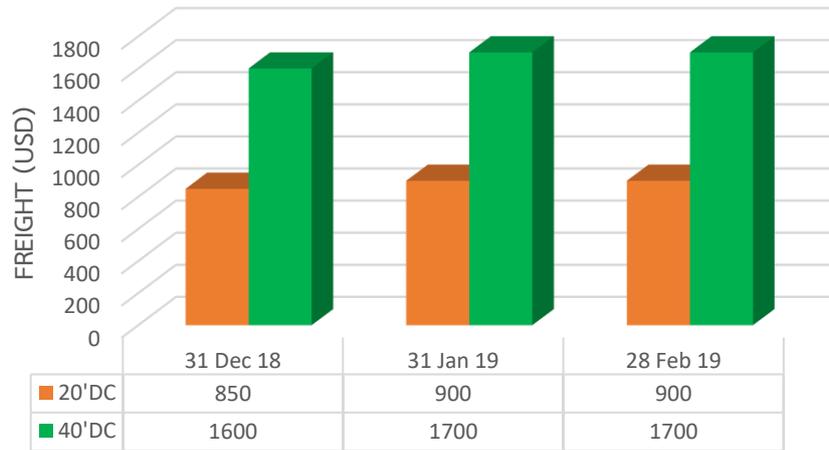
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ดูไบ** เดือน ธ.ค. ปี 2561 ถึง ก.พ. ปี 2562

DUBAI



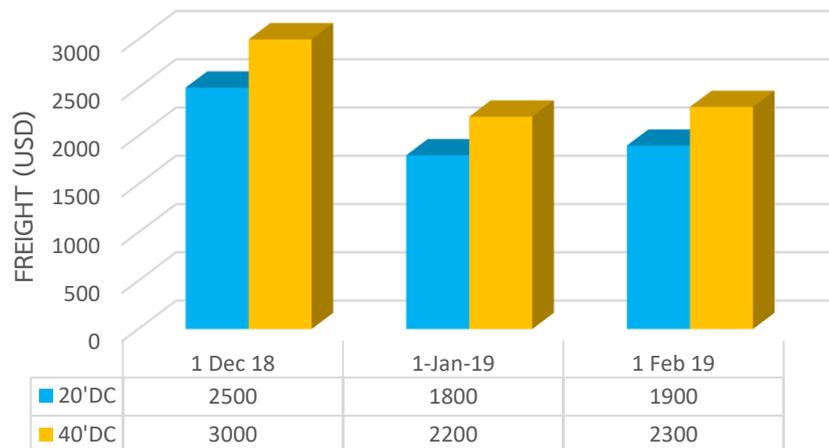
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ธ.ค. ปี 2561 ถึง ก.พ. ปี 2562

EUROPE

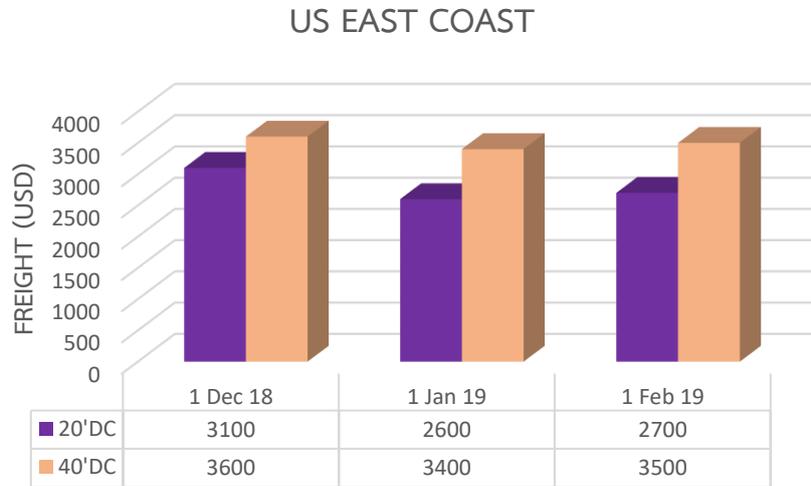


กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ธ.ค. ปี 2561 ถึง ก.พ. ปี 2562

US WEST COAST



**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน ธ.ค. ปี 2561 ถึง ก.พ. ปี 2562**



รวบรวมประกาศจากสายเรือ

- ประกาศจากสายเรือเรื่อง Sea Cargo Manifest and Transshipment Regulations สำหรับสินค้าที่ผ่านเส้นทางอินเดีย

