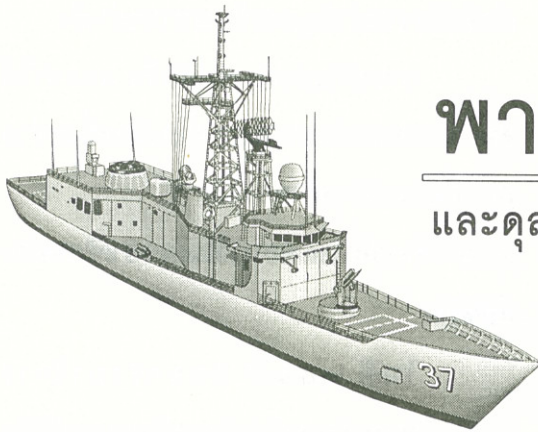




พาณิชยนาวีไทย

และดุลการชำระเงินระหว่างประเทศ



*ศาสตราจารย์ธนสรรค์ แวงโสภณ

๑.ปัญหาการขาดดุลบัญชีเดินสะพัด

พ.ศ.	ดุลบัญชีเดินสะพัด	ค่าระวางที่ใช้เรือต่างชาติ
(ล้านบาท)	(ล้านบาท)	
๒๕๓๓	-๒๐๓,๑๕๓	๑๓๒,๐๔๖
๒๕๓๘	-๓๓๓,๖๔๑	๑๔๕,๒๐๓
ที่มา : คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี		

ในปี ๒๕๓๘ เลขานุการ สพว. กล่าวว่าปัจจุบันประเทศไทยขาดดุลค่าระวางเป็นจำนวนเงินไม่น้อยกว่า ๑๒๐,๐๐๐ ล้านบาท การแก้ไขไม่อาจใช้วิธีทางคณิตศาสตร์ว่าถ้า

เพิ่มเรือจะทำให้การขาดดุลค่าระวางลดลงได้ การซื้อเรือบางที่อาจทำให้การขาดดุลเพิ่มขึ้น ถ้าเรือไม่มีสินค้าบรรทุกเพียงพอ การแก้ อาจต้องเข้าไปช่วยบริษัทเรือไทยในการ

* ศาสตราจารย์พิเศษ สาขาการขนส่ง มหาวิทยาลัยรามคำแหง, ผู้ทรงคุณวุฒิ สาขาการขนส่ง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, อาจารย์พิเศษ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

ตลาด

เรื่องนี้ขอเสนอว่าควรจะได้มีการพิจารณาในหัวข้อดังต่อไปนี้ด้วย

๑.๑ การประสานผลประโยชน์ของเรือพาณิชย์ไทยกับสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือไทย

๑.๒ การคาดคะเนอุปสงค์อุปทานเรือในอนาคต แยกประเภทสินค้า จุดต้นทางปลายทาง และแยกประเภทเรือที่ต้องการ

๒. วัตถุประสงค์ของบทความ

๒.๑ เสนอความสำคัญและประวัติการพัฒนาพาณิชย์นาวี

๒.๒ แนวความคิด และทฤษฎีการจัดตั้งพาณิชย์นาวี

๒.๓ การคาดคะเนอุปสงค์อุปทานเรือ

๓. ความเจริญทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

ความเจริญทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและการกระจายอย่างเหมาะสมของผลผลิตและบริการที่เกิดจากทรัพยากร แต่เนื่องจากทรัพยากรเหล่านี้ได้กระจายกันอยู่อย่างไม่สม่ำเสมอทั่วโลก ดังนั้น จำเป็นจะต้องมีระบบแลกเปลี่ยนระหว่างประเทศที่ทันสมัย แต่เนื่องจากการค้าทางทะเลในปัจจุบัน มีปริมาณถึงปีละ ๘๐ % ของการค้าทั้งหมดของโลก ฉะนั้น การเดิน

เรือจึงมีความสำคัญและมีบทบาทอย่างยิ่ง

การปรับปรุงการเดินเรือ และค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางทะเล ย่อมมีผลที่จะช่วยการเพิ่มตลาดการค้าของโลก

๔. การสำรวจพาณิชย์นาวีในเขตอาเซียนและแปซิฟิก

ในปี ๒๕๑๘ คณะกรรมาธิการเศรษฐกิจและสังคมสำหรับเอเชียและแปซิฟิก (Economic and Social Commission for Asia and Pacific = ESCAP) ได้ทำการสำรวจพาณิชย์นาวีภายในเขต มีเรื่องที่น่าสนใจดังนี้

๔.๑ การพัฒนาของเรือพาณิชย์ของอินเดีย

อินเดียนับว่าเป็นประเทศที่ประสบความสำเร็จในการพัฒนาของเรือพาณิชย์ ความสำเร็จเกิดจากการช่วยเหลืออย่างแข็งขันของรัฐบาลในการขยายกองเรือ วิธีปฏิบัติคือ

(๑) การอนุญาตให้กู้ยืมเงินในอัตราดอกเบี้ยพิเศษในระยะเวลายาวนาน

(๒) การยอมให้แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยการชำระล่วงหน้าเพียงร้อยละ ๒๐ สำหรับการซื้อเรือ

(๓) การยินยอมให้ซื้อเรือในฐานะเป็นสินค้าอย่างหนึ่ง โดยชำระค่าเรือด้วยเงินตราภายในประเทศ ภายใต้สัญญาสองฝ่ายที่ทำไว้กับประเทศที่ต่อเรือ โดยอนุญาตให้มี

ส่วนลดเป็นค่าพัฒนาการสำหรับเรือใหม่ ๆ
อีกร้อยละ ๔๐

(๔) ยกเว้นภาษีบางอย่างให้แก่
อุตสาหกรรมการเดินเรือ

(๕) การขยายสิ่งอำนวยความสะดวก
ต่าง ๆ ในการต่อเรือ

๔.๒ ประเทศกำลังพัฒนาจำเป็นต้องมีเรือชนิดต่าง ๆ

ความจำเป็นจะต้องมีเรือชนิดต่าง ๆ
อยู่ในหมู่เรือประจำชาติของบรรดาประเทศ
สมาชิกที่กำลังพัฒนานับว่ามีความสำคัญ
พร้อมๆกับที่ภาพของการเดินเรือค้าทางทะเล
กำลังเปลี่ยนแปลงไป แนวโน้มที่จะมีเรือชนิด
ต่างๆอยู่ในหมู่เรือเหล่านี้ อาจจะพอมองเห็น
ได้แล้ว ดังนี้

เรือบรรทุกน้ำมันใหม่ ๆ ที่กำลัง
สร้างขึ้นสำหรับประเทศสมาชิกบางประเทศก็
ได้แก่ อินเดีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย

เรือบรรทุกสินค้ากอง (bulk) และ
บรรทุกสินค้าผสม ก็กำลังจะจัดให้มีไว้ใน
หมู่เรือที่กำลังพัฒนาด้วย ส่วนใหญ่จะเป็น
ของอินเดียและสิงคโปร์

ประเทศสมาชิกที่กำลังพัฒนาได้
กำลังใช้ความพยายามที่จะให้มีเรือชนิดต่างๆ
อยู่ในหมู่เรือของตน และประเทศเหล่านี้ก็
ค่อย ๆ มีเรือจำพวกบรรทุกสินค้าแห้ง เรือ

บรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกสินค้ากอง และเรือ
คอนเทนเนอร์ขึ้น

**๔.๓ ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีใน
การเดินเรือ**

ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ใน
การออกแบบเรือ และพัฒนาการของการสร้าง
เรือแบบรวมหน่วยสินค้า และเรือแบบพิเศษ
ได้ทำให้เกิดมีส่วนกระทบอย่างสำคัญ ต่อการ
พัฒนาอุตสาหกรรมเดินเรือ และเครื่องอำนวยความสะดวกในท่าเรือของประเทศที่กำลัง
พัฒนา

แผนพัฒนาการหมู่เรือของประเทศ
เหล่านี้ จำเป็นที่จำเป็นต้องมีการจัดหาเรือมาเพิ่ม
เพื่อขยายหมู่เรือของตน รวมทั้งเพื่อบรรจุเข้า
แทนเรือที่เก่า ๆ และใช้ประโยชน์ได้ไม่คุ้ม
ค่า ซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนมากนั้นด้วย

๔.๔ การบรรจุเรือแทน

เป็นที่เห็นได้อย่างชัดเจนว่าโปรแกรม
การบรรจุเรือเข้าแทนอย่างเป็นจำนวนมาก
ย่อมจะก่อให้เกิดความยากลำบากหลาย
ประการ เป็นการแน่นอนอยู่เหมือนกันว่า ถ้า
เอาเรือที่ใช้การแล้วมาบรรจุเข้าสับเปลี่ยน
แทนแล้ว ยอดการลงทุนทั้งหมดก็อาจจะลด
น้อยลงไป

แต่แนวความคิดนี้ อาจจะต้องมีการ
เปลี่ยนแปลงตามสถานการณ์

๔.๕ ปัญหาในการเลือกแบบเรือ

ประเทศที่กำลังพัฒนานั้น มีความจำเป็นอยู่หลายประการ ที่ต้องบังคับให้อยู่ในขอบเขตและข้อจำกัดในการที่จะเลือกแบบของเรือ กล่าวคือ

(๑) ความสามารถที่จะแสวงหาเรือมาใช้ในการ เพราะจะต้องใช้เงินทุนที่สูงมากขึ้น

(๒) ปัญหาเกี่ยวกับลักษณะภายนอกของท่าเรือ

(๓) เครื่องอำนวยความสะดวกของท่าเรือเหล่านี้

(๔) สภาพสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานของพื้นแผ่นดินที่อยู่ภายใน

(๕) ปัญหาของสังคมที่เกี่ยวข้องและอื่น ๆ

(๖) ปัญหาความต่อเนื่องอย่างไม่ขาดสายของการขนส่งสำหรับสินค้ากองรวม

(๗) ความเป็นไปได้ของการจัดรวมหน่วยสินค้า (Unitization)

๔.๖ การจัดรวมหน่วยสินค้า

การรวมหน่วยสินค้า ช่วยให้การขนส่งมีประสิทธิภาพมากขึ้น ลำดับของการเลือกนั้นมืออยู่อย่างกว้างขวาง เช่น

(๑) การรวมโดยใช้แผ่นรองสินค้า (Pallets) สำหรับเรือ Pallet

(๒) การใช้คอนเทนเนอร์ สำหรับ

บรรทุกเรือคอนเทนเนอร์

(๓) การนำเรือ barge หรือ Lash เข้ามาใช้สำหรับเรือ Sea Bee

(๔) การรถที่มีล้อบรรทุกสินค้าวิ่งขึ้นลงเรือได้ที่ เรียกว่า Ro/Ro

๕. ความต้องการเดินเรือของประเทศที่กำลังพัฒนา

การเดินเรือมีความสำคัญต่อประเทศที่กำลังพัฒนา เพราะการค้าในด้านสินค้าเข้าและสินค้าออกของประเทศเหล่านี้ต้องอาศัยทางทะเลเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งอาจพิจารณาได้ว่าประกอบด้วยหัวข้อดังต่อไปนี้

๕.๑ การปกป้องผลประโยชน์ของผู้ส่งสินค้า

(๑) ผลประโยชน์ของผู้ส่งสินค้า

ผลประโยชน์ของผู้ส่งสินค้า อาจพิจารณาว่าได้แก่ สินค้าขนส่งจากต้นทางไปยังปลายทางด้วยความปลอดภัย รวดเร็ว ประหยัดและมีเรือขนส่งในระยะเวลาที่ที่ต้องการ

(๒) ความไม่สมดุลระหว่างบริษัทเรือกับผู้ส่งสินค้า

แต่ถ้าเรามองไปในด้านตลาด ที่บริการสายการเดินเรือประจำทางจะเห็นปัญหาและความไม่เสมอภาคของผู้ส่งสินค้าและผู้ขนส่งขึ้นมา ในท่าเรือทุกแห่งจะมีผู้ส่งสินค้าหลายพันคน แต่การขนส่งระหว่างท่า

เรือจะมีการเดินเรือประจำทางอยู่เพียงไม่เกิน ๓ หรือ ๔ สายเท่านั้นเอง การเจรจาต่อรองได้เพิ่มทวี จากการที่มีการก่อตั้งชมรมบริษัทเดินเรือประจำทางขึ้น

(๓) การทำให้เกิดความสมดุล

ในสถานการณ์เช่นนี้ สามารถจะทำให้มีลักษณะใกล้เคียงความสมดุลมากขึ้นได้ ถ้าฝ่ายผู้ส่งสินค้าสามารถจะรวมกำลังกัน แทนที่จะให้ผู้ส่งสินค้าจำนวนหลายพันคน ต้องเผชิญกับชมรมการเดินเรือเพียงแห่งเดียว ผู้ส่งสินค้าอาจรวมตัวเป็นสภาผู้ส่งสินค้า และจัดให้มีผู้แทนคณะเดียว ให้สามารถเผชิญหน้ากับชมรมเดินเรือได้ การใช้วิธีนี้ก่อให้เกิดคุณภาพของความเข้มแข็ง ที่จะใช้ในการเจรจาต่อรอง ผู้ส่งสินค้าที่ควบคุมปริมาณขนส่งสินค้าจำนวนมาก อาจอยู่ในฐานะที่เข้มแข็งกว่าบรรดาเจ้าของเรือก็ได้

(๔) ผู้ส่งสินค้าจะต้องเข้มแข็งและมีความรู้

การปรึกษาหารือกันโดยการประชุมระหว่างสภากรรมการของผู้ส่งสินค้ากับชมรมของสายการเดินเรือประจำทางนั้น มองเห็นได้ชัดเจนว่าไม่เป็นการปกป้องคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ส่งสินค้าอย่างใดเลย เว้นแต่ผู้ส่งสินค้าจะมีความเข้มแข็งและมีความรู้ในการเจรจาต่อรองอยู่แล้วเป็นอย่างมาก

(๕) สิ่งที่ต้องพิจารณาคือการค้าต่างประเทศ

สิ่งที่จะต้องพิจารณาмаกไปกว่าผลประโยชน์ของผู้ส่งสินค้า หรือการเดินเรือคือกิจการค้าต่างประเทศทั้งหมดของประเทศเดียวหรือหลายประเทศที่เกี่ยวข้องกัน สิ่งที่ต้องการมากที่สุดคือ บริการของการเดินเรืออย่างมีมนุษยธรรมเท่าที่จะเป็นไปได้เพื่อผลประโยชน์ของผู้ส่งสินค้านั่นเอง

(เรื่องนี้รัฐบาลไทยได้แก้ไขโดยจัดตั้งสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยขึ้นมาแล้ว)

๕.๒ ลำดับก่อนหลังของการพัฒนาอุตสาหกรรมการเดินเรือ

(๑) ประเทศกำลังพัฒนาไม่ให้ความสำคัญ

ในประเทศที่กำลังพัฒนาโดยทั่วไป ไม่ได้ให้ความสำคัญการพัฒนาการเดินเรือในลำดับสูงเหตุผลคือ

(๑.๑) อัตราส่วนของรายได้กับเงินลงทุนไม่อยู่ในเกณฑ์ดีพอ

(๑.๒) ความเสี่ยงต่อการเสียหายของการเดินเรือ

(๑.๓) การขาดความรู้ทางด้านวิชาการ

(๑.๔) การขาดแคลนกำลังคนที่ได้

รับการฝึกฝนมาอย่างดีแล้ว

(๑.๕) รัฐมนตรีที่รับผิดชอบการขนส่งอยู่ในฐานะอาวุโสน้อย ขาดแรงผลักดัน

(๒) การเปรียบเทียบการลงทุน

ถ้าหากค่าใช้จ่ายสำหรับเรือใหม่ ได้ถูกนำไปเปรียบเทียบ กับการก่อให้เกิดการจ้างแรงงานโดยตรงแล้ว อาจปรากฏว่าประเทศสามารถก่อให้เกิดการจ้างแรงงานได้มากกว่า ถ้าหากได้ใช้ไปในด้านอื่น ๆ ที่มีใช้การเดินเรือ อย่างไรก็ดี ส่วนเทียบที่เกี่ยวกับเงินทุนนั้น ควรพิจารณาเอาแต่เฉพาะที่เกี่ยวกับเงินทุนที่ "ลอยตัว" (free) เท่านั้น ไม่รวมค่าเสียโอกาส

(๓) การเดินเรือช่วยให้เกิดแรงงานบนฝั่ง

อีกแง่หนึ่งซึ่งอาจจะมองข้ามไป ในเรื่องที่ว่า กิจการเดินเรื่อนั้นมิใช่ก่อให้เกิดแรงงานโดยตรง ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับลูกเรือเท่านั้น แต่การเดินเรือจำเป็น จะต้องมีพนักงานสำหรับให้ความช่วยเหลือประจำอยู่บนฝั่ง การก่อให้เกิดการจ้างแรงงานในด้านนี้จะต้องนำเข้ามาพิจารณาด้วย

(๔) ประหยัดเงินตราต่างประเทศ

จุดเฉพาะเท่าที่เกี่ยวกับการแสวงหาเงินตราต่างประเทศ ด้วยการเดินเรือ ก็เป็นเรื่องที่มีความสำคัญแก่การพิจารณา เรื่อนั้นจะ

เริ่มหาหรือประหยัดเงินตราต่างประเทศได้ทันทีที่ถูกลำออกมาปฏิบัติการ โดยไม่ต้องเสียเวลาเกี่ยวกับระยะตั้งตัว และจะไม่มีกรร่วไหลเข้าไปใน

กิจการต่างๆ ที่เป็นเรื่องภายในประเทศเลย

(๕) การดำเนินงานอุตสาหกรรมเดินเรือ

ประเทศที่กำลังพัฒนาโดยส่วนรวมแล้ว มีแนวโน้มดำเนินการเกี่ยวกับเรือประจำทางมากกว่า ไม่สู้สนใจกับการเดินเรือแบบชนิดอื่น ๆ นับว่าเหมาะสมกับความสามารถของตนเอง

เหตุผลที่เป็นจุดสำคัญในการเดินเรือประจำทางนั้น ต้องอาศัยการตัดสินใจอย่างย่อ ๆ หลายร้อยครั้งในแต่ละวัน แต่ความผิดพลาดที่เกิดขึ้นก็เป็นเรื่องขนาดเล็กย่อ ๆ เช่นกัน

ส่วนการปฏิบัติการของเรือ ที่มีอยู่ในตลาดการเช่นนั้น ต้องการพนักงานจัดการเพียงจำนวนน้อย เพราะมีเรื่องการตัดสินใจอยู่เพียงไม่กี่เรื่อง แต่ความผิดพลาดของการตัดสินใจที่เกิดขึ้นจะเป็นเรื่องที่ใหญ่มากดังนั้น การ ดำเนินการเดินเรือต้องพิจารณาสถานการณ์ให้ดี

๕.๓ การจัดหาเงินซื้อเรือ

การขยายตัวอย่างขนานใหญ่ของการ

เดินเรือ ตั้งแต่เกิดสงครามโลกครั้งที่สองนั้น เป็นเงินที่ได้มา โดยการกู้ยืมจากศูนย์กลางการเงินระหว่างประเทศ

มีสิ่งจำเป็นเบื้องต้นแรกที่จะต้องกระทำ ก่อน คือ

(๑) การออกกฎหมายเกี่ยวกับการค้าทางทะเล โดยมีบทบัญญัติที่แน่นอนชัดเจนลงไปว่า ผู้ให้กู้ยืมมีสิทธิประการใดบ้าง ถ้าหากผู้กู้ยืมไม่ชำระหนี้สินตน

(๒) ความมีเสถียรภาพของผู้กู้ยืมเงินที่จะได้รับการค้าประกันให้นำรายได้เงินตราต่างประเทศที่ได้จากเรือซึ่งเป็นวัตถุแห่งการกู้ยืม มาใช้ในการชำระหนี้ได้

(๓) ชื่อเสียงของรัฐบาลและธนาคารกลาง ซึ่งจะเป็นปัจจัยในการกำหนดในการตกลงให้กู้ยืมเงินกันต่อไป

๕.๔ การออกกฎหมายพาณิชย์นาวี
พื้นฐานของกฎหมายประเภทนี้ ควรกำหนดเพื่อ

(๑) การพัฒนาในด้านการเดินเรือ
(๒) การปกป้องคุ้มครองผู้ส่งสินค้า
(๓) การปกป้องผู้ดำเนินการกิจการ
ท่าเรือ

(๔) โครงการการออกกฎหมายที่เหมาะสม

๕.๕ การพัฒนาท่าเรือ

การเดินเรือทั้งหมดจะตั้งต้นและสิ้นสุดที่ท่าเรือ ซึ่งมักจะมีการมองข้ามในข้อที่ว่า การค้ำนั้นจะเกิดผลอย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นการประหยัดไม่ได้เลย ถ้าหากท่าเรือที่ให้บริการแก่เรือสินค้า อยู่ในสภาพที่ขาดประสิทธิภาพและมีค่าใช้จ่ายสูง

ท่าเรือจะต้องปรับให้เหมาะสมกับสภาพของการค้า และสภาพของท่าเรือ ที่ใช้ในการค้ำนั้นจะต้อง

(๑) สามารถยกขนสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพและ

(๒) ราคาค่าธรรมเนียมย่อมเยา

๖. การคาดคะเนอุปสงค์และอุปทานเรือ
(Forecasting Ship Demand and Supply)

หัวข้อนี้เป็นประเด็นสำคัญของการปรับปรุงกองเรือพาณิชย์ไทย ถ้าเราสามารถคาดคะเนอุปสงค์อุปทานเรือในอนาคตได้ การปรับปรุงพาณิชย์นาวีไทยก็จะประสบความสำเร็จ

๖.๑ การคาดคะเน

การคาดคะเนในการจัดการเดินเรือก็เหมือนกับในด้านอุตสาหกรรมอื่น ๆ ก็จะต้องรวบรวมสถิติการค้า จำนวนเรือ การวิจัยตลาด และข้อมูลทางเศรษฐกิจต่างๆ ก่อนเมื่อเราสามารถคาดคะเนอุปสงค์ อุปทานและตลาดได้ ก็จะนำไปสู่การนิยามโครงการ

และการประเมินโครงการต่อไป

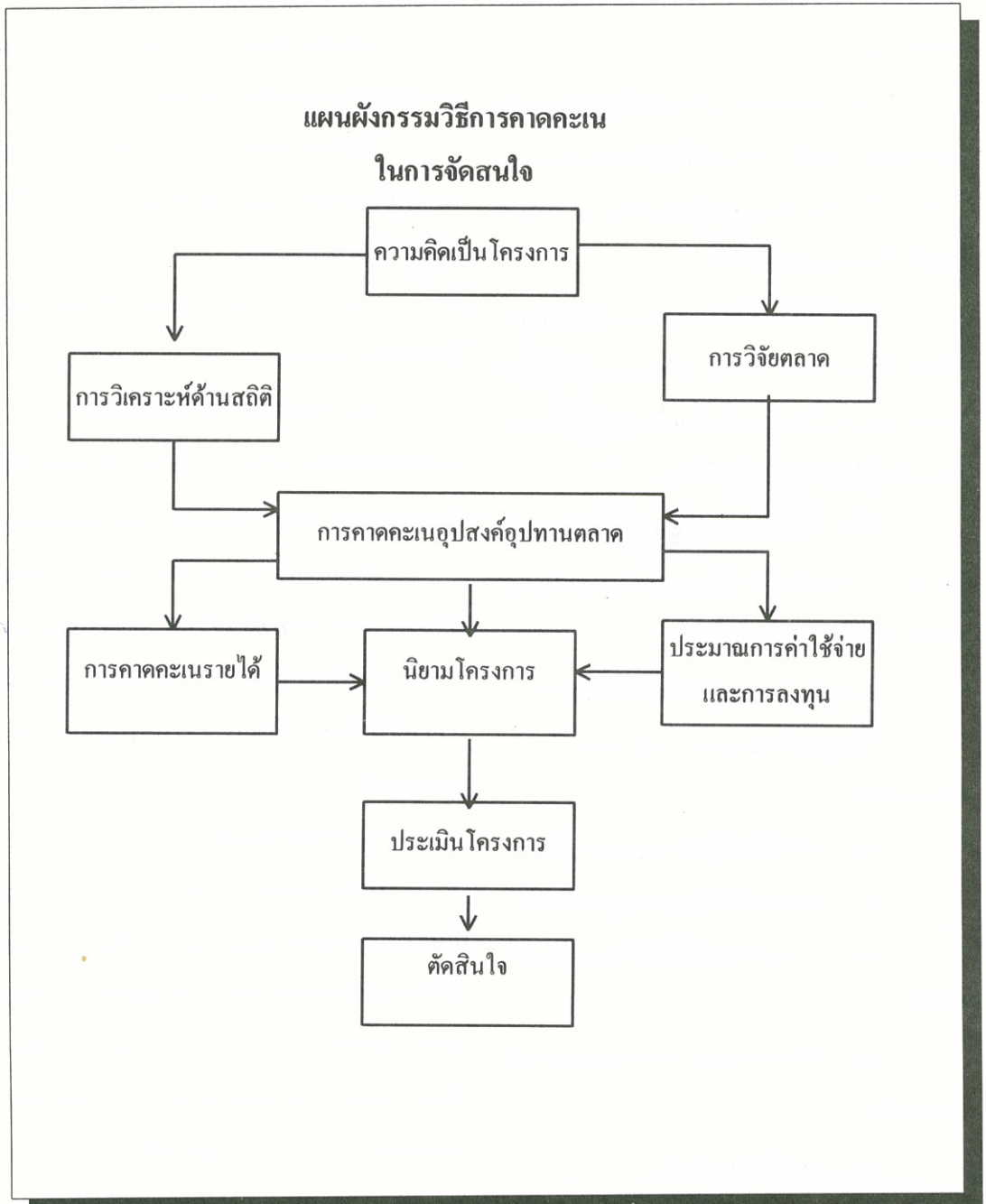
๖.๒ กรรมวิธีการคาดคะเน

การคาดคะเนเป็นวิธีการที่จะทำให้เรา

เข้าไปถึงความไม่แน่นอน คือ พยายามทำให้

ความไม่แน่นอนนั้นหมดไป กรรมวิธีในการ

คาดคะเนในการตัดสินใจอาจแสดงได้ดังนี้



๖.๓ การคาดคะเนคือการทำงานย้อน

หลัง

วิจัยก่อนแต่คล้ายกับเราเดินทางไปพบอะไรสักอย่างแบบทำงานย้อนหลัง คือความจริงการคาดคะเนนี้เราไม่ได้เริ่มต้นจากการหาข้อเท็จจริงหรือวิเคราะห์ทดสอบข้อเท็จจริงนั้น และทำการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงวิจัยย้อนหลัง

๗. ข้อพิจารณาการคาดคะเนอุปสงค์อุปทาน

มีสิ่งเกี่ยวข้องควรพิจารณา ๓ ข้อ คือ

๗.๑ ถ้ายังไม่ได้ตั้งบริษัทเรือ ตามตัวเองก่อนดังนี้

(๑) เรามีความชำนาญและมีเงินทุนพอหรือเปล่า

(๒) อุตสาหกรรมเดินเรือนี้ ดีพอที่จะทำอะไรหรือไม่

(๓) ด้านไหนของอุตสาหกรรมเดินเรือ จะสามารถทำความสำเร็จมากน้อยอย่างไร

(๔) ธุรกิจนี้จะเจริญเติบโตได้อย่างไร

(๕) เรามีส่วนในความเจริญเติบโตนี้มากน้อยแค่ไหน

การตอบปัญหาเหล่านี้เท่ากับเรากำลัง

คาดคะเนอยู่

๗.๒ ถ้าดำเนินการธุรกิจเดินเรืออยู่แล้ว ถามตัวเองดังนี้

๒.๑ เราควรจะดำเนินธุรกิจอย่างไรจะดี

๒.๒ เราควรจะซื้อ ขาย เรือ เรือลำไหน เมื่อไร หรือเช่าเรืออย่างไร

๗.๓ แบบวิธีการคาดคะเน เนื่องจากการคาดคะเนเป็นส่วนหนึ่งของธุรกิจ จะต้องคิดว่าจะต้องคาดคะเนอย่างไร ในรูปแบบใดที่จะใช้ในบริษัทเดินเรือ การคาดคะเนนี้จะเป็นส่วนหนึ่งในการตัดสินใจ

๘. การคาดคะเนต้องมีการวิจัย

การคาดคะเนและพยากรณ์ เป็นธรรมชาติของมนุษย์ทุกคนจะต้องคิดแล้วหาทางที่ดีที่สุดให้บรรลุเป้าหมาย ไม่ว่าเป็นใครอย่างไรก็คิดการคาดคะเนไม่หนีการวิจัยค้นคว้าไปใช้

๘.๑ การวิจัยควรลงทุนซัก ๑%

การวิจัยค้นคว้านี้ อยากจะแนะนำให้ลงทุนซักก้อน ประมาณ ๑ % ของเงินลงทุนทำการวิจัยตลาดและคาดคะเน กำหนดกรรมวิธีอย่างเปิดเผย และหาข้อมูลมาสนับสนุนออกมาเป็นตัวเลข ตรวจสอบยืนยันได้ ถ้าไม่ทำอย่างนี้ เหตุผลในการตัดสินใจก็จะมั่วสับสน

ปัญหาที่จะถามต่อไปก็คือ ค่าใช้จ่ายในการคาดคะเนจะคุ้มหรือไม่ เราไม่สามารถพิสูจน์ว่าเมื่อวิจัยหรือคาดคะเนอย่างจริงจังแล้วฐานะของเราจะดีขึ้น แต่สามารถยืนยันได้ว่าธุรกิจการเดินเรือได้รับเงินตอบแทนเพิ่มขึ้น เมื่อเสียค่าใช้จ่ายในการวิจัย

๘.๒ ความสามารถในการคาดคะเน

เราไม่สามารถคาดคะเนอย่างเฉพาะเจาะจงว่าตลาดจะเฟื่องฟูเมื่อใด คู่แข่งขันจะกระโดดเข้ามาในธุรกิจใด ภาคใด แต่เราก็สามารถคาดคะเนได้ ตามสภาพความรู้ของเราอย่างกว้างๆว่ามีอะไรบ้างในระยะ ๒-๕ ปี ข้างหน้า เช่น

(๑) จำนวนเรือจะมากหรือน้อยไป
ในระยะเวลาดังกล่าว

(๒) แนวโน้มต่างๆไปของผลกระทบที่จะเกิดแก่อัตราค่าระวาง

(๓) การขายเรือเพื่อทำเป็นเศษเหล็ก

(๔) ใบสั่งสินค้าที่จะได้มาใหม่

(๕) ค่าไรระยะเวลาระหว่างนั้น

๘.๓ ความสำเร็จในการคาดคะเน

เราอย่าไปหวังอะไรให้มากกับความสำเร็จของการคาดคะเน แม้จะใช้ความระมัดระวังและมีหลักเกณฑ์มากเพียงไรก็ตาม เพราะความสามารถของเราที่จะคาดคะเน

อุปสงค์และอุปทานมีจำกัดเต็มที่ เพราะการคาดคะเนเป็นการแปลงอย่างมีเงื่อนไข จากข้อสมมติ ซึ่งอาจจะผิดหรือถูกก็ได้

๘.๔ ปัญหาในการคาดคะเน

มีเหตุผล ๒ ประการ ที่ไม่ควรหวังมากในการคาดคะเนคือ

๑. การจำกัดในวิถีทางหรือข้อจำกัดในตัวผู้คาดคะเน

๒. ความยากลำบากเกี่ยวกับเนื้องานนั่นเอง

๘.๕ การวิจัยในอุตสาหกรรมเดินเรือ

ในอุตสาหกรรมการเดินเรือ งานวิจัยง่ายกว่าเดิม เพราะได้งานของผู้ซึ่งได้กรุยทางไว้แต่เดิม เช่น OECD EC แต่หายากในองค์การระหว่างประเทศด้วยกัน UNCTAD เป็นองค์การที่มีวุฒิเหมาะสมที่สุดในลักษณะวางพื้นฐาน และการจัดเตรียมถึงอุปสงค์อุปทานของเรือเป็นแนวทาง ให้เรายึดถือ

๘. ข้อจำกัดในการคาดคะเน

มีข้อจำกัดซึ่งแฝงอยู่ในคาดคะเน ๓ ข้อคือ

๘.๑ ข้อจำกัดทางปรัชญา David Hume ได้กล่าวเมื่อ ๒๐๐ ปีมาแล้วว่า "ต่อให้สิ่งต่าง ๆ ดำเนินไปตามแนวทางของมันในลักษณะประจำสม่ำเสมอที่สุด ที่เป็นมาแล้ว

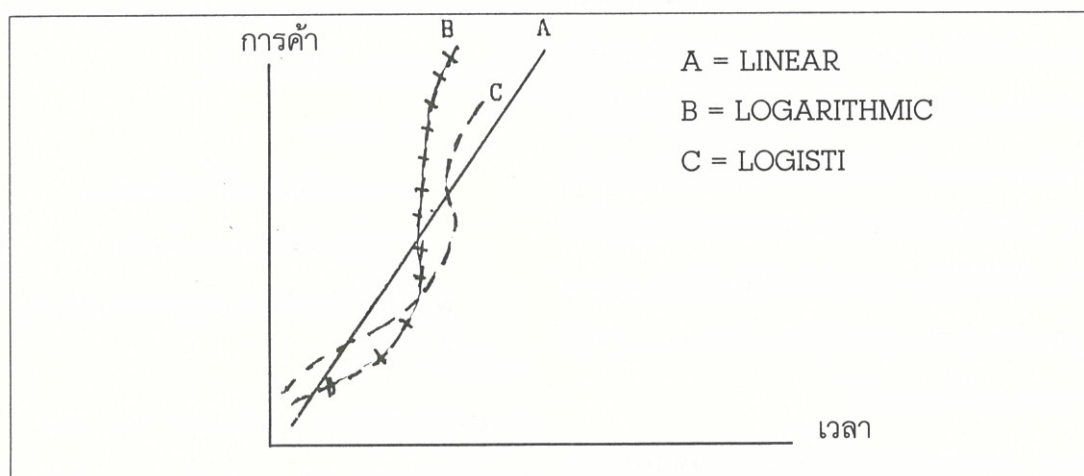
จนถึงบัดนี้และมีได้มีการเข้าไปยุ่งเกี่ยวเสียใหม่ หรือมีอิทธิพลใหม่เข้าไปกระทบเลย ก็ยังหาเป็นการพิสูจน์ไม่ว่าในอนาคตมันจะเป็นเช่นนี้ต่อไป"

เราจำเป็นต้องหันไปพูดเหตุผลภายนอก ที่จะมีผลต่อเจตนาความมุ่งหมายดังกล่าวของเจ้าของเรือ เราจะพบว่ามีการโยกความสัมพันธ์ระหว่างอัตราการขายเรือเป็น

เศษเหลือกับอายุของเรือ เป็นต้น หรือมีฉะนั้นก็มีตัวแปรอื่นที่จะอธิบายในเรื่องนี้

๕.๒ การเดินของสิ่งต่างๆ ที่แล้วมาจนบัดนี้ไม่คงที่คงวา โดยทั่วไปจะคงที่คงวาก็หาไม่ ซึ่งเรามักจะพูดว่าให้ข้อเท็จจริงและสถิติตัวเลข มันบอกเองก็แล้วกัน โดยที่แท้จริงมันไม่ได้บอกอะไรเราเลย

เมื่ออยู่บ่อยครั้งที่สมการ ๒ อัน แบบหนึ่งเป็นเส้นตรง อีกแบบหนึ่งไม่เป็นเส้นตรง ได้สอดคล้องเข้ากับข้อมูลในอดีตเป็นอย่างดี เมื่อพูดในแง่เศรษฐกิจแล้ว เราไม่รู้จะเลือกอันไหน แม้ว่าส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนาคตนั้น จะชี้ไปคนละทางก็ตาม



๕.๓ ราคาคุณภาพไม่เกี่ยวกับอุปสงค์อุปทานของเรือ เรามักจะให้อัตราค่าระวาง เป็นกลไกที่จะถ่วงดุลให้เท่ากัน แต่การคาดคะเนต่อไปนี้ไม่เกี่ยวกับราคาคุณภาพ เราจะเกี่ยวกับ ปัญหาง่าย ๒ ข้อเท่านั้น คือ

ปัญหาข้อแรก คือปัญหาเกี่ยวกับ

ระยะเวลาปานกลาง ๓-๔ ปี คือ อุปสงค์ที่ถูกกำหนด โดยปัจจัยภายนอก อาจจะสูงหรือต่ำกว่าอุปทานที่คาดไว้ภายใน ๓-๔ ปี โดยราคาไม่เปลี่ยนแปลง

ปัญหาข้อสอง เกี่ยวกับระยะเวลายาว ๔-๘ ปี คือ ความสามารถในการต่อเรือ และ

และ ผลของการต่อเรือจริง ๆ มากน้อยแค่ไหน ที่จะสนองตอบอุปทานของเรือที่เพิ่มขึ้นตามปัญหาข้อที่ ๑

เรื่องอุปสงค์อุปทานสรุปแล้วถือเอาเรื่องราคาเป็นเรื่องใหญ่ในเรื่องเกี่ยวกับเรือแต่สำหรับระยะเวลาปานกลาง ประมาณล่วงหน้า ๔ ปีนั้น เรานูमानได้ว่า การจัดหาเรือไม่เกี่ยวกับราคาในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวนั้นเลย การเอาเรื่องราคามาไว้ใน การคาดคะเนจะก่อให้เกิดปัญหาหลายปัญหาค้น

นักเศรษฐศาสตร์ยอมรับรู้ว่า ราคาของผลิตผล คือค่าใช้จ่ายหรือผลิตผลที่เอามาแทนกันได้แต่ในการคาดคะเนเราจะต้องเผชิญประเด็นเรื่องราคา เมื่อเราแยกอุปสงค์และอุปทานออกเป็นส่วนตัวคือ อุปสงค์หรืออุปทานสำหรับสินค้าหรือเรือและ ความยืดหยุ่นที่แก้ไขไม่ได้ เป็นเหตุผลที่ทำให้เราต้องรักษาการคาดคะเนของเราให้อยู่ในระดับ "Macro" ให้มากที่สุดที่จะทำได้

๑๐. การคาดคะเนเกี่ยวกับการจัดเดินเรือ
มี ๒ แบบคือ

๑๐.๑ การคาดคะเนแบบ macro economic คือการจัดหาเรือและอุปสงค์สำหรับเรือทั่วโลก ซึ่งเกี่ยวกับจำนวนรวมทั่วไป เช่น กองเรือของโลกทั้งหมด การค้าทางทะเลของโลกรวม และผลผลิตรวมแห่งโลกทั้งหมด

โดยวิเคราะห์การเกี่ยวโยงทางสถิติ

๑๐.๒ การคาดคะเนแบบ micro economic จัดหาเรือและอุปสงค์สำหรับเรือในการค้าที่เจาะจง เช่น สินค้าทั่วไประหว่างไทย-ญี่ปุ่น

๑๑. การคาดคะเนแบบ macro economic

การคาดคะเนแบบ macro ในหลายปีที่ผ่านมา เราจะสังเกตได้ว่ามีความสัมพันธ์ทางสถิติระหว่างปริมาณการค้าระหว่างประเทศกับขนาดของกองเรือที่ยังวิ่งอยู่ ปริมาณการค้าสูงขึ้น จำนวนเรือสูงขึ้นและกลับกันการเกี่ยวข้องสัมพันธ์เป็นเส้นตรง ให้ผลทางสถิติเป็นที่น่าพอใจคือ

$$S = aT + b$$

$$s = \text{กองเรือโลกที่วิ่งเป็น dwt.}$$

$$T = \text{การค้าของโลกเป็นตัน}$$

ผลการคำนวณแบบ regression ปรากฏผลดังนี้

$$S = 0.00222235T + 42.82; r = 0.953$$

$$S = 0.00222235T + 42.82; r = 0.953$$

$$S = 0.00222235T + 42.82; r = 0.953$$

การเลือกอีกแบบหนึ่ง คือแยก oil และ dry cargo ออกจากกัน

$$S_t = 516 + 0.015 + T_o; r = 0.953$$

$$S_d = 2,525 + 0.016T_d; r = 0.953$$

$$T_o = \text{oil}, T_d = \text{dry cargo}$$

หรือ

$$St = 6.10 + 0.05782 To$$

$$Sd = 33.67 + 0.05333 Td$$

การคาดคะเนข้างต้น มองดูแล้วอาจจะบอกว่าเป็นวิธีที่ง่ายเหลือเกิน แต่ปริมาณการค้าที่เท่ากัน บางครั้งอาจจะใช้เรือขนส่งจำนวนไม่เท่ากันเพราะต้องคำนึงถึงตัวแปรที่มีเหตุผลคือปริมาณการค้าทางทะเลแล้วยังมีตัวแปรอีกหลายตัว ที่เข้ามาเกี่ยวข้องด้วย

๑๒. การคาดคะเนเรือต้องการค้าระหว่างประเทศ

ถ้าเราสามารถหาการค้าระหว่างประเทศที่จะขนส่งว่าจะพัฒนาไปอย่างไร ในระหว่างปีนี้กับปีหน้า ก็จะสามารถโยงความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการการค้าเกี่ยวกับเรือมาประเมินคาดคะเนตามความต้องการเรือในอนาคตได้

๑๓. หาค่าระหว่างประเทศต้องหา GNP หรือ DNP

วิธีเข้าสู่ปัญหานี้ที่มีประโยชน์ คือ การใช้ GNP หรือส่วนประกอบของ NGP หรือ GDP เป็นตัวแปรในการคาดคะเน

๑๔. ความสัมพันธ์ GNP กับการค้า

ความสัมพันธ์ GNP (G) กับการค้า เราอาจพิจารณาเรื่องน้ำมันกับสินค้ารวมกัน หรือแยกกันก็ได้ แต่ควรแยกเป็น linear

correlation เป็นดีที่สุด จากตัวเลขของประเทศ OECD ในปี ๑๙๖๓ ได้ดังนี้

$$T = 2.26015G - 547.17; r = 0.9553$$

$$T = 2.07158G - 553.45; r = 0.9520$$

$$T = 2.15755G - 1,075.55; r = 0.9800$$

๑๕. การคาดคะเนการค้าของสมาคมต่างๆ

ในปี ๑๙๖๕ สมาคมผู้ต่อเรือญี่ปุ่น ใช้ linear และ logarithmic formula กำหนดขีดสูงและอย่างต่ำ ในการคาดคะเน แต่เหตุผลของสมาคมไม่ชัดเจนและยากต่อการเข้าใจ สมาคมได้เสนอแนะดังนี้

$$Td = 160.63 + 0.5206 G$$

$$\log Td = 2.1631 + 0.248 \log G$$

สมาคมผู้ต่อเรือยุโรปตะวันตก ได้ใช้ a linear solution สำหรับสินค้าแห้ง และ a modified logarithmic solution สำหรับน้ำมัน ดังนี้

$$\log To = 1.7652 \log(G-300) - 1.5722$$

$$Td = 270.16 + 0.5115 G$$

ได้มีการเสนอคัดแปลงสมการ GNP กับการค้าให้ละเอียดขึ้น ให้สามารถคาดคะเนให้ดีขึ้นกว่าเดิม เรโชความเจริญเติบโตระหว่างการค้ากับเศรษฐกิจนั้นแตกต่างกัน ไม่เฉพาะสินค้าแค่แตกต่างกันในแต่ละประเทศด้วย

๑๖. การคาดคะเนการค้าของโลก ต้องหาแต่

ละประเทศ

การเข้าไปสู่การค้าคະเนการค้าของโลก คือประมวลสมการสินค้าต่างประเทศแต่ละประเทศ ให้เป็นพื้นฐานคงเส้นคงวาของโลก โดยต้องกำหนดขอบเขตการเกี่ยวข้องระหว่างตัวแปรทางเศรษฐกิจ กับปริมาณสินค้า ซึ่งจัดชั้นเป็นกลุ่มสินค้า ซึ่งถือว่ามีความสำคัญในการจัดการเดินเรือซึ่งอย่างน้อย ต้องแยกให้เห็นระหว่างน้ำมัน วัตถุดิบ ฯลฯ

ตัวอย่าง การคาดคะเนแหล่งพลังงาน

แหล่งพลังงานเช่น น้ำมัน ถ่านหิน แก๊ส ในขั้นแรกเราจะต้องหาอุปสงค์ให้ได้เสียก่อน จากเครื่องชี้บ่งกิจกรรมทางเศรษฐกิจไม่ว่าจะเป็นทั้งโลกหรือภาคของผู้บริโภค แต่ละอย่างก็ตาม จาก GNP จำนวนพลเมือง ความเจริญทางอุตสาหกรรม ฯลฯ และก็อาจนำมาใช้เป็นตัวแปรในเรื่องนี้ได้ด้วย

ขั้นต่อไปเราต้องแยกอุปสงค์ออกตามประเภทของเชื้อเพลิง แล้วกำหนดอุปทาน ทั้งภายในประเทศและที่สั่งมาจากต่างประเทศ แล้วกำหนดจำนวนที่สั่งเข้ามาจากต่างประเทศ ให้เข้ากับแหล่งที่มาต่าง ๆ เช่น มาจากอ่าวเปอร์เซียเท่านั้น มาจากแอฟริกาเท่านั้น ซึ่งเป็นงานที่ยากพอทีเดียว

๑๗. ประมาณการค้าได้ประเมินความต้องการ

เรือได้

หลังจากประมาณการคະเนปริมาณการค้าสำหรับอนาคตต่าง ๆ และเพื่อสำหรับการเปลี่ยนแปลงในรูปแบบการค้าต่าง ๆ และการเปลี่ยนแปลงที่มาจากภายนอกของประสิทธิภาพของเรือต่าง ๆ เราก็จะสามารถประมาณความต้องการของเรือในอนาคตได้โดยวิธีเกี่ยวข้องความสัมพันธ์การค้า-กองเรือของเรานั้น

หากแนวการคาดคะเนของเราไม่ไกลกว่า ๔ หรือ ๕ ปี เราก็อาจนำเอาข้อมูลอันนี้ มาดูว่าอุปทานจำนวนตันนั้นจะเท่ากับหรือมากกว่าอุปสงค์ที่คาดหมายไว้

๑๗.๑ การประมาณอุปทานจำนวนตันใน ๔ ถึง ๕ ปีข้างหน้า มีดังนี้

ในขั้นแรกเราต้องกำหนดขนาดของกองเรือของโลก เมื่อต้นระยะเวลาดังกล่าวเสียก่อนขั้นต่อไปเราก็ประมาณจำนวนตันที่จะต้องถอนออกไปในเหตุการณ์ธรรมชาติ ซึ่งมี ๒ แบบ คือ

(๑) อุบัติเหตุอัปปาง

(๒) การขายเป็นเศษเหล็กโดยสมัครใจ

๑๗.๒ ประมาณกองเรือใหม่เพิ่ม

ขั้นต่อมาเราประมาณว่ากองเรือจะมีเรือใหม่เพิ่ม ระยะเวลานับตั้งแต่วันส่งต่อเรือจนถึงวันรับมอบ อาจกินเวลาถึง ๕ ปี เรามี

เนื้อหาสถิติพอสมควรเกี่ยวกับการสั่งเรือเพิ่มเติมอีก โดยเอาจำนวนเรือที่เราคาดหมายว่าจะขายเป็นเศษเหลือออกจากกองเรือที่มีอยู่แล้ว และเอาจำนวนเรือที่คาดว่าจะได้รับมอบหมายใหม่บวกเข้าไป เราก็สามารถประมาณจำนวนตันที่จะนำมาวิ่งในระยะเวลา ๓-๕ ปีข้างหน้าได้

๑๗.๓ ถ้าอุปทานเกินกว่าอุปสงค์ที่คาดหมายไว้

ถ้าการคาดคะเนการจัดหาจำนวนตันนั้น เกินกว่าอุปสงค์ที่คาดหมายไว้ เราสามารถสรุปได้ว่าระยะเวลานี้ จนถึงในปีที่กำหนดข้างหน้าจะมีแนวโน้มอะไรจะเกิดขึ้น และถ้าอุปทานไม่พอสิ่งตรงกันข้ามจะเกิดขึ้นคือ

(๑) ในภาคที่มีการแข่งขันกันมากของตลาดเดินเรือ อัตราค่าระวางจะขยับตกลงไม่ค่อยเพิ่มขึ้น และคงทนอยู่นาน

(๒) การใช้ประโยชน์จากเรือโดยเฉลี่ยแล้ว ชวนที่จะตกลงหรือคงต่ำอยู่อย่างเดิม

(๓) ถ้าในภาคที่มีการแข่งขันมากจะตกต่ำลงน้อยลง เนื่องจากค่าระวางลดลง การแข่งขันเพิ่มขึ้น การขายเรือเป็นเศษเหลือจะเพิ่มมากขึ้น

(๔) เจ้าของเรือจะสั่งต่อเรือน้อย

ต่ำลง หรืออาจสั่งเลิกการต่อเรือบางลำเสียไม่ไว้วางใจถ้าต่อเรือส่งมอบเรือเข้าไป

๑๗.๔ ปัญหาเรื่องราคาในการคาดคะเน

การนำเอาเรื่องราคาเข้ามาไว้ในการคาดคะเนอุปสงค์อุปทานของเรือ ทำให้เกิดปัญหาขึ้นหลายอย่าง โดยเฉพาะปัญหา ๒ อย่าง ซึ่งขอกล่าวในที่นี้

(๑) ขนาดของเรือ เช่น Tanker ขนาดของเรือเป็นปัจจัยที่สำคัญทั้งในแง่ของอุปสงค์และในแง่ของค่าใช้จ่าย ถ้าเราพิจารณาขนาดก็ต้องเจอปัญหาสถิติตัวเลข ที่อาจจะมีการแทนกันได้ระหว่างกลุ่มขนาดต่าง ๆ

(๒) ประเภทของเรือที่นำมาใช้แทนการได้ เรือที่แยกประเภทกันเด็ดขาดนั้นนำ

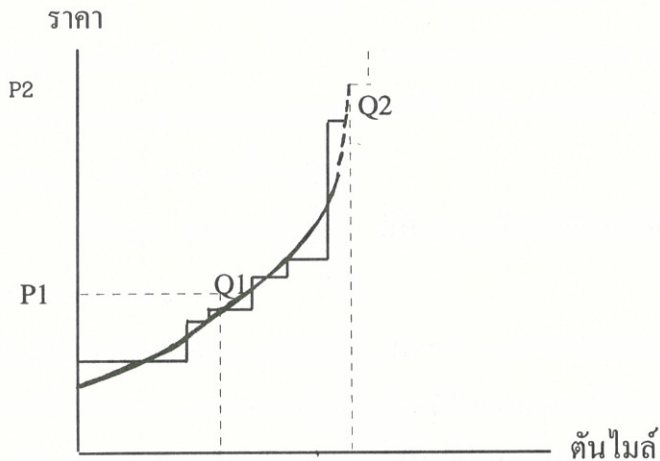
มาใช้แทนกันได้ เช่นเรือ OBO เอามาบรรทุกน้ำมันหรือสินค้าแห้ง เรือ Tanker อาจเอามาบรรทุกสินค้า Bulk หรือสินค้าทั่วไป

โดยที่อนุมานว่าเราอาจเอาชนะอุปสรรคเหล่านี้ได้ ฉะนั้นโครงสร้างของ Model อุปสงค์ อุปทานก็ดูคล้ายๆ กราฟ ดังนี้

๑๘. การคาดคะเน แบบ micro economic

เราได้มาสู่ทางแล้วในเรื่องการคาดคะเนแบบ macro economic และเรากำลังจะหันไปพูดกับการคาดคะเนในแบบที่ ๒ ต่อไป

การจัดหาเรือเป็นตันไมล์



= ระยะเวลา

t_{t-1} = เริ่มต้นระยะเวลาที่ t

X_t = อุปสงค์(ตัน)สำหรับเรือในระยะเวลา t

Y_t = f อุปทานอยู่ต่อเรือ ในระยะเวลาที่ t

๑. ขนาดของกองเรือ = $B_t = B_{t-1} + N_{t-1} - G_{t-1}$

๒. ใบสั่งต่อเรือถึงปีรับมอบเรือ = $D_t = F_{t-1} - N_{t-1}$

๓. โครงสร้างอายุกองเรือ = $C_t = f(C_{t-1}, N_{t-1}, G_{t-1})$

๔. โครงสร้างค่าใช้จ่ายกองเรือ = $A_t = f(A_{t-1}, N_{t-1}, G_{t-1})$

๕. การส่งมอบเรือสร้างใหม่ = $N_t = f(D_t)$

๖. อัตราจุดเฉลี่ย = $E_t = f(A_{t-1}, B_{t-1}, X_{t-1})$

๗. ใบสั่งต่อเรือใหม่ = $F_t = f(E_t, D_t, Y_{t-1})$

๘. การทุบเรือเป็นเศษเหล็ก = $G_t = f(C_t, E_t)$

คือ การเลือกเป็นเจ้าของเรือเฉพาะแบบต่อไป ซึ่งก่อนการตัดสินใจดังกล่าว ขอให้ผู้นำประโยชน์ที่ได้จากการคาดคะเน macro และสถานการณ์ในการเลือกเรือมาพิจารณา

๑๘.๑ ต้องมุ่งว่าจะไปทางภาคไหนในการเดินเรือ

เรือทุกลำย่อมมีเรือแทนกันได้เสมอ และเมื่อพิจารณาขั้นสุดท้าย ตลาดการจัดการเรือก็ยังเป็นตลาดโลก ตลาดระหว่างประเทศที่มีการแข่งขันกันอย่างหนักนั่นเอง การจัดการเดินเรือเราต้องเจาะจงว่าเราจะมุ่งไปทางภาคไหนของการเดินเรือ และน่าจะเอา models ของการส่งสินค้าเข้าหรือส่งสินค้าออกมาทำคู่สัก ๒-๓ อัน เพื่อค้นหาเครื่องบ่งชี้ทั่ว ๆ ไป models ที่นับว่าให้ประโยชน์นั้นพอหาได้จากฝ่ายวางแผนของรัฐบาล

๑๘.๒ หากการพัฒนาการค้าเป็นประเทศ

เมื่อเราตัดสินใจในการเดินเรือแบบหนึ่งแบบใดโดยเฉพาะแล้ว ขั้นต่อไป คือหาข้อมูลเกี่ยวกับการพัฒนาการค้าเป็นประเทศ และของสินค้าเป็นแต่ละอย่างไปการวิเคราะห์ย้อนหลังอย่างน้อย ๕ ปี จะพอมองเห็นว่าแนวโน้มนั้นไปทางไหน

๑๘.๓ การวิเคราะห์ข้อมูลในอดีตของการค้า เป็นพื้นฐานในการประมาณการ

คือ

(๑) ส่วนประกอบและทิศทางของ

อนาคต

(๒) การคาดหมายอย่างมีเหตุผลว่า ปริมาณการค้าทั้งหมดนั้น เราจะคว้าไว้ได้เท่าใด

๑๘.๔ การคาดคะเนการค้าบางอย่าง

การคาดคะเนสินค้าทั่วไปบนเส้นทางบางสาย โดยเฉพาะ มีขอบเขตแคบกว่าการคาดคะเนทาง macro economic อัตราความเจริญเติบโตของการส่งสินค้าเข้าและส่งออกที่แบ่งแยกไว้อย่างละเอียด เท่าที่จะทำได้ตามชนิดของสินค้า แหล่งกำเนิดและจุดหมายปลายทางเป็นท่า ๆ ไปเป็นจุดเริ่มต้นของการวิจัยทางเอกสารที่มีคุณภาพ เพื่อหยังประมาณการพัฒนาทั้งหลาย ในอนาคตและเพื่อใช้ในการวิจัยดังกล่าว เพื่อที่จะชี้บ่งสินค้าใหม่ ๆ อันเป็นผลจากโครงการต่าง ๆ ที่เตรียมดำเนินการอยู่แล้วหรือเพิ่มจะอยู่ในชั้นวางแผน เพื่อจะชี้บ่งการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในการค้าหรือโครงสร้างที่อาจจะกระทบถึงปริมาณ วิธีการขนส่ง การเลือกเมืองท่าประเภทและขนาดของเรือ ที่จะต้องใช้ในเวลาข้างหน้าด้วย

๑๘.๕ การวิเคราะห์ต้องทำเป็น

เมืองท่า ๆ ไป

เมื่อถึงการวิเคราะห์บางตอน เราจำเป็นต้องวิเคราะห์เป็นเมืองท่า ๆ ไป คือ แหล่งกำเนิดสินค้าและเมืองท่าที่เป็นจุดหมายปลายทาง ซึ่งส่วนใหญ่แทบจะหาไม่ได้เลย ยกเว้นบาง ประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา ซึ่งเจ้าหน้าที่กรมศุลกากร และสรรพสามิต แต่ละเมืองท่ารวมข้อมูลเหล่านี้ไว้ แต่การแยกแยะสินค้าออกเป็นแต่ละชนิดอาจจะทำไม่เป็นการเพียงพอ

๑๘.๖ การวิเคราะห์การค้าเป็นการกำหนดลักษณะเรือ

การวิเคราะห์การค้าและการคาดคะเน จะเป็นการกำหนดลักษณะเรือที่ต้องการสำหรับการค้านั้น เป็นน้ำหนักลูกบาศก์ หรือต้องใช้ห้องเย็นมากน้อยแค่ไหน และกำลังเพิ่มขึ้นหรือลดลง

๑๘.๗ รายละเอียดต่าง ๆ ของเรือ

จะปรากฏขึ้น

จากการวิเคราะห์และคาดคะเนการค้าดังกล่าว รายละเอียดต่าง ๆ ของเรือ เช่น ประเภท ขนาด ที่เป็นไปได้ ก็จะค่อยปรากฏออกมาให้เห็นเป็นแถว ที่สุดจะเหลือแต่เพียงการเลือก ซึ่งเป็นปัญหาระหว่างการประนีประนอมระหว่างความต้องการต่าง ๆ และข้อจำกัดต่าง ๆ หลายอย่างที่ยังขัดกันอยู่

๑๘.๘ ประเมินโครงการ

ส่วนการเลือกขั้นสุดท้ายต้องเอาค่าใช้จ่ายของสิ่งที่เราเลือกมาประมวลดูต่อไป เป็นขั้นกรรมวิธีการตัดสินใจและการประเมินโครงการ

ก่อนที่จะซื้อเรือหรือสร้างกองเรือ

ต่อไป ☐ ☐

เอกสารอ้างอิง

The Workshop on Shipper's Co-Operation Calculation on Ocean Transport Costs Held at Manila from 1 August to 13 August 1976.

This Workshop was Organized by the United Nations Economic and Social Commission for Asia and Pacific in Co-Operation with Nor Weigan Agency for International Development.