

Weekly Briefing (17 Jan 2022)

01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
33.24	38.11	45.62	24.26
CNY	JPY	INR	VND
5.23	0.29	0.45	0.0015



03 Crude Oil price & Gold (10-14 Jan 2022)

	Oil	OPEC	Brent	WTI
	USD/Barrel	81-85	81-85	78-83

OPEC Price (Jan 2019 - Jan 2022)

	Gold	1,801 - 1,826
	USD/Ounces	

Gold Price (Jan 2019 - Jan 2022)



05 Weekly Top's Stories

รายละเอียด
ข่าว/บทความ

1. Monthly Economic infographic
รายละเอียดเพิ่มเติม : Scan QR Code
2. Why U.S. inflation is so high, and when it may ease
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3trJcra>
3. Jobless claims, benefits payments jump in Washington state
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3fnsv88>
4. 2022 Rate Outlook: Up, Up, and Away
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/3roKRLA>

การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 2 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	850	1,600	Subject to ISOCC USD 46/TEU, USD 92/FEU	Effective till 31-Jan-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 27/TEU, USD 53/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 67/TEU, USD 134/FEU War Risk Surcharge: USD 35/TEU, USD 75/FEU	
Thailand - South Korea (Busan)	700	1,400	LSS: USD 100/TEU, USD 200/FEU	
Thailand - South Korea (Incheon)	800	1,600		
Thailand - Nhava Sheva	4,100	6,100	ISOCC: USD 53/TEU, USD 106/FEU	
Thailand - Melbourne	3,850-3,970	7,700-7,835	FAF: USD 165/TEU, USD 330/FEU	
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	4,150	7,300	Subject to ISOCC USD 113/TEU, USD 226/FEU	
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	8,200	14,300	ISOCC: USD106/TEU, USD 212/FEU PSS: USD500/TEU,	
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	Standard Rate: 10,000	Standard Rate: 12,650/13,300		
Thailand - US East Coast	Standard Rate: 13,360	Standard Rate: 16,700/17,500		
	Subject to Panama Low Water USD 30-60/Container			

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

สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมกราคม 2565 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียปรับเปลี่ยนขึ้นในหลายเส้นทาง โดยเส้นทาง Shanghai ค่าระวางยังคงอยู่ที่ 850 USD/TEU และ 1,600 USD/FEU เส้นทาง Klang ค่าระวางเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ

200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,200 USD/FEU ส่วนเส้นทาง Hong Kong ค่าระวางเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 700 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU และเส้นทาง Japan ค่าระวางเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 650 USD/TEU และ 1,300 USD/FEU โดยค่า Low Sulphur Surcharge ปรับเพิ่มขึ้นตามราคาน้ำมันในตลาดโลก สำหรับเส้นทาง Durban ค่าระวางปรับลดลง 50 USD/TEU และ 100 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 4,150 USD/TEU และ 7,300 USD/FEU

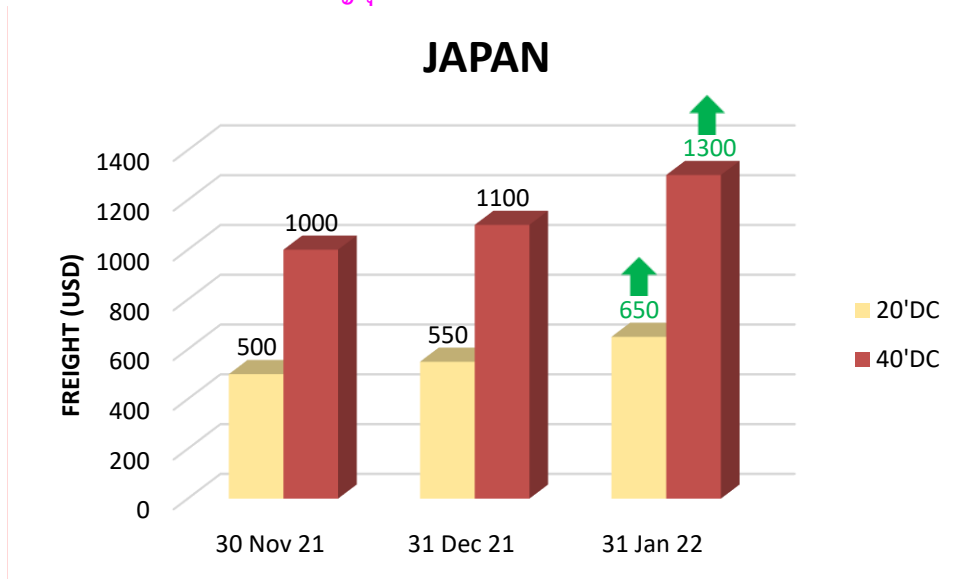
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมกราคม ค่าระวางคงที่ โดยค่าระวางอยู่ระหว่าง 3,850-3,970 USD/TEU และ 7,700-7,835 USD/FEU ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมกราคม ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 500 USD/TEU และ 700 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 8,200 USD/TEU และ 14,300 USD/FEU โดยมีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า LSS และยังคงมีการเรียกเก็บค่า PSS ซึ่งสถานการณ์ขณะนี้ช่วงครึ่งเดือนแรกของมกราคม 2565 พบว่ามี การจองระวางเต็มจนถึงกลางเดือน สายเรือสามารถรับจองได้ช่วงสัปดาห์สุดท้ายของมกราคม เนื่องจากมีความต้องการขนส่งสินค้าในเส้นทางในปริมาณสูง

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมกราคม ค่าระวางคงที่ทั้งฝั่ง West Coast และ East Coast โดยค่าระวางฝั่ง West Coast อยู่ที่ 10,000 USD/TEU, 12,650 USD/40'DC และ 13,300 USD/40'HQ ในขณะที่ค่าระวางฝั่ง East Coast คงที่อยู่ที่ 13,360 USD/TEU, 16,700 USD/40'DC และ 17,500 USD/40'HQ สถานการณ์ปัจจุบันยังคงพบปัญหา ระวางเรือเต็ม และปัญหาความหนาแน่นบริเวณท่าเรือปลายทาง โปรดตรวจสอบข้อมูลก่อนการจอง และวางแผนการจอล่วงหน้า

CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)

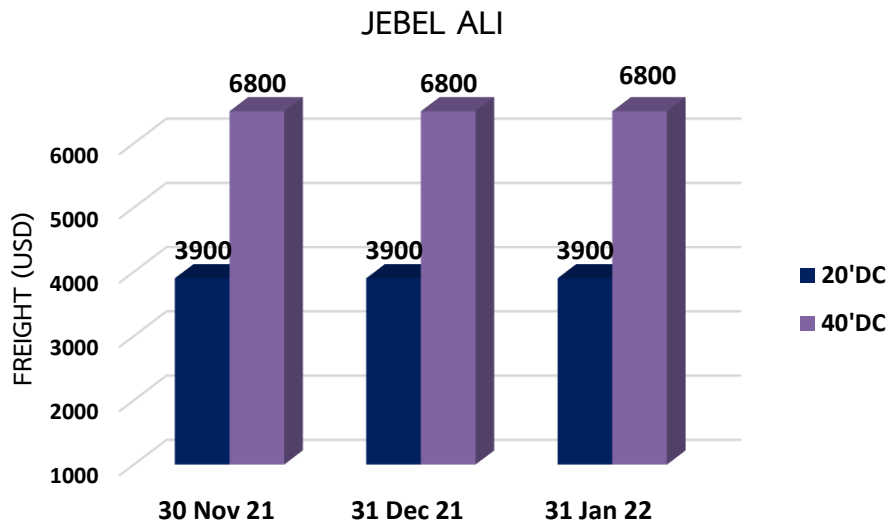
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	-	2,500	USD 138/FEU	Effective till 31-Jan-2022
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	2,000	2,200	USD 65/TEU, USD 130/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	9,000	13,000	OBS: USD 305/TEU, USD 610/FEU +	
London Gateway / Southampton	10,000	14,000	PSS: USD 500/TEU, USD 1,000/FEU	

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ญี่ปุ่น** เดือน พ.ย. ปี 2564 ถึง ม.ค. ปี 2565



Subject to Low Sulphur Surcharge (Nov.21): USD 46/TEU และ USD 92/FEU
(Dec.21): USD 34/TEU และ USD 69/FEU
(Jan.22): USD 46/TEU และ USD 92/FEU

