

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 11 พ.ศ. 2562



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand - Shanghai	250	450	Effective till March 31, 2019
Thailand - Qingdao	300	400	
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 - Jebel Ali	600	1,000	
Thailand - Melbourne	400	800	Effective till March 31, 2019
Thailand - Europe (Main Port)	900	1,700	Effective till March 31, 2019
Thailand - US West Coast	1,400	1,800	Effective from March 18 to 31, 2019
Thailand - US East Coast	2,200	3,000	

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมีนาคม 2562 อัตราค่าระวางมีการปรับตัวเพิ่มขึ้นในบางเส้นทาง สำหรับเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น ได้แก่ เส้นทาง Shanghai โดยปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 150 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 250 USD/TEU และ 450 USD/FEU เนื่องจากเป็นช่วงพีคในการขนส่งสินค้าประเภทแป้ง โดยคาดการณ์ว่าสถานการณ์จะยาวไปถึงช่วงประมาณเดือนเมษายน และอีกเส้นทางที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน ได้แก่ เส้นทาง Jebel Ali โดยปรับเพิ่มขึ้น 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 600 USD/TEU และ 1,000 USD/FEU เนื่องจากมีการจองระวางเป็นจำนวนมาก ทำให้ space ค่อนข้างแน่น

ส่วนเส้นทางอื่น ๆ ส่วนใหญ่อัตราค่าระวางยังคงที่ไม่เปลี่ยนแปลง โดยเส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 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 Europe อัตราค่าระวางคงตัวเช่นเดียวกันอยู่ที่ 900 USD/TEU และ 1,700 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Fuel Surcharge (LSS) ที่ต้นทุนในอัตราเดิม คือ 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU

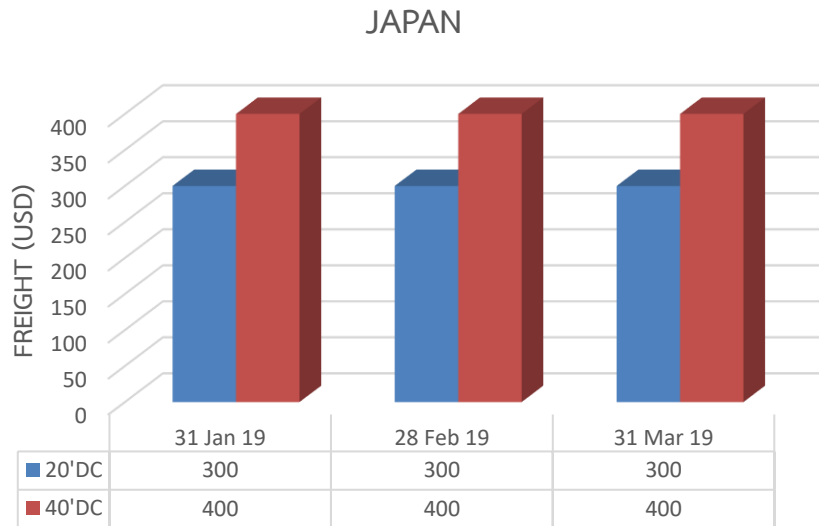
ในหลายเส้นทางที่อัตราค่าระวางมีการปรับตัวลดลง เนื่องจากมีการชะลอการส่งออก ได้แก่ เส้นทางสหรัฐอเมริกา โดยค่าระวางช่วงครึ่งหลังของเดือนมีนาคมปรับลดลงอีก 200 USD ต่อตู้ ทำให้อัตราค่าระวางในฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 1,800 USD/FEU และอัตราค่าระวางทางฝั่ง East Coast อยู่ที่ 2,200 USD/TEU และ 3,000 USD/FEU และอีกเส้นทางที่ค่าระวางปรับตัวลดลง คือ เส้นทาง Australia โดยปรับลดลง 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 400 USD/TEU และ 800 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

