

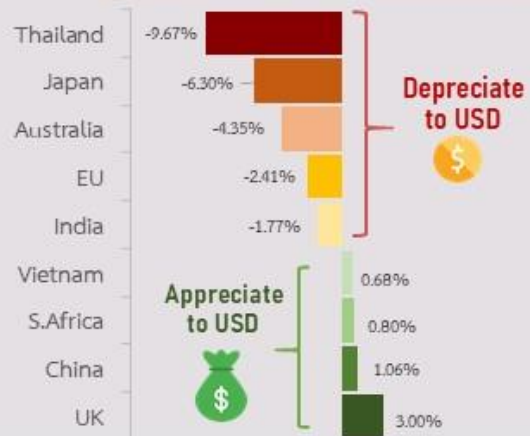
Weekly Briefing (2 Aug 2021)



01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
32.90	39.04	45.77	24.18
CNY	JPY	INR	VND
5.09	0.30	0.44	0.0014

02 Exchange rate trend to USD (YTD)



03 Crude Oil price & Gold (19 - 23 Jul)

	Oil	OPEC	Brent	WTI
	USD/Barrel	72-74	73-76	71-74



	Gold	1,797 - 1,831
	USD/Ounces	



04 Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)



Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)

23 July 2021	30 July 2021
4,100	4,196.24
	+96.24

05

Weekly Top's Stories



รายละเอียด
ข่าว/บทความ



1. Monthly Economic Infographic
(รายละเอียดเพิ่มเติมปรากฏใน QR Code)



2. กลยุทธ์ไทยปรับลด GDP จากการระบาดของโควิด-19 ที่กำลังทวีความรุนแรงขึ้น
รายละเอียดข่าว : <https://bit.ly/3yjaHCH>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 30 พ.ศ. 2564



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

"หมายเหตุ: อัตราค่าระวางที่ปรากฏเป็นอัตราฐานของสายเรือที่ประกาศเป็นทางการ ซึ่งอาจต่ำกว่าอัตราที่มีการเรียกเก็บจริงจากผู้ส่งออก"

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Low Sulphur Surcharge (LSS)	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand - Shanghai	500	900	Subject to ISOCC USD 57/TEU, USD 115/FEU	Effective till 31-Aug-2021
Thailand - Qingdao	550	950		
Thailand - Hong Kong	400	700		
Thailand - Japan (Main Port)	500	900		
Thailand - Kaohsiung	400	800		
Thailand - Klang	400	800	Subject to ISOCC USD 33/TEU, USD 67/FEU	
Thailand - Jakarta	400	800		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	350	650		
Thailand - Singapore	400	800		
Thailand - Manila (North & South)	600	1,400		
	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	2,700	4,700	Subject to ISOCC USD 56/TEU, USD 112/FEU	
Thailand - South Korea (Busan)	300	600	LSS: USD 60/TEU, USD 120/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	350	700		
Thailand - Nhava Sheva	1,900	2,900	ISOCC: USD 45/TEU, USD 90/FEU	
Thailand - Melbourne	2,350-2,450	4,700-4,850	FAF: USD 95/TEU, USD 190/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	3,900	6,800	Subject to ISOCC USD 94/TEU, USD 188/FEU	Effective till 14-Aug-2021
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	6,825	12,750	ISOCC: USD 88/TEU, USD 176/FEU PSS: USD500/TEU, USD1,000/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	Standard Rate: 7,160 Premium Rate: 7,000-8,000	Standard Rate: 8,950/9,100 Premium Rate: 10,000		Effective till 4-Aug-2021
Thailand - US East Coast	Standard Rate: 8,160 Premium Rate: 8,800	Standard Rate: 10,200/10,500 Premium Rate: 11,000		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนสิงหาคม 2564 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคงที่ แต่มีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า Low Sulphur Surcharge โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 500 USD/TEU และ 900 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่า

