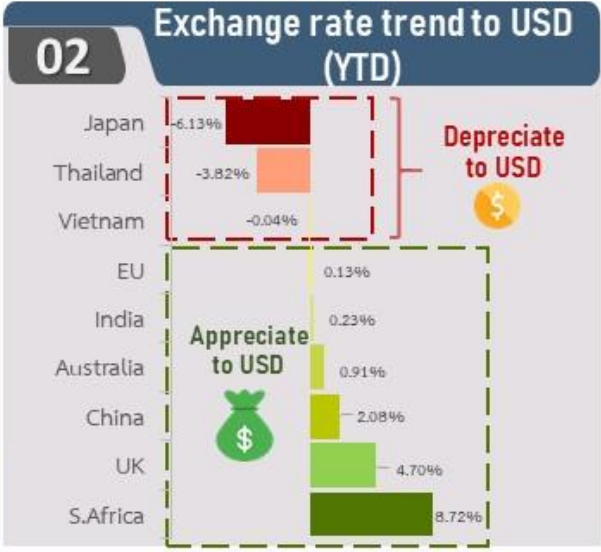


# Weekly Briefing ( 7 Jun 2021)

### 01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
31.12	37.87	44.07	24.08
CNY	JPY	INR	VND
4.87	0.28	0.43	0.0014



### 05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

- แนวทางการเตรียมความพร้อมของผู้ส่งออกในการขนส่งสินค้าทางทะเลที่สำคัญในภาวะปัจจุบัน (Shipping Alert) รายละเอียดตาม QR Code
- โใบเตนสานต่อทรมป์ แบล็กลิสต์บริษัทจีนเพิ่มอีก59แห่ง  
รายละเอียดข่าว : <https://bloom.bg/3fLA89b>
- ค่าเงินลีราตั้งเป็นประวัติการณ์ หลังผู้นำตุรกีกดดันแบงก์ชาติลดดอกเบี้ย  
รายละเอียดข่าว : <https://bit.ly/3g1Kffe>
- “กฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์การลดเงินเพิ่ม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2564”  
[http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2564/A/037/T\\_0001.PDF](http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2564/A/037/T_0001.PDF)

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 22 พ.ศ. 2564



**สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์**

"หมายเหตุ: อัตราค่าระวางที่ปรากฏเป็นอัตราฐานของสายเรือที่ประกาศเป็นทางการ ซึ่งอาจต่ำกว่าอัตราที่มีการเรียกเก็บจริงจากผู้ส่งออก"

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

ROUTE	SIZE		Low Sulphur Surcharge (LSS)	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand - Shanghai	450	800	Subject to ISOCC USD 26/TEU, USD 51/FEU	Effective till 30-Jun-2021
Thailand - Qingdao	500	900		
Thailand - Hong Kong	350	600		
Thailand - Japan (Main Port)	400	800		
Thailand - Kaohsiung	400	800		
Thailand - Klang	400	800	Subject to ISOCC USD 17/TEU, USD 34/FEU	
Thailand - Jakarta	350	800		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	350	600		
Thailand - Singapore	350	800		
Thailand - Manila (North & South)	600	1,300		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	1800	3200	Subject to ISOCC USD 56/TEU, USD 112/FEU	
Thailand - South Korea (Busan)	300	600	LSS: USD 40/TEU, USD 80/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	350	700		
Thailand - Nhava Sheva	1,900	2,900	ISOCC: USD 45/TEU, USD 90/FEU	
Thailand - Melbourne	1,750-1,850	3,500-3,650	FAF: USD 83/TEU, USD 166/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban	3,500	6,000	Subject to ISOCC USD 94/TEU, USD 188/FEU และ SCMC USD 30/BL	
Thailand - Cape Town	3,550	6,100		
Thailand - Europe (Main Port)	5,425	10,750	ISOCC: USD 88/TEU, USD 176/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	3,800	4,900	Effective till 14-Jun-2021	
	4,900	6,400		
Thailand - US East Coast	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

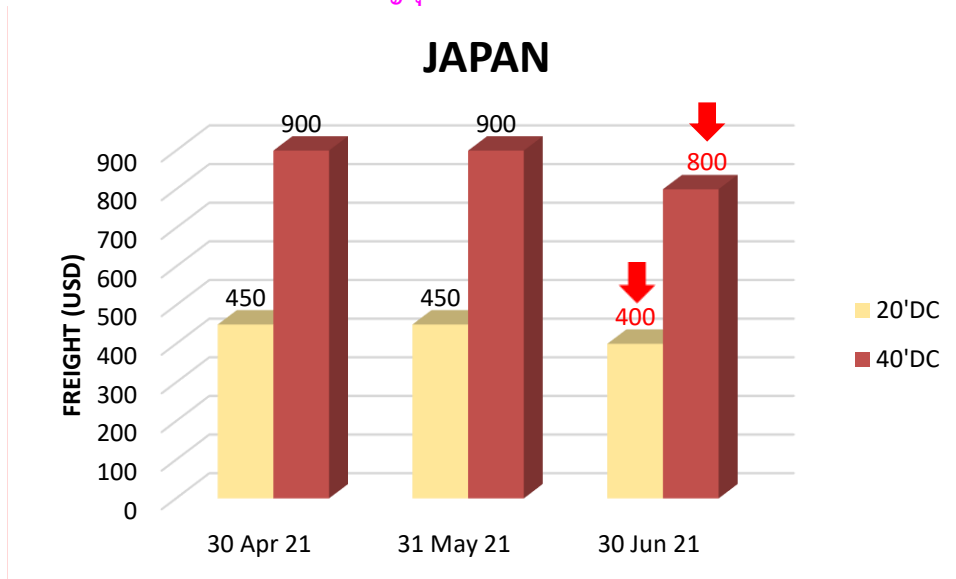
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 1,750-1,850 USD/TEU และ 3,500-3,650 USD/FEU ในขณะที่เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนมิถุนายน ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 475 USD/TEU และ 950 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 5,425 USD/TEU และ 10,750 USD/FEU โดยขณะนี้ยังคงพบปัญหาการขาดแคลนระวางเรือ โปรดติดต่อจองระวางเรือล่วงหน้า

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนมิถุนายน ค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับลดลง 750 USD/TEU และ 800 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 3,800 USD/TEU และ 4,900 USD/FEU ส่วนทางฝั่ง East Coast ค่าระวาง ปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 400 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 4,900 USD/TEU และ 6,400 USD/FEU ซึ่งขณะนี้พบว่าสถานการณ์ตู้สินค้าเริ่มมีทิศทางดีขึ้น แต่ยังคงพบปัญหาการขาดแคลนระวางเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเส้นทางฝั่ง East Coast

### CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

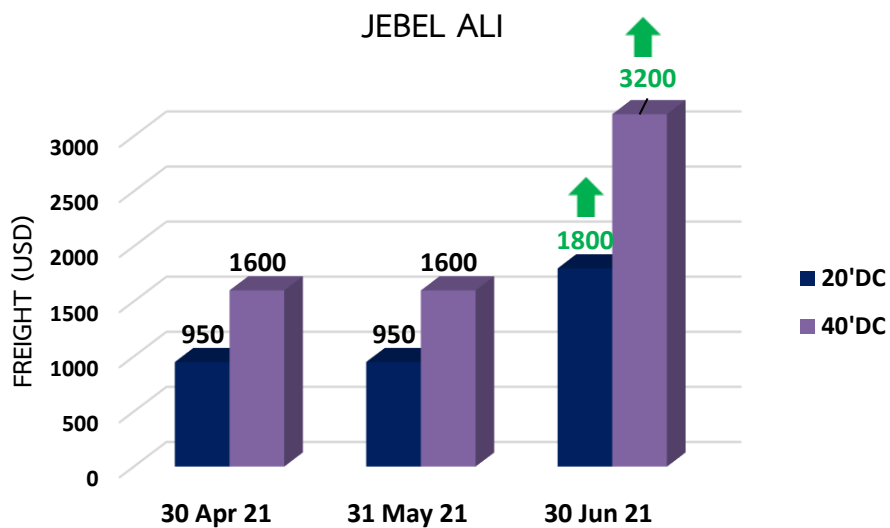
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,200	1,300	USD 40/TEU, USD 80/FEU	Effective till 30-Jun-2021
Thailand-Shanghai		(Durian: 2,000)		
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,300-1,400	1,500-1,700	USD 3/TEU, USD 6/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	6,500	7500-8,500	OBS: USD 211/TEU, USD 422/FEU + PSS: USD 500/TEU, USD 1,000/FEU	Effective till 14-Jun-2021

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



Subject to Low Sulphur Surcharge (Apr.- Jun. 21): USD 26/TEU และ USD 51/FEU

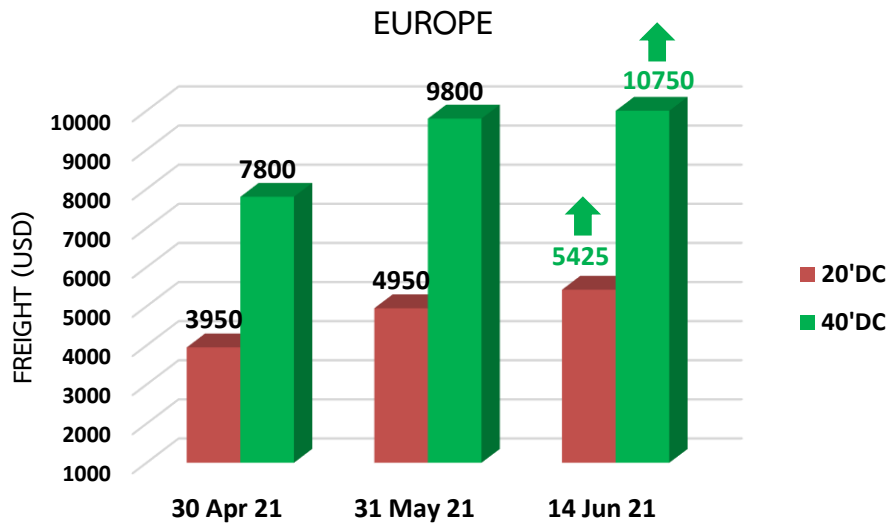
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2564



Subject to

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

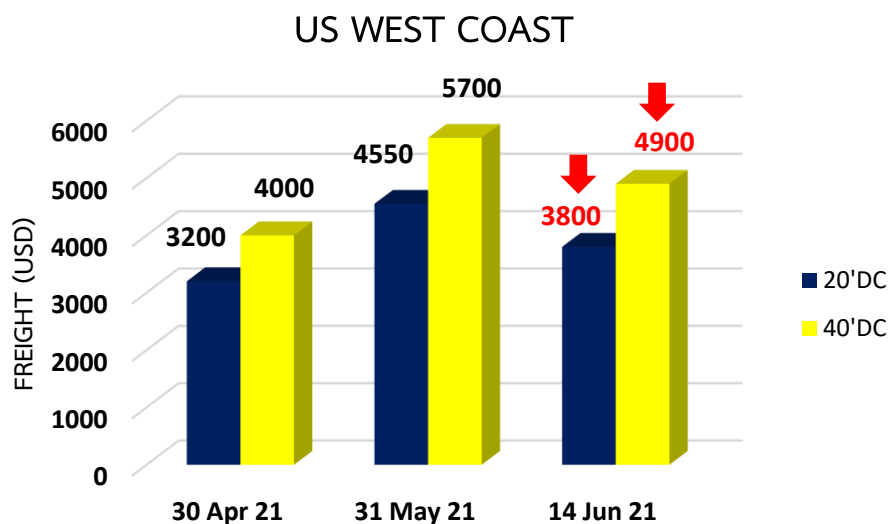
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2564



Subject to

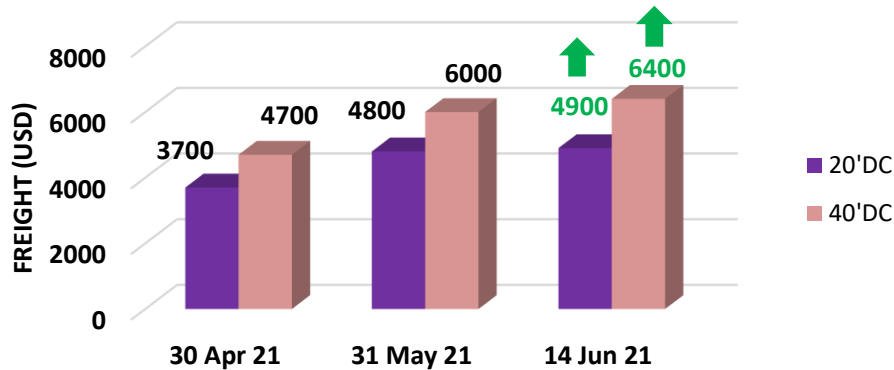
- ISOC (Apr.21): USD71/TEU, USD142/FEU  
(May-Jun 21): USD88/TEU, USD176/FEU
- ENS: USD30/BL

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

**US EAST COAST**



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

**สายเรือ ONE, Maersk, MSC, Cosco และ Hapag Lloyd**

- ประกาศแจ้งความคืบหน้าเรื่องความหนาแน่นภายในท่าเรือ Shenzhen ทำให้สายเรือไม่สามารถนำเรือเข้าไปยังเทอร์มินอลของ Yantian, Nansha และ Shekou จึงต้องมีการปรับเปลี่ยนตารางเรือบางส่วน โดยรายละเอียดปรากฏบนหน้า Website ของสายเรือ

สายเรือ ONE <https://www.one-line.com>

สายเรือ Maersk <https://www.maersk.com/>

สายเรือ MSC <https://www.msc.com/>

สายเรือ Cosco <https://lines.coscoshipping.com/>

สายเรือ Hapag Lloyd <https://www.hapag-lloyd.com>

หากต้องการทราบข้อมูลเพิ่มเติม สามารถสอบถามโดยตรงไปยังสายเรือ

**สายเรือ MSC**

- ประกาศแจ้งเรื่องความหนาแน่นภายในท่าเรือ Hamburg ที่ยังทวีความรุนแรง ซึ่งส่งผลต่อความล่าช้าของตารางเรือ ทำให้สายเรือต้องเปลี่ยนท่าเรือไปยัง Bremerhaven แทน โดยคาดว่าจะใช้เวลาราว 4 สัปดาห์ ทั้งนี้ สำหรับเรือที่อยู่ระหว่างทางดังต่อไปนี้ สายเรือจะเปลี่ยนท่าเรือไปยัง Bremerhaven หากต้องการข้อมูลเพิ่มเติม โปรดติดต่อกับสายเรือ

Vessels diverted from Hamburg to Bremerhaven:

VESSEL NAME	VOYAGE NUMBER	END OF VOYAGE PORT
EMMA MAERSK	116W	BREMERHAVEN
MONACO MAERSK	117W	-
ELEONORA MAERSK	118W	BREMERHAVEN
ESTELLE MAERSK	119W	BREMERHAVEN
EVELYN MAERSK	120W	BREMERHAVEN
EBBA MAERSK	121W	BREMERHAVEN

As per proforma rotation

### สายเรือ Zim Line

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า New Bunker Factor (NBF) โดยมีรายละเอียดดังตาราง

Routing	New Bunker Factor (NBF)	
	Effective 1 -May- 2021	Effective 1 -Jul- 2021
Far East to Mediterranean/Black Sea & Europe	USD 333/TEU	USD 314/TEU
Mediterranean/Black Sea & Europe to Far East	USD 174/TEU	USD 169/TEU

### สายเรือ CNC

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Bunker Adjustment Factor (BAF) สำหรับเส้นทาง Intra-Asia โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2564

Container Type	Currency	20'	40'	40'HC
Dry	USD	38	76	76
Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment	USD	38	76	76

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) สำหรับเส้นทาง Intra-Asia โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2564

#### LSS Short Distance

Container Type	Currency	20'	40'	40'HC
Dry	USD	40	80	80
Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment	USD	40	80	80
Refrigerated	USD	60	120	120

#### LSS Long Distance

Container Type	Currency	20'	40'	40'HC
Dry	USD	70	140	140
Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment	USD	70	140	140
Refrigerated	USD	105	210	210

### สายเรือ APL

- ประกาศแจ้งเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge (PSS) สำหรับสินค้าจากเส้นทางเอเชีย ไปยังยุโรป โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 500/20' และ USD 1,000/40' มีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2564

### Ocean freight rates on the up again this week

Prices rise across eight major East-West trades assessed by Drewry. Ocean freight spot rates rose yet again this week from their already record-high levels, across the eight major East-West trades assessed by Drewry.

According to its *World Container Index*, spot prices to ship a 40ft container from Shanghai to Rotterdam increased another 3% or \$288 on last week to \$10,462 - a rise of 518% on their level a year ago and those on Shanghai-Genoa rose 2% or \$238 to \$9,900/FEU (+418% year over year). On the transpacific, spot rates from Shanghai to Los Angeles increased 4% or \$210 to \$5,952/FEU while prices from Shanghai to New York surged \$412 (+6%) to come in at \$7,559 for a 40ft box.



As for the transatlantic trade, the head haul westbound leg rose just 1% to an average of US\$3,720/FEU on Rotterdam-New York. Outbound from the US, rates on Los Angeles-Shanghai were up 5% to stand at \$779/FEU, while prices on Rotterdam-Shanghai increased by 5% also to \$1,629/FEU.

Drewry’s composite World Container Index, an average freight rate assessments on eight major East-West trades, increased 3.3% or \$207 to \$6,463.78 per 40ft container. For the year-to-date, the average composite index of the WCI, assessed by Drewry, is \$5,299 per 40ft container, which is \$3,382 higher than the five-year average of \$1,916/FEU. Drewry expects rates “to remain on the higher side due to port congestion and equipment unavailability.”

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

### No easy recovery ahead for container shipping

Let us try to sum up the most pertinent elements of the container shipping market right now.

- Spot rates are vastly exceeding any previous records. In a webinar hosted by Flexport last week, the forwarder indicated that trans-Pacific spot rates, including equipment charges and space priority premiums, have risen to between \$8,000 and \$11,000 per FEU from Asia to the US West Coast and between \$11,000 and \$20,000 per FEU to the US East Coast.
- On the Asia-Europe trade, various spot rate indices are exceeding \$10,000 per FEU, and this is before paying add-ons for equipment and capacity assurance. Increasing anecdotal evidence of rates approaching \$14,000 to \$15,000 per FEU from Asia to North Europe is emerging.
- Schedule reliability on both trades remains atrocious. The newest data from Sea-Intelligence Maritime Consulting show that despite improvements, 78 percent of vessels arriving at US West Coast ports are late, with an average delay of 10 days.
- According to Flexport, the transit time from cargo being ready for loading in Shanghai to delivery at warehouses in Chicago has risen from 35 days prior to the COVID-19 pandemic to 73 days now because of delays at every possible hand-over point in the international and domestic supply chain.

This is a clear and acute problem, but it is also a problem that can no longer be seen as “new.” The operational challenges within container shipping have now persisted for half a year, and they are seemingly nowhere nearer to getting resolved. If anything, they mainly appear to be getting worse.

Aside from the pandemic itself, there is not a single root cause of these maladies. The situation is one of intertwined bottlenecks of port congestion, vessel shortages, equipment shortages, chassis shortages, rail shortages, and truck shortages. Perhaps we should take to calling it the “everything shortage.” On top of that, shippers are attempting to service a massive boom in consumer demand for imported goods.

In essence, there is not a shortage when purely measuring the number of containers and ships available versus the amount of cargo in need of shipping. The problem is that it now takes much longer to move the cargo — and the equipment — which in turn soaks up large amounts of capacity.

This also means that we are now a point where, very literally, there is not enough capacity to move the cargo in need of transportation. This is what has caused the extreme surge in freight rates as shippers weigh the choice between losing the sale of the cargo versus paying the highly elevated rates.

Perhaps worse, the extreme shortage of capacity means there is absolutely no buffer capacity to handle the more typical disruptions seen in freight transportation. A simple engine malfunction, for example, suddenly has become a major problem because there are no idle vessels to serve as potential replacements. The cargo booked for the stricken vessel cannot be accommodated on the next sailing either, as all vessels are fully booked far into the future.

The industry is pushing a growing pile of cargo in the hope that bottlenecks will ease and we will finally get surplus capacity able to move this pile of goods, but every small operational mishap causes this pile to increase. This includes vessels put into quarantine because of COVID-19 infections among the crew, ports slowing down because of the pandemic, vessels unavailable because of mechanical failure, ports shut down because of weather or strike issues, or vessels afflicted by accidents such as fires.

Under normal circumstances, many of these would be smaller, localized problems. Right now, every one of these incidents increases the pile of cargo we are pushing ahead of us, and the larger the pile gets, the longer it will take to revert back to normal. With Malaysia about to go into lockdown amid a new wave of the pandemic, the Port of Yantian partially closed because of a COVID-19 outbreak, and Hamburg now badly afflicted by congestion, it appears the direction of the market for now is to continue to increase the proverbial pile of cargo.

This is not good news for anyone needing to move goods from Asia to North America or Europe. However, shippers in the current market environment need to plan based on a realistic assessment of the conditions — whether they like those conditions or not is an entirely separate issue. Realistically, not everyone will get their cargo moved in the coming weeks.

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

#### **Yantian terminal congestion to take at least week to clear**

Berth congestion and cargo delays at Yantian International Container Terminal (YICT) in Shenzhen, mainland China, are to continue until at least the end of this week owing to port performance suffering under a COVID-19 outbreak. Some container lines are diverting ships to nearby ports or skipping the Yantian port call, throwing another disruption in the mix amid surging imports to North America and low ocean reliability.

The surge in cases led to a five-day halt that began Thursday in the terminal accepting laden export containers, causing widespread traffic congestion in the Yantian area. While the ban was lifted midnight local time Monday, port productivity is still suffering as dock workers suspected of having the virus have quarantined and those still working are in smaller gangs.

“Yantian is continuing to carry out operations as much as possible but only using about 30 percent of full capacity,” said Roberto Giannetta, managing director of the Hong Kong Liner Shipping Association. “It is likely that it will take another week or so to get back to normal.”

Maersk told shippers in a Monday customer advisory to expect seven to eight days of vessel delays. Around 40 container ships were waiting to berth at Yantian International Container Terminal as of Monday. Until June 6, Yantian will only accept export laden containers via an appointment app and within three days of a vessel’s scheduled arrival. Anticipating some shift of cargo exports to other ports, Shekou Container Terminal, on the western side of Shenzhen, said it would introduce an appointment app Tuesday that only allows laden container gate-in exports within five days of vessel departure.

Horace Lo, group managing director of Hong Kong’s Modern Terminals, said Hong Kong operations “remain normal while DaChan Bay Terminals remain open with strict precautionary measures.” DaChan Bay, north of Shekou, is controlled by Modern Terminals. While Yantian has resumed accepting export cargo it is still working towards getting official approval to restart normal operations. A YICT spokesman said it is working with the local Shenzhen government to resume full operations as soon as possible. While carriers have kept the majority of services calling Yantian in place including Cosco Shipping, which has seven Long Beach services leaving Yantian through next week, some carriers are diverting services or skipping Yantian calls.

In a Saturday customer advisory, Maersk said it would skip Yantian on 10 services between May 31 and June 6. “Terminal yard density is quite high with limited improvement,” Maersk said, adding that pick-up

takes at least eight hours longer now. Hapag-Lloyd is diverting services on the western side of the Pearl River estuary near Guangzhou, which is about 95 miles from Yantian. The Ocean Network Express (ONE) said it is considering diversions to nearby ports.

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 28 May 2021	Current Index 4 Jun 2021
Comprehensive Index			3495.76	3613.07
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	5816	5887
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	5811	5952
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	4416	4826
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	7633	8475
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2831	2859
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	2110	2154
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	7215	7292
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	4134	4205
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	8601	8915
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	305	307
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	308	311
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	934	928
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	319	318

สรุปรายงานประจำสัปดาห์พบว่า ในภาพรวมปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น ค่าระวางเริ่มคงที่มากขึ้น โดยในเส้นทางยุโรป สถานการณ์การแพร่ระบาดเริ่มดีขึ้น ทำให้ความต้องการนำเข้าสินค้าเพื่อการผลิตเพิ่มขึ้น ปริมาณการขนส่งสินค้าเริ่มคงที่ อย่างไรก็ตาม ผลกระทบจากเหตุการณ์คลองสุเอซ ยังคงทำให้ปัญหาความไม่แน่นอนของตารางเรือ ความหนาแน่นของท่าเรือ และปัญหาการหมุนเวียนตู้เปล่าเข้ามาในระบบ ยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่อง ในขณะที่เส้นทางสหรัฐอเมริกา เนื่องจากการใช้วัคซีนที่แพร่หลาย ทำให้สถานการณ์สามารถควบคุมได้ดี ผู้นำเข้าในสหรัฐอเมริกา เริ่มทำการ Stock สินค้ามากขึ้น ทำให้ปริมาณการนำเข้าเพิ่มสูงขึ้น ในขณะที่ปัญหาการหมุนเวียนตู้เปล่า และความหนาแน่นในท่าเรือยังคงดำเนินอยู่ ส่วนค่าระวางยังอยู่ในระดับที่คงที่ สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย และเส้นทางญี่ปุ่น สถานการณ์ยังคงที่ โดยปริมาณการขนส่งสินค้า Supply และ Demand อยู่ในระดับที่สมดุล สำหรับเส้นทางอเมริกาใต้ พบว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดยังไม่ดีขึ้น ส่งผลต่อความสามารถในการผลิตในประเทศ ทำให้มีความต้องการในการนำเข้าสินค้าอุปโภคบริโภคที่จำเป็น พร้อมอุปการณ์ทางการแพทย์ ทำให้การนำเข้ามีความผันผวนค่อนข้างมาก