

Weekly Briefing (2 May 2022)



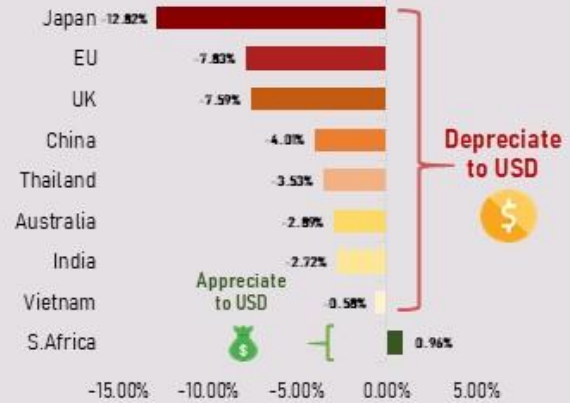
01

THB rate / currencies

| | | | |
|-------|-------|-------|--------|
| | | | |
| USD | EUR | GBP | AUD |
| 34.46 | 36.25 | 43.15 | 24.32 |
| | | | |
| CNY | JPY | INR | VND |
| 5.22 | 0.26 | 0.45 | 0.0015 |

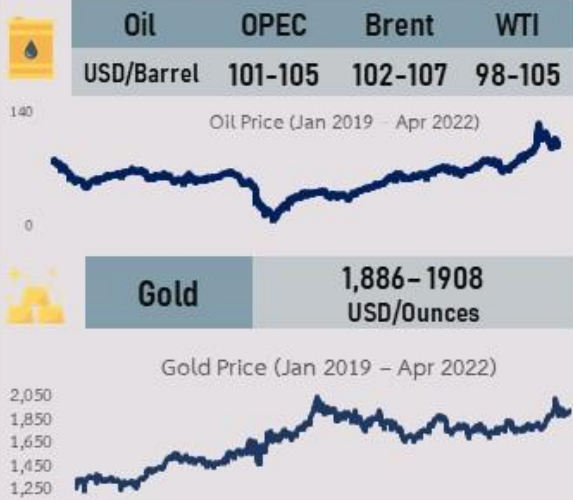
02

Exchange rate trend to USD (YTD)



03

Crude Oil price & Gold (25 - 29 Apr 2022)



04

Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



05

Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ

- ส่งออก มี.ค. สูงสุดเป็นประวัติการณ์ ขยายตัวต่อเนื่องที่ 19.5%
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3kCkezH>
- Shanghai Situation Update
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3F97eLb> , <https://bit.ly/3McXzWp>
- Sanctions Tighten Screws on Russia's Sovcomflot as Ship Insurers Cut Cover
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3vyWH94>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

สัปดาห์ที่ 17 พ.ศ. 2565



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

"หมายเหตุ: อัตราค่าระวางที่ปรากฏเป็นอัตราฐานของสายเรือที่ประกาศเป็นทางการ ซึ่งอาจต่ำกว่าอัตราที่มีการเรียกเก็บจริงจากผู้ส่งออก"

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

| ROUTE | SIZE | | Low Sulphur Surcharge (LSS) | Remark |
|--------------------------------------|--|-------------|---|-------------------------------|
| | USD/20' | USD/40' | | |
| Thailand - Shanghai | 900 | 1,600 | Subject to ISOCC USD 115/TEU, USD 230/FEU | Effective till 31-May-2022 |
| Thailand - Qingdao | | | | |
| Thailand - Hong Kong | 700 | 1,300 | | |
| Thailand - Japan (Main Port) | 650 | 1,300 | | |
| Thailand - Kaohsiung | 900 | 1,700 | | |
| Thailand - Klang | 650 | 1,200 | Subject to ISOCC USD 67/TEU, USD 134/FEU | |
| Thailand - Jakarta | 650 | 1,200 | | |
| Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai) | 550 | 1,050 | | |
| Thailand - Singapore | 600 | 1,250 | | |
| Thailand - Manila (North & South) | 800 | 1,500 | | |
| | Subject to CIC at destination | | | |
| Thailand - Jebel Ali | 3,900 | 6,800 | Subject to ISOCC USD 124/TEU, USD 248/FEU War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU | |
| Thailand - South Korea (Busan) | 600 | 1,200 | LSS: USD 130/TEU, USD 260/FEU | |
| Thailand - South Korea (Incheon) | 700 | 1,400 | | |
| Thailand - Nhava Sheva | 4,100 | 6,100 | ISOCC: USD 98/TEU, USD 196/FEU | |
| Thailand - Melbourne | 3,600-3,650 | 7,200-7,300 | FAF: USD 310/TEU, USD 620/FEU | |
| Thailand - Sydney | | | | |
| Thailand - Durban / Cape Town | 4,300 | 7,600 | Subject to ISOCC USD 206/TEU, USD 412/FEU | |
| | Subject to SCMC USD 30/BL | | | |
| Thailand - Europe (Main Port) | 6,150 | 10,900 | ISOCC: USD177/TEU, USD 354/FEU | |
| | Subject to ENS USD 30/BL | | | |
| Thailand - US West Coast | 8,700 | 11,000 | Effective till 14-May-2022 | |
| Thailand - US East Coast | 10,750 | 13,750 | | |
| | Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container | | | |

