

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 50 พ.ศ. 2563



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

| ROUTE | SIZE | | Low Sulphur Surcharge (LSS) | Remark |
|--------------------------------------|--|-------------|---|-------------------------------|
| | USD/20' | USD/40' | | |
| Thailand - Shanghai | 250 | 600 | Subject to ISOCC USD 17/TEU, USD 34/FEU | Effective till 31-Dec-2020 |
| Thailand - Qingdao | 350 | 750 | | |
| Thailand - Hong Kong | 150 | 500 | | |
| Thailand - Japan (Main Port) | 350 | 700 | | |
| Thailand - Kaohsiung | 150 | 480 | | |
| Thailand - Klang | 350 | 800 | Subject to ISOCC USD 11/TEU, USD 23/FEU | |
| Thailand - Jakarta | 450 | 900 | | |
| Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai) | 120 | 400 | | |
| Thailand - Singapore | 130 | 450 | | |
| Thailand - Manila (North & South) | 350 | 750 | | |
| | Subject to CIC at destination | | | |
| Thailand - Jebel Ali | 700 | 1,200 | 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 | 1,350-1,450 | 2,700-2,850 | - | |
| Thailand - Sydney | 1,650-1,750 | 3,300-3,450 | | |
| Thailand – Durban / Cape Town | 2,100 | 4,000 | Subject to ISOCC USD 51/TEU, USD 102/FEU | |
| | Subject to SCMC USD 30/BL | | | |
| Thailand – Europe (Main Port) | 2,200 | 4,400 | PSS: USD 200/TEU, USD 400/FEU INCL ISOCC: USD 53/TEU, USD 106/FEU | Effective 15-31-Dec-2020 |
| | Subject to ENS USD30/BL | | | |
| Thailand - US West Coast | 3,200 | 4,000 | - | Effective till 31-Dec-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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนธันวาคม 2563 เนื่องจากขณะนี้พบปัญหาตู้ขาดแคลน สายเรือมีการปรับเพิ่มค่าระวางในเส้นทางเอเชีย 50 USD/TEU และ 200 USD/FEU โดยเส้นทาง Shanghai อัตราค่าระวางอยู่ที่ 250 USD/TEU และ 600 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางอยู่ที่ 150 USD/TEU และ 500 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ที่ 350 USD/TEU และ 800 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 350 USD/TEU และ 700 USD/FEU สำหรับเส้นทางแอฟริกาได้ช่วงครึ่งเดือนหลังของธันวาคม ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 400 USD/TEU และ 700 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,100 USD/TEU 4,000 USD/FEU โดยสถานะของการจองระวางต้องตรวจสอบสัปดาห์ต่อสัปดาห์ เนื่องจากสถานการณ์ตู้ขาดแคลนทำให้อาจต้องมีการ Pending booking

ส่วนเส้นทาง Australia ท่าเรือ Melbourne และ Brisbane ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 300 USD/TEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 1,350-1,450 USD/TEU และ 2,700-2,850 USD/FEU ส่วนท่าเรือ Sydney ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 500 USD/TEU โดย

เรียกเก็บอยู่ระหว่าง 1,650-1,750 USD/TEU และ 3,300-3,450 USD/FEU สำหรับสถานการณ์ขณะนี้พบว่าสายเรือเริ่มสามารถรับจองระวางไปยังท่าเรือ Melbourne มากขึ้น ในขณะที่เส้นทาง Sydney และ Brisbane หากต้องการจองระวางผู้ส่งออกต้องตรวจสอบข้อมูลเพื่อเช็ค Space กับ Customer Service ของสายเรือที่ใช้บริการ

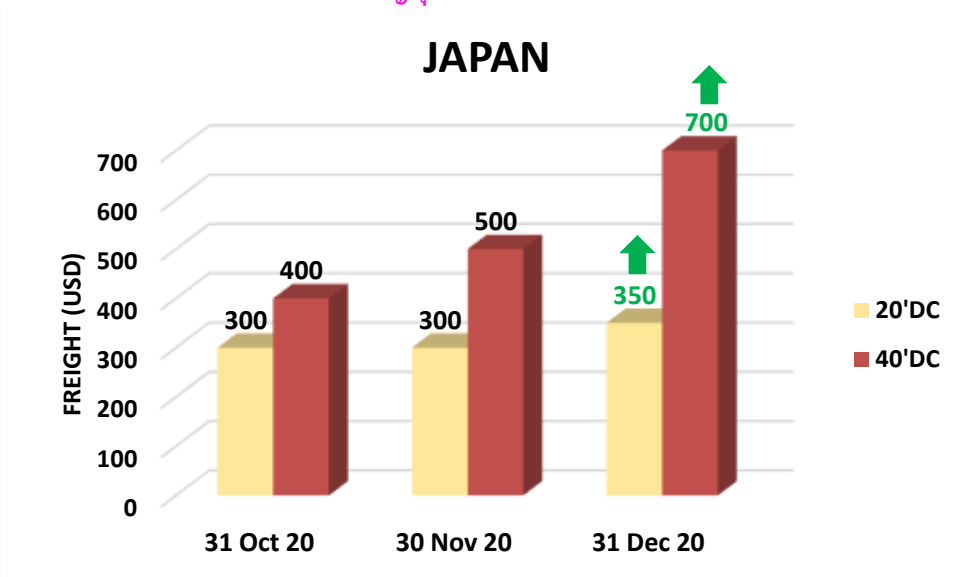
ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางมีการปรับเพิ่มสูงขึ้นเป็นเท่าตัว โดยปรับเพิ่มขึ้น 1,147 USD/TEU และ 2,447 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 2,200 USD/TEU และ 4,400 USD/FEU โดยมีการเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge เพิ่มเติมในอัตรา 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU แต่เนื่องจากตู้ขาดแคลน และพื้นที่ระวางในช่วงครึ่งเดือนแรกเต็ม ทำให้อาจสามารถรับ Booking ได้ช่วงสัปดาห์สุดท้ายของเดือนธันวาคม

ในขณะที่เส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนธันวาคม ค่าระวางยังคงที่ 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 ซึ่งขณะนี้ยังคงพบปัญหาเรื่องตู้ขาดแคลนเช่นเดียวกับเส้นทางอื่น รวมถึงปัญหาเรื่อง Port Congestion ในสหรัฐอเมริกา อย่างไรก็ตาม สายเรือแจ้งว่าอาจเริ่มรับ Booking ช่วงสัปดาห์สุดท้ายของเดือนธันวาคม ทั้งนี้ อาจพิจารณาปล่อย Booking เป็นรายกรณีไป ดังนั้น โปรดตรวจสอบข้อมูลกับสายเรือที่ใช้บริการ

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

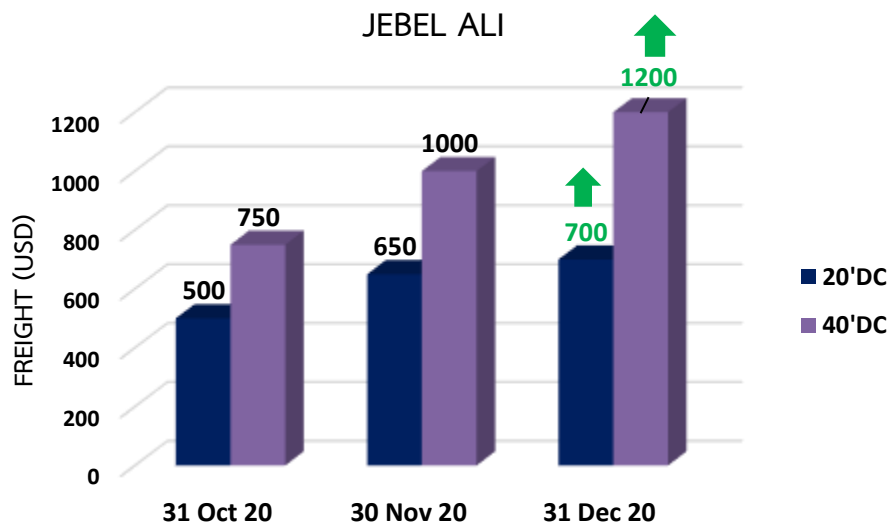
| ROUTE | SIZE | | Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge | Remark |
|--|---------|---------|--|----------------------------|
| | USD/20' | USD/40' | | |
| Thailand-Hong Kong | 900 | 1,000 | USD 30/TEU, USD 55/FEU | Effective till 31-Dec-2020 |
| Thailand-Shanghai | | | | |
| Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama) | 1,000 | 1,400 | - | |
| Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH) | 2,800 | 3,450 | OBS: USD 50/TEU, USD 100/FEU + PSS: USD 475/TEU, USD 950/FEU | |

