

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 6 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	Effective till February 28, 2019
Thailand - Europe (Main Port)	900	1,700	Effective till February 28, 2019
Thailand - US West Coast	1,900	2,300	Effective till February 14, 2019
Thailand - US East Coast	2,700	3,500	

สถานการณ์ค่าระวางในโซน Asia ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2562 อัตราค่าระวางยังคงทรงตัวในระดับเดียวกันกับเดือนมกราคม 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

ในทิศทางเดียวกัน อัตราค่าระวางโซนสหรัฐอเมริกา ยังคงที่ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง อัตราค่าระวางในฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,900 USD/TEU และ 2,300 USD/FEU และอัตราค่าระวางทางฝั่ง East Coast อยู่ที่ 2,700 USD/TEU และ 3,500 USD/FEU

สำหรับเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับตัวลดลง ได้แก่ เส้นทาง Australia โดยปรับลดลง 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 500 USD/TEU และ 1,000 USD/FEU

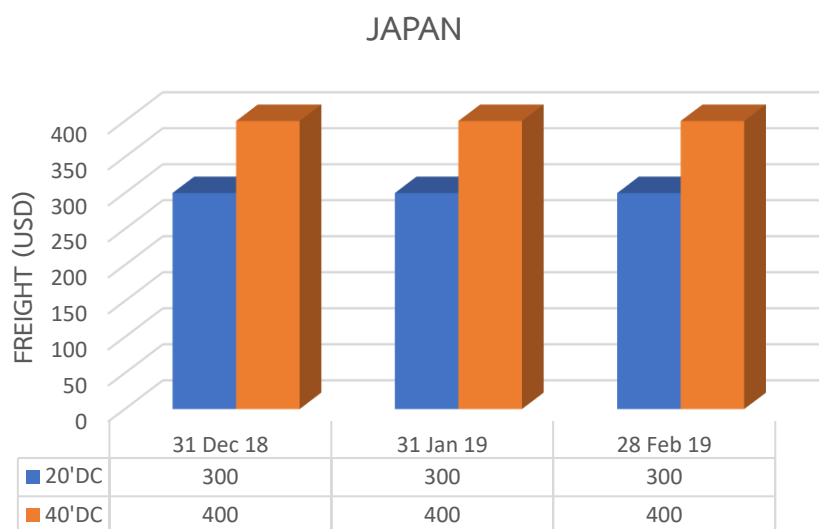
CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

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	

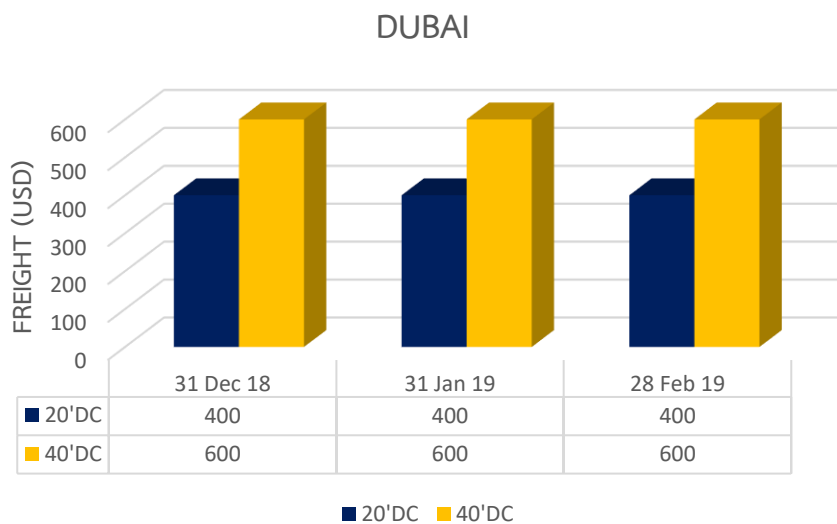
■ สำหรับเส้นทางไปประเทศจีน และฮ่องกง มีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) ที่ปลายทาง ในอัตรา 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU

■ เรียกเก็บค่า Bunker Surcharge (OBS) ในเส้นทางไปญี่ปุ่น ในอัตรา 16 USD/TEU และ 32 USD/FEU ในขณะที่เส้นทางไปยุโรปมีการปรับลดค่า OBS โดยเรียกเก็บในอัตรา 117 USD/TEU และ 234 USD/FEU

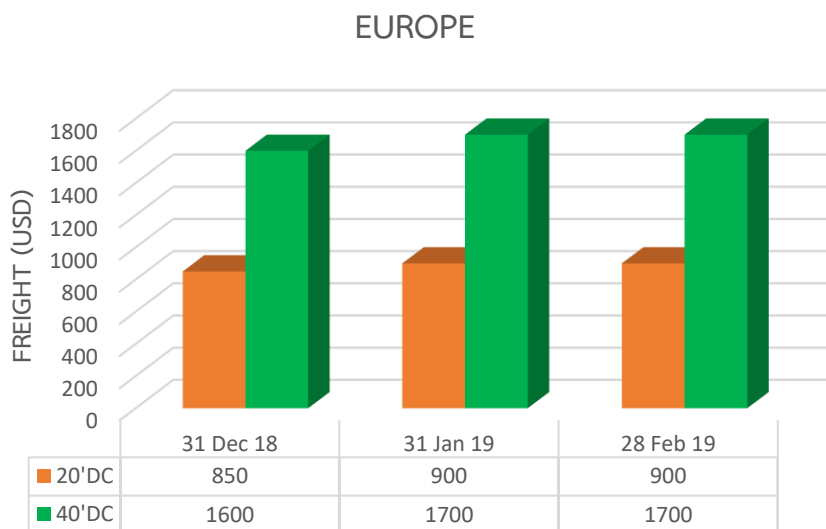
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ธ.ค. ปี 2561 ถึง ก.พ. ปี 2562



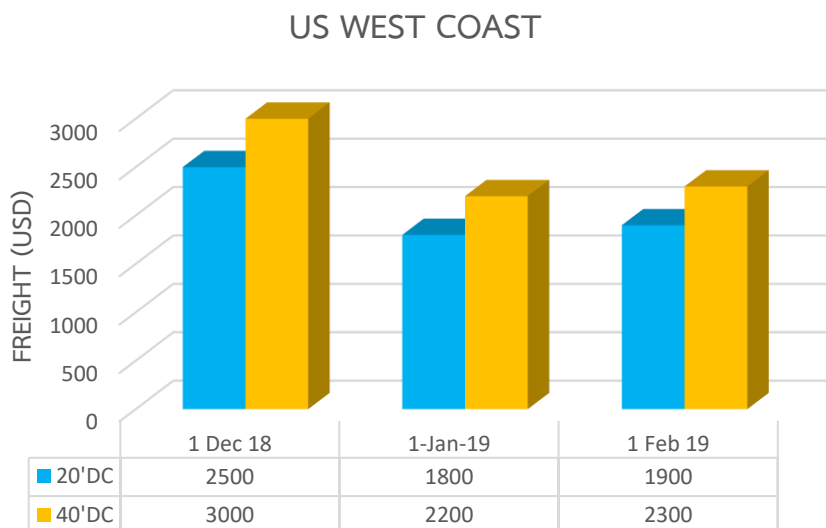
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ดูไบ** เดือน ธ.ค. ปี 2561 ถึง ก.พ. ปี 2562



