

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 8 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	-	
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

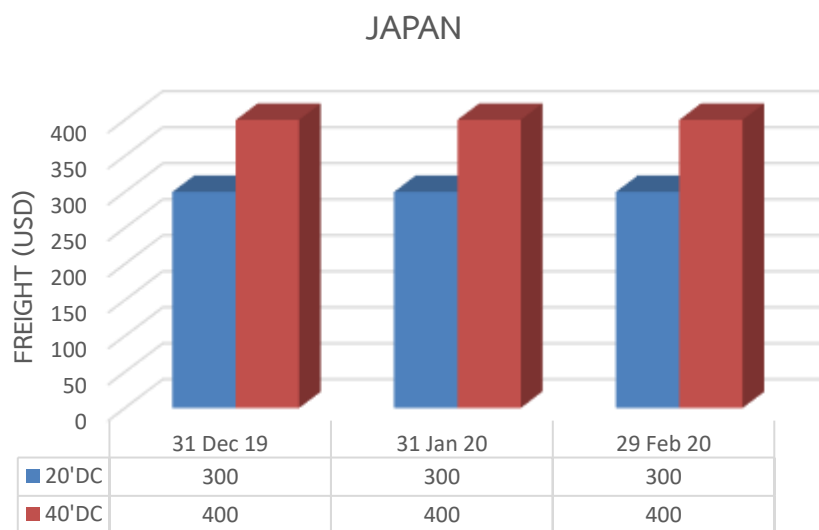
สำหรับเส้นทาง Europe ค่าระวางในเดือนกุมภาพันธ์ยังคงที่เช่นเดียวกัน โดยค่าระวางอยู่ที่ 850 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU โดยมีการเรียกเก็บค่า ISOCC ในอัตราเดิม คือ 141 USD/TEU ซึ่งเป็นค่าน้ำมันแยกต่างหากจากค่า LSS ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 275-425 USD/TEU และ 550-800 USD/FEU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

ในขณะที่เส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนกุมภาพันธ์ ค่าระวางยังคงที่ ไม่เปลี่ยนแปลง 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)

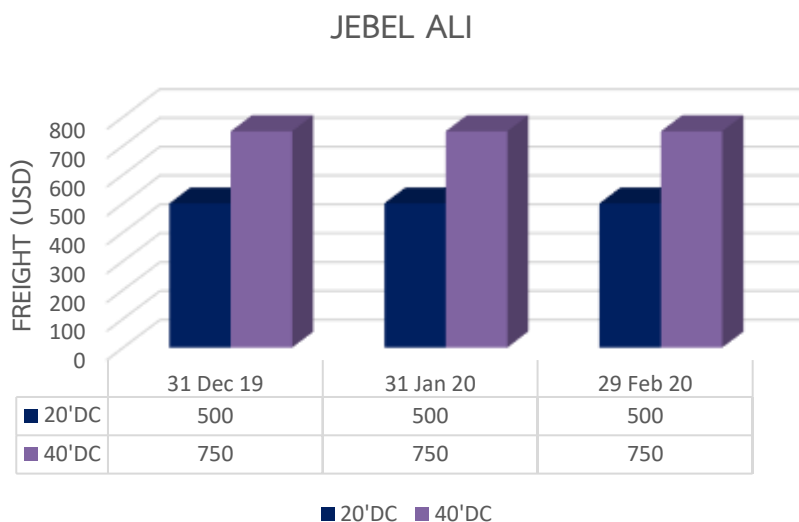
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800	900	USD 90/TEU, USD 180/FEU	Effective till 29-Feb-2020
Thailand-Shanghai	800	900		
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	USD 40/TEU, USD 80/FEU	
Thailand-EU (Main Ports)	1,400	1800	USD 252/TEU,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

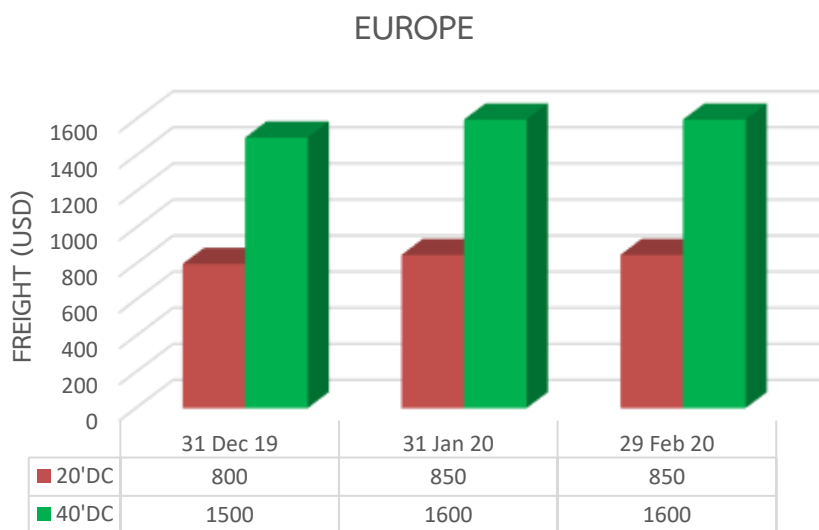
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ธ.ค. 2562 ถึง ก.พ. ปี 2563



