

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 28 พ.ศ. 2562



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand - Shanghai	200	300	Effective till July 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)	100	200	
Thailand - South Korea (Incheon)	200	400	
Thailand - Japan (Main Port)	300	400	
Thailand - Jebel Ali	500	750	
Thailand - Melbourne	300	600	
Thailand - Europe (Main Port)	900	1,700	
Thailand - US West Coast	1,500	1,850	Effective till July 31, 2019
Thailand - US East Coast	2,250	3,100	

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกรกฎาคม 2562 อัตราค่าระวางเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่คงที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลง 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 เส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 400 USD/FEU ส่วนเส้นทางอื่นที่อัตราค่าระวางยังคงที่เช่นเดียวกัน คือ เส้นทาง Europe อัตราค่าระวางอยู่ที่ 900 USD/TEU และ 1,700 USD/FEU และมีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Fuel Surcharge (LSS) ที่ต้นทุนในอัตราเดิม คือ 20 USD/TEU และ 40 USD/FEU มีเพียงเส้นทาง Jebel Ali ที่ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU เนื่องจาก Space ค่อนข้างแน่น และมีตู้ตักค้างที่ Transshipment Port จำนวนมาก ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 500 USD/TEU และ 750 USD/FEU ส่วนเส้นทางที่อัตราค่าระวางปรับลดลง ได้แก่ เส้นทาง Australia อัตราค่าระวางอยู่ที่ 300 USD/TEU และ 600 USD/FEU

สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนกรกฎาคม อัตราค่าระวางคงที่ โดยอัตราค่าระวางในฝั่ง West Coast อยู่ที่ 1,500 USD/TEU และ 1,850 USD/FEU ในขณะที่อัตราค่าระวางฝั่ง East Coast อยู่ที่ 2,250 USD/TEU และ 3,100 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Remark
	USD/20'	USD/40'	
Thailand-Hong Kong	800	1,000	Effective till July 31, 2019
Thailand-Shanghai	900	1,100	
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
- สำหรับเส้นทางไปยุโรปมีการปรับเพิ่มค่า OBS โดยเรียกเก็บในอัตรา 144 USD/TEU และ 288 USD/FEU

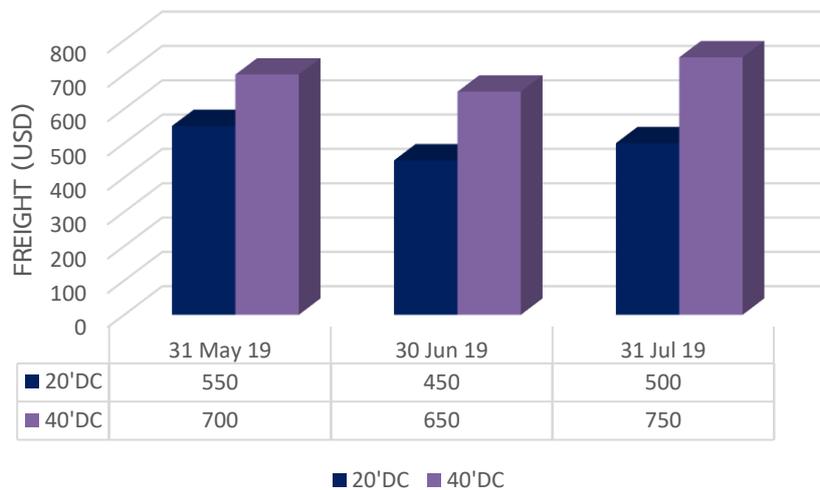
**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ญี่ปุ่น เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2562**

JAPAN

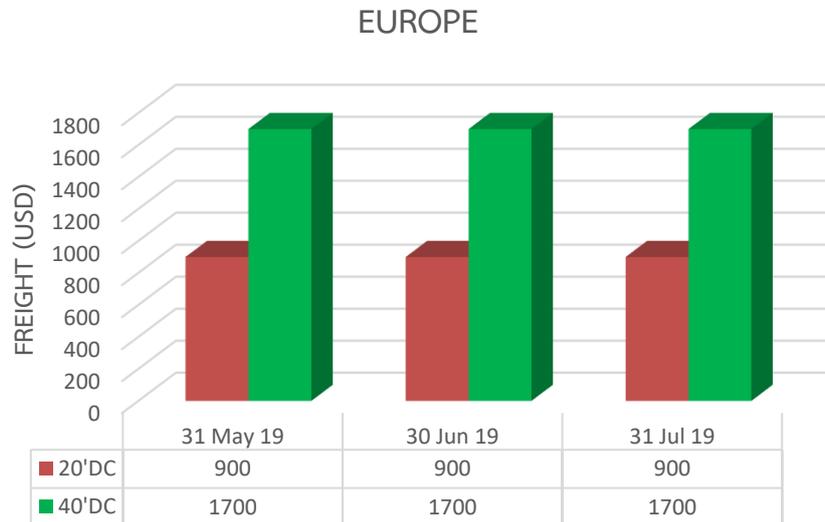


**กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-Jebel Ali เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2562**

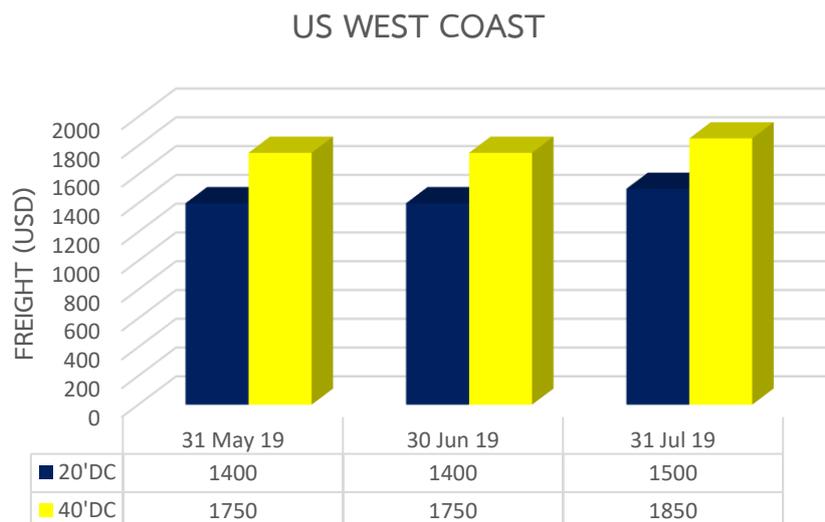
JEBEL ALI



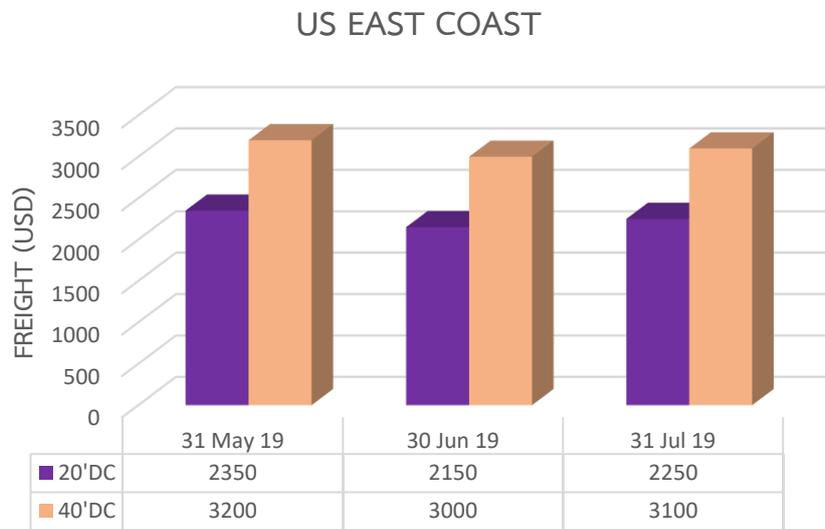
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2562



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



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



รวบรวมประกาศการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge (PSS) จากเส้นทาง East Asia รวมถึงประเทศไทยไปยังสหรัฐอเมริกา และแคนาดา ในอัตรา USD 480/TEU และ USD 600/FEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2562
- ประกาศเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) จาก East Asia รวมถึงประเทศไทยไปยังสหรัฐอเมริกา และแคนาดา ในอัตรา USD 560/TEU และ USD 700/FEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 สิงหาคม 2562
- ประกาศเรียกเก็บค่า Arbitrary Charge at Destination (ACD) จากเส้นทางเอเชียไปยังอเมริกาใต้ ดังนี้
 - San Lorenzo (HNSLO) ประเทศอาร์เจนตินา เรียกเก็บในอัตรา USD 1,000 ต่อตู้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 8 กรกฎาคม 2562
 - Arica (CLARI) ประเทศชิลี เรียกเก็บในอัตรา USD 200/TEU และ USD 450/FEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 8 สิงหาคม 2562

สายเรือ OOCL

- ประกาศเรียกเก็บค่า Emergency Risk Surcharge (EMC) สำหรับสินค้าจากเส้นทางเอเชีย ยกเว้นประเทศจีน ไปยัง Middle East ในอัตรา USD 50/TEU โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2562

ประกาศจากการท่าเรือคูเวตสำหรับข้อกำหนดการนำเข้าสินค้าอันตรายไปยัง Shuaiba Port

สายเรือ Hapag Lloyd แจ้งประกาศจากการท่าเรือของคูเวตเรื่องข้อกำหนดการนำเข้าสินค้าอันตรายใน Class ดังต่อไปนี้ คือ IMDG Class: 2.1, 3, 4.1, 4.2, 5.1, 6.1 และ 6.2 ต้องแจ้งข้อมูลสินค้าต่อกรมศุลกากรล่วงหน้าก่อนเรือเทียบท่า เพื่อนำสินค้าออกไปจากท่าเรือทันทีเมื่อเรือถึง (Direct Delivery) ยัง Shuaiba Port

การเรียกเก็บค่าใช้จ่ายเรื่องความหนาแน่นในท่าเรือกรุงเทพ (Port Congestion Surcharge: PCS)

ด้วยสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ได้รับทราบข้อร้องเรียนจากสมาชิกซึ่งเป็นผู้ประกอบการนำเข้า และส่งออก ถึงกรณีสายเรือและผู้ให้บริการขนส่งสินค้าบางรายเรียกเก็บค่าใช้จ่ายเรื่องความหนาแน่นในการใช้บริการท่าเรือกรุงเทพ (Port Congestion Surcharge : PCS) ทั้งนี้ จากการหารือกับการท่าเรือกรุงเทพ ได้ทราบว่าในปัจจุบันท่าเรือกรุงเทพไม่มีปัญหาเรื่องความแออัดภายในท่าเรือแต่อย่างใด และยืนยันว่ามีได้มีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายดังกล่าวกับสายเรือ หรือกับผู้ส่งออกนำเข้า ดังนั้น สรท. จึงเห็นว่ากรณีที่สายเรือและผู้ให้บริการขนส่งสินค้าบางรายเรียกเก็บค่าความแออัดของท่าเรือกรุงเทพ อาจเป็นการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายที่ไม่มีต้นทุนเกิดขึ้นจริง หรือเป็นการค้ากำไรเกินควร ซึ่งถือเป็นการผิดตามพระราชบัญญัติราคาสินค้า และ

บริการ พ.ศ. 2542 จึงได้ทำหนังสือถึงกรมการค้าภายในเพื่อดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริง และสร้างความเป็นธรรมสำหรับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดย สรท. ได้รวบรวมข้อมูลรายชื่อสายเรือและผู้ให้บริการขนส่งสินค้าที่มีการเรียกเก็บค่า Port Congestion Surcharge และค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บจากสมาชิก เพื่อใช้ประกอบการพิจารณา

Trans-Pacific carriers ready extra loaders for peak season

Carriers on the trans-Pacific will deploy extra loaders through the peak season to compensate for three blank sailings implemented by the Ocean Alliance in July, according to Alphaliner. Cosco Shipping, Maersk Line, and Mediterranean Shipping Co. will deploy six extra loaders in July and August, focusing on the Asia to East and Gulf coasts, the maritime analyst said. Four of the six extra loaders will inject about 22,366 TEU of capacity, but the capacity of the two additional vessels that are planned for deployment late July and early August is not yet known. Through its enhanced partnership with the 2M Alliance of Maersk and MSC, Zim Integrated Shipping Services will add two new loops from Asia to the Gulf Coast, adding between 10,000 and 11,000 weekly TEU capacity.

Six blank sailings are currently planned on the trans-Pacific, mostly for the US West Coast, although Sealntelligence CEO Alan Murphy pointed out that the numbers were not that far off the long-term 2012-18 average. "While it is true that the extraordinarily high number of blank sailings in 2018 was one of the reasons behind the unusually strong peak season, we must not forget that the only reason sailings are blanked, is because the deployed capacity is greater than the actual demand," he said. With demand growth slowing and uncertainty over whether the US will announce a new round of tariffs on Chinese goods, blanking of capacity and adding extra loaders is a strategy that will have to be carefully managed.

