

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 1 พ.ศ. 2563



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 USD 60/TEU, USD 120/FEU	Effective till 31-Jan-2020
Thailand - Qingdao	300	450		
Thailand - Hong Kong	100	200		
Thailand - Japan (Main Port)	300	400		
Thailand - Klang	300	500	Subject to ISOCC USD 40/TEU, USD 80/FEU	
Thailand - Jakarta	400	600		
Thailand - Hochiminh	250	350		
Thailand - Manila (North & South)	300	450	Subject to ISOCC USD 87/TEU, USD 174/FEU	
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	500	750	Subject to ISOCC USD 87/TEU, USD 174/FEU	
	Subject to War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU			
Thailand - South Korea (Busan)	100	200	USD 70/TEU, USD 140/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	150	300		
Thailand - Melbourne	275-425	550-800	FAF: USD 146/TEU, USD 292/FEU	
Thailand - Durban / Cape Town	850	1600	Subject to ISOCC USD 182/TEU, USD 364/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	850	1,600	LSS: USD20/TEU, USD40/FEU + ISOCC: USD141/TEU, USD282/FEU	
	Subject to ENS USD30/BL			
Thailand - US West Coast	1,480	1,850	-	
Thailand - US East Coast	2,700	3,250		

หมายเหตุ: SCMC คือ Security Compliance Management Charge // ISOCC คือ IMO Sox Compliance Charge

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมกราคม 2563 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่คงที่ไม่มีเปลี่ยนแปลง โดยสายเรือมีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge เพิ่มเติมจากค่าระวางในอัตราเดิมเมื่อเทียบกับไตรมาสก่อนหน้า ดังตารางสำหรับเส้นทาง 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 มีเพียงเส้นทาง Busan ที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อย 20 USD/TEU และ 50 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU สำหรับเส้นทางแอฟริกาใต้ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนมกราคม ค่าระวางปรับลดลง 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 850 USD/TEU 1,600 USD/FEU

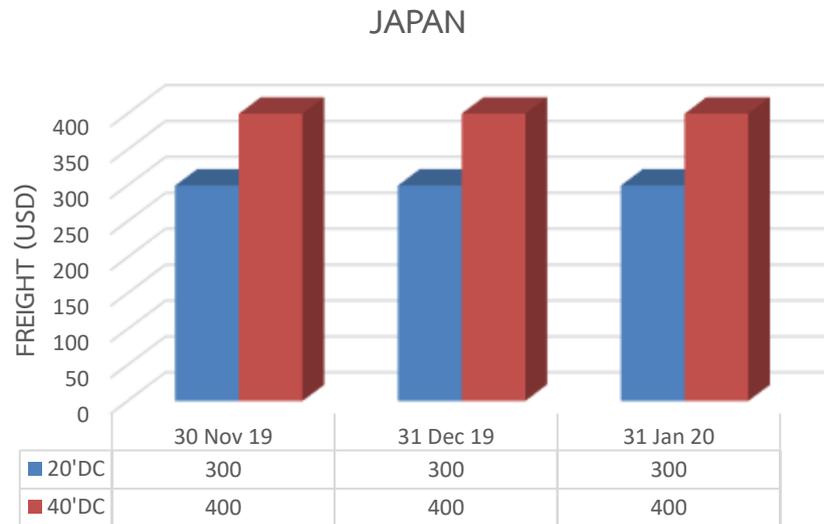
สำหรับเส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนมกราคม ปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 850 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU โดยมีการเรียกเก็บค่า ISOCC ในอัตรา 141 USD/TEU ซึ่งเป็นค่าน้ำมันแยกต่างหากจากค่า LSS ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 275-425 USD/TEU และ 550-800 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า FAF ในอัตรา 146 USD/TEU

ในขณะที่เส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนมกราคม ค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับเพิ่มขึ้น 400 USD/TEU และ 500 USD/FEU ทำให้ค่าระวาง อยู่ที่ 1,480 USD/TEU และ 1,850 USD/FEU ในขณะที่ฝั่ง East Coast ปรับเพิ่มขึ้น 500 USD/TEU และ 600 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,700 USD/TEU และ 3,250 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

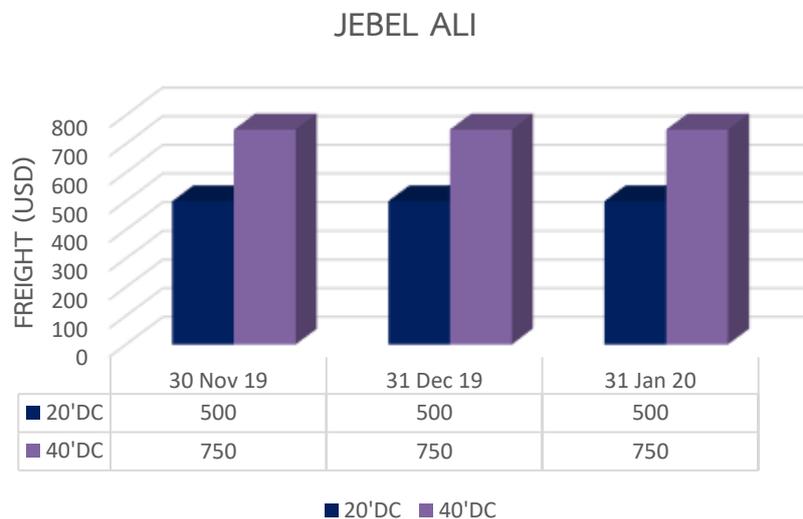
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800	900	USD 90/TEU, USD 180/FEU	Effective till 31-Jan-2020
Thailand-Shanghai	800	900		
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	USD 40/TEU, USD 80/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRM, FRLEH)	1,400	1800	USD 252/TEU, USD 504/FEU	

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน พ.ย. 2562 ถึง ม.ค. ปี 2563



December is subject to Low Sulphur Surcharge: USD60/TEU และ USD120/FEU

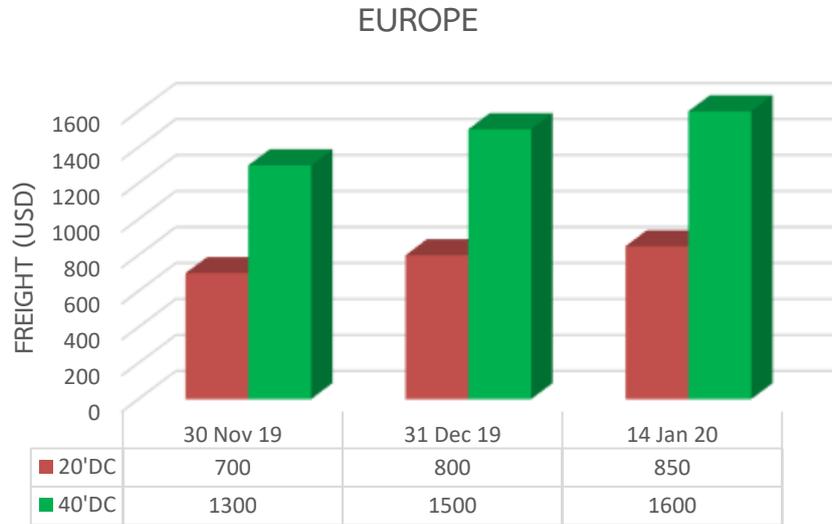
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน พ.ย. 2562 ถึง ม.ค. ปี 2563



December is subject to

- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU
- Low Sulphur Surcharge: USD87/TEU และ USD174/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน พ.ย. 2562 ถึง ม.ค. ปี 2563



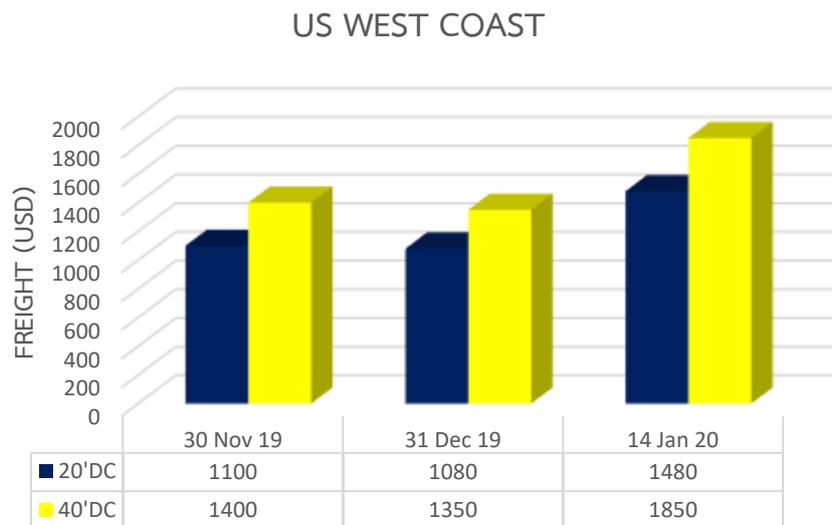
December is subject to

ENS: USD30/BL

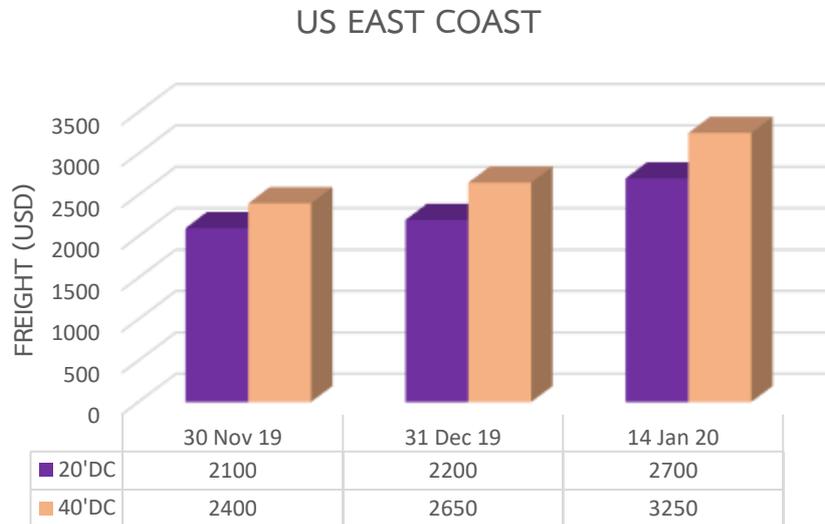
Low Sulphur Surcharge: USD20/TEU และ USD40/FEU

ISOC: USD141/TEU และ USD282/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน พ.ย. 2562 ถึง ม.ค. ปี 2563



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน พ.ย. 2562 ถึง ม.ค. ปี 2563



รวบรวมประกาศการปรับค่าใช้จ่ายจากสายเรือ

สายเรือ Evergreen

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า IMO Sox Compliance Charge (ISOCC) สำหรับตู้ Reefer สำหรับเส้นทางดังต่อไปนี้
 - เส้นทาง Thailand from/to Japan / Korea / Taiwan / China / Hong Kong เรียกเก็บในอัตรา USD 90/20'RF และ USD 180/40'RF
 - เส้นทาง Thailand from/to Other Southeast Asia Country เรียกเก็บในอัตรา USD 60/20'RF และ USD 120/40'RF

GSF issues advice on managing surcharges for low sulphur fuel

Whilst shippers should support the reduction in harmful emissions, they should be wary of being expected to pick up the bill for achieving them, trade body underlines. With the introduction of new global rules for limiting sulphur pollution from ships on 1 January 2020, the Global Shippers Forum (GSF) has issued advice for importers and exporters facing demands for surcharges from shipping lines seeking to cover their costs of compliance.

GSF's *Top Ten Tips for Sulphur-Surcharged Shippers* highlights the fundamentals of the new rules that all vessels will now be required to meet in all parts of the world. But it also encourages shippers to challenge the basis of any surcharges to make sure they understand exactly what they are being asked to pay extra for, and whether it can be properly explained and justified by carriers.

James Hookham, GSF's secretary general, commented: "With the container shipping industry in a trough of depression, the additional burden of complying with tough new rules on emissions from vessels is a necessary but unwelcome start to 2020. "The shipping industry has widely assumed that the costs of cleaning up its environmental act can simply be passed onto its customers (shippers) in the form of surcharges. Whether that will be the case will be the subject of individual negotiations over the coming months. However, shippers should be demanding clear and consistent explanations of any surcharges demanded and GSF's 'Top Ten Tips

for Sulphur-Surcharged Shippers’ reminds our members of the ground rules and to scrutinise carefully any surcharge demands made during contract negotiations”.

Hookham continued: “Ultimately, the industry needs to move on to a more mature pricing regime with confidential contracting and all-inclusive charges becoming the ‘new normal’. The shipping industry needs to wean itself off of surcharges, just as much as it does high-sulphur fuels.”

He concluded: “In 2020 the environmental performance of the shipping industry will come under intense scrutiny in the world’s regulatory forums. The IMO low sulphur fuel regulation will be followed by crucial meetings on reducing greenhouse gas emissions and shipping’s carbon footprint. The industry needs to demonstrate a responsible attitude to meeting the costs of its environmental responsibilities to retain the confidence of customers and regulators”.

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

ARO 2020: Forwarders must combat carrier 'data cartels' to survive

As freight forwarders struggle to face the challenges of digitization — the new competition and the new solutions — they risk sliding backward on the digital curve if they surrender too much ground to the better prepared. Digital isn’t just a nice-to-have philosophy: it’s the key to survival. And forwarders already are losing ground to innovative players, with new digital process platforms that deliver more benefits. But there are answers to these problems.

For forwarders, Boston Consulting Group (BCG) talks about a digital transformation that requires embracing digital platforms, analytics, automation, and improved customer experience, drawing on artificial intelligence and machine learning. And shipping lines, BCG suggests, should develop new business models, digitalizing core operations and using blockchain technology to secure the documentation process. In response to these pressures, Maersk Line and IBM have formed TradeLens, a joint venture that aims to transform the shipping of goods into a paperless, online experience, securing transactions and retaining data in a blockchain-encrypted format. Despite Maersk’s joint ownership of the platform’s intellectual property, which means the company will profit from TradeLens’s growth while other participants will not, it has been joined by many of the world’s leading container carriers.

It took decades to break up the shipping conferences’ control and fixing of shipping rates, but now the entire industry watches quietly as Maersk and the other lines that have joined TradeLens set about taking control of half the world’s ocean container cargo data. Market analyst TI Consulting projects the global freight forwarding market will contract 1.3 percent this year, the first market decline since the global financial crisis in 2009. Weakness in air freight forwarding, which is expected to shrink 3.9 percent, has been a primary driver for contraction, but sea freight, which usually drives growth, also has been weak, climbing just 1.8 percent over the full year. That’s particularly surprising given that, despite deteriorating trade conditions, the global economy is growing.

In a contracting market, it’s more critical than ever to protect the most reliable revenue streams, yet forwarders are on the cusp of surrendering control to the shipping lines, as the TradeLens initiative morphs into something very similar to a “data cartel.” But how does a traditional sector such as freight forwarding, which already is struggling to find its place in the digital world order, reinvent itself to meet the challenge of the shipping lines’ flagrant attempt to control global shipping data? Internally focused and individual initiatives will not be enough. Successful opposition will require industrywide collaboration and the establishment of common objectives and operating standards.

The International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) represents 40,000 forwarding and logistics companies employing 8 to 10 million people in 150 countries, and has consultative status with

the United Nations, the International Chamber of Commerce, the International Air Transport Association, the International Union of Railways, the International Road Transport Union, the World Customs Organization, and the World Trade Organization. FIATA is the global voice of freight logistics, but the group has yet to speak out against the potential risk of shipping lines forming “data cartels.”

Founded in 1926, FIATA is rooted in the past and needs an existential change to face the new reality of forwarding and deal with the challenges that may undermine the industry’s very foundations. Maersk, IBM, and the other TradeLens partners have vision, but their model is flawed. In representing global forwarders, FIATA needs to engage with TradeLens and persuade Maersk to put itself on an equal footing with all participants of the TradeLens platform. Maersk also needs to relinquish TradeLens’s intellectual property and any profit motive — to forgo competitive advantage — if TradeLens is to be a success for all and not just for the founding partners.

If Maersk and IBM balk at the notion of surrendering their intellectual property, and it will be surprising if they don’t, then FIATA’s work really begins. Instead of surrendering data to the carriers, we need horizontal collaboration — that is, forwarders working together for the common good of our industry — to develop common data standards, and perhaps even their own blockchain solution, under FIATA’s auspices and financial control. This will be a challenging journey for sure. But every journey starts with a single step, and this journey has already begun. Many FIATA committee members acknowledge the issue, the need, and the solutions. There are myriad issues to overcome, but these can be ticked off. All we require is acknowledgment from the top and the green light to get to work.

If FIATA keeps quiet, however, the global voice of the forwarding industry will be the architect of its demise.

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

HMM warns of ‘considerable’ uncertainty in 2020

Overcapacity and geopolitics will be major considerations this year. But HMM is still betting on increasing its fleet capacity. Hyundai Merchant Marine chief executive Jae Hoon Bae has warned that 2020 will be a year of “considerable uncertainty”, marked by geopolitical uncertainty and an oversupplied market. “From the US-China trade dispute to Brexit, uncertainties in the global trade environment have directly affected the world trade volume,” Mr Bae said in a New Year message to employees at the South Korean container line.

“The growth rate of shipping capacity is expected to increase as well. It is unpredictable whether the business environment approaching us will be a tailwind or headwind, nor can we control it as we wish.” Despite the warning on overcapacity, Mr Bae welcomed the introduction of HMM’s 12 24,000 teu containerships, delivery of which will begin in the second quarter of this year. The vessels will be deployed on the Asia-Europe trade alongside vessels from its partners in The Alliance, which HMM will join from April.

The new ultra-large containerships are part of HMM’s “1m teu capacity” strategy, with which it expects to increase revenues to over \$10bn a year. Latest figures from Alphaliner show HMM has an existing fleet of 373,625 teu and an orderbook of 396,000 teu. In its latest financial disclosure, it reported third-quarter revenues of \$3.6bn.

Mr Bae also warned that the introduction of IMO 2020 meant the company was facing an unprecedented level of environmental regulation, and added that carbon neutrality was becoming the “defining issue of our time”.

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 December 2019	Current Index 3 January 2020
Comprehensive Index			958.57	1022.72
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1027	1124
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1172	1185
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1434	1636
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2562	2808
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1172	1218
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	929	949
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2521	2744
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1076	1159
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2236	2183
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	226	226
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	240	242
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	173	176
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	112	118

.....