

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 45 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 14-Nov.-2019
Thailand - Durban / Cape Town	850	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	1,300	1,600	-	Effective till 14-Nov.-2019
Thailand - US East Coast	2,100	2,600		

หมายเหตุ: SCMC คือ Security Compliance Management Charge

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2562 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่คงที่ไม่มีมีการเปลี่ยนแปลง 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 ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 850 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU จนถึงกลางเดือนพฤศจิกายนต้องตรวจสอบราคาอีกครั้งหนึ่ง

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 ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนพฤศจิกายน ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU ทั้งฝั่ง West Coast และฝั่ง East Coast ทำให้ค่าระวางในฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,300 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU และฝั่ง East Coast ค่าระวางอยู่ที่ 2,100 USD/TEU และ 2,600 USD/FEU

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

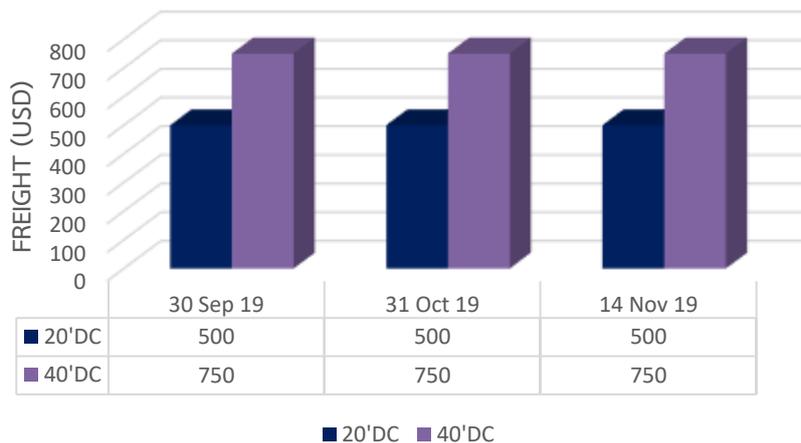
JAPAN



Subject to Low Sulphur Surcharge

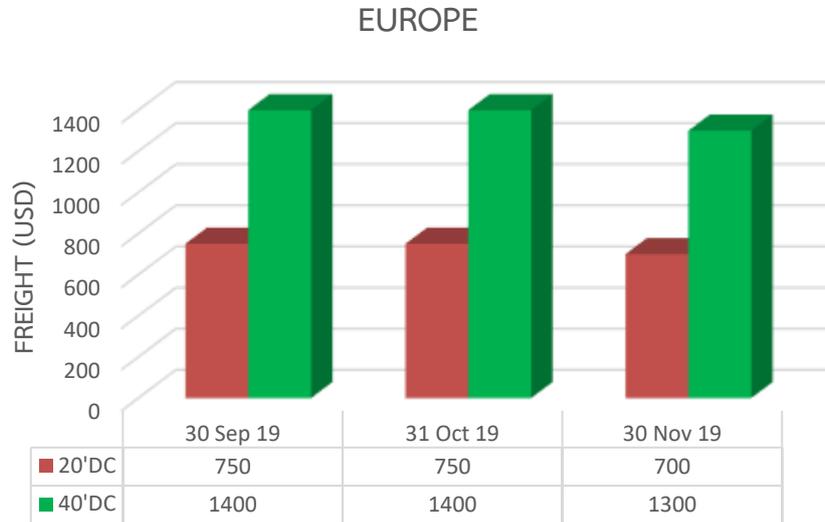
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2562

JEBEL ALI



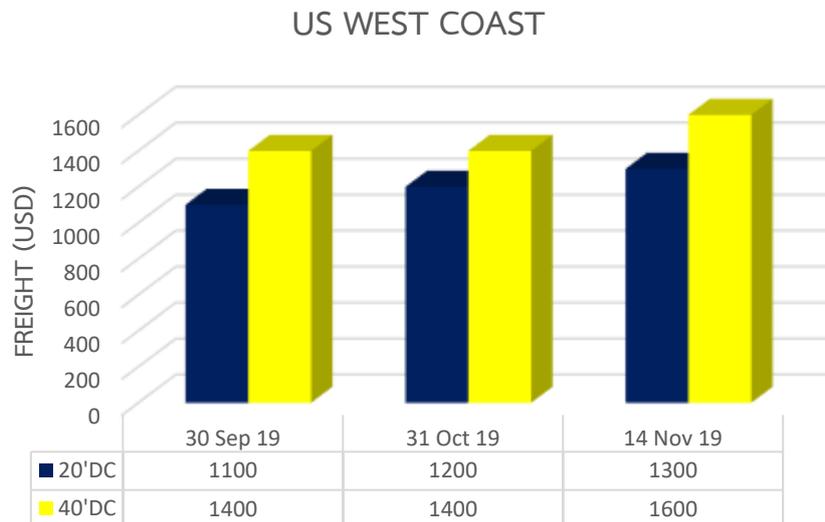
Subject to War Risk & Low Sulphur Surcharge

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



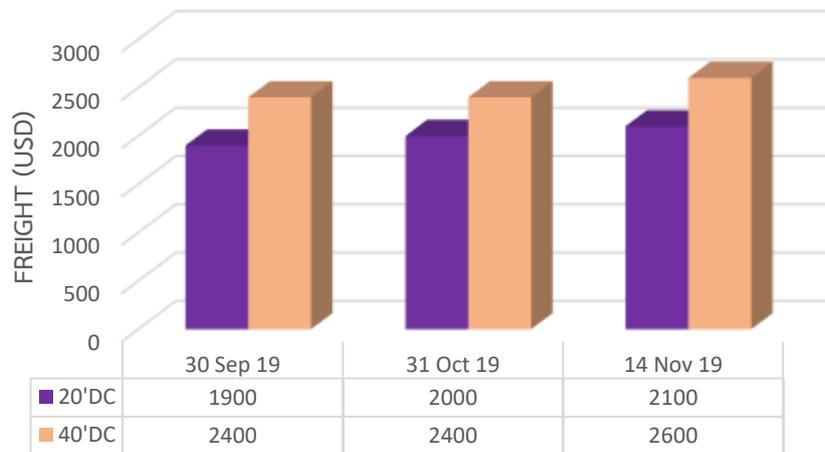
Subject to ENS & Low Sulphur Surcharge

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

US EAST COAST



ประกาศเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากสายเรือ

สายเรือ Zim Line

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า New Bunker Factor (NBF) ในเส้นทาง Far East เมดิเตอร์เรเนียน และยุโรป ดังนี้ โดย มีผลตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2562

Routing	New Bunker Factor (NBF)
Far East to Mediterranean/Black Sea & Europe	USD 343/TEU
Mediterranean/Black Sea & Europe to Far East	USD 185/TEU

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งให้ทราบว่าตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2562 ซึ่งเป็นช่วงเปลี่ยนผ่านของการเริ่มใช้น้ำมัน Low Sulphur ตามมาตรฐานของ IMO ดังนั้น สายเรือจะมีการเรียกเก็บค่า IMO 2020 Transition Charge (ITC) แยกต่างหากจาก Marine Fuel Recovery Charge (MFR) โดยมีเงื่อนไขดังนี้
 - Mid-and Long- Term Business จะถูกเรียกเก็บเฉพาะค่า MFR แต่ไม่เรียกเก็บค่า ITC
 - สินค้าส่งออกจากประเทศจีน ฮองกง และมาเก๊า จะเรียกเก็บเฉพาะค่า ITC ในช่วงเปลี่ยนผ่านเท่านั้น แต่ไม่เรียกเก็บค่า MFR

ทั้งนี้ อัตราการเรียกเก็บค่า IMO 2020 Transition Charge (ITC) ปรากฏดังตารางต่อไปนี้

Routing	IMO 2020 Transition Charge (ITC)
Far East to and from Asia / Europe	USD 135/TEU
Far East to and from Europe / Oceania	USD 210/TEU
Intra Asia to and from Intra Asia	USD 80/TEU
Intra Asia to and from Asia / Middle East	USD 110/TEU
Intra Asia to and from Oceania / Asia	USD 125/TEU

หากผู้นำเข้า หรือส่งออกต้องการข้อมูลเพิ่มเติม สามารถติดต่อไปยังฝ่ายบริการลูกค้าของสายเรือได้โดยตรง

สายเรือ CMA CGM

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Rate Restoration Charge สำหรับสินค้าจากเส้นทางเอเชียไปยัง West Africa โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 500/TEU และ USD 1,000/FEU ซึ่งจะมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2562

ประกาศเรื่อง Trucker Shortage ในประเทศญี่ปุ่น

สายเรือ Hapag Lloyd ประกาศแจ้งให้ทราบว่าขณะนี้สายเรือพบปัญหาขาดแคลนรถหัวลากสำหรับขนส่งในเส้นทางดังนี้

- Trucking to and from Yokohama (Via Tokyo Port)
- Trucking to and from Osaka (Via Kobe Port)

โดยปัจจุบันพบว่าระยะเวลาการคอยที่ท่าเรือโตเกียวใช้เวลามากกว่า 10 วัน ซึ่งคาดว่าสถานการณ์จะยังคงต่อเนื่องจนถึงสิ้นปี ดังนั้น สายเรือจึงแนะนำให้ผู้ที่ส่งออกไปยังเส้นทางดังกล่าวติดต่อใช้บริษัทหัวลากของตนเอง หรือจองระวางไปยังท่าเรือ Yokohama หรือ Osaka โดยตรง

ประกาศเรื่องข้อบังคับการนำเข้าตู้สินค้า Reefer ไปยังเส้นทาง Rades Port ประเทศตูนิเซีย

สายเรือ Hapag Lloyd ประกาศแจ้งให้ทราบเรื่องข้อบังคับของท่าเรือ Rades Port ในประเทศตูนิเซีย โดยกำหนดว่าตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2562 สินค้าที่เป็นตู้ Reefer นำเข้าไปยังเส้นทางดังกล่าวเมื่อเรือถึงต้องดำเนินการรับตู้ออกไปจากท่าโดยตรง ซึ่งหากไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว หรือไม่มีผู้รับของมาแสดงตัวก่อนสิ้นสุดการขนถ่ายลงจากเรือ ตู้สินค้าจะถูกส่งกลับมายังท่าเรือต้นทาง ทั้งนี้ ก่อนการรับจอตู้ Reefer ไปยังท่าเรือ Rades Port ทางสายเรือจะมีการแจ้งไปยังตัวแทนที่ปลายทางในประเทศตูนิเซีย

ประกาศเรื่องการเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดการส่งข้อมูลให้ศุลกากรสำหรับสินค้านำเข้าไปยังประเทศฟิลิปปินส์

สายเรือ ONE ประกาศแจ้งจากศุลกากรของประเทศฟิลิปปินส์เรื่องการส่งข้อมูลให้ศุลกากรสำหรับสินค้านำเข้าไปยังประเทศฟิลิปปินส์ โดยให้มีผลย้อนหลังไปตั้งแต่วันที่ 16 ตุลาคม 2562 ซึ่งมีข้อกำหนดคือ สายเรือต้องมีการแจ้งข้อมูลสินค้าทางระบบอิเล็กทรอนิกส์อย่างน้อย 24 ชั่วโมงก่อนเรือถึง โดยในข้อมูลสินค้า (Description of goods) ต้องระบุพิกัดสินค้า 6 หลัก ใน 5 บรรทัดแรกของชื่อสินค้า ดังนั้น ผู้ส่งออกที่มีสินค้าไปยังเส้นทางดังกล่าว ต้องส่งข้อมูลที่ครบถ้วนให้สายเรือภายในกำหนดระยะเวลา

Asia-Europe box rates rise 30%

Drewry's composite World Container Index surged 14% last week to \$1,405 per 40ft container, as rates 'showed a significant increase on all routes originating from Asia', with spot prices expected to continue the upwards trend this week. Ocean freight spot rates on the main east-west container trades rose significantly last week on all routes originating from Asia, with Asia-Europe rates rising particularly strongly, according to the World Container Index assessed by Drewry.

Although average rates remain 17% down compared with the same period of 2018, Drewry's composite index increased 13.6% last week to US \$1,417 per 40ft container, which is around \$10 higher than the five-year average of \$1,407 per 40ft container. "Rates showed a significant increase on all routes originating from Asia," Drewry noted. "Freight rates from Shanghai to Rotterdam boomed 30% to \$1,560 per 40ft box. Similarly, rates on Shanghai-Genoa escalated \$209 from previous week's rate of \$1,391 and reached \$1,600 per feu. "Also, rates from Shanghai to Los Angeles nudged up 12% to \$1,569 and Shanghai to New York climbed \$130 to touch \$2,526 for a 40ft container."

Drewry expects rates to continue the upwards trend this week. Meanwhile, long-term contracted ocean freight rates for carriers continued their downward trend through the month of October, according to digital rates specialist Xeneta. The latest freight data from the Oslo-based firm's XSI (Xeneta Shipping Index) Public Indices report shows a continued drop in contracted freight rates as the industry heads into the key seasonal months.

“Rates on a number of key routes have continued a steady downward slide since early summer but have yet to fall below the levels seen one year ago, nor at the start of this year,” Xeneta noted. The company’s XSI, which reports on the long-term contracted market, dropped a further 2.2% during October 2019 to reach 110.74 points, but this level remains 1.5% higher than one year ago (at the end of October 2018), and 2.2% higher than the levels reported at the start of this year. Xeneta’s indices use crowd-sourced shipping data covering over 160,000 port-to-port pairings and 110 million data points.

According to chief executive Patrik Berglund, the next few months will likely be critical in shaping contract negotiations on key trade lanes, with significant general (FAK) increases planned for November on the Far East-North Europe trade routes, as well as the transpacific routes. “Spot rates on these routes have continued to trend downwards, so carriers will be looking to set a more positive tone ahead of rate negotiations and the introduction of the new low-sulphur in fuel regulations in 2020 that could see an increase in bunker costs,” he said.

Despite the difficulties facing carriers, Berglund noted that Maersk had still been able to upgrade its full-year earnings (EBITDA) guidance from \$5bn to between \$5.4bn and 5.8bn. The Danish line attributes the improved prediction to reliability and capacity management, in addition to continued margin improvements – including from a reduction in fuel prices, with IFO (Intermediate fuel oil) having steadily declined since April. While the overall XSI Index showed a continued decrease, Berglund said the devil is in the detail when looking at more regional export and import data trends over the last year. He said that the current indices continue to look erratic, but the overall trend of a declining freight rate market will likely continue for a short time still, despite carriers’ best efforts.

Economic and geopolitical instability, such as even more delays for the UK leaving Europe (Brexit) and the trade war between US and China reaching now into the end of the year season, will add more necessity for shippers and freight forwarders to keep a sharp eye on rates.

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

Xi pledges to expand China’s import market

At the opening of the second China International Import Expo, President Xi Jinping says the government will continue to cut tariffs and speed up trade negotiations with foreign partners. He also reiterates that the country is against protectionism and unilateralism. China’s leader said the global value chain and supply chains are now highly intertwined, while the economic integration between nations is an irreversible trend.

PRESIDENT Xi Jinping said China will continue to open its market and increase imports, as the world’s second-largest economy is locked in a trade war with the US and encountering slower growth. Mr Xi said his administration will pay more attention to imports, further cut tariffs and red tape, and expand the purchase of high-quality products and services abroad. “We have a population of nearly 1.4bn with the world’s largest middle class and a huge market. I welcome everyone to have a look here,” he said at the second China International Import Expo in Shanghai. Mr Xi pledged last year said the country’s imported goods and services would reach \$30trn and \$10trn, respectively, during the next 15 years, up from \$1.7trn and \$450bn in 2017. The target, however, was not mentioned this time.

China’s imports contracted by 0.1% based on Chinese yuan terms in January-September 2019, dragged down by slack domestic demand. Its economic expansion hit a 30-year low of 6% in the third quarter of the year. The lacklustre performance has also added to concerns in the shipping industry regarding weakening cargo growth. To facilitate foreign trade, Mr Xi said the country will carry on with the pilot free trade zone projects, with efforts to implement the expansion of the Shanghai FTZ and to speed up the plan to build

Hainan province into a free port. Meanwhile, he reaffirmed that China is a proponent of better international co-operation and multilateralism, including necessary reforms of the World Trade Organization.

The 15 member states of the Regional Comprehensive Economic Partnership completed negotiations on Monday in Thailand and are expected to sign a deal in 2020. According to Mr Xi, China is willing to sign more high-level free trade deals with foreign partners and to accelerate talks on the China-EU investment agreement, China-Japan-South Korea free trade agreement and the trade pact with the Cooperation Council for the Arab States of the Gulf. He noted that the global value chain and supply chains were now highly intertwined, while the economic integration between nations was an irreversible trend.

“Negotiation and co-operation are the right solution to address conflicts. We are firmly against protectionism and unilateralism,” said Mr Xi. He added that China will keep promoting the Belt and Road Initiative, which has been endorsed by 137 countries and 30 international groups.

