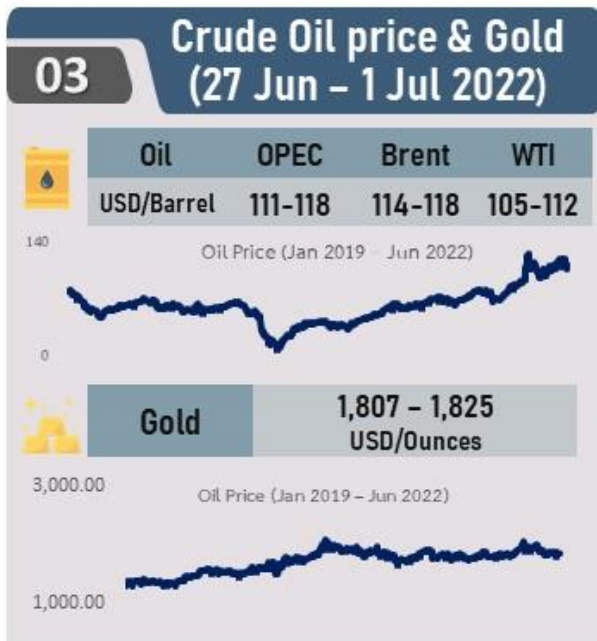
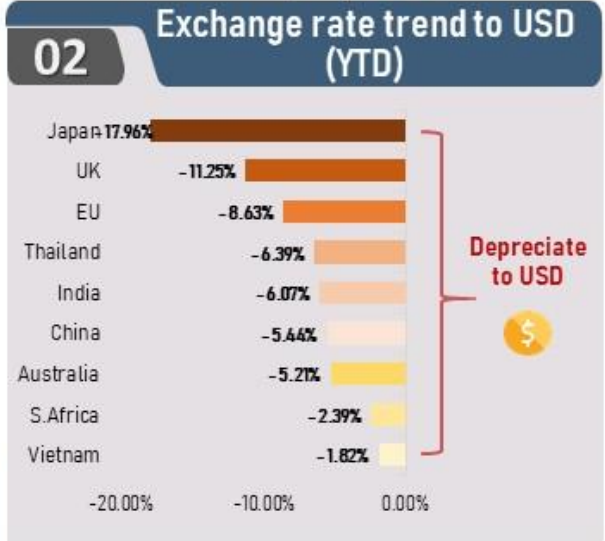


# Weekly Briefing (4 Jul 2022)

### 01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
35.32	36.97	42.96	24.39
CNY	JPY	INR	VND
5.27	0.26	0.45	0.0015



### 05 Weekly Top's Stories

รายละเอียดข่าว/บทความ

- Why Is the World Facing a Food Crisis?  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3AcIBwS>
- UNCTAD: War in Ukraine Disrupts Global Supply Chains  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3NI37Zj>
- French Government Pressures CMA CGM to Offer Discounted Rates  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3lg5OjB>

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

## สัปดาห์ที่ 26 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 69/TEU, USD 138/FEU	Effective till 31-Jul-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 40/TEU, USD 80/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 101/TEU, USD 202/FEU War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU	
Thailand - South Korea (Busan)	500	1,000	LSS: USD 220/TEU, USD 440/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	600	1,200		
Thailand - Nhava Sheva	4,100	6,100	ISOCC: USD 80/TEU, USD 160/FEU	
Thailand - Melbourne	3,600-3,750	7,200-7,435	FAF: USD 325/TEU, USD 650/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	4,300	7,600	Subject to ISOCC USD 169/TEU, USD 338/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port) (Rotterdam/Antwerp/Hamburg/ Le Havre)	6,250	10,400	ISOCC: USD 124/TEU, USD 248/FEU LSS: USD 20/TEU, USD 40/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	5,920	7,400		Effective till 14-Jul-2022
Thailand - US East Coast (NY/Savannah/Baltimore/Norfolk)	8,000	10,000		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกรกฎาคม 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 แต่ค่า Low Sulphur Surcharge มีการปรับลดลง ส่วนสถานการณ์ตู้ พบว่าตู้ 20' บางส่วนพบปัญหาขาดแคลน ในขณะที่สถานการณ์ระวางยังไม่พบปัญหา สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคองทีเช่นเดียวกัน อยู่ที่ 4,300 USD/TEU และ 7,600 USD/FEU ในขณะที่ค่า Low Sulphur Surcharge ปรับเพิ่มขึ้น

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 85 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 3,600-3,750 USD/TEU และ 7,200-7,435 USD/FEU โดยค่า FAF ปรับเพิ่มขึ้น ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนกรกฎาคม ค่าระวางตู้ 20' คองที ในขณะที่ค่าระวางตู้ 40' ปรับลดลง 500 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 6,250 USD/TEU และ 10,400 USD/FEU โดยค่า ISOCC ปรับตัวลดลง ซึ่งช่วงครึ่งเดือนแรกพบว่ามีการจองระวางจำนวนมาก โปรดตรวจสอบกับสายเรือ

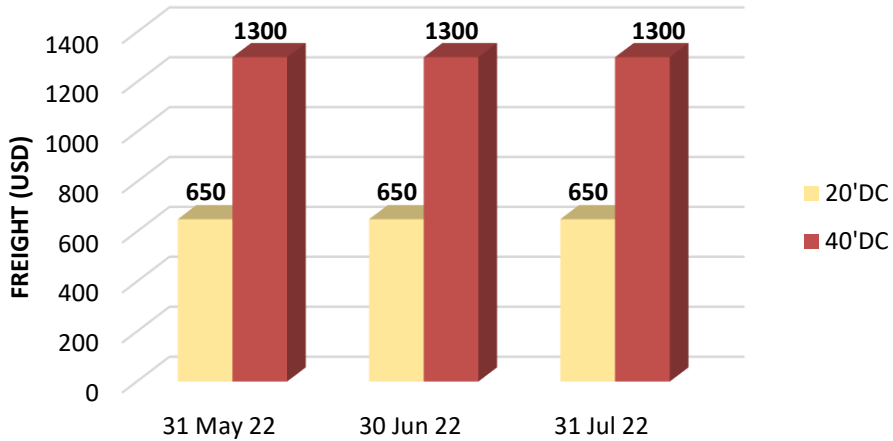
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนกรกฎาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับเพิ่มขึ้น 20 USD/TEU และ 800 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 5,920 USD/TEU และ 7,400 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ปรับลดลง 2,600 USD/TEU และ 3,500 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 8,000 USD/TEU และ 10,000 USD/FEU โดยสถานการณ์ตู้ดีขึ้น รวมถึงสถานการณ์ระวางคลี่คลายลง

### CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	-	3,000	USD 207/FEU	Effective till 31-Jul-2022
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,800	2,300-2,500	OBS: USD 188/TEU, USD 376/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	9,000	13,000	OBS: USD 591/TEU, USD 1182/FEU	
London Gateway / Southampton	10,000	14,000		

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2565

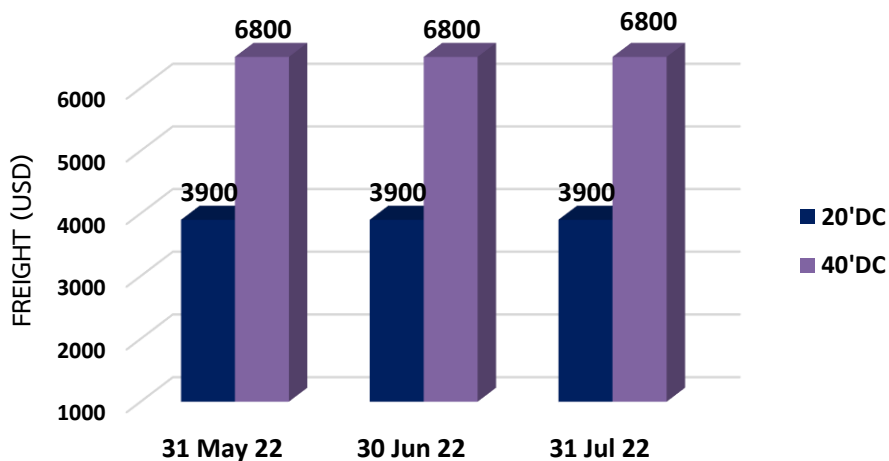
**JAPAN**



Subject to Low Sulphur Surcharge (May 22): USD 115/TEU และ USD 230/FEU  
(Jun. 22): USD 92/TEU และ USD 184/FEU  
(Jul. 22): USD 69/TEU และ USD 138/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2565

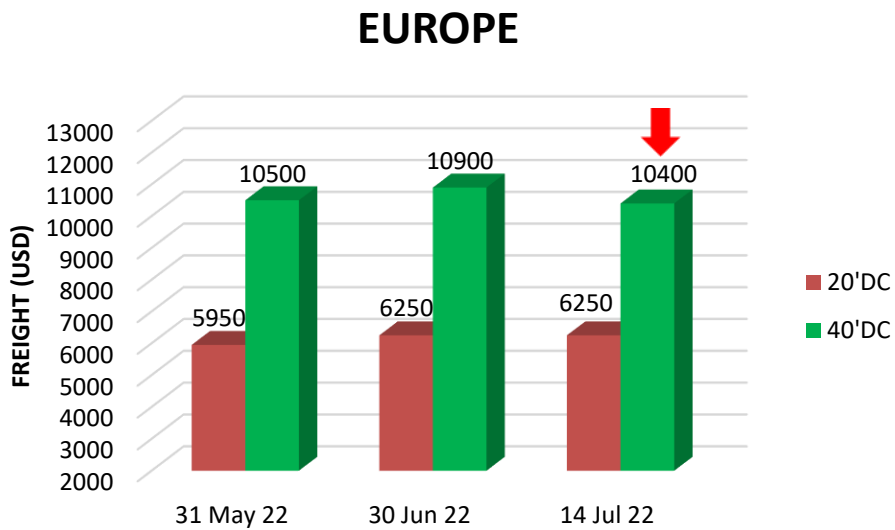
**JEBEL ALI**



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (May 22): USD 124/TEU และ USD 248/FEU  
(Jun. 22): USD 79/TEU และ USD 158/FEU  
(Jul. 22): USD 101/TEU และ USD 202/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

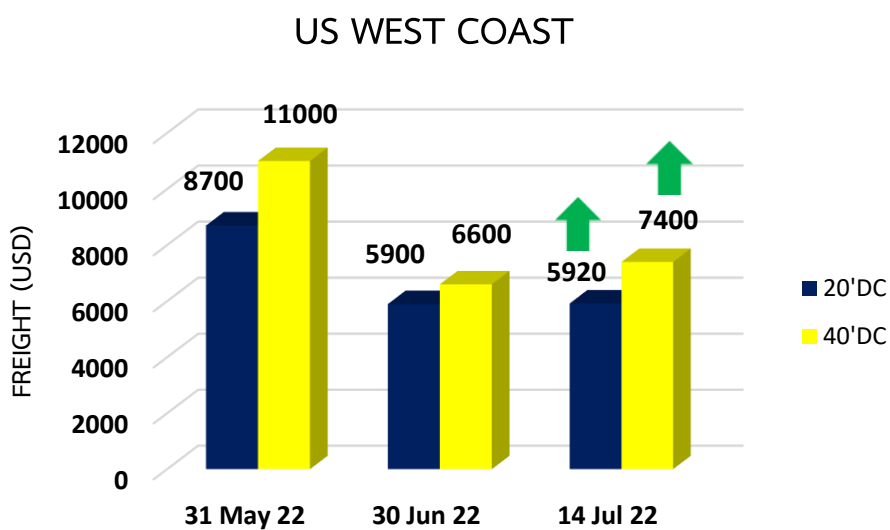
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2565



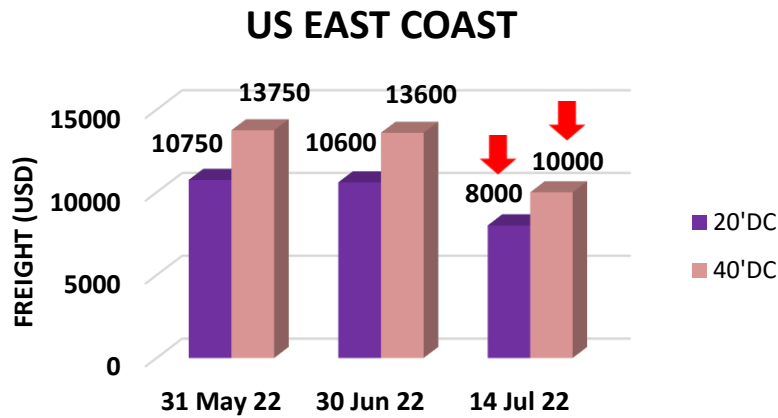
Subject to

- ISOCC (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  
(Jul. 22): USD124/TEU, USD248/FEU + LSS: USD20/TEU, USD40/FEU
- ENS: USD30/BL

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2565



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2565



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญของสายเรือ

สายเรือ Zim Line

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า New Bunker Factor (NBF) โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2565 ซึ่งมีรายละเอียดปรากฏดังตาราง

Routing	New Bunker Factor (NBF)	
	Effective 1 -Jul- 2022	Effective 1 -Aug- 2022
Far East to Mediterranean/Black Sea & Europe	USD 534/TEU	USD 674/TEU
Mediterranean/Black Sea & Europe to Far East	USD 288/TEU	USD 364/TEU

สายเรือ CNC

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Bunker Recovery Adjustment Factor (BRAf) สำหรับเส้นทาง Intra-Asia มีผลตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2565 โดยมีรายละเอียดดังตาราง

**BRAF Short Distance**

Container Type	Currency	20'	40'	40'HC
Dry	USD	120	240	240
Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment	USD	120	240	240
Refrigerated	USD	180	360	360

**BRAF Long Distance**

Container Type	Currency	20'	40'	40'HC
Dry	USD	214	428	428
Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment	USD	214	428	428
Refrigerated	USD	321	642	642

CNC	JP	KR	NC	CC	TW	PRD	HK	PH	VN	TH	KH	SG	MY	BN	ID	MM	BD
JP		Short	Short	Short	Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
KR	Short							Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
NC	Short	Short						Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
CC	Short	Short	Short					Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
TW	Short	Short	Short	Short				Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
PRD	Short	Short	Short	Short	Short			Short	Short	Long	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long
HK	Short	Short	Short	Short	Short	Short			Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long
PH	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short		Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
VN	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Short	Short	Short	Short	Long
TH	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short			Short	Short	Short	Short	Long	Long
KH	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Long	Short	Short			Short	Short	Short	Long	Long
SG	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short			Short	Short	Long	Long
MY	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Long	Long
BN	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short	Short	Short			Long	Long
ID	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short	Short	Short	Short		Long	Long
MM	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long		Short
BD	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	

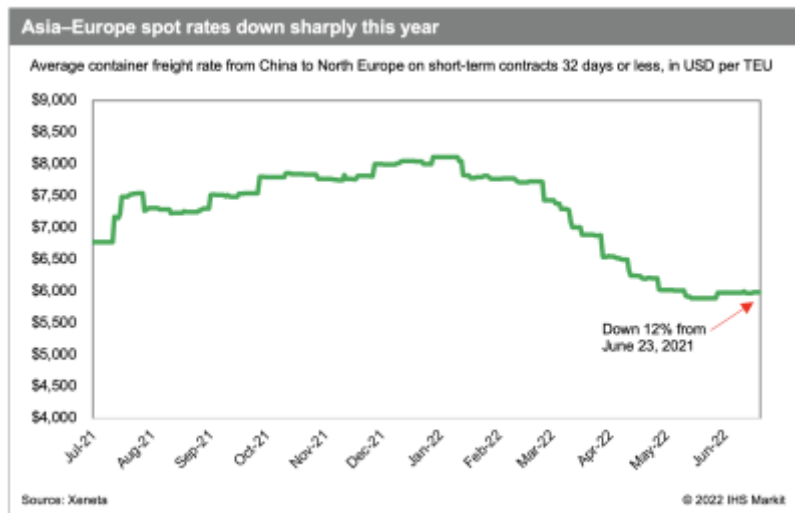
### US shipping probes turn up heat on Europe block exemption: shipper group

Regulatory pushback against container shipping in the US has increased pressure on the European Commission (EC) to review container shipping’s exemption from competition law that expires next year, according to the director of the Global Shippers’ Forum (GSF). “The commission is now in a difficult position because it must either at least match the rigor and scope of the US investigations, or risk being seen as pulling its punches and diminishing its authority and credibility as a competition regulator,” James Hookham told JOC.com.

While the European Commission has not yet launched a formal evaluation, it has begun a “fact finding exercise” to collect information from carriers operating on Europe trades that will feed into a review of container shipping’s Consortia Block Exemption Regulation that expires on April 25, 2024. “Before it expires, the commission will evaluate its impact and relevance in order to determine whether it should be prolonged and, if so, under which conditions,” EC spokesperson Maria Tsoni told JOC.com.

“In the context of the evaluation, all interested parties will be invited to submit their comments on the draft rules,” she added. “The purpose is to collect market information on recent changes in market circumstances, in particular since the start of the coronavirus pandemic.” But Hookham believes the US regulatory probes into container shipping have increased pressure on Europe’s competition authority to review the block exemption, which outlines the conditions under which liner shipping alliances can provide joint services without infringing on EU antitrust rules.

A Federal Maritime Commission (FMC) fact-finding study (FF29) released in May concluded unequivocally that competition in container shipping was “vigorous” and that rates rose to all-time highs last year and remain significantly elevated not because of collusion, but rather “are the product of the market forces of supply and demand.”





In June, President Joe Biden signed into law the Ocean Shipping Reform Act of 2022 (OSRA22), the first major US shipping reform in more than two decades, giving maritime regulators greater oversight over container storage fees and the ability to monitor whether ocean carriers are adhering to revised rules on loading exports. The part of OSRA22 that governs detention and demurrage fees went into effect June 24, with container lines now forced to certify that fees are reasonable and incentivize cargo movement.

Europe cedes high ground to US regulators

The US’ high-level regulatory oversight will not have gone unnoticed by the European Commission, Hookham said.

“In dithering over [launching a review], the commission has conceded the high ground to the FMC and US administration,” he said. “The scale and depth of the FF29 investigation and the OSRA2022 now set the benchmark by which the commission’s actions will eventually be judged by users of ocean shipping services.”

While the European Commission waits for carriers to respond to its questions

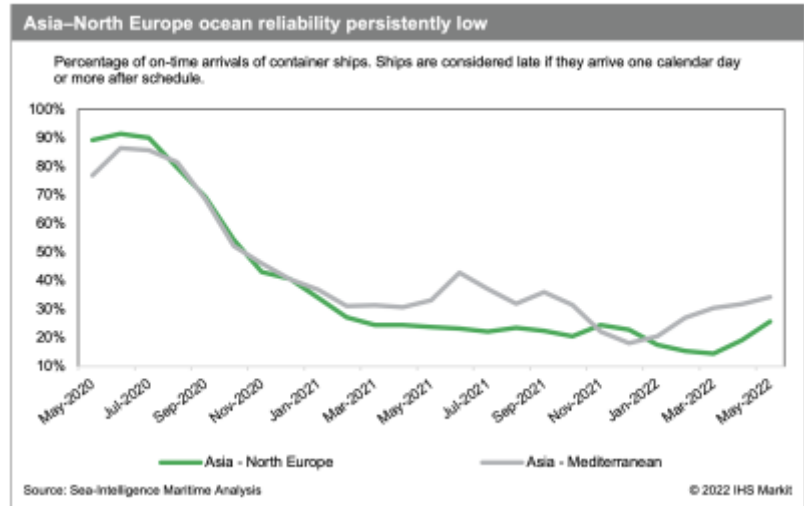
on market changes through the pandemic, Hookham said those changes over the past two years were the reason an evaluation of the block exemption was urgently required.

He pointed to the Container Shipping Market Quarterly Review for the first quarter prepared by MDS Transmodal in collaboration with the GSF. The report found current measures of competitiveness in the global liner shipping market using the Herfindahl–Hirschman Index (HHI) that measured market concentration within an industry failed to take full account of the degree of cooperation between carriers.

Hookham said not only were there consortia operations within the three main alliances, but the number of separate agreements between lines from different alliances was also significant. “Our concern is that at least two years is needed to consider and enact any alternative arrangements for vessel-sharing agreements, otherwise the block exemption just gets renewed because there is no time left to do anything else,” he said.

“The commission has repeatedly assured us it is keeping the situation in the market under review, and has, of course, participated in multilateral talks with US and Chinese counterparts,” Hookham said. “But that is not the same thing as a formal public consultation and examination.” He added that however the commission decided to act, “it needs to start now.”

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



### Time to end 'abuse by box lines' and create fairer and greener supply chains

Fiata has severely criticised the major shipping lines, accusing them of abusing their dominant position in the market and distorting competition. In a punchy discussion paper published yesterday, the forwarder association outlined several key requirements to ensure a more level playing field in the market. It said: “Access to the global logistics chain is under threat today. Moves by the world’s largest shipping lines, which, as part of the three global shipping alliances, dominate 80% of the global market, and 95% of the critical east-west tradelanes, have sought to cut or restrict freight forwarders from their services.”

Fiata called on industry stakeholders and market regulators to review the situation and ensure a balanced and fair system, and demanded a number of actions. For starters, it said, the box lines should stop spending their newfound wealth – record-breaking profits that this year could reach \$300bn, in a “protected environment” – on vertical integration and start contributing to decarbonisation. It pointed out that to achieve the IMO’s goal of a 50% emissions cut by 2050, the cost would be some \$1.5 trillion, “a significant challenge”. Instead of creating “unprecedented market concentration”, the lines should invest “to ensure that financial burden is not left to other parts of today’s ailing economy”.

“Fiata therefore calls on the IMO, governments and relevant organisations to put in place a plan for decarbonisation that takes account of this context and encourages such investments by shipping lines.”

Its second complaint concerns antitrust exemptions. Noting that these were intended to promote efficiency in the maritime supply chain, Fiata said that, as the box lines had moved into areas “outside port-to-port activities”, they should be reviewed. “They open the door for shipping lines to also use such exemptions in other activities – such as cargo handling, logistics and ancillary services – thus competing unfairly with the players active in those areas who do not have the benefit of exemption from antitrust law. This creates an oligopolistic market which undermines the overarching intent of the antitrust exemptions, and antitrust law overall.”

It added: “A more appropriate regulatory response would be to grant permissions, rather than exemptions, to shipping lines to deviate from antitrust law in certain prescribed situations. This would retain the regulatory intent, while allowing for certain criteria to be developed for such benefits to ensure they are not misused.” Fiata also urged more work to be done on carbon offset markets, which it said was an intermediary step towards zero emissions, suggesting that the markets could be used as an incentive for lines to invest in decarbonisation. And it called for the development of a data charter for digitalisation.

“Today, there are many different initiatives across the industry for the development of digital solutions. At the same time, it is important to ensure that this is effectively organised in a manner that does not inadvertently result in a data monopoly by certain actors holding the data, who can then utilise such data to compete unfairly in the supply chain. “This is also important for ensuring that all actors across global supply chains will continue to have access to trade logistics, and do not risk being cut out of the system due to lack of resources or connectivity. Fiata continues to promote decentralised systems which do not privilege one single standard or type of system, but that, instead, are interoperable.”

Finally, it urged the industry – and the IMO in particular – to set up a platform for global collaboration between all supply chain stakeholders to facilitate a coordinated approach to problems. “Currently, there is no one platform where dialogue and collaboration can be conducted on a consistent and formalised basis,” it said. “However, bottlenecks and disruptions in the supply chain are dependent on, and affect, matters that touch many different stakeholders.”

It concluded: “These major shipping lines are now abusing their dominant position in the market, together with regulatory anti-trust exemptions which are out of step with the current economic context, in a manner that is distorting free market competition, with detrimental impacts on the end consumer. “Fiata continues to call on industry stakeholders and market regulators to take action to ensure a balanced and fair trading system.”

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

### **Transpac leads spot rate collapse as consumer spending reaches 'tipping point'**

Container spot rates are tumbling – and there are no signs of the usual pre-peak season turbo boost. Drewry’s WCI index was a sea of red this week; its composite index shed another 3% for a year-on-year decline of 16%. “Not only are rates continuing downwards, but they are also failing to exhibit the beginning of the seasonal uptick we see under normal circumstances,” said Lars Jensen, CEO of Vespucci Maritime. The analyst said the continued decline in spot rates on the Asia-Europe and transpacific tradelanes implied “that the balance between supply and demand in these key trades is markedly worse than what we normally see at this point of the year”.

The North Europe component of the WCI declined 4% this week, to \$9,240 per 40ft, but would, arguably, have dropped significantly more but for the chronic congestion at North European hub ports which is causing carriers to blank a number of westbound sailings next month. However, since the start of the year, the gradual weekly erosion of short-term rates on the route has left this week’s reading some 24% down year on year, with some carriers discounting at substantially higher levels.

Meanwhile, on the transpacific, spot rates are also falling rapidly as demand softens. This week’s Freightos Baltic Index (FBX) saw a decline of 15% for Asia to US west coast rates, to \$7,599 per 40ft, and a drop of 13% for east coast rates, to \$10,113 per 40ft. And eastbound rates have slumped by around 50% since the beginning of April, a decline expected to continue at pace. “If underlying transpacific demand has eroded significantly enough, we could expect rates to continue to fall even as we move deeper into the traditional peak season,” said Judah Levine, head of research at Freightos.

The collapse in transpacific short-term rates was reflected in the new Shifex index, published by the Shifl supply chain freight platform. Its US west coast component dipped below \$7,000 this week, to an average of \$6,521 per 40ft. “With demand cooling from both the consumer and retailer segments, it is little surprise that ocean freight spot rates between China and North America are seeing new lows this year,” said Shabsie Levy, CEO and founder of Shifl.

“Consumer retail expenditure seems to be at a tipping point, inevitably reducing total volumes getting ashore. We expect this to push prices further down,” said Mr Levy. Ocean carriers are adopting aggressive

blanking strategies to mitigate the impact of the cargo downturn. Indeed, the 2M added to an already extensive cancelled services list yesterday when it decided to void the sailing of the 11,078 teu Georg Maersk from China on 10 July on the alliance's TP2/Jaguar loop between Asia and the US west coast.

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 24 Jun 2022	Current Index 1 Jul 2022
Comprehensive Index			4216.13	4203.27
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	5766	5731
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	6425	6418
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	7378	7334
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	9804	9684
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3541	3473
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	3398	3320
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	6214	6203
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	5590	5568
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	7884	8384
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	338	342
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	362	347
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	1073	1079
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	328	359

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมสถานการณ์ขนส่งค่อนข้างคงที่ โดยค่าระวางยังคงมีความผันผวน สำหรับเส้นทางยุโรป พบว่าความต้องการในการขนส่งสินค้าทุกชนิดยังคงที่ต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางปรับลดลงเล็กน้อย ส่วนในเส้นทางสหรัฐอเมริกา ในภาพรวมพบว่าความต้องการในการขนส่งคงที่ ในขณะที่ supply และ demand มีความสมดุล ส่วนค่าระวางมีการปรับตัวลดลง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ภาพรวมตลาดขนส่ง และความต้องการสินค้าจำเป็นทุกประเภท อยู่ในระดับสูงต่อเนื่อง ส่วน demand และ supply คงที่ สำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า ตลาดการขนส่งโดยรวมคงที่ ส่วนค่าระวางมีการปรับลดลง ส่วนเส้นทางอเมริกาใต้ ภาพรวมปริมาณความต้องการในการนำเข้าสินค้าจำเป็นทุกประเภท รวมถึงอุปกรณ์ทางการแพทย์ คงที่อยู่ในปริมาณสูง โดยที่ค่าระวางมีการปรับเพิ่มสูงขึ้น

-----