

บทที่ 5

การคำนวณและกระบวนการกำหนดอัตราค่าระวางเรือ : กรณีศึกษาเส้นทางไทยไปสิงคโปร์ และเส้นทางไทยไปเซี่ยงไฮ้

ผลการศึกษาในเชิงพรรณนาในบทนี้แบ่งเป็น 2 ส่วน ส่วนแรกคือ การคำนวณอัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเล และส่วนที่สอง คือ ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเล

5.1 การคำนวณค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเล¹

ค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ คือ ค่าระวางเรือ หรือ ราคาค่าระวางที่บริษัทเรือเรียกเก็บจะประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่

1. ค่าระวางพื้นฐาน (Basic Rate)
2. ค่าระวางเรือพิเศษ (Surcharge)

2.1 ค่าปรับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา (Currency Adjustment Factor: CAF) และค่าปรับอัตราน้ำมัน (Bunker Adjustment Factor: BAF)

2.2 ค่าระวาง หรือ ค่าธรรมเนียมพิเศษต่างๆ ที่จะมีความแตกต่างกันในแต่ละเส้นทาง เช่น ค่าขนถ่ายตู้สินค้าที่ทำเรือ (Terminal Handling Charge: THC) ค่าลากตู้จากท่าถึงโรงงาน (Inland Haulage Charge) ค่าแถมโดยตรง (Direct Addition) ค่าถ่ายลำ (Transshipment Additional) ค่าท่าเรือแออัด (Congestion Surcharge) ค่าบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ (Container Freight Station Charge: CFS) Emergency Surcharge เป็นต้น

¹ ขอบเขตการศึกษาในหัวข้อนี้เป็นการวิเคราะห์เชิงบรรยายของส่วนประกอบของ ค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเล

รวบรวมจาก กมลชนก สุทธิวาหนฤพุฒิ (2541), จินตนา บุญบงการ และ คณะ (2539), กรมพาณิชย์สัมพันธ์, เรื่องที่ 1 ความรู้เบื้องต้นในการประกอบธุรกิจการส่งออก ชุดที่ 1 การพัฒนาความรู้สู่ตลาดโลก, เอกสารวิชาการส่งออก, กระทรวงพาณิชย์. พรเทพ ตันธนะสุภะดี และคณะ (2543), สมชาย คงเทวินสุทธิ (2525), Haralambidies, H.E. (2004). และ สัมภาษณ์ คุณรัชณี ,การทำเรือแห่งประเทศไทย จุฑารัตน์,บริษัทอาร์ ซีแอล จำกัด (มหาชน) ,รศ. สุพจน์ ชววิวรรณ, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

5.1.1 ค่าระวางพื้นฐาน (Basic Rate หรือ Basic Freight Rate)

ค่าระวางพื้นฐาน หมายถึง ค่าระวาง ที่เป็นค่าใช้จ่ายของผู้ส่งสินค้าซึ่งจ่ายให้แก่เจ้าของเรือในการขนส่งสินค้าจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง

อันได้แก่ ค่าระวางแบบเดิม คือ แบบ Full Liner Term² (Hook to Hook) หรือ ค่าระวางแบบ Commodity Box Rate (CBR) เป็นค่าระวางของระบบคอนเทนเนอร์คิดค่าระวางตามชนิดสินค้า หรือ ค่าระวางแบบ Freight All Kind (FAK) เป็นค่าระวางของระบบคอนเทนเนอร์ที่คิดค่าระวางเท่ากันในทุกสินค้าตามขนาดตู้คอนเทนเนอร์หนึ่งๆ

การศึกษานี้มุ่งเน้นในธุรกิจเรือประจำเส้นทางที่ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างเมืองท่า หรือกลุ่มของเมืองท่าหนึ่งไปยังอีกเมืองท่า หรือกลุ่มของเมืองท่าหนึ่งเป็นประจำ โดยมี

² ค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลในอดีตเป็นค่าระวางแบบตะขอกถึงตะขอ (Hook to Hook) ผู้ขนส่งจะรับมอบ และส่งมอบสินค้าที่บริเวณข้างเรือซึ่งตะขอกี้วถึง โดยการขนส่งสินค้าจะประกอบด้วยกิจกรรม 3 ส่วน ได้แก่ การขนถ่ายสินค้าขึ้นยานพาหนะ (Loading) การขนส่งสินค้าจากต้นทางไปปลายทาง (Haulage) และการขนถ่ายสินค้าออกจากยานพาหนะ (Discharging) การขนส่งสินค้าจากต้นทางไปปลายทางผู้ขนส่งจะเป็นผู้จัดการ แต่การขนถ่ายสินค้าขึ้นและออกจากยานพาหนะขึ้นอยู่กับข้อตกลงในการว่าจ้างขนส่ง ดังนั้นค่าระวางอาจแบ่งออกเป็น 4 ลักษณะ ดังนี้

1) ค่าระวางแบบ Full Liner Term (FLT) เป็นค่าระวางซึ่งครอบคลุมค่าใช้จ่ายของการขนถ่ายสินค้าลงเรือ การขนส่งสินค้าไปยังปลายทาง และการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ

2) ค่าระวางแบบ Free In and Out (FIO) เป็นค่าระวางครอบคลุมค่าใช้จ่ายของการขนส่งสินค้าจากต้นทางไปปลายทางเท่านั้น

3) ค่าระวางแบบ Free In Liner Out (FILO) เป็นค่าระวางครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าจากต้นทางไปปลายทาง และค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ (Discharging Port)

4) ค่าระวางแบบ Liner In Free Out (LIFO) เป็นค่าระวางครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าลงเรือ (Loading) และขนส่งสินค้าจากต้นทางไปปลายทาง

จาก พรเทพ ตันธนะสุภะดี และคณะ, หนังสือพาณิชยนาวิเล่มแรก, ในอนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ นายสาริน สกุลรัตน์, 2543.

กำหนดตารางเวลาที่แน่นอนว่าจะให้บริการด้วยความถี่เท่าใด การให้บริการขนส่งสินค้าสามารถแบ่งได้เป็นการขนส่งสินค้าแบบเทกอง และการขนส่งสินค้าแบบคอนเทนเนอร์ตามรูปแบบการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางทะเลตั้งแต่การขนส่งแบบดั้งเดิมจนพัฒนาเป็นการขนส่งระบบคอนเทนเนอร์

ดังนั้น ค่าระวางการขนส่งสินค้าของเรือประจำเส้นทางแบ่งตามลักษณะการบรรจุเป็น 2 ประเภท ได้แก่ แบบเทกอง และแบบคอนเทนเนอร์³ ดังนี้

5.1.1.1 ค่าระวางการขนส่งแบบเทกอง

ในช่วงก่อนทศวรรษที่ 60 สินค้าที่ขนส่งในธุรกิจเดินเรือประจำเส้นทางถูกบรรจุหีบห่อด้วยขนาดต่างกัน (เช่น ลังไม้ กล่อง เป็นต้น) สินค้าที่ขนส่งจึงถูกเรียกว่า สินค้าทั่วไป (General cargos)

ดังนั้น สินค้าที่ขนส่งทางทะเลมีความหลากหลายแตกต่างกันตามชนิดของสินค้า เจ้าของเรือจึงคิดค่าระวางแบ่งออกเป็น 3 แบบ ได้แก่

1.1) คำนวณค่าระวางเรือต่อน้ำหนักของสินค้า (Weight) (ต่อ 1,000 กิโลกรัม หรือ 1 ตัน) โดยปกติจะเรียกเก็บน้ำหนักรวม (Gross Weight) น้ำหนักรวมนี้นหมายถึง น้ำหนักของสินค้า (Net Weight) และน้ำหนักของหีบห่อด้วย

1.2) คำนวณค่าระวางเรือต่อปริมาตรของสินค้า (ต่อ 1 คิวบิตเมตร) วัดจากขนาดของสินค้านวมหีบห่อที่บรรจุ

1.3) คำนวณค่าระวางเรือต่อราคาสินค้า

เจ้าของเรือจะพิจารณารูปแบบการคำนวณค่าระวางว่าวิธีใดให้กำไรสูงสุดจึงใช้การคำนวณแบบนั้น ได้แก่

1. สินค้าที่มีน้ำหนักมาก เช่น แร่โลหะ หินอ่อน เป็นต้น จะคำนวณค่าระวางเรือต่อน้ำหนักของสินค้า

2. สินค้าที่ใช้พื้นที่มาก เป็นสินค้าที่มีน้ำหนักเบา เช่น เฟอร์นิเจอร์ เครื่องหว่าย เป็นต้น จะคำนวณค่าระวางเรือต่อปริมาตรของสินค้า

3. สินค้าที่มีราคาสูง เช่น หวานหอม ทองคำ เป็นต้น จะคำนวณค่าระวางเรือเป็นสัดส่วนต่อราคาสินค้า

³ สินค้าเป็นตัวกำหนดรูปแบบการขนส่ง ดูรายละเอียดในเชิงอรรถที่ 3 บทที่ 2

ค่าระวางของสินค้าต่างชนิดกันจึงมีค่าแตกต่างกัน โดยพบว่าค่าระวางมีแนวโน้มสูงขึ้นตามมูลค่าของสินค้า เมื่อสินค้ามีมูลค่าสูงขึ้นค่าระวางของสินค้านั้นจะสูงขึ้นตามไปด้วย⁴

5.1.1.2 ค่าระวางการขนส่งแบบคอนเทนเนอร์

หลังทศวรรษที่ 60 การขนส่งระบบคอนเทนเนอร์ถูกพัฒนาขึ้นและนำมาใช้ทำให้การคำนวณอัตราค่าระวางเรือเปลี่ยนแปลงไปมากเพราะในสมัยก่อนระบบคอนเทนเนอร์ อัตราค่าระวางเรือจะครอบคลุมเฉพาะจากเมืองท่าหนึ่งไปยังเมืองท่าอีกแห่งหนึ่งเท่านั้น แต่ในระบบคอนเทนเนอร์ปัจจุบันการขนส่งสินค้าได้มีการพัฒนาครอบคลุมไปถึงแหล่งผลิตของผู้ส่งออกที่ต้นทางจนถึงโกดังของผู้ซื้อปลายทาง ซึ่งเป็นระบบที่เรียกว่า Combined Transport – Door to Door Service ซึ่งก่อนถึงจุดหมายปลายทางผู้ขนส่งจะต้องใช้ทั้งรถ หรือรถไฟ หรือเรือเล็กลากตู้ไปเรือใหญ่ เป็นการขนส่งหลายขั้นตอนรวมกันแต่อยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแต่ผู้เดียว ในระบบใหม่นี้อำนวยความสะดวกปลอดภัยให้กับเจ้าของสินค้า และตัวสินค้ามากขึ้น เพราะไม่มีการ Double Handling สินค้าทำให้สินค้าไม่เสียหายมาก

ค่าระวางในระบบคอนเทนเนอร์ซึ่งครอบคลุม Door to Door Service มีการคำนวณค่าระวางแบ่งได้เป็น 3 แบบดังนี้

1. การคำนวณในระบบเดิมตามความแตกต่างของสินค้า คือ ต่อปริมาตร ต่อน้ำหนัก หรือ ต่อมูลค่าของสินค้า จะพิจารณารูปแบบการคำนวณค่าระวางว่าวิธีใดให้กำไรสูงสุดจึงใช้การคำนวณแบบนั้น

การขนส่งสินค้าแบบคอนเทนเนอร์บริษัทเรือจะคิดค่าระวางตามปริมาณสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ ถ้าสินค้าของผู้ใช้บริการบรรจุไม่เต็มตู้คอนเทนเนอร์ (LCL: Less than Container Load) บริษัทเรือจะคิดค่าระวางเหมือนการขนส่งสินค้าแบบหีบห่อ ถึงแม้จะบรรจุลงในตู้คอนเทนเนอร์

2. การคำนวณค่าระวางต่อตู้ตามชนิดของสินค้า

ถ้าสินค้าของผู้ใช้บริการบรรจุเต็มตู้คอนเทนเนอร์ (FCL: Full Container Load) บริษัทเรือจะคิดค่าระวางตามชนิดของสินค้าในแต่ละประเภทตู้คอนเทนเนอร์⁵ ตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้ขนส่ง

⁴ ดูรายละเอียดในบทที่ 4 ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์จุลภาค กล่าวถึงการแบ่งแยกราคาขาย เป็นการตั้งราคาของการขายสินค้า ในตลาดที่แยกออกจากกัน ในราคาที่แตกต่างกัน

⁵ ดูรายละเอียดในภาคผนวก ข การขนส่งระบบคอนเทนเนอร์

สินค้ามีหลายประเภท แต่ตู้คอนเทนเนอร์ที่นิยมใช้ได้แก่ ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20' (TEU) และ 40' (2TEUs) แต่อย่างไรก็ตามพบว่าค่าระวางของสินค้าชนิดเดียวกันที่ขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40' จะมีค่าน้อยกว่าสองเท่าของตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20' การคิดค่าระวางในลักษณะนี้เรียกว่า CBR (Commodity Box Rate) ค่าระวางของสินค้าแต่ละชนิดที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์มีความแตกต่างกัน โดยบริษัทเรือยังคงใช้หลักการการตั้งราคาตามการแบ่งแยกราคาแบบที่สาม⁶

3. การคำนวณค่าระวางต่อตู้สินค้า และไม่จำกัดสินค้า เช่น US 1,000 / 20' Container สำหรับสินค้าชนิดใดก็ได้

เริ่มต้นหลังปี พ.ศ. 2513 บริษัทเรือ Evergreen Line⁷ ได้คิดค่าระวางการขนส่งสินค้าระบบคอนเทนเนอร์แบบใหม่เพื่อแข่งขันกับบริษัทต่างชาติ โดยคิดค่าระวางของทุกสินค้าเท่ากันในแต่ละประเภทของตู้คอนเทนเนอร์ การคิดค่าระวางในลักษณะนี้เรียกว่า FAK (Freight All Kind) ซึ่งเป็นการคิดค่าระวางในอัตราเดียวกัน ไม่ว่าจะป็นสินค้าประเภทใดสำหรับสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์

$$FAK = \pi + \frac{\text{Total cost}}{\# \text{ container}}$$

การคำนวณค่าระวาง FAK rate จะอยู่ระหว่างราคาค่าระวางของสินค้ามูลค่าต่ำ และสินค้ามูลค่าสูง ผู้ใช้บริการขนส่งสินค้ามูลค่าต่ำจึงไม่ขนส่งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ จึงมีแต่การขนส่งสินค้ามูลค่าสูงเท่านั้นที่ผู้ส่งสินค้ายังคงใช้การขนส่งสินค้าระบบคอนเทนเนอร์ เพราะค่าระวางแบบ FAK rate ต่ำกว่าการคิดค่าระวางสินค้ามูลค่าสูงแบบ CBR แต่สูงกว่าค่าระวางสินค้ามูลค่าต่ำแบบ CBR

