

## การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 36 พ.ศ. 2562



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand - Shanghai	200	300	Effective till September 30, 2019
Thailand - Qingdao	300	450	
Thailand - Hong Kong	100	200	
Thailand - Klang	300	500	
Thailand - Jakarta	400	600	
Thailand - Hochiminh	250	350	
Thailand – Manila, North & South	300	450	
	Subject to CIC at destination		
Thailand - South Korea (Busan)	50-80	150	
Thailand - South Korea (Incheon)	150	300	
Thailand - Japan (Main Port)	300	400	
Thailand - Jebel Ali	500	750	
	War Risk Surcharge: \$35/20' และ \$70/40'		
Thailand - Melbourne	300-450	600-800	
Thailand – Durban / Cape Town	800	1500	
	Subject to SCMC USD 30/BL		
Thailand - Europe (Main Port)	950	1,800	Effective till September 15, 2019
Thailand - US West Coast	1,400	1,700	Subject to Peak Season (PSS)
Thailand - US East Coast	2,200	2,800	USD 320/TEU และ USD 400/FEU Effective till September 14, 2019

หมายเหตุ: SCMC คือ Security Compliance Management Charge

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกันยายน 2562 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่คงที่ไม่มีเปลี่ยนแปลง มีเพียงเส้นทางเกาหลีที่ค่าระวางปรับลดลงประมาณ 20-50% เป็นผลจากหลายปัจจัยทั้งจากเรื่องค่าเงิน และปริมาณสินค้าที่ลดลง ในเส้นทางนี้ 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 ในขณะที่เส้นทาง Europe แม้ค่าระวางจะคงที่ แต่เนื่องจาก Space ค่อนข้างแน่น ต้องติดตามสถานการณ์อีกครั้งช่วงกลางเดือนกันยายน โดยอัตราค่าระวางอยู่ที่ 950 USD/TEU และ 1,800 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Fuel Surcharge (LSS) ที่ต้นทุนในอัตราเดิม คือ 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU สำหรับในเดือนนี้มีเพิ่มเติมข้อมูลค่าระวางในเส้นทาง South Africa (Durban และ Cape Town) โดยอัตราค่าระวางอยู่ที่ 800 USD/TEU และ 1,500 USD/FEU ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางอยู่ระหว่าง 300-450 USD/TEU และ 600-800 USD/FEU ทั้งนี้ อยู่ในช่วงพีคทำให้มีสินค้าในเส้นทางเป็นจำนวนมาก ต้องตรวจสอบ Space กับสายเรืออีกครั้ง

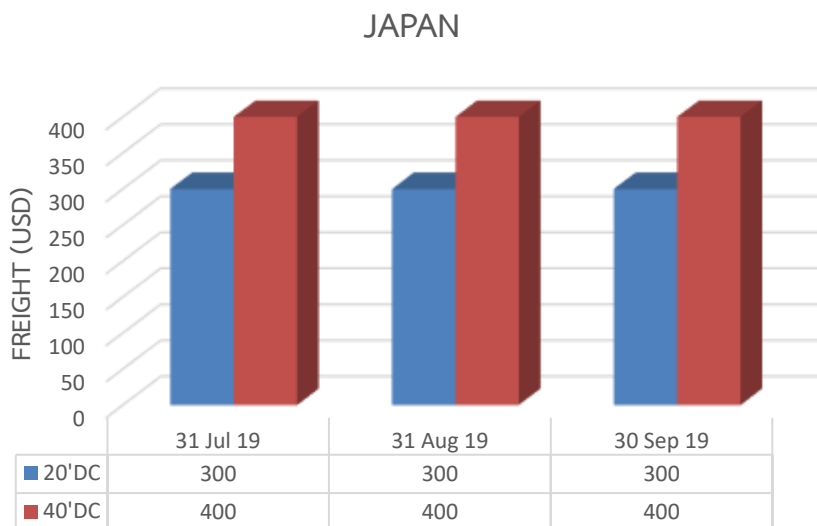
สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนกันยายน ค่าระวางในฝั่ง West Coast อัตราคงที่ไม่เปลี่ยนแปลง โดยค่าระวางอยู่ที่ 1,400 USD/TEU และ 1,700 USD/FEU ในขณะที่อัตราค่าระวางฝั่ง East Coast ปรับลดลง 100 USD สำหรับตู้ 20' ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,200 USD/TEU และ 2,800 USD/FEU โดยในเดือนกันยายนมีเรียกเก็บ Peak Season Surcharge (PSS) ทั้งฝั่ง West Coast และ East Coast ในอัตรา 320/TEU และ 400 USD/FEU

**CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)**

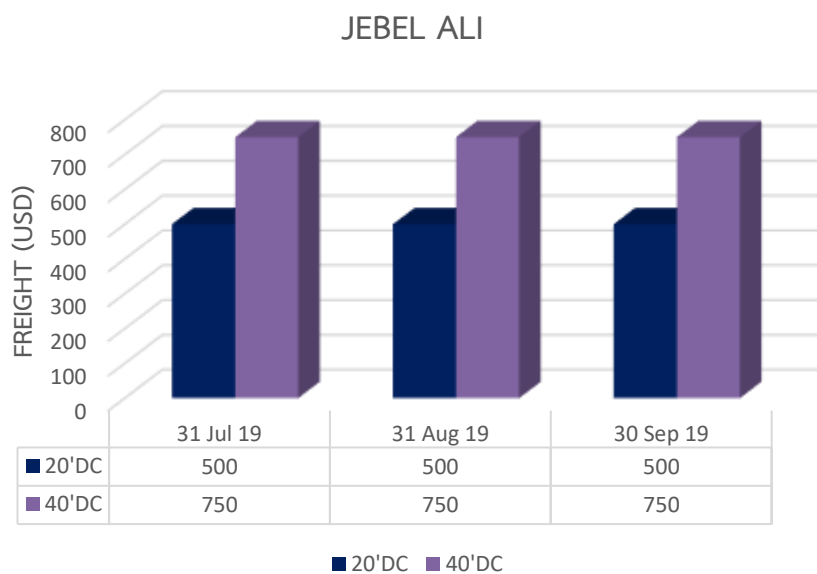
ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	900	Effective till September 30, 2019
Thailand-Shanghai	900	1,000	
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,400	1800	

- สำหรับเส้นทางไปประเทศจีน และฮ่องกง มีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) ที่ปลายทางในอัตรา 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU
- สำหรับเส้นทางไปยุโรป ค่า OBS ปรับลดลง โดยเรียกเก็บในอัตรา 124 USD/TEU และ 248 USD/FEU

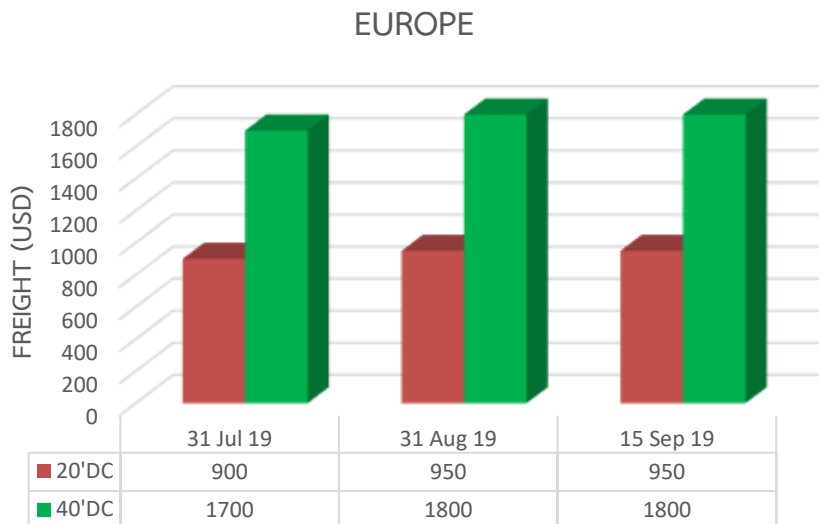
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2562



