

# Weekly Briefing (27 Jun 2022)



01

## THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
35.45	37.26	43.40	24.45
CNY	JPY	INR	VND
5.29	0.26	0.45	0.0015

02

## Exchange rate trend to USD (YTD)



03

## Crude Oil price & Gold (20 - 24 Jun 2022)



04

## Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



05

## Weekly Top's Stories

รายละเอียด  
ข่าว/บทความ



1. Reopening to see Thai employment rate rocket this year

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3OJcRV5>



2. Hi-tech majors now see more investment potential in Vietnam than China

รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3OHDg57>

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

## สัปดาห์ที่ 25 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 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 แต่ค่า Low Sulphur Surcharge มีการปรับลดลง ซึ่งเป็นไปตามทิศทางของราคาน้ำมันในตลาดโลก

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางคองที่อยู่ 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

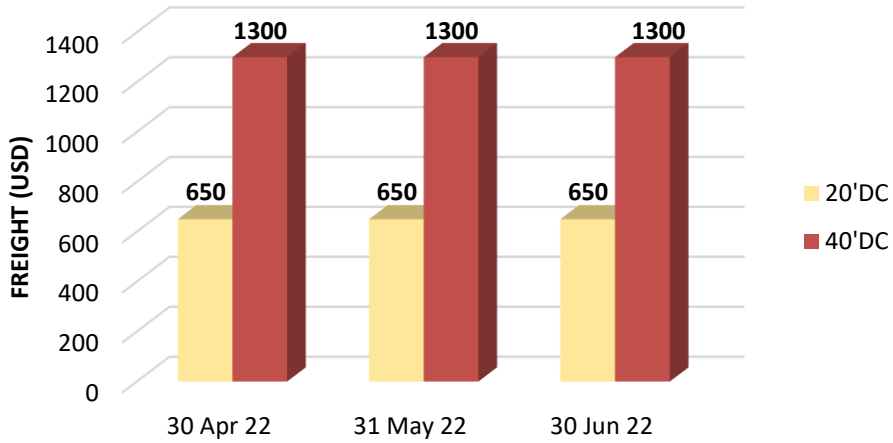
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมิถุนายนค่าระวางฝั่ง East Coast คองที่อยู่ 10,600 USD/TEU และ 13,500 USD/FEU ส่วนค่าระวาง ฝั่ง West Coast ปรับลดลง 1,900 USD/TEU และ 3,200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 5,900 USD/TEU และ 6,600 USD/FEU โดยอาจยังคงพบปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือกรณีท่า Inland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

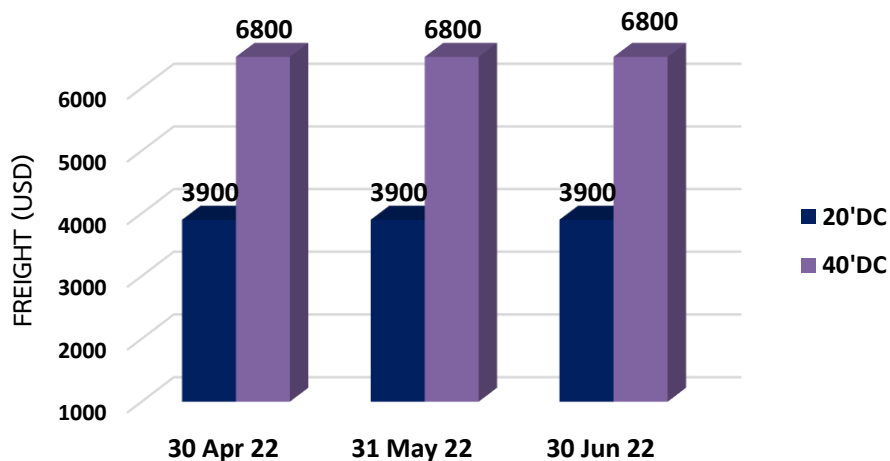
**JAPAN**



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

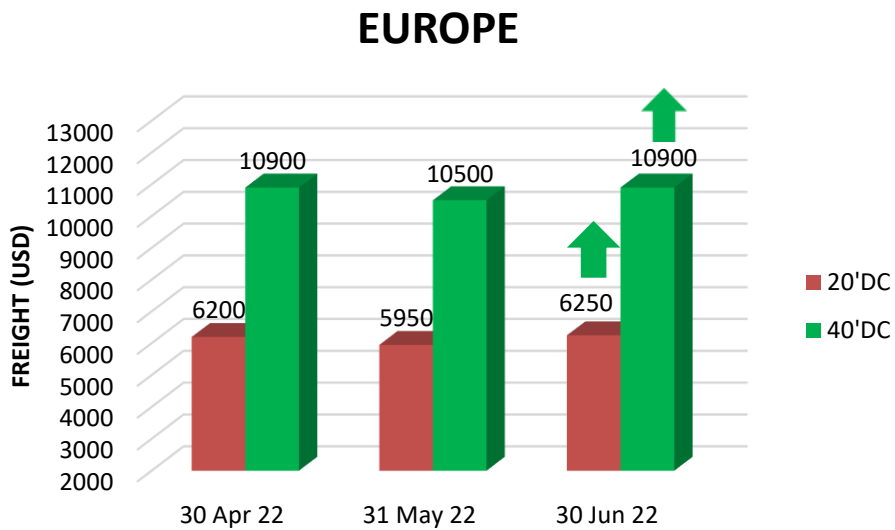
**JEBEL ALI**



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

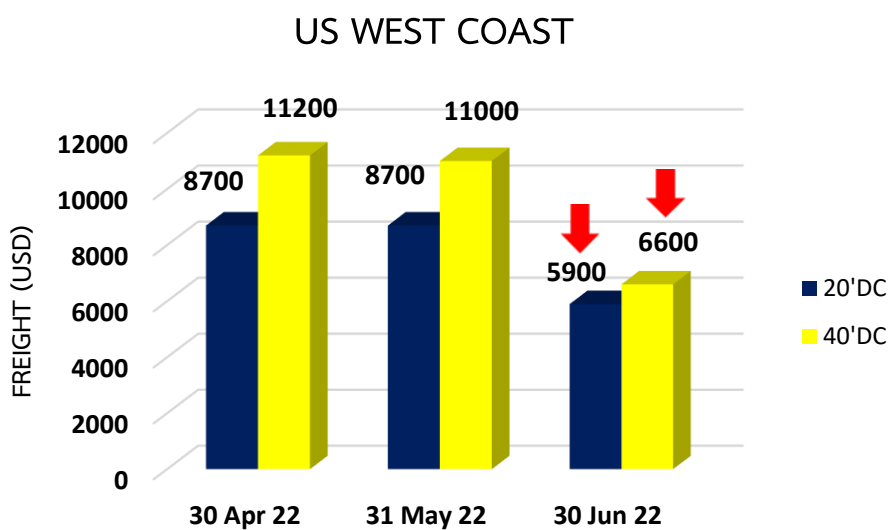
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน เม.ย. ถึง มิ.ย. ปี 2565



Subject to

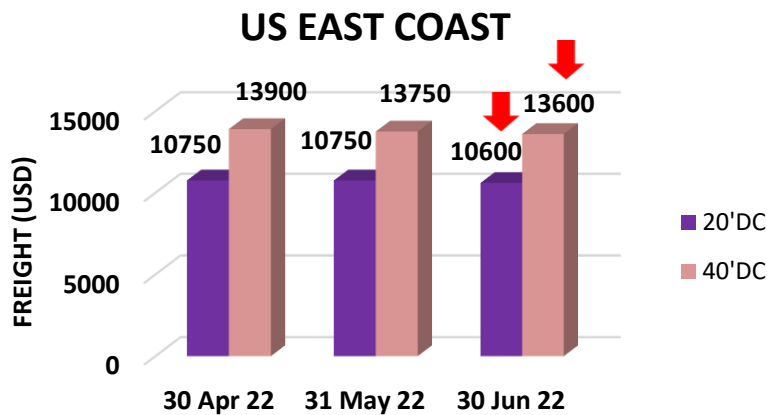
- ISOCC (Apr. 22): USD141/TEU, USD282/FEU  
(May 22): USD177/TEU, USD354/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU (Effective from 15-May-22)  
(Jun. 22): USD141/TEU, USD282/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

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 ONE**

- ประกาศแจ้งเรียกเก็บค่า Weight Discrepancy Surcharge (WDS) ในอัตรา USD 2,000/ตู้ สำหรับเส้นทางระหว่าง เอเชีย และยุโรป West Bound กรณีมีการแจ้งข้อมูลน้ำหนัก และรายละเอียดสินค้าไม่ตรงตามที่ยืนยันในการทำ BL (Final BL Instruction) และข้อมูลตาม VGM โดยให้สามารถคลาดเคลื่อนไม่เกิน +/- 3 ตัน/TEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2565 สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติมสามารถสอบถามโดยตรงกับทางสายเรือ

**สหไทย เทอร์มินอล เปิดบริการเรือบาร์จรายสัปดาห์ เชื่อมกรุงเทพฯ แหลมฉะบัง และกัมพูชา**

สหไทย เทอร์มินอล ผู้บริการโลจิสติกส์ชั้นนำ เปิดบริการเรือบาร์จขนส่งตู้สินค้ารายสัปดาห์เชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพฯ-แหลมฉะบัง-จังหวัดสีหนุวิลล์ ประเทศกัมพูชา ในช่วงเดือนมิถุนายนที่ผ่านมา โดยการเปิดบริการดังกล่าวมีจุดประสงค์เพื่อสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมทั้งสนับสนุนเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางการค้าในภูมิภาคของไทยอีกด้วย ปัจจุบัน บริการดังกล่าวให้บริการเป็นประจำทุกสัปดาห์ ด้วยเรือบาร์จขนาด 87 TEUS และมีบริการรถขนถ่ายต่อไปยังพนมเปญ โดยมีรอบการวิ่งเรือดังนี้

**Weekly Routing:**

ETA: Tuesday (STT-LCB)

ETD: Thursday (OMP Port)

ผู้ส่งออก และผู้ให้บริการ SOC ท่านใดที่สนใจบริการดังกล่าว สามารถติดต่อฝ่ายขายของสหไทย เทอร์มินอล โทร 096-782-4144 หรือเพิ่มเพื่อนทาง Line: @sahathai

Source: <https://logistics-manager.com/>

**Shock for carriers as spot rates fall below long-term contract prices**

Spot container freight rates on the main east-west deepsea headhaul trades continued to edge downwards this week, amid a softening of demand as western consumers grapple with the rising cost of living crisis. A survey of SME shippers by Freightos shows that more than half the respondents have placed peak season orders early in the hope of building inventory, while two-thirds said they were already experiencing a

decrease in demand, which most of them attributed to inflation. This early booking seems to have an extraordinary effect: long-term contract rates on the transpacific eastbound leg now being higher than spot rates, according to data from Xeneta.

Today's reading of Xeneta's XSI spot index shows a spot rate of \$7,695 per feu, a week-on-week decline of 2.8%, alongside a long-term contract rate of \$7,981 per feu. And this is beginning to have an effect on shipper behaviour, according to one forwarding source involved in the trade. He said: "What is interesting is that, previously it was the BCO looking for space, now we are getting BCO requests for spot quotes, as it looks like the long-term contract rates are higher, depending on the size of the BCO. "To me, this is problematic for the carriers, as they lost a degree of credibility with the way they handled the contracts last year, saying the market would be strong for the BCO for all of 2022 and into 2023. Now, they are faced with falling rates and open space," he added.

The erosion of elevated spot rates also continued on the Asia-US east coast trade this week – Drewry's World Container Index (WCI) showed a 3% decline week on week, to finish at \$10,403 per feu, while Freightos FBX posted a 1% decline, to \$11,784 per feu. Very similar rate declines were seen on the Asia-North Europe trade. The WCI recorded a 2% decline, to \$9,598, the FMX was down 1%, to \$10,643, while the XSI showed a slight 0.8% gain, to \$10,353. And the week was summed up simply by the Ningbo Containerised Freight Index: "The loading rate of the Europe route was not good, and the market freight rate continued to show a downward trend."

And it is increasingly odds-on that this pessimistic market outlook is likely to persist, according to the monthly market monitor from MSI, published yesterday. It says: "The outlook for H2 22 will be challenged by a weakening demand-side environment, as inflationary pressure forces consumers to cut back on discretionary spending. "China's road out of Covid-19 will likely be an uneven one, and its position as the world's factory means key importing regions can expect further disruptions to cargo supplies.

"We expect mounting port congestion levels, landside delays and empty-container shortages to converge, and market balances to be healthy by historical standards, but H2 22 will see a material softening of freight and time-charter markets," it explained.

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

### **Yang Ming, HMM ensnared in latest FMC shipper complaint**

An Illinois-based gourmet foods importer has filed a complaint with the US Federal Maritime Commission (FMC) alleging container lines Yang Ming and HMM failed to provide contracted ocean freight capacity and coordinated efforts to push the shipper into the more expensive spot market. The complaint, filed June 8, was submitted by MSRF, a manufacturer and importer of gourmet foods and food gifts sold in US big-box retailers. The company also sells products licensed by Starbucks, Jim Beam, and other brands, it said in the FMC filing.

MSRF alleges that both Taiwan-based Yang Ming and South Korea-based HMM failed to honor capacity commitments set out in annual service contracts running from May 1, 2021. The shipper said it secured a



contracted allocation of 25 FEU from HMM and 100 from Yang Ming, out of which 9 FEU and 4 FEU were fulfilled, respectively, between May and the end of 2021. “These collusive ocean alliances give respondents the incentive and opportunity to coordinate discriminatory practices such as those alleged herein, so as to violate contracts with shippers like MSRF in favor of exploiting profit opportunities on the spot market,” MSRF said in its complaint. “In the May–December 2021 period, each respondent has flouted its contractual service commitment.”

The complaint did not provide details as to how Yang Ming and HMM might have allegedly colluded, other than citing the existence of ocean carrier alliances and record profits that both lines recorded in 2021. Both carriers are members of the THE Alliance, along with Hapag-Lloyd and Ocean Network Express (ONE).

#### Similar FMC case last year

The June complaint comes less than a year after a similar case, involving Pennsylvania-based home goods importer MCS Industries, which alleged Mediterranean Shipping Co. and Cosco Shipping of failing to honor contractual obligations and colluding. That case was eventually settled between MCS and Cosco in September, although MSC was not involved in the settlement. The FMC’s Bureau of Enforcement has historically struggled to regulate the extent to which container lines hold to capacity terms of their contracts with shippers. Carriers claim their inability to move contracted cargo is often a result of dynamics outside of their direct control, such as port congestion, weather, or containers missing sailing cutoff dates.

The issue of failing to move committed volumes came to a head in 2021, when demand for ocean freight capacity skyrocketed, leading to historic rate levels on the spot market. That has led shippers to speculate that carriers were happy to bump contract cargo in favor of more lucrative spot market boxes. Most shippers and forwarders contacted by JOC.com over the course of 2021 said they received a fraction of their contracted allocations.

Increased ocean freight rates and supply chain gridlock eventually compelled the US Congress to pass and the Biden administration to sign into law the Ocean Shipping Reform Act (OSRA) of 2022, legislation that, among other things, has increased the FMC’s budget to pursue complaints against carriers. It does not explicitly address freight rates, however. FMC Chairman Daniel Maffei said last week at an industry conference that the agency is ready to enforce the new law.

There may yet be more reprisals for carriers around antitrust immunity if the newly signed legislation doesn’t rein in ocean freight costs. In recent weeks, Asia-US spot rates have dropped below contract rates signed in late 2021 and early 2022, a sign of moderating demand ahead of the traditional peak season.

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Description	Unit	Weighting	Previous Index 17 Jun 2022	Current Index 24 Jun 2022
Comprehensive Index			4221.96	4216.13
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	5793	5766
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	6487	6425
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	7489	7378
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	10073	9804
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3417	3541
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	3402	3398
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	6322	6214
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	5599	5590
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	7632	7884
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	338	338
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	362	362
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	1049	1073
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	325	328

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ค่าระวางค่อนข้างคงที่ โดยมีการปรับลดลงเล็กน้อย สำหรับเส้นทางยุโรป พบว่าจากผลกระทบของความขัดแย้งภายในภูมิภาค ทำให้ความต้องการของตลาดลดลงจากช่วงก่อนหน้า ในขณะที่ความต้องการในการขนส่งสินค้าทุกชนิดยังคงอยู่ในปริมาณสูง ทำให้ความต้องการระวางเกือบเต็มความสามารถในการรองรับ ส่วนในเส้นทางสหรัฐอเมริกา ความต้องการสินค้าทุกประเภทอยู่ในปริมาณสูงเช่นเดียวกับยุโรป แต่พบปัญหาเรื่องระบบการรับ และกระจายสินค้า อย่างไรก็ตาม ด้าน Supply และ Demand พบว่ายังคงอยู่ในระดับคงที่ โดยที่ค่าระวางยังคงปรับตัวลดลง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ภาพรวมตลาดขนส่ง และความต้องการสินค้าจำเป็นทุกประเภท อยู่ในระดับสูงต่อเนื่อง ทำให้ความต้องการปริมาณระวางเต็มพื้นที่ ในขณะที่ค่าระวางอยู่ในระดับคงที่เช่นเดียวกับสัปดาห์ที่ผ่านมา สำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า ตลาดการขนส่งโดยรวมคงที่ รวมถึงค่าระวางที่มีความคงที่เช่นเดียวกัน ส่วนเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมปริมาณความต้องการในการนำเข้าสินค้าจำเป็นทุกประเภท รวมถึงอุปกรณ์ทางการแพทย์อยู่ในปริมาณสูง โดยที่ค่าระวางมีการปรับเพิ่มสูงขึ้น