

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 35 พ.ศ. 2562



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20’	USD/40’	
Thailand - Shanghai	200	300	Effective till September 30, 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)	50-80	150	
Thailand - South Korea (Incheon)	150	300	
Thailand - Japan (Main Port)	300	400	
Thailand - Jebel Ali	500	750	
	War Risk Surcharge: \$35/20’ และ \$70/40’		
Thailand - Melbourne	300	600	
Thailand – Durban / Cape Town	800	1500	
	Subject to SCMC USD 30/BL		
Thailand - Europe (Main Port)	950	1,800	Effective till September 15, 2019
Thailand - US West Coast	1,400	1,700	Subject to Peak Season (PSS)
Thailand - US East Coast	2,200	2,800	USD 320/TEU และ USD 400/FEU Effective till September 14, 2019

หมายเหตุ: SCMC คือ Security Compliance Management Charge

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกันยายน 2562 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่คงที่ไม่มีเปลี่ยนแปลง มีเพียงเส้นทางเกาหลีที่ค่าระวางปรับลดลงประมาณ 20-50% เป็นผลจากหลายปัจจัยทั้งจากเรื่องค่าเงิน และปริมาณสินค้าที่ลดลง ในเส้นทางนี้ สำหรับเส้นทาง 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 และเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 600 USD/FEU ในขณะที่เส้นทาง Europe แม้ค่าระวางจะคงที่ แต่เนื่องจาก Space คอนข้างแน่น ต้องติดตามสถานการณ์อีกครั้งช่วงกลางเดือนกันยายน โดยอัตราค่าระวางอยู่ที่ 950 USD/TEU และ 1,800 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Fuel Surcharge (LSS) ที่ต้นทุนในอัตราเดิม คือ 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU สำหรับในเดือนนี้มีเพิ่มเติมข้อมูลค่าระวางในเส้นทาง South Africa (Durban และ Cape Town) โดยอัตราค่าระวางอยู่ที่ 800 USD/TEU และ 1,500 USD/FEU

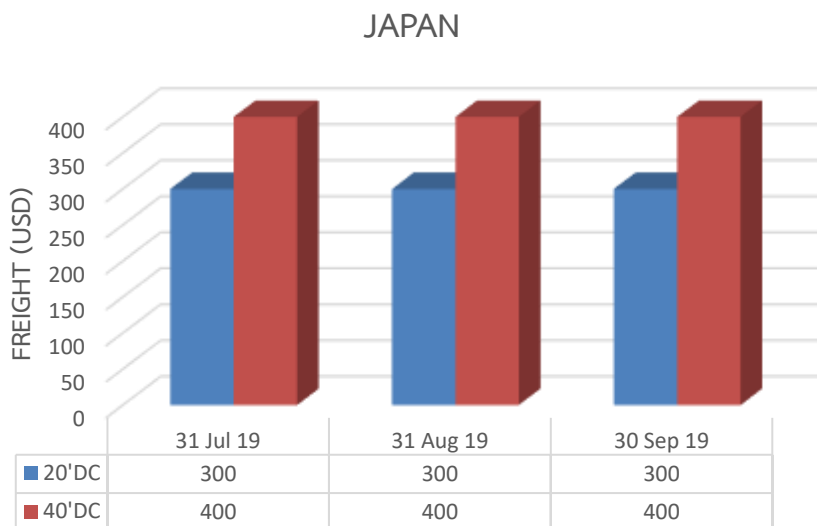
สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนกันยายน ค่าระวางในฝั่ง West Coast อัตราคงที่ไม่มีเปลี่ยนแปลง โดยค่าระวางอยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 1,700 USD/FEU ในขณะที่อัตราค่าระวางฝั่ง East Coast ปรับลดลง 100 USD สำหรับตู้ 20' ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,200 USD/TEU และ 2,800 USD/FEU โดยในเดือนกันยายนมีเรียกเก็บ Peak Season Surcharge (PSS) ทั้งฝั่ง West Coast และ East Coast ในอัตรา 320/TEU และ 400 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