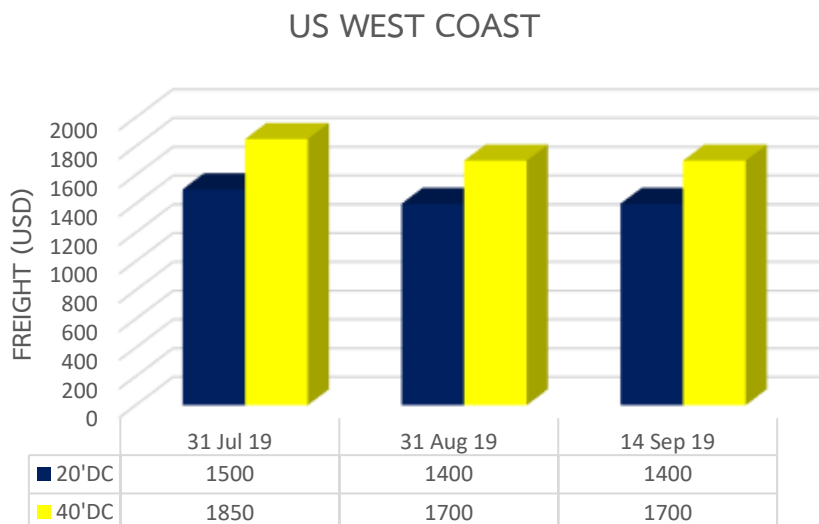
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2562



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2562

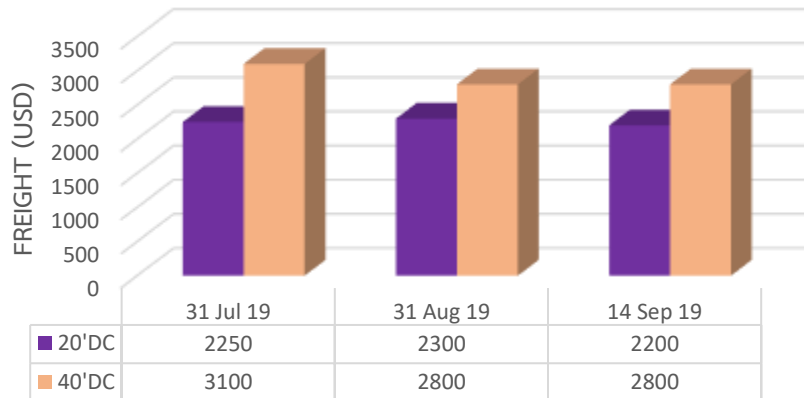


กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ก.ค. ถึง ก.ย. ปี 2562



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

US EAST COAST



ประกาศแจ้งเรื่อง New Bunker Surcharge Notice: WBS (Wan Hai Bunker Surcharge)

สายเรือ **Wan Hai** ออกประกาศแจ้งเรื่องการปรับปรุงการเรียกเก็บค่า Bunker Surcharge สืบเนื่องจากมาตรการ IMO Low Sulphur 2020 ซึ่งมีข้อกำหนดให้เรือใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำไม่เกิน 0.5% โดยสายเรือ Wan Hai แจ้งว่าเพื่อดำเนินตามมาตรการดังกล่าว สายเรือจะเริ่มนำน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำมาใช้ในต้นไตรมาสที่ 4 ของปี 2019 ทั้งนี้ เพื่อความปลอดภัยในการดำเนินงาน และการปรับตัวด้านเทคนิค ดังนั้น Wan Hai จึงได้ปรับปรุงกลไกการเรียกเก็บค่า Bunker Surcharge และเรียกชื่อค่าใช้จ่ายเป็น WBS โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2562 ซึ่งจะใช้การคำนวณเป็นรายไตรมาสโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยของราคาน้ำมัน 3 เดือนก่อนหน้า ดังตาราง WBS Matrix ด้านล่างนี้

WBS Matrix(per TEU/standard dry container)

Trade	Bound	≤\$400	\$400.01~450	\$450.01~500	\$500.01~550	\$550.01~600	\$600.01~650	\$650.01~700	\$700.01~750
Intra-Asia	Region A	16	24	32	40	48	56	64	72
	Region B	30	45	60	75	90	105	120	135
Asia - India Sub continent	WB	65	98	130	163	195	228	260	293
	EB	33	49	65	81	98	114	130	146
Asia - Middle East	WB	70	105	140	175	210	245	280	315
	EB	35	53	70	88	105	123	140	158
Asia - Red Sea	WB	80	120	160	200	240	280	320	360
	EB	24	36	48	60	72	84	96	108
Asia - South America West Coast	EB	109	164	218	273	327	382	436	491
	WB	33	49	65	82	98	114	131	147