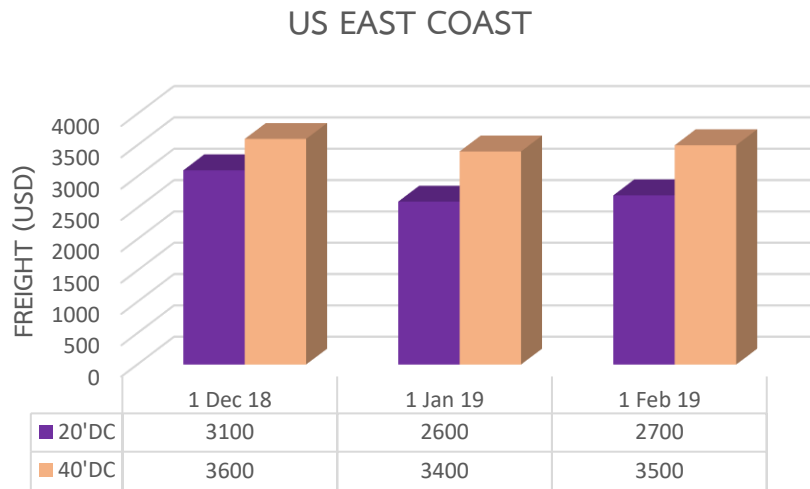
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ธ.ค. ปี 2561 ถึง ก.พ. ปี 2562



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



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



รวบรวมประกาศจากสายเรือ

- ประกาศข้อบังคับด้านศุลกากร เรื่องการนำเข้าผลิตภัณฑ์อาหารประเภทเนื้อสัตว์ (ยกเว้นอาหารทะเล) ไปยังประเทศจีน

สายเรือ Hapag Lloyd แจ้งประกาศจากศุลกากรในประเทศจีน เรื่องข้อบังคับการนำเข้าผลิตภัณฑ์อาหารประเภทเนื้อสัตว์ (ยกเว้นอาหารทะเล) ผ่านท่าเรือ Shanghai และ Ningbo ไปยังทุกเส้นทางในประเทศจีน สืบเนื่องจากการแพร่กระจายของโรคอหิวาต์สุกรในประเทศจีน โดยมีรายละเอียดของข้อบังคับ ดังนี้

- สำหรับสินค้าที่เข้าท่าเรือ Shanghai ใน Wai Gao Qiao terminal :
ผลิตภัณฑ์อาหารประเภทเนื้อสัตว์ (รวมถึงไส้หมู) จะได้รับอนุญาตให้ผ่านเข้าไปยังท่าเรือ Shanghai ได้หากผู้นำเข้ามีใบอนุญาตที่ได้รับการรับรองจากหน่วยงานตรวจสอบคุณภาพสินค้านำเข้าและส่งออกของ Shanghai
- สำหรับสินค้าที่เข้าท่าเรือ Shanghai ใน Yang Shan terminal:
ผลิตภัณฑ์อาหารประเภทเนื้อสัตว์ รวมถึงไส้หมู (ยกเว้นอาหารทะเล) ที่ไม่มีการติดเชื้อ จะได้รับอนุญาตให้ผ่านเส้นทาง Shanghai ได้
- สำหรับสินค้าที่ transship ที่ท่าเรือ Ningbo :
ผลิตภัณฑ์อาหารประเภทเนื้อสัตว์ รวมถึงไส้หมู (ยกเว้นอาหารทะเล) จะไม่ได้รับอนุญาตให้ transship ที่ Ningbo ดังนั้น ข้อเสนอแนะของสายเรือ คือ ให้เปลี่ยน Port of Discharge เป็น Ningbo แทนการเป็น Transshipment Port เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาความล่าช้า และขั้นตอนที่ยุ่งยากกับหน่วยงานศุลกากรที่ Ningbo

- ข้อบังคับเรื่องการนำเข้า-ส่งออกสินค้าไปยังประเทศซาอุดีอาระเบีย ที่ใช้บริการผ่าน Freight Forwarders

สายเรือ Hapag Lloyd แจ้งประกาศคำสั่งจาก Mawani ซึ่งเป็นข้อบังคับของท่าเรือในซาอุดีอาระเบีย ภายใต้มาตรา 26 วรรค 1 เรื่องข้อบังคับให้สายเรือเรียกเก็บสำเนาใบอนุญาตของบริษัท Freight Forwarder ที่ออกให้โดยหน่วยงานขนส่งสาธารณะ โดยทาง Hapag Lloyd ขอให้ส่งเอกสารดังกล่าวมาให้เร็วที่สุด หรือหากอยู่ระหว่างการดำเนินการขอใบอนุญาต ก็ขอให้นำหลักฐานการยื่นขอมาแสดง ซึ่งหาก Freight Forwarder ไม่ปฏิบัติตาม ทางสายเรือมีสิทธิ์บังคับใช้บทลงโทษจากทาง Mawani ต่อบริษัท Freight Forwarder ดังกล่าวได้

ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ส่งออก คือ หากมีสินค้าที่ส่งออกไปยังประเทศซาอุดีอาระเบีย โดยใช้บริการผ่าน Forwarder แนะนำให้ตรวจสอบกับลูกค้าปลายทางในซาอุดีอาระเบีย ว่าบริษัท Forwarder มี license ถูกต้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากผู้ส่งออกไทยส่งออกในเทอม C&F นั้น การติดต่อ Forwarder ที่ประเทศปลายทางในซาอุดีอาระเบีย จะต้องเลือกบริษัท Forwarder ที่มี license เช่นเดียวกัน

UN highlights winners in US-China trade war

Study says the overall effect will be negative, but of the \$250bn in Chinese exports subject to new US tariffs, about 82% will be captured by firms in other countries. The US-China trade war is creating a large group of beneficiary countries as importers seek alternative source countries to avoid tariffs, according to a new UN study. However, the study by United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD - the main UN body dealing with trade, investment and development issues) found the net impact of tariffs between the two largest global economies is negative, with the risk of an escalation in conflict threatening a damaging currency war, and increasingly protectionist policies hurting the weakest economies.

UNCTAD's 'Key Statistics and Trends in Trade Policy 2018' estimates that of the \$250 billion in Chinese exports subject to US tariffs, about 82% will be captured by firms in other countries, about 12% will be retained by Chinese firms, and only about 6% captured by US firms. Similarly, of the approximately \$110 billion in US exports subject to China's tariffs, about 85% will be captured by firms in other countries, US firms will retain less than 10%, while Chinese firms will capture only about 5%.

The results, said UNCTAD, were consistent across different sectors, from machinery to wood products, and furniture, communication equipment, chemicals to precision instruments.

"The reason is simple: bilateral tariffs alter global competitiveness to the advantage of firms operating in countries not directly affected by them," said the organisation. "This will be reflected in import and export patterns around the globe.

Countries that are expected to benefit the most from US-China tensions are those which are more competitive and have the economic capacity to replace US and Chinese firms. "The study indicates that European Union exports are those likely to increase the most, capturing about \$70 billion of US-China bilateral trade - \$50 billion of Chinese exports to the US, and \$20 billion of US exports to China," said UNCTAD.

"Japan, Mexico and Canada will each capture more than \$20 billion." While these figures do not represent a huge slice of global trade - this was worth about \$17 trillion in 2017 - for many countries they make up a substantial share of exports. For example, the approximately \$27 billion of US-China trade that would be captured by Mexico represents a non-negligible share of Mexico's total exports of about 6%. "Substantial effects relative to the size of their exports are also expected for Australia, Brazil, India, Philippines, Pakistan and Vietnam," said UNCTAD. However, the study also found that even for countries whose exports are set to increase because of the trade war, not all the results were positive.

For example, Brazil has benefited from Chinese buyers sourcing non-US soybeans, but the impact has been distortionary. "Because the magnitude and duration of tariffs is unclear, Brazilian producers have been reluctant to make investment decisions that may turn out to be unprofitable if the tariffs are revoked," said UNCTAD. "Moreover, Brazilian firms operating in sectors using soybeans as inputs - such as livestock feed - are bound to lose competitiveness because of price rises stoked by Chinese demand for Brazilian soybeans." The study also argued that although some countries will see exports surge, negative global effects would be more common, while a still fragile economy was vulnerable to, for example, trade tensions spiralling into a currency war that could make dollar-denominated debt more difficult to service for developing countries.

"Another worry is that more countries may join the fray and that protectionist policies could escalate to a global level," added UNCTAD. "As protectionist policies generally hurt weaker countries the most, a well-functioning multilateral trading system able to defuse protectionist impulses and maintain market access for poorer countries is crucial." "Finally, in an interconnected global economy, the tit for tat moves of the trade giants are likely to have a domino effect beyond the countries and sectors targeted. "Tariff increases penalize

not only the assembler of a product, but also suppliers along the chain. For example, the high volume of Chinese exports affected by US tariffs is likely to hit East Asian value chains the hardest, with UNCTAD estimating that they could contract by about \$160 billion.”

