

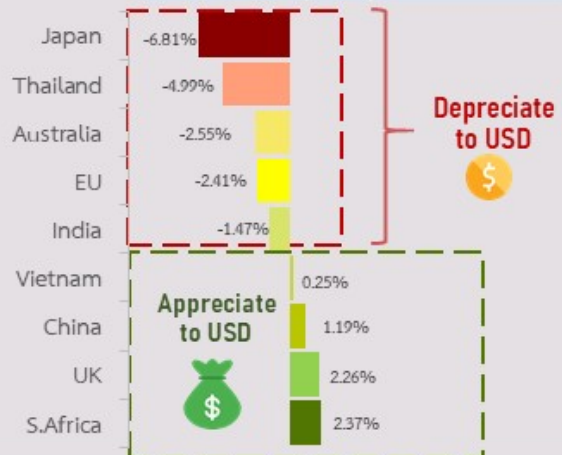
# Weekly Briefing ( 21 Jun 2021 )



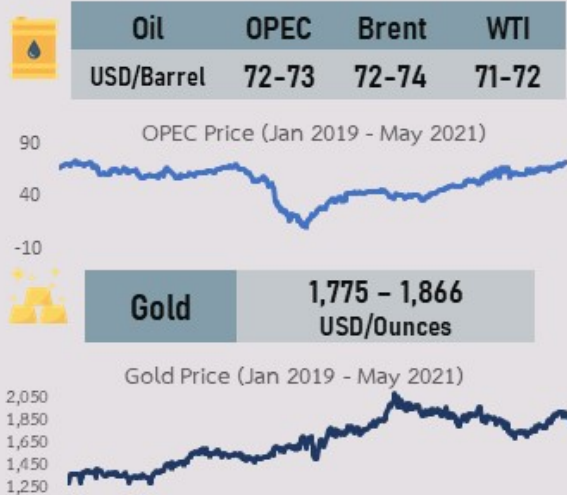
## 01 THB rate / currencies

			
USD	EUR	GBP	AUD
31.44	37.31	43.43	23.51
			
CNY	JPY	INR	VND
4.87	0.29	0.42	0.0014

## 02 Exchange rate trend to USD (YTD)






## 03 Crude Oil price & Gold ( 14-18 Jun )



## 04 Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



## 05 Weekly Top's Stories

-  1. บุติณ-ไบเดน'ตกลงส่งเอกอัครราชทูตกลับไปประจำการ  
รายละเอียดข่าว : <https://cnb.cx/3gEc1Zq>
-  2. บทสรุปประชุมซัมมิต G7 ผู้นำตกลงอะไรกันบ้าง  
รายละเอียดข่าว : <https://cnb.cx/3xxsCFd>
-  3. Update OOCL Facilities 2021  
<https://www.oocl.com/thailand/eng/localinformation/localnews/2021/Pages/Update-OOCL-facilities-2021.aspx>

รายละเอียด  
ข่าว/บทความ

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 24 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	600	1,300		
(North & South)	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 ในขณะที่เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมิถุนายน ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 5,425 USD/TEU และ 10,750 USD/FEU แต่มีการปรับเพิ่มการเรียกเก็บค่า PSS ในอัตรา USD500/TEU โดยขณะนี้ยังคงพบปัญหาการขาดแคลนตู้สินค้า และระวางเรือจนถึงสิ้นเดือนมิถุนายน

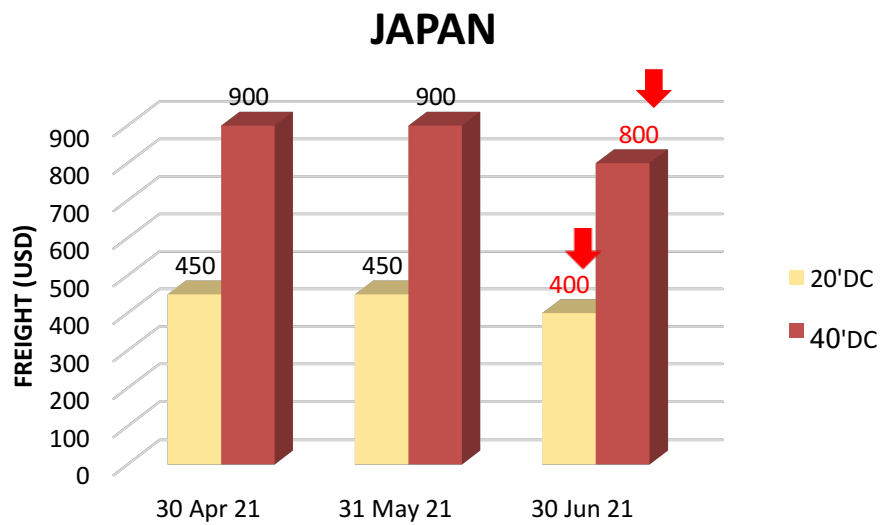
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมิถุนายน ค่าระวางปรับเพิ่มสูงขึ้นมาก เนื่องจากปัญหาการขาดแคลนตู้ และระวางเรือที่ยังเป็นปัญหาหลัก โดยค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับเพิ่มขึ้น 1,800 USD/TEU และ 2,100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 5,600 USD/TEU และ 7,000 USD/FEU ส่วนทางฝั่ง East Coast ค่าระวาง 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	

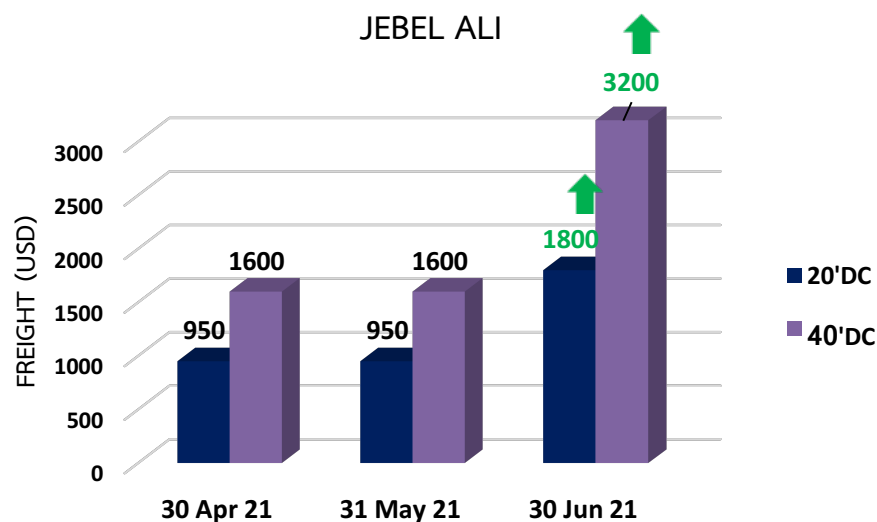
หมายเหตุ: สถานการณ์ Reefer Shipment เส้นทางยุโรป พบว่าปริมาณตู้สินค้ายังมีที่สามารถให้บริการได้ แต่พบปัญหาขาดแคลนระวาง เนื่องจากปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือทั้งที่เป็น Transshipment Ports และท่าเรือปลายทาง สายเรือจึงมีการทำ Blank Sailing สำหรับเรือบางลำ ทำให้สายเรืออาจยังไม่สามารถรับจองระวางในเส้นทางได้มากนัก

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

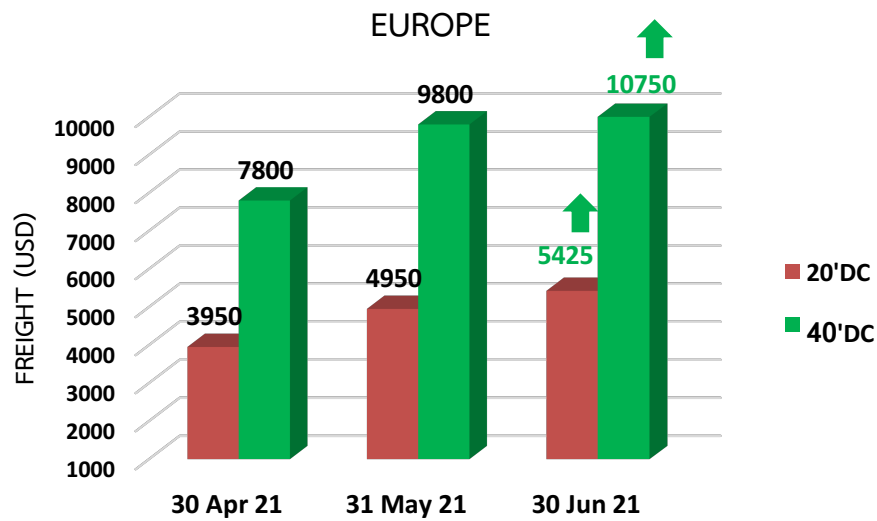
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2564



Subject to

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

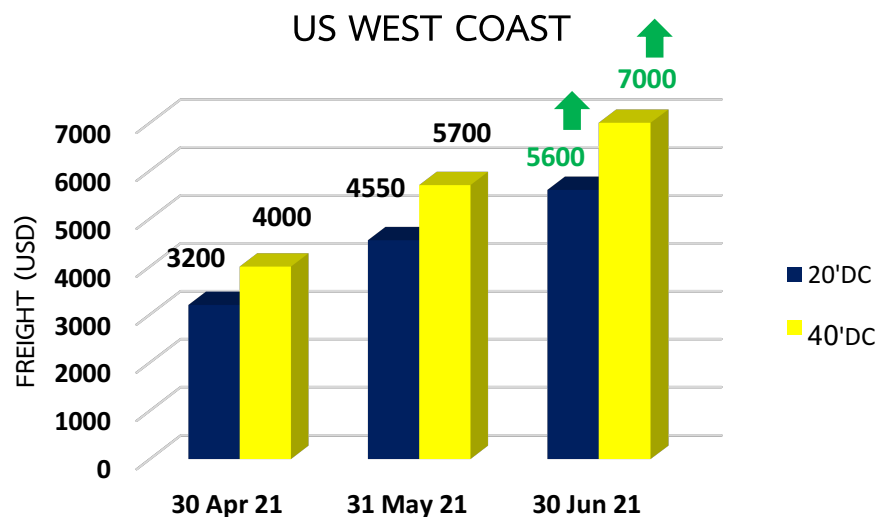
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2564



Subject to

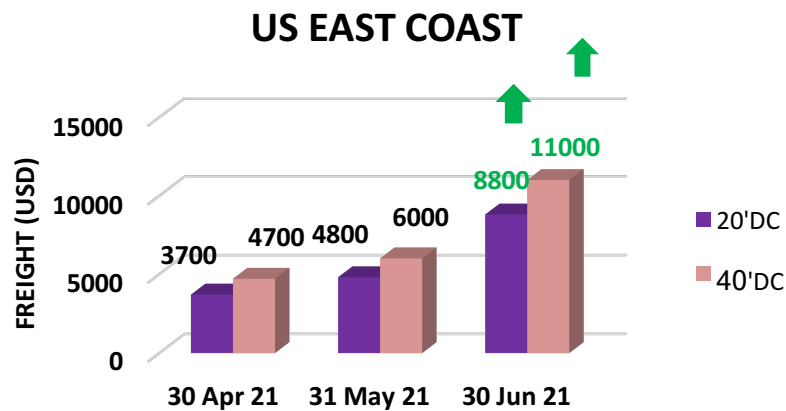
- ISOCC (Apr.21): USD71/TEU, USD142/FEU  
(May-Jun 21): USD88/TEU, USD176/FEU
- ENS: USD30/BL
- PSS: (Effective 14-Jun-21): USD500/TEU, USD1,000/FEU

