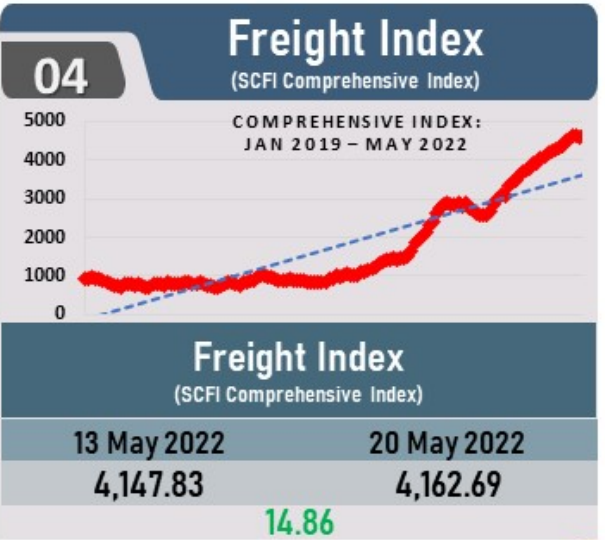
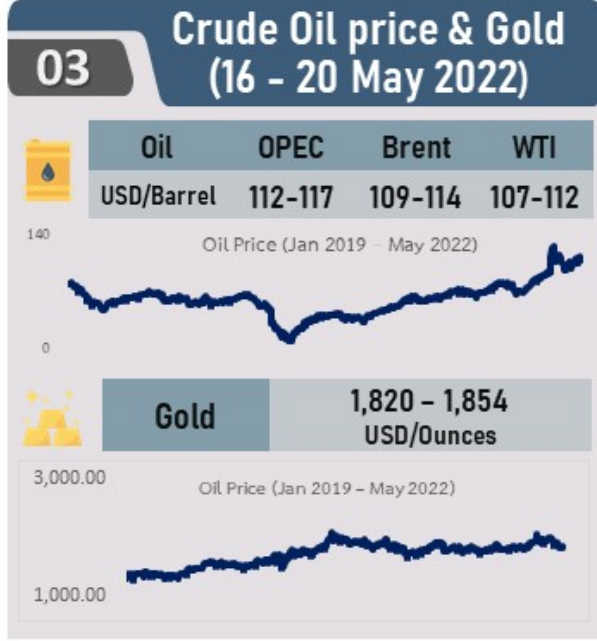
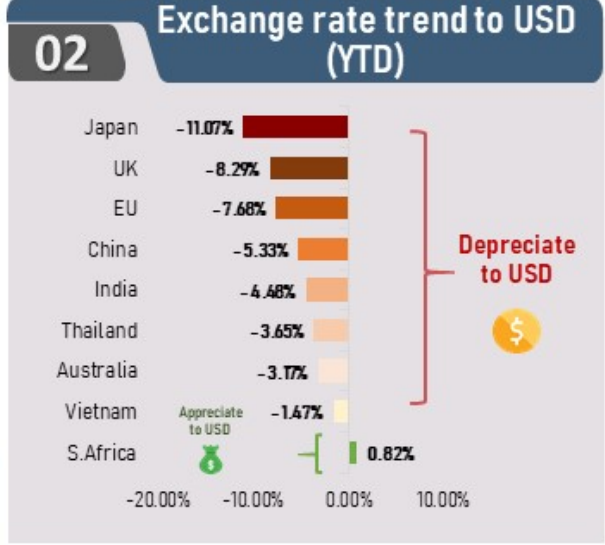


# Weekly Briefing (23 May 2022)



### 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



### 05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

1. Peak season could be Shanghai'd by a 260,000-container surge  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3sPK1Jb>
2. Asia-N Europe voyage delays hit record high, thanks to port congestion  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3PC4vPh>

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 20 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		
(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' ทำให้ค่า

ระวางอยู่ที่ 5,950 USD/TEU และ 10,500 USD/FEU โดยมีการแยกเรียกเก็บค่า LSS เพิ่มเติมนอกเหนือจากค่า ISOCC โดยเรียกเก็บในอัตรา 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU

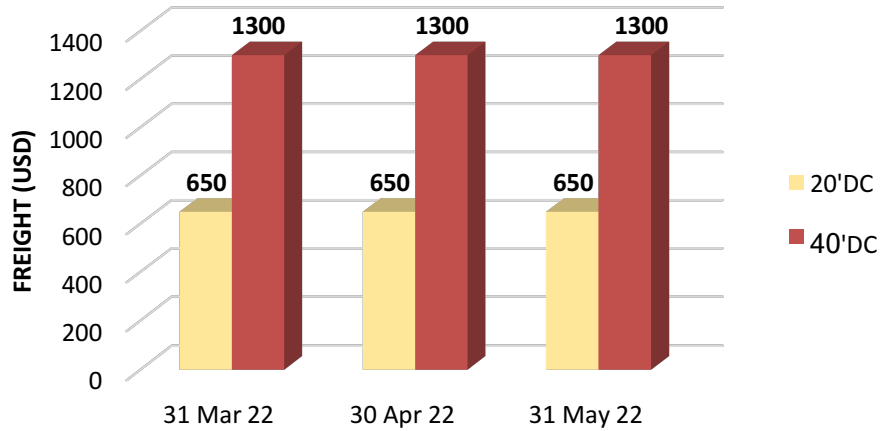
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนพฤษภาคม ค่าระวางคงที่ ทำให้ค่าระวางฝั่ง West Coast คงที่อยู่ที่ 8,700 USD/TEU และ 11,000 USD/FEU ส่วนค่าระวางฝั่ง East Coast คงที่อยู่ที่ 10,750 USD/TEU และ 13,750 USD/FEU

**CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)**

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	-	3,000	USD 242/FEU	เส้นทาง Shanghai งดรับชั่วคราว เนื่องจากสถานการณ์โควิด ทำให้เกิดความล่าช้าในการเคลียร์สินค้า 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

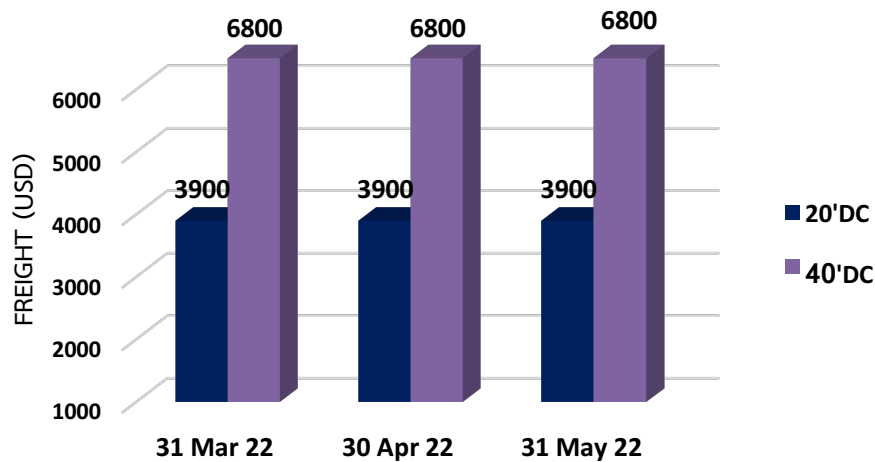
### JAPAN



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

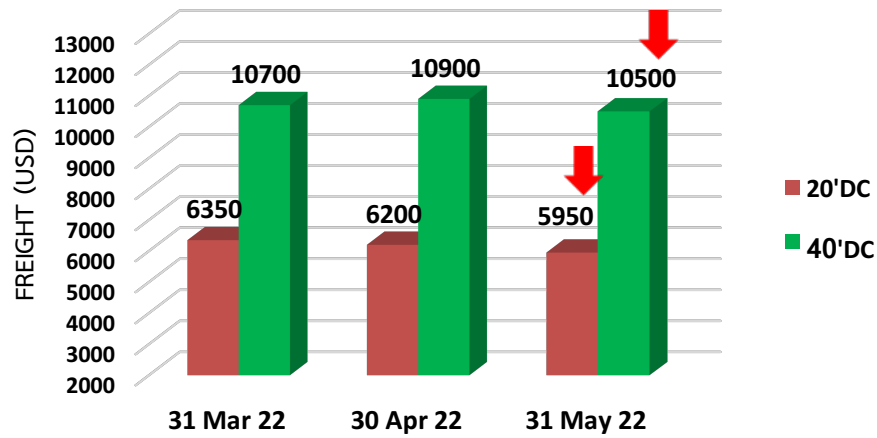


Subject to

- 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

### EUROPE

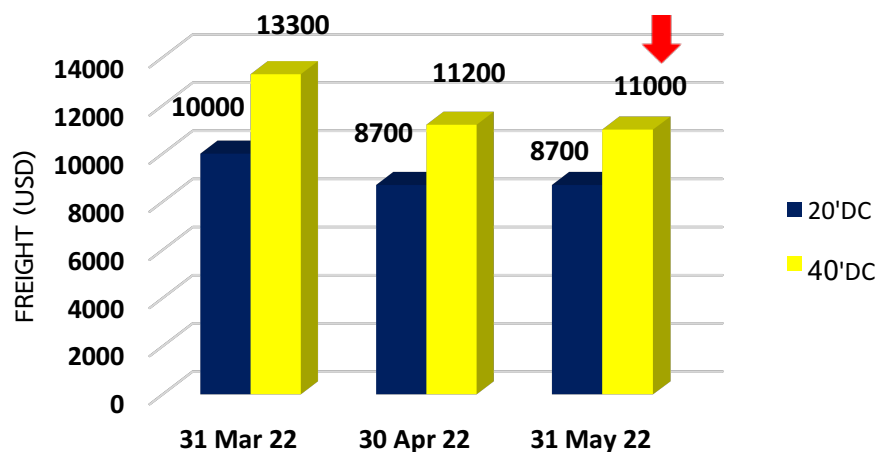


Subject to

- 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

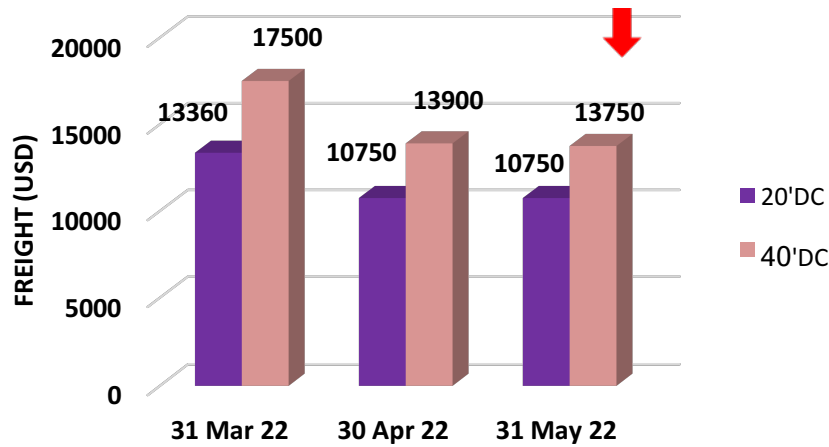
### US WEST COAST



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต

ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast** เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2565

**US EAST COAST**



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญของสายเรือ

สายเรือ Maersk

- ประกาศแจ้งเรื่องความหนาแน่นภายในท่าเรือ Bremerhaven MSC Gate เนื่องจากมีปริมาณตู้จำนวนมากบริเวณลานกองตู้ ทำให้พบปัญหาการรอคอยของเรือที่เทียบท่า และปัญหาความล่าช้าในการจัดการภายในท่าเรือ ส่งผลให้เกิดความหนาแน่นในระดับวิกฤต ทั้งนี้ สายเรือมีการติดตามสถานการณ์อย่างต่อเนื่อง หากท่านมีสินค้าภายในเส้นทาง โปรดตรวจสอบสถานะกับสายเรือโดยตรง

**Carrier cash flow, political friction to drive lasting change in ocean shipping: analyst**

With the developments of the first five months of 2022 putting some key underlying dynamics that over time will cause fundamental shifts in the container shipping market into sharp focus, now is the time for shippers and carriers to start contemplating the industry's long-term future.

Ocean carriers are flush with cash, and this has created a situation in which they are free — in an economic sense — to pursue whatever strategy they prefer, at least for a while. This also means carriers are likely to employ a wider variety of strategies than they did in the much leaner pre-pandemic decade, when their focus on cost control was all-consuming.

One of the consequences of this increased differentiation among carriers will be a growing misalignment among alliance partners, likely leading to a reshaping of those alliances. But this is not the only potential change. Two carriers in particular warrant additional attention: Mediterranean Shipping Co. and COSCO Shipping. Not only has MSC assumed the throne as the world's largest container carrier, it also has the largest orderbook. According to Alphaliner, MSC has orders for new vessels with a combined capacity of 1.4 million TEU, nearly the same size as Evergreen Line or Ocean Network Express' (ONE's) entire operated fleets.

To be fair, the size of a carrier's orderbook does not always accurately reflect the amount of capacity the carrier will add; new vessels can also reflect a planned rejuvenation program in which older and/or chartered tonnage will be phased out. Still, combining MSC's current fleet with its orderbook would bring its total fleet capacity to 5.8 million TEU. To put that figure into perspective, when MSC and Maersk launched the 2M Alliance in spring 2016, their combined fleet had a total capacity of 5.8 million TEU. In other words, MSC is on course to become as large on its own as the entire 2M Alliance was at its inception just six years ago, enough capacity to potentially go it alone.

### Possible sourcing shift

COSCO, meanwhile, must be contemplated from a strategic perspective, rather than a commercial perspective. To some degree, COSCO is a part of China's Belt and Road Initiative and should therefore also be seen partly as a political "tool," not merely as an independent financial actor. Before anyone scoffs at that, let's look at the world from a slightly different perspective. And, yes, I know the following might be seen by some as controversial.

Following Russia's invasion of Ukraine, many countries imposed sanctions on Russia. To some degree, this forced shipping lines to cease moving goods to and from Russia, and some shipping companies did this on their own accord — but not all shipping lines. Some lines are located in countries where there are no Russian sanctions, but due to, for example, closure of feeder links or transshipment services, those lines also become cut off from serving Russia. This is precisely the intention of the countries imposing the sanctions. But from the perspective of the non-sanctioning countries, this could also be perceived as "western powers" using "their" shipping infrastructure to impose a political agenda with which the non-sanctioning countries do not agree.

This brings us to the pertinent point: the rapid growth of COSCO as well as the port and terminal infrastructure related to the Belt and Road Initiative creates a potential political tool for China, not unlike the one the western countries already have. I am not arguing that this is "good" or "bad," but instead pointing out that increased political tensions with China going forward could significantly impact the global supply chain — and that the current market could be seen as the western powers already exercising such an influence.

In addition, extended COVID-19 lockdowns in China will likely lead to another shift. Importers that have come to rely heavily on Chinese manufacturing over the past two decades have become increasingly frustrated by government restrictions on travel and transportation. The Chinese government's "zero-COVID" policy clearly demonstrates that Beijing is both willing and able to prioritize fighting the spread of the pandemic over a strictly financial agenda.

Most shippers could live with this in 2020 and 2021 because so many countries around the world instituted various degrees of lockdowns. But now, the situation has changed, as China has chosen a materially different path from most other countries. One can argue both for and against such a political choice in the current COVID-19 environment, but for companies driven strictly by financial motivation, dependence on an actor that has other priorities is a risk. The very likely fallout of the 2022 lockdowns will be a gradual shift of parts of manufacturing out of China to other locations in the coming years, which in turn will create opportunities for other countries. Those countries would be well-advised to analyze their own port infrastructure to ascertain whether they are equipped to handle such a shift.

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

### **More blank sailings check rates decline, but eyes are on the carriers**

The 'drip-drip' erosion of container spot rates on the transpacific and Asia-Europe tradelanes since the Chinese New Year stopped this week as a raft of ocean carrier blank sailings tightened supply. However, regulators are watching the behaviour of the container lines with increasing scrutiny for any evidence of unfair practices.

Asia-North Europe spot indices readings were more or less flat, remaining in the region of \$10,000 per teu, but forwarders reported to *The Loadstar* that their short-term deals had been withdrawn. Indeed, one UK-based NVOCC contact told *The Loadstar* this week his rate agreement with a carrier had been cancelled "without notice". He added: "We thought that we were getting back to some sort of normal with our relationship with the line, but they have just pulled our deal early, despite some of the containers being delivered to Ningbo next week."



On the transpacific, the Freightos Baltic Index (FBX) reading for Asia to the US west coast, which includes an element of premium fees, saw a big spike of \$2,000, to \$14,259 per 40ft. For east coast ports, the FBX recorded a more modest increase of some \$300 per 40ft, to \$16,271, although the expectation is that spot rate increases will accelerate as the 1 July expiry of the labour contract at US west coast ports nears.

Carriers continue to report strong demand on the transpacific, despite inflationary pressures on US consumers, and some lines are restricting the contracted business they commit to in favour of what they expect to be more lucrative spot cargo. During Israeli carrier Zim's first-quarter results presentation this week, CFO Xavier Destriau said the company had decided to reject requests from some customers for contracts and "stick with a 50:50 split between contract and spot". "That has been a recipe that has worked for Zim over the past few years, and we didn't see any reason to change it," he explained.

Meanwhile, in the final session of the 2022 FIATA HQ meeting in Geneva today, regulators from China, Europe and the US made it clear that, in a bid to ease the supply chain pain of shippers, they were prepared to increase the scope of their 'forensic examination' of carrier practices. Dr Wei Wang, director general of China's Institute of Market Economy development research centre (DRC), said the DRC intended to "strengthen the regulation on pricing and competition". He said this would include strictly enforcing price reporting and arranging "special talks with shipping companies to ensure compliance".

The EC director for transport in its competition directorate, Henrik Morch, said although inspectors had not so far found any evidence of unfair competition, "that does not mean it does not exist". Mr Morch advised that the commission's review of the EU's Consortia Block Exemption Regulation, which expires in 2024, allowing shipping lines with a combined market share of below 30% to enter into cooperation agreements, was "about to be launched". Meanwhile FMC commissioner Rebecca Dye spoke of the agency's crackdown on D&D charges, resulting in heavy fines for two carriers, and alluded to a number of other initiatives to be announced that would include the appointment of compliance officers in shipping line offices that would report only to carrier CEOs.

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

### **Transit times reveal true state of reliability, not queuing ships**

As global schedule reliability hits rock bottom, new research highlights lockdowns in China are to blame for the increased container shipping transit times. In a joint paper, Windward and Sea-Intelligence suggest the industry's tendency to focus on port waiting times "only shows a partial picture of the real impact of congestion". The report says: "Measuring the total transit time between a container vessel's last port of call to the next offers a much more accurate picture, in part because carriers decide to slow-steam their way to their next ports of call for better fuel efficiency instead of sailing at regular speeds and waiting outside."

For example, looking at the Shenzhen lockdown and its impact on Yantian, the paper notes that, last month, average transit time from the previous port of call to berthing at Yantian rose by 98%, compared with April 2021. Container vessels arriving from Taiwan and Vietnam were spending an additional 81% and 45%, respectively, on the water before being able to berth.

In Shanghai, on the other hand, some vessels required shorter transit times than in April 2021, such as those arriving from Australia (-41%), Canada (-26%) and other ports in China (-8%, on average for 602 vessels). "But there were still hundreds of container vessels that required a considerable amount of additional transit time to berth at Shanghai during April 2022, including over 300 arriving from Taiwan (+34%), South Korea (+25%), Philippines (+25%), and Japan (+17%)," the paper says. Similarly, container vessels sailing towards the port of Ningbo needed 27% more transit time from their previous port of call, compared with the same month in 2021.

The paper concludes: “Port congestion and global supply chain issues are complex and require a much closer look than simply counting the number of vessels outside ports. Also, the impact of congestion seems to widely differ based on the origin of vessels.” Meanwhile, global schedule reliability has probably reached rock-bottom, with only room for improvement, according to Xeneta’s latest state-of-the-market webinar.

Xeneta market analyst Emily Stausboll said: “There are still some trades where there is potential for schedules to worsen, such as to the US east coast, but on a global level, reliability is likely to improve, barring further disruption.” Peter Sand, Xeneta’s chief analyst, added that cargo owners should be prepared to pay for greater reliability, explaining: “If you believe time is of the essence, you may be prepared to pay a little bit more, not only in priority shipment fees, but also in terms of engaging with some of the carriers which are door-to-door logistics providers with a wider offering.”

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 13 May 2022	Current Index 20 May 2022
Comprehensive Index			4147.83	4162.69
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	5860	5862
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	6601	6614
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	7900	7888
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	10560	10560
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2458	2567
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	3282	3297
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	6444	6383
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	5340	5383
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	6253	6309
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	344	344
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	353	354
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	992	994
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	330	330

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมตลาดการขนส่งเริ่มฟื้นตัวได้อย่างดี ในขณะที่ค่าระวางอยู่ในระดับคงที่สำหรับเส้นทางยุโรป พบว่ามีหลายปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการณ์ฟื้นตัวทางเศรษฐกิจ ทั้งปัญหาการระบาดของโควิด-19 และปัญหาความขัดแย้งของรัสเซีย และยูเครน ที่ยังคงเป็นความเสี่ยงภายในภูมิภาค ทั้งนี้ ความต้องการในการขนส่งมีความคงที่ ส่วนค่าระวางปรับตัวลดลงเล็กน้อย ในขณะที่เส้นทางสหรัฐอเมริกา ภาพรวมความต้องการในการขนส่งอยู่ในระดับคงที่ และฟื้นตัวได้ดี โดยที่ค่าระวางมีความผันผวนเล็กน้อย สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าภาพรวมความต้องการสินค้าจำเป็นทุกประเภทสามารถ

ฟื้นตัวได้เป็นอย่างดี ซึ่งความต้องการในการขนส่ง รวมถึงความสัมพันธ์ระหว่าง Demand และ Supply มีความสมดุล และเป็นไปในทิศทางที่ดี ในขณะที่ค่าระวางเปลี่ยนแปลงเล็กน้อย สำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า ตลาดการขนส่งโดยรวมมีทิศทางที่ดี ในขณะที่ค่าระวางมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อย ส่วนเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมปริมาณความต้องการในการขนส่งอยู่ในระดับคงที่เช่นเดียวกับสัปดาห์ที่ผ่านมา รวมถึงความสัมพันธ์ระหว่าง Demand และ Supply มีความสมดุล ในขณะที่ค่าระวางมีความเปลี่ยนแปลงเล็กน้อย

-----