หมายเหตุ

- สำหรับตู้ Reefer จะคำนวณค่า WBS เท่ากับ 1.5 เท่าของตู้ Dry
- สำหรับ Transpacific Trade ค่า WBS ขึ้นอยู่กับ Service Contract

การศึกษาความเป็นไปได้และการออกแบบร่างรายละเอียด (Preliminary Design) ท่าเรือกรุงเทพฝั่งตะวันตกในลักษณะท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automation) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย

สืบเนื่องจากการท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างคณะที่ปรึกษา ในการศึกษาความเป็นไปได้และการออกแบบร่างรายละเอียด (Preliminary Design) ท่าเรือกรุงเทพฝั่งตะวันตกในลักษณะท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ เพื่อรองรับปริมาณตู้สินค้าที่คาดการณ์ว่า ปริมาณตู้ผ่านท่าเรือกรุงเทพจะเติบโตเพิ่มขึ้นจาก 1.5 ล้านTEU ในปี 2018 เป็น 2.5 ล้านTEU ในปี 2030 และเป็น 3.2 ล้านTEU ในปี 2049 จึงต้องมีการพัฒนาออกแบบท่าเรือให้มีระบบ Automation เข้ามาช่วยในการบริหารงานเพื่อเพิ่ม

ประสิทธิภาพการทำงานให้สามารถแข่งขันได้ โดยมีแผนในการติดตั้ง และดำเนินการ (Operational Plan) ในเบื้องต้นของท่าเรือในฝั่งตะวันตก ประกอบด้วย เครนหน้าท่า 7 ตัว Automated Stacking Crane 24 ตัว รถบรรทุกขนส่งแนวราบ 23 คัน และเครื่องมือสำหรับลานบรรจุตู้ 2 ชุด ซึ่งลักษณะการลงทุนจะเป็นแบบค่อยเป็นค่อยไป ทอยยจัดซื้อโดยพิจารณาจาก Volume สินค้าเป็นหลัก โดยมีตัวชี้วัด (KPI) ของโครงการ อาทิเช่น ความพร้อมของหน้าท่า ไม่ต่ำกว่า 95% ประสิทธิภาพการเคลื่อนที่ของเครนหน้าท่า 22 ครั้ง/ชั่วโมง ระยะเวลาการทำ Transaction ผ่านท่า ไม่เกิน 45 วินาที Truck turn time โดยเฉลี่ยไม่เกิน 30 นาที เป็นต้น

ประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการนี้ คือ จะเป็นการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของท่าเรือกรุงเทพ ให้มีโอกาสเติบโตของธุรกิจ และยังเป็นการเพิ่มระดับการให้บริการ มีความปลอดภัย ช่วยเพิ่มทักษะ และสร้างมูลค่าเพิ่มให้พนักงาน รวมถึงยังสามารถช่วยลดปัญหามลภาวะได้อีกทางหนึ่ง ซึ่งในขั้นตอนต่อจากนี้ต้องใช้เวลาอีกสักกระยะหนึ่ง โดยผู้บริหารการทำเรือฯ ต้องมีการทบทวนรายละเอียดโครงการ มีการนำเสนอ Detail Design การจัดตั้งงบประมาณ การทำ EHIA รวมถึงการจัดสัมมนาประชาสัมพันธ์ และจึงดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งหากผ่านขั้นตอนดังกล่าวคาดว่าจะใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 3 ปี

### US ports brace as Dorian continues threatening path up Atlantic coast

Around 60 container ships are waiting to call at ports in the US southeast and the Caribbean. Some are expected to come into port over the weekend while others have been diverted to other ports. Hurricane Dorian, which left a trail of devastation across the Bahamas, is battering the US southeast coast where ports on South and North Carolina are braced for one of the biggest storms in recent years. The weather system has been downgraded to category 2, but still poses a threat and was reported to be producing hurricane-force sustained winds over eastern North Carolina. The National Hurricane Center also issued a storm surge warning, which means there is a danger of life-threatening inundation.

