



บรรณานุกรม

ภาษาไทย

กระทรวงคมนาคม. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวี. แนวทางการพัฒนาพาณิชย์นาวี.

พระนคร: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวี, ๒๕๒๔.

ธนาคารแห่งประเทศไทย. รายงานเศรษฐกิจประจำเดือนกุมภาพันธ์. กรุงเทพฯ: ธนาคารแห่งประเทศไทย, ๒๕๒๔.

สุรียานุวัตร, พระยา. การค้าชายทางทะเลของกรุงสยามกับนานาประเทศในสมัยโบราณ, ๒๔๗๗.

เศรษฐกิจการพาณิชย์, กรม. รายงานผลการศึกษาเรื่องโครงสร้างการขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศ ฉบับที่ ๗, กรุงเทพฯ: กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ (เอกสารโรเนียว), ๒๕๒๓

Books

Bangladesh Bureau of Statistics, Statistics Division, Ministry of Planning, Government of the People's Republic of Bangladesh. Monthly Statistical Bulletin of Bangladesh. Dacca, June 1979.

Bennathan, E. and Walters, A.A. The Economics of Ocean Freight Rates. New York: Frederick Praeger, 1969.

Bridges, R. Kenneth (ed), Croner's World Directory of Freight Conferences. Surrey: Croner Publications Limited, 1982.

Caney, R.W. and Reynolds, J.E. Reed's Marine Distance Table. London: Thomas Reed Publications Limited, 1976.

Deakin, B.M. and Seward, T. Shipping Conference: A Study of their Origins Development and Economic Practices. London: Cambridge University Press, 1973.

Department of Custom. Foreign Trade Statistics of Thailand. Bangkok:

Technique and Statistics Division, 1978, 1979, 1980.

Department of Statistics, Government of Singapore. Alphabetical Index to the Singapore Trade Classification and Custom Duties.

Singapore: Department of Statistics, 1979.

Directorate General of Commercial Intelligence and Statistics,  
Government of India. Monthly Statistics of the Foreign Trade of India. Vol. II, New Delhi, March 1979.

Drewry H.P. Shipping Statistics and Economics. London: H.P. Drewry Shipping Consultants Ltd., 1981 (monthly).

Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. Bulletin for Shippers No. 2. Bangkok: ESCAP, 1978.

. Economic Implications of Currency and Bunker Adjustment Factors: Economic Implications of Bunker Adjustment Factor (BAF). Bangkok: ESCAP, October 1981.

. Economic Implications of Currency and Bunker Adjustment Factors: Economic Implications of Currency Adjustment Factor (CAF). Bangkok: ESCAP, October 1981.

. Guidelines for the Use of Freight Study Units: The Analysis of Freight Rates. (mimeograph), 1976.

. Handbook for Shippers for the Asia and Pacific Region. New York: United Nations, 1975.

- Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. Review of Development in Shipping, Ports and Inland Waterways. Bangkok: ESCAP, 1980.
- Shipping and Ocean Freight Rates. Regional Economic Co-operation Series No.3, New York: United Nations, 1965.
- Thoughts on Liner Freight Rates. Bangkok: ESCAP (mimeograph), 1973.
- Escarpenter, C. The Economics of International Ocean Transport: The Cuban Case Before 1958. Translated by Enrique Lerdau and Federico Lerdau. Madison and Milwaukee: The University of Wisconsin Press, 1965.
- Fearnley and Egers Chartering Co. Ltd. Review 1980. Oslo: Fearnley and Egers Chartering Co. Ltd., 1981.
- Flère, W.A. Handy Guide to Stowage. London: Imray Laurie Norie and Wilson Ltd. in conjunction with Frederick Warne and Co. Ltd., 1970.
- Gallagher, F.D. Options for Western Australia-Europe Container Traffic. Policy Research Paper, Western Australia: Director General of Transport, August 1977.
- Indian Institute of Foreign Trade. Ocean Freight Rates and India's Exports. New Delhi: Indian Institute of Foreign Trade, November 1967.
- The Institute of Shipping Economics. Shipping Statistics. Bremen: Institute of Shipping Economics, February 1981.
- Kendall, Lane C. The Business of Shipping. 2nd ed. Maryland: Cornell Maritime Press Inc., 1976.

- Kock, James V. Industrial Organization and Prices. 2nd ed. New Jersey: Prentice Hall, Inc., 1980.
- Linnemann, H. An Econometric Study of International Trade Flow. Amsterdam: North Holland Publishing Company, 1966.
- Lloyd's Register. Statistical Table 1980. West Sussex: Lloyd Register of Shipping, 1981.
- Marx, Daniel. International Shipping Cartels: A Study of Industrial Self-Regulation by Shipping Conferences. New Jersey: Princeton University Press, 1953.
- Organization of Economic Co-operation Development. Economic Outlook, No.25, Paris: OECD, July 1979.
- \_\_\_\_\_. Maritime Transport 1980. Paris: OECD, 1981.
- \_\_\_\_\_. Trade by Commodities, Market Summaries: Imports. Series C, Paris: OECD, 1978.
- Rao, P. and Miller, R.L. Applied Econometrics. New Delhi: Prentice-Hall of India Private Limited, 1972.
- Robinson, Jone. Economics of Imperfect Competition. London: Macmillan Press Ltd., 1933.
- Sanklecha, S.N. Tramp Shipping in India. Bombay: P.C. Manaktala & Sons PVT. Ltd., 1966.
- Shipping Bureau, Ministry of Transport, Government of Japan. Current Situation of Japanese Shipping 1979. Tokyo: The Japan Maritime Development Association, 1980.
- Stigler, G.J. The Theory of Price. 3rd ed. New York: The Macmillan Company, 1966.

Sturmev, S.G. British Shipping and World Competition. London:

The Athlone Press, 1962.

\_\_\_\_\_. Shipping Economics. Collected Papers, London: Macmillan  
Press Ltd., 1975.

Thailand/Europe Conference: Freight Tariff No.2, 1979.

Thailand-Pacific Freight Conference: Tariff No. 4 - FMC No.4, 1979.

Thailand/Bay of Bengal Rate Agreement: Freight Tariff No. 15, 1978.

Thailand/Japan Conference: Freight Tariff No. 16, 1978.

Thailand/Australia Rate Agreement: Freight Tariff, 1978.

Thornburn, Thomas. Supply and Demand of Water Transports.

Stockholm: Stockholm School of Economics, The Business  
Research Institute, 1960.

Tinbergen, Jan. Shaping the World Economy. New York: The Twentieth  
Century Fund, 1962.

United Nations. World Trade Annual 1978. New York: Walker and  
Company, 1980.

\_\_\_\_\_. Handbook on Shipping Statistics. Bangkok: ESCAP, 1979.

\_\_\_\_\_. Level and Structure of Liner Freight Charge: Conferences and  
Rate Agreements in the ESCAP Region, 1974-1979 (E/ESCAP/STC.  
4/2) Bangkok: ESCAP, October 1980.

\_\_\_\_\_. Monthly Bulletin of Statistics. Vol. XXXV, No.11, New York:  
United Nations, November 1981.

\_\_\_\_\_. Review of Maritime Transport 1980. (TD/B/C. 4/222). Geneva:  
United Nations, 25 May 1981.

United Nations. Standard International Trade Classification Revision

2. (Statistical Papers, Series M, No. 34/Rev. 2) New York:  
United Nations, 1975.

\_\_\_\_\_. Strategy for shipping in 1980s. (E/ESCAP/STC. 3/34) Bangkok:  
United Nations, 28 November 1978.

\_\_\_\_\_. Division for shipping, Ports and Inland Waterways. Uniform  
System of Economic Statistics of Shipping (L. 2 Scheme).  
Bangkok: United Nations, 1980.

\_\_\_\_\_. United Nations Statistical Yearbook 1976-1979. New York:  
United Nations, 1976-1979.

United Nations Conference on Trade and Development. Level and  
Structure of Freight Rates, Conference Practices and Adequacy  
of Shipping Services. New York: United Nations, 1969.

\_\_\_\_\_. The Liner Conference System. (TD/B/C. 4/62/Rev. 1) New York:  
United Nations, 1970.

\_\_\_\_\_. Route Study: The Liner Trades between France and Morocco.  
(TD/B/C. 4/61/Rev. 1) New York: United Nations, 1970.

United Nations Economic Commission for Latin America. Maritime  
Freight Rates in the Foreign Trade of Latin America,  
Santiago: UCLA, December 1968.

United States Federal Maritime Commission. Guideline of Ocean  
Freight Rates for Shippers. Washington D.C.: Government  
Printing Office, May 1974.