Source : www.lloydsloadinglist.com

Ocean freight customers resisting low-sulphur fuel price hikes

DHL forwarding executive says shippers will not accept price rises yet for IMO’s 2020 low-sulphur changes, calling for more-transparent structures so stakeholders can fairly share higher costs. Ocean freight customers are currently resisting low-sulphur fuel price hikes, with DHL’s top ocean freight forwarding executive saying shippers need greater pricing clarity and will not accept price rises yet for a new regulation being implemented in 2020. According to the head of global ocean freight at DHL Global Forwarding, Dominique von Orelli, the new International Maritime Organization (IMO) regulations that cap the sulphur content of bunker fuel burned by container shipping lines globally from the start of next year are a welcome step towards sustainability and environmental protection. But he told *Lloyd’s Loading List* that carriers must provide supply chain stakeholders with transparent pricing structures when they pass on higher costs.

From 1 January 2020, new IMO regulations will put a 0.5% cap on sulphur content in marine fuels globally. With low-sulphur fuels significantly more expensive, liner shipping executives recently called on supply chain partners to share the burden of rising fuel costs, which they describe as an economic hit of the value of US\$10 billion. Yet deciding who should pay what is proving divisive. Von Orelli said the new regulations were in keeping with the Deutsche Post DHL’s groupwide sustainability targets, which seek to reduce all logistics-related emissions to zero by 2050. But he argued that while new carrier surcharges were expected, currently there was insufficient transparency to enable forwarders to publish all-in rates incorporating higher fuel levies. “There is no question that additional costs for maritime transport will result when IMO Sulphur 2020 takes effect,” he said. “Although the exact costs are not yet known and are very difficult to estimate, a significant rise in costs is expected.

“We expect ocean carriers to begin charging additional fees after approximately the third quarter of 2019.” He said DHL’s ocean forwarding tariffs currently explicitly exclude any additional low-sulphur fuel charges because at this stage the size of increases was difficult to quantify. “We cannot and do not intend to implement long-term all-in rates as the costs currently are not calculable,” he added.

“Since December 2018, we are regularly notifying our customers about the developments in this connection. We will also publish our own Danmar low Sulphur BAF [Bunker Adjustment Factor] as soon as possible.” Liner efforts to incorporate higher fuel pricing to cover the cost of low-sulphur fuel in preliminary transpacific annual contract negotiations are reported to have met resistance from counterparties reluctant to agree price hikes until the new fuels are in use and the increase in costs is clearer. Von Orelli said the market would not accept lines attempting to include low sulphur fuels costs in 2020 annual transpacific contracts starting in May and June. “We need to distinguish between bunker costs in general and the low sulphur regulation becoming effective later this year,” he said. “As in many other trades, the ocean carriers no longer include the Bunker Adjustment Factor in the freight rates and are publishing their own BAF formula broken out from the base rate. “A floating BAF is a tough sell, but the market needs to get used to it. It’s fair for all parties. “To our knowledge no ocean carrier has published a BAF based on low-sulphur fuel; also there’s no public reference yet to do so.

“The contract negotiations on the transpacific routes are only starting about now, so it is premature to make a firm statement. Needless to say, the market will not accept a BAF based on low sulphur at this

point of time. “Considering that the BAF is floating, this should not cause a problem to the carriers as it will adjust itself during the contract.” As lines decoupled bunker costs from freight rates, he said long-term contracts would increasingly incorporate floating surcharges. “The days of shipping and freight forwarding companies assuming this risk are over,” he added. “This cost block is simply too high and the resulting margins too low.” Asked if current bunker surcharge formulas used by major shipping lines were consistent and comprehensible, he called for more clarity.