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนพฤษภาคม 2565 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียคองที่ โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางคองที่อยู่ 900 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคองที่อยู่ 650 USD/TEU และ 1,200 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางคองที่อยู่ 700 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางคองที่อยู่ 650 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางคองที่เช่นเดียวกัน อยู่ที่ 4,300 USD/TEU และ 7,600 USD/FEU แต่มีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า Low Sulphur Surcharge ซึ่งเป็นไปตามทิศทางของราคาน้ำมันในตลาดโลก

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางปรับลดลง 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 3,600-3,650 USD/TEU และ 7,200-7,300 USD/FEU โดยในเดือนพฤษภาคม มีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า FAF ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนพฤษภาคม ตู้ 20' ปรับลดลง 250 USD/TEU ในขณะที่ตู้ 40' ค่าระวางคองที่ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 6,150 USD/TEU และ 10,900 USD/FEU ส่วนค่า LSS ปรับเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกับเส้นทางเอเชีย

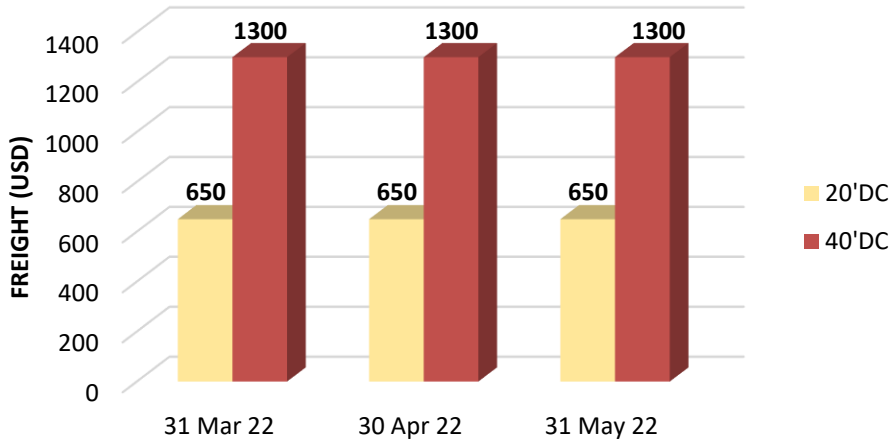
ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนพฤษภาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast ตู้ 20' คองที่ ในขณะที่ค่าระวางตู้ 40' ปรับลดลง 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 8,700 USD/TEU และ 11,000 USD/FEU ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast ตู้ 20' คองที่ ส่วนค่าระวางตู้ 40' ปรับลดลง 150 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 10,750 USD/TEU และ 13,750 USD/FEU

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

| ROUTE | SIZE | | Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge | Remark |
|--|---------|-------------|--|---|
| | USD/20' | USD/40' | | |
| Thailand-Hong Kong | - | 3,000 | USD 242/FEU | เส้นทาง Shanghai งดรับชั่วคราว เนื่องจากสถานการณ์โควิด ทำให้เกิดความล่าช้าในการเคลียร์สินค้า ส่งผลให้เกิดปัญหาปลักขาดแคลน |
| Thailand-Shanghai | | | | |
| Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama) | 1,800 | 2,300-2,500 | OBS: USD 97/TEU, USD 194/FEU | Effective till 31-May-2022 |
| Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH) | 9,000 | 13,000 | OBS: USD 368/TEU, USD 736/FEU | |
| London Gateway / Southampton | 10,000 | 14,000 | | |

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2565

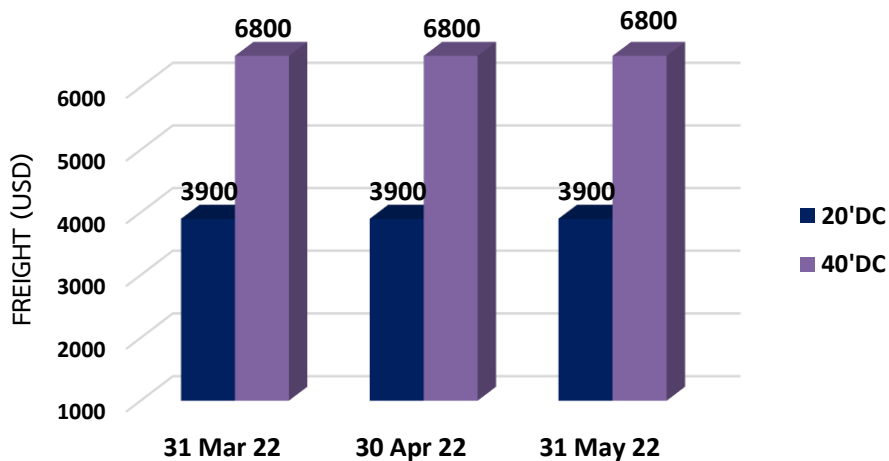
JAPAN



Subject to Low Sulphur Surcharge (Mar.-Apr. 22): USD 80/TEU และ USD 161/FEU
(May 22): USD 115/TEU และ USD 230/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2565

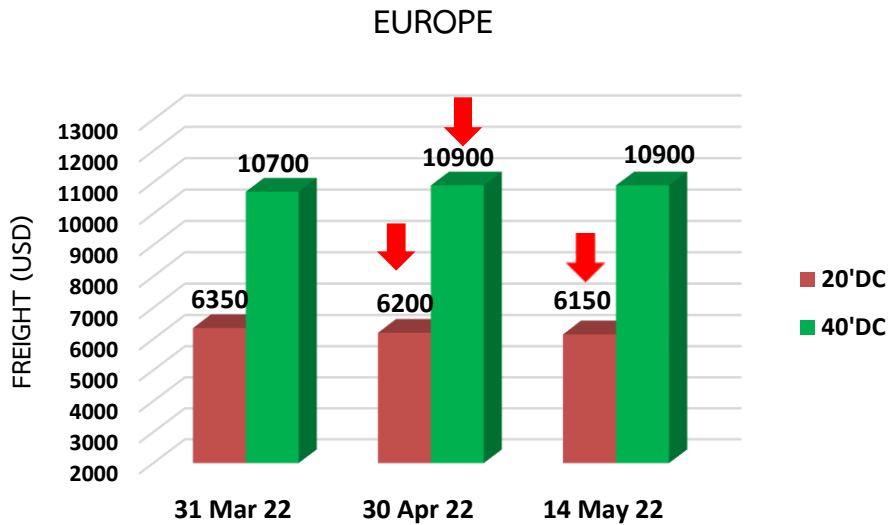
JEBEL ALI



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Mar.-Apr. 22): USD90/TEU และ USD180/FEU
(May 22): USD 124/TEU และ USD 248/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