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

- ประกาศแจ้งความคืบหน้าสถานการณ์ภายในบริเวณ Shenzhen พบว่าสายเรือต้องทำการเปลี่ยนแปลงท่าเรือปลายทาง โดยไม่สามารถเทียบท่าบริเวณเทอร์มินอลของ Yantian และ Shekou ได้ ทั้งนี้ สายเรือมีแจ้งเปลี่ยนแปลงตารางเรือปรากฏดังลิงก์ <https://www.one-line.com/en/news/china-shenzhen-port-congestion-update-6>

##### สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge (PSS) ในเส้นทาง East Asia ไปยังสหรัฐอเมริกา และ แคนาดา โดยมีรายละเอียดดังตาราง

Routing	Peak Season Surcharge (PSS)
East Asia To USA & Canada	Effective 18-Jul-21
	USD 1,000/TEU, USD 2,000/FEU

- ประกาศแจ้งเรียกเก็บค่า Inspection Fee Destination (IFD) สำหรับสินค้านำเข้าไปยังประเทศเม็กซิโก โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 29/ตู้ มีผลตั้งแต่วันที่ 17 กรกฎาคม 2564
- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าในเส้นทาง East Asia ไปยัง East Coast South America โดยมีรายละเอียดดังตาราง

Routing	General Rate Increase (GRI)	
To East Coast South America	Effective 1-Jun-2021	Effective 22-Jun-2021
	USD 600/Container	USD 300/Container

##### สายเรือ Maersk

- ประกาศแจ้งเรื่องสถานการณ์ของเทอร์มินอล Yantian ของประเทศจีน ที่เริ่มดีขึ้นเล็กน้อย เนื่องจากแรงงานกลับมาทำงานเพิ่มขึ้น ประกอบกับการเปิดให้เรือเข้าเทียบท่าได้มากขึ้น แต่ยังคงทำให้ตารางเรือมีความไม่แน่นอน โดยมีระยะเวลารอคอยราว 16 วัน หรือมากกว่านั้น ทั้งนี้ สายเรือมีแจ้งสถานะของเรือแต่ละลำที่เข้าเทียบท่า โดยมีรายละเอียดดังลิงก์ <https://www.maersk.com/news/articles/2021/05/27/greater-china-yantian-port-operations-update>

**สายเรือ APL**

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge (PSS) สำหรับสินค้าจากเส้นทางเอเชียไปยังสหรัฐอเมริกา ในอัตรา USD 540/20' และ USD 600/40' โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2564

**สายเรือ Cosco**

- ประกาศแจ้งรายละเอียดการปรับเปลี่ยนตารางเรือในเส้นทางที่ไปยัง Yantian, Shekou และ Nansha โดยมีรายละเอียดดังลิงก์  
<https://lines.coscoshipping.com/home/News/detail/16237460503708922084/50000000000000231?id=50000000000000231>

**Ocean freight spot rates rise further**

The latest data from Drewry reveals double-digit percentage price rises on some transpacific and transatlantic lanes, with further rises expected this week due to GRI implementations, high volumes and equipment shortages. Ocean freight spot rates on major East-West trades have seen further significant rises this week, including double-digit percentage rises on some transpacific and transatlantic lanes, the latest data from Drewry reveals, with further rises expected this week.

With high volumes, port congestion and equipment shortages globally affecting all major lanes, average spot freight rates to move a 40ft equivalent unit (feu) on the headhaul transatlantic lane from Rotterdam to New York increased by around 16% to \$4,607 per feu, with spot rates on New York to Rotterdam growing 11% to \$1,121 per 40ft box. And while spot prices on the transpacific headhaul route remained roughly static at \$6,358 for a 40ft box – almost three times their level last year – transpacific backhaul prices from Los Angeles to Shanghai rose by 15% or \$123 to reach \$931 for a 40ft container.

Meanwhile, continuing strong Asia-Europe demand saw rates from Shanghai to Rotterdam and Shanghai to Genoa rise by a further 6% and 4% to reach \$11,196 and \$10,845 per feu, respectively. Those prices are at least six times their level last year, even before additional premiums are taken into account in order for cargo owners to get any kind of certainty of their boxes being moved promptly. With demand outstripping capacity, several sources indicate that the real price to move a box urgently is now around twice the listed level – with thousands of dollars per container in the form of premiums and surcharges often necessary just to secure a booking.

Drewry said it expects rates “to increase in the coming week due to GRI implementations, high volumes and equipment shortages”. Freight rate and digitalisation specialist Freightos noted that although ocean rates “did not climb dramatically on most major ex-Asia lanes this week”, they have spiked since the disruptions at southern China’s biggest container Yantian began at the end of May. Figures from Freightos indicate that “Asia-US East Coast prices have increased 35% since then to nearly \$10,000/FEU, and backhaul rates from the US to Asia have climbed at least 30% as capacity tightens – and further mid-month increases may take hold soon”.

Freightos and others this week noted that the situation at the Port of Yantian is beginning to gradually improve, with operations returning to something like 70% of capacity now after weeks of significant restrictions. “The bad news is that the shutdown and resulting backlog, though most severe at Yantian, is causing regional congestion as carriers seek alternatives,” Freightos noted. “The disruption is also expected to worsen empty container shortages at skipped ports, and the delays will also mean more cancelled sailings and effectively less capacity in June and July even as demand continues to surge.”

It observed that the impact of the outbreak at Yantian “will be amplified because the industry as a whole is already operating at a deficit – just as it was when the Suez was blocked – with no extra capacity to throw at new problems. For example, Freightos.com marketplace data show ocean shipments now arriving



from China to the United States took 42% longer than last June, and this will probably get worse before it gets better.”

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

### Shippers renew call for block exemption to be removed

Box shipping should be regulated as a utility to prevent it restricting capacity, says Global Shippers’ Forum CEO. The Global Shippers’ Forum has used the current disruption in supply chains to renew its call for the removal of the consortia block exemption regulation. Chief executive James Hookham said that shippers were bearing the brunt of the broken supply chain. “We are not happy is the bottom line,” he told a webinar following the release of the latest quarterly market review by the GSF and MDS Transmodal, which seeks to monitor the box shipping sector in order to inform regulators of its performance. “Clearly we are the victim of circumstances in this terrible pandemic, but shippers have long been dissatisfied with the shipping industry’s apparent magical ability to co-operate in ways that would land any other business owner in jail.”

The real crunch point for shippers was that the service performance, the predictability of delivery of boxes so that shippers can collect boxes and get goods to consumers, had plummeted. This was leaving a “very nasty taste in the mouth” for shippers who were paying record freight rates for a service that was increasingly declining in performance, Mr Hookham said. “Supply has appeared to match demand a bit too closely and the co-ordination that is permitted by the block exemption has clearly allowed the lines to manage capacity such that pre-pandemic capacity was running slightly ahead of demand. It has now dropped behind.”

The demand for space was now exceeding what was available. While that may correct itself as demand eases, the broader picture was that if demand stayed high there was no short-term fix. He warned that this could lead to inflationary pressures on recovering markets. “If this is going to continue, not only will consumers see product shortages, but it will start to lead to higher prices.”

Shippers and exporters were feeling “frustration and anger”, particularly in Asia, at not being able to get reliable and predictable accommodation of their goods onto services, and then having to pick up the bills for demurrage and storage because goods cannot be shipped. What frustrated shippers was the ability of lines to work as one entity, he said. “The industry does not exhibit any great distinguishing features in the service it offers,” said Mr Hookham. “It is a commodity service and if it is a commodity, then the feeling is it should be regulated as a utility would be, a utility that provides a unique commercial and national interest provided by, effectively, one supplier.”

That would provide greater oversight, increased transparency and a restoration of confidence in the markets that rates and costs were the product of fair competition and not the construct of a “special privileged arrangement that, on the face of it, just appears to be enriching the shipping lines”. He called for a system closer to that which regulates airline code-sharing agreements.

“Effectively, they are vessel-sharing agreements for the aviation industry, but they are able to do that through the development of specific agreements between the lines, which are regulated, reviewed and transparent,” he said. “It is understood what information is exchanged. “Rather than give a blanket block exemption, we should actually get some visibility over what information is going to be shared and passed between them, and have that more regularly scrutinised.”

