

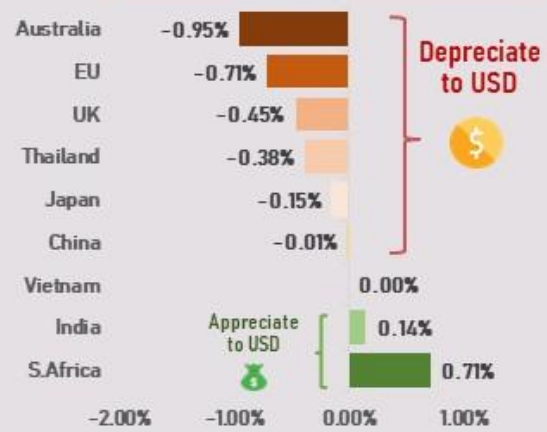
# Weekly Briefing (3 Jan 2022)



## 01 THB rate / currencies

USD	EUR	GBP	AUD
33.33	37.63	44.89	23.98
CNY	JPY	INR	VND
5.25	0.29	0.45	0.0015

## 02 Exchange rate trend to USD (YTD)



## 03 Crude Oil price & Gold (27-31 Dec 2021)

	Oil	OPEC	Brent	WTI
	USD/Barrel	75-79	77-80	75-77

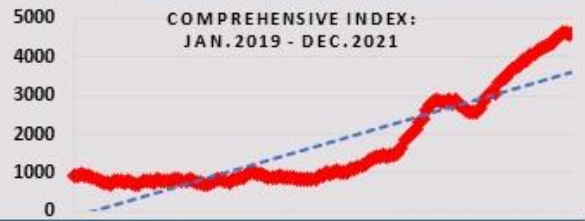


	Gold	1,805 - 1,829
	USD/Ounces	



## 04 Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)



## Freight Index

(SCFI Comprehensive Index)

24 December 2021	31 December 2021
4,956.02	5,046.66
	+90.64

## 05 Weekly Top's Stories

รายละเอียด  
ข่าว/บทความ



- ดอลลาร์แข็งค่าเล็กน้อย นักลงทุนยังคงเข้าหาสินทรัพย์เสี่ยง  
รายละเอียดเพิ่มเติม : <https://bit.ly/349kZes>
- Port of Ningbo open, but logistics services stutter as Covid restrictions bite  
รายละเอียดข่าว : <https://bit.ly/3tekw5t>
- Outlook 2022: NY-NJ volume forecast pulled forward five years on 2021 growth  
รายละเอียดข่าว : <https://bit.ly/3qOBRz1>



# การอัปเดตค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ สัปดาห์ที่ 52 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	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	3,700-3,800	7,400-7,550	FAF: USD 134/TEU, USD 268/FEU	Effective till 31-Dec-2021
Thailand - Sydney				
Thailand - Durban / Cape Town	4,150	7,300	Subject to ISOCC USD 113/TEU, USD 226/FEU	Effective till 31-Jan-2022
	Subject to SCMC USD 30/BL			
Thailand - Europe (Main Port)	8,200	14,300	ISOCC: USD106/TEU, USD 212/FEU PSS: USD500/TEU, USD1,000/FEU	Effective till 15-31-Jan-22
	Subject to ENS USD 30/BL			
Thailand - US West Coast	Standard Rate: 10,000	Standard Rate: 12,650/13,300		Effective till 14-Jan-2022
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 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียปรับเพิ่มขึ้นในหลายเส้นทาง 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

