

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 11 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-Mar-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	225-375	450-700	FAF: USD 172/TEU, USD 344/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	1,300	1,600	-	
Thailand - US East Coast	2,300	2,900		

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมีนาคม 2563 อัตราค่าระวาง และค่า Low Sulphur Surcharge ในเส้นทางเอเชีย คงดที่ไม่มีมีการเปลี่ยนแปลง สำหรับเส้นทาง Shanghai อัตราค่าระวางคองที่อยู่ 200 USD/TEU และ 300 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคองที่อยู่ 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ 300 USD/TEU และ 500 USD/FEU เส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ 300 USD/TEU และ 400 USD/FEU เส้นทาง Busan ค่าระวางอยู่ 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU และเส้นทางแอฟริกาใต้ ค่าระวางยังคงที่อยู่ 850 USD/TEU 1,600 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Europe ค่าระวางยังคงที่เช่นเดียวกัน โดยค่าระวางอยู่ 850 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU โดยมีการเรียกเก็บค่า ISOCC ในอัตราเดิม คือ 141 USD/TEU ซึ่งเป็นค่าน้ำมันแยกต่างหากจากค่า LSS ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางปรับลดลง 50 USD/TEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 225-375 USD/TEU และ 450-700 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า FAF ในอัตรา 172 USD/TEU

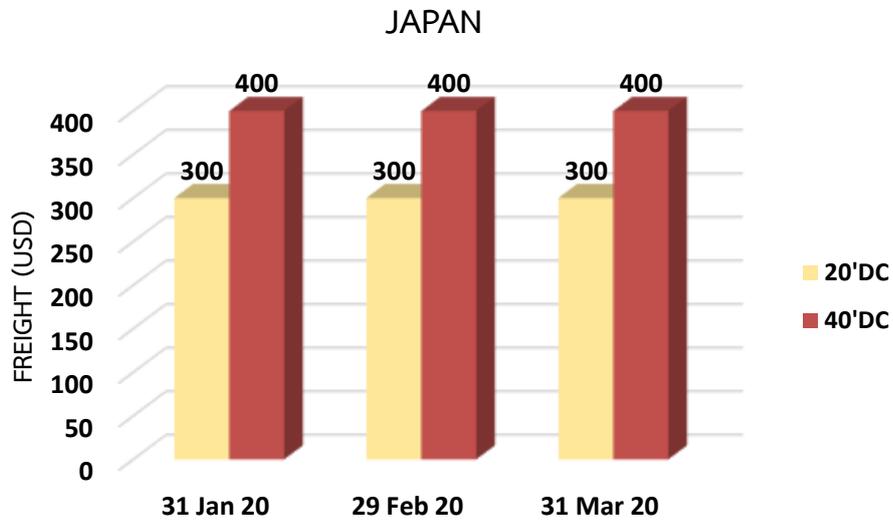
สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมีนาคม ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น โดยค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU ทำให้ค่าระวางอยู่ 1,300 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU ในขณะที่ฝั่ง East Coast ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 20 USD/TEU และ 50 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ 2,300 USD/TEU และ 2,900 USD/FEU

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-Mar-2020
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	USD 40/TEU, USD 80/FEU	
Thailand-EU (Main Ports)	1,400	1800	USD 274/TEU, USD 548/FEU	
(DEHAM, NLRTM, FRLEH)				

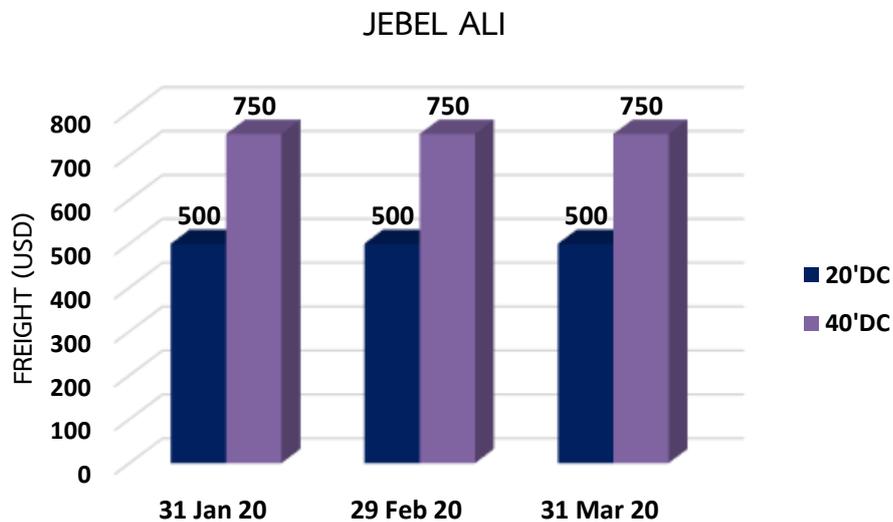
หมายเหตุ: ตู้ Reefer ที่ไปยังเส้นทาง Shanghai มีเรียกเก็บค่า Port Congestion Surcharge ในอัตรา USD 950-1,000/ตู้ เนื่องจากความหนาแน่นภายในท่าเรือ และการขาดแคลนปลั๊กสำหรับตู้ควบคุมอุณหภูมิ

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



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

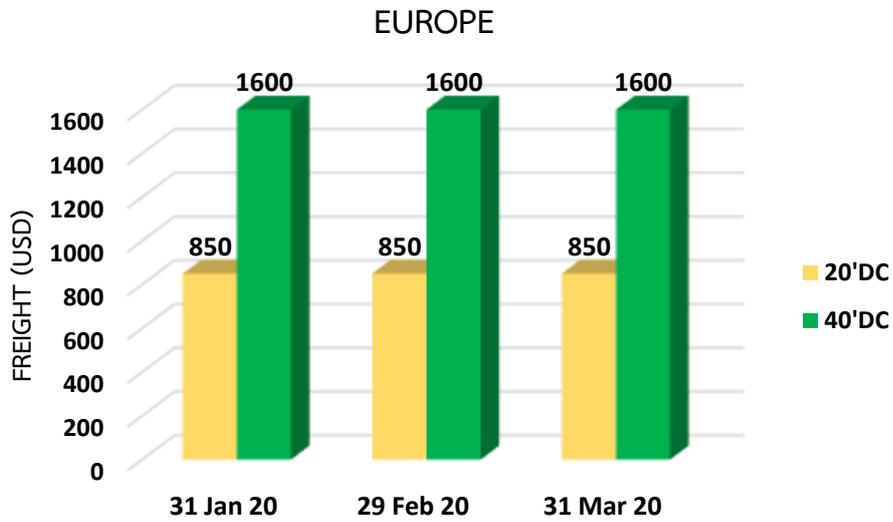
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2563



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 ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2563



