

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 12 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 31-Mar-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	450	950		
(North & South)	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	950	1,600	Subject to ISOCC USD 45/TEU, USD 90/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 36/TEU, USD 72/FEU	
Thailand - Melbourne	1,450-1,550	2,900-3,050	FAF: USD 44/TEU, USD 88/FEU	
Thailand - Sydney	1,750-1,850	3,500-3,650		
Thailand – Durban / Cape Town	2,900	5,000	Subject to ISOCC USD 75/TEU, USD 150/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand – Europe (Main Port)	3,900	7,700	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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมีนาคม 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 แต่มีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า Low Sulphur Surcharge เล็กน้อย โดยภาพรวมสถานการณ์ตู้สินค้าขาดแคลนเริ่มมีทิศทางดีขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงปลายปี 2563 ที่ผ่านมา สำหรับเส้นทางแอฟริกาใต้ ค่าระวางตู้ 20' ปรับเพิ่มขึ้น 200 USD/TEU ในขณะที่ตู้ 40' ค่าระวางปรับลดลง 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,900 USD/TEU 5,000 USD/FEU โดยปรับเพิ่มการเรียกเก็บค่า ISOCC ในอัตรา 75 USD/TEU และ 150 USD/FEU

ส่วนเส้นทาง Melbourne ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 1,450-1,550 USD/TEU และ 2,900-3,050 USD/FEU ส่วนท่าเรือ Sydney ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง

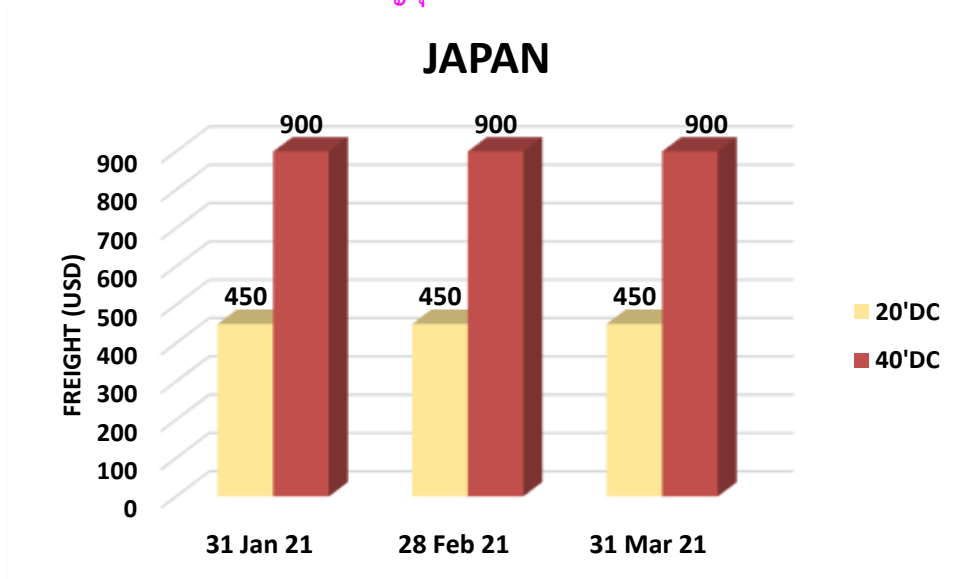
1,750-1,850 USD/TEU และ 3,500-3,650 USD/FEU และมีการปรับเพิ่มการเรียกเก็บค่า FAF ในอัตรา 44 USD/TEU และ 88 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมีนาคม ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 3,900 USD/TEU และ 7,700 USD/FEU โดยปัจจุบันยังคงพบปัญหาการขาดแคลนตู้

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมีนาคม ค่าระวางคงที่ยกเว้นค่าระวางตู้ 20' ของฝั่ง East Coast ที่ปรับลดลง 100 USD/TEU ทำให้ค่าระวางฝั่ง West Coast คงที่อยู่ที่ 3,200 USD/TEU และ 4,000 USD/FEU และฝั่ง East Coast ค่าระวางอยู่ที่ 3,700 USD/TEU และ 4,700 USD/FEU ซึ่งขณะนี้ยังคงพบปัญหาขาดแคลนระวางเรือ และขาดแคลนตู้ทั้ง 20' และ 40'

### CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

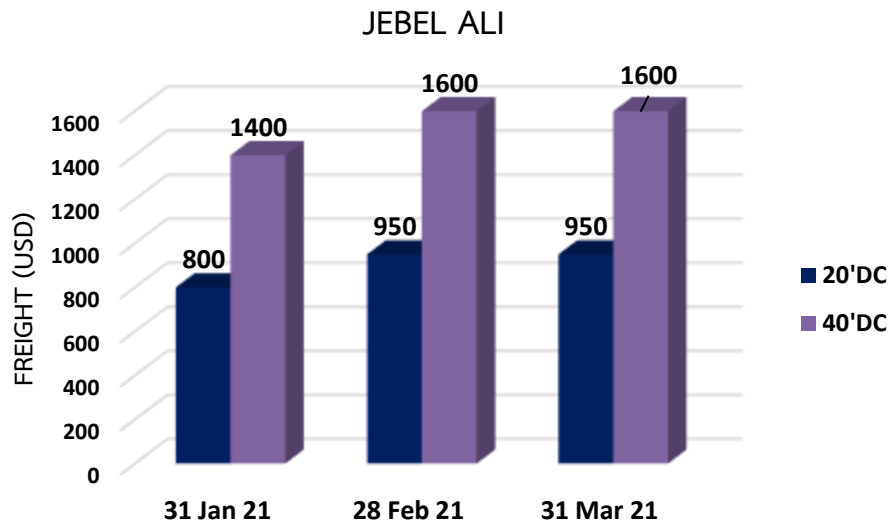
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,100	1,200	USD 40/TEU, USD 80/FEU	Effective till 31-Mar-2021
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,300-1,400	1,500-1,700	-	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	5,500	7,500-8,000	OBS: USD 111/TEU, USD 222/FEU + PSS: USD 500/TEU, USD 1,000/FEU	

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2564



Subject to Low Sulphur Surcharge (Dec.20-Feb.21): USD 17/TEU และ USD 34/FEU  
(Mar.21): USD 26/TEU และ USD 51/FEU

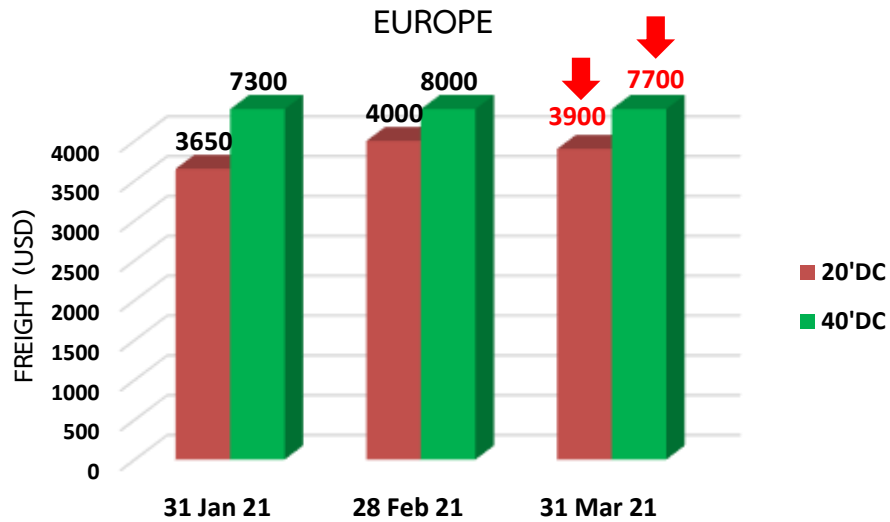
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2564



Subject to

- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU
- Low Sulphur Surcharge (Jan.21): USD34/TEU และ USD68/FEU  
(Feb.- Mar. 21): USD45/TEU และ USD90/FEU

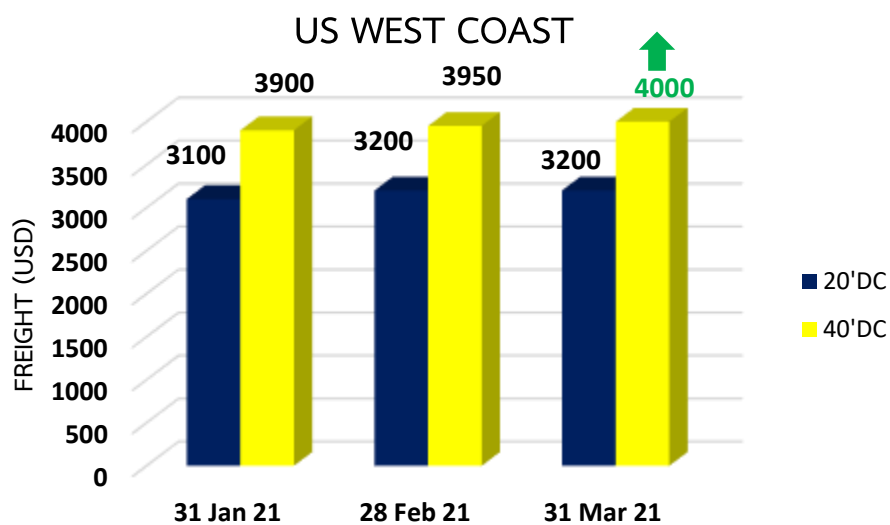
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2564



