

สถานการณ์ค่าระวางปัจจุบัน และแนวโน้มค่าระวางปี 2551

สถานการณ์ค่าระวางเรือในปี 2550 ในเส้นทางส่งออกหลักของประเทศไทย อันได้แก่ ไทย-ญี่ปุ่น ไทย-ยุโรป และ ไทย-สหรัฐอเมริกา มีความผันผวนอย่างต่อเนื่องอันเกิดจากปริมาณการส่งออกที่เพิ่มขึ้นของประเทศในแถบเอเชีย โดยอัตราค่าระวางเรือในเส้นทางไทย-สหรัฐมีการลดลงประมาณ 0-5% จากอัตรา USD1425-1500/TEU ในปี 2549 เป็น USD1350-1425/TEU ในปี 2550 สำหรับฝั่ง US West Coast และคงที่ในอัตรา USD2350-2425/TEU สำหรับฝั่ง US East Coast ทั้งในปี 2549 และ 2550 ซึ่งคาดว่า การลดลงของอัตราค่าระวางดังกล่าวสืบเนื่องมาจากปริมาณอุปสงค์และอุปทานในเส้นทางสายนี้ขาดความสมดุล การบริโภคของภาคครัวเรือนของสหรัฐอเมริกาคงจากการที่เศรษฐกิจในประเทศซบเซา เงินดอลลาร์อ่อนค่า และได้รับผลกระทบจากปัญหา Sub-prime (ปัญหาสินเชื่อคุณภาพต่ำ ในตลาดอสังหาริมทรัพย์ของสหรัฐ)

ส่วนในเส้นทางไทย – ยุโรป อัตราค่าระวางมีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากอัตรา USD850/TEU ในช่วงปลายปี 2549 เพิ่มขึ้นมาเป็น USD950/TEU ในช่วงไตรมาสที่ 1 ของต้นปี 2550 จากนั้นก็ได้ระดับขึ้นมาอยู่ที่ USD950-1000/TEU ในช่วงไตรมาสที่ 2 ก่อนจะขยับตัวสูงขึ้นอย่างก้าวกระโดดขึ้นมาอยู่ที่ประมาณ USD1400/TEU ในช่วงต้นไตรมาสที่ 3 ของปี เพิ่มขึ้นมาประมาณ 64.70% เมื่อเทียบกับอัตราค่าระวางของเส้นทางนี้ในช่วงปลายปี 2549 และ 47.36% เมื่อเทียบกับอัตราค่าระวาง USD950/TEU ในไตรมาสแรกของปี โดยการเพิ่มขึ้นของอัตราค่าระวางในเส้นทางสายนี้ดังกล่าว กระโดดกว่า 50% นั้นคาดว่าเกิดจากการที่การขยายตัวของเศรษฐกิจของประเทศในแถบยุโรปเพิ่มขึ้นสูงกว่า 20% ประกอบกับการที่ค่าเงินยูโรมีการแข็งค่า ทำให้มีการสั่งซื้อสินค้าจากประเทศในแถบเอเชียเป็นจำนวนมาก ซึ่งส่งผลให้ระวางเรือที่มีอยู่ไม่น้อยกว่าความต้องการใช้ ก่อให้เกิดการขึ้นราคาค่าขนส่งสินค้าทางเรือในเส้นทางนี้

สำหรับค่าระวางของเส้นทางไทย-ญี่ปุ่นในปี 2550 นั้นมีอัตราคงที่ในระดับ จาก USD550/TEU ต่อเนื่องมาจากปลายปี 2549 จากนั้นจึงมีการเพิ่มขึ้นเล็กน้อยเป็น USD600/TEU (9%) ในช่วงไตรมาสที่ 2 ของปี 2550 ซึ่งการขนส่งสินค้าไปยังเส้นทางนี้มีอัตราค่าระวางคงที่หรือเพิ่มขึ้นเล็กน้อยมาตลอดตั้งแต่ปี 2549

นอกจากนั้นในต้นปี 2550 นี้ชมรมเรือหลายเส้นทางได้ประกาศการปรับอัตราค่าระวางเรือสูงขึ้นรวมทั้งการเก็บค่า PSS (Peak Season Surcharge) ในช่วงเวลาที่นานขึ้น อย่างเช่น ชมรม TSA (Transpacific Stabilization Agreement) ซึ่งมีสายเรือรายใหญ่ของโลกหลายสายเป็นสมาชิกอยู่ก็ประกาศเรียกเก็บค่า PSS USD200/TEU ตั้งแต่ 15 มิถุนายน- 15 ตุลาคม 2550 ซึ่งต่อมาได้มีการปรับค่า PSS เป็น USD300/TEU ในวันที่ 1 สิงหาคม 2550 และประกาศชี้ระยะเวลาของการเก็บค่า PSS ในเส้นทางเดินเรือสายนี้ไปจนถึง 30 พฤศจิกายน 2550 ในส่วนของชมรมเรือ FEFC (Far Eastern freight conference) ซึ่งเป็นชมรมเรือผู้ให้บริการเส้นทางสาย Asia- Europe ได้แบ่งช่วงเวลาการขึ้นค่าระวางเรือออกเป็น 4 ช่วงภายในปี 2550 คือ 1 มกราคม, 1 เมษายน, 1 กรกฎาคม และ 1 ตุลาคม 2550 ซึ่ง FEFC ได้

กำหนดการเพิ่มอัตราค่าระวางเรือขึ้น USD200/TEU ในวันที่ 1 มกราคม, 1 เมษายน, 1 ตุลาคม ส่วนวันที่ 1 กรกฎาคมนั้นกำหนดเพิ่มขึ้น USD300/TEU โดยให้เหตุผลว่าอัตราค่าระวางเรือในปี 2549 ที่ผ่านมามีอยู่ในระดับที่ต่ำในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือสูงขึ้น และปริมาณการส่งออกในเส้นทางสายเอเชีย-ยุโรปก็ยังมีเติบโตกว่า 20% ในปี 2550 จึงมีความจำเป็นในการประกาศปรับอัตราค่าระวางขึ้นดังกล่าว

จากข้อมูลของนิตยสาร Containerisation International เดือนสิงหาคม 2550 (*โปรดดูตารางหมายเลข 1*) แสดงให้เห็นถึงจำนวนเรือที่มีอยู่ในตลาดโลก ณ วันที่ 1 กรกฎาคม 2550 อยู่ที่ 4,094 ลำ (เพิ่มขึ้น 7.76% จากเดือนตุลาคมปี 2549) มีปริมาณระวางเรือรวมทั้งสิ้น 10,067,660 TEUs (เพิ่มขึ้น 11.54% จากเดือนตุลาคม ปี 2549) ส่วนในช่วงครึ่งปีหลังคาดการณ์ว่าจะมีจำนวนเรือเพิ่มขึ้นมาในตลาดโลกอีก 320 ลำ และมีปริมาณระวางเรือเพิ่มขึ้นมาอีก 826,387 TEUs

ในปี 2008 นั้น คาดว่าจะมีปริมาณระวางเรือออกสู่ตลาดเพิ่มขึ้นอีก 414 ลำ และ 1,486,845 TEUs จากตัวเลขที่มีการสำรวจและคาดการณ์เหล่านี้แสดงให้เห็นว่าปริมาณระวางเรือในปี 2008 จะมีการเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงมาก ซึ่งอาจจะช่วยลดระดับความร้อนแรงของการเพิ่มขึ้นของอัตราค่าขนส่งในปี 2008 ได้ แต่ทั้งนี้จะต้องพิจารณาพร้อมกับปัจจัยอื่นๆที่ส่งผลต่อค่าระวางเรือในแต่ละรายเส้นทางด้วย

ตารางหมายเลข1 ตารางแสดงจำนวนเรือที่ให้บริการอยู่ในตลาดโลก ณ วันที่ 1 กันยายน 2540 และคาดการณ์จำนวนเรือที่จะออกมาสู่ตลาดในปี 2551-2554

WORLD CELLULAR FLEET AS OF JULY 1, 2007														
Size range	In service today		On order 2007		On order 2008		On order 2009		On order 2010		On order 2011		Total vessels on order	
	No	TEU	No	TEU	No	TEU	No	TEU	No	TEU	No	TEU	No	TEU
000-499	402	130013	2	530	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
500-999	726	532650	71	56957	53	43619	19	17044	5	4462	0	0	148	122082
1000-1999	1098	1549836	86	122724	107	157807	59	92771	23	36175	0	0	275	409477
2000-2999	664	1672086	46	119397	59	153533	32	83228	15	10107	0	0	152	396265
3000-3999	304	1041303	20	68856	23	79986	21	72356	16	56435	0	0	80	277633
4000-4999	349	1520034	38	172312	71	309532	76	329892	30	131058	0	0	215	942794
5000-5999	256	1403867	10	54892	26	144127	16	82620	8	41200	0	0	60	322839
6000-6999	141	916620	10	62597	30	196151	30	192527	17	111039	2	13200	89	575514
7000-7999	30	224405	2	14048	0	0	7	50858	2	15858	2	15858	13	96622
Over 8000	124	1076846	17	154074	45	402090	56	528484	55	553886	5	58930	178	1697464
Total	4094	10067660	302	826387	414	1486845	316	1449780	171	990220	9	87988	1212	4841220

Source: Containerisation International

การค้าระหว่างไทย กับ สหรัฐอเมริกา

ในปี 2550 เศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นตลาดหลักและสำคัญของไทยมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่ต่ำลงโดยมีอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) เพียงแค่ 2.3% เมื่อเทียบกับ GDP ปี 2549 ที่ 2.9% (ข้อมูลจากนิตยสาร Containerisation International เดือนกันยายน 2550) ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องมาจากการที่ค่าเงินดอลลาร์สหรัฐอ่อนตัวลงอย่างมากถึง 18% (เทียบกับเงินยูโร) เมื่อเทียบกับ 5 ปีที่แล้วทำให้การส่งสินค้าเข้าจากประเทศอื่นมีราคาสูงขึ้น นอกจากนี้ยังสหรัฐฯยังประสบกับปัญหา Sub-prime ซึ่งเป็นตลาดสินเชื่อฮาร์ดคอร์ของลูกหนี้ที่มีความน่าเชื่อถือต่ำหรือด้อยคุณภาพของสหรัฐฯที่มีปัญหาหนี้สินที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้เพิ่มขึ้นมากถึง 13.8% ส่งผลให้กองทุนเฮดฟันด์ 2 แห่งต้องปิดกิจการ และผู้ประกอบการฮาร์ดคอร์ 12 แห่งต้องเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ (ข้อมูลจากบีบีซีไทย วันที่ 21 กันยายน 2550) ส่งผลให้ดัชนีความเชื่อมั่นของผู้บริโภคในสหรัฐลดลง และกำลังการซื้อสินค้าจากต่างประเทศต่ำลง นอกจากนี้สินค้าเฟอร์นิเจอร์ยังเป็นสินค้าที่มีการนำเข้ามากที่สุดจากสินค้าที่มีการนำเข้าสู่สหรัฐฯทั้งหมด ทำให้ปัญหาเรื่อง Sub-prime ส่งผลกระทบต่อการนำเข้าค่อนข้างมาก ฉะนั้นจึงคาดการณ์การได้ว่าการขยายตัวของการส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ไปยังสหรัฐในปี 2551 จะลดลง

อัตราค่าระวางในเส้นทางไทย-สหรัฐฯ ในปี 2550 นั้นมีการปรับลดลงจากปี 2549 ประมาณ 0-5 % จากอัตรา USD1425-1500/TEU, USD1900-2000/FEU ในปี 2549 เป็น USD1350-1425/TEU, USD1800-1900/FEU ในปี 2550 สำหรับฝั่ง US West Coast และคงที่ในอัตรา USD2350-2425/TEU, USD3180-3280/FEU สำหรับฝั่ง US East Coast ในปี 2550 เนื่องจากปริมาณสินค้าส่งออกจากไทยไปสหรัฐฯ มิได้มีมากอย่างที่บริษัทเรือคาดคะเนไว้ ประกอบกับปัญหาภายในของสหรัฐฯที่ได้กล่าวไว้แล้วในข้างต้นทำให้อัตราค่าระวางเรือลดลง

สำหรับในปี 2551 นั้นมีการคาดคะเนว่าปริมาณสินค้าส่งออกจากประเทศไทยไปสหรัฐฯ จะมีการขยายตัวลดลงต่อเนื่องจากปี 2550 ดังนั้นอัตราค่าระวางเรือของเส้นทางไทย-สหรัฐฯจึงน่าจะอยู่ในอัตราคงตัว หรือมีอัตราลดลงประมาณ 3- 5% ถึงแม้ว่าผู้ประกอบการสายเรือในเส้นทางนี้จะมีการรับมือกับปัญหานี้โดยการดึงระวางเรือ 2.2% ออกจากตลาด ไปเสริมยังเส้นทางอื่นที่มีความต้องการระวางเรือเพิ่มขึ้น ทำให้สามารถใช้ระวางเรือที่เหลืออยู่ในตลาดเส้นทางนี้ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

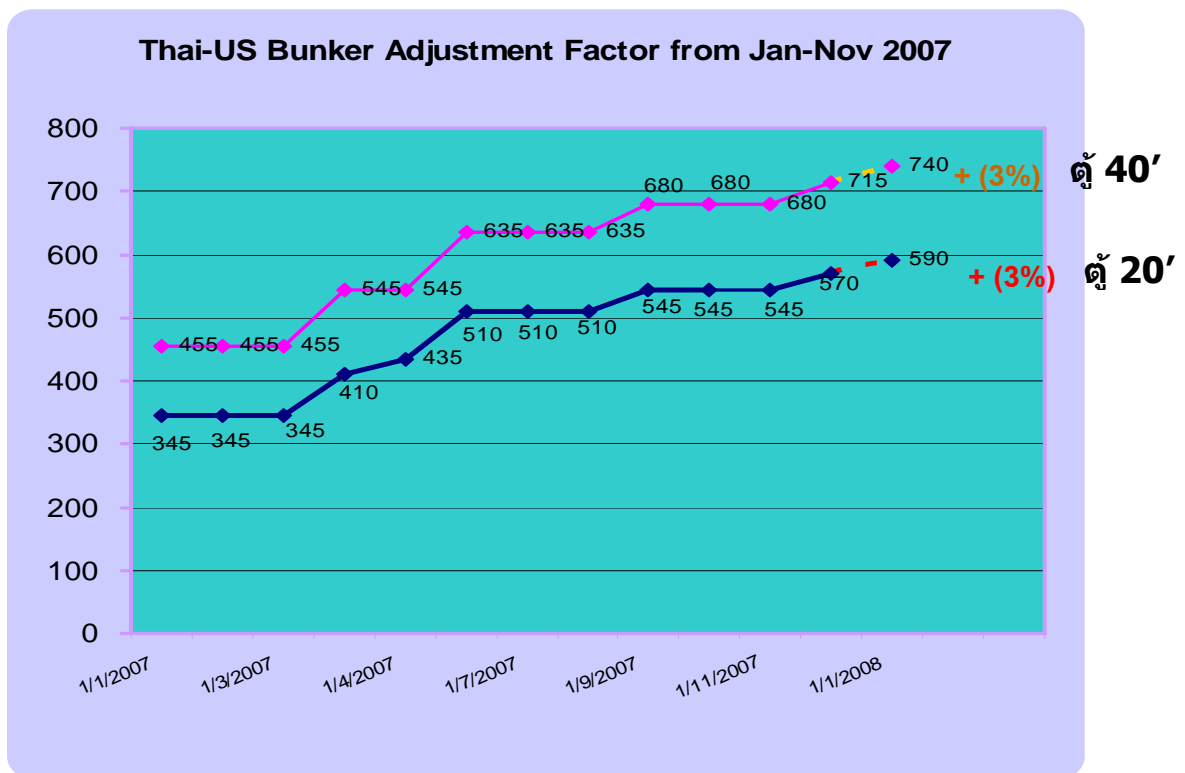
อย่างไรก็ตามการที่อัตราน้ำมันเชื้อเพลิงในช่วงปลายปี 2550 พุ่งสูงขึ้นถึง USD96.24/Barrel (ราคาน้ำมันดิบไลท์สวีตงวดส่งมอบเดือนธ.ค.ที่ซื้อขายในตลาดนิวยอร์ก สหรัฐฯ : ชาวสตอออนไลน์ 2 พ.ย. 2550) เนื่องจากสหรัฐฯ ที่เป็นผู้บริโภคน้ำมันรายใหญ่ของโลกมีปริมาณสำรองน้ำมันเบนซินลดลงอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ปี 2550 ทำให้ต้องเพิ่มปริมาณการสำรองน้ำมันสำหรับช่วงฤดูหนาวที่กำลังจะมาถึงใน 2 เดือนข้างหน้า และในขณะเดียวกัน โรงงานหลายแห่งก็ประสบปัญหาและต้องหยุดการ

ผลิตน้ำมันไม่ว่าจะเป็นจากปัญหาด้านการเมืองในไนจีเรียหรือสถานการณ์ระหว่างตุรกีและอิรัก พายุที่เกิดขึ้นในแหล่งน้ำมัน จำนวนการผลิตของกลุ่มโอเปก การเก็งกำไรจากราคาน้ำมัน และโครงการนิวเคลียร์ในอิหร่านที่ยังเดินหน้าต่อนั้น ล้วนส่งผลทำให้ราคาน้ำมันในตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้น ทำให้สายเรือมีการเรียกเก็บค่า Other Surcharge อย่าง BAF (Bunker Adjustment Factor) สูงขึ้นเรื่อยๆ และคาดว่าจะต่อเนื่องไปถึงปี 2551

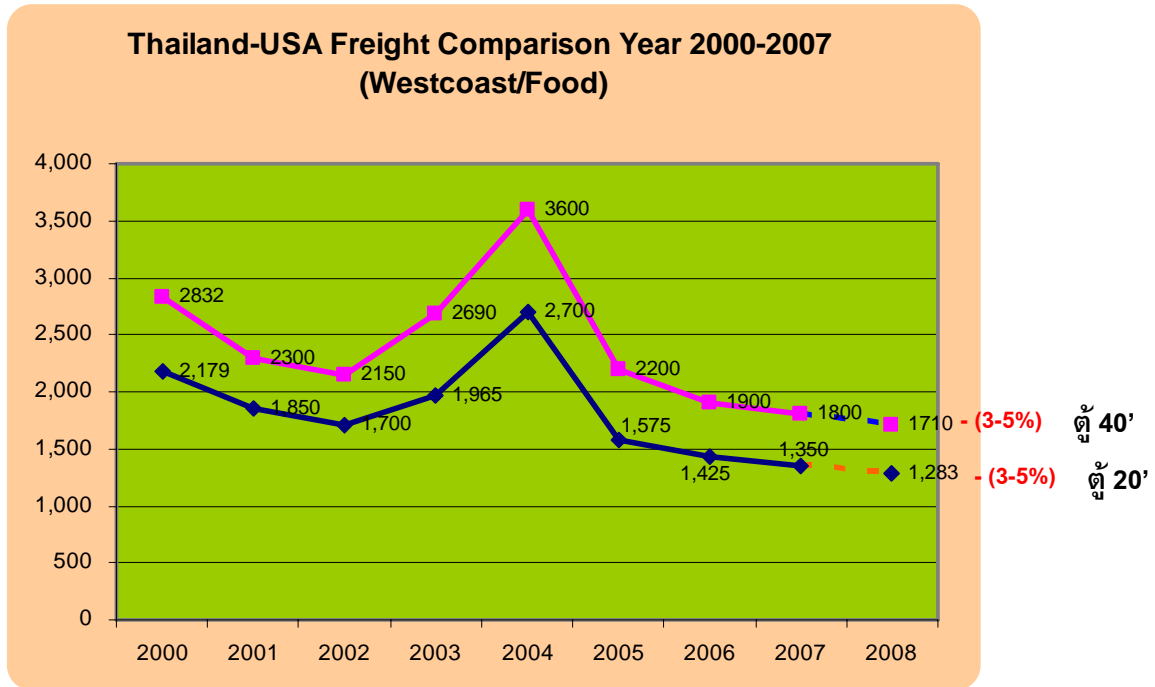
ดังนั้น จะเห็นได้ว่าจากข้อมูลตัวเลขและสถานการณ์ต่างๆตามที่กล่าวมาข้างต้นจะส่งผลให้แนวโน้มของค่าระวางเรือของเส้นทางไทย-สหรัฐอเมริกาในปี 2551 มีอัตราคงที่หรือลดลงเล็กน้อยประมาณ 3-5 % ในขณะที่อัตราการเรียกเก็บค่าภาระเสริมอื่นๆอย่างเช่น BAF จะสูงขึ้น

โปรดดูกราฟหมายเลข 2.1—2.5

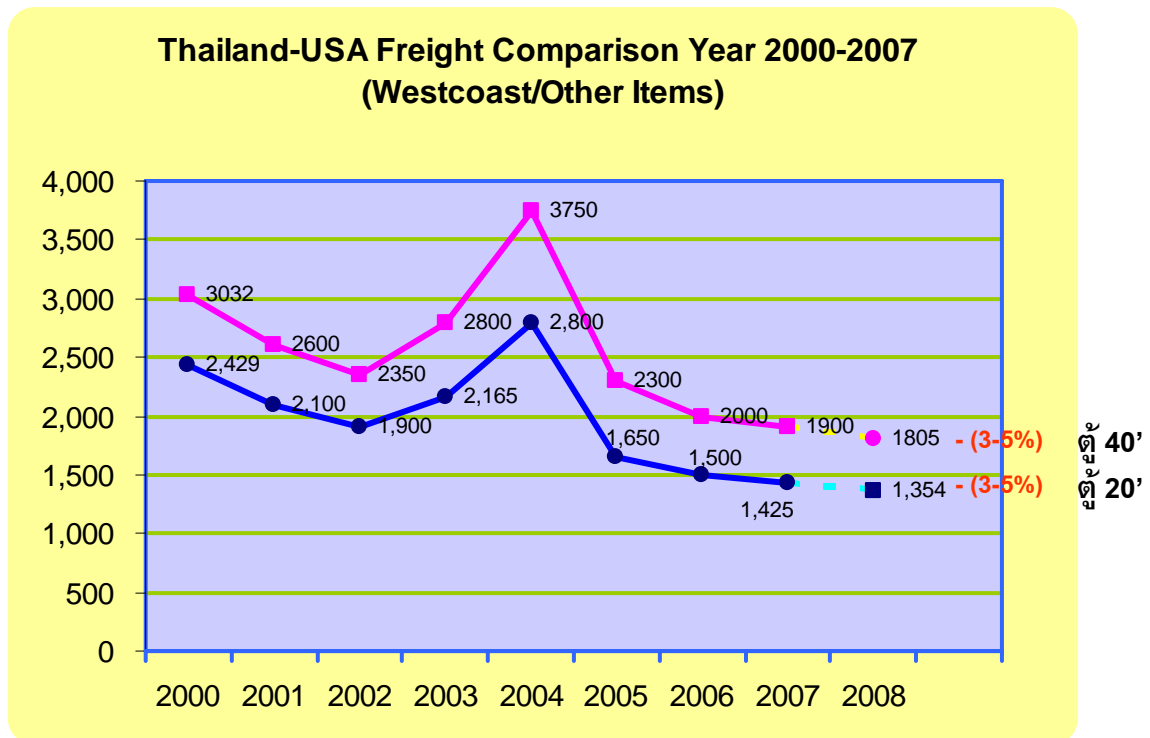
กราฟหมายเลข 2.1 แสดงอัตรา Bunker Adjustment Factor ตั้งแต่เดือน มกราคม-พฤศจิกายน 2550



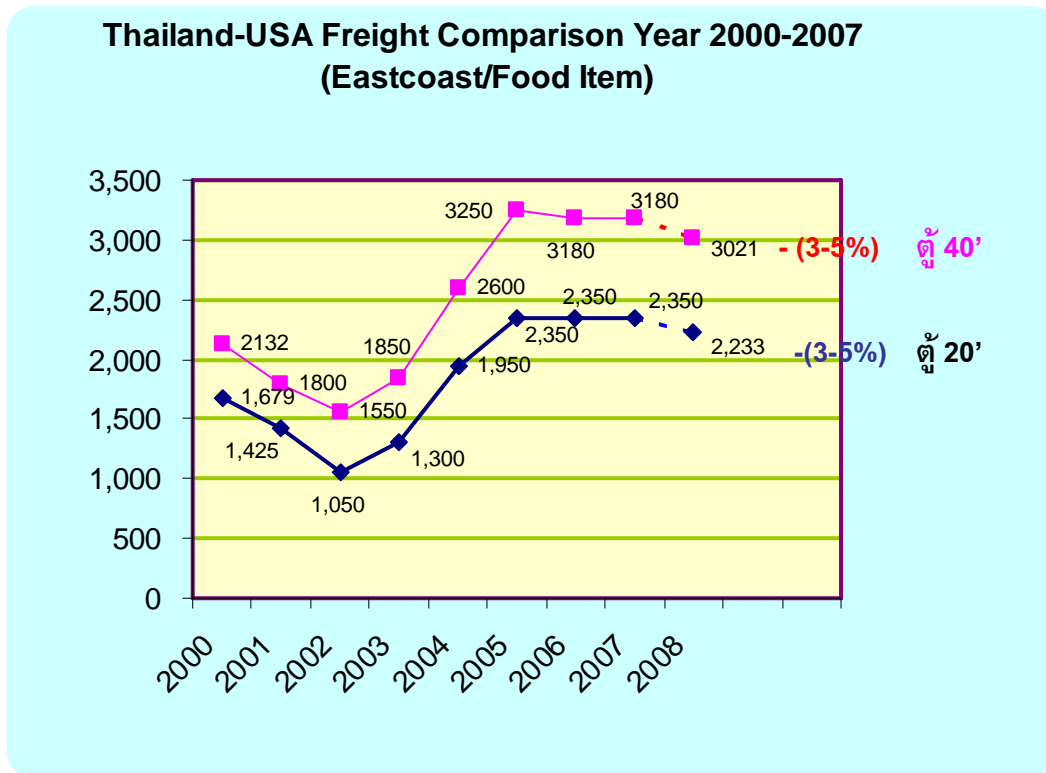
กราฟหมายเลข 2.1 เปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือในเส้นทาง ไทย-สหรัฐฯ ในปี 2544-2550
(ฝั่งตะวันตก/สินค้ากลุ่มอาหาร)



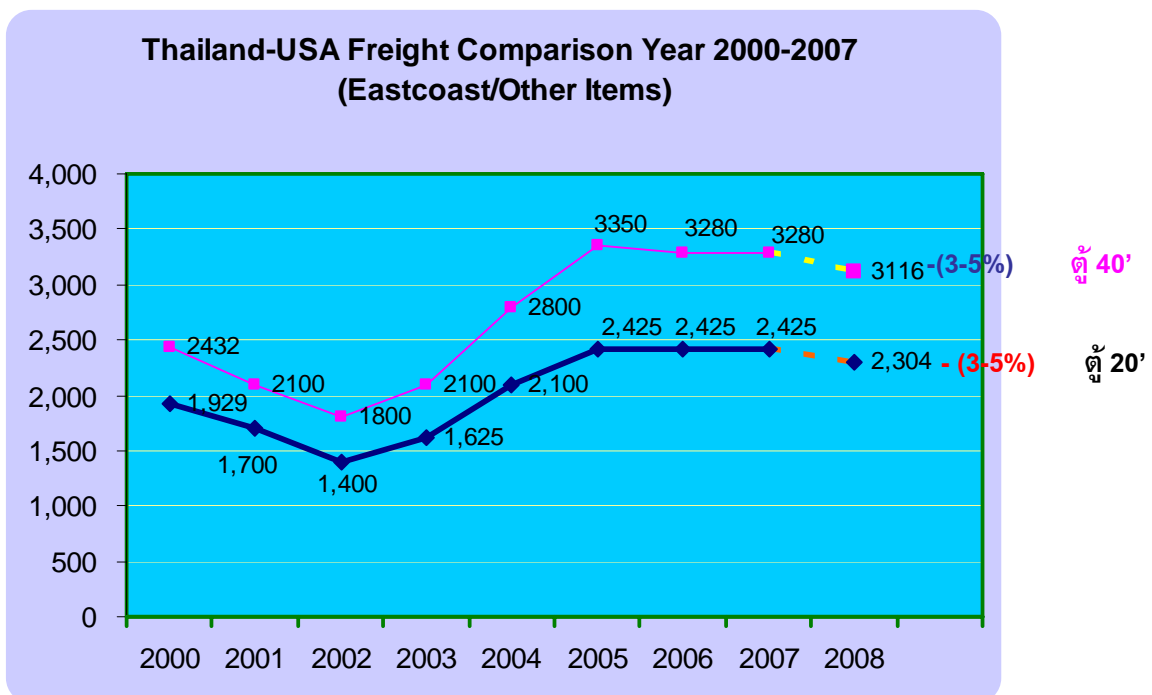
กราฟหมายเลข 2.2 เปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือในเส้นทาง ไทย-สหรัฐฯ ในปี 2544-2550
(ฝั่งตะวันตก/สินค้ากลุ่มอื่นๆ)



กราฟหมายเลข 2.3 เปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือในเส้นทาง ไทย-สหรัฐฯ ในปี 2544-2550 (ฝั่งตะวันออก/สินค้ากลุ่มอาหาร)



กราฟหมายเลข 2.4 เปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือในเส้นทาง ไทย-สหรัฐฯ ในปี 2544-2550 (ฝั่งตะวันออก/สินค้ากลุ่มอื่นๆ)



การค้าระหว่างไทย กับ สหภาพยุโรป

ปริมาณสินค้าส่งออกจากเอเชียไปยังทวีปยุโรปในปี 2550 มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นกว่า 20% (ข้อมูลจากนิตยสาร Containerisation International เดือนกันยายน 2550) เมื่อเทียบกับปี 2549 โดยสินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่ส่งออกจากประเทศจีน ส่งผลให้ปริมาณระวางเรือในเส้นทางนี้ค่อนข้างเต็มซึ่งเป็นสิ่งที่ไม่ดีต่อความคาดหมายของสายเรือ อย่างเช่น ชมรม FEFC (Far Eastern Freight Conference) ที่ได้คาดคะเนไว้ในช่วงต้นปี 2550 ว่าสินค้าจากเอเชีย – ยุโรป ในปีนี้จะขยายตัวเพิ่มขึ้นประมาณ 14.8% เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2549 แต่จากการที่ค่าเงินของสหรัฐฯอ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับเงินยูโรก็ทำให้ผู้บริโภคนิยมในส่วนภูมิภาคนี้มีการสั่งซื้อสินค้าจากเอเชียมากขึ้น

ในปี 2550 นี้ อัตราค่าระวางเรือในเส้นทางยุโรปขยับตัวสูงขึ้นมากกว่า 50% จากอัตรา USD950/20' และ USD1900/40' ในช่วงต้นปี 2550 ขยับขึ้นมาเป็น USD1300-1400/20' และ USD2500-2800/40' ในช่วงกลางปี และคงที่อยู่ในอัตรานี้มาจนถึงปัจจุบัน โดยสาเหตุที่อัตราค่าระวางขยับตัวสูงขึ้นก็เนื่องมาจากการส่งสินค้าจากเอเชียไปยังยุโรป และเมดิเตอร์เรเนียน ขยายตัวสูงขึ้นถึง 20% ในขณะที่ปริมาณระวางเรือที่มารองรับการขนส่งในเส้นทางนี้เพิ่มขึ้นเพียงแค่ 10% ความไม่สมดุลกันของอุปสงค์อุปทานดังกล่าวทำให้ระวางเรือและตู้คอนเทนเนอร์เปล่าในเส้นทางนี้มีไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้ สายเรือ ต้องนำตู้คอนเทนเนอร์เปล่าเข้ามาเพิ่มขึ้น และในขณะเดียวกันก็ต้องบริหารจัดการการขนส่งสินค้าให้สามารถใช้ระวางเรือที่มีอยู่อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ส่งผลทำให้สายเรือมีต้นทุนเพิ่มขึ้นและท้ายที่สุดจึงได้มีการปรับอัตราค่าระวางเรือสูงขึ้น

