

## Weekly Briefing (8 August 2022)



01

### THB rate / currencies



USD

36.32



EUR

36.38



GBP

43.07



AUD

24.54



CNY

5.4



JPY

0.2631



INR

0.4555



VND

0.0015

02

### Exchange rate trend to USD (YTD)



03

### Crude Oil price & Gold (17 Jul - 21 Jul 2022)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	96-105	102-111	100-108

Oil Price (Jan 2019 - Aug 2022)



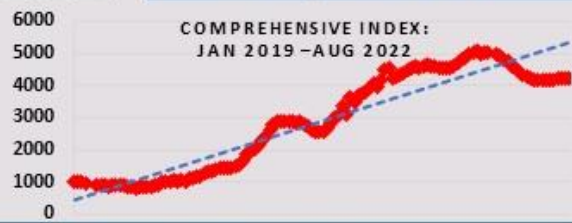
Gold 1695-1721 USD/Ounces

Oil Price (Jan 2019 - Aug 2022)



04

### Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



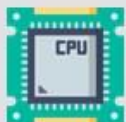
### Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

29-Jul-22	5-Aug-22
3,887.85	3,739.72
	-148.13

05

### Weekly Top's Stories

รายละเอียด  
ข่าว/บทความ



1. ชิปส่อขาดแคลน จีนแบนขายทรายให้ได้วัน กระทบขึ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ไทย  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3Ss1Adk>



2. FMC sets up enforcement bureau 'with teeth' to police new shipping act  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3Qv2apc>

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 31 พ.ศ. 2565



### สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

"หมายเหตุ: อัตราค่าระวางที่ปรากฏเป็นอัตราฐานของสายเรือที่ประกาศเป็นทางการ ซึ่งอาจต่ำกว่าอัตราที่มีการเรียกเก็บจริงจากผู้ส่งออก"

#### CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Low Sulphur Surcharge (LSS)	Remark
	USD/20’	USD/40’		
Thailand - Shanghai	900	1,600	Subject to ISOCC USD 161/TEU, USD 322/FEU	Effective till 31-Aug-2022
Thailand - Qingdao				
Thailand - Hong Kong	700	1,300		
Thailand - Japan (Main Port)	650	1,300		
Thailand - Kaohsiung	900	1,700		
Thailand - Klang	650	1,200	Subject to ISOCC USD 94/TEU, USD 187/FEU	
Thailand - Jakarta	650	1,200		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	550	1,050		
Thailand - Singapore	600	1,250		
Thailand - Manila	800	1,500		
(North & South)	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	3,900	6,800	Subject to ISOCC USD 225/TEU, USD 450/FEU War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU	
Thailand - South Korea (Busan)	350	700	LSS (Jul.-Sep.): USD 220/TEU, USD 440/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	450	900		
Thailand - Nhava Sheva	4,100	6,100	ISOCC: USD 178/TEU, USD 356/FEU	
Thailand - Melbourne	2,759-2,879	5,518-5,653	FAF: USD 441/TEU, USD 882/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand – Durban / Cape Town	4,300	7,600	Subject to ISOCC USD 375/TEU, USD 750/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand – Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	5,800	9,650	ISOCC: USD 230/TEU, USD 460/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	5,040	6,300		
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	7,840	9,800		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนสิงหาคม 2565 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 900 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,200 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 700 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU แต่ค่า Low Sulphur Surcharge มีการปรับเพิ่มขึ้น สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคงที่เช่นเดียวกันอยู่ที่ 4,300 USD/TEU และ 7,600 USD/FEU ในขณะที่ค่า Low Sulphur Surcharge ปรับเพิ่มขึ้น ส่วนเส้นทางเกาหลี ค่าระวางปรับลดลง

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางในเดือนสิงหาคม อยู่ที่ 2,759-2,879 USD/TEU และ 5,518-5,653 USD/FEU โดยค่า FAF ปรับเพิ่มขึ้น ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนสิงหาคม ค่าระวางปรับลดลง 450 USD/TEU และ 750 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 5,800 USD/TEU และ 9,650 USD/FEU