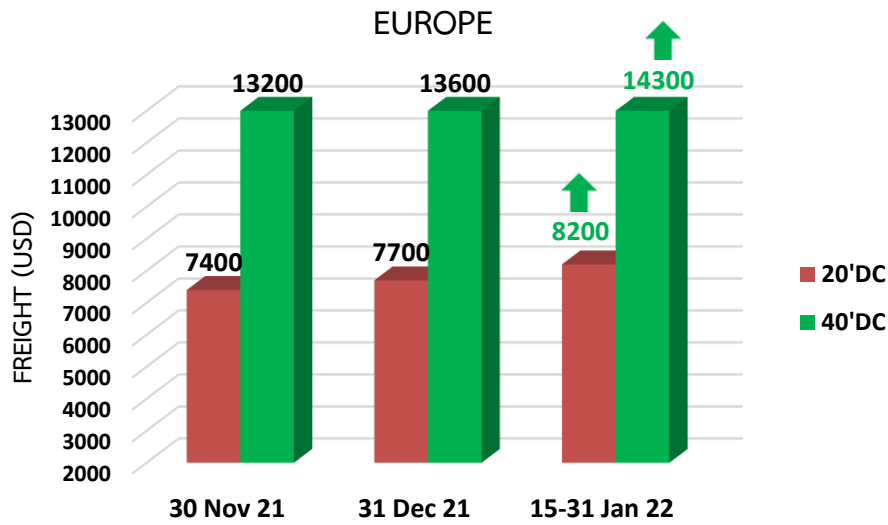
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน พ.ย. ปี 2564 ถึง ม.ค. ปี 2565



Subject to

- Low Sulphur Surcharge (Nov.-Dec. 21): USD45/TEU และ USD90/FEU
(Jan 22): USD67/TEU และ USD134/FEU
- War Risk Surcharge: USD35/TEU และ USD70/FEU

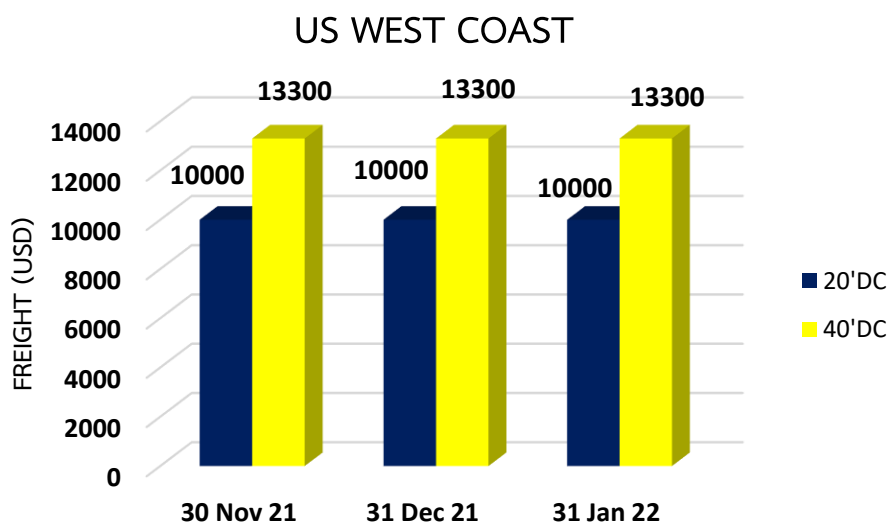
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-ยุโรป** เดือน พ.ย. ปี 2564 ถึง ม.ค. ปี 2565



