

Weekly Briefing (6 Jun 2022)



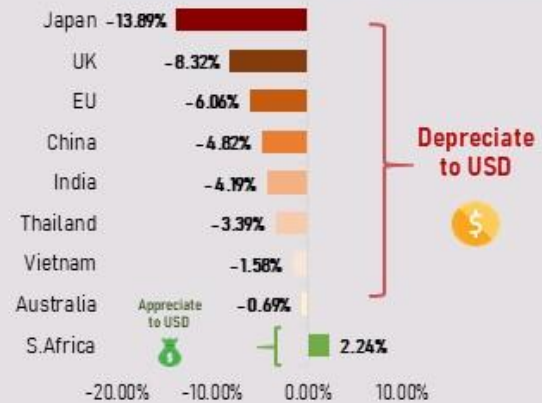
01

THB rate / currencies

			
USD	EUR	GBP	AUD
34.33	36.80	42.87	24.76
			
CNY	JPY	INR	VND
5.15	0.26	0.44	0.0015

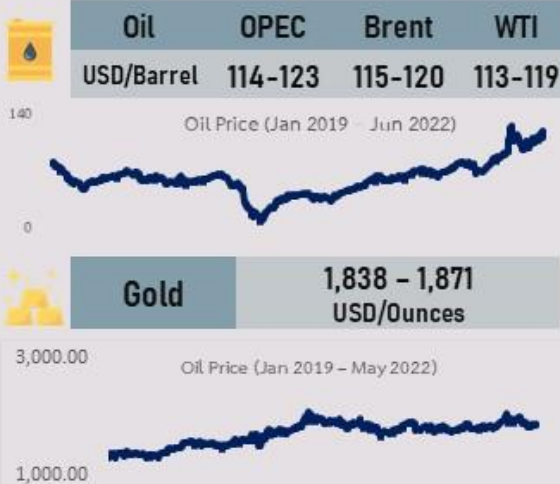
02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (30 May - 3 Jun 2022)



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



05

Weekly Top's Stories



1. ราคาน้ำมันกลับมาทำกำไรอีกครั้ง หลัง OPEC+ กีดกันรัสเซีย
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3zdz9J8>



2. Covid-19 updates – Greater China Area
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3DFtN9z>

รายละเอียด
ข่าว/บทความ

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 22 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 92/TEU, USD 184/FEU	Effective till 30-Jun-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 53/TEU, USD 107/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 79/TEU, USD 158/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 62/TEU, USD 124/FEU	
Thailand - Melbourne	3,600-3,700	7,200-7,350	FAF: USD 296/TEU, USD 592/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand – Durban / Cape Town	4,300	7,600	Subject to ISOCC USD 131/TEU, USD 262/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand – Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	5,950	10,500	ISOCC: USD 141/TEU, USD 282/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	7,800	9,800		
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	10,600	13,500		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมิถุนายน 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 แต่ค่า Low Sulphur Surcharge มีการปรับลดลง ซึ่งเป็นไปตามทิศทางของราคาน้ำมันในตลาดโลก

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 3,600-3,700 USD/TEU และ 7,200-7,350 USD/FEU โดยค่า FAF ปรับลดลง ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนมิถุนายน ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 5,950 USD/TEU และ 10,500 USD/FEU โดยค่า ISOCC มีการปรับลดลงตามสถานการณ์ราคาน้ำมันในตลาดโลกเช่นเดียวกับเส้นทางเอเชีย และออสเตรเลีย

