การอัพเดทค่าระวางเรือประจำสัปดาห์
สัปดาห์ที่ 48 พ.ศ. 2562

สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Low Sulphur Surcharge (LSS)	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand - Shanghai	200	300	Subject to ISOCC USD 60/TEU, USD 120/FEU	Effective till 31-Dec.-2019
Thailand - Qingdao	300	450		
Thailand - Hong Kong	100	200		
Thailand - Japan (Main Port)	300	400		
Thailand - Klang	300	500	Subject to ISOCC USD 40/TEU, USD 80/FEU	
Thailand - Jakarta	400	600		
Thailand - Hochiminh	250	350		
Thailand – Manila (North & South)	300	450		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	500	750	Subject to ISOCC USD 97/TEU, USD 194/FEU	
	Subject to War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU			
Thailand - South Korea (Busan)	50-80	150	USD 70/TEU, USD 140/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	150	300		
Thailand - Melbourne	325-575	650-1,050	USD 106/TEU, USD 212/FEU	
Thailand – Durban / Cape Town	850	1600	Subject to ISOCC USD 136/TEU, USD 272/FEU	Effective till 15-Dec.-2019
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	700	1,300	LSS: USD20/TEU, USD40/FEU + ISOCC: USD106/TEU, USD212/FEU	Effective till 15-Dec.-2019
	Subject to ENS USD30/BL			
Thailand - US West Coast	1,300	1,600	-	Effective till 14-Dec.-2019
Thailand - US East Coast	2,200	2,700		

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

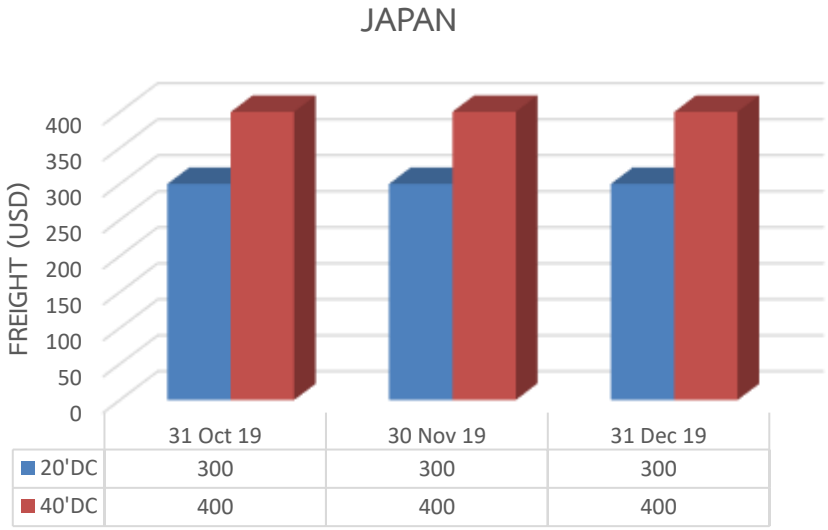
สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนธันวาคม 2562 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่คงที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง โดยสายเรือมีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge เพิ่มเติมจากค่าระวางดังตาราง สำหรับเส้นทาง Shanghai อัตราค่าระวางคงที่อยู่ที่ 200 USD/TEU และ 300 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU, เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 500 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 400 USD/FEU สำหรับเส้นทางแอฟริกาใต้ ค่าระวางตู้ 20' ลดลง 50 USD/TEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 850 USD/TEU ในขณะที่ตู้ 40' ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 1,600 USD/FEU

สำหรับเส้นทาง Europe ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 700 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU โดยมีการเรียกเก็บค่า ISOCC ในอัตรา 106 USD/TEU ซึ่งเป็นค่าน้ำมันแยกต่างหากจากค่า LSS ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางของแต่ละสายเรือค่อนข้างแตกต่างกัน โดยอัตราเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 325-575 USD/TEU และ 650-1,050 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า LSS ในอัตรา 106 USD/TEU เช่นเดียวกับเส้นทางยุโรป ในขณะที่เส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนธันวาคม ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 200 USD/ตู้ สำหรับฝั่ง West Coast ในขณะที่ฝั่ง East Coast ปรับเพิ่มเขึ้น 100 USD/TEU และ 300 USD/FEU ทำให้ค่าระวางในฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,300 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU และฝั่ง East Coast ค่าระวางอยู่ที่ 2,200 USD/TEU และ 2,700 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

