

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 16 พ.ศ. 2564



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Low Sulphur Surcharge (LSS)	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand - Shanghai	350	800	Subject to ISOCC USD 26/TEU, USD 51/FEU	Effective till 30-Apr-2021
Thailand - Qingdao	450	950		
Thailand - Hong Kong	250	700		
Thailand - Japan (Main Port)	450	900		
Thailand - Kaohsiung	250	680		
Thailand - Klang	450	1000	Subject to ISOCC USD 17/TEU, USD 34/FEU	
Thailand - Jakarta	550	1100		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	220	600		
Thailand - Singapore	230	650		
Thailand - Manila (North & South)	450	950		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	950	1,600	Subject to ISOCC USD 56/TEU, USD 112/FEU	
	Subject to War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU			
Thailand - South Korea (Busan)	250	500	-	
Thailand - South Korea (Incheon)	300	600		
Thailand – Nhava Sheva	2,000	3,000	ISOCC: USD 45/TEU, USD 90/FEU	
Thailand - Melbourne	1,450-1,550	2,900-3,050	FAF: USD 69/TEU, USD 138/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand – Durban / Cape Town	2,900	5,000	Subject to ISOCC USD 94/TEU, USD 188/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand – Europe (Main Port)	3950	7800	ISOCC: USD 71/TEU, USD 142/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	3,200	4,000	-	
Thailand - US East Coast	3,700	4,700		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนเมษายน 2564 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่มีอัตราคงที่ โดยเส้นทาง Shanghai อัตราค่าระวางอยู่ที่ 350 USD/TEU และ 800 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางอยู่ที่ 250 USD/TEU และ 700 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ที่ 450 USD/TEU และ 1,000 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 450 USD/TEU และ 900 USD/FEU โดยเส้นทางที่มีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า Low Sulphur Surcharge ได้แก่ เส้นทาง Jebel Ali ที่เรียกเก็บในอัตรา 56 USD/TEU และเส้นทาง Nhava Sheva เรียกเก็บในอัตรา 45 USD/TEU สำหรับเส้นทางแอฟริกาใต้ ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 2,900 USD/TEU 5,000 USD/FEU แต่มีการปรับเพิ่มการเรียกเก็บค่า ISOCC โดยเรียกเก็บในอัตรา 94 USD/TEU

สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าค่าระวางเส้นทาง Melbourne คงที่ โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 1,450-1,550 USD/TEU และ 2,900-3,050 USD/FEU ส่วนท่าเรือ Sydney ค่าระวางปรับลดลง โดยเรียกเก็บเท่ากับเส้นทาง Melbourne ใน

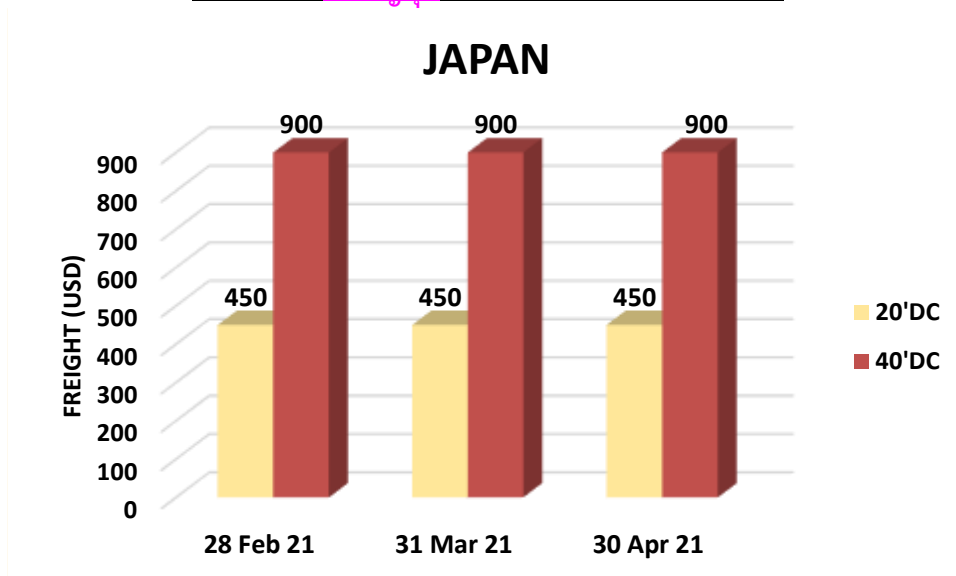
อัตรา 1,450-1,550 USD/TEU และ 2,900-3,050 USD/FEU แต่มีการปรับเพิ่มการเรียกเก็บค่า FAF ในอัตรา 69 USD/TEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนเมษายน ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 3,950 USD/TEU และ 7,800 USD/FEU โดยปัจจุบันยังคงพบปัญหาการขาดแคลนตู้ และระวางเรือ