ระวางคงที่อยู่ที่ 400 USD/TEU และ 700 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 400 USD/TEU และ 800 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 500 USD/TEU และ 900 USD/FEU ซึ่งขณะนี้ยังคงพบปัญหาการระวางเรือที่ค่อนข้างแน่นอนสำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคงที่เช่นเดียวกัน โดยค่าระวางอยู่ที่ 3,900 USD/TEU และ 6,800 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 400 USD/TEU และ 800 USD/FEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 2,350-2,450 USD/TEU และ 4,700-4,850 USD/FEU และมีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า Low Sulphur Surcharge ในขณะที่เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนสิงหาคม ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 6,825 USD/TEU และ 12,750 USD/FEU โดยขณะนี้ยังคงพบปัญหาการขาดแคลนตู้สินค้าโดยเฉพาะตู้ 40' และขาดแคลนระวางเรือ

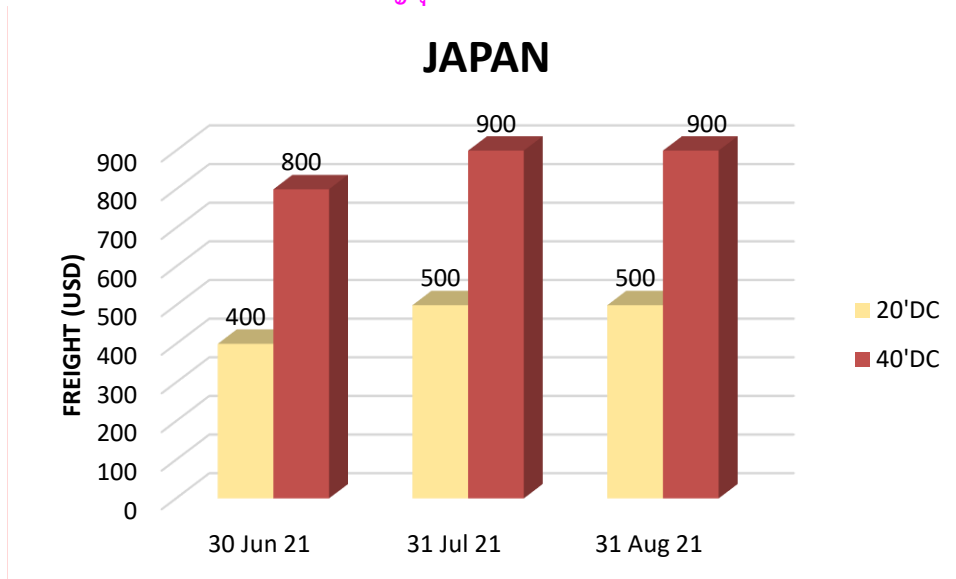
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงสัปดาห์แรกของเดือนสิงหาคม ค่าระวางคงที่จากเดือนกรกฎาคม โดยค่าระวางที่เป็น Standard Rate ฝั่ง West Coast อยู่ที่ 7,160 USD/TEU และ 8,950 USD/40', 9,100 USD/40'HQ และฝั่ง East Coast ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 8,160 USD/TEU และ 10,200 USD/40', 10,500 USD/40'HQ ส่วนค่าระวางที่เป็น Premium Rate อาจสามารถ Apply ได้เฉพาะเรือบางลำ โดยในช่วงนี้ สายเรืออาจสามารถยืนยันค่าระวางได้ในระยะสั้น เพราะค่าระวางยังคงอยู่ในอัตราสูง เนื่องจากปัญหาการขาดแคลนระวางเรือที่ยังเป็นปัญหาหลัก

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	900	1,000	USD 87/TEU, USD 173/FEU	Effective till 31-Aug-2021
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,300-1,400	1,500-1,700	USD 27/TEU, USD 54/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	8,500	10,000-11,000	OBS: USD 225/TEU, USD 450/FEU +	Effective till 14-Aug-2021
London Gateway / Southampton	9,500	13,000	PSS: USD 500/TEU, USD 1,000/FEU	

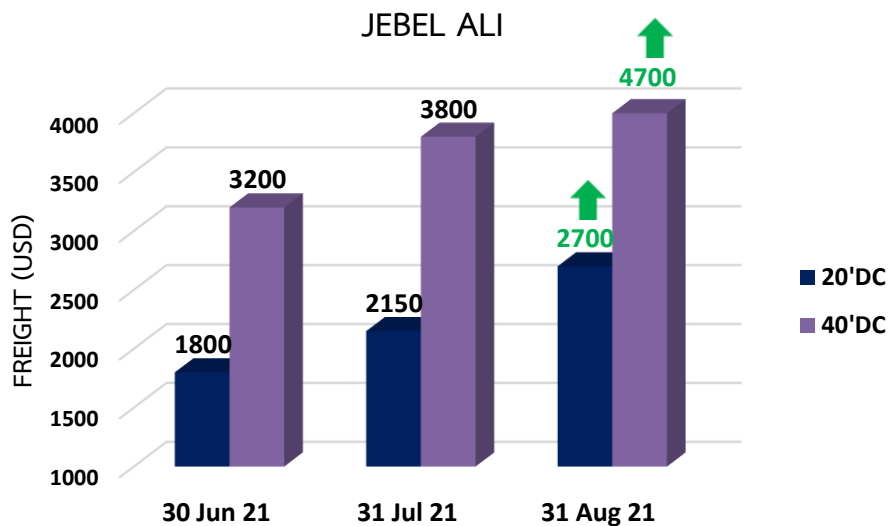
หมายเหตุ: สถานการณ์ Reefer Shipment เส้นทางเอเชีย พบว่าปริมาณตู้สินค้ายังมีที่สามารถให้บริการได้ แต่พบปัญหาขาดแคลนระวาง ในขณะที่เส้นทางยุโรประวางเรือค่อนข้างแน่นอน สายเรืออาจไม่สามารถรับจองระวางได้มากนัก

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2564



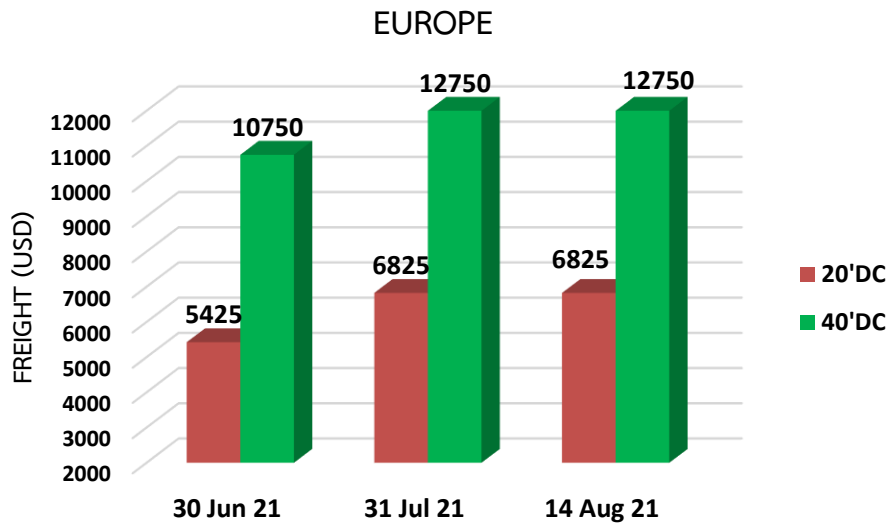
Subject to Low Sulphur Surcharge (Jun. 21): USD 26/TEU และ USD 51/FEU
 (Jul. 21): USD 34/TEU และ USD 69/FEU
 (Aug. 21): USD 57/TEU และ USD 115/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2564



Subject to
 - Low Sulphur Surcharge (Jun.-Aug 21): USD56/TEU และ USD112/FEU

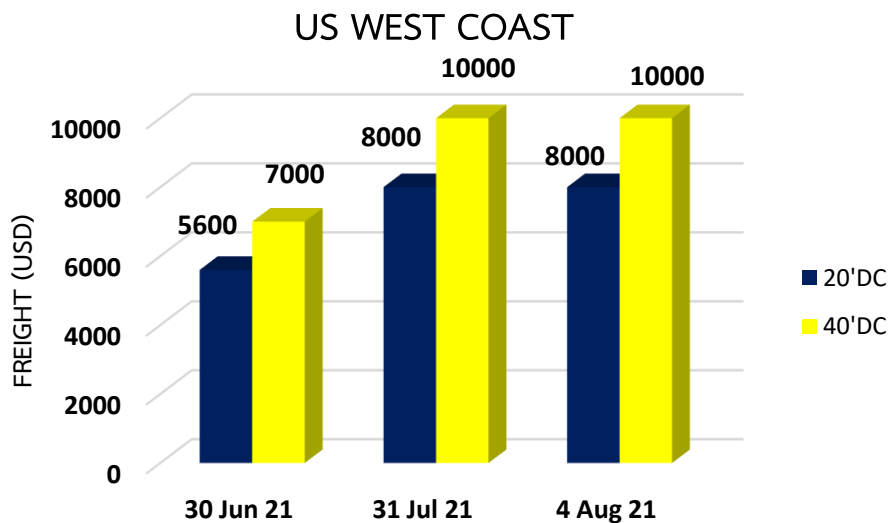
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2564



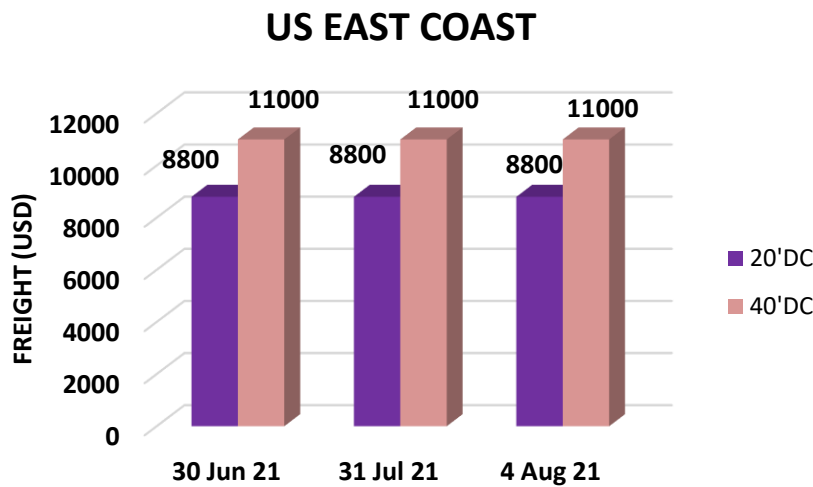
Subject to

- ISOC (Jun.-Aug. 21): USD88/TEU, USD176/FEU
- ENS: USD30/BL
- PSS: (Effective 14-Jun-21): USD500/TEU, USD1,000/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2564



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
 ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast** เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2564



Subject to Panama Low Water Surcharge: USD 30-60/Container

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ
สายเรือ CNC

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) สำหรับสินค้าในเส้นทาง Intra-Asia มีผลตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2564 โดยมีรายละเอียดดังตาราง

LSS Short Distance

Container Type	Currency	20'	40'	40'HC
Dry	USD	50	100	100
Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment	USD	50	100	100
Refrigerated	USD	75	150	150

LSS Long Distance

Container Type	Currency	20'	40'	40'HC
Dry	USD	88	176	176
Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment	USD	88	176	176
Refrigerated	USD	132	264	264

CNC	JP	KR	NC	CC	TW	PRD	HK	PH	VN	TH	KH	SG	MY	BN	ID	MM	BD
JP		Short	Short	Short	Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
KR	Short		Short	Short	Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
NC	Short	Short		Short	Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
CC	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
TW	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
PRD	Short	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Long	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long
HK	Short	Short	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Long	Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long
PH	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short		Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
VN	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Short	Short	Short	Long	Long
TH	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short		Short	Short	Short	Short	Short	Long	Long
KH	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Long	Short	Short		Short	Short	Short	Short	Long	Long
SG	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Long	Long
MY	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Long	Long
BN	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short	Short	Short		Short	Long	Long
ID	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short	Short	Short	Short		Long	Long
MM	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long		Short
BD	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	

Ocean freight spot rates make further gains this week

Disparity in price indices brought into sharper relief by FBX re-calculation on Asia-US trade lane. Ocean freight spot rates made further gains this week from their already record-high levels, across the vast majority of the eight major East-West trades assessed by Drewry at the issue of disparity in price indices has been brought into sharper relief by FBX re-calculation on Asia-US trade lane.

According to its World Container Index (WCI), on the trans-Pacific, spot rates from Shanghai to Los Angeles increased 6% to \$10,503/feu (+258% year over year - YoY) while prices from Shanghai to New York were up 13% to come in at \$13,434 for a 40ft box (+300% YoY)

On Asia-Europe routes, spot prices from Shanghai to Rotterdam increased another 2% on last week to \$13,352 - a rise of 640% on their level a year ago and those on Shanghai-Genoa were unchanged at \$12,761/feu (+545% YoY). As for the trans-Atlantic trade, the head haul westbound leg from Rotterdam to New York rose 5% to an average of US\$5,624/feu (+154% YoY)

Drewry's composite WCI, increased 4% this week to \$9,330 per 40ft container, an increase of 368% YoY. For the year-to-date, the average composite index of the WCI is \$6,090 per 40ft container, which is \$3,957 higher than the five-year average of \$2,133. Drewry said it expects rates to increase further in the coming weeks.

'Outlier data'

Earlier this week, the disparity between the different ocean freight indexes was brought into even sharper relief when a re-calculation by the Freightos Baltic Daily Index (FBX) led to a significant one-time reset of its assessment of spot prices on the Asia-US trade lane. In a statement, the digital rates specialist, Freightos said that "following a feedback process with the Freightos Baltic Index's (FBX) benchmark administrator, as of today, (28 July 2021), some outlier data has been excluded in order to more accurately reflect market conditions.

"This resulted in a significant one-time adjustment that removed outliers and substantially increased rates on China/ East Asia-US FBX lanes, which now comprehensively account for the premium surcharges required for bookings, and place both lanes at more than \$18k/FEU. Week over week comparisons will resume in our next update." It noted that prices on trans-Pacific lanes, "with the aforementioned update," are now at record highs of \$18,346/feu to the West Coast - more than six times its level a year ago, and an "astounding" \$19,620/feu to the East Coast - more than quintuple its rate last July - "even as the peak of peak season may still be ahead of us."

Rates from Asia to Northern Europe climbed 4% since last week, but are more than eight times higher than a year ago, and have increased nearly two and half times since the start of the year "on a combination of scarce containers, clogged ports and growing demand," Freightos added.

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

US importer complains of container line collusion to FMC

A Pennsylvania-based home goods importer on Friday filed a formal complaint with maritime regulators, accusing Cosco Shipping and Mediterranean Shipping Co. of working together to violate service contracts to further take advantage of record trans-Pacific container spot rates and premiums. The accusation by MCS Industries is the first formal complaint accusing container lines of taking advantage of pandemic-driven disruption in ways that violate the Shipping Act. Since launching a fact-finding investigation on cargo disruption tied to COVID-19 in March 2020, the Federal Maritime Commission has urged to shippers bring evidence of illegal behavior but fears of retaliation have long held shippers back from filing formal complaints with the agency.

MCS Industries accuses Cosco and MSC of working in “parallel and seemingly coordinated fashion” in failing to honor service contracts at agreed upon rates and then selling the space “to the highest bidder” when the importer refused to pay additional fees. MCS Industries says Cosco and MSC continue to fail to honor service contract allocations, inflicting more than \$600,000 in damages. Neither Cosco nor MSC was immediately available for comment.

In an effort to encourage more shippers to file complaints, FMC Commissioner Rebeccas Dye last week proposed ways that Congress could strengthen anti-retaliation protections, including doubling reparation levels. The FMC has come under intense pressure from Congress and the Biden administration to crack down on shipping law violations — whether it be unfairly refusing service or issuing predatory storage fees known as detention and demurrage. In November, the agency altered course in its investigation of detention and demurrage practices, opting to initiate investigations on its own rather than doing so in response to a filed complaint given how infrequently they are filed.

The complaint by MCS, the market leader in wall and poster frames, according to seller Wayfair, speaks to a growing sentiment among shippers and some forwarders that container lines have used the disruption from COVID-19 to take unfair advantage of what is for them the most favorable market since the dawn of containerization. Cosco, for example, expects a 40-fold profit increase in the first half, and spot rates are at record levels, MCS Industries wrote in the complaint.

A test for the industry

The complaint will become a highly visible test of the idea that carriers will retaliate against shippers who publicly complain to the FMC, action that is explicitly barred by US shipping law but which shippers fear nonetheless. Speaking for its major container line members during a House subcommittee hearing on June 15, World Shipping Council president and CEO John Butler rejected accusations that more shippers aren’t filing complaints due to fear of retaliation from carriers. “I categorically reject the idea that shippers are being threatened with retaliation for bringing complaints,” Butler said.

The WSC has pointed to the unprecedented surge of US imports from Asia combined with a marked deterioration in productivity that has overwhelmed ports and carriers despite adding more capacity as driving the record rates. At the heart of MCS’s grievance is its accusation that MSC only honored roughly one-third of the volumes contracted through service contracts, and Cosco delivering just 1.6 percent of contracted capacity. “In negotiations for the current shipping year, (Cosco and MSC) and other global ocean carriers collectively refused to provide MCS sufficient commitments in their advance service contracts, instead providing only a fraction of the space MCS needed at substantially higher prices, which MCS accepted in order to secure such space, believing that such higher prices would fully compensate (Cosco and MSC) for current market disruptions,” MCS wrote in the complaint.

Delivering during a pandemic

Container lines have pointed to port congestion at Asian and US ports and other major disruptions including Suez Canal blockade as preventing them honoring service contracts because the capacity simply isn’t available. “Ocean carriers are quite serious about fulfilling their end of the bargain with their service contracts, that’s how they keep relationships with their customers,” Butler told House members. Forwarders note that some container lines are better than others at ringfencing space for contracted volumes and not taking advantage of the spot market.

Although MSC and Cosco are part of different shipping alliances, MCS says the carriers benefit from a system allowing them to “coordinate discriminatory practices,” in essence accusing of them of violating antitrust law. In issuing an executive order on July 12 that among other industries targeted container shipping,

the White House pointed to how alliances controlled more than 80 percent of the market. The alliances of 2M, OCEAN, and THE Alliance handled 90 percent of US imports from Asia year-to-date, according to an analysis of PIERS, a sister product of JOC.com within IHS Markit.

Through the alliances, container lines have been able to coordinate operationally to pool their cargo, and under agreements filed with the FMC, must still compete on price and service with alliance and non-alliance members. The DOJ has been clear in its objections to such immunity.

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

Asia-West Coast container rates hit new high ahead of surcharges

A key indicator of container shipping rates from Asia to the US West Coast broke a new record this week in shattering the \$10,000 ceiling for 40-foot units as container lines ready another wave of surcharges that kick in next week, many of them focused on routings through Southern California. The average price to ship an FEU from Shanghai to Los Angeles reached \$10,503 this week, up 5.5 percent from the prior week, according to the Drewry World Container Index. Spot rates on the trade were below \$3,000 per FEU a year ago and under \$1,500 in 2019.

Asia rates to the US East Coast also hit new highs this week, according to Drewry. The average rate to ship an FEU from Shanghai to New York surged 13.1 percent to \$13,434. For comparison, an FEU cost under \$3,4000 a year ago and below \$2,800 two years ago, on average. To ensure the cargo gets loaded in weeks rather than months, it generally costs shippers an additional \$2,000 to as much as \$7,000 per FEU just to guarantee space on a vessel, according to rate sheets forwarders have shared with JOC.com, and conversations with forwarders and carriers.

When premiums were more accurately incorporated into the Freightos Baltic International Container Index this week, FEU readings on the index jumped to \$18,355. Before the calculation changes were made to remove outlier data, the average rate from Asia to the US West Coast was \$6,540 per FEU. Whether it be a port congestion surcharge or an emergency intermodal surcharge, container lines are levying charges ranging from \$350 to \$5,000 on Asia imports starting as early as Aug. 1, according to a breakdown from Shapiro, a Baltimore-based forwarder. Of the 10 surcharges highlighted by Shapiro, seven of them were centered on cargo destined for Southern California specifically or the wider US West Coast. Veteran forwarders told JOC.com last week they are preparing their customers for even higher rate pressure as traditional peak-season volumes build and cargo delayed from the pandemic-driven slowdowns in Southern China soaks up vessel capacity.

Retailers project year-over-year increases in US imports of 9.4 percent in August and 2.5 percent in September, according to the Global Port Tracker published monthly by the National Retail Federation and Hackett Associates. And although retailers project a decrease of 3.7 percent in US imports in October and a 2 percent decline in November, it should be noted that Global Port Tracker has revised its monthly projections upward in each report so far this year. Also, October 2020 set the record at the time for the most US imports from Asia ever, with November not far behind.

Actual volumes of US imports from Asia have rocketed 38 percent year over year in the first half of 2021 and 24.5 percent from the first six months of pre-pandemic 2019, according to PIERS, a sister product of JOC.com within IHS Markit.

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)				
Description	Unit	Weighting	Previous Index 23 Jul 2021	Current Index 30 Jul 2021
Comprehensive Index			4100.00	4196.24
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	7127	7395
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	6961	6991
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	5388	5518
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	9850	10067
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3481	3553
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	3168	3406
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	8036	8102
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	4647	4873
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	9498	9720
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	282	277
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	280	277
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	856	861
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	205	189

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ ในภาพรวมปริมาณส่งออกสินค้าจากจีนยังคงมีความผันผวนอยู่ในปริมาณสูง โดยอัตราค่าระวางยังอยู่ในระดับสูง สำหรับเส้นทางยุโรป จากผลกระทบของการกลับมาระบาดของไวรัสในยุโรป และการยกเลิกมาตรการล็อกดาวน์ของสหราชอาณาจักร ทำให้การนำเข้าสินค้าสำหรับป้องกันไวรัส และสินค้าที่จำเป็นในการดำรงชีพ มีความต้องการเพิ่มขึ้น การขนส่งยังคงมีความผันผวนในปริมาณสูง และเนื่องจากสภาพอากาศที่แปรปรวน ทำให้เกิดความหนาแน่นภายในท่าเรือ ในขณะที่เส้นทางสหรัฐอเมริกา เป็นช่วง Peak Season ประกอบกับการแพร่ระบาดของสายพันธุ์เดลตาที่เพิ่มขึ้น ทำให้ความต้องการสินค้าสำหรับป้องกันไวรัสเพิ่มสูงขึ้น ส่วนสถานการณ์ความหนาแน่นภายในท่าเรือ และปัญหาประสิทธิภาพในการหมุนเวียนตู้ที่ยังอยู่ในระดับต่ำ ยังคงไม่คลี่คลายลง ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ปริมาณความต้องการสินค้าสูงขึ้น การขนส่งจึงอยู่ในระดับสูง ในขณะที่เส้นทางอเมริกาใต้ สถานการณ์การแพร่ระบาดยังคงรุนแรง ส่งผลให้ความต้องการสินค้าดำรงชีพ และอุปกรณ์ทางการแพทย์ยังอยู่ในระดับสูง ทำให้ระวางที่ขนส่งไปยังเส้นทางดังกล่าวมีความหนาแน่น