




PROBLEMS TO BE CONSIDERED IN DETERMINING TARIFF OF PORT CHARGES OF  
THE PORT AUTHORITY OF THAILAND



Mr. Sonthilaks Soncharoen

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Master of Accounting  
Department of Accounting  
Graduate School  
Chulalongkorn University

1974

~~"This document is the property of the  
Thailand Information Center (TIC),  
Chulalongkorn University and is to be  
returned within two weeks to the  
Thailand Information Center, Ratasart  
Building, Chulalongkorn University"~~



หัวข้อวิทยานิพนธ์ ปัญหาในการพิจารณากำหนดอัตราค่าภาระและค่าบริการของการ  
 ทำเรือแห่งประเทศไทย  
 ชื่อ นายสนธิลักษณ์ สนเจริญ  
 ปีการศึกษา 2517



บทคัดย่อ

การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปโภค มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สามารถดำเนินกิจการก้าวหน้ามาด้วยดี โดยอาศัยแต่เพียงรายได้จากค่าภาระและค่าบริการการใช้ท่าเรือและความสะดวกต่าง ๆ ที่จัดเก็บจากบุคคล 3 ประเภท กล่าวคือ

1. เจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือ
2. เจ้าของสินค้าทั้งขาเข้าและขาออกที่ขนถ่ายจากเรือหรือบรรทุกลงเรือที่เทียบท่า
3. ผู้ใช้บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของท่าเรือ

ปรากฏว่าตั้งแต่เริ่มกิจการเป็นเอกเทศในปี 2494 จนถึงปี 2515 การท่าเรือฯ สามารถนำส่งเงิน 242,806,367.86 บาท เป็นรายได้ของรัฐ และยังสามารถลงทุนขยายกิจการ เฉพาะอย่างยิ่ง การสร้างท่าเทียบเรือเพิ่มเติมตามโครงการเชื่อมตะวันออก โดยอาศัยเงินสำรองจากรายได้ของการท่าเรือฯ สมทบกับเงินกู้จากธนาคารโลกอีกส่วนหนึ่ง ซึ่งการท่าเรือฯ จะต้องชำระหนี้ทั้งเงินต้นและดอกเบี้ย โดยมีได้อาศัยเงินอุดหนุนจากรัฐบาลเลย

โดยการศึกษาพิจารณาข้อมูลสถิติจากเอกสารรายงานต่าง ๆ ตลอดจนสัมภาษณ์หรือสอบถามเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของท่าให้พบว่า ค่าภาระการใช้ท่าเรือ ค่าบริการ และความสะดวกต่าง ๆ แม้จะเป็นปัจจัยสำคัญที่อำนวยความสะดวกให้การท่าเรือฯ ใช้จ่ายในการดำเนินกิจการและพัฒนาท่าเรือให้เป็นที่ไปด้วยดี น่าจะมีหลักการและเหตุผลในการกำหนดอัตราและจัดเก็บโดยเหมาะสม มีปัญหาเกี่ยวข้องที่ต้องพิจารณาหรือคำนึงถึงอย่างไรบ้าง

หากมีการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงอัตราค่าภาระ จะมีผลกระทบกระเทือนผู้ชำระอย่างไรบ้าง และสมควรจะดำเนินการอย่างไร มีข้อสังเกตเสนอแนะประการใดบ้างที่จะยังผลให้การจัดเก็บค่าภาระและค่าบริการของการท่าเรือฯ ที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันดียิ่งขึ้น ซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่การท่าเรือฯ และเป็นวัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์นี้ด้วย

กิจการท่าเรือในปัจจุบันได้เริ่มคืบมาจากความดำริของรัฐบาลภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครองของประเทศในปี 2475 โดยปรารถนาจะแก้ไขอุปสรรคขัดขวางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งในระบอบเวลานั้น เรือสินค้าขนาดใหญ่และกินน้ำลึกไม่สามารถผ่านร่องน้ำสันดอนปากน้ำเจ้าพระยาที่ตื้นเขินเข้ามากรุงเทพฯ ได้ ต้องจอดทอดสมอที่เกาะสีชังและขนถ่ายสินค้าลงเรือลำเลียงเดินทางเข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยา แล้วขึ้นขึ้นท่าที่กรุงเทพฯ อีกทอดหนึ่ง ส่วนสินค้าขาออกก็ต้องบรรทุกลงเรือลำเลียงจากกรุงเทพฯ ไปขึ้นเรือใหญ่ที่จอดรออยู่ที่เกาะสีชัง เป็นการเสียเวลาและเสียค่าใช้จ่ายสูง ทั้งสินค้าก็ชำรุดเสียหายและไม่ปลอดภัย ดังนั้น รัฐบาลจึงได้ขอรองให้สันนิบาตชาติช่วยเหลือ โดยส่งผู้เชี่ยวชาญมาสำรวจและเสนอแนะเกี่ยวกับการขุดลอกสันดอนปากน้ำเจ้าพระยาเพื่อให้เรือสินค้าขนาดใหญ่เข้าออกกรุงเทพฯ ได้ และการสร้างท่าเรือ ณ ตำบลที่เหมาะสมในกรุงเทพฯ โดยมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่าง ๆ อย่างทันสมัยสำหรับเรือสินค้าเทียบท่าขนถ่ายสินค้า มีที่เก็บรักษาสินค้า และสามารถลำเลียงสินค้าออกจากท่าเรือได้โดยทางรถไฟ ทางรถยนต์และทางน้ำ การดำเนินการเป็นขั้น ๆ ตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญตามโครงการสร้างท่าเรือกรุงเทพฯ ณ ตำบลคลองเตยและการขุดลอกสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา การตั้งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ การกู้เงินจากธนาคารโลกเพื่อพัฒนากิจการท่าเรือ การออกพระราชบัญญัติจัดตั้งการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นเอกเทศ อำนาจหน้าที่ของการท่าเรือฯ การกำกับควบคุมและจัดการ ตลอดจนความสัมพันธ์กับรัฐบาลและเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งความสำคัญของค่าภาระและค่าบริการที่มีต่อการท่าเรือฯ ได้บรรยายไว้ด้วยเพื่อเป็นพื้นฐานในการพิจารณาต่อไป

เมื่อพิจารณารายจ่ายในการดำเนินการและการลงทุนเพื่อปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานรวมทั้งการลงทุนเพื่อขยายงาน เปรียบเทียบกับรายได้ที่ได้จากการจัดเก็บค่าภาระและค่าบริการในอัตราที่การท่าเรือฯ สามารถจะเรียกเก็บได้

ขณะนี้ เห็นว่ามีเหตุผลสมควรที่การทำเรือฯ จะได้พิจารณาเปลี่ยนแปลงปรับปรุงอัตราค่าภาระและค่าบริการเสียใหม่ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น ในการนี้เห็นควรวางข้อบัญญัติเศรษฐศาสตร์เกี่ยวกับการกำหนดราคามาประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดอัตราค่าภาระและค่าบริการ เพื่อให้ความเป็นธรรมแก่การทำเรือฯ และผู้ใช้บริการทำเรือฯ ในเวลาเดียวกันได้ พิจารณาถึงผลกระทบกระเทือนเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงแก้ไขอัตราค่าภาระและค่าบริการที่มีต่อการทำเรือฯ และผู้ใช้บริการ ซึ่งได้แก่ผู้ส่งสินค้าขาออก และผู้ส่งสินค้าขาเข้า กับเจ้าของเรือ รวมทั้งเศรษฐกิจส่วนรวมของประเทศ

นอกจากนี้ได้พิจารณาว่า อัตราค่าภาระและค่าบริการที่กำหนดใหม่ ควรเป็นสิ่งชักจูงใจเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการอันอำนวยความสะดวกของการทำเรือฯ ที่มีอยู่ให้มากยิ่งขึ้นเพื่อประสิทธิภาพของงาน ตามวัตถุประสงค์ในการจัดหาอุปกรณ์อำนวยความสะดวกนั้น ๆ

สำหรับระดับการให้บริการของการทำเรือฯ ที่เป็นอยู่ หากปรับปรุงให้สูงขึ้น จะทำให้ต้นทุนค่าใช้จ่ายลดลง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ต้นทุนของการดำเนินงานเป็นปัจจัยในการกำหนดอัตราค่าภาระและค่าบริการ

ส่วนการแบ่งหรือเลือกเก็บค่าภาระและค่าบริการจากเจ้าของเรือและผู้ใช้บริการอื่น ๆ เพื่อความเป็นธรรมและเกิดประโยชน์แก่การทำเรือฯ มากที่สุด ก็ได้พิจารณาข้อดีข้อเสียเปรียบเทียบประกอบการพิจารณาคว

อย่างไรก็ดี สภาพของสังคมและนโยบายของรัฐบาลในการส่งเสริมสินค้าขาออก การควบคุมต้นทุนของสินค้าขาเข้าประเภทอาหารและอื่น ๆ ที่จำเป็น การจำกัดหรือลดสินค้าประเภทฟุ่มเฟือยเข้าประเทศ รวมทั้งการดำเนินกิจการท่าเรือภายใต้การควบคุมอันเข้มงวดของรัฐบาล ย่อมมีผลต่อการพิจารณาปรับปรุงอัตราค่าภาระและค่าบริการใหม่ ให้เป็นธรรมและสอดคล้องกัน

เพื่อบรรลุจุดหมายในการปรับปรุงอัตราค่าภาระและค่าบริการเพื่อให้เกิดรายได้เพิ่มขึ้น เห็นควรดำเนินการตามข้อเสนอแนะโดยสรุป ดังต่อไปนี้

1. การให้ความเป็นอิสระในค่านโยบายและการบริหารงาน

รัฐบาลควรพิจารณาผ่อนคลายข้อจำกัดอันเข้มงวดเกี่ยวกับระเบียบการปฏิบัติงานต่าง ๆ เฉพาะอย่างยิ่งในด้านการเงิน และไม่ควรงงวนสิทธิเกี่ยวกับการแต่งตั้งผู้อำนวยการและคณะกรรมการการท่าเรือฯ ทั้งนี้ควรพิจารณาให้สิทธิอิสระในการดำเนินงานตามความหมายของคำว่า เอกเทศ หรือ AUTONOMOUS BODY

2. การใช้เทคโนโลยีบางอย่างเข้าช่วยในการดำเนินกิจการ เช่น การใช้เครื่องคอมพิวเตอร์สมัยใหม่ในด้านการทำงานบัญชี การเก็บข้อมูลสถิติต่าง ๆ การคิดค่าธรรมเนียมและการคิดต้นทุน เป็นต้น

3. การวางแผนล่วงหน้าอย่างมีประสิทธิภาพ

ได้แก่การวางแผนควบคุม การกำหนดนโยบาย และการวางแผนการปฏิบัติงาน รวมทั้งการประเมินผล ซึ่งมีความสัมพันธ์ต่อกัน

4. การทุจริตของพนักงาน

ควรจะได้พิจารณาโดยทั่ว ๆ ไปเกี่ยวกับภาวะการครองชีพและสิ่งแวดล้อมที่ยั่ววนใจในเวลาเดียวกัน ประเมินความสามารถของผู้ปฏิบัติงาน การประเมินค่าของงาน รวมทั้งการพิจารณาปรับปรุงอัตราเงินเดือนและค่าจ้างให้เหมาะสมยิ่งขึ้น

5. การจัดวางโครงสร้างของอัตราค่าภาระและค่าบริการ ให้เหมาะสม

ทั้งนี้โดยการกำหนดอัตราสูงสุดที่ผู้ใช้บริการจะยอมรับได้และประเมินหาอัตราค่าภาระและค่าบริการของแต่ละรายการ นั่นคือวิธีการวิเคราะห์ในการกำหนดอัตราค่าภาระและค่าบริการอย่างมีระบบ ประคบควยแนวทางหลักการและวิธีการอย่างยุติธรรม

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**Thesis Title :** Problems to be considered in determining Tariff  
of Port Charges of the Port Authority of Thailand  
**Name :** Mr. Sonthilaks Soncharoen  
**Academic Year :** 1974

#### ABSTRACT

The Port Authority of Thailand as a State Enterprise and a Public Utility plays its important role in the National economic and social development. By its revenues earned from port charges for the use of its port, services and facilities by ships owners or their agents, importers and exporters for cargoes discharging and loading, the Port Authority has been developed satisfactorily.

Since its inception in B.E. 2494 to 2515 (A.D. 1951-1972) the Port Authority has turned over Baht 242,806,367.86 to the Treasurer as revenue of the State and investment has been made with its reserved fund and with a loan from the World Bank to extend the wharf plus facilities which is now under construction to the East Quay Project with no subsidy from the Government.

By studying data and statistics from various reports and by interviewing some competent authorities, findings have been highlighted that all Port charges, the significant factor in the making of Port revenues for the expenditure in the management and development of the Port should have been levied on principle and how its methods of collections can be conducted effectively, with some consideration of related problems should there be any change in tariff of port charges that may cause any effect to the port users. This thesis will propose ways and means to solve and improve these problems. This is the main objective of this thesis which would be of benefit to the Port Authority.

Dated back to B.E. 2477, two years after the bloodless revolution, the Government asked the League of Nations to send its experts to make investigation and give suggestion on the



dredging of Bangkok Bar Channel to allow ocean going vessels entering the river to Bangkok and a modern port equipped with facilities be constructed on the left bank of the Chao Phya river at Klongtoi. Since then, steps had been taken to the recommendations of experts, and the Office of the Port of Bangkok had been established to carry out the construction of the Port and the Bangkok bar channel had been dredged but interrupted by World War II. After the war Klongtoi Wharf has been rehabilitated and developed gradually up until the Government obtained a loan from the World Bank in 1951 to accelerate the development of the Port of Bangkok at Klongtoi, hence the Port Authority of Thailand in B.E. 2494 (A.D. 1951) has come into force as an autonomous body. Its power to act and its supervision, control and management in relation with the Government have been described and, of course, the important role of port charges is emphasized for further consideration.

When considering expenditure in port management and development compared with the revenues earned from port charges it seems reasonable to review port charges by applying an economic theory to determine fair price to set up a new tariff rate for port charges with a view to the effects on the port and port users. At the same time consideration should be made regarding effects due to change in tariff of port charges towards economy of the country as a whole.

Anyhow, the setting up of new tariff rates of port charges should encourage port users to make the most effective use of port facilities provided. The more increase of the rate of activity the lower the cost per unit volume handled.

Charges between ship operators, importers and exporters will be considered and apportioned according to proportion of the revenue required that should be recovered from ship operators and that which should be recovered from other users. However, social consideration and government policies such as the desirability to promote export, to keep down cost of imported food and other essential items, to discourage luxury imports

even the port management under strict control of the government need to be known or understood when reviewing the tariff rate so that it will be possible to ascertain the impact of the applied tariff structure and rates in general.

To achieve the objective in reviewing and determining new tariff rate of port charges for the fair increase of its revenue, suggestions are made which could be summed up as follows.

1. Laissez fair in Port's policy and management

The Government should release some restrictions on port administration particularly in financial management and should not preserve its power in the appointment of Port Director and Board of Port Commissioners. The Port Authority should conduct its management and development as an autonomous body in the full extent.

2. Innovation of new Technology to expedite its activity

Electronic Computers should be installed to operate accounting, data processing, billing and cost finding.

3. There should be efficient planning in management

control strategic planning and operational control which should interactively complement one another.

4. Corruption of Port Officials.

Appeals of high cost of living and poor environmental situation are required the remedy. Performance rating, job evaluation and fair salary or wages adjustment should be taken into account and steps should be taken immediately in the regard.

5. Structure of Tariff of Port Charges.

Flow Chart considering the maximum rate that the market can bear and the determination of tariff of Port charges for each item have been analysed, systematized and supported with guided principle and justice.




คำนำ

ผู้เขียนมีความสนใจเกี่ยวกับการขนส่งของประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำ เพราะเห็นว่าปัจจุบันการขนส่งทางน้ำ เป็นวิธีการที่สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายน้อยกว่าวิธีการขนส่งอื่น ๆ และมีความสำคัญแก่ประเทศไทยมาก ผู้เขียนมุ่งไปที่การทำเรือแห่งประเทศไทยเนื่องจากการทำเรือฯ เป็นกิจการสาธารณูปโภคที่ให้บริการแก่บุคคลทั่วไปเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำและเป็นแหล่งที่ก่อให้เกิดรายได้แก่รัฐบาลจำนวนไม่น้อย แต่ปัจจุบันการทำเรือฯ กำลังประสบปัญหาค่าใช้จ่ายที่เพิ่มสูงทุกขณะ ซึ่งเป็นเหตุให้ต้องมีการปรับปรุงรายได้ให้สูงขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ผู้เขียนพยายามศึกษาและรวบรวมเรื่องราวเกี่ยวกับการทำเรือแห่งประเทศไทย และใช้ความรู้ทางคานทฤษฎีเพื่อทำการกำหนดจัดเก็บรายได้เป็นไปโดยเรียบร้อย ซึ่งอาจเป็นประโยชน์แก่การทำเรือแห่งประเทศไทยหรือบุคคลอื่นผู้สนใจในวิชาการด้านนี้

สำหรับข้อมูลต่าง ๆ ที่ใช้ประกอบในการเรียบเรียงวิทยานิพนธ์นี้ ได้รับความร่วมมือให้ความช่วยเหลือ แนะนำ และขอกิจเห็นจากบุคคลหลายฝ่าย ผู้เขียนขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ของกรมท่าเรือแห่งประเทศไทย ศูนย์เอกสารแห่งประเทศไทย หอสมุดคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่ได้ให้ความสะดวกในด้านเอกสารประกอบการเรียบเรียง วิทยานิพนธ์นี้จะไม่สำเร็จลุล่วงไปด้วยดีถ้าไม่ได้รับความกรุณาในการให้คำปรึกษาจาก อาจารย์ชิต ชินพิณ หัวหน้าสำนักวิชาการและประมวลสถิติ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ท่านได้กรุณาให้คำแนะนำวิธีการเขียน ตรวจสอบแก้ไข และชี้แจงข้อสงสัย ขอบกพร่องต่าง ๆ ตลอดจนเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาในการเขียนวิทยานิพนธ์นี้ บุคคลที่ผู้เขียนจะละเว้นการกล่าวถึงมิได้ในที่นี้คือ คุณพ่อและคุณแม่ของผู้เขียนเอง ท่านได้ให้ความสนับสนุนด้านการศึกษาตลอดมาตั้งแต่ชั้นประถมจนถึงอุดมศึกษา ผู้เขียนรู้สึกสำนึกในพระคุณเป็นอย่างสูง สำหรับบุคคลที่กล่าวมาข้างต้นและบุคคลอื่นที่ให้ความช่วยเหลืออย่างดี แตมิได้กล่าวไว้ ณ ที่นี้ ผู้เขียนขอขอบพระคุณไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย

สนธิลักษณ์ สนเจริญ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย .....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ .....	ข
คำนำ .....	ฉ
สารบัญตาราง .....	ท
สารบัญแผนภูมิ .....	ถ
	
<p>บทที่</p> <p>1</p>	
ความนำ .....	1
วัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์ .....	4
ขอบเขตของการศึกษา .....	4
วิธีดำเนินการศึกษา .....	5
ความหมายของอัตราค่าภาระและค่าบริการของท่าเรือ .....	6
การแบ่งค่าภาระและค่าบริการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย .....	7
<p>2</p>	
ประวัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย .....	15
อำนาจหน้าที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย .....	25
อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย .....	25
อำนาจหน้าที่ของผู้อำนวยการการท่าเรือฯ .....	26
การบริหารงานและจัดแบ่งส่วนงาน .....	27
ความสำคัญของค่าภาระและค่าบริการที่มีต่อการท่าเรือ แห่งประเทศไทย.....	29

3

ปัญหาในการกำหนดอัตราค่าภาระและค่าบริการของ  
 การท่าเรือแห่งประเทศไทย ..... 37

อัตราค่าภาระและค่าบริการสูงสุดที่ท่าเรือฯ สามารถ  
 จะเรียกเก็บได้ ..... 46

การใช้อุปกรณ์อำนวยความสะดวกของการท่าเรือฯ  
 อย่างมีประสิทธิภาพ ..... 54

ระดับการให้บริการของท่าเรือที่เป็นอยู่ ..... 60

ต้นทุนของการดำเนินงาน ..... 66

การแบ่งอัตราค่าภาระและค่าบริการที่เก็บระหว่าง  
 เจ้าของเรือและผู้ให้บริการอื่น ..... 70

สถานการณ์ทางสังคมและนโยบายของรัฐบาล ..... 72

4

สรุปและขอเสนอแนะ ..... 80

    ความเป็นอิสระในค่านโยบายและการบริหารงาน .... 80

    ระบบการประมวลข้อมูลที่ทันสมัย ..... 87

    การวางแผนล่วงหน้าอย่างมีประสิทธิภาพ ..... 90

    การทุจริตของพนักงาน ..... 94

    การวางโครงสร้างของอัตราค่าภาระและค่าบริการ ... 102

ภาคผนวก ..... 109

    บรรณานุกรม ..... 118

    ประวัติการศึกษา ..... 122

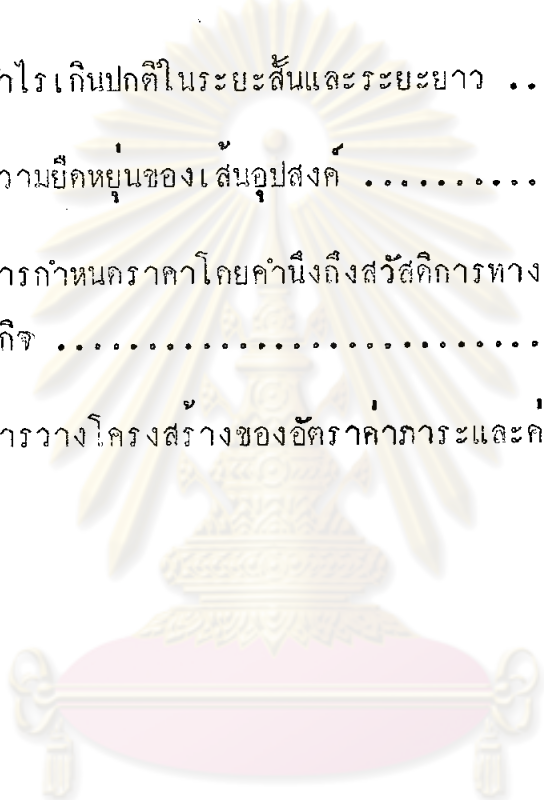
## สารบัญตาราง

ตารางที่	หัวข้อเรื่อง	หน้า
1	เปอร์เซ็นต์ของหนี้สินต่อเงินทุนของรัฐวิสาหกิจ สาธารณูปโภค พ.ศ. 2510 .....	38
2	รายจ่ายค่าเนิ่นการเกี่ยวกับการท่าและรายจ่าย ค่าเนิ่นการไม่เกี่ยวกับการท่า ปี 2512-2515 .....	39
3	รายได้แยกประเภทของการท่าเรือฯ ปีงบประมาณ 2515 .....	42
4	รายจ่ายค่าเนิ่นงานแยกประเภทของการท่าเรือฯ ปี งบประมาณ 2515 .....	43
5	รายจ่ายของรัฐบาลในรัฐวิสาหกิจจำแนกชนิด .....	45
6	NUMBER OF MATERIAL HANDLING EQUIPMENTS USED AT KLONG TOI TERMINAL CLASSIFIED BY TYPE 1967 - 1971 .....	54
7	AVERAGE HOURS USED PER UNIT PER DAY OF MATERIAL HANDLING EQUIPMENT AT KLONG TOI TERMINAL MONTHLY 1967 - 1971 .....	55
8	TOTAL CALLS OF VESSELS ENTERED PORT OF BANGKOK MONTHLY (OVER 500 NET REGISTERED TON) 1967 - 1971 .....	62

ตารางที่	หัวข้อเรื่อง	หน้า
9	NUMBER OF CALLS OF VESSELS ANCHORED AT BAR WAITING FOR BERTHS TO THE PORT OF BANGKOK MONTHLY 1967 - 1971.....	63.
10	AVERAGE HOURS PER CALL OF VESSELS ANCHORED AT BAR WAITING FOR BERTHS TO THE PORT OF BANGKOK MONTHLY 1967 - 1971 .....	64
11	PROFIT STATEMENT .....	69
12	FOREIGN TRADE AND PAYMENTS TOTAL VALUE OF TRADE .....	74
13	ประมาณการรายรับของรัฐและเงินนำส่งระหว่างปี 2495-2515 .....	77
14	สถิติแสดงยอดจำนวนพนักงาน พนักงานแรงงานและลูกจ้างชั่วคราว .....	94
15	ตารางแสดงอัตราเงินเดือนของพนักงานการทำเรือแห่งประเทศไทย (เฉพาะอัตราขั้นต่ำเท่านั้น) .....	97
16	แสดงอัตราการเปลี่ยนแปลงอัตราเงินเดือนของพนักงานการทำเรือแห่งประเทศไทย (เป็นเปอร์เซ็นต์) .....	98
17	WHOLESALE PRICE INDEX FOR THAILAND (1968=100) .....	98

สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิที่	หัวข้อเรื่อง	หน้า
1	แสดงกำไรเกินปกติในระยะสั้นและระยะยาว .....	49
2	แสดงความยืดหยุ่นของเส้นอุปสงค์ .....	51
3	แสดงการกำหนดราคาโดยคำนึงถึงสวัสดิการทาง เศรษฐกิจ .....	52
4	แสดงการวางโครงสร้างของอัตราค่าภาระและค่าบริการ ...	103



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย