บทที่ 2

ประวัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย

การค้าขายทางทะเลของประเทศไทยได้รุ่งเรืองมาแต่ครั้งกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานี โดยเฉพาะในรัชกาลของสมเด็จพระนารายณ์มหาราช เรือเดินทะเลเข้ามารับส่งสินค้าที่กรุงศรีอยุธยาปีหนึ่ง ๆ เป็นจำนวนมาก แต่เรือสินค้าเหล่านั้นมักเป็นเรือใบขนาดเล็ก ปัญหาในเรื่องร่องน้ำตื้นที่จะเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือเข้ามา ปัญหาการขนถ่ายสินค้าขนาดหนัก รวมทั้งการเก็บรักษาสินค้ายังไม่เป็นปัญหาใหญ่หรือสำคัญที่จะต้องรีบดำเนินการแก้ไขในสมัยนั้น

ครั้นมาถึงสมัยกรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงของประเทศไทย การค้าต่างประเทศทางทะเลได้ก้าวหน้าไปอย่างรวดเร็ว เรือใบขนาดเล็กได้เปลี่ยนแปลงเป็นเรือเดินทะเลขนาดใหญ่สามารถบรรทุกสินค้าได้มาก แต่ในเวลาเดียวกันทำให้เรือกินน้ำลึกมากขึ้น อย่างไรก็ตามแม้ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงทางด้านความก้าวหน้าของการขนส่งทางทะเล แต่การดูแลควบคุมเรือเดินทะเลเหล่านั้นยังมิได้เจริญทันการขยายตัวทางการค้า แม้ในรัชสมัยของสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) จะได้มีการปฏิรูปการบริหารราชการโดยแบ่งออกเป็น 12 หน่วยงาน [1] คือ

1. กรมมหาดไทย
2. กรมพระกลาโหม
3. กรมท่า
4. กรมวัง
5. กรมเมือง
6. กรมนา
7. กรมพระคลัง

003081

---

[1] กระทรวงคมนาคม, อนุสรณ์กระทรวง 2497: พระนคร, 3 เมษายน 2497 หน้า 4-5

17593311

8. กรมยุติธรรม

9. กรมยุทธนาธิการ

10. กรมธรรมการ

11. กรมโยธาธิการ

12. กรมมรุธาธร

ในสมัยนั้นยังไม่มีการแบ่งส่วนราชการเฉพาะลงไปเกี่ยวกับการคมนาคมและขนส่ง จะมีก็แต่กรมโยธาธิการซึ่งทำหน้าที่ตรวจตรา ก่อสร้าง ทำถนน ขุดคลองและการช่างทั่วไป รวมทั้งการไปรษณีย์โทรเลขและการรถไฟ ในรัชสมัยต่อ ๆ มาก็มีการปรับปรุงการบริหารแผ่นดินให้ดีขึ้น มีการยกฐานะกรมต่าง ๆ เป็นกระทรวง จนกระทั่งวันที่ 1 เมษายน ร.ศ. 111 (พ.ศ. 2435) กรมโยธาธิการจึงได้เปลี่ยนเป็นกระทรวงโยธาธิการและแบ่งส่วนราชการบริหารออกเป็น 5 กรม[2] ด้วยกันคือ

1. กรมโยธา

2. กรมรถไฟ

3. กรมไปรษณีย์

4. กรมโทรเลข

5. กรมช่างทอง

ใน ร.ศ. 117 (พ.ศ. 2441) มีการเพิ่มเติมแก้ไขเปลี่ยนแปลงกระทรวงโยธาธิการตามกาลสมัยดังนี้คือ

1. กรมบัญชาการ

2. กรมโยธา

3. กรมรถไฟ

4. กรมเจ้าท่า

---

[2] เรื่องเดียวกันหน้า 9

5. กรมไปรษณีย์

6. กรมโทรเลข

7. เบี้ยหวัดกระทรวงโยธาธิการ

ร.ศ. 118 (พ.ศ. 2442) คือในปีต่อมา กรมเจ้าท่าได้ย้ายจากกระทรวงโยธาธิการไปสังกัดกระทรวงนครบาล[3] และเพื่อความเหมาะสมในการบริหารราชการ ร.ศ. 130 (พ.ศ. 2454) ได้เปลี่ยนนามกระทรวงใหม่จากกระทรวงโยธาธิการ เป็นกระทรวงคมนาคม และใช้นามกระทรวงคมนาคมจนถึงในปัจจุบันนี้ ส่วนกรมเจ้าท่าซึ่งได้ย้ายไปสังกัดกระทรวงนครบาลก็ย้ายกลับมาขึ้นกับกระทรวงคมนาคมตามเดิม

ก่อนจะจัดตั้งการท่าเรือแห่งประเทศไทย กรมเจ้าท่าทำหน้าที่ควบคุมท่าเรือและควบคุมการเก็บภาษีอากรในขณะเดียวกัน เมื่อมีกรมศุลกากรแล้วหน้าที่ในการควบคุมการเก็บภาษีอากรก็เป็นของกรมศุลกากร ส่วนกรมเจ้าท่ามีหน้าที่และความรับผิดชอบซึ่งเป็นไปตามนโยบายและเป้าหมายในขอบเขตแห่งพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการ กรมเจ้าท่า พ.ศ. 2508 รวมทั้งนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลในการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ[4]

ขณะที่ยังไม่มีท่าเรือกรุงเทพฯ ณ คลองเตย เรือสินค้าจากต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาเพื่อรับส่งสินค้ามักจะเข้าเทียบท่าเอกชนซึ่งเป็นของบริษัทต่างประเทศเสียส่วนใหญ่ เช่น ท่าเทียบเรือของบริษัทอีสเอเชียติ๊ก จำกัด ท่าเทียบเรือของบริษัทบอร์เนียว จำกัด ท่าเทียบเรือของบริษัทแองโกลไทย จำกัด ฯลฯ เรือบรรทุกสินค้าของบริษัทเดินเรืออื่น ๆ ซึ่งไม่มีท่าเทียบเรือเฉพาะ เมื่อเข้าเทียบท่าจะต้องเสียค่าธรรมเนียมให้แก่เจ้าของท่าเทียบเรือตามอัตราที่กำหนด ท่าเทียบเรือเอกชนเหล่านี้มักมีโรงพักสินค้า

---

[3] เรื่องเดียวกัน หน้า 10

[4] กระทรวงคมนาคม, ผลงานประจำปี พ.ศ. 2513, พระนคร, 1 เมษายน 2514, หน้า 95 – 96

ขนาดเล็ก เป็นไม้บ้าง เป็นคอนกรีตบ้าง มีถนนเข้าถึงท่าแต่ไม่มีทางรถไฟ

เรือบรรทุกสินค้าที่จะเข้ามากรุงเทพฯมีที่จอดหลายแห่งคือ ที่จอดเรือที่เกาะสีชัง ที่อ่างศิลา และที่บริเวณนอกสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา ส่วนที่กรุงเทพฯ มีที่จอดเรือกลางน้ำตลอดทางยาวแม่น้ำเจ้าพระยาที่ผ่านกรุงเทพฯ ยาวประมาณ 17 กิโลเมตร ทั้งสองฝั่งของแม่น้ำมีโรงสี โรงเลื่อย โรงเก็บถ่านหิน โรงเก็บน้ำมัน โรงพักสินค้า คลังสินค้า พร้อมด้วยเขื่อนเทียบเรือและอู่ซ่อมเรือ ซึ่งเป็นของเอกชนทั้งหมด

โดยเหตุที่การค้าทางทะเลเจริญรุดหน้าไปอย่างรวดเร็ว เรือบรรทุกสินค้าจึงมีขนาดใหญ่ขึ้น บรรทุกสินค้าได้ครั้งละหลายพันตัน สินค้ามีจำนวนมากมายหลายชนิด รูปร่างแตกต่างกันไป วิธีการยกขนเก็บรักษาก็แตกต่างกันและต้องทำตามหลักวิชา แม้การค้าทางทะเลจะเจริญก้าวหน้าแต่ประเทศไทยยังล้าหลังในด้านกิจการท่าเรือ กรุงเทพฯ มีแม่น้ำเจ้าพระยาที่ลึกและกว้างไหลผ่าน พอเป็นช่องทางให้เรือขนาดใหญ่ ๆ เดินได้สะดวกทีเดียว แต่จุดสำคัญอยู่ที่ปากอ่าวซึ่งมีสันดอน (BAR) ขวางไว้ และที่สันดอนนี้ตื้นเขินเกินไป เรือเดินสมุทรที่กินน้ำลึกเกินกว่า $14\frac{1}{2}$ ฟุตผ่านไม่ได้ แม้ในขณะน้ำขึ้นเต็มที่ จะต้องทำการขนถ่ายสินค้าลงเรือเล็กแล้วลากจูงสินค้าเหล่านี้เข้าสู่กรุงเทพฯ อีกทอดหนึ่ง ทำให้การขนถ่ายสินค้าเต็มไปด้วยความลำบากล่าช้า และเกิดอุปสรรคนานัปการ สินค้าที่ขนถ่ายกันหลาย ๆ ทอดก็ย่อมมีการแตกหักเสียหาย ซ้ำยังต้องเพิ่มภาระในการจัดหาบรรดาเรือลำเลียงต่าง ๆ มาทำการขนส่ง ทำให้เสียค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เพิ่มขึ้นเป็นอันมาก เป็นเหตุให้ความเจริญทางเศรษฐกิจไม่ก้าวหน้าเท่าที่ควร

รัฐบาลภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครองปี 2475 ได้พิจารณาเห็นว่าขณะนั้นประเทศไทยยังไม่มีท่าเรือทันสมัยพอจะรับเรือสินค้าจากต่างประเทศแม้แต่แห่งเดียว ท่าเรือที่เกาะสีชังก็เป็นท่าเรือธรรมชาติ ซึ่งมีอุปสรรคด้านการขนถ่ายสินค้า จึงดำริว่าควรสร้างท่าเทียบเรือที่ทันสมัยเช่นเดียวกับท่าเรือในต่างประเทศ โดยสร้างขึ้นที่กรุงเทพฯ ให้มีท่าเทียบเรือและโกดังสำหรับเก็บสินค้าเพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยให้แก่บรรดาเรือสินค้าจากต่างประเทศ อันจะเป็นผลทำให้บรรดาประเทศต่าง ๆ อยากติดต่อค้าขายกับประเทศไทยเรามากยิ่งขึ้น ผลอีกประการหนึ่งคือประเทศไทยยังสามารถ

ส่งสินค้าภายในประเทศออกไปจำหน่ายได้สะดวก และมีปริมาณมากยิ่งขึ้น ซึ่งนอกจากจะเป็นผลให้เศรษฐกิจของประเทศเจริญก้าวหน้าเป็นปึกแผ่นมั่นคงแล้ว ยังเป็นการเปิดประตูทางการค้าให้กว้างขวางออกไปอีก ยิ่งไปกว่านั้นยังเป็นการสะดวกในการจัดเก็บภาษีสินค้าเข้าและสินค้าออก ณ ท่าเทียบเรือ[5]

รัฐบาลสมัยนั้นจึงขอความช่วยเหลือไปยังสันนิบาตชาติที่กรุงเจนีวา (GENEVA) ประเทศสวิส (SWITZERLAND) เพื่อขอความเห็นของผู้เชี่ยวชาญในการคมนาคมและการขนส่งของสันนิบาตชาติ พ.ศ. 2477 สันนิบาตชาติได้ส่งผู้เชี่ยวชาญ 3 นาย ดำเนินการ เพื่อพิจารณาสำรวจศึกษาปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดกับท่าเรือ[6] ได้แก่

1. นาย เอ. ที. คูด (A.T. COODE) ชาวอังกฤษ นายช่างที่ปรึกษาของผู้แทนรัฐบาลอังกฤษแผนกเมืองขึ้น กรรมการผู้เชี่ยวชาญในวิชาอุทกศาสตร์ ซึ่งแผนกการคมนาคมและการขนส่งของสันนิบาตชาติได้เคยส่งไปยังประเทศจีนในปี ค.ศ.1932

2. นาย จี.พี.นิจฮอฟ (G.P. NIJHOFF) ชาวเนเธอแลนด์ นายช่างที่ปรึกษาผู้ทำรายงานของกรรมการสืบสวนปัญหาสาธารณกิจกับเครื่องใช้ในการเทคนิคของชาติ ของแผนกการคมนาคมและขนส่งของสันนิบาตชาติ

3. นาย พี.เอช.วะติเอร์ (P.H. WATIER) ชาวฝรั่งเศส รัฐมนตรีเจ้ากรม กรมเจ้าท่า กระทรวงโยธาแห่งประเทศฝรั่งเศส สมาชิกประจำของคณะกรรมการท่าเรือและการเดินเรือทะเลของแผนกการคมนาคมและขนส่งของสันนิบาตชาติ

---

[5] ในขณะยังไม่มีท่าเรือกรุงเทพฯ กรมศุลกากรได้จัดเจ้าหน้าที่ไปประจำเพื่อดูแล ประเมินภาษีและจัดเก็บตามกฎหมาย ตามท่าเรือเอกชน

[6] การท่าเรือแห่งประเทศไทย, "การบำรุงท่าเรือกรุงเทพฯ และทางเข้าให้ดีขึ้น", รายงานของกรรมการผู้เชี่ยวชาญตั้งขึ้นโดยสันนิบาตชาติ, พระนคร, พิมพ์ครั้งที่ 3 พ.ศ. 2504, หน้า 1.

หอสมุดกลาง สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ผู้เชี่ยวชาญได้พิจารณาหลายแง่หลายมุมก่อนลงความเห็น พิจารณาที่ตั้งของประเทศ ลักษณะ พลเมือง สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม สภาพของท่าเรือเอง ฯลฯ ซึ่งในท้ายสุดผู้เชี่ยวชาญลงความเห็นว่า ถ้าจะฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศไทยให้ดีขึ้นแล้ว จะต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

1. ขุดลอกสันดอนที่ปากน้ำเจ้าพระยา
2. สร้างท่าเรือที่ทันสมัยขึ้นใหม่ที่ตำบลคลองเตย [7]

