









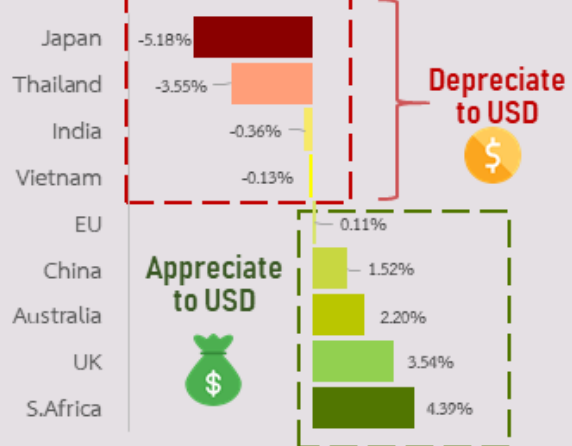
Weekly Briefing (10 May 2021)



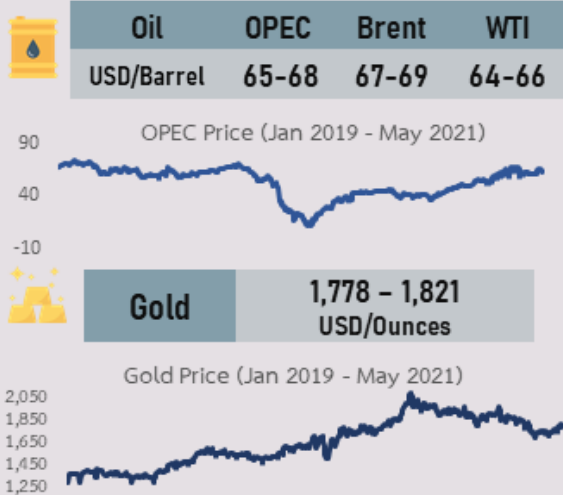
01 THB rate / currencies

			
USD	EUR	GBP	AUD
31.04	37.75	43.38	24.35
			
CNY	JPY	INR	VND
4.83	0.29	0.42	0.0014

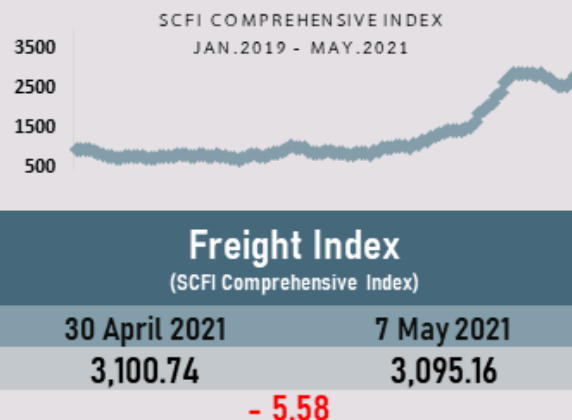
02 Exchange rate trend to USD (YTD)



03 Crude Oil price & Gold (3-7 May)



04 Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



05 Weekly Top's Stories

1. Monthly Economic Index
2. การประชุมหารือระหว่าง สรท. และสมาคม BSAA เรื่องสถานการณ์ และปัญหาของการขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศไทย วันที่ 7 พ.ค. 2564
3. การยกเว้นค่าธรรมเนียมรายปีให้แก่ผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บน โรงพักสินค้า ที่มั่นคง ท่าเรือรับอนุญาต และเขตปลอดอากร และผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการในเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร พ.ศ. 2564
4. เลื่อนบังคับใช้ PDPA เพิ่มรูปแบบอีก 1 ปี (พระราชกฤษฎีกากำหนดหน่วยงานและกิจการที่ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคลไม่อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๒ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๔)
5. กรมการค้าต่างประเทศขอแจ้งแนวปฏิบัติในการขอหนังสือรับรองฯ Form D
<https://www.dft.go.th/th-th/DetailHotNews/ArticleId/18425/18425-Form-D>

รายละเอียด
ข่าว/บทความ



การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 18 พ.ศ. 2564



สรุปค่าระวางเรือประจำสัปดาห์

CONTAINER ALL IN FREIGHT RATE (DRY)

ROUTE	SIZE		Low Sulphur Surcharge (LSS)	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand - Shanghai	350	800	Subject to ISOCC USD 26/TEU, USD 51/FEU	Effective till 31-May-2021
Thailand - Qingdao	450	950		
Thailand - Hong Kong	250	700		
Thailand - Japan (Main Port)	450	900		
Thailand - Kaohsiung	250	680		
Thailand - Klang	450	1000	Subject to ISOCC USD 17/TEU, USD 34/FEU	
Thailand - Jakarta	550	1100		
Thailand - Ho Chi Minh (Cat Lai)	220	600		
Thailand - Singapore	230	650		
Thailand - Manila	450	950		
(North & South)	Subject to CIC at destination			
Thailand - Jebel Ali	950	1,600	Subject to ISOCC USD 56/TEU, USD 112/FEU	
	Subject to War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 70/FEU			
Thailand - South Korea (Busan)	250	500	LSS: USD 45/TEU, USD 90/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	300	600		
Thailand – Nhava Sheva	2,000	3,000	ISOCC: USD 45/TEU, USD 90/FEU	
Thailand - Melbourne	1,650-1,750	3,300-3,450	FAF: USD 83/TEU, USD 166/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand – Durban / Cape Town	2,900	5,000	Subject to ISOCC USD 94/TEU, USD 188/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand – Europe (Main Port)	4450	8800	ISOCC: USD 88/TEU, USD 176/FEU	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	3,160	3950		Effective till 14-May-2021
Thailand - US East Coast	3,720	4650		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนพฤษภาคม 2564 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียส่วนใหญ่มีอัตราคงที่ โดยเส้นทาง Shanghai อัตราค่าระวางอยู่ที่ 350 USD/TEU และ 800 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางอยู่ที่ 250 USD/TEU และ 700 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางอยู่ที่ 450 USD/TEU และ 1,000 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางอยู่ที่ 450 USD/TEU และ 900 USD/FEU โดยเส้นทางที่มีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า Low Sulphur Surcharge ได้แก่ เส้นทางเกาหลี ที่เรียกเก็บในอัตรา 45 USD/TEU สำหรับเส้นทางแอฟริกาใต้ ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 2,900 USD/TEU 5,000 USD/FEU

สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 1,650-1,750 USD/TEU และ 3,300-3,450 USD/FEU และมีการปรับเพิ่มการเรียกเก็บค่า FAF ในอัตรา 83 USD/TEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนพฤษภาคม ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 500 USD/TEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่

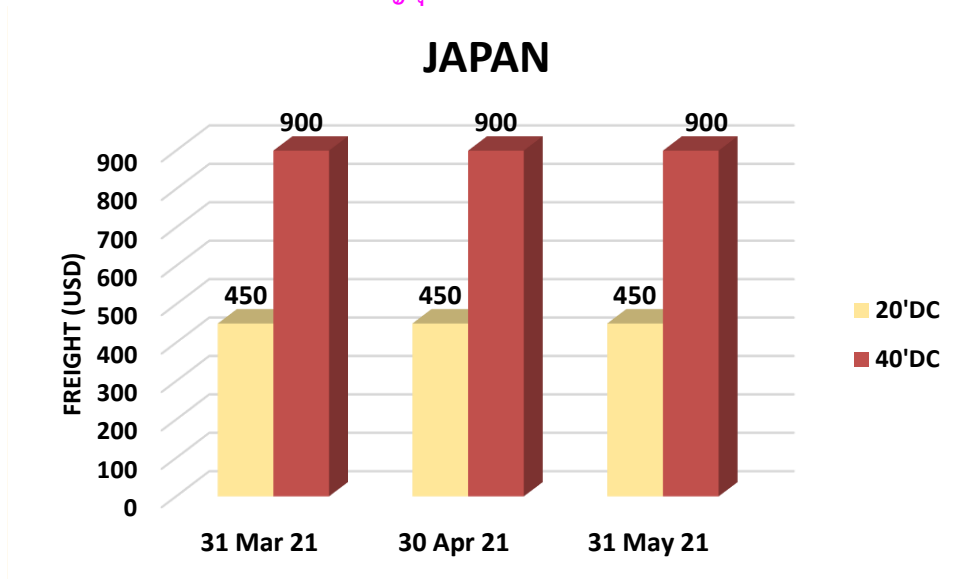
4,450 USD/TEU และ 8,800 USD/FEU และมีการปรับเพิ่มการเรียกเก็บค่า ISOCC โดยเรียกเก็บในอัตรา 88 USD/TEU และ 176 USD/FEU โดยสายเรือสามารถรับจองระวางได้ช่วงครึ่งเดือนหลังของพฤษภาคม เนื่องจากการขาดแคลนระวางเรือ

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนพฤษภาคม ค่าระวางฝั่ง West Coast ปรับลดลง 40 USD/TEU และ 50 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 3,160 USD/TEU และ 3,950 USD/FEU โดยขณะนี้สถานการณ์เรื่อง Congestion บริเวณ Inland port เริ่มดีขึ้นเล็กน้อย แต่ยังพบปัญหา Space ที่ค่อนข้างแน่น ส่วนทางฝั่ง East Coast ค่าระวางตู้ 20' ปรับเพิ่มขึ้น 20 USD/TEU ส่วนค่าระวางตู้ 40' ปรับลดลง 50 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 3,720 USD/TEU และ 4,650 USD/FEU ซึ่งขณะนี้ยังคงพบปัญหาขาดแคลนระวางเรือ และขาดแคลนตู้ทั้ง 20' และ 40'

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

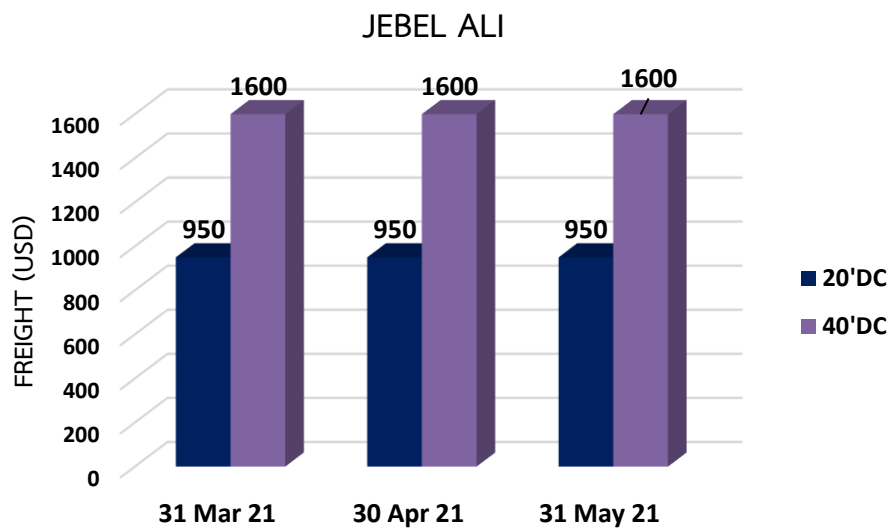
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,200	1,300 (Durian: 2,000-2,500)	USD 55/TEU, USD 105/FEU	Effective till 31-May-2021
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,300-1,400	1,500-1,700	USD 3/TEU, USD 6/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	5,500	7,500-8,000	OBS: USD 195/TEU, USD 390/FEU + PSS: USD 500/TEU, USD 1,000/FEU	Effective till 14-May-2021

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2564



Subject to Low Sulphur Surcharge (Mar.- May 21): USD 26/TEU และ USD 51/FEU

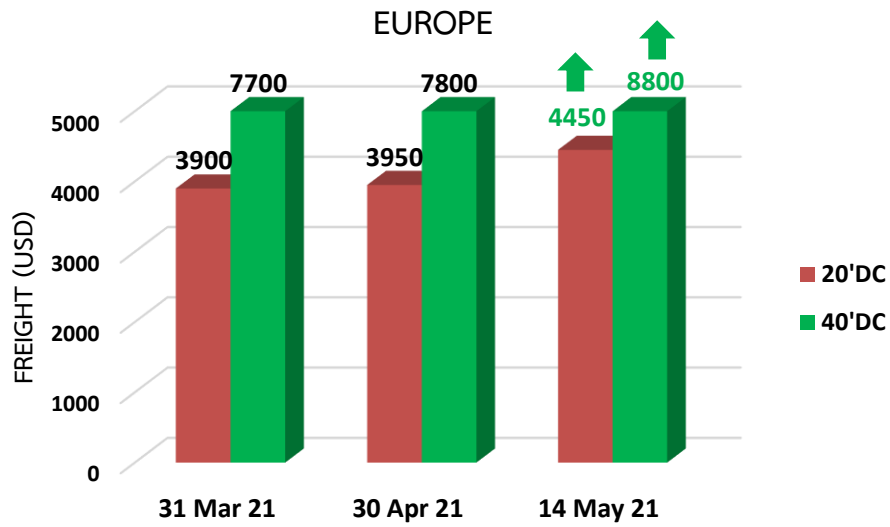
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2564



Subject to

- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU
- Low Sulphur Surcharge (Mar. 21): USD45/TEU และ USD90/FEU
(Apr.-May 21): USD56/TEU และ USD112/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2564



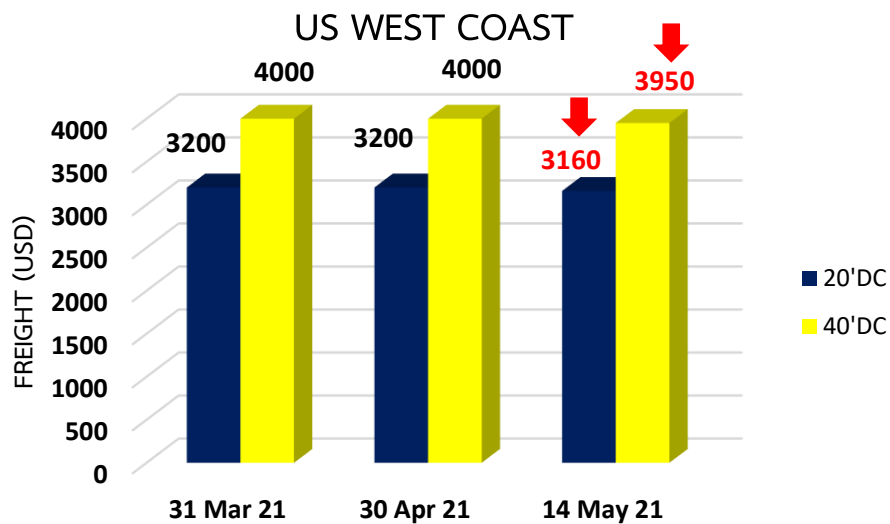
Subject to

- ISOCC (Mar.-Apr.21): USD71/TEU, USD142/FEU

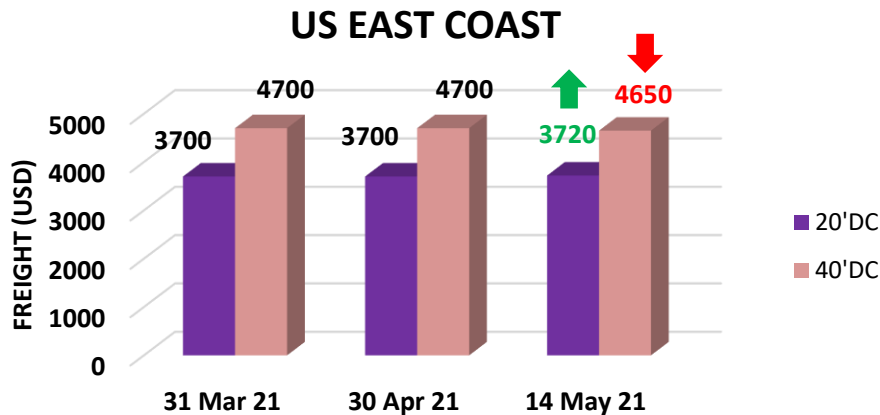
(May 21): USD88/TEU, USD176/FEU

- ENS: USD30/BL

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2564



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ปี 2564



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ Hapag Lloyd

- ประกาศแจ้งปรับลดการเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) สำหรับสินค้าจากเส้นทาง East Asia ไปยัง East Coast South America โดยมีรายละเอียด ดังตาราง

Routing	General Rate Increase (GRI)	
	Effective 15-Apr-2021	Effective 15-May-2021
East Asia To East Coast South America	USD 800/Container	USD 400/Container

- ประกาศแจ้งเรื่องการส่งข้อมูล Advanced Commercial Information สำหรับสินค้าที่นำเข้าไปยังประเทศแคนาดา ทั้งนี้ ผู้ส่งออกต้องส่งข้อมูลดังต่อไปนี้ให้กับสายเรือ เพื่อสายเรือจะนำส่งข้อมูลดังกล่าวไปยัง Canada Border Services Agency (CBSA) ล่วงหน้าก่อนที่สินค้าจะเข้าไปยังประเทศแคนาดา
 - Shipper name and address;
 - Consignee name and address;
 - Delivery name and address (if different from the Consignee);
 - Cargo description, packaging type and quantity;
 - Gross weight of shipment;
 - Customs Self-Assessment (CSA) information (if applicable to the cargo)

โดยมีข้อนแนะนำสำหรับรายละเอียดของ Cargo Description ปรากฏดังลิงก์ต่อไปนี้

<https://www.cbsa-asfc.gc.ca/prog/aci-manif-ipecc/commod-fret-eng.html>

Ocean freight rates and challenges rise further

China-USWC prices rise 18% and Asia-Europe by 10%, as reduced capacity, high demand and equipment issues contribute to 'extreme capacity or equipment shortages in North China, Southeast Asia, and Taiwan'. Ocean freight rates out of Asia have continued rising, especially to the US, as reduced capacity, high demand and equipment issues leading to "extreme capacity or equipment shortages" in North China, southeast Asia, and Taiwan. The latest freight rate assessments from Drewry on eight major East-West trades show that an average of the combined rates – Drewry's composite World Container Index – increased 9.8% this week or \$489 to \$5,472 per 40ft container, taking prices more than 278% higher than a year ago.

The biggest driver in the price rises was the transpacific market, with freight rates on Shanghai-Los Angeles rising by 18% or \$808 to \$5,211 for an average 40ft container. But prices on Shanghai-Rotterdam rose around 10% or \$788 for a 40ft box, to \$8,371 per feu. Likewise, rates on Shanghai-New York surged \$678 to \$7,007 per feu. Rates on Shanghai-Genoa grew a more modest 3% or \$264 to \$8,532 for a 40ft container and those on Rotterdam-Shanghai inched up \$26 to \$1,394 for a 40ft box. Drewry expects the index to remain stable next week.

These figures are consistent with the latest Freight Market Update from US freight forwarder Flexport, which noted that Asia to North America (Transpacific Eastbound – TPEB) rates were increasing further in May over their already high levels in April, with space “extremely tight” and the capacity and equipment situation characterised by “extreme shortages in North China, Southeast Asia, and Taiwan”.

TPEB crunch continues

Noting that the “TPEB crunch continues”, Flexport said “May rate-level increases are driven by two main factors: First, overall market demand is increasing, as May is primed to set another record for US imports. Second, a reduction in capacity. So far in May, blank sailings total 5-10% of weekly sailings as carriers grapple with the aftermath of the Suez Canal (blockage in late March). “Furthermore, carriers note extremely strong volumes, with backlogs already pushing into June. As the prolonged peak continues, we expect May to be extremely challenging.”

High demand and insufficient capacity

Looking at the Asia-Europe (Far East Westbound – FEWB) market, Flexport noted that rates had increased following a 1 May general rates increase (GRI) in which there had been “significant rate increases across all carriers due to high demand and insufficient capacity”. And it said further rate increases were expected via a 15 May GRI, recommending that customers make advance bookings with notice of three or more weeks prior to the cargo ready date (CRD).

Flexport noted: “We are in the middle of the ripple effects from Suez in terms of blank sailings as well as severe equipment shortage. Capacity was heavily reduced in weeks 16/17 and will continue to be impacted in weeks 19/21. Equipment shortage expected to persist for the next two months due to numerous blank sailings.” On the Europe to North America (Transatlantic Westbound) market, not noted that rates there had also increased, with a 1 May GRI implemented, and a GRI on 1 June likely to be implemented.

It recommended that customers make advance bookings with notice of five or more weeks prior to the cargo ready date (CRD) on the Transatlantic Westbound market, noting a “rate increase announced for June by GRI and new/amended surcharges”. It said this market was “expected to remain hot through the summer, with increased pressure on equipment availability in the short term. Booking early is key to securing space. Use Premium products for urgent cargo needing higher reliability.”

Equipment supply extremely tight

On the container equipment side, Flexport noted that “equipment supply is extremely tight across Europe as port congestion and lower vessel capacity hinder empty-container repositioning, particularly at inland depots. Allow flexibility in routing and empty pick up from the port.” And on the capacity development side it noted that there were “fewer blank sailings on North Europe services, but schedule reliability still hurt by the port congestion in North Europe and North America, particularly on the USWC”. It said three blank sailings on the EMA service in May and June will restrict capacity from East and West Med to USEC in week 20, 23, 26.

For the India to North America market, Flexport highlighted that a 1 May GRI had been implemented most carriers, noting that “blank sailings and booking restrictions are continuing to negatively affect capacity in

early May”, with suggested booking “remains at 15-20+ days prior to Cargo Ready Date (CRD)”. Looking at equipment availability, it noted that “carriers indicate India will stay a priority – behind China, of course – for repositioning empty equipment. Even so, and as new equipment enters the market, increased demand and lingering effects of the Suez Canal blockage are likely to keep equipment scarce for the next two months.”

Flexport said it would “continue to recommend booking urgent cargo on Premium no-roll services” on the India to North America market. Meanwhile, for North America to Asia services, it reported that rates are increasing. With a 15 May GRI notification received from two carriers, and indications received of a 1 June reefer GRI from the West Coast, it recommends advanced booking notice of 14-21 days prior to CRD at port, adding: “Capacity availability from the port of LA to all Asia destinations has grown tighter due to voided sailings”, recommending “at least 3 weeks lead time on new bookings”.

Chassis availability tight

Flexport added: “Chassis availability is tight at most major ports and rail ramps”, with the company recommending more lead time for truckers to procure chassis. Severe vessel congestion at both US coasts continues to move vessel cut-off dates and earliest return dates.” On North America to Europe, it said rates were steady, but noted that “one carrier has announced a small GRI for June 1. Port congestion along the US East Coast and in North Europe impacts vessel-schedule integrity for all services, causing capacity loss week to week as ships make up time. We urge booking sooner to help ensure coverage.

“The limited capacity for all-water service from the US West Coast to Europe has grown increasingly tight. Would strongly suggest placing bookings with at least 3-weeks lead time.”

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

Europe’s ports survive Suez surge

Terminals pass through worst of box crunch but export equipment remains scarce. Congestion at European ports has been less severe than had been expected following the release of the Suez Canal backlog, but only in relation to the ongoing disruption caused by existing conditions. “Europe’s top container terminals have been struggling to keep congestion at bay, with incoming boxes outweighing outgoing boxes for much of 2021,” said Container xChange chief executive Johannes Schlingmeier. “The closure of the Suez Canal appears to have only made the box crunch at Europe’s hubs only slightly worse than it already was.”

Container xChange reported that all of Europe’s main container hubs were facing increased traffic since March, but the majority of it had been inbound. “At Rotterdam, the increase in incoming 20 ft dry containers was most stark, with box numbers rising 3.8% week on week,” it said. Antwerp the reported an increase of 3.5%, while at Hamburg it was 2.2%. At all three ports incoming box traffic has been heavy since March, Container xChange added.

The company’s Container Availability Index (CAx), in which any number greater than 0.5 indicates more containers are entering a port than leaving it, rose significantly during the period. Hamburg has recorded a CAx reading of above 0.8 since week 9 of this year. In week 17 its CAx reading was 0.93, up from 0.48 in week 1. Rotterdam’s CAx reading has also risen steadily in 2021, climbing from 0.65 in week 1, to 0.74 in week 9 and up to 0.83 in week 17.

Antwerp, meanwhile, recorded a CAx of 0.38 at the start of the year, 0.78 in week 9 and 0.9 in week 17. “What we’re hearing from our container leasing and trading members is that they find it increasingly difficult to book export containers with the carriers across Europe,” Dr Schlingmeier said. “It seems shipping lines are prioritising empty containers to move the boxes back to China as fast as possible.”

While the closure of the canal following the *Ever Given* grounding held up cargos for six days, the longer term impacts are likely to be felt for at least another month. Vespucci Maritime chief executive Lars

Jensen told a recent webinar that the issue of repositioning ships and empty equipment, which had come on top of a period of extraordinary disruption in the supply chain, would take an additional two to three months to resolve because of the impact of the canal closure.

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

US retailers' upgraded import forecast signals stronger shipping pressures

US retailers are upping their forecast for imports in the coming months, suggesting that shippers who are already struggling to secure vessel capacity in Asia will find it even more difficult, and ports on the US West and East coasts could face increasing congestion leading into the summer-fall peak shipping season. Global Port Tracker, which is published monthly by the National Retail Federation and Hackett Associates, said that due to especially strong retail sales, it is pushing up its forecast for US imports in June through August from the projections it made only one month ago. Hackett Associates, for example, nearly doubled its outlook for how imports in July will compare to the same period a year ago. "This is turning out to be a year of super growth that will act as the driver of the global economy," said Ben Hackett, founder of Hackett Associates.

In February, the US inventory-to-sales ratio was 1.23, up from 1.19 in January, which was the lowest reading since 1992, according to the US Census Bureau. This shows retailers are gradually rebuilding their inventories to prepare for increasing sales this year, although the inventory-to-sales ratio is still at a near-record low, which means retailers must continue to rebuild inventories to prepare for the back-to-school and holiday shopping seasons this fall.

US imports in March were the second-highest monthly volume ever after last October 2020, according to PIERs, a JOC.com sister product within IHS Markit. This is somewhat startling because March is normally one of the slower months of the year as factories in Asia that had closed the month before for the annual Lunar New Year holidays are gradually returning to full production.

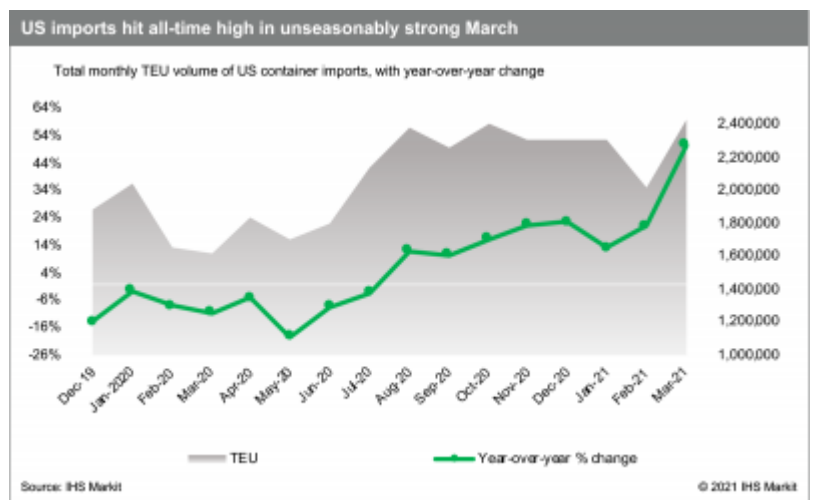
Global Port Tracker's monthly projections for April through August should be taken

by retailers and ports as a warning that the unprecedented import volumes in the second half of 2020 were not a fluke due to the US recovery from the COVID-19 pandemic, but rather those numbers set a new cargo volume baseline that will increase this year due to growing consumer spending, especially online.

"More spending translates into more merchandise arriving at our ports as retailers continue to meet increasing demand. The cargo surge that began last fall doesn't show any sign of stopping," said Jonathan Gold, NRF's vice president for supply chain and customs policy. Import gateways such as Los Angeles-Long Beach, New York-New Jersey, and Savannah have contended with congestion issues, and in recent months rail hubs in the US interior have experienced equipment shortages and congestion.

Upward revisions

Global Port Tracker on Friday projected that April's imports, when finalized, will show an increase of 34.5 percent from April 2020. That number was revised upward from its April 7 projection of a 23.4 percent year-over-year increase. Imports in May are now projected to increase 44.9 percent from May 2020, compared



to the report's previous projection of 30.6 percent, June imports are projected to increase 29.7 percent (up from 24.7 percent), and July imports are projected to increase 12.2 percent (up from 6.5 percent). Perhaps the most significant revision, however, was for August. Global Port Tracker now expects August imports to rise 6 percent year over year compared with a previous estimate of a 1.2 percent decline.

August was the second-busiest month of 2020 for US imports after October, according to PIERS, which means the projected growth this year will be on top of volumes that caused congestion issues at major gateways, particularly Los Angeles and Long Beach, last year. NRF's earlier projection of a decline in August was read by some retailers and ports to mean that the robust import volumes in the second half of 2020 could not be sustained into this year's second half, but those readings appear now to have been too conservative.

Global Port Tracker forecasted Friday that imports in September will increase 1.3 percent year over year. Monthly year-over-year forecasts in the second half of 2021 will be noticeably lower than the 30 to 40 percent year-over-year increases registered in the first half of 2021. That's because the second-half of 2021 numbers will be compared to the second half of 2020 when import demand increased dramatically as the US economy reopened.

Global Port Tracker said the ongoing high cargo volumes reflect the recovering US economy. "Gross domestic product grew at an annual rate of 6.4 percent in the first quarter, and some economists are predicting 13 percent in the second quarter. Growth that fast is a clear indication that US economic output has almost recovered to its level before the pandemic struck," Hackett said.

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 30 April 2021	Current Index 7 May 2021
Comprehensive Index			3100.74	3095.16
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	4630	4678
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	4705	4803
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	5023	4608
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	6419	7036
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2299	2441
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	1853	1896
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	6506	6482
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	3522	3594
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	7313	7410
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	252	248
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	259	257
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	857	854
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	312	306

สรุปรายงานประจำสัปดาห์พบว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าออกจากประเทศจีน ยังคงอยู่ในปริมาณสูง โดยอัตราค่าระวางยังคงปรับเพิ่มขึ้น ในขณะที่พบปัญหาตารางการเดินเรือที่ไม่ตรงต่อเวลา ประกอบกับการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ และระวางเรือโดยในเส้นทางยุโรป จากการกลับมาระบาดของโควิดอีกระลอก ส่งผลอุตสาหกรรมการผลิต ทำให้มีความต้องการสินค้าประเภทที่ใช้ในชีวิตประจำวัน และอุปกรณ์ทางการแพทย์ เช่นเดียวกับเส้นทางเมดิเตอร์เรเนียน ที่มีความต้องการระวางในปริมาณสูงสำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา พบว่ามีความต้องการสินค้าในปริมาณสูงเช่นเดียวกัน โดยยังคงพบปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือ ส่งผลให้การนำตู้เปล่ากลับมาเกิดความล่าช้า สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย ปริมาณการขนส่งสินค้าค่อนข้างคงที่ เช่นเดียวกับเส้นทางญี่ปุ่น โดยเส้นทางญี่ปุ่นพบว่าค่าระวางเริ่มปรับลดลงเล็กน้อย