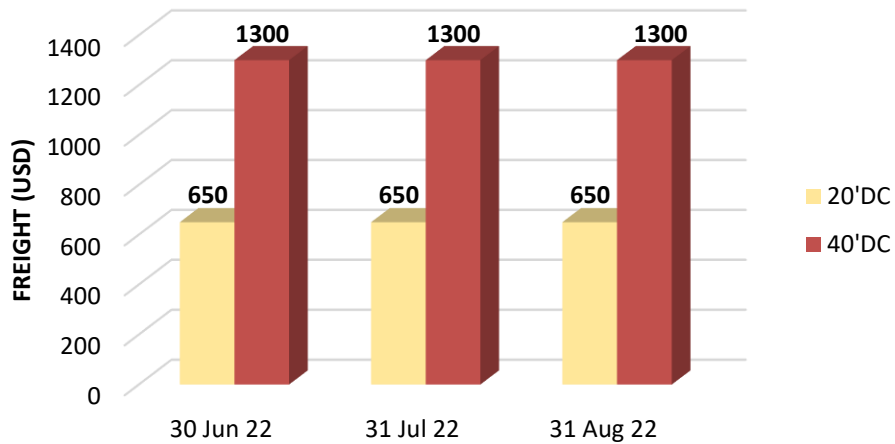
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนสิงหาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับลดลง 480 USD/TEU และ 600 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 5,040 USD/TEU และ 6,300 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast คงที่อยู่ที่ 7,840 USD/TEU และ 9,800 USD/FEU โดยสถานการณ์ตู้ดีขึ้น รวมถึงสถานการณ์ระวางคลี่คลายลงอย่างต่อเนื่อง

### CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20’	USD/40’		
Thailand-Hong Kong	1,500	2,000	All-in	Effective till 31-Aug-2022
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,800	2,300-2,500	OBS: USD 188/TEU, USD 376/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	8,700	12,400	OBS: USD 591/TEU, USD 1182/FEU	
London Gateway / Southampton	9,700	13,400		

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2565

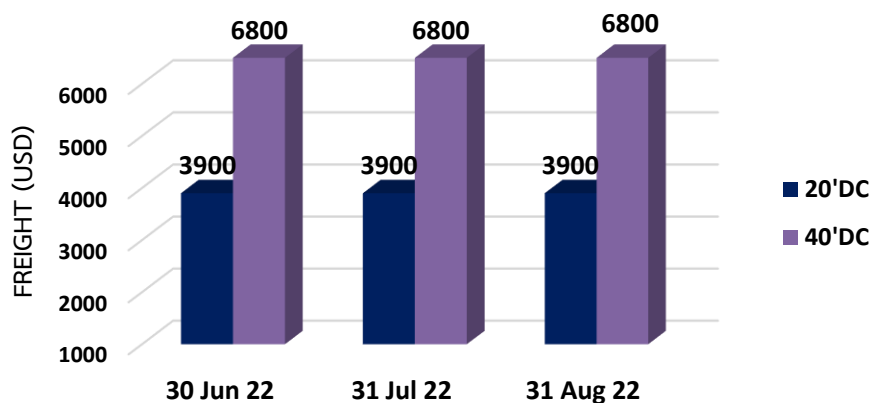
### JAPAN



Subject to Low Sulphur Surcharge (Jun. 22): USD 92/TEU และ USD 184/FEU  
(Jul. 22): USD 69/TEU และ USD 138/FEU  
(Aug. 22): USD 161/TEU และ USD 322/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2565