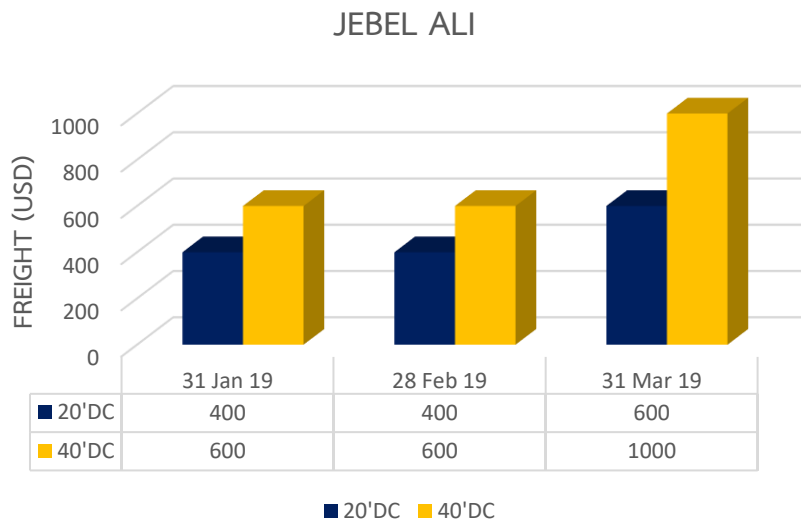
ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	1,000	Effective till March 31, 2019
Thailand-Shanghai	900	1,100	
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	Effective till March 31, 2019
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,400	1800	

- 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 85 USD/TEU และ 170 USD/FEU

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

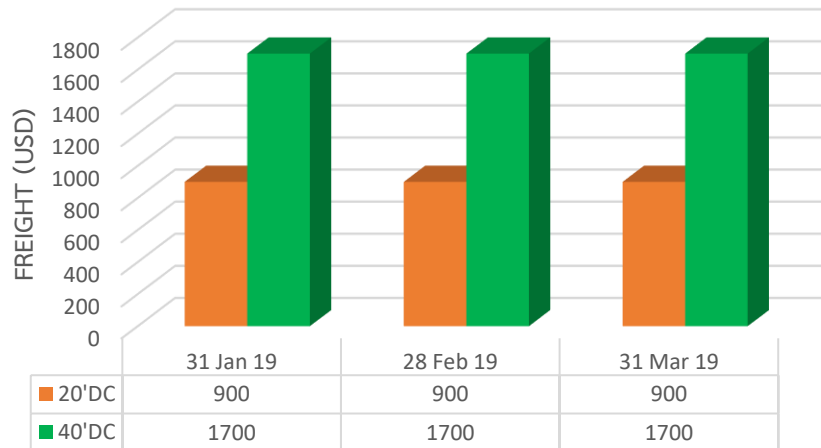


กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2562



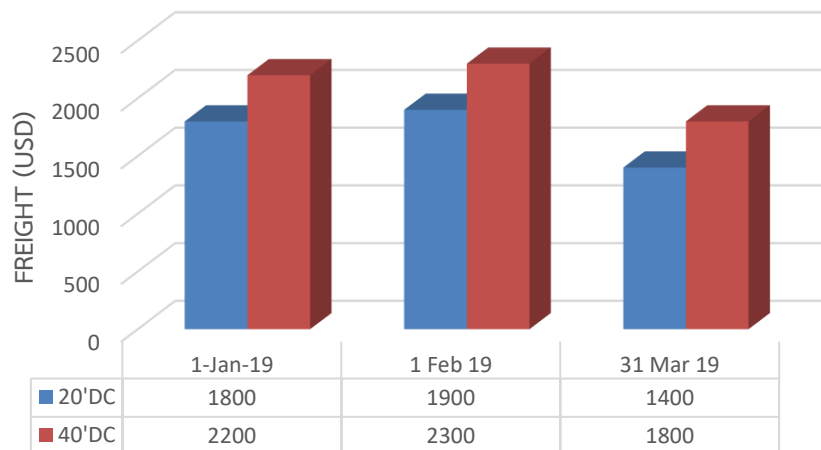
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2562

