

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 7 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	-	
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 ในเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่คงที่ไม่มีมีการเปลี่ยนแปลง 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

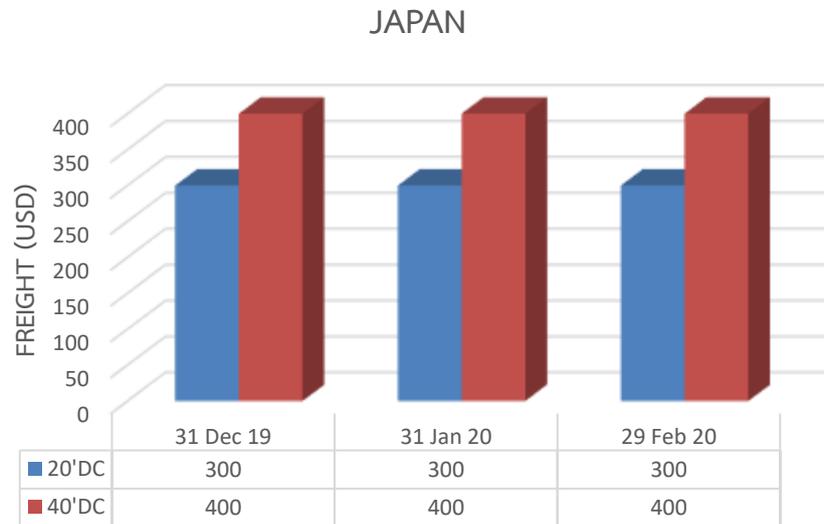
สำหรับเส้นทาง Europe ค่าระวางในเดือนกุมภาพันธ์ยังคงที่เช่นเดียวกัน โดยค่าระวางอยู่ที่ 850 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU โดยมีการเรียกเก็บค่า ISOCC ในอัตราเดิม คือ 141 USD/TEU ซึ่งเป็นค่าน้ำมันแยกต่างหากจากค่า LSS ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 275-425 USD/TEU และ 550-800 USD/FEU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

ในขณะที่เส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนกุมภาพันธ์ ค่าระวางยังคงที่ไม่เปลี่ยนแปลง โดยผู้ส่งออกสามารถนำ Volume มาต่อรองกับสายเรือเพื่อได้อัตราค่าระวางราคาพิเศษ โดยค่าระวางฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,200 USD/TEU และ 1,500 USD/FEU ในขณะที่ฝั่ง East Coast ค่าระวางอยู่ที่ 2,280 USD/TEU และ 2,850 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

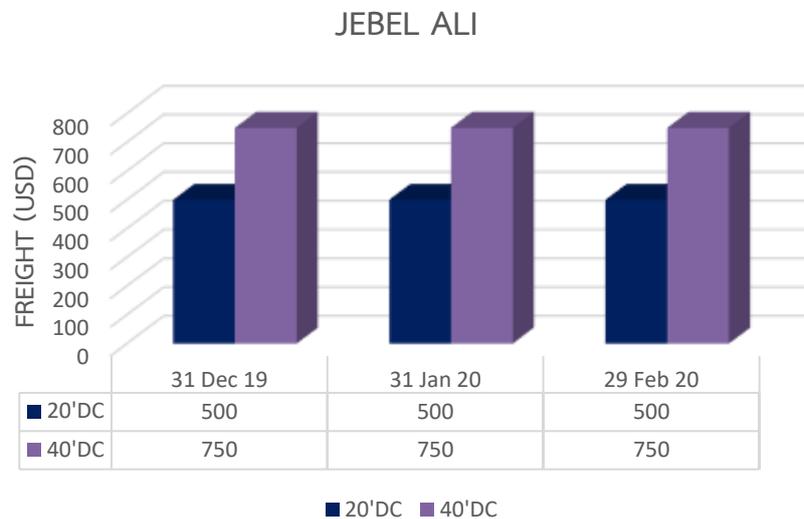
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800	900	USD 90/TEU, USD 180/FEU	Effective till 29-Feb-2020
Thailand-Shanghai	800	900		
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	USD 40/TEU, USD 80/FEU	
Thailand-EU (Main Ports)	1,400	1800	USD 252/TEU,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

