

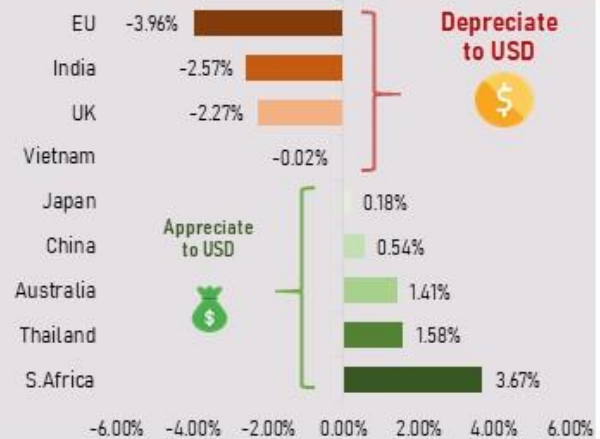
# Weekly Briefing (7 Mar 2022)



## 01 THB rate / currencies

USD 32.68	EUR 35.73	GBP 43.23	AUD 24.08
CNY 5.17	JPY 0.28	INR 0.43	VND 0.0014

## 02 Exchange rate trend to USD (YTD)



## 03 Crude Oil price & Gold (14 - 18 Feb 2022)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	99-118	99-130	96-127



Gold	1,931 - 1,945 USD/Ounces
------	--------------------------



## 04 Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



## Freight Index (SCFI Comprehensive Index)

25 February 2022	4 March 2022
4,818.47	4,746.98

-71.49

## 05

## Weekly Top's Stories

รายละเอียด  
ข่าว/บทความ



1. Oil price surges to highest since 2008 on delays in Iranian talks

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://reut.rs/3CgwXjz>



2. How Damaging Are Russian Sanctions On China-EU Rail Trade And The Belt & Road Initiative ?

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



3. Russia / Ukraine situation update

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3pLeSoT> และ <https://bit.ly/35QC9OW>

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 9 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 80/TEU, USD 161/FEU	Effective till 31-Mar-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 47/TEU, USD 94/FEU	
Thailand - Jakarta	650	1,200		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	550	1,050		
Thailand - Singapore	600	1,250		
Thailand - Manila (North & South)	800	1,500		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	3,900	6,800	Subject to ISOCC USD 90/TEU, USD 180/FEU War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU	
Thailand - South Korea (Busan)	600	1,200	LSS: USD 100/TEU, USD 200/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	700	1,400		
Thailand - Nhava Sheva	4,100	6,100	ISOCC: USD 71/TEU, USD 142/FEU	
Thailand - Melbourne	4,400-4,500	8,750-8,950	FAF: USD 337/TEU, USD 674/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	4,300	7,600	Subject to ISOCC USD 150/TEU, USD 300/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	8,200	14,300	ISOCC: USD124/TEU, USD 248/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL		PSS: USD500/TEU, USD1,000/FEU	
Thailand - US West Coast	Standard Rate:	Standard Rate: 12,650/13,300		
Thailand - US East Coast	Standard Rate: 13,360	Standard Rate: 16,700/17,500	Effective till 28-Feb-2022	
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมีนาคม 2565 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียเริ่มคงที่ 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 ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 4,300 USD/TEU และ 7,600 USD/FEU โดยเส้นทางเอเชียในเดือนมีนาคม มีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า Low Sulphur Surcharge ตามราคาน้ำมันในตลาดโลก

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 400-450 USD/TEU และ 750-850 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ระหว่าง 4,400-4,500 USD/TEU และ 8,750-8,950 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 8,200 USD/TEU และ 14,300 USD/FEU โดยยังเรียกเก็บค่า LSS ในอัตราคงที่จากเดือนที่ผ่านมา และยังคงมีการเรียกเก็บค่า PSS