สายเรือ Hapag Lloyd ประกาศแจ้งให้ทราบว่า หน่วยงานกลางด้านภาษี และศุลกากร (Central Board of Indirect Taxes and Customs – CBIT) ได้ประกาศบังคับใช้ระเบียบเรื่อง Sea Cargo Manifest and Transshipment Regulations สำหรับสินค้านำเข้า และส่งออกไปยังประเทศอินเดีย ดังนี้

สินค้านำเข้าไปยังอินเดีย ข้อมูลรายการสินค้าขาเข้าต่อไปจะเรียกว่า Arrival Manifest โดยสายเรือจะให้ส่งข้อมูลสำหรับสินค้านำเข้า หรือ transshipment โดยเฉพาะข้อมูล House Bill of Lading และข้อมูลการไหลสินค้า (CFS details) ไปยังศุลกากรของอินเดีย อย่างน้อย 72 ชั่วโมง ก่อนเรือออกจากท่าเรือสุดท้ายที่จะเข้าไปยังประเทศอินเดีย

สินค้าส่งออกจากอินเดีย ข้อมูลรายการสินค้าขาออกต่อไปจะเรียกว่า Departure Manifest สายเรือให้ส่งข้อมูล shipping instruction และ shipping bill อย่างน้อย 48 ชั่วโมง ก่อนเรือออกจากประเทศอินเดีย

หากผู้ส่งออกมีสินค้านำเข้า-ส่งออก หรือ transship ไปยังเส้นทางดังกล่าว ให้ตรวจสอบข้อกำหนดของสายเรือเมื่อทำการจองระวาง เพื่อป้องกันความล่าช้าในการส่งข้อมูลให้ทันตามกำหนด

- ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมที่สายเรือประกาศเรียกเก็บ

สายเรือ Hapag Lloyd ประกาศเรียกเก็บค่า Congestion Surcharge สำหรับสินค้าที่ไปยังเส้นทาง Montreal ประเทศแคนาดา เนื่องจากเกิดความแออัดในเส้นทาง St. Lawrence River ซึ่งส่งผลมายังท่าเรือ โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 100/TEU และจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ มีนาคม 2562

US retailers signal import growth despite tariffs

US retailers are forecasting mid-single-digit growth in imports in the first half of 2019 even as ports and carriers question just how much more cargo can be brought in considering the six months of front-loading to beat US tariffs and the stockpiling of cargo at the Los Angeles-Long Beach port complex.

The *Global Port Tracker*, published by the National Retail Federation (NRF) and Hackett Associates, forecasts February imports will rise 5.7 percent year over year, 3.8 percent in March, 7.7 percent in April, 3.4 percent in May, and 0.3 percent in June. US imports rocketed 17.5 percent in December, ending a year of 7.2 percent import growth compared to the same period a year ago, according to PIERS, a JOC.com sister company within IHS Markit. “With trade talks with China still unresolved, retailers appear to be bringing spring

merchandise into the country early in case tariffs go up in March,” said Jonathan Gold, vice president for supply chain and customs policy at the NRF.

Trans-Pacific container lines have planned for a significant drop in imports since the Lunar New Year celebrations began last week, with factories in Asia expected to remain closed for the next week or two. Carriers announced 35 blank sailings through February into early March, indicating they anticipate a steep drop in imports. Gene Seroka, executive director of the Port of Los Angeles, said last week imports at the largest US port complex will remain at peak levels through the third week of February. After that, Southern California import warehouses, which are operating beyond design capacity, will begin to experience relief as imports diminish, he said. Although there are no quantifiable numbers as to the volume of spring merchandise that has been imported with the threat of 25 percent tariffs on more than \$200 billion in imports from China set to take effect on March 1, non-vessel-operating common carriers have indicated that factories in China could remain closed for longer than the customary two weeks, and imports could drop sharply. David Bennett, president of the Americas at Globe Express Services, said he anticipates a “very, very soft Chinese New Year.”

Nevertheless, the *Global Port Tracker* indicated that consumer spending shows no sign of slowing down. “US containerized imports continue to be robust, with retailers and other businesses trying to beat potential tariff increases in March,” said Ben Hackett, founder of Hackett Associates.

Source : www.joc.com

UK shortsea capacity grows ahead of Brexit

The vast majority of the UK’s import and export trade in goods is transported by sea, and the road trailer and container are fundamental components in the UK’s supply chain connections with the rest of Europe, via ro-ro ferry services, lo-lo container services and Channel Tunnel operations. Now, in January 2019, the scale, structure, concentration and development of the UK’s shortsea freight ro-ro and lo-lo service connections with the European Continent and Ireland are being brought into sharp focus by prospective outcomes from any final Brexit agreement, or a no-deal exit.

