

บรรณานุกรม

หนังสือและบทความ

กลสิกร, ธนาคาร. ส่วนวิจัยธุรกิจ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ รายงานการวิจัยอุตสาหกรรมเรื่อง
อุตสาหกรรมต่อเรือ 17 กันยายน 2519

แห่งประเทศไทย, ธนาคาร. ฝ่ายวิชาการ ภาวะอุตสาหกรรมในรอบปี (ม.ป.ท.)
พ.ศ. 2522)

สภาพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ, คณะกรรมการบริหาร แผนแม่บทการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี
(พ.ศ. 2521 - 2524 และ พ.ศ. 2525 - 2529) กันยายน 2521

เศรษฐกิจการพาณิชย์, กรม. กองวิจัยสินค้าและการตลาด รายงานผลการศึกษาเรื่อง
โครงสร้างการขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศ กรุงเทพมหานคร : 2522

เจ้าท่า, กรม. ฝ่ายวิชาการ สถิติยานพาหนะทางน้ำในประเทศไทย กรุงเทพมหานคร :
2519 - 2521

เงินทุนเพื่อการอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, บริษัท รายงานประจำปีผลจากการดำเนินงาน
ของบริษัทต่อการพัฒนากิจการกรมเพื่อการพัฒนาอื่น ๆ กรุงเทพมหานคร : 2522
(เอกสารคัดสำเนา)

พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม พ.ศ. 2520

ส่งเสริมการลงทุน, คณะกรรมการ. รายงานประจำปี กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์สยาม
พับลิเคชันส์ จำกัด, 2514

ส่งเสริมการลงทุน, คณะกรรมการ. บัญชีประเภทและขนาดของกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการ
ลงทุน กรุงเทพมหานคร : 2521

ส่งเสริมอุตสาหกรรม, กรม. คู่มือสำหรับผู้ลงทุนอุตสาหกรรม กรุงเทพมหานคร : 2519

อุตสาหกรรม, กระทรวง. การประเมินค่าการลงทุน อุตสาหกรรมสำรา เดือนกันยายน 2521

อุ่กรุงเทพฯ จำกัด, บริษัท. ข้อเสนอเกี่ยวกับการพัฒนาอุตสาหกรรมเรือในประเทศไทย
กรุงเทพมหานคร : 2521 (เอกสารคัดสำเนา)

บางกอกชิปปิงลิ้งแอนด์เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด, บริษัท. ความเชื่อมโยงระหว่างสมุทรภาพ
ของชาติกับกิจการต่อเรือของเอกชน พ.ศ. 2519 (เอกสารคัดสำเนา)

พลเรือตรีเฉลิม สัตถิตาวร, พาณิชย์นาวีของไทย รัฐธุรกิจ, กรุงเทพฯ 2506

สังวร ปัญญาติลก, การเงินธุรกิจ กรุงเทพมหานคร คณะพาณิชย์ศาสตร์และการบัญชี
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520

สะอาด ชุมทรัพย์และคณะ, หลักการบริหารการเงิน กรุงเทพมหานคร คณะพาณิชย์ศาสตร์
และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, เดือนพฤษภาคม 2520 (พิมพ์ครั้งที่สอง)

บุญชู โรจนเสถียร, "แห่งเงินทุนในอุตสาหกรรม" วารสารธนาคาร เดือนมิถุนายน 2509

สัมภาษณ์

พลเรือเอกเทียม มกรานนท์. ประธานคณะกรรมการในกิจการต่อและซ่อมเรือแห่งชาติ.
สัมภาษณ์, 9 มกราคม 2523

นาวาเอกอุทัย วงศ์สมบูรณ์, ผู้จัดการบริษัทอุ่กรุงเทพฯ จำกัด. สัมภาษณ์, 11 มีนาคม 2523

วราพันธ์ วีชราธร, อดีตผู้จัดการฝ่ายการเงิน บริษัทบางกอกชิปปิงลิ้งแอนด์เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด
สัมภาษณ์, 6 กุมภาพันธ์ 2523

สัญญาชัย จงวิศาล, ผู้จัดการฝ่ายโรงงาน บริษัทอิตัลไทยมาริน จำกัด. สัมภาษณ์, 8 มีนาคม 2523

สันต์ เนาวลัยศรี, กรรมการผู้จัดการ บริษัทสหายสันต์ จำกัด. สัมภาษณ์, 14 มีนาคม 2523

พิศวง เนาวลัยศรี, ฝ่ายการเงิน บริษัทสหายสันต์ จำกัด. สัมภาษณ์, 14 มีนาคม 2523

วนิดา เสียมวัฒน์สุข, หัวหน้าฝ่ายวางแผนและบัญชี บริษัทอุ่กรุงเทพฯ จำกัด. 16 เมษายน 2523

ร้อยตรีวิเชียร สนั่นสมบัติ, เจ้าหน้าที่กรมตุลาการ (คณะกรรมการในกิจการต่อและซ่อมเรือแห่งชาติ)
สัมภาษณ์, 19 เมษายน 2523

ประเสริฐ เพ็รพงษ์พันธ์, ฝ่ายโครงการพื้นฐาน สภาพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ (เลขานุการ
คณะกรรมการพัฒนากิจการพาณิชย์) สัมภาษณ์, 2 มิถุนายน 2523

เปรมศรี เกตุวงศ์, หัวหน้ากองแผนงาน สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (เลขานุการ
คณะกรรมการในกิจการต่อและซ่อมเรือแห่งชาติ) สัมภาษณ์, 2 มิถุนายน 2523

ชิตพงษ์ เพียรสิทธิ์, ผู้จัดการฝ่ายเงินทุน บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, (คณะ
กรรมการในกิจการต่อและซ่อมเรือแห่งชาติ) สัมภาษณ์, 5 มิถุนายน 2523

ประเมษฐ์ พลเลิศ, หัวหน้าฝ่ายเศรษฐกิจ กองวิชาการ กรมเจ้าท่า, สัมภาษณ์ 10 มิถุนายน
2523

BIBLIOGRAPHY

- Peter Fraenkel and Partner, Bangkok Dock Company-Feasability Study,
Bangkok 1975
- Report Ship building and Ship repairing Industry in Thailand,
Republic of Italy, June 1979.
- Bangkok Post, a supplement, Ship building and repair, June 25, 1979.
- Investor, Thai Ship builders, December 1979.
- Investor, Down to the sea in ships, March, 1970.
- Department of Custom, Foreign Trade Statistic of Thailand 1974-1979,
Bangkok Thailand
- Broad of Investment, Statistic of Promoted investment since 1960 by
source of capital, Bangkok: Thailand.

ก า ค ผ น ว ก

นิยามศัพท์ทางเรือโดยทั่วไป

(กรมยุทธศึกษาทหารเรือ)

นิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้องกับตัวเรือ (Terms Applied to the Hull)

1. สูงเหนือแนวน้ำ (Freeboard) คือ ส่วนสูงจากเส้นแนวน้ำตรงที่ใดก็ได้ถึง ตาดฟ้าบน (Upper deck) กินน้ำลึกหรือดราฟท์ (Draught) คือ ส่วนลึกของกระดูกงูจาก เส้นแนวน้ำตรงที่ใดของตัวเรือก็ได้
2. ปีม (Beam) คือ ส่วนที่กว้างที่สุดของเรือ
 ตาดฟ้าโค้ง (Camber) คือ ความโค้งหรือความนูนของตาดฟ้า เพื่อให้น้ำไหล ลงข้างเรือได้โดยง่าย
3. โค้งท้องเรือ (Bilge) คือ ส่วนท้องเรือที่มีลักษณะโค้งของตัวเรือทั้งด้านใน และด้านนอก มีความหมายอีกอย่างหนึ่ง คือ หมายถึงน้ำท้องเรือ
4. กระดูกงู ปีก (Bilge keel) มีลักษณะเป็นคียบแบน สำหรับช่วยลดอาการ โคลงของเรือ ตามปกติแล้วจะอยู่ใต้ท้องเรือตรงมุมโค้งของท้องเรือ
5. ข้างเรือโค้งเข้า (Tumble home) คือ การที่ข้างเรือมีลักษณะโค้งเข้าไป ใน ส่วนที่เหนือจากแนวน้ำ
6. ข้างเรือโค้งออก (Flare) คือ การที่ข้างเรือมีลักษณะโค้งออกในส่วนที่เหนือ จากแนวน้ำ
7. ตาดฟ้าบนแบบติดต่อ (Flush deck) คือ ตาดฟ้าบนของเรือที่ติดต่อกัน หั วจรดท้ายเรือโดยตลอดไม่มีส่วนใดที่สูงขึ้นหรือต่ำลง ยกเว้นโครงสร้างส่วนบนของเรือ - (เรือรบอเมริกันส่วนใหญ่มีตาดฟ้าแบบนี้)
8. กระดูกงู (Keel) เป็นท่อนเหล็กหรือท่อนไม้ ซึ่งอยู่ตอนล่างสุดของลำเรือทอด ไปตามยาวของเรือตลอดลำถึงที่ติดต่อกับท่อนเหล็กหรือท่อนไม้ที่อยู่ตอนหัวเรือและท้ายเรือ กระดูกงู นี้เป็นส่วนสำคัญที่สุดของเรือ เพราะส่วนต่าง ๆ ที่ประกอบเป็นลำเรือขึ้นจะมีส่วนติดต่อกับกระดูกงู โดยมาก

9. กระดูกตั้ง (Keelson) เป็นแผ่นเหล็กหรือไม้ยาวซึ่งอยู่บนกระดูกตลอดหัวเรือและท้ายเรือ สำหรับยึดเหนี่ยวกระดูก
10. กงตั้ง (Transverse frame) เป็นแผ่นเหล็กหรือไม้ทึบวางขวางเป็นมุมฉากกับกระดูก สำหรับยึดเหนี่ยวแผ่นเหล็กหรือไม้กึ่งเรือและยึดเหนี่ยวกงตามยาว
11. กงตามยาว (Longitudinal frame) เป็นกงวางขนานไปกับกระดูกตามยาวของเรือจากหัวเรือจนถึงท้ายเรือ และยึดเหนี่ยวกับกงตั้ง แต่อยู่ภายนอกของกงตั้ง กงตามยาวเป็นส่วนสำคัญในการยึดเรือให้มั่นคง

คำจำกัดความ (ศัพท์) เกี่ยวกับการเคลื่อนไหวยของเรือ (Terms Defining the Movement of a Ship)

1. ลอยลำ (Under way) ความหมายโดยเฉพาะหมายถึง เรือที่ไม่ได้ทอดลมนอ มุกทุ่น ผูกกับฝั่งหรือเกยตื้น แต่อย่างไรไปแล้วหมายถึง เรือกำลังแล่น
2. เดินหน้า (Going ahead or making head way) คือ เรือที่กำลังเคลื่อน ไปข้างหน้า
3. ถอยหลัง (Going astern or making stern way or making a stern board) คือ เรือที่กำลังเคลื่อนที่ไปทางข้างหน้าหรือทางท้าย
4. ทางเสือกินน้ำ (Sterrage way) คือ เรือที่มีความเร็วพอที่จะใช้ทางเสือกิน น้ำได้ (ทางเสือกินน้ำเมื่อเรือเข้ากินไป)
5. หยุดนิ่ง (Making no way or stop) คือ เรือที่กำลังแล่นแต่ไม่ได้เดินหน้า หรือถอยหลังแต่อย่างใด (เรือลอยอยู่นิ่ง ๆ)

เมื่อเรือกำลัง เดินหน้าแต่ขณะเดียวกันถูกลมพัดด้านข้างทำให้ เรือตกตามลม เรียกว่า เรือมี "ลีเวย์ (Leeway)" ข้างเรือด้านที่ลมพัดเรียกว่า "ด้านเหนือลม (Weather side)" และด้านตรงกันข้าม เรียกว่า "ด้านใต้ลม (Lee side)"

มาตราวัดน้ำหนักบรรทุก (Tonnage measurements)