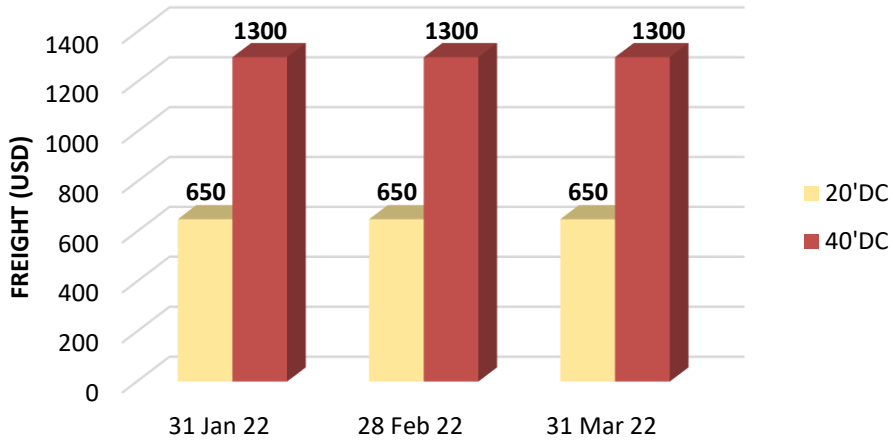
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงเดือนกุมภาพันธ์ ค่าระวางคงที่ทั้งฝั่ง West Coast และ East Coast โดยค่าระวางฝั่ง West Coast อยู่ที่ 10,000 USD/TEU, 12,650 USD/40'DC และ 13,300 USD/40'HQ ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast คงที่อยู่ที่ 13,360 USD/TEU, 16,700 USD/40'DC และ 17,500 USD/40'HQ สถานการณ์ปัจจุบันยังคงพบปัญหาการวางเรือเต็มและปัญหาความหนาแน่นบริเวณท่าเรือปลายทาง โปรดตรวจสอบข้อมูลก่อนการจอง และวางแผนการจองล่วงหน้า ส่วนค่าระวางเดือนมีนาคม รอยืนยันจากสายเรืออีกครั้ง

### CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	-	2,500	USD 138/FEU	Effective till 31-Mar-2022
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	2,250	2,700	USD 65/TEU, USD 130/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	9,000	13,000	OBS: USD 305/TEU, USD 610/FEU	Effective till 15-Mar-2022
London Gateway / Southampton	10,000	14,000		

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

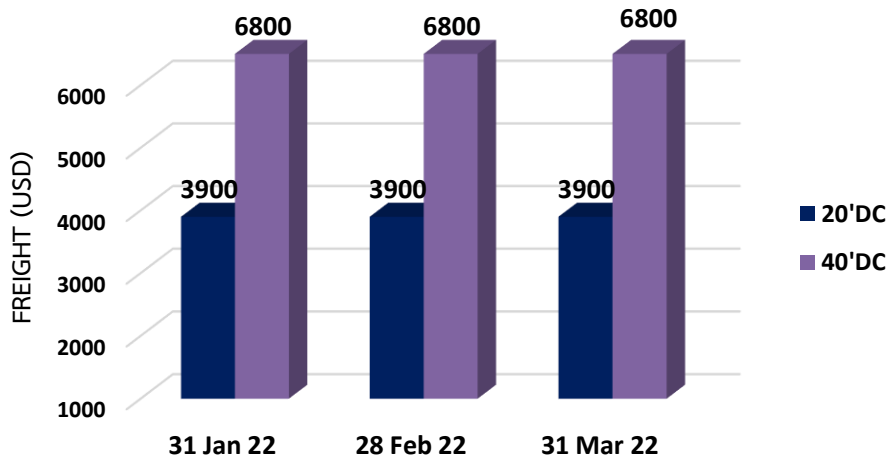
**JAPAN**



Subject to Low Sulphur Surcharge (Jan.-Feb.22): USD 46/TEU และ USD 92/FEU  
(Mar.22): USD 80/TEU และ USD 161/FEU