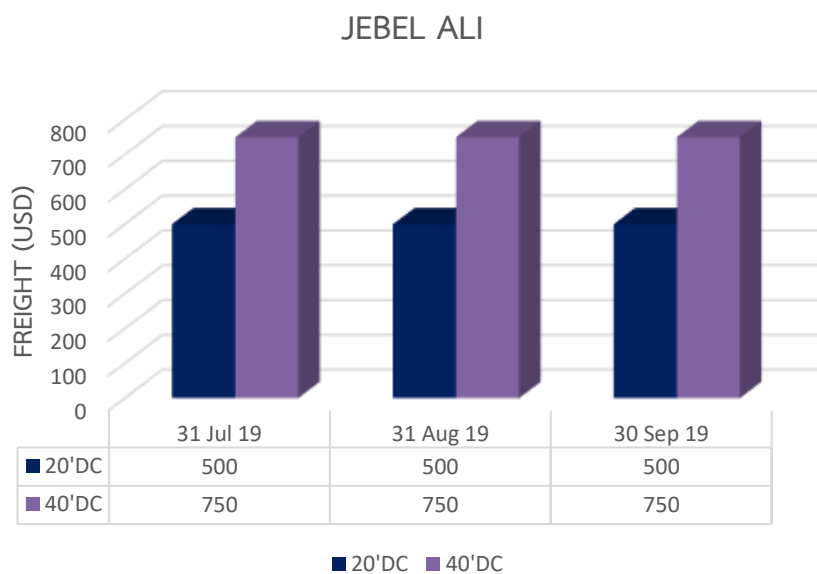
ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	900	Effective till September 30, 2019
Thailand-Shanghai	900	1,000	
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,400	1800	

- สำหรับเส้นทางไปประเทศจีน และฮ่องกง มีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) ที่ปลายทางในอัตรา 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU
- สำหรับเส้นทางไปยุโรป ค่า OBS ปรับลดลง โดยเรียกเก็บในอัตรา 124 USD/TEU และ 248 USD/FEU

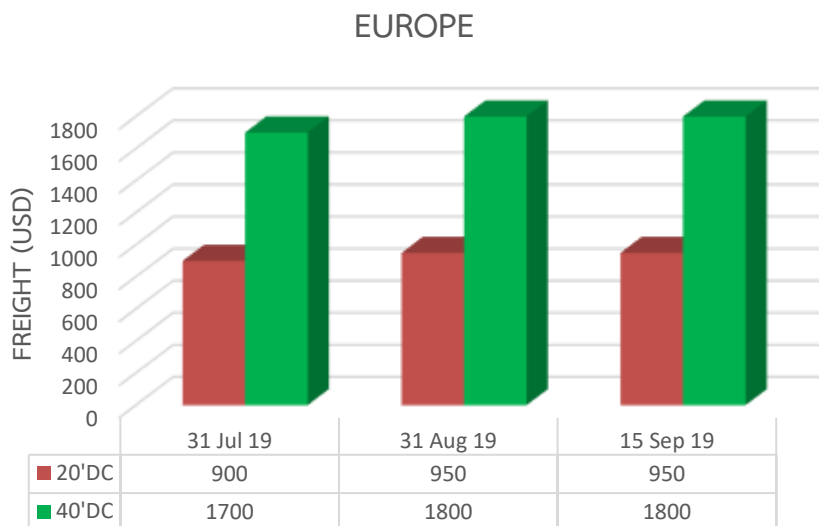
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2562



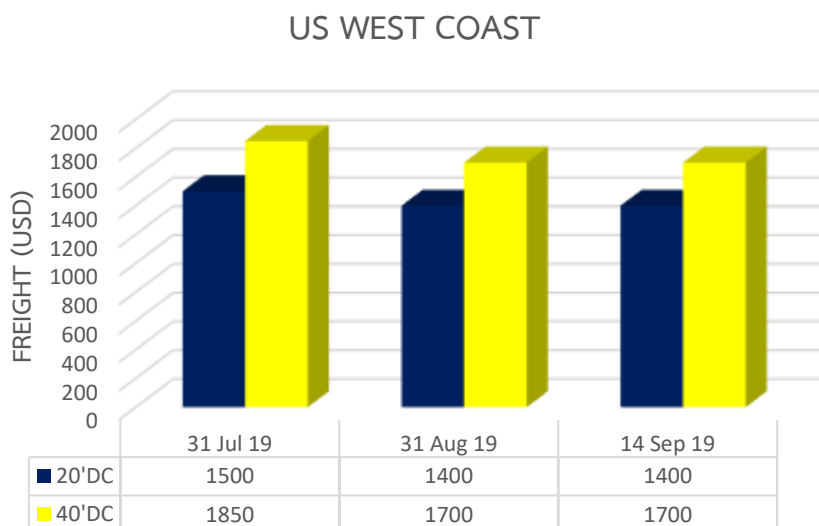
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2562



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

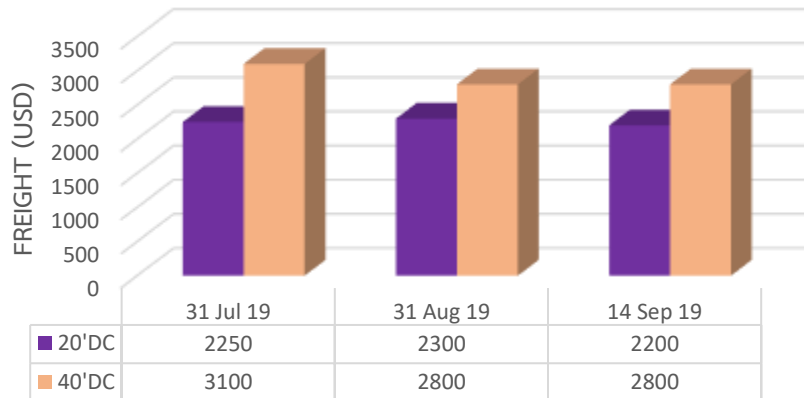


กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2562



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

US EAST COAST



รวบรวมประกาศการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากสายเรือ

สายเรือ Wan Hai

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Tariff Bunker Charge สำหรับเส้นทาง Transpacific โดยมีผลบังคับใช้แบ่งเป็น 2 ระยะ ดังนี้
 - ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม ถึงวันที่ 31 ตุลาคม 2562
 - สินค้าที่นำเข้าไปยังสหรัฐอเมริกา ฝั่ง West Coast เรียกเก็บในอัตรา USD 255/20', USD 315/40' และ USD 355/40'HQ
 - สินค้าที่ส่งออกจากสหรัฐอเมริกา ฝั่ง West Coast เรียกเก็บในอัตรา USD 65/TEU และ USD 80/FEU
 - ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2562
 - สินค้าที่นำเข้าไปยังสหรัฐอเมริกา ฝั่ง West Coast เรียกเก็บในอัตรา USD 310/20', USD 390/40' และ USD 435/40'HQ
 - สินค้าที่ส่งออกจากสหรัฐอเมริกา ฝั่ง West Coast เรียกเก็บในอัตรา USD 80/TEU และ USD 95/FEU

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Documentation Fee (MTD) สำหรับการส่ง Shipping Instruction แบบ Manual โดยเรียกเก็บในอัตรา 1,800 บาท/BL โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2562
- ประกาศเรียกเก็บค่า Currency Adjustment Factor (CAF) สำหรับการนำเข้า หรือส่งออกในเส้นทางเอเชียไปยัง North Europe และ Mediterranean ในอัตรา 1.74% โดยเริ่มมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2562
- ประกาศเรียกเก็บค่า Marine Fuel Recovery Surcharge (MFR) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง East Asia (รวมประเทศไทย) ส่งออกไปยังเส้นทางต่างๆ ในอัตราดังต่อไปนี้ โดยเริ่มมีผลตั้งแต่วันที่ 15 กันยายน 2562

Destination	MFR (USD/TEU)	MFR (USD/FEU)
North Europe	226	452
Mediterranean	210	420

ประกาศข้อบังคับเรื่องการระบุ Electronic Cargo Tracking Note (ECTN) สำหรับสินค้าที่นำเข้าไปยังประเทศ Benin

สายเรือ Hapag Lloyd ประกาศแจ้งว่าผู้ส่งออกที่มีสินค้าไปยังเส้นทางประเทศเบนิน ต้องแจ้งข้อมูล ECTN ให้กับสายเรือทราบ และระบุลงบน Shipping Instruction และ B/L ซึ่งหากไม่ปฏิบัติตามจะทำให้เกิดความล่าช้าในการเดินพิธีการขาเข้าที่ปลายทาง

European carriers still suffering, but transpac lines receive a ‘tariff’ boost

This week’s Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) recorded further declines for Europe, but transpacific tradelanes rebounded as shippers struggled to digest the latest barrage of US/China trade tariffs. The North Europe component of the SCFI fell another 4.5%, to \$757 per teu, which is 19% below the level of the same week of last year. And the more robust Mediterranean tradelane also suffered a spot market dip, of 7.6%, to \$895 per teu. With the peak season almost at an end, there seems little to stop further declines in the container spot market, other than a possible rate spike ahead of the Golden Week holiday in China, the first week of October.

Indeed, *The Loadstar* has heard of several carriers discounting their September FAK rates to reflect the soft demand outlook from Asia to North European ports. Contract rates on the tradelane are also tracking south, according to an analysis of its latest crowd-sourced data by Oslo-based ocean freight market intelligence platform Xeneta. Xeneta recorded a 1.4% decline in its European import benchmark for August and gave a generally negative outlook for liner trades, opining that “the market remains on a downward trajectory”. Meanwhile, the transpacific market has been thrown into further turmoil by the US president’s tweets last Friday that the US would raise the duty on \$250bn of Chinese imports from 25% to 30%, effective 1 October.

Furthermore, the president, reacting angrily to new tariffs on US imports announced by China, said the original 10% planned tariffs on another raft of \$300bn of consumer goods would now be increased to 15%. The new tariffs are expected to be imposed from 1 September, although some items, such as electronics, have been exempted until 15 December, in order to avoid disrupting the US Christmas shopping period.

One analyst suggested to *The Loadstar* that the temporary reprieve would not necessarily benefit shipping, due to the fact that high-value goods were normally transported via air freight. According to online freight marketplace Freightos, vessel utilization between China and the US west coast “is close to the lowest point in 15 months” – and this is happening during the peak season, when ships should be ‘full to the gunnels’. The forward booking outlook must also be of concern for transpacific carriers, explaining the raft of blanked sailings announced by OOCL and its Ocean Alliance partners around Golden Week.

Nonetheless, whether a blip or reaction to the uncertainty over tariffs, the SCFI recorded a massive 25.6% leap in spot rates for the US west coast this week, to \$1,615 per 40ft, and for US east coast ports an impressive 10.5%, to \$2,691 per 40ft. And in further ‘good news’ for carriers, ports and eventually shippers, *The Loadstar* understands that the United States Trade Representative (USTR) the government agency responsible for setting tariffs, has removed Chinese-manufactured ship-to-shore cranes and shipping containers from the list of goods subject to the tariffs.

Source: <https://theloadstar.com>

Shippers prepare for sharp ocean freight fuel price rises

Many cargo owners still uncertain about the impact of IMO 2020 on their freight costs, although better information is now becoming available, says Drewry, which predicts BAFs will soar from Q4 2019 and be very volatile in the first half of 2020, before falling in 2021. Many cargo owners remain unclear about the impact on their freight costs of the incoming ‘IMO 2020’ low-sulphur shipping fuel rules, although better information is now becoming available, says container shipping analyst and data expert Drewry – which is launching a ‘low-sulphur bunker price tracker’.

Drewry said that for several years, “one of the biggest and hardest questions to answer in international shipping has been: what will the new low-sulphur fuel cost from 2020?”. But it said shippers, forwarders and carriers are getting a better idea of costs and data sources. “Everybody – or nearly everybody – agreed that there will be a large, extra cost for the industry and its users,” Drewry noted. “But shippers surveyed by Drewry

on the IMO 2020 issue admitted that ‘data is patchy and confusing’ and a high proportion of shippers replied that they were very uncertain about the impact of IMO 2020 on their freight costs. Largely as result of this, Drewry developed an IMO Cost Impact Calculator, but said “this required us making our own forecast of the 2020 cost of low-sulphur fuel, because there is no established price in the market for the new fuel. This is changing.

“In July and August, early indications of prices for low-sulphur fuel oil 0.5% (0.5S) compliant with the IMO 2020 rule showed that the new fuel costs about 30% more than the current, high-sulphur IFO380 fuel at Asian ports which have started selling it. This price is based on actual bunkering transactions for ships which trade with Chinese ports, where the 0.5S requirement is already implemented. The low-sulphur 0.5S price in the major port of Singapore is about \$560 per tonne.”

However, Drewry said it was asking customers “to be careful when using these early price indications, because the demand for low-sulphur fuel will increase considerably by November/December and market conditions will be very different then”.

Figure 1: Current cost differential between high-sulphur and low-sulphur (0.5%S) bunkers in the port of Singapore (\$ per tonne)



Note: Covers period from 1 July to 14 August 2019

Source: Drewry Supply Chain Advisors

To assist shippers, forwarders and carriers who need to revise their bunker charges before and after the switch to low-sulphur fuel, Drewry started a publicly-available Low-sulphur Bunker Price Tracker, which will be updated every quarter and also in December, when many contracts will require data on the new fuel cost. “Contractually, the ability of shippers and providers to adjust their Bunker Adjustment Factors at an appropriate time towards the end of 2019 – various switching dates can be negotiated – and at a fair cost is a top priority for the next few months,” Drewry noted.

“Shippers who have redefined their BAFs and their bunker indexing mechanism to take into account the IMO 2020 change have nearly always agreed that carriers need to be compensated for the price differential between low-sulphur and high-sulphur fuel – even though some 5% of total capacity is equipped with scrubbers. We believe that the chances are that low-sulphur bunker prices will, after increasing in 2020, fall in 2021 and 2022, as the initial price premium decreases.” But Drewry said there will be several major indirect repercussions from the switch to low-sulphur fuel regulations:

- * Shippers will pay a lot more attention and scrutiny to the Bunker Adjustment Factors than in the past.
- * Smaller ships – which tend not to be equipped with scrubbers or with efficient engines - will be shunned by carriers even more than in the past.
- * Some aggregate ship capacity will be cut (scrapped) and shipowners will incur capital losses on some of their now-obsolete vessels, built at a time when pollution regulations were lenient.

* Paradoxically, shipping lines with a high use of scrubbers (avoiding the extra cost of low-sulphur fuel) will be able to continue to buy a lot of high-sulphur fuel and will become more cost competitive and better insulated from low-sulphur price volatility than other shipping lines.

“The one remaining area of uncertainty is whether carriers will resort to more slow-steaming in the era of more expensive bunkers; watch this space,” Drewry noted, concluding: “Bunker adjustment factors will soar between 4Q19 (fourth quarter 2019) and 1Q20, first, and will be very volatile in the first half of 2020.”

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

Container line group maps data flow standards

A body of container lines banding together to develop data standards for industry over the weekend released its first set of recommended data flows to undergird the movement of cargo, containers, and vessels. The Digital Container Shipping Association, announced in November and formalized in April, includes five founding members - Maersk, CMA-CGM, Hapag-Lloyd, Mediterranean Shipping Co. and the Ocean Network Express (ONE) - and four further members - Evergreen Line, HMM, Yang Ming, and Zim Integrated Shipping Services.

The association is designed to align data formats and information sharing across industry participants. The association’s members have “mapped the processes commonly used in container shipping from carrier booking to container return to create a common view across the industry,” DCSA Chief Operating Officer Henning Schleyerbach wrote in a blog. “The ambition is that carriers will start using this standard already today and will align to it when delivering further digitalization and standardization initiatives in the industry in the future.”

Data and process blueprint

DCSA is calling its first release of standards the Industry Blueprint (or IBP 1.0). The standards documents include data and process flows governing the journey of a specific shipment, from booking request to shipment closing, for different types of cargo (including dry container, reefer, and hazardous cargo). The second group of standards covers the provision of containers, from nominating an available box to complying with the verified gross mass (VGM) container weight regulation to tracking the container. The third group applies to the movement of vessels, including stowage planning, managing customs manifests, and communicating departure and arrival times.

The process and data flows mapped out in the document closely resemble those shown to JOC.com by individual carriers in briefings with their technology departments. The key to DCSA’s initiative, however, is ensuring those process flows are technically the same and not similar. That, in theory, would enable shipping lines to ease the burden of shippers and freight forwarders in migrating toward products that digitize shipping processes or flows of information.

That system interoperability is considered key by software providers in speeding the adoption of such products. Andre Simha, chief information officer at MSC and DCSA chairman, said at TPM 2019 in Long Beach in March that agreeing on data standards would allow container lines to individually develop their own digital products for shippers that could be used across the carrier community, and thus wouldn’t be dependent on transactions only with a single container line.

The DCSA blueprint includes a glossary of terms, a process catalog and the three journey process maps.

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 23 August 2019	Current Index 30 August 2019
Comprehensive Index			774.62	819.65
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	793	757
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	969	895
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1286	1615
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2436	2691
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	685	657
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	660	770
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2494	2408
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	746	779
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1881	2001
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	232	232
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	234	234
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	103	103
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	117	117

.....