EUROPE

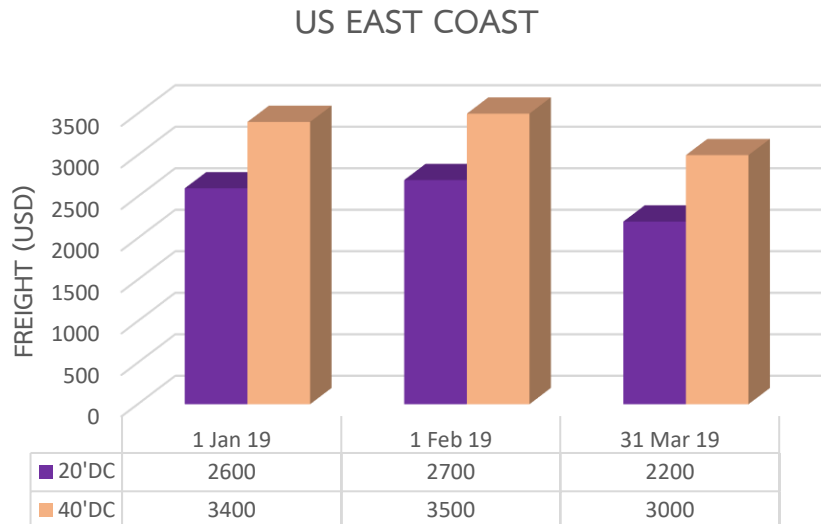


กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2562

US WEST COAST



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



ประกาศจากศุลกากรของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับการส่งข้อมูลความปลอดภัย (EU Security Filing Requirement) ในกรณี
ที่สหราชอาณาจักรออกจากสหภาพยุโรปในลักษณะ “No-Deal Brexit”

สายเรือ ONE ประกาศแจ้งให้ทราบเกี่ยวกับเรื่องการส่งข้อมูลความปลอดภัย (Security Filing) ในกรณีที่
สหราชอาณาจักรออกจากสหภาพยุโรปในวันที่ 29 มีนาคม 2562 ในลักษณะ no-deal Brexit ว่า ทางคณะกรรมการการยุโรป
ยืนยันว่าสหราชอาณาจักรจะได้รับการปฏิบัติเช่นเดียวกับประเทศอื่นที่อยู่นอกสหภาพยุโรป ซึ่งปัจจุบันสินค้าที่ส่งออกจากสหภาพ
ยุโรปจะไม่ได้รับผลกระทบจากกฎ EU24hr rule แต่ต่อไปจะต้องมีการทำ ICS Filing โดยขึ้นอยู่กับเส้นทางการเดินเรือ

ตัวอย่าง: Rotterdam – Hamburg – Southampton – Le Havre – Singapore

จากตัวอย่าง สินค้าที่โหลดที่ Southampton รวมถึงสินค้าที่โหลดมาจากท่าเรือก่อนหน้านี้ คือ Rotterdam และ Hamburg
จำเป็นต้องส่งข้อมูล Entry Summary Declaration (ENS) ก่อนเรือจะเข้าสู่ท่าเรือของสหภาพยุโรป เช่น Le Havre ซึ่งสินค้าที่
ต้องแจ้งข้อมูลนี้ไม่ได้จำกัดเฉพาะสินค้าที่จะยกลงที่ท่าเรือของประเทศใน EU เท่านั้น แต่ยังรวมถึงสินค้าอื่นที่บรรทุกบนเรือผ่าน
เส้นทาง EU และมีปลายทางนอกท่าเรือของ EU ด้วยเช่นกัน

