



บทที่ 2

ลักษณะการดำเนินงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

กำเนิดการท่าเรือแห่งประเทศไทย

การท่าเรือ เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ. 2494 ตามพระราชบัญญัติการท่าเรือ พ.ศ. 2494 มีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการและพัฒนากิจการท่าเรือเพื่อประโยชน์แห่งรัฐบาล และประชาชน เป็นสำคัญ มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นผู้กำกับการโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการท่าเรือ โดยมิอาจล่วงล้ำยับยั้งการกระทำใด ๆ ที่ขัดต่อนโยบายของรัฐบาลหรือมติคณะรัฐมนตรี ตลอดจนมิอาจล่วงล้ำสอบสวน หรือชี้แจงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการดำเนินงานของการท่าเรือ ได้

สมัยก่อนที่จะมีท่าเรือกรุงเทพ ณ แขวงคลองเตย เรือที่จะเข้ากรุงเทพฯ มีที่จอดหลายแห่ง คือ ที่จอดเรือที่เกาะสีชัง ที่อ่างศิลา และบริเวณนอกสันดอน ปากน้ำเจ้าพระยา ส่วนที่กรุงเทพฯ มีที่จอดกลางน้ำตลอดทางยาวของแม่น้ำเจ้าพระยาที่ไหลผ่านกรุงเทพฯ ซึ่งยาวประมาณ 17 กิโลเมตร ทั้ง 2 ฝั่งมีโรงสีโรงเลื่อย โรงเก็บถ่านหิน คลังเก็บน้ำมัน โรงพักสินค้า คลังสินค้าพร้อมเทียบเทียบเรือ และตู้ซ่อมซึ่งไปของเอกชนทั้งหมด เรือสินค้าจากต่างประเทศ มักเทียบท่าเอกชนซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทต่างประเทศ เช่น ท่าเทียบเรือของบริษัท อีสเอเซียลิก จำกัด ท่าเทียบเรือของบริษัท บอร์เนียว จำกัด และท่าเทียบเรือของบริษัท แองโกลไทย จำกัด เรือของบริษัท เดิมเรืออื่น ๆ ที่ไม่มีท่าเฉพาะ เมื่อเข้าเทียบท่าต้องเสียค่าธรรมเนียมแก่เจ้าของท่าตามอัตราที่กำหนด ซึ่งท่าเอกชนเหล่านี้มักมีโรงพักสินค้าขนาดเล็ก เป็นไม้หรือคอนกรีต มีถนนเข้าถึงท่าแต่ไม่มีทางรถไฟ และกรมศุลกากรได้จัดเจ้าหน้าที่ไปประจำตามท่าเรือเหล่านี้ เพื่อดูแล ประเมินและจัดเก็บภาษีตามกฎหมาย

ต่อมารัฐบาลภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475 พิจารณาเห็นว่า การค้าทางทะเลเจริญอย่างรวดเร็ว เรือมีขนาดใหญ่ขึ้น สินค้ามีจำนวนมากหลายชนิดอันมีลักษณะและวิธีการเก็บรักษาต่างกัน และบางชนิดยังต้องการการดูแลที่ถูกต้องตามหลักวิชาการ ด้วย ประกอบกับขณะนั้นประเทศไทยยังล้าหลังในด้านกิจการท่าเรือ โดยยังไม่มีท่าเรือที่ทันสมัยพอที่จะรับเรือสินค้าจากต่างประเทศได้แม้แต่แห่งเดียว รัฐบาลจึงดำริที่จะสร้างท่าเรือที่ทันสมัยขึ้นที่กรุงเทพฯ เนื่องจากมีแม่น้ำเจ้าพระยาที่ลึกและกว้างไหลผ่าน เป็นช่องทางให้เรือขนาดใหญ่ ๆ เดินได้สะดวก แต่จุดสำคัญอยู่ที่ปากอ่าวที่มีสันดอน (Bar) ขวางไว้ ซึ่งคลื่นเก็บเก็บไปทำให้เรือที่กินน้ำลึกกว่า 14.5 ฟุต ผ่านไม่ได้แม้ว่าจะขึ้นเต็มที่ก็ตาม จึงต้องมีการถ่ายสินค้าลง

เรือเล็กแล้วลากจูงเข้าสู่กรุงเทพฯ ทำให้ลำบากล่าช้าเกิดอุปสรรคมาก มีการแตกหักเสียหาย และเพิ่มภาระในการจัดหาเรือลำเลียงต่างๆ เป็นการเพิ่มค่าใช้จ่ายให้มากขึ้น ถ้ามีการสร้างท่าเรือที่กรุงเทพฯ ให้มีท่าเทียบเรือและโกดังสำหรับเก็บสินค้าที่ทันสมัย ให้บริการที่สะดวกรวดเร็วและปลอดภัยแก่บรรดาเรือสินค้าจากต่างประเทศ จะทำให้ต่างประเทศยินดีที่จะติดต่อค้าขายกับประเทศไทยมากขึ้น และประเทศไทยก็สามารถส่งสินค้าไปขายในต่างประเทศได้สะดวก และในปริมาณมากขึ้น

รัฐบาลไทยเห็นจึงขอความร่วมมือไปยังสัมพันธชาติที่กรุงเจนีวา (Geneva) ประเทศสวิสเซอร์แลนด์ เพื่อขอความเห็นจากผู้เชี่ยวชาญในการคมนาคมและการขนส่งของสัมพันธชาติ ใน พ.ศ. 2477 สัมพันธชาติได้ส่งผู้เชี่ยวชาญมา 3 ท่านเพื่อพิจารณาสำรวจศึกษาปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น

ผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่านได้พิจารณาถึงที่ตั้งของประเทศ ลักษณะของประเทศ พลเมือง สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม และสภาพของท่าเรือ ได้สรุปความเห็นไว้ ถ้าจะฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศไทยให้ได้ดีขึ้นแล้วจะต้องดำเนินการ 2 ประการ คือ ขุดลอกสันดอนที่ปากน้ำเจ้าพระยา และสร้างท่าเรือที่ทันสมัยขึ้นที่ตำบลคลองเตย โดยจะต้องดำเนินการไปพร้อม ๆ กัน เพราะจากการศึกษาตัวเลขค่าใช้จ่ายที่ประเทศต้องเสียไปถนัด เมืองมาจากความบกพร่องของการท่าเรือและอุปสรรคของสันดอนแล้วคิดเป็นมูลค่าจะเกือบ 5 ล้านบาท ซึ่งเป็นภัยต่อเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก

ความเห็นดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาลไทยเป็นอย่างมาก จึงได้มีการวางแผนสร้างท่าเรือและขุดลอกสันดอน โดยได้จัดตั้งคณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือขึ้น ซึ่งประกอบไปด้วย พ.อ. พระบริรักษ์เทพกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจ การเงินและอุตสาหกรรม 9 ท่าน งานสร้างท่าเรือเริ่มในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2481 โดยบริษัทคริสเตียนบีแอมดีบีเอส (ไทย) จำกัด เป็นผู้ชนะการประกวดราคาก่อสร้างท่าเรือตามรายละเอียดที่คณะกรรมการกำหนด ขณะเดียวกับรัฐบาลได้จัดตั้งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ขึ้นอยู่ในสังกัดกระทรวงเศรษฐกิจ คณะกรรมการการเคหะที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งได้เปลี่ยนชื่อเป็นคณะกรรมการที่ปรึกษาสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ (ปัจจุบันคือ คณะกรรมการการท่าเรือฯ) และเพิ่มเติมกรรมการที่ปรึกษา เช่น รัฐมนตรีกระทรวงเศรษฐกิจ (พาณิชย์) และผู้แทนกระทรวงการคลัง งานขุดลอกร่องน้ำสันดอนได้เริ่มในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2482 ผู้ดำเนินงาน ได้แก่ กรมอุทกศาสตร์ร่วมกับกรมเจ้าท่า โดยทำการขุดลอกในบริเวณที่ตั้งเขื่อนกันเกิดจากตะกอนของแร่ธาตุและวัตถุบริเวณกระแสน้ำจัดและเค็มไหลมาปะทะกัน การขุดลอกท่าตามร่องน้ำเดิมโดยคนต่าง ๆ มีความกว้างและลึกตามที่ต้องการ

สำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ได้ทำการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำรวมทั้งสร้างเขื่อนเทียบเรือเอง เมื่อเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 การขุดลอกต้องชะงักไป หลังสงครามเลิกแล้วร่องน้ำขึ้นเขินมาก จึงได้ว่าจ้างบริษัทต่าง ๆ ขุดลอกโดยรัฐบาลได้ตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีให้ (ปัจจุบันการทำเรือฯ มีเครื่องมือและเจ้าหน้าที่เพียงพอจึงทำการขุดลอกเองตั้งแต่ พ.ศ. 2508 โดยใช้จ่ายจากเงินของการท่าเรือฯ)

ในระยะแรกมีเรือจากต่างประเทศเข้าเทียบท่าน้อยมาก เนื่องจากการบริการและปัจจัยในการอำนวยความสะดวกยังไม่สมบูรณ์ รัฐบาลจึงได้เจรจากับบรรดาตัวแทนเจ้าของเรือและตกลงแบ่งเรือกับท่าเอกชนที่อยู่ในความดูแลของกรมเจ้าท่า ให้มาเรือเข้าเทียบท่าเป็นชั้น ๆ ดังนี้คือ

ปี พ.ศ.	อัตราส่วนแบ่งเรือเข้าเทียบท่า	
	ท่าเรือกรุงเทพฯ %	ท่าเอกชน %
2490	25	75
2491	50	50
2492	75	25
2493	100	-

ในการนี้รัฐบาลประกาศใช้พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2493 กำหนดเขตท่าเรือกรุงเทพฯ หรือเรียกอีกชื่อว่าท่าเรือคลองเตย เป็น 2 เขต ดังนี้

1. ท่าเรือ เขต 1 เป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่ตามในท่าเรือคลองเตยเดิม ใช้สำหรับขนถ่ายสินค้าภายในประเทศ และขนส่งสินค้าขาออกไปต่างประเทศ
2. ท่าเรือ เขต 2 อยู่ในบริเวณท่าเรือคลองเตยเช่นกัน เป็นท่าเรือที่บังคับให้เรือทุกลำที่บรรทุกสินค้าจากต่างประเทศที่เข้ามาในลำนน้ำเจ้าพระยาขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือ เขต 2

เมื่อกิจการท่าเรือเจริญขึ้นรัฐบาลได้สังเกตเห็นความจำเป็นที่จะให้สำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ดำเนินการแบบองค์การอิสระ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปโดยรวดเร็วทันกับความต้องการทางการค้า จึงจัดตั้งคณะกรรมการร่างพระราชบัญญัติ เพื่อยกฐานะสำนักงาน

ท่าเรือกรุงเทพฯ ขึ้นเป็นองค์การอิสระในปี พ.ศ. 2494 ประกอบกับรัฐบาลได้ทำสัญญากู้เงินจากธนาคารโลกมาพัฒนาท่าเรือหลายอย่าง ในสัญญานี้มีเงื่อนไขว่าให้ตั้งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ขึ้นเป็นองค์การอิสระ ฉะนั้นโดยพระราชบัญญัติการท่าเรือ พ.ศ. 2494 การท่าเรือ จึงกำเนิดขึ้น เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ. 2494 และมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการท่าเรือ อีก 3 ครั้งในปี พ.ศ. 2499 พ.ศ. 2502 และ พ.ศ. 2516 ตามลำดับ

วัตถุประสงค์และนโยบาย

วัตถุประสงค์ของการจัดตั้งการท่าเรือ ที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการท่าเรือ พ.ศ. 2494 มาตรา 6 มีดังนี้

"มาตรา 6 ให้จัดตั้งการท่าเรือขึ้น เรียกว่า "การท่าเรือฯ" มีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

1. รับโอนกิจการท่าเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ในกรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม
2. จัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการท่าเรือเพื่อประโยชน์แห่งรัฐบาลและประชาชน และดำเนินธุรกิจอันเกี่ยวกับการท่าเรือ และธุรกิจอื่นที่สำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ในกรมการขนส่งเคยปฏิบัติจัดทำ"

ทั้งนี้คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้กำหนดนโยบายหลักตามพระราชบัญญัติการท่าเรือฯ พ.ศ. 2494 ดังนี้

1. การบริหาร
 - 1.1 กำหนดโครงการพัฒนาการท่าเรือแห่งประเทศไทยให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
 - 1.2 กำหนดข้อบังคับและระเบียบให้การดำเนินงานเป็นไปได้อย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น
 - 1.3 จัดส่วนงานให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสมในการดำเนินงาน
 - 1.4 ให้ความร่วมมือและประสานงานส่วนงานอื่น ๆ ของรัฐตามความเหมาะสม
2. การบริการ
 - 2.1 ให้ความสะดวกรวดเร็วปลอดภัยและเป็นธรรมแก่ผู้ใช้บริการ

- 2.2 จัดหาเครื่องอำนวยความสะดวก และอุปกรณ์ที่เหมาะสมในการบริการ
- 2.3 รับฟังข้อคิดเห็นของผู้ใช้บริการที่เป็นประโยชน์ในการดำเนินงาน
3. การบุคคล
 - 3.1 บรรจุแต่งตั้งผู้ปฏิบัติงานซึ่งมีคุณสมบัติเหมาะสมที่สุดให้ปฏิบัติงานได้ประโยชน์เต็มที่ทั้งในด้านคุณภาพและปริมาณ
 - 3.2 ส่งเสริมพัฒนาผู้ปฏิบัติงานให้มีความรู้ความสามารถและคุณธรรม
 - 3.3 ให้สวัสดิการ ความมั่นคง หลักประกัน การบำรุงขวัญและความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน
4. การเงิน
 - 4.1 ดำเนินกิจการให้มีรายได้พอเพียงแก่บริการ
 - 4.2 กำหนดอัตราค่าภาระและค่าบริการให้เหมาะสม
 - 4.3 ลงทุนพัฒนากิจการท่าเรือให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
5. การช่าง
 - 5.1 จัดสร้างอาคารที่ทำการ อาคารเกี่ยวกับสินค้า พื้นที่วางสินค้า และตู้สินค้าให้พอเพียงแก่การรับบริการ
 - 5.2 ซ่อมบำรุงรักษาอาคารที่ทำการ โรงพักสินค้า และ เขื่อน เทียบเรือตามกำหนดเวลาอย่างสม่ำเสมอ
 - 5.3 จัดสิ่งอำนวยความสะดวกและสิ่งอุปโภค ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ ให้อยู่ในสภาพที่บริการได้สะดวกและรวดเร็ว

อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบ

การทำเรือ มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

1. อำนาจหน้าที่

พระราชบัญญัติการทำเรือ พ.ศ. 2494 มาตรา 9 ซึ่งได้แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการทำเรือ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2499 มาตรา 6 และโดยพระราชบัญญัติการทำเรือ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2516 มาตรา 3 กำหนดให้การทำเรือ มีอำนาจหน้าที่จะกระทำการต่าง ๆ ดังนี้

- 1.1 สร้าง ชื่อ จัดหา เจ้าหน้าที่ เช่า ให้เช่า และดำเนินงานเกี่ยวกับเครื่องให้บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ
- 1.2 ชื่อ จัดหา เช่า ให้เช่า ตึกกรรมสิทธิ์ ครอบครอง เจ้าหน้าที่หรือดำเนินงานเกี่ยวกับขอสั่งหาริมทรัพย์ หรือสั่งหาริมทรัพย์

1.3 กำหนดอัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ และออกระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว

1.4 จัดระเบียบว่าด้วยความปลอดภัย การใช้ท่าเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ

1.5 กู้ยืมเงิน

1.6 บุคลากร และบำรุงรักษาร่องน้ำภายในอาณาบริเวณ

1.7 ความคุม ปรับปรุง และให้ความสะดวก และความปลอดภัยแก่กิจการท่าเรือและการเดินเรือภายในอาณาบริเวณ

1.8 กำหนดอัตราค่าภาระต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ

1.9 ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใด เพื่อการลงทุน

2. ความรับผิดชอบ

ภายใต้อำนาจกระทำกิจกรรมดังกล่าวเบื้องต้น การท่าเรือฯ ค่าเบิงานตามความรับผิดชอบดังนี้

2.1 ค่าเบิงานการรับเรือและสินค้าตลอดจนดูแลบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและบริเวณแอ่งจอดเรือ

2.2 ความคุมการขนถ่ายและบรรจุทุกสินค้า

2.3 ค่าเบิงานการยกขนและเคลื่อนย้ายสินค้า

2.4 เก็บรักษาสินค้า

2.5 ส่งมอบสินค้าให้แก่เจ้าของสินค้า

2.6 ให้ความร่วมมือและประสานงานกับส่วนราชการอื่น ๆ ติดต่อสัมพันธ์กับท่าเรือต่างประเทศ

2.7 พัฒนาและปรับปรุงกิจการท่าเรือให้เจริญก้าวหน้าและทันสมัยเหมาะสมกับสภาวะเศรษฐกิจ

การบริหารงานของการท่าเรือฯ มีคณะกรรมการการท่าเรือฯ เป็นผู้วางนโยบายและความคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการท่าเรือฯ ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าวมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. กระทำกิจการ วางข้อบังคับและระเบียบ

2. แต่งตั้ง ถอดถอน กำหนดเลื่อนที่มและลดชั้น เงินเดือนที่ปรึกษาผู้เชี่ยวชาญ และผู้อำนวยการฝ่ายต่าง ๆ ซึ่งกระทำหน้าที่ช่วยผู้อำนวยการและกำหนดอัตราเงินเดือนของพนักงานอื่น ๆ ของการท่าเรือฯ

3. วางข้อบังคับการประชุมและค่าเบิงานการของคณะกรรมการ

4. วางข้อบังคับกำหนดระเบียบปฏิบัติตางและระเบียบวินัยและการลงโทษพนักงานการท่าเรือฯ และกรณีกัมทามองเดีวกับ โดยได้รับความเห็นชอบจาก

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมก่อน

5. กำหนดอัตราค่าภาระต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ อัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือ

บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของการทำเรื่อง แต่ต้องอยู่ภายในอัตราที่สูงและขึ้นค่าที่ คณะรัฐมนตรีกำหนด

คณะกรรมการการทำเรื่อง มีอำนาจแต่งตั้งผู้ชำนาญการภายใต้ความเห็นชอบของ คณะกรรมการรัฐมนตรีในการนี้ จะแต่งตั้งกรรมการ เป็นผู้ชำนาญการก็ได้ผู้ชำนาญการ เป็นผู้บริหาร การทำเรื่อง ใด ก็เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการกำหนดและให้ มีอำนาจบังคับบัญชาพนักงาน ของการทำเรื่อง ผู้ชำนาญการอยู่ในตำแหน่งได้โดยไม่มีกำหนด เวลา ในกรณีที่บกพร่องต่อหน้าที่ หรือหย่อนสมรรถภาพ คณะกรรมการการทำเรื่อง จะให้ถอดจากตำแหน่งด้วยความเห็นชอบของ คณะรัฐมนตรีก็ได้

การดำเนินงาน

ในด้านการดำเนินงานนี้ พระราชบัญญัติการทำเรื่อง ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจหน้าที่กำกับการโดยทั่วไปซึ่งกิจการทำเรื่อง มีอำนาจสั่งการให้การทำเรื่อง ชี้แจงข้อเท็จจริง แสดงความคิดเห็น หรือทำรายงาน หรือยับยั้งการกระทำใด ๆ ซึ่งขัดต่อ นโยบายของรัฐบาลหรือมติคณะรัฐมนตรี ตลอดจนมีอำนาจที่จะสั่งสอบสวนข้อเท็จจริง เกี่ยวกับการดำเนินงานได้ การทำเรื่อง จะต้องไม่วางระเบียบว่าด้วยการให้ประโยชน์แห่งบริการและความ สะดวกต่าง ๆ ตลอดจนการกำหนดค่าการะับการให้ประโยชน์และความสะดวก เช่นว่าขึ้น ถิ่นจะ เป็นการขัดต่อนโยบายทั่วไปของรัฐบาล ในทางเศรษฐกิจและการคลัง ความที่รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคมแจ้งให้คณะกรรมการทำเรื่อง ทราบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รักษาการตามพระราชบัญญัติการทำเรื่อง และมีอำนาจออกกฎกระทรวงว่าด้วยการควบคุม ปรับปรุง และให้ความสะดวกปลอดภัยแก่กิจการทำเรื่องและการเดินเรื่องภายในภาวปฏิบัติ และ การอื่น เพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงว่าด้วยการควบคุม ปรับปรุงฯ ดังกล่าว มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท และความผิดนี้ให้พนักงาน สอบสวนมีอำนาจเปรียบเทียบได้

คณะกรรมการทำเรื่อง จะต้องทำรายงานปีละครั้ง เสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยกล่าวถึงผลงานในปีที่ล่วงมาแล้ว และให้มีความชี้แจงเกี่ยวกับนโยบายของ คณะกรรมการ โครงการ และแผนงาน ที่จะจัดทำในภายหน้า งบประมาณประจำปีของ การทำเรื่อง แยกเป็นงบลงทุนและงบทำการ สำหรับงบลงทุนนั้นต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อ พิจารณาให้ความเห็นชอบ ส่วนงบทำการนั้นให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ รายได้ที่ การทำเรื่อง ได้รับในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน และค่าภาระต่าง ๆ ที่ เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา เงินรางวัลและ เงินสมทบทุนสำหรับจ่ายส่งเคราะห์ พนักงาน เงินสำรองกรณีเดา เงินสำรองขยายงาน และ เงินลงทุนตามที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบแล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่เพียงพอสำหรับการจ่ายดังกล่าวที่

มีเงินสำรองธรรมดาและเงินสำรองขยายงานแล้ว การทำเรื่อง ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น
ให้รัฐบาลจ่ายเงินให้แค่การทำเรื่อง เท่าจำนวนที่ขาด

การแบ่งส่วนงาน

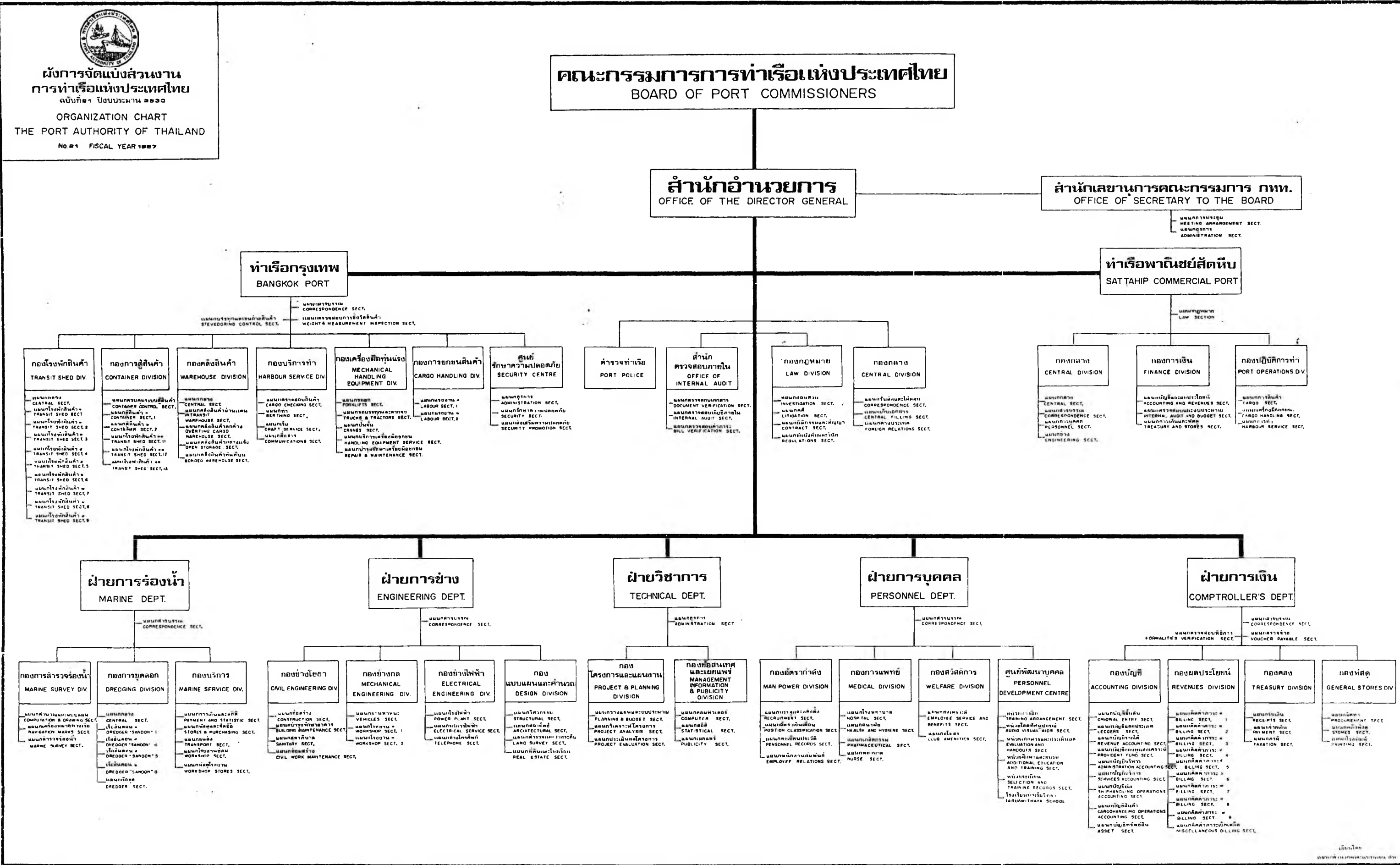
การทำเรื่อง แบ่งส่วนงานออกเป็น 2 ส่วน (แบบภาพที่ 2.1) ดังนี้คือ

1. งานส่วนคณะกรรมการการทำเรื่อง บริหารงานโดยสำนัก เลขานุการ
คณะกรรมการการทำเรื่อง ทำหน้าที่ติดต่อประสานงานระหว่างคณะกรรมการการทำเรื่อง
กับสำนักอำนวยการ จัดวางระเบียบของคณะกรรมการการทำเรื่อง ดำเนินงานขึ้นตามที่
กฎหมายกำหนดให้ เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการการทำเรื่อง และปฏิบัติงานธุรการทั้งปวง
ของคณะกรรมการการทำเรื่อง
2. งานส่วนบริหารสำนักอำนวยการ มีหน้าที่บริหารงานให้เดินไปตามนโยบายของ
คณะกรรมการการทำเรื่อง ควบคุมรับผิดชอบงานส่วนกลางและงานของฝ่ายต่าง ๆ ทั้งในชั้น
ธุรการ ปฏิบัติการตรวจสอบและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

งานส่วนบริหารสำนักอำนวยการของกรรมการทำเรื่อง จัดแบ่งองค์กรออกเป็นฝ่ายต่าง ๆ
ดังนี้คือ

1. ฝ่ายวิชาการ มีหน้าที่ดำเนินงานด้านวิชาการ งานโครงการวางแผน วิจัย
การพัฒนา การประชาสัมพันธ์ การพัฒนางานต่าง ๆ ด้วยระบบคอมพิวเตอร์ และดำเนินงาน
ห้องสมุด
2. ฝ่ายบุคคล มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการบุคคล การกำหนดและควบคุมอัตราค่าจ้าง
การแรงงานสัมพันธ์ การพัฒนาบุคคล การศึกษา การรักษาพยาบาล การอนามัย และการสวัสดิการ
สงเคราะห์
3. ฝ่ายการเงิน มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการเงิน การคลัง การงบประมาณ
การบัญชี การพัสดุ การเก็บค่าภาระ ค่าบริการและผลประโยชน์
4. ฝ่ายการช่าง มีหน้าที่ดำเนินการวางแผนและบริหารงานด้านก่อสร้างโยธา
การช่างเครื่องกล การช่างไฟฟ้า และการช่างโทรศัพท์
5. ฝ่ายการร่อนน้ำ มีหน้าที่ดำเนินงานการขุดลอก บำรุงรักษา ตรวจสอบความลึก
และสภาพคลองร่องน้ำภายในอาณาบริเวณตามโครงการและแผนการที่กำหนด สำรวจและหาที่ถม
ทางอุทกวิทยา เกี่ยวกับการสัญจรทางน้ำและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ติดตั้งเครื่องหมายทางเดินเรือ
ที่กรมบำรุงรักษาเรือ เครื่องจักรกลประจำเรือ และวัสดุขุดลอก
6. ฝ่ายการทำเรือกรุงเทพ มีหน้าที่ทำให้ความสะอาดและความปลอดภัยแก่เรือสินค้า

แผนภาพที่ 2.1 การจัดแบ่งส่วนงานการทำเรือแห่งประเทศไทย



ที่มา : กองสันทัดและแผนผัง ฝ่ายวิชาการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

เจ้าของสินค้าหรือตัวแทนเจ้าของสินค้า ดึงปริมาณส่วนของต้นทุนการค้า เบื้องานการ เคลื่อนย้าย
ตู้คอนเทนเนอร์ เกิดขึ้นจากการปฏิบัติงานของฝ่ายท่าเรือกรุงเทพ โดยจะแสดงรายละเอียดแผนผัง
ส่วนงานของฝ่ายการท่าเรือกรุงเทพ ต่อไป

7. ฝ่ายท่าเรือพาณิชย์สีตหีบ มีหน้าที่ให้ความสะดวกและความปลอดภัยแก่เรือสินค้าที่
มาใช้บริการ ณ ท่าพาณิชย์สีตหีบ ตลอดจนการควบคุมการขนถ่ายสินค้า เคลื่อนย้าย เก็บรักษา
และส่งมอบสินค้านั้นให้แก่ เจ้าของสินค้าหรือตัวแทนเจ้าของสินค้า

