

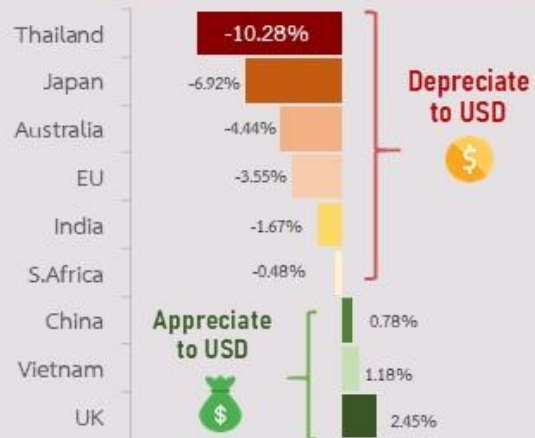
Weekly Briefing (16 Aug 2021)



01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
33.08	38.82	45.76	24.30
CNY	JPY	INR	VND
5.11	0.30	0.45	0.0015

02 Exchange rate trend to USD (YTD)



03 Crude Oil price & Gold (9 - 13 Aug)

Oil	OPEC	Brent	WTI
USD/Barrel	70-71	69-71	66-69



Gold	1,727 - 1,756
USD/Ounces	



04 Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)



Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)

6 August 2021	13 August 2021
4,225.86	4,281.53
	+55.67

05 Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ



1. Ningbo and Shanghai, the world's two largest ports, experience unprecedented congestion

รายละเอียดข่าว: <https://splash247.com/ningbo-and-shanghai-the-worlds-two-largest-ports-experience-unprecedented-congestion/>



2. China's zero-Covid policy is so strict that it shut down a whole shipping terminal after just one case

รายละเอียดข่าว: <https://www.cnn.com/2021/08/13/chinas-zero-covid-strategy-to-disrupt-shipping-as-ningbo-zhoushan-port-shuts.html>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 32 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	4,000	7,000	Subject to ISOCC USD 94/TEU, USD 188/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	7,025	12,950	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: 9,160	Standard Rate: 10,950/11,100		
Thailand - US East Coast	Standard Rate: 10,160	Standard Rate: 12,200/12,500		
	Premium Rate: 12,000	Premium Rate: 15,000		
	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 ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 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 ซึ่งขณะนี้ยังคงพบปัญหาการระวางเรือที่ค่อนข้างแน่น

สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU โดยค่าระวางอยู่ที่ 4,000 USD/TEU และ 7,000 USD/FEU

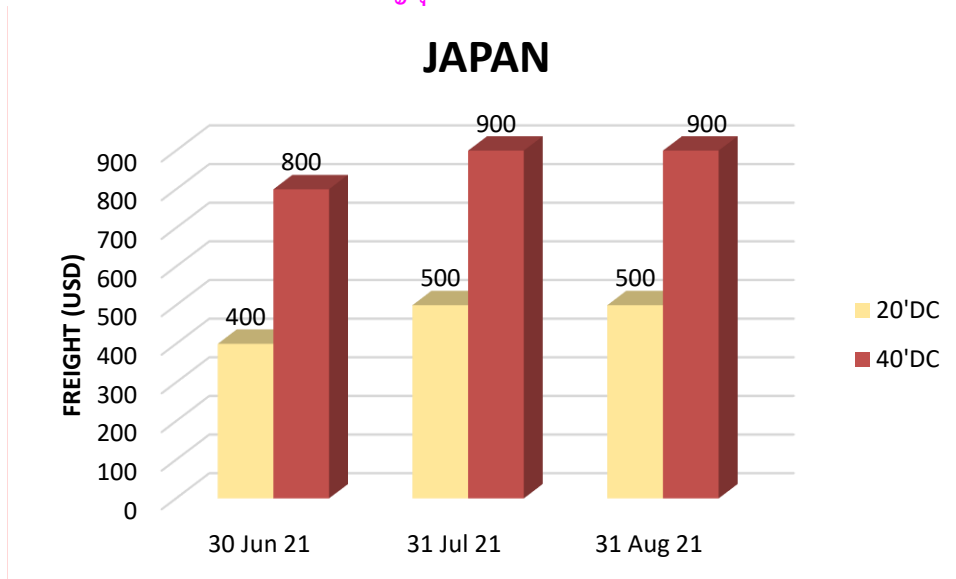
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 400 USD/TEU และ 800 USD/FEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 2,350-2,450 USD/TEU และ 4,700-4,850 USD/FEU และมีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า Low Sulphur Surcharge ในขณะที่เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนสิงหาคม ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 200 USD/ตู้ ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 7,025 USD/TEU และ 12,950 USD/FEU โดยขณะนี้ยังคงพบปัญหาการระวางเรือเต็ม ต้องทำการจองล่วงหน้า