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

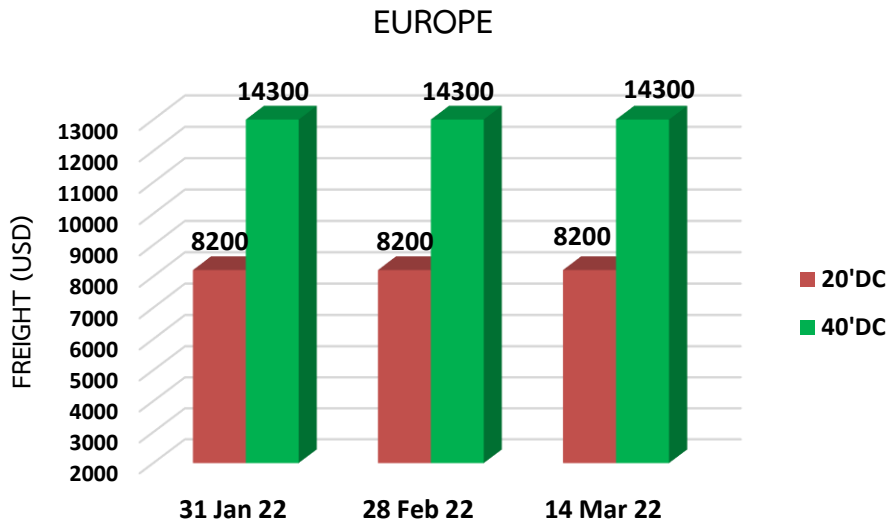
**JEBEL ALI**



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Jan. 22): USD67/TEU และ USD134/FEU  
(Feb.-Mar. 22): USD90/TEU และ USD180/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

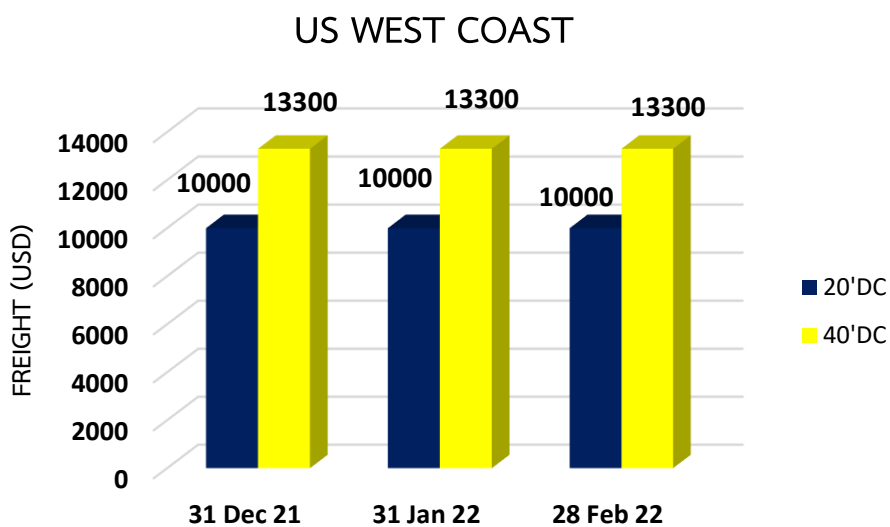
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ม.ค ถึง มี.ค. ปี 2565



Subject to

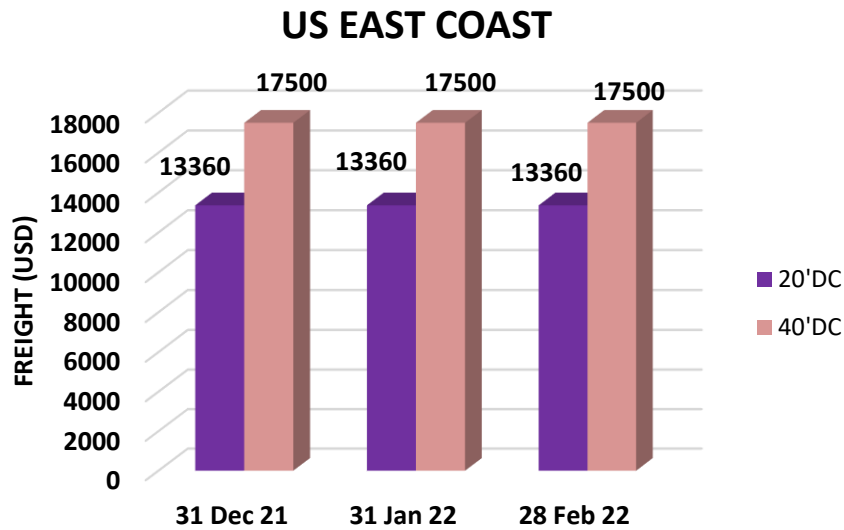
- ISOCC (Jan. 22): USD106/TEU, USD212/FEU  
(Feb.-Mar. 22): USD124/TEU, USD248/FEU
- ENS: USD30/BL
- PSS: USD500/TEU, USD1,000/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ธ.ค. 2564 ถึง ก.พ. ปี 2565





กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน ธ.ค. 2564 ถึง ก.พ. ปี 2565



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

**รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ**

**สายเรือ ONE**

- ประกาศแจ้งเตือนเรื่องข้อบังคับของท่าเรือ Chittagong ประเทศบังกลาเทศ โดยอ้างถึงประกาศ ลงวันที่ 27 ตุลาคม 2564 ที่กำหนดให้งดการใช้ Plastic / Metallic Seals โดยให้ใช้ Bullet Seal แทน สำหรับสินค้านำเข้าทุกประเภทที่ส่งเข้าไปยังท่าเรือ Chittagong ซึ่งหากไม่ปฏิบัติตามทางท่าเรือจะปฏิเสธการยกตู้ลงเทียบท่า และหากมีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นไม่ว่าจะเป็นการส่งตู้กลับ หรือการเปลี่ยน seal ทางสายเรือจะไม่รับผิดชอบค่าใช้จ่ายดังกล่าว ดังนั้น หากผู้ส่งออกมีสินค้าไปยังเส้นทางดังกล่าว โปรดปฏิบัติตามข้อกำหนด เพื่อป้องกันปัญหา และค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้นตามมา

**สายเรือ Hapag Lloyd**

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Marine Fuel Recovery Surcharge (MFR) มีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2565 โดยมีรายละเอียดดังตาราง

Marine Fuel Recovery (MFR)		
Route	Effective 1-Apr-2022	
	(Dry Container) (USD/TEU)	(Reefer Container) (USD/TEU)
South America West Coast	429	623
Central America / Caribbean	361	539
South America East Coast	378	561
North America East Coast	408	581
North America West Coast	222	323
South Europe	275	440
North Europe	297	478
West Africa	406	588
South Africa	296	434
East Africa	243	341
Middle East	216	328
Indian Subcontinent	238	325
Intra East Asia	124	162
Oceania	253	337

**สายเรือ Zim Line**

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

Routing	New Bunker Factor (NBF)	New Bunker Factor (NBF)
	Effective 1 -Mar- 2022	Effective 1 -Apr- 2022
Far East to Mediterranean/Black Sea & Europe	USD 403/TEU	USD 409/TEU
Mediterranean/Black Sea & Europe to Far East	USD 217/TEU	USD 221/TEU

**Sanctions start to wreak havoc on rates, dwell times and fuel prices**

In further evidence of the Russian-Ukraine war's massive disruption to trade, data from FourKites shows transshipment dwell times have increased 43% across Europe since 17 February. Disruption has been mounting since troops began to mass on the Ukrainian border last month, with export dwell times up by 25% in European ports, and 43% for transshipment cargo specifically.

Delays were particularly pronounced in consumer packaged goods and food & beverages, where dwell times for FourKites customers in Europe increased by 55%. In the same timeframe, box shipments into Russia have fallen by 17% and it is likely more precipitous decreases are to come as the effect of widespread sanctions and commercial decisions by carriers take hold.

In addition, "...many shippers have pulled out after facing dangerous conditions at ports, including incidences of friendly fire," Fourkites said. "At this stage it is not possible to separate the effect of the war itself from the effect of sanctions," a FourKites spokesperson told *The Loadstar*. "Historically, sanctions have taken time to bite, so we wouldn't necessarily expect them to show up clearly in our data yet. "However, this time we have not only official sanctions but also public sentiment to take into account. The depth of feeling of people all around the world is likely to have as big an impact on the supply chain as sanctions. Dockers in the UK and Canada, for example, were refusing to handle Russian ships for several days before their governments put official bans in place."

CMA CGM, MSC and Maersk have all opted, or been compelled, to halt all activity with Russia and, according to data from Windward, these companies make up 28% of container vessel operations there. Of the 403 container vessels that operated in Russia over the past year, 149 have been owned by these three giants, Windward's data says, and responsible for 1,244 Russian port calls. Windward estimates that they would have been responsible for delivering 101,000 containers this month. By far the most pronounced effect on freight rates will likely be in air cargo, but an anticipated rise in ocean freight rates is also taking on insane proportions, with FourKites predicting between a 20- and 40- fold increase in some cases. "Where ocean shipments from Shanghai to Rotterdam were less than \$2,000 two years ago, some freight forwarders showed rates at \$54,000 for a single container immediately after the invasion," FourKites said.

Bunker prices, meanwhile, have also gone haywire. According to data from *Ship&Bunker*, between 17 February and yesterday, the global average price of VLSFO has gone from an already-elevated \$769.50 per tonne to \$885.50. (The cost was \$525.50 this time last year.) "We note... that the EU, UK and US are focusing



on targeted financial sanctions,” said the FourKites spokesperson. “These elements are likely to have little effect on global supply chains. There are significant trade sanctions but, long-term, we expect these to have less impact on supply than many are predicting. “In the short term, Russian companies and consumers are rushing to get a hold of goods affected by sanctions, which there will be serious shortages. After about three weeks, we expect an impact on supply chains from the number of companies withdrawing from Russia. “However, in the long term, they will add to capacity on other routes, mitigating the effect of container and driver shortages.”

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

### Labour shortages on land and at sea as Ukraine invasion ripples spread

Putin’s war against Ukraine will exacerbate the logistics sector’s labour shortage, as sanctions impede recruitment for seafarers and drivers. International Chamber of Shipping (ICS) data notes that Russians account for 10.5% (198,123) of the global shipping workforce, with Ukraine providing 76,442 (or 4%), and warned restrictions on Russian crew could hinder a sector already hit by labour shortages. ICS said: “To maintain unfettered trade, seafarers must be able to join and disembark ships freely across the world. With flights cancelled in the region, this will become increasingly difficult. The ability to pay seafarers also needs to be maintained via international banking systems.”

On Tuesday, the UK government announced it would block ships with “links to Russia” from its ports, adding to other sanctions sources have said were “already beginning to bite”. While not specifically targeting Russian merchant sailors, these are having a knock-on impact, with crew disembarking at some ports being unable to fly home due to airspace closures and bans on Russian flights – and there are concerns from both Russians and Ukrainians over pay.

A spokesperson for the UK Chamber of Shipping said the pay issue was being discussed daily with European and international partners. One source said that while it was too soon to gauge the extent of the impact of the cancellation of flights from and into Russia and restricted flights between Europe and Asia, along with economic and banking sanctions, both Russian and Ukrainian crews wanted to keep working. But the source did tell *The Loadstar*: “One thing we have picked up is that many Ukrainians do not want their salaries paid into Ukrainian banks.”

An ICS spokesperson told *The Loadstar* carriers had learned lessons from the pandemic and were paying their Russian and Ukrainian crew members through the use of e-wallets and pre-paid cards. The spokesperson added: “We’re also getting anecdotal reports that some governments’ travel sanctions for flights and ships are exacerbating crew change issues for Russian and Ukrainian crews.” ICS secretary general Guy Platten called on all parties to continue to facilitate free passage of ships’ crew – “these key workers”. He added: “The safety of our seafarers is our absolute priority and we call on all parties to ensure that seafarers do not become collateral damage in any actions governments or others may take.”

Alongside seafarer concerns, European road haulage is braced for a growing shortage of Ukrainian lorry drivers, who are well represented in the profession, especially on routes in Central Europe, according to French trade publication [www.actu-transport-logistique.fr](http://www.actu-transport-logistique.fr). It reports that many of these drivers have returned home

to their families or have enlisted in the Ukrainian armed forces following their government's decision to mobilise men aged between 18 and 60.

European hauliers such as Hegelmann (Germany) Freda (Denmark) and Waberer's (Hungary) employ a good number of Ukrainian drivers, while Poland and Lithuania alone allocate them tens of thousands of work permits each year. Germany's freight transport federation, the BGL, commented: "We've noticed that a certain number of Ukrainian drivers did not return to work after the Christian Orthodox Church festivities at the beginning of January."

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

### Russian war in world's 'breadbasket' threatens food supply

While there have not yet been global disruptions to wheat supplies, prices have surged 55 percent. BARCELONA, Spain — The Russian tanks and missiles besieging Ukraine also are threatening the food supply and livelihoods of people in Europe, Africa and Asia who rely on the vast, fertile farmlands of the Black Sea region – known as the "breadbasket of the world."

Ukrainian farmers have been forced to neglect their fields as millions flee, fight or try to stay alive. Ports are shut down that send wheat and other food staples worldwide to be made into bread, noodles and animal feed. And there are worries Russia, another agricultural powerhouse, could have its grain exports upended by Western sanctions. While there have not yet been global disruptions to wheat supplies, prices have surged 55 percent since a week before the invasion amid concerns about what could happen next. If the war is prolonged, countries that rely on affordable wheat exports from Ukraine could face shortages starting in July, International Grains Council director Arnaud Petit told The Associated Press.

That could create food insecurity and throw more people into poverty in places like Egypt and Lebanon, where diets are dominated by government-subsidized bread. In Europe, officials are preparing for potential shortages of products from Ukraine and increased prices for livestock feed that could mean more expensive meat and dairy if farmers are forced to pass along costs to customers.

Russia and Ukraine combine for nearly a third of the world's wheat and barley exports. Ukraine also is a major supplier of corn and the global leader in sunflower oil, used in food processing. The war could reduce food supplies just when prices are at their highest levels since 2011. A prolonged conflict would have a big impact some 1,500 miles away in Egypt, the world's largest wheat importer. Millions rely on subsidized bread made from Ukrainian grains to survive, with about a third of people living in poverty.

"Wars mean shortages, and shortages mean (price) hikes," Ahmed Salah, a 47-year-old father of seven, said in Cairo. "Any hikes will be catastrophic not only for me, but for the majority of the people." Anna Nagurny, a professor of supply chains, logistics and economics at the University of Massachusetts Amherst, said, "Wheat, corn, oils, barley, flour are extremely important to food security ... especially in the poorer parts of the globe." With Ukrainian men being called on to fight, she said, "Who's going to be doing the harvesting? Who'd be doing the transportation?"

Egypt's state procurer of wheat, which normally buys heavily from Russia and Ukraine, had to cancel two orders in less than a week: one for overpricing, the other because a lack of companies offered to sell their

supplies. Sharp spikes in the cost of wheat globally could severely affect Egypt's ability to keep bread prices at their current subsidized level.

“Bread is extremely heavily subsidized in Egypt, and successive governments have found that cuts to those subsidies are the one straw that should be kept off the camel's back at all costs,” Mirette Mabrouk, a senior fellow at the Middle East Institute, wrote in a recent analysis. War-ravaged Syria recently announced it would cut spending and ration staples. In nearby Lebanon, where a massive explosion at the Beirut port in 2020 destroyed the country's main grain silos, authorities are scrambling to make up for a predicted wheat shortage, with Ukraine providing 60 percent of its supply. They are in talks with the U.S., India and Canada to find other sources for a country already in financial meltdown. Even before the war threatened to affect wheat supplies in sub-Saharan Africa, people in Kenya were demanding #lowerfoodprices on social media as inflation eroded their spending power. Now, they're bracing for worse.

African countries imported agricultural products worth \$4 billion from Russia in 2020, and about 90 percent was wheat, said Wandile Sihlobo, chief economist for the Agricultural Business Chamber of South Africa. In Nigeria, flour millers believe a shortage of wheat supplies from Russia would affect the price of products like bread, a common food in Africa's most populous country. “All of us need to look elsewhere” in the future, said Tope Ogun with Honeywell Flour Mills Plc, one of Nigeria's biggest flour milling companies. “We might not get what we need to, and there is likely going to be an increase in the price.” Nigeria has taken pains to reduce its reliance on Russian grains, with farmers moving to plant more wheat fields to try to meet 70 percent of the country's demand in five years, said Gambo Sale, national secretary of the Wheat Farmers Association of Nigeria. “We have the land, we have the people, we have the money, we have whatever we can need in Nigeria” to grow wheat, he said. “All we need now is time.” The disruption can be felt as far away as Indonesia, where wheat is used to make instant noodles, bread, fried foods and snacks.

Ukraine was Indonesia's second-largest wheat supplier last year, providing 26 percent of wheat consumed. Rising prices for noodles, in turn, would hurt lower-income people, said Kasan Muhri, who heads the trade ministry's research division. Ukraine and Russia also combine for 75 percent of global sunflower oil exports, accounting for 10 percent of all cooking oils, IHS Markit said. Raad Hebsi, a wholesale retailer in Baghdad, said he and other Iraqis are bracing to pay more for their cooking oil.

“Once the items stored are sold, we will see an increase in prices of these items,” he said. “We will likely purchase alternatives from Turkey, and Turkey will no doubt take advantage of the situation in Ukraine and raise its prices.” Farmers in the United States, the world's leading corn exporter and a major wheat supplier, are watching to see if U.S. wheat exports spike. In the European Union, farmers are concerned about rising costs for livestock feed.

Ukraine supplies the EU with just under 60 percent of its corn and nearly half of a key component in the grains needed to feed livestock. Russia, which provides the EU with 40 percent of its natural gas needs, is similarly a major supplier of fertilizer, wheat and other staples. Spain is feeling the pinch both in sunflower oil, which supermarkets are rationing, and grains for the all-important breeding industry. Those imported grains go

to feed some 55 million pigs. Jaume Bernis, a 58-year-old breeder with 1,200 swine on his farm in northeast Spain, fears the war will further increase the pain his business is facing because of climate change and drought. Since October, Spanish pork products have been taking a loss from high costs, Bernis said. Those costs are driven by China stockpiling feed for its pigs as it claws its way out of a devastating outbreak of African swine fever. In the first two days of Russia’s assault on Ukraine, the price of grain for animal feed jumped 10 percent on the open market in Spain. “We are facing a moment of very elevated costs, and we don’t know what lies ahead,” Bernis said. “This is another cost of waging a war in the 21st century.”

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 25 Feb 2022	Current Index 4 Mar 2022
Comprehensive Index			4818.47	4746.98
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	7519	7387
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	7339	7254
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	8066	8110
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	10864	10678
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3426	3350
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	4379	4216
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	7115	6964
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	6097	5980
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	8801	8358
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	319	319
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	290	290
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	1236	1195
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	369	369

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมค่าระวางเริ่มปรับตัวลดลง โดยในเส้นทางยุโรป พบว่าจากความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ นำไปสู่ความต้องการของตลาดในการขนส่งสินค้าทุกประเภทในปริมาณที่สูงขึ้น ซึ่งรวมไปถึงความต้องการของสินค้าป้องกันไวรัส และอุปกรณ์ทางการแพทย์ อย่างไรก็ตาม ปัญหาเรื่องความหนาแน่นภายในท่าเรือเริ่มดีขึ้น รวมถึงความแน่นอนของตารางเรือเริ่มมีทิศทางดีขึ้นเช่นเดียวกัน ส่วนในเส้นทางสหรัฐอเมริกา พบว่าความต้องการในการขนส่งสินค้ายังคงอยู่ในปริมาณสูง โดยยังคงพบปัญหาเรื่องระบบรับ และกระจายสินค้าภายในประเทศที่ขาดประสิทธิภาพ รวมถึงปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือ การตกค้างของตู้คอนเทนเนอร์ และความเที่ยงตรงของตารางเรือที่ลดลง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าความต้องการสินค้าจำเป็นทุกประเภทอยู่ในปริมาณสูงอย่างต่อเนื่องเช่นเดียวกับสัปดาห์ที่ผ่านมา สำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า โดยทั่วไปปริมาณการขนส่งยังคงที่ เช่นเดียวกับค่าระวาง และสุดท้ายเส้นทางอเมริกาใต้ พบว่าสถานการณ์ระวางเกือบดิ่งตัว มีการนำเข้ามาสินค้าจำเป็นทุกประเภท พร้อมเวชภัณฑ์ในปริมาณสูง