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

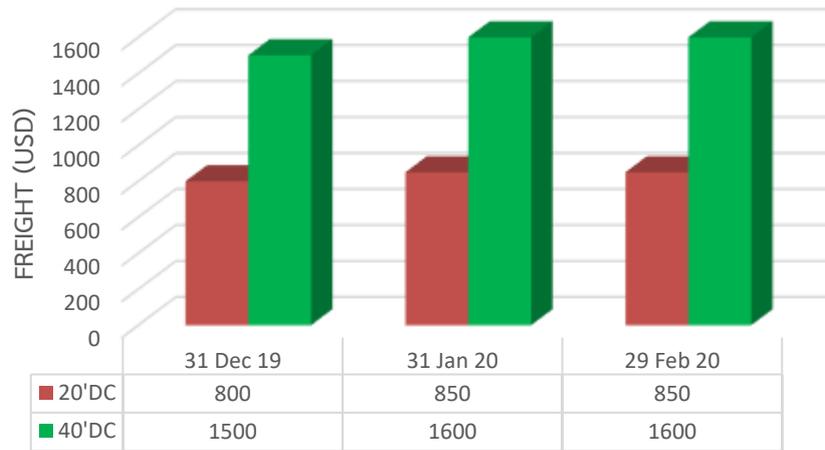


Subject to

- 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

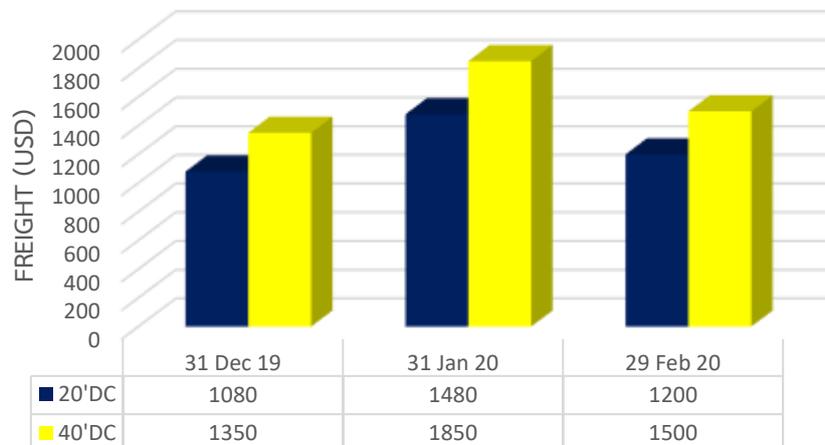
ENS: USD30/BL

Low Sulphur Surcharge: USD20/TEU และ USD40/FEU

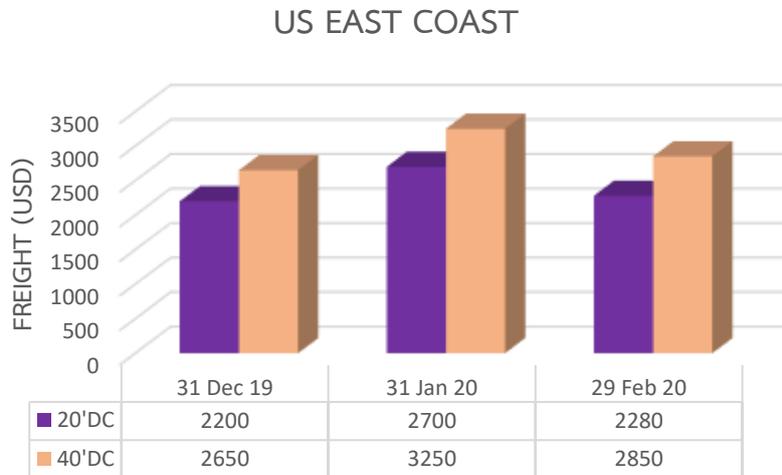
ISOC: USD141/TEU และ USD282/FEU

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

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง East Asia ไปยัง East Coast South America ในอัตรา USD 400/ตู้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2563
- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge (PSS) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง South Europe, Mediterranean และ Black Sea มายังเส้นทาง East Asia ในอัตรา USD 350/ตู้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2563
- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge (PSS) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง North Europe มายังเส้นทาง East Asia ในอัตรา USD 325/ตู้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2563
- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง East Asia ไปยังสหรัฐอเมริกา และแคนาดา ในอัตรา USD 560/20' และ USD 700/40' โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 มีนาคม 2563
- ประกาศเรื่องข้อบังคับการลากตู้ (Carrier Haulage) เข้าไปภายในประเทศคองโก เนื่องจากสถานการณ์ภายในประเทศคองโกปัจจุบันมีความเสี่ยงต่อการขนส่งสินค้า ดังนั้น สายเรือจึงประกาศงดรับ Booking สำหรับสินค้าที่ต้อง In-transit เข้าไปยังเส้นทางดังกล่าว ผ่านท่าเรือ Dar-es-Salaam จนกว่าสถานการณ์จะคลี่คลาย

สายเรือ CMA CGM

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Rate Restoration Surcharge สำหรับสินค้าจากเส้นทางเอเชีย ไปยังสหรัฐอเมริกา และแคนาดา ในอัตรา USD 900/20', USD 1,000/40' และ USD 1,125/40'HQ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 มีนาคม 2563

สายเรือ Maersk

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Surcharge ภายในประเทศไทย สำหรับสินค้านำเข้าและส่งออก สำหรับกรณีที่ไมดำเนินการผ่านระบบ (Off-line booking) โดยมีข้อมูลดังตาราง ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2563

Scope: Thailand to World

Surcharge Name	Currency	Charge Level	Calculation
Transport Document Issuance Service - Export	THB	1,500	Per Bill of Lading
Transport Document Amendment Fee - Export	THB	1,500	Per Amendment
Manual Documentation Processing Fee	THB	1,500	Per Bill of Lading
Switch Transport Document Service	THB	3,000	Per Bill of Lading
Electronic Cargo Release Service - Export	THB	1,500	Per Bill of Lading

Scope: World to Thailand

Surcharge Name	Currency	Charge Level	Calculation
Transport Document Issuance Service - Import	THB	1,500	Per Bill of Lading
Transport Document Amendment Fee - Import*	THB	1,500	Per Amendment
Switch Transport Document Service	THB	3,000	Per Bill of Lading
Electronic Cargo Release Service - Import	THB	1,500	Per Bill of Lading

*We apply different surcharges upon the amendment time. Transport Document Amendment Fee – Import will be applied for an amendment over 48 hours after a vessel arrival at THB 1,500 per amendment. Additional Import Service will be applied for an amendment within 48 hours after a vessel arrival at THB 2,000 per amendment.

- ประกาศแจ้งให้ทราบว่าสินค้าที่ส่งออกไปยังเส้นทางประเทศเนเธอร์แลนด์ ผู้ส่งออกต้องแจ้งข้อมูล Harmonized Code 6 หลัก ใน Shipping Instruction โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2563

รวบรวมประกาศของสายเรือเพิ่มเติม เรื่องความคืบหน้าจากผลกระทบของ COVID-19

สายเรือ CMA CGM, ANL, APL และ CNC

ประกาศแจ้งให้ทราบว่าจากผลกระทบของโคโรนาไวรัส ทางบริษัทในเครือของ CMA CGM ให้พนักงานทำงานจากที่บ้าน และให้บริการในลักษณะ Remote Basis โดยบริษัทจะเปิดดำเนินการเต็มรูปแบบในวันที่ 2 มีนาคม 2563 อย่างไรก็ตามขณะนี้ Counter Service สามารถเปิดให้บริการได้ ยกเว้น ในเมืองดังต่อไปนี้ คือ Fuzhou, Guangzhou, Lianyungang, Nanjing, Shenzhen, Wuhan และ Zhongshan นอกจากนี้ การดำเนินงานใน Depot เปิดให้บริการตามปกติ ยกเว้น ใน Shenzhen ที่เปิดให้บริการบางส่วน โดย Depot ที่ยังไม่สามารถเปิดให้บริการได้ ได้แก่ Yantian Greating Fortune, Shekou, Yanggang Yantian และ Jinhongji Yantian หากต้องการทราบรายละเอียดเพิ่มเติม สามารถติดต่อไปยัง <http://www.cma-cgm.com/local/china>

สายเรือ Cosco

ประกาศแจ้งให้ทราบว่าขณะนี้ สำนักงานใหญ่ของ Cosco และสำนักงานในเมือง Dalian, Qingdao, Shanghai, Xiamen และ Hainan เปิดให้บริการตามปกติตั้งแต่วันที่ 10 กุมภาพันธ์ ที่ผ่านมา ในขณะที่สำนักงานในเมืองอื่น ประกอบด้วย Tianjin, Ningbo, South China และ Wuhan ยังคงให้บริการในลักษณะการทำงานผ่านระบบ (Telecommuting) เพื่อความปลอดภัย และเป็นไปตามมาตรการป้องกันโรค

ข้อเสนอแนะสำหรับการให้บริการในพื้นที่ Hubei: บริการเรือ Barge ขาออกที่ Wuhan Yangluo Port โดยสินค้าที่ Transship ที่ Shanghai สามารถดำเนินการได้บนเรือ Feeder ปกติ แต่ทั้งนี้ขอให้ติดต่อกับ Local office ล่วงหน้าอย่างน้อย 3 วัน เพื่อการเตรียมการ โดยการจอง และการส่ง Shipping Instruction สามารถดำเนินการผ่าน Website หรือช่องทาง EDI ได้ตามปกติ ในกรณีที่มีการชำระค่าใช้จ่ายล่าช้า สามารถติดต่อขออนุมัติกับทางฝ่ายขาย รวมถึงการปล่อย BL ในสำนักงานอื่น

สามารถได้รับการยกเว้นการเรียกเก็บค่า BL Release elsewhere ได้ และสุดท้ายกรณีของรถบรรทุก จะให้บริการได้ทันที เมื่อมีประกาศยกเลิกข้อห้ามจากทางรัฐบาล

สายเรือ MSC

ประกาศแจ้งถึงเรื่องผลกระทบจากความหนาแน่นของตู้สินค้า Reefer ภายในท่าเรือของประเทศจีน ทำให้ขาดแคลนปลั๊ก เพื่อรักษาอุณหภูมิของตู้สินค้า ดังนั้น สายเรืออาจต้องทำการเปลี่ยนท่าเรือปลายทางในการเทียบท่า เพื่อบรรเทาปัญหาดังกล่าว โดยหากสถานการณ์ยังไม่กลับเข้าสู่ภาวะปกติ แนะนำให้ผู้รับสินค้าแจ้งสถานที่ที่สามารถไปรับสินค้าได้ ทั้งนี้ หากมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม สายเรือจะเรียกเก็บกับทางผู้รับสินค้า

สายเรือ ONE

ประกาศแจ้งให้ทราบว่าเนื่องจากการขาดแคลนปลั๊กสำหรับตู้ Reefer โดยเฉพาะอย่างยิ่งใน Xingang (Tianjin) และ Shanghai ทำให้สายเรืออาจต้องเปลี่ยนให้ตู้ไปเข้าเทียบท่ายังท่าเรืออื่นแทน โดยตั้งแต่วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2563 ตู้สินค้าประเภท Reefer ที่เข้าไปยังท่าเรือ Shanghai และ Xingang จะมีการเรียกเก็บค่า Congestion Surcharge (CGD) ในอัตรา USD 1,000/ตู้ เพื่อเป็นค่าดำเนินการดังกล่าว แต่ในกรณีที่เป็นการ Regulated Trade จะมีผลบังคับวันที่ 14 มีนาคม 2563 ทั้งนี้ สายเรือแนะนำให้ลูกค้าพิจารณาเปลี่ยนท่าเรือไปยังท่าอื่นแทน โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับสินค้าประเภทอาหารสด อาหารแช่เย็นเน่าเสียง่าย

นอกจากนี้ สายเรือ ONE แจ้งประกาศเพิ่มเติมการปรับเปลี่ยนวันเปิดทำการของสำนักงานในเมืองต่างๆ โดยแจ้งว่าสำนักงานส่วนใหญ่ใน Greater China จะกลับมาเปิดทำการตามปกติในวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2563 ยกเว้น Wuhan ที่ยังปิดทำการชั่วคราวจนกว่าจะมีประกาศแจ้งเพิ่มเติม อย่างไรก็ตาม การให้บริการของพนักงานมีความพร้อมทำงานในลักษณะ on-site และ remote access สำหรับกรณี Booking ใหม่ทั้งขาเข้า และขาออกจาก Hubei ซึ่งรวมถึง Wuhan ยังคงให้บริการชั่วคราว

Coronavirus driving importers to seek alternative production sources

New data indicates how the current problems in China have intensified a trend that was started by the trade war, in which US importers are increasingly looking for regional suppliers other than China. New data indicates that the current production and supply chain problems in China that have been caused by the new Coronavirus have accelerated a trend that was started by the trade war, in which US importers are increasingly looking for alternative suppliers in the Asia Pacific regional, notably in southeast Asia.

Marketplace data from Freightos suggest that “among US importers, coronavirus has intensified a trend that was started by the trade war: importers are increasingly looking for regional suppliers other than China”, the digital freight rates specialist said. It said the share of freight rate searches by customers for countries other than China “has climbed to more than 17% so far this month, up from less than 8% a year ago”. And it has risen dramatically in just the last month from around 10% at the end of 2019 to more than 17% in early February.

Freightos said its shipping experts were currently advising importers “to keep updated about the extended shutdown, expect possible delays, confirm ready dates directly with manufacturers once they’re back online and, if possible, try to delay orders until after the backlog clears”. In terms of rates, it said that “with minimal manufacturing and cargo to ship, demand has dipped below what was expected for post-Chinese New Year (CNY). Though rates for most lanes, including those to the US, have so far remained unchanged from their pre-holiday and pre-outbreak levels, amid uncertainty and flagging post-CNY demand prices have dropped 15% on Asia-Northern Europe lanes since the start of the month and carriers have continued blanking sailings across lanes in response.”

Eytan Buchman, CMO at Freightos, said that although the extension of the official Chinese New Year holiday in most locations was set to expire yesterday, many provinces and cities in China have extended the shutdown further, some even until 1 March, adding: “But highway and transportation closures, and mandatory 14-day quarantines for people returning home from strongly affected areas, mean that even in places no longer shut down, the return to normal at factories and ports will be slow.”

He continued: “Rates may start to fall on China-US lanes in the short term as the shutdown drags on. But when production does pick up in full force – possibly not until mid-March – the spiking demand and reduced number of ships in the region will push freight prices up, with some experts predicting a spike in backhaul rates as well. Massively reduced air cargo capacity will likely also lead to a spike in air rates.”

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

US box imports set for sharper-than-usual February drop

Retailers were already beginning to shift some sourcing to other countries because of the trade war, which are likely to accelerate if shutdowns in China continue to impact on supply chains. With the new coronavirus causing longer Lunar New Year shutdowns of factories in China, imports at major US retail container ports are expected to see a sharper-than-usual drop this month, according to the Global Port Tracker report by the National Retail Federation and Hackett Associates.

“February is historically a slow month for imports because of Lunar New Year and the lull between retailers’ holiday season and summer, but this is an unusual situation,” NRF Vice President for Supply Chain and Customs Policy Jonathan Gold said. “Many Chinese factories have already stayed closed longer than usual, and we don’t know how soon they will reopen.

“US retailers were already beginning to shift some sourcing to other countries because of the trade war, but if shutdowns continue, we could see an impact on supply chains.” This is confirmed by new data from freight digitalisation specialist Freightos which indicates that the current production and supply chain problems in China that have been caused by the new Coronavirus have accelerated a trend that was started by the trade war, in which US importers are increasingly looking for alternative suppliers in the Asia Pacific regional, notably in southeast Asia. It said the share of customers’ freight rate searches for countries other than China “has climbed to more than 17% so far this month, up from less than 8% a year ago”. And it has risen dramatically in just the last month from around 10% at the end of 2019 to more than 17% in early February. Hackett Associates founder Ben Hackett said: “Projecting container volume for the next year has become even more challenging with the outbreak of the coronavirus in China and its spread. It’s questionable how soon manufacturing will return to normal, and following the extension of the Lunar New Year break, all eyes are on what further decisions China will make to control the outbreak.”

US ports covered by Global Port Tracker handled 1.72 million TEU in December, the latest month for which after-the-fact numbers are available. That was up 1.8% from November but down 12.4% from unusually high numbers at the end of 2018 ahead of a scheduled tariff increase that was ultimately postponed. December’s numbers brought 2019 to a total of 21.6 million TEU, a 0.8% decrease from 2018 amid the ongoing trade war but still the second-highest year on record. Imports during 2018 hit a record of 21.8 million TEU, partly due to frontloading ahead of anticipated 2019 tariffs.

January was estimated at 1.82 million TEU, down 3.8% from January 2019. February is forecast to be down 12.9%, year-over-year, at 1.41 million TEU and March is expected to down 9.5% year-over-year at 1.46 million TEU. Before the coronavirus outbreak, Global Port Tracker had forecast February at 1.54 million TEU and March at 1.7 million TEU.

While the duration of the coronavirus impact remains unknown, April is currently forecast at 1.82 million TEU, up 4.5%, year-over-year; May at 2 million TEU, up 8.3%, and June at 1.95 million TEU, up 8.5%. Those numbers would bring the first half of 2020 to 10.47 million TEU, down 0.4%, year-over-year.

Global Port Tracker, which is produced for NRF by the consulting firm Hackett Associates, provides historical data and forecasts for the U.S. ports of Los Angeles/Long Beach, Oakland, Seattle and Tacoma on

the West Coast; New York/New Jersey, Port of Virginia, Charleston, Savannah, Port Everglades, Miami and Jacksonville on the East Coast, and Houston on the Gulf Coast. Hackett Associates provides consulting, research and advisory services to the international maritime industry, government agencies and international institutions.

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

Reefer surcharges rocket due to Chinese port plug scarcity

Container lines are levying surcharges of up to \$2,000 per refrigerated (reefer) container amid reefer plug scarcity at Chinese ports due to the coronavirus, underscoring how the outbreak is threatening to derail substantial gains in US reefer exports to China. In a Feb. 13 customer notice, APL said it would begin charging a peak season surcharge of \$2,000 per reefer container starting on March 12 for shipments from Canada and the United States to Asia. Citing slow flow through some Chinese ports due to the coronavirus, CMA CGM in a Feb. 13 customer notice said it would apply a port congestion surcharge of \$1,250 per container starting March 13 for exports to Shanghai, Ningbo, and Tianjin/Xingang.

In the notice, CMA CGM said “most reefer plugs at the yards of all container terminals in Shanghai, Ningbo, and Tianjin/Xingang are already being occupied. CMA CGM is then forced to divert reefer cargo to other ports.” Hapag-Lloyd and Maersk have also warned customers of reefer plug scarcity. In recent months, US exporters of poultry, beef, and pork have seen shipments to China skyrocket thanks in large part to another outbreak: African swine fever. Since August 2018, nearly half of China’s pigs have been killed by African swine fever, prompting the country to ramp up imports from the United States, Europe, and Brazil.

At the same time, China’s commitment to boost purchases of US farm goods under the “phase one” trade agreement signed in January is raising pork exporters’ expectations, while US beef and poultry exports to China are experiencing an uptick following the easing of import restrictions on these proteins last November. Peter Friedmann, executive director of the Agriculture Transportation Coalition (AgTC) said the timing of the coronavirus, which has had an outsized impact on the so-called cold chains that support the movement of perishable goods, is “unfortunate” given that US agricultural exporters are “still in an upswing with our export volumes, and it has already begun to impede those.”

Containerized shipments of pork from the US to China more than doubled in the first 11 months of 2019, jumping 118.7 percent year over year to 28,808 TEU, after falling 39.4 percent in the same 2018 period, according to PIERS, a JOC.com sister company within IHS Markit. That growth was driven by triple-digit percentage increases in each of the last five months, capped off by a 799 percent surge in November. US exports of beef to China jumped 32.3 percent through November, while poultry shipments were up 7 percent from the previous year, according to PIERS.

‘Cascading effect’

Ocean carriers have already announced 82 blank sailings on the trans-Pacific trade through March, 21 of which can be linked directly to the coronavirus outbreak, and the latter number could continue to rise if factory closures in China persist, according to maritime analyst Sea-Intelligence Maritime Consulting. Meanwhile, CMA CGM and COSCO Shipping are among those that are waiving detention and demurrage fees for certain cargo, but Friedmann noted there’s no guarantee as to how long the waiver will last.

In an open letter dated Feb. 3, the AgTC requested a formal announcement from its ocean carrier partners on an extension of “free time” beyond Feb. 9, the last day of the extended Lunar New Year Holiday. “Our US exporters need assurance they will not be charged detention (per diem) or demurrage while the supply chain remains dysfunctional due to the coronavirus,” the association wrote.

The situation is compounded by a growing paralysis up and down the supply chain. China's restrictions on the movement of people — aimed at slowing the coronavirus' spread — means longshore workers, customs inspectors, truck drivers, and others are unable to get to and from their jobs and, as a result, cargo isn't moving from the ports to inland destinations and vice versa, bringing the flow of freight in and out of the country to a grinding halt. At the ports of Xingang and Shanghai, for example, a backlog of reefer containers has been piling up and all reefer plugs are currently being utilized. But Friedmann said the disruption is by no means limited to China.

“The ‘backup’ in China extends all the way to this side of the Pacific,” he said. “Our members, the US agriculture and forest products exporters, are finding cargo getting ‘stuck’ at inland origin points, at rail ramps, at truck yards, at refrigerated warehouses, and at the marine terminals here at US ports.” Friedmann acknowledged that the ocean carriers cannot be blamed for the lack of equipment. Without headhaul consumer goods coming from China's factories to the US, there aren't containers available for the backhaul, including reefer containers. “It's a cascading effect,” he said.

A second wave of disruption?

Koray Köse, senior director, supply chain research at Gartner, is concerned about a potential “second wave” of supply chain disruption once workers return from the extended Lunar New Year holiday. He warned that the tight living quarters of factory employees and heightened exposure to others could reinvigorate the spread of the virus. “People are coming back to the factories in China, where many workers live 24/7 in compounds and campuses. They share rooms, bunk beds, with sometimes eight people to a single room,” he explained.

Köse praised several European companies operating in China for their decision to delay reopening to avoid compromising the health of their workforce and limit the risk of another outbreak. However, other companies are instead opting to get up and running as soon as possible, effectively choosing “short-term production increases” over employee health, he said. Putting workers back in close proximity to one another and potentially spreading the virus again would be disastrous for the country's labor force in the long term. As it is, some factories are already facing employee losses of more than 20 percent following the Lunar New Year holiday.

Köse emphasized the need for companies to rethink how they approach risk, noting that the coronavirus illustrates how the “probability approach” to traditional risk management has failed. In other words, it's no longer a question of “if” a previously unforeseen disruptive event — be it a global pandemic or a natural disaster — will occur, but “when.” What's more, it has become increasingly more difficult to recover from a financial and operational standpoint when such an event occurs, he said. According to Aon plc, economic losses from natural disasters that occurred during 2010-2019 reached nearly \$3 trillion, marking the costliest decade on record.

“People are complacent when it comes to risk and making sure they have a diversified supply chain,” said Köse. “Risk management is an investment; it's not an expense. On the contrary, recovery is an expense.”

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 23 January 2020	Current Index 14 February 2020
Comprehensive Index			981.19	910.58
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	969	850
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1179	1031
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1545	1423
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2951	2768
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1126	1089
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	942	892
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2908	2983
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1087	1066
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1967	1848
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	224	215
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	236	230
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	195	178
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	120	120

.....