ดังนั้น สายเรือจึงออกประกาศแจ้งเพื่อให้ผู้ส่งออกดำเนินการตามกฎหมาย EU24hr filing โดยต้องส่งข้อมูล Shipping
Instruction ให้เร็วขึ้น ซึ่งสายเรือจะแจ้ง cut-off date การส่งข้อมูลให้ทราบตอนยืนยันการจองเรืออีกครั้ง หากไม่ปฏิบัติตาม
สินค้าอาจไม่ได้รับการโหลดขึ้นเรือ

รวบรวมประกาศจากสายเรือเรื่องการปรับการเรียกเก็บค่าใช้จ่าย

สายเรือ Hapag Lloyd

ประกาศเรียกเก็บค่า Dangerous Goods Surcharges สำหรับสินค้าที่นำเข้า หรือ ส่งออกไปยัง Port of Cork ประเทศ
ไอร์แลนด์ ในอัตรา EUR 15 ต่อตู้ โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 18 มีนาคม 2562

สายเรือ Wan Hai

ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Tariff Bunker Charge สำหรับเส้นทาง Transpacific โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่
1 เมษายน ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2562 ดังนี้

- สินค้าที่นำเข้าไปยังสหรัฐอเมริกา ฝั่ง West Coast เรียกเก็บในอัตรา USD 265/TEU และ USD 330/FEU
- สินค้าที่ส่งออกจากสหรัฐอเมริกา ฝั่ง West Coast เรียกเก็บในอัตรา USD 360/TEU และ USD 450/FEU

European logistics strategies set to shift away from the English Channel

Brexit means EU's economic centre will gradually move more towards Germany and the east, adding pressure on the Netherlands, believes ESC policy manager. Post-Brexit pan-European logistics strategies will gradually shift eastwards away from the English Channel, creating new challenges for shipping lines, hauliers and air freight logisticians, according to Rogier Spoel, air freight policy manager at the European Shippers' Council (ESC).

As reported in Lloyd's Loading List, multiple sources report that shippers and 3PLs are planning to shift pan-European distribution hubs and production out of the UK into continental Europe to avoid border delays and increased supply chain costs. And Spoel said post-Brexit this could increase volume pressure on continental Europe's air and port gateways as cargo is transferred away from UK ports and airport gateways. "In the longer term, you'll probably see more pressure on the Netherlands, Belgium and Germany as the logistics wheel of Europe," he said.

"Container shipping lines have all been downsizing the amount of calls they're making," he said. "Ships are getting bigger, but the amount of calls in Europe are getting smaller because they all sail towards Antwerp, Rotterdam, Felixstowe, Hamburg, and drop off way more containers than they used to. "An Italian company I know complains that they no longer have any big ships coming there anymore and now need to ship via Rotterdam. After Brexit we could see less volumes for continental Europe arriving through Felixstowe or Southampton, shifting more volumes to the continental ports and increasing pressure. "When the UK drops out of the EU, the pressure might increase on Rotterdam, Antwerp and Hamburg as the major port of calls for Europe which could hurt Dutch shippers." There would also be a gradually migration of EU hub systems away from the coast. "At present, the gateways of Europe are the UK, the Netherlands and Belgium and perhaps western France and Germany, but with the UK leaving, the economic centre of the European Union will gradually shift more towards Germany and the east."

Spoel, who is also policy manager for ocean and air freight for Dutch shipper body Evofenedex, said this could create more problems for the Netherlands as transit traffic increases. "It's actually not that good for the position of the Netherlands which was perfectly positioned between the UK, Germany and France," he said. "Economic studies have shown how the perfect spot for pan-EU distribution now is near Venlo in the Netherlands, which has the best position within 500km of four major seaports and eight big airports. That's where many European distribution centres are located, right on the edge of the Dutch-German border.

"But with the UK leaving, you'll probably see that concentration shift more towards Germany, more towards Frankfurt where the view is that many distribution hubs will in future focus.

"That's another reason we could also see more congestion here in the Netherlands because of the extra transit traffic."

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

Marine gasoil demand to double on IMO rules, says IEA

The International Energy Agency says demand for marine gasoil will remain elevated for the next five years as the sulphur cap comes into effect. But by 2024, the fuel market will operate on a more evenly distributed landscape in which three fuel types will claim the spoils. New IEA projections suggest new 0.5% fuels will only lead the market in five years and heavy fuel oils will persist. MARINE GASOIL will claim 45% of

the bunker fuel market in 2020 and continue to be the dominant fuel until 2024, because heavy sulphur fuel oil will still capture almost a quarter of fuel demand, according to the International Energy Agency.

The agency has described the International Maritime Organization's 2020 sulphur cap, which will require ships to limit sulphur emissions to 0.5% from January 1, as one of the biggest shake-ups the product markets have ever seen. "Although the industry has had several years' notice, there are fears of shortfalls when the rules come into effect," IEA executive director Fatih Birol said in the agency's five-year energy outlook report. "Our analysis shows that refiners and shippers are relatively well prepared to respond, although the first year may bring some challenges." Very low sulphur fuel oils, which are currently not available to the market and are being used or tested by companies on an individual basis, will only become dominant by 2024. They will be slow to take off in 2020, both due to reduced availability, compatibility complications and owner hesitation to adopt the new fuels until they have been persuaded of their safety, according to the IEA's assessment. And while heavy sulphur fuel oil, currently accounting for between 70% and 80% of the market, will drop to just over 30% in 2020, the accelerated adoption of scrubbers means that it will continue to be a prominent fixture for years to come.

The IEA projection actually forecasts more unscrubbed than scrubbed heavy sulphur fuel oil being used in 2020, owing to the expectation that the sulphur-cap rules will be snubbed initially. The agency anticipates just over 16% of the global fleet will be non-compliant in 2020 due to very low sulphur fuel oil's availability issues and higher costs. It is confident that the availability of compliant fuel will spread and non-compliance will drop significantly; starting in 2023 demand for unscrubbed heavy sulphur fuel oil will drop below 2%. While up to 4,000 vessels are expected to have scrubbers by the end of 2020, that will only grow to 5,200 by 2024 as producers increase gasoil supply.

"We assume that the business case for retrofitting existing ships with scrubbers largely disappears in 2021 as refiners increase gasoil output and amid competition for fuel oil from the power sector," the IEA said. "Thus, demand from scrubbers stabilises after 2022." Fuel costs are expected to rise with the sulphur cap and the IEA projects sluggish bunker demand to be an accompanying side-effect of price rises; bunker demand growth is set to fall from an annual average 2.5% over the past decade to just 0.3% in 2020 and 1.8% between 2021 and 2024.

2020 shakes up the global gasoil landscape

The IEA may find that stakeholders are relatively well prepared for 2020 but it also projects a 200,000 barrel per day deficit in the global gasoil market between 2020 and 2024, despite an 800,000 barrels per day increase in production to meet rising demand from marine. "Our research indicates that to reduce demand by an equivalent amount, prices would need to rise by one fifth versus what they would otherwise be," the IEA said. But that is only the case if the compliance rate is what the IEA anticipates. Stricter enforcement would augment this price spikes. "Under that scenario, suppliers would need to find an additional 700 kb/d of gasoil that we currently expect to go to HSFO, with gasoil prices possibly doubling versus business as usual conditions," the IEA said.

Meanwhile, the affections of the maritime sector, which will account for 56% of growth in gasoil and diesel demand between 2019 and 2024, will directly affect inland diesel demand because cost rises in middle distillates will prompt fuel switches, especially in regions such as North America, Northwest Europe and Japan. Refiners will also boost gas oil production by 8% by 2024 compared with 2018. The IEA also projects a tenfold increase in demand for liquefied natural gas for use as a fuel in shipping by 2024 compared with the end of 2018, spurred by containerships and cruiseships. Despite the emphatic increase, LNG would still only account for 2% of the marine bunker fuel market in 2024. Last year, the IMO adopted a greenhouse gas

emissions reduction strategy targeting a minimum 50% decline by 2050. While regulators are currently working on implementation, a new revised strategy will be adopted in 2023.

“During the period, it is possible the IMO will publish a new strategy on greenhouse gas emissions, which could have an adverse impact on LNG as it offers just a 20-25% reduction in emissions versus oil,” the IEA warned.

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

Teach e-commerce shippers dangerous goods rules and criminalise those who break them

Some 40% of e-commerce shippers are unaware of dangerous goods regulations – “a very alarming” situation, revealed by an IATA shipper survey. In a month which has already seen two aircraft crashes, and yesterday a Grimaldi ship sank after containers caught fire, dangerous goods are coming under increasing scrutiny. IATA Cargo chief Glyn Hughes said the industry had to respond and do everything it could to educate shippers. And there were numerous calls by industry leaders to criminalise shippers who deliberately circumvent dangerous goods regulations. “We should be extremely concerned at this,” said Michael Steen, chief commercial officer of Atlas Air. “The results can be catastrophic. “I think international law should criminalise anyone who doesn’t stick to the rules and puts undeclared cargo on a plane. People are trying to beat the system, but governments haven’t criminalised it.”

Adriana Diener, Accenture’s freight and logistics managing director, added: “Those with criminal intent need to be punished – but micro retailers know nothing about the regulations.”

She suggested adding a “simple chat bot” to booking systems that could take shippers through the dangerous goods requirements. According to insurer TT Club, the problem is also prevalent in sea freight. “We have had four major ship fires this year and one sinking in the past 24 hours,” said Peregrine Storrs-Fox, the club’s risk management director, speaking at IATA’s WCS event in Singapore this morning. “Most of the time, incidents are due to undeclared or mis-declared cargo. About 150,000 containers every year are, effectively, ticking bombs, so these four major accidents this year are not surprising.”

IATA cargo safety director David Brennan added that “it would be reasonable to say that there were extensive amounts of misdeclared goods” on the UPS aircraft that crashed in 2010, despite much of the cargo being described as children’s clothing and toys. “SMEs can now sell to anyone in the world, but they probably know nothing about dangerous goods, and mail can be a black hole.” Alibaba’s logistics arm, Cainiao, has admitted to problems with sellers on the platform, but appeared not to issue harsh sanctions on shippers. William Xiong, head of strategy, said: “We use AI technology to automatically process shippers to reduce instances of misdeclaration.” But WCA chief executive Dan March said “severe sanctions” were also required. Airlines are particularly affected as they have little direct contact with the shipper, leaving the responsibility in the hands of the forwarder.

“In most cases we have very little idea of who the shipper is and, in terms of risk assessment, it’s a wide web,” said Gajandran Sokayan, assistant manager dangerous goods for Singapore Airlines.

Vincent Goh, of Singapore’s Civil Aviation Authority, said that while airlines don’t have visibility, it doesn’t abrogate them from responsibility. “More can be done to educate the shipper,” he said. But forwarders had perhaps the most crucial role to play, he added. Mr Brennan asked whether forwarders should undergo some kind of audit by carriers, but added that post offices also needed to work harder to ensure safe cargo.

Meanwhile, Air France KLM Cargo announced today that it was the first carrier to adopt IATA’s DG AutoCheck for the acceptance of dangerous goods shipments, which tests the compliance of the shipper’s declaration.

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 8 March 2019	Current Index 15 March 2019
Comprehensive Index			766.92	742.10
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	754	714
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	776	748
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1431	1345
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2479	2357
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	612	590
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	383	358
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2485	2726
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	726	678
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1469	1498
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	226	228
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	227	229
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	146	148
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	153	147

.....