

Weekly Briefing (30 May 2022)



01

THB rate / currencies



USD

34.16



EUR

36.67



GBP

43.15



AUD

24.46



CNY

5.10



JPY

0.27



INR

0.44

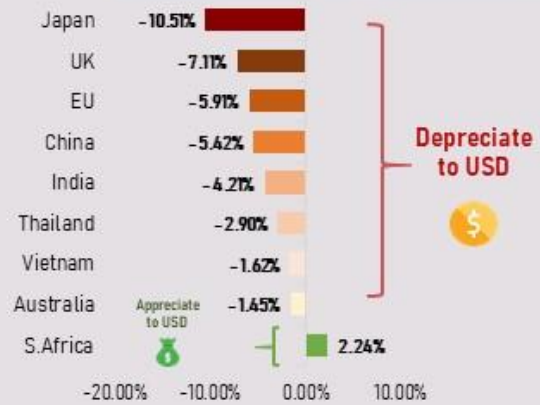


VND

0.0015

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (23 - 27 May 2022)



Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	114-117	110-114	109-114



Gold

1,847 - 1,866
USD/Ounces


04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



20 May 2022	27 May 2022
4,147.83	4,175.35
	12.66

05

Weekly Top's Stories



1. Baht view more bearish

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3t3WUzi>


2. Maersk Warns Los Angeles and Long Beach May Begin Charging Container Dwell Fees

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3z5adDu>

รายละเอียด
ข่าว/บทความ

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

สัปดาห์ที่ 21 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 115/TEU, USD 230/FEU	Effective till 31-May-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 67/TEU, USD 134/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 124/TEU, USD 248/FEU War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU	
Thailand - South Korea (Busan)	600	1,200	LSS: USD 130/TEU, USD 260/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	700	1,400		
Thailand - Nhava Sheva	4,100	6,100	ISOCC: USD 98/TEU, USD 196/FEU	
Thailand - Melbourne	3,600-3,650	7,200-7,300	FAF: USD 310/TEU, USD 620/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand – Durban / Cape Town	4,300	7,600	Subject to ISOCC USD 206/TEU, USD 412/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand – Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	5,950	10,500	ISOCC: USD 177/TEU, USD 354/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	8,700	11,000		
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	10,750	13,750		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนพฤษภาคม 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 สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคงที่เช่นเดียวกัน อยู่ที่ 4,300 USD/TEU และ 7,600 USD/FEU แต่มีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า Low Sulphur Surcharge ซึ่งเป็นไปตามทิศทางของราคาน้ำมันในตลาดโลก

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางปรับลดลง 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 3,600-3,650 USD/TEU และ 7,200-7,300 USD/FEU โดยในเดือนพฤษภาคม มีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า FAF ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนพฤษภาคม ค่าระวางปรับลดลง 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU ในขณะที่ตู้ 40' ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 5,950 USD/TEU และ 10,500 USD/FEU โดยมีการแยกเรียกเก็บค่า LSS เพิ่มเติมนอกเหนือจากค่า ISOCC โดยเรียกเก็บในอัตรา 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU

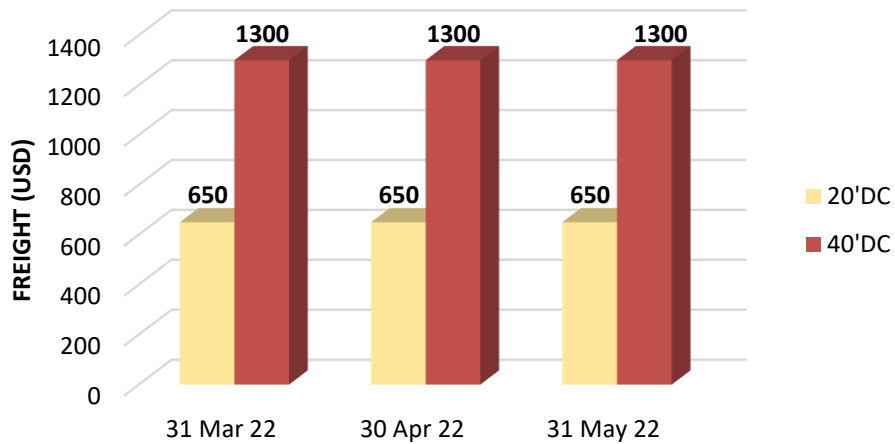
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนพฤษภาคม ค่าระวางคงที่ ทำให้ค่าระวางฝั่ง West Coast คงที่อยู่ที่ 8,700 USD/TEU และ 11,000 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast คงที่อยู่ที่ 10,750 USD/TEU และ 13,750 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20’	USD/40’		
Thailand-Hong Kong	-	3,000	USD 242/FEU	เส้นทาง Shanghai งดรับชั่วคราว เนื่องจากสถานการณ์โควิด ทำให้เกิดความล่าช้าในการเคลียร์สินค้า ส่งผลให้เกิดปัญหาปากขวดแคลน
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,800	2,300-2,500	OBS: USD 97/TEU, USD 194/FEU	Effective till 31-May-2022
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	9,000	13,000	OBS: USD 368/TEU, USD 736/FEU	
London Gateway / Southampton	10,000	14,000		

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2565

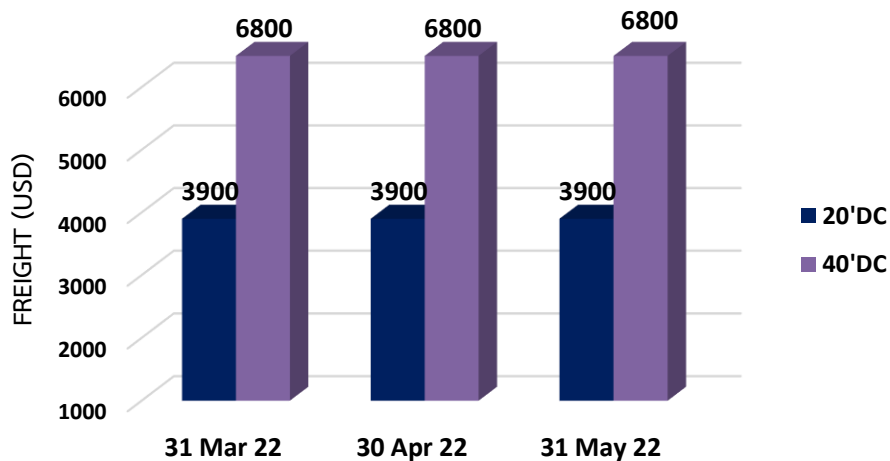
JAPAN



Subject to Low Sulphur Surcharge (Mar.-Apr. 22): USD 80/TEU และ USD 161/FEU
(May 22): USD 115/TEU และ USD 230/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2565

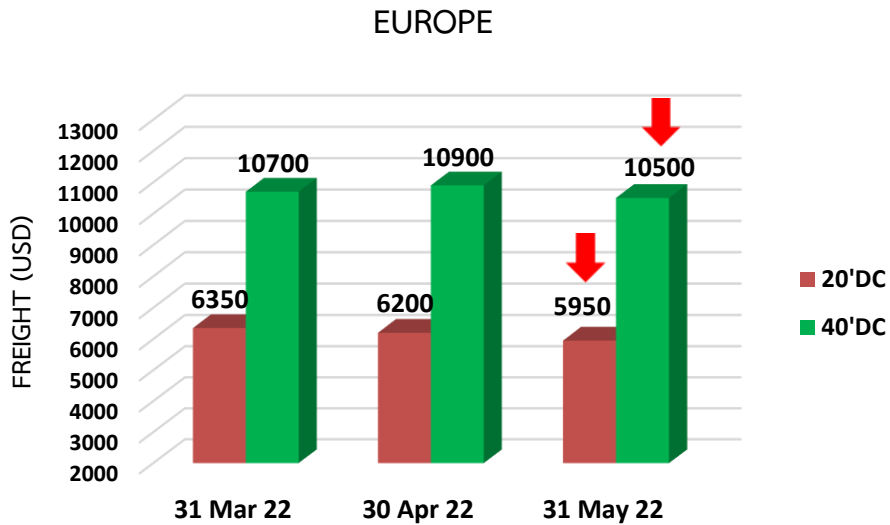
JEBEL ALI



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Mar.-Apr. 22): USD90/TEU และ USD180/FEU
(May 22): USD 124/TEU และ USD 248/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

