

# Weekly Briefing (20 Jun 2022)



01

## THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
35.09	36.93	43.29	24.55
CNY	JPY	INR	VND
5.23	0.27	0.45	0.0015

02

## Exchange rate trend to USD (YTD)



03

## Crude Oil price & Gold (13 - 17 Jun 2022)

	Oil	OPEC	Brent	WTI
	USD/Barrel	120-124	118-123	116-121

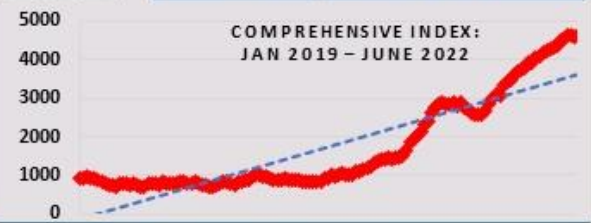


	Gold	1,810 - 1,881
	USD/Ounces	



04

## Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



Freight Index (SCFI Comprehensive Index)	
10 Jun 2022	17 Jun 2022
4,233.31	4,221.96
-11.35	

05

## Weekly Top's Stories

รายละเอียด  
ข่าว/บทความ



1. 10 ข้อต้องรู้ในการประชุม Fed มิ.ย.

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



2. Shipping Markets' Volatility Even More Pronounced in 2022

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

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

## สัปดาห์ที่ 24 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	Effective till 30-Jun-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 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	
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			

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

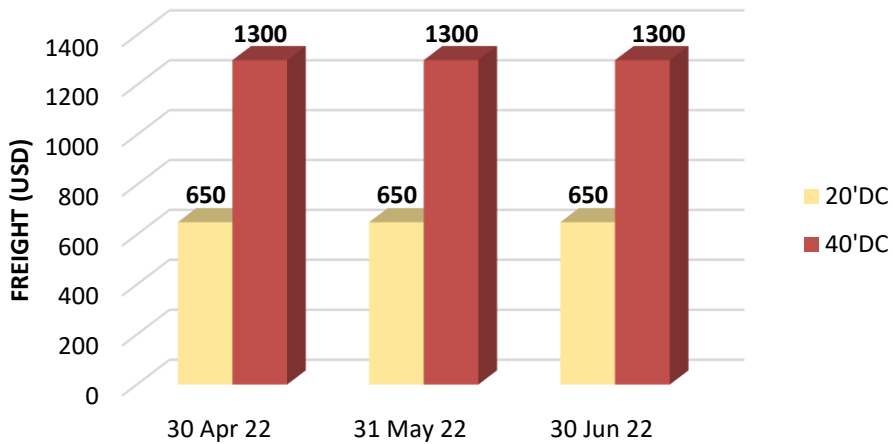
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมิถุนายนค่าระวางฝั่ง East Coast คองทีอยู่ที่ 10,600 USD/TEU และ 13,500 USD/FEU ส่วนค่าระวาง ฝั่ง West Coast ปรับลดลง 1,900 USD/TEU และ 3,200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 5,900 USD/TEU และ 6,600 USD/FEU โดยอาจยังคงพบปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือกรณีท่า 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

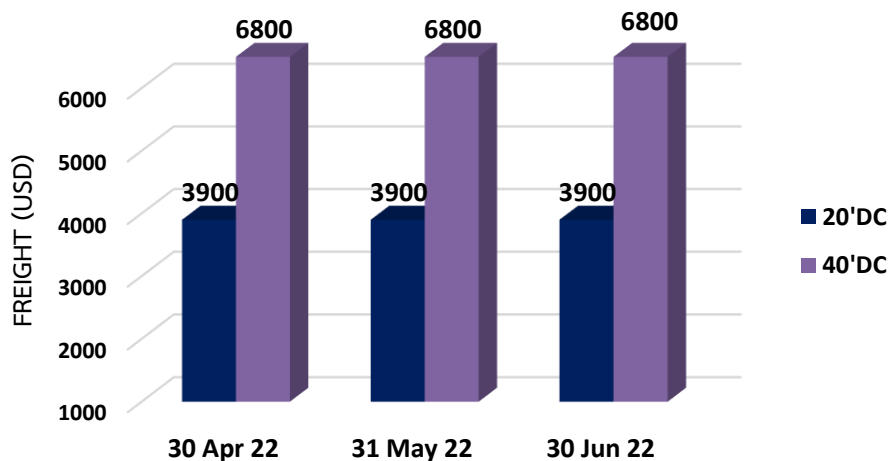
**JAPAN**



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

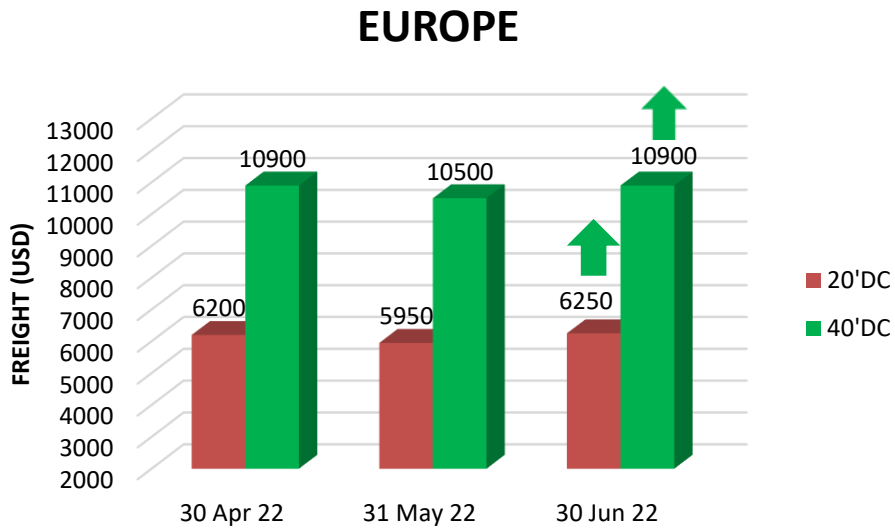
**JEBEL ALI**



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

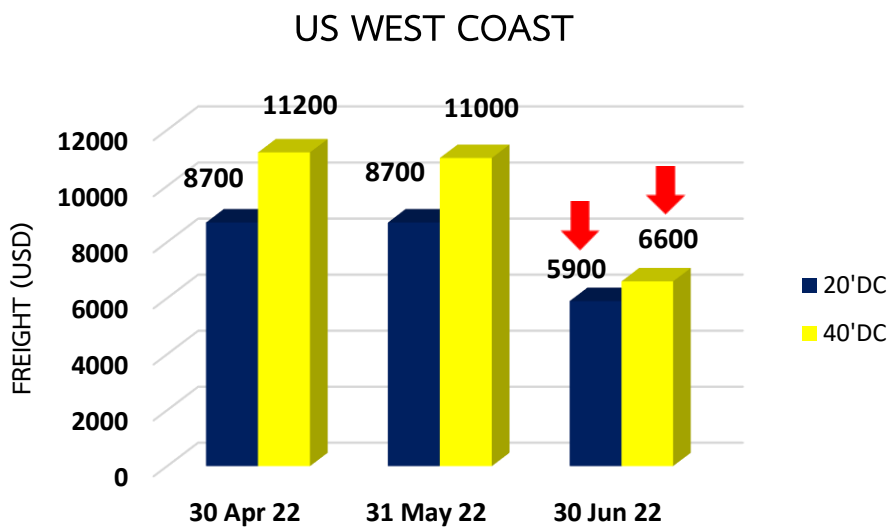
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2565



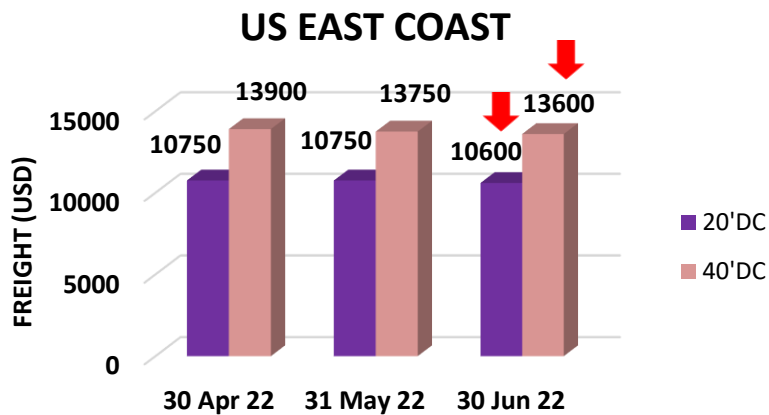
Subject to

- 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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญของสายเรือ

สายเรือ Sealand

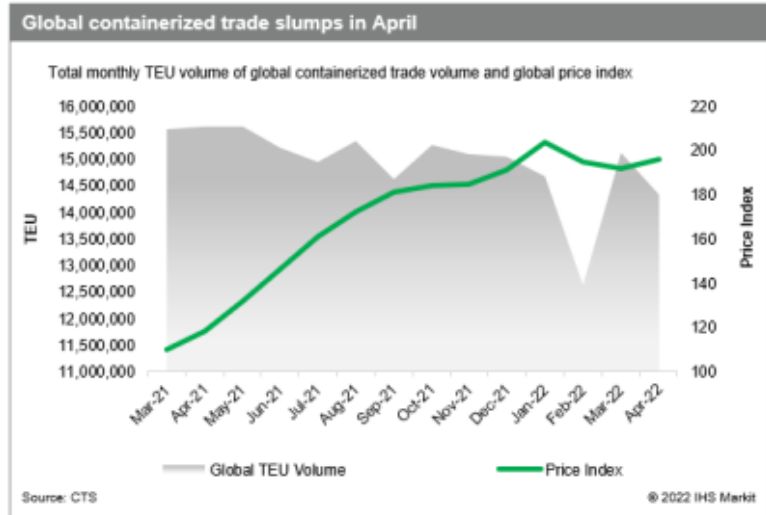
- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Environmental Fuel Fee (EFF) สำหรับทุกเส้นทาง โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 161/TEU และ USD 322/FEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2565

**Red-hot ocean carrier profits face cooling volumes**

The container shipping industry is enjoying its highest-ever profitability after carriers banked record first-quarter earnings, but a new trade forecast shows a softening in global volumes that will continue into next year. Global Trade Analytics Suite (GTAS), a product within S&P Global, the parent company of JOC.com, has forecast that global container volumes in 2022 will decline 1.7 percent year over year to 165.4 million TEU. In absolute volume numbers, it is a steep drop from the 168.2 million TEU transported in 2021 when the year-over-year growth reached 7.9 percent.

A slowdown in global volumes can also be seen in the retrospective view of the market from Container Trades Statistics (CTS), which shows volumes this year through April down 3.6 percent from the same period a year ago. After rising 1.4 percent in January, global volumes fell for the next three months, plunging 9 percent in April alone. Niels Rasmussen, chief shipping analyst at maritime trade association BIMCO, said signs of weakening volumes were becoming more apparent, especially in Europe, as the global economy slowed. The International Monetary Fund (IMF) in April lowered its January forecast for global GDP growth from 4.4 percent to 3.6 percent for 2022 and from 3.8 percent to 3.6 percent for 2023.

“In the Europe and the Mediterranean region, consumers have reported the second-lowest confidence level on record,” Rasmussen noted. “As in the US, retail sales have remained remarkably steady from April 2021 to March 2022. It does, however, seem reasonable to expect that the low consumer confidence level will eventually hurt retail sales, especially if or when interest rates also increase.”



The US Federal Reserve this week hiked interest rates 0.75 percent, the biggest upward move it has made during a single meeting in 28 years. US inflation has risen to its highest level since the 1980s. While there is a slowing of container volumes overall, US imports from Asia set a new monthly record in May, according to data from PIERS, a JOC.com sister company within S&P Global. Asian imports totaled almost 1.74 million TEU last month, up 5.7 percent year over year and a huge 25.1 percent jump from pre-pandemic May 2019.

North European import volumes from China are heading in the opposite direction. May figures for China-North Europe volumes are not yet available, but in the first four months of the year, volume declined 3.8 percent to 2.53 million TEU, CTS data shows. The drop can be partly blamed on the two-month Shanghai COVID-19 lockdowns, with May data likely to reveal a clearer picture of European import demand.

Volumes ease, but no slowdown in profits

For now, however, carriers are surfing a tsunami of profitability. In the first quarter, elevated rate levels across the major trade lanes saw carriers report combined earnings before interest and taxes (EBIT) of \$43.93 billion, higher than the combined Q1 EBIT of the last 11 years, according to Sea-Intelligence Maritime Analysis. The high rates through the first quarter saw HMM and Zim Integrated Shipping Services record the highest EBIT per TEU of over \$2,600/TEU, followed by CMA CGM, ONE, and Hapag-Lloyd in the \$1,400 to \$1,900 /TEU range, and Maersk and Cosco Shipping in the \$1,000 to \$1,200/TEU range, Alan Murphy, CEO of Sea-Intelligence, wrote in his latest Sunday Spotlight newsletter.

“Putting it into perspective, even in Q1 2021, no carrier had recorded an EBIT per TEU of over \$1,000, whereas in the previous decade, the highest EBIT per TEU was \$213, and that was back in 2010,” Murphy noted. Following the first-quarter earnings announcements, the CEOs of several major carriers told analysts their profitability for 2022 and beyond has been locked in through long-term contracts already signed at significant premiums, despite falling prices on both the trans-Pacific and Asia-Europe trade lanes.

