

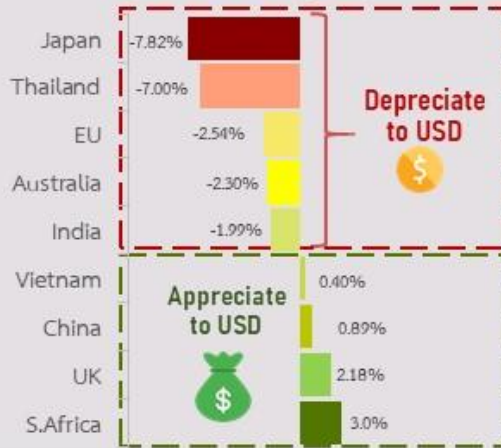
# Weekly Briefing ( 5 Jul 2021 )



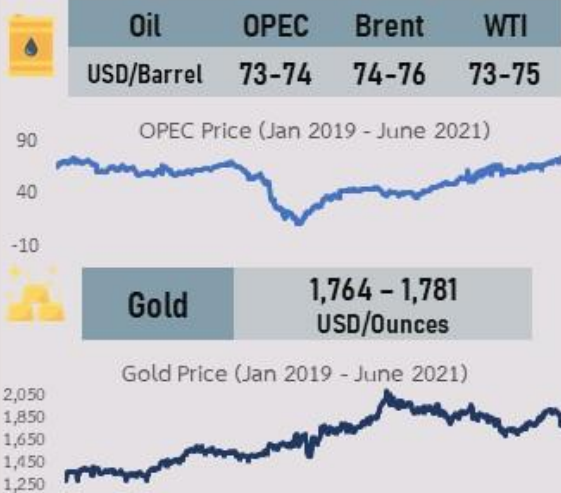
## 01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
32.13	38.12	44.41	24.18
CNY	JPY	INR	VND
4.96	0.29	0.43	0.0014

## 02 Exchange rate trend to USD (YTD)



## 03 Crude Oil price & Gold ( 28 Jun - 2 Jul )



## 04 Freight Index (SCFI Comprehensive Index)



## 05 Weekly Top's Stories

1. "เยลเลน" เผย 130 ชาติเห็นพ้องกำหนดอัตราภาษีขั้นต่ำระดับโลก  
รายละเอียดข่าว : <https://bit.ly/3wlyAYN>
2. WHO เตือน ยุโรปอาจเจอโควิด-19 ระบอบระลอกใหม่  
รายละเอียดข่าว : <https://bbc.in/3xcgtpp>
3. Carriers' response to Yantian crisis avoided 'bigger problems'  
รายละเอียดข่าว : <https://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/Carriers%E2%80%99-response-to-Yantian-crisis-avoided-%E2%80%98bigger-problems%E2%80%99/79397.htm#.YOK4WegzblU>

# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 26 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 34/TEU, USD 69/FEU	Effective till 31-Jul-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 23/TEU, USD 46/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	2,150	3,800	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	2,000	3,000	ISOCC: USD 45/TEU, USD 90/FEU	
Thailand - Melbourne	1,950-2,050	3,900-4,050	FAF: USD 83/TEU, USD 166/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	3,900	6,800	Subject to ISOCC USD 94/TEU, USD 188/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	6,125	11,750	ISOCC: USD 88/TEU, USD 176/FEU PSS: USD500/TEU, USD1,000/FEU	Effective till 14-Jul-2021
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	Standard Rate: 4,900 Premium Rate: 7,000-8,000	Standard Rate: 6,300 Premium Rate: 10,000		Effective till 6-Jul-2021
Thailand - US East Coast	Standard Rate: 5,500 Premium Rate: 8,800	Standard Rate: 7,700 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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนกรกฎาคม 2564 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียมีการเปลี่ยนแปลงในบางเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai อัตราค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 500 USD/TEU และ 900 USD/FEU เส้นทาง Hong Kong ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 400 USD/TEU และ 700 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางคงที่อยู่ที่ 400 USD/TEU และ 800 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 100 USD/ตู้ ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 500 USD/TEU และ 900 USD/FEU โดยในเดือนกรกฎาคม มีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า Low Sulphur Surcharge ตามสถานการณ์ราคาน้ำมันในตลาดโลก และขณะนี้ยังคงพบปัญหาการระวางเรือที่ค่อนข้างแน่น และปัญหาตู้สินค้าขาดแคลน สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางตู้ 20' ปรับเพิ่มขึ้น 400 USD/TEU ค่าระวางอยู่ที่ 3,900 USD/TEU และตู้ 40' ปรับเพิ่มขึ้น 800 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 6,800 USD/FEU

ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 200 USD/TEU และ 400 USD/FEU โดยเรียกเก็บอยู่ระหว่าง 1,950-2,050 USD/TEU และ 3,900-4,050 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนกรกฎาคม ค่าระวางตู้ 20' ปรับเพิ่มขึ้น 700 USD/TEU และตู้ 40' ปรับเพิ่มขึ้น 1,000 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 6,125 USD/TEU และ 11,750 USD/FEU โดยขณะนี้ยังคงพบปัญหาการขาดแคลนตู้สินค้า และระวางเรือ และคาดว่าจะสามารถรับจองระวางได้ช่วงสัปดาห์ที่ 3 ของเดือน

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนกรกฎาคม สายเรือรูปแบบค่าระวางที่เป็น Standard Rate และ Premium Rate โดยค่าระวางที่เป็น Standard Rate ฝั่ง West Coast เรียกเก็บในอัตรา 4,900 USD/TEU และ 6,300 USD/FEU และฝั่ง East Coast เรียกเก็บในอัตรา 5,500 USD/TEU และ 7,700 USD/FEU ส่วนค่าระวางที่เป็น Premium Rate ฝั่ง West Coast เรียกเก็บในอัตรา 7,000-8,000 USD/TEU และ 10,000 USD/FEU และฝั่ง East Coast เรียกเก็บในอัตรา 8,800 USD/TEU และ 11,000 USD/FEU ซึ่งค่าระวางอยู่ในอัตราสูง เนื่องจากปัญหาการขาดแคลนตู้ และระวางเรือที่ยังเป็นปัญหาหลัก

### CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

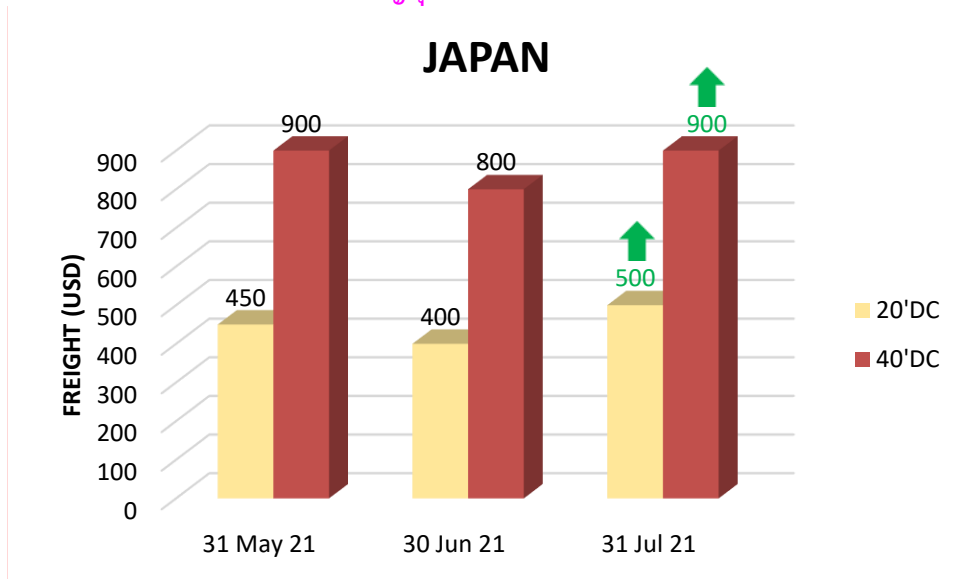
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	1,100	1,200	USD 55/TEU, USD 105/FEU	Effective till 31-Jul-2021
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	1,300-1,400	1,500-1,700	USD 27/TEU, USD 54/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	8,000	9,000-10,000	OBS: USD 216/TEU, USD 432/FEU + PSS: USD 500/TEU, USD 1,000/FEU	Effective till 14-Jul-2021

หมายเหตุ: สถานการณ์ Reefer Shipment เส้นทางเอเชีย พบว่าปริมาณตู้สินค้ายังมีที่สามารถให้บริการได้ แต่พบปัญหาขาดแคลนระวาง ในขณะที่เส้นทางยุโรประวางเรือค่อนข้างแน่น สายเรืออาจไม่สามารถรับจองระวางได้มากนัก

#### ➤ สรุปภาพรวมสถานการณ์ค่าระวาง (Freight Rates Outlook)

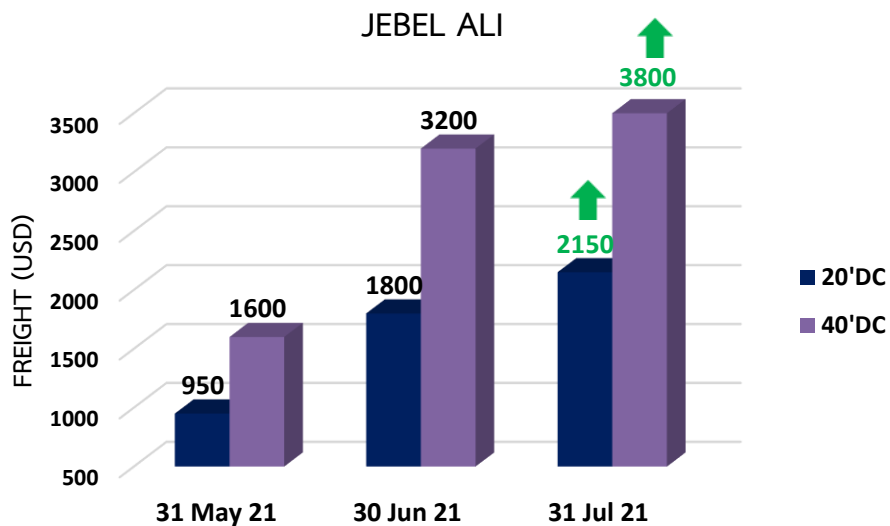
อัตราค่าระวางทำสถิติสูงสุดในไตรมาส 2/2564 เนื่องจากค่าระวางที่เป็น Spot Rates ยังคงทะยานสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมถึงค่าระวางที่เป็น Contract ก็เป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยปรับเพิ่มขึ้นกว่า 30% เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 1 ซึ่งคาดการณ์ว่าราคาอาจเริ่มปรับอ่อนตัวลงในปี 2565 แต่คาดว่าอัตราค่าระวางจะยังคงอยู่ในระดับที่สูงกว่าค่าระวางก่อนการเกิดสถานการณ์โควิด-19 โดยอัตราค่าระวางในเส้นทาง East-West ปรับเพิ่มสูงขึ้น 42% และปิดไตรมาส 2 ด้วยค่าระวางที่ปรับสูงกว่าปีที่ผ่านมาถึง 4 เท่า นอกจากนี้ พบว่ายังคงมีความไม่แน่นอนของตารางเรือ เนื่องจากพบปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือในประเทศจีน รวมถึงสหรัฐอเมริกา และอังกฤษ ทำให้สายเรือมีการทำ Blank Sailing เพื่อประคองสถานการณ์ และคาดการณ์ว่าสถานการณ์จะค่อยคลี่คลายหลังไตรมาสที่ 3/2564

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



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

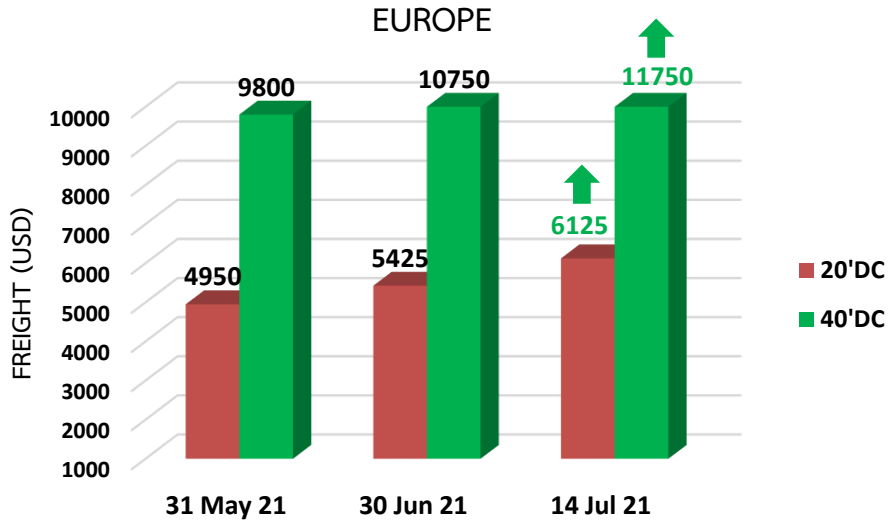
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2564



Subject to  
- Low Sulphur Surcharge (May-Jul 21): USD56/TEU และ USD112/FEU



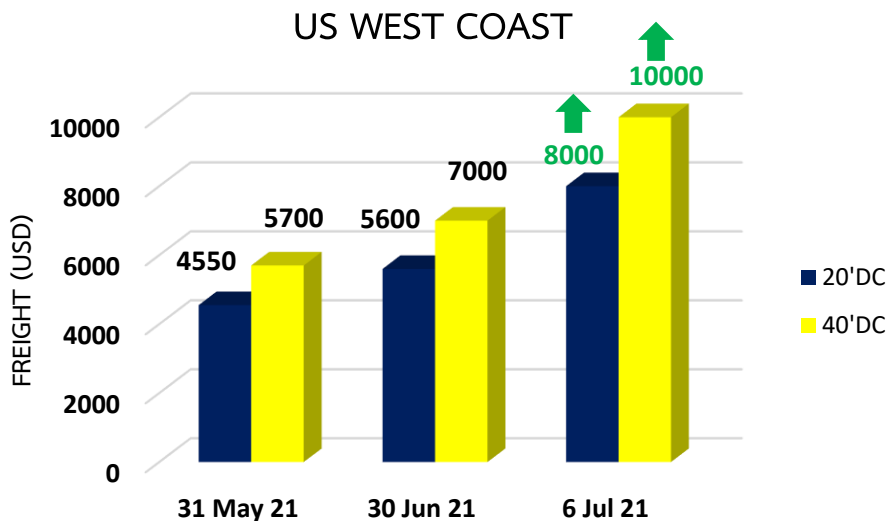
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2564



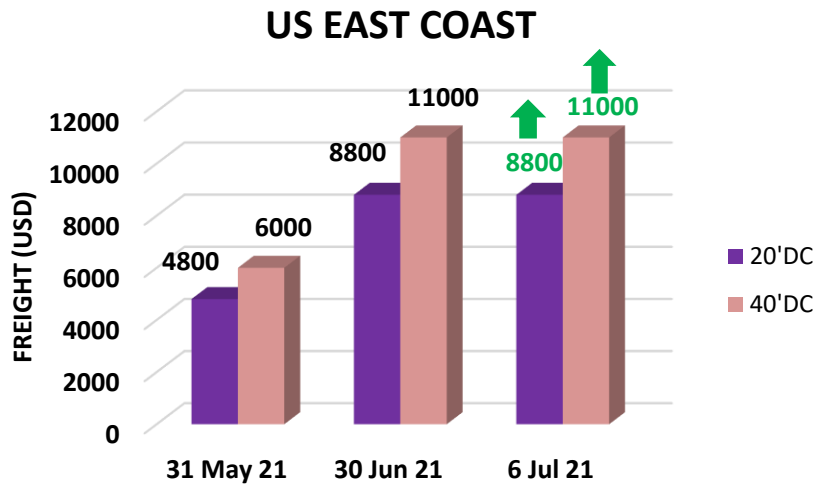
Subject to

- ISOCC (May-Jul 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 พ.ค. ถึง ก.ค. ปี 2564



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



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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

**สายเรือ Maersk**

- ประกาศแจ้งความคืบหน้าการดำเนินการของท่าเรือภายใน Yantian / Shekou / Nansha ซึ่งความหนาแน่นภายในท่าเรือ Yantian เริ่มมีทิศทางที่ดีขึ้น โดยสถิติพบความหนาแน่นลดลงเหลือ 65% ในขณะที่ประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นเป็น 85% จากระดับปกติ แต่ทั้งนี้ส่งผลกระทบต่อท่าเรือใกล้เคียง โดยสายเรือมีสรุปสถานะของท่าเรือใกล้เคียงดังตาราง

Port	Yard density	Waiting time
Yantian	65%	0.5 day
Shekou	100%	3.5 day
Nansha	78%	4.0 day
Hong Kong	93%	3.0 day

**สายเรือ OOCL**

- ประกาศแจ้งปิดทำการเคาน์เตอร์เซอร์วิสบริการลูกค้าของสำนักงานกรุงเทพฯ บริเวณชั้น 29 และ 31 ชั่วคราว เป็นเวลา 7-14 วัน เริ่มตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2564 ส่วนออฟฟิศที่แหลมฉบังยังคงดำเนินการตามปกติ โดยรายละเอียดการติดต่อเพื่อทำธุรกรรมกับสายเรือ ให้ติดตามข้อมูลเพิ่มเติมผ่านลิงก์ด้านล่างนี้

<https://www.oocl.com/thailand/eng/localinformation/localnews/2021>

**สายเรือ CNC**

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) สำหรับสินค้าในเส้นทาง Intra-Asia โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2564 ซึ่งมีรายละเอียดดังตาราง

**LSS Short Distance**

Container Type	Currency	20'	40'	40'HC
Dry	USD	40	80	80
Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment	USD	40	80	80
Refrigerated	USD	60	120	120

**LSS Long Distance**

Container Type	Currency	20'	40'	40'HC
Dry	USD	70	140	140
Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment	USD	70	140	140
Refrigerated	USD	105	210	210

**'Shippers paying thousands in ocean premiums even before peak season'**

Prospect of rates being nearly 10 times higher compared to a year ago, 'even as reliability continues to suffer,' Freightos underlines. The Port of Yantian is now back operating at full capacity, but it will take weeks to clear the containers already at the southern China gateway as well as the backlog of exports waiting to ship from manufacturers in the region, according to the latest international freight update published earlier this week by digital rates specialist, Freightos, which incorporates the Freightos Baltic Index (FBX).

"Global freight is still backed up and it's not going to get better any time soon. While back online, the Yantian disruption and persistent demand are making empty containers scarce, and continuing to put pressure on rates. Importers are paying dearly as a result, with most spot importers paying thousands more in above-market premiums just to actually secure space," it noted.

The update quoted Robert Khachatryan, COO of Freight Right Global Logistics, a freight forwarder that offers services on the Freightos.com freight booking platform, who said that the disruption is also making it more challenging to secure empty containers, and is being felt in other ports in the region as well. He explained that importers with annual contracts may be moving some containers at contracted rates, but "anything over the allocation is moving at premium rates only. At the moment, about 90% of our cargo is moving at premium rates. There are indications that rates to the (US) East Coast will likely reach \$18,000-20,000/FEU (with premiums) in early July,"

This means there is the prospect of prices being "nearly 10 times higher than the same time last year, even as reliability continues to suffer," Freightos' update underlined.