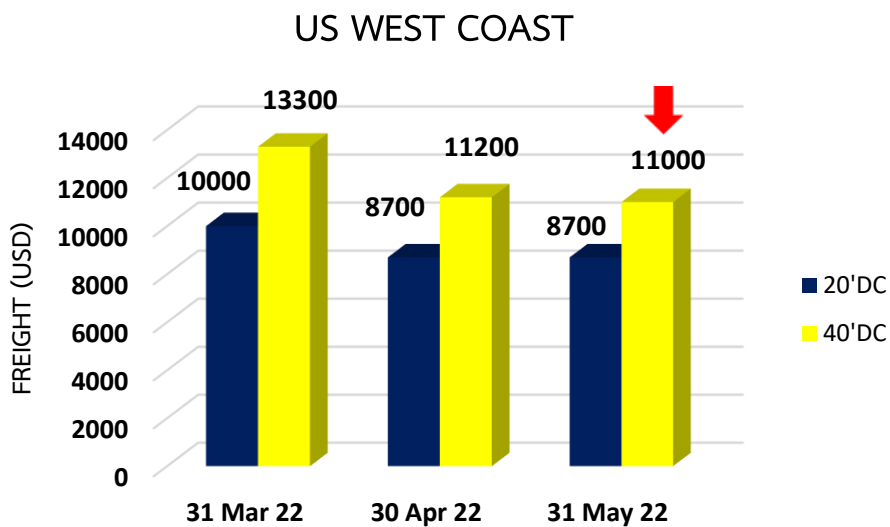
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2565



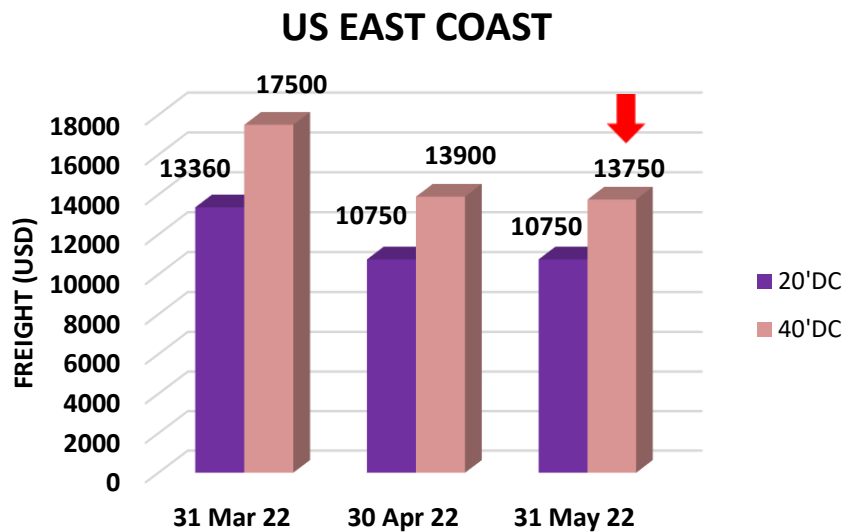
Subject to

- ISOCC (Mar. 22): USD124/TEU, USD248/FEU
(Apr. 22): USD141/TEU, USD282/FEU
(May 22): USD177/TEU, USD354/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU (Effective: 15-31 May 22)
- ENS: USD30/BL

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2565



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2565



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญของสายเรือ

สายเรือ ONE

- ประกาศแจ้งเรื่องข้อบังคับของกระทรวงพาณิชย์ ประเทศปากีสถาน เรื่องการห้ามนำเข้าสินค้าฟุ่มเฟือย และสินค้าที่ไม่จำเป็นเข้าไปยังปากีสถาน ตาม Customs Tariff ที่กำหนด ทั้งนี้ หากท่านมีความประสงค์จะมีการส่งสินค้าประเภทดังกล่าวในเส้นทาง โปรดตรวจสอบข้อมูลกับทางสายเรือโดยตรงอีกครั้งหนึ่ง