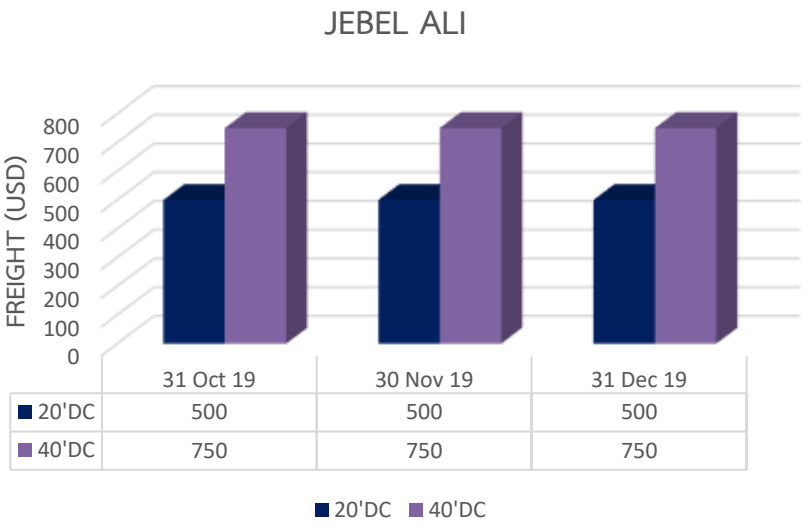
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	800	900	USD 70/TEU, USD 135/FEU	Effective till 31-Dec-2019
Thailand-Shanghai	900	1,000		
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	USD 12/TEU, USD 24/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,400	1800	USD 166/TEU, USD 332/FEU	

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2562



December is subject to Low Sulphur Surcharge: USD60/TEU และ USD120/FEU

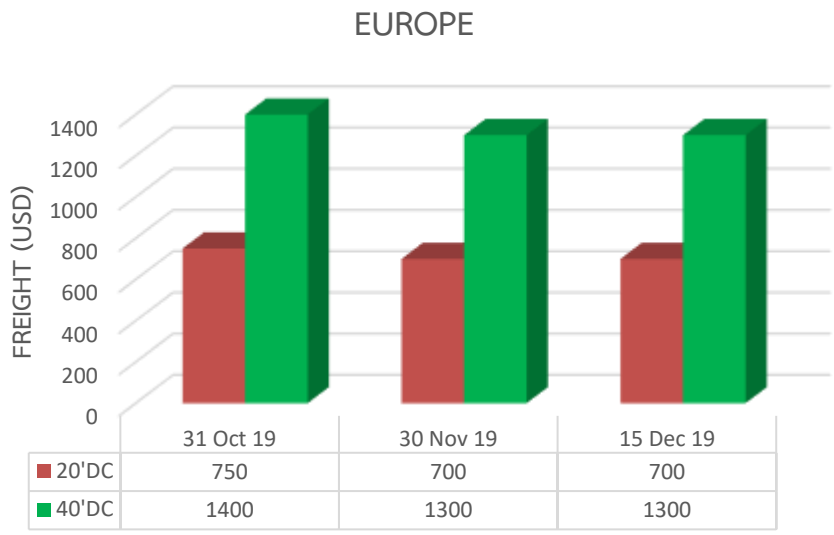
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2562