Asia-US West Coast prices increased 2% to \$6,969/FEU and are 167% higher than the corresponding week last year.

Asia-US East Coast prices dipped 2% to \$9,781/FEU, and are 199% higher than rates for this week last year. Asia-North Europe prices rose 2% to \$11,199/FEU, "The delays, schedule disruptions, and tied up capacity from Yantian are the latest examples from the past twelve months of surging demand combining with other incidents to have outsized impacts on ocean freight, as the industry operates with no capacity to spare," commented Freightos' research lead, Judah Levine. "And though rates on the major ocean trade lanes were stable overall this week – only Europe – N. America increased significantly, 9% and nearly \$500/FEU – shippers are often paying thousands more in premiums just to make a booking," he added.

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

**As box rates leave some shippers 'very badly hurt', others see an opportunity**

There seems to be no limit to what some shippers are prepared to pay to get containers onboard sailings from Asia to Europe and the US. This week it appeared rate 'offers' in excess of \$20,000 per 40ft are common on both tradelanes. Indeed, *The Loadstar* has seen spot rates on offer from a top-five carrier this week for late July shipment from China to Felixstowe of \$21,000 for a 40ft HC. And there are anecdotal reports of premium space and priority discharge guarantee rates to the US west coast trending even higher.



However, the majority of shippers are still paying much less – even on short-term deals – closer to today’s Freightos Baltic Index (FBX) spot market readings of \$10,979 for North Europe and \$6,905 to the US west coast per 40ft. Moreover, many shippers have contracts agreed with carriers at considerably lower rates. “Make no mistake, while some shippers are hurting very badly, others ‘only’ hurt somewhat,” said Lars Jensen, CEO and partner at Vespucci Maritime. “This is a competitive advantage (relatively speaking) where some importers will gain market share at the expense of others. In other words, some shippers can turn this temporary pain into a long-term strategic advantage,” said the analyst.

Xeneta co-founder and chief executive Patrik Berglund agreed. The Oslo-based freight rate benchmarking company’s thousands of customer data points reflect a much lower short- and long-term contract average rate, he said. “We see and hear about sky-high rates in the media, but these headline rates are not what we are seeing from our customers’ data,” Mr Berglund told *The Loadstar* this morning. “I’m sure these rates do exist in the market, but they are the exception not the rule and, in general, carriers are actually charging their shippers much less,” he said. Mr Berglund cited carriers’ Q1 financials as evidence.

“One of the highest average rates reported was \$1,525 per teu by OOCL, with others such as Maersk reporting an average rate for the period of \$1,331 per teu. So that doesn’t suggest that too much of their volumes are at these highly elevated rates,” he said. Nevertheless, the temptation for carriers to go after premium-rated business instead of honouring MQC contracts is obvious, and Jon Monroe, of Washington state-based Jon Monroe Consulting, argued that the liner market had developed into a “free-for-all”.

“Rates are changing every two weeks, with port rotations not matching schedules and shippers paying whatever the market will bear in that particular week and, in some cases, on that particular day,” he said. The consultant added that it did not seem to matter if the BCO had an advanced booking that had been confirmed by the carrier. “That can be cancelled in order to onboard a higher-paying customer,” alleged Mr Monroe, adding that customer-carrier relationships appear to be at an all-time low. “Trust takes a long time to rebuild,” said a UK forwarding contact, “best to take note of those who do try to help and reward them with your business when you can.”

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

### Shipping urged to ‘engage’ with supply chain to solve US port problems

‘It concerns me that not all the alliances have been at the table, participating in real-time problem-solving discussions,’ said Federal Maritime Commissioner Carl Bentzel. Carrier alliances have been told they should enter talks with the operators of Port of New York & New Jersey to ease the return of empty containers.

US Federal Maritime Commissioner Carl Bentzel said it was apparent that the ongoing situation at the port “related to the delivery of imports and exports and the return of empty containers is increasingly untenable”. “I am concerned that if left unchecked, drayage trucking serving the port will suffer, and fewer and fewer truckers will be willing to service the port,” Mr Bentzel said in a letter to 2M, Ocean Alliance and The Alliance.

“In large part, the volume surge of import cargo has contributed to confusion and congestion at the Port of New York & New Jersey.” While recognising the role of the volume surge in the “confusion and congestion” at New York/New Jersey, Mr Bentzel wrote that “the large-scale structure” of the existing three-carrier alliance system also contributed to the challenge of providing shoreside transportation. “Accordingly, I am writing to urge all three alliances serving the port engage and co-ordinate with supply chain stakeholders on how to best address shoreside intermodal transportation services.” He strongly encouraged each of the alliances to participate on the Council on Port Performance, an information group founded in 2014 which meets on a regular basis to ensure there is consistent communication among stakeholders. “However, when

the CPP was created, the alliances had not been established,” Mr Bentzel wrote, though acknowledging that over time individual alliance members had participated in the initiative.

According to the CPP, only two ocean carriers, CMA CGM and Hapag-Lloyd, are part of the group — a point Mr Bentzel noted. He said there had “never been full representation of all three alliances” and expressed the belief that “this has been a blind spot in the regional supply chain coordination and has become a drag on the efficiency of the supply chain during the pandemic”. Over the years, he said, the CPP had been the focal point in addressing regional resiliency and supply chain challenges. Many of the problems, he said, had been resolved by simply “being present” with other stakeholders, and talking issues through. “It concerns me that not all the Alliances have been at the table, participating in real-time problem-solving discussions,” he said.

New York/New Jersey is projected to move 8m containers this year, he noted, adding that freight surges and increased volumes had put “tremendous strain” on the overall regional supply chain. “For the benefit of the post pandemic economy, and to better serve freight volumes, all supply chain stakeholders will need to work together to ensure that the freight moves safely, securely, and efficiently,” he said. An investigation by the FMC into congestion caused by the pandemic at the Ports of Los Angeles, Long Beach and New York/New Jersey has highlighted problems of detention and demurrage, as well as shortages of equipment.

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 25 Jun 2021	Current Index 2 Jul 2021
Comprehensive Index			3785.40	3905.14
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	6479	6786
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	6514	6655
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	4716	4944
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	8944	9254
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	2997	3116
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	2593	2768
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	7835	7938
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	4476	4572
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	9380	9379
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	297	295
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	305	302
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	912	900
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	231	229

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ ในภาพรวมปริมาณส่งออกสินค้าจากจีนยังคงอย่างต่อเนื่อง สำหรับการส่งไปยังเส้นทางยุโรป พบว่าความต้องการสินค้าของยุโรปเพิ่มขึ้น ทำให้การขนส่งเพิ่มปริมาณ ในขณะที่บางประเทศในยุโรปพบการระบาดของโควิด-19 สายพันธุ์เดลต้า ส่งผลให้มีความต้องการสินค้าเพื่อป้องกันโรคดังกล่าว รวมถึงประเภทสินค้าจำเป็นในชีวิตประจำวัน ระวังเรือไปยังยุโรปเต็ม Capacity สำหรับเส้นทางสหรัฐอเมริกา การฟื้นตัวของเศรษฐกิจแบบค่อยเป็นค่อยไป ทำให้ปริมาณความต้องการสินค้าเพิ่มขึ้นในหลายประเภท แต่ยังคงพบปัญหาขาดแคลนตู้ และความหนาแน่นภายในท่าเรือ สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ พบว่าปริมาณ Supply ตู้เริ่มลดลง ในขณะที่ความต้องการในการขนส่งยังคงที่ ส่วนเส้นทางอเมริกาใต้ เนื่องจากสถานการณ์โควิด-19 ปลายทางยังไม่ดีขึ้น การผลิตภายในประเทศค่อนข้างจำกัด ทำให้มีความต้องการนำเข้าสินค้าในปริมาณสูง และสุดท้ายเส้นทางประเทศญี่ปุ่น พบว่าปริมาณการขนส่งคงที่ ในขณะที่ Supply และ Demand ค่อนข้างแข็งแกร่ง