

วิธีอ้างอิงบทความนี้: เบญญทิพย์ เหลืองทองศรี, มานะ เขาวรัตน์ และไพโรจน์ ไร่ธนชกุล. (2569). การวิเคราะห์ฉากทัศน์ของสัญญาขนส่งระยะยาวที่เหมาะสม กรณีศึกษา บริษัทผู้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ. วารสารปฏิบัติการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน, 12(1), 91-104. <https://doi.org/10.53848/jlsc.v12i1.285576>

Received: January 31, 2025
Revised: April 20, 2025
Accepted: December 30, 2025

การวิเคราะห์ฉากทัศน์ของสัญญาขนส่งระยะยาวที่เหมาะสม: กรณีศึกษา บริษัทผู้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

เบญญทิพย์ เหลืองทองศรี^{1*}, มานะ เขาวรัตน์² และ ไพโรจน์ ไร่ธนชกุล³

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวางตามตลาด (Spot rate) ในแต่ละเส้นทางของบริษัท ตั้งแต่ปี 2563 ถึงปี 2566 2) เพื่อวิเคราะห์ภาพรวมสถานการณ์การส่งออกและแนวโน้มอุตสาหกรรมของลูกค้าหลัก (ธุรกิจเครื่องใช้ไฟฟ้า) 3) เพื่อเสนอรูปแบบการทำสัญญาอัตราค่าระวางระยะยาว และแบบรวมรูปแบบอัตราค่าระวางระยะยาวกับอัตราค่าระวางตามตลาดเพื่อให้มีความเหมาะสมที่สุด จากการรวบรวมอัตราค่าระวางและปริมาณการส่งออกของบริษัทกรณีศึกษา รูปแบบการขนส่งเป็นแบบตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 40 ฟุต ประเภทตู้แห้งหรือสินค้าทั่วไป เส้นทางที่มีสัดส่วนปริมาณการส่งออกจำนวนมาก และมีความถี่สม่ำเสมอ แบ่งออกเป็น 3 ภูมิภาคหลัก ได้แก่ 1) ภูมิภาคเอเชีย คิดเป็นร้อยละ 92 2) ภูมิภาคยุโรป ร้อยละ 7.12 และ 3) ภูมิภาคตะวันออกกลาง ร้อยละ 0.88 เพื่อใช้สำหรับเป็นเส้นทางตัวแทนในการรวบรวมข้อมูลราคาค่าบริการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยใช้ข้อมูลปี 2563 เป็นปีฐาน นำมาคำนวณดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล โดยสามารถแบ่งปัจจัยที่ส่งผลต่ออัตราค่าระวาง ได้แก่ ต้นทุนการเดินเรือและราคาน้ำมันดิบ เศรษฐกิจโลก และฤดูกาล (ความต้องการขนส่ง) จากปัจจัยที่ส่งผลต่ออัตราค่าระวางดังกล่าวสามารถจำแนกแนวโน้มอัตราค่าระวางได้เป็น 3 ฉาก โดยใช้เครื่องมือการสร้างฉากทัศน์ ได้แก่ 1) ค่าระวางปรับตัวสูงขึ้น 2) ค่าระวางทรงตัว และ 3) ค่าระวางปรับตัวลดลง ผลการคำนวณความน่าจะเป็นของฉากทัศน์ที่จะเกิดขึ้นมากที่สุด ได้แก่ ฉากทัศน์ที่ 1 ค่าระวางปรับตัวสูงขึ้น และผู้ให้สัมภาษณ์เชิงลึกทั้งหมดจำนวน 7 ท่านมีความเห็นตรงกันว่า ค่าระวางยังคงปรับตัวสูงขึ้นต่อเนื่อง ดังนั้นบริษัทกรณีศึกษาจึงควรจัดทำสัญญาอัตราค่าระวางระยะยาว

คำสำคัญ: สัญญาอัตราค่าระวาง, อัตราค่าระวาง, ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ, การวิเคราะห์ฉากทัศน์

ประเภทบทความ: บทความวิจัย

* ผู้รับผิดชอบงานหลัก

¹ นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา, อีเมล: benyatip29love@gmail.com

^{2,3} อาจารย์คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา, อีเมล: chaoma@buu.ac.th, pairaj@go.buu.ac.th

ผ่านการรับรองคุณภาพจากศูนย์ดัชนีการอ้างอิงวารสารไทย (TCI.) อยู่ในกลุ่ม 2 สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

A Scenario Analysis of a Suitable Long-Term Freight Contract: A Case Study of a Freight Forwarding Company

Benyatip Luangthongsri^{1*}, Mana Chaowarat² and Pairoj Raothanachonkun³

Abstract

This research aims to 1) study the factors affecting market freight rates (Spot Rates) for each route of the company from 2020 to 2023 2) to analyze the overall export situation and industry trends of main customers (Electrical appliances business) 3) to propose a long-term freight contract model, and a combined model that includes both long-term rates and spot rates to achieve the most suitable arrangement. From the collection of freight rates and export volumes of the case study company, the mode of transport is a 40-foot dry or general cargo container. The routes with high export volume and regular frequency are divided into three main regions: 1) Asia (92%), 2) Europe (7.12%), and 3) the Middle East (0.88). These regions were selected as representative routes for collecting freight rates. Data from 2020 is used as the base year to calculate the international maritime freight service index. The factors influencing freight rates include the carrier's shipping costs and crude oil prices, the global economy, and seasonality (transport demand). Based on these factors, freight rate trends can be divided into three scenarios: 1) Freight rates increase, 2) Freight rates remain stable, and 3) Freight rates decrease. The result of the highest possible scenarios is the freight rate increase. From in-depth purposive interviews with 7 experts, the results indicate that the freight rates are expected to increase. Therefore, A long-term freight contract should be established.

Keywords: Freight contract, Freight rates, International transportation, Scenario analysis

Type of Article: Research Article

* Corresponding author

¹ Master Student, Logistics and Supply Chain Management, Faculty of Logistics, Burapha University,
E-mail: benyatip29love@gmail.com

²⁻³ Lecture, Faculty of Logistics, Burapha University, E-mail: chaoma@buu.ac.th, pairoj@go.buu.ac.th

ผ่านการรับรองคุณภาพจากศูนย์ดัชนีการอ้างอิงวารสารไทย (TCI.) อยู่ในกลุ่ม 2 สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

1. บทนำ

การขนส่งสินค้าทางทะเลมีบทบาทสำคัญอย่างมากต่อการค้าระหว่างประเทศในการตอบสนองความต้องการระหว่างผู้ผลิตและผู้บริโภค เนื่องจากเรือสามารถบรรทุกสินค้าที่มีน้ำหนักและปริมาณมากสามารถรองรับสินค้าได้หลากหลายประเภท รวมทั้งมีต้นทุนค่าขนส่งต่ำกว่ารูปแบบอื่น ซึ่งร้อยละ 80 ของการขนส่งทางทะเลเป็นรูปแบบระบบตู้คอนเทนเนอร์ (Ramani, 1996) เนื่องจากสามารถบรรจุและรวบรวมสินค้า ช่วยเพิ่มความสะดวกรวดสบายในการเคลื่อนย้ายและเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่ง ทำให้การขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์มีความยืดหยุ่นและมีปริมาณการเติบโตสูง อย่างไรก็ตามอัตราค่าระวางถือเป็นปัจจัยหลักที่ลูกค้าเลือกพิจารณาในการใช้บริการ (ธวัช เลหาอรุณทัย และชิตพงษ์ อัยสานนท์, 2567) จึงทำให้บริษัทผู้ประกอบการสายเดินเรือมีการแข่งขันด้านราคาที่สูงขึ้น ซึ่งต้นทุนของผู้ประกอบการสายเรือที่เพิ่มขึ้น ย่อมส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวางโดยตรง อีกทั้งเศรษฐกิจโลกมีอิทธิพลอย่างมากต่อปริมาณขนส่งสินค้าทางทะเล (Michail, 2020) หากอุปสงค์มากกว่าอุปทานจะส่งผลให้อัตราค่าระวางสูงขึ้น หรือหากอุปทานมากกว่าอุปสงค์ก็จะส่งผลให้อัตราค่าระวางลดลง ทำให้ผู้ประกอบการสายเรือต้องบริหารจัดการอุปทานของเรือให้มีความสอดคล้องกับอุปสงค์ของความต้องการใช้เรือ

บริษัทผู้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight forwarder) เป็นตัวแทนในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ไม่มีเรือบรรทุกสินค้าเป็นของตัวเอง แต่จะดำเนินการติดต่อจองระวางกับสายเรือหรือสายการบินแทน ปัจจุบันบริษัทผู้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีการแข่งขันมากขึ้น ทั้งการแข่งขันด้านราคาและความหลากหลายในการให้บริการ เพื่อสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างครอบคลุม อีกทั้งยังมีการเจรจาต่อรองกับผู้ประกอบการสายเรือ เพื่อให้ได้ราคาที่สามารถแข่งขันได้ใน

อุตสาหกรรม

โดยลูกค้าหลักของบริษัทประกันภัยศึกษาเป็นผู้ผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าที่มีสัดส่วนรูปแบบการขนส่งเป็นแบบระบบตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 40 ฟุต ประเภทตู้แห้งหรือสินค้าทั่วไปมากที่สุด และจากการแข่งขันด้านราคาของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่รุนแรงนี้เอง ทำให้บริษัทต้องมีการปรับตัวและเพิ่มความได้เปรียบในการแข่งขันทางด้านราคา จึงศึกษาความเป็นไปได้ในการทำสัญญาค่าระวางระยะยาว (Contract rate) รายปี เพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งของบริษัทประกันภัยศึกษา

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวางตามตลาด (Spot rate) ในแต่ละเส้นทางของบริษัท ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2563 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ.2566
2. เพื่อวิเคราะห์ภาพรวมสถานการณ์การส่งออกและแนวโน้มอุตสาหกรรมของลูกค้าหลัก (ธุรกิจเครื่องใช้ไฟฟ้า)
3. เพื่อเสนอรูปแบบการทำสัญญาอัตราค่าระวางระยะยาว และแบบรวมรูปแบบอัตราค่าระวางระยะยาวกับอัตราค่าระวางตามตลาดเพื่อให้มีความเหมาะสมที่สุด

3. วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

3.1 ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์ต้นทุนธุรกรรม (Transaction cost economics)

ต้นทุนการทำธุรกรรมแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับทรัพยากรภายในและสภาพแวดล้อมภายนอกต่างๆ (Liang and Huang, 1998) ต้นทุนธุรกรรมจึงจัดเป็นต้นทุนอย่างหนึ่งนอกเหนือจากราคาสินค้า เช่น ต้นทุนการทำสัญญา มีปัจจัย 3 ประการของต้นทุนการทำธุรกรรม ได้แก่ 1) ขอบเขตของเหตุผลที่จำกัด ก่อให้เกิดความไม่สมบูรณ์ของสัญญาจากการไม่สามารถ

คาดการณ์ล่วงหน้าได้ 2) การฉวยโอกาสที่เกิดขึ้นเมื่อหนึ่งในหุ้นส่วนแสวงหาผลประโยชน์ของตนเองเมื่อมีโอกาส 3) สิทธิประโยชน์ที่มีลักษณะเฉพาะ จะเป็นตัวกำหนดระดับต้นทุนการทำธุรกรรมว่าจะสูงหรือต่ำ (Williamson, 1975) หากสัญญาที่จัดทำไม่มีความครบถ้วนสมบูรณ์ อาจทำให้ต้นทุนเพิ่มขึ้นในภายหลัง (Susarla et al., 2009)

3.2 แนวคิดความได้เปรียบทางการแข่งขัน

กลยุทธ์การสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันประกอบด้วย 1) กลยุทธ์การสร้างความแตกต่าง ด้านผลิตภัณฑ์ การบริการ บุคลากร หรือภาพลักษณ์ ทำให้เกิดความยากที่จะหาผลิตภัณฑ์อื่นมาทดแทน เช่น การนำนวัตกรรมหรือเทคโนโลยีมาช่วยเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้าหรือบริการ เป็นต้น 2) กลยุทธ์การเป็นผู้นำด้านต้นทุน กลยุทธ์นี้จะทำให้กำไรต่อหน่วยต่ำลง จึงจำเป็นต้องขายในปริมาณมาก เพื่อให้ถึงจุดคุ้มทุนหรือบรรลุกำไรตามเป้าหมาย 3) กลยุทธ์การตอบสนองที่รวดเร็ว ไม่ใช่เพียงแค่เพิ่มความเร็วและลดเวลานำของกิจกรรมในโซ่อุปทานเท่านั้น แต่ขึ้นอยู่กับความร่วมมือระหว่างพันธมิตรในโซ่อุปทาน เช่น การมีเป้าหมายและข้อตกลงการทำงานร่วมกัน เป็นต้น (รุ่งอรุณ วงศ์วุฒิ, 2555)

3.3 หลักการสร้างฉากทัศน์ (Scenario technique)

ฉากทัศน์ (Scenario) คือ การร่างภาพเหตุการณ์ที่มีความเป็นไปได้ที่จะเกิดขึ้น และสร้างผลกระทบในอนาคต เพื่อสร้างแนวทางการแก้ไขหรือรองรับสถานการณ์ที่มีความเป็นไปได้และความไม่แน่นอนที่อาจเกิดขึ้น โดยการสร้างฉากทัศน์จำเป็นต้องนำปัจจัยที่มีระดับอิทธิพลมากต่อฉากทัศน์ (Degree of importance) และความเป็นไปได้ที่ปัจจัยนั้นจะเกิดขึ้น (Degree of certainty) มาแบ่งเป็นปัจจัยขับเคลื่อน (Driver) หมายถึง ปัจจัยที่ก่อให้เกิดผลกระทบสูง ร่วมกับมีความไม่แน่นอนในการเกิดขึ้นสูง และปัจจัยคงที่ (Constant) หมายถึง ปัจจัยที่ส่งผลกระทบสูงและมีความเป็นไปได้สูงที่จะเกิดขึ้นใน

อนาคต (กรมเจ้าท่า, 2567)

3.4 แนวคิดดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางทะเล

การคำนวณดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางทะเล หมายถึง การคำนวณเปรียบเทียบค่าบริการขนส่งสินค้าทางทะเลที่ได้รับ ณ ช่วงเวลานำมาเปรียบเทียบกับช่วงเวลา ณ ปีฐาน สูตรที่ใช้คำนวณเป็นดัชนีราคาที่ใช้กันมากที่สุด ได้แก่ สูตรของ Laspeyres ใช้ในการวัดการเปลี่ยนแปลงของราคาและบริการที่สัมพันธ์กับการถ่วงน้ำหนักของช่วงเวลาฐานที่ระบุ และถูกดัดแปลงมาเพื่อใช้ในการวัดการเปลี่ยนแปลงของค่าบริการขนส่งสินค้าทางทะเลเมื่อเทียบกับระยะเวลาที่กำหนด (นิตยา ชูมี, 2552)

4. วิธีดำเนินการวิจัย

4.1 รูปแบบการวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพโดยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกแบบเลือกเจาะจง (Purposive selection) ผ่านทางโทรศัพท์ ได้แก่ ผังบริษัทสายเรือตำแหน่งสนับสนุนงานขายอาวุโส (Senior sales support) 1 ท่าน และผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายขาย 1 ท่าน ผังลูกค้า ได้แก่ แผนกส่งออก 2 ท่าน และผ่านวิธีการระดมสมองภายในองค์กร 3 ท่าน ได้แก่ ตำแหน่งผู้ช่วยผู้จัดการ 1 ท่าน ตำแหน่งลูกค้าสัมพันธ์ 1 ท่าน และตำแหน่งจัดหา (Procurement) 1 ท่าน เพื่อหาปัจจัยที่ส่งผลต่ออัตราค่าระวาง ภาพรวมสถานการณ์การส่งออกและแนวโน้มอุตสาหกรรมธุรกิจเครื่องใช้ไฟฟ้า และวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการเสนอรูปแบบการทำสัญญาอัตราค่าระวางระยะยาว และแบบรวมรูปแบบอัตราค่าระวางระยะยาวกับอัตราค่าระวางตามตลาดเพื่อให้มีความเหมาะสมที่สุด

4.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยนำสัดส่วนปริมาณการส่งออกของบริษัทในปี 2563 มาเป็นปีฐาน เพื่อนำมาวิเคราะห์หาแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของอัตราค่าระวางในช่วงที่เกิดการแพร่ระบาดของโควิด 19 (ช่วงเศรษฐกิจหดตัว) และ

หลังสถานการณ์โควิด 19 โดยภูมิภาคหลักที่มีการส่งออกของบริษัท แบ่งเป็น 3 ภูมิภาคและหาเส้นทางที่มีสัดส่วนปริมาณการส่งออกและมีความถี่สม่ำเสมอในภูมิภาคนั้นๆ ดังนี้

- เส้นทางในภูมิภาคเอเชีย มีสัดส่วนปริมาณการส่งออกมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 92 โดยประเทศญี่ปุ่นมีสัดส่วนปริมาณส่งออกมากที่สุด (ตัวแทนเส้นทางเอเชีย)

- เส้นทางในภูมิภาคยุโรป มีสัดส่วนปริมาณการส่งออกรองลงมา คิดเป็นร้อยละ 7.12 โดยประเทศอังกฤษมีสัดส่วนปริมาณส่งออกมากที่สุด (ตัวแทนเส้นทางยุโรป)

- เส้นทางในภูมิภาคตะวันออกกลาง มีสัดส่วนปริมาณการส่งออกน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.88 โดยประเทศสหรัฐอเมริกาหรับเอมิเรตส์มีสัดส่วนปริมาณส่งออกมากที่สุด (ตัวแทนเส้นทางตะวันออกกลาง)

4.3 เครื่องมือวิจัย

ผู้วิจัยจัดทำดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล โดยในการศึกษาคั้งนี้จะใช้ปี 2563 (ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2563 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ.2563) เป็นปีฐาน

สูตรที่ใช้คำนวณดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล ปีฐาน 2563 คือ (นิตยา ชูมี, 2552)

สูตร Fixed Laspeyres

$$I_t = \frac{\sum(P_t Q_0)}{\sum(P_0 Q_0)} \times 100 \quad \text{สมการ (1)}$$

$$= \frac{(\sum(P_0 Q_0) \times \frac{P_t}{P_0})}{\sum(P_0 Q_0)} \times 100 \quad \text{สมการ (2)}$$

โดยที่

I_t = ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางทะเล ณ เวลา t

P_t = ค่าบริการขนส่งสินค้าทางทะเล ณ เวลา t

P_0 = ค่าบริการขนส่งสินค้าทางทะเลเฉลี่ย ณ ปีฐาน

Q_0 = ปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเล ณ ปีฐาน

$P_0 Q_0$ = มูลค่าการบริการขนส่งสินค้าทางทะเล ณ ปีฐาน

สูตรที่ใช้คำนวณดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล ณ เวลา t หรือ ณ ปี 2564 ถึงปี 2566 คือ (นิตยา ชูมี, 2552)

สูตร Modified Laspeyres

$$I_t = \frac{(\sum(P_{t-1} Q_0) \times \frac{P_t}{P_{t-1}})}{\sum(P_{t-1} Q_0)} \times I_{t-1}$$

หรือ

$$I_t = \frac{\sum[W_{t-1} \times \frac{P_t}{P_{t-1}}]}{\sum W_{t-1}} \times I_{t-1} \quad \text{สมการ (3)}$$

โดยที่

I_t = ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางทะเลเดือนปัจจุบัน

I_{t-1} = ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางทะเลเดือนก่อนหน้า

P_t = ค่าบริการขนส่งสินค้าทางทะเลเดือนปัจจุบัน

P_{t-1} = ค่าบริการขนส่งสินค้าทางทะเลเดือนก่อนหน้า

W_{t-1} = น้ำหนักเดือนก่อนหน้า

หลังจัดทำดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล และศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อค่าระวางและการส่งออก สามารถวิเคราะห์แนวโน้มความเป็นไปได้ในการทำสัญญาค่าระวางระยะยาว โดยใช้เครื่องมือการสร้างฉากทัศน์ ซึ่งได้แบ่งออกเป็น 3 กรณี ได้แก่ 1.ค่าระวางปรับตัวลดลง 2. ค่าระวางทรงตัว 3.ค่าระวางปรับตัวสูงขึ้น

4.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

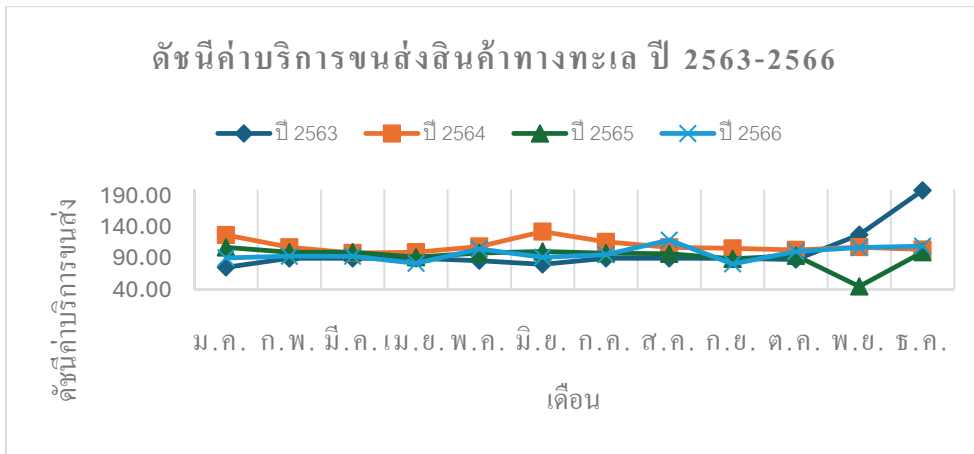
ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาคั้งนี้เป็นข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) โดยรวบรวมข้อมูลตั้งแต่ปี พ.ศ. 2563 ถึงปี พ.ศ.2566 ได้แก่ ปริมาณการส่งออกจากระบบข้อมูลของบริษัท และอัตราค่าระวางแบบ Spot rate มาจากสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (Thai national shippers' council) รวมทั้งข้อมูลที่ได้มาจกหน่วยงานอื่นๆ ที่ได้เก็บรวบรวมไว้แล้ว เช่น ข้อมูลทางสถิติต่างๆ ที่มีการบันทึกไว้ ข้อมูลรายงานการวิจัย เป็นต้น เพื่อนำมาใช้สนับสนุนปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวาง ภาพรวมสถานการณ์การส่งออกและแนวโน้มอุตสาหกรรมธุรกิจเครื่องใช้ไฟฟ้า

5. ผลการวิจัย

ผลการคำนวณความน่าจะเป็นของฉากทัศน์ที่จะเกิดขึ้นมากที่สุด ได้แก่ ฉากทัศน์ที่ 1 ค่าระวางปรับตัวสูงขึ้น และผู้ให้สัมภาษณ์เชิงลึกทั้งหมดจำนวน 7 ท่าน

มีความเห็นตรงกันว่า ค่าระวางยังคงปรับตัวสูงขึ้นต่อเนื่อง ดังนั้นบริษัทกรณีศึกษาจึงควรจัดทำสัญญาค่าระวางระยะยาว

1) ปัจจัยที่ส่งผลต่ออัตราค่าระวาง



ภาพที่ 1 การเปลี่ยนแปลงดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล ปี 2563-2566

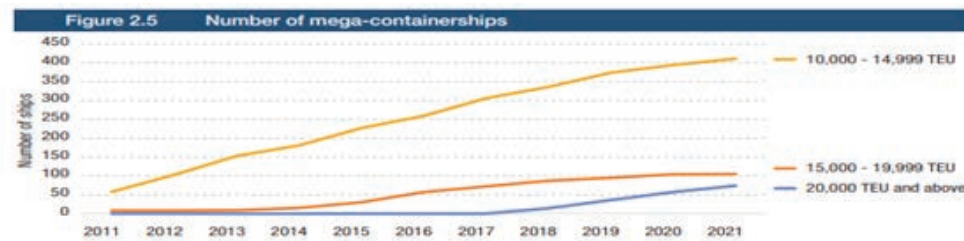
ผลจากการคำนวณดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล (ภาพที่ 1) พบว่า ค่าบริการขนส่งสินค้าในปี 2563 ของเส้นทางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และยุโรปส่วนใหญ่คงที่ ไม่มีการเปลี่ยนแปลง แต่ช่วงเดือนพฤศจิกายนถึงธันวาคมพบว่า ค่าบริการขนส่งมีการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นเนื่องจากปัญหาขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์และพื้นที่ระวางของสายเรือค่อนข้างหนาแน่น และมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโควิด 19 ทำให้ค่าระวางมีการปรับตัวสูงขึ้น

ช่วงเดือนมกราคมของปี 2564 พบว่า ค่าบริการขนส่งสินค้ายังคงปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นในเส้นทางเอเชีย ยุโรป และตะวันออกเฉียงใต้ แต่ในช่วงตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ค่าบริการขนส่งสินค้าในเส้นทางเอเชียเริ่มมี

อัตราค่าระวางคงที่ จากภาพรวมสถานการณ์ตู้สินค้าขาดแคลนเริ่มมีทิศทางดีขึ้น สำหรับเส้นทางยุโรปและตะวันออกเฉียงใต้ค่าระวางยังคงมีการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอีกในเดือนพฤษภาคมไปจนถึงเดือนธันวาคม เนื่องจากสถานการณ์การค้าหลายพื้นที่ทั่วโลกเริ่มฟื้นตัว ทำให้ความต้องการตู้คอนเทนเนอร์ในการขนส่งสินค้าเพิ่มสูงขึ้น (ภาพที่ 2) และยังคงพบปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือจากมาตรการล็อกดาวน์และขนาดเรือขนส่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่ขึ้น (ภาพที่ 3) ทำให้ใช้เวลาในการขนถ่ายสินค้ามากขึ้น การตักค้างตู้คอนเทนเนอร์ภายในท่าเรือทำให้การหมุนเวียนตู้คอนเทนเนอร์ล่าช้า ทำให้ค่าระวางมีการปรับตัวสูงขึ้น



ภาพที่ 2 การเปลี่ยนแปลงระหว่างอุปสงค์กับอุปทานในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์
ที่มา: UNCTAD (2021)



ภาพที่ 3 จำนวนเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่
ที่มา: UNCTAD (2021)

สำหรับในปี 2565 ในช่วงไตรมาสแรก (ม.ค.-มี.ค.) ค่าระวางยังคงมีการปรับตัวสูงขึ้นต่อเนื่องจากปี 2564 โดยค่าระวางในเส้นทางเอเชียและตะวันออกกลางส่วนใหญ่มีอัตราค่าที่และเริ่มปรับตัวลดลงในเดือนพฤศจิกายนถึงธันวาคม สำหรับเส้นทางยุโรป พบว่า ค่าระวางอยู่ในทิศทางขาลงจากความขัดแย้งของรัสเซียและยูเครน ทำให้ภาพรวมตลาดในการขนส่งสินค้าขาลงต่อเนื่องและค่าระวางทยอยปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยค่าระวางมีการปรับลดในเดือนพฤศจิกายนถึงธันวาคมอย่างมีนัยสำคัญจากอุปสงค์การขนส่งสินค้าที่ชะลอลงตามเศรษฐกิจโลก ผนวกกับปัญหาความหนาแน่นของท่าเรือที่ลดลงทำให้ผู้บริษัทยุโรปประกอบการสายเดินเรือต่างปรับตัว เช่น การลดจำนวนเที่ยวเรือให้สอดคล้องกับปริมาณสินค้า และการงดแวะในบางท่าเรือ (Blank sailing, Skip call)

ในปี 2566 ภาพรวมการขนส่งยังทรงตัว ในขณะที่ค่าระวางในเส้นทางเอเชียยังคงปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องและเริ่มคงที่ตั้งแต่ช่วงกลางปีถึงปลายปี สำหรับเส้นทางยุโรปและตะวันออกกลางค่าระวางมีความอ่อนไหว มีการปรับเปลี่ยนขึ้นและลงอย่างรวดเร็วจากปัญหาความขัดแย้งระหว่างอิสราเอลและกลุ่มฮามาส โดยเฉพาะช่วงเดือนธันวาคม 2566 เกิดการโจมตีเรือขนส่งของกลุ่มกบฏฮูตีในทะเลแดง ทำให้มีการปรับราคาเพิ่มสูงขึ้นในเส้นทางยุโรป บริษัทผู้ประกอบการสายเดินเรือบางสายเรือมีการประกาศเลี่ยงการเดินทางผ่านทะเลแดงและเปลี่ยนเส้นทางระยะไกลโดยผ่านเส้นทางทวีปแอฟริกาและแหลมกู๊ดโฮปแทน จึงทำให้ค่าระวางปรับตัวสูงขึ้นจากการที่ต้นทุนการเดินทางเรือและราคาน้ำมันที่ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น

2) ภาพรวมสถานการณ์การส่งออกและแนวโน้มอุตสาหกรรมธุรกิจเครื่องใช้ไฟฟ้า

ตารางที่ 1 มูลค่าการส่งออก (FOB) ของเครื่องใช้ไฟฟ้าและกลุ่มสินค้าหมวดพิกัด 84

	มูลค่าการส่งออก (FOB) หน่วยล้านล้านบาท				อัตราการขยายตัว			
	2563	2564	2565	2566	2563/62 %	2564/63 %	2565/64 %	2566/65 %
รวม	1.2	1.4	1.5	1.4	-5.3	21.9	7.0	-8.7

ที่มา: กรมศุลกากร (2566)

จากข้อมูลกรมศุลกากร ดังแสดงในตารางที่ 1 พบว่า ประเทศไทยมีมูลค่าการส่งออกของเครื่องใช้ไฟฟ้าและกลุ่มสินค้าหมวดพิกัด 84 ในปี 2563 มูลค่า 1.2 ล้านล้านบาท มีอัตราการเติบโตลดลงร้อยละ 5.3 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา เนื่องจากการค้าโลกที่หยุดชะงักจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด 19 ส่งผลให้ปริมาณการส่งออกในปี 2563 ลดลง

โดยในปี 2564 แนวโน้มการแพร่ระบาดของโควิด 19 ที่เริ่มคลี่คลาย ส่งผลให้เศรษฐกิจไทยเริ่มมีการฟื้นตัว ทำให้มูลค่าการส่งออกของเครื่องใช้ไฟฟ้าและกลุ่มสินค้าหมวดพิกัด 84 ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.9 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า มูลค่าการส่งออกที่ปรับตัวสูงขึ้นส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการฟื้นตัวของความต้องการสินค้าในตลาดโลก ส่งผลให้ราคาสินค้าปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นจากราคาวัตถุดิบ รวมถึงราคาน้ำมันและค่าขนส่งที่ปรับตัวสูงขึ้น

ในปี 2565 ยังคงเป็นปีของการฟื้นตัวจากการแพร่ระบาดของโควิด หลายประเทศสามารถควบคุมการแพร่ระบาดของโควิด 19 ได้เพิ่มขึ้น ส่งผลให้เศรษฐกิจฟื้นฟูก่อนเนื่อง โดยประเทศไทยมีอัตราการส่งออกของเครื่องใช้ไฟฟ้าและกลุ่มสินค้าหมวดพิกัด 84 ในปี 2565 เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 อย่างไรก็ตาม สงครามรัสเซียและยูเครนส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจขนาดใหญ่อย่างสหภาพยุโรป เพราะมีความใกล้ชิด

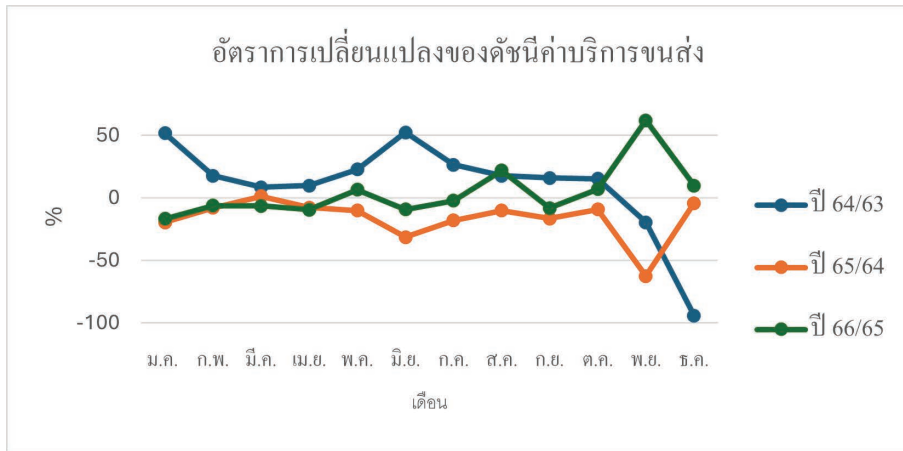
กับรัสเซีย-ยูเครน ทำให้ยุโรปมีความเสี่ยงที่จะเข้าสู่ภาวะเศรษฐกิจถดถอย ส่งผลให้เศรษฐกิจโลกจะชะลอตัวลงไปเรื่อยๆ

สำหรับในปี 2566 ประเทศไทยมีอัตราการส่งออกของเครื่องใช้ไฟฟ้าและกลุ่มสินค้าหมวดพิกัด 84 ลดลงร้อยละ 8.7 เทียบกับปีก่อนหน้า จากเศรษฐกิจสหรัฐอเมริกาในช่วงครึ่งปีแรกได้เผชิญกับสถานการณ์ที่หลากหลาย เช่น ปัญหาอัตราเงินเฟ้อพื้นฐานสูง การเร่งขึ้นดอกเบี้ยของธนาคารกลางสหรัฐฯ เป็นต้น สำหรับปี 2567 กระทรวงการคลังคาดการณ์ว่าเศรษฐกิจไทยจะขยายตัวเร่งขึ้นที่ร้อยละ 2.8 ต่อปี (ช่วงคาดการณ์ที่ร้อยละ 2.3 ถึง 3.3) โดยปริมาณการส่งออกสินค้าจะยังสามารถขยายตัวได้ แต่ยังคงต้องติดตามปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยอย่างใกล้ชิด เช่น สถานการณ์ผู้รับระหว่างอิสราเอลและฮามาสที่อาจส่งผลกระทบต่อราคาพลังงานให้ปรับตัวสูงขึ้น และความยืดหยุ่นของสงครามระหว่างรัสเซียและยูเครน

3) การวิเคราะห์ความเป็นไปได้

แนวโน้มอัตราค่าระวาง

จากการวิเคราะห์ข้อมูลสามารถแบ่งปัจจัยที่มีแนวโน้มจะเกิดขึ้นและส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวาง ดังนี้



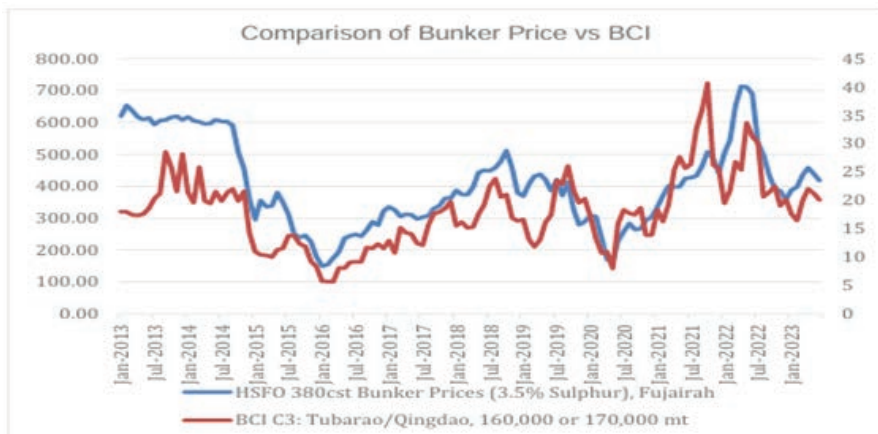
ภาพที่ 4 อัตราการเปลี่ยนแปลงของดัชนีค่าบริการขนส่งช่วงระยะเวลาเดียวกัน

3.1) ต้นทุนการเดินเรือ

จากข้อมูลอัตราการเปลี่ยนแปลงของดัชนีค่าบริการขนส่งช่วงระยะเวลาเดียวกันของปี 2566 เทียบกับปี 2565 (ภาพที่ 4) พบว่า ดัชนีราคามีแนวโน้มสูงขึ้น เนื่องจากความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลาง ทวีความรุนแรงขึ้นอีกครั้ง อีกทั้งการโจมตีเรือขนส่งของกลุ่มกบฏฮูตีในทะเลแดง ทำให้บริษัทผู้ประกอบ

การสายเดินเรือจำนวนมากต้องเลี่ยงเส้นทางผ่านคลองสุเอซและเปลี่ยนไปใช้เส้นทางระยะไกลขึ้น จึงทำให้ต้นทุนการเดินเรือสูงขึ้นส่งผลต่อค่าระวางปรับตัวสูงขึ้น อีกทั้งยังมีการประกาศเรียกเก็บค่าระวางพิเศษสำหรับเส้นทางที่ไปยังแถบตะวันออกกลาง (Red Sea charge) ส่งผลให้ค่าระวางปรับตัวสูงขึ้น

3.2) ราคาน้ำมันดิบ



ภาพที่ 5 การเปรียบเทียบราคาน้ำมันและดัชนีค่าระวาง ที่มา: Kumar and Cerpa (2023)

ภาพที่ 5 แสดงให้เห็นว่า ราคาน้ำมันและอัตราค่าระวางมีความสัมพันธ์ทิศทางเดียวกัน ในปี 2562 กำลังการผลิตน้ำมันเกินความต้องการใช้ของโลก ส่งผลให้กลุ่มโอเปกการ์ดกำลังการผลิตลดลงและจาก

มาตรการล็อกดาวน์ ทำให้ราคาน้ำมันลดลงต่อเนื่อง ในต้นปี 2563 ซึ่งเป็นช่วงเศรษฐกิจถดถอย

ในปี 2564 ความต้องการใช้น้ำมันมีแนวโน้มฟื้นตัวจากการผ่อนคลายมาตรการล็อกดาวน์ ทำให้

ผ่านการรับรองคุณภาพจากศูนย์ดัชนีการอ้างอิงวารสารไทย (TCI.) อยู่ในกลุ่ม 2 สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

ราคาน้ำมันดิบยังคงปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับกลุ่มโอเปกพลัสปรับเพิ่มกำลังการผลิต น้อยกว่าที่คาดการณ์ทำให้อุปทานน้ำมันดิบน้อยกว่า ความต้องการใช้ของโลก

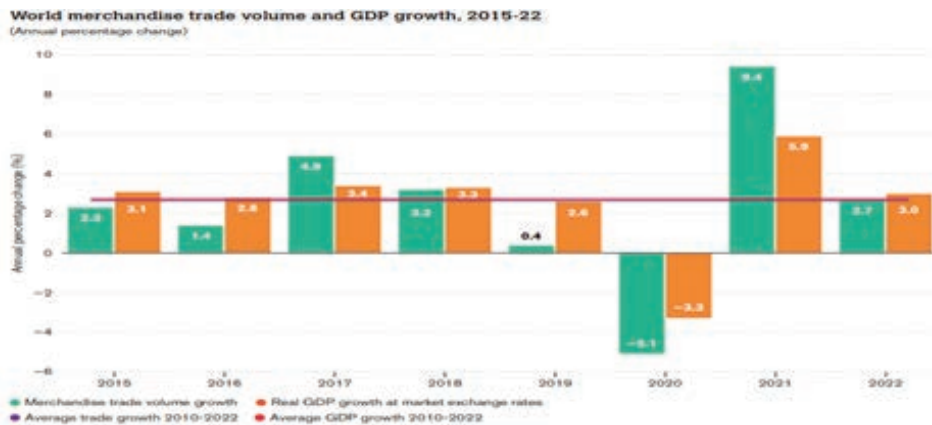
ช่วงครึ่งแรกของปี 2565 ความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ถึงจุดสูงสุดด้วยการที่รัสเซียบุกยูเครนอย่างเต็มรูปแบบเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ ส่งผลให้ราคาน้ำมันดิบปรับตัวสูงขึ้น สำหรับช่วงปลายปี 2565 ราคาน้ำมันดิบลดลงเนื่องจากความกังวลเกี่ยวกับภาวะเศรษฐกิจถดถอยที่อาจเกิดขึ้น

ปี 2566 ราคาน้ำมันปรับตัวผันผวนอย่างมาก ในปีนี้จากความกังวลด้านภูมิรัฐศาสตร์ และมาตรการ

ทั่วโลกเพื่อควบคุมอัตราเงินเฟ้อ อย่างไรก็ตามราคาน้ำมันยังได้รับแรงหนุนจากการคาดการณ์ว่าธนาคารกลางสหรัฐฯจะปรับลดอัตราดอกเบี้ยในปีหน้า ส่งผลให้เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจ รวมถึงความต้องการใช้น้ำมันที่เพิ่มขึ้น

3.3) เศรษฐกิจโลก

ภาพที่ 6 อธิบายการค้าโลกที่หดตัวในปี 2565 และการเติบโตต่ำในปี 2566 จากสถานการณ์รัสเซีย-ยูเครน อัตราเงินเฟ้อ และนโยบายการเงินแบบเข้มงวด จึงคาดการณ์ว่าในปี 2567 เศรษฐกิจจะมีการฟื้นตัวเพิ่มขึ้น และการเปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินเรือผ่านทะเลแดง เป็นปัจจัยสนับสนุนให้ค่าระวางมีการปรับตัวสูงขึ้น



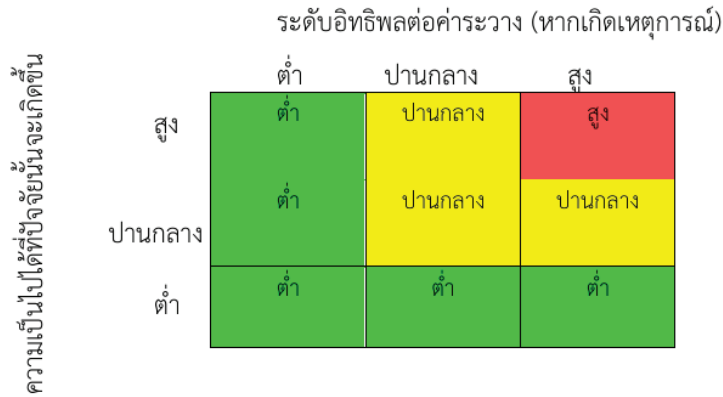
ภาพที่ 6 ปริมาณการค้าโลกและการเติบโตของ GDP ปี 2558-2565
ที่มา: World Trade Organization (WTO). (2023)

3.4) ฤดูกาล

ปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าในช่วงก่อนเทศกาลคริสต์มาสและปีใหม่ปรับตัวสูงขึ้น จากการที่อุปสงค์มากกว่าอุปทานทำให้สายเรือมีการเรียกเก็บค่าระวางพิเศษ (Surcharge) เพิ่มเติม เช่น Peak season surcharge สำหรับเส้นทางที่ไปยุโรปเหนือตั้งแต่เดือนมกราคม ปี 2567

จากปัจจัยที่ส่งผลต่ออัตราค่าระวางดังกล่าว สามารถจำแนกแนวโน้มอัตราค่าระวางได้เป็น 3 ฉากทัศน์ได้แก่ 1) ค่าระวางปรับตัวสูงขึ้น 2) ค่าระวาง

ทรงตัว 3) ค่าระวางปรับตัวลดลง และนำมาตรการรองรับเหตุการณ์ในแต่ละฉากทัศน์ของ Wang et al. (2021) ได้แบ่งโครงสร้างการขนส่งขั้นพื้นฐานสามประการ ได้แก่ 1) สัญญาค่าระวางระยะยาว 2) ค่าระวางตามตลาด และ 3) แบบรวมรูปแบบระหว่างค่าระวางระยะยาวกับค่าระวางตามตลาด มาเป็นข้อเสนอแนะในการรับมือกับสถานการณ์ในแต่ละฉากทัศน์ ส่วนการวิเคราะห์ความน่าจะเป็นของฉากทัศน์แต่ละฉากทัศน์ที่จะเกิดขึ้น ใช้วิธีเมทริกซ์ขนาด 3 x 3 (ภาพที่ 7) ได้แก่ สูง ปานกลาง ต่ำ มาคำนวณ



ภาพที่ 7 เมทริกซ์ความน่าจะเป็นของฉากทัศน์แต่ละฉากที่จะเกิดขึ้น

ตารางที่ 2 การสร้างฉากทัศน์จากปัจจัยที่ส่งผลต่ออัตราค่าระวาง

มาตรการรองรับเหตุการณ์		ฉากทัศน์ที่ 1			ฉากทัศน์ที่ 2			ฉากทัศน์ที่ 3		
		ค่าระวางปรับตัวสูงขึ้น			ค่าระวางทรงตัว			ค่าระวางปรับตัวลดลง		
		สัญญาณค่าระวางระยะยาว			รวมรูปแบบค่าระวางระยะยาวกับค่าระวางตามตลาด			ใช้ค่าระวางตามตลาด		
ปัจจัยย่อย	ประเภทปัจจัย	ระดับอิทธิพลต่อค่าระวาง	ความเป็นไปได้ที่ปัจจัยนั้นจะเกิดขึ้น	ความน่าจะเป็นของฉากทัศน์	ระดับอิทธิพลต่อค่าระวาง	ความเป็นไปได้ที่ปัจจัยนั้นจะเกิดขึ้น	ความน่าจะเป็นของฉากทัศน์	ระดับอิทธิพลต่อค่าระวาง	ความเป็นไปได้ที่ปัจจัยนั้นจะเกิดขึ้น	ความน่าจะเป็นของฉากทัศน์
การเลี้ยงคลองสุเอซ	ต้นทุนเดินเรือและน้ำมันดิบ	สูง	สูง	สูง	ปานกลาง	สูง	ปานกลาง	ต่ำ	สูง	ต่ำ
ราคาน้ำมันดิบ	ต้นทุนเดินเรือและน้ำมันดิบ	สูง	สูง	สูง	ปานกลาง	สูง	ปานกลาง	ต่ำ	สูง	ต่ำ
สายเรือเก็บค่าระวางพิเศษ	ต้นทุนเดินเรือและน้ำมันดิบ	สูง	สูง	สูง	ปานกลาง	สูง	ปานกลาง	ต่ำ	สูง	ต่ำ
ปัญหาภูมิรัฐศาสตร์	เศรษฐกิจโลก	สูง	สูง	สูง	ปานกลาง	สูง	ปานกลาง	ต่ำ	สูง	ต่ำ
ปรับลดอัตราดอกเบี้ย	เศรษฐกิจโลก	ต่ำ	ปานกลาง	ต่ำ	ต่ำ	ปานกลาง	ต่ำ	ต่ำ	ปานกลาง	ต่ำ
การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์	ฤดูกาล (ความต้องการขนส่ง)	สูง	สูง	สูง	ปานกลาง	สูง	ปานกลาง	ต่ำ	สูง	ต่ำ
ความต้องการขนส่งเพิ่มขึ้น	ฤดูกาล (ความต้องการขนส่ง)	สูง	สูง	สูง	ปานกลาง	สูง	ปานกลาง	ต่ำ	สูง	ต่ำ

ฉลากทัศนที่ 1 ค่ำระวางปรับตัวสูงขึ้น จากการเปลี่ยนไปใช้เส้นทางระยะไกลขึ้น ทำให้มีการใช้น้ำมันมากขึ้นและเกิดการหมุนเวียนของตู้คอนเทนเนอร์ล่าช้า ทำให้เกิดอุปสงค์มากกว่าอุปทาน สายเรือจึงเรียกเก็บค่ำระวางพิเศษ (Surcharge) เพิ่มเติม ส่งผลให้ค่ำระวางสูงขึ้น รวมทั้งมีสัญญาจากธนาคารกลางสหรัฐจะปรับลดอัตราดอกเบี้ย ช่วยส่งเสริมการเติบโตของเศรษฐกิจและกำลังซื้อของผู้บริโภคในตลาดโลก ซึ่งเป็นผลดีต่อการส่งออกของธุรกิจเครื่องใช้ไฟฟ้า จึงควรทำสัญญาค่ำระวางระยะยาวในการการันตีการมีตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออก และช่วยลดต้นทุนในการขนส่ง

ฉลากทัศนที่ 2 ค่ำระวางทรงตัว ต้นทุนการเดินเรือและราคาน้ำมันดิบทรงตัวจากปัญหาภูมิรัฐศาสตร์ที่ยืดเยื้อ ทำให้เศรษฐกิจโลกฟื้นตัวอย่างจำกัด ทำให้ความต้องการขนส่งถูกกดตัน จึงไม่สามารถคาดการณ์ทิศทางการส่งออกของเครื่องใช้ไฟฟ้าที่แน่นอน จึงควรจัดทำสัญญาแบบผสม เพื่อสามารถปรับเปลี่ยนให้เข้าความผันผวนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ฉลากทัศนที่ 3 ค่ำระวางปรับตัวลดลง ปัญหาภูมิรัฐศาสตร์มีความรุนแรง ทำให้เกิดการชะลอตัวทางเศรษฐกิจ กำลังซื้อตลาดโลกลดลง ซึ่งเป็นผลเสียต่อการส่งออกเครื่องใช้ไฟฟ้า เมื่ออุปสงค์ลดลงผู้ประกอบการสายเรือต้องบริหารจัดการอุปทานของเรือให้มีความสอดคล้องกับอุปสงค์ จึงควรใช้ค่ำระวางตามตลาด เนื่องจากค่ำระวางมีแนวโน้มลดลงต่อเนื่อง

6. สรุปผลการวิจัยและอภิปรายผล

สามารถแบ่งปัจจัยที่ส่งผลต่ออัตราค่ำระวาง ได้แก่ 1) ต้นทุนการเดินเรือและราคาน้ำมันดิบ ซึ่งต้นทุนน้ำมันเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดในต้นทุนการเดินเรือ (Kumar & Cerpa, 2023) 2) เศรษฐกิจโลก การเติบโตของเศรษฐกิจโลกมีผลต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยประเทศที่มีรายได้สูงและปานกลางมีผลกระทบมากที่สุด (Michail, 2020) และ 3) ฤดูกาล (ความต้องการขนส่ง) โดยความต้องการ

ขนส่งมี 5 ปัจจัย ได้แก่ เศรษฐกิจโลก, การค้าทางทะเลระหว่างประเทศ, เหตุการณ์ทางการเมือง, ต้นทุนการขนส่ง และผลกำไรโดยเฉลี่ย ซึ่งคำนวณในรูปแบบ “ตัน-ไมล์” โดยปริมาณต้นของสินค้าที่บรรทุกคูณด้วยระยะทางขนส่งเฉลี่ย เช่น การปิดคลองสุเอซทำให้เพิ่มระยะทาง ทำให้ความต้องการขนส่งเพิ่มขึ้น (Jugovic et al., 2015) หลังจากทราบปัจจัยแล้วนำมาสร้างฉลากทัศน ผลการวิเคราะห์พบว่า เข้าเกณฑ์ค่ำระวางปรับตัวสูงขึ้น ดังนั้นบริษัทกรณีศึกษาควรจัดทำสัญญาค่ำระวางระยะยาว เพิ่มความได้เปรียบในการแข่งขันทางด้านราคา สอดคล้องความเห็นของ Kavussanos and Visvikis (2016) ที่กล่าวว่า การคาดการณ์ว่าเศรษฐกิจโลกเติบโตขึ้นจะทำให้อัตราค่ำระวางเรือมีแนวโน้มสูงขึ้น บริษัทจึงต้องป้องกันตัวเองจากการเคลื่อนไหวดังกล่าวที่ส่งผลเสียต่อความสามารถในการทำกำไร ดังนั้นจึงควรใช้มาตรการป้องกันทางการเงินมากขึ้น และสอดคล้องกับทฤษฎีเศรษฐศาสตร์ต้นทุนธุรกรรม (TCE) ว่าองค์กรอาจเผชิญกับต้นทุนค่าเสียโอกาสจากล้มเหลวในการปรับตัวให้เข้ากับความไม่แน่นอนของตลาด หากผู้ให้บริการขนส่งไม่ปรับตัวให้เข้ากับสภาพตลาดที่เปลี่ยนแปลงไป อาจเผชิญกับต้นทุนค่าเสียโอกาสจากความไม่แน่นอนของตลาดที่เพิ่มขึ้น (Susarla et al., 2009)

7. ข้อเสนอแนะ

7.1 ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

สัญญาค่ำระวางระยะยาวควรใช้กลยุทธ์การต่อรองที่ได้ประโยชน์ทั้งสองฝ่าย เช่น การการันตีการมีตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออกของผู้ส่งออก ในขณะที่เดียวกันบริษัทผู้ให้บริการขนส่งสินค้าสามารถนำปริมาณการขนส่งขั้นต่ำไปเจรจากับบริษัทสายเรือเพื่อให้ได้ราคาที่สามารถแข่งขันได้

7.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

ควรมีประยุกต์การพยากรณ์ค่ำระวางโดยใช้แบบจำลองเศรษฐมิติ (Econometric model) หรือระบบ AI เพิ่มเติม เพื่อวิเคราะห์ได้แม่นยำยิ่งขึ้น

เอกสารอ้างอิง

- กรมเจ้าท่า. (2567). *โครงการศึกษาพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันทางการค้าและโลจิสติกส์ของไทย (รายงานสรุปผู้บริหาร)*, กรมเจ้าท่า.
- กรมศุลกากร. (2566). *รายงานสถิติ*. ค้นเมื่อ 9 มกราคม 2568, จาก: <https://www.customs.go.th>.
- ธวัช เลหาอรุณทัตย์ และชิตพงษ์ อัยสานนท์, (2567). ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านการขนส่ง กรณีศึกษาของบริษัท เอ บี ซี จำกัด. *วารสารนวัตกรรมทางธุรกิจและสังคม*, 1(1).
- นิตยา ชูมี. (2552). *การจัดทำดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล เพื่อการนำไปประกอบการตัดสินใจด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของภาครัฐและเอกชน*. การค้นคว้าอิสระปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย.
- รุ่งอรุณ วงศ์วุฒิ. (2555). *กลยุทธ์การสร้างรายได้เปรียบทางการแข่งขันของบริษัทสยามพาร์มาซูติคอลล จำกัด*. การค้นคว้าอิสระปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยแม่โจ้.
- สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย. (2567). *การเคลื่อนไหวของอัตราค่าระวางเรือประจำสัปดาห์*. ค้นเมื่อ 24 ตุลาคม 2567, จาก: <https://www.tnsc.com>.
- Jugovic, A., Komadina, N., & Hadzic, A. P. (2015). Factors influencing the formation of freight rates on maritime shipping markets. *Scientific Journal of Maritime Research*, 29(1), 23-29.
- Kavussanos, M. G., & Visvikis, I. D. (2016). *Maritime business freight risk management. The International Handbook of Shipping Finance*. London: Palgrave Macmillan.
- Kumar, P., & Cerpa, J. M. (2023). *Pricing Ocean Freight Services: A Bargaining Perspective*. Thesis of the Degree of Master of Science. World Maritime University.
- Liang, T., & Huang, J. (1998). An empirical study on consumer acceptance of products in electronic markets: A transaction cost model. *Decision Support Systems*, 24(1), 29-34.
- Michail, N. A. (2020). World economic growth and seaborne trade volume: Quantifying the relationship. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 4(1). <http://dx.doi.org/10.1016/j.trip.2020.100108>
- Ramani, K. V. (1996). An interactive computer simulation model for the logistics planning of container operations in seaports. *Simulation Journal*, 66(5), 291-300.
- Susarla, A., Barua, A., & Whinston, A. (2009). A transaction cost perspective of the software as a service business model. *Journal of MIS*, 26(2), 205-240.
- UNCTAD (2021). *Record-breaking container freight rates*. Review of Maritime Transport 2021, UNCTAD. <https://doi.org/10.18356/9789210000970>.

- Wang, K. Y., Wen, Y., Yip, T. L., & Fan, Z., (2021). Carrier-shipper risk management and coordination in the presence of spot freight market. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 149(1). <https://doi.org/10.1016/j.tre.2021.102287>
- Williamson, O. E., (1975). *Markets and Hierarchies: Analysis and Anti-Trust Implications*, New York: Free Press.
- Williamson, O. E., (1979). Transaction Cost Economics: The Governance of Contractual Relation, *Journal of Law and Economics*, 22(2), 233-261.
- World Trade Organization (WTO). (2023). *World trade statistical review 2023* (29–41). World Trade Organization. Retrieved 20 January 2024, From: https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2023_e/wts2023_e.pdf.