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



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

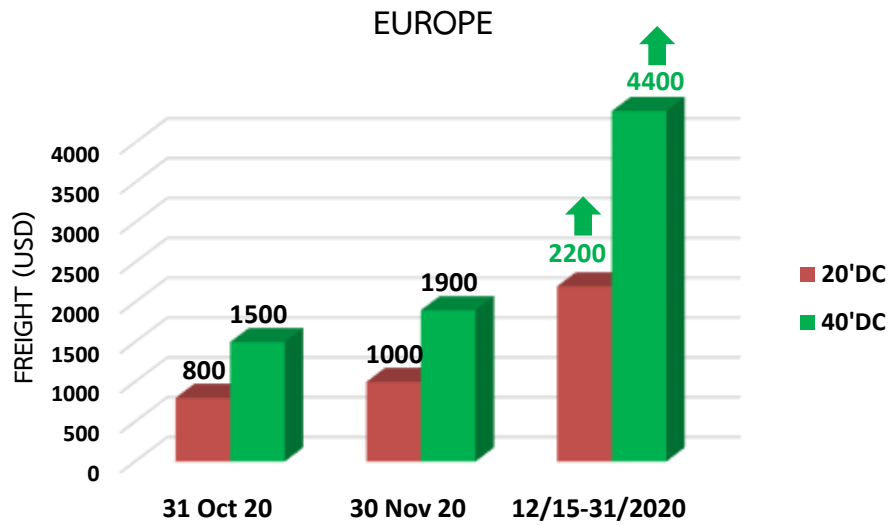
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน ต.ค. ถึง ธ.ค. ปี 2563



Subject to

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

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

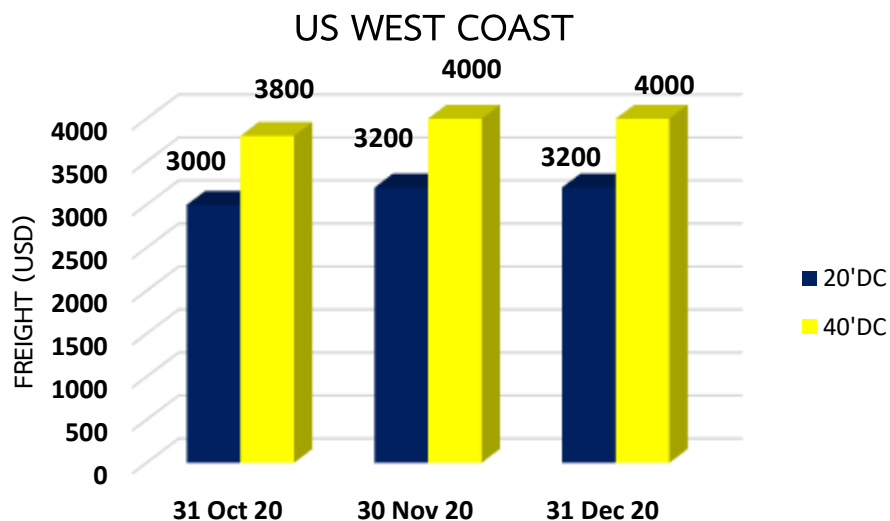


Included ISOCC (Sep.-Nov.): USD53/TEU และ USD106/FEU

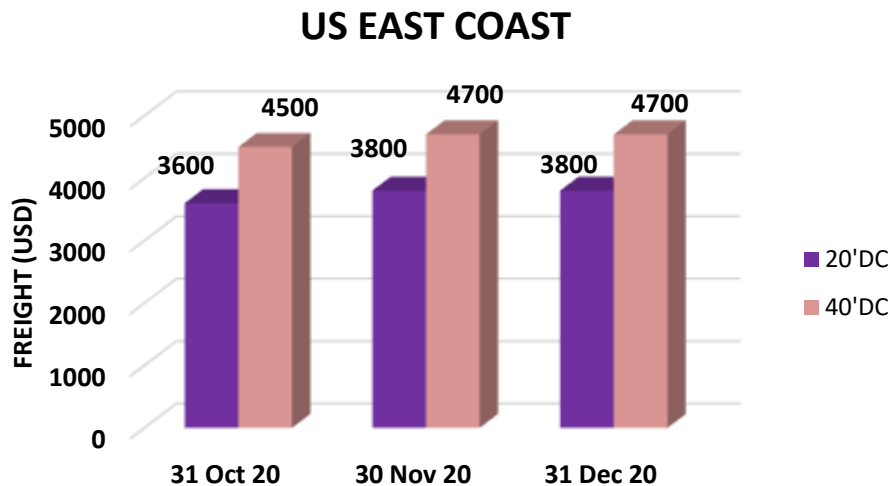
Subject to

- ENS: USD30/BL
- PSS: USD 200/TEU และ USD 400/FEU

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



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



Subject to Panama Low Water Surcharge: USD 30/Container

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ ONE

- ประกาศแจ้งงดรับจองระวางชั่วคราวสำหรับสินค้าประเภท Reefer Shipment ที่นำเข้าไปยังท่าเรือ Xiamen ประเทศจีน มีผลตั้งแต่วันที่ 9 ธันวาคม 2563 และท่าเรือ Fuzhou และ Fuqing มีผลตั้งแต่วันที่ 8 ธันวาคม 2563 เนื่องจากพบปัญหาความแออัดภายในท่าเรือจากความเข้มงวดในมาตรการตรวจโควิด ทำให้เกิดความล่าช้าในการขนถ่ายตู้ ทั้งนี้ สำหรับตู้ที่อยู่ระหว่างเข้าเทียบท่า หรืออยู่ระหว่าง Transshipment Port หากมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม สายเรือจะเรียกเก็บกับผู้นำเข้าในประเทศจีน
- ประกาศแจ้งการงดรับจองระวางชั่วคราวเข้าไปยัง South China และ Fujian ช่วงเทศกาลปีใหม่ของจีน เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม – ปลายเดือนกุมภาพันธ์ ปี 2564 โดยมีรายละเอียดดังตาราง

| Port of Discharge/Destination | Restriction | Restricted period | Cargo |
|--|------------------------------------|--|---|
| Direct discharge at Hong Kong, Yantian, Shekou, Nansha, via trunk vessels | No restriction | N/A | All types size of equipment, including Hazardous, Reefer, and Awkward cargo |
| For the ports in South China, Hainan, Guangxi and "Pearl River Delta" area including but not limited to Beihai, Chiwan, Dachan Bay, Fangcheng, Guigang, Haikou, Qinzhou, Shekou, Shenwan, Wuzhou, Xiaolan, Xinhui, Yangpu, Yantian, Zhanjiang, and Zhongshan Port Authority Terminal | Temporary suspend cargo acceptance | ETA to Hong Kong, Yantian, Shekou, Nansha during 5th Jan to 23rd Feb 2021 | All types size of equipment, including Hazardous, Reefer, and Awkward cargo |
| For the ports in South China, Hainan, Guangxi, and "Pearl River Delta" area excluding the ports mentioned above | Temporary suspend cargo acceptance | ETA to Hong Kong, Yantian, Shekou, Nansha during 10th Jan to 23rd Feb 2021 | All types size of equipment, including Hazardous, Reefer, and Awkward cargo |
| For the ports in Fujian including but not limited to Xiamen, Fuzhou, Fuqing, Quanzhou | Temporary suspend cargo acceptance | ETA to Hong Kong, Yantian, Shekou, Nansha during 5th Jan to 23rd Feb 2021 | All types size of equipment, including Hazardous, Reefer, and Awkward cargo |

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Peak Season Surcharge (PSS) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง Far East ไปยังเส้นทางต่างๆ ดังนี้

| Routing | Peak Season Surcharge (PSS) | |
|--------------------------------------|-----------------------------|-------------|
| | Effective 14-Dec-2020 | |
| To Mexico & South America West Coast | USD 500/TEU | USD 700/FEU |
| To East Coast South America | Effective 15-21 Dec. 2020 | |
| | USD 500/Container | |

- ประกาศปรับการเรียกเก็บค่า Port Congestion Surcharge (PCS) สำหรับสินค้าที่นำเข้า และส่งออกจากท่าเรือ Los Angeles และ Long Beach ในอัตรา USD 180/ตู้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 12 มกราคม 2564 จนกว่าจะมีการแจ้งเปลี่ยนแปลง
- ประกาศแจ้งเรื่องปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์บริเวณ เยอรมนี และ Central Europe (ออสเตรีย, สวิตเซอร์แลนด์, ฮังการี และสาธารณรัฐเชค) ทำให้สายเรือต้องจองระวางชั่วคราว สำหรับสินค้าดังนี้
 - All Depots: สำหรับตู้ 40' Reefer งดรับตู้เปล่า จนถึงสิ้นเดือนธันวาคม 2563
 - Hamburg Depots: สำหรับตู้ 40' GP งดรับตู้เปล่า จนถึงสิ้นเดือนธันวาคม 2563
 ทั้งนี้ สายเรือแนะนำให้จองตู้ 40'HQ ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ เนื่องจากมีระบบตรวจสอบตู้ และ Space ว่าสามารถมีพร้อมใช้งานหรือไม่
- ประกาศแจ้งเรื่องผู้ให้บริการ Feeder Operator ภายใน South China งดให้บริการชั่วคราวช่วงระหว่างมกราคม ถึง กุมภาพันธ์ 2564 เนื่องจากลูกเรือต้องมีการ Quarantine ระหว่างเดินทางกลับจากหยุดเทศกาลปีใหม่ของจีน โดยจะหยุดรับสินค้าชั่วคราวสำหรับสินค้าที่มีปลายทางเป็น Pearl River Delta Area และ Fuzhou อย่างไรก็ตาม สำหรับสินค้าที่ไปยัง Mainland Service จะยังคงรับจองระวางตามปกติ เช่น Hong Kong, Yantian และ Shekou

สายเรือ MSC

- ประกาศแจ้งให้ทราบว่าขณะนี้สถานการณ์ความแออัดภายในท่าเรือ Bilbao ประเทศสเปน เริ่มคลี่คลายลง แต่อย่างไรก็ตาม คาดว่าอาจยังมีความล่าช้าอยู่บ้าง ทั้งนี้ ค่า Congestion Surcharge ที่ประกาศเรียกเก็บไปก่อนหน้านี้ในเดือนพฤศจิกายน จะยกเลิกเริ่มตั้งแต่วันที่ 4 มกราคม 2564 ตาม BL date

สายเรือ Cosco

- ประกาศแจ้งเรื่อง Reefer Plug ขาดแคลนภายในท่าเรือ Jiang Yin ใน Fuzhou ทำให้สายเรือต้อง Discharge ตู้สินค้าไปยังท่าเรืออื่นทดแทน ซึ่งหากมีค่าใช้จ่ายจะสงวนสิทธิ์ความรับผิดชอบเป็นของเจ้าของสินค้า

Container freight rates from Asia surge to new highs – 'it's gone mad'

Container freight rates from Asia continued to surge this week, reaching highs far in excess of long-term sustainable levels. Today's Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) cumulative reading hit a new record of 2,311.71, representing a 162% increase on the same week last year. After initially lagging behind the massive rate gains seen on the transpacific, spot rates to North Europe now lead the rate race in terms of percentage increase, 230% higher than a year ago.

The North Europe component of the SCFI jumped 24% on the week, to \$2,948 per teu, while spot rates to Mediterranean ports put on 29% to breach the \$3,000 mark, at \$3,073 per teu. However, reports to *The Loadstar* this week imply that actual rates paid by shippers to secure containers and the last remaining slots to Europe are significantly higher.

Lars Jensen of SeaIntelligence said anecdotal evidence suggested the exact rates shippers were paying on the Asia-North Europe tradelane could be up to \$5,000 per teu. "In this context, it should be noted that the market is at a point where the SCFI is, in some cases, significantly underestimating the actual rates paid, as

there are additional fees related to equipment and space availability,” explained Mr Jensen. One UK forwarder confirmed to *The Loadstar* this week that rate quotes had hit the \$10,000 per 40ft high-cube on Asia-North Europe. “It’s gone mad,” he said.

Moreover, the actual rates could be irrelevant if other carriers follow the lead of CMA CGM. The French carrier has advised its Asia-North Europe customers of a “booking freeze” for weeks 49, 50 and 51, “due to the strong demand for containers from Asia and the backlog in recent weeks”. And another carrier has told Asia-North Europe customers this week it was looking to implement a \$1,000 per teu fee if a shipment is cancelled within two weeks of the loading date.

Meanwhile, after several weeks of stable (but high) rates on the transpacific, the SCFI recorded an increase of \$104 for spot rates to the US east coast, to \$4,804 per 40ft, representing a 91% hike on the same week of last year, while rates to the west coast were flat this week, at \$3,984 per 40 ft, which is, nonetheless, a vast 188% increase on the SCFI reading of a year ago. And there appears no easing in the surge of cargo heading for the US west coast, with the port of Los Angeles’ *Signal* volume forecaster expecting 48% and 44%, respectively, more containers on ships in the next two weeks.

The pressure on the LA and Long Beach terminals from the enormous leap in throughput is intense – the *Signal* prediction for total Q4 volume at Los Angeles is up 40% year on year to over 850,000 teu – and vessels are waiting up to six days at anchor in the San Pedro Bay.

Jon Monroe, of Washington state-based Jon Monroe Consulting, said: “This Covid consumer recovery has legs. Retail sales posted strong gains over Black Friday, up 21% over last year, and if you have not already booked merchandise to ship pre-Chinese New Year, you may already be too late.” He said NVOCCs were involved in “a mad scramble” to secure space, with BCOs increasingly turning to the services of the consolidators to get their goods away at any price.

On other secondary trades, the SCFI recorded spot rate increases across the board, with, for example, rates from Asia to South Africa up 15% on the week to \$2,289 per teu – 130% higher than 12 months ago.

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

Asia-Europe rates rise to new record levels

Sea freight prices ex-Shanghai to northern Europe up by a quarter in just one week, averaging close to \$3,000 per teu, reflecting high demand, capacity bottlenecks and a shortage of empty containers. Asia-Europe ocean freight spot rates have risen to new record levels approaching an average of US\$3,000 per teu this week, reflecting high demand, capacity bottlenecks and a shortage of empty containers and other equipment.

Figures from the Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) for this week’s bookings show average rates from Shanghai to northern Europe this week rising by almost a quarter in just a one week to a new record of \$2,948 per teu, up 24% compared with the previous week – when prices had already seen a rise of more than 13% on the previous week’s levels. That takes Asia-Europe rates to more than double their level this time last month. And rate rises on the Asia-Mediterranean trade were even larger, with a \$689 per teu price rise taking rates beyond \$3,000 to \$3,073 per teu, a rise of almost 30% (28.9%) during in the week.

Rate rises from China overall were more moderate, although average spot prices to Europe from ten hub ports in China, as measured by the China Containerized Freight Index (CCFI), rose by more than 15%, week on week, to \$1,745 per teu. Meanwhile, average prices from China to the US remained broadly stable for another week, as they have for several weeks. David Kerstens, Equity Analyst at freight investment analysts Jefferies, noted that Asia-Europe rates are “now three times higher than last December, setting the stage for contract negotiations” between container lines and shippers. He highlighted that the overall consolidated SCFI had “increased by 9% yesterday to a record-high level of \$2,312/TEU, driven by rate increases of 25%-30% on

trade lanes from Shanghai to Europe, reflecting capacity bottlenecks and a shortage of empty containers”. He noted that the SCFI is now 155% higher compared to this week last year and up 45%, on average, for the year to date (ytd).

Meanwhile, the CCFI increased 7% to \$1,412/TEU this week and is now up 65% compared to this week last year and 15% on average ytd. “Contract negotiations for Asia-Europe trade have now started and higher contract prices are expected to gradually filter through into the CCFI,” noted Kerstens. “Note that Asia-Europe spot rates are more than three times higher than last December. We recently upgraded the container sector, after a faster than expected recovery of demand, driving up freight rates, profitability and ROIC.” The freight indices reflect the ocean freight rate and the associated seaborne surcharges of individual shipping routes on the spot market. China Containerized Freight Index covers ten ports of departure in China: Dalian, Tianjin, Qingdao, Shanghai, Nanjing, Ningbo, Xiamen, Fuzhou, Shenzhen and Guangzhou.

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

China’s exports soar, but demand slowdown predicted in 2021

Year-on-year expansion of more than 20% in November fuelled by growth in trade to the EU and the US, up 30% and 45%, respectively. But analysts expect more-normal patterns next year. China’s exports continued to surge in November putting even more pressure on freight markets. However, analysts expect demand to start slowing next year as consumption habits revert to more normal patterns.

China reported 21.1% export growth in US dollar terms last month, the fastest recorded this year and up from 11.4% in October. Exports to the EU and the US drove the expansion, rising 25.9% and 45.5%, year on year, respectively. China’s exports have gathered speed every month since June, with the country’s exporters benefitting from being the first economy to move out of COVID-19 pandemic lockdowns and the massive financial relief provided in Europe and the US to maintain consumption levels.

This “jointly contributed to a surge in exports of personal protective equipment (PPE) and work-from-home (WFH) electronics products, especially given seasonally higher demand prior to the Christmas season,” noted merchant bank Nomura. However, analysts expect changes in consumer spending habits to temper demand for Chinese exports next year, helping relieve some pressure on ocean and air supply chains in the process.

“Many Covid-related purchases won’t happen again and we eventually expect a global rotation from goods to services consumption as vaccine availability reduces the need for social distancing,” said Louis Kuijs, head of Asia economics at Oxford Economics. “This will weigh on China’s export performance relative to global demand, after the market share gains in 2020”.

Nomura expects China’s export growth to remain elevated for “several months” but then predicts that the easing of Covid-19 lockdowns in Europe and the US will see demand soften. “Behind the strong headline export growth numbers, we are seeing signs that PPE and WFH electronics product exports have lost some steam in recent months from peak levels in Q2 and Q3, respectively,” said the financial analyst firm. Soaring exports from China have been a boon to container shipping lines which have been racking up large profits. But as reported by Lloyd’s Loading List, the continued peak in ocean container demand is causing severe port congestion in parts of Europe and the US and a chronic shortage of boxes globally.

It has also pushed spot freight rates to multi-year highs on major lanes out of Asia. Asia-Europe spot rates are up +77% since October (+141%, y-o-y) and Asia-Mediterranean rates have risen 60% (+130% y-o-y) over the same time period, according to Freightos. The hikes to Europe have taken prices on both lanes to similar \$4,000 per FEU levels that have been apparent on Asia-US West Coast services for the last three months.

Source: <https://www.lloydsloadinglist.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 4 December 2020 | Current Index 11 December 2020 |
| Comprehensive Index | | | 2129.26 | 2311.71 |
| Service Routes | | | | |
| Europe (Base port) | USD/TEU | 20% | 2374 | 2948 |
| Mediterranean (Base port) | USD/TEU | 10% | 2384 | 3073 |
| USWC (Base port) | USD/FEU | 20% | 3947 | 3948 |
| USEC (Base port) | USD/FEU | 7.50% | 4700 | 4804 |
| Persian Gulf and Red Sea (Dubai) | USD/TEU | 7.50% | 1402 | 1422 |
| Australia/New Zealand (Melbourne) | USD/TEU | 5.00% | 2490 | 2431 |
| East/West Africa (Lagos) | USD/TEU | 2.50% | 4588 | 5001 |
| South Africa (Durban) | USD/TEU | 2.50% | 1996 | 2289 |
| South America (Santos) | USD/TEU | 5.00% | 5225 | 5876 |
| West Japan (Base port) | USD/TEU | 5.00% | 251 | 248 |
| East Japan (Base port) | USD/TEU | 5.00% | 253 | 250 |
| Southeast Asia (Singapore) | USD/TEU | 7.50% | 775 | 798 |
| Korea (Pusan) | USD/TEU | 2.50% | 197 | 197 |

.....