

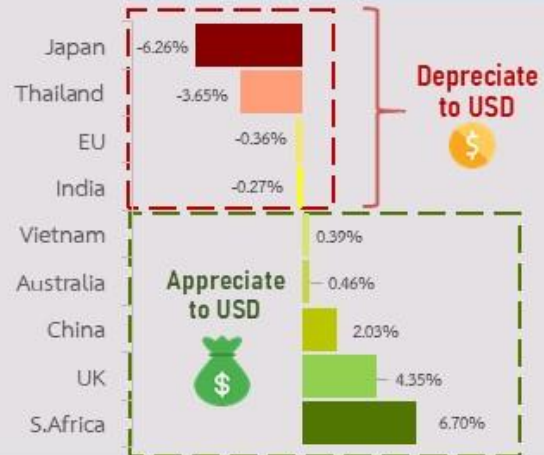
Weekly Briefing (14 Jun 2021)



01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
31.09	37.65	43.86	23.94
CNY	JPY	INR	VND
4.86	0.28	0.42	0.0014

02 Exchange rate trend to USD (YTD)



03 Crude Oil price & Gold (7-11 Jun)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	69-71	71-72	69-71



Gold	1,879 - 1,898
USD/Ounces	



04 Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)



Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)

4 June 2021	11 June 2021
3,613.07	3,703.93
+ 90.86	

05

Weekly Top's Stories

1. กลุ่มประเทศ G7 รวมตัวปฏิรูป“ขึ้นภาษี” ครั้งใหญ่
รายละเอียดข่าว : <https://reut.rs/2RObAmX>
2. จีนผ่านกม.ต่อต้านต่างชาติแซงก์ชัน แก่เผด็จคมคว่ำบาตร
รายละเอียดข่าว : <https://on.ft.com/2Tpf5AJ>
3. Yantian blockage causes record spike in Asia-US rates
รายละเอียดข่าว : <https://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/Yantian-blockage-causes-record-spike-in-Asia-US-rates/79275.htm#.YMhMiGgzblU>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 23 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 PSS: USD500/TEU, USD1,000/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	5,600	7,000		
Thailand - US East Coast	8,800	11,000		
	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 ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมิถุนายน ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 5,425 USD/TEU และ 10,750 USD/FEU แต่มีการปรับเพิ่มการเรียกเก็บค่า PSS ในอัตรา USD500/TEU โดยขณะนี้ยังคงพบปัญหาการขาดแคลนตู้สินค้า และระวางเรือจนถึงสิ้นเดือนมิถุนายน

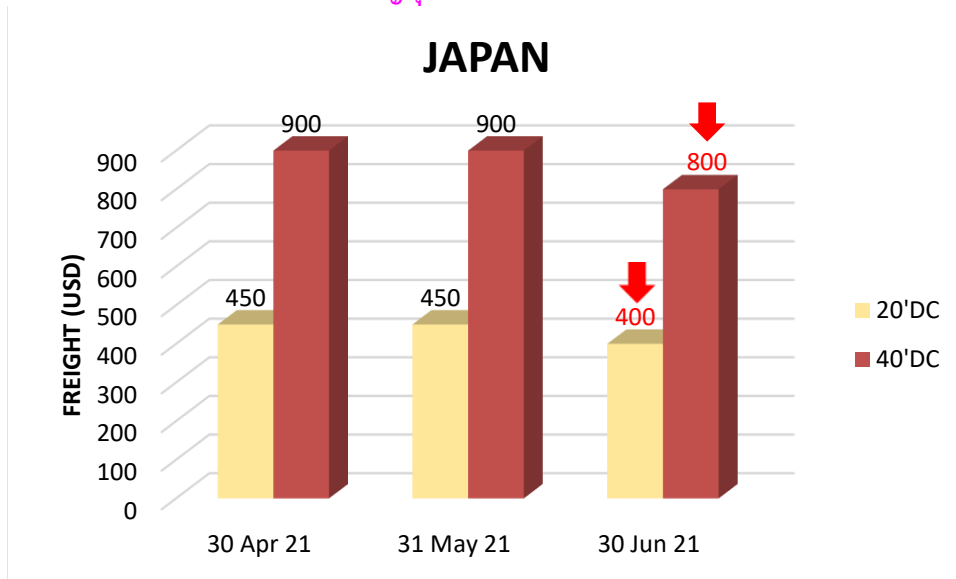
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมิถุนายน ค่าระวางปรับเพิ่มสูงขึ้นมาก เนื่องจากปัญหาการขาดแคลนตู้ และระวางเรือที่ยังเป็นปัญหาหลัก โดยค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับเพิ่มขึ้น 1,800 USD/TEU และ 2,100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 5,600 USD/TEU และ 7,000 USD/FEU ส่วนทางฝั่ง East Coast ค่าระวาง ปรับเพิ่มขึ้น 3,900 USD/TEU และ 4,600 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 8,800 USD/TEU และ 11,000 USD/FEU ซึ่งขณะนี้พบว่าสถานการณ์ตู้ 40' ขาดแคลนมากกว่าตู้ 20' และพบว่าสถานการณ์ฝั่ง East Coast ค่อนข้างวิกฤตกว่าฝั่ง West Coast

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,200	1,300 (Durian: 2,000)	USD 40/TEU, USD 80/FEU	Effective till 30-Jun-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)	8,000	9,000-10,000	OBS: USD 211/TEU, USD 422/FEU + PSS: USD 500/TEU, USD 1,000/FEU	

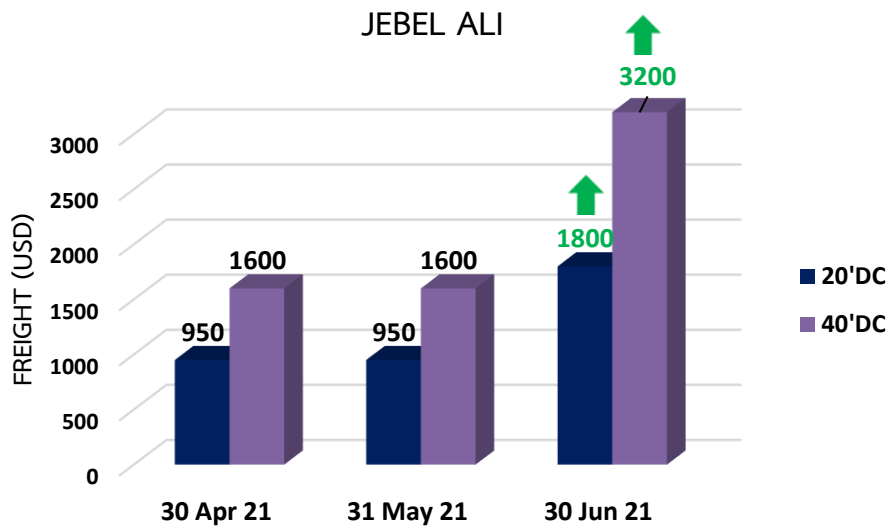
หมายเหตุ: สถานการณ์ Reefer Shipment เส้นทางยุโรป พบว่าปริมาณตู้สินค้ายังมีที่สามารถให้บริการได้ แต่พบปัญหาขาดแคลนระวาง เนื่องจากปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือทั้งที่เป็น Transshipment Ports และท่าเรือปลายทาง สายเรือจึงมีการทำ Blank Sailing สำหรับเรือบางลำ ทำให้สายเรืออาจยังไม่สามารถรับจองระวางในเส้นทางได้มากนัก

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

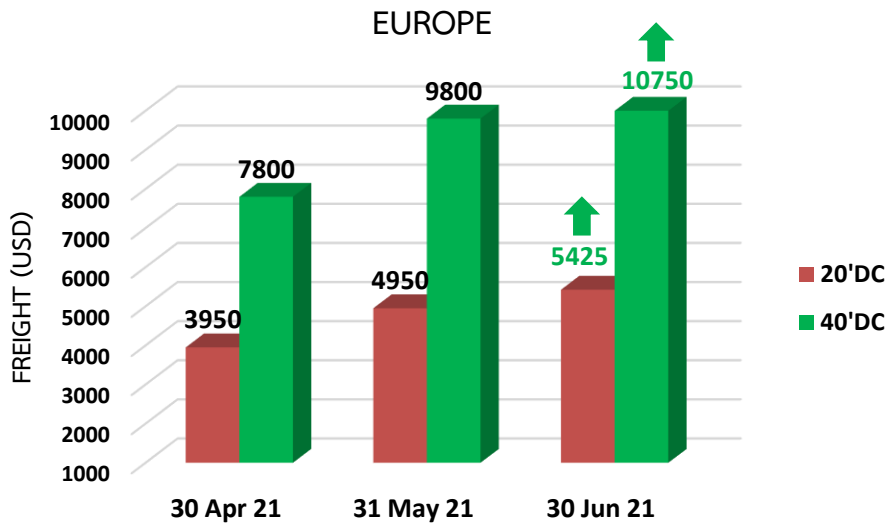
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2564



Subject to

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

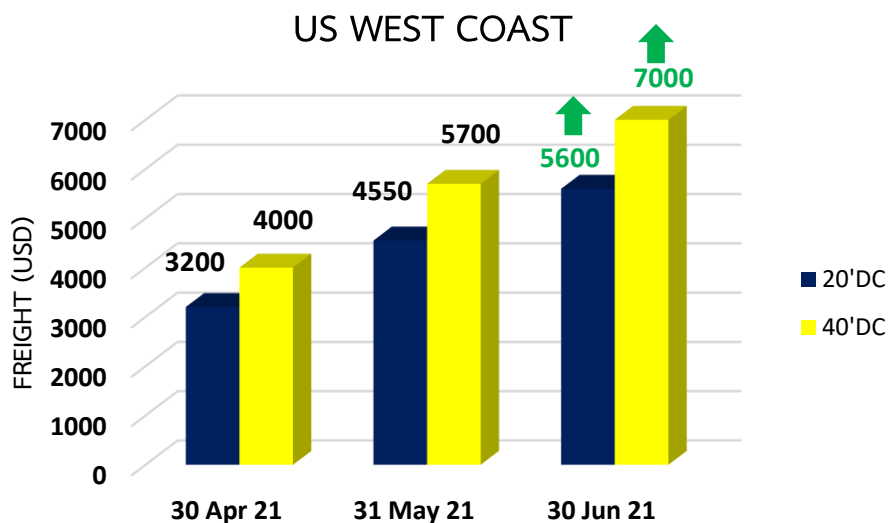
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2564



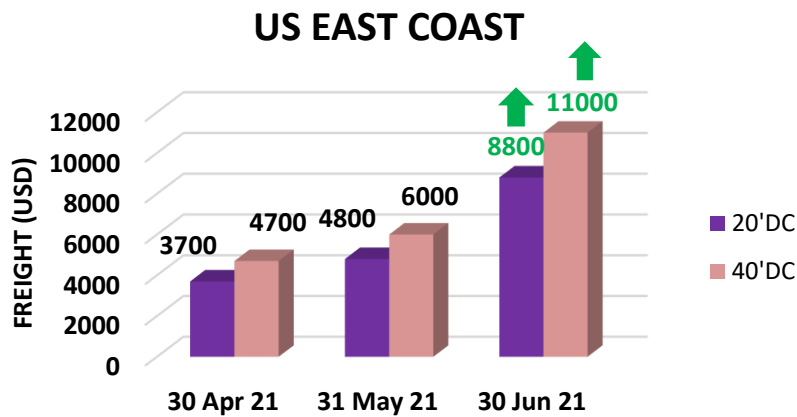
Subject to

- ISOC (Apr.21): USD71/TEU, USD142/FEU
(May-Jun 21): USD88/TEU, USD176/FEU
- ENS: USD30/BL
- PSS: (Effective 14-Jun-21): USD500/TEU, USD1,000/FEU