การบริหารงานของฝ่ายท่าเรือกรุงเทพ

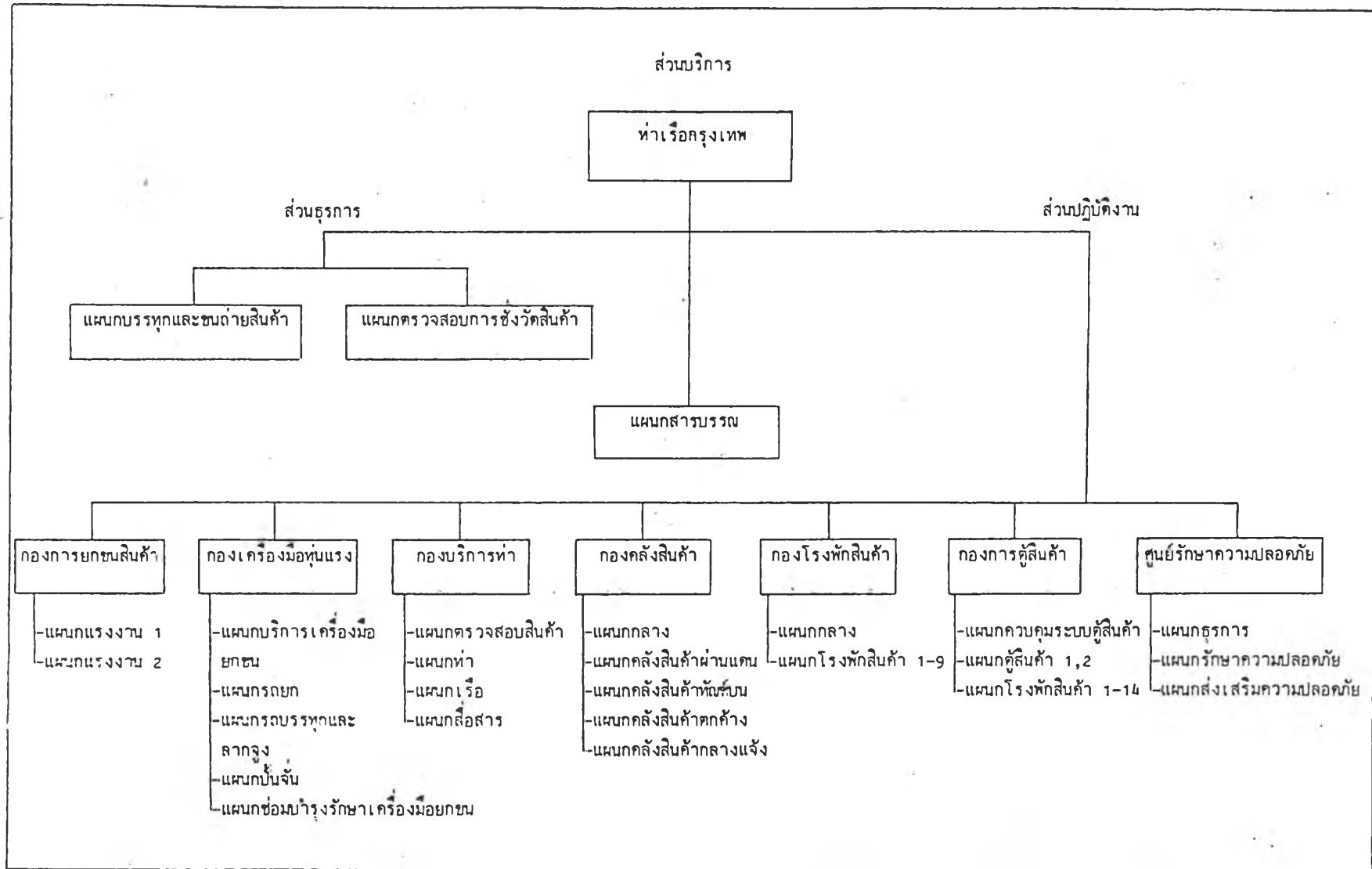
การแบ่งส่วนงานของการท่าเรือฯ ที่ได้กล่าวไว้แล้วในตอนต้น เป็นการแบ่งการค้า เบื้องาน
งานออกเป็นส่วน ๆ ทั้งองค์การ แต่เนื่องจากฝ่ายท่าเรือกรุงเทพ เป็นฝ่ายที่มีความสำคัญต่อ
การวิเคราะห์ต้นทุนการค้า เบื้องานการ เคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ เพื่ออำนวยความสะดวกการวิเคราะห์ต้นทุน
ดังกล่าว จึงขออธิบายการแบ่งส่วนงานของฝ่ายนี้โดยละเอียด

ฝ่ายท่าเรือกรุงเทพประกอบด้วยส่วนงาน 3 ส่วนใหญ่ ๆ (แผนภาพ 2.2) ดังนี้

1. ส่วนให้บริการทุกหน่วยงานในฝ่ายท่าเรือกรุงเทพ ประกอบด้วย 2 หน่วยงาน คือ
 - 1.1 ท่าเรือกรุงเทพ
 - 1.2 แผนกสารบรรณ
2. ฝ่ายปฏิบัติงาน ประกอบด้วยหน่วยงานย่อย 7 หน่วยงาน คือ
 - 2.1 กองการยกขนสินค้า
 - 2.2 กองเครื่องมิกทันแรง
 - 2.3 กองบริการท่า
 - 2.4 กองคลังสินค้า
 - 2.5 กองโรงพักสินค้า
 - 2.6 กองการตู้สินค้า
 - 2.7 ศูนย์รักษาความปลอดภัย
3. ส่วนธุรการ ประกอบด้วย 2 หน่วยงาน คือ
 - 3.1 แผนกบรรทุกและขนถ่ายสินค้า
 - 3.2 แผนกตรวจสอบการชั่งวัดสินค้า

1. ส่วนที่ให้บริการทุกหน่วยงานในฝ่ายท่าเรือกรุงเทพ เป็นหน่วยงานที่ให้บริการ
หรืออำนวยความสะดวก และประสานงานกับทุกหน่วยงานในฝ่ายท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้
การปฏิบัติงานมีความคล่องตัวไม่ติดขัด ประกอบด้วย

แผนภาพที่ 2.2 การจัดการฝ่ายท่าเรือกรุงเทพ



ที่มา : กองส่วนเทคโนโลยีและเผยแพร่ ฝ่ายวิชาการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

1.1 ท่าเรือกรุงเทพ เป็นหน่วยงานใหญ่สุดในฝ่ายท่าเรือกรุงเทพ มีหน้าที่ประสานงานกับทุก ๆ หน่วยงานในฝ่ายท่าเรือกรุงเทพ