The most commonly predicted scenario is that border checks and delays at ports will be most pronounced on the high-frequency, high-volume Dover/Calais and Channel Tunnel crossings. Short delays for each vehicle would lead to major queues and, rather than face the prospect of unscheduled delays to just-in-time deliveries, some importers and exporters and their logistics service providers are already considering alternative routes and the prospect of changing from the accompanied to the unaccompanied mode for this sea-crossing.

This attempt to at least spread the risk has as a positive by-product a reduction in the overall transport cost and CO2 emissions, while also improving driver utilisation for loads destined to or from points north of a rough line drawn between the Severn Estuary and the Wash. But, assuming there is some spare capacity available and that supply chain imperatives can be met, what is the current capacity spread of UK shortsea service provision and where are the alternative routes and services for traffic switching from the short eastern Channel crossings?

According to PRB Associates’ latest UK shortsea freight ro-ro and lo-lo capacity analysis and report, the UK’s combined annualised shortsea ro-ro and lo-lo freight service capacity, including Channel Tunnel services, has increased by 4% in the last 12 months. Total annualised inbound and outbound market capacity now stands at 17.1m units, comprising ro-ro (11.6m units), lo-lo (3.1m units) and Channel Tunnel (2.3m units) modes. There has been an increase in overall capacity across all modes since November 2017 with lo-lo capacity showing the most dynamic development, increasing by 23%, while ro-ro and Channel Tunnel capacity both increased by 1%. This follows consistent growth across all modes between 2014 and 2017.

The ro-ro mode now delivers 68% (71% in 2017) of overall market capacity, with the lo-lo mode and the Channel Tunnel's shuttle and through train services contributing 18% (15%) and 14% (14%), respectively. The significant increase in lo-lo capacity in the market has had a similarly positive impact on the mode's share of market capacity.

Overall UK market capacity previously peaked in 2007 (15.2m units) but fell in subsequent years, reflecting the market response to the recession and trade and traffic decline. Capacity employed fell by 1.3m units (8.5%) between 2007 and 2010 but it has since recovered and is now well ahead of the peak of 2007 and 23.1% up on the low level of capacity employed in 2010. Over the 18-year period since 2000, when capacity was 12.5m units, there has been an overall increase in market capacity of 36%. However, within the overall mix, direct service capacity employed on routes between the UK and Scandinavian ports has actually declined.

The same trend would apply to UK/Baltic capacity were it not for a significant revival in capacity employed on routes between the UK and Baltic ports in 2017 and 2018, particularly the latter year. Generally positive capacity development in the Channel (eastern and western Channel) and Irish Sea sectors, aside from a dip around 2010, have driven the overall increase since 2000, while North Sea development had been relatively static until substantial growth in the period since 2013.

The freight ro-ro and lo-lo capacity employed on services across the North Sea connecting the UK with Germany, the Netherlands and Belgium grew by 8.5% in 2018 while capacity development on Channel services, mainly P&O, DFDS, Eurotunnel and Brittany Ferries remained relatively stable.

In the UK/near continent sector, capacity employed has grown to 5.4m units and during 2018 most of the significant development came from the introduction of new lo-lo container services, rather than ro-ro ferry service development. New shortsea container services were introduced in 2018 by P&O Ferries, Samskip, I-Motion, A2B-online, Unifeeder and BG Freight Line to serve the near continent market. P&O Ferries introduced a new container service on its Teesport/Zeebrugge route to complement its existing daily ferry service connection and to mirror a similar development on the Hull/Zeebrugge route in 2017.

Samskip added to its established lo-lo service link between Hull and Rotterdam by introducing a three-times weekly service from Hull to Amsterdam and a twice-weekly service from Hull to Antwerp. Both of these services have benefitted from the major investment and development that has taken place in recent years at the Hull Container Terminal. In addition, A2B-online expanded from its continental hub port of Moerdijk to add a three-times weekly service between Teesport and the Broekman Distriport Terminal in Botlek, Rotterdam, chiefly to serve the chemical industries that surround both ports on either side of the North Sea.

Both Unifeeder and BG Freight Line added to their North Sea service provision and a new operator, I-Motion, entered the market to link Ghent with three-times weekly services to both Hull and Thamesport.