“The center of Dorian will move near or over the coast of North Carolina during the next several hours,” the NHC said in its latest advisory. “The center should move to the southeast of extreme south eastern New England tonight and Saturday morning, and then across Nova Scotia late Saturday or Saturday night.” It said maximum sustained winds are currently near 90mph (150 km/h) with higher gusts. “Dorian should remain a powerful hurricane as it moves near or along the coast of North Carolina during the next several hours,” it said. As Dorian closed in on the Eastern Seaboard, US naval vessels were ordered to ride out the storm at sea, while military aircraft were moved inland.

Some 60 container ships, riding out the storm at sea, were waiting to call at ports in the US southeast and the Caribbean. Some ships were expected to call over the weekend, while others were being diverted to other ports. Major transshipment hub Freeport Container Port escaped major damage but its gantry cranes are expected to remain out of action until mains electricity is restored.

The Canadian Hurricane Centre issued a Hurricane Watch for all of Nova Scotia, a Tropical Storm Watch for Prince Edward Island and for the Magdalen Islands, and for New Brunswick from Fundy National Park to Shediac. Also a Tropical Storm Watch was issued for Newfoundland from Francois to Boat Harbour. US Coast Guard Port Condition Zulu is in effect for the ports of Savannah and Brunswick, Georgia and Charleston, South Carolina. The designation means that port facilities are effectively closed for marine traffic and cargo operations. Port officials said that based on current forecasts, the ports of Wilmington and Morehead City would be closed to commercial operations and employees on Thursday and Friday.

In South Carolina, port officials expected Charleston’s terminals to reopen at 0700 on Friday, as the storm passed, with vessel operations due to begin at 1900 on Friday evening. In the Bahamas, where Dorian made landfall earlier this week as a category 5 storm, the extent of the devastation is beginning to become apparent. While the official number of fatalities stands at 30, the final death toll will be “staggering”, Health Minister Duane Sands has warned. “The public needs to prepare for unimaginable information about the death

toll and the human suffering," he told local radio. Freeport Container Port on the island of Grand Bahama remains without power. Cruise line Royal Caribbean has pledged to provide 20,000 meals a day to islanders.

Mediterranean Shipping Co said it will provide aid, including prefabricated housing, as Hong Kong's Hutchison races to re-open both the container terminal and airport that it manages. "As a family company and one that has lived off the sea for over 300 years, we are fully committed to supporting both immediate and longer-term relief and recovery efforts in the Bahamas," said MSC Group chairman Gianluigi Aponte. He said his company would support efforts to "rebuild and recover" from the damage.

Officials say hundreds, possibly thousands, are still missing in the Abacos and Grand Bahama. Officials are sending morticians and 200 body bags to the Abaco Islands, which was the worst-hit part of the region. Insured damage from Dorian's catastrophic passage over the Bahamas will total \$7bn, according to one preliminary estimate.

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

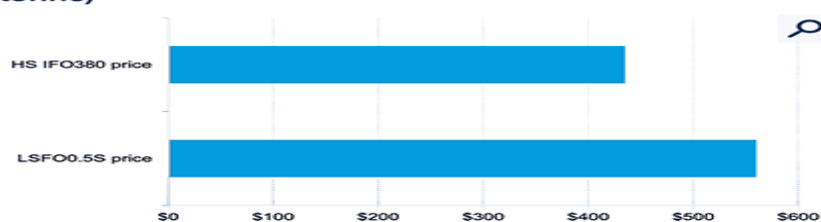
### Shippers prepare for sharp ocean freight fuel price rises

Many cargo owners still uncertain about the impact of IMO 2020 on their freight costs, although better information is now becoming available, says Drewry, which predicts BAFs will soar from Q4 2019 and be very volatile in the first half of 2020, before falling in 2021. Many cargo owners remain unclear about the impact on their freight costs of the incoming 'IMO 2020' low-sulphur shipping fuel rules, although better information is now becoming available, says container shipping analyst and data expert Drewry – which is launching a 'low-sulphur bunker price tracker'. Drewry said that for several years, "one of the biggest and hardest questions to answer in international shipping has been: what will the new low-sulphur fuel cost from 2020?". But it said shippers, forwarders and carriers are getting a better idea of costs and data sources.

"Everybody – or nearly everybody – agreed that there will be a large, extra cost for the industry and its users," Drewry noted. "But shippers surveyed by Drewry on the IMO 2020 issue admitted that 'data is patchy and confusing' and a high proportion of shippers replied that they were very uncertain about the impact of IMO 2020 on their freight costs. Largely as result of this, Drewry developed an IMO Cost Impact Calculator, but said "this required us making our own forecast of the 2020 cost of low-sulphur fuel, because there is no established price in the market for the new fuel. This is changing.

"In July and August, early indications of prices for low-sulphur fuel oil 0.5% (0.5S) compliant with the IMO 2020 rule showed that the new fuel costs about 30% more than the current, high-sulphur IFO380 fuel at Asian ports which have started selling it. This price is based on actual bunkering transactions for ships which trade with Chinese ports, where the 0.5S requirement is already implemented. The low-sulphur 0.5S price in the major port of Singapore is about \$560 per tonne." However, Drewry said it was asking customers "to be careful when using these early price indications, because the demand for low-sulphur fuel will increase considerably by November/December and market conditions will be very different then".

**Figure 1: Current cost differential between high-sulphur and low-sulphur (0.5%S) bunkers in the port of Singapore (\$ per tonne)**



Note: Covers period from 1 July to 14 August 2019  
Source: Drewry Supply Chain Advisors

To assist shippers, forwarders and carriers who need to revise their bunker charges before and after the switch to low-sulphur fuel, Drewry started a publicly-available Low-sulphur Bunker Price Tracker, which will be updated every quarter and also in December, when many contracts will require data on the new fuel cost. “Contractually, the ability of shippers and providers to adjust their Bunker Adjustment Factors at an appropriate time towards the end of 2019 – various switching dates can be negotiated – and at a fair cost is a top priority for the next few months,” Drewry noted.

“Shippers who have redefined their BAFs and their bunker indexing mechanism to take into account the IMO 2020 change have nearly always agreed that carriers need to be compensated for the price differential between low-sulphur and high-sulphur fuel – even though some 5% of total capacity is equipped with scrubbers. We believe that the chances are that low-sulphur bunker prices will, after increasing in 2020, fall in 2021 and 2022, as the initial price premium decreases.” But Drewry said there will be several major indirect repercussions from the switch to low-sulphur fuel regulations:

- \* Shippers will pay a lot more attention and scrutiny to the Bunker Adjustment Factors than in the past.
- \* Smaller ships – which tend not to be equipped with scrubbers or with efficient engines – will be shunned by carriers even more than in the past.
- \* Some aggregate ship capacity will be cut (scrapped) and shipowners will incur capital losses on some of their now-obsolete vessels, built at a time when pollution regulations were lenient.
- \* Paradoxically, shipping lines with a high use of scrubbers (avoiding the extra cost of low-sulphur fuel) will be able to continue to buy a lot of high-sulphur fuel and will become more cost competitive and better insulated from low-sulphur price volatility than other shipping lines.

“The one remaining area of uncertainty is whether carriers will resort to more slow-steaming in the era of more expensive bunkers; watch this space,” Drewry noted, concluding: “Bunker adjustment factors will soar between 4Q19 (fourth quarter 2019) and 1Q20, first, and will be very volatile in the first half of 2020.”

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

### **Ocean carriers fight seasonal downturn by blanking more voyages**

Spot container freight rates on the transpacific and Asia-Europe are coming under intense pressure ahead of a weak outlook for the markets following China’s Golden Week holiday factory shutdown the first week of October. Today’s readings of the Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) show further declines, the North Europe component falling 6.2%, to \$710 per teu, while rates to west Mediterranean ports were down 2%, to \$877 per teu. Spot rates for North Europe are about a third lower than at the start of the year and continued to fall during peak season, even with anecdotal reports of ships leaving China with 95% utilisation levels, a situation that must be extremely concerning for carriers ahead of the traditional slack season.

One forwarder source told *The Loadstar* this week he had already received “big discounts” on rates for October. “They are clearly very worried about what they are seeing in their booking forecasts,” he said. Indeed, the latest edition of the North European container hub *Global Port Tracker* is pessimistic about import throughput for the rest of the year and into 2020. “For North European imports we project the second half of 2019 to barely hold onto positive growth, and the first half of 2020 to be negative,” said the report’s author, Ben Hackett.