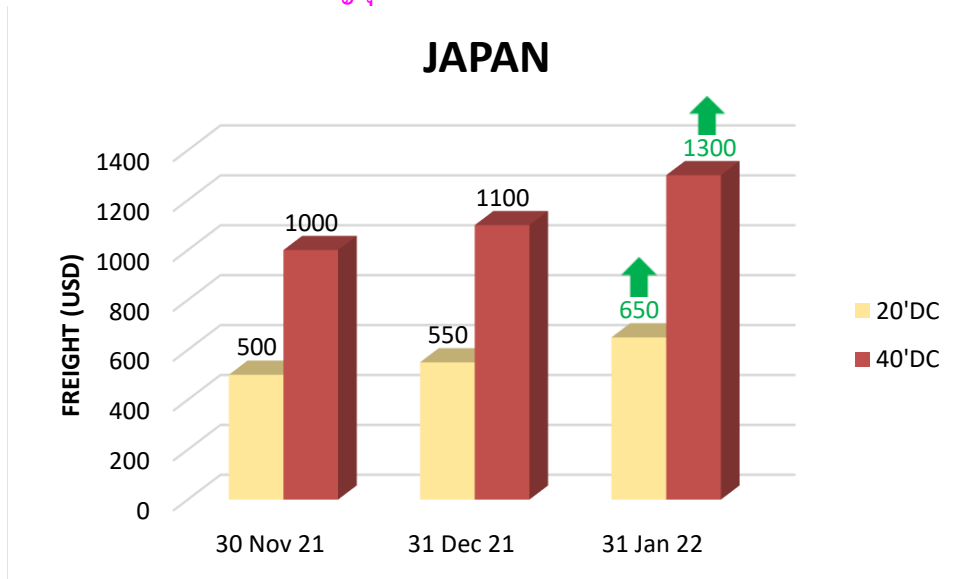
ส่วนเส้นทางออสเตรเลีย ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนธันวาคม ค่าระวางเพิ่มขึ้น 100 USD/TEU และ 200 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ระหว่าง 3,700-3,800 USD/TEU และ 7,400-7,550 USD/FEU ส่วนค่าระวางในเดือนมกราคม 2565 โปรดรอยืนยันอีกครั้งในสัปดาห์หน้า ในขณะที่ เส้นทาง Europe ค่าระวางช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนมกราคม ค่าระวางปรับเพิ่มขึ้น 500 USD/TEU และ 700 USD/FEU ทำให้ค่าระวางอยู่ที่ 8,200 USD/TEU และ 14,300 USD/FEU โดยมีการปรับเพิ่มขึ้นของค่า LSS และยังคงมีการเรียกเก็บค่า PSS ซึ่งสถานการณ์ขณะนี้ช่วงครึ่งเดือนแรกของมกราคม 2565 พบว่ามีการจองระวางเต็มจนถึงกลางเดือน สายเรือสามารถรับจองได้ช่วงสัปดาห์สุดท้ายของมกราคม เนื่องจากมีความต้องการขนส่งสินค้าในเส้นทางในปริมาณสูง

ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกา ช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนมกราคม 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 สถานการณ์ปัจจุบันยังคงพบปัญหาการวางเรือเต็ม และปัญหาความหนาแน่นบริเวณท่าเรือปลายทาง โปรดตรวจสอบข้อมูลก่อนการจอง และวางแผนการจองล่วงหน้า

**CONTAINER FREIGHT RATE (REEFER)**

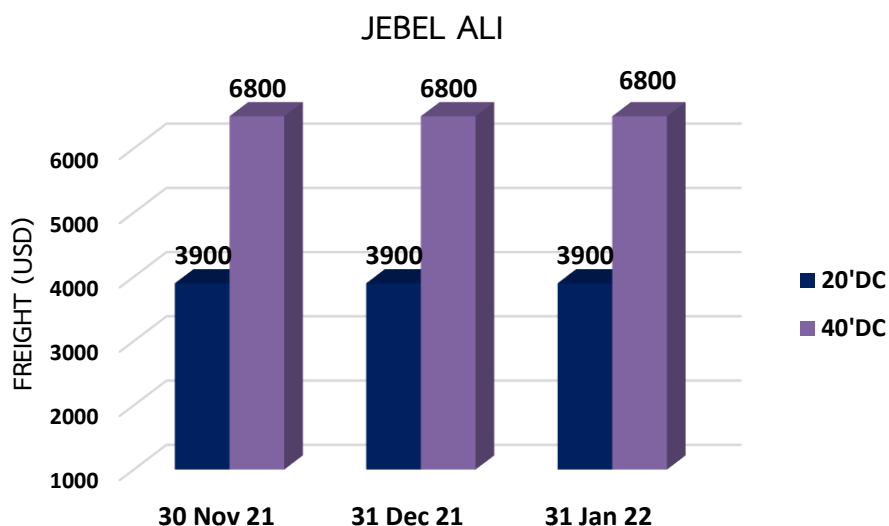
ROUTE	SIZE		Bunker Surcharge / Low Sulphur Surcharge	Remark
	USD/20'	USD/40'		
Thailand-Hong Kong	-	2,500	USD 138/FEU	Effective till 31-Jan-2022
Thailand-Shanghai				
Thailand-Japan (Tokyo, Yokohama)	2,000	2,200	USD 65/TEU, USD 130/FEU	
Thailand-EU (Main Ports) (DEHAM, NLRTM, FRLEH)	9,000	13,000	OBS: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

