

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 43 พ.ศ. 2562



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20’	USD/40’	
Thailand - Shanghai	200	300	Effective till October 31, 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	300-525	600-950	
Thailand – Durban / Cape Town	850	1600	
	Subject to SCMC USD 30/BL		
Thailand - Europe (Main Port)	750	1,400	
	Subject to ENS USD30/BL และ LSS USD20/40’, USD40/40’		
Thailand - US West Coast	1,200	1,400	Effective till October 31, 2019
Thailand - US East Coast	2,000	2,400	

หมายเหตุ: SCMC คือ Security Compliance Management Charge

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนตุลาคม 2562 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่คงที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง ส่วนเส้นทางเกาหลีที่ค่าระวางปรับลดลงในเดือนกันยายนที่ผ่านมา ยังคงที่ไม่มีการปรับเพิ่มขึ้น 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 และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 400 USD/FEU ในขณะที่เส้นทาง Europe ค่าระวางที่ปรับลดลงเมื่อช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนกันยายนที่ผ่านมา ยังคงที่ไม่ปรับเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 750 USD/TEU และ 1,400 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า ENS ในอัตรา 30 USD/BL ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางของแต่ละสายเรือค่อนข้างแตกต่างกัน โดยอัตราเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 300-525 USD/TEU และ 600-950 USD/FEU ทั้งนี้ อยู่ในช่วงพิศทำให้มีสินค้าในเส้นทางเป็นจำนวนมาก ต้องตรวจสอบ Space กับสายเรืออีกครั้ง ในขณะที่เส้นทางแอฟริกาใต้ ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 850 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU

สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนตุลาคม ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 200 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทั้งฝั่ง West Coast และฝั่ง East Coast ทำให้อัตราค่าระวางในฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,200 USD/TEU และ 1,400 USD/FEU และฝั่ง East Coast ค่าระวางอยู่ที่ 2,000 USD/TEU และ 2,400 USD/FEU ซึ่งค่าระวางตู้ 20' ปรับเพิ่มขึ้นมากกว่าตู้ 40' เนื่องจากมีการปรับบรรทุกน้ำหนักเกินของตู้ 20' และสายเรือต้องการส่งเสริมให้ใช้ตู้ 40'

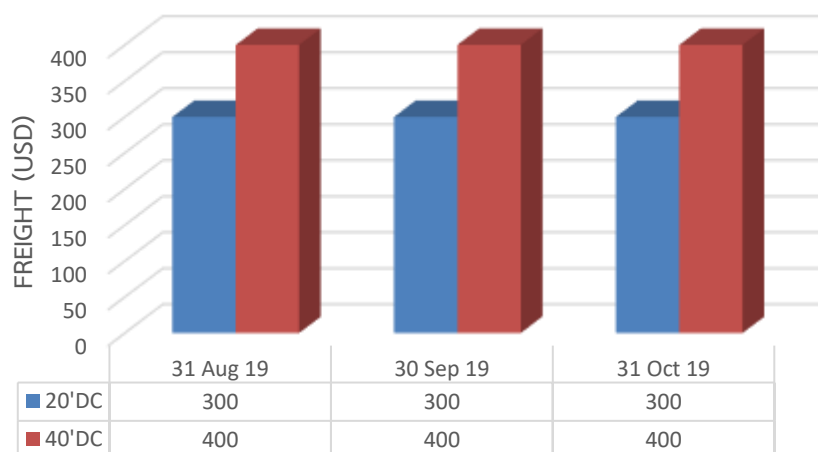
CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	900	Effective till October 31, 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) ที่ปลายทาง ในอัตรา 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU
- สำหรับเส้นทางเอเชีย เริ่มกลับมาเรียกเก็บค่า OBS โดยเรียกเก็บในอัตรา 12 USD/TEU และ 24 USD/FEU
- สำหรับเส้นทางไปยุโรป ค่า OBS ปรับเพิ่มขึ้น โดยเรียกเก็บในอัตรา 176 USD/TEU และ 352 USD/FEU

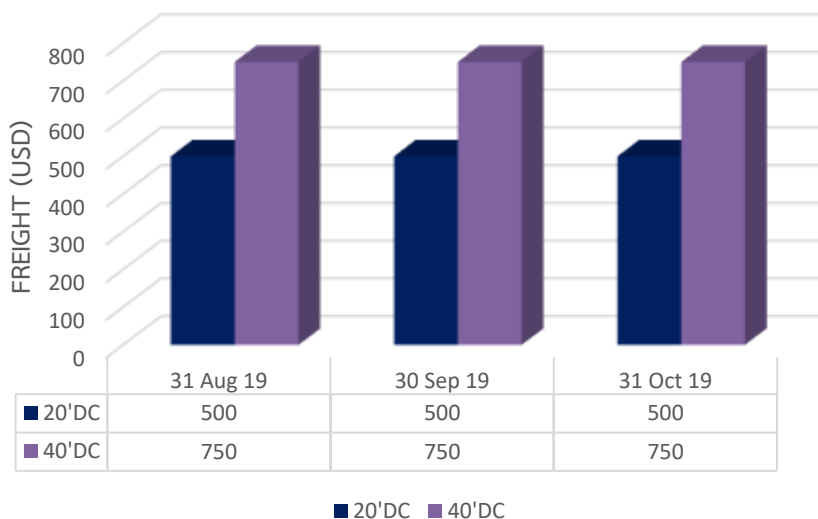
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2562

JAPAN

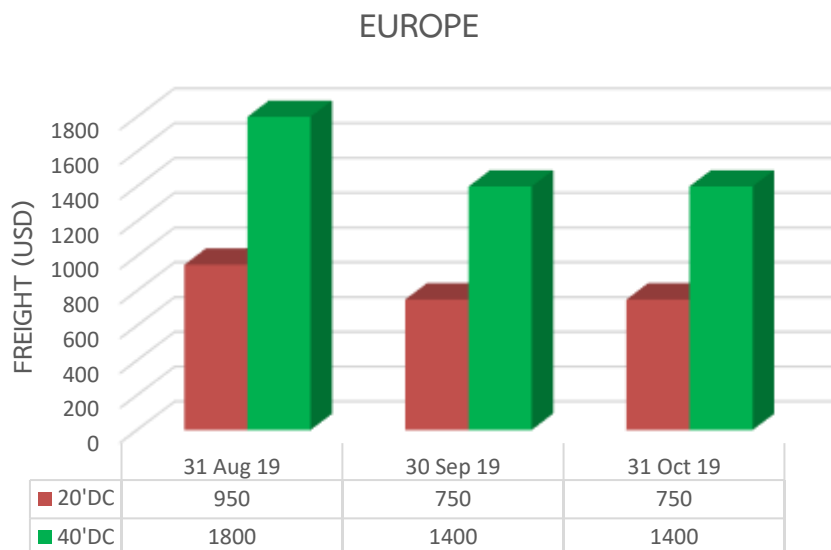


กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2562

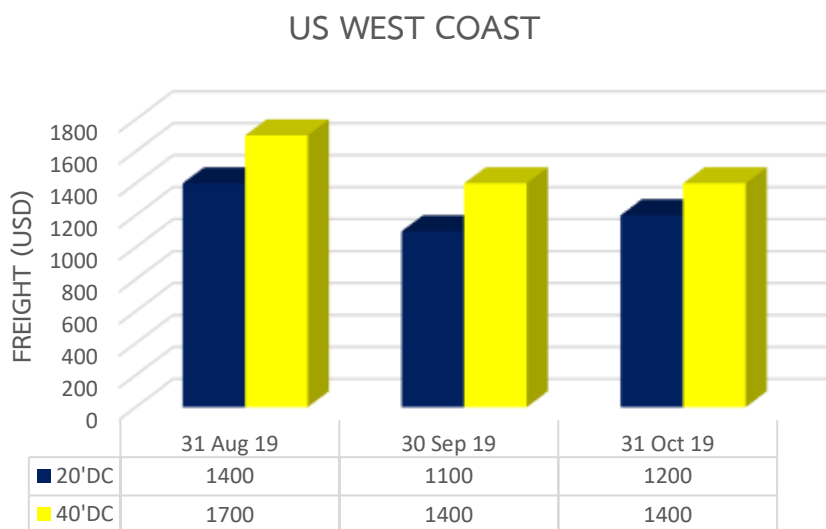
JEBEL ALI



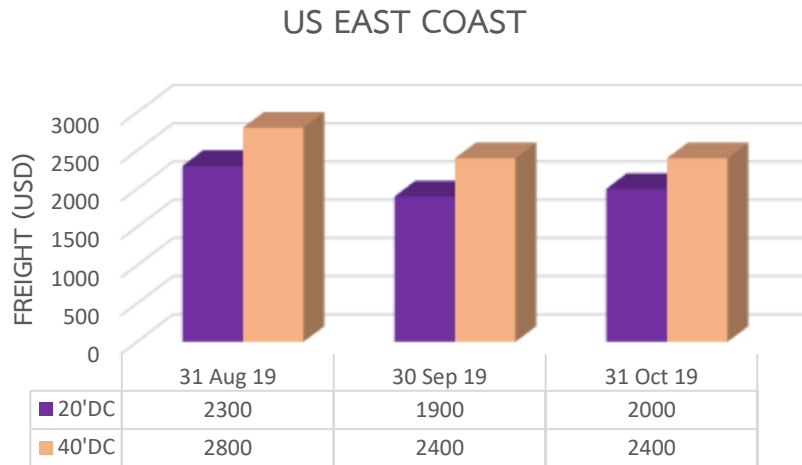
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2562



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



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



ประกาศเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง East Asia ไปยังเส้นทางสหรัฐอเมริกา และแคนาดา ในอัตรา USD 800/TEU และ USD 1000/FEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2562

รวบรวมประกาศเรื่องข้อบังคับ IMO Low Sulphur 2020 ของสายเรือ

สายเรือ KMT

- ประกาศเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) สำหรับสินค้าในทุกเส้นทาง โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2562 รายละเอียดดังตาราง

November LSS Tariff

Trade		Tariff (TEU/DRY)
Intra Asia	Region 1	\$45
	Region 2	\$75
India (IN, PK, LK, BD)	West	\$165
	East	\$85
Middle East (AE, SA, IQ, KW)	West	\$175
	East	\$90

Region table of Intra Asia

POD POL	JP	CN	RU	TW	HK	PH	VN	KH	TH	SG	MY	ID	MM
JP		R1	R1	R1	R1	R2	R2	R2	R2	R2	R2	R2	R2
CN	R1		R1	R1	R1	R2	R2	R2	R2	R2	R2	R2	R2
RU	R1	R1		R1	R1	R2	R2	R2	R2	R2	R2	R2	R2
TW	R1	R1	R1		R1	R2	R2	R2	R2	R2	R2	R2	R2
HK	R1	R1	R1	R1		R2	R1	R2	R2	R2	R2	R2	R2
PH	R2	R2	R2	R2	R2		R1	R1	R1	R1	R1	R1	R1
VN	R2	R2	R2	R2	R2	R1		R1	R1	R1	R1	R1	R1
KH	R2	R2	R2	R2	R2	R1	R1		R1	R1	R1	R1	R1
TH	R2	R2	R2	R2	R2	R1	R1	R1		R1	R1	R1	R1
SG	R2	R2	R2	R2	R2	R1	R1	R1	R1		R1	R1	R1
MY	R2	R2	R2	R2	R2	R1	R1	R1	R1	R1		R1	R1
ID	R2	R2	R2	R2	R2	R1	R1	R1	R1	R1	R1		R1
MM	R2	R2	R2	R2	R2	R1	R1	R1	R1	R1	R1	R1	

หมายเหตุ

- สำหรับ LSS Tariff ในเดือนธันวาคม จะประกาศให้ทราบในช่วงปลายเดือนพฤศจิกายน
- นับตั้งแต่ไตรมาส ปี 2563 ค่า LSS จะมีการทบทวนเป็นรายไตรมาส โดยคำนวณจากค่าเฉลี่ยของราคาน้ำมันช่วง 3 เดือนก่อนหน้า
- สำหรับเส้นทางนำเข้า และส่งออกจากเกาหลีจะประกาศให้ทราบอีกครั้ง
- สำหรับสินค้าตู้ Reefer ค่า LSS จะคิดเป็น 1.5 เท่าของตู้ Dry

สายเรือ Zim Line

ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ ปี 2562 ที่ผ่านมา สายเรือกำหนดการเรียกเก็บค่าน้ำมันโดยใช้ชื่อ New Bunker Factor (NBF) โดยคำนวณจากราคาน้ำมัน High Sulphur และเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรการของ IMO ทำให้นับตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 สายเรือจะเริ่มคำนวณค่า NBF โดยใช้ราคาน้ำมัน Low Sulphur ซึ่งจะมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2562 ทั้งนี้ จะประกาศให้ทราบล่วงหน้าประมาณ 1 เดือน

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า New Bunker Factor (NBF) ในเส้นทาง Far East เมดิเตอร์เรเนียน และยุโรป ดังนี้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2562

Routing	New Bunker Factor (NBF)
Far East to Mediterranean/Black Sea & Europe	USD 291/TEU
Mediterranean/Black Sea & Europe to Far East	USD 158/TEU

สายเรือ Sealand- A Maersk Company Asia

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Bunker Adjustment Factor (BAF) สำหรับสินค้าที่อยู่ภายใต้ Contract Rate มากกว่า 3 เดือน โดยจะเริ่มคำนวณค่า BAF จากราคาน้ำมัน Low Sulphur ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ทั้งนี้ ค่า BAF สำหรับตู้ Reefer จะคิดเป็น 1.5 เท่าของตู้ Dry
- สำหรับสินค้าทั่วไป หรือสินค้าที่มี Contract Rate น้อยกว่า 3 เดือน สายเรือประกาศเรียกเก็บเป็นค่า Environmental Fuel Fee (EFF) สำหรับสินค้าทุกเส้นทาง ในอัตราดังต่อไปนี้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2562 และในส่วนค่า EFF สำหรับตู้ Reefer จะคิดเป็น 1.5 เท่าของตู้ Dry

20'DC	40'DC/HQ	45'HQ	20'Reefer	40'Reefer
USD 37	USD 74	USD 89	USD 56	USD 111

ทั้งนี้ จะมีการทบทวนประกาศเป็นรายเดือนหากมีความผันผวนของราคาน้ำมันที่มากกว่า USD 50/ตัน ในขณะที่ พื้นที่ที่มีการควบคุมมลภาวะ (Emission Control Area: ECA) ซึ่งปัจจุบันเรียกเก็บเป็นค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) ค่าใช้จ่ายนี้จะถูกแทนที่ด้วยค่า EFF สำหรับ Short Term Business และแทนที่ด้วย BAF สำหรับ Long Term Business เช่นกัน โดยที่อาจมีการกลับมาใช้ค่า LSS กรณีมีข้อบังคับเพิ่มเติมในบริเวณ ECA หากผู้ส่งออกมีข้อสงสัยสามารถติดต่อสอบถามข้อมูลโดยตรงกับสายเรือ

สายเรือ Wan Hai

ออกประกาศแจ้งเรื่องการปรับปรุงการเรียกเก็บค่า Bunker Surcharge สืบเนื่องจากมาตรการ IMO Low Sulphur 2020 โดยสายเรือจะเริ่มนำน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำมาใช้ในต้นไตรมาสที่ 4 ของปี 2019 ทั้งนี้ เรียกชื่อค่าใช้จ่ายเป็น Wan Hai Bunker Surcharge (WBS) โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2562 ซึ่งจะใช้การคำนวณเป็นรายไตรมาสโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยของราคาน้ำมัน 3 เดือนก่อนหน้า ดังตาราง WBS Matrix ด้านล่างนี้

WBS Matrix(per TEU/standard dry container)

Trade	Bound	≤\$400	\$400.01~450	\$450.01~500	\$500.01~550	\$550.01~600	\$600.01~650	\$650.01~700	\$700.01~750
Intra-Asia	Region A	16	24	32	40	48	56	64	72
	Region B	30	45	60	75	90	105	120	135
Asia - India Sub continent	WB	65	98	130	163	195	228	260	293
	EB	33	49	65	81	98	114	130	146
Asia - Middle East	WB	70	105	140	175	210	245	280	315
	EB	35	53	70	88	105	123	140	158
Asia - Red Sea	WB	80	120	160	200	240	280	320	360
	EB	24	36	48	60	72	84	96	108
Asia - South America West Coast	EB	109	164	218	273	327	382	436	491
	WB	33	49	65	82	98	114	131	147

หมายเหตุ

- สำหรับตู้ Reefer จะคำนวณค่า WBS เท่ากับ 1.5 เท่าของตู้ Dry
- สำหรับ Transpacific Trade ค่า WBS ขึ้นอยู่กับ Service Contract
- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Tariff Bunker Charge สำหรับเส้นทาง Transpacific ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2562 ดังนี้
- 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 Maersk

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Bunker Adjustment Factor (BAF) สำหรับสินค้าที่อยู่ภายใต้ Contract Rate มากกว่า 3 เดือน โดยจะเริ่มคำนวณค่า BAF จากราคาน้ำมัน Low Sulphur ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563
- สำหรับสินค้าทั่วไป หรือสินค้าที่มี Contract Rate น้อยกว่า 3 เดือน สายเรือประกาศเรียกเก็บเป็นค่า Environmental Fuel Fee (EFF) สำหรับสินค้าทุกเส้นทาง โดยจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2562 ทั้งนี้ ค่า EFF จะมีการทบทวนประกาศหากมีความผันผวนของราคาน้ำมันมากกว่า USD 50/ตัน ซึ่งรายละเอียดค่าใช้จ่ายรอประกาศแจ้งจากสายเรืออีกครั้ง

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Marine Fuel Recovery Surcharge (MFR) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง East Asia (รวมประเทศไทย) ส่งออกไปยังเส้นทางต่างๆ ในอัตราดังต่อไปนี้ โดยเริ่มมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2562

Destination	MFR (USD/TEU)	MFR (USD/FEU)
North Europe	224	448
Mediterranean	211	422

สายเรือ CMA CGM

- ประกาศแจ้งให้ทราบว่า เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรการของ IMO สายเรือได้มีการกำหนดค่าใช้จ่ายสำหรับค่าเชื้อเพลิงที่บวกเพิ่มจากค่าระวาง ดังนี้
- สำหรับ Short-Term Contract ไม่เกิน 3 เดือน เรียกว่า Low Sulphur Surcharge (LSS) โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2562
- สำหรับ Long-Term Contract มากกว่า 3 เดือน กำหนดเป็นค่า Bunker Adjustment Factor (BAF) โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 และจะมีการทบทวนเป็นรายไตรมาส โดยจะแจ้งให้ทราบล่วงหน้าประมาณ 1 เดือน ทั้งนี้ สำหรับตู้ Reefer ค่า BAF จะบวกเพิ่มอีก 20% จากตู้ Dry cargo โดยมี Minimum Charge อยู่ที่ USD 25/TEU

สายเรือ RCL

- ประกาศกำหนดการเรียกเก็บเป็นค่า Low Sulphur Go Green Recovery (LGGR) เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ IMO ซึ่งคำนวณจากค่าเฉลี่ยราคาน้ำมัน Low Sulphur 3 เดือนล่วงหน้า โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2562
- ตารางค่า LGGR สำหรับเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม 2562 (ทั้งนี้ จะมีการทบทวนค่า LGGR อีกครั้งช่วงเดือนธันวาคม 2562)

LSFO Price		
Trade	Bound	500.1-550
Intra - Asia	Zone A	\$45
	Zone B	\$80
Asia - India Sub Continent	WB	\$168
	EB	\$86
Asia - Middle East	WB	\$180
	EB	\$93
ISC - Sri Lanka	V.V.	\$15

*** Above charges will be apply per teu.

	Intra Asia zone : A & B															
	JPN	KOR	N.PRC	C.PRC	S.PRC	HKG	TWN	PH	HPH	HCM	CAM	TH	SIN	MY	ID	MM
JPN		A	A	A	A	A	A	B	B	B	B	B	B	B	B	B
KOR	A		A	A	A	A	A	B	B	B	B	B	B	B	B	B
N.PRC	A	A				A		B	B	B	B	B	B	B	B	B
C.PRC	A	A				A		A	B	B	B	B	B	B	B	B
S.PRC	A	A						A	A	A	A	B	B	B	B	B
HKG	A	A	A	A			A	A	A	A	A	B	B	B	B	B
TWN	A	A				A		A	A	A	A	B	B	B	B	B
PH	B	B	B	A	A	A	A		A	A	B	B	A	B	B	B
HPH	B	B	B	B	A	A	A	A			A	A	A	B	B	B
HCM	B	B	B	B	A	A	A	A			A	A	A	A	A	B
CAM	B	B	B	B	A	A	A	B	A	A		A	A	A	A	B
TH	B	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A		A	A	A	B
SIN	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	A	A		A	A	A
MY	B	B	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	A		A	A
ID	B	B	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	A	A		A
MM	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	

Remark

N.PRC include Dalian, Tianjin, Qingdao

C.PRC include Shanghai, Ningbo & hinterland cargo tranship via them and Fujian

S.PRC include all Ports in Guangdong province, Guangxi province, Hainan and all other ports tranship via them
TWN to HKG&SPRC is under zone A

สายเรือ HMM

ประกาศเรียกเก็บค่าใช้จ่ายสำหรับ New Bunker Surcharge โดยใช้ชื่อเรียกว่า Environmental Compliance Charge (ECC) โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 20 พฤศจิกายน – 31 ธันวาคม 2562 สำหรับเส้นทาง Intra Asia ดังตาราง

ECC Tariff

		DRY		Reefer(1.5 times of Dry)	
		20'	40'	20'	40'
Region A		US\$50	US\$100	US\$75	US\$150
Region B		US\$100	US\$200	US\$150	US\$300
Bangladesh	West	US\$165	US\$330	US\$247.5	US\$495
	East	US\$85	US\$170	US\$127.5	US\$255

Region Table

FROM / TO	KR	JP	N.PRC	C.PRC	S.PRC	HKG	TW	PH	VN	TH	ID	KH	SG	MY	MM
KR															
JP															
N.PRC		A													
C.PRC		A													
S.PRC		A													
HKG		A													
TW		A													
PH		B	B	B	A	A	A								
VN		B	B	B	A	A	A								
TH		B	B	B	B	B	B	A	A						
ID		B	B	B	B	B	B	A	A	A					
KH		B	B	B	B	B	B	A	A	A	A				
SG		B	B	B	B	B	B	A	A	A	A	A			
MY		B	B	B	B	B	B	A	A	A	A	A	A		
MM		B	B	B	B	B	B	A	A	A	A	A	A	A	

- The bunker Surcharge for between N/C.PRC, JP↔KR shall be announced separately.

ทั้งนี้ ตั้งแต่เดือนมกราคม 2563 ค่า ECC จะมีการทบทวนเป็นรายไตรมาส โดยคำนวณจากค่าเฉลี่ยน้ำมัน Low Sulphur 3 เดือนก่อนหน้า

สายเรือ Yang Ming

- ประกาศเรียกเก็บค่า New Bunker Charge (BK) ดังตาราง

Surcharge Name	Code	Coverage		Currency	DRY	RF	Rate Basis	Effective Date	Expiry Date
New Bunker Charge (IMO 2020)	BK	Zone 1	Export from Far East (except Japan) to Far East	USD	38	55	Per Teu	20 October, 2019	31 December, 2019
			Export from Japan to Far East					01 November, 2019	31 December, 2019
		Zone 2	Export from Far East (except Japan) to Far East		76	109		20 October, 2019	31 December, 2019
			Export from Japan to Far East					01 November, 2019	31 December, 2019

• Zone table:

POL/POD	N.PRC	C.PRC	PRD	HK	TW	JP	KR	PH	VN	KH	TH	SG	MY	ID	MM
N.PRC						Zone 1	Zone 1	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2
C.PRC						Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2
PRD						Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2
HK						Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2
TW						Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2
JP	Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 1		Zone 1	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2
KR	Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 1		Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2
PH	Zone 2	Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 2	Zone 2		Zone 1	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 1	Zone 2	Zone 2
VN	Zone 2	Zone 2	Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 2	Zone 2	Zone 1		Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 2
KH	Zone 2	Zone 2	Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 1		Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 2
TH	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 1	Zone 1		Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 2
SG	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 1		Zone 1	Zone 1	Zone 1
MY	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 1		Zone 1	Zone 1
ID	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 1	Zone 1		Zone 1
MM	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 2	Zone 1	Zone 1	

สายเรือ Cosco

- ประกาศเรียกเก็บค่าเชื้อเพลิงโดยแบ่งเป็น 2 รูปแบบ คือ
 - ค่า Bunker Charge (BUC) ใช้สำหรับกรณีมี Contract ระยะยาวมากกว่า 3 เดือน (เส้นทางสหรัฐอเมริกา และ แอตแลนติก)
 - ค่า Fuel Adjustment Fee (FAF) สำหรับกรณีเป็น Contract ระยะสั้นน้อยกว่า 3 เดือน

ทั้งนี้ ค่าเชื้อเพลิงจะมีการทบทวนเป็นรายเดือน หากมีความผันผวนมากกว่า USD 25 จะมีการประกาศปรับค่าใช้จ่าย

สายเรือ APL

- ประกาศกำหนดการเรียกเก็บค่าเชื้อเพลิงตามมาตรการ IMO 2020 โดยกำหนดเรียกเก็บ ดังนี้
 - ค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) สำหรับ Contract ระยะสั้นไม่เกิน 3 เดือน ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2562
 - ค่า Bunker Adjustment Factor (BAF) สำหรับ Contract ระยะยาวมากกว่า 3 เดือน ซึ่งจะมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 โดยจะมีการทบทวนค่า BAF เป็นรายไตรมาส และจะแจ้งให้ทราบ 1 เดือนล่วงหน้า ทั้งนี้ ค่า BAF สำหรับตู้ Reefer จะสูงกว่าตู้ Dry 20% โดยมีอัตราขั้นต่ำอยู่ที่ USD 25/TEU

สายเรือ CNC

- ประกาศกำหนดการเรียกเก็บค่าเชื้อเพลิงตามมาตรการ IMO 2020 โดยกำหนดเรียกเก็บแบ่งออกเป็น 2 รูปแบบ คือ
 - ค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) สำหรับ Contract ระยะสั้นไม่เกิน 3 เดือน ซึ่งจะมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2562 โดยจะมีการทบทวนค่า LSS เป็นรายเดือน มีอัตราเรียกเก็บดังนี้

USD 40/TEU (Dry) / USD 60/TEU (Reefer) สำหรับเส้นทางระยะสั้น

USD 70/TEU (Dry) / USD 105/TEU (Reefer) สำหรับเส้นทางระยะไกล

- ค่า Bunker Adjustment Factor (BAF) สำหรับ Contract ระยะยาวมากกว่า 3 เดือน ซึ่งจะมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 โดยจะมีการทบทวนค่า BAF เป็นรายไตรมาส และจะแจ้งให้ทราบ 1 เดือนล่วงหน้า

สายเรือ SITC

- ประกาศเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) สำหรับเส้นทางนำเข้า และส่งออกจากประเทศไทยไปยังเส้นทางต่างๆ ดังตาราง โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน - 31 ธันวาคม 2562 และจะมีการทบทวนเป็นรายไตรมาส

Area, Country from/to Thailand	Dry (DC/OT/FR) – USD/TEU	Reefer – USD/TEU
Japan/Korea/China/Hong Kong/Taiwan/Indonesia/Philippines (S)	75	112.5
Vietnam/Cambodia/Philippines (N)/Singapore/Malaysia/Brunei	45	67.5

Carriers need to develop greener supply chains to meet IMO 2020 cost

With the cost of compliance to new low-sulphur regulations set to top \$10bn in the first year alone, box lines need to pass through the expense. But if presented correctly, they could use IMO 2020 to offer differentiated services. Sharing the cost of the International Maritime Organization's new sulphur rules across the containerised supply chain could mark a new era of greener transportation, according to a new report from Boston Consulting Group. Compliance with the requirement from January 2020 is forecast to cost carriers between \$25bn and \$30bn in additional fuel costs to 2023.

"By selling environmentally friendly services effectively, lines can share these costs with customers as well as promote the ultimate objective of greener supply chains," Boston Consulting Group said. "The entire ecosystem of value chain participants — including freight forwarders, cargo owners, and consumers — should be willing to bear their fair share of the costs." Lines will feel the heaviest impact from higher costs in the first year of IMO 2020 implementation, when it is expected to reach between \$10bn and \$12bn. Subsequent years would see smaller annual increases due to the shrinking price differential between high- and low-sulphur fuels. But compliance costs would not be uniform across trade routes and carriers, according to Boston Consulting Group.

"The additional cost per shipping container will depend on a vessel's size, utilization, and speed as well as the type of technology deployed," it said. "The price differential between HSFO and VLSFO will vary across bunkering ports, depending on the availability of fuels and infrastructure and the cost of transporting fuel to the port, among other factors." Despite this, any additional cost would be coming at an inopportune time for box lines.

"Although the major shipping liners have seen strong volume growth in the past several years, most have experienced declining profitability," the report said. "None of the major lines has had annual ebit margins of more than 7.5% in the past three years, and lines generally struggle to return the cost of capital." To sustain their balance sheets, carriers would need to find effective ways to share higher costs for bunker and overall environmental compliance with other players in the ecosystem. But this would need to be done in an increasingly commoditised market suffering from overcapacity and where there is little perceived differentiation between service offerings. Customers can easily move cargoes from one carrier to another and can put pressure on lines to reduce prices.

One immediate change is likely to be the end of 'all-in' pricing, whereby contract customers are offered a single rate that does not isolate bunker costs. Although attractive to customers, carriers understand that all-in pricing will make it difficult to recoup additional bunker costs, and have instead begun to introduce bunker adjustment factors calculated using published formulas. These will be nothing new to contract customers, who in the past have faced baf's to counter normal fluctuations in oil prices over long contract periods. But in the spot market there is a risk that a carrier's commercial teams will offer discounts on BAFs in order to ensure vessels are fully utilized. "Because such reductions will reduce operating margins, a liner should make sure that its commercial team holds the line on BAFs as much as possible," said Boston Consulting Group.

Instead, carriers should focus on offering differentiated, higher-value services focused on reducing the environmental impact of supply chains. "Lines should identify customers that are already implementing greener supply chains," it said. "They should collaborate with these customers to identify opportunities to design new products and services that promote greener supply chains and create value for both parties." But this would require strict discipline from the carrier's price setting and sales teams. "It is more critical than ever

for liners to establish mechanisms and key performance indicators to track price realization and measure price leakage linked to BAFs.”

The report concludes that all participants in the sector, including carriers, freight forwarders, cargo owners and consumer, have a responsibility to ensure that supply chains became more environmentally friendly. Each would also have to contribute to offsetting the additional costs involved.

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

EU extends road and air contingency measures for a No Deal Brexit

Seven-month extension will still mean higher costs and red tape for road hauliers as the FTA calls for long-term agreements on road and air connectivity between the UK and the EU. The European Union (EU) has approved a seven-month extension for two contingency measures to maintain UK road haulage and air connectivity in the event of a No Deal Brexit, although road hauliers would face extra costs and red tape.

Sarah Laouadi, European policy manager for the UK logistics association FTA, said: “Both agreements will allow some degree of continuity, but it is clear that permanent solutions should be reached to enable businesses to plan efficiently for long-term business stability and avoid yet another cliff edge.” Under the agreements, the road haulage contingency measure, which was due to expire on December 31 this year, will be valid until the end of July 2020. The aviation access contingency will be extended from March 2020 to October 24, 2020. But Laouadi cautioned that there are still “pitfalls” to the arrangements that, while providing some “breathing space” to logistics companies, also come with restrictions that will “increase the cost of transport, create unnecessary red tape and could simply fail those specialized haulage companies that serve a particularly dense network of customers and multiple sites in Europe.

She added: “The news that UK hauliers will be allowed to carry out most journeys without the limited ECMT permits is a relief to the majority of hauliers, since the permits were not designed to cope with the quantity of traffic which flows to and from the EU on a daily basis. “However, a small number of operations will not be covered by the contingency, and the flexibility which UK businesses currently enjoy will be eroded gradually if a deal is not reached between the UK and EU. “And while the aviation agreement will bring short term relief for businesses which rely on airfreight to keep their supply chains quick and efficient, a permanent arrangement should be prioritised to keep goods flying to and from the UK.”

Laouadi said the timescales involved in negotiations of this type can be lengthy, and business cannot be expected “to face yet another cliff edge of uncertainty” if long-term proposals cannot be confirmed. She added: “These measures go part of the way to reassuring our members, but we urge the UK and EU negotiating teams to prioritize the conclusion of long-terms solutions to ensure that Britain keeps trading effectively with the EU after Brexit, whatever form it may ultimately take.”

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

Trans-Pacific spot rates stabilize ahead of projected import bump

Spot rates from Asia to the United States stabilized this week as retailers anticipate a modest increase in imports next month ahead of a new round of tariffs on Chinese imports due to take effect Dec. 15. The spot rate of \$2,411 per FEU from Shanghai to the East Coast was 1.6 percent higher than last week, while the West Coast spot rate of \$1,361 per FEU was down 0.5 percent, according to the Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) published in the JOC.com Shipping & Logistics Pricing Hub.

Spot rates increased last week after five consecutive weeks of declining rates in what is normally the busiest time of the year for US imports from Asia. The 4.2 percent increase to the West Coast and 1.7 percent hike to the East Coast reflected tight vessel capacity that resulted from a return to production at factories in

China that had been closed in early October for the Golden Week celebration. The late summer-fall peak shipping season this year has been a disappointment in comparison to recent years. With the US-China trade war now in its second year, imports from Asia are up only 1.6 percent from January-August 2018. By comparison, US imports from Asia in calendar year 2018 increased 7.1 percent from 2017, according to PIERS, a JOC.com sister company within IHS Markit.

Late October normally marks the end of the peak-shipping season as the final holiday shipments arrive at US ports to be on store shelves by the Black Friday sales the day after Thanksgiving. However, the Global Port Tracker published by the National Retail Federation (NRF) and Hackett Associates projected last month that containerized imports in November will increase 8.8 percent over November 2018.

Front-loading of imports projected ahead of Dec. 15 tariffs

Trump administration tariffs of 25 percent on about \$300 billion of imports from China are scheduled to take effect Dec. 15. Many of the items will be charged duties for the first time during the trade war, and they include popular electronic products such as smart phones and laptop computers. The NRF expects importers to land those products in November to avoid paying the tariffs. US and Chinese negotiators, while reaching a “phase one” agreement two weeks ago, are still attempting to reach a complete deal to end the tariff war. But, given the two to three weeks it takes for trans-Pacific services to reach North American ports, most of the orders have already been placed. Additionally, the vessel capacity situation in the final two months of the year is uncertain, which could put upward pressure on spot rates. Carriers must dry dock dozens of vessels for about a week in order to flush high-sulfur bunker fuel out of the tanks and replace it with the low-sulfur fuel oil mandated by the International Maritime Organization (IMO). Under IMO 2020, all vessels must either burn low-sulfur fuel or be retrofitted with scrubbers in order to keep burning high-sulfur bunker fuel.

The vessel capacity situation is uncertain because carriers may replace vessels that are dry docked with other ships from their fleet in November-December. If that happens, overall capacity in the trade will not be affected. However, if bookings are weak, carriers may choose to blank those sailings. In response to softening imports, carriers have already announced 37 blank sailings for October-November, and they will suspend at least one weekly trans-Pacific service for about four months.

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 18 October 2019	Current Index 25 October 2019
Comprehensive Index			746.63	774.27
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	580	594
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	715	710
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1368	1361
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2374	2411
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	642	786
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1121	1164
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2320	2324
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	939	955
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1798	1965
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	234	223
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	236	235
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	114	122
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	117	140

ตารางเปรียบเทียบอัตราค่าระวางระหว่าง Shanghai และประเทศไทย ไปเส้นทางต่างๆ

Route	Freight Rate (SCFI)			Freight Rate from Thailand		
	Freight Rate (27 Sep 2019)	Freight Rate (25 Oct 2019)	Change	Freight Rate from Thailand (30 Sep 2019)	Freight Rate from Thailand (31 Oct 2019)	Change
Europe	593	594	1	750	750	0
US West Coast	1328	1361	33	1100	1200	100
US East Coast	2346	2411	65	1900	2000	100
Dubai	519	786	267	500	500	0
Melbourne	923	1164	241	300-450	300-525	0-75
West Japan	234	223	-11	300	300	0
East Japan	236	235	-1			
Busan	117	140	23	50-80	50-80	0

จากตารางข้างต้น เป็นการเปรียบเทียบอัตราค่าระวาง ในช่วงปลายเดือนกันยายน และช่วงปลายเดือนตุลาคม โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. อัตราค่าระวางจากประเทศจีน ไปเส้นทางต่างๆ โดยใช้ข้อมูลอ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)
2. อัตราค่าระวางจากประเทศไทย ไปเส้นทางต่างๆ โดยอ้างอิงจากการรวบรวมข้อมูลของสภาผู้สินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

เมื่อทำการเปรียบเทียบอัตราค่าระวางจากประเทศจีนไปยังเส้นทางต่างๆ พบว่าส่วนใหญ่มีการปรับอัตราค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น ได้แก่ เส้นทางยุโรป เส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตก และตะวันออก เส้นทางดูไบ เส้นทางออสเตรเลีย และเส้นทางเกาหลี ส่วนเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับลดลง ได้แก่ เส้นทางญี่ปุ่นทั้งฝั่งตะวันตก และตะวันออก

สำหรับอัตราค่าระวางจากประเทศไทยไปยังเส้นทางต่างๆ เส้นทางที่อัตราค่าระวางยังไม่มีการเปลี่ยนแปลง ได้แก่ เส้นทางยุโรป เส้นทางดูไบ เส้นทางญี่ปุ่น และเส้นทางเกาหลี ในขณะที่ค่าระวางที่ไปยังเส้นทางสหรัฐอเมริกาทั้งฝั่งตะวันตก และตะวันออก รวมถึงเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น

.....