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนเมษายน ค่าระวางฝั่ง West Coast คงที่อยู่ที่ 3,200 USD/TEU และ 4,000 USD/FEU โดยขณะนี้สายเรือสามารถรับจองเรือถึง Base port ส่วน Inland port สายเรืองดรับชั่วคราว เนื่องจากปัญหาความหนาแน่น ส่วนทางฝั่ง East Coast ค่าระวางตู้ 20' ปรับลดลง 20 USD/TEU ส่วนค่าระวางตู้ 40' ปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 3,700 USD/TEU และ 4,700 USD/FEU ซึ่งขณะนี้ยังคงพบปัญหาขาดแคลนระวางเรือ และขาดแคลนตู้ทั้ง 20' และ 40'

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-Apr-2021
Thailand-Shanghai				
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)	5,500	7,500-8,000	OBS: USD 156/TEU, USD 312/FEU + PSS: USD 500/TEU, USD 1,000/FEU	

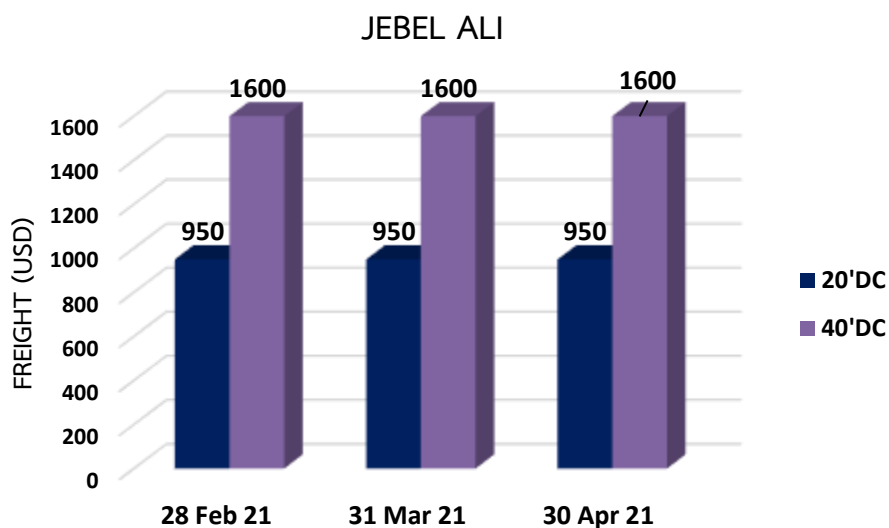
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2564