เหตุผลที่ต้องดำเนินงานทั้งสองประการควบคู่กันไป เนื่องจากผู้เชี่ยวชาญได้ศึกษาจากตัวเลขค่าใช้จ่ายที่ประเทศต้องเสียไป เนื่องจากความบกพร่องของท่าเรือและอุปสรรคของสันดอนคิดเป็นมูลค่าปีละเกือบห้าล้านบาท [8] ซึ่งเป็นภัยแห่งเศรษฐกิจของชาติอย่างหนัก ถ้ามีการปรับปรุงเฉพาะท่าเรือให้ดีขึ้นอย่างเดียว เรือบรรทุกสินค้าที่กินน้ำลึกเกินกว่า 12 ฟุต 6 นิ้ว ก็ไม่สามารถใช้บริการจากท่าเรือได้ เนื่องจากไม่สามารถเดินทางเข้ามาถึงท่าเรือกรุงเทพฯ เรือเดินสมุทรที่เดินทางมาจากต่างประเทศมักจะมีขนาดใหญ่ กินน้ำลึก ไม่สามารถจะผ่านสันดอน (BAR) ปากน้ำเจ้าพระยาเข้ากรุงเทพฯ จึงจำเป็นต้องขุดลอกสันดอนที่ปากน้ำเจ้าพระยาให้ลึกพอสำหรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ ในทางตรงกันข้ามถ้าขุดสันดอนเพื่อให้เรือเดินสมุทรเข้ามาถึงกรุงเทพฯ โดยไม่มีการปรับปรุงท่าเรือให้ทันสมัยเมื่อเรือเดินสมุทรเข้ามาถึงก็ไม่มีท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่ายสินค้า

ข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญจากสันนิบาตชาติได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาล ดังนั้นจึงได้มีการวางแผนดำเนินการสร้างท่าเรือและขุดลอกสันดอน โดยจัดตั้งคณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือซึ่งมี พ.อ. พระบริภัณฑ์ยุทธกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐการเป็นประธานกรรมการและมีกรรมการอีก 9 ท่าน [9] คณะกรรมการได้พิจารณา

---

[7] ประจวบ ฤนทรางกูร, พลตรี. "ท่าเรือกับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม", เอกสารวิจัยส่วนบุคคล, วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, ชุดที่ 6 ประจำปีการศึกษา 2506 – 2507 พระนคร, 14 สิงหาคม 2507, หน้า 51

[8] มูลค่าที่คำนวณในขณะนั้น

[9] กระทรวงคมนาคม, เรื่องเดิม หน้า 196

แผนผังการสร้างท่าเรือซึ่งมีบริษัทต่าง ๆ ทั้งของไทยและต่างประเทศเสนอประกวดแบบของท่าเรือที่ได้รับการพิจารณาคือของบริษัทฮัมเบอร์กกัมปะนี [10] แต่แบบของท่าเรือนี้ยังไม่เหมาะสมดีทุกประการ ต้องมีการแก้ไขกันอีก ในการวางแผนผังขั้นสุดท้ายสำหรับการสร้างท่าเรือ รัฐบาลไทยได้ติดต่อศาสตราจารย์ ดร.อากัตซ์ ซึ่งเป็นวิศวกรที่มีชื่อเสียงชาวเยอรมันและได้ร่วมออกแบบท่าเรือที่เสนอประกวด ของบริษัทฮัมเบอร์กกัมปะนีด้วย ให้มาช่วยสำรวจตำบลที่ตั้งท่าเรือที่เหมาะสม จากการสำรวจเห็นว่าตำบลคลองเตยฝั่งตะวันออกหรือฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งห่างจากปากแม่น้ำเข้ามาเป็นระยะทางประมาณ 27 กม. เหนือปากคลองพระโขนง เป็นตำบลที่เหมาะสมในการสร้างท่าเรือขึ้น ด้วยบริเวณคุ้งแม่น้ำตอนนี้มีอาณาบริเวณกว้างขวางและมีน้ำลึก

เนื่องจากรัฐบาลไทยได้เคยมีนโยบายว่าท่าเรือจะสร้างในอนาคตจะต้องอยู่ในบริเวณกรุงเทพฯ และจะกินที่กว้างใหญ่ไพศาลมาก จึงได้เตรียมการล่วงหน้ากันที่ดินไว้แห่งหนึ่งมิให้ราษฎรทำการปลูกสร้างบ้านเรือนเสีย ที่ดินนี้มีเขตด้านเหนือและด้านตะวันออกจดทางรถไฟสายกรุงเทพฯ–ปากน้ำ [11] ด้านใต้จดแม่น้ำเจ้าพระยา ด้านตะวันตกจดคลองเตย และรัฐบาลยังได้เตรียมกันที่ต่อจากเขตนี้ไปอีกแห่งหนึ่งสำหรับวางทางรถไฟไปท่าเรือ รัฐบาลได้เวนคืนที่ดินทั้งหมด ณ ตำบลคลองเตย 2,500 ไร่

ตามแผนการสร้างท่าเรือซึ่งเสนอแนะโดยผู้เชี่ยวชาญนั้นจะต้องทำการสร้างท่าเทียบเรือยาวประมาณ 1,000 เมตร พร้อมด้วยอุปกรณ์ต่าง ๆ เช่น ที่ขนส่งสินค้า โรงพักและเก็บสินค้า ที่เก็บสินค้ากลางแจ้ง ถนนและทางรถไฟ พร้อมทั้งกั้นเขตที่ดินสำหรับตั้งโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในขั้นแรกจะสร้างท่าเรือเพียงครึ่งเดียวเท่านั้น และท่าที่เรือใหญ่เข้าเทียบได้นั้นจะต้องให้ใช้ได้ทั้งในการค้าและการอุตสาหกรรม ส่วนการขุดสันดอนนั้น งานขั้นแรกจะขุดร่องน้ำผ่านสันดอนให้ลึกประมาณ 5 เมตร ในเวลา

---

10 ประจวบ สุนทรางกูร, พลตรี. เรื่องเดิม หน้า 100

11 ปัจจุบันทางรถไฟสายนี้เลิกแล้ว โดยมีถนนพระราม 4 แทน

น้ำลงเพื่อให้เรือกินน้ำลึกประมาณ 7 เมตร ผ่านเข้ามาได้ในเวลาน้ำขึ้น

งานก่อสร้างท่าเรือได้เริ่มในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2481 โดยคณะกรรมการได้ให้มีการประกวดราคาสร้างท่าเรือตามรายละเอียดเงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด บริษัทคริสเตียนนีและนิลเสน ซึ่งเป็นผู้ชนะการประกวดราคาเป็นผู้ดำเนินการสร้าง ในขณะเดียวกันรัฐบาลไทยได้จัดตั้งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ขึ้น อยู่ในสังกัดกระทรวงเศรษฐการ คณะกรรมการเดิมที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งได้เปลี่ยนชื่อเป็นคณะกรรมการที่ปรึกษาสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ และเพิ่มกรรมการขึ้นอีก เช่น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ (เศรษฐการ) และผู้แทนกระทรวงการคลัง

งานขุดลอกร่องน้ำสันดอนได้เริ่มในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2482 ผู้ดำเนินงานได้แก่กรมอุทกศาสตร์ร่วมกับกรมเจ้าท่า การขุดลอกทำในบริเวณที่ตื้นเขินอันเกิดจากตะกอนของแร่ธาตุและวัตถุบริเวณที่กระแสน้ำจืดและน้ำเค็มไหลมาปะทะกัน การขุดลอกทำตามร่องน้ำเดิมโดยตกแต่งให้มีความกว้างและลึกตามต้องการ การขุดครั้งแรกเป็นการขุดบุกเบิกร่องก่อนแล้วจึงขุดเพื่อทำการบำรุงรักษา ในขั้นแรกสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ทำการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำรวมทั้งเขื่อนเทียบเรือด้วย จนกระทั่งเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 การขุดต้องหยุดชะงักไป หลังจากสงครามโลกสงบแล้ว ร่องน้ำตื้นเขินมาก สำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ทำการขุดเองไม่ไหวจึงได้ว่าจ้างบริษัทรับจ้างทำการขุดแทน (ในปัจจุบันการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีเครื่องมือและเจ้าหน้าที่พอเพียงแล้ว จึงได้ทำการขุดและรักษาร่องน้ำเองตั้งแต่ปี 2508)

กิจการของสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ในระยะเริ่มแรกนั้นมีเรือสินค้าเข้าเทียบท่าน้อย เนื่องจากบริการและปัจจัยอำนวยความสะดวกไม่สมบูรณ์เช่นปัจจุบัน ตัวแทนเจ้าของเรือจึงไม่ค่อยให้เรือเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือคลองเตย รัฐบาลจึงได้เจรจากับบรรดาตัวแทนเจ้าของเรือและได้ตกลงกันแบ่งเรือเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือคลองเตยเป็นขั้น ๆ คือ ปีแรก (พ.ศ. 2490) แบ่ง 25%

ปีที่ 2 แบ่ง 50%

ปีที่ 3 แบ่ง 75%

"This document is the property of the Thailand Information Center (TIC), Chulalongkorn University and is to be returned within two weeks to the Thailand Information Center, Ratasart Building 5, Chulalongkorn University"

และปีที่ 4 ให้เรือทุกลำที่มาจากต่างประเทศเข้ากรุงเทพฯ จอดเทียบท่าเรือคลองเตยแต่แห่งเดียว ในการนี้รัฐบาลได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2493 กำหนดเขตท่าเรือคลองเตยเป็นท่าเรือเขต 2 และบังคับให้เรือทุกลำที่บรรทุกสินค้าต่างประเทศเข้ามาในลำน้ำเจ้าพระยาให้เข้าเทียบขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือเขต 2 ฉะนั้นท่าเรือเขต 1 คือท่าเรือด้านในเดิมจึงใช้สำหรับขนถ่ายสินค้าภายในประเทศและสินค้าขาออกไปต่างประเทศเท่านั้น

เมื่อกิจการท่าเรือเริ่มเจริญขึ้นรัฐบาลได้เล็งเห็นความจำเป็นที่จะให้สำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ดำเนินกิจการแบบองค์การอิสระเพื่อให้งานดำเนินไปโดยรวดเร็วทันกับความต้องการของการค้าจึงได้ตั้งคณะกรรมการร่างพระราชบัญญัติเพื่อยกฐานะสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ขึ้นเป็นองค์การอิสระในปี 2494 ประจวบกับรัฐบาลได้ทำสัญญากู้เงินจากธนาคารโลกมาพัฒนากิจการท่าเรือกรุงเทพฯ โดยทำการขุดลอกสันดอนและซื้ออุปกรณ์อำนวยความสะดวกของท่าเรือหลายอย่างในสัญญานั้นมีเงื่อนไขว่า ให้ตั้งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ เป็นองค์การอิสระด้วย ฉะนั้นโดยพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 การท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงมีกำเนิดขึ้นเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2494

<u>อำนาจหน้าที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย</u>[12]

มาตรา 6 ของพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ได้กำหนดวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งการท่าเรือแห่งประเทศไทยไว้ดังนี้

1. รับโอนกิจการท่าเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ในกรมการขนส่งกระทรวงคมนาคม

2. จัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการท่าเรือเพื่อประโยชน์

---

12 ประจวบ สุนทรางกูร, พลตรี. เรื่องเดิม หน้า 74

หอสมุดกลาง สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แห่งรัฐและประชาชนและดำเนินธุรกิจอันเกี่ยวกับการท่าเรือและธุรกิจอื่นซึ่งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ในกรมการขนส่งเคยปฏิบัติจัดทำ

มาตรา 9 ของพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 และตามพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2499 ได้กำหนดให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีอำนาจที่จะกระทำการต่าง ๆ ภายในวัตถุประสงค์ที่ระบุไว้ รวมทั้ง :-

1. สร้าง ซื้อ จัดหา จำหน่าย เช่า ให้เช่า และดำเนินงานเกี่ยวกับเครื่องใช้บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ

2. ซื้อ จัดหา เช่า ให้เช่า ถือกรรมสิทธิ์ ครอบครอง จำหน่ายหรือดำเนินงานเกี่ยวกับสังหาริมทรัพย์หรืออสังหาริมทรัพย์

3. กำหนดอัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือและออกระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว

4. จัดระเบียบว่าด้วยความปลอดภัย การใช้ท่าเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ

5. กู้ยืมเงิน

6. ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในอาณาบริเวณ

7. ควบคุมปรับปรุงและให้ความสะดวกและความปลอดภัยแก่กิจการท่าเรือและการเดินเรือภายในอาณาบริเวณ

8. กำหนดอัตราค่าภาระต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ

นอกจากนี้พระราชบัญญัติการท่าเรือฯ ได้กำหนดให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้รับสิทธิและหน้าที่ต่าง ๆ บรรดาที่กฎหมายให้ไว้แก่สำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ในกรมการขนส่งเดิม ประธานกรรมการ กรรมการ ผู้อำนวยการ และพนักงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าพนักงานตามความหมายแห่งกฎหมายลักษณะอาญา การท่าเรือฯ ได้รับการยกเว้นจากการเสียภาษีอากรตามประมวลรัษฎากรและให้ได้รับการยกเว้นการเสียภาษีอากรหรือค่าธรรมเนียมใด ๆ ตามกฎหมายอื่น บรรดาที่เรียกเก็บ

สำหรับอาคารและที่ดินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย นอกจากอาคารและที่ดินที่ให้เช่า การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้รับการยกเว้นจากการเสียค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยการสุลกากร อสังหาริมทรัพย์ของการท่าเรือฯ เมื่อจะต้องการใช้ในกิจการของการท่าเรือฯให้ได้รับการยกเว้นไม่อยู่ในบังคับแห่งกฎหมายว่าด้วยการควบคุมค่าเช่าในภาวะคับขันและทรัพย์สินของการท่าเรือฯ ย่อมไม่อยู่ในความรับผิดแห่งการบังคับคดี

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย [13]

คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งคณะกรรมการของการท่าเรือฯ ซึ่งประกอบด้วยประธานกรรมการ 1 คน กรรมการอื่นไม่น้อยกว่า 6 คน แต่ไม่เกิน 10 คน ผู้ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ กรรมการ และผู้อำนวยการ ต้องเป็นผู้มีสัญชาติไทย และมีความรู้จัดเจนเกี่ยวกับการท่าเรือ การขนส่ง การเดินเรือ พาณิชยกรรม การเศรษฐกิจ หรือการเงิน

คณะกรรมการเป็นผู้แทนการท่าเรือฯ ในส่วนที่เกี่ยวกับบุคคลภายนอก แต่คณะกรรมการจะมอบหมายให้ผู้อำนวยการ หรือพนักงานอื่นใดเป็นผู้แทนก็ได้

คณะกรรมการการท่าเรือฯ มีอำนาจหน้าที่วางนโยบาย และควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการท่าเรือฯ กับมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. กระทำกิจการและวางข้อบังคับและระเบียบ