US imports from Asia in the first half of 2019 increased only 1.4 percent from the same period last year, about half the compound annual growth rate of 3 percent since 2015. Imports from China declined 5 percent, compared with a 1.7 percent compound growth rate since 2015, according to PIERS, a JOC.com sister company within IHS Markit.

Roiling trade war

In his Sunday Spotlight newsletter, Murphy said that the trans-Pacific should brace for a second straight peak season roiled by the US-China trade war. "It would be safe to assume that given the current 25 percent tariffs on almost half of the US imports from China, carriers would adjust capacity on the trans-Pacific trade to cater to a potential loss in volumes," Murphy said. Factoring out blank sailings and extra loaders, carriers this year will increase scheduled weekly capacity to the West Coast only 0.6 percent, compared with a 2.4 percent increase last year. On the East Coast, carriers last year increased scheduled weekly capacity a rather large 9.4 percent. This year, total capacity is scheduled to increase 3.4 percent to the East Coast, according to Sealntelligence. While carriers see it as critical to increasing utilization and keeping rates at acceptable levels, the adjustment of capacity is not a strategy appreciated by beneficial cargo owners (BCOs). One US retailer complained to JOC.com this week that sailings were canceled, "often with little notice and often after the cargo has been booked on the vessel."

There is also lingering disenchantment with carriers on the trans-Pacific, with customers feeling they were taken advantage of last autumn when the front-loading of imports put vessel space at a premium and some carriers charged way above contract rates. Budget havoc "It's almost like it was in 2010," an NVO told JOC.com. Carriers had removed a significant amount of capacity during the 2008-09 economic recession, and when imports surged in 2010 as retailers and manufacturers replenished inventories, spot rates increased rapidly. Some BCOs complained that last autumn's \$1,000 per-container peak-season surcharges played havoc with budgets they had presented to their companies earlier in the year. "We went 8-15 percent over budget," an importer told JOC.com.

The July 1 general rate increases have kicked in and according to the Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), published on the JOC Shipping and Logistics Pricing Hub, the spot rate to Los Angeles was \$1,720 per FEU on July 5, up 24.5 percent from \$1,382 the previous week. The East Coast rate was \$2,789 per FEU, an increase of 16 percent from \$2,404 the previous week. Year over year, the West Coast rate is up 11.3 percent, while the East Coast rate is 10.5 percent higher.

Looking ahead, it is not an entirely gloomy picture. The latest monthly Global Port Tracker report by the National Retail Federation (NRF) and Hackett Associates predicts that imports at major retail container ports will remain at high levels this summer, although they are expected to grow only modestly compared with last year's rush to bring merchandise into the country ahead of scheduled tariff increases. "Retailers still want to protect their customers against potential price increases that would come with any additional tariffs, but with the latest proposed tariffs on hold for now and warehouses bulging, there's only so much they can do," said Jonathan Gold, NRF vice president for supply chain and customs policy.

"We will still see some near-record numbers this summer, but right now no one knows whether there will be additional tariffs or not. We hope the restarted negotiations with China will result in significant reforms rather than more tariffs that tax American companies and consumers."

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

Asia-Europe ocean freight rates down 20%

Spot prices slipped a further 5% last week, but are down by one fifth compared with last year, while transpac prices are up slightly on last year, despite slight recent decline. Capacity-curling efforts by lines on the transpacific eastbound ocean trade failed to shore up rates this week, while the Asia-Europe trade also saw further losses.

Spot rates from Shanghai to Genoa fell \$88 to reach \$1,291 per feu yesterday – down 6% week-on-week and now fully 20% lower than a year earlier, according to the World Container Index as assessed by Drewry. Freight rates on the Shanghai to Rotterdam trade also lost further ground, down 5% week-on-week to \$1,300 per feu. The transpacific, which has benefitted from capacity cuts and tariff-driven frontloading in recent weeks, also suffered spot rate declines over the last week. Shanghai-Los Angeles rates fell 7% week-on-week to \$1,531 per feu yesterday, according to Drewry, while Shanghai-New York rates fell 2% to \$2,656 per feu. However, while both the headhaul Asia-Europe and Transpacific markets suffered rates losses this week, the year-on-year performance of the two lanes illustrates a stark difference in rates performance for carriers. While the two Asia-Europe lanes assessed by Drewry are now down 20-22% year-on-year, the two Transpacific trades are up 3-4% year-on-year.

With US demand still buoyed by tariff frontloading and capacity cuts now biting, analysts expect more of the same into the peak season. Freightos said GRIs on China-US West Coast services on July 1 found traction and, with space tight, "another price rise seems imminent for August 1". Eytan Buchman, CMO, Freightos, said with several carriers having announced blanked sailings for August on the Transpacific, peak season surcharges could soon be introduced. "This strategy to keep supply in check is working, with substantial price rises in early June and early July, including China-US West Coast prices 10% higher month-on-month and 5% year-on-year," he said.

"More impressively, that's been achieved despite the Brent Crude index dropping 14%. With successful price rises at the beginning of the last two months, some carriers have already started to warn about a mid-month rate increase. "Several carriers recently introduced war-risk related surcharges for the Persian Gulf, but with supply in check, it won't be long before they also bring in standard peak season surcharges." While rates are holding up on the transpacific, the outlook for European trades is less certain. Flexport predicted the

downturn in Asia-Europe rates would prompt carriers to blank more sailings through July “which may cause space crunches in certain weeks”.

Asked if the current ocean freight liner business had become a two-speed market, with demand and spot rates on Asia-Europe substantially outperformed by those on the Transpacific, a spokesperson for Maersk said the current market required continual assessment of ocean network deployment and logistics support. “To that effect, we can make short term adjustments in ocean capacity through peak extra loaders, and/or moving capacity between networks as demand shifts,” she added. “We are supporting our customers’ growth in the Pacific trade by continuously adjusting our network, together with our partners, to where demand is. Examples of this are our extra-loader programs on the US East Coast and Gulf, our new enhanced TP88 product and our new partnership with ZIM on the US Pacific North West trades which has right-sized capacity there.

“With the new TP88 product we now have a very competitive product offering to cater to this market. Both inbound and outbound. A large part of the reason for launching the TP88 is that the Panama draft restrictions have curtailed our intake on the existing network. The effective capacity injection is hence significantly less than such new Panamax string would suggest.”

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

GSBN launched to 'accelerate the digital transformation of the shipping industry'

Cosco, Hapag-Lloyd and CMA CGM have come together with terminal operators to form a new digital shipping initiative – the Global Shipping Business Network (GSBN). It is described as a “not-for-profit joint-venture to accelerate the digital transformation of the shipping industry”. Other signatories to the services agreement, now heading to regulators for antitrust clearance, include Cosco Shipping Ports, Hutchison Ports, Cosco subsidiary OOCL, the port of Qingdao, PSA International and Shanghai International Port Group.

OOCL’s technology arm, CargoSmart, will develop software solutions and provide tech support to GSBN. “The GSBN intends to provide a platform for all shipping supply chain participants to work collaboratively to accelerate technology innovation and develop solutions through trusted and secure data exchange platforms,” Cosco said. While the current signatories are shipping lines and terminal operators, it is envisaged that other players in the shipping industry “may wish to join the GSBN or otherwise benefit from the innovative solutions it develops”, it added.

CMA CGM executive vice president of IT & transformations Rajesh Krishnamurthy suggested the GSBN would be developing blockchain solutions. “In line with our customer-centric and digital-first approach, the CMA CGM group is committed to facilitate increased transparency and to spur innovation with the entire supply chain ecosystem. The GSBN blockchain consortium provides us a concrete opportunity to bring greater value for our customers and the supply chain as a whole.” CMA CGM recently joined the IBM/Maersk-led blockchain consortium, Tradelens, as has another of today’s signatories, Hapag-Lloyd.

Martin Gnass, managing director of IT technology at Hapag-Lloyd, explained: “Once it is established, the GSBN will work, with its JV structure and strong carrier and terminal participation, to increase efficiency in cross-network operation for the benefit of the various stakeholders in our industry.” Cosco added that it expected the GSBN to formally be established early next year, “subject to obtaining all requisite anti-trust, competition and regulatory approvals”.

It added: “In the interim, as part of the process of preparing for the formation of the GSBN, CargoSmart will run pilot applications that test the viability of the GSBN. For example, initial preparatory efforts to explore and test the feasibility and value of using blockchain technologies are underway and showing promise.”

Source: <https://theloadstar.com>

Gulf tensions rise over increasing threat to shipping

The US is pushing for an international maritime security operation across the Gulf amid rising tension and concerns that Iran may try to follow through on previous threats to block the Strait of Hormuz. Shipping passing through the Strait of Hormuz is on high alert after a British warship confronted Iranian vessels blocking a tanker. Iran has made threats against UK ships following the detention last week of the *Grace 1* off Gibraltar, where police have arrested the master.

BRITISH ships passing through the Strait of Hormuz are on high alert as Iran continues to threaten retaliation over the detention of one of its tankers off Gibraltar a week ago. A British warship prevented what the UK government said was an attempt by Iranian vessels to block the passage of a UK oil tanker through the Straits on Wednesday. “*HMS Montrose* was forced to position herself between the Iranian vessels and *British Heritage* and issue verbal warnings to the Iranian vessels, which then turned away,” the Ministry of Defence in London said in a statement. The incident came after days of threats by Iranian official against UK ships in the region in retaliation of the seizure by Royal Marines of the Iranian-flagged tanker *Grace 1* off Gibraltar on July 4. Iran has repeatedly threatened to block the Strait of Hormuz if the major oil exporting nation that is being pressured by US sanctions is prevented from using it. The US has raised the prospect of an international maritime security operation across the Gulf, but has released little detail.

The seizure of the *Grace 1*, which remains in detention under a court order until July 19, has been denounced by Iran as an act of piracy. The captain and chief officer of the *Grace 1*, which is suspected of breaching European Union sanctions by carrying a shipment of Iranian crude oil to Syria, were formally arrested by Gibraltar authorities hours after the standoff in the Straits. The British government had already raised the threat alert for shipping to its highest before the incident involving *HMS Montrose*.

“Contrary to international law, three Iranian vessels attempted to impede the passage of a commercial vessel, *British Heritage*, through the Strait of Hormuz,” the MoD said. “We are concerned by this action and continue to urge the Iranian authorities to de-escalate the situation in the region.” Reports said several Iranian boats approached the suezmax oil tanker and asked it to stop in nearby Iranian waters. The *British Heritage* was at the northern entrance of the strait when it was approached, Reuters reported citing US officials.

“*HMS Montrose*, which was also there, pointed its guns at the boats and warned them over radio, at which point they dispersed,” one of the officials said on condition of anonymity. “It was harassment and an attempt to interfere with the passage,” said another official. The navy of Iran’s Revolutionary Guards denied trying to stop the *British Heritage*, saying in a statement its patrol boats were carrying out normal duties, according to the semi-official Fars news agency. “Apparently the British tanker has passed,” Iran’s foreign minister Javad Zarif was cited by Fars as saying. “What [the British] have said themselves and the claims that have been made are for creating tension and these claims have no value.”

According to Lloyd’s List Intelligence data, the 2017-built, Isle of Man-flagged *British Heritage* had previously called at Iraq’s Al Basra anchorage and was transiting the Strait of Hormuz eastbound on July 10. It reportedly did not load at Al Basra Oil Terminal as planned because it meant sailing too close to Iranian waters and instead took refuge off Saudi waters. The vessel is now at anchorage off Fujairah. Eight ships laden with crude, refined products and other bulk cargoes are currently in a convoy formation preparing to enter the Strait of Hormuz to sail out of the Middle East Gulf according to Lloyd’s List Intelligence data. The vessels include three very large crude carriers and one suezmax. Their close proximity to each other at such a crucial point in the strategic energy waterway suggests that they are being supported by naval vessels as they near Iranian waters, where security and safety risks are seen at their highest level in at least 16 years.

Iran's defence minister earlier this week called the seizure of its tanker a "threatening act" while President Hassan Rouhani warned Britain of consequences over the action. BIMCO has thrown its support behind a US plan to form a coalition of allies to safeguard strategic waters off Iran and Yemen. Chairman of the Joint Chiefs of Staff Marine General Joseph Dunford emphasised free passage in the strategically important region, which is a key route for the transport of oil from the Middle East.

"We're engaging now with a number of countries to see if we can put together a coalition that would ensure freedom of navigation both in the Strait of Hormuz and the Bab al-Mandab," he said on July 9.

Source: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.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 5 July 2019	Current Index 12 July 2019
Comprehensive Index			810.91	817.41
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	688	676
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	705	697
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	1649	1659
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	2764	2864
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	782	773
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	348	416
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	2313	2385
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	749	769
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	2014	2180
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	234	234
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	234	234
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	134	131
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	125	125

.....