Subject to Low Sulphur Surcharge (Feb.21): USD 17/TEU และ USD 34/FEU

(Mar.- Apr.21): USD 26/TEU และ USD 51/FEU

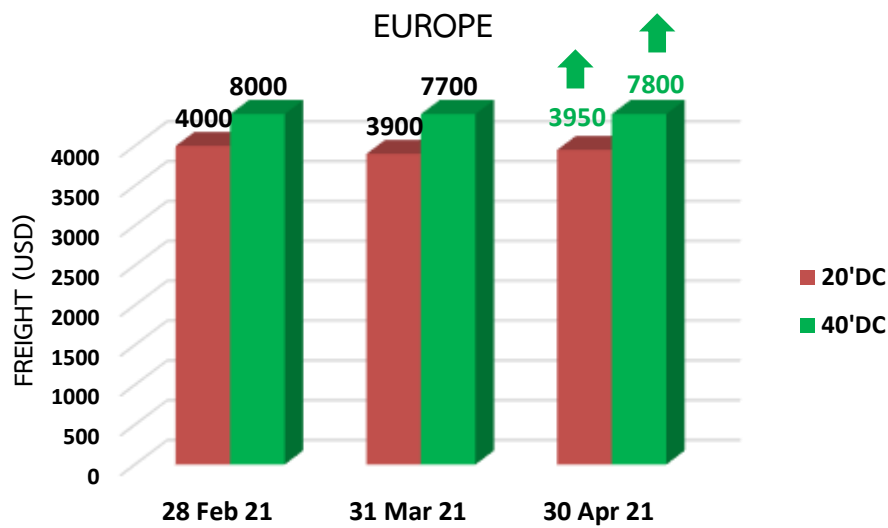
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2564



Subject to

- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU
- Low Sulphur Surcharge (Feb.- Mar. 21): USD45/TEU และ USD90/FEU
(Apr.21): USD56/TEU และ USD112/FEU

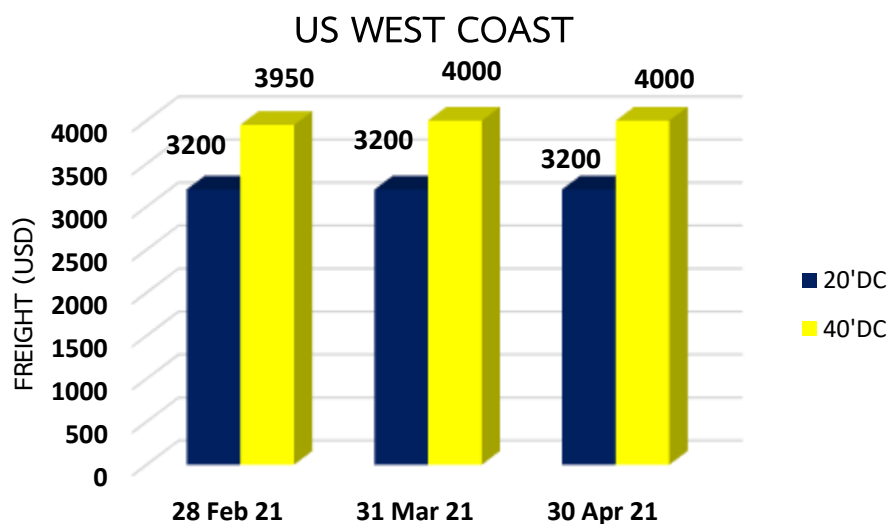
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ก.พ. ถึง เม.ย. ปี 2564



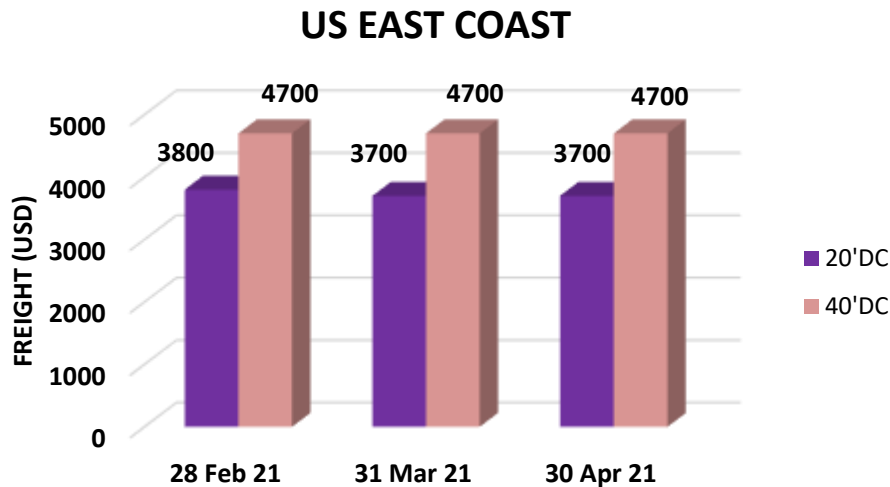
Subject to

- ISOCC (Feb.21): USD53/TEU, USD106/FEU + PSS: USD 500/TEU และ USD 1,000/FEU + LSS (Feb.): USD 20/TEU และ USD 40/FEU
(Mar.-Apr.21): USD71/TEU, USD142/FEU (No PSS & LSS)
- ENS: USD30/BL

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



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



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

➤ **รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ**

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งรับจองระวางชั่วคราวสำหรับสินค้าจากเส้นทาง Far East ไปยัง Central America West Coast (Nicaragua, El Salvador and Costa Rica) เนื่องจากพบปัญหาความหนาแน่นของท่าเรือแถบ Far East รวมถึง Hub ในละตินอเมริกา (Manzanillo ในเม็กซิโก) จนกว่าจะมีประกาศแจ้งเปลี่ยนแปลงในภายหลัง
- ประกาศแจ้งเรื่องข้อบังคับการแจ้งข้อมูล Advance Cargo Information (ACI) สำหรับสินค้าที่นำเข้าไปยังประเทศอียิปต์ โดยผู้นำเข้าในอียิปต์ต้องแจ้งขอ ACID Number จากศุลกากรของอียิปต์ และต้องนำเลขดังกล่าวแจ้งมายังผู้ส่งออกต้นทาง เพื่อระบุลงในเอกสาร BL และ Manifest ซึ่งข้อมูลที่ต้องระบุประกอบด้วย ACID number, Egyptian Importer VAT Number และ Exporter Registration Number โดยมีช่วงทดลองระบบตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน – 30 มิถุนายน 2564 และเริ่มมีผลบังคับใช้จริงตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2564 ซึ่งหากไม่ปฏิบัติตาม สินค้าจะไม่ได้รับการโหลดขึ้นเรือ

สายเรือ CMA CGM, ANL, APL และ CNC

- ประกาศแจ้งการเรียกเก็บค่า Container Early Pick-up Request Surcharge ในอัตรา USD 50/ตู้ ในกรณีมีการขอรับตู้ล่วงหน้ากว่ากำหนด สำหรับสินค้าจากประเทศไทย ไปยังทุกเส้นทาง โดยเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 พฤษภาคม 2564

UNCTAD urges regulators to fight for greater liner pricing transparency

The United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) has urged regulators to push for greater transparency in container shipping amid a protracted period of record rates and dire on time performance by the world's top liners. UNCTAD issued Policy Brief 84 on Monday in which it examines why freight rates have surged along with recommendations for governments to try and clamp down on any liner attempts to coerce market conditions.

UNCTAD forecasted that the current surge in freight rates is expected to last well into 2021. It also noted that in the longer term, policymakers need to focus on further reforms in trade facilitation and ports; improved tracking and forecasting; and strengthening national competition authorities. "Policymakers need to

promote transparency and encourage collaboration along the maritime supply chain, while also ensuring that potential market power abuse is kept in check or prevented,” the UN body stated.

Shippers have repeatedly emphasized that they do not have access to empty containers for exports and face blank sailings, as well as high freight rates, and many competition authorities are investigating potentially abusive behaviours. “While there are several reasons that may explain the shortage in containers and ship supply capacity, including the disruptive nature of the pandemic and associated restrictions, it is also important to ensure that national competition authorities can monitor freight rates and market behaviour,” UNCTAD suggested.

Source: <https://splash247.com/>

Rotterdam and Singapore ‘face highest risk of post-Suez congestion’

Report by Everstream Analytics notes that Singapore has faced longer vessel berthing times in the past 10 days – with vessels now spending 51 hours on average outside the port, compared to 42 hours two weeks ago. Container Terminals in Rotterdam are likely to remain under the greatest pressure and the highest risk of congestion in the aftermath of last month’s Suez Canal blockage – as ocean carriers consider offloading cargo at major hub ports, skipping subsequent port calls, and turning ships around early to return to Asian ports, according to an impact report published today by Everstream Analytics.

It said this strategy allows the container lines to move faster to reposition empty containers which have been held at European ports for longer than usual due to the Ever Given’s grounding and are therefore unavailable in Asia, thus benefiting from spot rates which are almost four times higher on the fronthaul from China to Europe than on the backhaul. The report noted that since last week, the first vessels stuck in the Suez Canal have been arriving in European and southeast-Asian container ports, which have been quieter than usual in the first half of April due to the canal blockage.

“In Europe, the Port of Rotterdam was expected to have the greater number of vessel calls from ships arriving from the Suez Canal,” the report noted. “Although contingency measures, such as emptying yards to make space for new containers, have helped terminal operators to keep operations running, berth line-ups of vessels have started to become congested and are expected to remain so until the end of April as more vessels continue to call at the port.”



The report continued: “Should congestion issues in Rotterdam worsen, carriers could opt to unload cargo at nearby ports such as Antwerp, Felixstowe, or Le Havre. This may cause knock-on congestion effects at these gateways due to ad-hoc vessel arrivals and leave shippers with cargo at the wrong ports until ships arrive a week later to carry the cargo to destination ports.”

It noted that container terminals in Antwerp had already faced congestion issues prior to the Ever Given’s grounding, prompting container lines to push more volumes to terminals in Le Havre.

Turning to Asia, the report highlighted that the Port of Singapore, which is expected to receive the largest number of vessels calls on eastbound services, has also faced an uptick in vessel berthing times over the past 10 days – with vessels now spending 51 hours on average outside the port, compared to 42 hours two weeks ago.

“Should congestion issues worsen in Singapore, carriers could opt to discharge cargo at alternative hubs nearby, increasing the risk of congestion at Port Klang or Tanjung Pelepas. The latter has already been facing average berthing delays of more than two days in the past weeks.” Besides the increased risk of delays for import cargo into Europe and Asia, the Suez Canal closure will also have an impact on the availability of container equipment, notably 40-foot containers, at export hubs in China and Korea, which will likely decline from mid-April into the month of May, the report observed.

Among the ports most affected by the shortage are likely to be Shanghai, Ningbo, Qingdao, and Busan, which could lead to another spot rate increase on transpacific and Asia-North Europe lanes, it highlighted.

The report concluded: “Maersk Line, the largest container line in the world, has already warned that it expects a temporary loss of up to 30% of its cargo capacity between Asia and Europe in the second quarter of the year due to the Suez Canal blockage.

“However, as most container lines have opted to turn ships around faster than anticipated from Europe to Asia instead of waiting at potentially congested terminals, an earlier recovery of schedules appears increasingly likely, and capacity and equipment issues on the Asia-North Europe trade route caused by the Suez Canal blockage should decrease by the end of May.

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

Trans-Pac contracts leave shippers paying more, less ‘free time’

Container lines have secured trans-Pacific service contract rates with midsize shippers at approximately double the rates from last year’s agreements, and have tightened commercial terms such as free-time allotment, which could also increase costs for shippers.

Midsize shippers — those importing less than 250,000 TEU from Asia annually — are in a bind this year; their core carriers do not have enough capacity to accommodate their growing import forecasts and they are finding it next to impossible to convince carriers they have not employed in the past to sign contracts with them.

“Trans-Pacific eastbound contracting has been unprecedented this year, and space has been without a doubt the dominant discussion topic,” Jeremy Nixon, CEO of Ocean Network Express (ONE), told JOC.com. Nixon said ONE, like other trans-Pacific carriers, is attempting to strike a balance between accommodating its customers’ requests to increase their minimum quantity commitments (MQCs) by as much as 40 percent over the MQCs in 2020-21 service contracts, while ensuring they don’t book more cargo than they can handle.

According to four carriers, four non-vessel-operating common carriers (NVOs), four cargo owners, and two industry consultants who spoke with JOC.com over the past week, medium-sized shippers have for the most part concluded negotiations for their service contracts that will run from May 1 through Apr. 30, 2022. They have agreed to pay approximately \$2,850 to \$3,200 per FEU to the West Coast, \$3,800 to \$4,200 per FEU to the East Coast, and more than \$5,000 per FEU for inland point intermodal shipments to interior hubs such as Chicago. In the 2020-21 service contracts that expire at the end of this month, midsize shippers agreed to rates of about \$1,300 to \$1,400 per FEU to the West Coast and \$2,300 to \$2,400 per FEU for all-water shipments to the East Coast.

According to data from freight rate benchmarking and analytics platform Xeneta, average Asia-US West Coast rates agreed to by shippers and carriers in contracts of more than 88 days signed in the last three months stood at \$2,692 per FEU as of April 21, up 76 percent from the same time last year.

'All about space'

In past years, a doubling of service contract rates would have shaken international supply chains and threatened the jobs of logistics managers who agreed to such lofty rates. In today's environment, in which US imports from Asia have been at record or near-record levels for nine consecutive months and show no signs of tapering off, it became apparent early on in the negotiations that price would not be the determining factor in this year's contract discussions.

"There are no discounts" on freight rates, said Hayden Swofford, independent administrator of the Pacific Northwest Asia Shippers Association, which negotiates ocean shipping contracts on behalf of its member companies in the region. "It's all about space."

Some cargo owners learned that lesson the hard way. In their first round of negotiations, they focused mostly on securing favorable freight rates, and they waited too long between their first round and second round of negotiations to shift their focus to securing capacity. George Goldman, president of Zim Integrated Shipping Services USA, said the most successful customers realized early on they needed to secure space and "bite the bullet" on rates. They came to the table early and paid what was necessary to secure space this year. However, those customers that waited for spot rates to come down and capacity to increase — which never happened — are now unable to secure enough space at contract rates to meet their needs, he said.



In addition to paying higher contract rates, importers will no longer enjoy so-called free storage time at the ports that sometimes extends as long as 30 days before costly demurrage fees are charged. Although contracts generally limit free time to five days, many shippers, regardless of size, for years were granted free time of 10 days or more.

In addition, some carriers are no longer “stopping the detention clock” for retailers that were granted an extra grace period if their truckers were temporarily denied the ability to return empty containers to the ports and pick up import loads because the terminals had no more space available to accept empties. A carrier executive who asked not to be identified said lines began negotiations indicating they would allow no more free time than the five days stipulated in the tariff, but carriers ended up agreeing to between 7 and 14 days of free time. The former practice of granting favored customers up to 30 days of free time are over, the carrier source said.

“Thirty days of free time murdered us. Most customers understand that,” he said. Furthermore, allowing equipment to remain idle for so long not only contributed to port congestion but also to chassis and equipment shortages in the supply chain, he indicated. The bottom line for shippers this year is that the free-time reductions could end up costing them hundreds of thousands of dollars — possibly millions — more than they budgeted for in previous years.

Largest shippers set tone for contract talks

The tenor of negotiations in the eastbound trans-Pacific was established in March and early April, when the largest half-dozen retailers reportedly signed service contracts with rates of \$2,500 to \$2,600 per FEU to the West Coast and \$3,500 to \$3,600 per FEU to the East Coast, also about double the 2020-21 contract rates. Those so-called champion accounts import at least 250,000 TEU a year from Asia. Midsize and smaller shippers normally pay several hundred dollars more per FEU than the champion accounts.

Cargo owners of all sizes attempt to lower their contract rates by committing as much volume as they can with their core carriers. This year, however, shippers have attempted to increase their volume commitments so high that their core carriers cannot satisfy the higher MQCs from all of their regular customers. When the cargo owners approached carriers they had not shipped with regularly in the past, those carriers reportedly rejected them outright.

“We have to take care of the people who take care of us. We don’t have the capacity to sign for much more than that,” said the carrier executive. That reality has made it exceptionally difficult for midsize shippers this year to secure the capacity they need. Their forecasts call for significantly higher imports this year, but they are finding it difficult to grow their business even with their core carriers. “To be a midsize BCO (beneficial cargo owner) is very hard today. I empathize with them,” said a second carrier executive.

The logistics manager at a national midsize retailer that is forecasting its imports will increase 15 percent this year said he has had some success by focusing his MQCs on specific trade lanes from Asia, Southeast Asia, and South Asia to the East, Gulf, and West coasts. Although these targeted forecasts enabled the company to maintain its MQCs from last year, most of the carriers refused to increase the company’s MQC from last year, the logistics manager said. “It’s tough in this market to grow,” said the logistics manager at the national retailer, who did not want to be identified.

Capacity already overbooked this year

Based on current conditions in the trans-Pacific, it is especially difficult to secure space on the all-water services from Asia to the East and Gulf coasts, and space is likely to remain tight on the all-water services through the peak season, said Christian Sur, executive vice president sales and marketing at Unique Logistics

International. Obtaining vessel space to the East Coast is “really crazy” right now, as those services are filling up three to four weeks before ships are scheduled to depart Asia, Sur said. Shippers unable to secure the capacity they need directly from their core carriers should approach upcoming negotiations with NVOs with the attitude of, “What do I need to do to get space from May 1 going forward?” and then be prepared to pay the higher contract rates that NVOs charge if that is what it takes to secure capacity, he said. Negotiations with NVOs must normally occur after carriers have wrapped up their contracts with large and midsize BCOs.

Shippers should also be prepared to pay higher rates than last year when booking with NVOs, though. That’s because carriers are cutting back how much NVOs can ship with them through named account (contract) rates. Carriers are pushing much more of the NVOs’ volume to higher-paying freight-all-kinds (FAK) rates, said Jon Monroe, who serves as an advisor to NVOs. FAK rates throughout the year change with supply and demand, and in the current market, FAK rates have increased dramatically.

Even so-called premium services that include guaranteed equipment and vessel space in Asia — at rates as high as \$6,000 per FEU to the West Coast — are oversubscribed this year, NVOs said. Carriers are finding it increasingly difficult to guarantee that the space will be available when import volumes increase further as the peak season approaches this summer. “No one is guaranteeing anything,” said the logistics manager at the national retailer.

Port congestion, equipment shortages, and vessel delays in major gateways such as Los Angeles-Long Beach, Oakland, Savannah, and New York-New Jersey are also restricting the effective vessel capacity in the US trades because many vessels in the trans-Pacific have been thrown way off schedule. Carriers continue to face “structural” blank sailings. Scheduled vessel departures from Asian load ports are being missed because in many instances, the vessels haven’t even arrived there yet. These commercial and operational realities are being taken into consideration as carriers forecast their capacity availability this year, and those projections are having an impact on contract negotiations, said Zim’s Goldman.

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 16 April 2021	Current Index 23 April 2021
Comprehensive Index			2833.42	2979.76
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	4187	4325
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	4239	4446
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	4432	4967
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	5452	5687
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1932	2160
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1856	1878
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	6532	6412
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	3236	3326
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	7374	7304
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	254	253
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	260	260
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	854	854
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	308	312

สรุปรายงานประจำสัปดาห์พบว่า อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นในหลายเส้นทาง โดยเริ่มจากช่วงกลางเดือนที่ผ่านมา เนื่องจากมีการกลับมาแพร่ระบาดของ Covid-19 ในหลายพื้นที่ และในหลายประเทศ ซึ่งทำให้เศรษฐกิจเกิดความผันผวนได้ อย่างไรก็ตาม ปริมาณการส่งออกจากจีนยังคงแข็งแกร่ง มีการปรับเพิ่มขึ้นของค่าระวาง และ GRI ในช่วงกลางเดือนที่ผ่านมา โดยในเส้นทางยุโรป จากปัญหาเรือเรือขวางคลองสุเอซ ส่งผลกระทบต่อ Supply ของสินค้า ค่าระวางปรับเพิ่มสูงขึ้นรวมถึง Surcharge สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ยังมีความต้องการในการขนส่งสินค้าในปริมาณสูง ส่วนปัญหาเรือการขาดแคลนตู้ และ ปัญหาเรือล่าช้า ยังคงเป็นปัญหาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลให้เกิดการตึงระหว่าง Demand และ Supply อัตราค่าระวางยังคงอยู่ในอัตราสูง ในขณะที่เส้นทางออสเตรเลีย เริ่มค่อนข้างคงที่ เนื่องจากเริ่มควบคุมการแพร่ระบาดได้ดี และเส้นทางญี่ปุ่นที่ปริมาณสินค้าเริ่มคงที่ และค่าระวางมีการปรับลดลงเล็กน้อย

.....