1.2 แผนกสารบรรณ มีหน้าที่ดำเนินการรับ-ส่งเอกสารต่าง ๆ ของฝ่ายท่าเรือกรุงเทพ

2. ส่วนปฏิวัติงาน เป็นส่วนที่ดำเนินการเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าคอนเทนเนอร์ และสินค้าทั่วไป (Conventional) ความคุมการขนถ่าย และเก็บรักษาสินค้า ผลผลิตจมนอกลูกสินค้าขึ้นให้แก่เจ้าของสินค้า หรือตัวแทนเจ้าของสินค้า ประกอบด้วยหน่วยงาน 7 หน่วยงาน คือ

2.1 กองการยกขนสินค้า มีหน้าที่อำนวยความสะดวกในการยกขนสินค้าให้กับโรงพักสินค้าต่าง ๆ ในกองคลังสินค้า กองโรงพักสินค้า และกองการตู้สินค้า กองการยกขนสินค้า แบ่งเป็น 2 แผนกดังนี้

2.1.1 แผนกแรงงาน 1 ทำหน้าที่ยกขนสินค้า จัดเรียงสินค้าให้กับแผนกโรงพักสินค้า 1-9 ของกองโรงพักสินค้า

2.1.2 แผนกแรงงาน 2 ทำหน้าที่ยกขนสินค้า จัดเรียงสินค้าให้กับแผนกโรงพักสินค้า 11-14 และแผนกตู้สินค้า 1,2 ของกองการตู้สินค้า และแผนกคลังสินค้าผ่านแดน แผนกคลังสินค้าทัณฑ์บน แผนกคลังสินค้าตกค้าง แผนกคลังสินค้ากลางแจ้ง ในกองคลังสินค้า

2.2 กองเครื่องมือทุ่นแรง เป็นกองที่อำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าด้วยเครื่องมือทุ่นแรง ตลอดจนการซ่อมบำรุงรักษาเครื่องมือทุ่นแรง ประกอบด้วย 5 แผนกคือ

2.2.1 แผนกบริการเครื่องมือยกขน มีหน้าที่ในการประสานงานการจัดเตรียม เครื่องมือยกขน เพื่อปฏิบัติงานการเคลื่อนย้ายสินค้า โดยการประสานงานกับแผนกกรยก แผนกกรรทุกและลากจูง และแผนกปั้นจั่น

2.2.2 แผนกกรยก มีหน้าที่ยกขนสินค้า จัดเรียงสินค้าให้เป็นระเบียบพร้อมที่จะบรรทุกหรือเคลื่อนย้ายสินค้าไปยังจุดหมายต่อไป

2.2.3 แผนกกรรทุกและลากจูง ทำหน้าที่ในการรรทุกและลากจูงสินค้า เพื่อนำไปไว้ยังโรงพักสินค้าต่าง ๆ ที่สังกัดกองคลังสินค้า กองโรงพักสินค้า และกองการตู้สินค้า

2.2.4 แผนกปั้นจั่น มีหน้าที่ในการเคลื่อนย้ายสินค้าขึ้น-ลง จากเรือ

2.2.5 แผนกซ่อมบำรุงรักษาเครื่องมือยกขน มีหน้าที่ในการซ่อมแซมบำรุงรักษา เครื่องมือยกขน แผนกกรยก แผนกกรรทุกและลากจูง และแผนกปั้นจั่น ๑ ที่ปฏิบัติงานพร้อมที่จะปฏิบัติงานได้โดยไม่มีติดขัด

2.3 กองบริการท่า เป็นกองที่อำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่เรือสินค้าที่มารับบริการ ประกอบด้วยแผนกต่าง ๆ 4 แผนกคือ

2.3.1 แผนกตรวจสอบสินค้า มีหน้าที่ในการตรวจสอบแยกประเภทสินค้า เพื่อจัดระเบียบสินค้าที่ผ่านไปยังแผนกสินค้าและโรงพักสินค้าต่าง ๆ

2.3.2 แผนกท่า มีหน้าที่อำนวยความสะดวกในการนำเรือ เข้าเทียบท่าต่าง ๆ ในท่าเรือคลองเตย เพื่อให้เรือมาใช้บริการขนถ่ายสินค้าได้สะดวกและรวดเร็ว ไม่เกิดปัญหาความแออัดหน้าท่า

2.3.3 แผนกเรือ มีหน้าที่ให้บริการนำร่อง เรือสินค้าที่นำเรือมาเทียบท่าเรือคลองเตย ปล่อยให้เรือสินค้าจอดเทียบท่าได้สะดวกยิ่งขึ้น

2.3.4 แผนกสื่อสาร มีหน้าที่อำนวยความสะดวกในการนำเรือสินค้าเข้าเทียบท่าจัดการจราจรทางน้ำสำหรับเรือสินค้า

2.4 กองคลังสินค้า เป็นสถานที่กักเก็บสินค้าชนิดต่าง ๆ ประกอบด้วย 5 แผนกคือ

2.4.1 แผนกกลาง มีหน้าที่อำนวยความสะดวกและให้บริการแก่หน่วยงานในกองคลังสินค้าด้านการรับ-ส่ง เอกสารต่าง ๆ

2.4.2 แผนกคลังสินค้าผ่านแดน มีหน้าที่รับฝากสินค้าเพื่อส่งต่อไปประเทศเพื่อนบ้านที่ไม่มีอาณาเขตติดทะเล คือ ประเทศลาว สินค้าที่ส่งผ่านแดนมีทั้งสินค้าคอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไป

2.4.3 แผนกคลังสินค้าทัณฑ์บน มีหน้าที่รับฝากสินค้าที่มีราคาสูงและสินค้าที่ต่องมีพิธีการทางด้านภาษีหลายด้าน ไม่สามารถนำออกจากท่าเรือครั้งเดียวได้ สินค้าส่วนใหญ่ เช่น เหล้าต่างประเทศ ซึ่งเป็นสินค้าที่มีได้บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์และถือ เป็นสินค้าทั่วไป

2.4.4 แผนกคลังสินค้าตักค้าง มีหน้าที่กักเก็บสินค้าที่เกินระยะเวลาการนำออกจากท่าเรือคลองเตย โดยนำสินค้าเหล่านี้มาเก็บไว้ที่แผนกคลังสินค้าตักค้าง สินค้าที่เก็บไว้ที่แผนกคลังสินค้าตักค้างมีทั้งสินค้าคอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไป

2.4.5 แผนกคลังสินค้ากลางแจ้ง มีหน้าที่เก็บจุดพักสินค้าประเภทรถยนต์ และ เหล็กเส้น สินค้าเหล่านี้ เป็นสินค้าประเภทสินค้าทั่วไป

2.5 กองโรงพักสินค้า เป็นหน่วยที่ปฏิบัติงานด้านการเก็บรักษาสินค้าทั่วไป เพื่อรอการเคลื่อนย้ายออกจากท่าเรือคลองเตยประกอบด้วย

2.5.1 แผนกกลาง มีหน้าที่ประสานงานและอำนวยความสะดวกการรับ-ส่ง เอกสารต่าง ๆ ของทุกแผนกในกองโรงพักสินค้า

2.5.2 แผนกโรงพักสินค้า 1-9 ฝ่ายท่าเรือกรุงเทพแยกแผนกโรงพักสินค้าเป็น 9 แผนก ลักษณะการปฏิบัติงานเหมือนกัน จึงขออธิบายรวมกับแผนกโรงพักสินค้า 1-9 มีหน้าที่เก็บรักษาสินค้าทั่วไปเป็นการชั่วคราว เพื่อรอการเคลื่อนย้ายสินค้าออกนอกเขตการทำเรือ ในปัจจุบันความนิยมการขนส่งสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ได้รับความนิยมน้อยลงแต่การทำเรือมีสถานะที่ไม่เพียงพอในการเก็บรักษาสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ คณะกรรมการการทำเรือ และฝ่ายท่าเรือกรุงเทพ จึงมีมติให้แผนกโรงพักสินค้า 1-9 ซึ่งเดิมรับแต่สินค้าทั่วไป ำหรับสินค้าตู้คอนเทนเนอร์มาพักชั่วคราวด้วย ดังนั้นแผนกโรงพักสินค้า 1-9 จึงมีสินค้าทั้งสองชนิด คือสินค้าคอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไป

2.6 กองการผู้สินค้า เป็นกองที่ทำหน้าที่ควบคุมการปฏิบัติงาน เกี่ยวกับผู้สินค้า คอนเทนเนอร์โดยตรง ประกอบด้วย

2.6.1 แผนกควบคุมระวางสินค้า มีหน้าที่ควบคุมและวางแผนระวางการเคลื่อนย้ายผู้สินค้า การจัดระเบียบ การจัดลำดับการให้บริการแก่ผู้ให้บริการการขนส่งระบบผู้สินค้าคอนเทนเนอร์

2.6.2 แผนกผู้สินค้า 1,2 มีหน้าที่ปฏิบัติงาน เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายผู้สินค้าคอนเทนเนอร์ เพื่อนำผู้สินค้าคอนเทนเนอร์ไปไว้ยังลานคอนเทนเนอร์หรือวางไปพักไว้ยังโรงพักผู้สินค้าคอนเทนเนอร์

2.6.3 แผนกโรงพักผู้สินค้า 11-14 มีหน้าที่เก็บรักษาผู้สินค้าคอนเทนเนอร์ชั่วคราว เพื่อรอการเคลื่อนย้ายออกนอกเขตการทำเรือฯ ต่อไป แผนกโรงพักผู้สินค้า 14 เป็นแผนกที่ตั้งที่นาหน้าในปี พ.ศ. 2532

2.7 ศูนย์รักษาความปลอดภัย เป็นหน่วยงานรักษาความปลอดภัย อำนวยความสะดวกและจัดการจราจรในการท่าเรือฯ เป็นหน่วยงานที่ให้บริการทั้งการทำเรือฯ ตั้งรับค่าใช้จ่ายส่วนที่ถือ เก็บค่าใช้จ่ายส่วนกลาง อย่างไรก็ตาม ศูนย์รักษาความปลอดภัยอยู่ในความดูแลของฝ่ายท่าเรือกรุงเทพที่ได้รับปันส่วนด้านการบริการของฝ่ายท่าเรือกรุงเทพฯ เช่นกัน ศูนย์รักษาความปลอดภัยแบ่งได้เป็น 3 แผนกคือ

2.7.1 แผนกธุรการ มีหน้าที่ประสานงานการรับ-ส่งเอกสารต่าง ๆ ในศูนย์รักษาความปลอดภัย

2.7.2 แผนกรักษาความปลอดภัย มีหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อย จัดการจราจร ป้องกันอาชญากรรม ภายในการทำเรือฯ

2.7.3 แผนกส่งเสริมความปลอดภัย มีหน้าที่ส่งเสริมและประชาสัมพันธ์ให้ทุกหน่วยงานในการทำเรือฯ ร่วมมือกันป้องกันภัยด้านการปฏิบัติงานและด้านทรัพย์สินของการท่าเรือฯ

3. ส่วนธุรการ เป็นส่วนดำเนินงานให้บริการ เกี่ยวกับการบรรทุกและขนถ่ายผู้สินค้า การตรวจสอบการตั้งวัดผู้สินค้า ทั้งที่เก็บผู้สินค้าคอนเทนเนอร์และผู้สินค้าทั่วไป ประกอบด้วย

3.1 แผนกบรรทุกและขนถ่ายผู้สินค้า มีหน้าที่ให้บริการ ประสานงานรายงานการบรรทุกและขนถ่ายผู้สินค้า การจัดลำดับการให้บริการแก่ผู้ให้บริการการเคลื่อนย้ายผู้สินค้า

3.2 แผนกตรวจสอบการตั้งวัดผู้สินค้า ทำหน้าที่ให้บริการตรวจสอบการตั้งวัดผู้สินค้าให้ถูกต้องตรงตามใบแจ้งการขนย้ายผู้สินค้า เพื่อประโยชน์ในการคิดค่าบริการของการท่าเรือฯ ในการดำเนินการให้ เป็นไปตามนโยบายเหล่านี้ การท่าเรือฯ ตั้งค่าเงินถึงพระราชบัญญัติการทำเรือฯต่าง ๆ ที่กำหนดขอบเขตอำนาจหน้าที่ในการบริหารตลอดจนนโยบายของรัฐบาลและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง