

ตลาดของการบริการขนส่งสินค้าทางทะเลมีการแข่งขันค่อนข้างมาก ทำให้ราคาค่าระวางมีลักษณะขึ้นลงตามอุปสงค์และอุปทานของการขนส่งสินค้าทางทะเล เมื่อพิจารณาราคาค่าระวางที่จำแนกเป็น ค่าระวางพื้นฐาน และค่าธรรมเนียมพิเศษ แล้วจะเห็นว่าค่าธรรมเนียมพิเศษจะปรับเปลี่ยนบ่อยครั้งมากกว่าค่าระวางพื้นฐาน ฉะนั้นค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลจึงขึ้นอยู่กับค่าธรรมเนียมพิเศษเป็นสำคัญ ซึ่งได้แก่ ค่าปรับอัตราเงินตรา (Currency Adjustment Factor: CAF) และค่าปรับอัตราน้ำมัน (Bunker Adjustment Factor: BAF) ค่าแวกเทียบท่าโดยตรง (Direct Additional) ค่าถ่ายลำ (Transshipment Surcharge) ค่าลากตู้ (Drayage) ค่าท่าเรือแออัด (Congestion Surcharge) เป็นต้น

ผลการวิเคราะห์ของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศพบว่า อัตราค่าระวางในเส้นทางไทย - เชียงไฮ้ และเส้นทางไทย - สิงคโปร์ ถึงแม้จะถูกกำหนดมาจากกลุ่ม IADA ซึ่งเป็นการรวมกลุ่มของบริษัทเรือที่ให้บริการในตลาดเอเชีย แต่เนื่องจากสภาพการแข่งขันในตลาด และไม่มีการกีดกันการเข้ามาในตลาด ทำให้สายการบินเรือต่างๆ เข้ามาแข่งขันตัดราคา ทำให้ค่าระวางเรือมีแนวโน้มลดลง นอกจากนี้ค่าระวางเรือยังขึ้นกับปัจจัยอื่นประกอบ เช่น อุปสงค์และอุปทานในตลาด ต้นทุนในการขนส่ง เป็นต้น

ในเส้นทางไทย - สิงคโปร์ มีปัจจัยทางสถานะตลาดของการค้าระหว่างประเทศขยายตัวเพิ่มขึ้น ทำให้การส่งออก และการนำเข้าของไทยเพิ่มขึ้นทำให้มีอุปสงค์ต่อการขนส่งสินค้าทางทะเลเพิ่มขึ้น มีผลทำให้ค่าระวางสูงขึ้น เมื่อ Capacity ของการขนส่งคงที่หรือปรับตัวช้ากว่า

ในเส้นทางไทย - เชียงไฮ้ ปัจจัยทางสถานะตลาดของการค้าระหว่างประเทศขยายตัวเพิ่มขึ้นทำให้มีอุปสงค์ต่อการขนส่งสินค้าทางทะเลเพิ่มขึ้น และมีการขยายตัวทางด้านอุปทาน ได้แก่ Capacity การขนส่งขยายตัวเพิ่มขึ้น การแข่งขันของผู้ให้บริการ โดยผลของอุปทานขยายตัวมากกว่าอุปสงค์ ทำให้ค่าระวางปรับตัวลดลง