

Weekly Briefing (16 May 2022)



01

THB rate / currencies

| | | | |
|-------|-------|-------|--------|
| | | | |
| USD | EUR | GBP | AUD |
| 34.70 | 36.04 | 42.34 | 23.77 |
| | | | |
| CNY | JPY | INR | VND |
| 5.11 | 0.27 | 0.45 | 0.0015 |

02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (9 - 13 May 2022)



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด ข่าว/บทความ



- Another key inflation measure slowed in April
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://cnn.it/39lkzEA>
- Sealand Service Update: Transporting Cargo to/from Ukraine
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3sAW252>
- CMA CGM launches incentive programme to increase supply chain fluidity in US
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3sFW3Vh>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

สัปดาห์ที่ 19 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 (North & South) | 800 | 1,500 | | |
| | 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 | 10,750 | 13,750 | | |
| Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk) | Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container | | | |

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนพฤษภาคม 2565 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคองที่ โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคองที่อยู่ 900 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคองที่อยู่ 650 USD/TEU และ 1,200 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคองที่อยู่ 700 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางคองที่อยู่ 650 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคองที่เช่นเดียวกัน 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

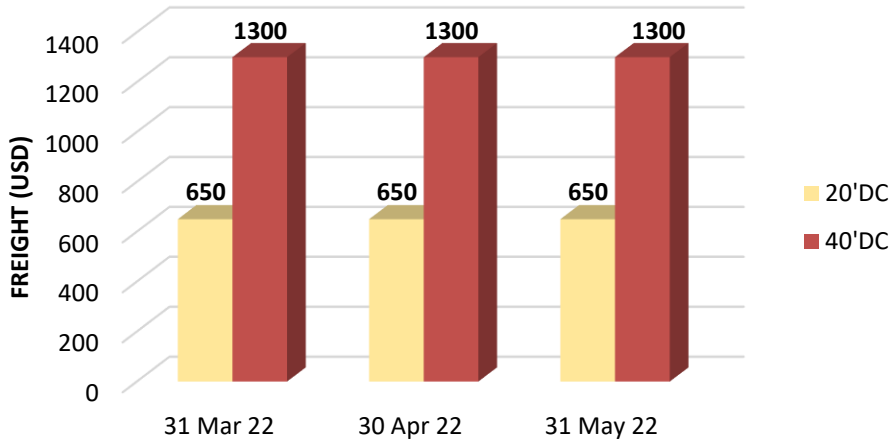
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนพฤษภาคม ค่าระวางคองที่ ทำให้ค่าระวางฝั่ง West Coast คองที่อยู่ 8,700 USD/TEU และ 11,000 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast คองที่อยู่ 10,750 USD/TEU และ 13,750 USD/FEU

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 ส่งผลให้เกิดปัญหาปลักขาดแคลน |
| 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

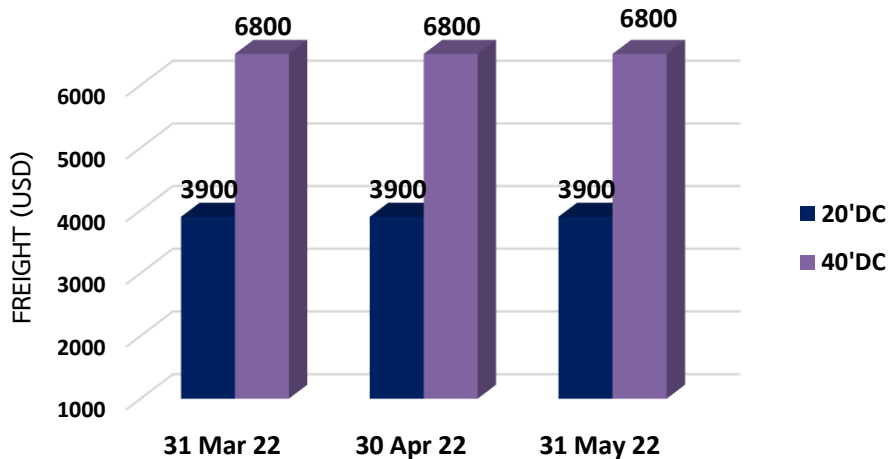
JAPAN



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

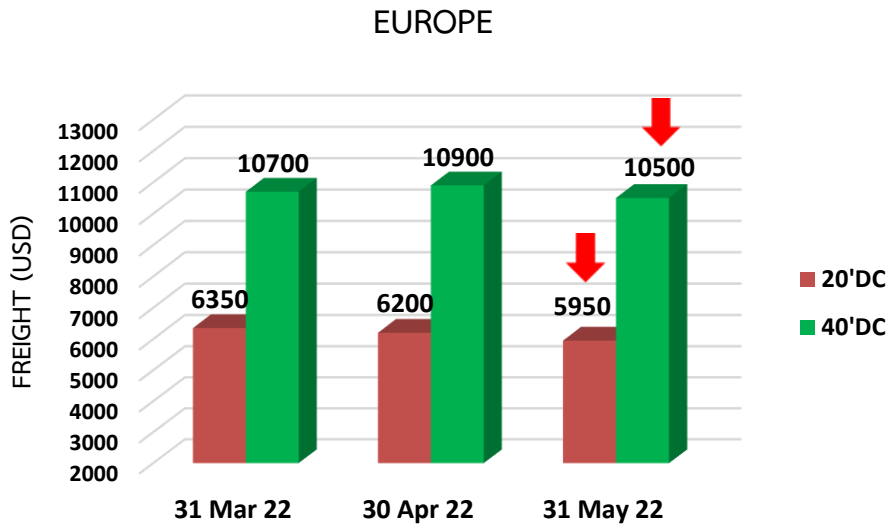
JEBEL ALI



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

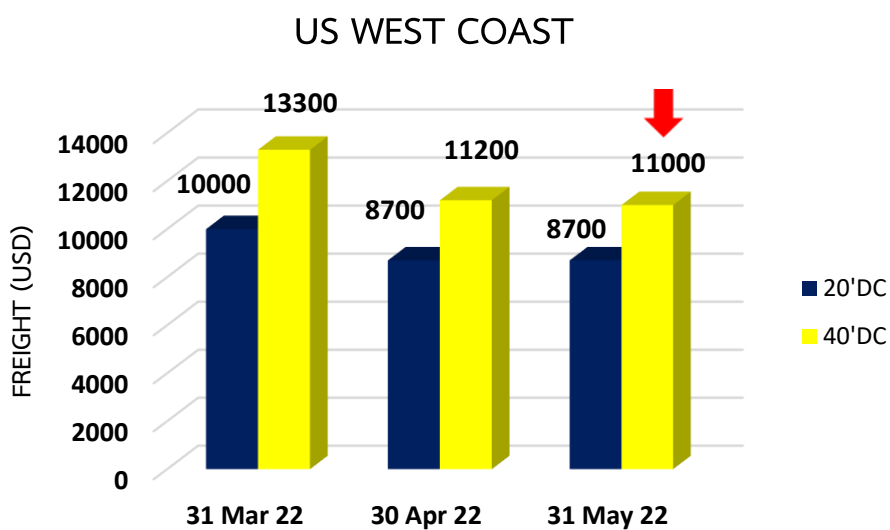
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2565



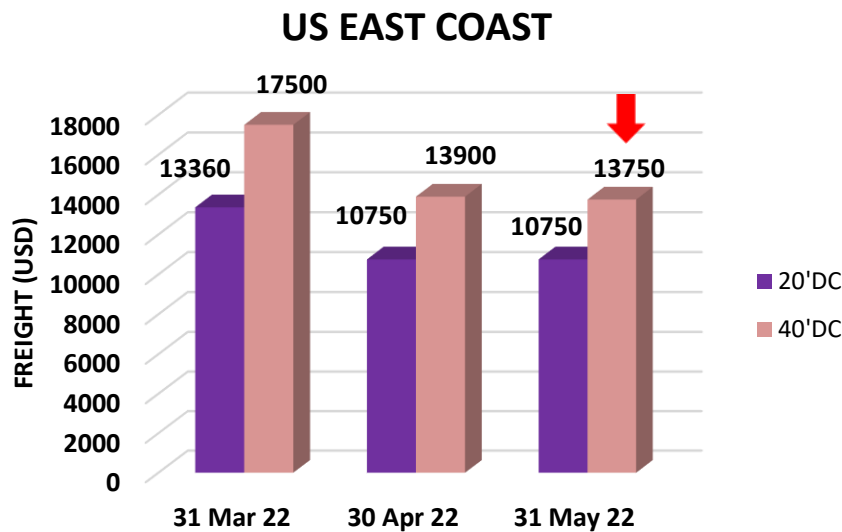
Subject to

- 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

Shippers wary over lack of clarity on Shanghai reopening

Shippers and forwarders in the Asia-US trade have mixed views about how quickly import volumes will rebound when China lifts COVID-19 factory shutdowns in Shanghai, with some anticipating a strong, sustained spike in imports, and others expecting a gradual — and more manageable — buildup in volumes along normal seasonal trends.

The strength of the recovery will determine if freight rates, which have stagnated, increase sharply as peak season approaches. On the operational side, terminal operators are concerned that if there is a sudden surge in imports, they will face a repeat of last summer when ports were congested and vessels backed up in their harbors. At the moment, that congestion has been mitigated by a recent wave of blank sailings on capacity offered to the US West Coast.

Industry sources say the uncertainties surrounding when China will end the COVID-19 lockdown in Shanghai are making it difficult for shippers and non-vessel-operating common carriers (NVOs) to plan their supply chains for the rest of the year. JOC.com spoke to two shippers, five NVOs, and two industry consultants for this story. “I’ve never seen so many mixed signals,” said Jon Monroe, who serves as an adviser to NVOs. “How long will it take [for Shanghai to come back]? Maybe four to eight weeks. Possibly 12 weeks.”

A mid-size retailer told JOC.com his shipments by and large have been getting out of Shanghai. “We may be the exception, but we continue to ship out of Shanghai,” he said. While Shanghai — the world’s biggest port — has remained open, the lockdowns in the city and surrounding region have disrupted manufacturing, trucking, and logistics operations for the past two months. Jack Chang, managing director of the forwarder JUSDA, said manufacturers of higher-value, “just-in-time” products such as electronics are finding a way to ship their products through Shanghai, Ningbo, or ports in South China.

“It’s definitely slowed down, but freight hasn’t stopped,” Chang said. “The right way to look at this is vertically. You have to break it down by [product sector].”

Furniture is one of the product sectors that has slowed down. “In general, we’re seeing some slowing relative to what we’ve seen in the past,” said the transportation manager of a home furnishings retailer. He added, however, “There is no change in behavior on our part. We’re not cutting back on purchase orders or speed to market.” A transportation industry consultant and former executive at two big-box retailers said he’s heard about a few cancellations of orders due to the COVID lockdowns in Shanghai, but not many, and none affecting essential products. “Orders they need to get out, they get out,” the source said.

Surge or gradual build?

Given the inconsistencies in the market over the past two months, views vary as to what will happen when Shanghai fully reopens. One view is that factories will ramp up steadily over time and the eastbound trans-Pacific trade will fall back into the seasonal ups and downs the trade had been accustomed to before COVID-19. “Will there be a big surge? There’s no sense of urgency right now,” said Christian Sur, executive vice president of ocean freight and contract logistics at forwarder Unique Logistics International. “There’s still a lot of inventory in the warehouses from the last peak season.”

Chang said that given the inventory overhang that continues to strain the capacity of warehouses and reduce cargo velocity, he does not anticipate a flood of new purchase orders or a frenzy among shippers to bid for space on vessels leaving China. Still, other stakeholders expect a rapid ramp-up in import volumes when Shanghai’s logistics sector returns to pre-lockdown mode. “It’s interesting there are so many different perspectives on this,” said Lawrence Burns, president of Lawrence Burns Consulting and a former senior vice president of trade and sales at carrier HMM. “I think there is only one perspective. There’s a tremendous amount of pent-up demand. I see a surge.”

The source at the mid-size retailer called the current situation in the eastbound trans-Pacific “the calm before the storm.” “It’s clearly fairly calm now, but that will change,” the source said. An NVO source said he envisions rolling waves of import volumes through the end of the year — a surge when Shanghai reopens, a softening of imports in mid-summer, and the normal peak season increase in imports this fall followed by another softening at the end of the year.

Vessel capacity available

Shippers and NVOs say vessel space is not a problem today, and they expect this will be the case at least through June. In fact, some carriers are approaching customers whose allocations they cut in 2022-23 service contracts and are offering space at current spot prices. “During the last month or two, carriers have been saying if you want space, we can offer it to you,” said Kurt McElroy, executive vice president of forwarder APEX Maritime. “Nothing is moving at premium.”

Spot rates have drifted lower and in some instances are about the same as the service contract rates that took effect on May 1. “Spot rates are at the (beneficial cargo owner) contract rates,” McElroy said — about \$8,500 per FEU to the West Coast and \$10,00 to \$11,000/FEU to the East Coast.

The rate indexes that are published weekly vary widely depending upon which costs they figure into their particular index. Drewry this week listed the West Coast spot rate at \$6,856/FEU and Xeneta posted \$9,250/FEU,

while Freightos was at \$12,217/FEU to the West Coast and \$15,982/FEU to the East Coast. The Hong Kong to Los Angeles spot rate published by Drewry has dropped 19 percent since mid-March.

Shippers, NVOs, and industry consultants said carriers are not fretting about the current softness in the market and are in no mood to reopen service contract negotiations. That’s partially because a bump in spot rates could be in the offing once Shanghai’s delayed exports hit the water, and also because some carriers have insulated themselves from a weaker spot market by locking up significant volumes in long-term contracts.

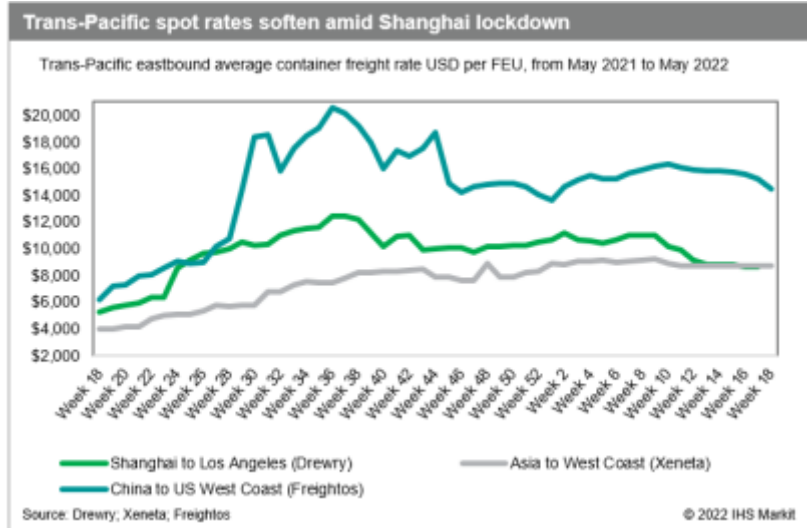
“Carriers are finished contracting. They’re just done,” Burns said. Shippers who think they can reopen their service contracts and negotiate lower rates by offering carriers additional cargo for the peak season will be disappointed, he added. On the operational side, the severe congestion problems and vessel backlogs that plagued gateways on the US West and East coasts have significantly improved. “It’s been more manageable because of the blank sailings,” McElroy said.

Carriers of late have blanked — canceled — dozens of sailings, either because vessels were so off schedule that they were not in the appropriate port when they were due to be, which is known as a structural blank, or because bookings had softened in a particular trade lane. Blanks have been particularly prevalent on the Asia-West Coast trade. Between April 4 and May 8, 63 sailings to the US West Coast — representing 25 percent of the initial capacity offered — were blanked, according to Xeneta. Only 10 percent of the initial capacity offered to the East Coast was blanked during that time, Xeneta said.

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

US container imports up 7% in April as coastal shift continues

The seven-week Covid lockdown in Shanghai, prompting carriers to blank a third of export sailings on the Asia-Europe and transpacific tradelanes, is creating a lull in May import volumes through US west coast ports. Moreover, the coastal shift by shippers from the west coast to east ports appears to be gaining fresh momentum ahead of the expiry of the US west coast labour agreement on 1 July, despite some optimism from both unions and employers.



According to the latest statistics from the port of Los Angeles *Signal* data platform, cargo expected to arrive on vessels this week is down 5% on the same week of last year, and volumes are predicted to see a 20% lag next week. Meanwhile, according to data compiled on the top ten US ports, by New York-based consultancy Blue Alpha Capital, laden container import volumes at Los Angeles last month was 459,918 teu, which was 6.2% below last year's all-time record for the month.

Neighbouring Long Beach saw its April volume rise 9.2%, year on year, to 400,803 teu, but this was still not enough for the port to regain its second-busiest port status from east coast rival New York, which recorded a huge 22.4% spike in import volumes in the month, to 439,767 teu. Last month also saw significant import increases at other east coast ports, compared with declines at west coast container terminals, according to the Blue Alpha Capital data.

Savannah imports for the month were up 11%, year on year, to 262,586 teu, Houston was up 26.5% to 162,965 teu, and Charleston saw a massive 34% increase, to 140,730 teu. Meanwhile, on the west coast, Oakland saw a decline of 15.8%, to 84,303 teu, and Seattle/Tacoma was 20.1% down on the year before, at 96,033 teu. Combined US east coast ports saw laden import throughput of 1,148,687 teu in April, 18.7% higher than the year before. In contrast, Blue Alpha Capital data recorded import volume of 1,041,057 teu at the top US west coast ports, a 3.4% year-on-year deficit.

The top ten US ports saw April container imports climb 7.1%, compared with the same month of 2021, to 2,189,744 teu, suggesting US consumers' appetite for spending continues unabated. April was the 11th straight month that the consultancy reported that the year-on-year percentage change at US east coast ports outperformed their west coast rivals. According to report author John McCown, the "underlying cost economics of water versus land modes", together with the nation's population distribution, favours a "continuation of a subtle transition" from west to east. Mr McCown also flagged issues for shippers relating to emissions that favour more all-water routes.

"At some point, carbon emissions may take on an economic cost that would then become a more direct factor for consideration by shippers," he said.

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

ฉลุย ทูเรียนลอตแรกจากไทยสู่สนามบินหนานหนิง หลังจีนเปิดด่านใหม่ให้นำเข้า

ก.เกษตรฯ เผย ทูเรียนลอตแรกจากไทยสู่สนามบินหนานหนิง สำเร็จด้วยดี หลังจีนเปิดด่านใหม่ให้นำเข้า ใช้เวลาขนส่งเพียง 2 ชั่วโมง ช่วยเพิ่มโอกาสการค้าให้ผู้ส่งออกไทย

นายอลงกรณ์ พลบุตร ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และประธานคณะกรรมการแก้ไขปัญหาผลไม้ล่วงหน้าในคณะกรรมการพัฒนาและบริหารจัดการผลไม้ (Fruit Board) เปิดเผยวันนี้ (15 พ.ค. 2565) ว่า นับเป็นข่าวดีสำหรับชาวสวนทุเรียน เมื่อสายการบินเทียนจิน แอร์ คาร์โก (Tianjin Air Cargo) บรรทุกทุเรียนไทยสู่สนามบินหนานหนิง ซึ่งเป็นด่านใหม่ได้สำเร็จ และเป็นเที่ยวปฐมฤกษ์ ซึ่งการบริการเที่ยวบินสินค้าเส้นทางใหม่นี้ จะกระตุ้นธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างกวางซีและไทย โดยเฉพาะทุเรียนสินค้ายอดนิยมของไทยในจีน สำหรับเทียนจิน แอร์ คาร์โก เป็นสายการบินขนส่งสินค้าในภูมิภาคปักกิ่ง - เทียนจิน - เหอเป่ย์ เปิดบริการขนส่งสินค้าทางอากาศที่เชื่อมนครหนานหนิงและกรุงเทพมหานคร

นายอลงกรณ์ กล่าวต่อไปว่า สนามบินหนานหนิงเป็นด่านใหม่ล่าสุดที่จีนเปิดให้นำเข้าผลไม้จากไทย ภายหลังจากสำนักงานศุลกากรแห่งชาติจีน (GACC) อนุมัติให้ทำอากาศยานหนานหนิงนำเข้าผลไม้จากต่างประเทศได้ ตั้งแต่วันที่ 1 เม.ย. 2565 เป็นผล

มาจากเจรจาและผลักดันของทีมประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเมื่อวันที่ 13 พ.ค. ที่ผ่านมา หลังใช้เวลาบิน 2 ชั่วโมง โดยเที่ยวบิน HT3828 ของสายการบินเทียนจินแอร์ คาร์โก ได้ขนส่งทุเรียนไทยล็อตแรกผ่านด่านสนามบินหนานหนิง แสดงให้เห็นว่าด่านสนามบินหนานหนิงเปิดรับการนำเข้าผลไม้จากต่างประเทศอย่างเป็นทางการ

“คณะกรรมการพัฒนาและบริหารจัดการผลไม้ โดย นายเฉลิมชัย ศรีอ่อน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ในฐานะประธาน กำหนดเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ในการบริหารโลจิสติกส์สำหรับฤดูกาลผลไม้ปี 2565 โดยให้เพิ่มการขนส่งทางเรือเป็น 55% ทางบก 40% ทางราง (รถไฟสายจีน-ลาว) และทางอากาศ รวมกัน 5% เพื่อลดความแออัดของด่านทางบกในช่วงผลผลิตทุเรียนออกมาก โดยในปี 2564 มีการขนส่งทางเรือ 51% ทางรถ 48% และทางเครื่องบิน 0.5% การเปิดสนามบินหนานหนิงเป็นด่านใหม่ได้สำเร็จ จะเพิ่มโอกาสในการบรรลุเป้าหมายที่วางไว้มากยิ่งขึ้น”

ทางด้าน นายปรัตถกร แทนมณี กงสุล (ฝ่ายเกษตร) ประจำสถานกงสุลใหญ่ ณ นครกว่างโจว สาธารณรัฐประชาชนจีน และ น.ส.วรรณลดา รัตนพานิช ผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ เมืองหนานหนิง เข้าร่วมพิธีต้อนรับทุเรียนล็อตแรก ณ คลังสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการนำเข้าผลไม้ของจีนทราบถึงโอกาสและศักยภาพในการนำเข้าผลไม้จากไทยผ่านด่านสนามบินหนานหนิงที่สามารถดำเนินการได้รวดเร็ว ใช้เวลาในการขนส่งจากไทยเพียง 2 ชั่วโมงเท่านั้น

สำหรับทุเรียนล็อตนี้เป็นที่เกี่ยวเนื่องเพื่อขนส่งทางอากาศโดยตรง เมื่อเทียบกับการขนส่งทางบกและทางทะเล การขนส่งทางอากาศสามารถลดระยะเวลาการขนส่งลงได้มาก สามารถรักษาคุณภาพของทุเรียนได้ดีที่สุด ตอบสนองความต้องการผลไม้คุณภาพสูงของผู้บริโภคชาวจีน และเพื่ออำนวยความสะดวกในการดำเนินพิธีการศุลกากร ศุลกากรสนามบินหนานหนิงได้ปฏิบัติงานตามข้อกำหนดอย่างรวดเร็ว ช่วยควบคุมความสดของผลไม้ ในขณะที่เดียวกันก็ทำการควบคุมคุณภาพและความปลอดภัยด้านอาหารอย่างเคร่งครัด ทำให้สินค้าได้ผ่านพิธีการศุลกากรอย่างรวดเร็ว

ปัจจุบัน สนามบินหนานหนิงมีสถานที่ควบคุมตรวจสอบผลไม้นำเข้า สถานที่ควบคุมตรวจสอบสินค้าสัตว์น้ำแช่เย็นนำเข้า และสถานที่ควบคุมตรวจสอบสัตว์น้ำมีชีวิตนำเข้าเพื่อบริโภค ช่วยส่งเสริมพัฒนาการค้าสินค้าสดจากอาเซียนกับเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง ที่ครอบคลุมการขนส่งทั้งทางบก ทะเล รถไฟ และอากาศ ซึ่งการที่ด่านสนามบินหนานหนิงนำเข้าผลไม้จากต่างประเทศได้ จะทำให้บทบาทการพัฒนาการค้าผลไม้ระหว่างอาเซียนกับเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วงแข็งแกร่งขึ้น และสนามบินหนานหนิงจะเป็นอีกหนึ่งทางเลือกของการส่งออกผลไม้ของไทยไปยังจีน แก้ปัญหาการขนส่งสินค้าผลไม้ไทย โดยเฉพาะในฤดูกาลส่งออกทุเรียน รวมทั้งยังช่วยเพิ่มโอกาสทางการค้าให้กับผู้ส่งออกไทย.

Source: <https://www.thairath.co.th/>

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

| Description | Unit | Weighting | Previous Index 6 May 2022 | Current Index 13 May 2022 |
|-----------------------------------|---------|-----------|------------------------------|------------------------------|
| Comprehensive Index | | | 4163.74 | 4147.83 |
| Service Routes | | | | |
| Europe (Base port) | USD/TEU | 20% | 5955 | 5860 |
| Mediterranean (Base port) | USD/TEU | 10% | 6691 | 6601 |
| USWC (Base port) | USD/FEU | 20% | 7888 | 7900 |
| USEC (Base port) | USD/FEU | 7.50% | 10588 | 10560 |
| Persian Gulf and Red Sea (Dubai) | USD/TEU | 7.50% | 2344 | 2458 |
| Australia/New Zealand (Melbourne) | USD/TEU | 5.00% | 3332 | 3282 |
| East/West Africa (Lagos) | USD/TEU | 2.50% | 6485 | 6444 |
| South Africa (Durban) | USD/TEU | 2.50% | 5444 | 5340 |
| South America (Santos) | USD/TEU | 5.00% | 6284 | 6253 |
| West Japan (Base port) | USD/TEU | 5.00% | 346 | 344 |
| East Japan (Base port) | USD/TEU | 5.00% | 354 | 353 |
| Southeast Asia (Singapore) | USD/TEU | 7.50% | 996 | 992 |
| Korea (Pusan) | USD/TEU | 2.50% | 328 | 330 |

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมตลาดการขนส่ง และค่าระวางอยู่ในระดับคงที่ สำหรับเส้นทางยุโรป ภาพรวมความขัดแย้งของรัสเซีย และยูเครน ยังคงเป็นปัจจัยดึงเครียดของยุโรป ร่วมกับปัจจัยเสี่ยงอีกหลายประการ ทำให้ท่าอากาศยานพื้นตัวของเศรษฐกิจ ในขณะที่ ความต้องการในการขนส่งสินค้าโดยรวมคงที่ ส่วนค่าระวางผันผวนเล็กน้อย สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ภาพรวมความต้องการในการขนส่ง และปริมาณ Supply และ Demand อยู่ในระดับคงที่ สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าภาพรวมความต้องการสินค้าจำเป็นทุกประเภทยังคงที่เช่นเดียวกัน ทำให้ supply และ demand อยู่ในภาวะสมดุล ส่วนค่าระวางมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อย สำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า ตลาดการขนส่งมีทิศทางที่ดี ในขณะที่ค่าระวางมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อย ส่วนเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมปริมาณความต้องการในการขนส่งอยู่ในระดับคงที่ ในขณะที่ค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่องเช่นเดียวกับสัปดาห์ที่ผ่านมา
