

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 41 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' เนื่องจากมีการปรับราคาบรรทุกน้ำหนักเกินของตู้ 20' และสายเรือต้องการส่งเสริมให้ใช้ตู้ 40'

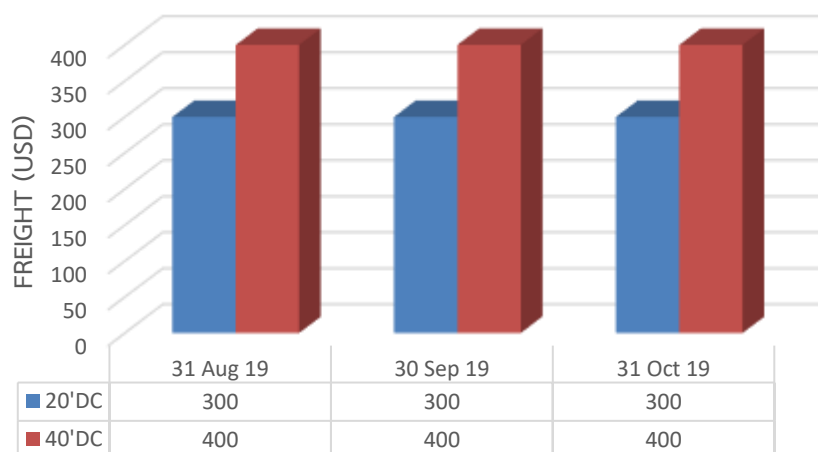
# CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

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

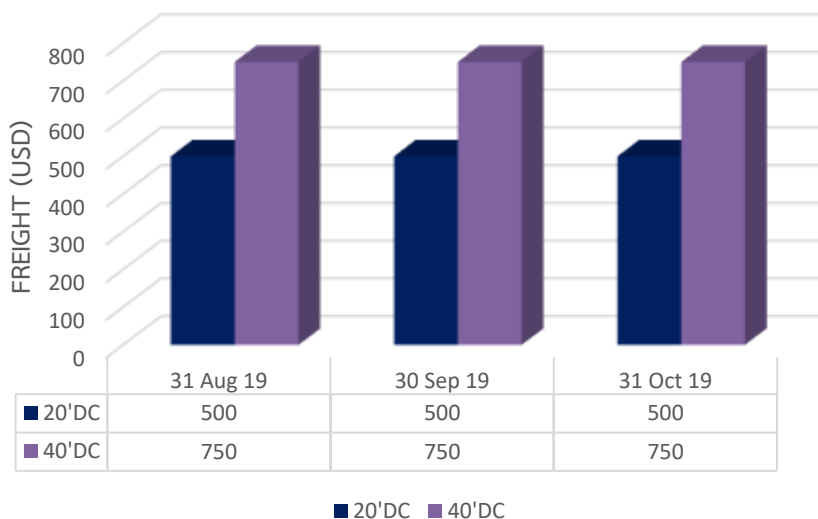
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2562

JAPAN

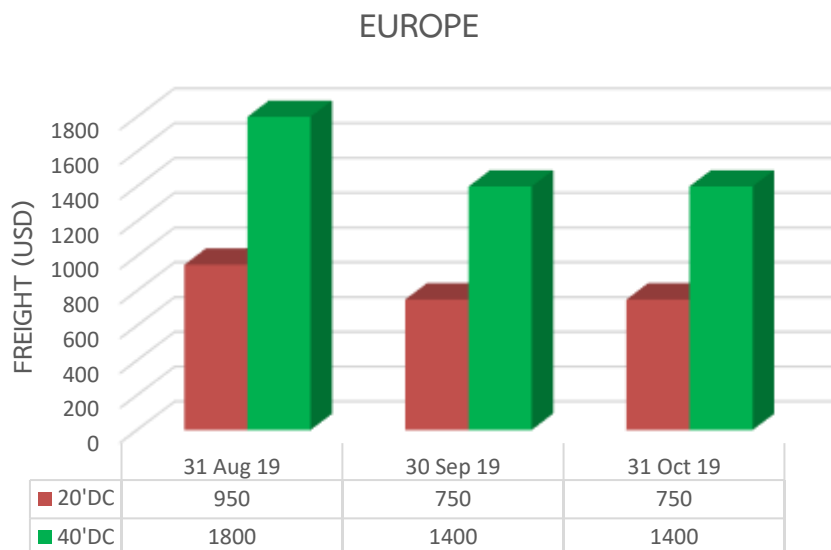


กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2562

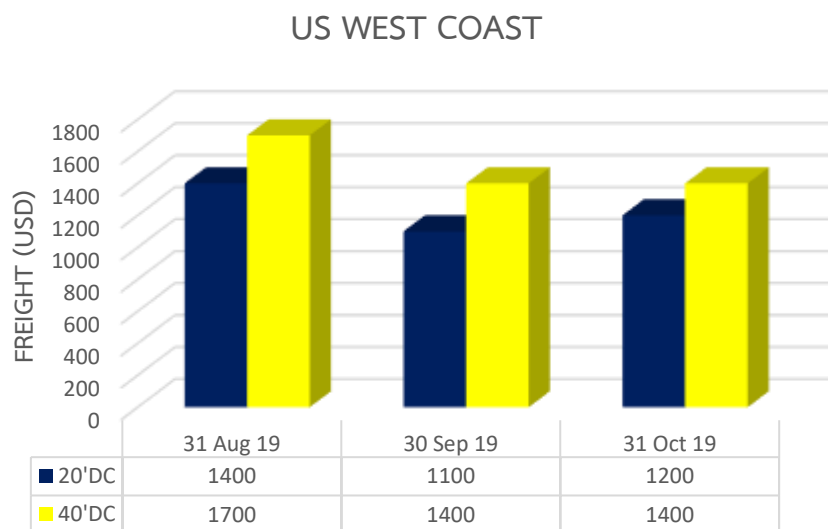
JEBEL ALI



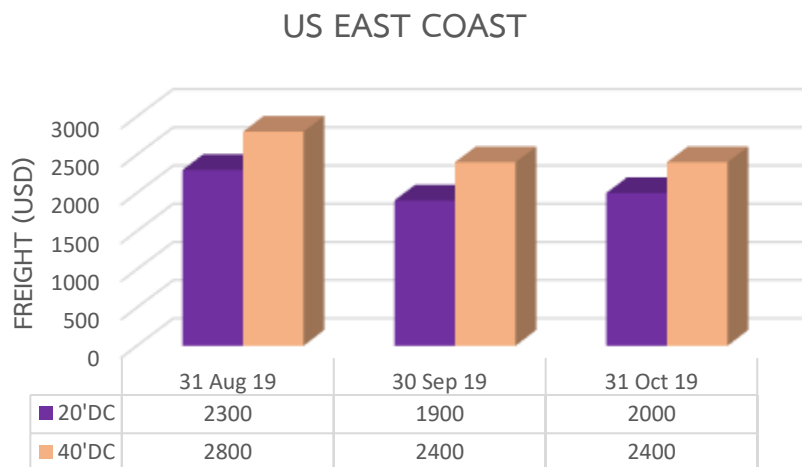
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2562



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



รวบรวมประกาศเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากสายเรือ

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

Shippers eye lower contract rates

Spot and contract container freight rates have been falling this year. Shippers are advised to use this low base for fixing contracts before bunker surcharges rise next year. Pressure on spot rates and a general slowdown in demand is providing shippers with an ideal opportunity to fix contract rates ahead of the introduction of the International Maritime Organization's sulphur cap in 2020. "There is solid evidence that now is a good time to start an ocean transport tender for standard dry containers and ask container shipping providers to quote competitively," analysts at Drewry said.

Spot market rates on most lanes, with the exceptions of the transatlantic and several north-south routes, had decreased for most of 2019, with the biggest falls witnessed on the east-west trade lanes, which had fallen by 12% in the first nine months of the year. Moreover, the heat had come out of the transpacific market following the frontloading rush to beat US tariffs on Chinese imports. "Traffic volumes have decreased or increased more slowly than last year in all regions," Drewry said. "So, the spot market is now weak." The longer-term contract market had remained strong for longer, holding out until around May before following the same downward trend. In this environment, there was opportunity for carriers to lock in contract rates for the year ahead.

"Our recent experience of running ocean bids showed that some carriers are currently pricing very aggressively in the market and seem keen to secure volumes rather than profits," Drewry said. But it warned that while shippers would be able to fix their base rates, they should not expect to reduce or even freeze their current bunker charges. "The opportunity for beneficial cargo owners now is to identify and benchmark clearly and separately the base rate costs and the bunker costs of rates in any new bids, to develop a strategy

and target to reduce the base rates part of their spend, and to develop practices to monitor and control expected increases in bunker charges.”

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

### **Drewry downgrades ocean freight growth forecast again**

Latest downgrade from 3% to 2.6%, as new global risks such as the impact of IMO 2020 and possible oil price rises ‘heap more pressure on a beleaguered container market’, follows a previous lowering of its growth expectations in July from 3.9%. Container shipping analyst Drewry has further downgraded its ocean freight growth forecast for this year, as new global risks “heap more pressure on beleaguered container market”.

Drewry noted: “The mood-music surrounding the container market has deteriorated further in the last three months, resulting in Drewry downgrading its outlook for world container port throughput for the current year and the rest of the five-year horizon in the Container Market Annual Review and Forecast 2019/20, recently published by Drewry Shipping Consultants. Drewry now expects global port throughput to rise by 2.6% in 2019, down from the previous 3% expectation. This latest downgrade follows a previous lowering of its growth expectations in July to 3%, from its previous prediction of 3.9%, due to as trade and geopolitical tensions threatening a further slowing to global economic growth, and the regionalisation of manufacturing supply chains and environmental concerns adding further uncertainty.

Commenting on this latest downgrade, Simon Heaney, senior manager for container research at Drewry and editor of the Container Forecaster, said: “The weight of risks pressing down on the container market seems to be getting heavier by the day. The situation has been exacerbated by a brace of new problems that cloak the market in further layers of concern and uncertainty over those that previously existed. “There is a danger that this stream of negative news creates a self-fulfilling prophecy that might run contrary to the facts on the ground. First-half port statistics were reasonably strong and consumer demand had been fairly resilient, all things considered; but some key indicators have more recently taken a sharp decline and we feel it is right to adopt a slightly more cautious attitude.”

One of the major risks identified in the report is the impact of IMO 2020 on containership supply, Drewry highlighted, noting: “There is still no clear guidance on just how much additional cost it will land on the industry and the recent drone attacks on Saudi oil facilities muddled the waters when it caused oil prices to spike.” Drewry’s current estimate is that operators will next year be faced with an additional \$11 billion fuel bill related to the switchover to low-sulphur fuel oil and the degree of compensation that carriers receive will dictate the level of supply disruption next year. “Our working assumption is that carriers will have more success in recovering that cost than previously, to the point that there will be no major disruption to supply,” said Heaney.

“However, if they fall short by a significant margin, we think that lines would quickly dust off the decade-old playbook that was used to see them through the global financial crash. There will be much less focus by carriers on service quality and more on cost cutting. “In that scenario, carriers will try to protect cash flows by restricting capacity as best they can, through a combination of measures, including further slow-steaming, more blank sailings, and off-hiring of chartered vessels,” Heaney added. Failure to recover more of the larger fuel bill is also likely to push more carriers or owners to either have more ships fitted with exhaust scrubbers to be able to continue running on the cheaper high-sulphur oil, and/or to ramp-up demolitions, he noted.

“If events follow this path the supply-demand balance will look very different from our current forecast,” Heaney added. “The worst-case scenario, when most shipping lines cannot operate close to

breakeven and some potentially face bankruptcy, would actually be a far quicker route to rebalancing the market than the current plodding track.

“It would take a very brave carrier to want such a turn of events, but for those that could be sure of coming through the other side, after some initial pain the rewards would be far greater,” said Heaney.

“Most shippers accept that they will have to pay more but they rightly expect any increase to be justified with a credible and trusted mechanism – in other words the ball is very much in the carriers’ court.”

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

#### **European Shippers’ Council and Drewry announce IMO 2020 fuel-cost indexing mechanism**

Guide aims to help shippers monitor and control bunker charges as shipping lines switch to the more expensive fuel required under the IMO 2020 low-sulphur regulation. The European Shippers’ Council and container shipping analyst Drewry have defined and published a simplified BAF indexing mechanism and bunker charge guide to help shippers monitor and control bunker charges as shipping lines switch to the more expensive bunkers required under the IMO 2020 low-sulphur regulation.

The mechanism is the result of the ‘ESC-Drewry IMO toolkit reference group’, a group of 10 European shipper experts that Drewry and the ESC tasked with gathering views and best practices on IMO 2020 low-sulphur fuel-related topics. “By giving to shippers the possibility to better analyze present and future types of fuel costs, this toolkit is representing a significant step towards a more transparent framework for the best interests of all parties,” said Jordi Espin, Maritime Policy Manager at ESC.

Philip Damas, head of Drewry Supply Chain Advisors, said: “We believe that the ESC-Drewry IMO 2020 toolkit and its indexing mechanism will help improve transparency and fairness in how extra fuel costs incurred by shipping lines and forwarders due to the new regulation are passed on to exporters and importers. Independently of this initiative, Drewry has also developed an IMO cost impact calculator for shippers who are reviewing their BAFs, which quantifies bunker consumption per trade lane and per container for their main carriers.”

The aims and principles of the indexing mechanism are:

- \* The process of adjusting BAFs is streamlined by identifying common standards and definitions on: bunker price measurement periods, BAF adjustment periods, fuel reference prices and transparent indexing formulae.
- \* The mechanism includes neither joint “BAF prices” nor joint “baseline BAF charges” – the latter need to be agreed commercially between parties before the start of the shipping contract; it includes only an indexing mechanism.
- \* Step 1 of the process is that the shipper and the provider agree on the “baseline” initial bunker charges and the link to the baseline external fuel price (at the start of the contract).
- \* Step 2 of the process is that, during the period of the contract, revised bunker charges are calculated based on the previous quarter’s average price for the external fuel reference, and apply contractually to the following quarter (with no need for negotiation).
- \* BAF charges are updated once a quarter with a lag time of 1 month to allow parties to update their respective invoicing and purchasing systems.
- \* Consideration is given to an additional “interim” BAF adjustment to address the risk of huge volatility in the early prices of the new fuel.
- \* The indexing mechanism tracks and applies the change seen in any relevant bunker price index - global, basket of regional or regional - as compiled and published by any neutral third party including Drewry.

Source: <https://www.lloydsloadinglist.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 27 September 2019	Current Index 11 October 2019
Comprehensive Index			722.9	715.97
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	593	581
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	742	722
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1328	1313
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2346	2335
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	519	512
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	923	1064
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2308	2287
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	842	906
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1770	1811
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	234	224
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	236	226
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	120	110
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	117	117

.....