

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 40 พ.ศ. 2563



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 17/TEU, USD 34/FEU	Effective till 31-Oct-2020
Thailand - Qingdao	300	450		
Thailand - Hong Kong	100	200		
Thailand - Japan (Main Port)	300	400		
Thailand - Kaohsiung	100	180		
Thailand - Klang	300	500	Subject to ISOCC USD 11/TEU, USD 23/FEU	
Thailand - Jakarta	400	600		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	70	100		
Thailand - Singapore	80	150		
Thailand - Manila (North & South)	300	450		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	500	750	Subject to ISOCC USD 34/TEU, USD 68/FEU	
	Subject to War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU			
Thailand - South Korea (Busan)	80-100	160-200	-	
Thailand - South Korea (Incheon)	100	200		
Thailand - Melbourne	800-900	1,600-1,750	FAF: USD 6/TEU, USD 12/FEU	
Thailand - Sydney	900-1,000	1,800-1,950		
Thailand – Durban / Cape Town	1,300	2,600	Subject to ISOCC USD 51/TEU, USD 102/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand – Europe (Main Port)	800	1,500	ISOCC: USD 53/TEU, USD106/FEU	
	Subject to ENS USD30/BL			
Thailand - US West Coast	3,000	3,800	-	Effective till 14-Oct-2020
Thailand - US East Coast	3,600	4,500		
	Subject to Panama Low Water USD 30/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนตุลาคม 2563 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่คงที่ โดยเส้นทาง 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

ส่วนเส้นทางที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น ได้แก่ เส้นทางแอฟริกาใต้ ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 500 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 1,300 USD/TEU 2,600 USD/FEU ซึ่งสถานการณ์ขณะนี้พบว่า Space เรือค่อนข้างแน่น ราคาจึงปรับเพิ่มสูงขึ้น และเส้นทาง Australia ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 125 USD/TEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 800-900 USD/TEU และ 1,600-1,750 USD/FEU และเรียกเก็บค่า FAF ในอัตรา 6 USD/TEU โดยเส้นทาง Sydney พบปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือ ทำให้มีการปรับอัตราค่าระวางสูงขึ้นมากกว่าท่าเรืออื่นในออสเตรเลีย โดยค่าระวางอยู่ที่ 900-1,000

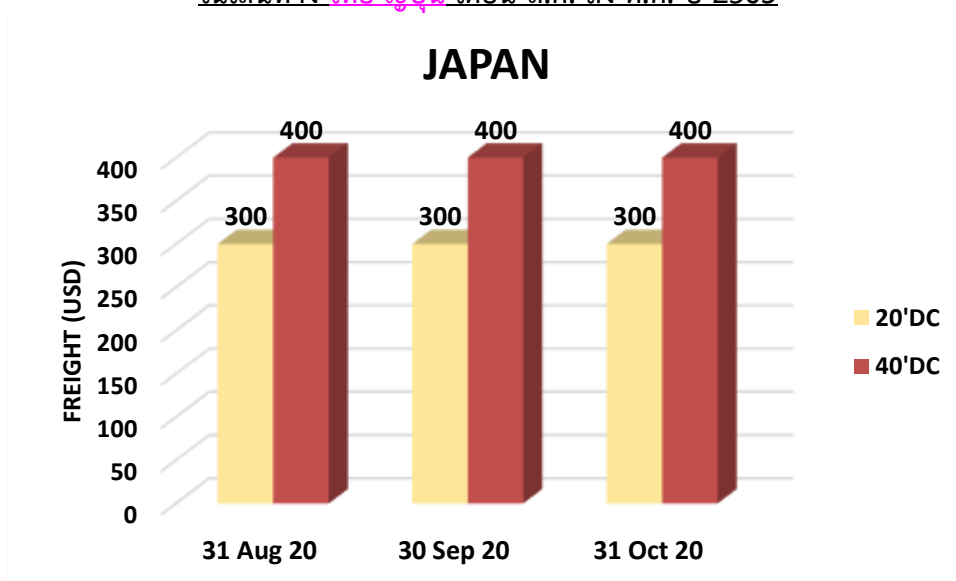
USD/TEU และ 1,800-1,950 USD/FEU และเรียกเก็บค่า FAF ในอัตรา 6 USD/TEU นอกจากนี้ พบว่าบางสายเรือมีการงดรับ Booking ไปยังท่าเรือ Sydney ชั่วคราว ดังนั้น ผู้ส่งออกจึงจำเป็นต้องตรวจสอบกับสายเรือที่ใช้บริการอีกครั้งหนึ่ง