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

- ประกาศแจ้งเรื่องการเรียกเก็บค่า Congestion Surcharge (CGD) ในอัตรา USD 1,000/ตู้ สำหรับสินค้าประเภท Reefer Shipment ที่ไปยังท่าเรือ Yantian ประเทศจีน โดยมีผลบังคับสำหรับเรือที่ถึงท่าเรือตั้งแต่วันที่ 10 มิถุนายน 2564 เป็นต้นไป แต่สำหรับสินค้าทั่วไปอื่นๆ จะเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 11 กรกฎาคม 2564 เนื่องจากปัญหาการกลับมาระบาดของโควิด-19 ทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินการภายในท่าเรือ เรือหลายลำไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ และเกิดความหนาแน่นภายในท่าเรือ ส่งผลให้สายเรืออาจจำเป็นต้องมีการ Delay ตารางเรือจากท่าเรือ Transshipment รวมถึงอาจต้องมีการเปลี่ยนแปลงท่าเรือปลายทางเป็นท่าเรืออื่นที่ใกล้เคียงทดแทน ซึ่งอาจทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม ทั้งนี้ สายเรือจึงแนะนำให้ผู้ส่งออกเปลี่ยนท่าเรือปลายทาง เพื่อหลีกเลี่ยงค่าใช้จ่ายดังกล่าว โดยหากมีข้อสงสัยเพิ่มเติม สามารถสอบถามข้อมูลไปยังสายเรือได้โดยตรง ส่วนการติดตามสถานการณ์ล่าสุด ปรากฏดังลิงก์

<https://www.one-line.com/en/news/yantian-shenzhen-china-port-congestion-update-5>

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Marine Fuel Surcharge (MFR) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง East Asia ไปยังเส้นทางต่างๆ โดยมีรายละเอียดดังตาราง

Marine Fuel Recovery (MFR)		
Route	Effective 1-Jul-2021	
	(Dry Container) (USD/TEU)	(Reefer Container) (USD/TEU)
South America West Coast	321	464
Central America / Caribbean	272	402
South America East Coast	314	463
North America East Coast	290	422
North America West Coast	150	224
South Europe	236	363
North Europe	245	380
West Africa	330	476
South Africa	224	340
East Africa	206	295
Middle East	164	252
Indian Subcontinent	171	240
Intra East Asia	103	132
Oceania	196	265

Disruption to shipping could delay Christmas orders

Disruption in the global container shipping industry shows no sign of being resolved quickly and could lead to shortages in the run-up to Christmas, say industry experts. An outbreak of Covid-19 in Guangdong province in southern China has caused acute congestion at the region's ports. As a result, shipments have been delayed, exacerbating tensions within global supply chains. And the knock-on effects could take many months to resolve. The problems in Guangdong are just the latest in a series of severe setbacks for the industry. Shipping firms have been struggling to cope with dramatic fluctuations in demand triggered by the pandemic, as well as the consequences from the recent blockage of the Suez Canal. The global nature of the sector, and the lack of spare capacity within it, means that problems in one region can have ripple effects around the world for several months.

Diversions

Yantian International Container Terminal is one of a number of ports in the Shenzhen region, which collectively form a vital gateway for exports from the Pearl River Delta, a major Chinese centre for manufacturing and technology. Since late May, the terminal has been operating at a fraction of its normal capacity, with operations restricted due to controlling the spread of Covid. This has led to severe congestion, with dozens of ships waiting outside the port for a berth to become available.

"One of the biggest ports in China has basically closed down for close to three weeks. They have some berths in operation, but nowhere near enough", says Nils Haupt, communications director at the German shipping line Hapag-Lloyd. Over the past few days, shipping lines have been diverting vessels away from Yantian to other nearby terminals in the Delta area. But, according to Mr Haupt, that has been creating its own problems. "You can use ports like Shekou, you can use Nansha, you can use Hong Kong; but what we're seeing right now is that delays are piling up there as well," he says.

Jams

The growing crisis in southern China is just the latest blow to hit the shipping industry, which has been suffering from acute disruption for more than a year. A dramatic slowdown in the early stages of the pandemic was followed by a frenzy of activity, as customers, unable to travel or socialise in their normal ways, ordered more consumer goods. This sudden shift in demand, from famine to feast, threw delicately balanced supply chains out of kilter. Ports in Europe and North America became clogged, with too many vessels arriving at the same time, while the supply of empty containers for new consignments dried up, because too many of them were sitting at quaysides around the world.

Then came the blockage of the Suez Canal in March. The closure of one of the world's busiest shipping lanes delayed hundreds of ships. But when it reopened the sudden arrival of the delayed vessels triggered new congestion at European hubs such as Rotterdam and Antwerp. "We were just beginning to see light at the end of the tunnel," says Mr Haupt. "But then unfortunately we ran into this situation in Yantian."

Constant crisis

According to Peter Sands, chief shipping analyst at the industry organisation Bimco, the sector is used to responding to crises. "On a global network scale, these states of emergency are a permanent situation right now," he explains. "But the issue with Yantian is, we need more transparency and openness from the local authorities. And we aren't getting that, which means there is a lot of uncertainty in developing contingency plans."

The hope within the industry is that the situation in Yantian will be resolved as rapidly as possible, although experts warn that when that happens, it will lead to a surge in shipments from the region, which could cause further bottlenecks elsewhere in the supply chain. "Because the system is so overloaded, every

time one of these things happens now, the system is already at breaking point, or past breaking point, so anything else just adds grist to the mill," explains James Baker, containers editor at shipping industry publication, Lloyd's List. For this reason, he expects the disruption to continue for at least another 12 months, with consumers in Europe and North America continuing to face much longer waits than normal for their goods.

Crazy Christmas

For UK retailers, this raises the real prospect of a shortage of goods ahead of the Christmas shopping period. Even under normal circumstances, they begin to acquire seasonal stocks from China months in advance, with the process beginning in the late summer. "One of the issues at the moment, which is aiding the congestion, is the fact that everyone knows that the lead times are really slow, so retailers are booking their Christmas goods already," says Mr Baker.

"Traditionally, the peak season for container shipping starts in the third quarter as everyone stocks up for the holiday season in the west, but this year we're just in a permanent peak season already, and heaven knows what's going to happen come August or September. It could get crazy. It's very hard to tell." The situation could improve, he says. But, slightly tongue-in-cheek perhaps, he has some advice for consumers: "If you want to get something for your family for Christmas, start shopping now."

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

Yantian box disruption surpasses March's Suez crisis

The number of containers unable to move from south China because of a Covid-19 outbreak around Yantian Port has already surpassed the volume of boxes held up in March when the 20,388 teu *Ever Given* blocked the Suez Canal in Egypt, statistics that serve to underline the severity of the latest supply chain crisis hitting liner shipping. Lars Jensen, CEO of Danish consultancy Vespucci Maritime, has crunched the numbers to compare the impacts of the two incidents.

Yantian handled 13.3m teu in 2020, equal to 36,400 teu per day. Presuming that Yantian – responsible for more than one-third of Guangdong's foreign trade and one-fourth of China's trade with the US – has been working at 30% operating efficiency since the Covid-19 outbreak was detected 14 days ago, that would mean 25,500 teu per day have not been handled, totalling some 357,000 teu to date. Putting this in context, when Suez was blocked by the *Ever Given* this impacted a daily flow of 55,000 teu. However, March's Suez crisis lasted for just six days. "Shippers should not underestimate the magnitude of the coming ripple effects," Jensen warned in a post on LinkedIn. While lines have rerouted some ships to alternate south China ports such as Nansha, Shekou and Hong Kong, these facilities are not able to handle all the extra box flow. There are around 40 ships waiting at anchor for a slot to open up in Yantian (see Tweet below).

"Every day increases the pile of backlogged cargo. Once the ports re-open to normal operations we should expect a surge of cargo – at least to the degree there are even vessels available to handle this. This in turn will cause ripples of potential congestion at the destination with a lag time of some two to five weeks," Jensen suggested, adding that there is also the issue of the disruption of empty flows back into South China to contemplate as an additional ripple effect.

Yesterday Maersk issued an updated customer advisory listing 40 vessel arrivals now being affected with omission in Yantian and cargo being shifted to other sailings or having to wait, a significant escalation from just three days prior where the term used was that "several vessels will be omitting the Port of Yantian and Shekou". Maersk said it expects continued terminal congestion and vessel delays upwards of 14 days in the coming week.

Writing for Splash yesterday, Alan Murphy, CEO and founder of Danish container shipping consultancy Sea-Intelligence, noted that liner shipping's run of accidents over the past few months had been near impossible

to absorb given the uniquely stretched status of carrier equipment around the world. “High freight rates are driven by equipment and space shortages, which in turn are driven by a confluence of unprecedented US demand (due to pandemic shifts from services to goods) and supply-side disruptions,” Murphy wrote, going on to list port congestion, Covid infections and quarantines in ports such as Yantian, vessels being grounded due to quarantines, and the challenges of vessels getting stuck in canals, dropping boxes, or catching on fire.

“In the past 10 years, vessel incidents would be terrible for those immediately impacted, but they would not have any systemic impact, as the unaffected boxes and boxes waiting to be loaded would just go on the next half-empty ship, but all of the ships are full now,” Murphy pointed out.

Source: <https://splash247.com>

Latest ocean disruptions ‘highlight fragility of JIT model’

The continuing patterns of congestion, delays and capacity shortages, worsened in recent weeks by the problems in south China, require cargo owners to rethink their approaches to supply chain management, according to several freight and logistics industry insiders. The latest ocean freight backlogs and challenges following many months of supply chain disruptions have highlighted the fragility of just-in-time (JIT) supply chain models and require cargo owners to rethink their approaches to supply management, according to several freight and logistics industry insiders and advisors.

With more than 300 container ships vessels currently reported to be waiting at or outside various ports around the world – for example, at south China’s Yantian and Nansha, or US west-coast ports – LA/LGB, due to disruptions, the executive vice president (EVP) for sea logistics at one major global ocean freight forwarder warned cargo owners last week that just-in-time supply chains do not work in the current disrupted ocean freight environment. Urging shippers to “increase inventories”, he noted: “Supply chains are too tight: just in time does not work in these times” – in which ocean supply chains are severely disrupted and consumer demand is set to remain strong. He expects that the current situation in south China “will get worse in the coming weeks”, but “eventually it will get better”, because Chinese authorities and terminal operators are working on solutions.

More ‘wiggle room’ needed

One Middle East-based logistics coordinator highlighted that “JIT in the supply chain suits the balance sheet only until there’s a problem – then production stops and companies wonder why they left themselves so vulnerable. Surely they should build in more ‘wiggle room’ – even at a little short-term cost.” This was echoed by another supply chain specialist, who noted there was currently a need for “buffer stock” and “buffer transit time”.

And another supply chain specialist said he has been advising international customers “to approve smaller shipment lots, reduce factory stuffing FCLs, and improve LCL consolidation”, as well as using “innovative air-sea and sea-air solutions built to suit key customers – which allows them small lots faster deliveries”. He also said more innovation was required “to reduce American and European destination clearance and delivery costs” – in order to sustain the model.

Container shipping industry consultant Lars Jensen, CEO of Vespucci Maritime, today highlighted that according to the vesselfinder.com ship-tracking tool, “Monday morning shows 67 container vessels at anchor off the south China coast due to the disruptions experienced in Yantian, Shekou and Nansha. This is in addition to an armada of other bulk and cargo vessels also waiting in the area. Presently the count as per AIS data off the California coastline is eight vessels outside Los Angeles/Long Beach and 20 vessels outside Oakland.”

Despite warning last week that the situation could get even worse, if the current incidents of Covid-19 at ports in south China become replicated at other Chinese container hubs, and acknowledging “the almost

chaotic state of the market presently, where the Covid outbreak in south China is wreaking havoc on planned sailings – on top of a market already in partial disarray”, he rejected the suggestion that the global maritime supply chain as a whole was fragile. Jensen noted: “I actually do not see the global maritime supply chain as fragile. Despite a pandemic and the blockage of the Suez Canal, something like 99% of all cargo still gets moved. It might be delayed, as well as quite costly, but it does get moved.

Importance of resilience

“What I instead see as failing has been many shippers’ drive over several decades to constantly make their own supply chains as ‘efficient’ as possible – where efficiency was all about lower cost, lower inventory, just-in-time, faster lead times etc., but in the process removing resiliency. This makes some – not all – shippers extremely vulnerable to disruptions to the system.”

Jensen highlighted last week that, based on reports that 300 vessels were now waiting due to disruptions at various ports, “this means some 5.5% of all vessels”. And in terms of capacity, “this is highly likely to be severely skewed towards larger vessels waiting in line, and therefore even more in capacity terms”. As reported last week, Drewry’s ports and terminals analyst Eleanor Hadland said that the disruption in China would eventually spill over and disrupt European and North American markets again, commenting: “We’re seeing this contagion spread around the world and there is just a lack of resilience. There is no spare capacity in North America or China at the moment to handle this level of disruption.”

Maersk update

In its latest update last Friday, Maersk said that “with a steady inbound flow every day, the total queue of vessels waiting to berth at the Port of Yantian increases”, although the container line noted that “the Port Authority has been successful with re-opening the west port yard for laden import pickup, and one more berth has been re-opened – allowing a maximum of 7 vessels alongside at the same time. This moves productivity towards 45% of normal levels.”

It continued: “While this has a positive impact on gate activity, which is soon expected to reach the same levels as before the incident, schedule reliability will continue to suffer with an average waiting time of 16 days and counting.” Like other carriers, Maersk and its partners have responded to the disruptions at Yantian by omitting vessel calls at Yantian and fellow Shenzhen port Shekou, including switching to call in nearby Nansha or Hong Kong, with 19 of its mainline services being impacted for the remainder of this month.

Source: <https://www.lloydsloadinglist.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 4 Jun 2021	Current Index 11 Jun 2021
Comprehensive Index			3613.07	3703.93
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	5887	6355
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	5952	6272
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	4826	4658
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	8475	8554
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2859	2937
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	2154	2279
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	7292	7518
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	4205	4308
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	8915	9120
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	307	302
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	311	308
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	928	926
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	318	243

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ ในภาพรวมปริมาณการขนส่งสินค้ายังอยู่ในปริมาณสูง แต่พบว่าปริมาณระวางในบางเส้นทางมีความหนาแน่น สำหรับเส้นทางยุโรป เนื่องจากมีการประกาศแผนฟื้นฟูเศรษฐกิจ ทำให้ปริมาณการขนส่งมีความเสถียรมากขึ้น แต่ยังคงพบปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือ ปัญหาการขาดแคลนตู้ และระวางที่ยังคงแน่นในเส้นทาง ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ที่สามารถควบคุมสถานการณ์โควิด-19 ได้ค่อนข้างดี ทำให้เศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัวดีขึ้น ผู้ค้าปลีกในสหรัฐอเมริกา ยังคงมีการสต็อกสินค้าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดความผันผวนของการขนส่งที่ค่อนข้างสูง นอกจากนี้ ยังคงพบปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือเช่นเดียวกัน ทำให้การหมุนเวียนของตู้เปล่ายังประสบปัญหา ส่วนเส้นทางที่การขนส่งค่อนข้างคงที่ ได้แก่ เส้นทางออสเตรเลีย และเส้นทางญี่ปุ่น ในขณะที่ เส้นทางอเมริกาใต้ ยังคงมีความต้องการขนส่งสินค้าในปริมาณสูง โดยสถานการณ์ปริมาณระวางปรับตัวดีขึ้นเล็กน้อย