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนสิงหาคม ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 1,000 USD/ตู้ ทั้งฝั่ง West Coast และ East Coast โดยค่าระวางที่เป็น Standard Rate ฝั่ง West Coast อยู่ที่ 9,160 USD/TEU และ 10,950 USD/40', 11,100 USD/40'HQ และฝั่ง East Coast ค่าระวางอยู่ที่ 10,160 USD/TEU และ 12,200 USD/40', 12,500 USD/40'HQ ส่วนค่าระวางที่เป็น Premium Rate อาจสามารถ Apply ได้เฉพาะเรือบางลำ ซึ่งราคา Premium Rate ของฝั่ง East Coast อยู่ที่ 12,000 USD/TEU และ 15,000 USD/FEU ซึ่งสถานการณ์ปัจจุบันยังคงพบปัญหาการระวางเรือเต็ม ขอให้วางแผนการจองล่วงหน้า

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

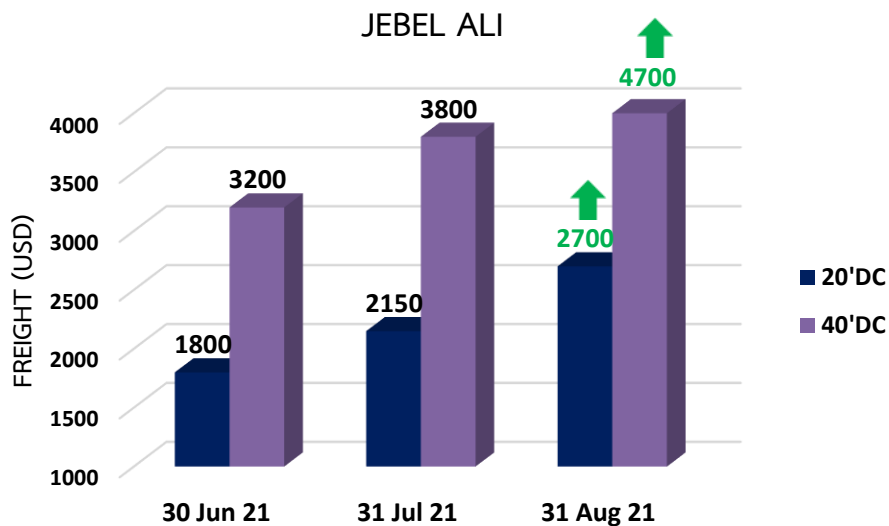
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	900	1,000	USD 87/TEU, USD 173/FEU	Effective till 31-Aug-2021
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,300-1,400	1,500-1,700	USD 27/TEU, USD 54/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRM, FRLEH)	8,500	12,000	OBS: USD 225/TEU, USD 450/FEU +	
London Gateway / Southampton	9,500	13,000	PSS: USD 500/TEU, USD 1,000/FEU	

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



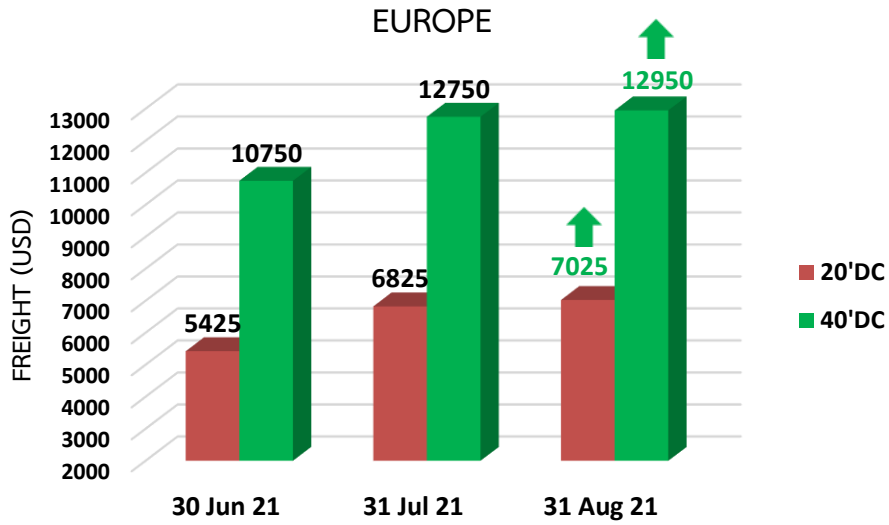
Subject to Low Sulphur Surcharge (Jun. 21): USD 26/TEU และ USD 51/FEU
 (Jul. 21): USD 34/TEU และ USD 69/FEU
 (Aug. 21): USD 57/TEU และ USD 115/FEU

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

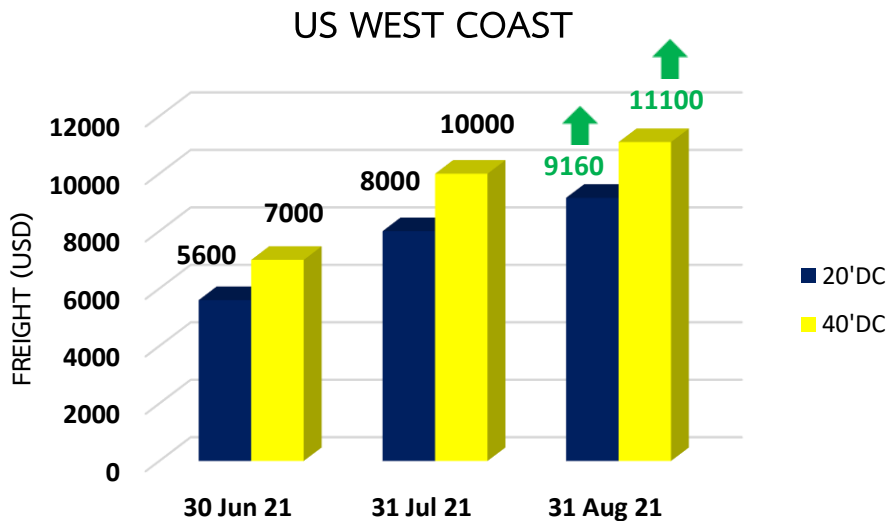
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มิ.ย. ถึง ส.ค. ปี 2564



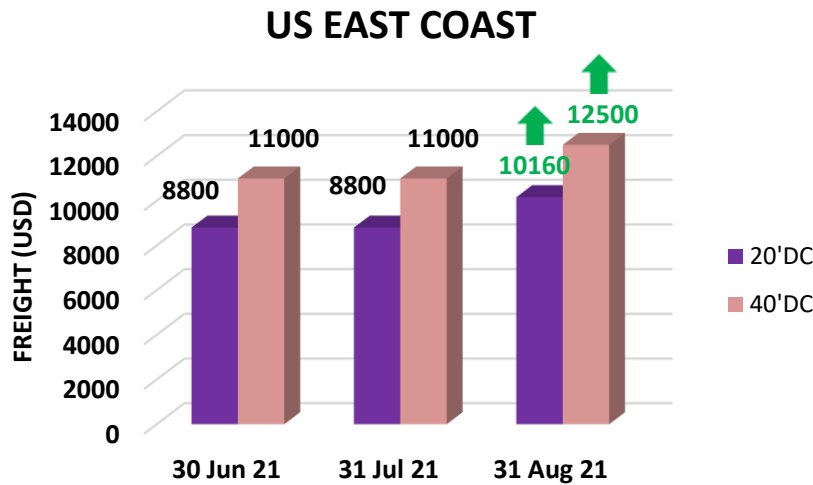
Subject to

- 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 ONE, Hapag Lloyd และ Maersk

- ประกาศแจ้งเรื่องสถานการณ์โควิด-19 ภายในท่าเรือ Ningbo ของประเทศจีน ทำให้ Ningbo Meishan Island International Container Terminal (MSICT) ต้องหยุดให้บริการชั่วคราว เนื่องจากแรงงานติดเชื้อ ในขณะที่เทอร์มินอลอื่นๆ เช่น Ningbo Beilun International Container Terminal และ Ningbo Daxie International Terminal ยังคงให้บริการ แต่พบปัญหาความล่าช้า และเรือจอดรอคอยเพื่อเทียบท่า ซึ่งได้รับผลกระทบจากการปิดของ MSICT เพราะมีการย้ายสินค้ามายังเทอร์มินอลอื่นในท่าเรือ คาดว่าจะทำให้ทั้งสองเทอร์มินอลได้รับผลกระทบตามมา โดยปัจจุบันอาจต้องใช้เวลารอคอยเพื่อเทียบท่าเพิ่มขึ้นราว 2 วัน

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง East Asia ไปยัง East Coast South America โดยมีรายละเอียดดังตาราง

Routing	General Rate Increase (GRI)	
	Effective 9-Aug-2021	Effective 16-Aug-2021
To East Coast South America	USD 500/Container	USD 400/Container

Ship congestion outside Ningbo and Shanghai ports worsens

With one of Ningbo's terminals closed due to Covid-19, ships are being diverted to other terminals and ports which are already running at full capacity. Congestion off China's top two container ports Shanghai and Ningbo is worsening following the shutdown of a container terminal in Ningbo where a Covid-19 case was detected this week.

Reuters reports that 40 container vessels were waiting at the outer Zhoushan anchorage on Thursday, up from 30 two days earlier. The port of Ningbo is located on the East China Sea, on the opposite side of Hangzhou Bay to the city of Shanghai. The report added that Refinitiv data showed that Shanghai is already experiencing the worst congestion in at least three years. Ningbo Meidong Container Terminal (MSICT), located on Meishan Island in Ningbo suspended all operations early on Wednesday morning after a port worker tested

positive for Covid-19. Other terminals in Ningbo continue to work but some have imposed restrictions limiting the number of people and containers entering port areas.

Maersk issued a statement yesterday saying other terminals at Ningbo are “operating normally” with some vessels which usually call at Meidong being moved to other terminals in the port. It also stated that its VSA service AC6 (Asia- South America) which was due to call at MSICT next week with the Seaspan Oceania will now omit Ningbo.

CMA CGM has said that some vessels will be re-routed to Shanghai or skip port calls at Ningbo, while Hapag-Lloyd expects the suspension in Meidong to cause delays in some planned sailings, according to a company statement.

Nerijus Poskus, VP of Global Ocean at Flexport, the platform for global logistics, warned that the closure of the terminal is likely to lead to problems with trucking as well. “We don’t know how long this closure will last, but with average wait times currently at 2-4 days, expect to add another day onto your dwell time for every day Ningbo Meishan terminal is closed. “For any cargo already going through that terminal, it’s not a question of if it will be impacted but for how long. If you have urgent cargo that isn’t already at Ningbo, your best bet is to arrange trucking (as long as a special RNA test is not required for drivers) to Shanghai and then pay for premium ocean services from there. Speed will be of the essence, however, as it will only take a matter of days for trucking to become congested in response.”

China’s airports are also experiencing difficulties. Due to several crew members testing positive for Covid-19 and thereby impacting labour availability, China Cargo Airlines and China Eastern Airlines have suspended passenger belly freight until the end of August, reports Everstream Analytics. “The situation is likely to cause airport congestion and delays and trigger further rate increases due to lost air cargo capacity. Major airports in China have restricted operations to undertake virus disinfection work and as a result, shortages in flight capacity and staff have been reported.”

Everstream also points out that Covid-19 outbreaks are causing transport problems not only in Chinese ports. Vietnam, once considered successful in containing the COVID-19 outbreak, is struggling to manage a surging outbreak of Delta variant cases in recent weeks. The country’s southern provinces, particularly Ho Chi Minh City, have been severely affected. Authorities have implemented a slew of stringent restrictions that have paralysed the country’s supply chain and regulations have resulted in many businesses temporarily ceasing operations. As a result, the Port of Cat Lai serving Ho Chi Minh City has reached maximum yard capacity due to the unavailability of businesses to receive imported cargo, Everstream reports.

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

Carriers divert vessels from Ningbo, as fears of 'another Yantian' grow

Ships are beginning to divert from Ningbo to Shanghai, following yesterday’s decision to close the Ningbo Meishan Island International Container Terminal (MSICT) due to Covid. All operations at the terminal were suspended at 3am today, with the gate-in of export containers limited to two days of a vessel’s ETA. CMA CGM said cargo operations on its vessels, *Samson*, on its PEX3 service, and *Rivoli*, on FAL1, which are alongside, were “temporarily on hold” until the terminal re-opened. It added that *Melisande*, serving PEX3, would now call at Shanghai on August 18 or 19, and then go to Ningbo, arriving August 20 or 21. The FAL3 service’s *Kerguelen* would follow the same pattern, but two days earlier. CMA CGM *Centaurus*, on Columbus PNW, *Cosco Venus* (GMXP) and *Kota Carum* (REX2) will omit Ningbo altogether.

Hapag-Lloyd warned customers of “an expected delay” in planned sailings, while Cosco also said some ships would omit Ningbo this week. MSICT is said to account for about 25% of the volumes at the world’s

third-largest port, sparking concerns of a Yantian-style disruption to supply chains. But Ningbo’s other terminals are some distance away, indicating that the Covid case might be confined to MSICT alone.

One Chinese forwarder said he was optimistic. “Many people are receiving Covid-19 tests now, and so far there are no reports with more positive cases. “Be optimistic; if no more Covid-19 has spread, the impact won’t be as much as at Yantian. I am very confident it won’t.” James Wroe, Maersk’s chief operating officer for Asia Pacific, said the closure would “obviously cause direct disruption and create the risk of further congestion at surrounding ports as vessels and cargo look to divert”. But he added that the vast majority of Maersk’s services were at Ningbo Beilun, 20-40km from Meishan, “so for the time being, we are not experiencing a major impact to our services”.

Otto Schacht, EVP sea logistics at Kuehne + Nagel, said: “The main trade focus of Meishan terminal is FEWB and TPEB. All other terminals remain open. All terminals are under heavy congestion, with an average waiting time for a berth of 2-3 days. This will increase quickly... “[It’s] too early to tell what this means for global supply chains, but with every day [of] closure, effects will be felt soon all over the world.” Ligentia told customers it was expecting a delay with LCL services from/to Ningbo.”

The three-week closure of Yantian International Container Terminal following a Covid outbreak caused major disruption to supply chains. While at Ningbo there has only been one case, a reportedly vaccinated and asymptomatic staff member at the Ningbo Mei Dong container yard, China’s Covid policy has also seen restrictions at other ports, adding to the likelihood of congestion.

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

Sustained US imports point to new trans-Pacific volume floor

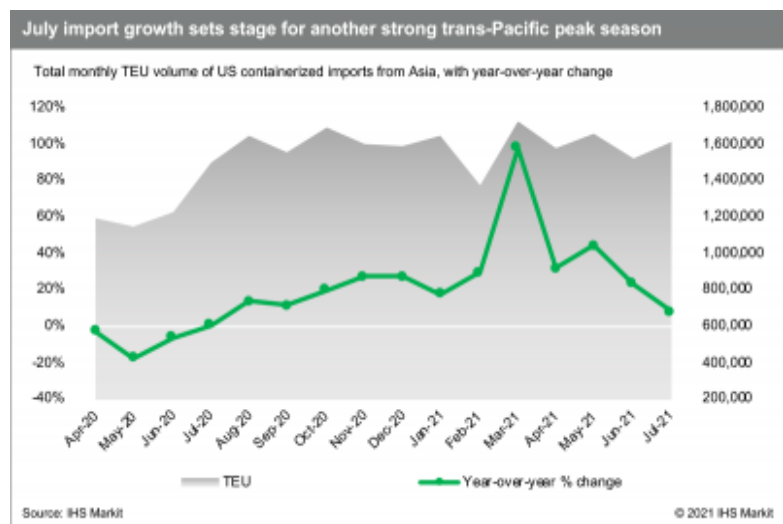
Year-over-year growth in US imports from Asia slowed in July from the previous month, but the 13th consecutive month of annual growth in volume is yet another sign that a new baseline has been established in the eastbound trans-Pacific.

Imports from Asia rose 7.9 percent year over year and 8.7 percent from the same month in pre-pandemic 2019 in July, the last month before the largest US trade’s traditional August through October peak shipping season, according to PIERS, a sister product of JOC.com within IHS Markit.

That’s a red flag for container ports and the overland supply chains to which they connect, which are already stretched to the maximum handling current cargo volumes. The

ports of Los Angeles and Long Beach, which together handle approximately 50 percent of US imports from Asia, are already witnessing deterioration in key performance indicators such as vessels at anchor awaiting berthing space, excessive container dwell times at marine terminals, and increasing truck turn times at terminal gates.

July marked the first month since July 2020 that imports from Asia did not increase by double-digit percentages on a year-over-year basis, due to increasingly strong comparisons in the second half of 2020, when trans-Pacific volumes sprang back to life after dropping sharply during initial COVID-19 lockdowns in the spring.



The share of US imports from Asia handled by West Coast ports increased to 61.7 percent in July from 59.9 percent in June as carriers deployed new trans-Pacific services and extra-loader vessels in Southern California and the Northwest Seaport Alliance of Seattle and Tacoma. The market share of East Coast ports declined to 31.8 percent in July from 33.7 percent in June, and the market share of US imports from Asia at Gulf Coast ports increased to 6.3 percent from 6.1 percent in June. The West Coast's market share had been consistently below 60 percent in January through May, but is expected to stay at 60 percent or higher in the coming months as carriers add more extra-loaders to their West Coast services than to their East Coast services through the peak season.

Long Beach had 11 extra-loader calls in July and Los Angeles had seven, according to port spokespersons. Long Beach said 13 extra-loader calls are scheduled so far for August. The Los Angeles projection was not immediately available. Noel Hacegaba, deputy executive director and COO at the Port of Long Beach, said five ad-hoc vessels calls are already scheduled for September, with more likely to materialize. What's more, if demand continues apace and carriers are able to secure additional capacity in a tight market for vessels, Hacegaba said carriers may make those temporary calls into more permanent liner services. "These services are backed by large NVOCCS [non-vessel-operating common carriers] in China, which cater to demand that cannot be fulfilled by regular services. These services are fortnightly for now, but lines are prepared to scale up as market conditions change," Hacegaba said.

At the individual port level, July's import volumes reflect developments over the past year as retailers first concentrated their imports in Los Angeles-Long Beach, which serves the second-largest consumer market in the US and has intermodal rail connections to distribution hubs in the eastern half of the country. However, as congestion built in Southern California last fall, more imports were directed to ports such as the Seattle-Tacoma Northwest Seaport Alliance (NWSA), Savannah, Charleston, Norfolk, New York-New Jersey, and Houston.

As a result, imports from Asia moving through Los Angeles-Long Beach increased only 0.1 percent year over year in July, compared with 24.3 percent growth at the NWSA, 12.1 percent in New York-New Jersey, 26 percent in Savannah, 39.4 percent in Houston, 22.3 percent in Norfolk, and 55.9 percent in Charleston.

Continued import growth adds to huge base

Going forward retailers project continued strong import volumes, although year-over-year growth rates will return to single-digit or even turn negative as volumes at all major gateways are compared to record and near-record volumes in the second half of 2020. Global Port Tracker, which is published by the National Retail Federation (NRF) and Hackett Associates, projects that after a 12.6 percent increase in imports in this month, imports will increase 4.9 percent in September, and will decrease 3 percent in October, as October 2020 at the time was the busiest month ever for US imports.

However, whether year-over-year import volumes increase slightly or decrease slightly for the remainder of the year, PIERS numbers show that a new floor for import volumes has been established. That baseline is approximately 30 percent higher than over the past two years and can be attributed primarily to the rapid growth in online shopping during the pandemic. Unlike in-person shopping at stores, which fluctuates seasonally, online shopping is much steadier and requires constant replenishment of inventory.

NVOs began forecasting as far back as last fall that a new baseline for imports from Asia was developing based upon online shopping and the need for steady replenishment of inventories. Even as retailers were bringing in their 2020 holiday season merchandise, they were also replenishing their inventories for online purchasing beyond the holidays, Jon Monroe, who serves as a consultant to NVOs, told JOC.com back in September. "There has to be replenishment. They're building inventories for next year," Monroe said.

Seasonal back-to-school and holiday shopping will simply pile additional volumes onto the new, higher baseline, which means that supply chains will be taxed to the maximum this peak season. In other words, shippers should expect further disruptions and delays, according to the NRF.

“Strong consumer demand has outpaced supply chain operations since late last year and could remain a challenge as the holidays approach,” Jonathan Gold, vice president for supply chain and customs policy at the NRF, said in the August Global Port Tracker report. “The continuing lack of labor, equipment, and capacity has highlighted systemic issues and the need to create a truly 21st century supply chain to ensure resiliency against the next major disruption.”

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 6 Aug 2021	Current Index 13 Aug 2021
Comprehensive Index			4225.86	4281.53
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	7418	7407
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	7042	7051
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	5555	5744
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	10167	10452
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3584	3643
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	3527	3717
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	8128	8280
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	5062	5322
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	9772	9820
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	274	274
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	273	274
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	866	866
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	189	189

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ ในภาพรวมปริมาณการขนส่งสินค้าจากจีนยังคงอยู่ในระดับสูง โดยอัตราค่าระวางในหลายเส้นทางปรับเพิ่มขึ้น สำหรับเส้นทางยุโรป พบว่าหลายประเทศในยุโรปมีการกลับมาระบาดของไวรัส ทำให้มีความต้องการนำเข้าสินค้าหลายประเภทในปริมาณสูง ซึ่งทำให้ความต้องการในการขนส่งสูงตามไปด้วย โดยปัญหาความหนาแน่นของท่าเรือยังคงมีอยู่ ส่วนในเส้นทางสหรัฐอเมริกา พบว่ามีความต้องการสินค้าหลายประเภทในปริมาณมาก และค่อนข้างผันผวน รวมถึงสินค้าป้องกันไวรัสที่มีความต้องการมากเช่นเดียวกัน ซึ่งตลาดเข้าสู่ช่วง Peak Season นอกจากนี้ พบปัญหาระบบฮาร์ดแวร์ภายในท่าเรือ Houston และผลกระทบเชิงลบของสถานการณ์การแพร่ระบาด ทำให้การหมุนเวียนตู้ขาดประสิทธิภาพ และพบปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือ ในขณะที่เส้นทางออสเตรเลีย การกลับมาระบาดของไวรัสทำให้การหมุนเวียนตู้ในท่าเรือบางท่าพบปัญหาไม่สามารถหมุนเวียนตู้ได้เพียงพอ ในขณะที่ปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น ส่วนเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า Demand และ Supply ยังคงที่ และสุดท้ายเส้นทางอเมริกาใต้ ยังคงมีปริมาณความต้องการสินค้าจำเป็นในการดำรงชีพ และอุปสรรคทางการแพทย์จำนวนมาก ทำให้ระวางเรือในเส้นทางค่อนข้างแน่น