Meanwhile, the 2M alliance announced this week it was suspending its AE2/Swan loop from the end of the month, removing some 20,000 teu of weekly capacity from the tradelane, adding that the service would be reactivated in mid-November, “provided market demand recovers”. Maersk and MSC also confirmed a void voyage of their AE7 and Condor service for week 41, in connection with the upcoming Golden Week, taking out about 17,000 teu of capacity. The rival Ocean and THE alliances have also blanked sailings around Golden

Week, but unlike the 2M, had already removed more than 150,000 teu of capacity during the peak season in an endeavour to shore up rates.

Elsewhere, after last week's GRI-fuelled 26% jump in spot rates from Asia to the US west coast, today's SCFI recorded a 3% decline, to \$1,566 per 40ft, and for the US east coast the index is down 2.2% on the week, to \$2,631 per 40ft. After deploying extra loaders during the peak season, transpacific carriers are now preparing for the soft demand following tGolden Week and have announced nine blank sailings next month to the US west coast and six to the US east and Gulf coasts.

Notwithstanding this seasonal weakening, carriers are also seeing demand fall due to the impact of the additional raft of US import tariffs on Chinese goods that kicked in on 1 September. "With the hard fought GRIs at the start of September already starting to slip, Chinese Golden Week now starting to draw focus and the new US-China tariffs, there seems little positivity on the transpacific tradelanes at present," George Griffiths, editor, Global Container Freight Market, at S&P Global Platts told *The Loadstar* today.

Source: <https://theloadstar.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 30 August 2019	Current Index 6 September 2019
Comprehensive Index			819.65	795.05
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	757	710
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	895	877
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1615	1566
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2691	2631
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	657	633
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	770	790
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2408	2318
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	779	771
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2001	1866
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	232	232
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	234	234
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	103	101
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	117	117

ตารางเปรียบเทียบอัตราค่าระวางระหว่าง Shanghai และประเทศไทย ไปเส้นทางต่างๆ

Route	Freight Rate (SCFI)			Freight Rate from Thailand		
	Freight Rate (26 Jul 2019)	Freight Rate (30 Aug 2019)	Change	Freight Rate from Thailand (31 Jul 2019)	Freight Rate from Thailand (31 Aug 2019)	Change
Europe	754	757	3	900	950	50
US West Coast	1433	1615	182	1500	1400	-100
US East Coast	2800	2691	-109	2250	2300	50
Dubai	720	657	-63	500	500	0
Melbourne	525	770	245	300	300	0
West Japan	234	232	-2	300	300	0
East Japan	234	234	0			
Busan	117	117	0	100	100	0

จากตารางข้างต้น เป็นการเปรียบเทียบอัตราค่าระวาง ในช่วงปลายเดือนกรกฎาคม และช่วงปลายเดือนสิงหาคม โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

เมื่อทำการเปรียบเทียบอัตราค่าระวางจากประเทศจีนไปยังเส้นทางต่างๆ พบว่า เส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับลดลง ได้แก่ เส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันออก เส้นทางคูโบ และเส้นทางญี่ปุ่นทั้งฝั่งตะวันตก ส่วนเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น ได้แก่ เส้นทางยุโรป เส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตก และเส้นทางออสเตรเลีย ในขณะที่เส้นทางที่อัตราค่าระวางคงที่ ได้แก่ เส้นทางญี่ปุ่นทั้งฝั่งตะวันออก และเส้นทางเกาหลี

สำหรับอัตราค่าระวางจากประเทศไทยไปยังเส้นทางต่างๆ เส้นทางที่อัตราค่าระวางยังไม่มีการเปลี่ยนแปลง ได้แก่ เส้นทางคูโบ เส้นทางออสเตรเลีย เส้นทางญี่ปุ่น และเส้นทางเกาหลี ในขณะที่ค่าระวางที่ไปเส้นทางยุโรป และเส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่ง East Coast มีการปรับตัวเพิ่มขึ้น 50 USD ต่อตู้ ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่ง West Coast ค่าระวางปรับลดลง 100 USD ต่อตู้

.....