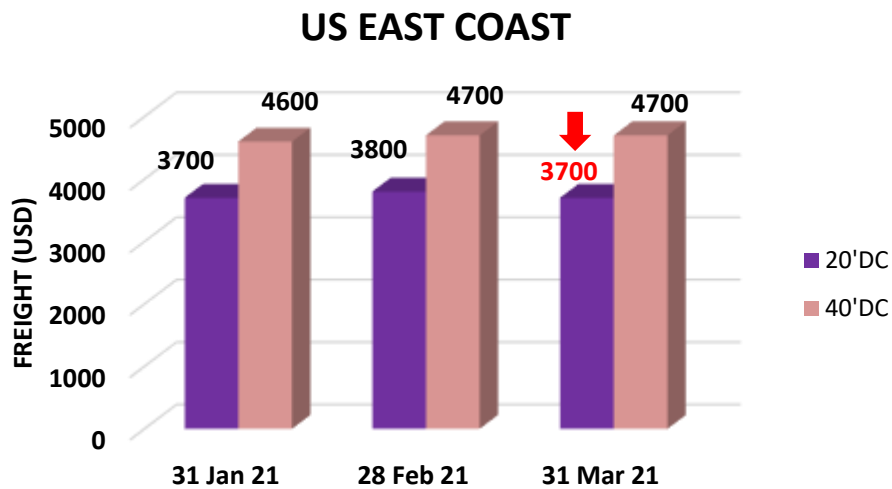
Subject to

- ISOCC (Jan.21): USD35/TEU, USD70/FEU + PSS: USD 500/TEU และ USD 1,000/FEU  
(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.21): USD71/TEU, USD142/FEU (No PSS & LSS)
- ENS: USD30/BL

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2564



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน ม.ค. ถึง มี.ค. ปี 2564



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

#### ➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

##### สายเรือ Cosco

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า General Rate Restoration (GRR) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง Far East ไปยังละตินอเมริกา และแอฟริกา โดยมีรายละเอียดการเรียกเก็บดังตาราง

From	To	Effective Day	Quantum
Far East	West Africa	April 1,2021	USD500/20gp 1000/40gp 1000/40hc
		April 15,2021	USD750/20gp 1500/40gp 1500/40hc
Far East	East Africa	April 1,2021	USD300/20gp 600/40gp 600/40hc
		April 15,2021	USD300/20gp 600/40gp 600/40hc
Far East	South Africa	April 1,2021	USD500/20gp 1000/40gp 1000/40hc
		April 15,2021	USD500/20gp 1000/40gp 1000/40hc
Far East	East Coast of South America	April 5,2021	USD500/20gp 500/40gp 500/40hc
		April 15,2021	USD1000/20gp 1000/40gp 1000/40hc
Far East	West Coast of South America	April 1,2021	USD300/20gp 300/40gp 300/40hc
		April 15,2021	USD500/20gp 500/40gp 500/40hc
Far East	Panama& Caribbean	April 1,2021	USD300/20gp 300/40gp 300/40hc
		April 15,2021	USD500/20gp 500/40gp 500/40hc

##### สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งปัญหาภายในท่าเรือ Montreal ของแคนาดา เนื่องจาก “Potential Industrial Action” ซึ่งอาจทำให้การดำเนินการภายในท่าเรือได้รับผลกระทบ ทั้งนี้ หากสถานการณ์มีความรุนแรงขึ้น สายเรืออาจต้องมีการพิจารณาเปลี่ยนแปลงตารางเดินเรือ ซึ่งอาจมีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้น โดยรายละเอียดค่าใช้จ่ายปรากฏดังตาราง ดังนั้น หากผู้ส่งออกมีสินค้าไปยังเส้นทางดังกล่าว โปรดตรวจสอบสถานะกับทางสายเรือ เพื่อวางแผนการขนส่ง

To....	IMPORT			
	Saint John Additional		Halifax Additional	
	20ft	40ft	20ft	40ft
Montreal	USD 360	USD 490	USD 410	USD 645
Toronto	USD 180	USD 155	USD 285	USD 390
Canadian West	USD 220	USD 205	USD 720	USD 1,430
Chicago / Detroit	USD 75	USD 105	USD 180	USD 105
Indianapolis	**	**	USD 300	USD 300
Minneapolis	USD 400	USD 500	**	**

From....	EXPORT			
	Saint John Additional		Halifax Additional	
	20ft	40ft	20ft	40ft
Montreal	USD 380	USD 570	USD 425	USD 600
Toronto	USD 260	USD 175	USD 260	USD 405
Canadian West	USD 290	USD 205	USD 820	USD 930
Chicago / Detroit	USD 75	USD 105	USD 120	USD 150
Indianapolis	**	**	USD 200	USD 150
Minneapolis	USD 450	USD 550	**	**

Temperature Controlled: additional USD 550 per container

Temperature Controlled: additional USD 880 per container.