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



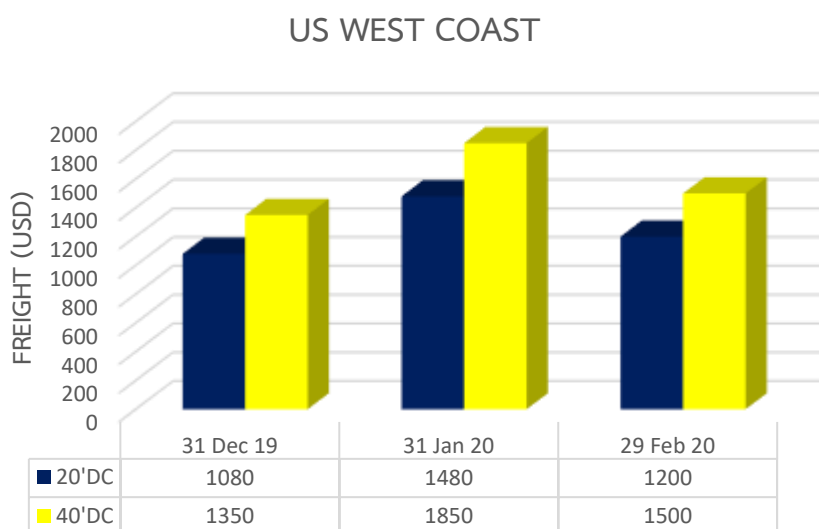
December is subject to

ENS: USD30/BL

Low Sulphur Surcharge: USD20/TEU และ USD40/FEU

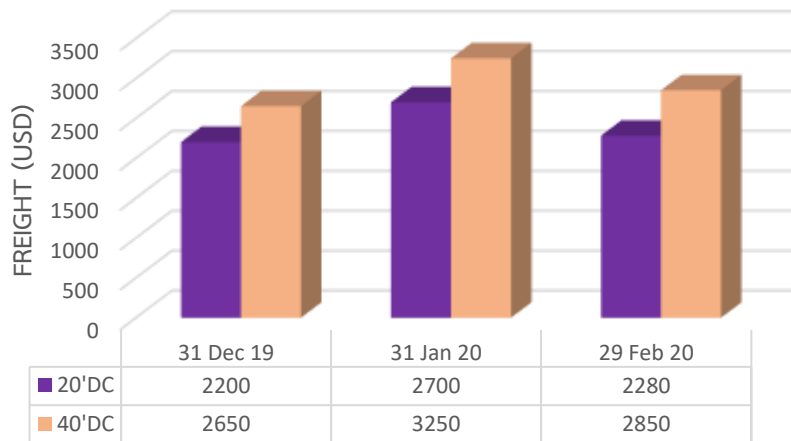
ISOCC: USD141/TEU และ USD282/FEU

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



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

US EAST COAST



รวบรวมประกาศการปรับค่าใช้จ่าย และประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศเรียกเก็บค่า Reefer Adjustment Surcharge (RAS) สำหรับสินค้าประเภทตู้ Reefer จากทุกเส้นทางที่เข้าไปยังปลายทางใน Mainland China Ports ในอัตรา USD 500/TEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2563 เนื่องจากสถานการณ์ที่ทราบกันดีเรื่องการขาดแคลนปลั๊กสำหรับตู้ Reefer โดยเฉพาะอย่างยิ่งในท่าเรือ Shanghai, Xingang และ Ningbo ซึ่งทำให้สายเรือต้องใช้มาตรการในการดำเนินการ เพื่อช่วยบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้น อาทิ การเปลี่ยนไปเทียบท่าที่ท่าเรือปลายทางที่มีปลั๊กเพียงพอ การเก็บรักษาตู้ไว้บนเรือ เพื่อรอเทียบท่า หรือการส่งตู้กลับมายังท่าเรือต้นทาง ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวทำให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม อย่างไรก็ตาม สายเรือยังเปิดรับจองระวางตู้ Reefer ไปยังเส้นทางดังกล่าวตามปกติ แต่ไม่สามารถการันตีเส้นทาง หรือระยะเวลาเรือถึงได้ เนื่องจากอาจมีความเปลี่ยนแปลงตามสถานการณ์
- ประกาศเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าจากเส้นทางสหรัฐอเมริกา มายัง East Asia ในอัตรา USD 50/20' และ USD 75/40' โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 23 มีนาคม 2563

สายเรือ Sealand-A Maersk Company

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Environmental Fuel Fee (EFF) สำหรับสินค้าทุกเส้นทาง โดยคำนวณจากราคาน้ำมันเฉลี่ยช่วงระหว่างวันที่ 16 ธ.ค.-15 ม.ค. โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2563 รายละเอียดดังตาราง

Scope	20'Dry/OT/FR	40'Dry/40'Hdry/OT/FR	45' Hdry	20'Reef	40'HRef
All countries	USD 68	USD 135	USD 162	USD 102	USD 203

ทั้งนี้ สายเรือมีการทบทวนการเรียกเก็บค่า EFF โดยพิจารณาจากราคาน้ำมันเฉลี่ยช่วงระหว่างวันที่ 16 ม.ค. – 15 ก.พ. พบว่าราคาน้ำมันเฉลี่ยลดลง ทำให้สายเรือมีแจ้งประกาศปรับลดราคา EFF สำหรับสินค้าทุกเส้นทาง ดังตาราง โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563

Scope	20'Dry/OT/FR	40'Dry/40'Hdry/OT/FR	45' Hdry	20'Reef	40'HRef
All countries	USD 42	USD 83	USD 100	USD 63	USD 125

ประกาศเรื่องข้อบังคับการส่งข้อมูล E-manifest HBL สำหรับ Freight Forwarder และ NVOCC กรณีสินค้านำเข้า หรือ ผ่านไปยังท่าเรือในประเทศแคนาดา

สายเรือ ONE ประกาศแจ้งให้ทราบเรื่องข้อบังคับของ Canada Border Services Agency (CBSA) กรณีกำหนดการส่งข้อมูล E-HBL Program โดย Freight Forwarder และ NVOCC จะต้องส่งข้อมูล HBL ในลักษณะที่เป็น E-Manifest ล่วงหน้าให้กับทาง CBSA สำหรับสินค้าที่นำเข้า หรือส่งผ่านไปยังประเทศแคนาดา ทั้งนี้ ในวันที่ 6 มิถุนายน 2563 จะนำเสนอระบบที่เสร็จสมบูรณ์ โดย CBSA ให้เวลา 6 เดือนสำหรับช่วงเปลี่ยนผ่าน ก่อนที่ E-HBL จะมีบังคับ ซึ่งในช่วงเวลานี้จะยังไม่มีการทบทวน และจะมีมาตรการในการแก้ไขให้ถูกต้อง โดยสิ่งที่ Freight Forwarder และ NVOCC ต้องดำเนินการมีดังนี้

- Freight Forwarder และ NVOCC ต้องแจ้ง 8000 series carrier code ซึ่งเป็นรหัส 4 หลักที่ขึ้นต้นด้วย 8 ให้กับ CBSA
- ต้องส่งข้อมูล Advance Manifest 24 ชั่วโมงล่วงหน้าทางอิเล็กทรอนิกส์ให้กับ CBSA และกรณีที่เป็นสินค้า FROB ผ่านท่าเรือแคนาดา ต้องส่งข้อมูลให้กับ CBSA เช่นเดียวกัน
- การส่งผ่านข้อมูล Advance HBL สามารถส่งผ่านในรูปแบบ EDI หรือ CBSA Web Portal หรือผ่านผู้ให้บริการภายนอก

