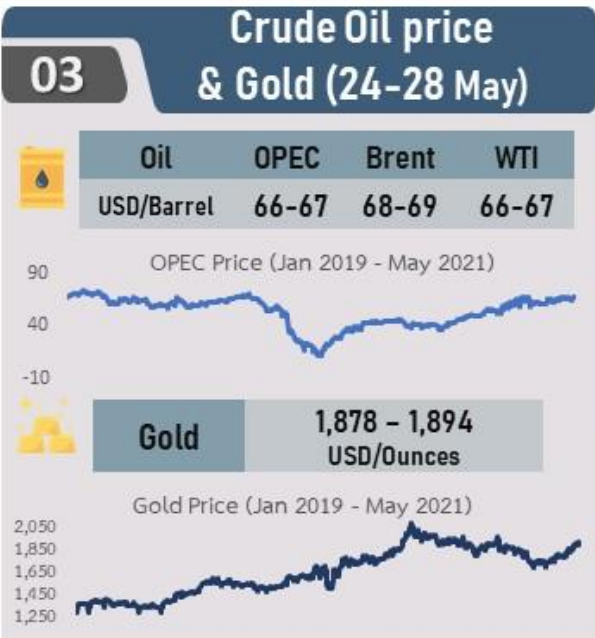
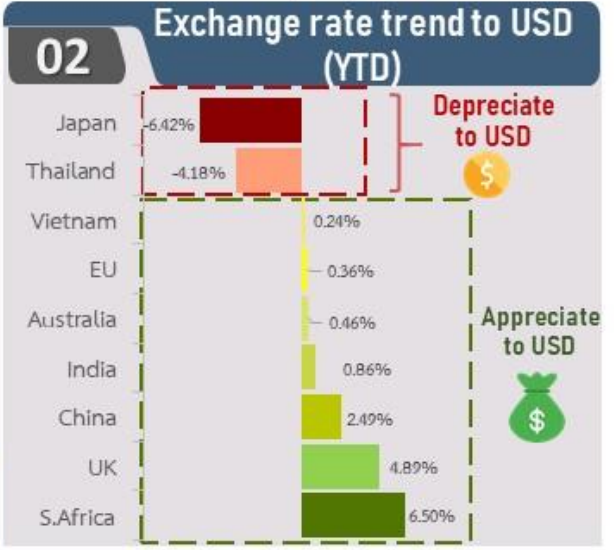


Weekly Briefing (31 May 2021)

01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
31.26	38.11	44.36	24.11
CNY	JPY	INR	VND
4.91	0.28	0.43	0.0014



05 Weekly Top's Stories

- Monthly Economic infographic
- บทความเรื่อง ACID Number การนำเข้าสินค้าไปยังประเทศอียิปต์
- ไบเดน" เผยแผนงบประมาณปีหน้า 6 ล้านล้านดอลลาร์ สูงสุดนับตั้งแต่สงครามโลก
รายละเอียดข่าว : <https://reut.rs/3i2Fhew>
- 300 โรงงานผลิตอาหารร่วน ดันทุนกระป๋องเหล็กพุ่ง 20% วอนเบรกภาษีเอที
รายละเอียดข่าว : <https://bit.ly/2SCwbL5>
- ETDA เวียนร่างข้อเสนอแนะมาตรฐาน ว่าด้วยความยินยอมสำหรับการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคลทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยสามารถร่วมแสดงความคิดเห็นได้ที่
<https://standard.etda.or.th/?p=12336> จนถึงวันที่ 25 มิถุนายน 2564

รายละเอียดข่าว/บทความ

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 21 พ.ศ. 2564



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

"หมายเหตุ: อัตราค่าระวางที่ปรากฏเป็นอัตราฐานของสายเรือที่ประกาศเป็นทางการ ซึ่งอาจต่ำกว่าอัตราที่มีการเรียกเก็บจริงจากผู้ส่งออก"

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Low Sulphur Surcharge (LSS)	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand - Shanghai	450	800	Subject to ISOCC USD 26/TEU, USD 51/FEU	Effective till 30-Jun-2021
Thailand - Qingdao	500	900		
Thailand - Hong Kong	350	600		
Thailand - Japan (Main Port)	400	800		
Thailand - Kaohsiung	400	800		
Thailand - Klang	400	800	Subject to ISOCC USD 17/TEU, USD 34/FEU	
Thailand - Jakarta	350	800		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	350	600		
Thailand - Singapore	350	800		
Thailand - Manila (North & South)	600	1,300		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	1800	3200	Subject to ISOCC USD 56/TEU, USD 112/FEU	
Thailand - South Korea (Busan)	300	600	LSS: USD 40/TEU, USD 80/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	350	700		
Thailand - Nhava Sheva	1,900	2,900	ISOCC: USD 45/TEU, USD 90/FEU	
Thailand - Melbourne	1,750-1,850	3,500-3,650	FAF: USD 83/TEU, USD 166/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban	3,500	6,000	Subject to ISOCC USD 94/TEU, USD 188/FEU และ SCMC USD 30/BL	
Thailand - Cape Town	3,550	6,100		
Thailand - Europe (Main Port)	5,425	10,750	ISOCC: USD 88/TEU, USD 176/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	3,800	4,900	Effective till 14-Jun-2021	
	4,900	6,400		
Thailand - US East Coast	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมิถุนายน 2564 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียมีการเปลี่ยนแปลงในบางเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai อัตราค่าระวางตู้ 20' ปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 450 USD/TEU และ 800 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางตู้ 20' ปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 350 USD/TEU ส่วนตู้ 40' ปรับลดลง 100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 600 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางตู้ 20' ปรับลดลง 50 USD/TEU อยู่ที่ 400 USD/TEU และตู้ 40' ปรับลดลง 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 800 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางตู้ 20' ปรับลดลง 50 USD/TEU อยู่ที่ 400 USD/TEU และตู้ 40' ปรับลดลง 100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 800 USD/FEU สถานการณ์สำหรับเส้นทางเอเชียขณะนี้พบปัญหาเรือ Delay จากความหนาแน่นของท่าเรือที่เป็น T/S Ports และยังคงพบปัญหา

ตู้สินค้าขาดแคลน สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางตู้ 20' ปรับเพิ่มขึ้น 600 USD/TEU ค่าระวางอยู่ที่ 3,500 USD/TEU และตู้ 40' ปรับเพิ่มขึ้น 1,000 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 6,000 USD/FEU

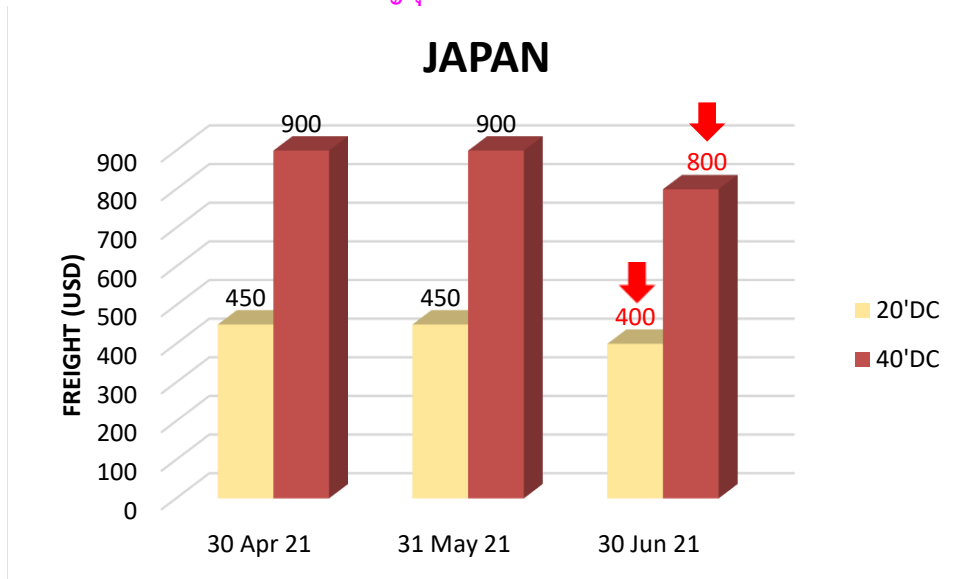
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 1,750-1,850 USD/TEU และ 3,500-3,650 USD/FEU ในขณะที่เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนมิถุนายน ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 475 USD/TEU และ 950 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 5,425 USD/TEU และ 10,750 USD/FEU โดยขณะนี้ยังคงพบปัญหาการขาดแคลนระวางเรือ โปรดติดต่อจองระวางเรือล่วงหน้า

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนมิถุนายน ค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับลดลง 750 USD/TEU และ 800 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 3,800 USD/TEU และ 4,900 USD/FEU ส่วนทางฝั่ง East Coast ค่าระวาง ปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 400 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 4,900 USD/TEU และ 6,400 USD/FEU ซึ่งขณะนี้พบว่าสถานการณ์ตู้สินค้าเริ่มมีทิศทางดีขึ้น แต่ยังคงพบปัญหาการขาดแคลนระวางเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเส้นทางฝั่ง East Coast

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

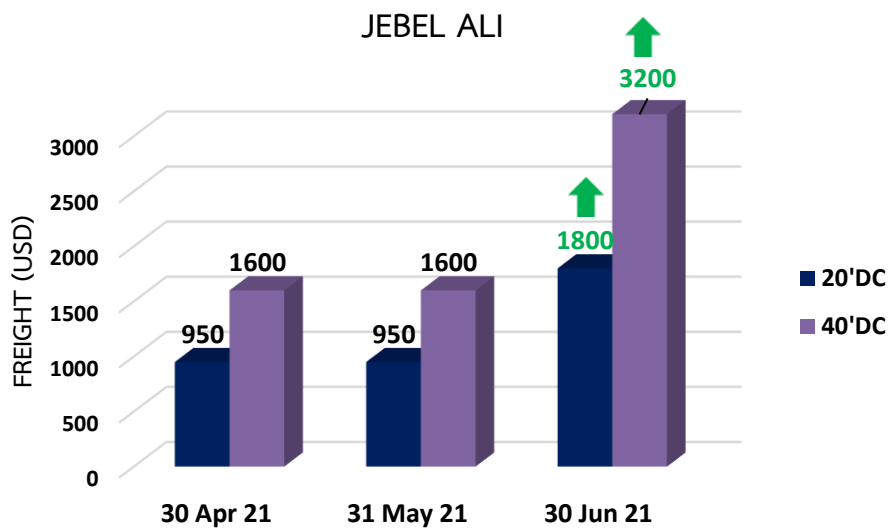
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,200	1,300	USD 40/TEU, USD 80/FEU	Effective till 30-Jun-2021
Thailand-Shanghai		(Durian: 2,000)		
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,300-1,400	1,500-1,700	USD 3/TEU, USD 6/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	6,500	7500-8,500	OBS: USD 211/TEU, USD 422/FEU + PSS: USD 500/TEU, USD 1,000/FEU	Effective till 14-Jun-2021

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2564



Subject to Low Sulphur Surcharge (Apr.- Jun. 21): USD 26/TEU และ USD 51/FEU

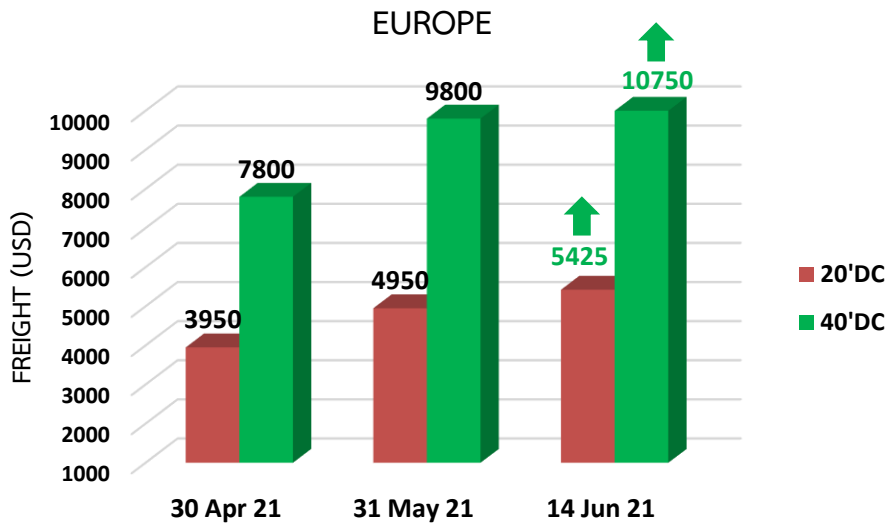
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2564



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Apr.-Jun 21): USD56/TEU และ USD112/FEU

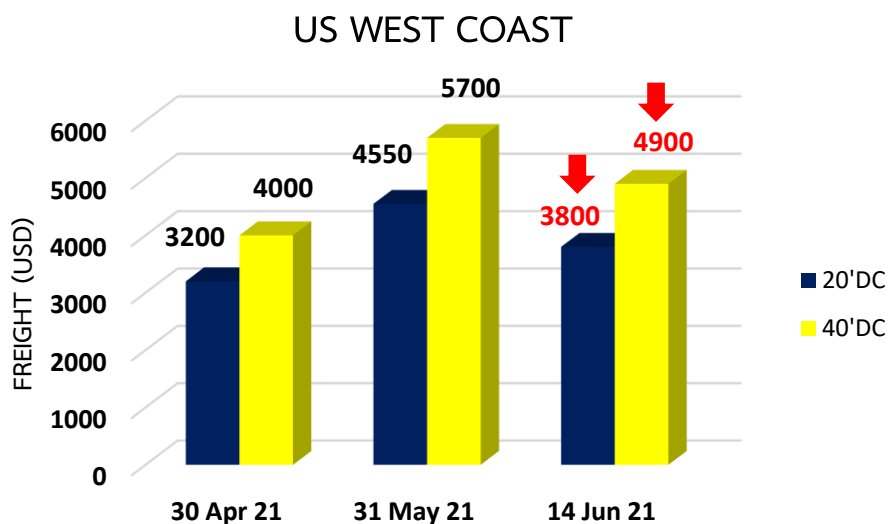
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2564



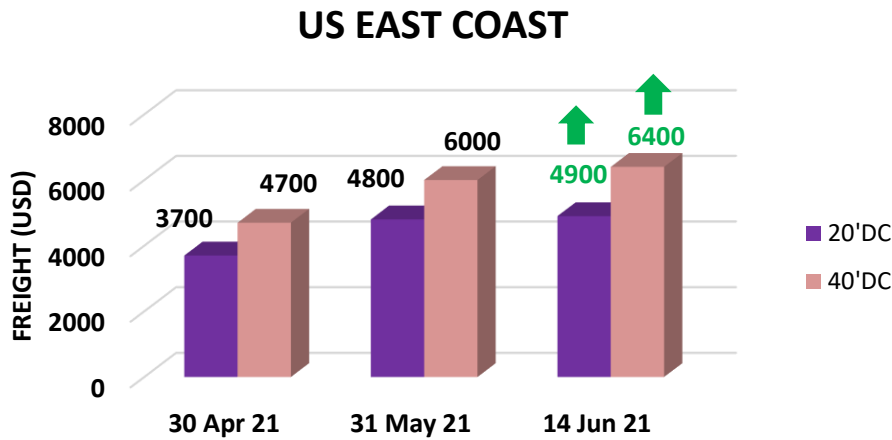
Subject to

- ISOC (Apr.21): USD71/TEU, USD142/FEU
(May-Jun 21): USD88/TEU, USD176/FEU
- ENS: USD30/BL

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2564



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2564



Subject to Panama Low Water Surcharge: USD 30-60/Container

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ ONE, Cosco และ Maersk

- ประกาศแจ้งเรื่องความหนาแน่นภายในท่าเรือ Yantian และ Shekou (Shenzhen, China) เนื่องจากมาตรการคุมเข้มเรื่องโควิด-19 ทำให้เทอร์มินอลฝั่งตะวันตกของ Yantian ต้องปิดทำการชั่วคราว กรณีพบเคสผู้ติดเชื้อที่เพิ่มขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อการทำงานอื่นภายในท่าเรือ ทำให้คาดการณ์ว่าอาจส่งผลให้ตารางเรือเกิดความล่าช้าในการเทียบท่าในช่วงสัปดาห์ต่อจากนี้ ทั้งนี้ สายเรืออาจมีการปรับเปลี่ยนไปยังท่าเรือใกล้เคียง เพื่ออำนวยความสะดวกมากขึ้น โปรดตรวจสอบรายละเอียดกับสายเรืออีกครั้ง หากผู้ส่งออกมีสินค้าในเส้นทางดังกล่าว

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งเรื่องการรับจองระวางชั่วคราวไปยังท่าเรือ Buenaventura ประเทศโคลอมเบีย เนื่องจากสถานการณ์ทางการเมืองที่ยังดำเนินอยู่อย่างต่อเนื่อง ส่งผลต่อการหยุดงาน และการปิดถนนที่ไปยังท่าเรือดังกล่าว ซึ่งทำให้เกิดความหนาแน่นภายในท่าเรือในขณะนี้ ทั้งนี้ สินค้าที่ส่งไปยังท่าเรือ Buenaventura ผ่านคลองปานามา จะถูกเปลี่ยนให้ไปยังท่าเรือ Cartagena ทดแทน หรือท่าเรืออื่นที่อยู่ในเส้นทางตามที่ถูกคำร้องขอ ในขณะที่สินค้านำเข้าที่ตกค้างภายในท่าเรือ Buenaventura สายเรือจะดำเนินการด้วย Cabotage Service ไปยังท่าเรือ Cartagena สำหรับผู้ส่งออก หรือนำเข้าที่มีสินค้าในเส้นทาง ขอให้ติดต่อกับสายเรือ เพื่อติดตามสถานการณ์ Shipment
- ประกาศแจ้งเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge (PSS) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง Far East ไปยังเส้นทางเม็กซิโกและอเมริกาใต้ฝั่งตะวันตก โดยมีรายละเอียดดังตาราง

Routing from East Asia	Peak Season Surcharge (PSS)
	Effective 14-Jun-2021
To Mexico & South America West Coast	USD 1,000/TEU, USD 1,450/FEU

- ประกาศแจ้งปรับลดการเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง East Asia ไปยังเส้นทางอเมริกาใต้ฝั่งตะวันออก โดยมีรายละเอียดดังตาราง

Routing	General Rate Increase (GRI)	
	Effective 24-May-2021	Effective 1-Jun-2021
To East Coast South America	USD 650/Container	USD 600/Container

สายเรือ Maersk

- ประกาศแจ้งเรื่องความหนาแน่นภายในท่าเรือ Hamburg เนื่องจากการประท้วงยังคงดำเนินอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้สายเรือไม่สามารถนำสินค้าลงที่ท่าเรือ Hamburg ได้ จึงต้องเปลี่ยนไปยังท่าเรือ Wilhelmshaven แทน โดยตู้ที่ไปถึงแล้วสายเรือจะไม่คิดค่า Demurrage Charge จนถึงวันที่ 28 พฤษภาคม 2564 และจะเริ่มนับ Free Time ที่ Hamburg ตั้งแต่วันที่ 29 พฤษภาคม 2564 สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติม สามารถติดตามข้อมูลจากสายเรือโดยตรง

สายเรือ Sealand

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่าผ่านคลองปานามา Panama Canal Charge Revision (PCC) สำหรับสินค้าในเส้นทางดังกล่าว โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 10 มิถุนายน 2564 รายละเอียดดังตาราง

Panama Canal Charge Revision (PCC)

Cargo	Charge basis	Tariff levels	Effective date
Dry and Reefer	Per container	20's: USD 32	10th June 2021: PCD for non-Spot bookings
		40'(incl. HC and 45'): USD	10th June 2021: 1st vessel ETD at booking confirmation for Spot bookings
		65	

สายเรือ MSC

- ประกาศแจ้งการจำกัดการรับจองสำหรับ Reefer Shipment เส้นทางจากยุโรปมายังเอเชีย เนื่องจากปัญหาการขาดแคลนตู้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 25 พฤษภาคม 2564

สายเรือ Cosco

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRR) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง Far East ไปยังเส้นทางละตินอเมริกา และแอฟริกา โดยมีรายละเอียดดังตาราง

From	To	Effective Day	Quantum
Far East	West Africa	June 1,2021	USD500/20gp 1000/40gp 1000/40hc
		June 15,2021	USD500/20gp 1000/40gp 1000/40hc
Far East	East Africa	June 1,2021	USD400/20gp 800/40gp 800/40hc
		June 15,2021	USD400/20gp 800/40gp 800/40hc
Far East	South Africa	June 1,2021	USD200/20gp 400/40gp 400/40hc
		June 15,2021	USD200/20gp 400/40gp 400/40hc
Far East	East Coast of South America	June 2,2021	USD250/20gp 750/40gp 750/40hc
		June 9,2021	USD300/20gp 800/40gp 800/40hc
		June 16,2021	USD300/20gp 800/40gp 800/40hc
Far East	West Coast of South America	June 7,2021	USD800/20gp 800/40gp 800/40hc
		June 13,2021	USD800/20gp 800/40gp 800/40hc
Far East	Panama& Caribbean	June 9,2021	USD500/20gp 500/40gp 500/40hc
		June 16,2021	USD500/20gp 500/40gp 500/40hc

Sky's The Limit, As Demand Drives Further Unprecedented Hike In Long-Term Contracted Rates: Xeneta

Shippers could be forgiven for asking ‘when will it end?’ A year of historically high long-term contracted container rates is being pushed to new heights, with a further 9% surge in prices across the month of May. According to the latest market intelligence from Xeneta’s Long-Term XSI® Public Indices, which crowd sources rates from leading shippers and freight forwarders, the global benchmark now stands 34.5% higher than it did at the start of 2021, some 33.5% up year-on-year. All major trade corridors have seen rates growth, and much of it spectacular, across the first five months, with Far East export and European imports leading the way (both up by over 50%).

Fundamentally strong

It's a development that, notes Xeneta CEO Patrik Berglund, delivers pain and profit in equal measure to those on opposing sides of the carrier/shipper logistics divide. "Every month we see a new set of results from the carriers demonstrating their strength," he comments. "This time it's Zim, which has managed to almost double its year-on-year TEU revenues, from USD 1091 to USD 1925, turning a loss of USD 12million for the quarter in 2020 into a USD 590million profit this year. A truly remarkable performance." He continues: "After years of fluctuating fortunes, the carriers are determined to seize on current opportunity, manoeuvring to exploit huge consumer demand and increased online retail with new strategic moves. For example, Hapag-Lloyd now plans to implement a USD 3000 FEU GRI on Far East-US trades from mid-June and, with fundamentals so much in their favour, there's a good chance they'll achieve some level of implementation." The shippers, Berglund adds, are, quite literally, paying a heavy price for this success.

Stressful situation

"A lack of equipment and the ongoing ramifications of coronavirus, added to unforeseen factors such as the blocking of the Suez Canal, have squeezed supply chains, pushing capacity to bursting point," he explains. "This leaves stressed shippers facing increasingly one-sided negotiations and, even when contracts are signed, the potential of rolled cargos and broken agreements as operators take advantage of massively lucrative spot rates.

"With carriers blanking sailings to manage capacity, added to continuing high demand and reduced retail inventories, it's difficult to see the prospect of any immediate rates relief on the horizon. Of course, as we know only too well after a rollercoaster year, things can change overnight, so it pays to keep an eye on the latest intelligence – and that relates to everyone – in the bid to achieve optimal value in future negotiations."

In-depth analysis

XSI®'s intelligence informs the market that every region experienced rates' upturns in May. Utilising over 280 million data points, with more than 160,000 port-to-port pairings, the report shines a spotlight on real-time developments, breaking down trade corridor activity to deliver unique insights. Recent market moves make for riveting reading. In Europe, the import benchmark rose for the sixth consecutive month, by 3.9%, now standing 51.6% up year-on-year, and 53.5% up since the beginning of 2021.

European exports, meanwhile, jumped by 8.6%, equating to a 15.5% hike against the same period last year. The Far East experienced substantial monthly gains across both imports and exports, with the former jumping 13.8% and the latter 12.2%. Both figures now overshadow those of May 2020, with imports 26.7% up and exports a huge 63.7% higher year-on-year (56.4% up since the end of 2020).

XSI® activity in the US is no less breath-taking, with the import benchmark rising by 13.3% – its highest single monthly increase in two years. The figure now stands 19.4% up year-on-year. US exports saw a more modest, but still strong, development, climbing by 2.9% to stand 0.4% higher than May 2020, up 8.7% since the end of last year.

Alternative opportunity?

"As nations gradually emerge from the worst of the pandemic, and more equipment and capacity is introduced, it's possible we'll see some relaxation in rates... but, in the short-term, the carriers appear to be holding all the cards," concludes Berglund. "It'll be interesting to see how the market reacts to try and redress the balance, with the recent arrival of CULines (supported by purchasing association XSTAFF) showing the potential for alternative solutions to the main carriers.

“Certainly, some fascinating, and nail-biting, times await. Not to mention some very tough negotiations. Having the right market data when initiating those is now more important than ever before.” Companies participating in Oslo-based Xeneta’s crowd-sourced ocean and air freight rate benchmarking and market analytics platform include names such as ABB, Electrolux, Continental, Unilever, Lenovo, Nestle, L’Oréal, Thyssenkrupp, Volvo Group and John Deere, amongst others.

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

Box prices surge in Europe as carriers favour loading empties

The number of loaded containers arriving in European hubs is increasing, but high prices for second-hand equipment indicate backhaul boxes are still being shipped as empties rather than loaded with export cargo, although forward indicators suggest availability for exporters will improve in the coming months. Container lines are in many cases still favouring loading empty containers for backhaul voyages ex-Europe, putting increasing pressure on shippers seeking export slots, although forward indicators suggest availability for exporters will improve in the coming months.

Pricing and availability indicators suggest that carriers are prioritising getting empties back to Asia in order to maximise yields on headhaul services rather than wait for less lucrative backhaul cargoes, according to data from container leasing platform Container xChange. For shippers this has led to prices for secondhand containers rising despite availability indices pointing to higher availability of boxes in European hubs.

“The confluence of theoretical high availability and soaring prices for boxes strongly indicates that container lines are prioritising empty containers over export cargo from Europe,” said chief executive Johannes Schlingmeier. “There were signs of this even before the Suez Canal closure in late March. “The latest figures suggest the additional disruption this caused has exacerbated the situation and made it even harder for exporters to find empties.” Between January and April average prices for used 20 ft containers across Europe rose 57% from \$1,348 to \$2,119.

Container xChange’s Container Availability Index, in which a number above 0.5 shows more loaded containers entering a port than leaving, has entered positive territory since the start of the year. In Hamburg, the average CAx reading this year to date is 0.75 compared with 0.39 in the first half of 2020, while at Rotterdam the reading is 0.71 this year, compared to 0.46.

CAx readings for week 19 decreased by on average 4.5% to values of 0.85 across dry-container sizes in Hamburg, 0.79 in Rotterdam, and 83.5 in Antwerp, indicating an ongoing surplus of incoming boxes. “An increase in incoming shipping containers by 4%-5% over the next weeks is likely to not only increase CAx readings but also contribute to slowly decreasing container prices again,” said Dr Schlingmeier. “These are good times for equipment owners across Europe as indications are that even if container prices dip slightly, scarcity will remain until carriers change tack and start looking for more backloads. “As a result, container prices are likely to remain at elevated levels for some time, although we do think availability for exporters will improve in the coming months.”

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

Container line schedules take another hit as port congestion in China spreads

Yantian International Container Terminal (YICT) has extended its export suspension until Monday, as port congestion worsens throughout China. The Shenzhen gateway was due to resume accepting export containers today, following a two-day suspension starting Tuesday evening. However, according to an update from Maersk, it was extended yesterday for a further 72 hours, with container gate-in times reduced from four to three days of a vessel’s estimated time of arrival (ETA), from 31 May until 6 June. Maersk noted: “A few

more Covid-19 positive cases were reported in YICT. Consequently, all operations in western area remain suspended.

“Operation in the eastern area, where mother-vessels mainly berth, remains but with low productivity. We see terminal congestion and four-to-five days of vessel delays in the coming week.” While import operations are still running at Yantian, carriers have already begun omitting the port, according to Hong Kong-based Akhil Nair, VP global carrier management and ocean strategy at Seko Logistics. “It’s not a good situation at all,” he told *The Loadstar*. “With with no exports coming out, we’ve seen a couple of carriers bound for the US skip Yantian and go straight up to Ningbo, because they don’t want to wait.” Indeed, Norman Global Logistics said today there were 27 vessels waiting for a berth at Yantian.

On the land side, Mr Nair said, there was still a “hell of a lot” of traffic around the port, meaning fewer trucks available because they can’t turn and do additional trips. Furthermore, the decision to reduce gate-in times to three days of a vessel’s ETA would exacerbate equipment shortages, he added. “The challenge here is that you have a knock-on effect, because there’s not enough equipment to start with, and carriers are releasing empty containers, in some cases only three-to-five days before the ETA. For anybody not in the local area, that could pose a challenge. It’s a vicious cycle,” he said.

Elsewhere in the Pearl River Delta, Shekou Container Terminals announced that from Tuesday it would only will only accept laden exports with a vessel ETA of five days, but Guangzhou’s port of Nansha is expecting additional calls as carriers divert from YICT, telling *The Loadstar* “our port is fine and operations are normal”. Likewise, Mr Nair said, Hong Kong hadn’t been affected yet, although carriers “might just discharge and leave to stay on schedule, because their biggest challenge today is that all the schedules are completely out of whack”. He added: “So there will be more calls at other ports in China, including Shanghai, Ningbo, and Xiamen. The problem is there’s actually quite severe congestion in Shanghai currently. So I’m expecting to see more calls in Ningbo, at least on transpacific eastbound trades.”

For Asia-Europe tradelanes, the current congestion in China could see carriers blank sailings from northern ports such as Tianjin and Qingdao. “THE Alliance already has announced around nine blank sailings out of 35 departures in June,” said Mr Nair. “I think it’s the nature of their loops; they don’t have too many options to just omit a single port and end-up having to blank the entire voyage.”

On the other hand, he claimed, the loops operated by the Ocean Alliance and 2M are “more robust”, with fewer blank sailings necessary, as they have “multiple load ports, so even if they skip one, they can compensate from another”. It may be little compensation for European importers, however, with overall Asia-Europe transit times having deteriorated drastically over the past three years, according to UK-based Metro Shipping. The forwarder showed *The Loadstar* data showing transit times to the UK from Yantian and Shanghai had jumped from 26 and 31 days respectively in 2018, to 36 and 42 days this year. “The worst transit times in history, for the highest costs in history,” the forwarder said.

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 21 May 2021	Current Index 28 May 2021
Comprehensive Index			3432.50	3495.76
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	5579	5816
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	5526	5811
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	4843	4416
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	7521	7633
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2646	2831
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	2007	2110
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	6723	7215
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	4017	4134
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	8097	8601
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	295	305
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	297	308
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	903	934
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	319	319

สรุปรายงานประจำสัปดาห์พบว่า ปริมาณความต้องการส่งออกสินค้าของประเทศจีนยังคงมีอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่เส้นทางยุโรปมีความต้องการนำเข้าวัตถุดิบมากขึ้น เนื่องจากการผ่อนคลายจากสถานการณ์โควิด โดยค่าระวางยังคงปรับเพิ่มขึ้น ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ยังคงมีความต้องการนำเข้าสินค้าที่เป็นของใช้ประจำวันในระดับสูง ในขณะที่ปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือ รวมถึงการตกค้างของตู้คอนเทนเนอร์ยังคงดำเนินอยู่อย่างต่อเนื่อง ถึงแม้ว่าสายเรือพยายามที่จะปรับเพิ่ม Capacity แต่ยังคงไม่เพียงพอต่อความต้องการ ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย และเส้นทางญี่ปุ่น พบว่าความต้องการสินค้าอยู่ในปริมาณที่คงที่ รวมถึง Demand และ Supply ที่ค่อนข้างสมดุล และสุดท้ายเส้นทางอเมริกาใต้ พบว่าการระบาดของโควิด ยังคงเป็นปัญหาทำให้ไม่สามารถผลิตสินค้าได้เพียงพอ จึงจำเป็นต้องการสินค้านำเข้าจำนวนมากสำหรับสินค้าทุกประเภท
