

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 5 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 29-Feb-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		
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	1,200	1,500	-	Effective till 14-Feb-2020
Thailand - US East Coast	2,280	2,850		

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2563 อัตราค่าระวาง และค่า Low Sulphur Surcharge ในเส้นทางเอเชีย ส่วนใหญ่คงที่ไม่มีมีการเปลี่ยนแปลง 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 เส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 400 USD/FEU เส้นทาง Busan ค่าระวางอยู่ที่ 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU และเส้นทางแอฟริกาใต้ ค่าระวางยังคงที่อยู่ที่ 850 USD/TEU 1,600 USD/FEU

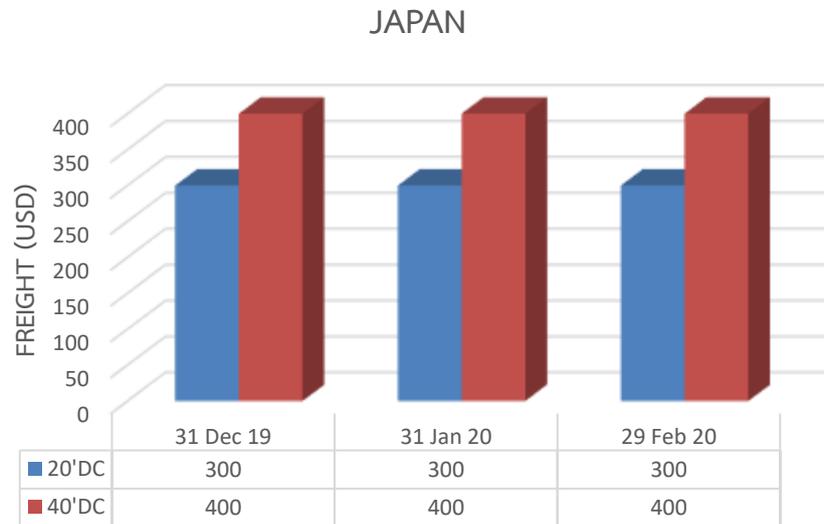
สำหรับเส้นทาง Europe ค่าระวางในเดือนกุมภาพันธ์ยังคงที่เช่นเดียวกัน โดยค่าระวางอยู่ที่ 850 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU โดยมีการเรียกเก็บค่า ISOCC ในอัตราเดิม คือ 141 USD/TEU ซึ่งเป็นค่าน้ำมันแยกต่างหากจากค่า LSS ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 275-425 USD/TEU และ 550-800 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า FAF ในอัตรา 146 USD/TEU

ในขณะที่เส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนกุมภาพันธ์ ค่าระวางปรับลดลงค่อนข้างมาก เนื่องจากสินค้าออกจากเส้นทางประเทศจีนลดลง ทำให้สายเรือต้องการสินค้าจากแถบอาเซียนเพื่อทดแทน โดยผู้ส่งออกสามารถนำ Volume มาต่อรองกับสายเรือเพื่อได้ราคาพิเศษ โดยค่าระวางฝั่ง West Coast ลดลง USD 280/TEU และ USD 350/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 1,200 USD/TEU และ 1,500 USD/FEU ในขณะที่ฝั่ง East Coast ค่าระวางลดลง USD 420/TEU และ USD 400/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,700 USD/TEU และ 3,250 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

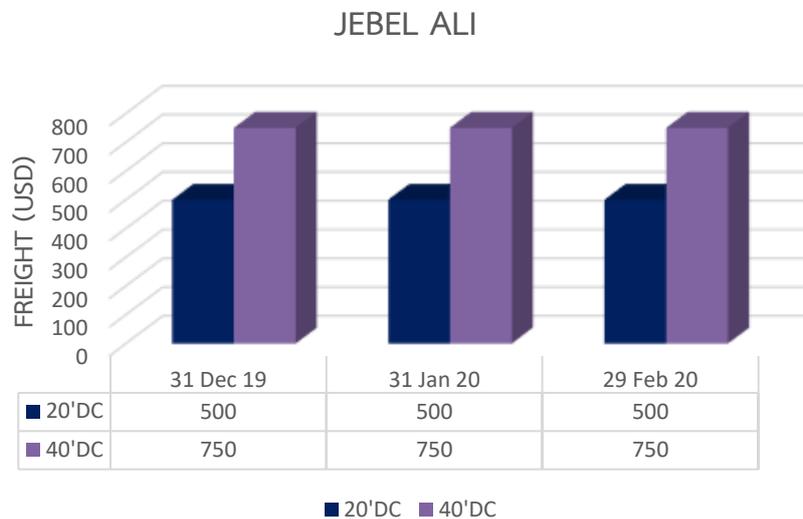
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800	900	USD 90/TEU, USD 180/FEU	Effective till 29-Feb-2020
Thailand-Shanghai	800	900		
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	USD 40/TEU, USD 80/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,400	1800	USD 252/TEU, USD 504/FEU	

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



Subject to Low Sulphur Surcharge: USD60/TEU และ USD120/FEU

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

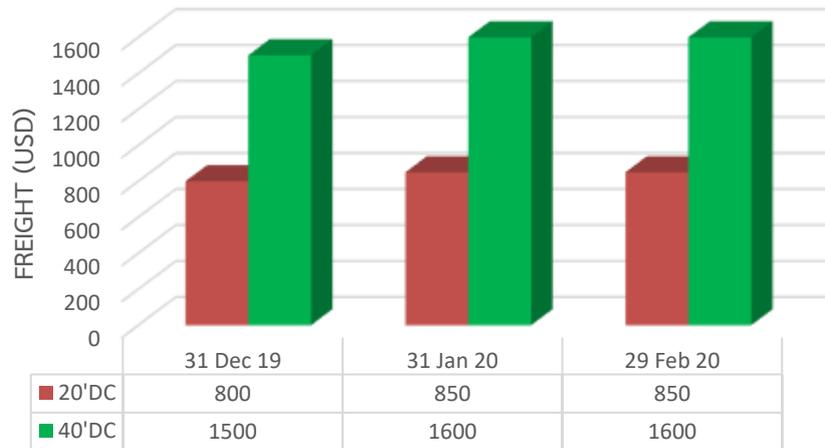


Subject to

- 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 ธ.ค. 2562 ถึง ก.พ. ปี 2563

EUROPE



December is subject to

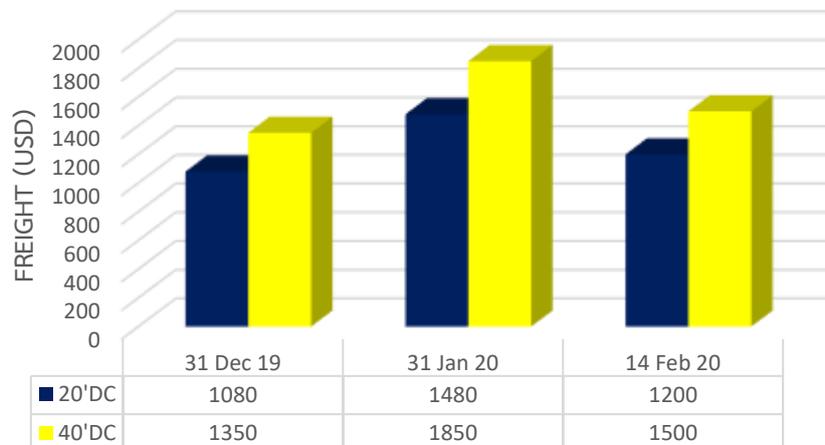
ENS: USD30/BL

Low Sulphur Surcharge: USD20/TEU และ USD40/FEU

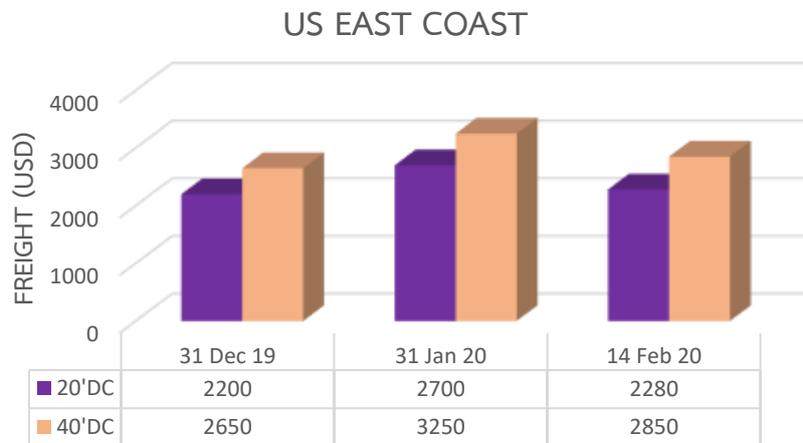
ISOCC: USD141/TEU และ USD282/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast** เดือน ธ.ค. 2562 ถึง ก.พ. ปี 2563

US WEST COAST



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast** เดือน ธ.ค. 2562 ถึง ก.พ. ปี 2563



รวบรวมประกาศการปรับค่าใช้จ่าย และประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศเรียกเก็บค่า Congestion Surcharge สำหรับสินค้าที่นำเข้า หรือส่งออกจากเส้นทาง Montoir ของประเทศฝรั่งเศส เนื่องจากสถานการณ์การประท้วงที่ยังคงยืดเยื้อ โดยเรียกเก็บในอัตรา EUR 125/TEU

สายเรือ Maersk

- ประกาศเรียกเก็บค่ามัดจำตู้ (Container Deposit) สำหรับสินค้านำเข้าไปยังประเทศกัมพูชา ในอัตรา USD 250/ตู้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2563 ซึ่งเมื่อเดินพิธีการเรียบร้อยแล้ว ผู้นำเข้าสามารถนำค่ามัดจำตู้ที่ฝากไว้ ไปชำระเป็นการค่าบริการสำหรับ Shipment อื่นๆ หรือ Shipment ในอนาคตได้ แต่หากกรณีต้องการรับเงินมัดจำคืน (Refund) ต้องใช้เวลาในการดำเนินการประมาณ 14 วันทำการ

ประกาศเรื่องความคืบหน้าของผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา

สายเรือ ONE ประกาศแจ้งให้ทราบว่า สืบเนื่องจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาในเมืองอู่ฮั่น สายเรือจึงได้มีการปรับวิธีการดำเนินงาน เพื่อความปลอดภัยของพนักงาน และผลกระทบต่อสินค้าของผู้นำเข้า ส่งออก ทั้งนี้ ทางรัฐบาลของประเทศจีนได้ขยายวันหยุดช่วงเทศกาลตรุษจีนออกไปจนถึงวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2563 เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ทางสายเรือ ONE ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำการหน่วยงานบางส่วน และในลักษณะ Remote Access ตั้งแต่วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2563 โดยสายเรือคาดการณ์ว่าสำนักงานสามารถเปิดให้บริการตามปกติได้ตามกำหนดการ ดังตาราง

Region/Office Location	Expected Office Work Resumption date
Shanghai	10 th Feb 2020
Ningbo	10 th Feb 2020
Suzhou	10 th Feb 2020
Nanjing	10 th Feb 2020
Wuhan	Suspended until further notice
Chongqing	10 th Feb 2020
Qingdao	10 th Feb 2020
Lianyungang	10 th Feb 2020
Zhengzhou	10 th Feb 2020
Tianjin	10 th Feb 2020
Dalian	10 th Feb 2020
Xiamen / Fuzhou	10 th Feb 2020
Shenzhen	10 th Feb 2020
Guangzhou	10 th Feb 2020
Zhongshan	10 th Feb 2020
Hong Kong	29th Jan 2020
Taiwan	30th Jan 2020

This list reflects the expectation as of 31st January and is subject to change.

ทั้งนี้ สายเรือแจ้งว่าสำหรับท่าเรืออื่น ยกเว้นท่าเรือในเมือง Hubei ทางบริษัทยังให้บริการตามปกติ โดยเรือสามารถเทียบท่าและดำเนินการตามปกติ ในขณะที่เส้นทาง Hubei สายเรือได้รับจองระวางชั่วคราว แต่หากเป็นสินค้าที่อยู่ระหว่างการขนส่ง สายเรือจะติดต่อประสานเพื่อดำเนินการอย่างเหมาะสม

สายเรือ Hapag Lloyd ประกาศแจ้งให้ทราบถึงผลกระทบของเชื้อไวรัสโคโรนา ต่อการดำเนินงานในประเทศจีน โดยระบุว่าตามมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของประเทศจีน สายเรือมีประกาศขยายวันหยุดตรุษจีนออกไปจนถึงวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2563 โดยมีรายละเอียดดังนี้

Office	Opening Dates
Municipality: Shanghai Chongqing	
Province: Guangdong, Fujian, Jiangsu, Zhejiang, Shandong	Lunar New year extend to 9th Feb
China/Hong Kong	Opened on 29th Jan 2020
China/Taiwan	Opened on 30th Jan 2020

ทั้งนี้ Terminal operation ยังคงดำเนินการได้ตามปกติ ยกเว้นเมืองอู่ฮั่น โดยในระหว่างนี้ เจ้าหน้าที่ของบริษัทพร้อมทำงานจากที่บ้าน และจะแจ้งให้ทราบความคืบหน้าของสถานการณ์ในลำดับถัดไป

อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการบรรเทาผลกระทบของสินค้าที่นำเข้าไปยังประเทศจีน และมีการขยายวันหยุดทำการ ทางบริษัทจะขยาย Combined free time ให้ (ไม่รวม Port Storage) ถึงวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2563 เฉพาะ Mainland China เท่านั้น

Chinese imports of tariffed goods from the US down 37%

But despite the drop in US exports to China, total US seaborne exports of the tariffed goods have risen in the same period, as exports to the rest of the world have compensated for the decrease to China, BIMCO reports. US seaborne exports to China of the goods which China has imposed tariffs on since the start of the trade war fell by 37.6% in the first 11 months of 2019 (11M 2019) compared to the same period of 2017, the last full year unaffected by the trade war, according to new figures from BIMCO. But despite the drop in US exports to China, total US seaborne exports of the tariffed goods have risen in the same period, as exports to the rest of the world have compensated for the decrease to China.

Overall seaborne volumes of the affected goods to China have fallen by 30 million tonnes in 11M 2019 compared to the 11M 2017, BIMCO reported. It said the fall in exports came in 2018, during which US exports of the tariffed goods to China fell by 41.8% (-37.3 million tonnes), adding: "A slight year-on-year rise in exports in the first 11M of 2019 (+1.6%) is far from being enough to offset the 2018 losses, with exports remaining at much lower volumes than they were before the trade war."

The shipping association noted that the trade war had been marked by repeated rounds of tariffs imposed by the US against China, prompting China to announce retaliatory tariffs on its imports from the US. These retaliatory tariffs came in four rounds with the rounds covering respectively US\$3 billion, US\$34 billion, US\$16 billion and US\$60 billion worth of Chinese imports from the US in 2017, cumulatively covering over 90% of total US exports to China in value terms.

"While much attention has been placed on the developments in US imports of tariffed goods due to the larger value and volume of these tariffs, the effects of the trade war have also been felt on US exports of goods now facing tariffs in China, where there has been no boost to shipping from frontloading of containerised goods, as was the case for tariffed US imports in late 2018," said Peter Sand, BIMCO's chief shipping analyst.

Much more than just soya beans

Soya beans are the single largest commodity hit by the trade war in terms of volume terms, BIMCO noted, having faced tariffs since July 2018 as part of the US\$34 billion list. Because of the high volumes,

developments in the soya bean trade have a significant influence on the developments in total exported volumes of the tariffed goods, it highlighted. “Removing soya beans from *total* volumes results in a larger percentage decline (-42.7%) in 11M 2019 compared to 11M 2017 in seaborne exports of the tariffed goods to China, with a fall of 22.3 million tonnes,” BIMCO pointed out. “The decline in 2018 is less marked, only down 24% (compared to 41.8% when including soya beans) but saw a further drop of 26.9% in 11M 2019 compared to the same period in 2018 (instead of 1.6% growth).

“This illustrates the fact that after a dramatic reduction in exports to China in the last four months of 2018, when the US exports the majority of its soya beans, the easing of tensions between the nations led to higher soya bean exports in 11M 2019. This single handily pulled *total* seaborne exports of the goods into positive territory in 11M 2019.” Soya beans were included in the second round of the Chinese retaliatory tariffs worth US\$34 billion, implemented in July 2018, and have proven to be an interesting commodity to watch. Chinese imports here have closely followed the relationship between the two nations over the course of the trade war, with exports increasing as tensions eased.

Sand noted: “BIMCO has closely followed the development in the soya bean trade between the US and China, and will continue to do so, as this is an important trade for the Panamax and Supramax sectors which rely on strong volumes here during the fourth quarter of the year. The recent signing of phase one of a US-China trade deal will bring US soya bean exports back into the spotlight, as this is one of the commodities included in the Chinese pledge to buy more goods from the US in order to reduce the US trade deficit. “However, with lower demand in China for soya beans as a result of the African Swine Flu and the massive culling of pigs that has taken place, even the trade deal cannot guarantee that volumes in this trade will return to pre trade war levels.”

Now that details have finally been released about the long-discussed phase one deal, what it could mean for the shipping industry has become clearer, BIMCO noted. China has committed to purchasing US\$63.9 billion more manufactured, agriculture and energy goods this year than it did in 2017, and US\$98.2 billion more in 2021 than in 2017. “The rest of the widely talked about US\$200 billion comes from services and will therefore have no impact on the shipping industry,” BIMCO noted. “Should these volumes materialise, it would reverse much of the lost volumes between the US and China caused by the trade war,” it added.

“However, while volumes on this trade may increase, many of the extra volumes may come from trade diversion, rather than trade creation, with the US exporting more to China instead of other nations and China sourcing of its goods from the US in favour of other nations.” Sand added: “Higher tonne-mile demand may be the result of the US sending its exports to China instead of to closer destinations to fulfil some of the phase one deal pledges. This would be the case even if the extra volumes to China materialise as a result of lower exports to other countries, thanks to the long distance to China.

“For its part, China has in recent years focused on diversifying its sources of key imports to ensure that it is not reliant on only one trading partner. The degree to which they will be willing to increase the share of imports of the goods highlighted remains to be seen. So does their commitment to upholding the deal.”

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

Coronavirus pushes trans-Pacific container lull into March

The spread of the coronavirus will lengthen the slow period for eastbound trans-Pacific freight volumes that traditionally follows Lunar New Year celebrations in Asia well into March due to a Chinese government mandate extending the holiday throughout the country. Vessels arriving at US ports in the coming week or two should be relatively full. Past experience indicates that factories in China close out their final

orders before the Lunar New Year, filling ships and causing some shipments to be rolled to departures the following week. Lunar New Year celebrations began Jan. 25.

Spot rates this month have remained higher than in December, indicating that the pending Lunar New Year holiday generated high vessel utilization rates. The spot cost to move an FEU from Shanghai to the East Coast last week was \$2,951, and West Coast rates were \$1,545 per FEU, remaining in the range they have been in throughout January, according to the Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) published under the JOC Shipping & Logistics Pricing Hub.

China's government announced this week it was extending the holiday by three days, through Sunday, for most of the country, and through Feb. 9 in the areas hardest hit by the virus — Shanghai, Shenzhen, Ningbo, Xiamen, and Qingdao. Extending the holiday is meant to limit the interaction of individuals in work settings to lessen the spread of the virus, but it means that production at factories and shipping operations at the ports will be interrupted at least a week longer than usual.

The final vessels that left Asia before Jan. 25 will begin arriving on the North American West Coast next week, and by mid-February on the East Coast. The trade had already built several weeks of depressed import volumes into their operations in February and March by announcing more than 40 blank sailings beginning Feb. 9.

Most of the blanked sailings announced by carriers were scheduled for mid-February until early March. However, the government mandate extending the holiday in the Wuhan-Shanghai corridor through Feb. 9 means that lower-than-anticipated import volumes at US ports will be experienced throughout March. It takes 10 days to two weeks for vessels leaving China to arrive in North America. Carriers have not yet announced if they will blank additional sailings in March, but Alan Murphy, CEO of Sea-Intelligence Maritime Consulting, told JOC.com Thursday that barge volumes in the Wuhan-Shanghai corridor “will obviously be impacted hard” and additional blank sailings are likely.

Skeleton crews at Chinese ports, warehouses

Reduced crews are working this week at marine terminals, warehouses, container freight stations, drayage companies, and regulatory agencies in China. “Ports/terminals are operating with skeleton staff to fulfill basic operations like vessel unloading/loading through Feb. 9,” a US-based footwear importer reported Thursday in a bulletin to customers. The US Coast Guard, in a Jan. 24 notice, said vessel representatives are instructed to report any incidents of sick or deceased crew that took place within the previous two weeks. The Coast Guard will continue to review all notices of arrival and report such incidents to health agencies.

Port authorities say they are working with local, state, and federal health agencies and enforcement bodies. The ports of Los Angeles and Long Beach said their port police, working with health agencies, have standard plans in place to deal with communicable diseases, including the coronavirus.

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

Shippers brace for blank sailings as container lines monitor coronavirus

Container volumes are still moving through Chinese ports despite widening global exposure to the coronavirus, with industry expectations on the impact — muted by the seasonal lull in demand during now-extended Lunar New Year celebrations — ranging from minimal to moderate. While airlines have slashed services to and from China, container lines have so far held back on canceling sailings, although forwarders and cargo owners tell JOC.com they are preparing for a rash of blank sailings should factories remain closed. US airlines Delta, United, and American are the latest air carriers to act, announcing Friday they were suspending service to mainland China.

China's government announced this week it was extending the Lunar New Year holiday by three days, through Sunday, for most of the country, and through Feb. 9 in the areas hardest hit by the virus — Shanghai, Shenzhen, Ningbo, Xiamen, and Qingdao. Extending the holiday is meant to limit the interaction of individuals in work settings to lessen the spread of the virus, but it means that production at factories and shipping operations at the ports will be interrupted at least a week longer than usual.

Manufacturing tends to shut down for two to three weeks over this period anyway, but should factories remain closed into March, carriers will have little option but to cancel more sailings. The final vessels that left Asia before Jan. 25 will begin arriving on the North American West Coast next week, and by mid-February on the East Coast. The trade had already built several weeks of depressed import volumes into their operations in February and March by announcing more than 40 blank sailings beginning Feb. 9. Most of the blanked sailings announced by carriers were scheduled for mid-February until early March.

Rapidly evolving situation

Carrier advisories to customers and the response from forwarders to JOC.com enquiries point to the exceptionally fluid situation surrounding the coronavirus. “We are not expecting massive disruption to our schedules at this point but that can change,” a Hapag-Lloyd spokesperson said. “It is very difficult to judge what will happen, but so far no decision has been made on blanking further sailings or omitting Chinese ports.” Maersk Line likewise said it was assessing the need “for potential network capacity adjustments to cater for any short-term changes in demand out of China.” With the growing potential for containers to be stranded at China ports, the International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) raised concerns that carriers would charge detention and demurrage fees for the delayed boxes.

FIATA said in a statement that what was happening in China was out of the control of forwarders and no charges should be levied by the carriers for containers “captured” in ports or depots. “The China event should not be seen as an opportunity for shipping lines to make windfall profits to offset other expenses of operation,” said Stéphane Graber, FIATA’s director general. In a customer advisory, Maersk said it would waive detention and demurrage charges for cargo leaving China from Jan. 27-Feb. 9.

A CMA CGM spokesperson told JOC.com its operations had so far not been affected and it was closely monitoring developments and reinforcing crew safety. In an advisory to customers, CMA CGM said Wuhan operations had been suspended until further notice, but confirmed that it was business as usual at the carrier’s other China operations, including terminal handling, warehousing, depots, offices, and other facilities.

A spokesperson for Kuehne + Nagel said there were no major disruptions “for the time being” outside of Hubei province, home to the sprawling Yangtze River city of Wuhan where the coronavirus is believed to have originated.

The spokesperson said under a reduced Chinese New Year schedule, the major ports and airports were currently operating as normal. “Given that we are currently in a longer than expected holiday period, the general level of business is low anyway,” she said, but warned that the likelihood of delays remained high.

A Hong Kong-based executive for a European logistics company gave JOC.com a more downbeat assessment of the operating environment in China. “The situation is miserable — impossible to predict in detail, but it’s severe and China will not come back to work at best prior to Feb 10,” the source said. “The industry is entering a very complicated situation.”

Big hit to tech titans

Nishant Singh, head of technology and telecoms data at GlobalData, a data and analytics company, said the closure of manufacturing plants in China will have a big impact on the product releases of technology giants, such as Apple, Microsoft, and Amazon. “The manufacturing of devices and components is via an intricate

supply chain which traverses the region, and hence a prolonged outbreak can drastically affect the manufacturing obligations — this will in-turn impact the product release roadmap of these technology giants,” Singh said in a statement.

“Even if factory operations for these technology hubs are temporarily suspended, like has happened with Tesla’s Shanghai plant, the impact of the reduced production might cascade through to the rest of 2020.” The logistics manager at an importer of seasonal merchandise said he is concerned that extending the Lunar New Year holiday until Feb. 9, or possibly longer, will create a backlog of production orders at factories in the Wuhan area that will affect the production schedule for his merchandise. “If this pushes the slack production season through March, we usually have our spring-summer merchandise in by early March,” the source said.

In a more extreme scenario, a source at a non-vessel-operating common carrier (NVO) said that if disruption of the production schedule in China continues into the summer, manufacturing and shipment of spring and summer merchandise will start to bump up against the back-to-school and holiday merchandise. “If this is just a short-term hiccup, it’s not that bad, but no one knows what would happen if it is longer term. If it maybe pushes volumes to the peak, that is one possible scenario to think about,” he said.

Difficult to gauge impact

Restricting or canceling product releases would hit air cargo especially hard, as the industry tries to bounce back from a dismal performance in 2019. Most airlines have suspended flights to China, but as with ocean freight, the Chinese New Year seasonal slowdown makes the true effect of the coronavirus hard to gauge. Tim Strauss, vice president of Air Canada Cargo, said the holidays have confused the available information, making it difficult to assess what the virus will mean for inventories, production, and trade.

“We think it will be late next week before there is good enough data to predict demand and social impact,” Strauss told JOC.com. “In terms of action, it will mostly depend on the severity of the risk. If the virus is contained to more rural areas as it appears to be now, then operating freighters may be possible into the major airports. This is the likely response by the air industry.”

A spokesperson for Lufthansa Cargo said all passenger flights to China had been suspended and freighters would operate on a special flight schedule, but flights of both passenger and cargo flights were still being operated to Hong Kong.

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Source: <http://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp>

**** ข้อมูลสัปดาห์สุดท้ายของเดือนมกราคม ทาง SCFI ยังไม่มีข้อมูล Update เนื่องจากอยู่ระหว่างอยู่ในช่วงวันหยุดยาวของ
ประเทศจีน ****

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)				
Description	Unit	Weighting	Previous Index 17 January 2020	Current Index 23 January 2020
Comprehensive Index			990.68	981.19
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1010	969
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1180	1179
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1562	1545
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2943	2951
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1123	1126
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	949	942
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2897	2908
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1084	1087
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1989	1967
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	226	224
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	243	236
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	193	195
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	120	120