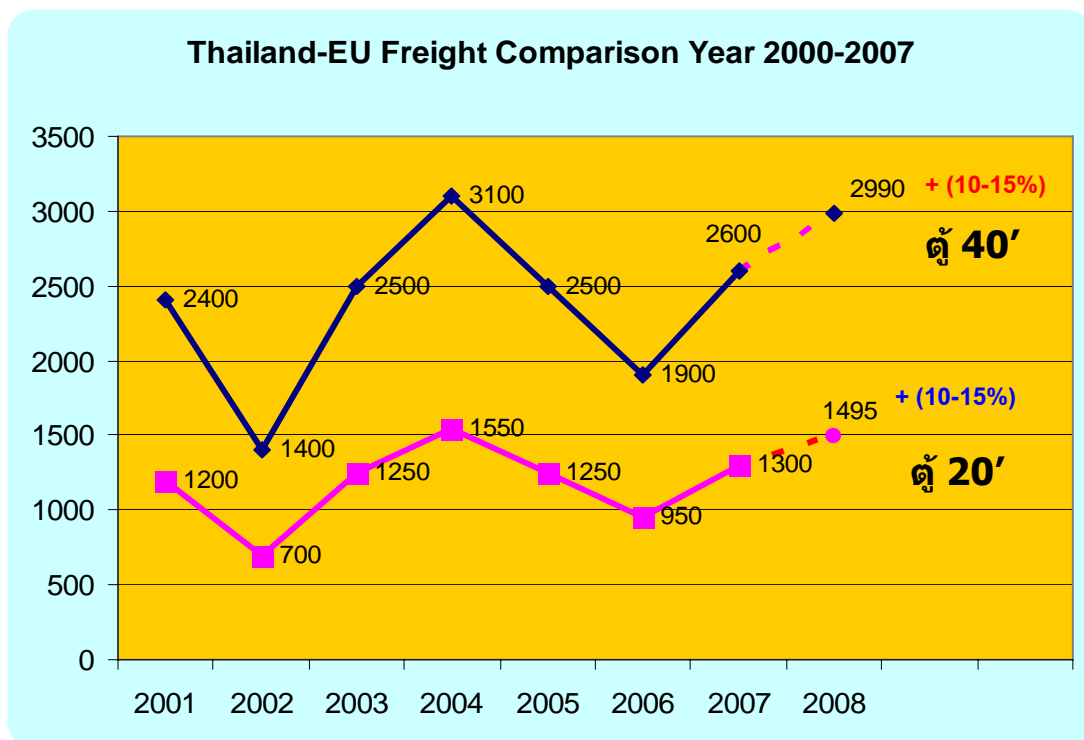
และสืบเนื่องจากปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ในเส้นทางไทย-ยุโรป บริษัทสายเรือจึงได้มีการเรียกเก็บค่า Surcharge เพิ่มเติม ได้แก่ Overweight Surcharge ซึ่งเรียกเก็บในกรณีตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุตบรรทุกน้ำหนักเกิน 14 ตัน โดยเรียกเก็บในอัตรา USD150-200/20' สำหรับตู้ที่มีน้ำหนัก 14-17.99 ตัน และเรียกเก็บ USD350/ 20' สำหรับตู้ที่มีน้ำหนัก 18-20 ตัน และหากมีน้ำหนักเกินกว่า 20 ตันสายเรือจะไม่รับทำการขนส่งให้ เพราะตู้สินค้าที่มีน้ำหนักมากจะไปจำกัดจำนวนตู้ที่สามารถบรรทุกไปกับเรือให้มีจำนวนน้อยลงกว่าจำนวนตู้ที่เรือสามารถบรรทุกได้จริง ทำให้ความสามารถในการขนส่งต่อเที่ยวของเรือลดน้อยลง และนอกจากนี้ยังมีการเรียกเก็บค่า Low Sulphur Fuel Surcharge ในอัตรา 5 เหรียญ / ตู้ 20' โดยจะเรียกเก็บสินค้าที่ขนส่งผ่านทะเล Baltic (ได้แก่สินค้าที่ขนส่งไปยังประเทศโปแลนด์, เยอรมัน, สวีเดน, ฟินแลนด์ เป็นต้น) และค่า UK Surcharge ซึ่งเรียกเก็บกับสายเรือที่เข้ามาใช้ท่าเรือของประเทศในเครือสหราชอาณาจักร โดยเรียกเก็บในอัตรา 75 เหรียญ / ตู้ 40' และ 20' และยังมีค่า Surcharge อื่นๆ ที่มีการเรียกเก็บเป็นปกติ ได้แก่ Bunker Adjustment Factor (BAF) และ Currency Adjustment Factor (CAF)

อย่างไรก็ตาม ในปี 2550 นี้ ทางชมรม Far Eastern Freight Conference (FEFC) ได้มีการประกาศแผนการปรับขึ้นค่าระวางเรือ 4 ครั้ง โดยสินค้าจาก Asia (ไม่รวมญี่ปุ่น) ไปยัง North Europe/Baltic/Scandinavia และ Mediterranean จะมีปรับค่าระวางเพิ่มขึ้น USD 200/20' ในวันช่วงวันที่ 1 ม.ค., 1 เม.ย. 2550 และ 1 ต.ค. 2550 ส่วนในวันที่ 1 ก.ค. นั้นมีการเรียกเก็บในอัตรา USD300/20' และ

สำหรับการเก็บค่า PSS (Peak Season Surcharge) นั้นจะเริ่มเก็บตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2550 – 17 กุมภาพันธ์ 2551 ในอัตรา USD135/20’ 2550 ซึ่งมีช่วงเวลาของการเรียกเก็บ PSS ยาวนานกว่าทุกปี