In the ro-ro ferry sector there were changes to some service schedules, vessels and capacities on P&O Ferries (Teesport and Tilbury), Stena Line (Killingholme and Harwich), CLdN ro-ro (Killingholme and Purfleet) and DFDS (Immingham and Felixstowe) services, but the most significant developments came with the closure of the DFDS Rosyth/Zeebrugge service and the deployment of 8,000 lane-metre vessels, with greatly enhanced capacity on Cobelfret Ferries' daily Killingholme/Zeebrugge service.

Source : www.lloydsloadinglist.com

Low-sulphur fuel rises may cause container line failures

IMO 2020 regulations could trigger further consolidation and possibly even bankruptcies, says leading DHL ocean forwarding executive. New International Maritime Organization (IMO) fuel regulations that cap the

sulphur content in fuel used by container shipping lines globally from the start of next year could prompt a fresh wave of carrier consolidation as rising costs force some regional carriers out of business, according to Dominique von Orelli, head of global ocean freight at DHL Global Forwarding.

From 1 January 2020, new IMO regulations will restrict commercial vessels from burning bunker fuel with a sulphur content of 0.5%. With low-sulphur fuels significantly more expensive, supply chain costs are set to soar, with liner executives estimating the economic hit to the industry at around \$10bn.

Von Orelli told *Lloyd's Loading List*: "The major international shipping companies will be faced with considerable cost increases that they, however, should be able to manage," he said. "This trend could become more critical for smaller local shipping companies, however. We have to expect that the new requirements could drive a number of niche suppliers out of the market."

With some liner companies already financially struggling, he said increased operating cost volatility could also prompt further liner consolidation. "It is not unrealistic that the consolidation of the market could continue, but not necessarily – or exclusively – due to the new regulation," he said. "Some shipping companies' economic situation certainly remains fragile even irrespective of the new regulation."

As reported in *Lloyd's Loading List* last week, DHL is supportive of the new regulations and their aim of cutting shipping emissions, but the forwarder would like container shipping lines to do more in terms of clearly and transparently explaining how they will charge customers for higher costs. "It is probable that the shipping companies will not assume the additional costs and will instead pass them on to customers," said Von Orelli, who favours floating bunker surcharges. "The greater the distance, the greater the surcharge could sometimes be," he added. "This isn't really foreseeable at the moment, however. "So far, all discussions are based on estimates. At DHL Global Forwarding, we feel we have a duty to proactively and transparently inform our customers so that they will know as soon as possible what to expect. In conclusion, however, it can be stated that the cost trend will be clearly tangible in the market. This should not be underestimated."

Despite the higher costs the new regulations will bring, he said DHL was fully supportive of the IMO's efforts. "DHL Global Forwarding supports the IMO Sulphur 2020 Regulation as it is very much in keeping with our Group-wide sustainability targets and our GoGreen environmental protection program," he said.

"By the year 2025, Deutsche Post DHL Group wants to increase its carbon efficiency by 50% compared to 2007. Here we want to reduce emissions of local air pollutants by operating 70% of our own first- and last-mile services with clean pick-up and delivery solutions, such as electric vehicles.

"Deutsche Post DHL Group's long-term goal is to reduce all logistics-related emissions to zero by 2050." Nevertheless, he said deciding who should pay what is proving divisive, with ocean freight customers currently resisting the low-sulphur fuel price hikes. He said shippers need greater pricing clarity and will not accept price rises yet for a new regulation being implemented in 2020.

Source : www.lloydsloadinglist.com

Hutchison Ports Thailand เปิดตัวเทียบเรือ ชุด D อย่างเป็นทางการ

เมื่อวันที่ 30 มกราคม ที่ผ่านมา บริษัท ฮัทชิสัน พอร์ต ประเทศไทย (HPT) ได้มีพิธีเปิดโครงการทำเทียบเรือ ชุด D อย่างเป็นทางการ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง โดยทำเทียบเรือชุด D จะเป็นท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลกที่มีการติดตั้งเทคโนโลยีควบคุมระบบปฏิบัติงานจากระยะไกล (Remote Control Technology) อย่างเต็มรูปแบบ ทั้งนี้ ท่าเทียบเรือ ชุด D ถือเป็นส่วนสำคัญภายใต้โครงการระเบียงเศรษฐกิจพื้นที่ภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งเป็นโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์ไทยแลนด์ 4.0

Source : <http://thai.logistics-manager.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 1 February 2019	Current Index 15 February 2019
Comprehensive Index			934.44	888.29
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	960	906
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	962	920
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1993	1834
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3054	2968
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	721	703
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	532	502
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2582	2536
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	838	818
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1363	1304
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	228	219
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	227	219
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	156	153
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	153	153

.....