Articles

- Abrahamsson, B.J. "A Model of Liner Price Setting," Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 2, No. 3 (September 1968): pp. 321-331
- Beckerman, W. "Distance and the Pattern of Intra-European Trade," The Review of Economics and Statistics (February 1956) pp. 31-38.
- Bethkenhagen, P.G. "Shipping Conferences: Types, Structures and Scope," in Training Course on Shippers' Co-operation, New York: United Nations (September 1972) pp. 64-68.
- Chinitz, Benjamin. "An Analysis of Ocean Liner Freight Rates." Econometrica, Vol. 24, No. 3 (1956) pp. 351-2.
- Deakin, B.M. "Shipping Conferences: some Economic Aspects of International Regulation," Maritime Studies Management, Vol. 2, No. 5, (1974): pp. 5-30.
- Devanney, J.W.; Livanos, V.M. and Stewart, R.J. "Conference Rate-making and the West Coast of South America," Journal of Transport Economics and Policy, (May 1975): pp. 154-177.
- Driver, D.E. "Liner Freight Rates," in Report of the Second Workshop on Freight Study Units, Bangkok: ESCAP (11-21 December 1979): pp. 152-165.
- Evans, J.J. "Liner Freight Rates, Discrimination and Cross-Subsidization," Maritime Policy and Management, Vol. 4, No. 4 (April 1977): pp. 227-233.
- Laing, E.T. "The Rationality of Conference Pricing and Output Policies," Maritime Study and Management, Vol. 3, No. 2 (1975): pp. 103-111.

- Moneta, C. "The Estimation of Transport Cost in International Trade Account," Journal of Political Economy, Vol. LXVII (February 1959) pp. 41-58.
- Nicholas, Blenkey. "World Shipping" in Marine Engineering/Log, June 1981, pp. 121-144.
- Prewo, Wilfried, "The Structure of Transport Costs on Latin American Exports," Reviews of World Economie, Vol. 114, No.2 (1978): pp.305-323.
- Shneerson, D. "The Structure of Liner Freight Rates: A Comparative Route Study," Journal of Transport Economics and Policy, Vol. X, No. 1 (January 1976). pp.52-67.
- Sharp, Tim. "Poised on the Shipways," in Business in Thailand, (April 1980), pp. 35-52.
- Shukla, P.C. "Liner Shipping of Cargo and Conferences: Principles and Policy with Reference to Developing Countries," in Report of Second Workshop on Freight Study Units, Bangkok: ESCAP (December 1979); pp. 136-152.





ภาคผนวก

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ภาคผนวกที่ ๑

รายชื่อขมรมเรือ (พร้อมด้วยสมาชิกของขมรม) ที่ส่งสินค้าออกของไทย สิ้นสุด ณ

วันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๒๔

## 1. Thailand/Bay of Bengal Rate Agreement

บริษัทสมาชิก :-

- 1) Everett Orient Line (Australia)
- 2) Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (Japan)
- 3) Nippon Yusen Kaisha (Japan)
- 4) Shipping Corporation of India Ltd. (India)

## 2. Thailand/Japan Conference

บริษัทสมาชิก :-

- 1) The Bank Line Ltd. (USA.)
- 2) Barber Blue Sea Line (USA.)
- 3) China Navigation Co. Ltd. (China)
- 4) The East Asiatic Co. Ltd. (Denmark)
- 5) Everett Orient Line (Australia)
- 6) Jutha Maritime Co. Ltd. (Thai)
- 7) Kansai Steamship Co. Ltd. (Japan)
- 8) Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (Japan)
- 9) Korea Shipping Corporation (Korea)
- 10) Maersk Line (Denmark)
- 11) Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (Japan)
- 12) Nippon Yusen Kaisha (Japan)
- 13) Norwegian Asia Line (Norway)
- 14) P & O. Steam Navigation Co. (U.K.)

- 15) Thai International Maritime Enterprises Ltd. (Thai)
- 16) Thai Maritime Navigation Co. Ltd. (Thai)
- 17) Thai Mercantile Marine Ltd. (Thai)

3. Thailand/US. Atlantic and Gulf Conference

บริษัทสมาชิก :-

- 1) Barber Blue Sea Line (USA.)
- 2) Lykes Line (USA.)
- 3) Maersk Line (Denmark)

4. Thailand/Pacific Freight Conference

บริษัทสมาชิก :-

- 1) Barber Blue Sea Line (USA.)
- 2) The East Asiatic Co., Ltd. (Denmark)
- 3) Lykes Bros. Steamship Co., Inc. (USA.)
- 4) Maersk Line (Denmark)

5. Thailand/Europe Conference

บริษัทสมาชิก :-

- 1) American President Lines Ltd. (USA.)
- 2) Ben Line Steamer Ltd. (USA.)
- 3) Ben Ocean (USA.)
- 4) Blue Funnel Line Ltd. (Ocean Transport and Trading Ltd., The China Mutual Steam Navigation Co. Ltd.) (UK.)
- 5) Brostrom Shipping Co., Ltd. (Sweden)
- 6) Ellerman & Bucknall Steamship Co., Ltd. (UK.)
- 7) Compagnie Generale Maritime
- 8) Glen Line Ltd. (Glen & Shire Joint Service) (UK.)

- 9) Hapag-Lloyd Aktiegesells chaft (Germany)
- 10) Jugolinija-East Rijeka (Yugoslav)
- 11) Lauro Line (Italy)
- 12) Lloyd Triestino S.P.A.N. (Italy)
- 13) Maersk Line (Joint Service of Aktieselskabet  
Dampskibsselskabet Svendborg Dampskibsselskabet  
of 1912 Aktieselskab A.P. Moller, as one part only)  
(Denmark)
- 14) Malaysian International Shipping Corp., Berhad  
(Malaysia)
- 15) Cie Maritime Des Chargeurs Reunis (France)
- 16) Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (Japan)
- 17) Companhia Nacional de Navegacao
- 18) Nedlloyd Lijnen B V (Nedlloyd Lines) (Netherland)
- 19) Nippon Yusen Kaisha (Japan)
- 20) A/S det Ostasiatiske Kompagni (The East Asiatic Co.,  
Ltd.) (Denmark)
- 21) Overseas Containers Ltd.
- 22) Peninsular & Oriental Steam Navigation Co. (Malaysia)
- 23) Rickmers Linie (Germany)
- 24) Scandutch (E.A. Co., Nedlloyd, G.G.M. Brostrom and  
W.W. joint service) (Netherland)
- 25) United Thai Shipping Corporation Ltd. (Thai)
- 26) Wilh, Wilhelmsen (Norway)

## 6. Thailand/Australia Rate Agreement

บริษัทสมาชิก :-

- 1) The Australian National Line (Australia)
- 2) Neptune Orient Lines Ltd. (Singapore)
- 3) Nedlloyd Lines (Netherland)
- 4) Australia Straits Container Line (Australia)
- 5) Southern Shipping Lines
- 6) Australia-West Pacific Lines (Australia)
- 7) Malaysian International Shipping Corporation  
(Malaysia)



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## กองเรือของไทยที่ขนส่งสินค้าไปต่างประเทศโดยแสดงเส้นทางประกอบ



บริษัทเดินเรือ	ชนิดเรือที่ ครอบครอง	เส้นทางการค้า	ณ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓		ณ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๔	
			จำนวนเรือ	จำนวนกรอสตัน	จำนวนเรือ	จำนวนกรอสตัน
๑) บริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด	G.C.	๑) กรุงเทพ-อาเซียน	๒	๖,๗๙๔	๒	๖,๗๙๔
		๒) กรุงเทพ-ญี่ปุ่น	๓	๑๓,๘๐๓	๓	๑๓,๘๐๓
๒) บริษัทยูไนเต็ดไทย ชิปปิ้ง (ยูนิไทย) จำกัด	G.C.	กรุงเทพ-ยุโรป	๓	๒๙,๕๙๑	๒	๑๙,๗๒๘
๓) บริษัทเคมารีนไลน์ จำกัด	G.C.	กรุงเทพ-อินโดนีเซีย-เกาหลี	๒	๗,๐๒๙	๑	๓,๓๕๔
๔) บริษัทจุฬานาวี จำกัด	G.C.	กรุงเทพ-ญี่ปุ่น-กรุงเทพ	๔	๓๑,๗๑๑	๓	๒๓,๑๖๕
๕) บริษัทซรินธร จำกัด	G.C.	กรุงเทพ-มาเลเซีย-สิงคโปร์	๑	๑,๐๘๙	๑	๑,๐๘๙
๖) บริษัทซีทรานนาวิ จำกัด	G.C.	๑) กรุงเทพ-ญี่ปุ่น-เกาหลี	๑	๓,๒๑๗	๑	๔,๖๐๐
		๒) กรุงเทพ-ญี่ปุ่น-สิงคโปร์			๑	๕,๑๘๙
		๓) กรุงเทพ-พม่า-อิรัก	๑	๕,๑๘๘		
๗) บริษัท ซี พี จำกัด	G.C.	กรุงเทพ-มาเลเซีย-สิงคโปร์- อินโดนีเซีย			๒	๓,๕๘๙
๘) บริษัทเดินเรือแสงไทย ๑๙๗๗ จำกัด	G.C.	๑) กรุงเทพ-สิงคโปร์	๓	๖,๓๑๘	๒	๕,๕๙๑
		๒) กรุงเทพ-อาเซียน	๑	๙๙๙	๓	๕,๔๒๔
๙) ท่าหุ้นส่วนจำกัดเดินเรือ อ่าวไทย	G.C.	๑) กรุงเทพ-อินโดนีเซีย	๑	๕๙๙		
		๒) กรุงเทพ-สิงคโปร์-มาเลเซีย			๑	๕๙๙

ภาคผนวกที่ ๒ (ต่อ)

บริษัทเดินเรือ	ชนิดเรือที่ ครอบครอง	เส้นทางการค้า	ณ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓		ณ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๔	
			จำนวนเรือ	จำนวนกรอสตัน	จำนวนเรือ	จำนวนกรอสตัน
๑๐) ห้างหุ้นส่วนจำกัด ด. ไพบูลย์ ขนส่ง	G.C.	กรุงเทพ-สิงคโปร์			๑	๑,๙๙๘
	T	สิงคโปร์-บอร์เนียว-มาเลเซีย	๑	๔๙๙	๑	๔๙๙
๑๑) บริษัทไทยพาณิชย์นาวี จำกัด	G.C.	๑) กรุงเทพ-สิงคโปร์-ญี่ปุ่น	๑	๓,๙๑๖		
		๒) กรุงเทพ-ญี่ปุ่น	๒	๑๗,๗๑๔	๒	๑๗,๗๑๔
๑๒) บริษัทไทยวิสาหกิจสากลเดินเรือ จำกัด	G.C.	กรุงเทพ-ญี่ปุ่น	๑	๖,๓๔๗	๒	๑๒,๘๒๕
๑๓) บริษัททินกรขนส่ง จำกัด	G.C.	กรุงเทพ-อาเซียน	๑	๑,๔๗๕	๑	๑,๔๗๕
๑๔) บริษัททรานส์โอเชียนไลน์ คอปอเรชั่น จำกัด	G.C.	กรุงเทพ-ตะวันออกไกลและตะวันออกเฉียงใต้	๑	๒,๙๙๒	๑	๒,๙๙๒
๑๕) บริษัทเทพวิภาชิปिंग จำกัด	G.C.	กรุงเทพ-มาเลเซีย-สิงคโปร์	๒	๔,๔๙๙	๑	๑,๙๕๑
๑๖) บริษัทไทยสมุทรนาวี จำกัด	G.C.	๑) กรุงเทพ-อินโดนีเซีย	๒	๑,๖๖๙		
		๒) กรุงเทพ-มาเลเซีย-สิงคโปร์-อินโดนีเซีย			๓	๖,๓๐๘
๑๗) บริษัทไทยคอมแพคไลน์ จำกัด	G.C.	กรุงเทพ-ซาราวัก			๑	๑,๒๓๓
๑๘) บริษัทไทยโอเวอร์ซีไลน์ จำกัด	G.C.	กรุงเทพ-ฮ่องกง			๒	๔,๔๕๖
๑๙) บริษัทไทยรุ่งโรจน์นาวี จำกัด	G.C.	กรุงเทพ-อินโดนีเซีย-สิงคโปร์-มาเลเซีย			๑	๙๙๘
๒๐) บริษัทนาวีชายฝั่ง จำกัด	G.C.	๑) กรุงเทพ-อินโดนีเซีย	๑	๙๙๐	๑	๙๙๐
		๒) กรุงเทพ-อาเซียน			๑	๑,๙๙๘

บริษัทเดินเรือ	ชนิดเรือที่ ครอบครอง	เส้นทางการค้า	ณ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓		๕ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๔	
			จำนวน เรือ	จำนวนทรอสตัน	จำนวนเรือ	จำนวนทรอสตัน
๒๑) ห้างหุ้นส่วนจำกัดบางกอก เสตรทชิปปิ้ง	G.C.	กรุงเทพ-อินโดนีเซีย			๑	๓,๕๕๖
๒๒) บริษัทสยามชิปปิ้ง จำกัด	G.C.	๑) กรุงเทพ-สิงคโปร์-มาเลเซีย-อินโดนีเซีย	๑	๑,๘๒๗	๓	๕,๖๙๓
		๒) กรุงเทพ-อินโดนีเซีย	๔	๕,๓๑๗	๒	๑,๔๕๑
		๓) กรุงเทพ-อาเซียน	๑	๒,๙๙๙	๑	๒,๙๙๙
๒๓) บริษัทพูลสวัสดิ์ นาวิ จำกัด	G.C.	กรุงเทพ-สิงคโปร์-มาเลเซีย-อินโดนีเซีย			๑	๒,๙๑๒
๒๔) บริษัทมาบุญครองการเดินเรือ จำกัด	G.C.	๑) กรุงเทพ-ฮ่องกง-ญี่ปุ่น	๒	๑๐,๐๓๔		
		๒) กรุงเทพ-ฮ่องกง	๑	๖,๗๔๔	๓	๑๖,๖๗๑
๒๕) บริษัทยอดพัฒนาการ จำกัด	G.C.	กรุงเทพ-มาเลเซีย	๑	๕๓๙	๑	๕๓๙
๒๖) บริษัทร่วมลำเสียงขนส่ง จำกัด	G.C.	กรุงเทพ-สิงคโปร์			๑	๑,๐๕๐
๒๗) บริษัททวนการ จำกัด	G.C.	กรุงเทพ-สิงคโปร์-อินโดนีเซีย	๒	๓,๗๕๘	๒	๓,๗๕๘
๒๘) บริษัทศรีสยามมารีน จำกัด	G.C.	๑) กรุงเทพ-อินโดนีเซีย	๑	๔๕๘		
		๒) กรุงเทพ-มาเลเซีย	๑	๖๗๖	๒	๑,๑๓๓
๒๙) บริษัทสยามวาณิชนาวี จำกัด	G.C.	กรุงเทพ-มาเลเซีย-สิงคโปร์-อินโดนีเซีย	๑	๑,๔๗๔	๓	๒,๔๑๔
๓๐) บริษัทสยามมารีไทม์ไลน์ จำกัด	G.C.	กรุงเทพ-ฮ่องกง	๑	๑,๗๔๒	๑	๒,๗๔๒
๓๑) นายสุทัศน์ ศิริเวช	G.C.	๑) เดินเรือชายฝั่ง	๑	๔๙๗		
		๒) กรุงเทพ-สิงคโปร์-มะละกา			๑	๔๙๗



ภาคผนวกที่ ๒ (ต่อ)



บริษัทเดินเรือ	ชนิดเรือที่ ครอบครอง	เส้นทางการค้า	ณ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓		ณ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๔	
			จำนวน เรือ	จำนวน กรอสตัน	จำนวน เรือ	จำนวน กรอสตัน
๓๒) บริษัททอลายด์ชิปปิง จำกัด	G.C.	๑) กรุงเทพ-อาเซียน ๒) กรุงเทพ-ญี่ปุ่น-ไต้หวัน ๓) กรุงเทพ-ญี่ปุ่น-จีน ๔) กรุงเทพ-เกาหลี-ไต้หวัน-จีน ๕) กรุงเทพ-อาเซียน-เกาหลี	๑	๔,๒๒๒	๑	๔,๒๒๒
๓๓) บริษัทอัสตาดชิปปิง จำกัด	G.C.	กรุงเทพ-อาเซียน			๑	๒,๕๕๘
๓๔) บริษัท เอส อาร์ไอ จำกัด	G.C.	กรุงเทพ-อาเซียน-ไต้หวัน-ฮ่องกง-กรุงเทพ			๑	๒,๕๔๒
๓๕) บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด	G.C.	กรุงเทพ-สิงคโปร์			๑	๔,๓๗๔
๓๖) บริษัทโห่งวอก จำกัด	G.C. (Container)	กรุงเทพ-สิงคโปร์			๑	๒,๕๔๕
๓๗) บริษัทซัมมิทออยส์ จำกัด	LPG.	๑) กรุงเทพ-ญี่ปุ่น ๒) กรุงเทพ-สิงคโปร์-สงขลา	๑	๗๗๕		๗๕๓
๓๘) บริษัท ชัยภูถวิลพอร์ต เอ็กซ์พอร์ต จำกัด	T.	กรุงเทพ-มาเลเซีย	๑	๔๗๔	๑	๔๗๔
๓๙) บริษัทซีทรานชิปปิง จำกัด	T.	กรุงเทพ-บอร์เนียว-มาเลเซีย-จีน	๓	๖,๒๔๕	๓	๖,๒๔๕
๔๐) บริษัทไทยสมุทรขนส่ง จำกัด	T.	กรุงเทพ-รอบโลก	๒	๗๙,๖๗๕	๒	๗๙,๖๗๕
๔๑) บริษัท ที.เจ.ที เซอร์วิส จำกัด	T.	กรุงเทพ-มาเลเซีย			๒	๑,๑๓๒

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
พจนานุกรมมหาวิทยาลัย

บริษัทเดินเรือ	ชนิดเรือที่ ครอบครอง	เส้นทางการค้า	ณ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓		ณ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๔	
			จำนวน เรือ	จำนวน กรอสดัน	จำนวน เรือ	จำนวน กรอสดัน
๔๒) บริษัทเปโตรแก๊ซ จำกัด	LPG.	๑) กรุงเทพ-อาเซียน-เกาหลี ๒) กรุงเทพ-อาเซียน	๑	๙๙๙	๒	๒,๑๑๗
๔๓) บริษัทปิโตรไลน์ จำกัด	T.	กรุงเทพ-ประเทศใกล้เคียง			๑	๙๘๕
๔๔) บริษัททวิสหกิจส่งเสริมการลงทุน	T.	กรุงเทพ-สิงคโปร์	๓	๕,๔๘๗	๓	๕,๔๘๗
๔๕) บริษัทสยามสหบริการ จำกัด	T.	กรุงเทพ-มาเลเซีย-สิงคโปร์-อินโดนีเซีย	๒	๑,๐๗๓	๒	๑,๑๑๙
๔๖) บริษัทสามแสนพันวัง จำกัด	T.	กรุงเทพ-มาเลเซีย	๑	๑,๗๘๑	๑	๑,๗๘๑
๔๗) บริษัทไทยมารีน จำกัด	G.C (Container)	ตะวันออกไกล-ยุโรป	๑	๒๑,๐๖๐		
๔๘) บริษัทสยามยูไนเต็ดเนริเกชั่น จำกัด	G.C.	กรุงเทพ-อินโดนีเซีย	๒	๕,๑๔๕		
๔๙) นายธวัชชัย ตั้งใจตรง	G.C.	เดินประเทศใกล้เคียง	๑	๔๙๒		
รวม	G.C.		๕๗	๒๒๑,๒๖๐	๗๐	๒๒๓,๘๑๑
	T.		๑๔	๙๕,๗๓๔	๑๖	๙๗,๘๙๗
	LPG.			๑,๗๗๔	๓	๒,๙๐๐

ที่มา : กองเศรษฐกิจการขนส่งทางทะเล สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กระทรวงคมนาคม

G.C. คือ General Cargo Ship

T. คือ Tanker

LPG. คือ Liquefied Petroleum Gas

## ภาคผนวกที่ ๓

การหาความยืดหยุ่นของอุปสงค์ที่มีต่อการขนส่งทางทะเล

พิจารณาสมการอุปสงค์ที่ปริมาณสินค้าที่ส่งออก ( $x$ ) เป็นฟังก์ชันของราคา ( $P$ ) นั่นคือ

$$(1) \quad x = f(P)$$

และ demand function เป็น

$$(2) \quad P_d = P_d(x)$$

เมื่อ  $P_d$  เป็น demand price หรือ c.i.f. marginal valuation ของปริมาณ  $x$  เช่นเดียวกับสมการอุปทานเป็น

$$(3) \quad P_s = P_s(x)$$

เมื่อ  $P_s$  เป็น supply (f.o.b.) price

ถ้าหากอัตราค่าระวางเป็น  $\$ t$  ต่อหน่วยสินค้า และเราสมมุติว่าอัตราค่าระวางไม่ได้ขึ้นกับปริมาณสินค้าที่บรรทุก เราจะได้ดุลยภาพดังนี้

$$(4) \quad P_s(x) = P_s(x) + t$$

Differentiate เทียบกับ  $t$  จะได้

$$(5) \quad \frac{d P_d(x)}{dx} \cdot \frac{dx}{dt} = \frac{d P_s(x)}{dx} \cdot \frac{dx}{dt} + 1$$

$$(6) \quad \frac{dx}{dt} = \left[ \frac{d P_d(x)}{dx} - \frac{d P_s(x)}{dx} \right]^{-1}$$

ถ้าให้  $\bar{\eta}$  เป็นความยืดหยุ่นทางด้านค่าระวางของอุปสงค์ที่มีต่อการขนส่งทางทะเลแล้ว

$$\bar{\eta} = \frac{dx}{dt} \cdot \frac{t}{x} = \frac{t}{P_d} \left[ \frac{x}{P_d} \left( \frac{d P_d}{dx} \right) - \frac{x}{P_s + t} \left( \frac{d P_s}{dx} \right) \right]^{-1}$$

เพราะ  $P_s + t = P_d$

$$\text{ดังนั้น } \bar{\eta} = \frac{t}{P_d} \left[ \frac{x}{P_d} \left( \frac{d P_d}{dx} \right) - \frac{x}{\left( 1 + \frac{t}{P_s} \right) P_s} \left( \frac{d P_s}{dx} \right) \right]^{-1}$$

$$(7) \quad \bar{\eta} = \frac{t}{P_d} \left[ \frac{1}{\varepsilon} - \frac{1}{1 + \frac{t}{P_s}} \cdot \frac{1}{\eta} \right]^{-1}$$

เมื่อ  $\varepsilon$  คือความยืดหยุ่นทางด้านราคาของอุปสงค์ที่มีต่อสินค้า

$\eta$  คือ ความยืดหยุ่นทางด้านราคาของอุปทานของสินค้า

$$\begin{aligned} \text{แต่ } 1 + \frac{t}{P_s} &= 1 + t(P_d - t)^{-1} \\ &= P_d (P_d - t)^{-1} \end{aligned}$$

นำไปแทนในสมการที่ (7)

$$\begin{aligned} \bar{\eta} &= \frac{t}{P_d} \left[ \frac{1}{\varepsilon} - \left( \frac{P_d - t}{P_d} \right) \frac{1}{\eta} \right]^{-1} \\ &= \frac{t}{P_d} \left[ \frac{1}{\varepsilon} - \left( 1 - \frac{t}{P_d} \right) \frac{1}{\eta} \right]^{-1} \end{aligned}$$

$$(8) \quad \bar{\eta} = \frac{t}{P_d} \left[ \frac{\varepsilon \eta}{\eta - \left( 1 - \frac{t}{P_d} \right) \varepsilon} \right]^{-1}$$

ถ้าเราเขียน  $\frac{t}{P_d}$  (สัดส่วนของ demand price ที่ใช้จ่ายไปเพื่อการขนส่ง) ให้เป็น  $R$  เราจะได้ความยืดหยุ่นทางด้านค่าระวางของอุปสงค์ที่มีต่อการขนส่งทางทะเลดังนี้

$$(9) \quad \bar{\eta} = R \left[ \frac{\varepsilon \eta}{\eta - (1 - R) \varepsilon} \right]^{-1}$$

มีข้อที่น่าสังเกตว่า  $\bar{\eta}$  จะเป็นลบ เมื่อ  $\eta > 0$  และ  $\varepsilon < 0$  ซึ่งเป็นเงื่อนไขของตลาดที่มีการแข่งขัน (competitive market)

## ภาคผนวกที่ ๔

การใช้ตัว Proxy Variable

เนื่องจากว่าการศึกษาเรื่องนี้ได้ใช้ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยด้านต้นทุน ซึ่งในทางทฤษฎีได้กล่าวไว้อย่างชัดเจนแล้วว่าตัวแปรจะรวมอยู่ในสมการถดถอย แต่เราไม่สามารถที่จะหาตัวแปรนี้ได้ จึงได้หาตัวแปรอื่นที่สามารถทดแทนได้อย่างใกล้ชิด (close substitute) มาแทน ตัวแปรที่นำมาแทนคือ stowage factor และระยะทาง แต่โดยทั่วไปแล้วตัว estimator ของตัว proxy มักจะ bias ความเบี่ยงเบนนี้จะมีมากกว่าของตัวแปรตัวจริง แต่เมื่อตัวแปรที่แท้จริงหาไม่ได้ก็ต้องใส่ตัว proxy แทน การที่ความ ส.ป.ส. ของตัว proxy ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ เพราะว่าขอบข่ายของอิทธิพลของตัวแปรที่หายไป ซึ่งจะใช้ตัว proxy มาแทนนั้นจะขึ้นอยู่กับความใกล้ชิดในความสัมพันธ์ระหว่างตัว proxy กับตัวที่หายไป เมื่อตัวแปรที่ขาดหายไปกับตัว proxy เคลื่อนไหวไปอย่างใกล้ชิด ในกรณีนี้ตัว proxy จะสามารถคลุมถึงอิทธิพลทั้งหมดของตัวแปรที่หายไปได้

สมมติสมการ Regression ในทางทฤษฎีเป็นดังนี้

$$(1) Y = \beta_1 x_1 + \beta_2 x_2 + \beta_3 x_3 + \beta_4 x_4 + \epsilon$$

เนื่องจากเราเชื่อว่าสมการที่ถูกต้องควรจะเป็น

$$(2) y = \beta_1 x_1 + \beta_2 x_2 + \epsilon$$

เมื่อ  $x_1$  เป็นตัวแปรที่ขาดหายไป จึงใช้  $z$  แทน

$$(3) y = \hat{\beta}_1 z + \hat{\beta}_2 x_2 + \epsilon$$

เราอาจจะพิจารณาว่าสมการที่ (3) ให้เหมือนสมการที่ (1) ได้เมื่อตัวแปร  $x_1$ ,  $x_3$

และ  $x_4$  ขาดหายไป

เราสามารถที่จะแสดงความเอนเอียง (bias) ในการประมาณค่า  $\hat{\beta}_1$  และ  $\hat{\beta}_2$  ได้ ดังต่อไปนี้

$$y = \hat{\beta}_1 z + \hat{\beta}_2 x_2 + \varepsilon$$

$$\hat{\beta}_1 = \frac{\sum x_2^2 \sum zy - \sum zx_2 \sum x_2 y}{\sum z^2 \sum x_2^2 - \sum zx_2 \sum zx_2}$$

$$= \frac{\sum x_2^2 \sum z (\beta_1 x_1 + \beta_2 x_2 + \beta_3 x_3 + \beta_4 x_4 + \varepsilon) - \sum zx_2 \sum x_2 (\beta_1 x_1 + \beta_2 x_2 + \beta_3 x_3 + \beta_4 x_4 + \varepsilon)}{\sum z^2 \sum x_2^2 - \sum zx_2 \sum zx_2}$$

$$= \frac{\beta_1 \sum x_2^2 \sum zx_1 + \beta_2 \sum x_2^2 \sum zx_2 + \beta_3 \sum x_2^2 \sum zx_3 + \beta_4 \sum x_2^2 \sum zx_4 + \sum x_2^2 \sum z\varepsilon - \beta_1 \sum zx_2 \sum x_1 x_2 - \beta_2 \sum zx_2 \sum x_2^2 - \beta_3 \sum zx_2 \sum x_2 x_3 - \beta_4 \sum zx_2 \sum x_2 x_4 - \sum zx_2 \sum x_2 \varepsilon}{\sum z^2 \sum x_2^2 - \sum zx_2 \sum zx_2}$$

$$= \beta_1 \frac{(\sum x_2^2 \sum zx_1 - \sum zx_2 \sum x_1 x_2)}{\sum z^2 \sum x_2^2 - \sum zx_2 \sum zx_2} + \beta_3 \frac{(\sum x_2^2 \sum zx_3 - \sum zx_2 \sum x_2 x_3)}{\sum z^2 \sum x_2^2 - \sum zx_2 \sum zx_2} + \beta_4 \frac{(\sum x_2^2 \sum zx_4 - \sum zx_2 \sum x_2 x_4)}{\sum z^2 \sum x_2^2 - \sum zx_2 \sum zx_2} + \frac{\sum x_2^2 \sum z \cdot \varepsilon - \sum zx_2 \sum x_2 \cdot \varepsilon}{\sum z^2 \sum x_2^2 - \sum zx_2 \sum zx_2}$$

$$\hat{\beta}_1 = 0 + \beta_1 b_{x_1 z, x_2} + \beta_3 b_{x_3 z, x_2} + \beta_4 b_{x_4 z, x_2}$$

$$\hat{\beta}_2 = \frac{\sum x_1^2 \sum x_2 y - \sum x_1 x_2 \sum x_1 y}{\sum x_1^2 \sum x_2^2 - \sum x_1 x_2 \sum x_1 x_2}$$

$$= \frac{\sum z^2 \sum x_2 y - \sum zx_2 \sum zy}{\sum z^2 \sum x_2^2 - \sum zx_2 \sum zx_2}$$



$$\begin{aligned}
 &= \frac{\Sigma z^2 \Sigma x_2 (\beta_1 x_1 + \beta_2 x_2 + \beta_3 x_3 + \beta_4 x_4 + \epsilon) - \Sigma z x_2 \Sigma z (\beta_1 x_1 + \beta_2 x_2 + \beta_3 x_3 + \beta_4 x_4 + \epsilon)}{\Sigma z^2 \Sigma x_2^2 - \Sigma z x_2 \Sigma z x_2} \\
 &= \frac{\beta_1 \Sigma z^2 \Sigma x_2 x_1 + \beta_2 \Sigma z^2 \Sigma x_2^2 + \beta_3 \Sigma z^2 \Sigma x_2 x_3 + \beta_4 \Sigma z^2 \Sigma x_2 x_4 + \Sigma z^2 \Sigma x_2 \cdot \epsilon - \beta_1 \Sigma z x_2 \Sigma z x_1 - \beta_2 \Sigma z x_2 - \beta_3 \Sigma z x_2 \Sigma z x_3 - \beta_4 \Sigma z x_2 \Sigma z x_4 - \Sigma z x_2 \Sigma z \cdot \epsilon}{\Sigma z^2 \Sigma x_2^2 - \Sigma z x_2 \Sigma z x_2} \\
 &= \frac{\beta_1 (\Sigma z^2 \Sigma x_1 x_2 - \Sigma z x_2 \Sigma z x_1)}{\Sigma z^2 \Sigma x_2^2 - \Sigma z x_2 \Sigma z x_2} + \beta_2 + \beta_3 \frac{(\Sigma z^2 \Sigma x_2 x_3 - \Sigma z x_2 \Sigma z x_3)}{\Sigma z^2 \Sigma x_2^2 - \Sigma z x_2 \Sigma z x_2} \\
 &\quad + \beta_4 \frac{(\Sigma z^2 \Sigma x_2 x_4 - \Sigma z x_2 \Sigma z x_3)}{\Sigma z^2 \Sigma x_2^2 - \Sigma z x_2 \Sigma z x_2}
 \end{aligned}$$

$$E(\hat{\beta}_2) = \beta_1 b_{x_1 z, x_2} + \beta_2 + \beta_3 b_{x_2 x_3, z} + \beta_4 b_{x_2 x_4, z}$$

ขนาดของความเอนเอียงในแต่ละกรณีนี้จะขึ้นอยู่กับตัว b ต่าง ๆ ตัว proxy variable ที่จะคลุมถึงตัวแปรที่ขาดหายไปทั้งหมดในสมการ Regression ได้ ก็ต่อเมื่อตัว proxy นี้เคลื่อนที่ไปอย่างใกล้ชิด (closely move) กับตัวแปรที่ขาดหายไปแล้ว สัมประสิทธิ์ของตัว proxy จะสามารถเป็นตัวแทนของตัวแปรแท้จริงที่ขาดหายไปได้ ดังนั้น

กรณีแรก  $\lim E(\hat{\beta}_1) = \lim (\beta_1 + \beta_3 + \beta_4)$

$$\left. \begin{matrix} b_{x_1 z, x_2} \\ b_{x_3 z, x_2} \\ b_{x_4 z, x_2} \end{matrix} \right\} \rightarrow 1 \qquad \left. \begin{matrix} b_{x_1 z, x_2} \\ b_{x_3 z, x_2} \\ b_{x_4 z, x_2} \end{matrix} \right\} \rightarrow 1$$

$$E(\hat{\beta}_1) = \beta_1 + \beta_3 + \beta_4$$

$$\lim E(\hat{\beta}_2) = \lim (\beta_1 b_{x_1 x_2, z} + \beta_2 + \beta_3 b_{x_2 x_3, z} + \beta_4 b_{x_2 x_4, z})$$

$$\left. \begin{array}{l} b_{x_1 x_2, z} \\ b_{x_2 x_3, z} \\ b_{x_2 x_4, z} \end{array} \right\} \rightarrow 0$$

$$\left. \begin{array}{l} b_{x_1 x_2, z} \\ b_{x_2 x_3, z} \\ b_{x_2 x_4, z} \end{array} \right\} \rightarrow 0$$

$$= \lim (0 + \beta_2 + 0 + 0)$$

$$\left. \begin{array}{l} b_{x_1 x_2, z} \\ b_{x_2 x_3, z} \\ b_{x_2 x_4, z} \end{array} \right\} \rightarrow 0$$

$$E(\hat{\beta}_2)$$

$$= \beta_2$$

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวกที่ ๕

พระราชบัญญัติ

ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

พ.ศ. ๒๕๒๑

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๒๑

เป็นปีที่ ๓๓ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้ โดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑"

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป<sup>๑</sup>

มาตรา ๓ ให้ยกเลิกประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๑๕ ลงวันที่ ๒๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๑๕

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

"การพาณิชย์นาวี" หมายความว่า การขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจการเรือและกิจการท่าเรือ และหมายความรวมถึงกิจการอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรงหรือเป็นส่วนประกอบกับกิจการดังกล่าวตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

<sup>๑</sup>ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๔๔ ฉบับพิเศษ ตอนที่ ๑๔๓ วันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๒๑

"การขนส่งทางทะเล" หมายความว่า การขนส่งของโดยเรือจากประเทศไทย ไปยังต่างประเทศ หรือจากต่างประเทศมายังประเทศไทยหรือจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งนอกราชอาณาจักร

"เรือ" หมายความว่า เรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งทางทะเล

"เรือไทย" หมายความว่า เรือไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทยที่ใช้ในการขนส่งทางทะเล

"ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล" หมายความว่า ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเล ซึ่งอยู่ในประเทศไทยและรับทำการขนส่งทางทะเลและหมายความรวมถึงสาขาและตัวแทนของผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเล ซึ่งมีสำนักงานใหญ่ในต่างประเทศและประกอบการขนส่งทางทะเลในประเทศไทย รวมทั้งผู้กระทำการเป็นนายหน้าเตรียมหาของในประเทศไทยเพื่อการขนส่งทางทะเล

"ผู้ส่งของ" หมายความว่า เจ้าของของหรือตัวแทนซึ่งส่งของไปยังหรือส่งของไปยังหรือส่งหรือนำของมาจากต่างประเทศโดยทางทะเล

"ของ" หมายความว่า สินค้า สิ่งของ หรือสัตว์มีชีวิต

"ท่าเรือ" หมายความว่า สถานที่สำหรับให้บริการแก่เรือในการจอดเทียบบรรทุกหรือขนถ่ายของ

"กิจการท่าเรือ" หมายความว่า ธุรกิจเกี่ยวกับท่าเรือ และหมายความรวมถึงธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรงหรือเป็นส่วนประกอบกับท่าเรือตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

"กิจการอู่เรือ" หมายความว่า ธุรกิจต่อ ซ่อม หรือซ่อมบำรุงเรือหรือให้บริการติดตั้งหรือซ่อมเครื่องเรือหรืออุปกรณ์การเดินเรือของเรือ

"คณะกรรมการ" หมายความว่า คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

"สำนักงาน" หมายความว่า สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

"พนักงานเจ้าหน้าที่" หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งเพื่อปฏิบัติการตามพระราช

บัญญัตินี้

"รัฐมนตรี" หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๕ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า "คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี" ประกอบด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน ปลัดกระทรวงคมนาคม และ ปลัดกระทรวงพาณิชย์ เป็นรองประธาน ปลัดกระทรวงการคลังหรือผู้แทนปลัดกระทรวงการต่างประเทศหรือผู้แทน ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรมหรือผู้แทน ผู้บัญชาการทหารเรือหรือผู้แทน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติหรือผู้แทน เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนหรือผู้แทน อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ หรือผู้แทนอธิบดีกรมการปกครอง หรือผู้แทน อธิบดีกรมศุลกากรหรือผู้แทนและประธานสภาหอการค้าแห่งประเทศไทยหรือผู้แทนเป็นกรรมการ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอื่นอีกไม่เกินสี่คน ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้มีสัญชาติไทยและมีความรู้หรือความชำนาญในการพาณิชย์นาวี การเศรษฐกิจ การขนส่ง กฎหมายการต่างประเทศ การเกษตรหรือการอุตสาหกรรม

ให้เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีเป็นกรรมการและเลขานุการ

มาตรา ๖ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอยู่ในตำแหน่งตามวาระคราวละสองปี กรรมการที่พ้นจากตำแหน่ง คณะรัฐมนตรีอาจแต่งตั้งเป็นกรรมการอีกได้

มาตรา ๗ ผู้มีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ห้ามมิให้เป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

- (๑) เป็นคนไร้ความสามารถหรือเสมือนไร้ความสามารถ
- (๒) ได้รับความจำคุก. โดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

- (๓) เป็นบุคคลล้มละลาย
- (๔) เป็นข้าราชการการเมือง
- (๕) เป็นกรรมการพรรคการเมือง หรือเจ้าหน้าที่ในพรรคการเมือง

มาตรา ๘ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามมาตรา ๖ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่ง เมื่อ

- (๑) ตาย
- (๒) ลาออก
- (๓) คณะรัฐมนตรีให้ออก
- (๔) มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๗

เมื่อกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ คณะรัฐมนตรีอาจแต่งตั้งผู้อื่น เป็น กรรมการแทนได้

กรรมการซึ่งได้รับแต่งตั้งตามวรรคสองอยู่ในตำแหน่งตามวาระของกรรมการที่ตนแทน มาตรา ๘ ในการประชุมของคณะกรรมการ ถ้าประธานกรรมการไม่มาประชุม หรือ ไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้รองประธานกรรมการซึ่งได้รับมอบหมายจากประธาน เป็นประธานในที่ ประชุม ถ้าประธานและรองประธาน ไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ให้ที่ประชุม เลือก กรรมการคนหนึ่ง เป็นประธานในที่ประชุมแทน

มาตรา ๑๐ การประชุมคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุม ไม่น้อยกว่ากึ่งจำนวน ของกรรมการทั้งหมดจึงจะเป็นองค์ประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการ ลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากันให้ประธานในที่ประชุมออกเสียง เพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่ง เป็น เสียง ชี้ขาด

มาตรา ๑๑ คณะกรรมการมีหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ให้คำปรึกษาต่อคณะรัฐมนตรี เกี่ยวกับการพาณิชย์ตามที่คณะรัฐมนตรีขอให้ พิจารณา

(๒) เสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรี เกี่ยวกับการพัฒนา การส่งเสริม การควบคุม การคุ้มครอง และการประสานงานการพาณิชย์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งให้เสนอความเห็น เกี่ยวกับการกำหนดมาตรการ

(ก) ในการ เสริมสร้าง เรือไทยให้มีจำนวนและความสามารถในการดำเนิน การขนส่งทางทะเลสูงขึ้น

(ข) เพื่อจัดให้มีและหรือส่งเสริมสถานฝึกอบรม เจ้าหน้าที่และคนประจำ เรือ ตลอดจนผู้ประกอบการกิจการพาณิชย์ให้ เพียงพอกับความต้องการของประเทศและให้ เข้ามาตราบ ฐานสากล

(ค) ในการส่งเสริมและควบคุมเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล การประกันภัย ทางทะเล การเดินเรือ กิจการเรือ และกิจการท่าเรือ รวมทั้งการสื่อสารและ เครื่องช่วยใน การเดินเรือ และ

(ง) เพื่อส่งเสริมและคุ้มครองผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล ซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ และผู้ส่งของซึ่งอยู่ในประเทศไทย

(๓) จัดทำข้อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีโดยหารือกับส่วนราชการของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาค ราชการบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือ รัฐวิสาหกิจเกี่ยวกับการจัดตั้ง ยุบรวม แยก และเลิกทำเรือ และกิจการทำเรือตลอดจนโครงสร้างและแผนงานในการขยายงาน การลงทุน การวางแผนพัฒนาทำเรือและกิจการทำเรือของส่วนราชการของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาค ราชการบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ

(๔) เสนอความเห็นหรือให้คำแนะนำต่อคณะรัฐมนตรีในการออกกฎหมายเพื่อการพัฒนา การส่งเสริม การควบคุม การคุ้มครอง และการประสานงาน การพาณิชย์

(๕) เสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้มีการดำเนินการให้เป็นไปตามความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการพาณิชย์

(๖) เสนอความเห็นหรือให้คำแนะนำต่อรัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวง ประกาศ และคำสั่งตามพระราชบัญญัตินี้

(๗) กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขให้ผู้ได้รับสิทธิและประโยชน์ปฏิบัติ เพื่อควบคุมการใช้สิทธิและประโยชน์ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

(๘) ประสานโครงการและแผนงานเกี่ยวกับการพาณิชย์และการควบคุมการเดินเรือระหว่าง ส่วนราชการของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาค ราชการบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจและเอกชน

(๙) ปฏิบัติการอื่นใดที่พระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นกำหนดให้เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการหรือที่คณะรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีมอบหมาย

คณะกรรมการอาจมอบหมายหน้าที่ตาม (๘) และ (๙) ให้สำนักงานปฏิบัติแทนได้  
 มาตรา ๑๒ คณะกรรมการอาจตั้งบุคคลใดเป็นคณะกรรมการเฉพาะ เรื่อง หรือคณะกรรมการ เพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใด ตามที่คณะกรรมการจะมอบหมายก็ได้  
 ให้นำมาตรา ๙ และ มาตรา ๑๐ มาใช้บังคับแก่การประชุมของคณะกรรมการเฉพาะ เรื่องและคณะอนุกรรมการโดยอนุโลม

มาตรา ๑๓ คณะกรรมการหรือสำนักงาน มีอำนาจเรียกเป็นหนังสือให้บุคคลใดมา  
ให้ข้อเท็จจริง หรือให้ส่งเอกสารใดอันเกี่ยวกับกิจการพาณิชย์ไว้ได้

มาตรา ๑๔ ให้มีสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ขึ้นในกระทรวง  
คมนาคม มีหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการประสานงานเกี่ยวกับการพาณิชย์  
(๒) ศึกษาและวิเคราะห์โครงการ แผนงาน หรือมาตรการเกี่ยวกับการพาณิชย์  
เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการ

(๓) ศึกษาและวิจัย และประสานงานในทางวิชาการเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล  
การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ การสื่อสารและเครื่องช่วยในการเดินเรือ กิจการเรือ  
และกิจการท่าเรือ และรวบรวมข้อมูลในทางวิชาการเพื่อเผยแพร่ รวมทั้งการแลกเปลี่ยนข้อมูล  
ดังกล่าวกับสถาบันทางวิชาการอื่น

(๔) ปฏิบัติงานตามที่คณะกรรมการมอบหมาย  
(๕) ปฏิบัติการอื่นใด เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัตินี้ หรือปฏิบัติ  
การตามที่พระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นกำหนดให้เป็นหน้าที่ของสำนักงาน

มาตรา ๑๕ ให้มีเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์คนหนึ่งมีหน้าที่บังคับ  
บัญชาและรับผิดชอบในการปฏิบัติราชการของสำนักงาน และจะให้มีรองเลขาธิการเป็นผู้ช่วยปฏิบัติ  
ราชการด้วยก็ได้

มาตรา ๑๖ ในการส่งเสริมการพาณิชย์ รัฐบาลอาจกำหนดมาตรการและหรือให้  
สิทธิและประโยชน์ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดให้การขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ แต่ละ  
ประเทศต้องใช้บริการขนส่งโดยเรือไทยไม่น้อยกว่าอัตราส่วนของปริมาณของและของค่าระวาง  
ที่มีการขนส่งระหว่างกันตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

(๒) ให้ผู้ถือหุ้นของนิติบุคคลที่ประกอบการขนส่งทางทะเล และที่ถือกรรมสิทธิ์เรือไทย  
หรือที่ ประกอบกิจการเรือ ตามที่กำหนด ได้รับยกเว้นหรือลดอัตราภาษีเงินได้สำหรับเงิน  
ปันผลที่ได้รับจากนิติบุคคลดังกล่าว โดยตราเป็นพระราชกฤษฎีกาตามประมวลรัษฎากร

(๓) ให้ผู้ส่งของซึ่งส่งของที่ เป็นผลิตภัณฑ์หรือผลิตภัณฑ์จากประเทศไทยออกไปยังต่างประเทศโดยเรือไทย หรือสิ่งหรือนำของจากต่างประเทศเข้ามายังประเทศไทยโดยเรือไทย มีสิทธิหักเงินจำนวนไม่เกินร้อยละห้าสิบของค่าระวาง และหรือเงินอย่างอื่นที่ได้เสียไปตามปกติ ในการขนส่งของดังกล่าว ออกจากเงินได้สุทธิหรือกำไรสุทธิแล้วแต่กรณี โดยตราเป็นพระราชบัญญัติตามมาตรา ๑๗

พระราชกฤษฎีกาตาม (๑) (๒) และ (๓) จะกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไข เกี่ยวกับการใช้มาตรการและการให้สิทธิและประโยชน์ดังกล่าวไว้ด้วยก็ได้

มาตรา ๑๗ รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงในเรื่องดังต่อไปนี้ทั้งหมด หรือบางเรื่องได้คือ

(๑) กำหนดของที่ทางราชการ องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ ส่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศ โดยทางเรือในเส้นทางที่มีเรือไทยเดินอยู่และสามารถให้บริการรับขนได้ ต้องบรรทุกโดยเรือไทย

(๒) กำหนดของที่ผู้ส่งของส่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศ โดยใช้เงินกู้จากแหล่งเงินกู้ของทางราชการ องค์การของรัฐ หรือบริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยภายใต้บังคับของเงื่อนไขแห่งการกู้เงินนั้น หรือของที่บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญากับทางราชการ องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจส่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศ เพื่อปฏิบัติตามสัญญาดังกล่าวโดยทางเรือในเส้นทางที่มีเรือไทยเดินอยู่และสามารถให้บริการรับขนได้ ต้องบรรทุกโดยเรือไทย

(๓) กำหนดของตามชนิดและประเภทที่กำหนดที่ผู้ส่งของจะส่งออกไปยังต่างประเทศ หรือสิ่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศโดยทางเรือในเส้นทางที่มีเรือไทยเดินอยู่และสามารถให้บริการรับขนได้ในระยะเวลาใด ๆ ที่กำหนด ต้องบรรทุกโดยเรือไทยในปริมาณไม่น้อยกว่าอัตราส่วนที่กำหนด

มาตรา ๑๘ เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๑๗ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษาในเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขใด ๆ ที่จำเป็นเกี่ยวกับการบรรทุกของ ตามที่กำหนดโดยเรือไทย

(๒) กำหนดมาตรการเกี่ยวกับการให้ผู้ส่งของแจ้งการส่งออกไปยังต่างประเทศ หรือ ส่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศ ซึ่งของตามชนิดและประเภทที่กำหนดให้บรรทุกโดยเรือไทย

(๓) กำหนดมาตรการต่าง ๆ ที่จำเป็นเพื่อทราบปริมาณของที่กำหนดให้บรรทุกโดย เรือไทยและปริมาณการใช้บริการเรือไทยของผู้ส่งของในระยะเวลาที่กำหนด

มาตรา ๑๙ ในกรณีที่ไม้อาจบรรทุกของที่กำหนดตามมาตรา ๑๗ โดยเรือไทยได้ ให้ผู้ส่งของยื่นคำขอรับหนังสืออนุญาตให้บรรทุกของดังกล่าวโดยเรืออื่นต่อสำนักงานตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่สำนักงานกำหนด

การอนุญาตหรือไม้อนุญาตให้บรรทุกของโดยเรืออื่นให้สำนักงานแจ้งให้ผู้ขอทราบ ภายในเวลาไม่เกินห้าวันนับแต่วันที่ได้รับคำขอ ถ้าผู้ขอไม่ได้แจ้งภายในกำหนดเวลาห้าวันให้ถือว่า ได้รับอนุญาตให้บรรทุกของโดยเรืออื่นได้

มาตรา ๒๐ สำนักงานจะออกหนังสืออนุญาตตามคำขอรับหนังสืออนุญาตตามมาตรา ๑๙ ให้ผู้ส่งของบรรทุกของโดยเรืออื่นได้ เมื่อปรากฏว่า

(๑) ในระหว่างระยะเวลาที่กำหนดให้บรรทุกของลงเรือ ไม่มีเรือไทยที่จะรับบรรทุก ของจากท่าเรือที่จะบรรทุกนั้น หรือมีเรือไทยแต่ไม่มีระวางพอที่จะบรรทุกของนั้น

(๒) มีสนธิสัญญาหรือความตกลงที่รัฐบาลไทยทำกับรัฐบาลต่างประเทศโดยเฉพาะ หรือ

(๓) มีกรณีที่ต้องผ่อนผันให้เป็นพิเศษ

มาตรา ๒๑ เรือที่มีใช้เรือไทยที่ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล ซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือ ไทยเข้ามาเพื่อเสริมจำนวนเรือในเส้นทางที่มีเรือของตนเดินรับขนของอยู่เป็นปกติ อาจได้รับ สิทธิและประโยชน์ตามพระราชบัญญัตินี้ เช่นเดียวกับเรือไทยตลอดเวลาการเข้าเรือ หากผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลแจ้งและแสดงหลักฐานการเข้าเรือต่อสำนักงานและได้รับอนุญาตจาก รัฐมนตรีหรือผู้ซึ่งรัฐมนตรีมอบหมายให้ใช้เรืออื่นในธุรกิจการขนส่งทะเลของตนได้ ในการนี้ให้ รัฐมนตรีหรือผู้ซึ่งรัฐมนตรีมอบหมายกำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่ง ทางทะเลเข้าและใช้เรืออื่นในการขนส่งทางทะเลไว้ด้วย



หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการแจ้ง รวมทั้งหลักฐานการเข้าเรือที่ต้องแสดงตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๒๒ เมื่อมีกฎกระทรวงกำหนดให้การส่งของโดยทางเรือต้องบรรทุกโดยเรือไทยตามมาตรา ๑๗ แล้ว ถ้าผู้ส่งของผู้ใดไม่ส่งของตามที่กำหนดโดยเรือไทยหรือเรือที่ได้รับสิทธิและประโยชน์ตามมาตรา ๒๑ หรือส่งของตามชนิดและประเภทที่กำหนดโดยเรือไทย หรือเรือที่ได้รับสิทธิและประโยชน์ตามมาตรา ๒๑ น้อยกว่าอัตราส่วนที่กำหนดไว้และมีได้รับอนุญาตให้ส่งของโดยเรืออื่นตามมาตรา ๒๐ ให้ผู้ส่งของนั้น เสียค่าธรรมเนียมพิเศษเท่ากับสองเท่าของค่าระวางสำหรับการรับขนของนั้น หรือสองเท่าของค่าระวางสำหรับการรับขนของส่วนที่ผู้ส่งของส่งไปไม่ครบอัตราส่วนที่กำหนดให้ส่งโดยเรือไทย

การคำนวณค่าระวางเพื่อการเสียค่าธรรมเนียมพิเศษตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง

ให้ถือว่าภาระในการเสียค่าธรรมเนียมพิเศษเกิดขึ้นตั้งแต่วันที่ผู้ส่งของส่งของโดยเรืออื่น หรือตั้งแต่วันที่พนักงานเจ้าหน้าที่ระบุในคำสั่งให้ชำระค่าธรรมเนียมพิเศษ ในกรณีที่ผู้ส่งของส่งของโดยเรือไทย หรือเรือที่ได้รับสิทธิและประโยชน์ตามมาตรา ๒๑ ไม่ครบอัตราส่วนที่กำหนด และเมื่อถึงกำหนดชำระแล้วมิได้เสีย ให้ถือว่าเป็นค่าธรรมเนียมพิเศษที่ค้างชำระ

การเสียค่าธรรมเนียมพิเศษให้ชำระต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ และให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๒๓ เพื่อให้ได้รับชำระค่าธรรมเนียมพิเศษที่ค้างชำระ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้ผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบชำระค่าธรรมเนียมพิเศษดังกล่าว รวมทั้งให้มีอำนาจสั่งยึดและสั่งขายทอดตลาดทรัพย์สินของผู้ต้องรับผิดชอบชำระค่าธรรมเนียมพิเศษโดยไม่ต้องขอให้ศาลออกหมายยึดหรือสั่ง

วิธีการยึดและขายทอดตลาดทรัพย์สินตามวรรคหนึ่ง ให้ปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง โดยอนุโลม เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดดังกล่าวเมื่อหักค่าธรรมเนียมพิเศษกับค่าใช้จ่ายในการยึดและขาย และค่าธรรมเนียมพิเศษแล้ว ถ้ามีเงินเหลือให้คืนแก่เจ้าของทรัพย์สิน

มาตรา ๒๔ เมื่อปรากฏว่าผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลผู้ใดให้สิทธิหรือประโยชน์พิเศษแก่ผู้ส่งของหรือได้รับสิทธิหรือประโยชน์พิเศษ ทั้งนี้ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม อันเป็นการเอาเปรียบและก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลอื่น ซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือไทยในการประกอบการขนส่งทางทะเล รัฐมนตรีมีอำนาจออกคำสั่ง โดยคำแนะนำของคณะกรรมการให้ดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

(๑) ให้เรียกเก็บเงินป้องกันการเอาเปรียบในการประกอบการขนส่งทางทะเลจากผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล ซึ่งเป็นมูลให้มีประกาศให้เรียกเก็บเงินป้องกันการเอาเปรียบในการประกอบการขนส่งทางทะเล สำหรับของที่ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลนั้นรับขนภายในระยะเวลาที่ระบุในคำสั่งในอัตราที่เห็นสมควรแต่ไม่เกินจำนวนเงินค่าระวาง สำหรับการรับขนของนั้น

(๒) ห้ามเรือของผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลซึ่งเอาเปรียบในการประกอบการขนส่งทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน มิให้บรรทุกหรือขนถ่ายของ ณ ท่าเรือในราชอาณาจักรตามระยะเวลาที่กำหนด

การคำนวณค่าระวางเพื่อการเรียกเก็บเงินป้องกันการเอาเปรียบในการประกอบการขนส่งทางทะเลตาม (๑) ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง

การเรียกเก็บเงินป้องกันการเอาเปรียบในการขนส่งทางทะเลตาม (๑) ให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมศุลกากร และให้นำกฎหมายว่าด้วยศุลกากรมาใช้บังคับโดยอนุโลม โดยถือเสมือนว่าเงินป้องกันการเอาเปรียบในการขนส่งทางทะเลเป็นอากรขาเข้าหรืออากรขาออกตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร และเพื่อประโยชน์ในการเรียกเก็บเงินป้องกันการเอาเปรียบในการขนส่งทางทะเล ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรมีอำนาจกักเรือที่ขนของนั้นไว้จนกว่าผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลจะได้ชำระเงินป้องกันการเอาเปรียบในการขนส่งทางทะเลจนครบถ้วนหรือหาหลักประกันมาให้จนเป็นที่พอใจ

คำสั่งตามวรรคหนึ่งและการแก้ไขเพิ่มเติม หรือยกเลิกคำสั่งดังกล่าว ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๒๕ ผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่งทางทะเลซึ่งเป็นเจ้าของเรือหรือใช้เรือเป็นกิจการของตนที่มีขนาดตั้งแต่ห้าร้อยตันกรอสขึ้นไปผู้ประกอบการทำเรือและผู้ประกอบกิจการ

เรือที่ให้บริการ ต่อ ช่อม หรือช่อมบำรุง เรือที่มีขนาดตั้งแต่ ห้าร้อยตันกรอสซึ่มไป ต้องจดทะเบียน  
เป็นผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล ผู้ประกอบกิจการท่าเรือ หรือผู้ประกอบกิจการเรือตามพระ-  
ราชบัญญัตินี้ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่

การขอและการจดทะเบียนตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด  
ในกฎกระทรวง

มาตรา ๒๖ สำนักงานอาจขอให้ส่วนราชการของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการ  
บริหารส่วนภูมิภาค ราชการบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐ-  
วิสาหกิจ ส่งโครงการหรือแผนงาน ตลอดจนรายละเอียดทางวิชาการ การเงินและสถิติที่จำเป็น  
แก่การศึกษาภาวะการพาณิชย์นาวี เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการหรือสำนักงานก็ได้

มาตรา ๒๗ เพื่อประโยชน์ในการสำรวจและรวบรวมข้อมูลและสถิติเกี่ยวกับการ  
พาณิชย์นาวี ให้ผู้ประกอบธุรกิจการพาณิชย์นาวีแจ้งข้อมูล สถิติ และข้อความอื่นที่จำเป็นต่อสำนัก  
งาน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๒๘ ห้ามมิให้ผู้ใดเปิดเผยข้อมูล สถิติ หรือข้อความใด ๆ อันได้มาตามมาตรา  
๑๓ หรือมาตรา ๒๗ ซึ่งตามปกติวิสัยพึงสงวนไว้ไม่เปิดเผย เว้นแต่เป็นการเปิดเผยตามหน้าที่  
ราชการหรือเพื่อประโยชน์แก่การตรวจสอบ การสอบสวนหรือการพิจารณาคดี

มาตรา ๒๙ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามหนังสือเรียกตามมาตรา ๑๓ ต้องระวางโทษ ปรับไม่  
เกินห้าพันบาท

มาตรา ๓๐ ผู้ใดให้ข้อเท็จจริงหรือส่ง เอกสารตามมาตรา ๑๓ อันเป็นเท็จหรือไม่  
ปฏิบัติตามมาตรา ๒๗ หรือกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๒๗ หรือแจ้งข้อมูล สถิติ หรือข้อความ  
อันเป็นเท็จ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๓๑ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามประกาศที่ออกตามมาตรา ๑๔ ต้องระวาง  
โทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท และปรับอีกไม่เกินวันละสองพันบาท ตลอดเวลาที่ฝ่าฝืนหรือไม่  
ปฏิบัติตาม

มาตรา ๓๒ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๒๕ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท  
และปรับอีกไม่เกินวันละสองพันบาทตลอดเวลาที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม

มาตรา ๓๓ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๒๘ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๓๔ ผู้ใดประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเล กิจการทำเรือ หรือกิจการอู่เรือ ดังกล่าวในมาตรา ๒๘ อยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ อาจประกอบธุรกิจนั้นต่อไปได้อีกหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ แต่ถ้าประสงค์จะประกอบธุรกิจดังกล่าวต่อไปผู้นั้นต้องจดทะเบียนตามมาตรา ๒๔

มาตรา ๓๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวง แต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ และกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

พลเอก เกรียงศักดิ์ ชมะนันทน์

นายกรัฐมนตรี

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ประวัติย่อผู้เขียน

นายสมชาย คงเทรินสุทธิ สำเร็จการศึกษาศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาสถิติ จากคณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เมื่อปีการศึกษา ๒๕๑๗ และเข้ารับการศึกษาในระดับปริญญาโท เมื่อปีการศึกษา ๒๕๒๓ ปัจจุบันเป็นเจ้าหน้าที่สถิติและวิเคราะห์ ประจำกองการเดินเรือ การท่าเรือ และการเดินเรือในประเทศของ เอสแคป



คุนยวิทย์ทรพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย