

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 40 พ.ศ. 2562



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20’	USD/40’	
Thailand - Shanghai	200	300	Effective till October 31, 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	300-525	600-950	
Thailand – Durban / Cape Town	850	1600	
	Subject to SCMC USD 30/BL		
Thailand - Europe (Main Port)	750	1,400	
	Subject to ENS USD30/BL และ LSS USD20/40’, USD40/40’		
Thailand - US West Coast	1,000	1,300	Effective till October 14, 2019
Thailand - US East Coast	1,800	2,300	

หมายเหตุ: SCMC คือ Security Compliance Management Charge

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนตุลาคม 2562 อัตราค่าระวางในเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่คงที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง ส่วนเส้นทางเกาหลีที่ค่าระวางปรับลดลงในเดือนกันยายนที่ผ่านมา ยังคงที่ไม่มีการปรับเพิ่มขึ้น 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 ค่าระวางที่ปรับลดลงเมื่อช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนกันยายนที่ผ่านมา ยังคงที่ไม่ปรับเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 750 USD/TEU และ 1,400 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า ENS ในอัตรา 30 USD/BL ส่วนเส้นทาง Australia อัตราค่าระวางของแต่ละสายเรือค่อนข้างแตกต่างกัน โดยอัตราเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 300-525 USD/TEU และ 600-950 USD/FEU ทั้งนี้ อยู่ในช่วงพิศทำให้มีสินค้าในเส้นทางเป็นจำนวนมาก ต้องตรวจสอบ Space กับสายเรืออีกครั้ง ในขณะที่เส้นทางแอฟริกาใต้ ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้อัตราค่าระวางอยู่ที่ 850 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU

สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนตุลาคม ค่าระวางปรับลดลง 100 USD/ตู้ ทั้งฝั่ง West Coast และฝั่ง East Coast ทำให้อัตราค่าระวางในฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,000 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU และฝั่ง East Coast ค่าระวางอยู่ที่ 1,800 USD/TEU และ 2,300 USD/FEU เนื่องจากสายเรือต้องการสินค้าไปยังสหรัฐอเมริกาทดแทนสินค้าจากจีนที่ลดลง

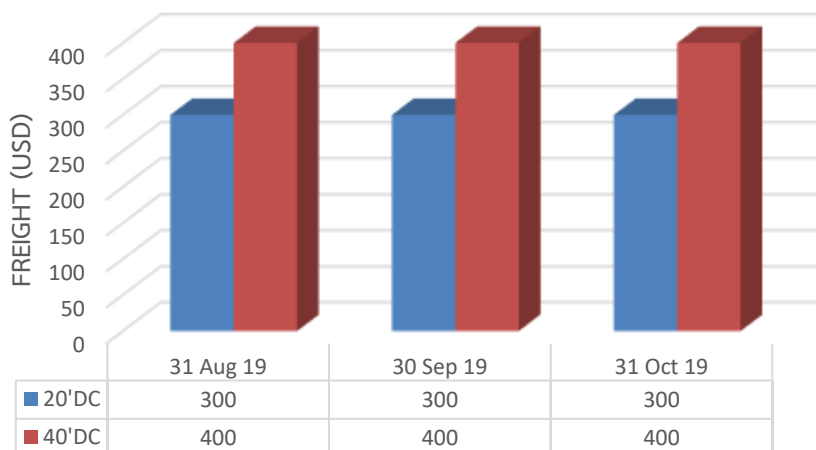
CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	900	Effective till October 31, 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) ที่ปลายทาง ในอัตรา 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU
- สำหรับเส้นทางเอเชีย เริ่มกลับมาเรียกเก็บค่า OBS โดยเรียกเก็บในอัตรา 12 USD/TEU และ 24 USD/FEU
- สำหรับเส้นทางไปยุโรป ค่า OBS ปรับเพิ่มขึ้น โดยเรียกเก็บในอัตรา 176 USD/TEU และ 352 USD/FEU