Spot rates on the Asia-US West Coast trade fell below contract rates at the beginning of June, although the rate of \$7,517 per FEU is still up 17 percent year over year, according to rate benchmarking platform Xeneta. The long-term rate of 90 days of more of \$7,852/FEU is 45 percent higher than the same week last year. Spot rates on the Asia-North Europe trade are down 30 percent since January to \$5,942/TEU, but the rate



is still slightly above the year-over-year level, Xeneta data shows. Contract rates on Asia-North Europe are not far behind the spot market at an average of \$5,531/ TEU. The carrier executives also dismissed suggestions from analysts that rate levels could tumble as the record 6.6 million TEU of capacity on order, or 26.7 percent of the existing fleet, was delivered over the next two years.

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

### **China congestion easing after projected cargo boom fails to materialise**

China's port congestion is easing as Shanghai's post-lockdown cargo boom fails to materialise, and the city's container supply chain recovery seems unaffected by a sudden lurch back to lockdown last weekend. Crane Worldwide Logistics said Shanghai was operating as usual after yet another round of mass testing, noting only shippers with facilities in quarantined areas would be impacted. The forwarder added: "The majority of cities outside of Shanghai are now accepting trucks and drivers, so long as a driver's Covid test report is negative and a 'green health code' has been issued.

"The backlog of containerships created during the lockdown period is under control and is systematically being cleared, while some carriers have cancelled or delayed their sailings in the last week of June from Shanghai to the US." Indeed, Fibs Logistics said Shanghai's port congestion "basically no longer exists", adding: "Most delays are caused by late vessel arrivals on individual rotations, with the average late arrival now about three days." And shipping analyst Linerlytica noted the easing congestion was not limited to Shanghai, with Chinese port congestion down "across the board". It explained: "All three main port regions have registered declines in berthing delays, and vessel queues are falling. Improved weather conditions in eastern and northern China helped to reduce berthing delays, while the reopening of Shanghai has seen improved labour availability."

According to Flexport, while normal shipping activity has resumed in Shanghai, the "strength and timing of [transpacific] volumes rebounding after two months of Covid-19 related lockdowns remains unclear". And on Shanghai's Asia-Europe tradelanes, Flexport added: "Volumes are picking up again, but recovery has not translated into a big surge thus far. The third quarter is the traditional peak, so volumes are expected to be stronger. "Uncertainties on a macro level, such as the Ukraine conflict, high inflation across Europe and low consumer confidence, are playing a role in demand levels."

Inventory levels in the west may also be taming the market 'bullwhip' effect. Yesterday, for example, it was reported Samsung had asked multiple suppliers to delay or reduce shipments, including components and final products, due to "swelling" inventories and inflation concerns. Meanwhile, airfreight operations at Shanghai Pudong are also reaching near-normal levels of activity.

Shanghai International Airport said this week that, among the 34 Chinese and foreign all-cargo airlines operating at Pudong, around 80% were doing so at more than 50%, while nearly half of them were operating at more than 80% capacity. Flexport added: "[North China] airfreight demand is beginning to recover and production is picking up, however there is a surplus of transpacific eastbound capacity, causing rates to drop, while Far East westbound rates remain stable."

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

### World Shipping Council Responds to Ocean Shipping Reform Act Enactment:

U.S. President Joe Biden has signed into law the Ocean Shipping Reform Act of 2022, the first major change to federal regulations related to the international container shipping industry in more than two decades as the Biden Administration tries to reign in the nation's highest inflation in 40 years. The Ocean Shipping Reform Act gives greater authority to the Federal Maritime Commission (FMC), the independent federal agency responsible for regulating international ocean shipping, to regulate certain ocean carrier practices while helping to promote the growth and development of U.S. exports "through a maritime system that is transparent, efficient, and fair." Text of the bill can be found [here](#).

While many lawmakers tout the bill as an key measure that will help combat one of the biggest sources of inflation, relieve pressure in the supply chain, and unclog the nation's ports, thereby lowering costs for American consumers and businesses, not everyone is sold that the bill will drastically solve the root issue that has sent shipping freight rates soaring during the pandemic; surging U.S. imports prompted by the COVID-19 pandemic that have overwhelmed the capacity of U.S. ports and infrastructure.

One of those skeptics is the World Shipping Council, which shouldn't come as a surprise considering the WSC represents international (i.e. foreign) ocean carriers that have been blamed for exponentially rising shipping costs. However, the WSC's position also gives them unique insight into a global industry that continues to confound the general public and even lawmakers. Here's their full response to the signing into law of the Ocean Shipping Reform Act:

**Washington, June 16, 2022 – Today the President signed the Ocean Shipping Reform Act into law. The Federal Maritime Commission now has the important task of implementing the law so that it fulfills its core objective to support "an ocean transportation system that is competitive, efficient, and economical."**

"Recent weeks have seen several attempts to demonize ocean carriers by deploying 'us versus them' rhetoric. That is not only inaccurate but dangerous, as it undermines the ability to understand and work towards solving the root causes of America's supply chain problems. Ocean carriers are the longest link in the global supply chain that delivers vital supplies to American business, government and consumers. The supply chain is not foreign; it is global.

"It is understandable that regulators ask questions with the current market conditions. Liner shipping is a very closely monitored industry, and carriers have answered and will continue to answer those questions. But the fact is that ocean carriers actively compete against one another in the global marketplace, including on the shipping lanes most relevant for U.S. trade. The expert U.S. regulator that oversees international shipping – the Federal Maritime Commission – just completed a two-year investigation into the international ocean supply chain, finding that ocean carrier competition is 'vigorous' and that while ocean freight prices are high, they are 'exacerbated by the pandemic, an unexpected and unprecedented surge in consumer spending particularly in the United States, and supply chain congestion, and are the product of the market forces of supply and demand.' The FMC also stated that 'Competition officials of the European Union, China, and the Federal Maritime Commission regularly discuss our ocean shipping markets and we have, to date, observed

*no indication that the current prices for liner shipping are a result of collusive or illegal conduct on the part of the major ocean carriers in our markets.'*

“The worn-out talking point that ‘there’s only nine major ocean shipping lines who ship from Asia to the United States’ is also untrue. While nine lines in and of itself is evidence of competition and not concentration, there are an additional thirteen ocean liner companies that operated over 30% of the sailings from Asia to the U.S so far this year. In fact, competition increased during the pandemic, with new shipping services entering the market and the share of the largest alliances dropping. The FMC investigation also reports that *‘the individual ocean carriers within each alliance continue to compete on pricing and marketing independently and vigorously. Individual ocean carriers within alliances continue to add and withdraw vessels from trades both inside and outside the alliances in which they participate and, particularly in the transpacific, new entrants have been entering the trade. The transpacific is a highly contestable market.’*

“There is no dispute that carriers, after two decades of low or no margins and cheap and abundant capacity for shippers, are actually making profits. These profits are invested in building capacity for the future on land and sea. In 2021, carriers ordered a record-breaking 561 vessels worth 43.4 Billion USD, and 208 vessels worth 18.4 Billion USD have been ordered year-to-date in 2022. But as long as America’s ports, railyards and warehouses remain overloaded and unable to cope with the increased trade levels, vessels will remain stuck outside ports to the detriment of importers as well as exporters. Ocean carriers continue to move record volumes of cargo for our country and have invested heavily in new capacity – America needs to make the same commitment and invest in its landside logistics infrastructure.”

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 9 Jun 2022	Current Index 17 Jun 2022
Comprehensive Index			4233.31	4221.96
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	5843	5793
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	6557	6487
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	7630	7489
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	10098	10073
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3267	3417
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	3405	3402
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	6312	6322
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	5601	5599
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	7216	7632
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	344	338
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	343	362
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	1058	1049
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	333	325

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมตลาดการขนส่ง อยู่ในระดับคงที่ ในขณะที่ค่าระวางมีความผันผวน เช่นเดียวกับสัปดาห์ที่ผ่านมา สำหรับเส้นทางยุโรป พบว่าผลกระทบของความขัดแย้งภายในภูมิภาคระหว่างรัสเซีย และยูเครนยังเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อสถานการณ์ในภาพรวม โดยพบว่าความต้องการของตลาดลดลงเล็กน้อย แต่ความต้องการขนส่งสินค้าทุกประเภทยังอยู่ในปริมาณสูง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อย ส่วนในเส้นทางสหรัฐอเมริกา ภาพรวมความต้องการระวางเกือบเต็มพื้นที่ ด้าน Supply และ Demand มีความสมดุล โดยที่ค่าระวางยังคงปรับตัวลดลง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ภาพรวมความต้องการสินค้าจำเป็นทุกประเภท อยู่ในระดับสูงต่อเนื่อง ทำให้ความต้องการปริมาณระวางเต็มพื้นที่ ในขณะที่ค่าระวางอยู่ในระดับคงที่ สำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า ตลาดการขนส่งโดยรวมคงที่ รวมถึงค่าระวางที่มีความคงที่เช่นเดียวกัน ส่วนเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมปริมาณความต้องการในการขนส่ง และค่าระวางอยู่ในระดับคงที่ รวมถึงความสัมพันธ์ระหว่าง Demand และ Supply เป็นไปในทิศทางที่ดี