2. แต่งตั้ง ถอดถอน กำหนด เลื่อนขั้นหรือลดขั้นเงินเดือนที่ปรึกษา ผู้เชี่ยวชาญ และหัวหน้าฝ่ายต่าง ๆ ซึ่งกระทำหน้าที่ช่วยผู้อำนวยการ และกำหนดอัตราเงินเดือนของพนักงานอื่นของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

3. วางข้อบังคับการประชุมและการดำเนินกิจการของคณะกรรมการ

4. วางข้อบังคับกำหนดระเบียบปฏิบัติงานและระเบียบวินัย และการลงโทษพนักงานการท่าเรือแห่งประเทศไทย และกรณีอื่นทำนองเดียวกัน โดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมก่อน

---

13 เรื่องเดียวกัน หน้า 75

5. กำหนดอัตราค่าภาระต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ อัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือบริการและความสะดวกต่าง ๆ ของการท่าเรือฯ แต่ต้องอยู่ภายในอัตราขั้นสูงและขั้นต่ำที่รัฐมนตรีกำหนด

6. คณะกรรมการการท่าเรือฯ แต่งตั้งผู้อำนวยการด้วยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี ในการนี้จะแต่งตั้งกรรมการเป็นผู้อำนวยการก็ได้

<u>อำนาจหน้าที่ของผู้อำนวยการการท่าเรือฯ</u>[14]

ผู้อำนวยการเป็นผู้บริหารการท่าเรือฯ ให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการกำหนด และให้มีอำนาจบังคับบัญชาพนักงานของการท่าเรือฯ ทุกตำแหน่ง ผู้อำนวยการต้องรับผิดชอบต่อคณะกรรมการในการจัดการและดำเนินงานของการท่าเรือฯ

ผู้อำนวยการมีอำนาจ

1. แต่งตั้ง ถอดถอน เลื่อนขั้นหรือลดขั้นอัตราเงินเดือนพนักงานของการท่าเรือฯ นอกจากที่อยู่ในอำนาจของคณะกรรมการแต่ทั้งนี้ต้องเป็นไปตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด

2. ออกระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของการท่าเรือฯ

ผู้อำนวยการอยู่ในตำแหน่งได้โดยไม่มีกำหนดเวลา แต่ในกรณีที่บกพร่องต่อหน้าที่หรือหย่อนสมรรถภาพ คณะกรรมการการท่าเรือฯ จะให้ออกจากตำแหน่งด้วยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีก็ได้

พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2502 ได้กำหนดเพิ่มเติมเกี่ยวกับการดำรงตำแหน่งของผู้อำนวยการหรือพนักงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งมีอายุครบหกสิบปีบริบูรณ์แล้ว ให้พ้นจากตำแหน่งเมื่อสิ้นปีที่อายุครบหกสิบปีบริบูรณ์ เว้นแต่จะได้มีการต่ออายุการทำงานอีกคราวละหนึ่งปี จนอายุครบหกสิบห้าปีบริบูรณ์

---

[14] เรื่องเดียวกันหน้า 76

วิธีการต่ออายุการทำงานให้เป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการ การต่ออายุการทำงานของผู้อำนวยการ จะต้องได้รับความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีด้วย

การบริหารงานและจัดแบ่งส่วนงาน

การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้จัดแบ่งส่วนงานเพื่อให้การบริหารงานเป็นไปตามลำดับขั้นดังนี้[15]

คณะกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้วางนโยบายและควบคุมดูแลทั่วไปเกี่ยวกับกิจการท่าเรือ โดยมีสำนักเลขานุการคณะกรรมการท่าเรือฯ เป็นผู้ติดต่อประสานงานระหว่างคณะกรรมการฯ และฝ่ายบริหารซึ่งได้แก่ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เป็นผู้บริหารงานท่าเรือตามนโยบายที่ได้รับมาจากคณะกรรมการท่าเรือฯ โดยมีสำนักที่ปรึกษาและผู้ชำนาญการให้คำปรึกษาแนะนำ และทำการวิเคราะห์และวิจัยเกี่ยวกับงานของการท่าเรือฯ ในด้านการดำเนินงานท่าเรือ ผู้อำนวยการฯ จะสั่งงานผ่านสำนักอำนวยการบริหารซึ่งมีรองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติงานและรองผู้อำนวยการฝ่ายธุรการเป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบ

งานในสำนักอำนวยการบริหารแยกออกเป็น 2 ส่วนด้วยกันคือ

1. งานส่วนกลาง
2. งานส่วนฝ่าย

---

[15] ดัดแปลงจากแผนผังที่แสดงในภาคผนวก หน้า 109 รายละเอียดของหน่วยงานแต่ละกองอาจดูได้จากแผนผังในภาคผนวกหน้าเดียวกัน

งานส่วนกลางมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 3 กอง ได้แก่

1. สำนักวิชาการและประมวลสถิติ
2. กองกลาง
3. กองกฎหมาย

งานส่วนฝ่ายมีหน่วยงานที่ปฏิบัติงานอยู่ 5 ฝ่าย คือ

1. ฝ่ายการปกครอง
2. ฝ่ายการเงินและบัญชี
3. ฝ่ายการช่าง
4. ฝ่ายการท่า
5. ฝ่ายการรองน้ำ

ฝ่ายการปกครอง ประกอบด้วยกองต่าง ๆ ดังนี้

1. กองอัตรากำลัง
2. กองการแพทย์
3. กองสวัสดิการ

ฝ่ายการเงินและบัญชี ประกอบด้วยกองต่าง ๆ ดังนี้

1. กองบัญชี
2. กองผลประโยชน์
3. กองตรวจสอบ
4. กองคลัง
5. กองพัสดุ

ฝ่ายการช่าง ประกอบด้วยหน่วยงาน 3 กองคือ

1. กองช่างโยธา
2. กองช่างกล
3. กองช่างไฟฟ้า

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ฝ่ายการท่า แยกออกเป็นกองต่าง ๆ ดังนี้

1. กองโรงพักสินค้า
2. กองคลังสินค้า
3. กองการท่า
4. กองการยกขนสินค้า
5. กองการฝึก
6. ตำรวจท่าเรือ

ฝ่ายการร่องน้ำ แยกออกเป็นกองดังนี้

1. กองสำรวจร่องน้ำ
2. กองการขุดลอก
3. กองบริการ

<u>ความสำคัญของค่าภาระและค่าบริการที่มีต่อการท่าเรือแห่งประเทศไทย</u>

เนื่องจากท่าเรือมีความสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ความได้เปรียบเสียเปรียบในการพัฒนาประเทศขึ้นอยู่กับลักษณะที่ตั้งของท่าเรือ การสามารถเคลื่อนย้ายทรัพยากร สินค้า ปัจจัยในการครองชีพและพัฒนาประเทศตลอดจนผลิตกรรมทางเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และอื่น ๆ ภายในประเทศไปต่างประเทศ หรือรับจากต่างประเทศเพื่อจ่ายออกไปยังส่วนต่าง ๆ ของประเทศ ย่อมอาศัยท่าเรือเป็นเครื่องช่วยอำนวยความสะดวก เหตุที่เป็นศูนย์กลางรับส่งสินค้าดังกล่าวท่าเรือจึงเปรียบเสมือนหัวใจที่ทำหน้าที่สูบฉีดสินค้าไปบริการและก่อให้เกิดประโยชน์ทั้งภายในและภายนอกประเทศ ดังนั้นงานเกี่ยวกับการท่าเรือจึงเป็นงานใหญ่ใช้เงินทุนดำเนินงานเป็นจำนวนมาก

