

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 47 พ.ศ. 2562



## สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

## CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Low Sulphur Surcharge (LSS)	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand - Shanghai	200	300	Subject to ISOCC USD60/TEU, USD 120/FEU	Effective till 30-Nov.-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)	Subject to CIC at destination			
Thailand - Japan (Main Port)	300	400		
Thailand - Jebel Ali	500	750		
	War Risk Surcharge: \$35/20' และ \$70/40'			
Thailand - South Korea (Busan)	50-80	150	USD70/TEU, USD140/FEU	Effective from 16-Nov.-2019
Thailand - South Korea (Incheon)	150	300		
Thailand - Melbourne	325-575	650-1,050	-	Effective till 30-Nov.-2019
Thailand - Durban / Cape Town	900	1600	-	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	700	1,300	USD20/TEU, USD40/FEU	Effective till 30-Nov.-2019
	Subject to ENS USD30/BL			
Thailand - US West Coast	1,100	1,400	-	Effective till 30-Nov.-2019
Thailand - US East Coast	2,100	2,400		

หมายเหตุ: SCMC คือ Security Compliance Management Charge

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2562 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่คงที่ไม่มีเปลี่ยนแปลง แต่สายเรือมีการปรับเพิ่มการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge เพื่อรองรับกับมาตรการ IMO Low Sulphur 2020 โดยในไตรมาสที่ 4 ของปี 2562 ได้เริ่มนำราคาน้ำมัน Low Sulphur มาคำนวณราคาเชื้อเพลิง และออกประกาศเรียกเก็บค่าใช้จ่ายสำหรับเส้นทาง 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 และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 400 USD/FEU สำหรับเส้นทางแอฟริกาใต้ ค่าระวางตู้ 20' เพิ่มขึ้น 50 USD/TEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 900 USD/TEU ในขณะที่ตู้ 40' ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 1,600 USD/FEU

ในขณะที่เส้นทาง Europe ค่าระวางปรับลดลง 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 700 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางของแต่ละสายเรือค่อนข้างแตกต่างกัน มีการปรับเพิ่มขึ้น โดยอัตราเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 325-575 USD/TEU และ 650-1,050 USD/FEU สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนพฤศจิกายน ค่าระวางปรับลดลง 200 USD/ตู้ สำหรับฝั่ง West Coast ในขณะที่ฝั่ง East Coast ปรับลดลงเฉพาะตู้ 40' ทำให้ค่าระวางในฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,100 USD/TEU และ 1,400 USD/FEU และฝั่ง East Coast ค่าระวางอยู่ที่ 2,100 USD/TEU และ 2,400 USD/FEU เนื่องจากเป็นช่วงที่สินค้าในเส้นทางมีจำนวนลดลง

**CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)**

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	900	Effective till 30-Nov-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) ในอัตรา 70 USD/TEU และ 135 USD/FEU
- สำหรับเส้นทางญี่ปุ่น เรียกเก็บค่า OBS ในอัตรา 12 USD/TEU และ 24 USD/FEU
- สำหรับเส้นทางไปยุโรป เรียกเก็บค่า OBS ในอัตรา 176 USD/TEU และ 352 USD/FEU

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

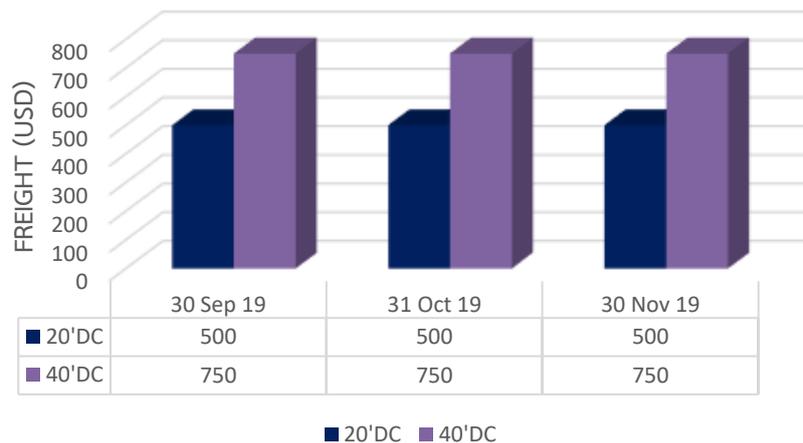
JAPAN



Subject to Low Sulphur Surcharge

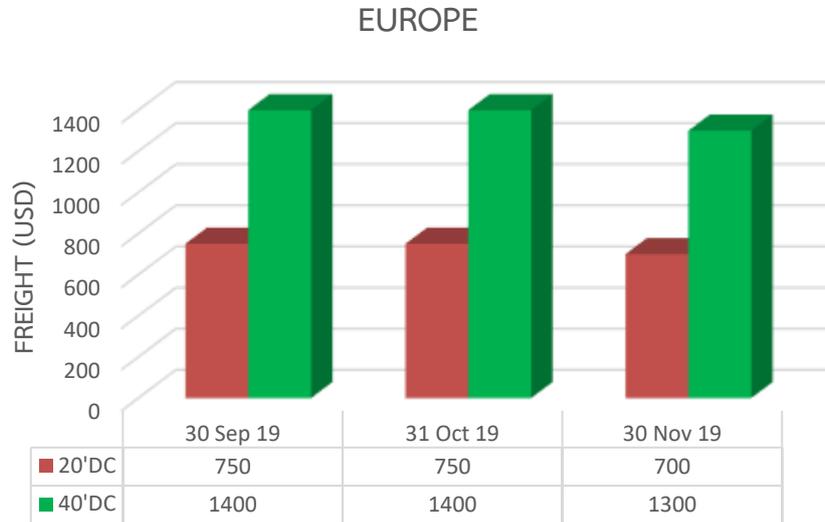
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2562

JEBEL ALI



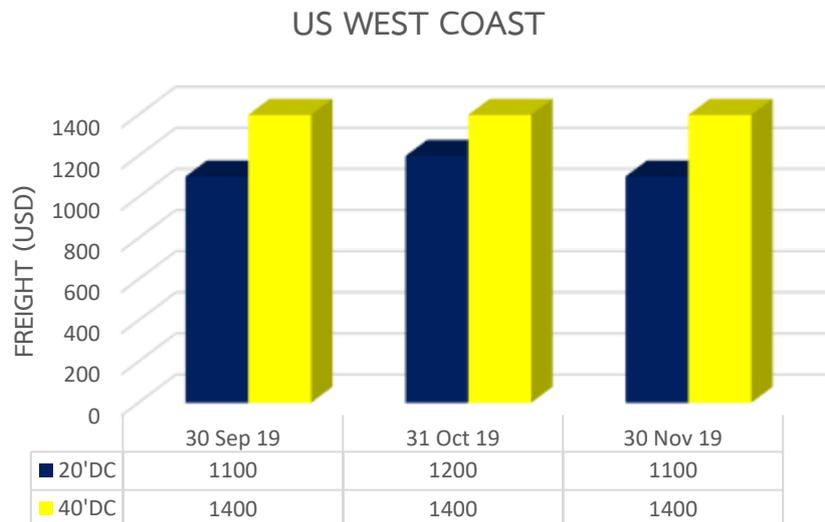
Subject to War Risk & Low Sulphur Surcharge