### JEBEL ALI

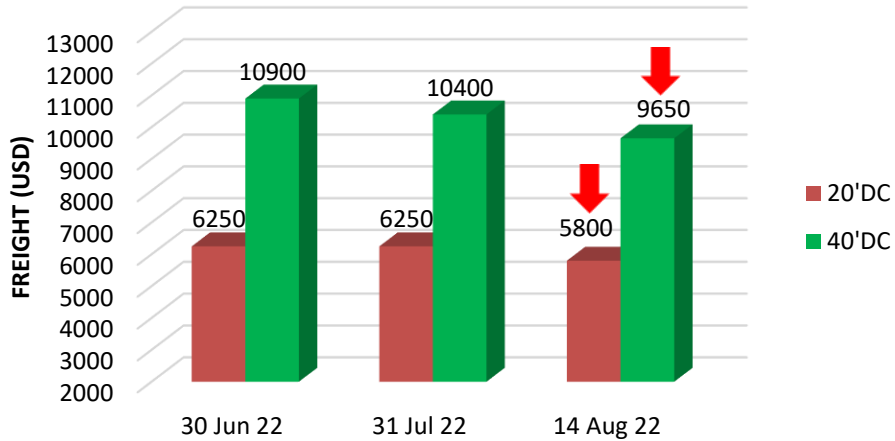


Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Jun. 22): USD 79/TEU และ USD 158/FEU  
(Jul. 22): USD 101/TEU และ USD 202/FEU  
(Aug. 22): USD 225/TEU และ USD 450/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2565

### EUROPE

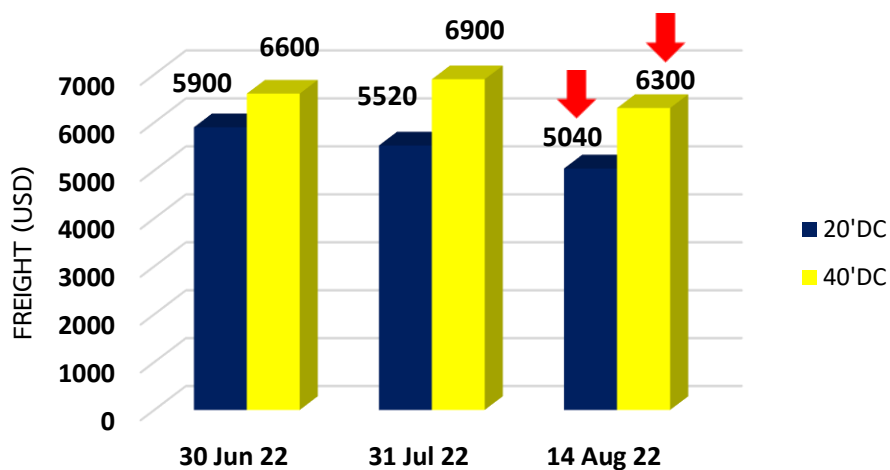


Subject to

- ISOCC (Jun. 22): USD141/TEU, USD282/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Jul. 22): USD124/TEU, USD248/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU  
(Aug. 22): USD230/TEU, USD460/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

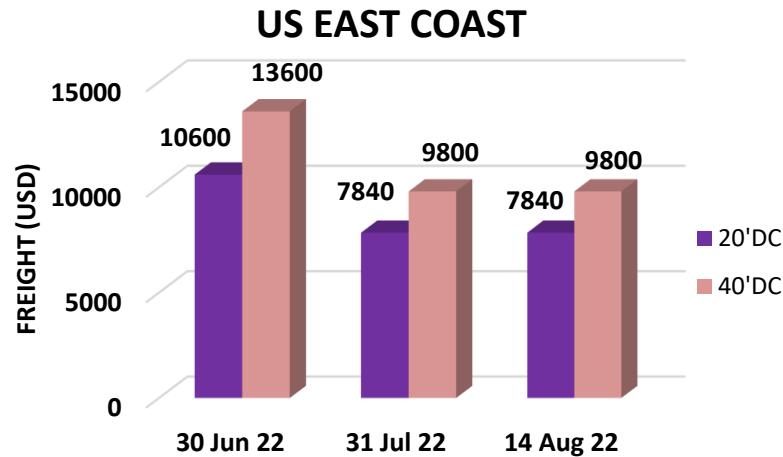
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2565

### US WEST COAST





กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2565



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ Zim Line

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า New Bunker Factor (NBF) สำหรับเดือนกันยายน 2565 โดยมีรายละเอียดดังตาราง

Routing	New Bunker Factor (NBF)	
	Effective 1 -Jul- 2022	Effective 1 Aug- 30 Sep 2022
Far East to Mediterranean/Black Sea & Europe	USD 534/TEU	USD 674/TEU
Mediterranean/Black Sea & Europe to Far East	USD 288/TEU	USD 364/TEU

สายเรือ CNC

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Bunker Recovery Adjustment Factor (BRAf) สำหรับสินค้าในเส้นทาง Intra-Asia ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2565 โดยมีรายละเอียดดังตาราง

Container Type: Dry/Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment		Port of Discharge															
Port Of Loading		JP	KR	NC	CC	TW	PRD	HK	PH	VN	TH	KH	SG	MY	ID	MM	BD
	JP		100	100	100	100	100	100	162	162	162	162	162	162	162	162	162
	KR	120		120	120	120	120	120	214	214	214	214	214	214	214	214	214
	NC	80	80		80	80	80	80	142	142	142	142	142	142	142	142	142
	CC	80	80	80		80	80	80	142	142	142	142	142	142	142	142	142
	TW	90	90	90	90		90	90	90	90	152	152	152	152	152	152	152
	PRD	80	80	80	80	80		80	80	80	142	80	142	142	142	142	142
	HK	80	80	80	80	80	80		80	80	142	80	142	142	142	142	142
	PH	214	214	214	214	120	120	120		120	214	214	214	214	214	214	214
	VN	162	162	162	162	162	100	100	100		100	100	100	100	100	162	162
	TH	162	162	162	162	162	162	162	162	100		100	100	100	100	162	162
	KH	162	162	162	162	162	100	100	162	100	100		100	100	100	162	162
	SG	152	152	152	152	152	152	152	152	90	90	90		90	90	152	152
	MY	162	162	162	162	162	162	162	162	100	100	100	100		100	162	162
	ID	162	162	162	162	162	162	162	162	100	100	100	100	100		162	162
	BD	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	120	

Container Type: Refrigerated																
Port Of Loading	Port of Discharge															
	JP	KR	NC	CC	TW	PRD	HK	PH	VN	TH	KH	SG	MY	ID	MM	BD
	JP	150	150	150	150	150	150	243	243	243	243	243	243	243	243	243
	KR	180	180	180	180	180	180	321	321	321	321	321	321	321	321	321
	NC	120	120	120	120	120	120	213	213	213	213	213	213	213	213	213
	CC	120	120	120	120	120	120	213	213	213	213	213	213	213	213	213
	TW	135	135	135	135	135	135	135	135	228	228	228	228	228	228	228
	PRD	120	120	120	120	120	120	120	120	213	120	213	213	213	213	213
	HK	120	120	120	120	120	120	120	120	213	120	213	213	213	213	213
	PH	321	321	321	321	180	180	180	180	321	321	321	321	321	321	321
	VN	243	243	243	243	150	150	150	150	150	150	150	150	150	243	243
	TH	243	243	243	243	243	243	243	150	150	150	150	150	150	243	243
	KH	243	243	243	243	150	150	243	150	150	150	150	150	150	243	243
	SG	228	228	228	228	228	228	228	135	135	135	135	135	135	228	228
	MY	243	243	243	243	243	243	243	150	150	150	150	150	150	243	243
	ID	243	243	243	243	243	243	243	150	150	150	150	150	150	243	243
	BD	321	321	321	321	321	321	321	321	321	321	321	321	321	180	180

### FMC begins rulemaking tied to denial of export service

US maritime regulators are beginning to wrestle with the toughest mandates from Congress in the Ocean Shipping Reform Act of 2022 (OSRA-22), with little guidance from legislators for how to navigate the perilous path of enforcing the law without tipping the scales of competition in the market.

Under OSRA-22, the US Federal Maritime Commission (FMC) must deliver a rulemaking clarifying when it is “unreasonable” for ocean carriers to refuse to serve shippers by mid-November. And within a year, the agency will have to figure out how to determine when a container line has adequate vessel space, and under what terms the carrier will be legally allowed to refuse a booking for that space. In other words, regulators have their work cut out for them.

Over the last nearly three years or so, Congress has heard from small and medium-sized US agricultural exporters that their cargo wasn’t being loaded during the COVID-19 pandemic. With US consumer spending booming, carriers prioritized the repositioning of empties to cater to higher-paying imports and often quoted higher rates to reposition empty containers than exporters could accept. Carriers were also loath to lose days repositioning containers when they could improve circulatory flow by sending them directly back to Asia.

But in its attempt to respond to agriculture shippers’ frustration within OSRA-22, Congress provided the FMC with little guidance on how to determine what qualifies as “unreasonable” behavior. The House legislators who started Congress down the road to OSRA-22 were clear from the onset that they’d be punting on the details. When introducing the first version of the bill on Aug. 10, Rep. John Garamendi, D-Calif., said Congress would defer to regulators to set definitions for unreasonable denial of service under the Shipping Act of 1984.

The FMC has little legislative record from which to draw. The House debated for no more than an hour before overwhelmingly passing its version of OSRA-22. The Senate had more debate, but ultimately passed its version within three months of the introduction of the bill and without a single committee report, a set of documents addressing legislative and policy issues to which regulators refer for guidance.



Much to clarify

Nevertheless, the agency on July 27 began discussing how to respond to OSRA-22's addendum to rules forbidding carriers from unreasonably denying equipment or bookings. Presumably, Congress added the phrase "including with respect to vessel space accommodation by an ocean carrier" to toughen up existing language. The original House version had language requiring container lines to prioritize exports over imports, but that wasn't included in the final OSRA-22 bill signed into law by President Joe Biden on June 16.

While carriers may not accept bookings, it is rare for them to fore swear all commercial transactions with a given customer. And private companies have a constitutional right to refuse service, with exceptions made if a competitor has a monopoly on a critical-to-business service or component. To complete its rulemaking, the FMC will likely need to clarify how to define when cargo space is available and under what circumstances carriers could reject bookings if the space is available.

These are murky waters, as carriers' decisions to reject bookings could be due to a scarcity of equipment or the need to reposition an empty container at a loss in pursuit of greater efficiency of the larger network. In clarifying detention and demurrage rules, the FMC walked a similarly fine line by focusing on the spirit of the law. This is the first commission since 1984 that has been willing to take a more interpretive approach to the Shipping Act, according to Peter Friedman, executive director of the Agriculture Transport Coalition (AgTC). AgTC, which spearheaded the lobbying effort behind OSRA-22, thinks the agency's approach to its interpretive rulemaking on detention and demurrage shows that the FMC is up to the challenge.

The FMC's interpretive rules, which took effect May 2020, stated that storage fees were reasonable if they sought to improve terminal fluidity by encouraging the timely pick-up of cargo and return equipment — when port conditions made such a move possible. Under the interpretive rule, fees would be unreasonable if they were punitive, in that severe weather, labor actions, or other factors made it impossible for shippers and consignees to pick up cargo and return equipment. OSRA-22 requires the agency to further clarify the detention and demurrage rule, and even before passage, the FMC began advanced rulemaking what information needs to be in invoices by seeking public comment. A proposed rule could come as soon as this fall.

Amid the agency's rulemaking, the FMC will be watching closely just how many exports, in addition to imports, container lines are loading. The FMC on Aug. 2 sought public comment on how to collect information to publish a quarterly report. To give a sense of what trend they might find, containerized exports to Asia plunged 10.1 percent in 2021 from the prior year, following year-over-year declines of 3.1 percent in 2020 and 0.7 percent in 2019, according to PIERS, a sister product of JOC.com within IHS Markit, now part of S&P Global. More specifically, containerized agriculture export growth had been shrinking since 2020, but fully retracted in 2021, plunging 10.4 percent to 1.5 million TEU.

What the PIERS data does not show — nor will the information collected by the FMC — is just how much of the decline was due to refused booking and how much was due to a stronger dollar, which hit a 20-year high, and increased competition in the global market.

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

### Shipping lines seem unfazed by Chinese 'war games' in Taiwan Strait

Liner operators seem sanguine about China conducting its largest-ever military drills in the Taiwan Strait, although the aviation sector is taking precautions. The military exercises began last night, hours after US House Speaker Nancy Pelosi visited Taiwan and met President Tsai Ing-wen, angering China, which has viewed Taiwan as a renegade province since the 1949 Chinese Civil War.

Six 'no-sail' and 'no-fly' zones have been marked out by China, which will carry out the military drills in waters around Taiwan until 7 August and Taiwan's Ministry of Transportation and Communications (MOTC) is advising vessels calling at its ports to avoid areas where China is conducting live-firing. In particular, ships heading for the Taiwanese ports of Kaohsiung, Taiwan's busiest container hub, Taipei, Keelung, Suao, Tainan (Anping) and Hualien have been advised to detour as much as possible.

One of the no-sail zones is just 20km from Kaohsiung, and Chinese military helicopters were seen over Pingtan Island, one of China's closest points to Taiwan, in Fujian province, ahead of the drills. There are concerns that the situation might further aggravate supply chain chaos, as the Taiwan Strait is the main route for ships carrying goods from East Asia to the US and Europe. However, shipping and port companies have been taking the situation calmly.

Yang Ming chairman Cheng Cheng-mont said: "Ships don't have fixed routes like planes. As long as the ships avoid the exercise area, it should be fine. It shouldn't have much impact." And a spokesperson for HMM told *The Loadstar* it would adopt a wait-and-see approach. He said: "We have yet to experience any disruptions to vessel operation in nearby Taiwan. At the moment, we're carefully watching how the situation develops."

Taiwan International Ports Corporation VP Cheng Shu-hui said no shipping companies had cancelled calls to Taiwan and as long as ships avoided the no-sail zones, they were free to enter and leave the island. Mr Cheng said: "Ships going north from Kaohsiung Port won't be affected, but vessels can go along the coast. But from Singapore and Hong Kong, ships may have to detour." Linerlytica analyst Tan Hua Joo told *The Loadstar* there had been no noticeable increase in vessels waiting at the Taiwan/Fujian ports, adding: "We have also not detected any diversions from the Straits, but ships are clearly avoiding the naval exercise/training zones."

Xeneta chief analyst Peter Sand said he believed the situation would have an impact on the flow of containerised cargo going to and leaving Taiwan, as well as the many ships that normally transit the Taiwan Strait. "The increased tensions around the island will make some owners and operators of containerships avoid the area. Moreover, the designated areas for the Chinese military exercises are just outside main cities and ports."

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

### ทล.เร่งหารือ 3 หน่วยงาน แก้ไขปัญหาการติดภายในท่าเรือทั้งในระยะสั้น-ยาว

ศูนย์ข่าวศรีราชา - ท่าเรือแหลมฉบัง เตรียมประสานสายเดินเรือ ทำเทียบเรือ และผู้ประกอบการขนส่ง ร่วมเจรจาพูดคุย เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหการจราจรติดขัดในระยะเร่งด่วนก่อน ส่วนระยะยาวท่าเรือมีแผนรองรับแล้ว นายบัณฑิต สาครวิเศษ ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง กล่าวถึงสถานการณ์การจราจรภายในท่าเรือแหลมฉบังในขณะนี้ว่า เกิดจากปริมาณตู้สินค้าเป็น

จำนวนมาก ซึ่งจะส่งผลกระทบด้านการขนส่ง ดังนั้นจะต้องมีการจัดระบบด้านการจราจร ด้านช่องทาง เส้นทางเดินรถ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและสอดคล้องกับท่าเทียบเรือ ซึ่งปัจจุบันมีเฟส 1 เฟส 2 และในอนาคตจะมีเฟส 3 ด้วย และที่สำคัญที่จะช่วยลดปัญหาการจราจร คือ การขนส่งทางรางรถไฟ และทางน้ำให้เพิ่มมากยิ่งขึ้น เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาในระยะยาวต่อไป

ปัจจุบันต้องยอมรับในท่าเรือมีปัญหาเรื่องการจราจรติดขัดจริง เนื่องจากมีหลายสาเหตุ คือ 1.ท่าเรือกำลังปรับปรุงถนนใหม่ ทำให้ช่องทางการเดินรถแคบลง จึงต้องหาเส้นทางอื่นมาชดเชยต่อไป 2.ปริมาณตู้สินค้าที่หมุนเวียนในท่าเรือแต่ละท่า ซึ่งหากในแต่ละท่าเทียบเรือพื้นที่กองเก็บเต็ม และมีรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์เข้าไปเพิ่มเติม จึงทำให้รถต้องรอและจอดติดเป็นทางยาว ซึ่งในแต่ละวันมีจำนวนมาก ทำให้ต้องจอดรอนาน 2-4 ชั่วโมง หรืออาจถึง 10 ชั่วโมง ทำให้เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการเผาผลาญน้ำมัน เสียโอกาสในการทำธุรกิจของหัวลาก ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการนำเข้าส่งออกสินค้าได้รับความเดือดร้อน และในช่วงนี้ราคาน้ำมันแพงขึ้น ยิ่งสร้างความเดือดร้อนต่อผู้ประกอบการ การมากขึ้นด้วย

นายบัณฑิต กล่าวต่อไปว่า เมื่อเร็วๆ นี้ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแหลมฉบัง-ชลบุรี ได้เข้ามาหารือพูดคุยกับท่าเรือถึงแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ซึ่งท่าเรือได้หาแนวทางและพูดคุยกับผู้ประกอบการท่าเทียบเรือและผู้ประกอบการขนส่งสินค้า เพื่อหาแนวทางร่วมกัน เพราะในช่วงนี้มีการพัฒนาปรับปรุงพื้นผิวถนน นอกจากนั้น ปัญหาสายเรือที่มีการปรับเปลี่ยนเวลาในการเข้าออกขนส่งสินค้า ซึ่งไม่สอดคล้องกับพื้นที่เก็บตู้สินค้าหลังท่าที่มีพื้นที่จำกัด จึงต้องรอพื้นที่ว่างในการลงตู้สินค้า ซึ่งเรื่องนี้ทางผู้ประกอบการท่าเทียบเรือต้องดำเนินการแก้ไข

ขณะนี้เตรียมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย สายการบินเดินเรือ ท่าเทียบเรือ และผู้ประกอบการขนส่งสินค้า จะมีแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างไร เพื่อให้ผลกระทบด้านการจราจรลดน้อยลง แต่ในระยะยาวนั้น ทางท่าเรือได้มีการวางแนวทาง เช่น สาธารณูปโภค-สาธารณูปการ พื้นที่ในการรองรับ ทางรถยนต์ รถไฟ และทางเรือ เพื่อให้เป็นไปตามแนวทางที่รัฐบาลกำหนด เพื่อให้ปัญหาต่างๆ หมดไป

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Source: <http://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp>

Description	Unit	Weighting	Previous Index 29 Jul 2022	Current Index 5 Aug 2022
Comprehensive Index			3887.85	3739.72
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	5416	5166
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	5971	5852
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	6694	6499
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	9348	9330
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2789	2601
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	2997	2988
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	6066	6050
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	5391	5336
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	9439	9531
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	318	316
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	305	305
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	968	846
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	352	343

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ขนส่งยังคงที่ ในขณะที่ค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมตลาดในการขนส่งสินค้าทุกชนิดคงที่ ส่วนค่าระวางปรับลดลงต่อเนื่องจากสัปดาห์ที่ผ่านมา ส่วนในเส้นทางสหรัฐอเมริกา ในภาพรวมพบว่าความต้องการในการขนส่งคงที่ ในขณะที่ supply และ demand ยังคงมีความสมดุล ส่วนค่าระวางมีการปรับตัวลดลงต่อเนื่องเช่นเดียวกับเส้นทางอื่นๆ สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ภาพรวมตลาดขนส่ง และความต้องการสินค้าจำเป็นทุกประเภท อยู่ในระดับสูงต่อเนื่อง ส่วน demand และ supply ภาพรวมคงที่ ส่วนค่าระวางปรับลดลงเช่นเดียวกัน สำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า ตลาดการขนส่ง โดยรวมเป็นไปในทิศทางที่ดี ส่วนค่าระวางปรับไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก ส่วนเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมปริมาณตลาดค่อนข้างผันผวน ซึ่งความต้องการในการขนส่ง รวมถึง demand และ supply เป็นไปในทิศทางที่ดี โดยที่ค่าระวางมีการปรับเพิ่มขึ้น