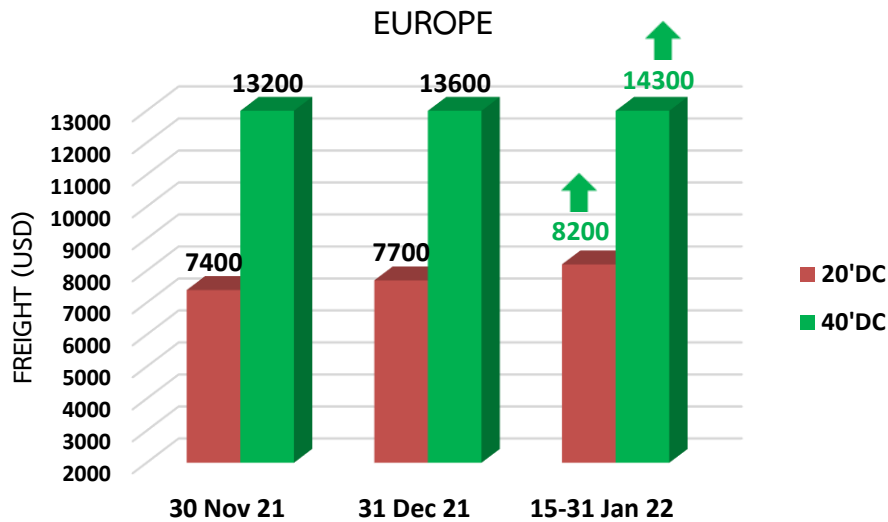
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง **ไทย-Jebel Ali** เดือน พ.ย. ปี 2564 ถึง ม.ค. ปี 2565



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

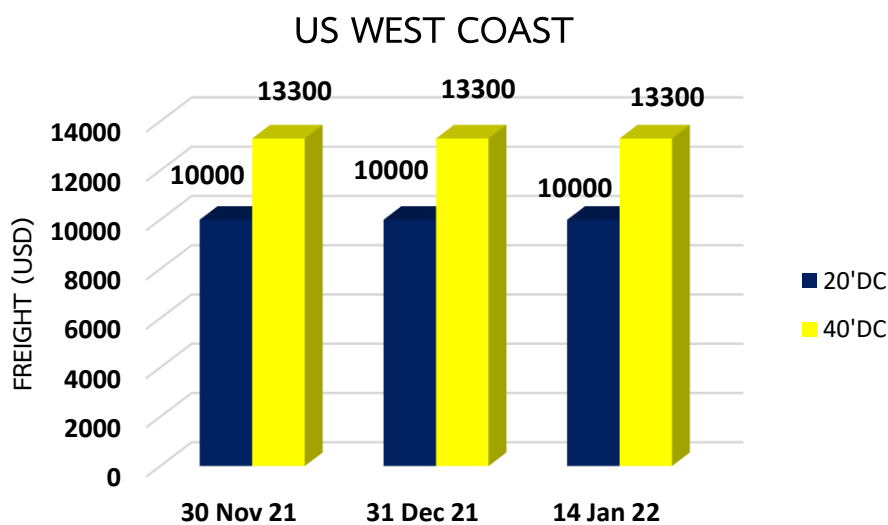
กราฟเปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือตู้ 20 และ 40 ฟุต  
ในเส้นทาง ไทย-ยุโรป เดือน พ.ย. ปี 2564 ถึง ม.ค. ปี 2565



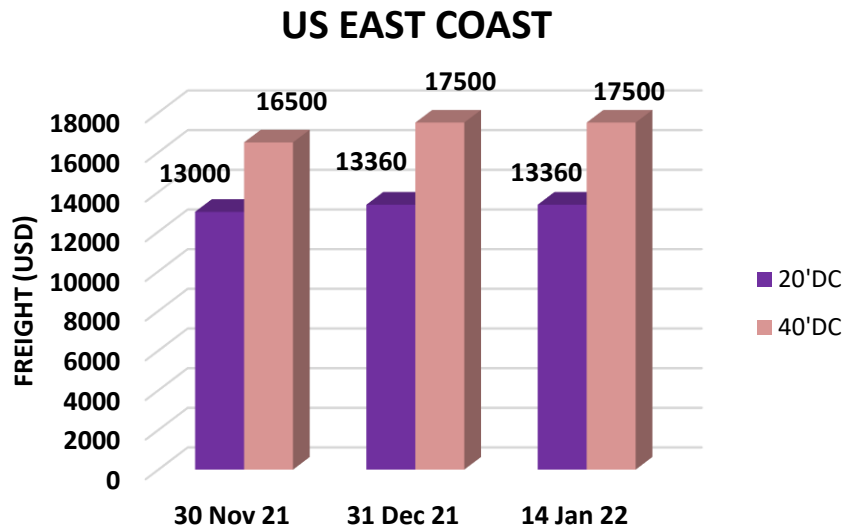
Subject to

- 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

➤ รวบรวมประกาศสำคัญจากสายเรือ

สายเรือ CMA-CGM, ANL, CNC และ APL

- ประกาศแจ้งเรียกเก็บค่า Pre-Trip Inspection Fee ในอัตรา 300 บาท/ตู้ สำหรับสินค้าประเภท Reefer ส่งออกจากเส้นทางประเทศไทยไปยังเส้นทางต่างๆ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565
- ประกาศแจ้งเรียกเก็บค่า Container Cleaning Fee สำหรับสินค้านำเข้ามายังประเทศไทย โดยอัตราเรียกเก็บมีรายละเอียดดังตาราง มีผลตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565

Container Cleaning Fee	Current	New – effective 1 February 2022
20'ST	250 THB / container	300 THB / container
40'ST/ 40'HC/ 45'HC	500 THB / container	600 THB / container

สายเรือ CNC

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Bunker Adjustment Factor (BAF) สำหรับสินค้าในเส้นทาง Intra-Asia มีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565 โดยมีรายละเอียดดังตาราง

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

- ประกาศแจ้งปรับการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Surcharge (LSS) สำหรับสินค้าในเส้นทาง Intra-Asia มีผลตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565 โดยมีรายละเอียดดังตาราง

**LSS Short Distance**

Container Type	Currency	20'	40'	40'HC
Dry	USD	60	120	120
Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment	USD	60	120	120
Refrigerated	USD	90	180	180

**LSS Long Distance**

Container Type	Currency	20'	40'	40'HC
Dry	USD	106	212	212
Flat Rack/ Open Top/ Tank/ Other Special Equipment	USD	106	212	212
Refrigerated	USD	159	318	318

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	Short	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	Short	Short	Short		Short	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long
VN	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Short	Short	Short	Short	Long
TH	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short		Short	Short	Short	Short	Short	Short	Long
KH	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Long	Short	Short		Short	Short	Short	Short	Short	Long
SG	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Short	Long
MY	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Short	Long
BN	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short	Short	Short		Short	Short	Long
ID	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Long	Short	Short	Short	Short	Short	Short		Short	Long
MM	Long	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	Long	Short

**LA's empty-box charge could spark negative reaction from carriers**

US hauliers fear an empty-container dwell charge at the port of Los Angeles will see shipping lines delay the return of boxes to the port. Executive director Gene Seroka announced in mid-December that such a fee was under consideration and on 30 December, the port announced charges on long-dwelling empties would be imposed from 30 January.

However, drayage firms are concerned this could prompt ocean liners to adopt a more restrictive stance on accepting empty boxes and have reported problems with returning empty containers before. The Harbor Trucking Association said many terminals did not accept the return of empty boxes and pick-up of loaded import units if they belonged to different ocean carriers.

The proposed fee requires the approval of the Los Angeles Harbor Commission at its next board meeting on 13 January. While the commission is expected to give its blessing, this does not mean the fees will happen. Both Los Angeles and Long Beach ports formally adopted the plan to levy charges on long-dwelling import containers in October, an effort to reduce the number of boxes at the ports and, today, both port authorities announced they would defer implementation yet again, citing ongoing improvements in congestion. Shipping lines have avoided a fee on long-dwelling import containers at Los Angeles for another week, but the port authority is now bent on charging them for empties sitting on its docks. “While we have seen significant success reducing import containers on our docks in the past two months, too many empty containers are sitting on marine terminals,” said Mr Seroka.

According to the Harbor Trucking Association, more than 100,000 empty boxes are stuck at the port complex of Los Angeles and Long Beach. Starting 30 January, the port of Los Angeles intends to levy the October-announced charge of \$100 for every empty container on the premises for nine days or more. The fee will increase by \$100 increments every day until the box leaves the port. “Just like the import dwell fee, the objective with this empty container programme is not to collect fees, but to free-up valuable space on our docks, clearing the way for more ships and improving fluidity,” said Mr Seroka. According to the ports, the number of long-dwelling boxes at the complex has fallen 53% since fees were announced on 24 October.



Los Angeles and Long Beach have moved in lockstep on these measures. Hence, the latter is widely expected to follow suit on the other port's move on empty containers.

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

**Outlook 2022: Shippers sign elevated trans-Atlantic contracts to lock in capacity**

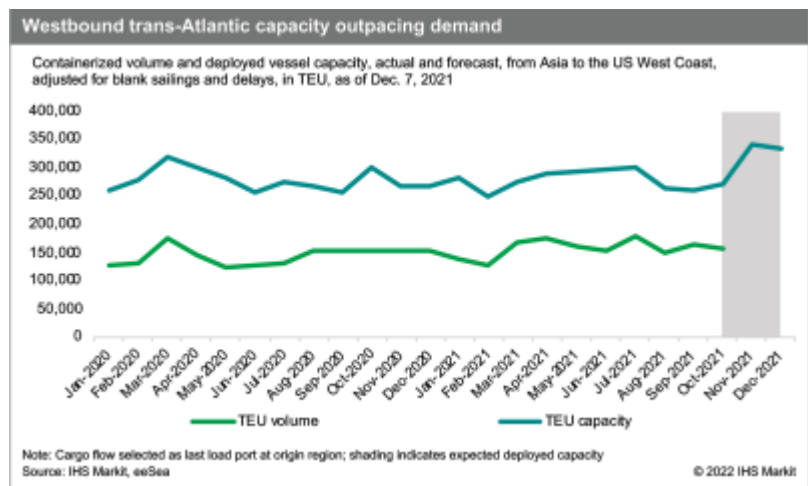
Trans-Atlantic shippers are locking in long-term contracts at highly elevated rate levels in a scramble to secure space as steady demand fills all available capacity deployed on the Europe–North America trade lane. As shippers began to fix their long-term contracts for 2022, rates on agreements of 88 days or more followed increases in short-term contracts of 32 days or less, according to rate benchmarking platform Xeneta. Average long-term contract rates reached a record high of \$2,255 per TEU in the second week of December, more than 163 percent higher than at the same point in 2020, as spot market pricing peaked at \$4,429 per TEU, according to rate benchmarking platform Xeneta.

“A number of important contracts have already been concluded at very significant levels of increase,” Holger Oetjen, senior director for trade management Atlantic at Hapag-Lloyd, said in early December. “Generally, it confirms that customers are recognizing that the market has changed and are willing to accept the new reality in order to secure required capacities.”

The rising contract rates were confirmed by Helge Newmann-Lezius, head of full container load for Europe, Middle East, and Africa at DHL Global Forwarding. “For long-term contracts, we see significant increases compared to a year ago, but the main focus [of shippers] is on a seamless transport chain,” he told JOC.com.

Newmann-Lezius noted that capacity — and, in turn, rates — in the trans-Atlantic has been heavily influenced by port and inland congestion in the US and a shortage of equipment and drivers in Europe. “We don’t expect this to relax very soon,” he said.

Volumes in the headhaul North Europe–US trade lane rebounded in 2021, rising 7.2 percent year over year in the first 10 months



of the year to 1.97 million TEU — just 27,000 TEU shy of the amount moved in the same 2019 period — after an 8 percent drop in 2020, according to data from PIERS, a sister company of JOC.com within IHS Markit.

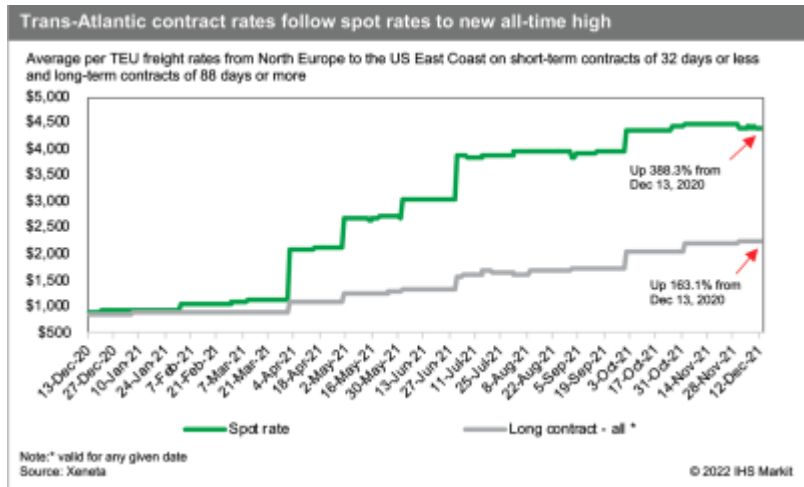
The recovery in demand in 2021 was accompanying by port congestion that has worsened on both sides of the Atlantic due to massive increases in US imports from Asia that have overwhelmed container terminals and inland logistics operations, blunting an injection of capacity. Carriers have steadily increased the sequential monthly capacity deployed on the trans-Atlantic since the first quarter, and deployed capacity was projected to grow 27.3 percent year over year in November and 24.1 percent in December, according to carrier schedules platform eeSea.

Searching for uncongested routes

Newmann-Lezius said adding alternative routings into North America and finding more stable and reliable inland solutions in the US have been key considerations for shippers as they negotiate 2022 contracts. “We are discussing all options with our customers and carriers, because a reliable alternative for the volume

is not available,” he said, adding that DHL Global Forwarding and its shipper customers are looking to “diversify” among ports in the US, Canada, and Mexico, “but not shift completely.”

Carriers in the fourth quarter were forced to divert several services from the congested US East Coast port of Savannah to Charleston or Jacksonville. However, Griff Lynch, CEO of the Georgia Ports Authority (GPA), pointed out that such diversions increase pressure on already overtaxed port trucking companies, which had to dray containers originally destined for Savannah an additional 100 miles from Charleston into Georgia.



“The ocean carriers have the right to do what they need to do to restore their services,” Lynch told JOC.com in October. “We’ve heard from BCOs [beneficial cargo owners], who are not happy about it. [The carriers] are transferring a ship issue into a terminal and drayage issue.” While carriers struggle to match capacity with demand, there is no sign of slowing volume heading into the new year. IHS Markit’s Global Trade Atlas forecasts a 12.4 percent increase in US imports from Europe for the full year in 2021 compared to 2020, with 3.6 million TEU expected to make the westbound crossing.

Oetjen said Hapag-Lloyd is also forecasting a strong increase in 2021 trans-Atlantic volume to carry into 2022. “In fact, we have seen very solid double-digit growth in the market and expect that to continue based on customer input and market indicators,” he told JOC.com. Hapag-Lloyd is headquartered in Hamburg, and the German hub port is equally optimistic about trade with the US, its second largest trading partner after China. The Port of Hamburg noted in a statement that thanks to four additional THE Alliance trans-Atlantic services that moved there from Bremerhaven in January 2019, trade between Hamburg and the US grew 5.6 percent in the first 10 months of 2021 to 516,000 TEU, “feeding hopes of a new volume record by year-end.”

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 24 Dec 2021	Current Index 31 Dec 2021
Comprehensive Index			4956.02	5046.66
Service Routes				
Europe (Base port)	USD/TEU	20%	7671	7751
Mediterranean (Base port)	USD/TEU	10%	7420	7535
USWC (Base port)	USD/FEU	20%	7444	7681
USEC (Base port)	USD/FEU	7.50%	11351	11579
Persian Gulf and Red Sea (Dubai)	USD/TEU	7.50%	3753	3860
Australia/New Zealand (Melbourne)	USD/TEU	5.00%	4544	4683
East/West Africa (Lagos)	USD/TEU	2.50%	7461	7476
South Africa (Durban)	USD/TEU	2.50%	6480	6473
South America (Santos)	USD/TEU	5.00%	10297	10276
West Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	282	337
East Japan (Base port)	USD/TEU	5.00%	271	268
Southeast Asia (Singapore)	USD/TEU	7.50%	1494	1489
Korea (Pusan)	USD/TEU	2.50%	386	424

สรุปรายงานประจำสัปดาห์ พบว่ามีความต้องการปริมาณระวางในระดับสูง ในขณะที่อัตราค่าระวางยังคงค่อนข้างคงที่จากสัปดาห์ที่ผ่านมา โดยในเส้นทางยุโรป พบว่าตลาดมีความต้องการนำเข้าสินค้าทุกประเภทในปริมาณสูง สถานะตู้ยังคงมีความสมดุลกับปริมาณความต้องการ แต่ยังคงพบปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือ ส่วนในเส้นทางสหรัฐอเมริกา พบว่าขณะนี้สหรัฐฯ มีความต้องการในการนำเข้าสินค้าทุกประเภท รวมถึงสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันไวรัสในปริมาณสูง โดยขณะนี้พบปัญหาในระบบการรับ และกระจายสินค้าในประเทศ จากผลกระทบของการกลับมาระบาดของไวรัสสายพันธุ์โอมิครอน รวมถึงปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือ และการบริหารจัดการที่ไม่เพียงพอ ส่งผลต่อการตกค้างของตู้คอนเทนเนอร์ และการหมุนเวียนตู้ที่ล่าช้าสำหรับเส้นทางออสเตรเลีย พบว่าด้วยการระบาดของไวรัสมีความรุนแรงขึ้น ทำให้เป็นตัวกระตุ้นการนำเข้าสินค้าจำเป็นหลายประเภทในปริมาณสูง เช่นเดียวกับสัปดาห์ที่ผ่านมา ทำให้ความสมดุลของตู้คอนเทนเนอร์กับความต้องการอยู่ในภาวะตึงตัวสำหรับเส้นทางญี่ปุ่นพบว่า โดยทั่วไปปริมาณการขนส่ง และค่าระวางยังคงที่ และสุดท้ายเส้นทางอเมริกาใต้ ความต้องการนำเข้าสินค้าจำเป็น และอุปกรณ์ทางการแพทย์ยังคงมีปริมาณสูงต่อเนื่องเป็นเวลานาน ส่วนปริมาณตู้และความต้องการอยู่ในระดับเกือบตึงตัว ส่วนค่าระวางไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก