



## บทที่ 2

### การบริหารงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

#### ประวัติการก่อตั้ง

ในสมัยก่อนที่จะมีท่าเรือกรุงเทพ ณ แขวงคลองเตย เรือที่จะเข้ากรุงเทพมหานครที่มีจอดหลายแห่งคือ ที่จอดเรือที่เกาะสีชัง ที่อ่างศิลาและบริเวณนอกสันดอนเจ้าพระยา ส่วนที่กรุงเทพมหานครมีที่จอดกลางน้ำ ตลอดทางยาวของแม่น้ำเจ้าพระยาที่ไหลผ่านกรุงเทพฯ ยาวประมาณ 17 กิโลเมตรทั้ง 2 ฝั่งมีโรงสี โรงเลื่อย โรงเก็บถ่านหิน คลังเก็บน้ำมัน โรงพักสินค้า คลังสินค้าพร้อมเชื่อมเทียบเรือและอู่ซ่อม ซึ่งเป็นของเอกชนทั้งหมด เรือสินค้าจากต่างประเทศมักเทียบท่าเอกชน ซึ่งเป็นของบริษัทต่างประเทศเสียส่วนใหญ่ เช่นท่าเทียบเรือของบริษัท อีสเอเซียติก จำกัด ท่าเรือของบริษัท บอร์เนียว จำกัด และท่าเทียบเรือของบริษัท แองโกลไทย จำกัด เรือของบริษัทเดินเรืออื่น ๆ ที่ไม่มีท่าเฉพาะเมื่อเข้าเทียบท่าต้องเสียค่าธรรมเนียมให้แก่เจ้าของท่าตามอัตราที่กำหนด ซึ่งท่าเอกชนเหล่านี้มักมีโรงพักสินค้าขนาดเล็กเป็นไม้หรือคอนกรีต มีถนนเข้าถึงท่าแต่ไม่มีทางรถไฟ

ในขณะที่ยังไม่มีท่าเรือกรุงเทพฯ กรมศุลกากรได้จัดเจ้าหน้าที่ไปประจำตามท่าเรือเอกชน เพื่อดูแลประเมินและจัดเก็บภาษีตามกฎหมาย

ต่อมารัฐบาลภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครองปี พ.ศ. 2475 พิจารณาเห็นว่า การค้า ทางทะเลเจริญอย่างรวดเร็ว เรือมีขนาดใหญ่ขึ้นสินค้ามีจำนวนมากหลายชนิด อันมีลักษณะและวิธีการเก็บรักษาต่างกัน และบางชนิดยังต้องการการดูแลที่ถูกต้องตามหลักวิชาการด้วย ประเทศไทยขณะนั้นยังล่าช้าในด้านกิจการท่าเรือ โดยยังไม่มีท่าเรือที่ทันสมัยพอที่จะรับเรือสินค้าจากต่างประเทศได้แม้แต่แห่งเดียว รัฐบาลจึงดำริที่จะสร้างท่าเรือที่ทันสมัยขึ้นที่กรุงเทพมหานคร เนื่องจากมีแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งลึกและกว้างไหลผ่านเป็นช่องทางให้เรือขนาดใหญ่ๆ เดินได้สะดวก

แต่จุดสำคัญอยู่ที่ปากอ่าวซึ่งมีสันดอน (Bar) ขวางไว้ ซึ่งตื้นเขินเกินไปจนทำให้เรือที่กินน้ำลึกกว่า 14.5 ฟุต ผ่านไม่ได้แม้ว่าจะขึ้นเต็มที่ก็ตาม จึงต้องทำการถ่ายสินค้าลงเรือเล็กแล้วลากจูงเข้าสู่กรุงเทพมหานคร ทำให้ลำบากล่าช้าเกิดอุปสรรคมาก มีการแตกหักเสียหายและเพิ่มภาระในการจัดหาเรือสำเภาต่าง ๆ เป็นการเพิ่มค่าใช้จ่ายให้มากขึ้นถ้ามีการสร้างท่าเรือที่กรุงเทพฯ ให้มีท่าเทียบเรือ และก่อตั้งสำหรับเก็บสินค้าที่ทันสมัย เพื่อความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยให้แก่บรรดาเรือสินค้าจากต่างประเทศและจะทำให้ต่างประเทศยินดีที่จะติดต่อค้าขายกับไทย และไทยก็สามารถส่งสินค้าในประเทศไปขายได้สะดวกและมีปริมาณมากรวมทั้งสะดวกในการจัดเก็บภาษีของสินค้าขาเข้าและขาออก ณ ท่าเทียบเรือด้วย

รัฐบาลสมัยนั้นจึงขอความร่วมมือไปยังสันนิบาตชาติที่กรุงเจนีวา (Geneva) ประเทศสวิสเซอร์แลนด์ เพื่อขอความเห็นจากผู้เชี่ยวชาญในการคมนาคม และการขนส่งของสันนิบาตชาติ พ.ศ. 2477 สันนิบาตชาติได้ส่งผู้เชี่ยวชาญ 3 นาย มาดำเนินการเพื่อพิจารณาตรวจศึกษาปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ได้แก่

1. นาย A.T. COODE ชาวอังกฤษ นายช่างที่ปรึกษาของผู้แทนรัฐบาลอังกฤษแผนกเมืองขึ้น กรรมการผู้เชี่ยวชาญในสาขาวิชาอุทกศาสตร์
2. นาย P.H. WATIER ชาวฝรั่งเศส รัฐมนตรีเจ้ากรมกรมเจ้าท่า กระทรวงโยธา ประเทศฝรั่งเศส สมาชิกประจำของคณะกรรมการท่าเรือ และการเดินเรือทะเล ของแผนกการทำเรือและการเดินเรือทะเล แผนกการคมนาคมและการขนส่งของสันนิบาตชาติ
3. นาย G.P. NIJHOFF ชาวเนเธอร์แลนด์ นายช่างที่ปรึกษาผู้ทรงคุณวุฒิของกรรมการสืบสวนปัญหาสาธารณกิจกับเครื่องใช้ในการเทคนิคของชาติ แผนกการคมนาคมและการขนส่งของสันนิบาตชาติ

ผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ท่าน ได้พิจารณาถึงที่ตั้งของประเทศ ลักษณะ พลเมือง สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม สภาพของท่าเรือ ได้สรุปความเห็นว่าจะฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศไทยให้ได้ดีขึ้นแล้วจะต้องดำเนินการ 2 ประการคือ

1. ชุตลอกสันดอนที่ปากน้ำเจ้าพระยา
2. สร้างท่าเรือที่ทันสมัยขึ้นที่ตำบลคลองเตย

โดยจะต้องดำเนินการไปพร้อม ๆ กัน เพราะจากการศึกษาตัวเลขค่าใช้จ่ายที่ประเทศต้องเสียไปอันเนื่องมาจากความบกพร่องของการท่าเรือ และอุปสรรคของสันดอนแล้วคิดเป็นมูลค่าปีละเกือบ 5 ล้านบาท ซึ่งเป็นภัยต่อเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก

ความเห็นดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาลไทยเป็นอย่างมากจึงได้มีการวางแผนสร้างท่าเรือ และชุตลอกสันดอน โดยได้จัดตั้งคณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือขึ้นซึ่งประกอบไปด้วย พ.อ.พระบริรักษ์ยุทธกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจเป็นประธานกรรมการและกรรมการอีก 9 ท่าน

คณะกรรมการได้พิจารณาแผนผังการสร้างท่าเรือที่บริษัทต่าง ๆ ทั้งภายในประเทศไทย และต่างประเทศนำเสนอเพื่อประกวดราคา แบบที่ได้รับการพิจารณาจากการท่าเรือ คือแบบของบริษัท ฮัมเบอร์คัมปะนี แต่แบบนี้ยังต้องการแก้ไขอีก

ในการวางแผนผังขั้นสุดท้ายสำหรับสร้างท่าเรือ รัฐบาลไทยได้ติดต่อศาสตราจารย์ด็อกเตอร์อากัทซ์ วิศวกรชาวเยอรมัน ซึ่งได้เข้าร่วมออกแบบท่าเรือที่เสนอประกวดของบริษัทฮัมเบอร์คัมปะนี ให้มาช่วยสำรวจตำบลที่ตั้งท่าเรือที่เหมาะสม ด้วยการสำรวจพบว่าที่ดิน ณ ตำบลคลองเตยฝั่งตะวันออกหรือฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยาห่างจากปากน้ำเข้ามา 27 กิโลเมตรเหนือลาดลงพระโขนงเป็นที่ ๆ เหมาะสมที่จะการสร้างท่าเรือ เพราะบริเวณคู้งแม่น้ำตอนนี้มีอาณาบริเวณกว้างขวางและมีน้ำลึก

เนื่องจากรัฐบาลได้กำหนดนโยบายไว้ว่า ท่าเรือในอนาคตจะต้องตั้งอยู่ในกรุงเทพฯ และใช้พื้นที่เป็นจำนวนมาก รัฐบาลจึงได้เตรียมการไว้ล่วงหน้าโดยได้กันที่ดินไว้มีให้ราษฎรทำการปลูกสร้างบ้านเรือนในที่บริเวณนั้น โดยกำหนดพื้นที่ไว้ดังนี้ เขตเหนือและตะวันออกจดทางรถไฟสายกรุงเทพฯปากน้ำ(ปัจจุบันทางรถไฟสายนี้ยกเลิกแล้ว) ด้านใต้จดแม่น้ำเจ้าพระยา ด้านตะวันตก

จตุรคลอง เติย และรัฐบาลได้เตรียมกันพื้นที่ต่อจากนี้ไปอีกแห่งหนึ่งสำหรับวางทางรถไฟไปยังท่าเรือ ปริมาณที่ดินที่รัฐเวนคืนทั้งหมด ณ ตำบลคลองเตยประมาณ 2,500 ไร่

ตามแผนผังซึ่ง เสนอโดยผู้เชี่ยวชาญนั้นทางรัฐบาลจะต้องสร้างท่าเทียบเรือยาวประมาณ 1,000 เมตร พร้อมอุปกรณ์ต่าง ๆ เช่นที่ขนส่งสินค้า โรงพักและเก็บสินค้า ที่เก็บสินค้ากลางแจ้ง ถนนและทางรถไฟ พร้อมกับกันเขตที่ดินไว้สำหรับตั้งโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ ด้วย

งานในขั้นแรกจะสร้างท่าเรือเพียงครึ่งเดียวและทำที่เรือใหญ่เข้าเทียบได้จะต้องใช้ได้ ทั้งในทางการค้าและอุตสาหกรรม ส่วนการขุดสันดอนขั้นแรกจะขุดร่องน้ำผ่านสันดอนให้ลึกประมาณ 5 เมตร ในเวลาน้ำลง เพื่อให้เรือลึก 7 เมตรผ่านได้ในเวลาน้ำขึ้น

งานสร้างท่าเรือเริ่มในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2481 โดยบริษัทคริสเตียนนีแอนด์นิลเสน (ไทย) จำกัด ซึ่งเป็นผู้ชนะการประกวดราคาการก่อสร้างท่าเรือตามรายละเอียดที่คณะกรรมการ กำหนด ขณะเดียวกันรัฐบาลได้จัดตั้งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพขึ้นอยู่ในสังกัดกระทรวง เศรษฐกิจการ คณะกรรมการเดิมที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งได้เปลี่ยนชื่อเป็นคณะกรรมการที่ปรึกษาสำนักงานท่าเรือ กรุงเทพฯ และเพิ่มเติมกรรมการขึ้นอีก เช่น รัฐมนตรีกระทรวง เศรษฐกิจการ (พาณิชย์) และผู้แทน กระทรวงการคลัง

งานขุดลอกร่องน้ำสันดอนเริ่มในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2482 ผู้ดำเนินการงานนี้ได้แก่ กรมอุทกศาสตร์ร่วมกับกรมเจ้าท่า โดยทำการขุดลอกบริเวณที่ตื้นเขินอันเกิดจากตะกอนของแร่ธาตุ และวัตถุบริเวณกระแสน้ำจืดและน้ำเค็มไหลมาปะทะกัน การขุดลอกที่ตามร่องน้ำเดิมตกแต่ทำให้มีความกว้างและลึกตามที่ต้องการ

สำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ได้ทำการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำรวมทั้งสร้างเขื่อน เทียบเรือเองเมื่อเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 การขุดลอกต้องชะงักไป หลังสงครามเลิกแล้วร่องน้ำ ตื้นเขินมากจึงได้ว่าจ้างให้บริษัทต่าง ๆ ขุดลอก โดยรัฐบาลได้ตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีให้ ปัจจุบันการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีเครื่องมือและเจ้าหน้าที่เพียงพอ จึงทำการขุดลอกเองตั้งแต่ พ.ศ. 2508 โดยใช้จ่ายจากเงินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ในระยะแรกมีเรือเข้าเทียบท่าน้อยมากเนื่องมาจากการบริการและปัจจัยในการอำนวยความสะดวกยังไม่สมบูรณ์ รัฐบาลจึงได้เจรจากับบรรดาตัวแทนเจ้าของเรือและตกลงแบ่งเรือเข้าเทียบท่าเป็นชั้น ๆ ดังนี้คือ

ปีแรก	พ.ศ. 2490	แบ่งเรือเข้าเทียบท่าสำนักงานกรุงเทพฯ	25%
ปีที่สอง	พ.ศ. 2491	" "	50%
ปีที่สาม	พ.ศ. 2492	" "	75%