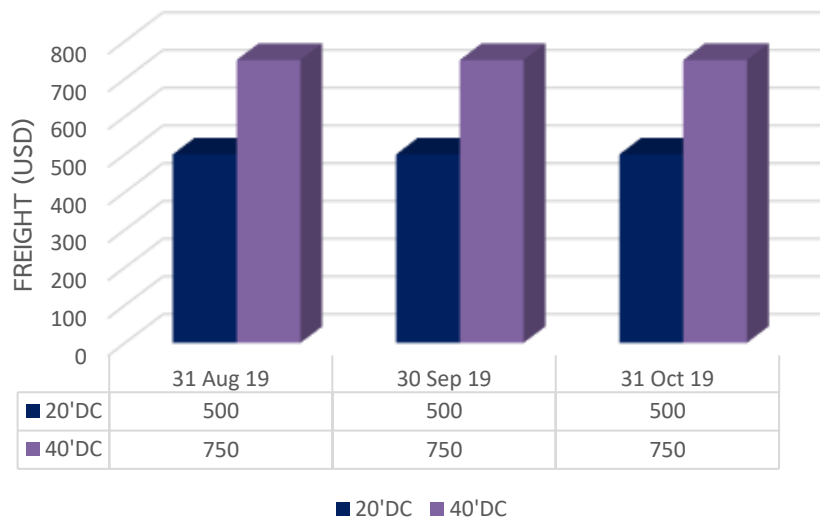
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2562

JAPAN

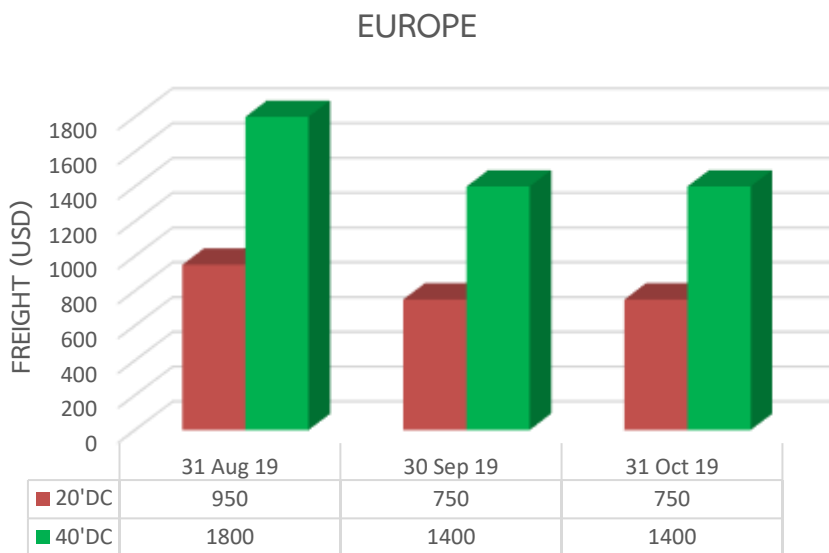


กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2562

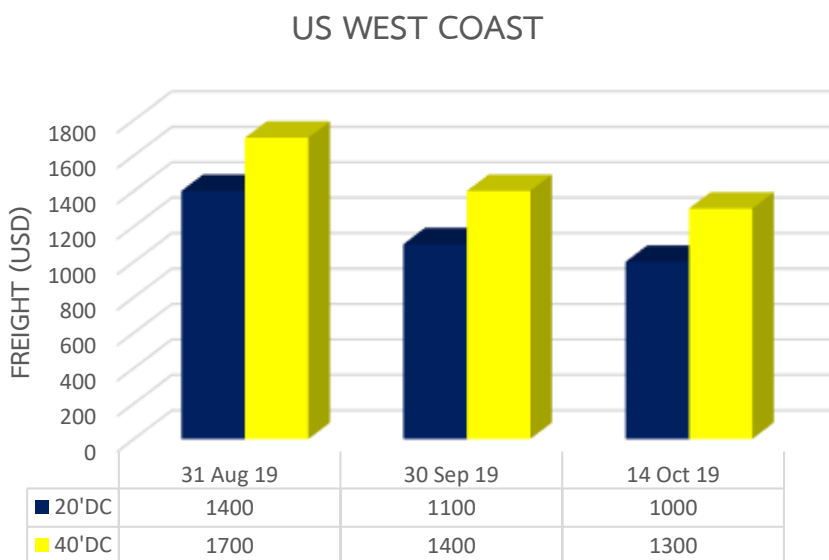
JEBEL ALI



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

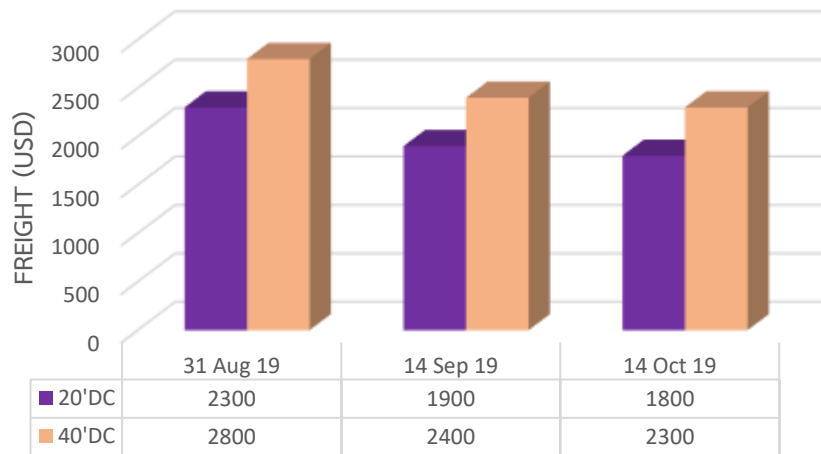


กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน ส.ค. ถึง ต.ค. ปี 2562



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

US EAST COAST



รวบรวมประกาศเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากสายเรือ

สายเรือ Zim Line

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า New Bunker Factor (NBF) ในเส้นทาง Far East เมดิเตอร์เรเนียน และยุโรป ดังนี้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2562

Routing	New Bunker Factor (NBF)
Far East to Mediterranean/Black Sea & Europe	USD 291/TEU
Mediterranean/Black Sea & Europe to Far East	USD 158/TEU

สายเรือ Sealand- A Maersk Company Asia

- ประกาศเรียกเก็บค่า Environmental Fuel Fee (EFF) สำหรับสินค้าทุกเส้นทาง ในอัตราดังต่อไปนี้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2562

20'DC	40'DC/HQ	45'HQ	20'Reefer	40'Reefer
USD 37	USD 74	USD 89	USD 56	USD 111

ทั้งนี้ จะมีการทบทวนประกาศเป็นรายเดือนหากมีความผันผวนของราคาน้ำมันที่มากกว่า USD 50/ตัน ในขณะที่ พื้นที่ที่มีการควบคุมมลภาวะ (Emission Control Area: ECA) ซึ่งปัจจุบันเรียกเก็บเป็นค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) ค่าใช้จ่ายนี้จะถูกแทนที่ด้วยค่า EFF สำหรับ Short Term Business และแทนที่ด้วย BAF สำหรับ Long Term Business โดยที่อาจมีการกลับมาใช้ค่า LSS กรณีมีข้อบังคับเพิ่มเติมในบริเวณ ECA หากผู้ส่งออกมีข้อสงสัยสามารถติดต่อสอบถามข้อมูลโดยตรงกับสายเรือ

สายเรือ CMA CGM

- ประกาศเรียกเก็บค่า Rate Restoration Charge ในเส้นทางต่างๆ ดังนี้
 - เส้นทาง สหรัฐอเมริกา และแคนาดา: USD 900/20'DC, USD 1000/40'DC และ USD 1125/40'HQ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2562
 - เส้นทาง West Africa: USD 500/ตู้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 21 ตุลาคม 2562

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง East Asia ไปยังเส้นทางต่างๆ ดังนี้

Routing	GRI	Effective Date
Arabian Gulf	USD 400/TEU	17-Oct-2019
Mexico, Central America, South America Westcoast, Caribbean and Panama	USD 1500/container	1-Nov-2019

- ประกาศเรียกเก็บค่า Rate Restoration จากเส้นทาง Far East ไปยัง Red Sea ในอัตรา USD 400/TEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 ตุลาคม 2562
- ประกาศเรียกเก็บค่า Currency Adjustment Factor (CAF) สำหรับสินค้าจากเส้นทางเข้าและออกจาก Far East ไปยัง Mediterranean และ North Europe ในอัตรา 1.74% โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2562

ประกาศเรื่องข้อบังคับของ Freight Forwarder ในการนำเข้าและส่งออกสินค้าไปยังประเทศซาอุดีอาระเบีย

สายเรือ Hapag Lloyd ประกาศแจ้งย้ำเตือนจากการทำเรือของซาอุดีอาระเบีย ที่กำหนดให้ Freight Forwarder ที่ให้บริการในประเทศซาอุดีอาระเบีย สำหรับขนส่งสินค้านำเข้าหรือส่งออก ต้องมีใบอนุญาต (Freight Forwarder License) โดยมีกำหนดเวลาคือวันที่ 20 มกราคม 2563 ดังนั้น หากผู้นำเข้า หรือส่งออกของไทยจะมีสินค้าในเส้นทางดังกล่าว โดยใช้บริการผ่าน Freight Forwarder ต้องตรวจสอบให้แน่ชัดว่าตัวแทน Freight Forwarder ในประเทศซาอุดีอาระเบีย มีใบอนุญาตถูกต้องตามข้อกำหนดดังกล่าว

ประกาศเรื่องกำหนดสิ้นสุดระยะเวลาการนำเข้าสินค้าประเภทถั่วไปยังประเทศอินเดีย ประจำปีงบประมาณ 2019-2020

สายเรือ Hapag Lloyd ประกาศแจ้งจากรัฐบาลของอินเดียเรื่องการนำเข้าสินค้าประเภท Pigeon Peas (Cajanus cajan)/ Toor dal, Moong dal, Urad and Peas ซึ่งมีโควตาในการนำเข้า ต้องนำเข้าถึงท่าเรือในอินเดียไม่เกินวันที่ 31 ตุลาคม 2562 หากไม่ปฏิบัติตาม สินค้าอาจถูกกักโดยศุลกากร และอาจมีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นภายในท่าเรือ

ประกาศเรื่องข้อบังคับใหม่ของการยื่น Manifest สำหรับประเทศโอมาน

สายเรือ Hapag Lloyd ประกาศแจ้งให้ทราบว่า ศุลกากรของประเทศโอมานได้กำหนดให้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2562 สินค้าที่นำเข้า ส่งออก หรือผ่านแดนถ้ายังประเทศโอมานต้องแจ้งข้อมูลสินค้าล่วงหน้า 24 ชั่วโมงก่อนเรือเข้า หรือออกจากประเทศโอมาน ดังนั้น ผู้นำเข้า หรือส่งออกในเส้นทางนี้ ต้องส่งข้อมูล Shipping Instruction ตามกำหนดระยะเวลา Cut-off time โดยข้อบังคับใหม่นี้จะครอบคลุมถึงท่าเรือ Port of Sohar, Port of Salalah และ Port of Duqm

Weak demand forces box carriers to lower rates

The normal general rate increases one would expect at the front end of the month had been replaced with rate decreases. Container shipping lines have moved to slash spot rates to compensate for sluggish volumes on the major east-west trades. In the lead up to China's Golden Week, carriers were forced to drop prices to ensure ships sailed as full as possible, with the pre-empted rush ahead of the holiday period failing to materialise. With factories across China closing in early October, the freight market often looks for a welcome boost before the winter slack season in the hope that shippers will try to bring forward cargo consignments to ensure inventories are maintained.

However, as one major European carrier told Lloyd's List, the "pre-Chinese Golden Week rush proved to be a no show". As a result, spot rates, before factories brought down the shutters in the final week of September, slumped to their lowest level since May on the principal trades out of Asia.

Analysts Platts commented that the normal general rate increases one would expect at the front end of the month had been replaced with rate decreases, as carriers began "to compete for a limited number of cargoes leaving North Asia".

The Shanghai Containerised Freight Index, which uses Shanghai as a base origin port, made for grim reading. Spot rates on the Asia-northern Europe trade stood at just \$639 per teu, and \$797 per 20 ft box on Asia-Mediterranean service off the back of further week-on-week declines. And the pattern was repeated on the transpacific routes, where rates per 40 ft unit fell to \$1,338 and \$2,351 on the respective eastbound Asia-

US west coast and Asia-US east coast trades. However, spot rates throughout the peak season have flattered on either east-west route. On the transpacific trade, the major factor has been demand, which has been affected by the US-Sino trade war.

Frontloading late last year and in early 2019 by US shippers to avoid impending tariffs was always going to result in a shortfall in cargo given that inventories were well stocked. The latest count from Container Trades Statistics through to the end of July showed box traffic on the transpacific route was down 0.4% compared with last year. Volumes in July were up, however, only by a measly 0.2%, according to CTS.

Anecdotal market reports suggest transpacific traffic was once again around par in August and September with last year. Indeed, Orient Overseas Container Line co-chief executive Wang Haimin said in late August that a peak season on the transpacific was unlikely. Such developments prompted six major US west coast ports to issue a letter in late September detailing the adverse impact of the trade war on their exporting clientele. “The impacts of the back-and-forth tariffs between the United States and China have hit our exporters particularly hard,” said the letter signed by port directors in Los Angeles, Long Beach, Oakland, Tacoma, Seattle, and Portland. If not for a buoyant US economy and weighty consumer purse, the situation could have been a whole lot worse and rates even lower.

On the Asia-Europe trade, volumes had been healthy through to the end of July, with teu numbers up nearly 5% in the first seven months of 2019 against last year. All pointed to a fruitful peak season, but, like the transpacific, there appeared to be a lack of volume impetus in July and August amid continued Brexit uncertainty and weaknesses in key European markets both north and south. This was reflected by unprecedented cuts to capacity during August, in addition to the gradual decline of the spot market through the summer months.

With market sentiment low on either trade, it stands to reason as to why carriers have moved to introduce numerous blank sailings through October, in response to expected further weakening of demand. The list of blanked sailings on the Asia-Europe trade includes the temporary suspension of 2M’s AE-2/Swan offering. The service, one of six loops offered by Maersk and 2M under their alliance partnership, operates on the Asia-northern Europe route and represents weekly capacity of around 18,000 teu, according to Alphaliner. The service will resume in mid-November, demand dependent.

However, this is just the tip of the iceberg, with all three major alliances announcing a comprehensive blank sailing programmes on not only the Asia-Europe and transpacific lanes. SeaIntelligence noted how in October alone The Alliance will blank six Asia-Europe sailings and nine transpacific sailings, while the Ocean Alliance will withdraw 11 Asia-Europe and 10 transpacific sailings. In addition to the three AE-2/Swan sailings pulled in October, 2M will blank a further trio on Asia-Europe and five on the transpacific. Depending on how the opening weeks of October pan out, further blank sailings could follow. So, what of the fate of rates in the final quarter. The weakening of the spot market in late September certainly does not bode well, as carriers fight for the limited cargo on offer. Platts commented at the time that it had been a tough few weeks, but in the post-Golden Week period “things are likely to get worse”.

Meanwhile, Alphaliner noted how curbing capacity will do little to escape the rate rot. “While void sailings can be useful for dealing with seasonal short term drops in cargo demand, it has proven to be ineffective as a sustainable strategy to cope with a structural decline in cargo volume growth,” it said. Keeping ships out of the market for too long becomes a costly affair, Alphaliner explained. Moreover, with scrapping low and more slot heavy laden ships due on the water before the year is out, the smart money will be on further rate erosion in the closing months and another difficult quarter for the major carriers.

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

Vietnam anxious to attract US exports before catching Trump's tariff eye

With a ballooning US trade deficit and fearful of potential Trump tariffs, Vietnam is scrambling to import more products that are 'made in America'. President Trump this year described Vietnam as "almost the single worst abuser of everybody" in regard to trade, and imposed huge tariffs on some of the country's steel products. Boosted in part by the US-China trade war, Vietnam's exports to the US jumped 33% year on year, to \$36bn, in the first seven months this year, according to the latest US Census Bureau data. Consequently, the trade deficit between the two countries is likely to rise by about 25% and break \$50bn this year.

This trade imbalance is creating a logistical headache for cargo airlines and, with major players like Nintendo, Google, Lenovo and Foxconn all bringing more high-value manufacturing to Vietnam, with Samsung's stronghold in the country, the government is acutely aware of the danger of being sucked into the US president's tariff sights. However, some analysts believe Hanoi's strong stand against Beijing's territorial claims in the South China Sea may prevent Washington taking action. "I believe the demand for US products from Vietnam is significant and will continue," said Phung Anh Tuan, managing partner of VCI Legal. "Vietnam is working on several ways to significantly reduce the trade deficit, which doesn't really benefit Vietnam that much – it's mostly FDI from international companies like Samsung and Foxconn."

As well as clamping down on fake 'Made in Vietnam' labels on Chinese goods, Hanoi has fast-tracked a \$5bn liquefied natural gas project in southern Binh Thuan province, which could see the country import large quantities of fuel from the US, according to *Bloomberg*. The government is also reportedly targeting more imports from US states that are home to President Trump's election base, including coal, pork and aircraft engines. "Once prices become reasonable to local buyers, and competitive with the Chinese equivalents, wild-catch and cold water seafood, agriculture products and hi-tech goods could see the biggest increases," said Mr Phung. Whether US import prices can fall that much will depend on the freight market, pointed out Paul Khoa, president of Ho Chi Minh City-based T&M Forwarding.

"Overall, it means more business, which is good for freight forwarders," he told *The Loadstar*. "However, we have to prepare for higher shipping costs, due to the upcoming IMO 2020 low-sulphur regulations, which will greatly impact freight rates." Nevertheless, a variety of US goods are already showing strong import growth, Mr Khoa noted.

"For the first eight months of 2019, Vietnam's imports from the US grew 9% over the same period last year, higher than the average rate of total imports. Computers, electronic appliances and spare parts show 50% growth and garments and footwear, over 15%. "Meat products, especially frozen chicken, fresh seafood, fruits and other agricultural products have all grown significantly as well," he added. One possible obstacle to faster US import growth is Vietnam's lengthening list of free trade agreements, including the recently concluded deal with the EU and the CPTPP, a rejigged TransPacific Partnership without the US. These will slash the cost of goods with many of the US's competitors, such as Australia, New Zealand, Japan and Canada.

As a result, US customs broker Nestor Scherbey, president of CTRMS Vietnam, said it would make "excellent sense for the US to 're-join' the CPTPP," given Vietnam's booming exports to the US and the relocation of sourcing from China.

Source: <https://theloadstar.com>

Retailers predict November import surge to beat new tariffs

Bucking the historical trend of November being a slow month in the eastbound Pacific, retailers project an 8.8 percent increase in US containerized imports before another round of tariffs takes effect Dec. 15. The

November spike will result from retailers front-loading imports to beat the tariffs and a rebuilding of inventories that are expected to be drawn down because of strong holiday season sales, Matthew Shay, CEO of the National Retail Federation (NRF), told a webinar Thursday.

The NRF projects holiday sales for the Nov. 1 to Dec. 31 period will increase 3.8 to 4.2 percent over last year. Most of the merchandise was shipped by late September as factories in China closed for the Golden Week celebrations that began on Wednesday. “August and September were very big months for holiday shipments,” Shay said. Merchandise imports in October are expected to slow. Global Port Tracker, which is published monthly by the NRF and Hackett Associates, projects October imports will decline 5.5 percent from October 2018.

Normally, November is a slow month in the eastbound Pacific because holiday merchandise typically enters the country by the end of October in order to be on store shelves for Black Friday sales on the day after Thanksgiving. However, Trump administration tariffs covering about \$300 billion of United States imports from China, including footwear and apparel not subject to previous tariffs, will take effect Dec. 15. November import surge could reverse slide in spot rates Anticipating the October slowdown, carriers have already announced the cancellation of eight sailings this month to the West Coast and two to the East Coast. Carriers blank sailings in an attempt to match supply with demand and prevent spot rates from dropping sharply when imports trend lower. Spot rates from Asia to both coasts declined last week for the fourth consecutive week.

The West Coast spot rate last week was \$1,328 per FEU, while the East Coast rate was \$2,346 per FEU, according to the Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) published under the JOC.com Shipping & Logistics Pricing Hub. A surge in imports next month could reverse the downward trend in spot rates, especially if carriers blank additional sailings. A carrier executive this week told JOC.com he expects carriers will blank more than 30 sailings next month into December.

In yet another development that distinguishes 2019 from past years, carriers in November and December will be drydocking vessels for about one week to prepare for the transition from high-sulfur fuel to low-sulfur fuel. The International Maritime Organization (IMO) has set Jan. 1, 2020, as the deadline for all vessels in the global fleet to begin burning bunker fuel with a sulfur content of no more than 0.5 percent. In order to prevent engine damage, vessels must be drydocked so high-sulfur fuel can be flushed from the tanks to avoid commingling with IMO-compliant fuels. If carriers perceive that demand will be strong, they will replace each drydocked vessel with another from their fleets, and capacity in the trans-Pacific will not be significantly affected in November and December. However, if cargo bookings are light, they can choose to blank those sailings in order to keep spot rates from falling further.

Spot rates last week were down 43.1 percent to the West Coast and 29.3 percent to the East Coast compared with Week 39 last year, according to the SCFI. Although year-over-year declines of that magnitude are unusual, 2018 was an unusually strong year for imports as retailers and manufacturers front-loaded imports ahead of 25 percent tariffs that had been scheduled to take effect on Jan. 1, 2019. However, if 2018 is removed, an analysis of spot rates dating back five years shows that the West Coast spot rate is in line with the five-year average dating back to 2015, and the East Coast spot rate is higher than the five-year average, according to this week’s Sunday Spotlight published by Sea-Intelligence Maritime Consulting.

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

หมายเหตุ: เนื่องจากเป็นช่วงวันหยุดยาวของประเทศไทย ระหว่างวันที่ 1-7 ตุลาคม 2562 สัปดาห์นี้จึงยังไม่มีข้อมูลของ SCFI

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)				
Description	Unit	Weighting	Previous Index 27 September 2019	Current Index 4 October 2019
Comprehensive Index			722.9	N/A
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	593	N/A
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	742	N/A
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1328	N/A
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2346	N/A
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	519	N/A
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	923	N/A
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2308	N/A
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	842	N/A
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	1770	N/A
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	234	N/A
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	236	N/A
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	120	N/A
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	117	N/A

.....