“The BAF formulas must become transparent and calculable once again,” he said. “This applies both to us and to our customers. “The trend over the past few years was not comprehensible and wasn’t helpful to anyone. The market is too volatile for a fuel surcharge to be included. The surcharge should instead be kept variable. “This means more fairness and transparency for all involved. Of course, it must also be calculated according to market conditions.”

Source : www.lloydsloadinglist.com

Brexit uncertainty affecting logistics contract renewals

UK forwarders currently have little visibility of costs and lead times when seeking extension of EU-related business or pitching for new business. Prolonged uncertainty over the terms and conditions of Brexit is beginning to hamper UK firms in their efforts to renew customer contracts that are European in scope and also in tendering for new ones, according to one forwarder. Richard Perriman, supply chain development manager at London Heathrow-based Horizon International Cargo, said this was one of the takeaways from a recent seminar attended by business leaders in the Thames Valley region.

“A very clear message from this event was that the 29 March deadline date for Brexit is becoming something of a millstone around the necks of UK businesses as they seek the extension of EU-related contracts and pitch for new business, with the growing risk of them losing out to competitors in the EU,” he said. “They are in the uncomfortable position of having little or no visibility when it comes to calculating costs and lead times for getting goods to market as they simply don’t know how the operating landscape will look less than two months from now.

“In addition to the re-introduction of border controls and customs clearance, Brexit may usher in restrictions on the movement of people, which could have a direct impact on companies employing EU nationals. The labour market may become much tighter, driving up business costs significantly.”

He continued: “How can a firm sit down and discuss figures with a customer when there are so many potential variables?”

The current squeeze on warehousing space in the UK, with the stockpiling and forward-loading of goods, is another tangible sign of the uncertainty that Brexit has generated, Perriman noted. A survey by the UK Warehousing Association (UKWA) of its members from across the country at the end of last month found 85% had received Brexit-related inquiries. About 75% were unable to take on more business from new customers. Horizon operates a warehouse in Aylesford, near the M20 access route to Dover, which can accommodate up to 7,000 pallets and is currently hovering at capacity. It caters for both B2B and B2C freight flows with a growing number of Amazon sellers using the facility. “You only have to look at the surge in rental prices for warehouses along the M20 corridor over the past two years to get an idea of the dearth of available space now, which of course is another source of cost pressure for businesses,” Perriman underlined.

“Most of the enquiries we are getting have been speculative, along the lines of: ‘If we press a button, what would be available and at what price?’. “As for firm requests, we have yet to turn anybody away, unless the requirement wasn’t a good ‘fit’ in terms of commercial viability or it was outside our scope. We would always endeavour to accommodate a client-in-need, providing it made good business sense.” Horizon has an

annual turnover of US\$250 million, a good part of it from handling more than 100,000 air and ocean freight transactions per year on global markets; and Perriman is upbeat on the company's own readiness for Brexit.

"We have a lot business outside the UK-EU trade lane – for example, in the US and the Far East, China in particular – and are used to dealing with customs clearance procedures for so-called 'third countries'. While Brexit may mean us having to hire a few more staff, as a flexible organisation we don't expect it to cause too much upheaval." He said freight forwarders could end up benefitting from Brexit, albeit in the short-term.

"The complexity that a no-deal or a hard Brexit would bring to supply chains is likely to lead to forwarders having to enlarge their portfolio of services to customers, and this could also drive new business. But the longer-term outlook is far less clear, with the risk of the UK's economy going into decline as a result of the country withdrawing from the EU and the knock-on effects this would have on shippers and their service providers."

Source : www.lloydsloadinglist.com

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Source: <http://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp>

หมายเหตุ : ยังไม่มีข้อมูล ณ วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2562 เนื่องจากเป็นช่วงหยุดยาวเทศกาลตรุษจีน

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)				
Description	Unit	Weighting	Previous Index 1 February 2019	Current Index 8 February 2019
Comprehensive Index			934.44	N/A
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	960	N/A
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	962	N/A
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1993	N/A
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	3054	N/A
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	721	N/A
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	532	N/A
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2582	N/A
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	838	N/A
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1363	N/A
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	228	N/A
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	227	N/A
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	156	N/A
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	153	N/A

.....