

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 44 พ.ศ. 2563



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Low Sulphur Surcharge (LSS)	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand - Shanghai	200	400	Subject to ISOCC USD 17/TEU, USD 34/FEU	Effective till 30-Nov-2020
Thailand - Qingdao	300	550		
Thailand - Hong Kong	100	300		
Thailand - Japan (Main Port)	300	500		
Thailand - Kaohsiung	100	280		
Thailand - Klang	300	600	Subject to ISOCC USD 11/TEU, USD 23/FEU	
Thailand - Jakarta	400	700		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	70	200		
Thailand - Singapore	80	250		
Thailand - Manila (North & South)	300	550		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	650	1,000	Subject to ISOCC USD 34/TEU, USD 68/FEU	
	Subject to War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU			
Thailand - South Korea (Busan)	100	200	USD 30/TEU, USD 60/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	100	200		
Thailand - Melbourne	1,050-1,150	2,100-2,250	-	
Thailand - Sydney	1,150-1,250	2,300-2,450		
Thailand – Durban / Cape Town	1,500	2,900	Subject to ISOCC USD 51/TEU, USD 102/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand – Europe (Main Port)	1,000	1,900	ISOCC: USD 53/TEU, USD106/FEU	
	Subject to ENS USD30/BL			
Thailand - US West Coast	3,200	4,000	-	Effective till 14-Nov-2020
Thailand - US East Coast	3,800	4,700		
	Subject to Panama Low Water USD 30/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2563 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียพบว่า ตู้ 20' อัตราค่าระวางยังคงที่ แต่สำหรับตู้ 40' ซึ่งขณะนี้พบปัญหาตู้ขาดแคลน สายเรือมีการปรับเพิ่มค่าระวาง 100 USD/40' โดยเส้นทาง Shanghai อัตราค่าระวางอยู่ที่ 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 100 USD/TEU และ 300 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 600 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 500 USD/FEU สำหรับเส้นทางแอฟริกาใต้ ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 200 USD/TEU และ 300 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 1,500 USD/TEU 2,900 USD/FEU ซึ่งสถานการณ์ขณะนี้พบว่า Space เรือค่อนข้างแน่น ราคาจึงปรับเพิ่มสูงขึ้น

ส่วนเส้นทาง Australia ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 250 USD/TEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 1,050-1,150 USD/TEU และ 2,100-2,250 USD/FEU สำหรับสถานการณ์เรือที่ไปยังออสเตรเลีย พบว่าบางสายเรือมีการจองระวางชั่วคราวสำหรับเรือ Direct Service ที่ไปยัง Melbourne และ Brisbane ในขณะที่ถ้าเป็นเรือ Transship ยังพอสามารถรับได้ ในขณะที่เส้นทาง Sydney ยังคงพบปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือ ทำให้บางสายเรืออาจมีการจองระวางตลอดทั้งเดือนพฤศจิกายน โดย

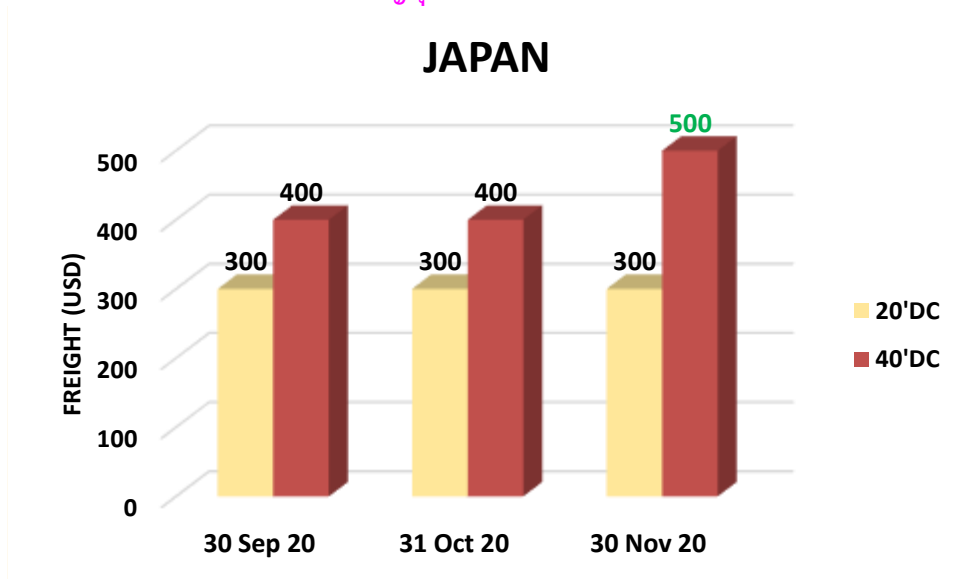
ค่าระวางอยู่ที่ 1,150-1,250 USD/TEU และ 2,300-2,450 USD/FEU ดังนั้น ผู้ส่งออกจึงจำเป็นต้องตรวจสอบข้อมูลกับ Customer Service ของสายเรือที่ใช้บริการ

ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางมีการปรับเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน โดยปรับเพิ่มขึ้น 200 USD/TEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 1,000 USD/TEU และ 1,900 USD/FEU ในขณะที่เส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนพฤศจิกายน ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 200 USD/ตู้ โดยค่าระวางฝั่ง West Coast อยู่ที่ 3,200 USD/TEU และ 4,000 USD/FEU และฝั่ง East Coast ค่าระวางอยู่ที่ 3,800 USD/TEU และ 4,700 USD/FEU ซึ่งขณะนี้พบปัญหาเรื่องตู้ขาดแคลน (Container Shortage) โดยสายเรือมีการนำเข้าตู้เปล่า แต่ยังพบว่ามีความล่าช้าของเรือขาเข้านอกจากนี้ ยังคงพบปัญหา Space ที่ยังคงค่อนข้างแน่นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางฝั่ง East Coast ที่พบปัญหามากกว่า ดังนั้น โปรดตรวจสอบตารางการเดินเรือกับสายเรือ และวางแผนจองระวางล่วงหน้า

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

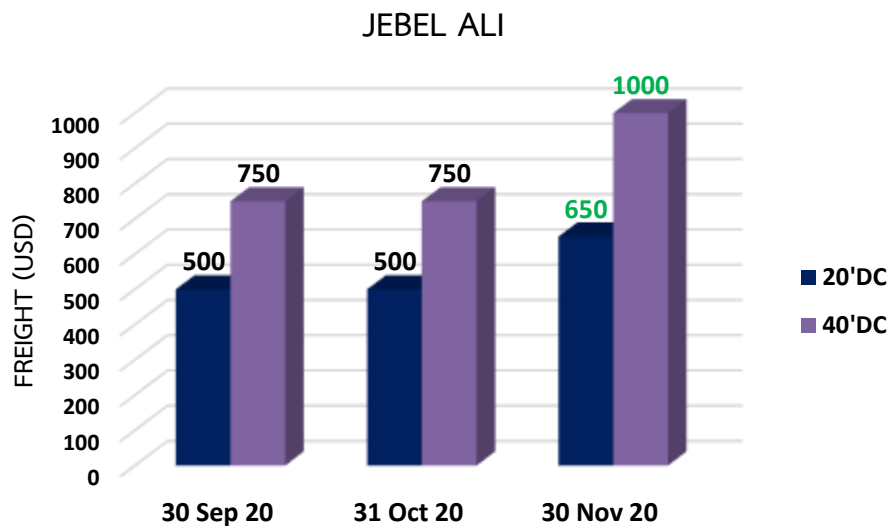
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	700	800	USD 30/TEU, USD 55/FEU	Effective till 30-Nov-2020
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	-	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,600	2,000	USD 50/TEU, USD 100/FEU	

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2563



Subject to Low Sulphur Surcharge (Sep.-Nov.): USD 17/TEU และ USD 34/FEU

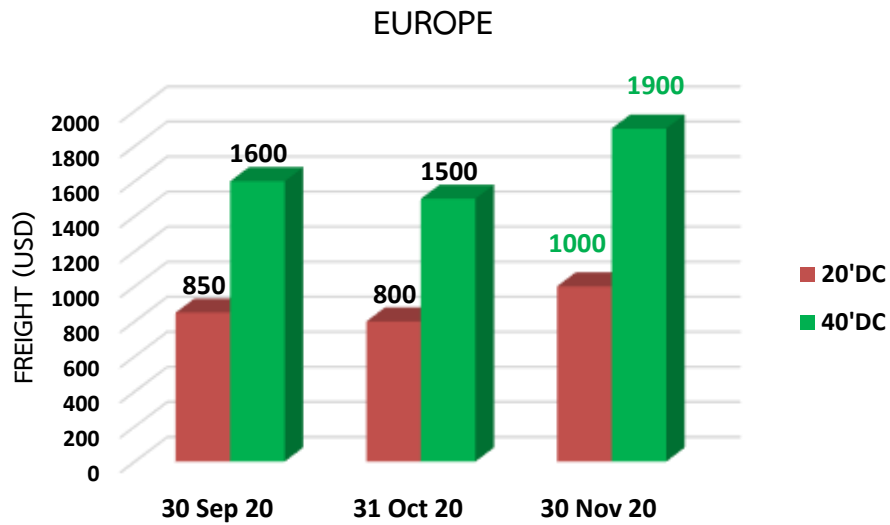
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2563



Subject to

- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU
- Low Sulphur Surcharge (Sep.-Nov.): USD34/TEU และ USD68/FEU

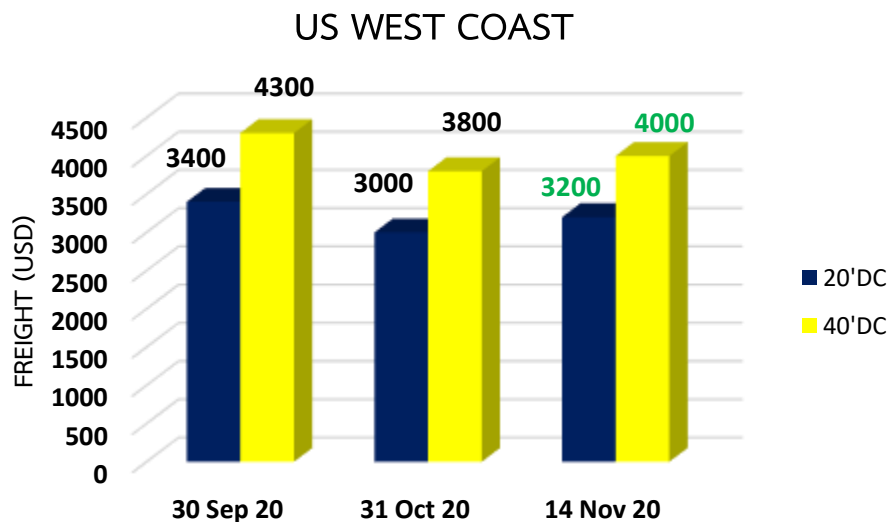
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2563



Subject to

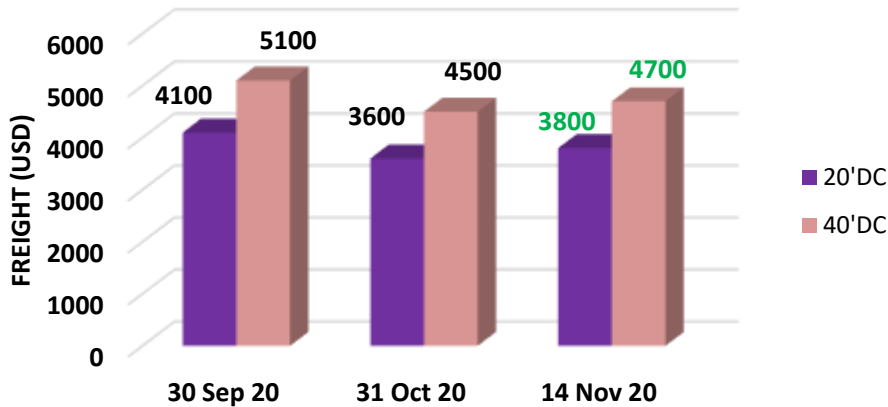
- ENS: USD30/BL
- ISOCC (Sep.-Nov.): USD53/TEU และ USD106/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2563