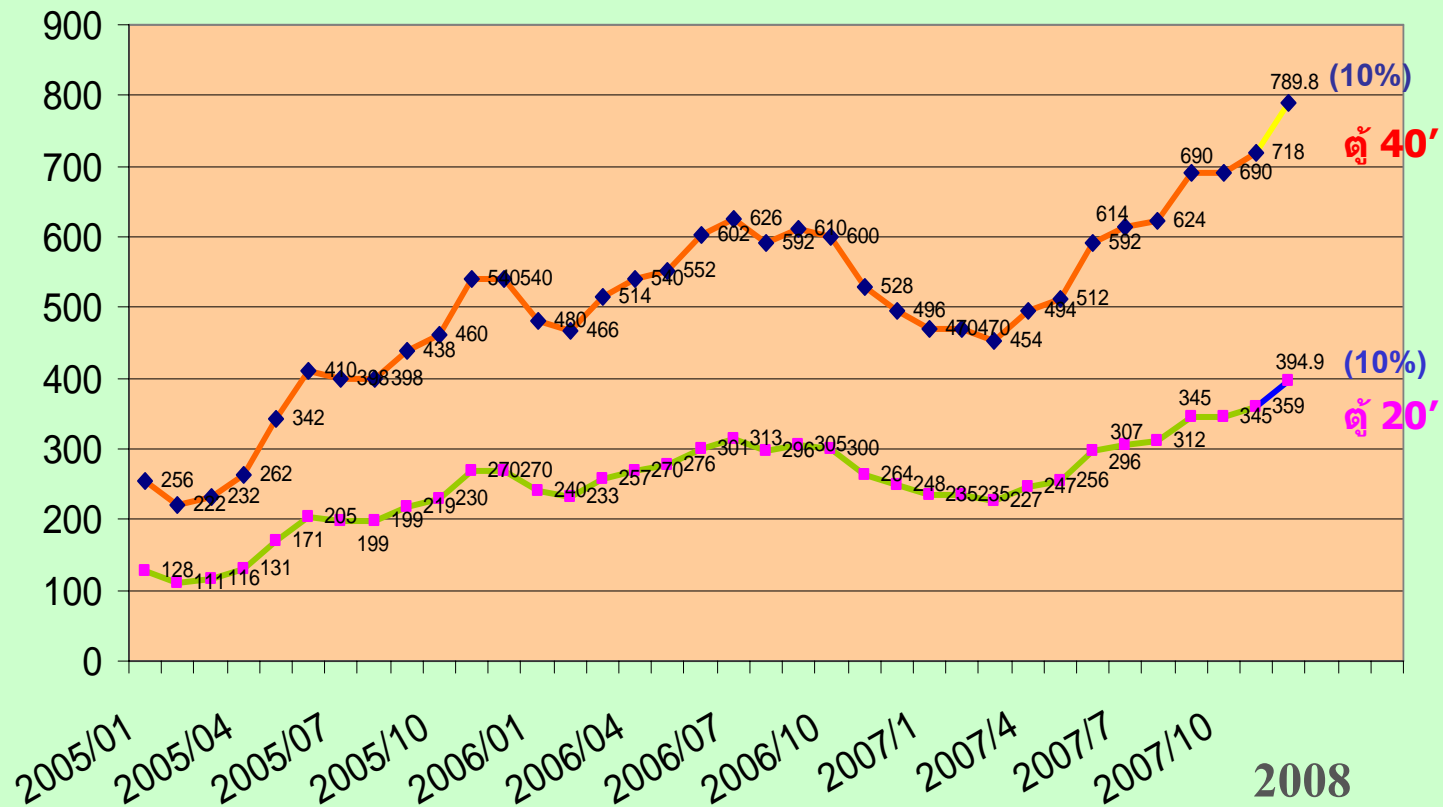
สำหรับแนวโน้มของอัตราค่าระวางเรือในเส้นทางไทย-ยุโรปในปี 2551 จากการเปรียบเทียบจากข้อมูลทางสถิติแล้วคาดว่าจะมีการเพิ่มขึ้นของอัตราค่าระวางเรือแต่จะไม่รุนแรงเหมือนกับในปี 2550 โดยน่าจะอยู่ที่อัตราเฉลี่ยประมาณ 10-15% ตลอดทั้งปี เนื่องจากในปี 2550 อัตราค่าระวางเรือเพิ่มสูงขึ้นมากกว่า 50% จากปี 2549 แล้ว และจากการคาดการณ์ระวางเรือที่จะเพิ่มขึ้นมาในปี 2551 (โปรดดูตารางหมายเลข 1) มีจำนวนสูงถึง 1,486,845 TEUS ซึ่งจะส่งผลให้มีปริมาณระวางเรือในเส้นทางสายนี้มากขึ้น และการส่งออกไปยังประเทศในแถบยุโรปในปี 2551 อาจจะมีคามยุ่งยากเนื่องจากสหภาพยุโรปประกาศจะเริ่มใช้มาตรการการรักษาความปลอดภัย เลขที่ 1875/2006 ในการขนส่งสินค้าเข้าและออกจากสหภาพยุโรปตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2551 เป็นต้นไป ซึ่งผู้ประกอบการที่จะส่งสินค้าไปยังยุโรปจะต้องไปขึ้นทะเบียนเป็น AEO (Authorised Economic Operators) เสียก่อน จึงอาจจะส่งผลกระทบต่อการขายตัวของการส่งสินค้าในเส้นทางนี้ แต่อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางเรือในส่วนของ Other Surcharge อย่างเช่น ค่า BAF (Bunker Adjustment Factor) และ ค่า CAF (Currency Adjustment Factor) มีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นเรื่อยๆ เป็นผลมาจากการที่ราคาน้ำมันในตลาดโลกมีการถีบตัวสูงขึ้นเรื่อยๆ จนแตะระดับที่ USD96/Barrel ในปัจจุบัน นอกจากนั้นการที่ค่าเงินยูโรมีการแข็งค่าขึ้นอย่างมากก็ส่งผลกระทบต่อเรียกเก็บค่า CAF (Currency Adjustment Factor) ที่สูงขึ้นด้วย **โปรดดูกราฟหมายเลข 3.1-3.3**

กราฟหมายเลข 3.1 เปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือเส้นทาง ไทย-ยุโรป ในปี 2544-2549



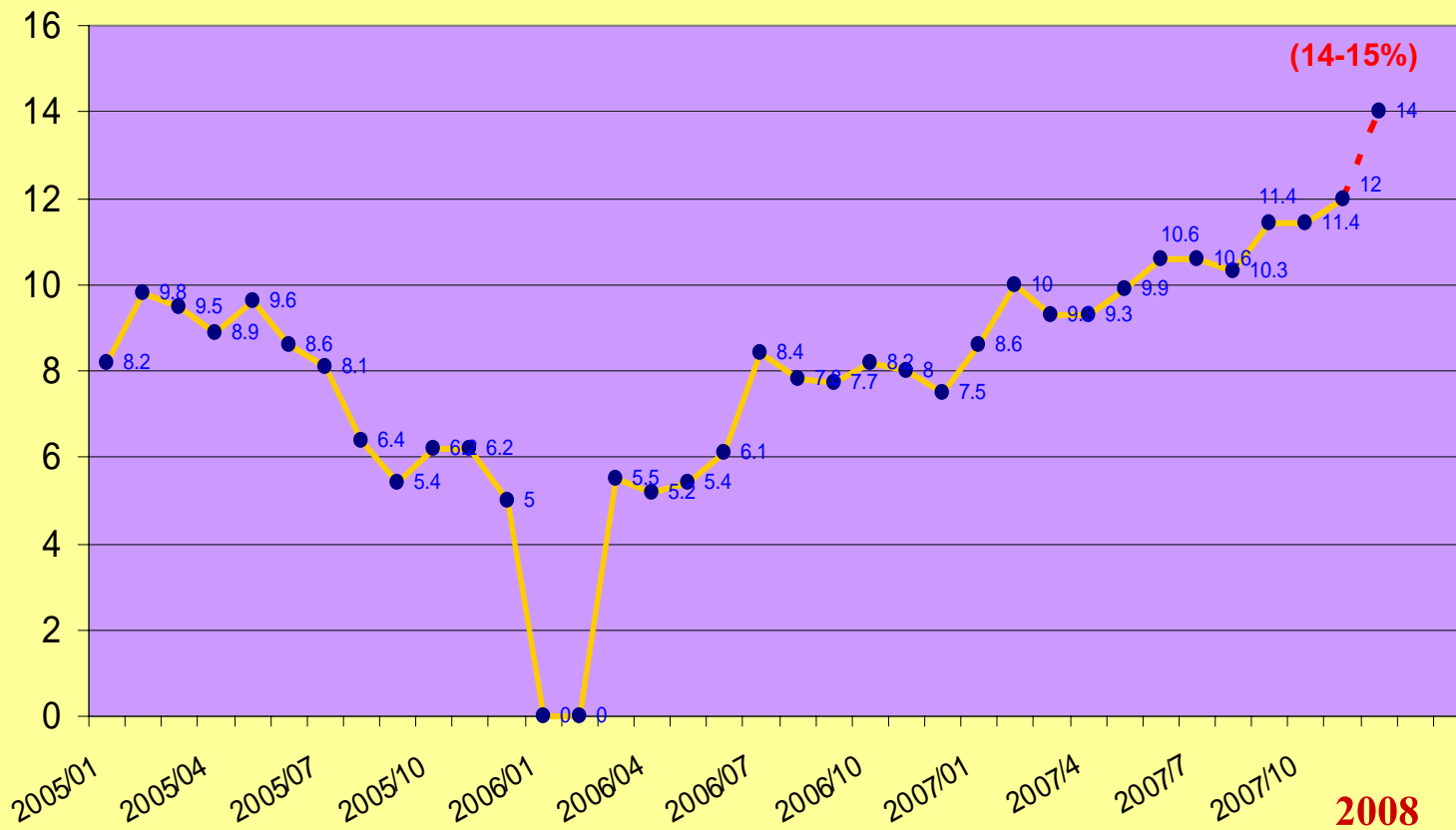
กราฟหมายเลข 3.2 เปรียบเทียบอัตราค่า Bunker Adjustment Factor ระหว่างปี 2548-2550

Thai-EU BAF (Bunker Adjustment Factor) Year 2005-2007



กราฟหมายเลข 3.3 เปรียบเทียบอัตราค่า Currency Adjustment Factor ระหว่างปี 2548-2550

Thai-EU Currency Adjustment Factor Year 2005-2007



การค้าระหว่างไทย กับ ญี่ปุ่น

ญี่ปุ่นเป็นอีกประเทศหนึ่งที่เป็นตลาดหลักของไทย ในปี 2550 ญี่ปุ่นประสบกับภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว โดยมีอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) 2.1% ในขณะที่ปี 2549 มีอัตราการขยายตัว 2.7% (ข้อมูลจากเว็บไซต์กระทรวงพาณิชย์) ทั้งนี้ไทยส่งออกสินค้าไปยังประเทศญี่ปุ่นในช่วงเดือนมกราคม-กันยายน 2550 เทียบเป็นมูลค่า 13,350.42 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้น 10.70% เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2549 โดยมีสินค้าหลักที่ส่งออกไปยังญี่ปุ่นจำนวน 5 อันดับแรกคือแผงวงจรไฟฟ้า ยางพารา เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ เนื้อสัตว์ปรุงแต่ง และ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบยานยนต์

จากข้อมูลที่มีการบันทึกไว้พบว่าค่าระวางเรือเส้นทางสายนี้ในแต่ละปีจะมีการเปลี่ยนแปลงน้อยมาก อย่างในช่วงต้นปี 2550 อัตราค่าระวางเริ่มต้นที่ราคา USD550/20', USD950/40' ซึ่งเป็นอัตราที่ต่อเนื่องมาจากปลายปี 2549 จากนั้นจึงขยับตัวขึ้นมาอยู่ที่ USD600/20', USD1000/40' ในต้นไตรมาสที่สองก่อนจะลดลงไปอยู่ที่ USD500/20', USD850/40' ช่วงกลางไตรมาสที่สี่ แต่อย่างไรก็ตาม แนวโน้มของอัตราค่าระวางในเส้นทางไทย-ญี่ปุ่นในปี 2551 นั้นคาดการณ์ว่าจะเพิ่มสูงขึ้นเล็กน้อยมาอยู่ที่ราวๆ USD650-680/20' และ USD1100-1150/40' เนื่องจากการที่ประเทศไทยและญี่ปุ่นได้มีการลงนามความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น (JTEPA) ซึ่งส่งผลให้ไทยสามารถส่งออกสินค้าเครื่องนุ่งห่มและสิ่งทอ สินค้าอาหาร สินค้าผักและผลไม้ และสินค้าอื่นๆอีกหลายรายการ เข้าไปยังประเทศญี่ปุ่นได้โดยมีภาษีเป็น 0% ทันทีตั้งแต่วันที่ 1 พ.ย. 2550 ทำให้มีปริมาณการส่งออกสินค้าไปยังประเทศญี่ปุ่นมากขึ้น ซึ่งส่งผลต่อเนื่องให้มีความเคลื่อนไหวของอัตราค่าระวางเรือในเส้นทางสายนี้ โดยคาดว่าขณะนี้สายเรือที่ให้บริการในเส้นทางนี้มีการจัดเตรียมโครงสร้างค่าระวางเรือใหม่สำหรับปี 2551 เพื่อตอบรับต่อการที่ JTEPA มีผลบังคับใช้ โดยสายเรือจะมีการประกาศโครงสร้างค่าระวางใหม่ในช่วงปลายเดือนพฤศจิกายน-ต้นเดือนธันวาคมที่จะถึงนี้

โปรดดูกราฟหมายเลข 4.1

กราฟหมายเลข 4.1 เปรียบเทียบอัตราค่าระวางเรือเส้นทางสาย ไทย-ญี่ปุ่น ในปี 2544-2550