ประกาศเรื่องสถานการณ์การประท้วงในประเทศแคนาดา ส่งผลกระทบต่อเส้นทางรถขนส่งทางรถไฟ

สายเรือ Zim Line และ Hapag Lloyd ประกาศแจ้งให้ทราบเรื่องสถานการณ์การประท้วงในประเทศแคนาดาส่งผลกระทบต่อรถขนส่งทางรถไฟ ระหว่างเมือง Montreal และ Toronto ทั้งนี้ จากท่าเรือ Halifax ไปยัง Montreal ยังสามารถขนส่งได้ตามตาราง ในขณะที่รถไฟจาก Halifax ไปยัง Toronto ต้องเปลี่ยนไปใช้เส้นทางอื่นเพื่อความปลอดภัย เพื่อเข้าไปยัง Brampton Rail Terminal ซึ่งอาจทำให้สินค้าเกิดความล่าช้า นอกจากนี้ ปริมาณรถไฟที่ให้บริการใน Halifax/Montreal Corridor มีจำนวนจำกัด ซึ่งขณะนี้มีความพยายามที่จะหาเส้นทางที่สามารถระบายสินค้าออกจาก Halifax ทั้งนี้ ยังไม่สามารถประเมินได้ว่าสถานการณ์จะคลี่คลายลงเมื่อใด ขอให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเส้นทางดังกล่าวตรวจสอบข้อมูลกับทางสายเรืออีกทางหนึ่ง

รวบรวมประกาศของสายเรือเพิ่มเติม เรื่องความคืบหน้าจากผลกระทบของ COVID-19

สายเรือ OOCL

ประกาศแจ้งให้ทราบว่าสำนักงานส่วนใหญ่สามารถเปิดทำการได้ตามปกติ มีเพียงสำนักงานในเมือง Wuhan ที่ยังคงเลื่อนเปิดทำการ และคาดว่าจะสามารถเปิดทำการได้ในวันที่ 11 มีนาคม 2563 ในขณะที่สำนักงานในเมือง Yangzhou เป็นสำนักงานอีกแห่งที่ยังคงรอการยืนยันให้เปิดทำการ เนื่องจากอยู่ระหว่างขั้นตอนการตรวจสอบของหน่วยงานรัฐในการอนุญาต

นอกจากนี้ สายเรือ OOCL ยังออกประกาศขยายช่วงเวลา Free time ของการคำนวณค่า Detention จากวันที่ 10-16 กุมภาพันธ์ 2563 ซึ่งการขยายเวลาดังกล่าวมีผลต่อสินค้านำเข้าไปยัง Northern และ Southern China โดยไม่รวมค่า Storage และ Monitoring Fee กล่าวคือ หาก Detention Free Time หมดอายุในวันที่ 25 ม.ค. หรือหลังจากวันดังกล่าว สามารถขยาย Free time ได้ถึงวันที่ 9 ก.พ. สำหรับสินค้าส่งออกจากประเทศจีน ในขณะที่สินค้านำเข้า สามารถขยายเวลาได้ถึงวันที่ 16 ก.พ. ทั้งนี้ การคำนวณค่า Detention อาจมีปัจจัยอื่นร่วม ผู้นำเข้าหรือส่งออกสามารถติดต่อสอบถามโดยตรงไปยังฝ่ายบริการลูกค้าของสายเรือ

สายเรือ Evergreen

ประกาศแจ้งให้ทราบว่าสถานการณ์เรื่องการขาดแคลนปลั๊กสำหรับตู้ Reefer ในท่าเรือ Shanghai, Ningbo และ Xingang (Tianjin) จะยังคงมีต่อเนื่องไปอีกหลายสัปดาห์ ซึ่งสายเรือแนะนำให้ผู้ส่งออกเปลี่ยนท่าเรือปลายทาง สำหรับสินค้าแช่เย็นที่เน่าเสียง่าย อย่างไรก็ตาม สายเรือจะยังคงรับจองระวางสำหรับสินค้าตู้ Reefer ที่ไปยังท่าเรือดังกล่าว ในเงื่อนไขต่อไปนี้

- สายเรือจะไม่รับประกันระยะเวลา และท่าเรือที่จะขนส่ง หากท่าเรือปลายทางที่จองไปยังมีปัญหาขาดแคลนปลั๊ก สายเรือสามารถเปลี่ยนเส้นทางขนส่งไปยังท่าเรืออื่นที่สามารถรองรับได้
 - สายเรือสามารถเรียกเก็บค่า Congestion Surcharge, Local Charges เพิ่มเติม, COD Ocean Freight และค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้นไปยังเจ้าของสินค้าเมื่อทำการขนส่ง
- ทั้งนี้ แนะนำให้ผู้ส่งออกตรวจสอบข้อมูลก่อนการขนส่ง เพื่อป้องกันปัญหาเรื่องสินค้าเสียหาย และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม

สายเรือ Cosco

ประกาศแจ้งให้ทราบว่า ขณะนี้สำนักงานใหญ่ และสำนักงานสาขาในประเทศจีน สามารถเปิดให้บริการได้ตามปกติ **ยกเว้น**สำนักงานในพื้นที่ Hubei ที่ยังให้บริการในลักษณะ Telecommuting หากต้องการความช่วยเหลือสามารถติดต่อไปยัง Hubei Emergency Contact Lists

สายเรือ Hapag Lloyd

ประกาศแจ้งให้ทราบว่า ขณะนี้สำนักงานส่วนใหญ่ในประเทศจีน **ยกเว้น**เมือง Wuhan สามารถเปิดให้บริการได้ตามปกติ แต่จะมีเจ้าหน้าที่จำนวนหนึ่งที่ถูกคัดเลือกให้เข้ามาประจำการ ในขณะที่อีกจำนวนหนึ่งจะทำงานในลักษณะ Remote Access โดยที่มี Counter Services เปิดให้บริการ ในขณะที่เทอร์มินอลเปิดดำเนินการได้ แต่ยังคงมีบางส่วนที่ยังคงมีความสามารถจำกัด โดยอาจมีปัญหาคาราคาซังคนขับรถหัวลาก ทั้งนี้ หากต้องการความช่วยเหลือสามารถติดต่อไปยัง Local Office ของสายเรือ

สายเรือ Sealand-A Maersk Company

ประกาศแจ้งให้ทราบว่า ในช่วงการฟื้นฟูอุตสาหกรรมในประเทศจีน ขณะนี้พบปัญหาการขาดแคลนแรงงานในโรงงาน และปริมาณของรถบรรทุกที่พร้อมวิ่งยังมีจำกัด ซึ่งนับเป็นอุปสรรคสำคัญในช่วงเวลานี้ ในเมืองใหญ่หลายเมืองเช่น Guangdong, Zhejiang และ Shanghai ภาครัฐกำลังดำเนินการเพื่อแก้ปัญหาให้ภาคธุรกิจสามารถกลับเข้าสู่สภาวะปกติ

สำหรับสำนักงานของ Maersk เปิดทำการตามปกติ โดยสำนักงานใน Wuhan เริ่มเปิดทำการในวันที่ 20 ก.พ. ในขณะที่เทอร์มินอล การรับตู้เปล่า หรือคืนตู้หนักสามารถดำเนินการได้ตามปกติ ทั้งนี้ พบว่าเทอร์มินอลใน Ningbo และ Shanghai พบความหนาแน่นของตู้ภายในเทอร์มินอล ซึ่งสายเรือพยายามที่จะหาทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว นอกจากนี้ ใน Nanjing พบว่าลานสำหรับวางตู้สินค้าอันตรายมีความหนาแน่น เนื่องจากความล่าช้าในการเข้ามารับตู้ ทำให้ส่งผลกระทบต่อตู้หนักของสินค้าอันตรายทั้งขาเข้า และขาออก ดังนั้น การรับจองระวางสินค้าอันตรายที่จะเกิดขึ้นใหม่ ทั้งขาเข้า และขาออกจาก Nanjing ทางสายเรือจะพิจารณาอีกครั้งเป็นกรณีไป โปรดตรวจสอบรายละเอียดกับทางสายเรือโดยตรง

Container freight rates continue to tumble

As carriers struggle to cope, one analyst paints a bleak picture of economic outlook. Maersk CEO Soren Skou warned yesterday that factories in China were still only operating at 50-60% capacity and a rebound in shipping demand in the coming weeks would depend on a swift economic recovery from the impacts of coronavirus.

There are few signs of a respite for carriers just yet with Drewry's composite World Container Index losing 5.8% this week and is now down 1.9% versus a year earlier. In the week to 20 February, freight rates to Europe on the key Shanghai-Rotterdam and Shanghai-Genoa lanes fell 9% and 10%, respectively, noted Drewry. A similar picture is apparent on the trans-Pacific. Freightos reported earlier this week that the coronavirus outbreak "has been profoundly disruptive to the global supply chain, especially for importers heavily reliant on Chinese manufacturing". It said China-US West Coast prices had lost 8% over the last week to slump to \$1,371 per FEU, with rates now 24% lower than at the same point of 2019.

China-US East Coast prices fell 6% to \$2,661 per FEU over the week and now trail equivalent pricing in 2019 by 10%.

Cargo scarcity a continued blight

According to Freightos, such is the scarcity of cargo that price cutting is not much of an option for lines given that those vessels that did sail this week reported that up to 90% of capacity was empty. With demand devastated, carriers are continuing to cut capacity. Skou said Maersk had now cancelled 50 sailings in addition to services that were blanked for Chinese New Year holidays and factory closures in late January. The strategy is being replicated across the liner sector. According to Alphaliner, carriers have cancelled an unprecedented number of sailings from Asia in the past month.

Mass void sailings the only response

Alphaliner's latest survey of Asia-North Europe liner services revealed that 33 sailings were cancelled in the last four weeks, meaning that 46% of scheduled departures on the route were dropped. "Further to this, carrier schedules and customer announcements indicate that another 17 sailings are to be blanked in the next four weeks," said the analyst. "Capacity reductions over the eight-week period from Chinese New Year are thus expected to reach about 700,000 TEU." This compares to post Chinese New Year cuts of just 340,000 TEU in 2019 and 210,000 TEU in 2018.

"A similar situation is observed on the other key outbound routes from China," added Alphaliner. "Capacity reductions on the Asia - Med route will reach about 290,000 TEU, while 680,000 TEU will be removed from the trans-Pacific trade lane's capacity." While work in China has finally resumed after the extended three week holidays, the container demand recovery has been slow. "Vessel capacity utilisation therefore remains low, despite the many cancelled sailings," noted Alphaliner.

Backhaul slot shortages likely

"Capacity constraints could however begin to affect the backhaul routes in the coming weeks, as outbound capacity from Europe and the United States will be limited as a result of the current cancelled sailings from Asia." According to Freightos there is room for optimism. The partial resumption of work and beginnings of production are generating some initial signs of hope, believes CMO Eytan Buchman. Freightos recorded a 2% uptick in China's share of searches for freight bookings out of Southeast Asia for the first time since the outbreak, indicating that some shippers have - or are - anticipating orders that will be ready soon.

"But aside from areas still officially shutdown, the resumption of work has remained slow even in the cities and provinces that are back from the extended holiday," he added. "Some factories are waiting to reopen out of fear that the close quarters in factories and dormitories could lead to more infections. "Only about 10-20% of factories have received permits to reopen so far and though transportation within most provinces is back to normal, travel between provinces is still limited, which will also add to the slow recovery."

China's GDP growth could collapse

With China still in a state of shock, the economic outlook remains bearish. "China's economy is experiencing the rare case of simultaneous demand and supply shocks," said a note from Nomura. "Because COVID-19 in China is far worse than SARS in terms of breadth and speed of infections, the 'fear factor' among China's population is palpable, with people shunning crowded places like shopping malls and restaurants, crimping consumption, which contributed nearly three-fifth of China's GDP growth last year. "On the supply side, the government's draconian controls to contain COVID-19 have blocked transportation and disrupted factory production and probably exacerbated the fear factor.

"[This has all been] made worse by the extended lunar new year holidays, stranding tens of millions of migrant workers at home." Nomura now expects China's real GDP growth to tumble from 6% in Q4 2019 to between 0.5% and 3% this quarter. And it warns the damage will spread far beyond Chinese borders: "Do not underestimate the hit to growth in economies outside China, particularly in Asia."

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

Coronavirus creating unprecedented container shipping disruption

As attendees prepare for the upcoming TPM20 in Long Beach March 1-4, the industry is in the grips of yet another external shock, as China remains in the early stages of restarting production following a massive coronavirus (COVID-19) outbreak.

In 2015, when TPM got under way in early March, nearly 30 container ships were anchored off the ports of Los Angeles and Long Beach waiting to unload, a reminder of the vulnerability of the container shipping

supply chain to external shocks to the system. In that instance, a months-long longshore labor dispute tied to a contract negotiation was hurtling toward a government-mediated conclusion, but nothing would enable carriers, shippers, and other supply chain participants to recover losses sustained during six months of disruption.

As TPM began last year, the industry was still wrestling with the logistical fallout from the Trump administration's import tariffs on Chinese goods. The industry experienced an unusual post-peak season surge in volumes, constrained capacity, and much higher spot rates in the run up to the threatened Dec. 31 imposition of tariffs, which in the end didn't happen thanks to a trade truce in early December.

This year, the pattern is repeating itself, but on a scale that has yet to be seen in container shipping's more than 60-year history. As attendees prepare for the upcoming TPM20 in Long Beach March 1-4, the industry is in the grips of yet another external shock. China — still the source of 65 percent of trans-Pacific containerized imports, according to IHS Markit, parent company of JOC.com — remains in the early stages of restarting production following a massive coronavirus (COVID-19) outbreak, the effect of which was to extend by several weeks the annual shutdown associated with the Chinese New Year.

The unprecedented scale of the disruption, which forced carriers to blank 46 percent of capacity in the Asia-Europe trade, according to Alphaliner, left longtime players such as forwarder Expeditors International, who have seen it all, at a loss for words. "Over our 40-year history, we have experienced many events that have disrupted supply chains. We have not, however, experienced a situation where manufacturing capability has been shut down or severely hampered to such an extent," the company said in a Feb. 18 securities filing. However, many believe the prolonged shutdown is just a prelude to an overwhelming surge, and likely capacity shortages, that will materialize once factories are back to full production, fulfilling demand for a still very strong US economy. Expeditors said such a scenario could result in "a sharp rebound in trade." How long can these external shocks keep recurring before users lose faith in the system? Repeatedly, the vulnerability of the container shipping supply chain has been painfully exposed. The question now is what that means for the long term.

There are only limited steps supply chain participants can take to mitigate risks like these. Some disruptions can be anticipated, and those affected are able to at least partly plan for them. For example, having learned the lesson that the 2014–2015 West Coast labor conflict was not a one-off occurrence, but rather a labor disruption that occurs like clockwork each time a collective bargaining agreement is up for renewal, supply chains have adjusted to route many goods through the US East and Gulf coasts as well as Canada's West Coast, where the risk of labor disruption is greatly reduced. However, First Nation rail blockages in recent weeks have underscored another threat to supply chains tied to Canadian ports.

But planning for the impact of the coronavirus outbreak, a trade war, or even the supply chain upheaval tied to the financial crisis and its aftermath a decade earlier is no easy task. Some might say it's impossible. This raises larger questions around how supply chains are set up and the assumptions behind them. Technology, for the most part, is a non-player in this picture; where technology is making the greatest progress in the container supply chain — in achieving long sought-after visibility thanks to APIs and new data sources such as the so-called Internet of Things — is most useful in tactical scenarios involving individual containers, not the flow in the aggregate.

The problem with these mega-episodes is that disruption at a transportation level becomes one more argument for de-risking the supply chain overall. And that debate within shipper organizations is occurring alongside others, such as the need to respond to rapidly changing customer preferences and ensure consistent

inventories to support e-commerce sales. These are the types of macro factors that inevitably lead to wholesale reevaluation of supply chains.

Part of the solution may be to flee from high-risk areas. The Trump tariffs appear to be leading to a flight from China as a sourcing country, and the coronavirus will likely strengthen that trend, given the single-country risk that it has exposed. Container lines are expanding capacity on Asia to the North American East Coast services and limiting interim port calls in the Middle East and Europe to make the services faster; that is a direct reflection of the shift to southeast Asia sourcing.

The compound growth rate of US imports from southeast Asia between 2011 and 2019 outpaced the rate of growth of US imports from China by a wide margin. The CAGR of volumes from Southeast Asia to the United States rose 9.9 percent, compared with a 2.7 percent growth in China volume, according to IHS Markit. However, the volume from southeast Asia to the US is just one-third of the volume from China, and the production and freight infrastructure capacity of southeast Asia is already showing its limits.

But the solution to de-risking the container supply chain is also to bring production closer to the end consumer. This parallels the rise of protectionism and the proliferation of regional and bilateral trade agreements as multilateral trade liberalization via the World Trade Organization has lost momentum.

The container supply chain hasn't helped; over the years, in the aggregate it has shown itself to be one of volatility, commoditization, unpredictability, and opacity, which on balance argues against using the system, versus seeing it as a catalyst for growth. It's a deep hole to climb out of.

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

Food exports to China have 'gone from overdrive to near standstill'

For many perishables exporters and their logistics providers in the Americas, China has turned from an Eldorado into a nightmare. Capacity has shrivelled up to a fraction of previous lift, and rates are headed for the stratosphere. Reefer capacity is in even worse shape, but these horrors pale in the face of the collapse that the market has suffered in the wake of the Covid-19 virus epidemic. China has been the biggest driver of the growth in global perishables flows, but it hit the brakes because of the virus outbreak, leaving exporters scrambling to find alternative markets.

For Flying Fresh Air Freight, Canada's leading perishables forwarder, seafood shipments to China went from overdrive to near standstill. "We went to zero business in seafood to China," said chairman and CEO Brendan Harnett. "Now we're moving a little bit, but maybe 5% of what's normally going." The end of the extended new year holiday is not reviving demand. "China is going back to work, but volumes are horrible. Restaurants are still shut down," Mr Harnett said. Canadians are not the only ones who have seen their China exports implode.

"Exports via airfreight into China are off on food of all sorts globally, as people are not going out to eat and tourism is not happening," remarked Chris Connell, senior vice-president perishables North America of Commodity Forwarders, a Kuehne + Nagel company. US perishables exports to China are down less than Canadian volumes, as US farmers and fishermen already took a hit from the tariff war last year, he noted.

With China's pledge to import billions of dollars worth of goods from the US this year under the first phase of the trade pact between the two countries, the US food sector was looking forward to a bumper year of exports, but the epidemic has shrouded the outlook in doubt. US trade bodies have pointed out that the agreement does not specify the details how China will go about meeting its import commitments. As the battle with the virus took centre stage, the Chinese authorities have not unveiled any details.

On the Canadian side, Flying Fresh is bracing itself for a resurgence in US perishables shipments to China. Mr Harnett reckons this will be partly driven by the US-China agreement. He expects to move more

perishables from the Pacific north-west to China over Vancouver, but seafood exports from Canada's east coast will be affected by efforts of US competitors to regain lost ground, he reckons.

Perishables exports from Latin America have also suffered. ASOEX, the Chilean exporters association, estimates that earnings of the country's fruit exports could drop \$100 million because of the outbreak. Some of this is the result of diminished demand from China, some because shipments have been stuck in ports. On 20 February the Chilean minister of agriculture confirmed that as many as 2,300 reefer containers – most of them loaded with cherries – were stranded in China, up from about 1,500 two weeks earlier.

To alleviate the problem Chile has requested that the usual quarantine period of 2-3 days be cut to under 24 hours. The agriculture minister also suggested that fruit that is still in Chile at this point could be directed at other markets to overcome the crisis. Mr Connell noted that no market can absorb the volume usually taken by China. He anticipates a repeat of last year's pattern, which saw some efforts by US growers to develop new markets but mostly a stronger focus on domestic North American markets.

Mr Harnett sees some potential to shift exports to other Asian countries, but it will take a long time to develop those markets, he said. For that matter, Asian producers are faced with the same dilemma. Banana growers in the Philippines lost their biggest market earlier this month when China suspended imports. Perishables exporters in Thailand, Myanmar and Vietnam have to choose between redirecting their produce at their domestic markets, driving down prices, and seeing their exports rot at closed border crossings with China. Mr Harnett reckons it will take a long time for the Chinese market to recover, which augurs tough times ahead for perishables exporters and logistics providers.

In light of this, the current shortage of lift to China and the prospect of airfreight rates spiking sharply in the coming days are of relatively minor concern. "High freight rates are not helping, but less demand is playing a larger role," Mr Connell commented.

Source: <https://theloadstar.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 14 February 2020	Current Index 21 February 2020
Comprehensive Index			910.58	887.72
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	850	834
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1031	977
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1423	1367
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2768	2683
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1089	1027
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	892	863
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2983	2892
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1066	1005
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1848	1711
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	215	224
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	230	239
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	178	191
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	120	117

.....