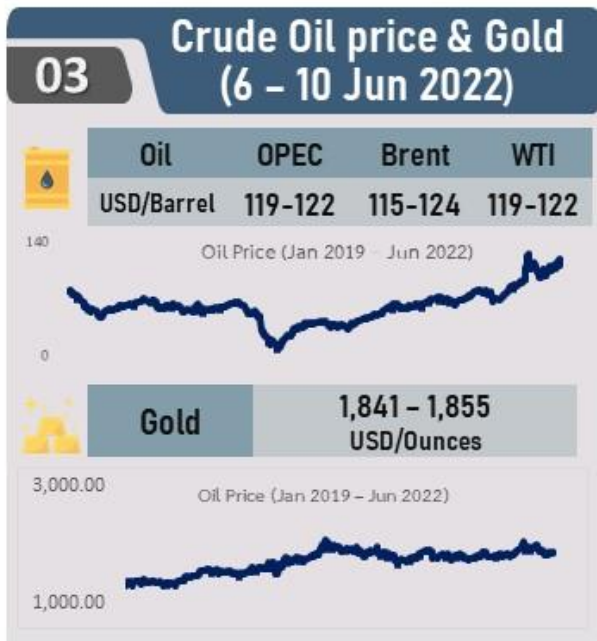
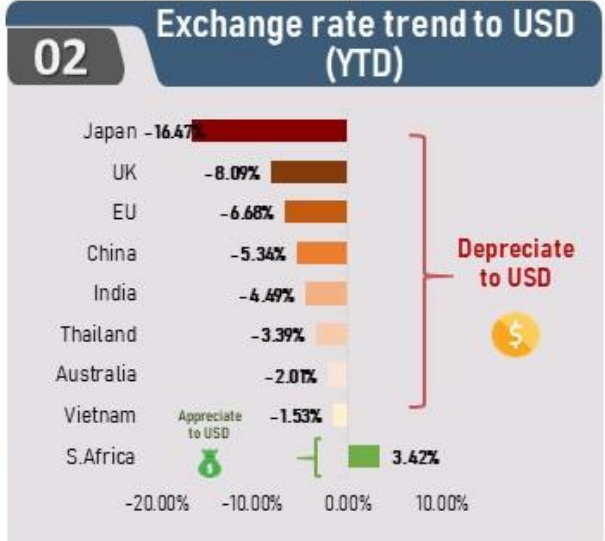


# Weekly Briefing (13 Jun 2022)

### 01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
34.55	36.82	43.24	24.60
CNY	JPY	INR	VND
5.16	0.26	0.44	0.0015



### 05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

- ผลการประชุม กนง. ครั้งที่ 3/65 “กนง. ส่งสัญญาณปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบาย”  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3O491Oj>
- แถลงข่าวเศรษฐกิจและการเงินเดือนเมษายน ปี 2565  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3aTMOeg>
- FMC Approves \$2 Million Settlement Agreement With Hapag-Lloyd  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3O8qJa6>

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

## สัปดาห์ที่ 23 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	
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 (North & South)	800	1,500		
	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	Effective till 30-Jun-2022
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)	6,250	10,900	ISOCC: USD 141/TEU, USD 282/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	5,900	6,600		
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	10,600	13,500	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container	Effective till 14-Jun-2022

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมิถุนายน 2565 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคองที โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคองที อยู่ที่ 900 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคองทีอยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,200 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคองทีอยู่ที่ 700 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางคองทีอยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคองทีเช่นเดียวกัน อยู่ที่ 4,300 USD/TEU และ 7,600 USD/FEU แต่ค่า Low Sulphur Surcharge มีการปรับลดลง ซึ่งเป็นไปตามทิศทางของราคาน้ำมันในตลาดโลก

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางคองทีอยู่ที่ 3,600-3,700 USD/TEU และ 7,200-7,350 USD/FEU โดยค่า FAF ปรับลดลง ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมิถุนายน ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 300 USD/TEU และ 400 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 6,250 USD/TEU และ 10,900 USD/FEU โดยค่า ISOCC ยังคงที่จากช่วงต้นเดือนที่ผ่านมา

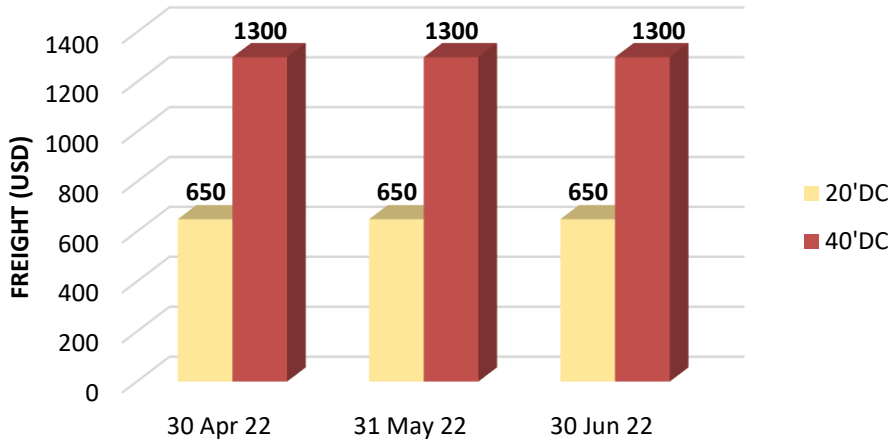
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนมิถุนายน ค่าระวางฝั่ง East Coast ปรับลดลง 150 USD/TEU และ 250 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 10,600 USD/TEU และ 13,500 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางครึ่งเดือนหลังของเดือน มิถุนายนของฝั่ง East Coast รอยืนยันจากสายเรือ ส่วนค่าระวางครึ่งเดือนหลังของเดือนมิถุนายน ฝั่ง West Coast ปรับลดลง 1,900 USD/TEU และ 3,200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 5,900 USD/TEU และ 6,600 USD/FEU โดยอาจยังคงพบปัญหา ความหนาแน่นภายในท่าเรือกรณีท่า 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

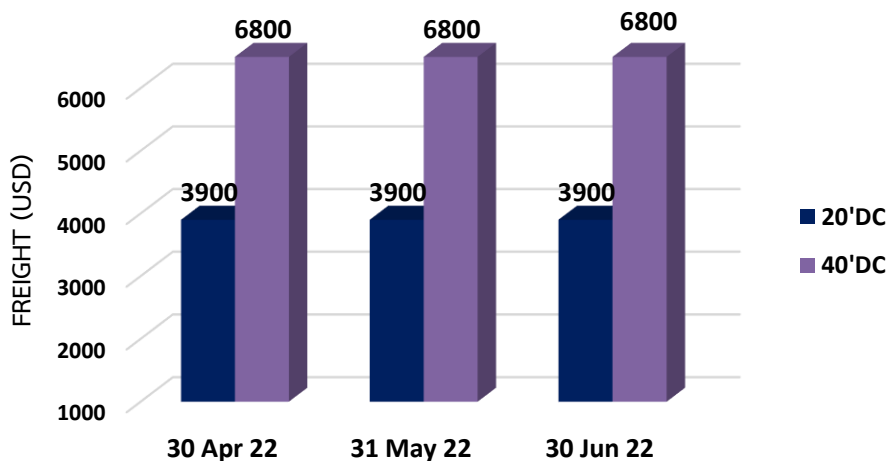
**JAPAN**



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

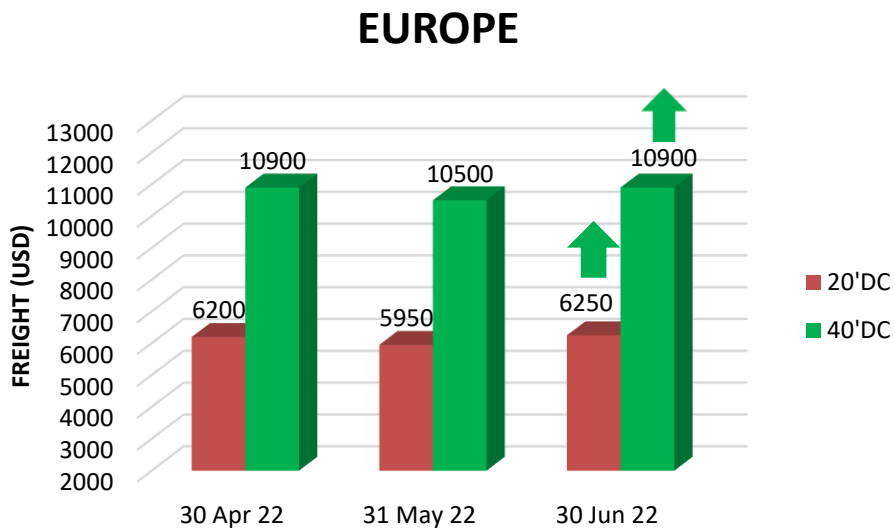
**JEBEL ALI**



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

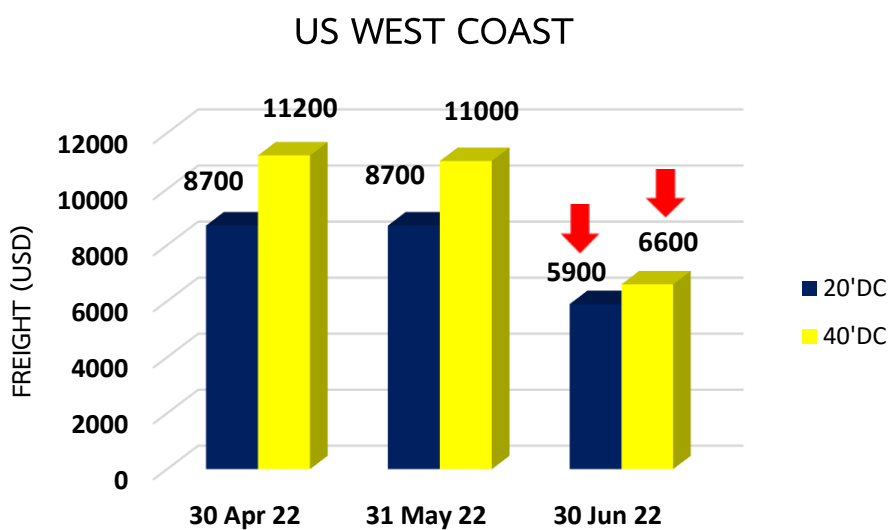
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2565



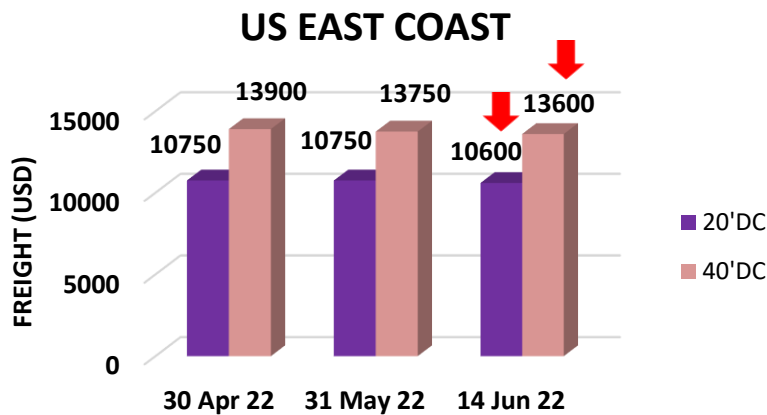
Subject to

- 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

**Early peak season, mixed signals to test Asia-US rate strength**

The coming two months will reveal just how much US importers are pulling back on orders from Asia, and the degree to which container lines can adjust capacity as easing vessel space on some trades pulls down spot rates. Forwarders tell JOC.com they expect a bump in spot rates in the coming weeks when an anticipated early peak season ripples into the trade beginning in late June. But the scale of the rate increase and length of the peak season are unclear, as some shippers are pulling back or even canceling orders, while others are front-loading cargo.

However, the number of orders for Asian imports to the US and Canada has been steadily rising since February and into May, as tracked by Infor Nexus. The number of orders to China in May jumped to nearly 150,000, the highest monthly volume of new orders since November 2021, according to Infor Nexus, a global network platform for direct procurement, origin order management, multimodal freight management, and trade finance services.

The spot rate from Shanghai to Los Angeles last week was \$8,704 per FEU, basically unchanged from the previous two weeks but 46 percent higher than June 2021, according to the Drewry World Container Index. The spot rate from Shanghai to New York last week was \$10,871/FEU, also flat with the previous two weeks but up 44 percent from a year ago. Premium rates, which carriers imposed last year when demand exceeded vessel supply in the eastbound trans-Pacific and are intended guarantee that containers get loaded onto ships as booked, have faded. That's a sign there is excess capacity in the trade for the first time in approximately two years.

“Premium rates are losing a lot of value and are coming closer to FAK [freight all kinds] rate levels. We are seeing slippage in FAK rates, which are fundamentally spot rates, so supply and demand is an issue, and not in the carriers’ favor,” said James Caradonna, general manager pricing/Americas at M&R Forwarding. “Carriers are telling us they’re not seeing an order increase in June.” Caradonna said that premium rates to the East Coast have come down 20 percent over the past two months from their five-digit highs, even though

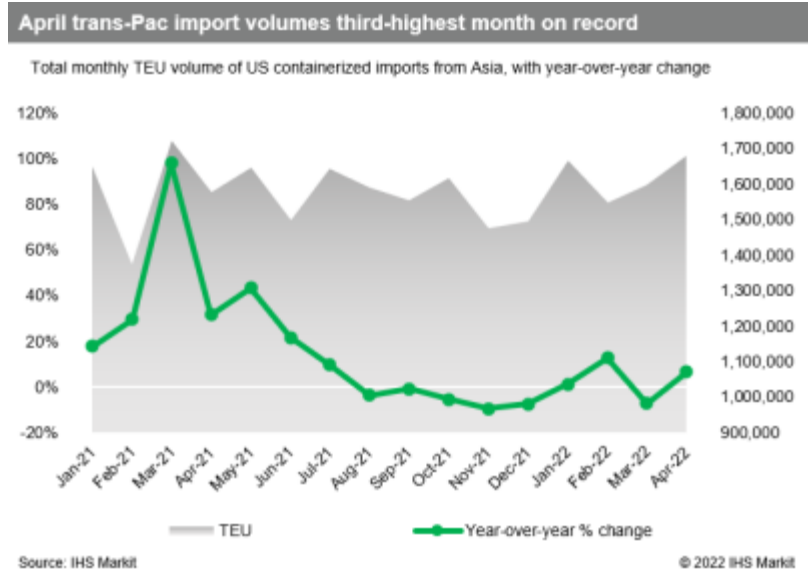
import volumes have remained relatively strong. Similarly, premiums from base ports in Asia to Los Angeles-Long Beach have come down 15 percent.

Retailers cautious amid economic uncertainty

Some US retailers are reportedly pulling back on their purchase orders with Asian factories due to uncertainties over the direction of the economy and how well consumer spending will hold up in an environment of high inflation.

Patrick Fay, cofounder and CEO at forwarder BOC International, said some shippers have lowered their projections for imports due to a shift in consumer spending from merchandise to services such as dining out and travel.

“Inflation, [Federal Reserve] interest rate adjustments, stock market direction, and the [potentially] ominous fall COVID situation are all factors that will also have an influence on how the year will unfold,” Fay said.



The logistics director at a mid-size retailer said he is “adjusting” purchase orders with factories in Asia, which he defined as slowing down — but not canceling — orders until the direction of the economy becomes clearer. He sees a later peak season ahead, starting in late summer, “but it will be a short holiday season,” the importer, who asked not to be identified, told JOC.com While some importers may be considering pulling back on purchase orders, it hasn’t been reflected in the bookings that freight forwarder Farrow is handling, said COO David Bennett. “I’m not seeing it yet,” Bennett told JOC.com. “My sense is this is potentially a temporary softening unless inflation becomes a long-term trend.”

US imports from Asia increased 2.7 percent in January through April compared with a year ago, according to PIERS, a JOC.com sister product within S&P Global. Import volumes increased despite the normal softness experienced during the Lunar New Year in February. Interruptions in shipments from Shanghai during the COVID-19 lockdowns that began in March and for the most part ended last week also affected cargo volumes. But the fact that imports from Asia continued to grow indicates consumer demand is still strong, Bennett said.

Spot rates have declined

Spot rates have softened this spring, although they have not come crashing down, as would happen if the trade were entering a recession. Alan Murphy, CEO of Sea-Intelligence Maritime Analysis, attributes the decline in West Coast spot rates largely to the softer import volumes following the Lunar New Year. He added a cautionary note, however. “But it is also clear to see that normal seasonality would imply that rate levels are to begin to increase in the coming weeks, if we are to see normal seasonality,” Murphy said in his most



recent Sunday Spotlight newsletter. Forwarders do not expect spot rates in the eastbound trans-Pacific to drop significantly going forward.

“Spot rates are drifting lower, but not in any panic fashion,” Kurt McElroy, executive vice president of Apex, said. “Carriers are capable of managing capacity against sustained volume softness and expect that we will continue to see elevated rates regardless of current volume uncertainty.”

In past years, during seasonal dips in cargo volumes, carriers managed capacity by canceling voyages, known as blank sailings. This year, however, vessel schedules have been so disrupted by congestion in Asian and US ports that the trans-Pacific has experienced “structural” blank sailings, meaning vessels were not in the Asian load ports when they were supposed to be. Vessel on-time performance from Asia to the US West and East coasts in April was only about 20 percent, according to Sea-Intel. Caradonna said that due to current scheduled blank sailings, total capacity in the trans-Pacific has been reduced by about 20 percent, with some areas, such as the Pacific Northwest, experiencing a greater number of blank sailings because of congestion problems and delays in Vancouver.

On the other hand, the blanks that are scheduled for the coming weeks will give retailers an opportunity to reduce their inventory carryover, some of which dates back to peak season 2021 when some holiday shipments arrived late because of port congestion, said an industry consultant who was a logistics executive for national retailers. Weekly blanked capacity on the trans-Pacific has been trending in the range of 26 to 46 percent from late April through the first week of June, according to Project44. The freight visibility provider’s forecast says the range of weekly blanked capacity will narrow in the coming eight weeks in a range of 28 to 37 percent.

Also, some retailers shipped 2022 back-to-school and holiday season merchandise early this year to protect against supply chain disruptions they fear could arise when the current contract between waterfront employers and the International Longshore and Warehouse Union expires on July 1.

Finally, the capacity that is removed due to blank sailings by the large alliance carriers will be partially offset by the half-dozen new lines that entered the trans-Pacific last year. A second transportation consultant and former logistics director at national retailers said there are so many forces at work right now that he does not anticipate any significant rate movement up or down until the peak season environment becomes more clearly defined. “I don’t see any race to the bottom in terms of rates, but the longer this [uncertainty] goes on the worse it gets for the carriers,” he said.

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

### **Port of Singapore stops accepting hydrogen peroxide following Chittagong blast**

PSA Singapore will no longer accept containers full of hydrogen peroxide at its terminals, following the fatal fire and explosion at a Chittagong depot, which claimed more than 40 lives. “Following the recent fatal explosion on 4 June 2022 at one of the container facilities in Bangladesh, we have observed a significant spike in the number of containers containing hydrogen peroxide being discharged in PSA Terminals,” the operator said in an advisory on Thursday.

It said hydrogen peroxide is an explosive precursor, controlled by Singapore Police Force (SPF). There is a limit to the quantity permitted by SPF for licensed storage in PSA Terminals. The spike has resulted in a rising stockpile of hydrogen peroxide in PSA yards. “To keep this DG inventory level within the safety limit prescribed by the authorities, we need to take immediate measures to stop accepting hydrogen peroxide containers until the inventory level goes back to normal,” said PSA Singapore in a letter to all shipping lines.

The port operator said it will work closely with the shipping lines to facilitate the smooth handling of these containers “should they overstay containers that are meant for Singapore discharge”. The fire at BM Container Depot and subsequent blasts from boxes of hydrogen peroxide on Saturday night has created concern among apparel exporters and others over the proper management of dangerous goods in Bangladeshi ports and terminals.

The fire has gutted millions of dollars-worth of export and import cargo. As the depot’s operations remain suspended, the shipment of several hundreds of unaffected containers has also become uncertain. Syed Nazrul Islam, first vice president, Bangladesh Garment Manufacturers and Exporters Association (BGMEA), while visiting the depot on Thursday, called on the authorities to allow the shipment of unaffected boxes immediately. “We urge the authorities concerned to give permission for the immediate shipment of unaffected containers by using other depots, to keep the supply chain intact,” he said.

On Thursday, the government formed an investigation committee, which has visited the depot to examine how the fire started. They have collated a list of containers holding garments and chemicals, and a list of exporters and importers which use the BM Depot.

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

### **Liner operators fined \$64m for fixing South Korea-Japan freight rates**

Fifteen liner operators have been fined a total of \$64m by the Korea Fair Trade Commission (KFTC) for colluding to fix South Korea-Japan freight rates. KFTC handed down its decision on 9 June, after a two-month probe that focused on the liner operators’ actions between February 2003 and May 2019. Those penalised included: Heung-A Line, fined \$12.5m; KMTC Line, fined \$11.6m; Sinokor Merchant Marine, fined \$9.6m; HMM was fined \$39,060 and SM Line was fined \$86,888.

The penalty comes five months after 23 liner operators were fined \$81m for fixing freight on South Korea-Southeast Asia services. At the time the KFTC announced its probe into the offence on the South Korea-Japan route, 27 liner operators were also investigated for fixing freight on the South Korea-China route between January 2002 and December 2018 and received corrective orders.

South Korean media reported last month that the Chinese government had written to its South Korean counterparts to object to the probe. The Korea Shipowners Association said it will file a legal application to strike out the penalties, arguing that the shipping industry has always engaged in collective freight decisions. While the Shipping Act permits such joint actions, these were not exempted by the Fair Trade Act.

As a result, the Ministry of Oceans and Fisheries (MOF) had moved to exempt joint actions from the Fair Trade Act during the initial probe into the South Korea-Southeast Asia freight fixing allegation, However,

the exemption came too late and the KFTC said it could not be retroactive. A KSA official said: “This is an incomprehensible treatment [of the lines] and we will prove it through litigation.”

KFTC’s cartel investigation director Cho Hong-sun, explained: “The liner operators did not go through the procedures such as consultation with shippers or reporting to the MOF as required by the Shipping Act. And this made it a major departure from the Fair Trade Act. “We issued corrective orders for the South Korea-China freight fixing action as the South Korean and Chinese governments have been managing cargo volumes through shipping agreements for a long time, and the effect of restricting competition is relatively small,” said Mr Cho.

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 2 Jun 2022	Current Index 9 Jun 2022
Comprehensive Index			4208.01	4233.31
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	5855	5843
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	6570	6557
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	7710	7630
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	10231	10098
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3039	3267
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	3349	3405
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	6384	6312
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	5549	5601
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	6702	7216
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%	1044	1058
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	333	333

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมตลาดการขนส่ง อยู่ในระดับคงที่ ในขณะที่ค่าระวางมีความผันผวน สำหรับเส้นทางยุโรป พบว่าสถานการณ์ในการขนส่งมีทิศทางคงที่ ในขณะที่ค่าระวางมีความผันผวนเล็กน้อย ส่วนในเส้นทางสหรัฐอเมริกา ภาพรวมความต้องการในการขนส่งอยู่ในระดับคงที่ ด้าน Supply และ Demand มีความสมดุล โดยที่ค่าระวางปรับตัวลดลง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ภาพรวมความต้องการสินค้าจำเป็นทุกประเภท อยู่ในระดับสูง ซึ่งความต้องการในการขนส่ง รวมถึงความสัมพันธ์ระหว่าง Demand และ Supply มีความสมดุล และเป็นไปในทิศทางที่ดี ในขณะที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่องจากสัปดาห์ที่ผ่านมา สำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า ตลาดการขนส่งโดยรวมคงที่ รวมถึงค่าระวางที่มีความคงที่เช่นเดียวกัน ส่วนเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมปริมาณความต้องการในการขนส่งอยู่ในระดับคงที่ รวมถึงความสัมพันธ์ระหว่าง Demand และ Supply เป็นไปในทิศทางที่ดี ในขณะที่ค่าระวางมีการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นต่อเนื่อง

-----