December is subject to

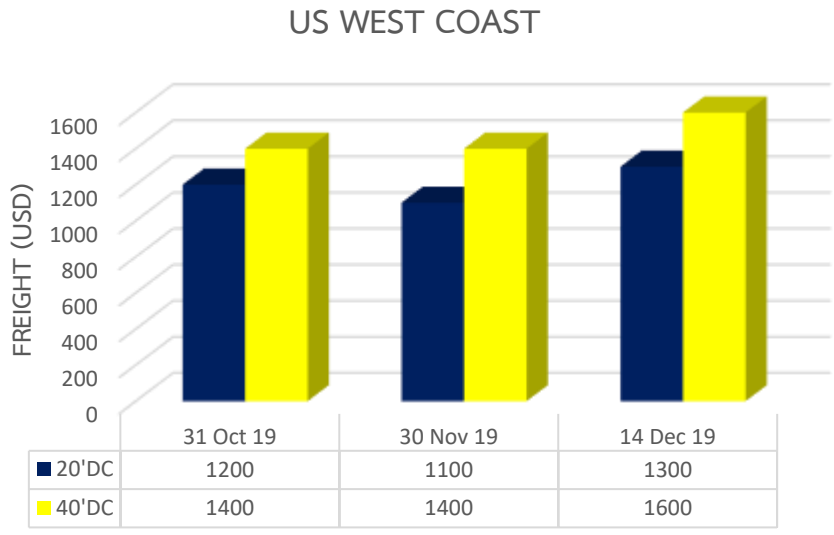
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU
- Low Sulphur Surcharge: USD97/TEU และ USD194/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2562

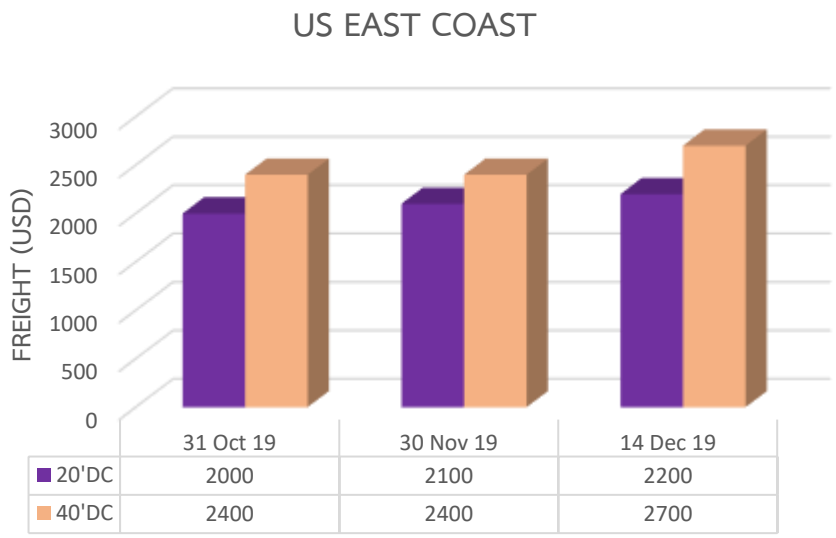


December is subject to
ENS: USD30/BL
Low Sulphur Surcharge: USD20/TEU และ USD40/FEU
ISOCC: USD106/TEU และ USD212/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2562



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2562



รวบรวมประกาศจากสายเรือช่วงเดือนพฤศจิกายน

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งให้ทราบว่าตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2562 ซึ่งเป็นช่วงเปลี่ยนผ่านของการเริ่มใช้น้ำมัน Low Sulphur ตามมาตรการของ IMO ดังนั้น สายเรือจะมีการเรียกเก็บค่า IMO 2020 Transition Charge (ITC) แยกต่างหากจาก Marine Fuel Recovery Charge (MFR) โดยมีเงื่อนไขดังนี้

- Mid-and Long- Term Business จะถูกเรียกเก็บเฉพาะค่า MFR แต่ไม่เรียกเก็บค่า ITC
- สินค้าส่งออกจากประเทศจีน ฮ่องกง และมาเก๊า จะเรียกเก็บเฉพาะค่า ITC ในช่วงเปลี่ยนผ่านเท่านั้น แต่ไม่เรียกเก็บค่า MFR

ทั้งนี้ อัตราการเรียกเก็บค่า IMO 2020 Transition Charge (ITC) ปรากฏดังตารางต่อไปนี้

Routing	IMO 2020 Transition Charge (ITC)
Far East Asia to Europe	USD 135/TEU
Europe to Far East Asia	USD 70/TEU
Far East to Europe / Oceania	USD 210/TEU
Intra Asia	USD 80/TEU
Intra Asia to Middle East & India	USD 110/TEU
Middle East & India to Asia incl. Oceania	USD 35/TEU
Intra Asia to Oceania	USD 125/TEU
Oceania to Asia	USD 65/TEU
Asia to Latin America	USD 180/TEU
Latin America to Asia	USD 80/TEU
Asia to North America EC&WC	USD130/TEU
North America EC to Asia	USD38/TEU
North America WC to Asia	USD21/TEU
Asia to NE/East/West/South Africa	USD180/TEU

- ประกาศเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge (PSS) จากเส้นทาง East Asia ไปยังเมดิเตอร์เรเนียน ในอัตรา USD 400/TEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2562

สายเรือ ANL

- ประกาศเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) มีผลตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2562 โดยเรียกเก็บในเส้นทางต่างๆ ดังนี้

TRADE	LSS (USD) PER TEU
Asia Oceania	$106.00
Asia – Pacific Islands	$100.00
Australia – New Zealand	$64.00
APR – Asia to PNG	$176.00
PAX	$128.00
Australian Coastal	$78.00
New Zealand Coastal	$64.00

สายเรือ Wan Hai

- ประกาศเรียกเก็บค่า Wan Hai Bunker Surcharge (WBS) สำหรับสินค้าที่ส่งออก และนำเข้ามายังประเทศไทย สำหรับเส้นทางต่างๆ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2562 รายละเอียดดังตาราง

Countries & Trade To / From Thailand	Bound	DC/OT/FR		RF	
		20'	40'&HQ	20'	40HQ
Cambodia/Indonesia/Malaysia/Singapore/Vietnam	Region A	$ 40	$ 80	$ 60	$ 120
China/Hong Kong/Japan/Korea/Myanma/Philippines/Taiwan	Region B	$ 75	$ 150	$ 113	$ 226
India Sub continenet and Pakistan	WB	$ 163	$ 326	$ 244	$ 488
	EB	$ 81	$ 162	$ 122	$ 244
Middle East	WB	$ 175	$ 350	$ 263	$ 526
	EB	$ 88	$ 176	$ 131	$ 262
Red Sea	WB	$ 200	$ 400	$ 300	$ 600
	EB	$ 60	$ 120	$ 90	$ 180
South America West Coast	EB	$ 273	$ 546	$ 409	$ 818
	WB	$ 82	$ 164	$ 123	$ 246

ประกาศเรื่องการเรียกเก็บ Reefer Peak Season Surcharge

สายเรือ MSC ประกาศแจ้งให้ทราบว่าเนื่องจากมีความต้องการใช้ตู้ Reefer เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก สายเรือจึงประกาศเรียกเก็บค่า Reefer Peak Season Surcharge โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 2 ธันวาคม 2562 หากต้องการรายละเอียดเพิ่มเติมให้ติดต่อสอบถามไปยังฝ่ายบริการลูกค้าของสายเรือโดยตรง

Ocean freight contract rates rise in November

Reversal of trend since summer 2018 of downwards pressure on long-term contracted prices, at least temporarily, with marginal increases across the board this month, according to digital rates specialist Xeneta. The ongoing trend of downward pressure on long-term contracted ocean freight rates appears to have been broken, or at least temporarily derailed, with marginal increases seen across the board in November, according to digital rates specialist Xeneta. According to the latest XSI Public Indices report from Xeneta, which provides uses real-time “crowd-sourced” data from the world’s leading shippers to provide intelligence on the long-

term contracted market, global rates climbed by 0.9% over the last month. “This disrupts a long-term pattern of decline that, with the exception of a sizable and unexpected rise in May, has been ongoing since summer 2018,” Xeneta noted.

The Oslo-based company’s XSI report uses over 110 million data points covering over 160,000 port-to-port pairings, to provide insight into the latest market moves. In November, those moves were, according to Xeneta CEO Patrik Berglund, “surprisingly positive for the somewhat beleaguered container industry”. He commented: “We’ve got so used to seeing the arrow pointing downwards over the course of the last year and a half or so that a push ‘into the black’ comes as a minor shock to the system. It just goes to show how unpredictable the ocean freight segment remains. With that in mind, it is vital, for all parties in the chain, to stay abreast of the latest intelligence to stand any chance of getting optimal value from contract negotiations.” Although the index – currently standing at 111.54 points – remains 4% lower than the high of 116.19 reported in May, it is now up 0.8%, year on year, and has increased by 3% since the end of 2018.

And it’s not just the index that’s ‘in the black’, Berglund noted, adding: “The carriers have posted largely positive results for Q3, with Hapag-Lloyd reporting a net profit of $168 million – that’s against a profit of just $15 million this time last year. Meanwhile, the world’s largest carrier, Maersk, reported a very healthy net profit of $520 million. “Even Yang Ming’s loss of NT$1.38 billion is not as bad as it seems on the surface, as if options had been exercised on previously chartered vessels, they too would be in the black. So, the latest news is not as bad as many will have feared.”

This is reflected in the XSI regional import and export breakdowns, which all registered upward price moves. The import and export benchmarks for Europe climbed by 0.2% and 0.6%, respectively, “while shipowners will have been further buoyed by a draft paper from the European Commission suggesting the EU Consortia Block Exemption Regulation (BER) will be extended until 25 April 2024”, Xeneta noted – a rule that allows carriers to participate in alliances with a market share of up to 30% on EU trades.

In the Far East, the XSI import index showed a 1.2% increase – although it remains down 16.5%, year on year – with exports rising by 0.5%. US imports climbed by 1.4%, boosting a trend that has driven a 27.3% increase since April this year, with exports registering a 1.5% rise. Although all the key indicators are moving upwards, Berglund warned that, as ever in the unpredictable ocean freight sector, nothing can be taken for granted.

“World trade, and this segment is at the vanguard of that, still faces uncertainty on a number of fronts, and that obviously impacts upon the demand-rates dynamic,” he commented. “For example, there’s been no noticeable trade negotiation developments between the US and China and I’m not sure anyone really knows what’s in store next. “Reports suggest that the tit-for-tat ‘war’ they’ve become embroiled in will contribute to the first full-year decline in volumes on the Eastbound transpacific trade since the depths of the global financial crisis in 2009. The carriers are feeling that pain.

“Furthermore, there’s ongoing wider economic and geopolitical concerns, mixing with serious single issues such as Brexit – with the next season of this ongoing drama due to hit our screens after the UK general election in December. When we add in the carriers’ attempts to formulate strategies to claw back the additional cost of low Sulphur fuels to comply with IMO 2020, further uncertainty reigns.”

Source: https://www.lloydsloadinglist.com/

As major lines move in on intra-Asia trades, regional carriers feel the pressure

Increased competition and vessel cascading on intra-Asia trades has led to rock-bottom freight rates and plunging profits for regional carriers. Charlie Chu, executive vice president of Thai-based intra-Asia specialist Regional Container Line (RCL), said freight rates were declining every year. “Ship upsizing in intra-Asia trade is

quite popular, same as other trades globally," he told *The Loadstar*. "The consolidation between large carriers through M&A and alliances means they can easily launch new services with bigger ships, using the combined volume of their feeders and intra-Asia cargo. "So it impacts intra-Asia due to the increased capacity, which adds pressure on freight rates."

RCL's third-quarter results reflected the difficult market conditions. The carrier announced a net-loss of 307m Thai Bhat (US$10.2m) for the period, compared with a 93m Thai Bhat loss during the corresponding quarter last year. The loss was despite a 9% year on year increase in liftings to 562,000 teu, which the carrier blamed on "bearish" freight rates. "[The] average freight rate slumped by 15% year over year and 7% less than the previous quarter," RCL said. "Despite the difficult trade environment, intra-Asia trade demonstrates the most promising potential growth, drawing in many newcomers to gain market share. This resulted in strong competition this quarter, depressing the freight immensely." RCL was not the only regional specialist to suffer in the third-quarter.

For example, Indonesian carrier Sumudera Shipping, listed in Singapore, saw container volumes decline 15.8% to 341,000 teu, with revenue falling 22.5% to $84.4m, which it said was a result of "softening" freight rates. "Global trade for goods and services has been on the decline amid the fallout from US/China trade friction and rising geopolitical tensions in Europe and Asia, putting intense pressure on the competition for cargo," Samudera said. "Other challenges include rising operating costs from the volatility in oil prices and complying with the International Maritime Organisation's low-sulphur regulations effective 2020."

The carrier also said it would be "keeping a lookout" for opportunities to grow its logistics business and build up the "resilience of its revenue stream." For RCL, IMO 2020 has also place a burden on costs, which it said, along with the depressing trade atmosphere and geopolitical tension in the Middle East, was indication of the higher operating costs impacting shipping lines. "Our financial cost increased by 31% against the same quarter in the previous year because of the investment decision to take a greener step, installing scrubber systems to our ships," RCL said.

Consequently, Mr Chu explained, the market could be turning once again as carriers look to reduce capacity and pass on rising fuel costs. "Carriers are underway to rationalise the services to reduce the capacity, we see the improvement of supply and demand after China's Golden Week holiday in October," he said.
Bi-directional trade between China and ASEAN continues to drive the bulk of intra-Asian volume growth, Mr Chu added.

Source: https://theloadstar.com/

Pre-CNY imports to reveal health of trans-Pac, US economy

The scale of US retailers' post-Christmas restocking will give the trans-Pacific trade its first glimpse of import volumes in early 2020, given that inventories boosted by front-loading in 2018 to avoid higher tariffs should have been drawn down. Lunar New Year comes about a week earlier in 2020 than in 2019, with Chinese factories beginning to slow production a week or two before the weeklong holiday begins on Jan. 25.

The extent to which US retailers rebuild their inventories will provide a hint as to how consumers will respond to mixed economic signals and higher prices on some Chinese goods, as importers have passed on some of the cost of tariffs. In a larger sense, the extent to which retailers rebuild inventories in early 2020 will reveal how much longer retail spending can keep the United States economy on a growth track amid weakness in domestic manufacturing and a slowing global economy.

Getting a bead on just how much retailers plan to import in the second half is a crapshoot for a variety of reasons. First, the front-loading of US imports last year to get ahead of higher tariffs has kept inventories high. US inventory-to-sales ratios hit a 10-year high of 1.51 in March and had only fallen to 1.4 in September,

the latest reading from the US Census Bureau. That's suppressed the need for reordering, with US imports from Asia up just 0.2 percent in the first 10 months of the year, according to PIERS, a sister product of The Journal of Commerce within IHS Markit. Eastbound trans-Pacific volumes will end the year down 2 percent from 2018, the first negative year in a decade, according to maritime analyst Alphaliner.

To no one's surprise, some container line executives are concerned about the light liftings. Based on October and November discussions with eight container line executives from some of the top 10 carriers, sentiment ranges from confidence that US consumer buying power will hold up to fears that the bottom might drop out. With retailers still determining just how much restocking will be necessary after the winter holiday shopping season, carriers say the volume forecasts they're receiving are still patchy.

How confident is the consumer?

Retailers can be forgiven for their uncertainty, given the barrage of conflicting and rapidly changing signals about the direction of the US economy. US manufacturing as measured by IHS Markit, for example, reversed its decline in October and November, and new orders this month gave production the sharpest expansion since April. "A welcome upturn in the headline index from the flash PMI adds to evidence that the worst of the economy's recent soft patch may be behind us," said Chris Williamson, chief business economist at IHS Markit. Meanwhile, US consumer confidence, as measured by The Conference Board on Tuesday, fell in November for the fourth straight month. But "confidence levels are still high and should support solid spending during this holiday season," Lynn Franco, senior director of economic indicators at the nonprofit research group, told The Wall Street Journal.

Speculating that retailers would attempt to stay ahead of 25 percent tariffs on $300 billion worth of imports from China due to take effect on Dec. 15, the monthly Global Port Tracker, published by the National Retail Federation and Hackett Associates, predicted an 8.8 percent increase in November imports over November 2018. But there is now some question whether this month's imports will be that robust. "The thought was some cargo would move early ahead of Dec. 15, but I don't see that," Christian Sur, executive vice president of sales and marketing at Unique Logistics International, told The Journal of Commerce. And based on conversations with Chinese factory managers, Gene Seroka, executive director of the Port of Los Angeles, said he sees little sign of a pre-Chinese New Year rush. "We are not seeing any type of advancing of cargo like we saw last year in the third and fourth quarters, because inventories haven't been worked down fast enough," he said.

That, however, may be because of the diverging fortunes of West versus East and Gulf Coast ports when it comes to Asian imports. In the first 10 months, Asian imports through West Coast ports fell 3.2 percent, while volumes through East and Gulf Coast ports rose 5 percent and 17 percent, respectively, according to PIERS. Other industry sources are more sanguine about the coming months. "Advance bookings are not too bad," said Howard Finkel, senior vice president of trade at Cosco Container Lines. "I don't see any disaster ahead."

Whatever the scale of Asian imports in early 2020, expect individual carriers to continue to exercise capacity restraint. Despite weak growth, the top 10 carrier rankings in the eastbound trans-Pacific trade remained constant in the first three quarters of the year as carriers generally avoided slashing rates to grab share, according to an analysis of PIERS data. And, although spot rates to ship a 40-foot container from the East and West coasts in the week ending Nov. 22 were down 38 percent and 40 percent, respectively, year over year, that includes the spike in rates in the second half of 2018 due to front-loading, according to the Shanghai Containerized Freight Index (SCFI). In comparison to 2017 rates, the spot prices to the East Coast are down 19 percent and up more than 4 percent for West Coast routings. So far, there hasn't been a significant

wave of blank sailings announced for January, offering hope for a pre-Chinese New Year bump in volume, but just like the mixed economic signals, that could change fast.

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)				
Description	Unit	Weighting	Previous Index 22 November 2019	Current Index 29 November 2019
Comprehensive Index			765.47	819.63
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	702	766
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	689	730
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1229	1405
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2256	2684
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	772	835
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	926	816
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2281	2290
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	939	996
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1627	1667
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	228	229
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	244	244
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	165	158
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	120	120

ตารางเปรียบเทียบอัตราค่าระวางระหว่าง Shanghai และประเทศไทย ไปเส้นทางต่างๆ

Route	Freight Rate (SCFI)			Freight Rate from Thailand		
	Freight Rate (25 Oct 2019)	Freight Rate (29 Nov 2019)	Change	Freight Rate from Thailand (31 Oct 2019)	Freight Rate from Thailand (30 Nov 2019)	Change
Europe	594	766	172	750	700	-50
US West Coast	1361	1405	44	1200	1100	-100
US East Coast	2411	2684	273	2000	2100	100
Dubai	786	835	49	500	500	0
Melbourne	1164	816	-348	300-525	325-575	25-50
West Japan	223	229	6	300	300	0
East Japan	235	244	9			
Busan	140	120	-20	50-80	50-80	0

จากตารางข้างต้น เป็นการเปรียบเทียบอัตราค่าระวาง ในช่วงปลายเดือนตุลาคม และช่วงปลายเดือนพฤศจิกายน โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. อัตราค่าระวางจากประเทศจีน ไปเส้นทางต่างๆ โดยใช้ข้อมูลอ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)
2. อัตราค่าระวางจากประเทศไทย ไปเส้นทางต่างๆ โดยอ้างอิงจากการรวบรวมข้อมูลของสภาผู้สินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

เมื่อทำการเปรียบเทียบอัตราค่าระวางจากประเทศจีนไปยังเส้นทางต่างๆ พบว่าส่วนใหญ่มีการปรับอัตราค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น ได้แก่ เส้นทางยุโรป เส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตก และตะวันออก เส้นทางดูไบ และเส้นทางญี่ปุ่นทั้งฝั่งตะวันตก และตะวันออก ส่วนเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับลดลง ได้แก่ เส้นทางออสเตรเลีย และเส้นทางเกาหลี

สำหรับอัตราค่าระวางจากประเทศไทยไปยังเส้นทางต่างๆ เส้นทางที่อัตรายังคงที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง ได้แก่ เส้นทางดูไบ เส้นทางญี่ปุ่น และเส้นทางเกาหลี ในขณะที่ค่าระวางที่ไปยังเส้นทางยุโรป และเส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตกปรับลดลง ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันออก และเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น

.....