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

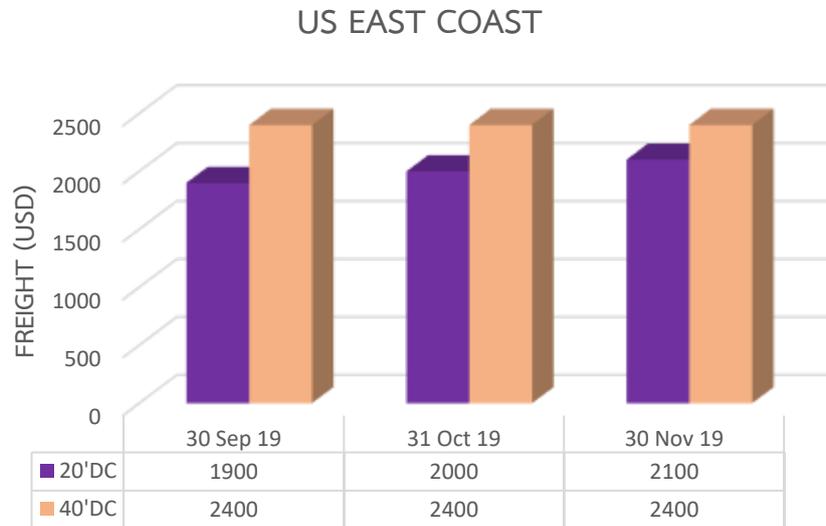


Subject to ENS & Low Sulphur Surcharge

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



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



**รวบรวมประกาศจากสายเรือ**

**ประกาศเรื่องการงดรับ Booking ไปยังท่าเรือ Foshan Lan Shi ในประเทศจีน**

**สายเรือ Hapag Lloyd** ประกาศงดรับการจองระวางไปยังท่าเรือ Foshan Lan Shi เนื่องจากท่าเรือประกาศหยุดการดำเนินงานภายในท่าเรือตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2562 อย่างไรก็ตาม การงดรับ Booking สายเรือประกาศมีผลบังคับใช้ทันที

**ประกาศเรื่องการเปลี่ยนแปลงข้อบังคับการยื่น Customs Manifest ต่อศุลกากรของประเทศมาเลเซีย**

**สายเรือ Sealand-A Maersk Company Asia** ประกาศแจ้งให้ทราบว่าตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2562 สินค้าที่ส่งออก นำเข้า หรือถ่ายลำที่ประเทศมาเลเซีย ต้องมีการแจ้งพิกัดสินค้า (H.S.Code) 6 หลัก ลงใน Shipping Instruction ให้กับสายเรือ และในกรณีที่มีสินค้าหลายประเภท ต้องระบุพิกัดของสินค้าให้ครบทุกประเภทในรายการสินค้าให้ถูกต้อง หากไม่ปฏิบัติตามและมีค่าใช้จ่ายใดเกิดขึ้น ทางผู้ส่งออก หรือนำเข้าต้องเป็นผู้รับผิดชอบ

**ประกาศเรื่องข้อมูลที่ต้องระบุบน Bill of Lading (B/L) สำหรับสินค้าไปยังเส้นทางประเทศคูเวต**

**สายเรือ Hapag Lloyd** ประกาศแจ้งให้ทราบสำหรับผู้ส่งออกที่มีสินค้าไปยังเส้นทางประเทศคูเวต ต้องแจ้งข้อมูล ดังต่อไปนี้ลงบน Shipping Instruction เพื่อความรวดเร็วในการจัดการเรื่อง B/L โดยต้องระบุ Party Details (Shipper/Consignee/Notify Party/ที่อยู่ และเบอร์หรืออีเมลติดต่อ), Cargo Details (รายละเอียดสินค้า น้ำหนัก และ CBM), Seal และ Freight Term หากนำส่งข้อมูลไม่ครบถ้วนจะทำให้การดำเนินการด้านเอกสารเป็นไปด้วยความล่าช้า ทั้งนี้ หากมีการแก้ไขข้อมูลภายหลังเรือออกแล้ว 2 วัน จะมีค่าแก้ไขเอกสาร

**Hong Kong to remove profit tax for shipping lessors**

The Asian city is keen to defend its position as a leading maritime hub by increasing efforts to attract more shipping activities. A set of tax breaks being discussed by policymakers are expected to be enacted next year. Frank Chan, secretary for transport and housing of the city's government, tells a shipping conference that the leasing houses providing ship finance will have their profit tax rate cut down to zero. HONG Kong is to remove income tax for ship leasing firms that are willing to locate their business to the Asian maritime hub. The move is part of the territory's plan to boost the local shipping sector, according to a senior government official.

Qualified shipping lessors registered in Hong Kong will "enjoy a zero percent profit tax rate", said Frank Chan, secretary for transport and housing. The objects involved those engaging in operating as well as financial

leases, including subleasing and sale and leaseback activities, he told the Capital Link Hong Kong Maritime Forum, as part of the Hong Kong Maritime Week. “We’ve heard the industry call for further tax incentives to attract more presence on maritime commercial principles, and we are working on that,” he said.

While little detail about the tax exemption was provided, Mr Chan told Lloyd’s List on the sidelines of the conference that this new tax regime was “at law drafting stage” and expected to take effect by mid-2020. In private conversation, local shipowners and lawyers suggested that the legislation may include entitlement of ship lessors to the tax break polities under the so-called section 23B of the Inland Revenue Ordinance, which currently just applies to shipowners. The charter out of a Hong Kong registered ship engaged in international trade is exempt from profits tax on its charterhire income under section 23B. The move comes as leasing houses, especially the major ones from China, are playing an increasingly important role in the global ship finance market, and in some cases, even acting as traditional shipowners via rising uptakes of operating leases.

Hong Kong, a formal British colony and now a Chinese Special Administrative Region, should use that momentum to benefit its maritime community, the city’s Financial Services Development Council noted in its Maritime Leasing Paper published in May last year. “Many Mainland China vessel leasing companies with all or part of their fleet based or registered outside Mainland China in low tax jurisdictions are looking into housing their offshore ownership operations in respectable jurisdictions with a stable tax and legal environment, along with other considerations,” it wrote. “All these activities present a real opportunity for Hong Kong.”

The paper added that Hong Kong’s long-standing competitor Singapore offered concessionary tax rates “to shipping-related support services and on qualifying management income of leasing businesses”. Mr Chan told delegates that the tax exemption for ship lessors would be coupled with another move to halve the profit tax rate to 8.25% for qualified ship leasing management companies. Bill Guo, executive director of ICBC Financial Leasing, one of the largest shipping lessors in China, said his company was about to set up a representative office in Hong Kong, although the process was slightly delayed by the current social unrest that has been rattling city’s economy over the past several months.

Hong Kong was an indispensable financial and shipping hub, where international capital, talent and vessels converge, he added. “Chinese companies, including those in shipping, needs to use Hong Kong as a window to go overseas,” he told the meeting. He told Lloyd’s List that his company was also considering a similar structure established by its aviation sector in Hong Kong earlier. ICBC Leasing, a subsidiary of Industrial and Commercial Bank of China, the world’s largest commercial bank by asset size, set up a wholly-owned subsidiary in the city in March last year — about nine months after the government cut the income tax rates for aircraft lessors from 16.5% to 8.25%.

That said, such a move must be approved by the China Banking Regulatory Commission that oversees the country’s banking sector before it can take place, Mr Guo said.

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

### **Ocean freight customers face significant fuel price rise next month**

Shippers and forwarders are preparing to help carriers cover the extra cost of next year’s low-sulphur fuel, including some customers on annual contracts also being asked to start paying an IMO BAF from 1 December, reports Drewry. Shippers and freight forwarders are preparing to help carriers cover the extra cost of next year’s cleaner, low-sulphur fuel from next month, for which prices look set to be around 34-38% higher than the level paid for the current IFO 380 (intermediate *fuel* oil) fuel. And although transitional or ‘emergency’ bunker charges were only expected to apply to spot rates and to contracts of less than three months,

customers with annual contracts have also been requested by some carriers to start paying an IMO BAF from 1 December, container shipping analyst Drewry noted.

Philip Damas, director of Drewry Supply Chain Advisors, noted that with the enforcement date of the IMO 2020 low-sulphur regulation now only six weeks away, “shippers and forwarders are starting to get their cheque-books out to help ocean carriers cover the additional cost of the cleaner, low-sulphur fuel”. He highlighted that on 4 December, Drewry will publish its first Bunker Adjustment Factor reference price, based on low-sulphur fuel and in line with its independent BAF indexing mechanism. Using this mechanism, the bunker reference price will change from the previous high-sulphur IFO 380 fuel to the new low-sulphur fuel and affect the new BAFs with effect from January, it noted.

Examining what the numbers are likely to look like, he noted that since early October, the weighted average low-sulphur bunker price for major bunkering ports tracked by Drewry has been \$542 per metric tonne, adding: “So, assuming prices stay at about that level in the next two weeks, the Drewry bunker reference price for the period October-November will be around \$530-550, up about 34-38% from the \$396 price of IFO 380 fuel at the same bunkering ports applicable to the 4Q19 period.”

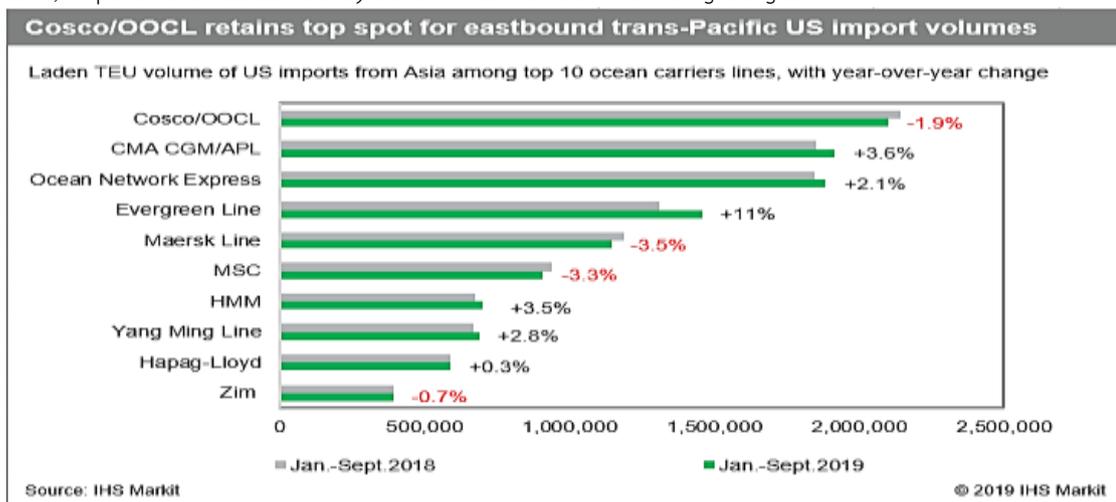
Drewry recommends that shippers and forwarders use the average October-November low-sulphur price to set new BAF charges applicable from 1 January 2020, noting that several carriers have announced transitional or ‘emergency’ bunker charges applicable from 1 December 2019. “These will apply, they say, only to spot rates and to contracts of less than three months, but a Drewry customer with an annual contract has also been requested by some of his carriers to start paying an IMO BAF from 1 December,” Damas highlighted. “To benchmark BAFs confidentially by trade lane, many BCOs are using the Drewry Benchmarking Club. It will be interesting to see whether the agreed contract BAFs go up pro rata the bunker prices, as stipulated by the Drewry BAF indexing mechanism, and whether some carriers end up reducing their base rates and charge the ‘full BAF’ in their next contracts.

“Shippers should continue to watch this topic very closely in 2020.”

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

### Carriers show caution in slow-growth eastbound trans-Pacific

The top 10 carrier rankings in the eastbound trans-Pacific trade remained constant in the first three quarters of the year as carriers avoided cutting rates to grab share in a market that saw imports increase only 1.7 percent from the year-ago period. Six of the carriers increased their volume of laden imports from Asia, while four lines carried fewer imports. Except for Evergreen Marine Corp., which increased its import liftings by 11.1 percent, import volumes carried by other lines moved in low-single digits.



Cosco Shipping/OOCL remained the largest carrier of US imports from Asia with 2.1 million TEU, although that was down 1.9 percent from the 2.14 million TEU it handled in January-September 2018, according to PIERS, a JOC.com sister company within IHS Markit. Six carriers increased their eastbound liftings: Hapag-Lloyd, Yang Ming, HMM, Evergreen, Ocean Network Express (ONE), and CMA CGM/APL. The four carrying fewer laden imports year-over year were Zim Integrated Shipping Services, Mediterranean Shipping Co., Maersk Line, and Cosco/OOCL. Maersk's volume was down 3.5 percent, while MSC's slipped 3.3 percent. In an earnings call with analysts last week, Maersk Group CEO Søren Skou said the liner is concentrating on higher-paying cargo rather than market share in a slow-growth market, and it paid off in terms of profitability.

"We took some comfort in that we delivered this profitable result at a time when we were not getting a lot of help from the market from growth or from freight rates," Skou said during Maersk's earnings call. Spot rates, which provide a real-time snapshot of supply and demand in the eastbound trans-Pacific, have languished much of the year. The spot rate from Shanghai to the West Coast last week was \$1,351 per FEU, which was down 46.6 percent from the same week last year. The East Coast rate was \$2,398 per FEU, down 33.9 percent year over year, according to the Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), which is published in the JOC Shipping & Logistics Pricing Hub.

The 2019 peak-shipping season is over as the holiday merchandise that will be sold during the Black Friday sales next week has already entered the country. Year-over-year import volume comparisons are expected to decline in the coming weeks because November and December 2018 were busy months as retailers and manufacturers front-loaded imports to get ahead of tariffs in the United States-China trade war that had been scheduled to take effect on Jan. 1, 2019.

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 15 November 2019	Current Index 22 November 2019
Comprehensive Index			797.78	765.47
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	708	702
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	706	689
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1351	1229
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2398	2256
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	755	772
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1056	926
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2325	2281
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	970	939
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1839	1627
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	228	228
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	239	244
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	163	165
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	133	120

.....