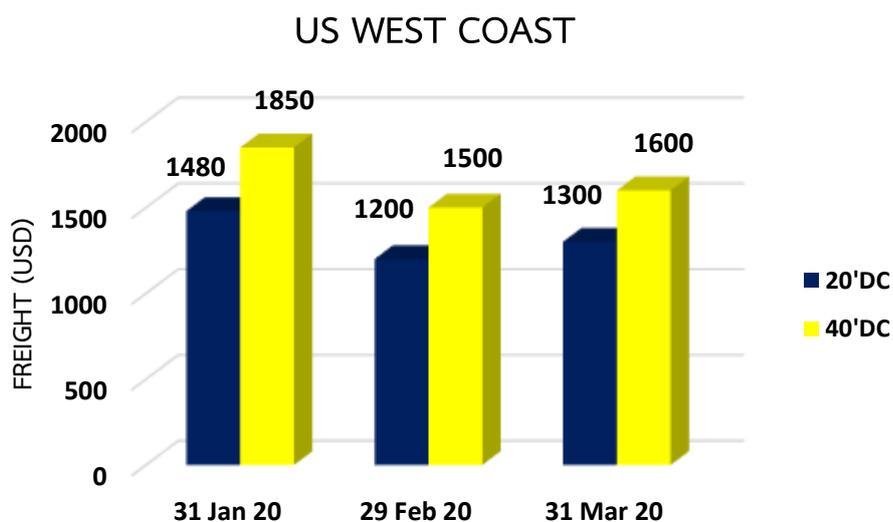
December is subject to

ENS: USD30/BL

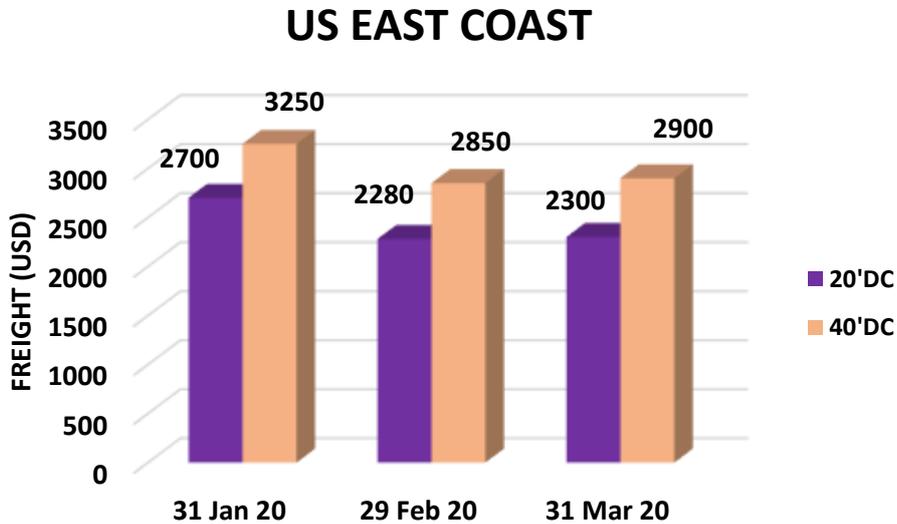
Low Sulphur Surcharge: USD20/TEU และ USD40/FEU

ISOCC: USD141/TEU และ USD282/FEU

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



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
 ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast** เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2563



รวบรวมประกาศการปรับค่าใช้จ่าย และประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศยกเลิกการเรียกเก็บค่า Reefer Adjustment Surcharge (RAS) สำหรับสินค้าตู้ Reefer ที่เข้าไปยัง Mainland ในประเทศจีน เนื่องจากปัญหาความหนาแน่นในท่าเรือเริ่มคลี่คลาย การเทียบท่า และเทอร์มินอลเริ่มกลับเข้าสู่ภาวะปกติ ทำให้สถานการณ์การขาดแคลนปลั๊กสำหรับตู้ Reefer ดีขึ้น ไม่ต้องย้ายท่าเรือไปยังท่าอื่นเหมือนช่วงก่อนหน้านี้

สายเรือ CMA CGM

- ประกาศปรับการเรียกเก็บ Rate Restoration Surcharge สำหรับสินค้าจากเส้นทางเอเชีย (ยกเว้นญี่ปุ่น) ไปยังเส้นทาง Kenya, Tanzania และ Mozambique ในอัตรา USD 500/TEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563
- ประกาศปรับการเรียกเก็บ Rate Restoration Surcharge สำหรับสินค้าจากเส้นทางเอเชีย ไปยังเส้นทาง Taomasina, Madagascar และ Port Louis Mauritius ในอัตรา USD 300/TEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563
- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Demurrage และ Detention สำหรับสินค้าที่ส่งออก และนำเข้ามายังประเทศไทย ในอัตราดังต่อไปนี้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 เมษายน 2563

IMPORT DEMURRAGE / DETENTION effective 15 April, 2020

DRY CONTAINER	FREE TIME	AFTER FREE TIME DAYS	CHARGE PER 20' / 40' PER DAY (THB)
DEMURRAGE	6	FROM 7TH TO 10TH	1050 / 2100
		FROM 11TH ONWARDS	1575 / 3150
DETENTION	4	FROM 5TH TO 9TH	875 / 1750
		FROM 10TH ONWARDS	1400 / 2800

REEFER, OPEN TOP, FLAT RACK, CONTAINER	FREE TIME	AFTER FREE TIME DAYS	CHARGE PER 20' / 40' PER DAY (THB)
DEMURRAGE & DETENTION MERGED	5	FROM 6TH TO 7TH	1225 / 2100
		FROM 8TH ONWARDS	2100 / 2800
REEFER MONITORING / ELECTRICITY	3	FROM 4TH ONWARDS	2350

EXPORT DEMURRAGE / DETENTION effective 15 April, 2020

DRY CONTAINER	FREE TIME	AFTER FREE TIME DAYS	CHARGE PER 20' / 40' PER DAY (THB)
DEMURRAGE	6	FROM 7TH TO 10TH	875 / 1750
		FROM 11TH ONWARDS	1400 / 2800
DETENTION	5	FROM 6TH TO 9TH	700 / 1400
		FROM 10TH ONWARDS	1225 / 2450

REEFER, OPEN TOP, FLAT RACK, CONTAINER	FREE TIME	AFTER FREE TIME DAYS	CHARGE PER 20' / 40' PER DAY (THB)
DEMURRAGE & DETENTION MERGED	5	FROM 6TH TO 7TH	1225 / 2100
		FROM 8TH ONWARDS	2100 / 2800
REEFER MONITORING / ELECTRICITY	4	FROM 5TH ONWARDS	2350

สายเรือ APL

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Bunker Adjustment Factor (BAF) สำหรับเส้นทางระหว่าง Asia - Indian Subcontinent โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 ดังตาราง

Trade Lane	Currency	20ST		40ST		40HC		45HC	
		Dry	Reefer	Dry	Reefer	Dry	Reefer	Dry	Reefer
Asia to Indian Subcontinent	USD	287	344	574	688	574	688	574	-
Indian Subcontinent to Asia	USD	72	97	144	194	144	194	144	-
Within Indian Subcontinent	USD	86	111	172	222	172	222	172	-
Asia to Male	USD	327	392	654	784	654	784	654	-
Male to Asia	USD	72	96	142	192	142	192	142	-
Male to Indian Subcontinent	USD	45	70	90	140	90	140	90	-
Indian Subcontinent to Male	USD	327	392	654	784	654	784	654	-

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) สำหรับเส้นทาง ระหว่าง Asia - Indian Subcontinent โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 ดังตาราง

Trade Lane	Currency	20ST		40ST		40HC		45HC	
		Dry	Reefer	Dry	Reefer	Dry	Reefer	Dry	Reefer
Asia to Indian Subcontinent	USD	75	75	150	150	150	150	150	-
Indian Subcontinent to Asia	USD	45	45	90	90	90	90	90	-
Within Indian Subcontinent	USD	22	22	44	44	44	44	44	-
Asia to Male	USD	105	105	210	210	210	210	210	-
Male to Asia	USD	52	52	104	104	104	104	104	-
Male to Indian Subcontinent	USD	45	45	90	90	90	90	90	-
Indian Subcontinent to Male	USD	105	105	210	210	210	210	210	-

ประกาศข้อบังคับเรื่องการแจ้งเบอร์ชิล สำหรับสินค้านำเข้าไปยังประเทศสิงคโปร์

สายเรือ Maersk ประกาศแจ้งให้ทราบว่าสินค้าที่นำเข้าไปยังประเทศสิงคโปร์ จะต้องแจ้งข้อมูลเบอร์ชิลใน Shipping Instruction ให้ครบถ้วนถูกต้อง หากไม่ปฏิบัติตาม สายเรือจะปฏิเสธการรับ Shipping Instruction จนกว่าจะได้รับข้อมูลที่ครบถ้วน

ประกาศแจ้งเรื่องการประท้วงภายในท่าเรือ Lisbon ประเทศโปรตุเกส

สายเรือ Hapag Lloyd และ สายเรือ Maersk ประกาศแจ้งให้ทราบเรื่องเหตุการณ์ประท้วงภายในท่าเรือ Lisbon ประเทศโปรตุเกส ซึ่งคาดว่าจะต่อเนื่องถึงวันที่ 30 มีนาคม 2563 ส่งผลให้ขณะนี้การดำเนินการภายในท่าเรือหยุดชะงัก ดังนั้นสายเรือจึงดำเนินการสำหรับสินค้านำเข้า และส่งออกจากพื้นที่ดังกล่าว ดังนี้

- ขาออกจาก Lisbon จะให้ส่งทางรถไฟไปยัง Yilport Leixoes Terminal เพื่อดำเนินการส่งออก โดยต้องดำเนินการส่งตู้ไปยังเทอร์มินอลดังกล่าวล่วงหน้าประมาณ 1 สัปดาห์ก่อนเรือเข้า
- ขาเข้าไปยัง Lisbon ตู้สินค้าจะถูกเคลื่อนย้ายจาก Yilport Leixoes สำหรับเดินพิธีการ และจะถูกส่งทางรถไฟไปยัง Bobadela – ALB - Area Logistica da Bobadela, SA Terminal โดยต้องเดินพิธีการภายใน 4 วันทำการภายหลังจากเรือเข้า

ทั้งนี้ ค่าขนส่งทางรถไฟจะถูกเรียกเก็บในอัตรา EUR 190/TEU และ EUR 290/FEU โดยที่สายเรือ Maersk จะงดรับดำเนินการสำหรับสินค้าประเภทตู้ Reefer/OOG/IMO (Class 1 และ 7) หากมีข้อสงสัยเพิ่มเติม สามารถตรวจสอบข้อมูลไปยังฝ่ายบริการลูกค้าของสายเรือ

รวบรวมประกาศจากสายเรือเรื่องความคืบหน้าสถานการณ์การระบาดของ COVID-19

สายเรือ Maersk ประกาศแจ้งให้ทราบถึงสถานการณ์ในประเทศอิตาลี และสเปน โดยระบุว่าขณะนี้ สำนักงานในอิตาลี และสเปน เปิดให้บริการในลักษณะ Remote from Home อย่างไรก็ตาม ในเมือง Genoa ของอิตาลี สำนักงานเปิดให้บริการ 2 วันต่อสัปดาห์ คือวันจันทร์ และวันพฤหัสบดี ตั้งแต่ 9.00-17.00 น. โดยสามารถออก และรับ BL ได้ ในขณะที่ เพิ่มทางเลือกให้กับผู้ส่งออก นำเข้า ดังนี้

- การทำ Telex Release หรือ Sea waybill
- การส่งพิมพ์ Original BL ลูกค้าสามารถส่งพิมพ์ได้เอง ในขณะที่สำนักงานอื่นของ Maersk ก็พร้อมให้บริการ รวมถึงสำนักงานในเมือง Koper ของ Slovenia ซึ่งเป็นสำนักงานที่ใกล้กับประเทศอิตาลีมากที่สุด
- Original BL สามารถทำ Surrender ได้ที่สำนักงานของ Maersk ทั่วประเทศอิตาลี
- หากต้องการสถานที่จัดเก็บสินค้า สายเรือมี Inland Depot เพื่อรองรับ

สายเรือ Zim Line ประกาศแจ้งให้ทราบถึงสถานะการดำเนินงานในประเทศอิตาลี โดยระบุว่าสำนักงานในเมืองมิลาน และเวนิสจะทำงานในลักษณะ Remote Support เนื่องจากสำนักงานปิดทำการ ในขณะที่สำนักงานในเมือง Genoa ยังคงเปิดทำการแต่จะลด scale ในการทำงานลง ทั้งนี้ ผู้นำเข้า ส่งออก สามารถติดต่อกับสายเรือ เพื่อการอำนวยความสะดวกเรื่อง Shipment ได้

สายเรือ APL ประกาศแจ้งให้ทราบถึงสถานการณ์ล่าสุดในประเทศจีน โดยระบุว่าขณะนี้ท่าเรือต่างๆ รวมถึงผู้ให้บริการรถบรรทุก สามารถกลับมาดำเนินการได้เกือบทั้งหมดตั้งแต่วันที่ 9 มีนาคม ที่ผ่านมา ยกเว้นเพียงบางพื้นที่ ได้แก่ North China ซึ่งมีการแบ่งการทำงานทั้งที่สำนักงาน และบางส่วนทำงานจากที่บ้าน และในเมือง Wuhan, Yichang และ Yangtze ที่ยังคงทำงานในลักษณะ Remote basis

US-China 'Phase One' agreement fails to boost January volumes

Exports in the first quarter of the year unlikely to deliver any growth, says BIMCO. Even before the effects of the coronavirus, the 'Phase One' agreement on trade between China and the US failed to boost volumes of the implicated goods in January, according to shipping association BIMCO.

In fact, exports of the manufactured, agricultural and energy goods included in the deal were down 26% from January 2017, which serves as the base year for the agreement, its latest analysis showed. The ‘Phase One’ agreement which was signed on 15 January 2020 lowered some US tariffs on imports from China, which in return has committed to increase its imports from the US. The widely discussed US\$200 billion deal is divided over two years and across four sectors: manufacturing, agriculture, energy and services.

Exports of these goods from the US to China are set to rise by US\$ 200 billion compared with levels in 2017. “The Phase One agreement brought some relief to the shipping market as a further deterioration of the relationship between the US and China was avoided,” said Peter Sand, BIMCO’s chief shipping analyst. “For the extra volumes to be met, exports in January needed to show strong growth. This failed to happen. In fact, with the fall in volumes, January represented a backwards step from the starting line, rather than a strong start to the year, meaning even more ground has to be covered in the remaining months of the year.”

Based on the agreement, US exports of the manufactured goods should rise to US\$75.4 billion in 2020, up from US\$ 40.8 billion in 2019, representing an 86% growth rate. While this growth rate is already high, it shadows in comparison to the 126% growth needed for agricultural exports to rise from US\$14.7 billion in 2019 to US\$33.4 billion in 2020, let alone the 730% growth needed to increase energy exports to meet the goal of US\$ 26.1 billion this year from just US\$ 3.1 billion last year. With only a year to meet growth targets of this magnitude, every month counts and strong growth is needed right from the start of the year and in this respect, January has disappointed,” BIMCO’s analysis noted.

In particular, energy imports fell dramatically to just USD 25.7 million, less than 0.1% of the USD 26.1 billion commitment from China for the full year, and just under half of exports in January 2017, the level which has to be consistently beaten by quite a margin in every month this year. US exports of the manufactured and agricultural goods under the deal showed a smaller reduction in January 2020 compared to January 2017 than the energy exports, but still a decline of 1.6% and 43.3% respectively. Exports in January for both of these categories of goods were around 4% of the total exports needed if the commitments are to be met.

BIMCO explained that the low exports in January cannot be attributed to the coronavirus outbreak, as this had only a very limited impact on the Chinese economy in January and no effect on its trade with the US. It highlighted that the virus has however plagued exports in February, and will continue to do so in the coming months, even as China slowly returns to work. In reality, this means that exports in the first quarter of the year are unlikely to deliver any growth, let alone the high rates needed to meet the commitments in the agreement. It is highly unlikely that the next three quarters of the year will see exports on track to meet the target, let alone to make up for missing volumes in the first quarter.

“Developments across the globe since the agreement was signed in mid-January, from the coronavirus outbreak to the falling oil price have made it even less likely that China and the US will be able to live up to their commitments and thereby help boost demand for the shipping industry,” Sand commented. “If the agreement is to make sense, a revision may be needed when the dust has settled around the coronavirus disruptions and there is once again room to focus on trade policies,” he concluded.

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

US imports from China crash to near-four-year low

Decreased Chinese manufacturing production due to the coronavirus disease 2019 (COVID-19), coupled with tariff pressures, pulled down US imports from China in February to a near four-year low, and total Asia imports to an almost three-year low.

US containerized imports from China plunged 22 percent last month on a year-over-year basis, while total imports from Asia sank 10.1 percent in the same period, according to data from PIERS, a sister product of JOC.com within IHS Markit. Imports from China in February totaled 633,634 TEU, the lowest monthly total since March 2016. Imports from all of Asia totaled 1.1 million TEU, the lowest since March 2017.

However, there are signs that China and Asia imports to the United States will recover. Retailers this week projected that year-over-year imports will increase for the first time in May. Also, blank sailings are beginning to tail off, according to Sea-Intelligence Maritime Consulting, and carriers have already begun to add capacity in the trans-Pacific.

Year over year, imports from Asia have fallen for five consecutive months, while imports from China have decreased in 12 of the last 13 months. The declines reflect in part due to the United States-China trade war that began in the summer of 2018. Facing four tranches of US tariffs on imports from China from mid-2018 until the fall of 2019, when China and the US reached a partial Phase One trade deal, retailers and manufacturers front-loaded imports ahead of anticipated tariff increases. The front-loading of shipments inflated US import volumes in late 2018 into early 2019, but reduced imports later in 2019 as retailers burned off their inventories.

Year over year, imports from Asia have fallen for five consecutive months, while imports from China have decreased in 12 of the last 13 months. The declines reflect in part due to the United States-China trade war that began in the summer of 2018. Facing four tranches of US tariffs on imports from China from mid-2018 until the fall of 2019, when China and the US reached a partial Phase One trade deal, retailers and manufacturers front-loaded imports ahead of anticipated tariff increases. The front-loading of shipments inflated US import volumes in late 2018 into early 2019, but reduced imports later in 2019 as retailers burned off their inventories.



China is by far the largest Asian exporter to the US, accounting for 63.7 percent of the 16.55 million TEU the US imported from Asia in calendar year 2019. Retailers and manufacturers the past two years shifted an increasing amount of their sourcing from China to countries in Southeast Asia, such as Vietnam, Indonesia, Malaysia, and Cambodia. Carriers last year responded to the increased traffic by adding four vessel strings, for a total of 18 weekly services from Southeast Asia to the US.

In the first two months of 2020, US imports from Asia dropped 6.2 percent year over year, while imports from China were down 15.5 percent, and carriers anticipate the downward trend will continue at least through March. Carriers have announced the canceling of about 111 sailings for the period from early February through early April.

Some were planned to account for the closing of many factories in Asia for the annual Lunar New Year holidays, which began on Jan. 25, but with the spread of the COVID-19, many factories in China extended the factory shutdowns due to supply chain interruptions and a shortage of workers, including truck drivers who haul parts, raw materials, and finished products to and from factories in China.

Import increase expected in May

Carriers this past week announced increases in capacity in the trans-Pacific, signaling their belief that import bookings from Asia will pick up soon. The 2M Alliance of Maersk Line and Mediterranean Shipping Co., for example, announced they are upsizing the capacity of four weekly strings from Asia to Los Angeles-Long Beach from 14,000 TEU per week to between 19,000 and 23,000 weekly TEU.

The 23,000-TEU *MSC Oscar* arrived in Los Angeles on Sunday, and three more mega-ships are due to arrive in Los Angeles and Long Beach beginning in late March, a Maersk spokesperson confirmed this week. The vessels will carry some US imports from Asia to Los Angeles-Long Beach, but they are also being deployed to carry laden export containers and to vacate large volumes of empty containers from the ports. The vessels will reposition the boxes back to China so they do not back up in Southern California and overwhelm marine terminals, warehouses, and trucker yards. Carriers and non-vessel-operating common carriers (NVOs) told JOC.com they expect imports from Asia will increase in May and June as factories in China return to full production.

The latest Global Port Tracker report, published monthly by the National Retail Federation and Hackett Associates, projected year-over-year monthly import declines through April, then the tide should turn, with an increase in imports of 9.3 percent in May and 9.6 percent in June.

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

Coronavirus: Governments must let shipping keep on shipping

Putting draconian restrictions on vessels calling from high-incidence countries may seem an obvious and attractive no-brainer response to inevitable public clamour to ‘do something’. It should be rejected. Shipping is the lifeblood of the global economy. Precautions and risk mitigation are, of course essential, but an ill-considered, media-driven, semi-superstitious panic that brings shipping to a standstill would be major mistake. SHIPPING can keep world trade flowing for the duration of the coronavirus crisis. But only if governments let it.

Putting draconian restrictions on vessels calling from high-incidence countries may seem an obvious and attractive no-brainer response to inevitable public clamour to ‘do something’. It should be rejected; cargoes don’t transmit coronavirus. Shipping is the basic industry to the basic industries. Without what we do, many other business sectors simply will not be able to do what they do.

No surprise, then, that when Donald Trump was forced into an instant U-turn after proclaiming in a televised address to the nation that trade was included in his 30-day ban on incoming travel from Europe. That is precisely the sort of gaffe that embarrasses serious politicians. A comparison with the more measured stance adopted by the equally populist government of Italy is instructive. Even as it put the entire country under lockdown, ports were specifically enjoined to remain operational. Let us shout out loud that keeping the economic arteries open should be a priority, perhaps second only to containing and delaying the spread of the coronavirus itself.

Not the least of the penalties for failing to do so is the immediate danger of ubiquitous shortages of basic foodstuffs. This is especially the case for countries such as Britain, which long ago eschewed the protectionist case for self-sufficiency in agriculture. It would take only slightly longer for the broader economic consequences to kick in. The risk of quasi-total shutdown is real, with all the attendant ramifications for employment and prosperity. Meanwhile, crews should not be penalised for doing their jobs. While denial of shore leave is so far documented in only a handful of instances, seafarer charities are right to fear that the trend will inevitably grow.

The irony is — as Matthias Ristau of Deutsche Seemannsmission pointed out — there is mathematically more chance of seafarers picking up the disease in Germany than the dissipated patrons of Hamburg’s famously rambunctious watering holes picking up the disease from seafarers. In short, ships may have been the main carriers of the Black Death in 1348, but there are no good grounds for expecting a repeat performance with coronavirus in 2020.

Cancel the sports fixtures, give the kids an additional fortnight off school. Get white-collar workers working remotely. Kick hand sanitiser and testing kit factories into overdrive. But an ill-considered, media-driven, semi-superstitious panic that brings shipping to a standstill would be major mistake.

Source: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.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 6 March 2020	Current Index 13 March 2020
Comprehensive Index			871.16	911.85
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	830	827
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	915	903
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1361	1610
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2679	2912
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	958	1009
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	835	771
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2939	2924
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1019	978
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1580	1460
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	225	225
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	240	240
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	191	191
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	117	117

.....