ปีที่สี่ พ.ศ. 2493 ให้เรือทุกลำจากต่างประเทศที่เข้ากรุงเทพฯจอดเทียบท่า ณ ท่าเรือคลองเตยเพียงแห่งเดียว

ในการนี้รัฐบาลประกาศใช้พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2493 กำหนดเขตท่าเรือคลองเตยเป็นท่าเรือเขต 2 บังคับให้เรือทุกลำที่บรรทุกสินค้าจากต่างประเทศที่เข้ามาในน่านน้ำเจ้าพระยาเข้าเทียบขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือเขต 2 ฉะนั้นท่าเรือเขต 1 คือท่าเรือด้านในเดิมจึงใช้สำหรับการขนถ่ายสินค้าภายในประเทศและขนสินค้าขาออกไปต่างประเทศเท่านั้น

เมื่อกิจการท่าเรือเริ่มเจริญขึ้นทางรัฐบาลเล็งเห็นความจำเป็นที่จะให้สำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ดำเนินการแบบองค์การอิสระ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปโดยรวดเร็วและทันกับความต้องการทางการค้าจึงจัดตั้งคณะกรรมการร่างพระราชบัญญัติเพื่อยกฐานะสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ขึ้นเป็นองค์การอิสระใน พ.ศ. 2494 ประกอบกับรัฐบาลได้ทำสัญญากู้เงินจากธนาคารโลกมาพัฒนาท่าเรือหลายอย่าง ในสัญญานี้มีเงื่อนไขว่าให้ตั้งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ขึ้นเป็นองค์การอิสระ ฉะนั้นโดยพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 การท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงกำเนิดขึ้นเมื่อวันที่ วันที่ 16 พฤษภาคม 2494 และมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการทำเรือฯ อีก 3 ครั้งในปี พ.ศ. 2499 พ.ศ. 2502 และ พ.ศ. 2516 ตามลำดับ

### วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของการจัดตั้งการทำเรือแห่งประเทศไทยที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 6 มีดังนี้

"มาตรา 6 ให้จัดตั้งการทำเรือขึ้น เรียกว่า "การทำเรือแห่งประเทศไทย" มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

1. รับโอนกิจการทำเรือจากสำนักงานทำเรือกรุงเทพฯ ในกรมการขนส่งกระทรวงคมนาคม
2. จัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการทำเรือเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน และดำเนินการอันเกี่ยวกับการทำเรือและธุรกิจอื่นซึ่งสำนักงานทำเรือกรุงเทพฯ ในกรมการขนส่ง เคยปฏิบัติจัดทำ

### นโยบาย

คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยได้กำหนดนโยบายหลักตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ดังนี้

1. การบริหาร
  - 1.1 กำหนดโครงการพัฒนาทำเรือแห่งประเทศไทยให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
  - 1.2 กำหนดข้อบังคับและระเบียบให้การดำเนินงานเป็นไปโดยสะดวกรวดเร็ว
  - 1.3 จัดส่วนงานให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสมในการดำเนินงาน
  - 1.4 ให้ความร่วมมือและประสานงานกับส่วนงานอื่น ๆ ของรัฐตามความ

เหมาะสม

## 2. การบริการ

- 2.1 ให้ความสะดวกรวดเร็วปลอดภัยและเป็นธรรมแก่ผู้ใช้บริการ
- 2.2 จัดหาเครื่องอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ที่เหมาะสมในการให้บริการ
- 2.3 รับฟังข้อคิดเห็นของผู้ใช้บริการที่เป็นประโยชน์ในการดำเนินงาน

## 3. การบุคคล

- 3.1 บรรจุแต่งตั้งผู้ปฏิบัติงานซึ่งมีคุณสมบัติเหมาะสมที่สุดให้ปฏิบัติงานได้ประโยชน์เต็มที่ทั้งในด้านคุณภาพและปริมาณ
- 3.2 ส่งเสริมพัฒนาผู้ปฏิบัติงานให้มีความรู้ความสามารถและคุณธรรม
- 3.3 ให้สวัสดิการ ความมั่นคง หลักประกัน การบำรุงขวัญและความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

## 4. การเงิน

- 4.1 ค่าเนนกิจการให้มีรายได้พอเพียงแก่บริการ
- 4.2 กำหนดอัตราค่าภาระและค่าบริการที่เหมาะสม
- 4.3 ลงทุนพัฒนากิจการทำเรื่องให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

## 5. การช่าง

- 5.1 จัดสร้างอาคารที่ทำการ อาคารเกี่ยวกับสินค้า พื้นที่วางสินค้าและตู้สินค้าให้พอเพียงแก่การรับบริการ
- 5.2 ซ่อมบำรุงรักษาอาคารที่ทำการโรงพักสินค้าและเขื่อนเทียบเรือตามกำหนดเวลาอย่างสม่ำเสมอ
- 5.3 จัดสิ่งอำนวยความสะดวกและสิ่งอุปโภค ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ ให้อยู่ในสภาพที่บริการได้สะดวกและรวดเร็ว

## อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบ

### 1. อำนาจหน้าที่

พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 9 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2499 มาตรา 6 และโดยพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2516 มาตรา 3 กำหนดให้การทำเรือแห่งประเทศไทยมีอำนาจหน้าที่จะกระทำการต่าง ๆ ดังนี้

1. สร้าง ซ่อม จัดหา จำหน่าย เช่า ให้เช่าและดำเนินงานเกี่ยวกับเครื่องใช้ บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการทำเรือ
2. ซ่อม จัดหา เช่า ให้เช่า ถูกรวมสิทธิ์ ครอบครอง จำหน่าย หรือ การดำเนินงานเกี่ยวกับสังหาริมทรัพย์ หรือ สังหาริมทรัพย์
3. กำหนดอัตราค่าการเช่าเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการทำเรือ และออกระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าการดังกล่าว
4. จัดระเบียบว่าด้วยความปลอดภัย การเช่าเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการทำเรือ
5. กู้ยืมเงิน
6. ขุดลอก และบำรุงรักษาร่องน้ำภายในอาณาบริเวณ
7. ควบคุม ปรับปรุง และให้ความสะดวก และความปลอดภัยแก่กิจการทำเรือ และการเดินเรือภายในอาณาบริเวณ
8. กำหนดอัตราค่าการต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ
9. ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน



## 2. ความรับผิดชอบ

ภายใต้อำนาจพระกฤษฎีกาธรรมดั่งกล่าวเบื้องต้น การทำเรือแห่งประเทศไทย  
ดำเนินการตามความรับผิดชอบดังนี้

1. ดำเนินการรับเรือและสินค้าตลอดจน ขุดบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือ  
และบริเวณแอ่งจอดเรือ
2. ควบคุมการขนถ่าย และบรรทุกสินค้า
3. ดำเนินการยกขนและ เคลื่อนย้ายสินค้า
4. เก็บรักษาสินค้า
5. ส่งมอบสินค้าให้แก่ เจ้าของสินค้า
6. ให้ความร่วมมือและประสานงานกับส่วนราชการอื่น ๆ ติดต่อสัมพันธ์กับการ  
ทำเรือต่างประเทศ
7. พัฒนาและปรับปรุงกิจการทำเรือให้เจริญก้าวหน้า และทันสมัย เหมาะกับ  
สภาวะ เศรษฐกิจ