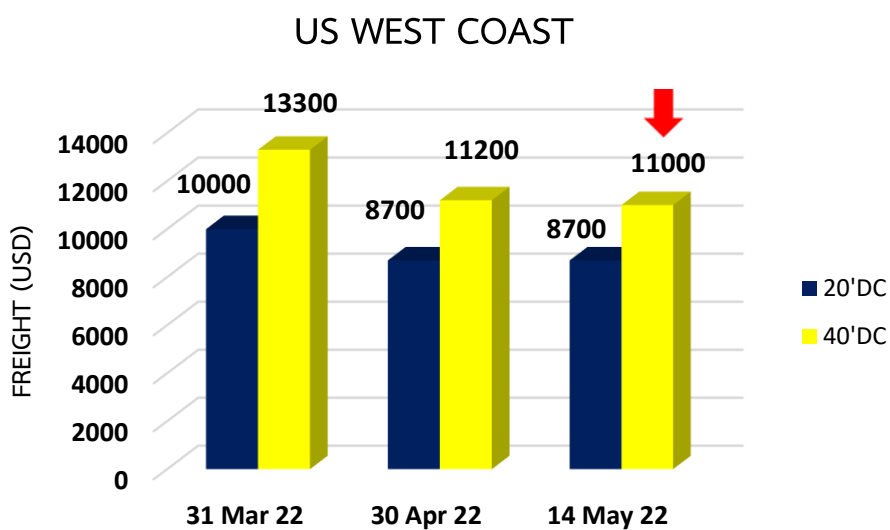
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2565



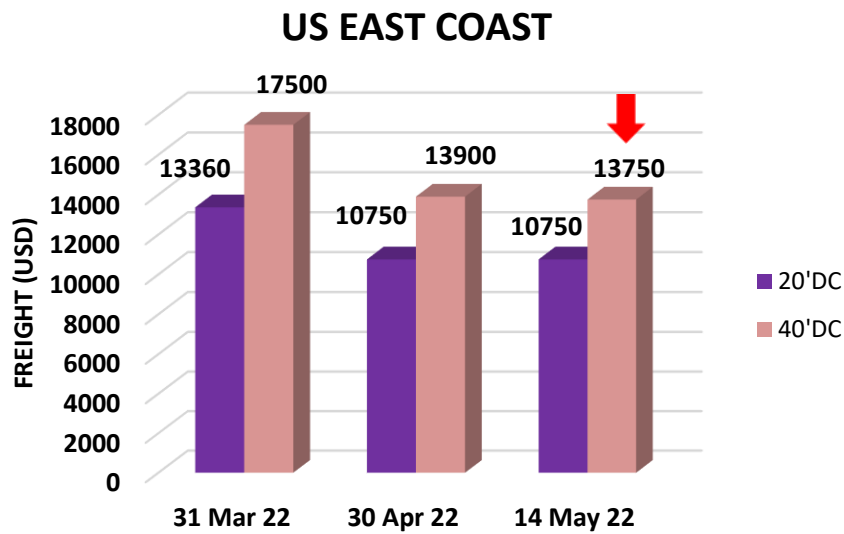
Subject to

- ISOCC (Mar. 22): USD124/TEU, USD248/FEU
(Apr. 22): USD141/TEU, USD282/FEU
(May 22): USD177/TEU, USD354/FEU
- ENS: USD30/BL

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2565



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2565



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญของสายเรือ

สายเรือ CNC

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) สำหรับเส้นทาง Intra-Asia โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2565 ซึ่งมีรายละเอียดดังตาราง

LSS Short Distance

| Container Type | Currency | 20' | 40' | 40'HC |
|--|----------|-----|-----|-------|
| Dry | USD | 110 | 220 | 220 |
| Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment | USD | 110 | 220 | 220 |
| Refrigerated | USD | 165 | 330 | 330 |

LSS Long Distance

| Container Type | Currency | 20' | 40' | 40'HC |
|--|----------|-----|-----|-------|
| Dry | USD | 196 | 392 | 392 |
| Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment | USD | 196 | 392 | 392 |
| Refrigerated | USD | 294 | 588 | 588 |

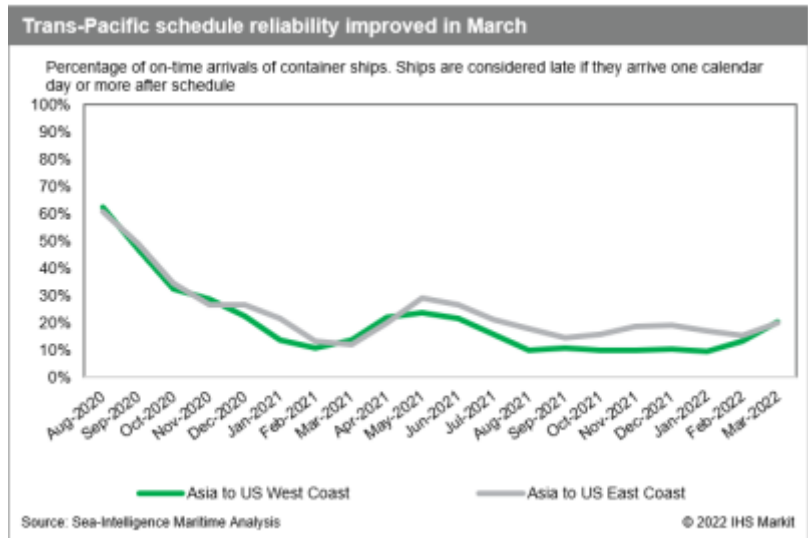
| CNC | JP | KR | NC | CC | TW | PRD | HK | PH | VN | TH | KH | SG | MY | BN | ID | MM | BD |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| JP | | Short | Short | Short | Short | Short | Short | Long |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

Trans-Pac vessel reliability ticked higher in March on US West, East coasts

Trans-Pacific carrier on-time performance to the US West and East coasts improved in March despite vessel backlogs at a number of US ports. But a disparity in the reliability gains showed how upcoming labor negotiations on the West Coast are affecting US ocean shipping dynamics. On-time performance also improved globally in March, Sea-Intelligence Maritime Analysis said in its Global Liner Performance Report, released Wednesday. “Global schedule reliability continues to slowly creep upwards, recording a marginal [month-over-month] improvement yet again,” Sea-Intelligence said.

On-time arrivals from Asia to US West Coast ports in March increased 7.3 percentage points from February to 20.4 percent. On the East Coast, on-time performance for vessels arriving from Asia rose to 19.7 percent, up 4.4 percentage points, according to Sea-Intelligence.

Part of the reason for the disparity in reliability gains is that East Coast imports from Asia increased in the first quarter while imports declined at West Coast ports as retailers shifted some volumes in a bid to avoid any potential disruption linked to West Coast labor negotiations that begin May 12. West Coast imports from Asia in the first quarter fell 2.6 percent from Q1 2021, while Asian imports to the East Coast increased 7.3 percent, according to PIERS, a JOC.com sister product within IHS Markit.



Average delay falls sharply on West Coast

Another measure of the impact of increased cargo volumes at East Coast ports is the average delay experienced by late-arriving vessels. The average delay for those vessels landing on the East Coast from Asia in March ticked up by 0.89 days to 12.18 days. But delays to the West Coast for vessels arriving from Asia fell

by a massive by 4.25 days to 12.22 days — the largest average month-over-month decrease in vessel delays of any of the 34 trade lanes that Sea-Intelligence tracks globally. In addition to the year-over-year decrease in import volumes, the largest West Coast gateway, Los Angeles-Long Beach, has been improving efficiency and reducing vessel delays by metering vessel arrivals through a joint program with the carriers and the Marine Exchange of Southern California.

When a vessel operator leaves the last Asian load port, they book an arrival time and assurance of labor availability with the Southern California terminal where the ship will call. The operator adjusts the speed of the vessel enroute to Los Angeles-Long Beach so that the ship arrives at the designated time, rather than loitering close to shore. This reduces safety hazards in the harbor and cuts down on diesel emissions. On Wednesday, the container ship backlog was 46, down from the record 109 container ship backlog recorded on Jan. 9, according to the Marine Exchange of Southern California.

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

Shippers still favouring contracts, despite short-term spot rate discounts

While long-term container contract rates from Asia continue to advance, ocean carriers have been busy offering significant discounts on spot rates from China this week, as cargo availability temporarily dries up due to Covid lockdown restrictions. However, the momentum in long-term contract sign-ups at significantly higher rates is underpinning the huge first-quarter profits being reported by carriers.

According to Xeneta's crowd-sourced ocean freight rate data, April saw a further 11% jump in its index for long-term contract rates, for a year-on-year increase of 110%. The freight rate benchmarking platform's XSI index recorded a 9% increase in Asia-US headhaul contract rates during the month. However, contract rate increases on that lane soared by 17% as shippers scrambled to secure their supply chains ahead of the peak season.

Xeneta said contract rates on the Asia-Europe route had increased by 25% since the beginning of the year. CEO Patrik Berglund said: "Yet again we see the carrier community sitting pretty when it comes to long-term contract rate negotiation. "They are, quite frankly, reaping huge rewards from a red-hot market. It's a position of power the carriers have no desire to relinquish."

Another factor in the recent rush to procure contracts with carriers, as suggested by some of *The Loadstar's* forwarding community contacts, is the rush of cargo that will follow the eventual easing of the strict lockdowns in China. "We saw what happened two years ago after the lockdowns in China ended and demand surged, we couldn't buy a slot at any price for weeks," said the UK-based contact. "If we can get orders moved, then we will certainly take advantage of the current spot discounts, but we are fully aware that we will need either our own contract, or perhaps we will join with another NVOCC to secure space for the peak season," he said.

For shippers that are able to get their cargo moved, there were some big discounts being offered for China-North Europe shipments this week. For example, a number of China-based forwarders were offering discounts from Ningbo, Yantian and Qingdao to Rotterdam, Hamburg and Gdansk, with rates at between \$8,000 and \$9,500 for a 40ft high-cube for shipment on a mid-May-sailing Ocean Alliance vessel.

These rates are below the ‘market’ rates indicated by the spot indices, with for instance, Drewry’s WCI North Europe component at \$10,199 per 40ft, having fallen 2% on the week, for a decline of around 25% since the beginning of February. Meanwhile, on the transpacific, there was no evidence of any significant rate discounting by carriers this week, with the Freightos Baltic Index (FBX) US west and east coast readings stable, at \$15,552 and \$17,148, respectively, per 40ft.

Commenting on the lack of a significant drop in transpacific spot rates compared with Europe, Judah Levine, head of research at Freightos, said it was most likely due to “the strength of underlying demand from the US, including some pull-forward of peak season volumes”.

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

China transport crisis spreads as holiday looms and cities eye more lockdowns

The Chinese export and logistics market is moving even deeper into limbo, as the country heads for a three-day ‘labour’ holiday on Sunday. In Shanghai, Thomas Gronen, head of Greater China at Fibs Logistics, said the lockdown impact on cargo had not improved, despite official talk of restarting manufacturing and a tiered reopening of the city. He told *The Loadstar*: “Some parts of Shanghai have opened up, but these appear to be on/off openings, with rules changing at very short notice. The vast majority of Shanghai is still locked down.

“The three-phase release plan is subject to local interpretation, with neighbourhood authorities taking a more cautious approach than the free movement option.” Only a small fraction of the city’s vast manufacturing has been allowed to restart, under closed-loop conditions, Mr Gronen noted, although this is forecast to be extended soon. “Trucking is still subject to daily PCR tests for drivers and Shanghai and local road permits are required to enter the cities in Jiangsu province,” he added. “The local permit must be applied by local manufacturers; it can’t be done by an agent or the trucker. And further PCR testing rules may still apply and are often imposed at short notice.”

Mr Gronen said terminal efficiency at Shanghai’s Yangshan port was low, which was “not surprising” after four weeks of closed-loop working conditions, he said. “There are delays of three-to-seven days before a ship can call at the quay, but it’s far from a doomsday scenario. The May blank sailings on various loops will increase rather sharply now, with liners omitting Shanghai more and more.”

MSC, for example, has announced a blank sailing for its Asia-Europe Lion/AE6 service with Maersk, from Ningbo to Felixstowe, via Shanghai. One contact told *The Loadstar* carriers were “at loggerheads over whether to sail with half-empty ships, or void the call.” Elsewhere, with Beijing the next likely “lockdown candidate”, Mr Gronen said Shanghai couldn’t expect “any relaxed treatment” and “the zero-virus approach will likely be pursued until the very end”.

Indeed, across China, even as one city opens up another is targeted for mass testing, such as in Beijing, while Guangzhou is again on the watch list, with the city’s airport – already awash with cargo diverted from Shanghai – cancelling all domestic flights yesterday due to “suspected cases”. Seko Logistics said no cargo schedules had been affected yet, but added: “There is an impact to the speed of cargo entering the airport warehouse and ULD building, and slower customs declarations. This is due to some staff and customs officers

needing to lock down at home and queue for Covid testing. However, Jimmy Hu, business development manager at YAD Supply Chain Logistics, said: “Flight cancellation decisions will have an impact on some international cargo flights, such as Air China departing from Guangzhou.”

At Shanghai Pudong, forwarders said the main bottleneck continued to be the lack of trucking capacity nearly five weeks after the lockdown began. Mr Hu said it was “completely beyond normal imagination” for services at PVG to be disrupted for so long. But, on the plus side, he added, airlines had been offering promotional rates for ex-China airfreight, prior to next week’s national holiday.

Kuehne + Nagel CEO Detlef Trefzger said this week in some earnings call that the biggest issues with the Chinese lockdowns were not transport capacity, but production. “China is exporting, but it’s fewer exports, and it’s more selective, and it depends on production capacity more than port and trucking capacity. We would expect at the moment, and it’s our guess, that we see an export reduction in China of 15%.”

But he added that experience of Chinese lockdowns in the past two years meant “we shouldn’t underestimate the power of China and the reincarnation of its trade, it depends on production and manufacturing capacity, raw material imports”. He said he thought the bounce-back could happen “within weeks” as exporters geared up for the peak season. “For this, you need production up and running again. I think that will be part of the focus activities of the Chinese government.”

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

ตารางสรุปอัตราค่าระวางจากเอเชียไปเส้นทางต่างๆ อ้างอิงจาก Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

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

| Description | Unit | Weighting | Previous Index 22 Apr 2022 | Current Index 29 Apr 2022 |
|-----------------------------------|---------|-----------|-------------------------------|------------------------------|
| Comprehensive Index | | | 4195.98 | 4177.3 |
| Service Routes | | | | |
| Europe (Base port) | USD/TEU | 20% | 6016 | 5984 |
| Mediterranean (Base port) | USD/TEU | 10% | 6690 | 6671 |
| USWC (Base port) | USD/FEU | 20% | 7860 | 7888 |
| USEC (Base port) | USD/FEU | 7.50% | 10645 | 10629 |
| Persian Gulf and Red Sea (Dubai) | USD/TEU | 7.50% | 2428 | 2388 |
| Australia/New Zealand (Melbourne) | USD/TEU | 5.00% | 3423 | 3322 |
| East/West Africa (Lagos) | USD/TEU | 2.50% | 6552 | 6534 |
| South Africa (Durban) | USD/TEU | 2.50% | 5485 | 5476 |
| South America (Santos) | USD/TEU | 5.00% | 6564 | 6494 |
| West Japan (Base port) | USD/TEU | 5.00% | 346 | 346 |
| East Japan (Base port) | USD/TEU | 5.00% | 335 | 335 |
| Southeast Asia (Singapore) | USD/TEU | 7.50% | 1015 | 1001 |
| Korea (Pusan) | USD/TEU | 2.50% | 334 | 334 |

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าภาพรวมตลาดการขนส่ง และค่าระวางอยู่ในทิศทางขาลง โดยในเส้นทางยุโรป ภาพรวมความขัดแย้งของรัสเซีย และยูเครน ยังคงเป็นปัจจัยดึงเครียดของยุโรป ที่ทำทลายการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ อย่างไรก็ตาม ตลาดการขนส่งสินค้าโดยรวมลดลง เช่นเดียวกับค่าระวางที่มีทิศทางลดลงต่อเนื่อง ส่วนในเส้นทางสหรัฐอเมริกา ภาพรวมความต้องการในการขนส่งยังคงอยู่ในเกณฑ์ดี โดยที่ค่าระวางคงที่เนื่องจากเป็นช่วงสิ้นสุด contract สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย พบว่า ภาพรวมความต้องการสินค้าจำเป็นทุกประเภทอยู่ใน และความต้องการในการขนส่งอยู่ในระดับคงที่ รวมถึง supply และ demand อยู่ในภาวะสมดุล ส่วนค่าระวางมีทิศทางปรับลดลงต่อเนื่อง สำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า ตลาดการขนส่งมีทิศทางขาขึ้น ในขณะที่ความต้องการยังคงที่ เช่นเดียวกับสัปดาห์ที่ผ่านมา ส่วนเส้นทางอเมริกาใต้ ปริมาณสินค้าอยู่ในระดับลดลง ปริมาณระวางอยู่ในภาวะสมดุล ในขณะที่ค่าระวางยังคงปรับลดลงต่อเนื่องเช่นเดียวกับในอีกหลายเส้นทาง