The current exemptions that were provided, not just by the European Union, but by jurisdictions all around the world were unprecedented, he added. “There is a presumption in favour of renewing the block exemption — not just in Europe — but a number of jurisdictions have started to look hard at exactly why the shipping industry has behaved in the way it has.”

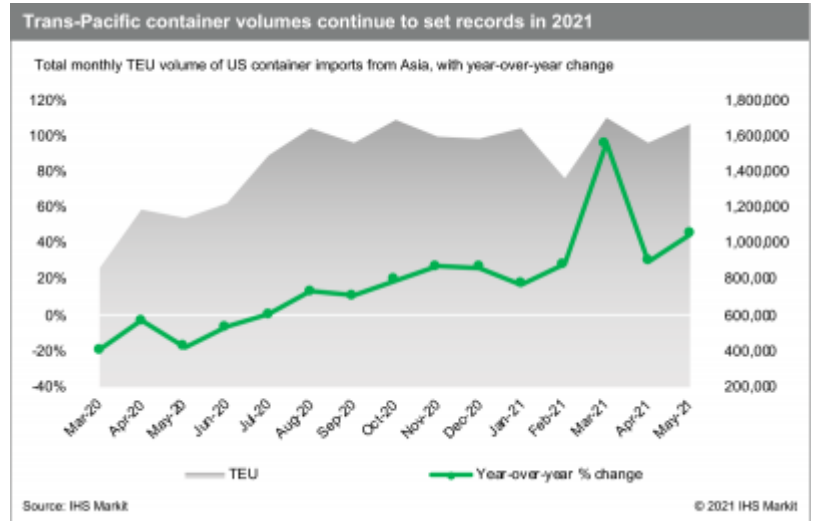
Source: <https://www.lloydsloadinglist.com/>

### Record US imports through May sound peak season alarm

The US imported more containerized goods from Asia in the first five months of 2020 than in any previous year, and with the traditional peak shipping season beginning next month, ports and inland logistics suppliers must be prepared to handle continued record volumes.

US imports from Asia in January through May increased 40.2 percent over the same period last year, and 25.5 percent from January through May 2019, which set the previous record for the first five months of the year, according to PIER, a JOC.com sister product within IHS Markit.

May's imports from Asia reached 1.67 million TEU, an increase of 45.6 percent from last May and up 20.2 percent from May 2019. May was the third-busiest month since imports from Asia began to surge last summer when the US economy reopened from COVID-19 shutdowns, after March, which is usually one of the slowest months for trans-Pacific trade, and October 2020, which was right in the middle of the traditional peak season.



Imports are projected to increase 33 percent in June, 14 percent in July, 7.5 percent in August, and 1.7 percent in September, according to the Global Port Tracker, which is published monthly by the National Retail Federation and Hackett Associates. Imports from Asia will undoubtedly continue to increase in the coming months as retailers stock up for back-to-school shopping, which is expected to be much busier than last year as students return to the classrooms, and the peak shipping season of holiday merchandise that runs through October.

US ports so far this year experienced vessel bunching, a strain on port and warehouse labor, and equipment shortages over the past five months, which are usually the slowest months of the year. February and March are the slowest months as factories in Asia steadily ramp up production after being closed for a couple of weeks during the Lunar New Year. Nevertheless, the port-related problems this year worked their way through the overland supply chain, with railroads experiencing congestion and chassis shortages at major inland hubs, especially Chicago.

Ports must now step up their game to handle higher cargo volumes as well as new shipping services and calls by extra-loader vessels. Such measures could include extending gate hours, hiring and training additional dockworkers, and urging railroads and intermodal equipment providers to expedite repairs on out-of-service chassis and add new equipment to their fleets.

### New trans-Pacific services being launched

In response to the record demand, two smaller Chinese carriers that have been operating in the intra-Asia and north-south trades announced last week they will enter the trans-Pacific in the coming weeks. According to Sea-Intelligence Maritime Analysis, BAL Container Line later this month will begin a service from Ningbo and Qingdao to Los Angeles with four 2,400 TEU ships, and China United Shipping Co. (CU Lines) in July will also commence a West Coast service.

Alan Murphy, CEO of Sea-Intelligence Maritime Analysis, said the average vessel size on CU Line's service will be 2,500 TEU, but the number of vessels to be deployed and the port rotation have not been announced. Murphy also said Matson Navigation Co., which operates two China-West Coast premium services, in late July will launch a seasonal service with vessels of about 2,000 TEU capacity from Ningbo and Shanghai to Oakland, Long Beach, Honolulu, and back to Ningbo. Murphy said this will be a "three-vessels-per-every-five-weeks" service.

HMM, which has been deploying two extra-loaders — ad hoc sailings not associated with a scheduled liner service — per month to the West Coast, will increase that deployment to four extra-loaders in July and four or five in August, according to a spokesman for the carrier. Beginning later in June, Wan Hai will launch a new service from Taipei, Xiamen, Shekou, and Cai Mep to East Coast ports of New York-New Jersey and Savannah, Murphy said.

#### West Coast ports fight congestion

The ports of Los Angeles and Long Beach since last fall have struggled more than other gateways in handling 11 consecutive months of record or near-record import volumes beginning last July. Vessel bunching, congested marine terminals, railcar shortages, and chassis shortages developed as the largest US port complex processed a monthly average of more than 800,000 TEU of imports from Asia.

However, aside from a continued severe shortage of intermodal rail capacity, Los Angeles-Long Beach has mitigated most of its congestion issues. On Monday, only 10 container ships were at anchor awaiting berth. That was down from 16 on Friday, and 40 vessels at anchor at the peak in February, according to the Marine Exchange of Southern California.

More recently, Oakland has been impacted by a shortage of longshore labor and a berth at Oakland International Container Terminal (OICT) being out of service for more than four months as new ship-to-shore cranes were being installed. Employers and the International Longshore & Warehouse Union earlier this month announced a program to hire and train more dockworkers, and OICT reopened the berth to cargo handling two weeks ago.

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 11 Jun 2021	Current Index 18 Jun 2021
Comprehensive Index			3703.93	3748.36
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	6355	6351
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	6272	6392
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	4658	4716
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	8554	8914
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2937	3002
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	2279	2395
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	7518	7728
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	4308	4396
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	9120	9297
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	302	300
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	308	306
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	926	924
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	243	231

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ ในภาพรวมปริมาณการขนส่งสินค้ายังมีความผันผวนอยู่ในปริมาณสูง ในขณะที่ค่าระวางค่อนข้างคงที่ ส่วนระวางเรือจากประเทศจีนค่อนข้างแน่น เนื่องจากเศรษฐกิจฝั่งยุโรป เริ่มฟื้นตัวดีขึ้น อย่างไรก็ตาม จากสถานการณ์การระบาดของโควิด-19 บริเวณ Southern China ทำให้เกิดความหนาแน่นภายในท่าเรือ ส่งผลให้เรือต้องมีการเปลี่ยนท่าเรือเพื่อเทียบท่า เพราะประสิทธิภาพการโหลดสินค้าลดลง นอกจากนี้ ยังคงพบปัญหาการหมุนเวียนตู้เปล่าในเส้นทางส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา เนื่องจากสถานการณ์เริ่มดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะสินค้านำเข้าที่มีจำนวนมาก ในขณะที่ยังคงพบปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือ และการหมุนเวียนตู้เปล่าเช่นเดียวกัน สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าในบางท่าเรือมีการตักของตู้สินค้า ส่งผลต่อประสิทธิภาพในการหมุนเวียนตู้เปล่า ในส่วนของเส้นทางอเมริกาใต้ การขนส่งสินค้าในหลายประเทศค่อนข้างคงที่ ปริมาณการใช้ระวางลดลงเล็กน้อย และสุดท้ายเส้นทางญี่ปุ่น ปริมาณการขนส่งสินค้าค่อนข้างคงที่ โดยความสมดุลของ Demand และ Supply มีทิศทางที่ดีขึ้น