### ความสัมพันธ์กับรัฐบาล

ตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทยพ.ศ. 2494 การทำเรือแห่งประเทศไทย  
มีความสัมพันธ์กับรัฐบาลดังนี้

มาตรา 34 ในการดำเนินการกิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทยให้คำนึงถึงประโยชน์  
ของรัฐบาลและประชาชน

มาตรา 35 การทำเรือแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี  
ก่อนจึงจะดำเนินการดังต่อไปนี้ คือ

1. สร้างทำเรือขึ้นใหม่
2. เลิกกิจการในทำเรือซึ่ง เปิดดำเนินการแล้ว

3. เพิ่มหรือลดทุน
4. กู้ยืมเงิน
5. จำหน่ายอสังหาริมทรัพย์

มาตรา 36 การทำเรื่องแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีก่อนจึงจะวางข้อบังคับกำหนดระเบียบปฏิบัติงาน ระเบียบวินัย และการลงโทษพนักงานการทำเรื่องแห่งประเทศไทย และกรณีอื่นที่นอกเหนือจากนี้

มาตรา 37 การทำเรื่องแห่งประเทศไทยจะต้องไม่วางระเบียบว่าด้วยการใช้ประโยชน์แห่งบริการ และความสะดวกต่าง ๆ ตลอดจนการกำหนดค่าภาระในการใช้ประโยชน์ และความสะดวกเช่นว่านั้น ซึ่งจะเป็นการขัดกับนโยบายทั่วไปของรัฐบาลในการเศรษฐกิจและการคลังตามที่รัฐมนตรีแจ้งให้คณะกรรมการทราบ

มาตรา 38 ให้การทำเรื่องแห่งประเทศไทยจัดทำงบประมาณประจำปีแยกเป็นงบลงทุน และงบบริการ สำหรับงบลงทุนนั้นให้นำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาและให้ความเห็นชอบส่วนงบบริการนั้นให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ

มาตรา 39 รายได้จากการทำเรื่องแห่งประเทศไทยได้รับจากการดำเนินงาน ให้เป็นของการทำเรื่องแห่งประเทศไทยสำหรับเป็นค่าใช้จ่ายต่าง ๆ

รายได้ที่ได้รับนั้นในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา เงินรางวัล และเงินสมทบของกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์พนักงาน เงินสำรองธรรมดา เงินสำรองขยายงานและเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา 38 แล้วเหลือเท่าใดก็นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่เพียงพอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองธรรมดาและเงินสำรองขยายงานแล้ว และการทำเรื่องแห่งประเทศไทยไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น ให้รัฐบาลจ่ายเงินให้แก่การทำเรื่องแห่งประเทศไทยเท่าจำนวนที่ขาด

มาตรา 40 ให้คณะกรรมการท่าเรือประจำปีละครั้ง เสนอรัฐมนตรี รายงานนี้ให้กล่าวถึง ผลงานในปีที่ล่วงแล้วของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และให้มีความชี้แจงเกี่ยวกับนโยบายของคณะกรรมการโครงการและแผนงานที่จะจัดทำในภายหน้า

#### ความสัมพันธ์กับต่างประเทศ

การท่าเรือแห่งประเทศไทย ติดต่อสัมพันธ์กับหน่วยงานทั้งภาครัฐบาล และเอกชนของต่างประเทศเป็นประจำ ทั้งในรูปของการแลกเปลี่ยนข่าวสาร ข้อมูล การประชุม การศึกษาอบรม และดูงานที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือ ตลอดจนการร่วมกิจกรรมต่าง ๆ อันเป็นการส่งเสริมด้านสถานภาพและบทบาทของการท่าเรือ ในฐานะองค์กรระหว่างประเทศ ในปัจจุบันการท่าเรือแห่งประเทศไทยเข้าร่วมเป็นสมาชิกของสมาคมและองค์กรเกี่ยวกับกิจการท่าเรือ ดังนี้

1. APAA สมาคมการท่าเรืออาเซียน (ASEAN Port Authorities Association)
2. IALA สมาคมการประภาคารระหว่างประเทศ (International Association of Lighthouse Authorities)
3. ICB องค์กรคอนเทนเนอร์ (International Container Bureau)
4. ICHCA สมาคมประสานงานการยกขนสินค้าระหว่างประเทศ (International Cargo Handling Co-Ordination Association)
5. PIANC สมาคมสภาการเดินเรือระหว่างชาติ (Permanent International Association of Navigation Congress)

#### การบริหารงานและการดำเนินงานทั่วไป

การท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการและพัฒนากิจการท่าเรือ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐบาล และประชาชนเป็นสำคัญ กฎหมายได้ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกับการโดยทั่วไป ซึ่งกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยมีอำนาจสั่งยับยั้งการกระทำใด ๆ ที่ขัดต่อนโยบายของรัฐบาล

หรือมติคณะรัฐมนตรี ตลอดจนมีอำนาจสั่งสอบสวนหรือชี้แจงข้อเท็จจริง เกี่ยวกับการดำเนินงานของ การทำเรือแห่งประเทศไทยได้ คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งประธานกรรมการการทำเรือ 1 คน และกรรมการอื่น ๆ อีกไม่เกิน 10 คน รวมทั้งให้ความเห็นชอบในการแต่งตั้งผู้อำนวยการด้วย คณะกรรมการการทำเรือมีอำนาจหน้าที่วางนโยบาย และควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการ ทำเรือแห่งประเทศไทย โดยมีผู้อำนวยการเป็นผู้บริหารให้เป็นไปตามนโยบายและความรับผิดชอบ ในการจัดการและการดำเนินงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย

พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย ได้กำหนดให้การทำเรือแห่งประเทศไทยได้ รับสิทธิและหน้าที่ต่างๆ บรรดาที่กฎหมายทั่วไปแก่สำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ในกรมการขนส่ง เดิม ประธานกรรมการ กรรมการ ผู้อำนวยการ และพนักงานของการทำเรือแห่งประเทศไทยที่เป็น เจ้าพนักงานตามความหมายแห่งกฎหมายลักษณะอาชญากรการทำเรือแห่งประเทศไทยได้รับยกเว้นจาก การเสียภาษีอากรตามประมวลรัษฎากร และได้รับการยกเว้นการเสียภาษีอากรหรือค่าธรรมเนียม ใดๆ ตามกฎหมายอื่นบรรดาที่เรียกเก็บสำหรับอาคาร และที่ดินของการทำเรือแห่งประเทศไทย นอกจากอาคารและที่ดินที่ให้เช่า อสังหาริมทรัพย์ของการทำเรือแห่งประเทศไทยเมื่อจะต้องใช้ใน กิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทย ให้ได้รับยกเว้นไม่อยู่ในบังคับแห่งกฎหมายว่า ด้วยการ ควบคุมค่าเช่าในภาวะคับขัน ทรัพย์สินของการทำเรือแห่งประเทศไทยย่อมไม่อยู่ในความรับผิดชอบ แห่งการบังคับคดี และการทำเรือแห่งประเทศไทยได้รับยกเว้นการเสียค่าธรรมเนียม ตามกฎหมายว่า ด้วยศุลกากร

คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย ประกอบด้วยประธานกรรมการ 1 คน กรรมการอื่นไม่น้อยกว่า 6 คน แต่ไม่เกิน 10 คน ซึ่งอย่างน้อยจะต้องเป็นผู้มีความรู้และชัดเจน เกี่ยวกับการทำเรือ 1 คน และเกี่ยวกับการเศรษฐกิจหรือการคลัง 1 คน โดยคณะรัฐมนตรีเป็น ผู้แต่งตั้งและผู้อำนวยการอาจได้รับแต่งตั้ง เป็นกรรมการด้วยก็ได้ ผู้ที่จะดำรงตำแหน่ง เป็นประธาน กรรมการ กรรมการและผู้อำนวยการจะต้อง เป็นผู้มิใช่สัญชาติไทยและ เป็นผู้มีความรู้ชัดเจน เกี่ยวกับ

การทำเรือฯ การขนส่ง การเดินเรือพาณิชย์กรรม การเศรษฐกิจ หรือการเงิน คณะกรรมการ เป็นผู้แทนการทำเรือแห่งประเทศไทยส่วนที่เกี่ยวกับบุคคลภายนอกแต่คณะกรรมการจะมอบหมายให้ผู้ชำนาญการ หรือพนักงานอื่นใดเป็นผู้แทนก็ได้ คณะกรรมการการทำเรือในปี พ.ศ. 2532 ประกอบไปด้วย

ประธานกรรมการ	ผู้บัญชาการทหารเรือ	พล.ร.อ. ประพัฒน์ กฤษณจันทร์
กรรมการและผู้ชำนาญการ		เรือเอก พงษ์ศักดิ์ วงษ์สมุทร
กรรมการ		พล.ร.อ. ชชาติ ดิษฐบรรจง
"		พล.ต.ท. สวัสดิ์ อมรวิวัฒน์
"		นายกิติ สินธุเสก
"		นายสมพล เกียรติไพบูลย์
"		เรือเอก ชิต อ่องสุวรรณ
"		นายวิโรจน์ เลาะห์พันธ์
"		นายจงอาษฐ์ โพธิ์สุนทร
"		นายโพธิพงษ์ ล่ำซำ
"		นายไพโรจน์ จิยาศักดิ์

ที่ปรึกษาประธานสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ นายชาญชัย วิเศษภูกุล

คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย มีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแล โดยทั่วไปซึ่งกิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทยกับมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. กระทำกิจการ วางข้อบังคับและระเบียบ
2. แต่งตั้ง ถอดถอน กำหนดเลื่อนชั้นและลดชั้นเงินเดือนที่ปรึกษา ผู้เชี่ยวชาญและผู้ชำนาญการฝ่ายต่าง ๆ ซึ่งกระทำหน้าที่ช่วยผู้ชำนาญการและกำหนดอัตราเงินเดือนของพนักงานอื่น ๆ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย

3. วางข้อบังคับการประชุมและดำเนินการของคณะกรรมการ

4. วางข้อบังคับกำหนดระเบียบปฏิบัติงานและระเบียบวินัยและการลงโทษพนักงาน  
การทำเรือแห่งประเทศไทย และกรณีอื่นที่انونเดียวกัน โดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่า  
การกระทรวงคมนาคมก่อน

5. กำหนดอัตราค่าภาระต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ อัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือ  
บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย แต่ต้องอยู่ภายในอัตราขั้นสูงและ  
ขั้นต่ำที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย แต่งตั้งผู้อำนวยการด้วยความเห็นชอบของ  
คณะรัฐมนตรีในการนี้จะแต่งตั้งกรรมการเป็นผู้อำนวยการก็ได้ผู้อำนวยการเป็นผู้บริหารการทำเรือ  
แห่งประเทศไทยให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการกำหนด และให้มีอำนาจบังคับบัญชาพนักงาน  
ของการทำเรือแห่งประเทศไทยทุกตำแหน่ง ผู้อำนวยการต้องรับผิดชอบต่อคณะกรรมการในการจัด  
การและดำเนินการของการทำเรือ

#### ผู้อำนวยการมีอำนาจ

1. แต่งตั้ง ถอดถอน เลื่อนขั้น หรือลดขั้นอัตราเงินเดือนพนักงานของการทำเรือแห่ง  
ประเทศไทยนอกจากอยู่ในอำนาจของคณะกรรมการแต่ทั้งนี้ต้องเป็นไปตามข้อบังคับที่คณะกรรมการ  
กำหนด

2. ออกระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของการทำเรือฯ

ผู้อำนวยการอยู่ในตำแหน่งได้โดยไม่มีกำหนดเวลาแต่ในกรณีบกพร่องต่อหน้าที่หรือหย่อน  
สมรรถภาพ คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย จะให้ออกจากตำแหน่งด้วยความเห็นชอบ  
ของคณะรัฐมนตรีก็ได้ผู้อำนวยการหรือพนักงานของการทำเรือแห่งประเทศไทยซึ่งมีอายุครบหกสิบปี  
บริบูรณ์แล้วเป็นอันพ้นจากตำแหน่งเมื่อสิ้นปีที่อายุครบหกสิบปีบริบูรณ์ เว้นแต่จะได้มีการต่ออายุการ  
ทำงานอีกคราวละหนึ่งปี จนอายุครบหกสิบห้าปีบริบูรณ์ วิธีการต่ออายุการทำงานให้เป็นไปตามข้อ

บังคับของคณะกรรมการ การต่ออายุการทำงานของผู้บริหาร จะต้องได้รับความเห็นชอบของ คณะรัฐมนตรีด้วย

ในด้านการดำเนินงานนั้นพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย ให้รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคมมีอำนาจหน้าที่กำกับการโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทย มี อำนาจสั่งการให้การทำเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งแจ้งข้อเท็จจริงแสดงความคิดเห็น หรือทำรายงาน หรือยับยั้งการกระทำใด ๆ ซึ่งขัดต่อนโยบายของรัฐบาลหรือมติคณะรัฐมนตรี ตลอดจนมีอำนาจที่จะ สั่งสอบสวนข้อเท็จจริงซึ่ง เกี่ยวกับการดำเนินงานได้ และในกรณีที่การทำเรือแห่งประเทศไทยหรือ คณะกรรมการจะต้อง เสนอเรื่องต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อเสนอต่อไป การทำเรือ แห่งประเทศไทยจะต้อง ไม่วางระเบียบว่าด้วยการใช้ประโยชน์แห่งบริการและความสะดวกต่าง ๆ ตลอดจนการกำหนดค่าภาระในการใช้ประโยชน์ และความสะดวกเช่นว่านั้น อันจะเป็นการขัดต่อ นโยบายทั่วไปของรัฐบาลในทาง เศรษฐกิจและการคลังตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแจ้ง ให้คณะกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทยทราบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการ ตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย และมีอำนาจออกกฎกระทรวงว่าด้วย การควบคุม ปรับปรุง และให้ความสะดวกปลอดภัยแก่กิจการทำเรือและการเดินเรือภายในอาณาบริเวณและอื่น ๆ เพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ผู้ใดฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงว่าด้วยการควบคุมปรับปรุงฯ ดังกล่าวมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาทและความผิดนี้ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจ เปรียบเทียบได้

คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย จะต้องทำรายงานปีละครั้ง เสนอรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคมโดยกล่าวถึงผลงานในปีที่ล่วงมาแล้ว และให้มีคำชี้แจงเกี่ยวกับนโยบายของ คณะกรรมการโครงการและแผนงานที่จะจัดทำในภายหน้า งบประมาณประจำปีของการทำเรือแห่ง ประเทศไทยแยกเป็นงบลงทุนและงบทำการ สำหรับงบลงทุนนั้นจะต้องนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อ พิจารณาให้ความเห็นชอบ ส่วนงบทำการนั้นให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ รายได้ที่ทำเรือ

แห่งประเทศไทยได้รับจากการดำเนินงานที่ตกเป็นของการท่าเรือแห่งประเทศไทย สำหรับเป็น ค่าใช้จ่ายต่างๆ รายได้ที่ได้รับนั้นในปีหนึ่งๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่างๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา เงินรางวัลและเงินสมทบกองทุน สำหรับจ่าย สงเคราะห์พนักงาน เงินสำรองธรรมดา เงินสำรองขยายงานและเงินลงทุนตามที่คณะรัฐมนตรี เห็นชอบแล้วเหลือเท่าใดให้ส่งเป็นรายได้ของรัฐ แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่เพียงพอสำหรับจ่าย ดังกล่าว นอกจากเงินสำรองธรรมดา และเงินสำรองขยายงานแล้วการท่าเรือแห่งประเทศไทย ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่นให้รัฐจ่ายเงินให้แก่การท่าเรือแห่งประเทศไทยเท่าจำนวนที่ขาด การแบ่งส่วนงาน

การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้แบ่งส่วนงานออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้คือ

1. งานส่วนคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
2. งานส่วนบริหาร

1. งานส่วนคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย บริหารงานโดย

สำนักเลขานุการ คณะกรรมการ การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ทำหน้าที่ติดต่อประสานงาน ระหว่างคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย กับสำนักอำนวยการจัดวาระการประชุมของ คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ตำแหน่งงานอื่นๆ ตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย และปฏิบัติงานธุรการทั้งปวงของ คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

2. งานส่วนบริหารสำนักอำนวยการ มีหน้าที่บริหารงานให้เป็นไปตามนโยบายของ คณะกรรมการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ควบคุมรับผิดชอบงานส่วนกลางและงานของฝ่ายต่างๆ ทั้งในด้านธุรการ ปฏิบัติการ การตรวจสอบและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง



งานส่วนบริหารของการท่าเรือแห่งประเทศไทยจัดแบ่งองค์กรออกเป็นฝ่ายต่าง ๆ ดังนี้

คือ

1. ฝ่ายวิชาการ
2. ฝ่ายบุคคล
3. ฝ่ายการเงิน
4. ฝ่ายการช่าง
5. ฝ่ายการร่อนน้ำ
6. ฝ่ายการทำเรือกรุงเทพ
7. ฝ่ายการทำเรือพาณิชย์สดเทียบ

1. ฝ่ายวิชาการ มีหน้าที่ดำเนินงานด้านวิชาการงานโครงการ วางแผน วิจัย การพัฒนา การประชาสัมพันธ์ การพัฒนางานต่าง ๆ ด้วยระบบคอมพิวเตอร์และดำเนินงานห้องสมุด

2. ฝ่ายบุคคล มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการบุคคล การกำหนด และควบคุมอัตราค่าจ้าง การแรงงานสัมพันธ์ การพัฒนาบุคคล การศึกษา การรักษาพยาบาล การอนามัย และการสวัสดิการสงเคราะห์

3. ฝ่ายการเงิน มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการเงิน การคลัง การงบประมาณ การบัญชี การพัสดุ การเก็บค่าภาระ ค่าบริการและผลประโยชน์

4. ฝ่ายการช่าง มีหน้าที่ดำเนินการวางแผนและบริหารงานด้านการช่างโยธา การช่างเครื่องกล การช่างไฟฟ้า และการช่างโทรศัพท์

5. ฝ่ายการร่อนน้ำ มีหน้าที่ดำเนินงานการขุดลอกบำรุงรักษาสำรวจความลึก และสภาพของร่องน้ำภายในอาณาบริเวณตามโครงการและแผนการที่กำหนด สำรวจและหาข้อมูลทางอุทกวิทยาเกี่ยวกับการสัญจรทางน้ำและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ติดตั้งเครื่องหมายทางเดินเรือ ซ่อมบำรุงรักษาเรือ เครื่องจักรกลประจำเรือและวัสดุลอยน้ำ

6. ฝ่ายการทำเรือกรุงเทพ มีหน้าที่ให้ความสะดวกและปลอดภัยแก่เรือสินค้าที่มาใช้บริการควบคุมการขนถ่ายสินค้า เคลื่อนย้าย เก็บรักษาตลอดจนส่งมอบสินค้านั้นให้แก่เจ้าของสินค้าหรือตัวแทนเจ้าของสินค้า

7. ฝ่ายการทำเรือพาณิชย์สดหีบ มีหน้าที่ให้ความสะดวกและปลอดภัยแก่เรือสินค้าที่มาใช้บริการ ทำเรือพาณิชย์สดหีบ ตลอดจนการควบคุมการขนถ่ายสินค้า เคลื่อนย้าย เก็บรักษาส่งมอบสินค้านั้นให้แก่เจ้าของสินค้าหรือตัวแทนเจ้าของสินค้า

#### นโยบายด้านการเงิน

คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย ได้วางนโยบายทางการเงินไว้ดังนี้

1. ดำเนินกิจการให้มีรายได้เพียงพอแก่การให้บริการ
2. กำหนดอัตราค่าภาระ และค่าบริการที่เหมาะสม
3. ลงทุนพัฒนากิจการทำเรือให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ในการดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายเหล่านี้ การทำเรือแห่งประเทศไทยต้องคำนึงถึงพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทยต่าง ๆ ที่กำหนดขอบเขตอำนาจหน้าที่ในการบริหารตลอดจนนโยบายของรัฐบาลและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

#### การบริหารงานของฝ่ายการเงิน

การแบ่งส่วนงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย ที่ได้กล่าวไว้แล้วในตอนต้นเป็นการแบ่งการดำเนินงานออกเป็นส่วนๆ เพื่อช่วยต่อการวิเคราะห์หาผลในการดำเนินงาน ฝ่ายการเงินแบ่งหน่วยงานย่อยออกเป็น 6 หน่วย คือ

1. แผนกสารบรรณฝ่าย
2. กองบัญชี
3. กองผลประโยชน์
4. ผู้อำนวยการตรวจจ่าย

5. กองคลัง

6. กองพัสดุ

1. แผนกสารบรรณฝ่าย มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการรับ-ส่ง เอกสารต่างๆ ของฝ่ายการเงิน

2. กองบัญชี มีหน้าที่ดำเนินงานการงบประมาณและการบัญชี จัดทำรายงานการเงิน งบแสดงฐานะการเงินประจำเดือน งบกำไรขาดทุนและงบดุล เก็บรักษาสรุพสมุดบัญชี เอกสารและหลักฐานเกี่ยวกับการเงิน มีผู้อำนวยการกองบัญชี เป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบงานในกองและมีผู้ช่วยผู้อำนวยการกองบัญชี 3 สายงานคือ สายงานการเงิน สายงานบริหารและสายงานงบลงทุน งานในกองบัญชีแยกเป็นแผนกได้ดังนี้

2.1. ส่วนบัญชีการเงิน แยกออกเป็นแผนกได้ 5 แผนกดังนี้

2.1.1 แผนกบัญชีขั้นต้น มีหน้าที่ดำเนินการบัญชีขั้นต้น บัญชีเงินฝากธนาคาร บัญชีเจ้าหนี้ ทะเบียนเงินประกันและเก็บรักษาหลักฐานเอกสารใบสำคัญเกี่ยวกับการเงิน

2.1.2 แผนกบัญชีแยกประเภท มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการทำบัญชีแยกประเภทต่าง ๆ ทวงบทดลอง งบแสดงฐานะการเงิน งบแสดงรายได้รายจ่าย

2.1.3 แผนกบัญชีรายได้ มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการควบคุมบัญชีเงินเชื่อบัญชีแยกประเภทลูกหนี้ ควบคุมการให้บริการเงินเชื่อและดำเนินการทางการเงินเกี่ยวกับเจ้าหนี้เงินกู้

2.1.4 แผนกบัญชีทรัพย์สิน มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการจัดทำบัญชีแยกประเภททรัพย์สิน จัดทำทะเบียนและคำนวณค่าเสื่อมราคาทรัพย์สิน

2.1.5 แผนกบัญชีกองทุนสงเคราะห์พนักงาน มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับเงินสะสม เงินสมทบเงินสะสม ทำบัญชีรายรับรายจ่าย เงินสงเคราะห์ต่างๆและงบดุลเฉพาะของกองทุนสงเคราะห์พนักงานและแผนงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย

## 2.2. ส่วนบัญชีบริหาร แบ่งออกเป็นแผนกได้ 4 แผนกดังนี้คือ

2.2.1 แผนกบัญชีเรือ มีหน้าที่ดำเนินการทางงบประมาณประจำปี ทักษะเขียนควบคุมงบประมาณรายจ่าย การทำรายงานการใช้จ่ายเงินตามงบประมาณของหน่วยงานต่าง ๆ ในสังกัดฝ่ายการร่อนน้ำและทักษะเขียนควบคุมการใช้จ่ายเงินตามงบลงทุน

2.2.2 แผนกบัญชีสินค้า มีหน้าที่ดำเนินการควบคุม รายจ่ายทาสถิติต ค่าหมวดหาต้นทุนการให้บริการเกี่ยวกับการรับฝากสินค้า การทำรายงานการใช้จ่ายเงินตามงบประมาณของหน่วยงานต่าง ๆ ในสังกัดท่าเรือกรุงเทพฯ

2.2.3 แผนกบัญชีบริการ มีหน้าที่ดำเนินการควบคุมรายจ่าย ทาสถิติต ค่าหมวดหาต้นทุนการให้บริการเกี่ยวกับงานช่าง งานก่อสร้าง บำรุงรักษาทรัพย์สินทำการทำรายงานการใช้จ่ายเงินตามงบประมาณของหน่วยงานต่าง ๆ ในสังกัดฝ่ายการช่าง

2.2.4 แผนกบัญชีบริหาร มีหน้าที่ดำเนินการทาสถิติตรายละเอียดยรายได้ ควบคุมงบประมาณรายจ่ายของหน่วยงานที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับบริหารพร้อมทั้งรายงานการใช้จ่ายเงินตามงบประมาณของหน่วยงานที่ทาสถิติตบริหารหรืออำนวยการ จัดทำรายงานรายได้ที่ได้รับจริง เปรียบเทียบกับงบประมาณทุก ๆ เดือน

3. กองผลประโยชน์ มีหน้าที่ดำเนินการคิดค่าภาระผลประโยชน์ ออกใบแจ้งหนี้ การพิจารณาเก็บค่าภาระและผลประโยชน์อันพึงได้ การจัดทาสถิติตและวิเคราะห์รายได้ค่าภาระที่ความคิดเห็นเกี่ยวกับอัตราค่าภาระ โดยมีผู้อำนวยการกองผลประโยชน์เป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบงานในกองและมีผู้ช่วยผู้อำนวยการกอง 2 สายงานช่วยควบคุมดูแลด้วย งานในกองผลประโยชน์แยกเป็นแผนกได้ 10 แผนกดังนี้

3.1 แผนกคิดค่าภาระ 1 มีหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับการคิดค่าภาระเงินสด เฉพาะสินค้าขาเข้า ออกใบคิดค่าภาระสำหรับสินค้าที่นำเข้าผ่านโรงพักสินค้า 1,2 และจัดทำรายงานการชำระเงินค่าภาระพร้อมทั้งปริมาณน้ำหนักสินค้าเป็นรายวัน

3.2 แผนกคิดค่าภาระ 2 มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการคิดค่าภาระ เงินสด เฉพาะสินค้าขาเข้า ออกใบคิดค่าภาระสำหรับสินค้าที่นำเข้ามาผ่านโรงพักสินค้า 3,4 และจัดทำรายงานการชำระเงินค่าภาระ พร้อมทั้งปริมาณน้ำหนักสินค้าเป็นรายวัน

3.3 แผนกคิดค่าภาระ 3 มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการคิดค่าภาระ เงินสด เฉพาะสินค้าขาเข้า ออกใบคิดค่าภาระสำหรับสินค้าที่นำเข้ามาผ่านโรงพักสินค้า 5,6 และจัดทำรายงานการชำระเงินค่าภาระ พร้อมทั้งปริมาณน้ำหนักสินค้าเป็นรายวัน

3.4 แผนกคิดค่าภาระ 4 มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการคิดค่าภาระ เงินสด เฉพาะสินค้าขาเข้า ออกใบคิดค่าภาระสำหรับสินค้าที่นำเข้ามาผ่านโรงพักสินค้า 7,8 และจัดทำรายงานการชำระเงินค่าภาระ พร้อมทั้งปริมาณน้ำหนักสินค้าเป็นรายวัน

3.5 แผนกคิดค่าภาระ 5 มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการคิดค่าภาระ เงินสด เฉพาะสินค้าขาเข้า สินค้าผ่านแดน สินค้าในโรงพักสินค้าทัณฑ์บนฯ ออกใบคิดค่าภาระสำหรับสินค้าที่นำเข้ามาผ่านโรงพักสินค้า 9 คลังสินค้าผ่านแดน คลังสินค้าทัณฑ์บน และคลังสินค้าอื่นและจัดทำรายงานการชำระเงินค่าภาระ พร้อมทั้งปริมาณน้ำหนักสินค้าเป็นรายวัน

3.6 แผนกคิดค่าภาระ 6 มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการคิดค่าภาระ เงินสด เฉพาะสินค้าขาเข้า และสินค้าขาออก ตลอดจนการจัดทำรายงานการชำระเงินค่าภาระ พร้อมทั้งปริมาณน้ำหนักสินค้าเป็นรายวัน

3.7 แผนกคิดค่าภาระ 7 มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการคิดค่าภาระและการออกใบแจ้งหนี้เงินเชื่อสินค้าขาเข้า ผ่านกองโรงพักสินค้าและกองคลังสินค้า ตลอดจนจัดทำรายงานการออกใบคิดค่าภาระเงินเชื่อ เป็นประจำวัน พร้อมทั้งปริมาณน้ำหนักสินค้า

3.8 แผนกคิดค่าภาระ 8 มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการคิดค่าภาระ เงินสด และเงินเชื่อเฉพาะสินค้าขาเข้าที่เกี่ยวกับตู้สินค้า(Container) ออกใบคิดค่าภาระสำหรับสินค้าขาเข้าผ่านโรงพักสินค้า 11 และโรงพักสินค้า 12 และจัดทำรายงานการชำระค่าภาระทั้ง เงินสด และเงินเชื่อ พร้อมทั้งปริมาณและน้ำหนักสินค้าเป็นรายวัน

3.9 แผนกคิดค่าภาระ 9 มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการคิดค่าภาระเงินสด และเงินเชื่อเฉพาะสินค้าขาเข้าที่เกี่ยวกับตู้สินค้า(Container) ออกใบคิดค่าภาระสำหรับสินค้าขาเข้าผ่านโรงพักสินค้า 13 และจัดทำรายงานการชำระค่าภาระทั้ง เงินสดและเงินเชื่อพร้อมทั้งปริมาณและน้ำหนักสินค้าเป็นรายวัน

3.10 แผนกคิดค่าภาระเบ็ดเตล็ด มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการคิดค่าภาระผลประโยชน์ ค่าภาระการให้บริการแก่เรือตลอดจนผลประโยชน์อื่นๆ ทั้ง เงินสดและเงินเชื่อและการจัดทำรายงานการออกใบคิดค่าภาระ เป็นประจำวันพร้อมจำนวนเงิน

4. ผู้อำนวยการตรวจจ่าย มีหน้าที่ดำเนินงานตรวจสอบสรรพสมุดบัญชี หลักฐานเอกสารเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องกับการจ่ายเงินทุกชนิด ตรวจสอบเอกสารพิธีการเกี่ยวกับสินค้าที่นำเข้าและส่งออก โดยมีผู้อำนวยการตรวจจ่ายเป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบในกอง งานในกองแบ่งเป็น 2 แผนกดังนี้

4.1 แผนกตรวจจ่าย มีหน้าที่ดำเนินงานตรวจสอบเอกสารหลักฐานใบสำคัญต่าง ๆ เกี่ยวกับการจ่ายเงินทุกชนิด

4.2 แผนกตรวจสอบพิธีการ มีหน้าที่ดำเนินงานควบคุม และตรวจสอบพิธีการปล่อยสินค้า

5. กองคลัง มีหน้าที่ดำเนินการรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษาเงิน การฝากถอนเงินกับธนาคาร การส่งใบแจ้งหนี้และการเก็บเงิน การเบิกจ่ายและหักเงินตามข้อผูกพัน โดยมีผู้อำนวยการกองคลัง เป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบงานในกอง และมีผู้ช่วยผู้อำนวยการกอง 1 สาย งานในกองคลังแบ่ง เป็นแผนกได้ 3 แผนกดังนี้

5.1 แผนกรับเงิน มีหน้าที่ดำเนินการรับและเก็บรักษาเงิน การส่งใบแจ้งหนี้และเก็บเงินจากลูกหนี้ การฝากเงินกับธนาคาร

5.2 แผนกจ่ายเงิน มีหน้าที่ดำเนินการจ่ายเงิน การเบิกจ่ายเงิน การหักเงินตามข้อผูกพันและการถอนเงินจากธนาคาร

5.3 แผนภาษี มีหน้าที่ดำเนินงานด้านภาษีทุกประเภทเกี่ยวกับการทำเรื่องแห่งประเทศไทยและให้บริการพนักงานของการทำเรื่องแห่งประเทศไทยในเรื่องภาษีเงินได้

6. กองพัสดุ มีหน้าที่ดำเนินงานการจัดหาพัสดุ การเบิกจ่าย การควบคุม เก็บรักษา พัสดุในคลังพัสดุ การจัดพิมพ์ใบแบบและ เอกสารต่างๆ โดยมีผู้อำนวยการกองพัสดุเป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบงานในกองและมีผู้ช่วยผู้อำนวยการกอง 1 สายงาน งานในกองพัสดุแยกเป็นแผนกได้ 3 แผนก ดังนี้

6.1 แผนกจัดหา มีหน้าที่จัดหาพัสดุ รับพัสดุ และตั้งเบิกเงินค่าซื้อพัสดุ

6.2 แผนกคลังพัสดุ มีหน้าที่ในการเบิกและรับพัสดุเข้าคลัง การจ่ายพัสดุออกจากคลัง การควบคุมและเก็บรักษาพัสดุในคลัง การทะเขียงรับจ่ายพัสดุ

6.3 แผนกรงพิมพ์ มีหน้าที่ดำเนินการจัดพิมพ์ใบแบบและ เอกสารต่างๆ การเข้ารูปเล่ม ควบคุมรักษาเครื่องพิมพ์และอุปกรณ์การพิมพ์