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน ก.ย. ถึง พ.ย. ปี 2563

US EAST COAST



Subject to Panama Low Water Surcharge: USD 30/Container

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าในเส้นทางต่างๆ ดังนี้

Routing	General Rate Increase (GRI)	
	Effective 1-Nov-2020	Effective 8-Nov-2020
To East Coast South America	USD 600/Container	USD 300/Container
To USA & Canada	Effective 1-Dec-2020	
	USD 960/TEU, USD 1,200/FEU	
South East Asia to Australia	Effective 1-Nov-Dec 2020	
	USD 150/TEU, USD 300/FEU	
North America to East Asia	Effective 25-Nov-2020	
	USD 500/TEU, USD 1,000/FEU	

- ประกาศแจ้งเรียกเก็บค่า Russia-Winter Surcharge สำหรับสินค้าที่นำเข้า หรือส่งออกในเส้นทาง St. Petersburg และ Ust-Luga ในประเทศรัสเซีย โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 75/TEU หรือ EUR 70/TEU มีผลตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2563
- ประกาศเรียกเก็บค่า Change of Destination (COD) Surcharge ในอัตรา USD 400/BL มีผลตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2563
- ประกาศแจ้งเรื่อง London Gateway - Port Congestion เนื่องจากพบปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือจากเรื่องสภาพอากาศ การเพิ่มขึ้นของปริมาณสินค้า ตลอดจนการเพิ่มมาตรการเพื่อป้องกันการระบาดของ COVID-19 โดยคาดการณ์ว่าสถานการณ์อาจยังคงต่อเนื่องไปจนถึงช่วงประมาณกลางเดือนพฤศจิกายน
- ประกาศแจ้งเรื่องการเปลี่ยนแปลง Booking Cancellation Cut-off สำหรับประเทศไทย โดยตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2563 กำหนดวันสิ้นสุดการแจ้งยกเลิกการจองเรือ (Booking Cancellation Cut-off) เป็น 4 วันตามปฏิทินก่อนสิ้นสุดวันกำหนดคืนตู้ (Container Yard Cut-off)

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Local Service Fee สำหรับประเทศไทย ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2563 โดยมีรายละเอียดดังตาราง

Charge Description	Charge Code	Currency	Charge Amount
Seal Fee	SEC	THB	300 per box
Late Shipping Instruction (SI) Fee	LSI	THB	1,000 per B/L
Invoice Amendment Fee	IAO	THB	1,000 per Invoice
Invoice Amendment Fee	IAD	THB	1,000 per Invoice
Late Arrival Charge	LAC	THB	1,300 per box
Security Manifest Correction	SMC	USD	50 per B/L
Import : Terminal Handling Destination	THD	THB	3,530 per 20SP (Special Equipment)
	THD	THB	6,000 per 40SP(Special Equipment)
Export : Terminal Handling Origin	THO	THB	3,530 per 20SP (Special Equipment)
	THO	THB	6,000 per 40SP(Special Equipment)

สายเรือ Maersk

- ประกาศแจ้งให้ทราบเรื่องปัญหาการขาดแคลนแรงงานภายในเทอร์มินอลของท่าเรือ โคโลมโบ ของศรีลังกา ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินงานได้ ขอให้ผู้ส่งออก และนำเข้าโปรดตรวจสอบข้อมูล ทั้งนี้ สายเรือแนะนำให้ใช้บริการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ เช่น การใช้ E-BL หรือ E-DO เป็นต้น

China-US ocean rates remain stable 'but extremely elevated'

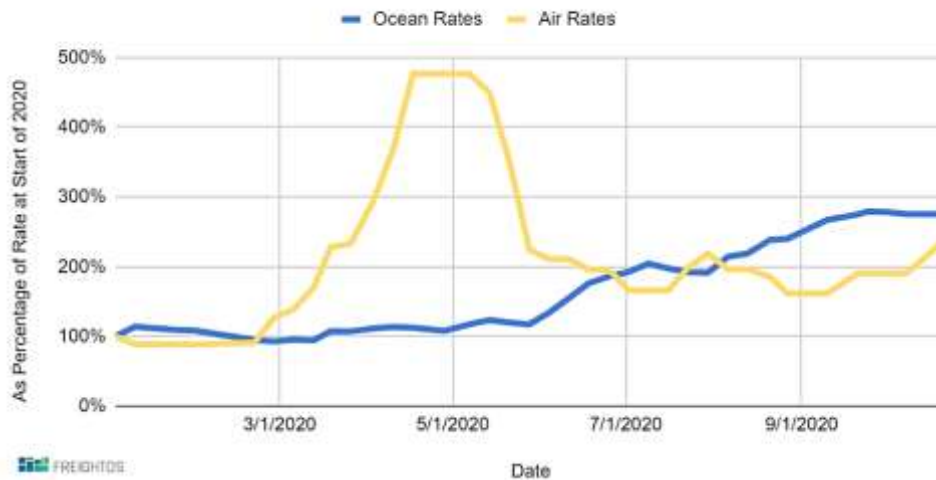
Indications that volumes will stay strong through November, according to digital rates specialist Freightos which also highlights sharp rise in air cargo prices in last two weeks. Ocean rates from China to the US have now remained level “but extremely elevated” for five consecutive weeks, according to digital rates specialist Freightos.

“Continued equipment shortages and unchanged prices, despite there being 20% more capacity available than last year, show that demand is still very strong. And while moves by regulators may have kept rate increases at bay since early September, anticipation is that prices will rise at some point in November,” noted chief marketing officer, Ethan Buchman. According to the latest update of Freightos' Baltic Index, published on 28 October, China-US West Coast prices went unchanged at \$3,844/FEU. This rate is 182% higher than the same time last year.

China-US East Coast prices were also stable at \$4,664/FEU, and are 85% higher than rates for this week last year. Buchman continued “All indications are that volumes will stay strong through November when peak season would normally fade. But after that, predictions are split: scheduled capacity, container leasing demand and production levels, and reports from forwarders point to a busy December and even early 2021. “However, signs of a US recession, the pandemic’s growing second wave, and the lack of additional government stimulus are all potential indications that the current boom can’t be sustained for much longer.” While ocean rates have stayed level even as capacity is increasing, air cargo rates out of China have started their peak season climb, as capacity remains 20% lower than last year.

Meanwhile, air cargo data from the Freightos.com marketplace show rates from China to the US and Europe have increased from 25% to as much as 45% in the last two weeks as consumer tech product launches, eCommerce and holiday season products have shippers competing for space, Buchman added.

China-US (West Coast) Air and Ocean Freight Rate Changes



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

\$5,000+ a box from Asia to Felixstowe – 'the idea is to stop people booking'

Shippers from Asia to the UK container hub port of Felixstowe are being quoted rates of over \$5,000 per 40ft, which is five times higher than the current spot rate for North Europe. A forwarding source told *The Loadstar* today that some carriers were refusing to accept bookings to Felixstowe “at any rate”, due to the worsening quay and landside congestion at the UK’s biggest container port.

Another source told *The Loadstar* they had obtained a quote from Shanghai to Felixstowe, via the Maersk Spot digital platform, for a departure on 7 November at \$5,410 quay to quay. “They simply don’t want the freight, so the idea is to stop people booking,” said the contact. The source said CMA CGM’s quote for Felixstowe, including a \$300 container fee, was \$2,850, plus \$750 to guarantee shipment, while Evergreen was apparently not accepting bookings for the UK port.

Carriers are now quoting FAK rates to Rotterdam, Antwerp and Hamburg at up to \$500 cheaper than for the UK, as the congestion at Felixstowe has spread to Southampton and London Gateway due to vessel and cargo diversions. Nonetheless, rates for all the North Europe hubs are soaring as carriers load on additional “product fees”.

Today’s Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) North Europe component recorded an increase of \$40 per teu to \$1,140, which is around 60% higher than the spot rate for the same week of last year. However, as one forwarder told *The Loadstar*, this week “you can at least double carriers’ FAK rates once you add on their container and space guarantee charges”. And UK forwarder Westbound Logistics warned its customers this week that the “situation is going to continue to get worse before it gets any better”. Westbound said it was “hopeful” that the situation would improve after November, “so that business can recover by the time we reach the Chinese New Year” in February.

Meanwhile, spot rates from Asia to the US west coast, as recorded by the SCFI, took a breather this week, ticking down by \$16 to \$3,849 per 40ft. However, in practice, non-contract shippers or BCOs that have exceeded their MQC – minimum quantity commitment guarantees which are now also being interpreted by carriers as a maximum – are paying considerably more than the spot in premium fees. Various reports suggest that e-commerce holiday season spending in the US could be up by more than a third this year, so, notwithstanding the extra loaders deployed by carriers, demand remains very strong on the transpacific. And

beside the skyrocketing rates that are destroying their budgets, problems are mounting for US importers. Jon Monroe, of Washington state-based Jon Monroe Consulting, said he could see “no end” to the capacity issues. “Bookings continue to pile up in Asia, and the shift of such a large volume to the US in such a short period of time has only caused delays and congestion at US ports, not to mention chassis issues and extra costs,” said Mr Monroe.

Moreover, the knock-on effect of the very strong eastbound demand has proved to be bad news for US exporters. Last week, Hapag-Lloyd shook the US farming community when without notice it announced it was suspending bookings of agricultural products in order to reposition empty boxes back to Asia, unencumbered by loaded cargo, to meet demand for the considerably more lucrative eastbound traffic.

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

Service degradation to frame trans-Pacific service contract talks

With most of their negotiations done virtually and volume forecasts clouded by the COVID-19 pandemic, North American importers from Asia generally kept rates in their 2020-21 trans-Pacific service contracts in the range of past all-inclusive contract levels: \$1,300 to \$1,400 per FEU to the West Coast and between \$2,300 to \$2,400 per FEU to the East Coast.

There was little swapping of container line partners during the spring contracting season, as shippers, lines, and non-vessel-operating common carriers (NVOs) alike sought stability by keeping their existing partnerships intact. To a degree, there was a sense that all sides needed to come together in uncertain times. That goodwill, at least on the part of some shippers and forwarders, is receding, paving the way for more contentious negotiations next spring.

“There was not a lot of honoring of contract commitments this year. Certainly, we are expected to honor our commitments to the carriers, so we would like them to honor their commitments to us,” Sara Mayes, chief executive officer of Gemini Shippers Group, the non-profit logistics corporation for shippers of apparel, electronics, and other goods, said during a Sept. 29 webinar hosted by the Maritime Association of the Port of New York and New Jersey.

From the carriers’ perspective, the surge in Asia imports caught them unaware, as it did for many economists. Container lines argue their capacity projections are only as good as the volume forecasts they receive from shippers, and shippers themselves saw little to none of what was to come this year. “As we sought to bring in more, we still had failures from a majority of our carriers in providing the space we needed,” said Bob Fredman, director of global logistics for retailer Big Lots. “There are not a lot of ships available to really increase the capacity that is needed to support demand.”

Now, container lines are boosting capacity, adding approximately 20 percent more slot space compared with the previous year though the fourth quarter and into early 2021, according to Sea-Intelligence Maritime Analysis. Carriers and forwarders say elevated Asia imports are likely to last until at least Lunar New Year, the traditional lull, but economists question just how much buying power US consumers have left. As Hapag-Lloyd CEO Rolf Habben Jansen warned on Oct. 8, it’s possible the current volume strength “is just a spike that no one has foreseen in an unusual period. There will be a correction to that.”

But even as additional capacity flows into the trade, the damage has already been inflicted, with high spot rates and service issues straining carrier-customer relationships. A logistics manager at a Fortune 500 manufacturer said companies’ contracted volumes were honored and carriers resisted giving up more space, citing the need to honor contracts with other shippers, but service performance has been terrible. “We’re

afraid it's going to be a contentious contract negotiation and we are going to see rate levels much higher," he said.

More bluntly, one furniture shipper has tweeted "The North Remembers" in reply to a discussion about a lack of schedule reliability and the frequent rolling of cargo, injecting some Game of Thrones drama into his warning that there will be repercussions for carriers during contract talks.

Schedule reliability hits 2020 low

There's plenty of ammunition for shipper and forwarder complaints regarding service. The on-time performance for ships plying the Asia-US West Coast trade fell from 86.7 percent in June to 62 percent in August, and then dropped further to 46.7 percent in September, the lowest since February 2019, according to Sea-Intelligence. Schedule reliability on the trans-Pacific leg to the US East Coast was not much better, with the 49 percent schedule reliability in September down 11.7 percentage points from August and 38 percentage points since June.

Maersk told customers on Oct. 26 that chassis dwell times in Southern California were more than seven days, while vessel wait times at the ports of Prince Rupert and Vancouver were more than nine days, and rail dwell times were between four and six days, all much higher than under typical circumstances. "Since Pacific import demand is expected to remain strong in the coming weeks, we anticipate that the US West Coast congestion and delays will continue," Maersk warned.

Clearly, the degradation in container service isn't entirely the fault of the carriers. In Southern California, for example, chassis shortages, shippers and consignees' holding onto containers longer, and constraints to marine terminal efficiency are hampering end-to-end service reliability. Record high eastbound trans-Pacific spot rates, however, make the recent service deterioration harder to swallow for shippers and forwarders, as do what some see as less-than-scrupulous pricing tactics for so-called premium services.

"Some carriers' premium offerings are more evolved than others since they may include a chassis or priority discharge upon arrival. Some carriers' idea of a 'premium' service is to simply allow the shipper to skip the queue when it comes to equipment and space, but overall services levels are still lagging," said James Caradonna, general manager pricing/Americas at M&R Forwarding and Multi Container Line.

"Yes, you're getting a seat at the table, but the dinner is still going to be late and cold," he said. "That's what is starting to grate on shippers, that they start to see this more as a profiteering venture, rather than a true premium upcharge for quantifiable improvement in service levels."

That question — whether shippers and forwarders are getting better service for higher prices — will shape upcoming trans-Pacific service contract negotiations, and to a larger degree, carriers' relationships with customers globally. The disruption and unpredictability caused by the COVID-19 pandemic earned carriers some early 2020 patience from their customers, but that goodwill is fading as service and price diverge sharply and contract talks draw near.

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 23 October 2020	Current Index 30 October 2020
Comprehensive Index			1469.03	1529.99
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1100	1140
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1261	1329
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	3865	3849
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	4625	4641
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1062	1085
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1919	2118
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3430	3572
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1947	1979
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	3955	4090
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	231	236
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	237	240
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	170	254
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	133	146

ตารางเปรียบเทียบอัตราค่าระวางระหว่าง Shanghai และประเทศไทย ไปเส้นทางต่างๆ

Route	Freight Rate (SCFI)			Freight Rate from Thailand		
	Freight Rate (30 Sep 2020)	Freight Rate (30 Oct 2020)	Change	Freight Rate from Thailand (30 Sep 2020)	Freight Rate from Thailand (31 Oct 2020)	Change
Europe	1168	1140	-28	1053	853	-200
US West Coast	3863	3849	-14	3400	3000	-400
US East Coast	4622	4641	19	4130	3630	-500
Dubai	1073	1085	12	569	569	0
Melbourne	1633	2118	485	681-781	806-906	125
West Japan	232	236	4	317	317	0
East Japan	238	240	2			
Busan	118	146	28	80-100	80-100	0

จากตารางข้างต้น เป็นการเปรียบเทียบอัตราค่าระวาง ในช่วงปลายเดือนกันยายน และช่วงปลายเดือนตุลาคม โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

เมื่อทำการเปรียบเทียบอัตราค่าระวางจากประเทศจีนไปยังเส้นทางต่างๆ พบว่าอัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นในหลายเส้นทาง ได้แก่ เส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันออก เส้นทางดูไบ เส้นทางออสเตรเลีย เส้นทางญี่ปุ่นฝั่งตะวันตก และฝั่งตะวันออก และเส้นทางเกาหลี ส่วนเส้นทางที่ค่าระวางปรับลดลง ได้แก่ เส้นทางยุโรป และเส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตก

สำหรับอัตราค่าระวางจากประเทศไทยไปยังเส้นทางต่างๆ พบว่าเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับลดลง ได้แก่ เส้นทางยุโรป เส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตก และฝั่งตะวันออก ส่วนเส้นทางที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น ได้แก่ เส้นทางออสเตรเลีย ในขณะที่เส้นทางที่ค่าระวางคงที่ ได้แก่ เส้นทางดูไบ เส้นทางญี่ปุ่น และเส้นทางเกาหลี

.....