⁶ ดูรายละเอียดในบทที่ 4

⁷ เป็นบริษัทเรือของประเทศไต้หวัน (Taiwan Province of China)

ตารางที่ 5.1

ค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศในเส้นทางไทย – สิงคโปร์
และ เส้นทางไทย – เชียงไฮ้ จำแนกตามขนาดตู้คอนเทนเนอร์ ในปี 2547 – 2548 (รายเดือน)

หน่วย : เหรียญสหรัฐต่อตู้

เดือน	เส้นทางไทย – เชียงไฮ้		เส้นทางไทย – สิงคโปร์	
	ตู้ขนาด 20'	ตู้ขนาด 40'	ตู้ขนาด 20'	ตู้ขนาด 40'
ม.ค. 2547	251	537	151	270
ก.พ. 2547	295	538	153	281
มี.ค. 2547	302	554	168	304
เม.ย. 2547	299	540	170	316
พ.ค. 2547	310	540	171	307
มิ.ย. 2547	336	598	206	355
ก.ค. 2547	333	587	215	400
ส.ค. 2547	346	606	216	393
ก.ย. 2547	369	620	255	424
ต.ค. 2547	368	611	256	428
พ.ย. 2547	357	605	258	436
ธ.ค. 2547	353	613	255	412
ม.ค. 2548	395	624	270	434
ก.พ. 2548	396	594	283	452

ที่มา : บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด มหาชน

และเนื่องจากรายได้หลักของบริษัทเรือมาจากการขนส่งสินค้ามูลค่าสูง จึงจูงใจให้บริษัทเรือในปัจจุบันใช้การคิดค่าระวางในลักษณะ FAK rate เป็นต้นมา

จากการศึกษาในเส้นทางไทย – สิงคโปร์ และ ในเส้นทางไทย – เชียงไฮ้ การคำนวณค่าระวางใช้แบบ FAK แบ่งตามขนาดคอนเทนเนอร์ 20 'และ 40' ดังในตาราง ที่ 5.1⁸

⁸ สัมภาษณ์, จิตรอนงค์ ตูลาพร, บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน), 24 กุมภาพันธ์ 2548.

5.1.2 ค่าระวางเรือพิเศษ (Surcharge)⁹

1) ค่าปรับอัตราเงินตรา (Currency Adjustment Factor: CAF) และค่าปรับอัตราน้ำมัน (Bunker Adjustment Factor: BAF)

➤ ค่าปรับอัตราเงินตรา

เนื่องจากบริษัทเรือรับชำระค่าระวางและค่าใช้จ่ายต่างๆเป็นเงินตราสกุลต่างๆแต่ละประเทศ ในขณะที่ค่าระวางเรื่อนั้นส่วนใหญ่คำนวณเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ เมื่ออัตราแลกเปลี่ยนเงินสกุลต่างๆเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐฯ มีการผันผวนตลอดเวลา ชมรมเรือและบริษัทเรือใช้ ค่าปรับอัตราเงินตรา เป็นตัวปรับอัตราค่าผันผวนของเงิน ค่าปรับอัตราเงินตราส่วนใหญจะกำหนดเป็นร้อยละของค่าระวางพื้นฐาน

➤ ค่าปรับอัตราน้ำมัน

น้ำมันเป็นต้นทุนสำคัญในการให้บริการขนส่ง จากสถานการณ์การผันผวนของราคาน้ำมันหลังปี ค.ศ. 1973 เป็นต้นมา มีการผันผวนของราคาน้ำมันเป็นอย่างมาก บริษัทเรือไม่สามารถคำนวณต้นทุนของน้ำมันในระยะยาวได้ จึงใช้ค่าปรับอัตราน้ำมันเป็นตัวปรับราคาน้ำมันเพื่อชดเชยต้นทุนที่สูงขึ้นโดยไม่ต้องปรับค่าระวางพื้นฐาน ชมรมเรือส่วนใหญ่กำหนดค่าปรับอัตราน้ำมันเป็นร้อยละของค่าระวางพื้นฐาน

2) ค่าระวาง หรือ ค่าธรรมเนียมพิเศษต่างๆ มีดังนี้

2.1) ค่าขนถ่ายตู้สินค้าที่ทำเรือ หรือ ค่าภาระหน้าท่า (Terminal Handling Charge: THC)¹⁰

⁹ ข้อมูลรวบรวมจากการทำเรือแห่งประเทศไทย และ พรเทพ ตันธนะสุภะดี และคณะ (2543)

¹⁰ THC ของแต่ละบริษัทเรือจะแตกต่างกันเล็กน้อย และลักษณะของการเรียกเก็บ THC ของตู้ LCL จะน้อยกว่าตู้ FCL ประมาณร้อยละ 25 เนื่องจากตู้ FCL ต้องเสียค่ายกและลากตู้ไปเปิดหรือบรรจุภายนอกท่าเรือ จาก

พงศา พรชัยวิเศษกุล กมลชนก สุทธิวาหนฤพุมิ วสันต์ ภูวภัทรพร และ พสุ เดชะรินทร์. "การเรียกเก็บค่าภาระหน้าท่าของบริษัทเรือผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการส่งออกไทย." จุฬาลงกรณ์วารสาร 12,48 (ก.ค.-ก.ย. 2543):15-34.

Terminal Handling Charge เป็นค่าธรรมเนียมการให้บริการขนส่งตู้สินค้าที่บริษัทเดินเรือเรียกเก็บจากผู้ส่งสินค้า เพื่อชดเชยค่าใช้จ่ายต่างๆที่เพิ่มสูงขึ้น โดยเรียกเก็บครั้งแรกในปี พ.ศ. 2534 เนื่องจากบริษัทเรือต้องเสียค่ายกตู้สินค้าขึ้นและลงเรือหน้าท่าให้ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

Terminal Handling Charge หรือที่เรียกกันโดยทั่วไปว่าค่า THC หมายถึงค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้นในท่าเรือ ตั้งแต่สินค้าได้ผ่านประตู (Gate) ท่าเรือเข้ามาจนกระทั่งสินค้านั้นได้รับการยกขน (Load) ลงเรือ (On Board) ซึ่งสายเดินเรือเป็นผู้ดำเนินการจัดการให้แก่ผู้ส่งสินค้า ประกอบด้วย

- ค่า Crane ได้แก่ ค่าภาระยกขนตู้สินค้า ขึ้นและลงเรือ และค่ากรรมกร
- ค่าภาระการใช้ท่า (Container Wharfage) หมายถึง ค่าธรรมเนียมการใช้ท่า รวมทั้งอุปกรณ์และเครื่องมือในการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าจากบริเวณหน้าท่าไปยังลานกองเก็บภายในเขตท่าเรือ
- ค่า Storage คือ ค่าฝากตู้สินค้า ซึ่งเกินระยะเวลายกเว้นที่ทางเรือกำหนด
- ค่าใช้จ่ายอื่นๆภายในท่าเรือ

2.2) ค่าลากตู้จากถึงท่าโรงงาน หรือ ค่าใช้จ่ายในการขนย้ายตู้สินค้าบนบก (Inland Haulage)

ค่าใช้จ่ายในการขนย้ายตู้สินค้าบนบก คือ ค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนย้ายตู้สินค้าจากบริเวณท่าเรือไปยังลานเก็บตู้สินค้าภายนอกท่าเรือ (Off Dock, CFS/ICD) หรือจากลานเก็บตู้ภายนอกมายังบริเวณท่าเรือ ประกอบด้วย

- Haulage หรือ ค่าขนส่งตู้สินค้าจากท่าเรือไปยังลานเก็บสินค้าภายนอก หรือจากลานเก็บสินค้าภายนอกมายังท่าเรือ
- Facilities Fee หรือ ค่าธรรมเนียมในการใช้ลานเก็บตู้สินค้าภายนอก
- Lift On/off หรือค่าใช้จ่ายในการยกตู้สินค้าขึ้นและลงที่บริเวณท่าเรือและลานเก็บสินค้าภายนอก ถ้าเป็นสินค้านำเข้าจะเป็นค่าใช้จ่ายในการยกตู้สินค้าขึ้นไว้บนรถหัวลากและยกตู้สินค้าลงที่ลานเก็บสินค้าภายนอก สำหรับสินค้าส่งออกจะเป็นค่ายกตู้สินค้าที่ลานเก็บสินค้าภายนอก และค่าใช้จ่ายในการยกตู้สินค้าลงที่ท่าเรือ

ตามหลักสากลทั่วไป การขนส่งทางเรือบริษัทตัวแทนเรือจะต้องรับภาระในการขนส่งจากท่าเรือหนึ่งมายังอีกท่าเรือหนึ่ง พร้อมกับการยกขนตู้สินค้าขึ้นจากเรือมาไว้บนบก เมื่อเรือได้ยกตู้สินค้าขึ้นวางไว้บนบกแล้ว จะต้องเสียค่าภาระการใช้ท่า (Wharfage) ให้กับท่าเรือประเทศนั้น เพื่อที่จะให้บริการในการขนย้ายตู้สินค้าจากข้างเรือไปยังลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) ภายในท่าเรือเพื่อรอการเคลื่อนย้ายออกนอกท่าเรือต่อไป

ในขณะเดียวกัน เมื่อเรือบรรทุกสินค้าเข้าสู่อาณาเขตทางทะเลของประเทศใดก็ต้องเสียค่าใช้จ่ายต่างๆ ประกอบด้วย ค่านำร่อง ค่าภาระเรือเข้าท่า (Port Dues) ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายในน้ำ ค่าเรือลากจูง เพื่อลากจูงเรือเข้ามาเทียบท่า ซึ่งค่าใช้จ่ายส่วนที่อยู่ในน้ำนี้เป็นภาระความรับผิดชอบของบริษัทเรือ ซึ่งรวมอยู่ในค่าระวางเรือแล้ว และเมื่อเรือเข้าเทียบท่าเรือ ท่าเรือก็มีเอกสิทธิ์หน้าที่ที่จะกำหนดให้เรือใช้ปั้นจั่นของท่าเรือและเรียกเก็บค่าบริการเป็นรายได้ของท่าเรือ ค่าใช้จ่ายต่างๆ เหล่านี้ควรรวมอยู่ในค่าระวาง

ปัจจุบันการเรียกเก็บค่าระวางสินค้าสำหรับสายการเดินเรือประจำ มีลักษณะของการเรียกเก็บแบบ F.I.O. (Free In / out) มากขึ้น กล่าวคือ ค่าระวางเรือจะรวมเฉพาะค่าขนส่งสินค้าบนเรือ ระหว่างท่าเรือต้นทางไปยังท่าเรือปลายทางเท่านั้น (Port of Origin to Port of Destination) ส่วนค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากนั้นจะไม่รวมอยู่ในค่าระวาง

ดังนั้น ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นสำหรับการขนส่งตู้สินค้านานาชาติ จึงประกอบด้วย

Inland Haulage (origin) + THC (Origin) + Ocean Freight + THC (Destination)
+ Inland Haulage (Destination)

ซึ่งหมายถึงบริษัทตัวแทนเรือในปัจจุบันแบ่งค่าใช้จ่ายการขนส่งออกเป็น 2 ส่วนคือ

- ค่าใช้จ่ายในน้ำ (Freight)
- ค่าใช้จ่ายบนบก (Terminal Handling Charge)

2.3) ค่าแวะโดยตรง (Direct Addition)

2.4) ค่าถ่ายลำ (Transshipment Additional)

2.5) ค่าท่าเรือแออัด (Congestion Surcharge)

2.6) ค่าบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ (Container Freight Station Charge: CFS)

เป็นต้น

2.7) ค่า Peak Season Surcharge และ Panama Canal Surcharge

ค่า Peak Season Surcharge และ Panama Canal Surcharge เป็นค่า Surcharge ที่เก็บตามฤดูกาลและมีกำหนดเวลาเป็นช่วงสั้นและตามเส้นทาง โดย

- Peak Season Surcharge เป็นไปตามกลไกตลาดที่ปรับขึ้นลงตามอุปสงค์และอุปทาน

- Panama Canal Surcharge เป็นการปรับค่าภาระอันเนื่องมาจากการประกอบกิจการสูงขึ้น เช่น เนื่องจากระดับน้ำในคลองปานามาลดลง ทำให้เรือบรรทุกสินค้าได้น้อยลง ต้นทุนต่อหน่วยจึงสูงขึ้น การปรับจะเป็นช่วงระยะเวลาหนึ่ง คือ 6 เดือน เช่น ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2541 – 31 ตุลาคม 2541 ซึ่งผู้ใช้บริการอาจแก้ปัญหาโดยเลือกใช้เส้นทางที่ผ่านคลองปานามาโดยให้บริการแบบ Land – Bridge แทน

2.8) ค่าออกเอกสารใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading: B/L) และใบส่งปล่อยสินค้า (Delivery Order: D/O)

ชมรมเรือได้เรียกเก็บค่าออกแบบใบตราส่งสินค้า (B/L Charge) จากเดิมที่ไม่เคยเรียกเก็บ โดยได้เริ่มเรียกเก็บครั้งแรก 100 บาท ต่อ B/L 1 ชุด ต่อมาได้ขึ้นเป็น 200 บาท และ 300 บาท ต่อ B/L 1 ชุด และตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2541 เป็นต้นไป เรียกเก็บ 500 บาทต่อชุด ซึ่งแต่เดิมถือเป็นประเพณีปฏิบัติสากลว่าเมื่อผู้ส่งสินค้าได้ส่งมอบสินค้าลงจากเรือ บริษัทเรือจะต้องออก B/L ให้เป็นหลักฐานว่าได้ส่งมอบสินค้าไว้แล้ว จากการเรียกเก็บค่า B/L ต่อมาได้มีการเรียกเก็บค่าเอกสารแบบเดียวกันกับผู้นำเข้าสินค้าคือ Delivery Order (D/O)

2.9) Emergency Surcharge เป็นค่าใช้จ่ายที่บริษัทเรือเรียกเก็บเพิ่มจากเหตุการณ์ฉุกเฉิน เช่น สงคราม เป็นต้น โดยบริษัทเรือจะประกาศให้ทราบล่วงหน้าเพิ่มให้ผู้ส่งสินค้าได้รับทราบก่อนการเลือกใช้บริการ (บางบริษัทเรืออาจไม่เรียกเก็บ)

5.2 กระบวนการกำหนดราคาค่าระวาง

ค่าระวางพื้นฐานถูกกำหนดมาจากการพิจารณาร่วมกันระหว่างสมาชิกในชมรมเรือ โดยชมรมเรือจัดพิมพ์ค่าระวางเป็นเล่ม (Freight Tariff) สำหรับระยะเวลาประมาณ 6 – 12 เดือน หรือนานกว่านั้น แต่อย่างไรก็ตามบางครั้งต้นทุนของการประกอบการบางชนิดเช่น น้ำมัน อัตราแลกเปลี่ยนอาจจะเปลี่ยนแปลง ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงในระยะเวลาดสั้น หากชมรมเรือเปลี่ยนแปลงค่าระวางพื้นฐานตามการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนเหล่านี้ทำให้ผู้ใช้บริการสับสน และสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายมาก ดังนั้นชมรมเรือจึงมีค่าระวางเรือพิเศษเพื่อเป็นการชดเชยต้นทุนที่เปลี่ยนแปลงในระยะเวลาดสั้น เพื่อตามความจำเป็นของเส้นทางนั้นๆ หรือตามข้อตกลงระหว่างบริษัทเรือด้วยกัน

ตามปกติถ้าหากมีการเปลี่ยนแปลงค่าระวางพื้นฐานต้องประกาศให้ผู้ให้บริการทราบล่วงหน้าอย่างน้อยหนึ่งเดือน ในขณะที่การเปลี่ยนแปลงค่าระวางเรือพิเศษประกาศให้ผู้ให้บริการทราบล่วงหน้าเพียงประมาณหนึ่งอาทิตย์ก็สามารถนำมาใช้ได้

5.2.1 เส้นทางไทย – สิงคโปร์

เรือที่ขนส่งผ่านเส้นทางไทย – สิงคโปร์สามารถจำแนกเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ ได้แก่

1) เรือฟีดเดอร์ (Feeder) หมายถึง เรือที่ขนส่งสินค้าเพื่อไปถ่ายลำให้เรือแม่ (Mother Vessel) ที่สิงคโปร์

2) เรือวิ่งระยะไกล (Long-haul Vessel) เรือที่วิ่งมาแวะที่ท่าเรือแหลมฉบังโดยมีเส้นทางเดินเรือที่ยาวไกล เช่น เส้นทางแหลมฉบัง – นิวยอร์ก (สหรัฐอเมริกา) เส้นทางแหลมฉบัง – เซาท์แทมตัน (อังกฤษ)

• เรือฟีดเดอร์

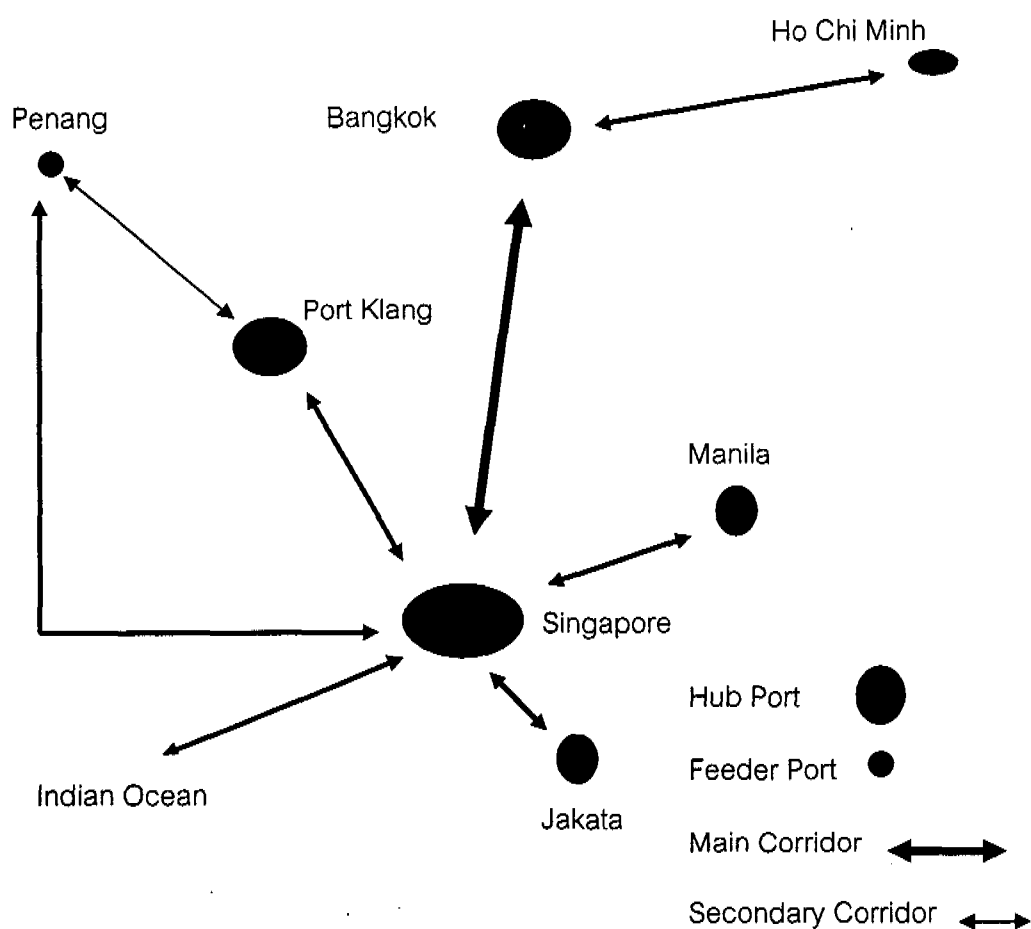
เส้นทางไทย – สิงคโปร์เป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งสินค้าออกและสินค้าเข้าทางทะเลของไทย เพราะสินค้าส่วนใหญ่ต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากเรือฟีดเดอร์ขึ้นเรือแม่ที่ท่าเรือสิงคโปร์ ซึ่งเป็นท่าเรือหลัก 1 ใน 2 ในเอเชีย นอกจากนี้ท่าเรือสิงคโปร์เป็นท่าเรือศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในภาพที่ 5.1 สายเดินเรือประจำเส้นทางหลักจาก ยุโรป และอเมริกาเหนือสามารถนำเรือตู้สินค้าที่เป็นเรือแม่เข้าจอดเทียบท่า และเป็นท่าเรือที่สินค้าเปลี่ยนถ่ายเรือจากเรือแม่ไปเรือ Feeder ซึ่งให้บริการในท่าเรือต่างๆของเอเชีย

เรือที่ใช้ขนส่งสินค้าส่วนมากเป็นเรือเล็ก คือ เรือที่ใช้สำหรับให้บริการตามเมืองท่าที่มีจำนวนตู้สินค้าน้อย หรือไม่มากพอที่จะคุ้มค่าใช้จ่ายในการนำเรือใหญ่มาให้บริการ สำหรับท่าเรือกรุงเทพฯ เรือที่ให้บริการส่วนมากเป็นเรือเล็ก และท่าเรือศูนย์กลางสำหรับตู้สินค้าที่ไปจากกรุงเทพฯ ส่วนมาก จะใช้ท่าเรือประเทศสิงคโปร์ และฮ่องกง จากนั้นจะถ่ายสินค้าลงเรือแม่เพื่อขนส่งข้ามทวีป หรือข้ามมหาสมุทรต่อไป

การให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลในอาเซียนประมาณร้อยละ 60 เป็นประเทศหมู่เกาะ ได้แก่ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และ สิงคโปร์ ที่เหลือประมาณร้อยละ 40 เป็นประเทศชายฝั่ง จากภาพที่ 5.1 เครือข่ายการขนส่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เส้นทางกรุงเทพ - สิงคโปร์เป็นเส้นทางหลักมีปริมาณการขนส่งสินค้ามาก สินค้าส่งออกและนำเข้าของไทยไป และมาจาก

อเมริกาและยุโรปต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าลงเรือที่ทำเรือสิงคโปร์โดยเรือ Feeder เพื่อขนถ่ายสินค้าลงเรือแม่

ภาพที่ 5.1
เครือข่ายการขนส่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้



ที่มา : UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2001.

ลักษณะสินค้าส่งออกของไทยไปท่าเรือสิงคโปร์ส่วนใหญ่เป็นสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ สินค้าถูกขนส่งมากในช่วงก่อนปลายปีก่อนเทศกาลต่างๆที่จะมาถึงในช่วงปลายปี และต้นปี

สินค้าออกของไทยในเส้นทางไทย – สิงคโปร์พิจารณาเฉพาะออกจากท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบังไปท่าเรือสิงคโปร์ ท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเทียบเรือกินน้ำลึก 8.5 – 11 เมตรที่รองรับเรือขนาดไม่เกิน 12,000 เดทเวทตัน เป็นเรือขนาดเล็ก มีความยาวไม่เกิน 172 เมตร และกินน้ำไม่ลึกไม่เกิน 8.2 เมตร ในท่าเรือแหลมฉบังมีท่าเทียบเรือตู้คอนเทนเนอร์ 7 ท่า ได้แก่

- A2 เป็นท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ มีบริษัท ไทย แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด เป็นผู้บริหารและประกอบการ

- A3 เป็นท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ มีบริษัท ฮัทชีสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด เป็นผู้บริหารและประกอบการ (บริษัทนี้เป็นผู้บริหารและประกอบการของ C1 C2)

- B1 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า มีบริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล จำกัด เป็นผู้บริหารและประกอบการ

- B2 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า มีบริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด เป็นผู้บริหารและประกอบการ

- B3 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า มีบริษัท อีสเทิร์นซี แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด เป็นผู้บริหารและประกอบการ

- B4 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า มีบริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด เป็นผู้บริหารและประกอบการ

- B5 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า มีบริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด เป็นผู้บริหารและประกอบการ (บริษัทนี้เป็นผู้บริหารและประกอบการของ C3)

ท่าเทียบเรือตู้คอนเทนเนอร์กินน้ำลึก 14 เมตร สามารถรองรับเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 เดทเวทตัน ยกเว้นท่าเทียบเรือ B5 สามารถรองรับเรือตู้สินค้าขนาด 120,000 เดทเวทตัน ซึ่งเป็นเรือขนาดใหญ่ ดังนั้นท่าเรือแหลมฉบังจึงมีเรือขนาดใหญ่ให้บริการนอกเหนือจากเรือขนาดเล็ก

ในปี 2548 ท่า A2 มีปริมาณตู้สินค้านำเข้า 15¹¹ ท่า B1 มีปริมาณตู้สินค้านำเข้า 10 ท่า B2 มีปริมาณตู้สินค้านำเข้า 8 ท่า B3 มีปริมาณตู้สินค้านำเข้า 18 ท่า B4 มีปริมาณตู้สินค้านำเข้า 20 ท่า B5 มีปริมาณตู้สินค้านำเข้า 15 และท่า C3 มีปริมาณตู้สินค้านำเข้า 14

ปริมาณเรือตู้สินค้าเทียบท่าเรือกรุงเทพในปี 2548 มี 1,922 เที่ยว เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา ร้อยละ 5.95 ปริมาณเรือตู้สินค้าเทียบท่าเรือแหลมฉบังในปี 2547 มี 3,908 เที่ยว เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา ร้อยละ 4.46 ในตารางที่ 5.3

¹¹ คัดจากท่าเรือ A1 B1 B2 B3 B4 B5 C3 และ C0

ตารางที่ 5.2

สถิติเปรียบเทียบปริมาณเรือเทียบท่าของท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง ในปี 2543 - 2548

หน่วย : เที่ยว

ปี	ปริมาณเรือเทียบท่าเรือกรุงเทพ				ปริมาณเรือเทียบท่าเรือแหลมฉบัง			
	เรือตู้สินค้า	เรือสินค้า	อื่นๆ	รวม	เรือตู้สินค้า	เรือสินค้า	อื่นๆ	รวม
2543	1,697	494	85	2,276	3,291	493	150	3,934
2544	1,916	493	61	2,470	3,676	479	149	4,304
2545	1,948	516	55	2,519	3,813	503	165	4,481
2546	1,814	525	40	2,379	3,741	553	68	4,362
2547	1,814	534	54	2,402	3,908	717	33	4,658
2548	1,922	590	58	2,570	na	na	na	na

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ในเส้นทางไทย – สิงคโปร์จำนวนเรือเข้าออกระหว่างท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือสิงคโปร์ประมาณ 40 – 76 ลำต่อเดือน¹² โดยเฉลี่ย 59 ลำต่อเดือน มีจำนวนเรือและจำนวนบริษัทส่วนใหญ่ในช่วงกลางปีมีการให้บริการมากกว่าช่วงปลายปี ในภาพที่ 5.3 ส่วนใหญ่เป็นเรือต่างชาติ เพราะผู้ส่งออกขายสินค้า FOB ผู้ซื้อจึงเป็นผู้กำหนดเรือที่ใช้บริการขนส่งสินค้า ในเส้นทางไทย – สิงคโปร์ มีระยะทางใกล้เรือที่ขนส่งส่วนใหญ่จึงมีขนาดเล็ก

เอเยนซ์(บริษัทเรือ)ที่ให้บริการในเส้นทางนี้มีประมาณ 6 – 9 บริษัท¹³ ในจำนวนนี้บริษัทที่ให้บริการขนส่งไทย-สิงคโปร์ส่วนใหญ่ให้บริการขนส่งในเส้นทางอื่น ยกเว้นบริษัท ADVANCE CONTAINER LINES (AEML) และ NEW ECON LINE (NELS) ที่ให้บริการในเส้นทางไทย – สิงคโปร์เส้นทางเดียว

บริษัทที่มีสัดส่วนการให้บริการขนส่งในสามอันดับแรกได้แก่ ADVANCE CONTAINER LINES NGOW HOCK (NGA)หรือ RCL และ SAMUDERA SHIPPING LINE

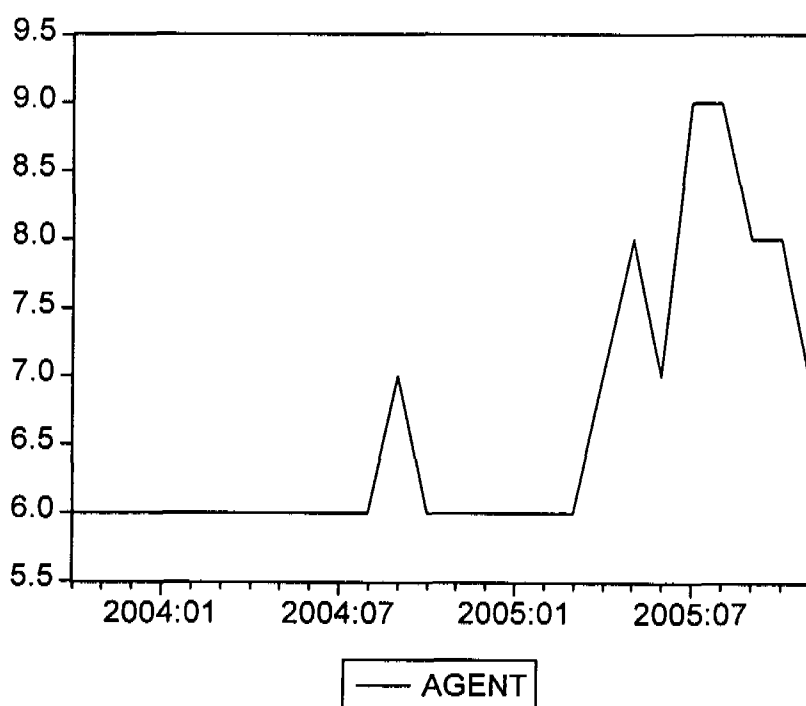
¹²ดูรายละเอียดในภาคผนวก ง บริษัทเรือขนส่งไทย - สิงคโปร์

¹³บริษัทเรือที่ให้บริการเส้นทางไทย-สิงคโปร์ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2546 – พฤศจิกายน 2548 รวมทั้งหมดมี 15 บริษัท แต่ในบางเดือนบางบริษัทไม่มีการให้บริการในเส้นทางนี้ทำให้เฉลี่ยมีผู้ให้บริการ 7 บริษัท

LTD. C/O (SAMS) ทั้งสามบริษัทนี้มีจำนวนเที่ยวเรือที่ให้บริการใกล้เคียงกัน และมีสัดส่วนรวมกันประมาณร้อยละ 75 บริษัทที่มีสัดส่วนรองลงมาได้แก่ NEW ECON LINE (NELS) N.Y.K.SHIPPING SERVICE (THAILAND) CO.,LTD.(NYK) และ MITSUI O.S.K. LINE (THAILAND) CO.,LTD.(MIT) นอกจากนี้ในบางเดือนบริษัทบางรายได้เปิดให้บริการขนส่งเพิ่มในเส้นทางไทย-สิงคโปร์¹⁴ ได้แก่ NEWSHIP AGENCIES (THAILAND) CO.,LTD (NEWS) NGOW HOCK AGENCY CO.,LTD.(NGA) OOL PACN KOREA MARINE TRANSPORT CO.,LTD. C/O SEALITE SHIPPING AGENCY CO.,LTD (SEAA) SSL SAMUDERA SHIPPING LINE LTD. C/O TRANSPORT & FREIGHT FORWARDING INTER'L CO.,LTD.(SSLT) THE CHINA NAVIGATION CO.,LTD AS AGENT (SWIR) และ STX

ภาพที่ 5.2

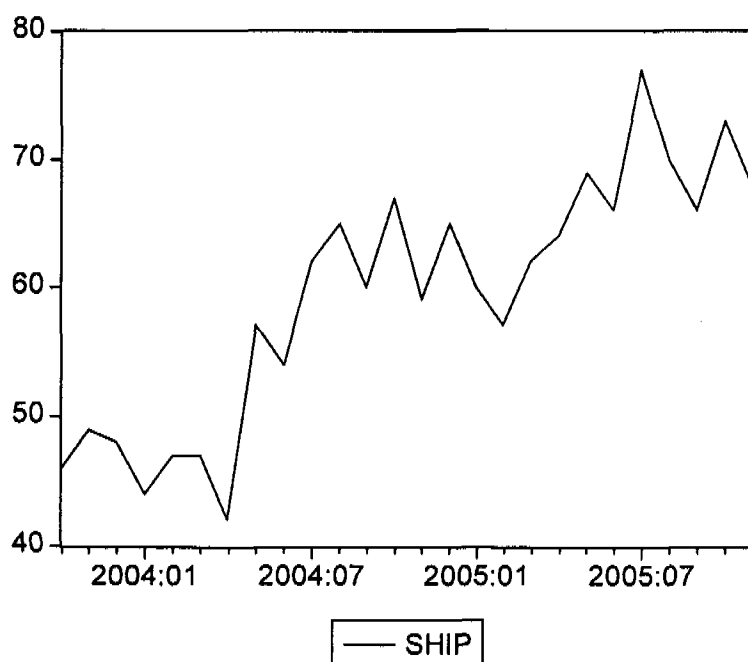
จำนวนเอเยนต์ (บริษัทเรือ) ที่ให้บริการขนส่งในเส้นทางไทย – สิงคโปร์
ในช่วงเดือนตุลาคม 2546 – เดือนพฤศจิกายน 2548



ที่มา : <http://www.prasom.com/bkkport/>

¹⁴ บริษัทที่เปิดให้บริการในเส้นทางไทย – สิงคโปร์ มีการให้บริการขนส่งในเส้นทางอื่นด้วย

ภาพที่ 5.3
จำนวนเที่ยวเรือที่ให้บริการขนส่งในเส้นทางไทย – สิงคโปร์
ในช่วงเดือนตุลาคม 2546 – เดือนพฤศจิกายน 2548



ที่มา : <http://www.prasom.com/bkkport/>

- เรือวิ่งระยะไกล (Long-haul Vessel)

ในเส้นทางไทย – สิงคโปร์เรือที่ขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบังนอกจากเป็นเรือขนาดเล็กที่มีขนาดไม่เกิน 2,500 ทีอียู ยังมีเรือขนาดใหญ่ที่วิ่งให้บริการในเส้นทางนี้ สายการเดินเรือที่ให้บริการขนส่งสินค้าจากไทยไปสิงคโปร์บางสายการเดินเรือต้องใช้เรือฟัดเดอร์เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือสิงคโปร์เพื่อขนถ่ายลงเรือแม่ไปจนถึงปลายทาง บางสายการเดินเรือใช้เรือลำเดียววิ่งให้บริการตลอดเส้นทาง

การกำหนดค่าระวางในเส้นทางไทย – สิงคโปร์มาจากการกำหนดค่าระวางในกลุ่ม IADA สมาชิกในกลุ่มเป็นบริษัทเรือที่ให้บริการมายังเมืองท่าเอเชียได้รวมตัวกัน บริษัทในกลุ่มยึดถือค่าระวางที่กลุ่มกำหนดแล้วมาปรับใช้ แต่อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติบริษัทเรือมีการแข่งขันการให้บริการทำให้ค่าระวางที่เรียกเก็บไม่ตรงตามค่าระวางที่กลุ่มประกาศไว้ นอกจากนี้ความต้องการขนส่งสินค้ามีผลต่อค่าระวางเนื่องจากในช่วงกลางปีมีความต้องการขนส่งมาก ค่าระวางจึงสูงกว่าในช่วงอื่น

แต่อย่างไรก็ตามค่าระวางเรือที่ขนส่งโดยเรือฟิเตอร์ และเรือวิ่งระยะไกลมีอัตราที่ใกล้เคียงกัน

5.2.2 เส้นทางไทย – เชียงไฮ้

ในปลายปี 2544 ประเทศจีนได้เข้าเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) การส่งออกสินค้าของประเทศจีนขยายตัวเพิ่มขึ้นมาก เพราะสินค้าจีนมีราคาค่อนข้างต่ำ

และเนื่องจากการเปิดเสรีทางการค้าของประเทศจีน ทำให้จีนกลายเป็นตลาดใหญ่ที่มีความต้องการขนถ่ายสินค้าเข้าและขาออกในปริมาณมากจนทำให้อุปสงค์และอุปทานของการขนส่งสินค้าจากประเทศใกล้เคียงถูกลดความสำคัญลง โดยเฉพาะผลกระทบต่อประเทศไทย ที่มีการส่งออกอันดับต้นๆ ระบุว่าบรรทุกส่วนใหญ่รองรับการขนส่งของจีนมากขึ้น ซึ่งเป็นไปตามกลไกตลาดที่ทำให้บริษัทเรือสามารถปรับค่าระวางสินค้านำเข้าและส่งออก

ในปี 2546 ประเทศจีนยังคงเป็นประเทศที่มีการส่งออกและนำเข้าสินค้ามากประเทศหนึ่ง โดยมีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือในจีนรวม 48 ล้านที่อียูเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 29.70 ทำให้จีนมียอดตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือมากที่สุดในโลก มากกว่าประเทศสหรัฐอเมริกา 39.7 ล้านที่อียู เหตุผลที่ทำให้จีนมีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ขยายตัวมากเป็นเพราะจีนได้สร้างระบบการขนส่งต่อเนื่อง (Intermodal Transportation System) เพื่อเชื่อมโยงกับท่าเรือในจีน และเชื่อมโยงจีนกับประเทศภายนอกให้สอดคล้องกับการเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลก (WTO)

จากวิวัฒนาการการขนส่งระบบตู้คอนเทนเนอร์ทำให้สินค้าที่ขนส่งจากไทยไปจีนส่วนใหญ่เป็นสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ส่วนใหญ่ถูกขนส่งในช่วงกลางปีเช่นเดียวกับเส้นทางไทย - สิงคโปร์ สินค้าที่ขนส่งไปเชียงไฮ้ส่วนใหญ่ผ่านท่าเรือฮ่องกงก่อนไปท่าเรือเชียงไฮ้

เรือที่ขนส่งผ่านเส้นทางไทย – เชียงไฮ้ สามารถจำแนกเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ ได้แก่

1) เรือฟิเตอร์ หมายถึง เรือที่ขนส่งสินค้าเพื่อไปถ่ายลำให้เรือแม่ (Mother Vessel) ที่ท่าเรือสิงคโปร์

2) เรือวิ่งระยะไกล (Long-haul Vessel) เรือที่วิ่งมาแวะที่ท่าเรือแหลมฉบังโดยมีเส้นทางเดินเรือที่ยาวไกล เช่น เส้นทางแหลมฉบัง – ฮากาตะ (ญี่ปุ่น)

- เรือพิดเดอร์

เรือที่ขนส่งสินค้าไปเซี่ยงไฮ้ส่วนใหญ่จะแวะผ่านท่าเรือฮ่องกง ท่าเรือสิงคโปร์ เป็นต้น ก่อน จำนวนเรือที่เข้าออกระหว่างท่าเรือกรุงเทพไปท่าเรือฮ่องกงประมาณ 37 – 63 ลำต่อเดือน โดยเฉลี่ย 48 ลำต่อเดือน มีเอเยนต์(บริษัทเรือ)ให้บริการขนส่งประมาณ 10 – 15 บริษัท¹⁵ บริษัทเรือที่ให้บริการในหกอันดับแรกได้แก่ WAN HAI LINES LTD.(WAN) CHENG LIE NAVIGATION (THAILAND) CO.,LTD.(CNC) HEUNG-A SHIPPING CO.,LTD. C/O HEUNG-A SHIPPING (THAILAND) (HEUN) KOREA MARINE TRANSPORT CO.,LTD. C/O SEALITE SHIPPING AGENCY CO.,LTD (SEAA) YANGMING MARINE TRANSPORT CORP. C/O. ASIAN NAVIGATION CO., LTD (YANG) และ NGOW HOCK (NGA)หรือ RCL มีสัดส่วนรวมกันร้อยละ 77¹⁶ นอกจากนี้ยังมีบริษัทที่ให้บริการในเส้นทางนี้ได้แก่ DONGNAMA SHIPPING CO.,LTD. C/O THAI SHIPPING AGENCIES (DOTS) BEN LINE AGENCIES (THAILAND) LTD. (BEN) CARGOWEB WORLDWIDE LIMITED (CWL) HYUNDAI MERCHANT MARINE (THAILAND) CO.,LTD.(HYUN) INU NEWSHIP AGENCIES (THAILAND) CO.,LTD (NEWS) PACN SITC CONTAINER LINES (NK) CO., LTD.(SITC) SINOKOR MERCHANT MARINE CO.,LTD. C/O SINOKOR MERCHANT (SKR) SSL SAMUDERA SHIPPING LINE LTD. C/O TRANSPORT & FREIGHT FORWARDING INTER'L CO.,LTD.(SSLT) SYIB T.S.LINES (THAILAND) CO.,LTD.(TSLI) และ YI TONG LINES CO.,LTD. C/O MOLLERS TRANSPORTATION LLTD.(YTL)

- เรือวิ่งระยะไกล (Long-haul Vessel)

เส้นทางการเดินเรือของสินค้าที่ขนส่งจากไทยไปท่าเรือเซี่ยงไฮ้ จะแวะผ่านท่าเรืออื่น ก่อนถึงท่าเรือเซี่ยงไฮ้ เส้นทางการเดินเรือบางสายการเดินเรือต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากเรือพิดเดอร์ที่ท่าเรือสิงคโปร์ หรือ ท่าเรือBusan (Pusan)¹⁷ เพื่อขนถ่ายสินค้าลงเรือแม่ไปท่าเรือเซี่ยงไฮ้ บางสายการเดินเรือใช้เรือลำเดียววิ่งให้บริการส่วนใหญ่ผ่านท่าเรือฮ่องกง ท่าเรือNingbo เป็นต้น

¹⁵ บริษัทเรือที่ให้บริการเส้นทางไทย-ฮ่องกงตั้งแต่เดือนตุลาคม 2546 – พฤศจิกายน 2548 รวมทั้งหมดมี 21 บริษัท แต่ในบางเดือนบางบริษัทไม่มีการให้บริการในเส้นทางนี้ทำให้เฉลี่ย มีผู้ให้บริการ 11 บริษัท

¹⁶ ข้อมูลเฉลี่ยตั้งแต่เดือนตุลาคม 2546 – เดือนพฤศจิกายน 2548

¹⁷ มีสัดส่วนน้อยเมื่อเทียบกับท่าเรือสิงคโปร์

การกำหนดค่าระวางในเส้นทางไทย – เซี่ยงไฮ้มาจากการกำหนดค่าระวางในกลุ่ม IADA สมาชิกในกลุ่มเป็นบริษัทเรือที่ให้บริการมายังเมืองท่าเอเชียได้รวมตัวกัน บริษัทในกลุ่ม ยึดถือค่าระวางที่กลุ่มกำหนดแล้วมาปรับใช้ ทำให้ค่าระวางที่เรียกเก็บไม่ตรงตามค่าระวางที่กลุ่ม ประกาศไว้ เช่นเดียวกับในเส้นทางอื่น แต่อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติบริษัทเรือมีการแข่งขันการ ให้บริการกับสายการเดินเรืออื่น นอกจากนี้ยังมีผลของความต้องการขนส่งสินค้า

ในเส้นทางนี้มีจำนวนผู้ให้บริการมากกว่าในเส้นทางไทย – สิงคโปร์ ทำให้มีการแข่งขัน ของบริษัทเรือมากกว่าเป็นผลให้ค่าระวางลดลง และเนื่องจากการเปิดประเทศของจีน เศรษฐกิจ จีนกำลังขยายตัว การค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น ทำให้มีความต้องการในการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น ตามการขยายตัวของการค้า ประกอบกับผลของความต้องการสินค้าในแต่ละช่วงของปีแตกต่างกัน โดยในช่วงกลางปีมีความต้องการขนส่งมากทำให้ค่าระวางสูงกว่าในช่วงอื่น

ค่าระวางขนส่งสินค้าในเส้นทางไทย – จีนส่วนใหญ่ลดลงอันเป็นผลมาจากการแข่งขัน ของบริษัทเรือมากกว่าความต้องการขนส่งสินค้าอันเนื่องมาจากการขยายตัวทางการค้าระหว่าง ไทยจีน

แต่อย่างไรก็ตามค่าระวางเรือที่ขนส่งโดยเรือฟัดเดอร์ และเรือวิ่งระยะไกลมีอัตราที่ ใกล้เคียงกัน