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

IMO 2020 to disrupt ocean freight invoicing

Shippers will need to pay extra attention to ensure their ocean freight bills are accurate as the liner shipping industry copes with surcharges associated with the Jan. 1 implementation of the International Maritime Organization’s (IMO’s) low-sulfur fuel mandate. Freight payment experts told JOC.com that, in theory, surcharges associated with the low-sulfur mandate would be handled like any other accessorial in an ocean freight contract, such as bunker adjustment factor (BAF) formulas, peak season surcharges, or terminal handling charges (THC).

But complications are likely to arise with the IMO fee due to a lack of uniformity in how the pass-through costs of the more expensive fuel will be assessed to shippers. Some container lines are devising their own formulas to calculate the extra costs of low-sulfur fuel they must burn at the start of 2020, while in other cases, shippers have indicated they will insist ocean carriers abide by their internal formulas to calculate those extra costs. It’s also likely that shippers and capacity providers in some cases will agree to use third-party formulas to underpin a low-sulfur surcharge. The problem could be particularly acute for shippers managing contracts and buying spot capacity across an array of vessel operators and non-vessel-operating common carriers (NVOs), according to Steve Ferreira, CEO of the freight bill auditing firm Ocean Audit.

“There are 14 or 15 major [vessel operators], but the real fear is how is each NVO handles this,” he said. “If one company uses six NVOs, that’s potentially six different policies. It’s likely to be the perfect storm of errors.” Ferreira likened the impact of low-sulfur fuel surcharges on carrier billing accuracy to that which they face when annual service contracts turn over, only “on steroids.” During those transitional periods between long-term contracts, it’s possible that new rates, new surcharges, and sometimes new processes or underlying systems can create short-term invoicing hiccups for beneficial cargo owners (BCOs), he said. The effect will be magnified starting Jan. 1, 2020, when the entire global fleet must either switch to compliant low-sulfur bunker fuel or install exhaust-cleaning scrubbers, as so little is clear about how the surcharge will be constructed and who might be exempt from paying it.

“The reality is BCOs all over the world are going to have that April/May contracting effect,” Ferreira said “[IMO 2020] will throw off hundreds of millions of dollars of invoicing, because something is inserting itself that will wreak havoc into the payables chain.”

Use of single formulas

How shippers will handle the invoicing and auditing issues that may arise from low-sulfur fuel surcharges depends primarily on how prepared they are, payment experts said. “Most of our clients have been planning ahead for the IMO 2020 issue, and we’ve worked with them around their concerns related to the

visibility of the associated surcharges,” said Dave Newberry, CEO of Illinois-based freight post-audit firm Condata Global. “The mechanics of auditing the surcharge are no more complicated than anything else that we deal with on behalf of clients. The biggest issue is that there’s so little transparency on the surcharge for shippers.”

Newberry said Condata has been advising clients not to use carriers’ own low-sulfur surcharge formulas in contracts to increase compliance between contract and invoice and minimize inconsistency between service providers. The implication is that juggling different surcharge formulas could lead to inevitable invoicing errors. “Given that a large part of our service offering is carrier contract compliance, we work with clients to help them optimize those contracts,” he said. “We don’t recommend accepting the carrier’s formula, but instead encourage clients to recognize that the low-sulfur requirement is a normal operational cost for the carrier and that the surcharge should be negotiated and considered as a part of an overall negotiated rate.”

He noted that some large BCOs will not have to account for the surcharge at all as they reconcile their invoices. “Many high-volume shippers are not subject to this surcharge at all,” Newberry said. “To the extent that they are bearing the weight of the low sulfur requirement, it’s only reflected in overall, negotiated rates.”

Patrik Berglund, CEO of freight rate benchmarking platform Xeneta, said at the company’s user conference in Copenhagen in early October that supply and demand balance will largely dictate whether liner carriers are in a position to impose low-sulfur surcharges. That’s particularly true for large volume BCOs with the leverage to negotiate any such surcharges out of their long-term contracts. At the event, Xeneta showed data that big, disruptive liner shipping issues, similar to spikes in the price of bunker fuel, the 2016 bankruptcy of Hanjin Shipping, or container line and alliance consolidation, aren’t directly correlated with the rate increases the market has to bear. In that light, it will be even more important for liner carriers to hold a firm line on assessing and enforcing low-sulfur fuel surcharges independent of freight rates, even if getting those surcharges to stick gets trickier as rates go down.

Time remains for dry runs

Ferreira advocated that shippers use the remaining weeks in 2019 to conduct dry runs of their ability to manage IMO-related surcharges likely to appear on their invoices after Jan. 1. “Mock up an invoice with a low-sulfur surcharge and do a drill,” he said. “Decide on the formula and then see how it would apply to a current invoice. It’s no so overly difficult. It’s like the Apollo missions; they did so much practice in the [simulators] that the real thing is just natural.” He noted that shippers should pay particular attention to how different container lines or NVOs code their low-sulfur surcharges, to be sure they’re appropriately entered. “Get the teams in the habit of how those codes look, whether it’s called an IMBAF or something else.”

CMA CGM and HMM in early November announced their own short-term low-sulfur surcharges. The French container line calls it Low Sulfur Surcharge (LSS20), while HMM calls its surcharge an Environmental Compliance Charge (ECC). Maersk said in October its new Environmental Fuel Fee (EFF) would be applied to all spot business and contracts of up to three months from Dec. 1. Hapag-Lloyd earlier in October said it was levying a new surcharge from Dec. 1 aimed at the spot market and shorter contracts, called the IMO 2020 Transition Charge (ITC). Those codes for short-term IMO-related BAFs could end up being different than long-term low-sulfur-related fees assessed by carriers. And the formulas behind those BAFs could themselves be adjusted as 2020 progresses to account for more known dynamics of the price of the fuel and its impact on carrier operating costs.

Another potential point of friction to note, Ferreira said, is that carriers funneling contract and invoice data via electronic data interchange (EDI) can contribute to discrepancies. Domestic transportation-focused payment systems sometimes have difficulty translating that data, he said, resulting in over- or underpayment.

The documents triggering the reconciliation process for determining what shippers need to pay for ocean freight are typically the Excel-based vessel voyage invoice or arrival notice, unless the information is conveyed by EDI. Both Newberry and Ferreira said that pre-audit systems run into issues in accounting for low-sulfur surcharges because they are not always set up to optimize for changes in ocean freight cost structures.

“[Uncertainty around the surcharge formula] is a problem area that we're looking for and expect to see errors in even if the formula were standard,” Newberry said. “It's these kinds of things that can also really slip by a pre-audit process.” Ferreira argued that the “pitfalls of the traditional pre-audit freight audit approach” might be exacerbated by surcharges associated with the IMO mandate. Both Ocean Audit and Condata work with shippers to audit freight invoices after shipments have been executed, while pre-freight audit and payment vendors help shippers identify discrepancies between planned charges and contracted charges prior to the invoice being issued. The pre-audit approach is widely used in the domestic trucking industry, but less so in ocean freight.

“US Bank specializes in providing visibility across the supply chain,” said Jeff Pape, senior vice president, head of global transportation product and marketing at US Bank, a provider of freight prepayment-audit solutions. “With a single pricing engine for all modes, our customers have a full picture across all freight movement.” As it relates to the IMO mandate, Pape added that US Bank’s solution “provides a robust prepayment audit that currently takes into account fuel surcharges, enabling our customers to have the visibility to anticipate and track those costs. Right now, our customers are starting to get updates from their carriers, but the surcharges will start in earnest Dec. 1 or Jan. 1, depending on the carrier.”

The total invoicing fallout from the transition to low-sulfur fuel is as tricky to estimate as the cost of the fuel itself, but Ferreira is bracing for a large impact. “Take the top [US] 5,000 importers and exporters,” he said. “The average for the group is about 1,000 containers [annually]. Figure about 100 containers for each BCO will be impacted by initial improper IMO charges at \$100 each.”

According to Ferreira’s hypothetical math, overall errors associated with initial low-sulfur surcharges would generate \$50 million in discrepancies. If pre-audit systems that many shippers use don’t properly account for variances in the new low-sulfur fees, he estimates that could double, to become a \$100 million issue globally over the first few months of IMO 2020 implementation.

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 1 November 2019	Current Index 8 November 2019
Comprehensive Index			847.11	837.99
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	707	729
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	735	721
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1588	1532
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2604	2572
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	830	773
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1196	1173
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2446	2405
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	991	950
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2117	2045
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	223	223
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	235	236
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	130	150
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	141	136

.....