น้ำหนักบรรทุกของเรืออาจแสดงในรูปของน้ำหนัก หรือปริมาตรก็ได้ สำหรับประเทศ อังกฤษ ถ้าบรรทุกเป็นน้ำหนักก็ใช้ "ตัน" (2240 ปอนด์) ถ้าเป็นปริมาตรก็ใช้ "1 ตันเท่ากับ 100 ลูกบาศก์ฟุต" น้ำหนักบรรทุกของเรืออาจวัดได้หลายวิธีดังนี้.-

1. ระวางขับน้ำ (Displacement) คือ น้ำหนักจริงของเรือ (ที่แทนที่น้ำเป็นจำนวน กี่ตัน) เมื่อบรรทุกน้ำหนัก, น้ำ, เสียบยง และคนประจำเรือเรียบร้อยแล้ว สำหรับเรือสินค้าไม่นิยม ใช้เพราะระวางขับน้ำของเรือสินค้าเมื่อบรรทุกเต็มที่ และเมื่อบรรทุกเพียงเล็กน้อยนั้นต่างกันมาก แต่วิธีนี้เหมาะแก่กับเรือรบมาก

2. กรอสล์ตันเนจ (gross tonnage) คือ การวัดปริมาณภายในทั้งหมดของเรือ" โดยวัดเป็น "ตัน" (1 ตันเท่ากับ 100 ลูกบาศก์ฟุต) วิธีนี้ใช้แสดงน้ำหนักบรรทุกของเรือสินค้าโดยทั่วไป

3. เนตตันเนจ (Net register tonnage) คือ "การวัดปริมาณภายในของเรือสินค้าที่สามารถใช้ขนสินค้าหรือผู้โดยสารได้เท่านั้น" มีหน่วยวัดเป็น "ตันเนจ" (1 ตันเท่ากับ 100 ลูกบาศก์ฟุต) นั่นก็คือ กรอสล์ตันเนจ (Gross tonnage) ของเรือลำนั้นลบด้วยปริมาณของห้องเครื่องที่อยู่อาศัยของคนประจำเรือ สะพานเดินเรือและถังโซลุ่มอ เป็นต้น การคำนวณเงินค่าท่า และค่าผ่านคลองใช้คำนวณจากเน็ตตันเนจ (Net Register tonnage)

4. เดตเวตตันเนจ (Dead weight tonnage) คือ การวัดน้ำหนักของสินค้า, ผู้โดยสาร, คนประจำเรือ, เลี้ยง, น้ำ และน้ำมันที่เรือลำนั้นสามารถบรรทุกได้โดยปลอดภัย นั่นก็คือ น้ำหนักของวัสดุทั้งหมดที่สามารถถ่ายจากเรือได้นั้นเอง

นิยามของศัพท์อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

1. สะพานข้างเรือ (Brow or Rangway) คือ สะพานไม้หรือโลหะวางพาดระหว่างเรือกับฝั่งใช้สำหรับเป็นทางขึ้นลง

2. แพกันกระทบ (Catamaran) คือ แพไม้หรือเหล็กลอยไว้ระหว่างเรือที่เทียบกันหรือระหว่างเรือกับท่าเทียบ เพื่อป้องกันความเสียหายของเรือและท่า

3. สะพานลอยน้ำ (Floating bridge) คือ สะพานที่มีลักษณะคล้ายเรือบรรทุกรถยนต์ข้ามฟาก แต่ไม่มีเครื่อง ใช้ลวดหรือโซ่ดึงตัวเองข้ามจากฝั่งหนึ่งไปยังอีกฝั่งหนึ่ง

4. สะพานข้ามเรือ (Gang-plank) เป็นสะพานไม้หรือโลหะวางพาดระหว่างเรือต่อเรือที่เทียบกันอยู่ใช้เป็นทางขึ้นลงเรือ

5. ทางขึ้นลงเรือใหญ่หรือแกงเวย์ (Gang way) คือ ช่องว่างข้างเรือที่ท่าเอาไว้สำหรับเป็นช่องทางขึ้นลงเรือ มีไว้สำหรับเป็นที่พาดสะพานหรือทางลงบันไดเรือ แต่บางที่ Gang way นี้ ก็หมายถึงสะพานที่พาดระหว่างเรือกับฝั่ง

6. เรือลำเลียง (Lighter) คือ เรือขนาดเล็กสำหรับขนสินค้าจากฝั่งไปสู่เรือใหญ่ หรือจากเรือใหญ่ไปสู่ฝั่ง

7. แพทูน (Pontoon) คือ สิ่งก่อสร้างไว้เพื่อช่วยการลอย อาจจะใช้ในการถ่วงเรือ คือ ทำให้เรือจมลอยขึ้นได้ หรือช่วยพยุงเรือไม่ให้จม หรือช่วยเป็นฐานลอยสำหรับสะพานลอยน้ำ หรือใช้สำหรับทำเป็นท่าขึ้นลงเรือเล็ก และอาจจะมีสะพานต่อจากโป๊ะนี้ขึ้นไปบนฝั่ง หรือท่าเทียบเรือเพื่อสะดวกแก่การขึ้นลง (สะพานนี้กระดกขึ้นลงได้ตามความสูงของน้ำ) เหมาะสำหรับในที่ ๆ มีระดับของน้ำขึ้นลงต่างกันมาก ๆ

8. ทู่นแนว (Trot) คือ ทู่นจอดเรือที่วางเรียงกันเป็นแนว สำหรับให้เรือจอดระหว่างทู่นนั้นโดยผูกกับทู่นหัวและท้าย (เช่นทู่นผูกเรือที่บางนา)

มาตราวัดระยะทางทะเล (Sea measures)

วา (Fathom) 1 วา เท่ากับ 6 ฟุต วานี้ใช้วัดความยาวของเชือกต่าง ๆ ความลึกของน้ำและเลขแสดงความลึกของน้ำในแผนที่ (อังกฤษ)

เคเบิล (Cable) 1 เคเบิลเท่ากับหนึ่งในสิบส่วนของไมล์ทะเล คือ 608 ฟุต หรือประมาณ 200 หลา มาตรานี้ใช้สำหรับวัดระยะทางใกล้ ๆ

ไมล์ทะเล (Nautical mile or sea mile) คือ ความยาว 6080 ฟุต หรือประมาณ 2,000 หลา สำหรับวัดระยะทางในทะเล

นอต (Knot) "หนึ่งนอต" คือ ความเร็ว 1 ไมล์ทะเลต่อ 1 ชม. เช่น เรือแล่นด้วยความเร็ว 15 นอต (15 ไมล์ทะเลต่อ ชม.) คำว่า "นอตต่อ ชม." นั้น (ไม่ใช้)

คำว่า "นอต" นี้ได้มาจากวิธีการวัดความเร็วเรือสมัยเรือใบ โดยการโยนเศษไม้ผูกเชือกสีปมเป็นระยะห่างเท่า ๆ กัน แล้วคอยนับจำนวนปมที่ผ่านข้างเรือจุดใดจุดหนึ่งในเวลาที่กำหนด คือ ความเร็วเรือเป็นนอต

(สํานา)

กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ (วส./วบ.)

18 เมษายน 2521

วส./วบ. 0702/1788

เรื่อง มาตรการช่วยเหลือกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือภายในประเทศ

เสนอ ทํานปัสดกระทรวง

ตามที่คณะกรรมการแห่งชาติในกิจการต่อและซ่อมเรือภายในประเทศได้มีหนังสือด่วนมากที่ สร. 1402/0047 ลงวันที่ 20 มีนาคม 2521 มาขอให้กระทรวงพาณิชย์พิจารณาควบคุมการนำเข้าเรือและประเภทที่เรือในประเทศสามารถต่อได้อย่างเพียงพอและมีคุณภาพได้ตามมาตรฐานเพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมต่อเรือภายในประเทศ และทํานปัสดกระทรวงได้ส่งเรื่องนี้ให้กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์เป็นเจ้าของเรื่องดำเนินการ โดยเชิญกรรมการค้าต่างประเทศเข้าร่วมพิจารณาด้วยนั้น

กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ได้จัดให้มีการประชุมพิจารณาเรื่องนี้ร่วมกับผู้แทนกรมการค้าต่างประเทศและผู้แทนสมาคมผู้ประกอบการอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ รวม 2 ครั้ง ซึ่งพอจะสรุปผลการประชุมได้ดังนี้

1. ปัญหาและอุปสรรคของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือในประเทศอยู่ที่การมีงานทำต่ำกว่าความสามารถ (Capacity) ของอู่ โดยที่อู่ต่าง ๆ มีงานทำเฉลี่ยไม่ถึงร้อยละ 50 ของความสามารถของอู่

2. ผู้แทนสมาคมผู้ประกอบการอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ ขอให้กระทรวงพาณิชย์พิจารณาควบคุมการนำเข้าเรือ (รายละเอียดปรากฏตามเอกสารที่แนบ) ซึ่งสรุปได้ดังนี้

2.1 ขอให้ห้ามนำเข้าเรือทุกชนิดและทุกขนาด คือเรือ Lighter (ทั้งไม่มีเครื่องยนต์และมีเครื่องยนต์ ขนาดไม่เกิน 15,000 DWT.) เรือขุด เรือใช้งาน เรือสินค้า (ทุกชนิดขนาดไม่เกิน 15,000 DWT.) เรือตรวจการ (ความเร็วไม่เกิน 30 น็อต) และเรือบรรทุกน้ำมันและเคมีภัณฑ์ (ขนาดไม่เกิน 15,000 DWT.)

2.2 เรือและสิ่งลอยน้ำประเภทและขนาดที่ไม่ได้ระบุในรายการข้างต้น ให้อนุมัติ
 ให้นำเข้าต่อกระทรวงพาณิชย์และคณะกรรมการแห่งชาติฯ ก่อนนำเข้าทุกราย

3. ผู้แทนสมาคมฯ ได้ชี้แจงเรื่องคุณภาพเรือว่า คุณภาพของเรือที่ต่อในประเทศ ต้อง
 ได้มาตรฐานอยู่แล้ว เพราะถ้าเป็นเรือที่ต่อเพื่อใช้เดินระหว่างประเทศจะต้องได้รับการรับรอง
 คุณภาพเรือจากสถาบันรับรองคุณภาพเรือของอังกฤษ สหรัฐ ฝรั่งเศส ญี่ปุ่น สแกนดิเนเวีย ฯลฯ
 และถ้าเป็นเรือที่ต่อเพื่อใช้เดินภายในประเทศจะต้องมีใบรับรองจากกรมเจ้าท่า และในปัจจุบัน
 เทคนิคในการต่อเรือและซ่อมเรือ ได้รับความช่วยเหลือจากต่างประเทศอยู่แล้ว เช่น บริษัทผู้
 กรุงเทพ จำกัด ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ ได้ร่วมมือกับบริษัทต่อเรือในเยอรมัน อุบลากอกฮอปิลดิง
 และอุทวิสินร่วมทุนกับญี่ปุ่น อุบลากาลูกลางร่วมทุนกับเนเธอร์แลนด์ เป็นต้น

4. ผลการพิจารณา

4.1 ที่ประชุมได้พิจารณาสรุปว่า การห้ามนำเข้าเรือ Lighter ทุกชนิดและ
 ทุกขนาด (สำหรับเรือติดเครื่องยนต์ ขนาดไม่เกิน 15,000 DWT.) คงไม่มีปัญหาเพราะเป็น
 เรือเหล็กธรรมดา โดยจะเสนอให้กระทรวงฯ พิจารณาอีกครั้งหนึ่ง ทั้งนี้จำเป็นต้องขอคำยืนยัน
 จากคณะกรรมการแห่งชาติฯ เพื่อประกอบการพิจารณาของกระทรวงฯ ด้วย

4.2 สำหรับเรือประเภทอื่น ๆ นั้น เนื่องจากมีรายละเอียดซับซ้อนจึงต้องขอให้
 ทางคณะกรรมการแห่งชาติฯ พิจารณากำหนดขนาด ชนิด และประเภทของเรือที่จะห้ามนำเข้าต่อไป

อย่างไรก็ตาม กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์พิจารณาบททวนแล้วเห็นว่า ผลการประชุม
 พิจารณาดังกล่าวยังไม่อาจถือเป็นข้อยุติที่ถูกต้องและเหมาะสมเพียงพอที่จะนำไปพิจารณาดำเนินการ
 ต่อไปได้ เพราะเป็นเรื่องที่ต้องพิจารณาอย่างละเอียดรอบคอบในด้านจำนวน ชนิด และคุณภาพของ
 เรือที่ต่อได้ ความสามารถของคู่อ ความต้องการใช้เรือ และอื่น ๆ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเรื่องเทคนิค
 ฉะนั้น คณะกรรมการแห่งชาติฯ ควรจะได้พิจารณาแต่งตั้งคณะทำงานขึ้นเพื่อพิจารณารายละเอียด
 ในเรื่องนี้โดยเฉพาะ และคณะทำงานควรประกอบด้วย ผู้แทนส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง
 ข้อง ผู้เชี่ยวชาญด้านนี้ รวมทั้งสมาคมผู้ประกอบการอุตสาหกรรมต่อเรือฯ สำหรับกระทรวง
 พณิชย์ควรมีผู้แทนกรมการค้าต่างประเทศและกรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ เข้าร่วมในคณะทำงานด้วย
 เมื่อคณะกรรมการแห่งชาติฯ ให้ความเห็นชอบในข้อเสนอของคณะทำงานและแจ้งมายังกระทรวง
 แล้ว กระทรวงฯ ก็จะได้พิจารณาดำเนินการต่อไป

ส่งเล่มมาให้เพื่อโปรดพิจารณา หากเห็นชอบด้วย ก็ขอให้โปรดพิจารณาลงนามในร่างหนังสือ
ตอบคณะกรรมการแห่งยาศาฯ ที่แนบต่อไป

อนันต์ ภู่อุ่ม

(นายอนันต์ ภู่อุ่ม)

อธิบดีกรมเศรษฐกิจการพาณิชย์

คณะกรรมการแห่งชาติในกิจการต่อเรือและซ่อมเรือภายในประเทศ

ประธานกรรมการ

1. พลเรือเอกเทียม มกรานนท์

ผู้ช่วยผู้บัญชาการทหารเรือ

กรรมการ

2. พลเรือโทพรตเดช รุมาคม

เจ้ากรมอุทการเรือ

3. พลตำรวจตรีประภัส ตุลยศักขณ์

ผู้แทนกรมตำรวจ

4. นาวาโทลาภ อิศรางกูร ณ อยุธยา

ผู้แทนการทำเรือแห่งประเทศไทย

5. นาวาเอกอุทัย วงศ์สัมบุญ

ผู้แทนบริษัทอุ้งกรุงเทพ จำกัด

6. เรือเอกประภา บุรณดิลก

ผู้แทนกรมเจ้าท่า

7. เรือตรีวิเชียร สันธิสัมพันธ์

ผู้แทนกรมศุลกากร

8. นายเดชา บุญชูช่วย

รองเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

9. นายประเสริฐ เพ็ชรพงษ์พันธ์

ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ

10. นายเกียรติศักดิ์ สีเจริญ

ผู้แทนธนาคารแห่งประเทศไทย

11. นายชิตพงษ์ เพ็ชรสิทธิ์

ผู้แทนบริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

12. นายทรงพันธ์ วงศ์ทองศรี

ผู้แทนสมาคมผู้ประกอบการอุตสาหกรรมต่อ
และซ่อมเรือ

กรรมการและเลขานุการ

13. นางเปรมศรี เกตุวงศ์

หัวหน้ากองแผนงาน สำนักงานคณะกรรมการ
ส่งเสริมการลงทุน

(คณะรัฐมนตรีมีมติแต่งตั้งเมื่อวันที่ 19 เดือนตุลาคม พ.ศ. 2520)

(สำเนา)

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สร.0512/5132

12 กันยายน 2521

เรื่อง แผนแม่บทการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของคณะกรรมการพัฒนาการพาณิชย์นาวี
ขอประทานเสนอ ท่านรองนายกรัฐมนตรี (นายสุนทร หงส์ลดารมภ์) สั่งและปฏิบัติราชการแทน
ท่านนายกรัฐมนตรี

1. คณะกรรมการบริหารสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้พิจารณา เรื่องบริษัท
ไทยวิสาหกิจลำกลเดินเรือ จำกัด (Time Line) ขอเข้าร่วมลงทุนกับบริษัทไทยเดินเรือทะเล
จำกัด เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2521 และมีความเห็นว่า

1.1 ข้อเสนองของกระทรวงคมนาคมที่ขอให้คณะรัฐมนตรีมีมติ 3 ประการและของ
สำนักงานฯ ที่เห็นด้วยกับการยุบเลิกบริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัดนั้น มีปัญหาทางกฎหมาย เพราะ
มีระเบียบและวิธีปฏิบัติอยู่หลายอย่างที่ไม่อาจจะกระทำได้ในระยะสั้น นอกจากจะใช้วิธีควบบริษัท
หรือรวมบริษัทเข้าด้วยกัน และเมื่อมีการยุบเลิกบริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัดแล้ว บรรดาเงินสด
ที่มีอยู่ก็ต้องนำส่งคลังทั้งหมด ในการนี้จะเอาเงินร่วมลงทุนในบริษัทที่จะจัดตั้งขึ้นใหม่จากที่ไหน
ดังนั้น ในหลักการหากรัฐจะร่วมลงทุนในบริษัทเดินเรือใหม่ เพื่อให้มีฐานะเป็นสายการเดินเรือ
แห่งชาติ (National Line) ก็จำเป็นจะต้องควบบริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัดไว้

1.2 แม้ว่ารัฐจะตั้งบริษัทเดินเรือขึ้นใหม่แล้ว ก็ยังไม่อาจจะตอบได้ว่า จะพัฒนา
กิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไปอย่างไร ทั้งนี้เพราะยังไม่มีเป้าหมายของการดำเนินงาน
ด้วยเหตุนี้จึงควรพิจารณาวางแผนแม่บทในเรื่องนี้ขึ้น กำหนดนโยบาย เป้าหมายและวิธีการ
ดำเนินงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งของบริษัทเรือไทยในเส้นทางสายต่าง ๆ ว่าควรจะเป็นอย่างไร
และด้วยวิธีใด ทั้งแผนแม่บทดังกล่าวนี้ จะใช้เป็นข้อสรุปในการประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี
ว่าควรจะดำเนินการเกี่ยวกับบริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด อย่างไรต่อไปได้ด้วย

โดยทางคณะกรรมการบริหารฯ ได้มอบหมายให้คณะกรรมการพัฒนาการพาณิชย์นาวี
เป็นผู้พิจารณาวางแผนแม่บทการพัฒนาการพาณิชย์นาวี ของประเทศตามความเห็นของที่ประชุม
ดังกล่าวแล้วเสนอให้คณะกรรมการบริหารฯ พิจารณาโดยเร็วที่สุด

2. คณะอนุกรรมการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี ได้ดำเนินการตามมติคณะกรรมการบริหารฯ ดังกล่าวได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีแล้ว ซึ่งมีสาระสำคัญโดยสรุปดังนี้

2.1 องค์ประกอบหลักของกิจการพาณิชย์นาวีมีอยู่ 4 ประการด้วยกันคือ

- (1) กองเรือพาณิชย์
- (2) ตู้ซ่อมเรือและต่อเรือ
- (3) พนักงานและลูกเรือตลอดถึงเจ้าหน้าที่เทคนิคต่าง ๆ ในการซ่อมเรือ และในด้านการบริหารงานดังกล่าว
- (4) ท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือ

2.2 ขอบเขตและแนวทางพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี มีดังนี้

- (1) ส่งเสริมและสนับสนุนกองเรือพาณิชย์ (Fleet) ไทย ทั้งกิจการของรัฐบาลและกิจการของเอกชนควบคู่กันไป โดยให้มีขนาดและความสามารถที่จะขนส่งสินค้าของไทย ได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 ของสินค้าเข้าและสินค้าออกทั้งหมด
- (2) ส่งเสริมและสนับสนุนตู้ซ่อมเรือและต่อเรือให้มีความสามารถที่จะซ่อมเรือไทยทั้งหมดได้ โดยเฉพาะตู้ซ่อมเรือและต่อเรือขนาดใหญ่ที่สามารถซ่อมเรือประมาณ 15,000 ตันเวตตันได้ เป็นตู้ซ่อมเรือและต่อเรือที่มีความจำเป็นต่อกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศมาก
- (3) ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีสถาบันฝึกอบรมพนักงานและลูกเรือ และดำเนินการศึกษาและอบรมเจ้าหน้าที่และพนักงานในด้านการบริหาร และเทคนิคต่าง ๆ ทั้งกิจการเดินเรือ กิจการซ่อมเรือและต่อเรือ ให้มีจำนวนและมีประสิทธิภาพในการดำเนินงานเพียงพอกับความต้องการ
- (4) ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีท่าเรือน้ำลึก และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัยต่าง ๆ ในการขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือ เพื่อให้เรือขนาดใหญ่เข้าเทียบท่าได้โดยสะดวก และรวดเร็ว
- (5) ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีมาตรการทั้งในทางกฎหมาย และด้านการบริหาร ไข่เป็นเครื่องมือส่งเสริมและสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวีของไทย เช่นเดียวกับนานาประเทศ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันนี้ ทั้งนี้เพื่อให้กิจการพาณิชย์นาวีของไทยขยายตัวขึ้นตามเป้าหมายที่กำหนด

(6) ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีหน่วยราชการเพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของประเทศโดยเฉพาะ

2.3 เป้าหมายในการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของประเทศ แบ่งออกเป็น 2 ระยะคือ ระยะแรก พ.ศ. 2521-2524 และระยะที่ 2 พ.ศ. 2525-2529 กิจการพาณิชย์นาวีที่ดำเนินการครั้งแรกที่สำคัญ ๆ มีดังนี้คือ

(1) เพิ่มขนาดของเรือในเส้นทางไทย-ญี่ปุ่น และให้มีขนาดกองเรือในเส้นทางไทย-ยุโรป ที่มีความสามารถรับขนสินค้าได้ร้อยละ 40 ของสินค้าเข้าและสินค้าออกของประเทศไทยได้ทั้งหมด โดยส่งเสริมและสนับสนุนให้มีจำนวนเรือในขมรมสายการเดินเรือเพิ่มขึ้น ส่วนจำนวนเรือไทยที่ประกอบกิจการนอกขมรม สายการเดินเรือจะส่งเสริมและสนับสนุนตามความจำเป็นและตามความเหมาะสม

(2) ให้มีจำนวนเรือเดินในภูมิภาคเอเชียเพิ่มขึ้นอีก โดยเฉพาะอย่างยิ่งจำนวนเรือที่จะใช้ในการประกอบกิจการเดินเรือรับขนส่งช่วง (Feeder Service) สินค้าที่ส่งไปให้และที่รับจากเรือใหญ่ที่มิได้แวะท่าเรือในประเทศไทย

(3) จัดตั้งศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีขึ้นและจัดให้มีการศึกษาและฝึกอบรมตามหลักสูตรการจัดการ และการบริหารงาน

(4) ให้มีเรือซ่อมเรือและต่อเรือขนาดใหญ่ที่สามารถรับเรือขนาดประมาณ 15,000 ตันเข้าซ่อมได้ขึ้นภายในประเทศ

(5) ทำการศึกษาและค้นหาข้อมูล เพื่อจัดทำโครงการลงทุนประกอบกิจการเดินเรือในเส้นทางไทย-สหรัฐ, ไทย-ออสเตรเลีย และในเส้นทางอื่น ๆ

2.4 มาตรการสนับสนุนโครงการตามเป้าหมายเพื่อให้การพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของไทยเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ซึ่งจำเป็นต้องมีมาตรการสนับสนุน มาตรการดังกล่าวที่สำคัญ ๆ มีดังนี้ คือ

(1) มาตรการด้านภาษีอากร ซึ่งในขั้นนี้จะใช้มาตรการทั้งหมดตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุนกำหนดไว้ให้

(2) มาตรการในด้านบริหาร โดยเฉพาะการดำเนินการดำเนินงานให้บริการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย กรมเจ้าท่า และกรมศุลกากร ควรจะอำนวยความสะดวกให้แก่เรือไทยมากที่สุดเท่าที่จะทำได้

(3) สินค้าและสิ่งของที่ทางราชการ องค์กรของรัฐ หน่วยงานของรัฐ และรัฐวิสาหกิจ สั่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศโดยทางเรือที่มีเรือไทยเดินอยู่ ต้องบรรทุกโดยเรือไทย

(4) การซื้อขายสินค้าของรัฐบาลต่อรัฐบาล ควรให้เรือไทยบรรทุกทั้งหมด หรืออย่างน้อยร้อยละ 50 ของสินค้าดังกล่าว

(5) ให้กระทรวงการคลังสนับสนุนแหล่งเงินทุนให้บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยเป็นจำนวนหนึ่ง เพื่อพิจารณาให้บริษัทเรือไทย บริษัทผู้ต่อเรือและซ่อมเรือไทยกู้ไปลงทุน

3. รายละเอียดแผนแม่บทการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีปรากฏตาม เอกสารแนบ

4. คณะกรรมการบริหารสภาพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ได้พิจารณาแล้วมีความเห็นว่าเป็นหลักการเห็นชอบด้วยกับแผนแม่บทการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของคณะกรรมการพัฒนาการพาณิชย์นาวีดังกล่าว

จึงขอประทานเสนอเพื่อโปรดพิจารณาว่า เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จะเป็นพระคุณยิ่ง

(ลงชื่อ) กฤษณ์ สัมบัติสิริ

(นายกฤษณ์ สัมบัติสิริ)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำเนาถูกต้อง

(สำเนาสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รับที่ 6601 วันที่ 9 ต.ค. 21)

ที่ สร. 0202/19317

สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

6 ตุลาคม 2521

เรื่อง แผนแม่บทการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของคณะกรรมการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อ้างถึง บันทึกที่ สร. 0902/5132 ลงวันที่ 12 กันยายน 2521

ตามที่ได้เสนอแผนแม่บทการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของคณะกรรมการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี ซึ่งคณะกรรมการบริหาร สภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ ได้พิจารณาเสร็จแล้วไปเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2521 ลงมติเห็นชอบด้วยกับแผนแม่บทการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของคณะกรรมการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีตามความเห็นชอบของคณะกรรมการบริหาร สภาพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ

จึงเรียนมาเพื่อทราบ ได้แจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถืออย่างสูง

(ลงชื่อ) ปลั่ง มีจุล

(นายปลั่ง มีจุล)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กองการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร. 2812220

สำเนาถูกต้อง



ตารางแสดงรายชื่อบริษัทเรือบรรทุกสินค้าของไทย ปี 2522

ชื่อบริษัท	ชื่อเรือ	ปีที่ต่อ	ขนาดระวาง	เส้นทางเดินเรือ
1. บริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด	1. ลมุทรปราการ	1958	5,142	กรุงเทพ-ญี่ปุ่น
	2. ศรีชล	1958	5,285	"
	3. นครไทย	1965	5,624	"
	4. นครธน	1967	8,568	"
	5. ศรีเทพ	1965	5,568	"
2. บริษัทไทยพาณิชย์นาวี จำกัด	1. กิตติสมุทร	1970	11,000	"
	2. พิพิธสมุทร	1966	11,000	"
	3. พิชัยสมุทร	1966	8,500	"
3. บริษัทไทยวิสาหกิจลำกล การเดินเรือ จำกัด	1. กรุงเทพ	1957	7,505	"
4. บริษัทลูกทานาวี จำกัด	1. ลูกทาวี	1967	8,000	"
	2. ลูกทาทิพย์	1956	10,375	"
	3. ลูกทาร์ตน์	1956	10,686	"
	4. ลูกทากาญจนา	1959	10,686	"
5. บริษัทซีทรานมารีน จำกัด	1. บางพระ	1968	6,970	"
	2. บางปู	1958	7,900	"
	3. บางนา	1958	7,900	"
	4. บางละมุง	1958	7,900	"
6. บริษัทคอส์ตลีนีปปิง จำกัด	1. ริตาราธา	1962	2,122	กรุงเทพ-เอเชีย
	2. ชลธี	1962	1,001	"
7. บริษัทไทยมารีน จำกัด	1. ธนาวดี	1977	18,330	รอบโลก
	2. ชัยวาริ	1977	18,330	"

ชื่อบริษัทเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่ต่อ	ขนาดระวาง	เส้นทางเดินเรือ
8. บริษัททอลายชิปปิ้ง จำกัด	1. นาคราย	1977	7,902	กรุงเทพ-ญี่ปุ่น
	2. นาคฤทธิ์	1970	5,738	"
9. บริษัทเกษมกิจการเดินเรือ	1. ไอลรา	1965	1,310	กรุงเทพ-เอเชีย
	2. คุณภร	1967	1,968	"
10. บริษัททรานโอเชียนไลน์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	1. ชานาญสมุทร	1969	5,676	"
11. บริษัทกวนนากร จำกัด	1. บางนรา	1952	1,125	"
12. บริษัทเดินเรือแห่งประเทศไทย 1977 จำกัด	1. แสงไทยทิมเบอร์	1970	4,861	"
	1. แสงไทยมาริน	1970	4,662	"
13. บริษัทแสงไทยการเดินเรือ จำกัด	1. แสงไทย 2	1963	1,698	"
	2. แสงไทย 3	1967	1,515	"
14. บริษัทเทพวิภาชิปปิ้ง จำกัด	1. สุธีร์	1957	3,834	"
	2. เทพวิภา	1959	2,964	"
15. บริษัทชนิทร จำกัด	1. ชนิทร 1		1,600	"
16. บริษัทสยามการเดินเรือ	1. สุ่มาลี		3,000	กรุงเทพ-สิงคโปร์
17. ห้างหุ้นส่วนจำกัดเดินเรือ อ่าวไทย จำกัด	1. อภิรดี	1966	700	"
	2. ธารดี	1965	600	"
18. บริษัทกสินกรขนส่ง จำกัด	1. ศรัลสุดา	1967	2,362	กรุงเทพ-เอเชีย
19. บริษัทอีสเทิร์นชิปปิ้ง จำกัด	1. สัมสุข	1951	3,000	"
20. บริษัทสยามพาณิชย์นาวี จำกัด	1. ชัชวาลย์	1969	2,200	"
21. ห้างหุ้นส่วนยู.พี.โอ.เอ็ก- พอด-อิมพอด จำกัด	1. พิชิตสมุทร	1954	6,008	กรุงเทพ-ญี่ปุ่น

ชื่อบริษัทเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่ต่อ	ขนาดระวาง	เส้นทางเดินเรือ
22. นางพูนศรี สุธารมย์	1. ศรีภิญโญ	1960	3,053	กรุงเทพ-เอเชีย
	2. ศรีวิไล	1952	1,050	"
	3. ศรีเพ็ญสินธ์	1959	4,044	"
	4. ศรีพาริ	1947		"
23. บริษัทบุญไทย จำกัด	1. ฮัญชัน	1967	12,800	กรุงเทพ-ยุโรป
	2. เบญจมาศ	1967	12,800	"
	3. ช้วนข่ม	1967	12,800	"

ที่มา สําคมนํ้าของเรือแห่งประเทศไทย

กรมเจ้าท่า

ข้อมูลรวบรวมถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2522

ชื่อบริษัทเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่ต่อ	ขนาดระวาง	เส้นทางเดินเรือ
1. บริษัทซี.พี จำกัด	1. ซี.พี 1	1967	620	กรุงเทพ-สิงคโปร์
	2. ซี.พี 2	1965	813	"
	3. ซี.พี 3	1969	550	"
	4. ซี.พี 4	1970	550	"
	5. ซี.พี 5	1965	450	"
	6. ซี.พี 6	1964	11,558	"
	7. ซี.พี 7	1964	2,740	"
	8. ซี.พี 8	1960	1,047	"
	9. ซี.พี 9	1959	1,505	"
	10. ซี.พี 10	1969	2,040	"
	11. ซี.พี 11	1969	2,070	"
	12. ซี.พี 12	1968	4,050	"
2. บริษัทไทยสมุทรขนส่ง จำกัด	1. สยาม	1967	63,204	รอบโลก
	2. มีนา	1966	70,142	"
3. บริษัทไทยขนส่งน้ำมัน จำกัด	1. ศรีวิชัย	1964	2,079	กรุงเทพ-สิงคโปร์
	2. ลานนาไทย	1964	2,079	"
	3. มหาชัย	1964	2,055	"
	4. ไตรตรังษ์	1964	2,055	"
	5. สุวรรณภูมิ	1969	3,690	"
4. บริษัทสยามสหบริการ จำกัด	1. สยามนลิน	1967	1,000	"
	2. สยามนที	1966	1,133	"
5. บริษัทวิสาหกิจส่งเสริม จำกัด	1. วิสาหกิจ 1	1971	5,400	"
	2. วิสาหกิจ 2	1961	1,600	"
	3. วิสาหกิจ 3	1969	3,076	"

ชื่อบริษัทเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่ต่อ	ขนาดระวาง	เส้นทางเดินเรือ
6. บริษัทซิมมิกออยล์ จำกัด	1. ซิมมิก 1	1966	5,400	กรุงเทพ-สิงคโปร์
	2. ซิมมิก 2	1967	500	"
	3. ซิมมิก 3	1968	5,416	"
	4. ซิมมิก 4	1961	562	"
	5. ซิมมิก 5	1971	400	"
	6. ซิมมิก 6			"
	7. ซิมมิก 7	1965	1,342	"
	8. ซิมมิก 8	1971	272	"
	9. ซิมมิก 9	1964	377	"
	10. ซิมมิก 18	1964	399	"
	11. ซิมมิก 19		238	"
	12. ซิมมิก 20	1965	5,567	"
	13. ซิมมิก 21	1965	5,567	"
	14. ซิมมิก 22	1968	2,039	"
7. ห้างหุ้นส่วนจำกัด ต. ใหญ่ลย์ ย่นล้ง	1. แม่ปิ้ง	1966	650	"
	2. แม่วัง	1961	1,077	"
	3. แม่ศรี	1965	1,960	"
	4. แม่น่าน	1961	1,507	"
	5. แม่ยม	1961	560	"
	6. แม่หงส์	1964	900	"
8. บริษัททรานชิปปิ้ง จำกัด	1. พัทยา	1968	3,300	"
	2. หัวหิน	1967	3,750	"
	3. บางแสน	1966	3,849	"

ที่มา สภาสมาคมเจ้าของเรือแห่งประเทศไทย

กรมเจ้าท่า

ข้อมูลเก็บรวบรวมภายในเดือนกุมภาพันธ์ 2522

สัญญาจ้างสร้างเรือยนต์เร็วตรวจการณ์ ขนาด 16 เมตร

สัญญานี้ทำที่กองบัญชาการกองทัพเรือ กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 18 เดือนกรกฎาคม พุทธศักราช 2522 ระหว่างกองทัพเรือ โดย พลเรือเอก กวี สิงหะ ผู้บัญชาการทหารเรือ ซึ่งต่อไปในสัญญานี้เรียกว่า "ผู้ว่าจ้าง" ฝ่ายหนึ่งกับ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด ตั้งสำนักงานอยู่ที่เลขที่ 2013 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร โดยนายชัยยุทธ วรรณสุต กรรมการบริษัทผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทตามหนังสือรับรองของสำนักงานทะเบียนหุ้นส่วน บริษัทกรุงเทพมหานคร ที่ 02048 ลงวันที่ 24 เดือนมกราคม พุทธศักราช 2522 แนบท้ายสัญญานี้ และบริษัท โอเรียนต์ลมารินและแลมิเนทส์ จำกัด ตั้งสำนักงานอยู่ที่เลขที่ 43 ซอยเกษม ถนนสุขุมวิท 24 แขวงคลองเตย เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร โดยนายแอนเจโล กัวลเคียร์ กรรมการบริษัทผู้มีอำนาจลงนามผูกพันกับบริษัทตามหนังสือรับรองของสำนักงานทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท กรุงเทพมหานคร ที่ 27125 ลงวันที่ 26 เดือนธันวาคม พุทธศักราช 2521 แนบท้ายสัญญานี้ ซึ่งต่อไปในสัญญานี้เรียกว่า "ผู้รับจ้าง" อีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งสองฝ่ายได้ตกลงทำสัญญากันโดยมีข้อความดังต่อไปนี้

ข้อ 1. ขอบเขตของสัญญา ผู้รับจ้างสัญญาว่าจะจัดหาวัสดุและอุปกรณ์ใหม่ เยี่ยมและ มีคุณภาพที่ดีเยี่ยมและช่างฝีมือที่ดีเยี่ยม เพื่อประกอบการสร้างเรือยนต์เร็วตรวจการณ์ ขนาด 16 เมตร จำนวน 6 (หก) ลำ ซึ่งต่อไปในสัญญานี้เรียกว่า "เรือ" จนเสร็จเรียบร้อยสมบูรณ์และมีสิ่งของต่าง ๆ ประจําเรือตามผนวก รายการละเอียดและรูปแบบที่แนบท้ายสัญญาดังกล่าวในข้อ 2. และส่งมอบให้แก่ผู้ว่าจ้างที่ทำหน้ากรมอู่ทหารเรือ แขวงศิริราช เขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร ตามกำหนดเวลาในข้อ 5. การสร้างและการต่อเรือนี้ให้กระทำที่อู่ของผู้รับจ้าง ซึ่งตั้งอยู่ที่เลขที่ 389 ถนนท้ายบ้าน ตำบลท้ายบ้าน อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ โดยให้เริ่มงานได้ทันทีที่ลงนามในสัญญานี้

ข้อ 2. รายการประกอบสัญญา ผู้ว่าจ้างกับผู้รับจ้างตกลงกันว่าเอกสารดังต่อไปนี้ ซึ่งผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างลงลายมือชื่อกำกับไว้ทุกแผ่นแล้ว ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญานี้ด้วย คือ

- หมวด 1 ตัวเรือ กลจักร และไฟฟ้า
- หมวด 2 เครื่องมือสื่อสาร และอิเล็กทรอนิกส์
- หมวด 3 รายการเครื่องใช้และอุปกรณ์ประจำเรือ
- หมวด 4 การทดลองเรือ
- หมวด 5 รูปแบบ
- หมวด 6 รายการเครื่องมือและเครื่องอะไหล่

ผู้รับจ้างจะต้องเสนอหมวดว่าด้วยคุณลักษณะเรือและรายการละเอียด และรูปแบบ ซึ่งข้งขาดรายละเอียดปลีกย่อย โดยจัดทำเพิ่มเติมภายหลังการลงนามในสัญญา ให้ผู้ว่าจ้าง พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อน ข้อพิจารณาของผู้ว่าจ้างให้ถือเป็นที่สุด

ถ้ามีข้อขัดแย้งไม่ว่าทั้งในหรือระหว่างหมวด รายการละเอียด และรูปแบบ ก็ให้ ผู้ว่าจ้างปฏิบัติตามที่ผู้ว่าจ้างจะวินิจฉัย คำวินิจฉัยของผู้ว่าจ้างให้ถือเป็นที่สุด

ข้อ 3. คุณลักษณะของเรือและสิ่งของที่มอบให้ ผู้รับจ้างสัญญาว่าการออกแบบและการ สร้างเรือตามหมวด 1. ว่าด้วยคุณลักษณะเรือและรายการละเอียดต่าง ๆ รวมทั้งรูปแบบดังกล่าว ในข้อ 2. นั้น จะต้องมีความมั่นคงสมบูรณ์ถูกต้องตามหลักวิชาการ และเรือที่สร้างเสร็จสมบูรณ์ตาม สัญญานี้แล้วมีความคงทนทะเล (Sea Worthiness) การทรงตัว และมีสมรรถภาพอื่น ๆ ตามหมวด รายการละเอียด และรูปแบบโดยสมบูรณ์ โดยผู้รับจ้างเป็นผู้รับผิดชอบในเรื่องดังกล่าวนี้ทุกประการ

ผู้รับจ้างสัญญาว่าจะมอบสิ่งของต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ให้แก่ผู้ว่าจ้างโดยไม่คิดมูลค่าใด ๆ ทั้งสิ้นคือ

3.1 หนังสือคู่มือและคำแนะนำทุกชนิดที่จำเป็นในการใช้และซ่อมบำรุง (Instruction Book and Technical Manual) สำหรับเรือและอุปกรณ์ต่าง ๆ ในเรือนี้ ตลอดจนรายการเครื่องอุปกรณ์ในเรือ (Equipment Lists) เป็นภาษาอังกฤษ จำนวน 30 ชุด (สามสิบชุด)

3.2 รายการละเอียด รูปแบบ รูปภาพ ตามรายการและจำนวนที่กำหนด
ไว้ในรายการละเอียดข้อ 2

3.3 หุ่นจำลอง (Model) ของเรือ จำนวน 3 ชุด ขนาดมาตราส่วน 1 : 25
สิ่งของต่าง ๆ ตามข้อ 3.1, 3.2 ผู้รับจ้างจะมอบให้ผู้ว่าจ้างก่อนการทดลอง
ตรวจรับเรือ ส่วนสิ่งของตามข้อ 3.3 จะมอบให้ภายในกำหนดเวลารับมอบเรือ

ข้อ 4. ราคาค่าจ้างและการจ่ายเงิน

4.1 ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างตกลงราคาค่าจ้างตามข้อ 1. รวมทั้งค่าวัสดุ อุปกรณ์
ค่าแรงงาน เป็นราคาตายตัว (Fixed Price) เป็นเงินรวมทั้งสิ้น 73,565,295.- บาท
(เสิ้ดสิบสามล้านห้าแสนหกหมื่นห้าพันสองร้อยเก้าสิบห้าบาทถ้วน) โดยผู้ว่าจ้างจะแบ่งจ่ายให้เป็น
งวด ๆ ดังนี้

งวดที่ 1 จ่ายล่วงหน้าให้ภายใน 90 วัน นับแต่วันที่ลงนามในสัญญา
และภายใต้เงื่อนไข 4.5.2 แห่งสัญญาข้อนี้ ร้อยละ 25 ของราคาค่าจ้างเป็นเงิน
18,391,323.75 บาท (สิบแปดล้านสามแสนเก้าหมื่นหนึ่งพันสามร้อยยี่สิบสามบาท เสิ้ดสิบห้าสตางค์)
โดยผู้รับจ้างตกลงยินยอมให้ผู้ว่าจ้างหักคืนเงินที่จ่ายล่วงหน้าจากเงินงวดที่ 2 และงวดที่ 3 เป็น
อัตราร้อยละ 50 ของเงินล่วงหน้าตามลำดับ

งวดที่ 2 จ่ายให้เป็นเงิน 37,123,125.- บาท (สามสิบล้านเจ็ดแสนหนึ่ง
แสนสองหมื่นสามพันหนึ่งร้อยยี่สิบห้าบาทถ้วน) โดยผู้รับจ้างตกลงยินยอมให้ผู้ว่าจ้างหักคืนเงินล่วงหน้า
เป็นเงิน 9,195,661.87 บาท (เก้าล้านหนึ่งแสนเก้าหมื่นห้าพันหกร้อยหกสิบบาทแปดสิบลบาท เสิ้ด
สตางค์) คงจ่ายให้เป็นเงิน 27,927,463.13 บาท (ยี่สิบล้านเจ็ดแสนเก้าแสนสองหมื่น เสิ้ดพันสี่ร้อยหก
สิบลบาทสิบสามสตางค์) ภายใน 12 เดือน นับแต่วันที่ลงนามในสัญญา เมื่อผู้ว่าจ้างได้รับมอบเรือ
จำนวน 3 ลำ พร้อมด้วยสิ่งของต่าง ๆ ประจําเรือถูกต้องครบถ้วนตามสัญญาแล้ว

งวดที่ 3 จ่ายให้เป็นเงิน 36,442,170.- บาท (สามสิบล้านหกแสนสี่แสน
สี่หมื่นสองพันหนึ่งร้อยยี่สิบบาทถ้วน) โดยผู้รับจ้างตกลงยินยอมให้ผู้ว่าจ้างหักคืนเงินล่วงหน้า เป็น
เงิน 9,195,661.88 บาท (เก้าล้านหนึ่งแสนเก้าหมื่นห้าพันหกร้อยหกสิบบาทแปดสิบลบาทแปดสตางค์)

คงจ่ายให้เป็นเงิน 27,246,508.12 บาท (ยี่สิบเจ็ดล้านสองแสนสี่หมื่นหกพันห้าร้อยแปดบาทสิบสองสตางค์) ภายใน 24 เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญานี้ เมื่อผู้ว่าจ้างได้รับมอบเรือจำนวน 3 ลำ พร้อมด้วยสิ่งของต่าง ๆ ประจำเรือถูกต้องครบถ้วนตามสัญญาแล้ว

4.2 ผู้ว่าจ้างจะจ่ายเงินงวดที่ 2 และงวดที่ 3 ต่อเมื่อผู้รับจ้างได้เสนอใบเบิกเงินค่าจ้าง และหนังสือรับรองของกรมการตรวจการจ้าง เกี่ยวกับผลงานตามงวดการจ่ายเงินโดยมีสารรับรองว่าให้จ่ายได้ตามสัญญา

4.3 ราคาค่าจ้างซึ่งเป็นราคาตายตัวดังกล่าวแห่งสัญญานี้ ให้คิดรวมถึงราคาสีงของและค่าใช้จ่ายส่งกล่าวต่อไปนี้ด้วย คือ

4.3.1 ค่าใช้จ่ายและการบริการในการทดลองเรือ ตลอดจนการตรวจทดลองและปรับแต่งอื่น ๆ ตามแผนกแนบท้ายสัญญานี้

4.3.2 ราคาเครื่องอะไหล่ประจำเรือ และเครื่องมือเครื่องใช้ประจำเรือตามแผนกแนบท้ายสัญญานี้

4.3.3 ราคาสีงของต่าง ๆ ที่ผู้รับจ้างจะมอบให้ตามข้อ 3.

4.4 ราคาค่าจ้างดังกล่าวข้างต้น ไม่รวมถึงราคาสีงของและค่าใช้จ่ายส่งต่อไปนี้คือ

4.4.1 ค่าใช้จ่ายทุกชนิดของคนประจำเรือ และช่างซ่อมบำรุง ซึ่งผู้ว่าจ้างส่งไปประจำเรือ

4.4.2 ค่าใช้จ่ายทุกชนิดของกรมการตรวจการจ้างตลอดจนเจ้าหน้าที่หรือผู้แทนอื่น ๆ ที่ผู้ว่าจ้างส่งไปปฏิบัติงานใด ๆ เกี่ยวกับเรือนี้

4.5 เพื่อเป็นหลักประกันในการดำเนินการตามสัญญานี้ และเพื่อเป็นหลักประกันในการคืนเงินที่ผู้ว่าจ้างจ่ายไปแล้วในกรณีผิดสัญญาหรือเลิกสัญญา อันเนื่องมาจากความผิดของผู้รับจ้าง ผู้รับจ้างจะต้องจัดการให้ธนาคารทหารไทย จำกัด ในประเทศไทยมีหนังสือค้ำประกันความรับผิดชอบตามสัญญานี้ตามแบบหนังสือค้ำประกันมาตรฐานของราชการรัฐบาลไทย และถ้าระยะเวลาส่งมอบงานต้องยืดออกไป เพราะเหตุใด ๆ ก็ตามผู้รับจ้างจะต้องจัดหาหนังสือ

ค้าประกันมาใหม่ หรือให้ผู้ค้าประกันยืดเวลาแห่งหนังสือค้าประกัน เดิมออกไปอีกให้มีอายุการค้าประกันยืนอยู่จนกระทั่งถึง วันรับมอบงาน เล่รีจ เรียบร้อยถูกต้องครบถ้วนตามสัญญานี้ สำหรับการค้าประกันการคืนเงินที่จ่ายล่วงหน้า หรือจนกระทั่งภายหลังจาก 12 เดือน นับจากวันที่รับมอบงาน เล่รีจ เรียบร้อยถูกต้องครบถ้วนตามสัญญานี้ สำหรับการค้าประกันการปฏิบัติตามสัญญาหนังสือค้าประกันที่จะต้องจัดให้มีตามสัญญาที่มีดังนี้คือ

4.5.1 เงินประกันการปฏิบัติตามสัญญาเป็นเงินร้อยละ 5 ของราคา ค่าจ้างทั้งสิ้น ตามข้อ 1. เป็นเงิน 3,678,265.- บาท (สามล้านหกแสนเจ็ดหมื่นแปดพันสองร้อยหกสิบห้าบาทถ้วน) โดยมีอายุการค้าประกันยืนอยู่จนกระทั่งภายหลังจาก 12 เดือน นับจากวันที่รับมอบงาน เล่รีจ เรียบร้อยถูกต้องครบถ้วนตามสัญญานี้ หนังสือค้าประกันฉบับนี้ผู้รับจ้างจะต้องยื่นต่อผู้ว่าจ้างทันทีที่ลงนามในสัญญา

4.5.2 การค้าประกันคืนเงินจ่ายล่วงหน้างวดที่ 1 เป็นเงินร้อยละ 25 ของราคา ค่าจ้างทั้งสิ้นตามข้อ 1. เป็นเงิน 18,391,323.75 บาท (สิบแปดล้านสามแสนเก้าหมื่นหนึ่งพันสามร้อยยี่สิบสามบาทเจ็ดสิบห้าสตางค์) โดยมีอายุการค้าประกันยืนอยู่จนกระทั่งถึงวันรับมอบงาน เล่รีจ เรียบร้อยถูกต้องครบถ้วนตามสัญญานี้ หนังสือค้าประกันฉบับนี้ผู้รับจ้างจะต้องยื่นต่อผู้ว่าจ้างพร้อมกับหนังสือทวงหนี้เงินจ่ายล่วงหน้างวดที่ 1

4.6 ผู้รับจ้างจะต้องยื่นใบทวงหนี้จำลอง (Proforma of the claim) สำหรับหนี้ที่จะถึงกำหนดชำระต่อผู้ว่าจ้างไม่น้อยกว่า 30 วัน ก่อนวันที่หนี้จะถึงกำหนดชำระ เพื่อผู้ว่าจ้างจะได้เตรียมเกี่ยวกับการจ่ายเงินสำหรับงวดนั้น ๆ และผู้รับจ้างจะต้องส่งใบรับเงิน (Receipt) สำหรับการจ่ายเงินทุกครั้ง ผู้ว่าจ้างจ่ายให้ภายใน 15 วัน นับจากวันที่ผู้รับจ้างรับเงินไป

4.7 ผู้ว่าจ้างมีสิทธิหักเงินจากผู้รับจ้างอันเนื่องมาจากหนี้ตามสัญญานี้ ไม่ว่าจะ เป็นค่าปรับ หรือเงินที่จ่ายเกินออกจากจำนวนเงินที่ผู้ว่าจ้างจ่ายตามสัญญานี้ทุกครั้งที่มีการจ่ายเงิน

ข้อ 5. กำหนดการส่งมอบ ผู้รับจ้างสัญญาว่าจะทำงานจ้างรายนี้ให้ เล่รีจสมบูรณ์ รวมทั้งได้ทำการทดลองต่าง ๆ ตามสัญญานี้เป็นที่ เรียบร้อย และส่งมอบให้แก่ผู้ว่าจ้างตามข้อ 1. ภายในกำหนดเวลา 24 เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญานี้ โดยแบ่งเป็นงวด ๆ ดังนี้

5.1 สิ่งมอบเรือ จำนวน 3 ลำ และสิ่งของต่าง ๆ ประจำเรือภายใน 12 เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญา

5.2 สิ่งมอบเรือจำนวน 3 ลำ และสิ่งของต่าง ๆ ประจำเรือภายใน 24 เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญา

ถ้าผู้รับจ้างสิ่งมอบเรือแต่ละงวดแก่ผู้ว่าจ้างช้ากว่ากำหนดไว้ใน 5.1 และ 5.2 แห่งสัญญาข้อนี้ ผู้รับจ้างยอมให้ผู้ว่าจ้างปรับแต่ละงวดเป็นรายวัน ๆ ละ 5,040.- บาท (ห้าพันสี่สิบบาทถ้วน) จนกว่าจะส่งมอบเรือแต่ละงวดให้ผู้ว่าจ้างครบถ้วน

ข้อ 6. การตรวจการจ้าง ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างตกลงกันว่า ในระหว่างที่เรืออยู่ในระหว่างการสร้างจนกระทั่งผู้ว่าจ้างรับมอบเรือตามสัญญา ผู้ว่าจ้างจะแต่งตั้งกรรมการตรวจการจ้างขึ้นคณะหนึ่ง เพื่อตรวจและควบคุมงานสร้างเรือ กรรมการตรวจการจ้างคณะนี้มีอำนาจลงนามในหนังสือรับรองทุกชนิดที่มีผลเกี่ยวกับการจ่ายเงินราคาเรือและเอกสารใด ๆ ที่อยู่ในขอบเขตแห่งอำนาจหน้าที่ของกรรมการตรวจการจ้างตามสัญญา รวมทั้งหนังสือรับรองการรับมอบเรือตามข้อ 10. ด้วย ผู้ว่าจ้างจะแจ้งรายชื่อกรรมการตรวจการจ้างดังกล่าวให้แก่ผู้รับจ้างภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ลงนามในสัญญา

กรรมการตรวจการจ้างมีอำนาจทำการตรวจรับวัสดุ อุปกรณ์ และฝีมือการทำงานทุกอย่างที่ใช้ในการสร้างเรือ ตลอดจนการประกอบการปรับแต่งต่าง ๆ รวมทั้งสิ่งของต่าง ๆ ประจำเรือด้วย เพื่อให้ผู้รับจ้างปฏิบัติตามสัญญา ผนวก รายการละเอียด และรูปแบบเพื่อประโยชน์ในการนี้ กรรมการตรวจการจ้างมีอำนาจที่จะทดสอบและไม่ยอมให้ผู้รับจ้างใช้วัสดุ ฝีมือ หรืออุปกรณ์ใด ๆ ที่มีคุณภาพต่ำไม่เหมาะสมหรือไม่ถูกต้องตามสัญญา และผู้รับจ้างจะต้องแก้ไขหรือเปลี่ยนให้ใหม่ ซึ่ง วัสดุ อุปกรณ์หรือฝีมือเช่นว่านั้น โดยไม่เรียกร้องค่าใช้จ่ายหรือค่าเสียหายใด ๆ จากผู้ว่าจ้างอีก

ในการปฏิบัติตามหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ กรรมการตรวจการจ้างจะเข้าร่วมมือประสานงานกับผู้รับจ้าง ทั้งนี้ เพื่อให้การสร้างเรือตามสัญญานี้เป็นไปโดยราบรื่น และไม่ทำให้งานสร้างเรือต้องล่าช้า

ผู้รับจ้างสัญญาว่าถ้ากรรมการตรวจการจ้างของผู้ว่าจ้างต้องการเครื่องมือเครื่องใช้ และอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อประโยชน์ในการตรวจหรือทดสอบตามสัญญา ผู้รับจ้างจัดหามาให้แก่ กรรมการตรวจการจ้างได้ใช้โดยไม่ชักช้า ทั้งนี้ผู้รับจ้างจะไม่คิดค่าใช้จ่ายในการนี้จากผู้ว่าจ้าง แต่อย่างใด

ผู้รับจ้างสัญญาว่าจะส่งสำนักงานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้แก่กรรมการ ตรวจการจ้างในคู่มือหรือบนเรือหรือที่ที่เหมาะสม โดยมีสภาพและลักษณะอย่างน้อยที่สุดเท่าเทียม กับที่ผู้รับจ้างจัดให้กับบุคคลของผู้รับจ้าง ทั้งนี้โดยไม่คิดมูลค่า และกรรมการตรวจการจ้างจะต้อง ได้รับความสะดวกต่าง ๆ ในการตรวจและควบคุมงานสร้างเรือ รวมทั้งการเข้าออกในอาคาร สถานที่ทุกแห่งที่จำเป็นและการขอตรวจสอบหรือขอเอกสารหลักฐานเกี่ยวกับตัวเลข รายการ ละเอียด รูปแบบ หรือสิ่งอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการสร้างเรือ ซึ่งผู้รับจ้างจะต้องให้ความสะดวก หรือจัดให้ตามที่กรรมการตรวจการจ้างร้องขอ

ในการปฏิบัติตามสัญญานี้ ผู้ว่าจ้างมีสิทธิแต่งตั้งเจ้าหน้าที่หรือผู้แทนไปร่วมปฏิบัติงานช่วยเหลือกรรมการตรวจการจ้างได้

การตรวจและควบคุมงานสร้างเรือตามสัญญานี้ไม่เป็นเหตุให้ผู้รับจ้างหลุดพ้นจากความ รับผิดชอบต่าง ๆ ที่มีอยู่ตามสัญญาและตามกฎหมายแต่อย่างใด

ข้อ 7. การรับประกันการชำรุดบกพร่อง ภายในระยะเวลา 12 (สิบสอง) เดือน นับจากวันที่มีการรับมอบเรือตามสัญญานี้ ถ้ามีเหตุชำรุดบกพร่องแก่เรือแต่ละลำหรือสิ่งของต่าง ๆ ประสงค์เรือแต่ละลำตามข้อ 1. ซึ่งเกิดจากความบกพร่องของผู้รับจ้าง จะเป็นโดยทำไว้มิเรียบร้อย หรือการออกแบบไม่เหมาะสมเท่าที่ควร หรือใช้วัสดุหรืออุปกรณ์หรือฝีมือไม่ดีก็ตาม ไม่ว่าสิ่งนั้นจะได้ ผ่านการตรวจของกรรมการตรวจการจ้างหรือไม่ ผู้รับจ้างต้องทำการแก้ไขเอาของใหม่มาใส่แทน หรือซ่อมทำจนเรียบร้อย โดยผู้รับจ้างเป็นผู้ออกค่าสิ่งของ ค่าจ้าง ค่าใช้จ่ายในการเข้าดู และค่า ใช้จ่ายอื่น ๆ ในการนี้ทั้งสิ้น แต่ผู้ว่าจ้างจะต้องแจ้งให้ผู้รับจ้างทราบถึงความชำรุดบกพร่องนั้น ๆ เมื่อผู้รับจ้างทราบแล้วจะต้องเริ่มดำเนินการภายใน 15 (สิบห้า) วัน และให้เสร็จเรียบร้อย ภายใน 30 (สามสิบ) วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้ง ถ้าผู้รับจ้างปิดพริ้ว ไม่รีบจัดการแก้ไขหรือซ่อมแซม

ให้เป็นที่ยอมรับภายในกำหนดเวลาดังกล่าว ผู้ว่าจ้างมีสิทธิจ้างผู้รับจ้างคนใหม่ทำการแทนได้ โดยผู้รับจ้างต้องรับผิดชอบจ่ายเงินค่าจ้างและค่าสิ่งของให้แก่ผู้ว่าจ้างเท่าจำนวนที่เสียไปโดยสิ้นเชิง แต่ผู้รับจ้างไม่ต้องรับผิดชอบในเรื่องการสึกหรอเพราะการใช้ตามปกติ การบำรุงรักษาตามปกติ การทำความสะอาด และในกรณีที่เป็นการผิดของผู้ว่าจ้างเองเกี่ยวกับการใช้และการบำรุงรักษา

ข้อ 8. การแก้ไขเปลี่ยนแปลง ผู้ว่าจ้างมีสิทธิที่จะขอให้แก้ไขเปลี่ยนแปลง เพิ่มเติม หรือลดงาน จากหมวด รายการละเอียด หรือรูปแบบได้ในกรณีเช่นนี้ก่อนที่จะลงมือแก้ไข เปลี่ยนแปลง เพิ่มเติม หรือลดงาน ผู้รับจ้างกับผู้ว่าจ้างจะต้องตกลงรายละเอียดต่าง ๆ กันให้เรียบร้อยก่อน รวมทั้งราคาและวันทำงาน แล้วทำข้อตกลงแก้ไขสัญญาเดิม โดยลงนามของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย

ถ้าผู้รับจ้างมีความเห็นโดยมีเหตุผลอันสมควรว่าการแก้ไข เปลี่ยนแปลงเพิ่มเติม หรือลดงานดังกล่าวในวรรคแรก จะทำให้เรื่องมีความเร็วลดลงก็ตี เสียความคงทนทะเลไปก็ตี ผู้รับจ้างมีสิทธิที่จะปฏิเสธไม่ดำเนินการให้ก็ได้

นอกจากนี้ถ้าผู้ว่าจ้างหรือตัวแทนผู้ว่าจ้างทำการตัดแปลงแก้ไข เรือนี้ด้วยประการใด ๆ ภายหลังจากรับมอบเรือจากผู้รับจ้างแล้วโดยมิได้รับความเห็นชอบเป็นหนังสือจากผู้รับจ้าง ผู้รับจ้างเป็นอันพ้นจากความรับผิดชอบในความชำรุดบกพร่องดังกล่าวในข้อ 7. สำหรับสิ่งของหรือส่วนที่ตัดแปลงแก้ไขโดยมิได้รับความเห็นชอบนั้น ๆ

ข้อ 9. ความเร็วและระยะเวลาปฏิบัติการ เรือแต่ละลำที่สร้างตามสัญญานี้ ต้องมีคุณลักษณะตามที่กำหนดไว้ในหมวดต่าง ๆ รายการละเอียด และรูปแบบแนบท้ายสัญญา และผู้รับจ้างจะต้องทำการทดลอง เรือในลักษณะ ชนิต ชิ้นตอน และวิธีการต่าง ๆ ตามที่กำหนดรายละเอียดไว้ในหมวดแนบท้ายสัญญานี้จนได้ผลสมบูรณ์ถูกต้องตามสัญญานี้แล้วจึงทำการส่งมอบให้แก่ผู้ว่าจ้าง พร้อมกับสิ่งของต่าง ๆ ประจําเรือตามสัญญาข้อ 1. หากปรากฏว่าผลการทดลอง เรือยังบกพร่องหรือไม่สมบูรณ์ด้วยประการใด ๆ หรือยังไม่มีสิ่งของต่าง ๆ ประจําเรือ ซึ่งผู้ว่าจ้างเห็นว่า เป็นส่วนสำคัญครบถ้วนตามสัญญา ผู้ว่าจ้างมีสิทธิที่จะปฏิเสธไม่ยอมรับมอบเรือได้ การทดลองดังกล่าวในข้อนี้ ให้กระทำต่อหน้าและในความควบคุมของกรรมการตรวจการจ้างของผู้ว่าจ้าง

9.1 ผู้รับจ้างรับประกันเรือแต่ละลำว่า

9.1.1 ความเร็วสูงสุดต่อเนื่อง (Maximum Continuous Speed)

ของเรือในน่านน้ำไทย หรือน่านน้ำใกล้เคียงจะต้องไม่ต่ำกว่า 22 (ยี่สิบสอง) นอต เมื่อทำการทดลองที่หลักไมล์ทางราชการหลักหนึ่งไมล์ทะเลเท่ากับ 1852 (หนึ่งพันแปดร้อยห้าสิบสอง) เมตร ในสภาพท้องทะเลเรียบโดยใช้น้ำมันเชื้อเพลิงตามคำแนะนำของผู้ผลิตเครื่องยนต์และเมื่อเรือมีสภาพบรรทุกเต็มที่ (Full Load Condition)

9.1.2 ระยะเวลาปฏิบัติการของเรือจะต้องไม่ต่ำกว่า 350 (สามร้อยห้าสิบ) ไมล์ทะเล เมื่อใช้ความเร็วเดินทาง (Cruising Speed) 15 (สิบห้า) นอต ในน่านน้ำสภาพท้องทะเล น้ำมันเชื้อเพลิง และสภาพบรรทุกดังกล่าวในข้อ 9.1.1 แห่งสัญญาข้อนี้

9.1.3 การทดลองหาความเร็วสูงสุดต่อเนื่องต้องแล่นทดลองวิ่งไปกลับรวม 8 เที่ยว และการทดลองหาความเร็วสูงสุดต่อเนื่องและความหมดเปลืองของน้ำมันเชื้อเพลิงต้องใช้เวลาไม่ต่ำกว่า 4 ชั่วโมง

9.2 ถ้าความเร็วและระยะเวลาปฏิบัติการของเรือไม่เป็นไปตามที่ผู้รับจ้างรับประกันไว้ในข้อ 9.1 แห่งสัญญา ผู้รับจ้างยอมให้ผู้ว่าจ้างปรับดังนี้

9.2.1 ถ้าความเร็วสูงสุดต่อเนื่องของเรือต่ำกว่า 22 นอต ครบเต็ม $\frac{1}{4}$ (เศษหนึ่งส่วนสี่) นอต และต่อไปทุก ๆ ครบเต็ม $\frac{1}{4}$ (เศษหนึ่งส่วนสี่) นอต ปรับแต่ละครบเต็ม $\frac{1}{4}$ (เศษหนึ่งส่วนสี่) นอต เป็นเงิน 61,180.- บาท (หกหมื่นหนึ่งพันหนึ่งร้อยแปดสิบบาทถ้วน)

9.2.2 ถ้าระยะเวลาปฏิบัติการของเรื่อน้อยกว่าที่รับประกันไว้ครบเต็มร้อยละสี่และต่อไปทุก ๆ ครบเต็มร้อยละสี่ ปรับแต่ละครบเต็มร้อยละสี่เป็นเงิน 60,000.- บาท (หกหมื่นบาทถ้วน)

9.3 ถ้าความเร็วของเรือต่ำกว่า 22 (ยี่สิบสอง) นอต ตามข้อ 9.1.1 เกินกว่า $\frac{1}{2}$ (เศษหนึ่งส่วนสอง) นอต ให้ถือข้อตกลงที่ร่วมพิจารณาใหม่ระหว่างผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างเกี่ยวกับการปรับแต่ละครบเต็ม $\frac{1}{4}$ (เศษหนึ่งส่วนสี่) นอต ซึ่งเป็นเงินไม่น้อยกว่าการปรับแต่ละครบเต็ม $\frac{1}{4}$ (เศษหนึ่งส่วนสี่) นอต ซึ่งระบุในข้อ 9.2.1 ผู้รับจ้างจะทำการแก้ไขให้เรียบร้อยโดยไม่ชักช้า และทำการทดลองตามที่ระบุไว้ในข้อ 9. แห่งสัญญาอีกครั้งหนึ่ง โดยผู้รับจ้างเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการแก้ไข และทดลองใหม่ตามที่ระบุในข้อ 9. แห่งสัญญาอีกครั้งหนึ่ง หากการแก้ไขไม่ได้ผล ผู้ว่าจ้างจะส่งวนสิทธิการพิจารณาไม่รับมอบเรือเลย และบอกเลิกสัญญาได้

9.4 ถ้าผู้ว่าจ้างใช้สิทธิเลิกสัญญาตามข้อ 9.3 ให้มีค่าออกกล่าวถึงผู้รับจ้าง เป็นลายลักษณ์อักษร และให้หน้าความในข้อ 15. ของสัญญานี้มาใช้บังคับ

ข้อ 10. กรรมสิทธิ์ของเรือในขณะก่อสร้าง ในระหว่างที่เรือกำลังสร้างอยู่ กรรมสิทธิ์ในเรือหรือส่วนของเรือกำลังสร้าง รวมทั้งวัสดุ อุปกรณ์ หรือสิ่งใด ๆ ตามสัญญานี้ เป็นของผู้รับจ้าง และจะโอนมาเป็นของผู้ว่าจ้าง ก็ต่อเมื่อได้มีการส่งมอบเรือ และผู้ว่าจ้างได้ รับมอบเรือถูกต้องตามสัญญานี้แล้ว หนังสือรับรองการรับมอบเรือให้กรรมการตรวจการจ้างของผู้ว่าจ้างเป็นผู้ลงนาม และยอมเป็นหลักฐานเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ตามที่กล่าวในข้อนี้

ข้อ 11. การว่าจ้างช่วง ถ้าผู้รับจ้างจะทำการว่าจ้างช่วงสำหรับงานอุปกรณ์ หรือสิ่งใดที่มีความสำคัญต่อการปฏิบัติการ (Performance) ของตัวเรือ เครื่องจักร หรือมีความจำเป็น เกี่ยวกับการจัดหาเครื่องอะไหล่เป็นระยะยาว ผู้รับจ้างจะต้องได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจาก ผู้ว่าจ้างหรือผู้แทนของผู้ว่าจ้างก่อน เว้นแต่ในรายการละเอียดจะได้กำหนดผู้รับจ้างช่วงไว้ชัดเจน แล้ว งาน อุปกรณ์ หรือสิ่งใด ๆ นอกจากที่กล่าวแล้วนี้ ผู้รับจ้างมีสิทธิว่าจ้างช่วงไปได้โดยไม่ต้อง ขอความยินยอมจากผู้ว่าจ้างก่อน แต่ผู้รับจ้างจะต้องแจ้งรายชื่อของผู้รับจ้างช่วง ดังกล่าวนี้ให้ผู้ว่าจ้างทราบล่วงหน้าก่อนมีการจ้างช่วง

ถ้ามีปัญหาว่างาน อุปกรณ์ หรือสิ่งใด ๆ จะมีความสำคัญต่อการปฏิบัติการของตัวเรือ เครื่องจักร หรือมีความจำเป็นในการจัดหาเครื่องอะไหล่ เป็นระยะยาว ตามวรรคแรกหรือไม่ ให้ผู้รับจ้างปฏิบัติตามที่ผู้ว่าจ้างจะวินิจฉัย ศาวิวินิจฉัยของผู้ว่าจ้างในกรณีเช่นนี้ให้เป็นที่สุด

การที่ผู้ว่าจ้างยินยอมให้ผู้รับจ้างว่าจ้างช่วงไม่ว่ากรณีใด ๆ ดังกล่าวในวรรคแรก แห่งสัญญาข้อนี้ นั้น ไม่ทำให้ผู้รับจ้างพ้นจากความรับผิดชอบตามสัญญานี้แต่อย่างใดทั้งสิ้น

ข้อ 12. การตัดสินข้อพิพาท หากมีข้อพิพาทใด ๆ เกิดขึ้นเกี่ยวกับเรือ และอุปกรณ์ หรือสิ่งใด ๆ ของเรือตามสัญญานี้ ที่เป็นปัญหาเทคนิคทางการช่าง และมีใช่เป็นการตีความตาม กฎหมายแห่งสัญญาข้อนี้แล้ว ผู้รับจ้างและผู้ว่าจ้างตกลงให้ LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING แห่งประเทศอังกฤษเป็นผู้ตัดสินชี้ขาดเป็นลายลักษณ์อักษร และให้ถือคำตัดสินของสถาบันดังกล่าวเป็นที่สุด และผูกพันคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย

ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เกี่ยวกับการตัดสินใจผิดพลาดให้ผู้รับจ้างและผู้ว่าจ้างแบ่งจ่ายเท่า ๆ กัน

ข้อ 13. การปล่อยเรือลงน้ำ ผู้รับจ้างสัญญาว่าจะแจ้งกำหนดวันปล่อยเรือลงน้ำให้ผู้ว่าจ้างทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 (สามสิบ) วัน และผู้ว่าจ้างมีสิทธิที่จะให้วามเห็นชอบตามวันที่ผู้รับจ้างกำหนดหรือขอเลื่อนกำหนดวันออกไปได้ไม่เกิน 10 (สิบ) วัน และหากต้องเสียค่าใช้จ่ายใด ๆ ในการเลื่อนกำหนดวันดังกล่าวผู้รับจ้างเป็นผู้ออกเองทั้งสิ้น สำหรับค่าใช้จ่ายในพิธีปล่อยเรือลงน้ำนั้นผู้รับจ้างเป็นผู้ออก

ข้อ 14. ภาวะอากาศ ภาวะและอากาศทุกชนิดที่เกิดจากสัญญาไม่ว่าผู้ว่าจ้างหรือผู้รับจ้างจะเป็นผู้ที่มีหน้าที่เสียก็ตาม ให้ผู้รับจ้างเป็นผู้เสียหรือเสียแทนทั้งสิ้น

ภาวะคู่กลางกรหาเข้าของสิ่งของต่าง ๆ ที่นำมาใช้ในการสร้างเรือและอยู่ในบัญชีรายการยุทธภัณฑ์ เพื่อการผ่อนผัน ยกเว้นอากาศทางคู่กลางกร ผู้รับจ้างจะต้องเล่นอรายการสิ่งของที่จะขอยกเว้นอากาศเข้าทั้งหมดให้ผู้ว่าจ้างหรือกรรมการพิจารณาจัดหาเรือ ซึ่งเป็นตัวแทนของผู้ว่าจ้างตรวจสอบเสียก่อนว่า เป็นสิ่งของที่ใช้ในการสร้างเรือยนต์เร็วตรวจการณ์จริงหรือไม่ เมื่อเป็นการถูกต้องแล้วผู้ว่าจ้างจึงจะดำเนินการให้ต่อไป โดยผู้รับจ้างจะต้องแจ้งรายการละเอียดและหลักฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการนำสิ่งของเข้าให้ผู้ว่าจ้างทราบก่อนสิ่งของเข้าไม่น้อยกว่า 30 วัน

ข้อ 15. การบอกเลิกสัญญา หากผู้รับจ้างผิดสัญญาข้อหนึ่งข้อใด ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ทั้งหมดหรือบางส่วน และเมื่อบอกเลิกสัญญาแล้ว ผู้รับจ้างยอมให้ผู้ว่าจ้างรับหลักประกันสัญญา ดังกล่าวในข้อ 4.5.1 ผู้รับจ้างจะต้องคืนเงินค่าจ้างที่บอกเลิกสัญญาซึ่งผู้รับจ้างได้รับไปจากผู้ว่าจ้าง และต้องคืนเงินล่วงหน้าทั้งหมด หรือที่ยังไม่ได้หักคืนงวดต่อไปทุกงวด ในกรณีเช่นนี้ผู้รับจ้างยอมจ่ายดอกเบี้ยสำหรับเงินที่จะต้องคืนทั้งหมดในอัตราร้อยละ 8 (แปด) ต่อปี โดยนับแต่วันที่ผู้รับจ้างรับเงินไปจนถึงวันที่ชำระคืนด้วย ภายในกำหนด 30 (สามสิบ) วัน นับแต่วันที่บอกเลิกสัญญา โดยยอมให้เรียกร้องเอาจากธนาคารผู้ออกหนังสือค้ำประกันตามข้อ 4.5.1 และข้อ 4.5.2 เป็นเงินทั้งหมดหรือบางส่วนก็ได้แล้วแต่ผู้ว่าจ้างจะเห็นสมควร และเรียกเงินค่าเสียหายอันพึงมีจากผู้รับจ้างได้อีกด้วย

ข้อ 16. การโอนงานและสิทธิหน้าที่ตามสัญญา ผู้รับจ้างสัญญาจะไม่โอนงานการจ้างตามสัญญานี้ตลอดจนสิทธิหน้าที่ตามสัญญานี้ให้บุคคลอื่นเป็นผู้ดำเนินการแทน ไม่ว่าจะกรณีใด ๆ รวมทั้งสิทธิเรียกร้อง หรือหนี้สินที่มีอยู่ตามสัญญานี้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้ว่าจ้างเสียก่อน

สัญญาที่ทำขึ้นเป็น 2 ฉบับ มีข้อความถูกต้องตรงกัน ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง
 เก็บไว้ฝ่ายละหนึ่งฉบับ ทั้งผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างเข้าใจข้อความในสัญญานี้โดยละเอียด
 ตลอดแล้ว จึงได้ลงลายมือชื่อพร้อมทั้งประทับตราสำคัญของบริษัทไว้เป็นสำคัญต่อหน้า
 พยานแล้ว

ลงชื่อ.....ผู้ว่าจ้าง

(พลเรือเอก กวี สิงหะ)

ลงชื่อ.....ผู้รับจ้าง

(นายชัยยุทธ กรรณสูต)

ลงชื่อ.....ผู้รับจ้าง

(นายแอนเจโล่ กัวลเทียรี)

ลงชื่อ.....พยาน

(พลเรือเอก อุตม พุ่มหิรัญ)

ลงชื่อ.....พยาน

(พลเรือตรี จินดา วุฒิกนก)

ลงชื่อ.....พยาน

(นางพาพิศ กัวลเทียรี)

ลงชื่อ.....พยาน

(นายลูวิทย์ ชันรวิทย์)

แบบสอบถาม

1. ชื่อโรงงาน.....
ที่ตั้ง เลขที่..... หมู่ที่..... ซอย..... ถนน.....
ตำบล..... อำเภอ..... จังหวัด.....
โทรศัพท์.....
สำนักงาน เลขที่..... ซอย..... ถนน.....
ตำบล..... อำเภอ..... จังหวัด.....
โทรศัพท์.....
จำนวนที่ดิน..... ไร่ เงินลงทุน (เริ่มต้น).....บาท
ประมาณมูลค่าของอาคารโรงงานและเครื่องจักร.....บาท
ร่วมทุนกับต่างประเทศ คือ ประเทศ.....
ทุนไทย.....% ทุนต่างชาติ.....%
2. เวลาการผลิต
ดำเนินการผลิตปัจจุบันวันละ.....ชั่วโมง แบ่งเป็น.....กะ
เริ่ม.....น. ถึง.....น. ดำเนินงานสัปดาห์ละ.....วัน
3. จำนวนคนงานและพนักงาน
จำนวนคนงาน.....คน
ช่างฝีมือ.....คน พนักงานสำนักงาน.....คน
วิศวกร.....คน นักบริหาร.....คน
4. วัตถุดิบ

ชื่อ	ปริมาณการใช้/เดือน	ราคาต้นทุน	แหล่งที่มา	การขนส่ง
1)				
2)				
3)				
4)				

5. พลังงาน/เชื้อเพลิง/น้ำ

- 1) ไฟฟ้าหม้อแปลงขนาดรวม.....เค.วี.เอ. จำนวน.....เครื่อง
ทำไฟเอง.....เครื่องขนาด..... จำนวน.....เครื่อง
จำนวนเงินค่าไฟฟ้ารวม/เดือน..... บาท
- 2) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงชนิด.....ปริมาณ.....
รวมเป็นเงิน/เดือน..... บาท
- 3) จำนวนเงินค่าน้ำ..... บาท/เดือน/ปี

6. ประเภทของเรือที่ต่อได้ในอู่

ชื่อ	ปริมาณการผลิตจริง/เดือน	กำลังผลิต/ปี
1)		
2)		
3)		
4)		
5)		

7. วิธีการตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐาน

.....

.....

.....

8. ความร่วมมือจากต่างประเทศในการด้านเทคโนโลยีต่าง ๆ

.....

.....

9. ตลาดการจำหน่าย (ในประเทศ/ต่างประเทศ)

จำหน่ายให้แก่.....

.....

.....

ข้อคิดเห็นและเสนอแนะของโรงงาน.....

10. ภาวะภาษี

อัตราอากรขาเข้า.....%

อัตราภาษีการค้าและภาษีบำรุงท้องถิ่น (วัตถุดิบ).....%

อัตราภาษีการค้าและภาษีบำรุงท้องถิ่น (ผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป).....%

การยกเว้นภาษี.....

ยอดจ่ายต่อปี.....

ปัญหาด้านภาษี.....

11. การช่วยเหลือของรัฐ (ได้รับบัตรส่งเสริม/การคุ้มครอง)

.....

12. ข้อคิดเห็นของโรงงาน

โครงการในอนาคต.....

 ข้อเสนอแนะต่อรัฐบาล.....

13. เงินลงทุนทั้งหมด

- ที่ดิน (ราคาซื้อ ถ้าเป็นการเช่ากรอกรายการข้างล่าง).....
- อาคาร (ราคาก่อสร้าง).....
- เครื่องจักร (ราคาซื้อรวมค่าติดตั้ง).....

	พ.ศ. 2519	พ.ศ. 2520	พ.ศ. 2521
- ที่ดิน (ค่าเช่า)			
- ขนหมุนเวียน			
- จำนวนคนงานทั้งหมด ชาย			
หญิง			
- ค่าจ้างแรงงานและเงินเดือนทั้งหมด ..			
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง			
- ค่าเสื่อมราคาอาคาร			
- ค่าเสื่อมราคาเครื่องจักร			
- ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ			

14. ปัญหาในการดำเนินงานของบริษัท

ก. ปัญหาด้านแรงงาน

- 1) คนงานเรียนรู้งานช้า
- 2) ค่าแรงงานสูงเกินไป
- 3) คนงานลาออกบ่อย
- 4) คนงานมีความรับผิดชอบในงานต่ำ
- 5) มีภาระหนักในด้านภาระให้สวัสดิการแก่คนงาน
- 6) ขาดแคลนคนงานในช่วงฤดูทํานา และเก็บเกี่ยว
- 7) อื่น ๆ (โปรดระบุ)
-
-

ข. ปัญหาด้านการผลิต

- 1) ขาดแคลนคนงานช่างฝีมือ
- 2) ขาดแคลนผู้เชี่ยวชาญในการผลิต
- 3) มีปัญหาด้านเทคนิคในการผลิต ทำให้สินค้ามีคุณภาพไม่ได้มาตรฐาน
- 4) เครื่องจักรที่ใช้อยู่ชำรุดทรุดโทรม ต้องหยุดซ่อมบ่อย
- 5) อื่น ๆ (โปรดระบุ)
-

ค. ปัญหาด้านวัตถุดิบ

- 1) วัตถุดิบมีไม่เพียงพอ
- 2) วัตถุดิบมีไม่สม่ำเสมอ
- 3) วัตถุดิบมีเพียงพอ แต่ราคาสูงมาก
- 4) วัตถุดิบมีคุณภาพต่ำ หรือมีคุณภาพไม่ได้มาตรฐาน
- 5) ต้องซื้อวัตถุดิบจากบริษัทผู้ร่วมทุนในราคาผูกขาด
- 6) อื่น ๆ (โปรดระบุ)

ง. ปัญหาด้านภาษี

- 1) ภาษีขาเข้าของวัตถุดิบและเครื่องจักรสูง
- 2) ภาษีการค้าสูง
- 3) ภาษีเงินได้สูง
- 4) ความไม่เป็นธรรมในการเก็บภาษีมีมาก
- 5) กรณีได้รับการยกเว้นภาษี ได้รับคืนเงินค่าภาษีช้า
- 6) อื่น ๆ (โปรดระบุ)

จ. ปัญหาด้านการเงิน

- 1) อัตราดอกเบี้ยแพง
- 2) หาแหล่งเงินทุนเพิ่มเติมไม่ได้
- 3) ลูกค้าชำระหนี้ช้า
- 4) อัตราหนี้สูญสูง
- 5) ถูกลดเครดิต หรือถูกผู้ให้กู้เงิน เรียกเงินกู้คืนก่อนกำหนดเวลา
- 6) อื่น ๆ (โปรดระบุ)

จ. ปัญหาด้านตลาดในประเทศ

- 1) ความต้องการของตลาดในประเทศลดลง
 - 2) ไม่สามารถขึ้นราคาสินค้าให้คุ้มกับต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้น
 - 3) มีการแข่งขันในประเทศมาก
 - 4) มีการแข่งขันจากต่างประเทศมาก
 - 5) อื่น ๆ (โปรดระบุ)
-
-

ประวัติผู้เขียน

นางสาวปานจันทร์ ฅ นคร เกิดเมื่อวันที่ 25 กันยายน พ.ศ. 2498 ได้รับ
ปริญญาบริหารธุรกิจบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับสอง) สาขาการเงิน จากวิทยาลัยการค้า
เมื่อปีการศึกษา 2521 เข้าศึกษาชั้นปริญญามหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยปีการศึกษา -
2521