- ประกาศแจ้งยกเลิกการเรียกเก็บค่า Winter Surcharge (WSU) สำหรับสินค้าที่นำเข้า และส่งออกไปยังประเทศรัสเซีย โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2564

#### สายเรือ ONE

- ประกาศแจ้งรับ Booking นำเข้าไปยังประเทศเมียนมาร์ เนื่องจากสถานการณ์การประท้วงที่ยังคงมีความรุนแรง ทำให้ท่าเรือปิดการดำเนินการ และมีการจำกัดเส้นทางการขนส่งทางถนน ตลอดจนอินเทอร์เน็ต และบริการธุรกรรมธนาคาร สายเรือจึงงดรับจองระวางชั่วคราวไปยังประเทศเมียนมาร์ โดยมีผลทันที

#### สรุปความคืบหน้าสถานการณ์ปัญหาเรือ Ever Given ขวางคลองสุเอซ

สืบเนื่องจากกรณีเรือ Ever Given ซึ่งปีนเรือสินค้าขนาด 220,000 ตัน ที่ถล่มประเทศปานามา ได้ทำการขนส่งสินค้าระหว่างเอเชียและยุโรป โดยประสบเหตุเกยตื้นเมื่อเรือแล่นเข้าบริเวณคลองสุเอซ เมื่อสัปดาห์ที่ผ่านมา ทั้งนี้ สรท. ได้มีการติดตามความคืบหน้ากรณีดังกล่าว และได้จัดทำสรุปสถานการณ์ความคืบหน้าอย่างต่อเนื่องตั้งแต่วันที่ 26 มีนาคม ที่ผ่านมา และประชาสัมพันธ์ให้ท่านสมาชิกทราบทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ และช่องทางโซเชียลมีเดีย ล่าสุด ณ วันที่ 29 มีนาคม 2564 ได้มีรายงานว่าทีมกู้เรือ Ever Given ใช้วิธีขุดเจาะทราย ปริมาตรราว 27,000 ลูกบาศก์เมตร ออกไปบริเวณริมฝั่งคลองที่ติดกับตัวเรือ จนสามารถทำให้เรือกลับมาลอยน้ำได้สำเร็จ และพยายามที่จะใช้เรือลากเพื่อหมุนหัวเรือให้กลับมาสู่เส้นทางการเดินเรืออีกครั้ง หลังจากทีเรือเกยตื้นมากกว่า 6 วัน

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าเรือจะสามารถกลับมาลอยลำได้อีกครั้ง แต่ยังคงใช้เวลา เพื่อให้เส้นทางเดินเรือสามารถกลับมาเป็นปกติ เนื่องจากมีเรือมากกว่า 450 ลำ ที่ยังติดค้างอยู่ในเส้นทางดังกล่าว ซึ่งประเด็นต่อจากนี้คือ ผู้บริหารคลองสุเอซจะต้องเร่งบริหารจัดการเรือที่จอดรอในบริเวณดังกล่าว ให้สามารถเคลื่อนผ่านไปโดยเร็ว เพื่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด โดยรายละเอียดของประเภทเรือที่ติดค้างภายในบริเวณดังกล่าว ปรากฏดังนี้

VESSEL TYPE	COUNT (SUNDAY)
BULK CARRIER	90
CONTAINER SHIP (FULLY CELLULAR)	82
GENERAL CARGO SHIP	39
CHEMICAL/PRODUCTS TANKER	31
CRUDE OIL TANKER	27
VEHICLES CARRIER	17
LIVESTOCK CARRIER	15
LPG TANKER	11
LNG TANKER	11
TOTAL	453

(ข้อมูลอ้างอิง : BBC, Bloomberg)

ทั้งนี้ จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น สายเรือต่างๆ ได้มีการออกประกาศ เพื่อแจ้งความคืบหน้าให้ผู้ใช้บริการทราบ ในการนี้ สรท. จึงได้รวบรวมประกาศของสายเรือในเรื่องดังกล่าว โดยมีรายละเอียดของแต่ละสายเรือ ดังนี้

#### สายเรือ Evergreen

สายเรือ Evergreen ซึ่งเป็นสายเรือที่เป็นผู้ Operate เรือ Ever Given ดังกล่าว ได้มีประกาศแจ้งความคืบหน้าในการดำเนินการขุดลอกทราย และใช้เรือ Tug เพื่อช่วยดึงเรือ โดยมีทีมงานที่เข้าปฏิบัติการทั้งทีมจากเนเธอร์แลนด์ ญี่ปุ่น และ US Navy ตั้งแต่ในช่วงสุดสัปดาห์ที่ผ่านมา

#### สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งว่าจากสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ทำให้มีเรือของสายเรือ Hapag Lloyd ได้รับผลกระทบจำนวนหนึ่ง สายเรือจึงแจ้งสถานะของเรือแต่ละลำ โดยระบุว่าบางส่วนสายเรือได้มีการเปลี่ยนแปลงเส้นทาง เพื่อไปยังแหลมกู๊ดโฮป ซึ่งมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้



- "Tsingtao Express" waiting in outer anchorage in Port Said (IOS Service)
- "Salahuddin" waiting in outer anchorage in Port Said (MD2 Service)
- "Athenian" waiting in outer anchorage in Port Said (TPI Service)
- "Al Rawdah" scheduled to reach Suez Canal tonight (IOS Service)
- "New York Express" locked in at Great Bitter Lake (MD1)
- "Warnow Master" waiting in outer anchorage in Suez (FE4)
- "Tokyo Bay" (IEX Port Said)
- "Barzan" (FE2 Suez)
- "Laila" (FE4 Port Said)

Rerouted via Cape of Good Hope:

- "HMM Dublin", DP: 262200, (FE2 Service)
- "HMM Stockholm", DP: 265016, (FE3 Service)
- "HMM Rotterdam", DP: 265000, (FE3 Service)
- "ONE Munchen", DP: 263268, (EC4 Service)
- "YM Wellhead", DP: 263285, (EC4 Service)
- "ONE Marvel", DP: 265224, (EC5 Service)

ดังนั้น หากผู้ส่งออกมีสินค้าที่อยู่บนเรือข้างต้น ขอให้ตรวจสอบรายละเอียดเพิ่มเติมกับทางสายเรือ เพื่อรับทราบความคืบหน้าอีกครั้งหนึ่ง

#### สายเรือ Maersk

- ประกาศแจ้งให้ทราบว่าสายเรือ Maersk และพันธมิตร มีเรือที่ติดค้างภายในคลองสุเอซ 3 ลำ โดยอีก 29 ลำ จอดรอคอยบริเวณทางเข้าคลอง โดยในขณะนี้สายเรือได้ทำการเปลี่ยนเส้นทางเรือจำนวน 15 ลำ เพื่อไปยังแหลมกูดโฮปแทน เนื่องจากการรอคิวเพื่อผ่านคลองอาจต้องใช้เวลาเป็นสัปดาห์ เพราะขณะนี้เรือที่รอคิวอยู่เป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ สำหรับรายละเอียดของเรือแต่ละลำ สามารถดูได้ตามลิงก์ด้านล่าง

<https://www.maersk.com/news/articles/2021/03/24/vessel-blockage-in-the-suez-canal>

#### สายเรือ ONE

- ประกาศแจ้งรายละเอียดของเรือที่เข้าไปยังเส้นทางดังกล่าว ซึ่งได้รับผลกระทบอาจเกิดความล่าช้า โดยสายเรือจะมีการประเมินสถานการณ์ และแจ้งให้ทราบในลำดับถัดไป

SERVICE	VESSEL	OPERATOR	VOY	DIR	ETA SUZ
FP1	NYK ORION	ONE	0066	E	3/22
FP2	ONE CRANE	ONE	0019	E	3/22
MD3	YM WISH	YML	0029	E	3/22
MD1	NEW YORK EXPRESS	HLC	0041	E	3/22
IO3	YM FOUNTAIN	YML	0155	W	3/22
MD2	AL NASEIYAH	HLC	0017	W	3/22
IOS	TSINGTAO EXPRESS	HLC	1209	E	3/23
MD2	SALAHUDDIN	HLC	0016	E	3/23
FE3	HMM GDANSK	HMM	0003	E	3/23
EC5	YM MANDATE	YML	0070	W	3/24
IEX	ATHENIAN	HLC	1104	E	3/24
EC4	MEISHAN BRIDGE	ONE	0031	E	3/25
MD3	YM WINNER	YML	0031	W	3/25
IOS	AL RAWDAH	HLC	1305	W	3/25
IO2	XIN CHANG SHU	COS	0001	E	3/26
FE2	BARZAN	HLC	0014	W	3/27
EC5	MOL MAESTRO	ONE	0056	E	3/27



### สายเรือ Cosco

- ประกาศแจ้งว่ามีเรือจำนวน 10 ลำ ของสายเรือ Cosco ที่ได้รับผลกระทบทำให้เกิดความล่าช้าจากจากกรณีดังกล่าว โดยสายเรือได้มีปรับตารางการเดินเรือบางส่วนให้ไปยังแหลมกู๊ดโฮป ซึ่งรายละเอียดสถานะของเรือแต่ละลำ ปรากฏดังนี้

Loop	Vessel Name	Voyage	Eta	Status
AWE4	COSCO EXCELLENCE	055E	2021-4-22 Cai Mep	Routed around the Cape of Good Hope
AEU7	COSCO FRANCE	042W	2021-4-22 Zeebrugge	Routed around the Cape of Good Hope

### Vessels at Suez Canal - latest overview

Loop	Vessel Name	Voyage	Status
AWE4	COSCO SHIPPING PEONY	013W	2021-3-23 awaiting at anchorage
AEU3	COSCO SHIPPING LEO	014E	2021-3-23 awaiting at anchorage
GEM	XIN SHANG HAT	127E	2021-3-24 awaiting at anchorage
AEM6	RTO BARROW	003E	2021-3-25 awaiting at anchorage
AEU3	COSCO SHIPPING CAPRICORN	013E	2021-3-25 awaiting at anchorage
AEU7	COSCO SHIPPING HIMALAYAS	024E	2021-3-26 awaiting at anchorage
EPT3	XIN CHANG SHU	061E	2021-3-26 awaiting at anchorage
AEM1	COSCO PRIDE	060W	2021-3-27 awaiting at anchorage

### สายเรือ MSC

- ประกาศแจ้งสถานะของเรือที่ได้รับผลกระทบในการติดค้าง และต้องจอดรอภายในบริเวณเกิดเหตุ รวมถึงแจ้งปรับเปลี่ยนตารางการเดินเรือ โดยมีการเปลี่ยนเส้นทางไปทางแหลมกู๊ดโฮป นอกจากนี้ อาจมีการปรับลดการเดินเรือ และจำนวนการรับ Booking เพื่อบรรเทาปัญหาที่เกิดขึ้น โดยรายละเอียดของสถานะเรือ ปรากฏตามลิงก์ด้านล่าง <https://www.msc.com/tha/notices/2021-march/suez-canal-blockage-%e2%80%93-update-1>

ทั้งนี้ ขอให้ผู้ส่งออกที่มีสินค้าในเส้นทาง ทำการตรวจสอบสถานะของสินค้ากับสายเรืออย่างใกล้ชิด หรือหากกำลังจะมีสินค้าไปยังเส้นทางดังกล่าว โปรดวางแผนล่วงหน้าเนื่องจากอาจมีความล่าช้า อาจพบปัญหาความแออัดภายในท่าเรือ รวมถึงค่าระวางอาจมีการปรับตัวเพิ่มขึ้นได้

### Freight firms fear weeks of disruption from Suez blockage

Mounting numbers of ships delayed by the grounded 'Ever Given' will add to container shortages in export markets and lead to a surge of vessels when those currently stuck are released, piling further pressure on congested ports, forwarders warn. The continuing blockage of the main channel of the Suez Canal threatens to bring further chaos to an already disrupted ocean freight market, creating a fresh surge of vessels when those currently stuck are released and adding to shortages of containers in export markets, freight forwarders have warned.

As of midday GMT today, the Evergreen ultra-large container vessel 'Ever Given' remains lodged sideways in the main channel of the Suez Canal, blocking vessels in both directions and "creating one of the worst shipping jams seen in years – and threatening even more chaos when the grounded vessel arrives in Europe, together with the vessels behind", observed Grant Liddell, business development director of UK freight forwarder Metro Shipping. Currently there are hundreds of ships – including dozens of container vessels – waiting to enter the Suez Canal, after the 400-metre 20,000 TEU 'Ever Given' ran aground diagonally across the single-lane stretch of the southern section of the canal on Tuesday morning.

Deeper consequences

“Pretty much all vessels from Asia destined to the Mediterranean and Europe sail through the Suez Canal, with an average capacity of 380,000 TEU per week on this one lane, which is equivalent to 55,000 TEU of cargo arriving in Europe daily,” Liddell noted. “This means there is (potentially) a 110,000 TEU spike, and growing, of delayed vessels into Europe, and the consequences will be much deeper than the closing of the Suez Canal currently.” He added: “In addition to the inbound stress on European ports, the spike simultaneously delays the movement of 55,000 TEU of export loaded and empty containers back to Asia every day, which is going to impact the numbers of empty containers available in Asia, which is already suffering its own trauma.”

Keith Gaskin, Group Commercial Director at SEKO Logistics, also pointed to concerns about the impact on empties alongside the other issues relating to the delays of the vessels, highlighting “... the effect this will have on the already depleted equipment around the globe and especially in Asia. We’ve seen how ships being laid up outside Long Beach, as well as laden containers of PPE around the globe being sat awaiting delivery to the final DC, has affected global container inventory levels. With so many ships backed up in the Suez or delayed to avoid the Suez issue, this will further deplete the availability of available containers at origin.”

Six-day delay

Liddell highlighted that there have not been many cases of ultra-large vessels running aground, but when the 19,000 TEU CSCL Indian Ocean ran aground in the Elbe river in 2016, it took six days to get the vessel re-floated. “Shipping lines will be considering how long they wait before they begin diverting vessels around Africa on Asia-North Europe and Asia-USEC services, adding a week to transit and using a lot more fuel,” Liddell observed. “The longer the canal is closed, the larger the queue of vessels will be lined up to transit it, which means that additional waiting times must be anticipated even when the canal does open up again.” He noted that because of restrictions and limits in the number of vessels that can access the canal per day, “it may be that a 24-hour impact actually takes significantly longer to repair and unwind”.

Vessels begin to divert

As reported today in *Lloyd’s Loading List*, some vessels have already begun to divert around the Cape of Good Hope, taking the far longer route around the Cape of Good Hope to get to Europe or the east coast of North America – with Evergreen’s *Ever Greet*, a sistership to the *Ever Given* vessel that ran aground in the canal on Tuesday, apparently the first containership to do this, according to Lloyd’s List Intelligence AIS tracking. The diversion was noted around 10.30 GMT yesterday, just hours after attempts to refloat *Ever Given* at the Suez Canal failed.

Other container lines yesterday indicated that they had not yet decided whether to divert or not. Maersk, which has nine of its own vessels affected by the closure of the canal, along with two of its 2M alliance partner Mediterranean Shipping Co, said estimated times of arrival would be “jeopardised” as salvage efforts continued, adding that the line would “do our upmost to mitigate the delay as best as we can”, *Lloyd’s List* reported.

Vessels reversed

Liddell noted that as of yesterday, two of the three vessels stuck immediately behind the *Ever Given* – Asia Ruby and YM Fountain – had begun the process of being reversed back out of the southern end of canal, assisted by a number of tugboats. He said the impact could be significant on the industry if the situation continues, with the company’s local partners advising that the canal will take into next week to recover even if the *Ever Given* was refloated today.

“Not only are there hundreds of additional vessels that are now unable to continue their transit, but the impact on UK and European ports will be felt in the coming weeks, as vessels are even further off schedule – and once released, there will be a rush to the berths to discharge import containers and re-load export laden and empty boxes back to Asia,” Liddell noted, highlighting concerns that the container handling infrastructure in Europe could “buckle” as a consequence.

“Let’s hope that the experts and engineers can resolve the issue as soon as possible and the resulting issues are limited, although we suspect that this will have an impact for weeks to come,” he added. While some remain hopeful that the *Ever Given* can be refloated in a matter of days, one company involved in the attempt said they could not rule out that it could take weeks.

#### Blocked capacity rising fast

Logistics visibility platform Project44 highlighted that in just 24 hours there had been a more than 40% increase in the level of vessel capacity stacking up behind the *Ever Given*. As of 09.30 GMT yesterday, Project44’s tracking showed 47 container vessels representing 540,716 TEUs vessel capacity impacted, a 42.5% increase over the 379,200 TEUs reported the previous day, it noted.

“Moreover, the chances of a quick solution seem to have disappeared,” it added. “Many waiting ships are mega-vessels navigating the Asia-Europe route, making multiple stops in European ports. With even more cargo waiting at Chinese ports for vessels to transport it to those European markets, the delays are equally problematic in the Europe-Asia direction. Given the number of vessels that are affected, carriers’ networks could be disrupted for weeks and months.”

The company said the incident highlighted that “more than ever, visibility into floating inventory is critical. The ability to divert cargo, manage expectations, and make adjustments in real-time is imperative for shippers.” Jett McCandless, CEO of Project44, commented: “Once the log-jam is broken, major ports in Rotterdam, Antwerp, and Hamburg will be swamped. That congestion will have rolling effects further down the supply chain for months to come, exacerbating an already problematic situation at major European ports.”

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

#### **Boxships begin to divert from Suez Canal**

*Ever Greet*, a sistership to the vessel blocking the Suez Canal, is the first to head south for the Cape of Good Hope. With the Suez Canal set to remain blocked for at least another day or two, shipping companies are being forced to confront the spectre of taking the far longer route around the Cape of Good Hope to get to Europe or the east coast of North America. Data from Lloyd’s List Intelligence AIS tracking indicates that the first containership to do this is Evergreen’s *Ever Greet* (IMO9832729), a sistership to *Ever Given* (IMO: 9811000) the vessel that ran aground in the canal on Tuesday.

The Suez Canal-bound *Ever Greet*, a containership of the same size and capacity as the blocked *Ever Given*, is now appearing to divert around the Cape of Good Hope. The diversion was noted around 1030 hrs London time on March 25, just hours after attempts to refloat *Ever Given* at the Suez Canal failed. *Ever Greet* appears to be the first containership seen changing course as the vessel tailback lengthens at both entrances of the Suez Canal, reaching more than 216 ships after three days’ closure.

The route around the Cape takes an additional 12 days to Europe, with any diversion based on calculations that delays to clear the canal will take more time than the longer voyage. Nevertheless, Maurice Storey, honorary chairman of Evergreen Marine (UK), told Lloyd’s List that discussions were still taking place in Taipei about whether or not to divert Europe-bound ships round southern Africa. He said he would not be surprised to see ships re-routed.

However, by late Thursday afternoon UK time, “no decision” had been made, Mr Storey said. Earlier today, a number of other container lines indicated that they had not yet decided whether to divert or not. Maersk, which has nine of its own vessels affected by the closure of the canal, along with two of its 2M alliance partner Mediterranean Shipping Co, said estimated times of arrival would be “jeopardised” as salvage efforts continued. “We are closely following the refloating operations and will do our utmost to mitigate the delay as best as we can,” the carrier said.

Hapag-Lloyd, which has five vessels directly affected, said it was monitoring the situation to follow the implications on its services. “We are presently looking into possible vessel diversions around Cape of Good Hope,” it said.

Evergreen’s Ocean Alliance partner CMA CGM also said it was monitoring the situation daily, and had two ships waiting to enter the canal. “We are closely following the steps taken by the Suez Canal authorities, who are doing their utmost to resolve the situation quickly,” it said. “For the time being, the group is not considering rerouting ships”.

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

### **Shipping rates to soar, with a new Cape surcharge as ships are diverted**

Container spot rates from Asia to Europe look set to surge again, as carriers are obliged to blank sailings in response to the Suez Canal blockage. *The Loadstar* understands that shipping lines are considering introducing a Cape surcharge for vessels that are diverted around Africa to recover the extra cost of bunker fuel consumed in the additional seven to 10-day transit.

Christoph Baumeister, senior trade manager, Asia/ISC Europe at Flexport, said the grounding of the *Ever Given* in the Suez Canal “had added even more pressure to already stressed supply chains”. “We’ve just seen the first carrier start to ship goods via the Cape of Good Hope which will add at least seven days additional transit time. An increase in rates is most likely over the next week, and once the blockage ends, congestion will be inevitable with many vessels arriving into ports at the same time,” said Mr Baumeister.

For now, however, the Asia-North Europe component on the Freightos Baltic Index (FBX) recorded a 2.3% fall on the week, to \$7,501 per 40ft. And for Mediterranean ports, a 6% drop to \$7,503. Elsewhere, the Ningbo Containerized Freight Index (NCFI) commentary reported that space from Asia to Europe was again “becoming tight”, suggesting that spot rates would have risen next week regardless of the Suez Canal crisis.

Meanwhile, on the transpacific, there is still no let-up in consumer demand – boosted by the distribution of \$1,400 stimulus cheques – driving spot rates higher and obliging BCOs to accept much higher annual contract pricing from carriers.

The FBX recorded a 13% jump in spot rates from Asia to the US west coast this week to \$4,848 per 40 ft, although rates to the US east coast were flat at \$5,724 per 40 ft.

The Suez Canal blockage will impact services from Asia to the US as shippers clamour to book space on those loops.

“Demand continues to surge as we move into the final weeks of the contract season,” said Jon Monroe, of Washington state-based Jon Monroe Consulting. “Normally carriers have initiated blank sailings at this time of year, but this year no need; space is at a premium and now everyone will pay for it,” he 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 19 March 2021	Current Index 26 March 2021
Comprehensive Index			2583.87	2570.68
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	N/A	N/A
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	N/A	N/A
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	N/A	N/A
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	N/A	N/A
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	N/A	N/A
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	N/A	N/A
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	N/A	N/A
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	N/A	N/A
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	N/A	N/A
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	N/A	N/A
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	N/A	N/A
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	N/A	N/A
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	N/A	N/A