สำหรับเส้นทางที่ค่าระวางปรับลดลง ได้แก่ เส้นทาง Europe ค่าระวางปรับลดลง 50 USD/TEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 800 USD/TEU และ 1,500 USD/FEU รวมถึงยกเลิกการเรียกเก็บ Peak Season Surcharge (PSS) และเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนตุลาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับลดลง 400 USD/TEU และ 500 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 3,000 USD/TEU และ 3,800 USD/FEU ในขณะที่ฝั่ง East Coast ค่าระวางปรับลดลง 500 USD/TEU และ 600 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 3,600 USD/TEU และ 4,500 USD/FEU ซึ่งขณะนี้ยังคงพบปัญหา Space ที่ยังคงค่อนข้างแน่นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางฝั่ง East Coast ที่ได้ Space Allocation น้อยกว่า โดยอาจทำให้เรือมีความล่าช้าประมาณ 1-2 สัปดาห์ ดังนั้น ผู้ส่งออกจำเป็นต้องวางแผนการจองระวางล่วงหน้ากับสายเรือที่ใช้บริการ

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 31-Oct-2020
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	900	1,200	-	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	1,500-1,550	1,900-2,000	USD 45/TEU, USD 90/FEU	

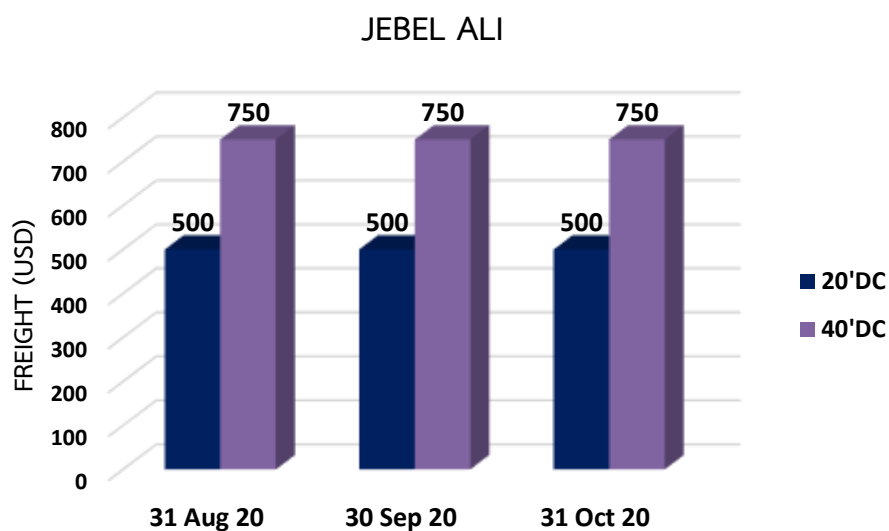
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2563



Subject to Low Sulphur Surcharge (Aug.): USD 9/TEU และ USD 17/FEU

(Sep.& Oct.): USD 17/TEU และ USD 34/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2563

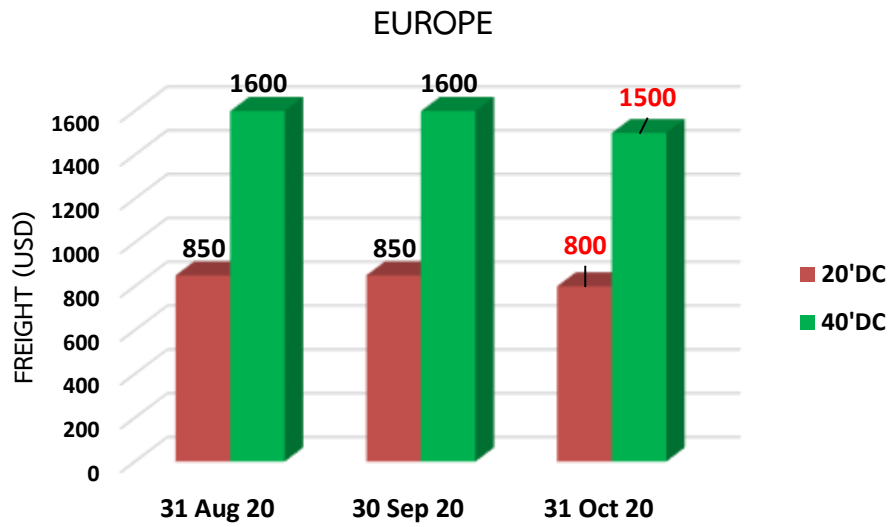


Subject to

- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU
- Low Sulphur Surcharge (Aug.): USD23/TEU และ USD46/FEU

(Sep.& Oct.): USD34/TEU และ USD68/FEU

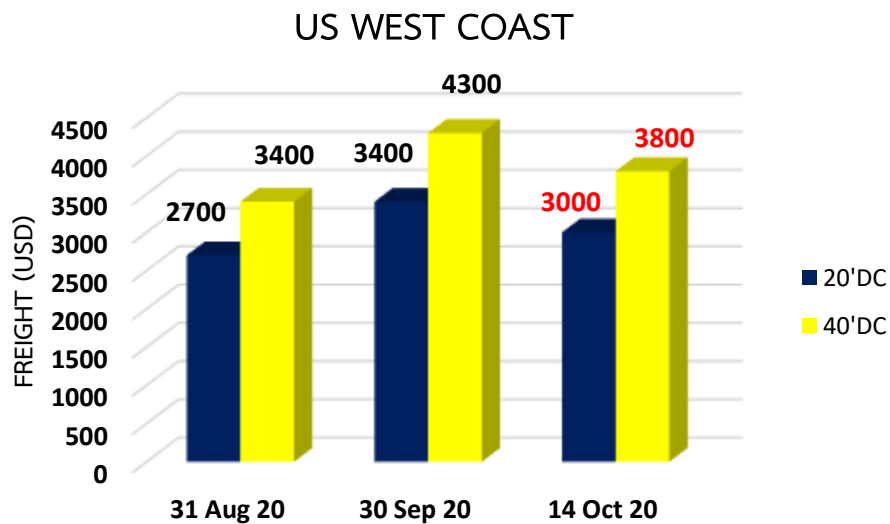
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2563



Subject to

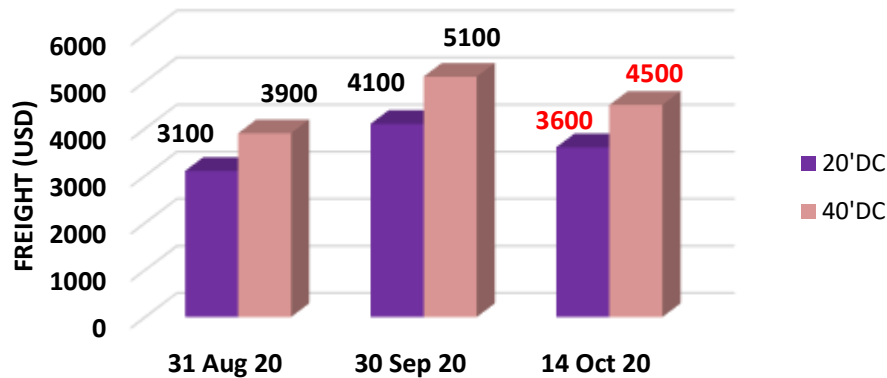
- ENS: USD30/BL
- ISOCC (Aug.-Oct.): USD53/TEU และ USD106/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2563



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast** เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2563

US EAST COAST



Subject to Panama Low Water Surcharge: USD 30/Container

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งการเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าจากเส้นทางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ไปยังออสเตรเลีย โดยมีรายละเอียดดังตาราง

Routing	General Rate Increase (GRI)
	Effective 1-Nov-2020
South East Asia to Australia	USD 150/TEU, USD 300/FEU

- ประกาศแจ้งเรื่องความหนาแน่นภายในท่าเรือ Busan ประเทศเกาหลีใต้ เนื่องจากสถานการณ์ได้พุ่ง ทำให้เกิดความล่าช้าในการเข้าเทียบท่าของเรือ และก่อให้เกิดความหนาแน่นภายในลานพักตู้ โดยคาดว่าสถานการณ์อาจยังคงมีต่อเนื่องถึงช่วงประมาณกลางเดือนตุลาคม ทั้งนี้ ผู้ส่งออกที่มีสินค้าไปยังเส้นทางดังกล่าว โปรดตรวจสอบข้อมูลโดยตรงกับสายเรืออีกทางหนึ่ง
- ประกาศแจ้งเรื่องการส่งข้อมูล Movement Reference Number (MRN) สำหรับสินค้าที่ส่งออกไปยังประเทศเดนมาร์ก โดยผู้ส่งออกต้องส่งข้อมูล MRN ให้ตรงตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้ใน Booking Confirmation ซึ่งหาก Shipment ใดไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของทางศุลกากรประเทศเดนมาร์ก จะไม่ได้รับการโหลดขึ้นเรือ ทั้งนี้ สายเรือจะหยุดการแจ้งเตือนตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2563 เป็นต้นไป แต่เป็นหน้าที่ของผู้ส่งออกที่ต้องดำเนินการให้ถูกต้อง

สายเรือ ONE

- ประกาศแจ้งการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSF) ในอัตรา USD 3/TEU สำหรับสินค้านำเข้า และส่งออกไปยังประเทศเกาหลีใต้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2563

สายเรือ Maersk

- ประกาศแจ้งการเรียกเก็บค่า Port Congestion Surcharge สำหรับสินค้าที่นำเข้า และส่งออกไปยังท่าเรือ Sydney ประเทศออสเตรเลีย โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 350/TEU (ทั้งตู้ Dry และ Reefer) มีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563 (ยกเว้นสหรัฐอเมริกา ที่จะเริ่มมีผลตั้งแต่วันที่ 24 ตุลาคม 2563)

สายเรือ MSC

- ประกาศแจ้งการเรียกเก็บค่า Congestion Surcharge (CGS) สำหรับสินค้าที่นำเข้า และส่งออกไปยังท่าเรือ Melbourne และ Brisbane ในประเทศออสเตรเลีย โดยเรียกเก็บในอัตรา USD 300/TEU มีผลตั้งแต่วันที่ 15 ตุลาคม 2563 เป็นต้นไป

US restocking cycle to boost container demand

Retailers in the US overestimated the impact of the pandemic on consumer demand. As shoppers return, they have found inventory levels at record lows, prompting a surge in imports. Container shipping could continue to benefit from high import levels in to major consuming economies even during the traditional fourth-quarter slowdown. THE US is at the beginning of what is likely to be one of the biggest restocking cycles in its history, with the benefits set to flow through to container shipping over the next two to three quarters. “We have had one of the biggest post-recession recoveries in the US in final demand in the goods economy,” said Aneta Markowska, chief US economist at investment bank Jefferies.

Consumption in the economy was still below pre-pandemic levels, she said, but there had been a decoupling between goods and services during the pandemic. “The service economy remains impaired by social distancing but goods demand has surged, supported by fiscal policy,” said Ms Markowska. Goods demand was six percentage points higher than it was prior to the pandemic and a similar scenario was seen in the housebuilding market. “Nobody anticipated demand to be this strong this quickly,” she said. “As a result, we have inventory to sales ratios that are at record lows,” she said.

The supply side of the market had failed to keep up during the pandemic, partially due to supply chain issues during the first and second quarters, and partially because retailers had been caught off-guard by the sudden surge in demand. There was also a change in the way producers were looking at the supply chain, with an increase in “precautionary inventory” expected. “This is a trend that has been under way for a decade and it makes sense following a gradual increase in geopolitical instability, global weather events and health events, not to mention the trade war, all of which make a case for holding disrupt supply chains and make a case for holding higher inventories,” Ms Markowska said. “And with interest rates low, the opportunity cost of holding more inventory is zero.”

The strength of the US economy had taken many by surprise after the sharp recession in the second quarter. But while the labour market had taken “a massive beating”, strong fiscal stimulus packages meant personal income in August was actually up 4.4%, despite the historic fall in employment. Final consumer demand would depend on fiscal policy continuing, but even without any further stimulus, personal income growth would still be 2.5% more than before the downturn. “If you look at total personal income, it looks like we didn’t have a recession,” said Ms Markowska. Moreover, the trend towards inventory restocking was not dependent on final consumer demand. “Based on what has been spent and how much supply has lagged, just to get the inventory-to-sales ratio in retail back to normal levels would need a lot of imports,” she said. “One beneficiary of this will be transportation and logistics, and because the inventory restocking is skewed towards consumer goods manufactured in Asia, we’ve already seen imports surge, with a lot more to come.”

David Kerstens, transport analyst at Jefferies, said that container demand had recovered faster than expected following lockdowns, leading to the surge in container freight rates seen on the transpacific. “Based on the restocking cycle in the US, and potentially in Europe as well, the outlook for the fourth quarter is favourable,” he said. “Volume on the Asia-Europe trade is showing signs of recovery, although not as strong as we’ve seen on the transpacific. But it definitely accelerating from the 2% growth we saw in July. The seasonal downturn will likely be less severe.” Shippers in Asia were also noting that forward booking demand was strong into November. “Some carriers believe that demand will be strong into January as well, with no slowdown over Christmas.” Container volumes and rates usually slip after the Golden Week holidays, but this year could see them stay high right through to the normal pick-up in activity ahead of the Chinese New Year in February.

Source: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/>

Shippers face ‘transformation of rate conditions in container shipping’

Greater competitive concentration among ocean freight carriers combined with tighter capacity management discipline mean the recent exceptional freight rate levels on the transpacific could signal a sea-change in contract rate pricing. Beneficial cargo owners (BCOs) should start to budget for higher contract rates on most routes in 2021, according to container shipping analysts Drewry, which believes the recent exceptional freight rate levels on the transpacific market could signal a sea-change in contract rate pricing. The organisation noted that the recent “unprecedented” transpacific spot freight rates “signal that a transformation of the container shipping sector may be underway and that shippers need to adapt”, because of greater competitive concentration among ocean freight carriers, combined with tighter capacity management discipline.

Eye-watering rise

It highlighted that eastbound transpacific spot container freight rates “have not just increased a lot since the beginning of the COVID-19 outbreak; they now exceed previous historical highs by an eye-watering 40%”. This week’s reading for the Drewry Hong Kong-Los Angeles spot freight rate benchmark (\$/40ft container), the first spot rate index tracked in the container shipping industry, broke the \$4,000 threshold and reached a 15-year high of \$4,081 per 40ft container – more than double the long-term average price and \$1,201/FEU higher than the record prior to 2020 (\$2,880/FEU in 2012).

Drewry questioned how this was possible, and asked where are the anticipated benefits of the economies of scale and efficiencies achieved by carriers over the past 15 years, noting: “As an independent consultant, bid management expert and provider of market insight for many years, we believe what we are witnessing is something beyond the usual dynamics of market supply and demand at work. True, Asian container shipments to the US are currently very strong, shippers are replenishing their inventories, there is a shortage of empty boxes in China, and some shipping capacity has been taken out by carriers through cancelled sailings.

Carrier concentration

“But the higher level of concentration in the ocean carrier industry, combined with new, tighter capacity management discipline among carriers are also behind these exceptional freight rate levels. Ocean carriers seem to have come to realise the opportunity presented by the COVID-19 crisis and that by managing capacity closely, they can manage prices with potency.” It said these developments will be “concentrating the minds of shippers”, adding that regulators in China and the US were already watching the market closely to examine it for any potential breach of competition rules.

“Because spot rates tend to be leading indicators of contract rates, contract shippers/BCOs should start to budget for higher contract rates on most routes in 2021,” Drewry said. “With Asia-US West Coast spot rates currently at \$4,000 vs 2020 contract rates typically closer to \$1,500, is it possible that ocean carriers could set their 2021 contract rates at \$2,000 or \$2,500 or even \$3,000 per 40ft container in their next tenders?”

To address current market issues and procurement strategy changes, Drewry stressed that it was supporting shippers/BCOs in several ways, including providing access to databases of spot rates on over 700 lanes and the opportunity for shippers to benchmark their contract rates against the Drewry Benchmarking Club rates of small, medium and large shippers – or, “with the support of Drewry’s bid management experts, secure better results by employing best practices and the latest bid technology”.

Competition analysis

Meanwhile, in its latest *Sunday Spotlight* update, fellow container shipping analysts Sea-Intelligence this week analysed the competitive pressure among the top-10 container carriers, looking at the size, market

share, relative market share, and the Herfindahl-Hirschman Index (HHI) – which measures the degree of market consolidation on a scale of 0 (perfect competition) to 10,000 (monopoly). It compared three points in time – April 2017 which is when the “new” carrier alliance structure was formed; January 2020 which is right before the Coronavirus pandemic; and September 2020, which captures the present scenario.

“From a global perspective, the data shows a development wherein the relative competitive environment between the 10 largest carriers has strengthened,” Sea-Intelligence CEO Alan Murphy said. “This does not mean the global market overall has seen de-consolidation – it is very evident that the opposite has been the case for the past 20 years. “However, what the data shows is that within the ‘elite’ group of the remaining 10 large global carriers, the relative landscape has flattened slightly – and therefore the competitive pressure has increased. In an environment wherein freight rates are clearly strengthening at an unprecedented pace, this conclusion might appear counter-intuitive, however the data is quite clear.”

Less risk of price wars

Murphy continued: “The strengthened freight rate environment since January 2020 cannot be purely ascribed to a narrowing of the competitive pressure, because in terms of market share, we have de-facto seen the opposite. However, this does lend further strength to another analytical argument, namely that the reduction in the number of competitors, the increase in the number of weekly services controlled by any alliance/VSA, and the increased transparency in pricing, has led to an environment which reduces the risk for destructive price wars and rewards carriers for actively, and rapidly, managing demand fluctuations, by performing identically rapid capacity management.”

Explaining these factors further, Murphy told *Lloyd’s Loading List*: “From a perspective of purely looking at market shares, then the relative size of the providers plays a significant role in determining the competitive pressure. As there are effectively only 10 global carriers left, it is relevant to just compare them to each other. “If there are 10 providers, and they each have a market share of 10%, then you will have a much higher degree of competitive pressure, than a market where one carrier has 91% and the remaining 9 carriers have 1% each, everything else equal. This is what we mean when we say the relative landscape has flattened slightly.”

He concluded: “It is, of course, important to note that the top-10 carriers have become very dominant, collectively, as the market consolidated; but between them, the competitive pressure has increased slightly since 2017.”

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

Cyber-attack victim CMA CGM struggling to restore bookings, say customers

As CMA CGM’s IT engineers continue, for the fifth day, to try to restore its systems following a cyber-attack at the weekend, the French carrier has come under mounting criticism from customers that its back-up booking process is inadequate. Yesterday, the carrier said its “back-offices [shared services centres] are gradually being reconnected to the network, thus improving bookings and documentation processing times”. And it reiterated that bookings could still be made through the INTTRA portal, as well as manually via an Excel form attached to an email.

However, Australian forwarder and shipper representatives, the Freight & Trade Alliance (FTA) and Australian Peak Shippers Association (APSA), described the measures as “failing to adequately provide contingency services”. John Park, head of business operations at FTA/APSA, said its members ought to be due compensation from the carrier and its subsidiary, Australia National Line, which operates some 14 services to Australia, according to the eeSea liner database.

“FTA/APSA has reached out again to senior CMA CGM management to seek advice as to when we can expect full service to be re-instated, implementation of workable contingency arrangements and acceptance that extra costs incurred, as a result of the systems outages, will be reimbursed by CMA CGM,” he noted. He said feedback from FTA/APSA members highlighted continuing issues, including “in many cases customer service [and/or] sales representatives are not responding to phone calls”; members’ calls to CMA CGM’s national 1800 number goes to a recorded message saying ‘message bank is full, please call again later’; and that “email communication to the generic email supplied seeking information/electronic delivery orders (EDOs) etc, is slow”.

Given CMA CGM’s ownership of ANL and its importance in the country’s container trades, the IT outage has heaped more misery on shippers and forwarders trying to clear a substantial cargo backlog created by the recent industrial action in Sydney’s container terminals, he said. “We have seen temporary resolution of stevedore/MUA issues, however we now face the inability to move containers due to the slow release of EDOs/invoices,” Mr Park added. Many in the industry have been quick to compare CMA CGM’s response to cyber-attack with that of Maersk’s to the 2017 NotPetya cyber-attack.

One UK forwarder told *The Loadstar* this week: “When this happened at Maersk, although they limited the bookings they took, they didn’t stop taking them and, quickly came up with a manual process, using Google Docs, to have some kind of continuity. From memory, it took Maersk months to get back to normal.” Today on *LinkedIn*, liner shipping analyst Lars Jensen notes that the full extent of the attack is still unknown, outside CMA CGM’s IT security team at least, but “given the fact that we are now on day five, it would be safe to conclude that, in terms of overall impact, we are looking at something similar”.

Meanwhile, the International Maritime Organization (IMO) confirmed today it was the victim of “a sophisticated cyber-attack against the organisation’s IT systems that overcame robust security measures in place”, and which affected its public website and other web-based services. It added: “The secretariat is working with UN International Computing Centre and security experts to restore systems as soon as possible, to identify the source of the attack and further enhance security systems to prevent recurrence.

“Since yesterday, service has been restored to the GISIS database, IMODOCS and Virtual Publications. For security reasons, these systems were not available for a few hours early this morning, but are now back up and running.”

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 25 September 2020	Current Index 30 September 2020
Comprehensive Index			1421.75	1443.54
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	1075	1168
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	1193	1211
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	3856	3863
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	4625	4622
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	1081	1073
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1529	1633
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	3220	3293
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	1685	1737
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	3942	3958
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	232	232
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	238	238
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	131	131
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	118	118

ตารางเปรียบเทียบอัตราค่าระวางระหว่าง Shanghai และประเทศไทย ไปเส้นทางต่างๆ

Route	Freight Rate (SCFI)			Freight Rate from Thailand		
	Freight Rate (28 Aug 2020)	Freight Rate (30 Sep 2020)	Change	Freight Rate from Thailand (31 Aug 2020)	Freight Rate from Thailand (30 Sep 2020)	Change
Europe	1029	1168	139	903	1053	150
US West Coast	3639	3863	224	2700	3400	700
US East Coast	4207	4622	415	3130	4130	1000
Dubai	837	1073	236	558	569	11
Melbourne	1213	1633	420	625-725	681-781	56
West Japan	231	232	1	309	317	8
East Japan	238	238	0			
Busan	118	118	0	100	80-100	-20-0

จากตารางข้างต้น เป็นการเปรียบเทียบอัตราค่าระวาง ในช่วงปลายเดือนสิงหาคม และช่วงปลายเดือนกันยายน โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

เมื่อทำการเปรียบเทียบอัตราค่าระวางจากประเทศจีนไปยังเส้นทางต่างๆ พบว่าอัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นในหลายเส้นทาง ได้แก่ เส้นทางยุโรป เส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตก และฝั่งตะวันออก เส้นทางดูไบ เส้นทางออสเตรเลีย และเส้นทางญี่ปุ่นฝั่งตะวันตก ในขณะที่ เส้นทางญี่ปุ่นฝั่งตะวันออก และเส้นทางเกาหลี อัตราค่าระวางคงที่

สำหรับอัตราค่าระวางจากประเทศไทยไปยังเส้นทางต่างๆ พบว่าอัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้นเกือบทุกเส้นทาง ได้แก่ เส้นทางยุโรป เส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตก และฝั่งตะวันออก เส้นทางดูไบ เส้นทางออสเตรเลีย และเส้นทางญี่ปุ่น ส่วนเส้นทางที่ค่าระวางปรับลดลง ได้แก่ เส้นทางเกาหลี

.....