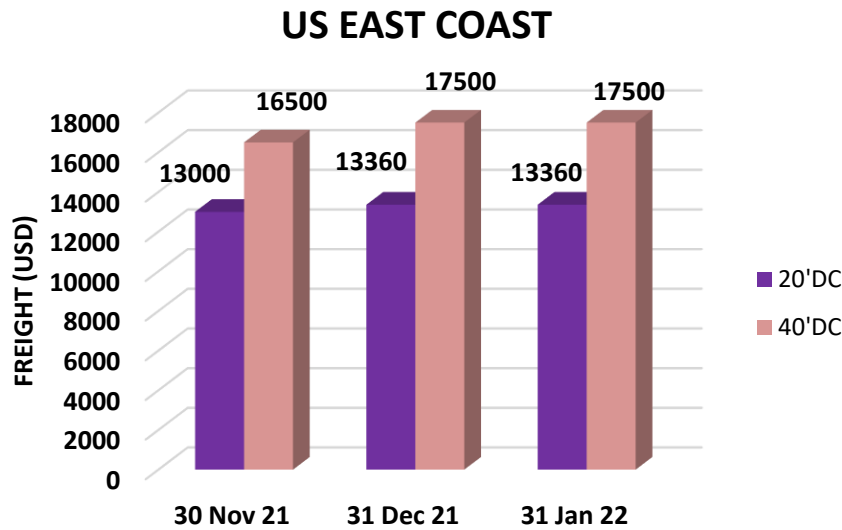
Subject to

- ISOC (Nov.21): USD88/TEU, USD176/FEU
(Dec.21): USD71/TEU, USD142/FEU
(Jan. 22): USD106/TEU, USD212/FEU
- ENS: USD30/BL
- PSS: USD500/TEU, USD1,000/FEU

กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง **ไทย-สหรัฐอเมริกา West Coast** เดือน พ.ย. ปี 2564 ถึง ม.ค. ปี 2565



กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต
ในเส้นทาง ไทย-สหรัฐอเมริกา East Coast เดือน พ.ย. ปี 2564 ถึง ม.ค. ปี 2565



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

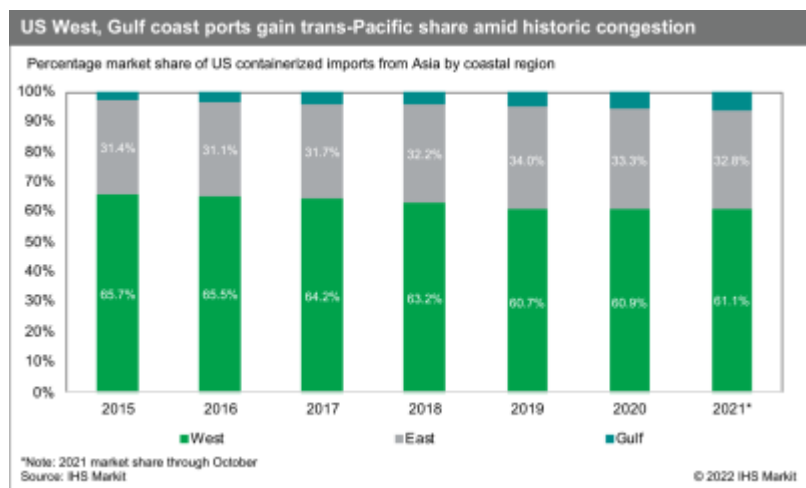
Outlook 2022: West Coast ports face continued congestion, vessel backlogs

After struggling to handle near-record container volumes for much of 2021 amid deteriorating vessel and rail service, North America’s West Coast ports are being warned to prepare for much the same in 2022. “We expect the West Coast to continue to experience varying levels of congestion throughout 2022,” Alan Murphy, CEO of Sea-Intelligence Maritime Analysis, told JOC.com. Vessel on-time arrivals at West Coast ports were only about 10 percent for much of last year, and on-time arrivals at East Coast ports hovered around 15 percent. Vessel on-time performance should improve marginally this year, but Murphy said significant improvement is unlikely. “We are not hopeful that trans-Pacific schedule reliability will return to the historical level of 60 to 80 percent in 2022.”

Intermodal service improved somewhat last fall after Union Pacific Railroad and BNSF Railway “metered” the volume of containers they hauled inland from West Coast ports to decongest key hubs such as Chicago and Memphis. Trucking capacity also remained stressed because of a persistent shortage of drivers and importers transloading to trucks when inland point intermodal was unavailable or more expensive, which was the case for much of the second half of 2021.

According to Murphy, those supply chain bottlenecks in the interior of the US must be “unclogged” before congestion at port terminals can be addressed. Given these issues, “we don’t know if the hinterland ‘unclogging’ will take two, four, or six months, or even longer,” he said.

All three of the major US West Coast gateways — Los Angeles and Long Beach, Oakland, and the



Northwest Seaport Alliance of Seattle and Tacoma (NWSA) — experienced double-digit percentage increases in imports from Asia in 2021. In the first 10 months of the year, imports from Asia increased 19.4 percent in Los Angeles–Long Beach, 10.5 percent in Oakland, and 25.6 percent at the NWSA, according to PIERS, a sister product of JOC.com within IHS Markit. As a result, US West Coast ports clawed back some of the market share they had lost to their East and Gulf coast counterparts in recent years. The West Coast’s share of US imports from Asia increased to 61.1 percent through October, up from 60.9 percent in the same 10-month period of 2020 and 60.7 percent in 2019, according to PIERS.

The Canadian ports of Vancouver and Prince Rupert, meanwhile, saw mixed results. Total imports in Vancouver through September increased 15.1 percent, but imports in Prince Rupert declined 15 percent in January through October, according to data from their respective port authorities. Prince Rupert fell victim to congestion at the other West Coast ports, as trans-Pacific carriers bypassed the port on some voyages to compensate for long waits — particularly outside of Los Angeles and Long Beach — to speed vessels back to Asia for the next sailing. Vancouver and Prince Rupert are key gateways to the US Midwest, with intermodal rail service connecting the ports with Chicago and beyond.

Incentivizing pickups

The record cargo volumes produced record levels of congestion on the West Coast, prompting the ports to take dramatic action to improve cargo velocity. Los Angeles and Long Beach in November announced they would assess “emergency” fees on carriers for long-dwelling containers, which the lines immediately said would be passed on to their shipper customers. The ports have yet to officially implement those charges, citing progress in moving the containers off the terminals. Two terminals at the NWSA, Husky and Washington United, actually imposed similar — albeit much smaller — fees in November to compensate for the extra costs of shuffling long-dwelling containers around their congested facilities. Whether the Southern California ports would ever impose their threatened charges and the NWSA terminals would continue theirs in 2022 was still an open question as 2021 came to a close.

However, terminal operators in Los Angeles–Long Beach on Dec. 1 changed the format of the PierPass traffic mitigation fee (TMF) in an attempt to encourage more truck moves during night gates, when traffic in the terminals and on the freeways is lighter. The TMF, which had been levied on all laden containers regardless of the time of day they moved, was dropped for truck moves after 6 p.m., while the daytime fee was doubled. The terminals, operating collectively through the West Coast Marine Terminal Operators Association, said they would revisit the TMF strategy in the new year.

Ocean carrier CMA CGM took a similar approach, offering financial incentives from Dec. 1 for importers that take delivery of their containers within eight days of their arrival at the port. CMA CGM said at the time it would continue the incentive program, which pays customers \$100 per box for each container retrieved during the day shift and \$200 per box for nighttime pickups, into the new year. Zim Integrated Shipping Services in December implemented a container interchange incentive payment, made directly to truckers who pick up import containers with dry cargo within four days of their discharge from vessels.

US West Coast ports last year also established near-dock yards for the temporary storage of laden import and export containers, rather than having them dwell on the marine terminals. These “surge yards” will remain in operation at least until the ports are cleared of congestion and some will likely be made permanent. In addition to large backlogs of containers sitting in terminal yards, most of the West Coast ports experienced some level of vessel bunching in 2021, although none more so than Los Angeles and Long Beach, and those conditions are expected to persist into 2022.

At its peak, the container ship backlog in Los Angeles–Long Beach reached 86 in mid-November, according to data from the Marine Exchange of Southern California. However, the Marine Exchange, in coordination with carriers, the ports, and local air-quality regulators in December began a new system for counting vessels en route to the ports. The program is designed to push waiting vessels farther offshore to reduce harmful emissions near the California coast.

By mid-December, there were approximately 100 container ships headed to Los Angeles–Long Beach each day. That number included 30 vessels at anchor or loitering within 40 miles of the coast, and about 70 ships slow steaming from Asia up to about 150 miles offshore. Those vessels are in addition to the 30 or so ships that are at berth being worked on a given day. Although Vancouver handled a double-digit increase in import volume last year, Canada’s largest container port was more affected by two major floods in British Columbia that interrupted rail service and caused containers to back up at its marine terminals. Entering the new year, Vancouver was still digging out of the backlog. The port authority, with government assistance, was able to acquire 40-acre site 15 miles from the Deltaport Terminal to use as a surge yard.

Longshore labor wildcard

As 2022 gets underway, shippers that move cargo through the US West Coast ports are also keeping an apprehensive eye on July 1, when the existing coastwide contract between the International Longshore and Warehouse Union (ILWU) and the Pacific Maritime Association (PMA) is set to expire. Negotiations for a new longshore labor contract will likely begin in the spring after the ILWU in November rejected an offer from the PMA to extend the existing contract for an additional year.

Retailers, some of whom are already shifting a portion of their import volumes to East and Gulf coast ports as a “just-in-case” contingency, are looking for signs early this year that the labor issues that accompanied past negotiations dating back to the 1990s will not be repeated, said Jonathan Gold, vice president of supply chain and customs policy at the National Retail Federation.

Gold told a virtual Propeller Club meeting in Long Beach in early December that employers and the ILWU must begin to assure retailers immediately that they intend to conduct negotiations without disruptions if they hope to avoid cargo diversions.

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

Older box ships enjoying a busy 'last summer' before new emission rules

Continued strong demand for container tonnage has resulted in many sizes now being totally ‘sold out’ and their resulting soaring asset values decimating vessel scrapping in the sector. Shipowners, struggling to obtain \$4,000 a day for an elderly fuel-guzzling panamax ship five years ago could now fix the same ship for three-five years at a fixed-rate daily hire in excess of \$50,000. And today that ageing 5,000 teu panamax could have a sale price at least five times its \$12m scrap value

In the latter part of 2016 and early 2017, some 50 panamax vessels were sent to scrapyards in the Indian sub-continent – including the youngest ever, the seven-year-old 4,250 teu *Hammonia Grenada*, purchased by Bangladeshi breakers for a reported \$5.5m. Now, according to Alphaliner, containerships aged 20 years or older account for 8.3% of global container fleet capacity, 2.1 million teu.

Notwithstanding the red-hot charter market, in the past 18 months the value of containerships on the S&P market has sky-rocketed, driven by the insatiable appetite of ocean carriers, led by MSC and CMA CGM, to hoover up any tonnage at any price. The age of the ships has not been a barrier in their quests to shore-up under-pressure fleets with charter ships or acquisitions in the second-hand market. And with freight rates at a highly elevated level, the impact of fuel on voyage results is negligible, so that the amount of fuel a ship burns is well down the order of box ticks on targeted vessels.

According to VesselsValue data, the average age of MSC's 268 owned ships has now increased to 17 years, with many of its recent purchases over 20 years old. The carrier is known in S&P broker circles as being prepared to snap-up virtually any ship that comes onto the market, regardless of age, and since August 2020, has acquired over 130 with capacity in excess of 500,000 teu. This exponential tonnage growth by MSC, mainly due to second-hand purchases, has elevated the carrier above Maersk, to become the world's largest container line by capacity, with just shy of 4.3m teu.

However, MSC's older ship profile could be a challenge for the carrier from 1 January next year, when the IMO's tougher ship efficiency Carbon Intensity Indicator (CII) and Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) regulations kick in. These will require many older ships to slow down to improve their ratings or to find other technologies to reduce their greenhouse gas emissions.

Alphaliner said some older ships would "struggle to meet the new mandated fuel efficiency targets" and suggested older vessels "could be on their way out if, and when, demand softens and more newbuild ships arrive in 2023". Some 1.1m teu of newbuild capacity is due to be delivered this year, with a significant 2.3m teu stemmed for 2023, and this could see a major boost to the recycling of ships that struggle to meet CII levels.

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

Decline in global rankings prompts Hong Kong rethink on maritime and logistics

Hong Kong is planning to create a new transport bureau to enhance its status as an international maritime and logistics hub. The proposed governmental move, announced this week, coincides with news that the city has fallen out of the top five maritime cities in the world, according to the annual report by Menon Economics and DNV. Published yesterday, the 2022 report puts Hong Kong in seventh position, the top five rankings now occupied by Singapore, Rotterdam, London, Shanghai and Tokyo.

Hong Kong's maritime policies are currently controlled by the Transport and Housing Bureau (THB), which critics say leaves the logistics industry overshadowed by the city's acute need for housing. Under the new proposals, the bureau will be split in two, creating the separate Transport and Logistics Bureau, a move welcomed by industry stakeholders, given Hong Kong's consistent decline in container port rankings over the past two decades.

The Hong Kong Container Terminal Operators Association said all its members support the re-organisation. It said: "In the past few years, housing issues have become a high priority for the Hong Kong community and have taken up most of the resources from THB. "Splitting THB ... is very important for both sectors as the government can properly allocate dedicated resources to address relevant issues in a more effective manner."

Sunny Ho, executive director of the Hong Kong Shippers' Council, said managing two separate industries was "far too big" for one bureau. He told *The Loadstar*: "The industry has been calling for this for far too long, which regrettably has been blocked due to political issues." He added: "The challenge for the new bureau is to enhance Hong Kong's functions as a logistics, shipping and air freight hub. For example, it needs to make sure the city stays on top of new developments of accelerated adoption of technology, smart logistics and supply chains, diversification of manufacturing bases, e-commerce booms, RCEP, BRI and the Guangdong-HK-Macao Greater Bay Area."

Meanwhile, Hong Kong's logistics community also has more pressing matters to deal with, following the city's latest round of flight bans, due to Omicron fears –despite strict quarantine rules for passengers already in place. The constantly changing restrictions are making life very difficult for Cathay Pacific, with the latest seven-day quarantine for cargo pilots and crew reportedly creating "mayhem" for flight schedules.

Gary Lau, chairman of the Hong Kong Association of Freight Forwarding & Logistics, explained: “Airlines have made substantial reductions to their long-haul cargo capacity through to March, due to a lack of manpower. Cargo flights are reduced substantially and the airfreight capacity is extremely tight, resulting in surge of logistics costs by 30%-40%.”

Source: <https://theloadstar.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 7 Jan 2022	Current Index 14 Jan 2022
Comprehensive Index			5109.60	5094.36
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	7777	7797
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	7529	7520
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	7994	7994
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	11833	11729
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3790	3695
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	4691	4673
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	7470	7473
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	6419	6316
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	10323	10168
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	304	318
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	276	288
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	1537	1523
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	432	456

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่าตลาดการขนส่งคอนข้างคังที่ ในขณะที่อัตราค่าระวางยังคงอยู่ในระดับสูง โดยในเส้นทางยุโรป พบว่าความต้องการนำเข้าสินค้าจำเป็น และอุปกรณ์ทางการแพทย์ยังอยู่ในปริมาณสูง ทำให้ความต้องการในการขนส่งเติบโตขึ้น แต่การระบาดของไวรัสยังคงเป็นปัจจัยที่ทำให้การฟื้นตัวของซัพพลายเชนชะลอตัวลง ส่งผลให้ระวางเรือ และตู้คอนเทนเนอร์ยังคงตึงตัวต่อเนื่อง ในขณะที่ค่าระวางยังอยู่ในระดับสูง ส่วนในเส้นทางสหรัฐอเมริกา พบว่าการกลับมาระบาดของไวรัส ส่งผลต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ โดยหลังจากช่วงปีใหม่ที่ผ่านมา ความต้องการขนส่งยังคงอยู่ในปริมาณสูง สำหรับเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าสถานการณ์การระบาดของไวรัสยังไม่ดีขึ้น ทำให้เป็นตัวกระตุ้นการนำเข้าสินค้าจำเป็นหลายประเภทในปริมาณสูงต่อเนื่อง เช่นเดียวกับสัปดาห์ที่ผ่านมา แต่ความสมดุลของตู้คอนเทนเนอร์กับความต้องการอยู่ในระดับที่ค่อนข้างดี สำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า โดยทั่วไปปริมาณการขนส่งยังคงที่ ส่วนค่าระวางมีการปรับเพิ่มสูงขึ้น และสุดท้ายเส้นทางอเมริกาใต้ ความต้องการขนส่งสินค้าจำเป็น และอุปกรณ์ทางการแพทย์ยังอยู่ในระดับสูง ในขณะที่ค่าระวางค่อนข้างคังที่ ซึ่ง Demand และ Supply อยู่ในภาวะสมดุล