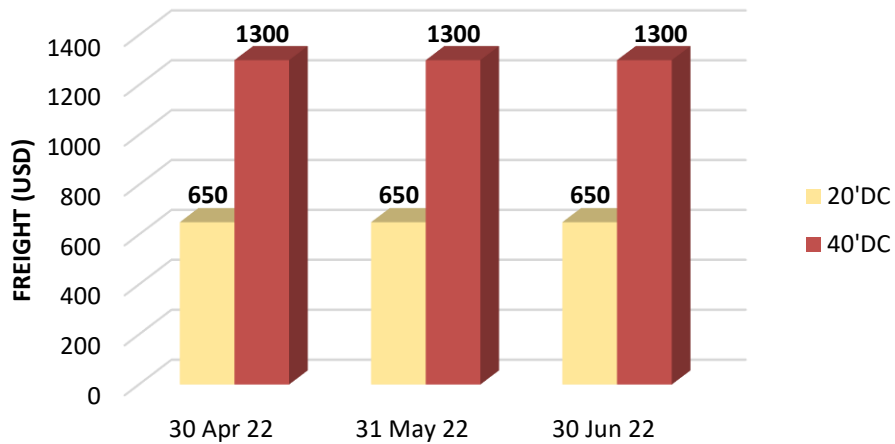
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนมิถุนายน ค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับลดลง 900 USD/TEU และ 1,200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 7,800 USD/TEU และ 9,800 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast ปรับลดลง 150 USD/TEU และ 250 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 10,600 USD/TEU และ 13,500 USD/FEU โดยอาจยังคงพบปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือกรณีท่า Inland ที่ต้องผ่านท่าเรือ Los Angeles ในขณะเดียวกัน สถานการณ์ระวางเรือดีขึ้น มีเพียงพอรองรับความต้องการในการส่งออก

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20’	USD/40’		
Thailand-Hong Kong	-	3,000	USD 276/FEU	Effective till 30-Jun-2022
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,800	2,300-2,500	OBS: USD 97/TEU, USD 194/FEU	
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 เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2565

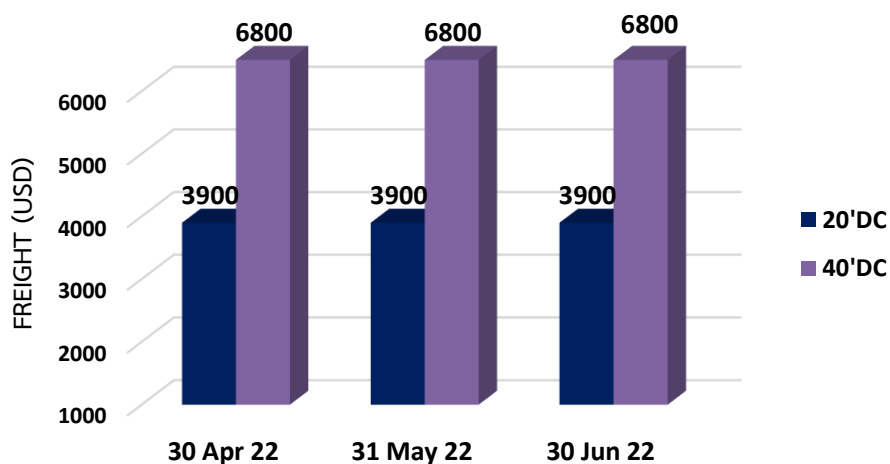
JAPAN



Subject to Low Sulphur Surcharge (Apr. 22): USD 80/TEU และ USD 161/FEU
(May 22): USD 115/TEU และ USD 230/FEU
(Jun. 22): USD 92/TEU และ USD 184/FEU

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

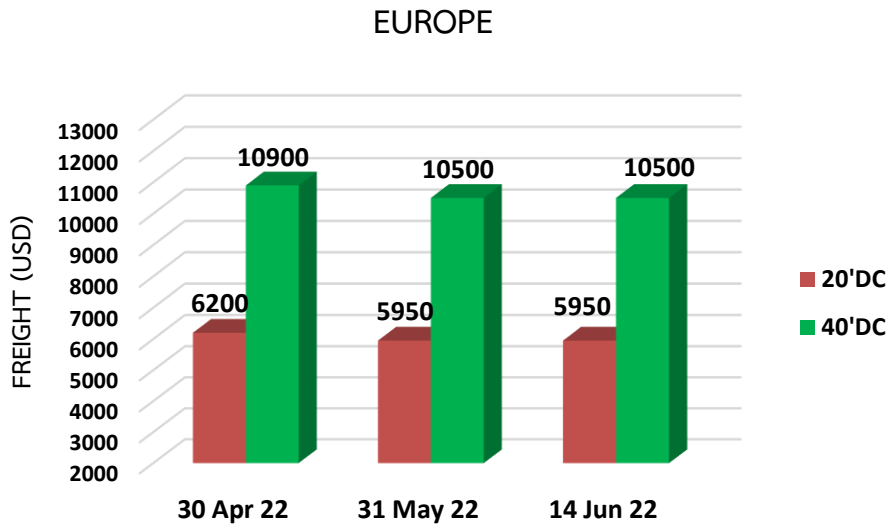
JEBEL ALI



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Apr. 22): USD90/TEU และ USD180/FEU
(May 22): USD 124/TEU และ USD 248/FEU
(Jun. 22): USD 79/TEU และ USD 158/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

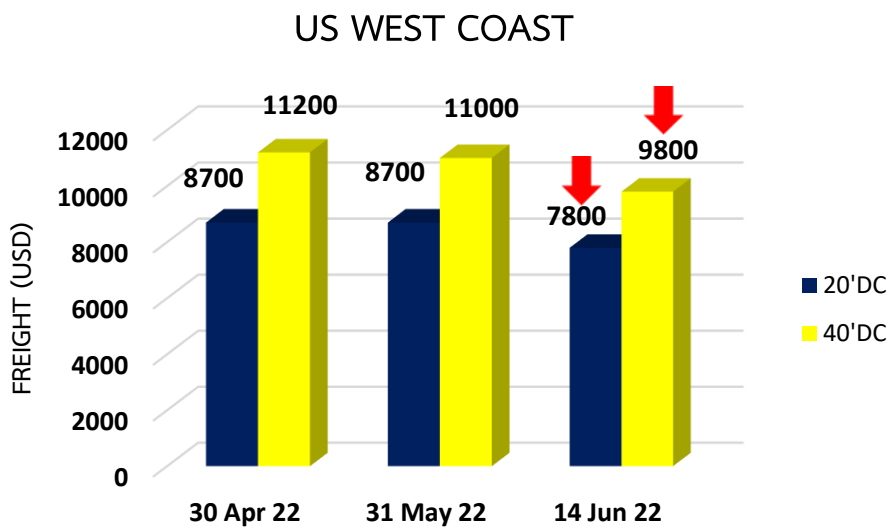
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2565



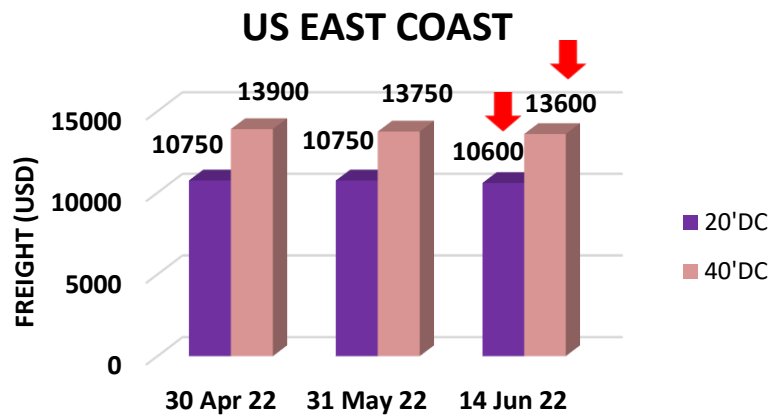
Subject to

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

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



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



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญของสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Marine Fuel Recovery (MFR) โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2565 ซึ่งมีรายละเอียดดังตาราง

Marine Fuel Recovery (MFR)		
Route	Effective 1-Jul-2022	
	(Dry Container) (USD/TEU)	(Reefer Container) (USD/TEU)
South America West Coast	597	867
Central America / Caribbean	502	750
South America East Coast	525	781
North America East Coast	583	830
North America West Coast	313	455
South Europe	385	615
North Europe	422	680
West Africa	565	818
South Africa	412	605
East Africa	339	475
Middle East	301	458
Indian Subcontinent	332	454
Intra East Asia	173	228
Oceania	352	469

สายเรือ Zim Line

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า New Bunker Factor (NBF) มีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2565 โดยมีรายละเอียดดังตาราง

Routing	New Bunker Factor (NBF)		
	Effective 1 -May- 2022	Effective 1 -Jun- 2022	Effective 1 -Jul- 2022
Far East to Mediterranean/Black Sea & Europe	USD 534/TEU	USD 542/TEU	USD 534/TEU
Mediterranean/Black Sea & Europe to Far East	USD 288/TEU	USD 292/TEU	USD 288/TEU

สายเรือ CNC

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) สำหรับเส้นทาง Intra-Asia โดยมีรายละเอียดดังตาราง

LSS Short Distance

Container Type	Currency	20'	40'	40'HC
Dry	USD	120	240	240
Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment	USD	120	240	240
Refrigerated	USD	180	360	360

LSS Long Distance

Container Type	Currency	20'	40'	40'HC
Dry	USD	214	428	428
Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment	USD	214	428	428
Refrigerated	USD	321	642	642

CNC	JP	KR	NC	CC	TW	PRD	HK	PH	VN	TH	KH	SG	MY	BN	ID	MM	BD
JP		Short	Short	Short	Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
KR	Short		Short	Short	Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
NC	Short	Short		Short	Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
CC	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
TW	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
PRD	Short	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
HK	Short	Short	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Long	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long
PH	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short		Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
VN	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Short	Short	Short	Long	Long
TH	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short		Short	Short	Short	Short	Short	Long	Long
KH	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Long	Short	Short		Short	Short	Short	Short	Long	Long
SG	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Long	Long
MY	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Long	Long
BN	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short	Short	Short		Short	Long	Long
ID	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short	Short	Short	Short		Long	Long
MM	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long		Short
BD	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	

Trans-Pacific blankings persist despite Shanghai reopening

Even as Shanghai reopens after two months of COVID-19 lockdowns, container lines continue to blank sailings at the world's busiest port and at Ningbo, presenting challenges for US importers ahead of an expected earlier peak season. Trans-Pacific carriers may be adding capacity over the next 12 weeks, as tracked by Sea-Intelligence Maritime Analysis, but they're also continuing to blank sailings at the two major Chinese ports which have seen volumes decline due to trucking restrictions. Routings between Asia and the US East Coast will see the most skipped voyages over the next four weeks, according to Sea-Intelligence.

The blank sailings reflect carriers' efforts to regain some schedule reliability, rather than container lines not seeing enough demand to warrant a port call, forwarders tell JOC.com. Asia-US West Coast on-time performance reached 21 percent in April, up slightly from March but still well below pre-pandemic averages, according to Sea-Intelligence.

Forwarders are split on just how tight shipping capacity will be later this month, when the earlier-than-normal peak season is expected to begin. James Caradonna, general manager pricing/Americas at M&R Forwarding and Multi Container Line, told JOC.com there's still plenty of space left to book on eastbound trans-Pacific sailings in June, while Asia-based forwarders said they expect capacity to be tighter later this month and into July.

The head of a Hong Kong-based forwarder who asked not to be identified said

it was unclear if there would be a cargo rush now that restrictions in Shanghai have eased, though trucking is expected to remain an issue.

"Trucking is the biggest (challenge)," he said. "Drivers will have to produce negative tests, almost on a daily basis. Nearby cities have their own restrictions that will affect trucking capacity and lead to higher costs." According to Sea-Intelligence, weekly deployed capacity on the trans-Pacific increased to 646,500 TEU in the week ending June 5, and will remain near that level until early August. The increase will be led by non-alliance carriers that are forecast to boost capacity by 20 to 35 percent on Asia-North America West Coast services, according to the maritime analyst.

As of this week, the sailing schedules of THE Alliance members — Hapag-Lloyd, HMM, Ocean Network Express, and Yang Ming — showed 36 blank sailings for Shanghai, including eight on trans-Pacific services. That compared with 46 blank sailings across all services at the start of May, although this subsequently increased during the month to more than 60 canceled sailings.

Dubai-based forwarder FIBS Logistics said the three main alliances are also canceling 58 sailings at Ningbo in June. Ningbo has been used as an alternative load and discharge port to Shanghai by shippers trying to overcome the shortage of trucking capacity caused by the lockdown in Shanghai.

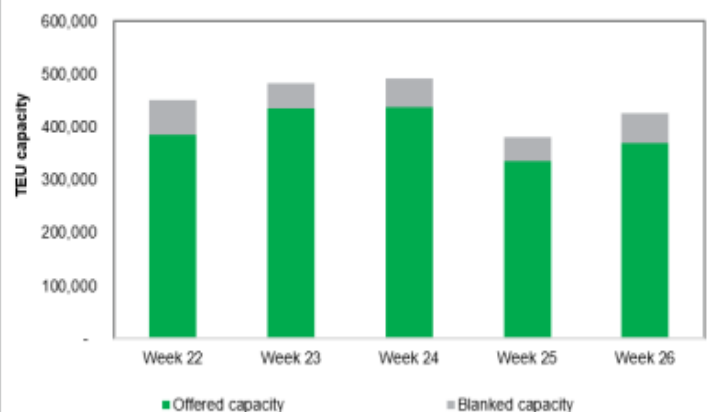
Shanghai conditions improving

In an advisory this week, Seko Logistics said full container load service at Shanghai has returned to normal, but

different quarantine and prevention policies in various Chinese cities meant its teams "will cross check with

Asia-US West Coast blanked capacity largely steady

Offered capacity and blanked capacity for Asia to US West Coast trade from late May into July 2

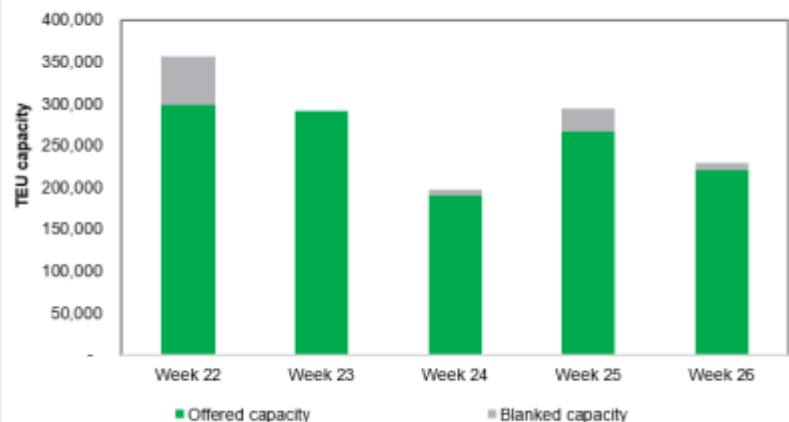


Source: Sea-Intelligence Maritime Analysis

© 2022 IHS Markit

Asia-US East Coast blanked capacity set to decrease

Offered capacity and blanked capacity for Asia to US East Coast trade from late May into July



Source: Sea-Intelligence Maritime Analysis

© 2022 IHS Markit

each factory before arranging a pick-up or delivery.” For less-than-container load (LCL) consignments, Seko said its Shanghai container freight station (CFS) has returned to normal operations, but factories may not be able to deliver cargo to the CFS because of local trucking restrictions, in which case Seko could arrange delivery from factories. “We expect to experience backlogs in the region for both air and ocean freight shipments as well as capacity issues,” the Seko advisory said.

Maersk said all depots and warehouse operations in Shanghai resumed operations Wednesday, although drivers still need to show negative COVID-19 test results and health and travel documents when arriving at warehouses. Productivity is also improving at Shanghai’s main container terminals at Yangshan and Waigaoqiao as more dock workers return to work, CMA CGM said.

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

US port congestion will worsen through 2022 peak: industry leaders

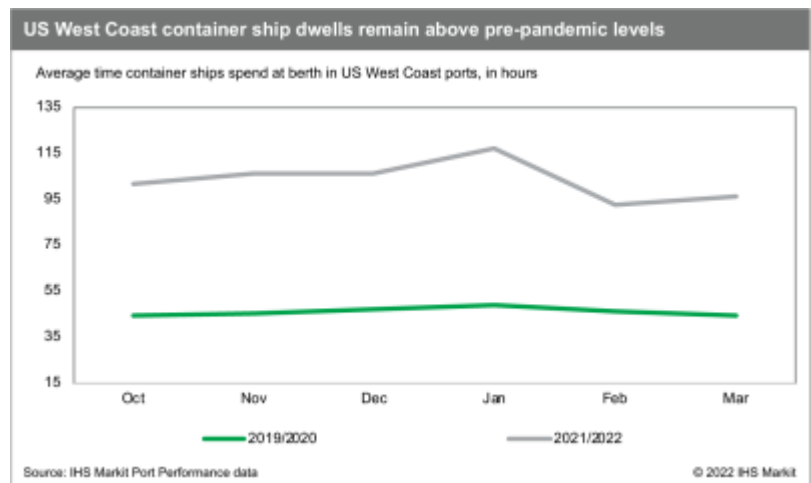
Port congestion in the US will get worse before it gets better. That is the message coming from ocean carriers, forwarders, and others. Many expect relief will eventually arrive in the form of reduced orders from Asia as retailers dial back revenue expectations in the face of a pullback in consumer spending widely discussed in retailer earnings over the past few weeks. “We’re hearing significant amount of BCOs [beneficial cargo owners] cutting back orders, and certainly with highly publicized shortcomings with major retailers like Walmart, Target, Ross Stores, etc., it sends a chill into the retail forecasts for volume expectations,” Kurt McElroy, executive vice president of forwarder Kerry Apex, told JOC.com.

The question, of course, is when any such pullback in spending will translate to more fluidity throughout the containerized supply chain. The answer many in the industry are giving is this: Given that cargo flow is currently getting worse — not better — any relief will take until late this year to arrive, if not longer.

“We expect the whole year to be challenging,” Dominique von Orelli, EVP and head of global ocean freight at DHL Global Forwarding, told JOC.com. “There might be some relief in the second half of the year, but the schedule reliability will remain extremely low for the remainder of the year.”

While relief may come from a future reduction in imports from Asia, volumes of which were up 31 percent in

the first four months of 2022 versus the same period in 2019, according to IHS Markit data, the challenge is catching up with volumes that are already moving through the supply chain. The sharp inventory buildup since late last year, evidenced by a first-quarter uptick in import volumes, containers dwelling for longer on marine terminals, and higher retailer inventories, is choking the supply chain. It’s leading to idle ships, containers, and chassis, which taken together are frustrating asset flow at both port and inland rail locations just as the



traditional peak import season is set to begin. The coming peak season “is going to be a cluster,” one carrier executive told JOC.com. “We can expect a very difficult summer,” another executive added.

One major ocean carrier, speaking to JOC.com on the condition of anonymity, specifically quantified its growing alarm, pointing to what it says is the rapidly increasing amount of time it is taking for shippers to pick up import containers, whether at the port or rail ramp, and return them to the carrier.

Instead of unloading the goods at a warehouse and returning the container, many customers are parking the unopened containers — and the chassis underneath — outside distribution centers for extended periods of time and simply paying the higher resulting demurrage fees, according to the carrier. The carrier said that over the past month the average number of days its containers are out on the street on a national basis has risen by more than 50 percent, from eight days to over 12 days. In Chicago, the time has grown from 21 to 26 days, in Kansas City from 5.5 to 9.2 days, and in Savannah from 8.1 to 10.1 days, it said.

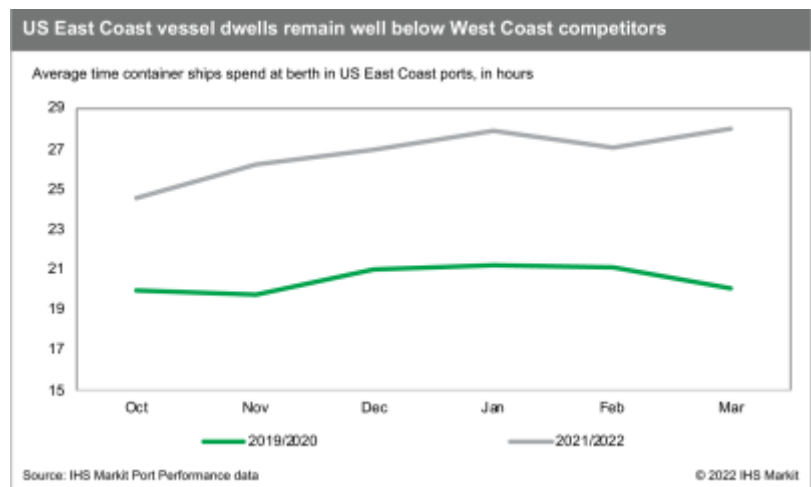
Intermodal rail woes

Such figures help illustrate why problems are building anew on the rail intermodal network. Similar conditions are taking shape to what was experienced last summer when Union Pacific Railroad suspended intermodal service off the West Coast because its inland terminals were full of containers and unable to handle any more arriving from the ports. Rail dwell times at Los Angeles–Long Beach have risen from about three days in December to over nine days in April, according to the Pacific Merchant Shipping Association.

Behind those numbers is a stockpiling of inventory by retailers this year, in part a result of diminished confidence in a supply chain that has been continuously disrupted since late 2000, including specific factors such as the potential for West Coast longshore labor disruption and a growing desire to diversify sourcing.

Fran Horowitz, CEO of Abercrombie & Fitch, on May 24 said the clothing retailer’s inventory was 45 percent higher than in the year-earlier quarter, resulting from “diversifying carriers and ports of entry, adjusting our product calendars, and further diversifying our countries of origin. We expect these collective efforts to result in a more predictable inventory flow.” At Urban Outfitters, “as supply chain disruptions have persisted, we have extended our inventory lead times and are holding more inventory earlier than normal to ensure that we have adequate inventory to protect sales,” CFO Melanie Marein-Efron said in some earnings call.

That inventory buildup, which was evident in recent financial reports from Ralph Lauren, Kohl’s, BJ’s, Target, Walmart, The Container Store, Fossil, Yeti, Wolverine, Party City, and Dick’s Sporting Goods, is directly impacting the supply chain. Starting at the ports, imports are piling up on the docks. The Georgia Ports Authority



said nearly 28,000 import containers were sitting on the Garden City Terminal as of May 23, compared with an average of 12,000 in 2019 and 13,000 in 2020, but similar to the average of 27,000 a year ago.

At Charleston, there were 24,000 import containers on the terminal grounds as of May 23, versus 15,000 at the end of last October. At Los Angeles–Long Beach, imports were sitting on the port for an average of more than six days in April, compared with approximately 3.5 days a year ago.

The increase in containers on terminals has a predictable impact on the supply chain. With less room to unload boxes, ships take longer to be worked and remain at berth for longer. Data from IHS Markit, parent company of JOC.com, shows this trend clearly on both the East and West coasts. Ships alongside the wharf absorb limited berth space, resulting in arriving ships being sent to anchor and leading to a regular presence of ships waiting for berth space, compared with pre-pandemic times, when there were typically none.

“Although there are modest signs of improvement [in terminal productivity at major US ports], we still see heavily extended overall vessel port hours and berth hours at key US gateways,” said Turloch Mooney, an associate director leading the Port Analytics team within IHS Markit’s Maritime & Trade division. “With summer peak season approaching and the full impact of disruption at the world’s biggest container port of Shanghai yet to full reveal itself, the possibility of a meaningful improvement in port delays in the near term is remote.”

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

North European box ports at capacity even before peak season starts

With a wave of import containers expected from Shanghai’s reopening and peak season just around the corner, North Europe’s box port hubs, worryingly, remain severely congested. Huge stacks of empty containers and hundreds of frustrated export boxes have built up at the major North European hubs as carriers blanked a third of their advertised sailings during the recent two-month Shanghai lockdowns. Moreover, the ports have used much of their off-dock overflow capacity for the long-term storage of thousands of customs-blocked Russia-destined containers.

Commenting specifically about congestion at Hamburg, an industry contact told *The Loadstar* the city port was “sitting on an enormous pile of export containers”. He added: “German industry still works to a seven-day schedule, but vessels are arriving every nine to 12 days. That equates to a missing sailing every four to five weeks, and terminals are overflowing.” He noted that also applied to warehouses and storage areas in and around Hamburg.

In a market update this week, Maersk advised that its networks were “under severe pressure”, which it blamed on “disrupted operations in European ports”. “Our vessels are incurring delays in North Europe, which affect the schedule back to Asia Pacific,” said the carrier. It said terminals at Rotterdam and Bremerhaven were currently “the most severely congested”, causing “extensive” berth waiting times and slow ship-working productivity. Meanwhile, a customer advisory from Hapag-Lloyd said yard occupancy at Hamburg’s Container Terminal Altenwerder (CTA) stood at 90%, “mainly caused by the discharge of import heavy vessels and reduced import pick up rates”.

“Due to the high yard utilisation, reefer slots are being used as storage for dry boxes, in return limiting the maximum amount of reefer plugs available,” warned Hapag-Lloyd. Elsewhere, at PSA’s Antwerp terminal,

Hapag-Lloyd said yard utilisation was back up to 90% at 869 berth and reefer plug utilisation at 913 berth continued at 100%, with reefer containers stacked three high.

At neighbouring Rotterdam, Hapag-Lloyd is experiencing similar congestion issues to those of its Danish rival. It said yard density had “deteriorated” at Rotterdam World Gateway (RWG) to 95%, due to “increasing container dwell times and Russian cargo from various carriers”, while it advised that, at ECT, the density level had increased to 96%, attributed to, “long dwell times of transshipment and import cargo blocking slots”. The severe congestion impacting the Benelux hubs is very bad news for barge operators, with Antwerp apparently stopping all barge operations until 30 June.

And feeder operators are also suffering huge berthing delays at the North European hubs. A feeder operator contact told *The Loadstar* the line’s vessels were regularly waiting four to five days on arrival at Rotterdam and Antwerp terminals, making scheduling impossible. “In the past we easily sent a ship Rotterdam-Dublin-Rotterdam in six days; we now need to plan on nine days,” he said. “This means we need to deploy more vessels on butterfly loops to maintain a somewhat fixed-day service.”

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 27 May 2022	Current Index 2 Jun 2022
Comprehensive Index			4175.35	4208.01
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	5865	5855
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	6589	6570
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	7776	7710
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	10505	10231
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2742	3039
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	3326	3349
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	6375	6384
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	5522	5549
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	6487	6702
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	344	344
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	343	343
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	1009	1044
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	333	333

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมตลาดการขนส่ง อยู่ในระดับคงที่ ในขณะที่ค่าระวางบางท่าเรือปรับเพิ่มขึ้น สำหรับเส้นทางยุโรป พบว่าสถานการณ์ในการขนส่ง รวมถึงค่าระวางมีความคงที่ แต่ขณะเดียวกันการฟื้นตัวของเศรษฐกิจอาจยังไม่ค่อยดีนัก จากปัจจัยเสี่ยงหลายประการ ทั้งเรื่องโรคฝีดาษลิง รวมถึงความขัดแย้งในรัสเซีย และยูเครน ในขณะที่เส้นทางสหรัฐอเมริกา ภาพรวมความต้องการในการขนส่งอยู่ในระดับคงที่ ด้าน Supply และ Demand มีความสมดุล โดยที่ค่าระวางปรับตัวลดลง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย พบว่ามีการผ่อนคลายมาตรการป้องกันโควิด-19 ทำให้สถานการณ์ยังคงมีความไม่แน่นอน ภาพรวมความต้องการสินค้าจำเป็นทุกประเภท ยังเป็นไปในทิศทางที่ดี ซึ่งความต้องการในการขนส่ง รวมถึงความสัมพันธ์ระหว่าง Demand และ Supply มีความสมดุล และเป็นไปในทิศทางที่ดี ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อย สำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า ตลาดการขนส่งโดยรวมคงที่ รวมถึงค่าระวางที่มีความคงที่เช่นเดียวกัน ส่วนเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมปริมาณความต้องการในการขนส่งอยู่ในระดับคงที่ รวมถึงความสัมพันธ์ระหว่าง Demand และ Supply มีความสมดุล ในขณะที่ค่าระวางมีการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น