

## การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 6 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	300	450		
(North & South)	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	1,200	1,500	-	Effective till
Thailand - US East Coast	2,280	2,850		14-Feb-2020

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2563 อัตราค่าระวาง และค่า Low Sulphur Surcharge ในเส้นทางเอเชีย ส่วนใหญ่คงที่ไม่มีเปลี่ยนแปลง 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

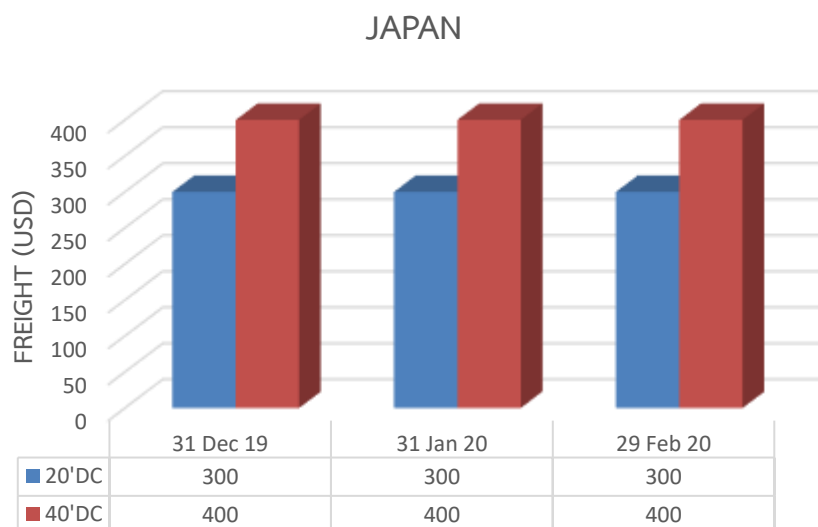
สำหรับเส้นทาง Europe ค่าระวางในเดือนกุมภาพันธ์ยังคงที่เช่นเดียวกัน โดยค่าระวางอยู่ที่ 850 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU โดยมีการเรียกเก็บค่า ISOCC ในอัตราเดิม คือ 141 USD/TEU ซึ่งเป็นค่าน้ำมันแยกต่างหากจากค่า LSS ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 275-425 USD/TEU และ 550-800 USD/FEU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

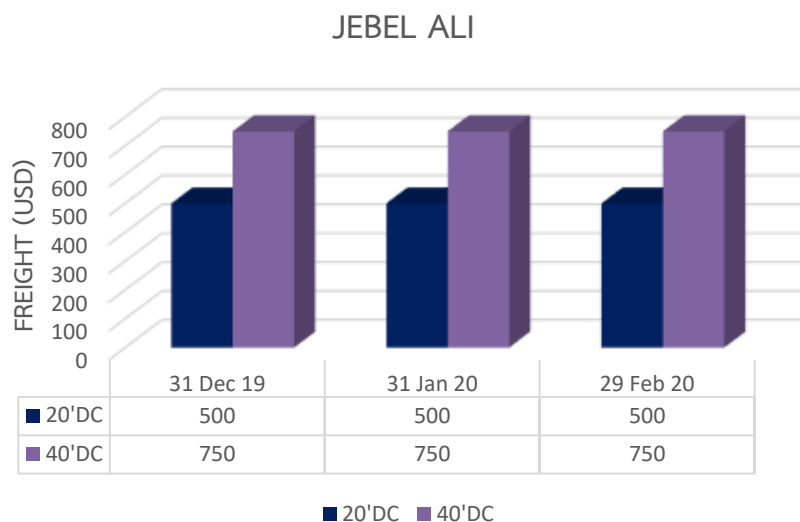
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800	900	USD 90/TEU, USD 180/FEU	Effective till 29-Feb-2020
Thailand-Shanghai	800	900		
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	USD 40/TEU, USD 80/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,400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

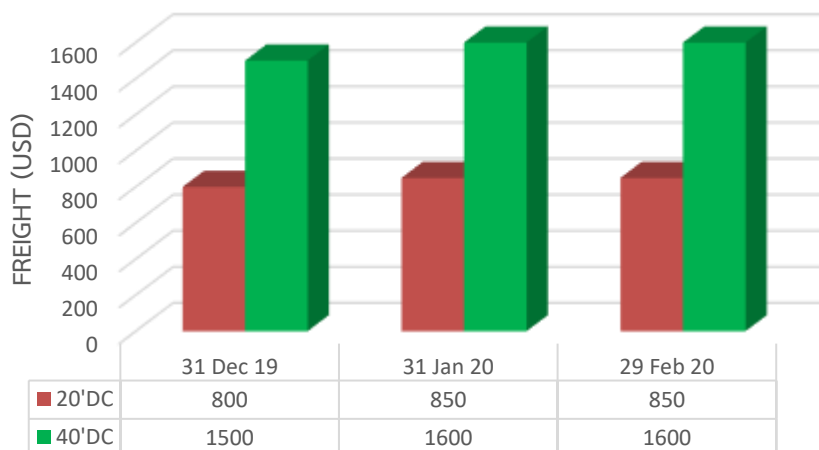


Subject to

- 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

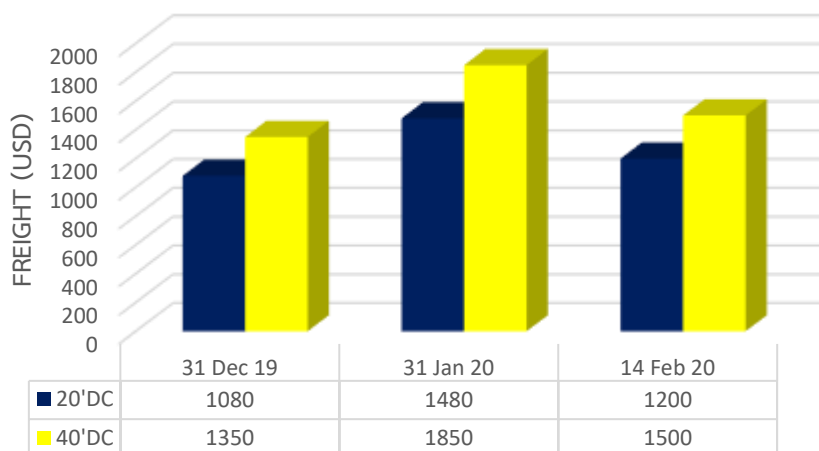
ENS: USD30/BL

Low Sulphur Surcharge: USD20/TEU และ USD40/FEU

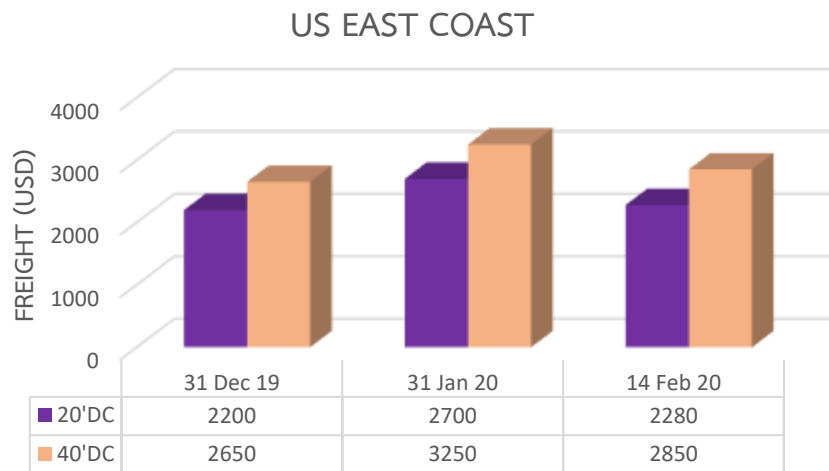
ISOCC: USD141/TEU และ USD282/FEU

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

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Marine Fuel Recovery (MFR) เนื่องจากมีความผันผวนของราคาน้ำมันมากกว่า USD 45/ตัน ทำให้สายเรือต้องทบทวนประกาศการเรียกเก็บ สำหรับทั้งการนำเข้า และส่งออก ในเส้นทางดังต่อไปนี้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2563

Marine Fuel Recovery (MFR)		
Route	Effective 1-MAR-2020	
	(Dry Container) (USD/TEU)	(Reefer Container) (USD/TEU)
South America West Coast	414	599
Central America / Caribbean	351	518
South America East Coast	404	596
North America East Coast	370	537
North America West Coast	192	285
South Europe	303	466
North Europe	312	484
West Africa	426	613
South Africa	289	439
East Africa	266	379
Middle East	210	324
Indian Subcontinent	220	309
Intra East Asia	133	169
Oceania	253	342

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง East Asia ไปยังเส้นทาง East Coast South America ในอัตรา USD 600/ตู้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2563
- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าจากเส้นทางประเทศแคนาดา มายังเส้นทาง East Asia ในอัตรา USD 50/TEU และ USD 100/FEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2563

- สายเรือเริ่มกลับมาเปิดรับ Booking ไปยังเส้นทาง Le Havre และ Fos Sur Mer ในประเทศฝรั่งเศสอีกครั้ง หลังจากเริ่มสถานการณ์ประท้วงในพื้นที่เริ่มคลี่คลาย
- ประกาศแจ้งให้ทราบถึงสถานการณ์ล่าสุดของท่าเรือ Lagos ในประเทศไนจีเรีย โดยระบุว่าขณะนี้สายเรือต้องจอดรอเพื่อเข้าเทียบท่าที่ APMT Terminal (Apapa) เป็นเวลามากกว่า 25 วัน ในขณะที่รอเข้าเทียบท่าบริเวณ TICT Terminal (Tincan Island) มากกว่า 10 วัน ซึ่งส่งผลกระทบต่อความล่าช้าของตารางเรือ โดยสายเรือได้พยายามแก้ปัญหาที่เกิดขึ้น เพื่อสามารถกลับมาดำเนินการได้ตามปกติ ทั้งนี้ หากเรือไม่สามารถเข้าเทียบท่าที่ APMT Terminal สินค้าจะไปเทียบท่าที่ TICT Terminal และอาจถ่ายลำลงเรือ Barge ไปยัง KCT Terminal แทน ซึ่งสามารถเดินพิธีการสินค้าที่เข้ายัง Apapa ได้

#### สายเรือ Zim Line

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า New Bunker Factor (NBF) สำหรับเส้นทางดังต่อไปนี้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2563

Routing	New Bunker Factor (NBF)
	Effective 1-Mar-2020
Far East to Mediterranean/Black Sea & Europe	USD 433/TEU
Mediterranean/Black Sea & Europe to Far East	USD 234/TEU

#### สถานการณ์การขาดแคลน Reefer Plug ภายในเทอร์มินอล ในท่าเรือแถบ North China

ข้อมูลจากสายเรือแจ้งว่าเกิดปัญหาการขาดแคลนปลั๊กสำหรับตู้ควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Container) ภายในเทอร์มินอลของท่าเรือแถบตอนเหนือของจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเรือ Shanghai, Tianjin, Ningbo และ Xingang โดยคาดการณ์ว่าสถานการณ์จะยังคงอยู่อย่างต่อเนื่องตลอดช่วง 2-3 สัปดาห์ข้างหน้า โดยสายเรือมีทางเลือกให้ผู้ส่งสินค้าไปยังประเทศจีนดังนี้ คือ 1) ให้ผู้นำเข้ามารับสินค้า ณ ท่าเรือที่เทียบท่า 2) เปลี่ยนเส้นทางไปลงท่าเรือ หรือปลายทางอื่นแทน หรือ 3) ส่งตู้ Reefer ดังกล่าวกลับไปยังประเทศต้นทาง ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจะอยู่ในความรับผิดชอบของเจ้าของสินค้า

ดังนั้น หากผู้ส่งออกไทยมีสินค้าไปยังเส้นทางดังกล่าว โปรดตรวจสอบ และวางแผนการขนส่ง เพื่อหลีกเลี่ยงสินค้าตกค้าง ซึ่งอาจทำให้สินค้าภายในตู้เกิดความเสียหายได้ จากการที่อุปกรณ์ไม่สามารถรองรับตู้ควบคุมอุณหภูมิได้อย่างเพียงพอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับผู้ประกอบการที่ส่งผลไม้สด อาทิเช่น ทุเรียน ซึ่งโดยปกติช่วงเดือนมีนาคมทุเรียนเริ่มออกตามฤดูกาล ขอให้ผู้ประกอบการวางแผนล่วงหน้าในการขนส่ง

#### ความคืบหน้าการปฏิบัติงานของสายเรือจากการขยายวันหยุดยาวในประเทศจีน เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา

**สายเรือ ONE** ประกาศแจ้งให้ทราบว่าสายเรือได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำการบางส่วน และในลักษณะ Remote Access ตั้งแต่วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2563 เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ อย่างไรก็ตาม สายเรือมีการปรับเปลี่ยนกำหนดการโดยระบุว่าสำนักงานส่วนใหญ่จะกลับมาเปิดทำการในวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2563 ยกเว้นในเมือง Wuhan ที่ยังคงปิดทำการจนกว่าจะมีประกาศเปลี่ยนแปลง ในขณะที่สำนักงานในประเทศฮ่องกง และได้หวั่น เปิดทำการตามปกติ ทั้งนี้ สำหรับท่าเรืออื่น ยกเว้นท่าเรือในเมือง Hubei ทางบริษัทยังให้เปิดให้บริการ โดยเรือสามารถเทียบท่าและดำเนินการตามปกติ ในขณะที่เส้นทาง Hubei สายเรือยังคงรับจองระวางชั่วคราว

สำหรับการบรรเทาผลกระทบของสินค้าที่นำเข้าไปยังประเทศจีน จากการขยายวันหยุดทำการ ทางบริษัทจะยกเว้นการเรียกเก็บค่า Detention Charge (ไม่รวม Port Storage) ตั้งแต่วันที่ 24 มกราคม - 9 กุมภาพันธ์ 2563 เฉพาะสินค้าที่เข้าไปยัง Mainland China เท่านั้น ทั้งนี้ Free time ที่ให้เพิ่มเติมดังกล่าว ไม่รวมถึงสินค้าอันตราย สินค้าที่เป็น Special Equipment และสินค้าในตู้ควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Cargo)

**สายเรือ Sealand- A Maersk Company** ประกาศแจ้งให้ทราบถึงกำหนดการกลับมาเปิดให้บริการของสำนักงานในประเทศไทย ดังตาราง ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่ของสายเรือสามารถให้บริการด้วยการ Working from home ในขณะที่การปฏิบัติงานภายในเทอร์มินอลยังคงดำเนินการได้ตามปกติ ส่วนเส้นทาง Wuhan ที่เริ่มกลับมาให้บริการยังพบปัญหาสินค้าตกค้าง เนื่องจากอยู่ระหว่างกระบวนการทำความสะอาด

Work Resuming Day				
3-Feb	10-Feb		14-Feb	Others
Beijing	Anhui	Jiangsu	Hubei	Tianjin: Postponed resume date to be advised
Gansu	Chongqing	Jiangxi		
Hainan	Fujian	Jilin		Macao: 28-Jan
	(Xiamen & Fujian)			
Ningxia	Guangdong	Liaoning		Hong Kong: 29-Jan
	(Guangzhou & Shenzhen)	(Dalian)		
Qinghai	Guangxi	Shaanxi		
Sichuan	Guizhou	Shandong		
		(Qingdao)		
Tibet	Hebei	Shanghai		
Xinjiang	Heilongjiang	Shanxi		
	Henan	Yunnan		
	Hunan	Zhejiang		
	Inner Mongolia	(Ningbo)		

**สายเรือ OOCL** ประกาศแจ้งขยายวันเปิดทำการสำหรับสำนักงานในประเทศไทย โดยส่วนใหญ่กลับมาเปิดทำการปกติเมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2563 ที่ผ่านมา ในขณะที่สำนักงานใน Wuhan และ Jingmen จะกลับมาเปิดทำการในวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2563 ส่วนสำนักงานในประเทศฮ่องกง ปัจจุบันเปิดทำการตามปกติ ทั้งนี้ ทางสายเรือพิจารณาประกาศยกเว้นค่า Detention ระหว่างวันที่ 25 มกราคม – 9 กุมภาพันธ์ (ไม่รวมค่า Storage และ Monitoring Fee) สำหรับสินค้านำเข้า และส่งออกในแถบ Southern & Northern China

#### Coronavirus: Full-year global box growth forecast to be 0.7% lower

Container volume data from key Chinese ports already shows a 20% drop since January 20. Lines have announced blank sailings and this program is set to be expanded further in the coming months, putting paid to any hopes of volume recovery after the Chinese New Year holidays. Global supply chains are also set to be affected, with South Korean vehicle makers already announcing some production slowdowns because of parts shortages from Chinese suppliers. Complete shutdowns are expected soon if the supply situation does not improve. BARELY a month into the novel coronavirus outbreak, there is already a prediction that global container throughput growth will be cut by at least 0.7% for the full year.

Alphaliner estimated in its weekly newsletter that a combination of the extended Chinese New Year holidays and the virus outbreak that led to it would reduce container cargo volumes at Chinese ports including Hong Kong by more than 6m teu in the first quarter of 2020. Adding that the full impact of the outbreak will not be fully measurable until ports announce their throughput numbers for the first quarter of the year, Alphaliner however noted that data collected on weekly container vessel calls at key Chinese ports already shows a reduction of more than 20% since January 20.

In addition to earlier announced cuts in service, carriers have also announced additional void sailings in February in reaction to the coronavirus situation, thus accounting for reduced cargo volumes. The liner advisory added that with the new wider blank sailing program on mainline routes set to continue until mid-March, any cargo volume recovery could be negatively affected, even after the end of the current holiday period.

Meanwhile, there are indications that supply chains are starting to be affected by the continuing shutdown of Chinese factories. Yonhap reported that South Korean car maker Hyundai will gradually start



suspending assembly lines at its seven domestic plants by this Friday, while compatriot automaker Kia has already started reducing output at two of its three domestic plants due to parts shortages from China suppliers. They warned that they may face hefty production losses if the supply situation does not improve.

The South China Morning Post warned that Chinese companies that rely on factories and components in Hubei province, which has seen the brunt of the outbreak, could be badly hit despite the planned return to work after February 9. This includes companies such as personal computer maker Lenovo as well as others in the steel, semiconductors and automotive sectors for which Wuhan is an industrial base.

Source: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/>

### **Coronavirus: Carriers could feel impact for months to come**

A slow return to production in China will limit seasonal recovery. Additional blankings are likely ahead of any upturn. Container lines will be hit by mounting costs and falling revenue as sailings are cancelled. THE fallout from the coronavirus outbreak will affect container lines far into the second quarter of the year, with additional blankings likely to be imposed before the situation returns to normal.

“It is too early to tell the real outcome yet, but I can see this going through into May at least,” said Grace Liang, president of Orient Overseas Container Line. Container growth is reportedly forecast to be reduced by 0.7% this year because of the outbreak based on the current level of disruption. Ms Liang said the extended factory closures had already caused a significant number of blankings announced, but that more were likely to follow if output failed to return to its normal seasonal levels. Moreover, any recovery would be affected by the line’s ability to come back up to speed quickly when volumes returned.

“The question will be how quickly lines can get capacity back in service,” she said on the sidelines of the Cargo Logistics Canada conference in Vancouver. She warned that while carriers could cancel sailings to avoid voyages with low load factors, they were still accruing costs while not earning revenue. “If you lay up a ship, you are still paying for it. If the ship is owned, there are finance charges, and if it is a chartered vessel there are the charter costs,” she said. She also pointed to a wider problem of overcapacity in the sector, saying that the volumes of scrapping needed to increase. “We need to manage capacity,” said Ms Liang. “We keep on talking about overcapacity, and certainly now as there is some delay in installing scrubbers it is taking the pressure off, but with the addition of new capacity coming in we need to be looking at more scrapping.”

Carriers needed to match supply with demand if the industry was going to become more sustainable, she said. But the most immediate impact the industry faced was the outbreak of the coronavirus. “It is premature to forecast what will be the regional and global economic challenges. But Wuhan is a major manufacturing centre and a key hub for oil and gas, which is why we have seen volatility in the Baltic Dry Index and the price of oil.” But with a structural excess of capacity and new vessels still joining the fleet, 2020 would remain a challenging year for carriers, even without the impact of the coronavirus, she said.

Meanwhile, port operators on the receiving end of exports from China are already beginning to feel the effects of blanked sailings and are lowering throughput expectations for the year. Prince Rupert Port Authority director Michael Inman said the port, which has shortest transit time from China to North America, did not expect volumes to grow this year. “There were too many unknowns even before the virus outbreak,” he told Lloyd’s List. “Tariffs have already hit the volumes we are receiving but now we are seeing the blankings as well and we are losing a whole month of volumes.”

Prince Rupert, which has direct rail links to the US Midwest, is heavily reliant on US-bound cargoes, with around 65% of its import volumes headed there.

Source: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/>

**Coronavirus: Supply chain choke points already visible**

With box shipping demand potentially bearish for a number of weeks, lines could be tempted to slash rates to fill ships, as shippers and freight forwarders struggle to overcome demand and logistics challenges. With China – the world’s factory – in a state of supply chain semi-paralysis as government leaders try to limit the spread of coronavirus, it is no surprise that analysts are predicting serious implications for container lines. However, how this plays out for box freight rates on the major East-West trades is, at this stage, still largely guesswork. Much will depend on when industrial output and shipping demand returns to full tilt and, when that happens, how much box shipping capacity is available.

What is clear is that the situation for both container lines and shippers is challenging. Ocean ports in China, except for Wuhan, are currently open. However, workers to man terminals and trucks are in short supply and 80% of factories remain closed, which means export cargoes are limited. Even when the Chinese New Year holidays officially end next week, around 60% of China’s factories are expected to remain closed and many will be unable to operate at full capacity, according to Nerijus Poskus, VP and global head of ocean freight at US forwarder Flexport.

Supply chain choke points are already becoming visible. “Imports are coming in, but truckers aren’t picking them up, so they are piling up in container yards,” said Poskus. “A lot of those containers are reefer containers and terminals are running out of capacity. “Shipping lines are not sure what to do. Some of them are talking about adding a vessel so they can plug them in so the food doesn’t go bad.” Poskus said that with shipping lines voiding 20-30% more sailings than is typical for this week in the year, many will be losing millions of dollars per week while trade is reduced.

“Next week more than 20% extra capacity than normal will still be removed on the trans-Pacific,” he said. “On Asia-Europe, the impact is even more significant with around half of capacity removed.” Of those services that are running, most have only 60-70% utilisation when Poskus estimates that a vessel’s breakeven point at current rates is around 95% utilisation. Liner losses are being amplified because many carriers had planned to use the traditional slow season for container shipping to fit vessels with IMO 2020 compliant scrubbers. However, the coronavirus scare has stymied those efforts with yards in China remaining closed and delays building.

“This has left ship owners and operators with the awkward decision of letting their tonnage idle in China until a new time slot for scrubber retrofit becomes available, or send these vessels on another round trip to Europe or the Americas,” reported Alphaliner. “The latter option of course means that the ship would have to perform the entire voyage on costly compliant fuels such as LSFO or MDO before finally moving into drydock in the second quarter of 2020.” With lines racking up large losses, this could have implications for rates once China returns to work. One possibility could see lines slashing rates to attract cargo. “While rates historically drop after Chinese New Year, this drop will likely be more precipitous as carriers looking at half-filled vessels will use rates to attract whatever volume is available at the ports,” said Patrick Berglund, CEO of Xeneta.

“This is not an auspicious start to 2020 for anyone.” However, Poskus believes there is also a possibility that lines will withdraw so much capacity that shortages and rollovers will become apparent and container spot rates could spike, which could help lines (and forwarders) recoup their losses. “It’s hard to predict what will happen on pricing,” he said. “Demand is so low, but supply is also being adjusted. “I actually think lines might be removing more supply than they have to.”

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

**\*\* ข้อมูลล่าสุดท้ายของเดือนมกราคม - สัปดาห์แรกของเดือนกุมภาพันธ์ ทาง SCFI ยังไม่มีข้อมูล Update เนื่องจากช่วงดังกล่าวอยู่ระหว่างวันหยุดยาวของประเทศจีนต่อเนื่อง เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา \*\***

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