สายเรือ Wan Hai

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Bunker Adjustment Factor (BAF) ในเส้นทางทรานส์-แปซิฟิก โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม – 30 กันยายน 2565 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้
 - สำหรับสินค้านำเข้าไปยังสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตก: USD 520/20'dc, USD 650/40'dc และ USD 730/40'hq
 - สำหรับสินค้านำเข้าไปยังสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันออก: USD 936/20'dc, USD 1,170/40'dc และ USD 1314/40'hq
- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Wan Hai Bunker Surcharge (WBS) โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม – 30 กันยายน 2565 ซึ่งมีรายละเอียดดังตาราง

WBS Matrix(per TEU/standard dry container)

Trade	Bound	\$500.01-550	\$550.01-600	\$600.01-650	\$650.01-700	\$700.01-750	\$750.01-800	\$800.01-850	\$850.01-900	\$900.01-950	\$950.01-1000
Intra-Asia	Region A	40	48	56	64	72	80	88	96	104	112
	Region B	75	90	105	120	135	150	165	180	195	210
Asia - India Sub continent	WB	163	195	228	260	293	325	358	390	423	455
	EB	81	98	114	130	146	163	179	195	211	228
Asia - Middle East	WB	175	210	245	280	315	350	385	420	455	490
	EB	88	105	123	140	158	175	193	210	228	245
Asia - Red Sea	WB	200	240	280	320	360	400	440	480	520	560
	EB	60	72	84	96	108	120	132	144	156	168
Asia - South America West Coast	EB	273	327	382	436	491	545	600	654	709	763
	WB	82	98	114	131	147	164	180	196	213	229

WBS Matrix(per TEU/Reefer container)

Trade	Bound	\$500.01-550	\$550.01-600	\$600.01-650	\$650.01-700	\$700.01-750	\$750.01-800	\$800.01-850	\$850.01-900	\$900.01-950	\$950.01-1000
Intra-Asia	Region A	60	72	84	96	108	120	132	144	156	168
	Region B	113	135	158	180	203	225	248	270	293	315
Asia - India Sub continent	WB	244	293	341	390	439	488	536	585	634	683
	EB	122	146	171	195	219	244	268	293	317	341
Asia - Middle East	WB	263	315	368	420	473	525	578	630	683	735
	EB	131	158	184	210	236	263	289	315	341	368
Asia - Red Sea	WB	300	360	420	480	540	600	660	720	780	840
	EB	90	108	126	144	162	180	198	216	234	252
Asia - South America West Coast	EB	409	491	572	654	736	818	899	981	1063	1145
	WB	123	147	172	196	221	245	270	294	319	343

PODIPOL	JPN	KOR	N.PRC	E.PRC	S.PRC	HKG	TWN	PHL	Hai Phong	S.VNM	KHM	THA	SGP	MYS	IDN	MMR
JPN		A	A	A	A	A	A	B	B	B	B	B	B	B	B	B
KOR	A		A	A	A	A	A	B	B	B	B	B	B	B	B	B
N.PRC	A	A				A		B	B	B	B	B	B	B	B	B
E.PRC	A	A				A		A	B	B	B	B	B	B	B	B
S.PRC	A	A				A		A	A	A	A	B	B	B	B	B
HKG	A	A	A	A	A		A	A	A	A	A	B	B	B	B	B
TWN	A	A				A		A	A	A	A	B	B	B	B	B
PHL	B	B	B	A	A	A	A		A	A	B	B	A	B	B	B
Hai Phong	B	B	B	B	A	A	A	A			A	A	A	B	B	B
S.VNM	B	B	B	B	A	A	A	A			A	A	A	A	A	B
KHM	B	B	B	B	A	A	A	B	A	A		A	A	A	A	B
THA	B	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A		A	A	A	B
SGP	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	A	A		A	A	A
MYS	B	B	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	A		A	A
IDN	B	B	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	A	A		A
MMR	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	

“กรมเจ้าท่า” เดินหน้าขับเคลื่อนพาณิชย์นาวีไทย สู่ Hub ASEAN

“กรมเจ้าท่า” เดินหน้า ผลักดันร่างแผนปฏิบัติการด้านการยกระดับศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทยภายใต้ 6 ยุทธศาสตร์เพื่อขับเคลื่อนพาณิชย์นาวีไทย สู่ Hub ASEAN

นายสมชาย สุ่มนัสจกรกุล รองอธิบดีกรมเจ้าท่า ด้านวิชาการ กล่าวว่า กรมเจ้าท่า มุ่งหวังส่งเสริม สนับสนุนให้กิจการและผู้ประกอบการพาณิชย์นาวีมีศักยภาพ ความเข้มแข็ง และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันตามสภาพการด้านพาณิชย์นาวีที่เผชิญอยู่ในกระแสโลกาภิวัตน์ โดยเตรียมผลักดันร่างแผนปฏิบัติการด้านการยกระดับศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทยเป็นแผนระดับ 3 เพื่อการขับเคลื่อนการพัฒนาของเรือพาณิชย์ไทย รวมไปถึงกิจการพาณิชย์นาวีอื่นและกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวี ภายใต้ 6 ยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านกายภาพ การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล การพัฒนาระบบการบริหารจัดการ การพัฒนาบุคลากรพาณิชย์นาวี การสร้างเครือข่ายธุรกิจพาณิชย์นาวี และการขนส่งต่อเนื่องในหลายรูปแบบ และการพัฒนาพาณิชย์นาวีที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

เพื่อให้แนวทางมาตรการส่งเสริมสนับสนุนตามร่างแผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าวมีการขับเคลื่อนและมีผลการปฏิบัติในการแก้ไขปัญหาอุปสรรคของภาคเอกชนที่เป็นรูปธรรมได้ชัดเจนขึ้น อันเป็นการดำเนินการสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติและแผนต่างๆ ของประเทศในประเด็นที่เกี่ยวข้อง เพิ่มศักยภาพผู้ประกอบการและลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ สนับสนุนการค้าระหว่างประเทศและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางด้านพาณิชย์นาวีของภูมิภาคต่อไป

ปัจจุบันกรมเจ้าท่า มีภาคประกอบการภายใต้การดูแลกำกับกิจการพาณิชย์นาวี แบ่งเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มกำกับกิจการพาณิชย์นาวี กลุ่มกำกับกิจการท่าเรือ และกลุ่มกำกับกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งมีภาคเอกชนที่อยู่ในความดูแลซึ่งได้จดทะเบียนแล้วมากกว่า 1,600 ราย ประกอบด้วย การกำกับกิจการพาณิชย์นาวีเฉพาะการประกอบการขนส่งทางทะเลจำนวน 743 ราย และกิจการอู่ต่อเรือ จำนวน 242 ราย รวมทั้งการออกหนังสือรับรองขีดความสามารถของอู่ต่อเรือ จำนวน 28 ราย กำกับกิจการท่าเรือ จำนวน 196 ราย กำกับกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จำนวน 393 ราย เป็นไปตามพระราชบัญญัติ

ส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ.2521 และที่แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2548 ตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 และพระราชกฤษฎีกากำหนดให้กิจการท่าเรือเดินทะเลเป็นกิจการค้าขาย อันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน พ.ศ. 2522 และตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ตามลำดับ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการเรือและเพิ่มศักยภาพของกองเรือไทย

ทำให้มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในแง่การนำเงินตราต่างประเทศเข้าสู่ประเทศไทย และเพื่อควบคุมและกำกับดูแลกิจการท่าเรือเดินทะเลขนาดใหญ่ให้เป็นไปด้วยความเหมาะสม เป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจความมั่นคงปลอดภัยของประเทศ และสอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาพาณิชย์นาวีของประเทศ อีกทั้งยังเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศและสร้างความเชื่อมั่นในระบบขนส่งทางน้ำของประเทศไทยและเพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกแก่การดำเนินงานด้านธุรกิจระหว่างประเทศที่มีการแข่งขันกันสูง

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

Container shipping reliability gains stalling in 2022

Ocean carriers collectively hit about one-third of scheduled arrivals on time in April, hovering around a level seen in February, according to Sea-Intelligence Maritime Analysis' latest liner performance report. The overall results reflect the uneven reliability metrics that ocean carriers saw over the same time with some seeing better performance and some worse. Global schedule reliability reached 34.4 percent in April 2022, per Sea-Intelligence. The reading is little changed from the 35.8 percent reading seen in March. But it is still 4 percentage points above the global reliability nadir of 30.4 percent reached in January 2022.

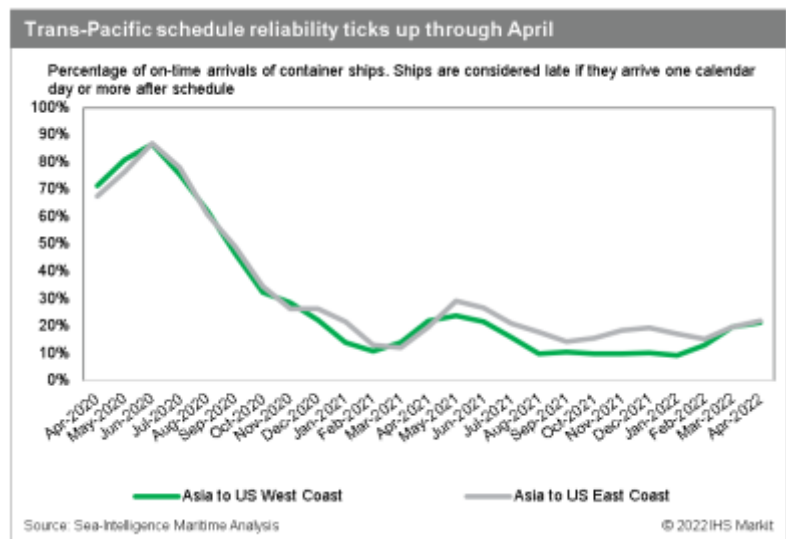
Both the US West and East Coast trade lanes saw relatively better on-time performance in April. Sea-Intelligence said the vessels coming from Asia were 21 percent and 21.7 percent on-time, respectively, for the US West Coast and East Coast in April. Both lanes had a 19.7 percent reliability reading in March.

European trade lanes from Asia also saw better on-time

performance in April with the North Europe reliability rising to 19.2 percent from 14.3 percent in March, and the Asia-Mediterranean route rising to 31.8 percent from 30.5 percent in March.

The lack of any big change from March can, in part, be attributed to performance differences among individual ocean carriers, according to Sea-Intelligence data. Cosco Shipping saw a 4.1 percentage point drop from last month with its April on-time performance hitting 27.4 percent. CMA CGM and Evergreen Marine saw a 2.4 percentage drop from March with their respective April on-time performance reaching 33.1 and 27.7 percent.

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



Nippon Express launches alternative China-Europe intermodal services

In response to the lockdown in Shanghai, Japanese logistics group Nippon Express has launched new intermodal services combining rail and maritime transport, connecting China and Europe. One service, via the Caspian Sea, involves rail cargo from locations in China to the Kazakh port of Aktau. From there, the cargo will be shipped across the Caspian Sea to Baku, Azerbaijan, where the goods are railed to Istanbul. The final leg will see the cargo railed or trucked to European destinations, with the entire journey taking 50 to 55 days. Logistics in China have been disrupted by recurring Covid-19 outbreaks that have seen Shanghai locked down and movement restrictions imposed in another port city, Tianjin.

The Shanghai lockdown caused airport and port congestion, and trucking in the East China area connecting to Shanghai's suburbs continues to face difficulties, although the ministry of transport said on Thursday the situation was improving. A Nippon Express spokesperson told *The Loadstar*: "We aim to maintain our customers' supply chains by offering solutions such as this service to Europe and these two transport services. The Caspian Sea service will supplement the China Railway Express route to Europe. "We don't set a specific quantity limit for the containers we book, but the quantity may be limited, depending on the situation."

Nippon Express's China office has also been offering an intermodal transport service that involves shipping cargo from either Qingdao and Lianyungang ports in northern China and Ningbo and Wenzhou ports in the south.

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

MSC, Hapag-Lloyd to skip some US, Canada port calls in June

Ocean carriers are skipping some calls to Canada and the US East Coast and shifting arrival dates in June as North American port congestion and delays force liners to rework schedules. Mediterranean Shipping Co. said in a Monday schedule update that its Eagle service from Asia, which 2M Alliance partner Maersk offers as its TP1 service, will not call Canada's Prince Rupert and Vancouver ports during the second and fourth week of June.

Along with those two blank sailings, MSC will blank sailings on three Asia services to the US East Coast for one week each during June. Those services include the America/TP17, Empire/TP12, and Elephant/TP11, the update said, adding that the changes were due to "the ongoing challenging market situation generating congestion and schedule delays across the supply chain."

The decision to omit Canada calls comes as the marine terminals at Prince Rupert and Vancouver are now "full," according to a Canadian port executive who spoke at the JOC's Canada Trade and Shipping Outlook conference last week. Both ports are hitting their capacity limits as shippers look for alternative import gateways should contract renewal talks between US West Coast maritime employers and longshore labor hit a snag.

As a hedge against the potential for terminal disruptions linked to the talks, shippers have been diverting more cargo to the US East Coast. But those added volumes are straining ports. The Port of New York and New Jersey said an average of 18 ships were at anchor daily as of last week, waiting for a berth space to

open as Asian freight volumes surge. MSC had earlier omitted US East Coast port calls for the Empire service and the Emerald/TP16 service for one week each in June.

MSC said in separate schedule update Monday that its Empire service will also temporarily blank a second call from New York-New Jersey from its schedule at the end of June, which will allow it to restart both New Jersey and Savannah calls to two other Asia services by the start of July.

Separately, Hapag-Lloyd will extend bi-weekly port omissions on two of its South America services into the US East Coast through about mid-July due to recurring delays and congestion. The carrier said last week that the Americas Service, which calls Panama and Colombia, will continue to skip the ports of Charleston and Baltimore every two weeks. Hapag-Lloyd started bi-weekly omissions of the two ports at the start of May. In addition, Hapag-Lloyd's South America East Coast service will skip bi-weekly calls to Charleston, Norfolk, and Port Everglades for another six weeks starting in June. The three ports had been switched from weekly to fortnightly calls at the start of February because of the “complicated operational outlook” along the US East Coast, the carrier said at the time.

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 20 May 2022	Current Index 27 May 2022
Comprehensive Index			4162.69	4175.35
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	5862	5865
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	6614	6589
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	7888	7776
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	10560	10505
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2567	2742
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	3297	3326
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	6383	6375
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	5383	5522
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	6309	6487
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	344	344
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	354	343
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	994	1009
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	330	333

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมตลาดการขนส่ง และค่าระวางอยู่ในระดับคงที่ สำหรับเส้นทางยุโรป พบว่าสถานการณ์ในการขนส่ง รวมถึงค่าระวางมีความคงที่เช่นเดียวกัน ในขณะที่เส้นทางสหรัฐอเมริกา ภาพรวมความต้องการในการขนส่งอยู่ในระดับคงที่ และฟื้นตัวได้ดี โดยที่ค่าระวางปรับตัวลดลงเล็กน้อย สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าภาพรวมความต้องการสินค้าจำเป็นทุกประเภทสามารถฟื้นตัวได้เป็นอย่างดี ซึ่งความต้องการในการขนส่ง รวมถึงความสัมพันธ์ระหว่าง Demand และ Supply มีความสมดุล และเป็นไปในทิศทางที่ดี ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อย สำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า ตลาดการขนส่งโดยรวมคงที่ ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อย ส่วนเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมปริมาณความต้องการในการขนส่งอยู่ในระดับคงที่เช่นเดียวกับสัปดาห์ที่ผ่านมา รวมถึงความสัมพันธ์ระหว่าง Demand และ Supply มีความสมดุล ในขณะที่ค่าระวางมีการปรับเพิ่มขึ้น