การท่าเรือแห่งประเทศไทยในระยะเริ่มแรกซึ่งดำเนินการก่อสร้างตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญของสันนิบาตชาติ เมื่อมีการสร้างเขื่อนเทียบเรือและขุดลอกสันดอนในโครงการขั้นแรก ท่าเรือกรุงเทพฯ ต้องสามารถรับเรือใหญ่กินน้ำลึก 7 เมตรได้ และในโครงการขั้นหลังจะต้องสามารถรับเรือใหญ่ที่กินน้ำลึก 9 เมตรได้

นอกจากนั้นท่าเรือจะต้องสามารถรับส่งสินค้าตามที่ประมาณได้ดังนี้คือ [16]

	สินค้าหีบห่อขาเข้า เป็นตัน	ขาออกเป็นตัน	ข้าวขาออกเป็นตัน
โครงการขั้นแรก	200,000	70,000	400,000
โครงการขั้นสุดท้าย	400,000	160,000	2,234,300
		(เต็มที่	3,350,000)
สินค้าต่างประเทศทั้งหมดของไทย	450,000	160,000	1,600,000

ท่าเรือยังต้องมีที่รับส่งคนโดยสารที่ฝั่งแม่น้ำให้เรือใหญ่เข้าเทียบท่าได้เป็นพิเศษ เพราะจำนวนผู้โดยสารขึ้นลงที่ท่าเรือกรุงเทพฯ จะเพิ่มจำนวนสูงขึ้นทุกปี นอกจากนี้จะต้องมีที่ให้เรือใหญ่เข้ามารับถ่านหินได้ มีอู่สำหรับซ่อมเรือและอู่สร้างเรือ มีที่รับส่งปศุสัตว์ และมีสำนักงานต่าง ๆ ของเจ้าหน้าที่ท่าเรือ เจ้าหน้าที่ศุลกากรและเจ้าหน้าที่ตำรวจด้วย ท่าเรือต้องมีถนน ทางรถไฟ และคลองให้การรับส่งสินค้าสะดวก รวดเร็ว เป็นการบรรเทาความคับคั่งภายในบริเวณท่าเรือ

ในการดำเนินงานท่าเรือซึ่งต้องใช้ทุนเป็นจำนวนเงินมากสำหรับงานแต่ละโครงการ เมื่อมีท่าเทียบเรือและสิ่งปลูกสร้างแล้ว มิใช่ว่าการลงทุนจะหยุดแต่เพียงเท่านั้น ท่าเรือจะต้องมีการพัฒนาและดำเนินการติดต่อกันไป ความจำเป็นในการใช้เงินทุนย่อมหลีกเลี่ยงไม่ได้ การท่าเรือฯ ต้องปรับปรุงองค์ประกอบของท่าเรือให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ซึ่งได้แก่

1. <u>พื้นน้ำ</u> เรือต้องอาศัยน้ำลึกที่เพียงพอจึงจะเข้าเทียบท่าได้ เรือใหญ่กินน้ำลึกมาก ท่าเทียบเรือจะต้องลึกพอ ในการสร้างท่าเทียบเรือจะต้องใช้วิธีขุดบริเวณเขื่อนเทียบเรือ ที่บริเวณใกล้ฝั่งหรือแม่น้ำตื้นเขินทางท่าเรือจะขุดให้ลึกพอเพื่อสะดวกแก่การเทียบเรือ การขุดนี้จะต้องดำเนินไปตลอดเวลา เพราะกระแสน้ำที่ไหลไปมาจะพัดพาตะกอนมาทับถมทำให้ตื้นเขิน

---

16 ประจวบ สุนทรางกูร, พลตรี. เรื่องเดิม หน้า 58

หอสมุดกลาง สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2: <u>ทางเข้าท่า</u> ท่าเรือกรุงเทพฯ เป็นท่าเรือในแม่น้ำ มีสันดอนที่ปากแม่น้ำ ฉะนั้นจึงต้องขุดร่องน้ำนำทางเข้าให้เรือใหญ่แล่นเข้ามาถึงท่าได้ ร่องน้ำที่ขุดแล้วต้องมีการรักษาเพราะบางแห่งมีตะกอนมาก นานไปร่องน้ำที่ขุดไว้จะตกตะกอนตื้นเขินได้ จึงต้องคอยวัดและหยั่งน้ำ ขุดลอกอยู่เสมอ เมื่อท่าเรือเริ่มสร้างขึ้นก็ได้มีการขุดสันดอนพร้อม ๆ กัน แต่เนื่องจากสงครามโลกครั้งที่ 2 การขุดต้องหยุดชะงักไป พอสงครามสงบลงร่องน้ำที่ขุดไว้นั้นก็ตื้นเขิน ปี 2482 – 2487 ท่าเรือได้ขุดลอกเอง ขุดสันดอนได้ยาว 16 กิโลเมตร ลึก 5.2 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MEAN SEA LEVEL) พอเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 ต้องหยุดการขุดเพราะมีอุปสรรค หลังสงครามโลก ท่าเรือใช้เรือขุด 2 ลำ ทำการขุดลอกแต่ไม่สามารถทำได้ จึงว่าจ้างบริษัทต่างประเทศให้รับงานขุดลอกสันดอนและบริเวณหน้าเขื่อนท่าเรือ มีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นดังนี้ [17]

ปี 2494–96 บริษัทอัมสเตอร์ดัมเช่ รับทำการขุดลอก เสียค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น 7,654,222.02 เหรียญสหรัฐฯ

ปี 2497–99 บริษัทเรมอนด์คอนกรีตไพล์กับพวก รับทำการขุดลอกเสียค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น 99,431,762.44 บาท

ปี 2499–2501 บริษัทโซซิเอตา อิตาเลียนา ลาโวริ มาริตติมิ ร่วมกับบริษัทอิมเปรซา คอนสตรูซิโอนิ รับทำการขุดลอก เสียค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น 3,679,715.23 เหรียญสหรัฐฯ

ปี 2502–04 บริษัทโซซิเอตา อิตาเลียนา ลาโวริ มาริตติมิ ร่วมกับบริษัทอิมเปรซา คอนสตรูซิโอนิ รับทำการขุดลอกเสียค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น 3,981,229.87 เหรียญสหรัฐฯ

ปี 2504–06 บริษัทโซซิเอตา อิตาเลียนา ลาโวริ มาริตติมิ ร่วมกับบริษัทอิมเปรซา คอนสตรูซิโอนิ รับทำการขุดลอกเสียค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น 49,400,000.00 บาท

---

17 เรื่องเดียวกัน หน้า 105– 126

ปี 2506–08 บริษัทโซซิเอตา อิตาเลียนา ลาโวริ มาริตติมิ ร่วมกับบริษัท อิมเปรซา คอนสตรูซิโอนิ รับทำการขุดลอกเสียค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น 47,700,000.00 บาท

แม้ในระยะต่อมาการท่าเรือฯ ได้ดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำเองเพราะมีอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้และความชำนาญเพียงพอ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับบริษัทรับเหมาทำ แม้จะต่ำกว่ามากในระยะแรก ๆ แต่ต่อ ๆ มาก็มีราคาใกล้เคียงกันกับที่เคยจ้างแต่ก็ยังต่ำกว่า

3. <u>เครื่องหมายต่าง ๆ ในร่องน้ำ</u> ร่องน้ำสำหรับการเดินเรือจะต้องมีเครื่องหมายบอกไว้ด้วย เพื่อมิให้เรือที่เดินทางเข้าออกต้องเกยตื้น การท่าเรือฯ ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการตั้งกระโจมไฟสำหรับบอกทางเข้าร่องน้ำ กระโจมไฟต้องสูงและมีรัศมีไกล ๆ มองเห็นและสังเกตได้ง่าย ไฟที่กระโจมไฟต้องปิดเปิดเป็นจังหวะต่าง ๆ เพื่อให้รู้ว่าเป็นกระโจมไฟแห่งใด ตามขอบร่องน้ำก็มีทุ่นบอก ถ้าอากาศธรรมดาใช้ทุ่นสีธรรมดา สีของทุ่นแต่ละข้างของขอบร่องน้ำต่างกันเพื่อกันความเข้าใจผิด นอกจากทุ่นบอกขอบร่องน้ำยังมีเสาเล็งแนวทาง มีลักษณะเป็นเสามีเป้า รูปร่างและสีต่าง ๆ กัน เล็งให้อยู่ในแนวเดียวกัน ซึ่งอยู่ในแนวกลางร่องน้ำ กลางคืนมีไฟสูงไฟต่ำให้เล็ง ถ้าแนวร่องน้ำเปลี่ยนทิศทางจะมีเสาบอก การเลี้ยวทางแยกซึ่งมีลักษณะพิเศษตั้งไว้ในที่ที่เปลี่ยนทิศแนวร่องน้ำ

4. <u>ที่จอดเรือกลางน้ำ</u> ที่จอดเรือกลางน้ำที่ท่าเรือสร้างขึ้นใช้เป็นที่พักเรือสินค้าที่รอการเข้าเทียบท่าหรือเข้าอู่จอดเรือที่มีประตูน้ำหรือใช้เป็นที่จอดเรือกลางน้ำเพื่อขนถ่ายสินค้าลงเรือลำเลียง ขนส่งคนโดยสารหรือเชื้อเพลิง หรือเสบียงอาหารหรือบรรทุกสินค้าสำหรับเรือที่ไม่ประสงค์จะเทียบท่า ความยาวของท่าเทียบเรือกรุงเทพฯ ไม่พอให้เรือเข้าเทียบได้พร้อมกันเกินสิบลำ จึงมีที่จอดเรือกลางน้ำทำเป็นหลักผูกเรือจำนวน 36 หลัก เรือสินค้าขนาดใหญ่เทียบจอดได้ 7 ลำ และมีทุ่นผูกเรือที่สาธุประดิษฐ์ 6 ทุ่น ผูกเรือได้ 6 ลำ เมื่อหลักหรือทุ่นเหล่านี้มีการชำรุดเสียหายก็ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์ได้

5. <u>เขื่อนหรือท่าเทียบเรือ</u> ท่าเรือทุกแห่งต้องมีเขื่อนหรือท่าเทียบเรือเพื่อให้สามารถยกสินค้าจากเรือลงมากองบนฝั่งข้างเรือ หรือ ขนสินค้าที่กองบนเขื่อนขึ้นบนเรือที่จอดเทียบ เขื่อนเทียบเรือจะต้องก่อสร้างและระวังรักษาให้แข็งแรงพอทานน้ำหนักสินค้าโดยไม่พัง การซ่อมแซมเขื่อนมีอยู่เสมอในกรณีที่เรือสินค้าขนาดใหญ่เข้าเทียบท่าอาจมีกระทบทำให้เขื่อนเสียหาย

การสร้างเขื่อนหรือท่าเทียบเรือต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมของสถานที่ ท่าเรือกรุงเทพฯ เป็นเขื่อนแบบ QUAY หรือ WHARF ซึ่งเป็นเขื่อนยาวตามแนวของฝั่ง ข้อดีของเขื่อนชนิดนี้ก็คือเรือแล่นเข้าเทียบท่าได้ทุกเวลา ในต่างประเทศที่มีเรือเข้าเทียบท่ามากและความยาวของฝั่งไม่พอก็ทำแบบ PIER คือสะพานยาวยื่นออกไปในน้ำ หรือใช้วิธีขุดฝั่งเข้าไปทำเป็นอ่างจอดเรือ (BASIN)

เขื่อนเทียบเรือต้องมีอุปกรณ์ประกอบด้วย เช่น พุกผูกเรือ (BOLLARD) สำหรับผูกเรือสินค้าที่เข้าเทียบเขื่อน เรือลำหนึ่ง ๆ ต้องใช้พุกหลายตัว สำหรับเรือเล็กหรือลากจูง เรือยนต์ข้ามฟาก ก็มีห่วงผูกเรือติดอยู่หน้าเขื่อนอยู่สูงกว่าระดับน้ำขึ้นมีหลายระดับและยังมีบันไดสำหรับขึ้นลงหน้าเขื่อน บางแห่งทำเจาะเข้าไป บางแห่งหัวยื่นออกมา การป้องกันการกระทบระหว่างเรือกับเขื่อนจะมีไม้ประกับหน้าเขื่อน (FENDER) เป็นไม้ประกับติดหน้าเขื่อนสูงแต่ขอบเขื่อนหรือต่ำกว่าเล็กน้อย ส่วนล่างไม่เกินระดับน้ำลงต่ำสุด มีทั้งชนิดตั้งและตามยาว ไม้ประกับนี้ชำรุดเสียหายง่ายและซ่อมไม่ค่อยสะดวกเนื่องจากอยู่ในระดับน้ำขึ้นน้ำลง การท่าเรือฯ ได้เปลี่ยนจากไม้เป็นยางประกับเขื่อนทั้งหมด (RUBBER FENDER) เป็นที่เรียบร้อยและได้ผลดีมาก นอกจากนี้ยังมีท่อน้ำประปาสำหรับให้บริการแก่เรือ ปลั๊กไฟฟ้าและโทรศัพท์

6. <u>โรงพักสินค้า</u> โรงพักสินค้าเป็นที่พักสินค้าที่ขนขึ้นจากเรือเป็นการชั่วคราวเพื่อแยกนับ รวบรวม ซ่อม และสำรวจหีบห่อก่อนส่งให้ผู้รับ ค่าใช้จ่ายในการสร้างโรงพักสินค้ามักจะสูงเพราะลักษณะของอาคารต้องมีเสาน้อยเพื่อมิให้เกะกะในการเคลื่อนย้ายสินค้า ดังนั้นโรงพักสินค้าจะมีเสาข้างฝาผนังแต่จะไม่มีเสาตรงกลาง เนื้อที่ประมาณ 10,000–18,000 ตารางเมตร ส่วนสูงประมาณ 7–7.5 เมตร ส่วนยาวมักจะสร้าง

ให้เหมาะสมกับส่วนยาวของเรือสินค้าที่จะเข้ามาเทียบ ตัวอาคารต้องแข็งแรง ปกปิดมิดชิด กันแดดกันฝน พื้นที่ปกติจะรับน้ำหนักได้ 3–5 ตันต่อตารางเมตร ภายในอาคารมีแสงสว่างพอเพียง เพื่อสะดวกในการทำงานทั้งกลางวันและกลางคืน มีช่องระบายอากาศถูกตามสุขลักษณะ เครื่องป้องกันอัคคีภัยจำเป็นต้องมีไว้เพื่อในกรณีอุบัติเหตุ ทางเข้า – ออก จะต้องกว้างและพอเพียงในการเปิดรับสินค้าให้ตรงกับระวางเรือสินค้าทุกแห่ง

7. <u>คลังสินค้า</u> คลังสินค้าเป็นสิ่งปลูกสร้างเช่นเดียวกับโรงพักสินค้า ใช้เป็นที่เก็บรักษาสินค้าที่ยังไม่รับไปจากท่าเรือทันที คลังสินค้ามักตั้งไว้ด้านหลังโรงพักสินค้า อยู่ห่างจากเขื่อนเทียบเรือได้ ส่วนคลังสินค้าทัณฑ์บนใช้เก็บสินค้าที่ยังไม่ได้ชำระค่าภาษีขาเข้า อยู่ในความควบคุมของศุลกากร

8. <u>ที่กองสินค้า</u> ท่าเรือต้องมีลานให้กองสินค้า เพราะสินค้าบางชนิดไม่ต้องการร่มเงามิดชิด สามารถวางไว้ตากแดดตากฝนได้ การสร้างที่กองสินค้ากลางแจ้งเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายได้มากกว่าการสร้างโรงพักสินค้าหรือคลังสินค้า สินค้าที่วางกองนั้นมักเป็นสินค้าที่ลักขโมยได้ยาก สินค้าหนักที่ต้องใช้ปั้นจั่นยก เช่น รถยนต์ เครื่องจักร หรือ สินค้าที่มีน้ำหนักมาก ท่าเรือต้องทำที่พิเศษให้กองสินค้าโดยใช้พื้นรับน้ำหนักได้มากพอความต้องการ

9. <u>สิ่งก่อสร้างอื่นสำหรับสินค้าบางอย่าง</u> ประเทศไทยเป็นประเทศเกษตรกรรม สินค้าส่วนใหญ่อยู่ในรูปของพืชผลตามธรรมชาติ เช่น ข้าว ข้าวโพด ปลา เนื้อสัตว์ ไม้ ท่าเรือต้องจัดสร้างที่เก็บสินค้าเหล่านั้นเป็นพิเศษ เพื่อมิให้สินค้าต้องเสียหาย สิ่งก่อสร้างบางอย่างที่การท่าเรือฯไม่มีแต่ท่าเรือเอกชนมี เช่น ฉาง (SILO) สำหรับเก็บสินค้าเมล็ดที่ไม่บรรจุหีบห่อ มีเครื่องอบไล่ความชื้น เครื่องรมกันมอดกันแมลง สินค้าจำพวกไม้ก็มีโรงเก็บสินค้าไม้มีให้เสียหาย อาหารที่เสียง่ายต้องเก็บไว้ในห้องเย็น ที่เก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงต้องมีอุปกรณ์ป้องกันระวังรักษาไฟไหม้ ท่าเรือที่มีคนโดยสารขึ้นหรือลงก็ต้องมีสิ่งก่อสร้างได้แก่ สถานีรับส่งคนโดยสาร ที่ทำการตรวจคนเข้าเมือง ด่านกักโรค เป็นต้น ปศุสัตว์ที่ส่งออกหรือนำเข้าจะมีสถานที่พิเศษพร้อม

ทั้งที่พักสัตว์กักสัตว์ที่เป็นโรค

10. <u>เส้นทางคมนาคมภายในท่าเรือ</u> ทุกวันจะมีผู้ใช้ท่าเรือเป็นจำนวนมากทั้งขนสินค้าเข้าและส่งสินค้าออก เรือขนสินค้าจะเข้าเทียบท่าตลอดเวลา เพื่อให้การทำงานเป็นไปอย่างรวดเร็ว ถนนเป็นสิ่งจำเป็น ขนาดของถนนต้องใหญ่พอสำหรับให้การจราจรไหลได้สะดวก การติดต่อระหว่างเขื่อนเทียบเรือ โรงพักสินค้า คลังสินค้าที่ทำการต่าง ๆ สามารถทำได้ด้วยความรวดเร็ว นอกจากถนนยังมีทางรถไฟเพื่อติดต่อกับทางรถไฟสายใหญ่ไปแหล่งต่าง ๆ ภายในประเทศ แม่น้ำลำคลอง ก็ต้องขุดลอกให้ใหญ่พอสำหรับการคมนาคมในการขนถ่ายสินค้าด้วยเรือเล็กมิให้ต้องเกะกะเรือใหญ่ ท่าเรือมีหน้าที่ดูแลและบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดีเสมอเฉพาะที่อยู่ในอาณาบริเวณ

11. <u>อุปกรณ์ของท่าเรือ</u> รายจ่ายลงทุนที่จำเป็นของท่าเรืออีกอย่างหนึ่งคือเครื่องทุ่นแรงต่าง ๆ ได้แก่พวกปั้นจั่น แต่ก่อนท่าเรือใช้แรงงานจากกรรมกรในการขนสินค้าโดยอาศัยอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเพียงเล็กน้อย เพราะท่าเรือยังไม่เจริญก้าวหน้า สินค้ายังไม่เข้ากรุงเทพฯ มากนัก แต่ในปัจจุบัน ความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยจากการชำรุดเสียหาย เป็นสิ่งที่เจ้าของสินค้าต้องการ ดังนั้นเป็นธรรมดาอยู่เองที่ท่าเรือต้องพัฒนาด้วยการลงทุนซื้อเครื่องทุ่นแรงเหล่านี้มา และต้องหามาทดแทนเมื่อมีการชำรุดเสียหาย อุปกรณ์จำพวกรถยก รถเข็น รถลากด้วยเครื่องยนต์ เครื่องชั่งน้ำหนักเพื่อคิดค่าธรรมเนียมหรือค่าภาษีสินค้า (WEIGHING SCALE) ทางท่าเรือต้องหามาไว้เพื่อให้บริการอำนวยความสะดวกเช่นกัน

นอกจากรายจ่ายลงทุนในการจัดหาสังหาริมทรัพย์และอสังหาริมทรัพย์แล้ว ท่าเรือยังต้องใช้เงินในการดำเนินงานจ่ายเป็นรายจ่ายประจำทุก ๆ ปี เพราะท่าเรือยังมีหน้าที่อำนวยความสะดวกในด้านอื่น ๆ อีก อาทิ การรับเรือปล่อยเรือ การลากจูง การบริการ น้ำประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์ ยาม การควบคุมการบรรทุกขนถ่ายสินค้าในเรือ (STEVEDORING) เชื้อเพลิงสำหรับเรือ กรรมกรขนถ่ายสินค้า บริการดังกล่าว ท่าเรือต้องเสียค่าใช้จ่ายตลอดเวลา ในปีหนึ่ง ๆ ค่าใช้จ่ายจะมีมูลค่าหลายสิบล้านบาท และมูลค่านี้มีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี ดังตารางที่แสดงให้เห็นชัดในภาคผนวกหน้า 110 เปรียบเทียบให้เห็นรายจ่ายที่สูงขึ้น รวมทั้งการเปรียบเทียบให้เห็นรายได้

จำนวนเรือที่เข้าเทียบท่าและกำไรสุทธิของแต่ละปี

รายจ่ายจำนวนนับร้อยล้านบาทต่อปีและรายจ่ายลงทุนเพื่อขยายงานท่าเรืออีกจำนวนไม่น้อย ทำให้การท่าเรือฯ ต้องหารายได้ให้พอเพียง แหล่งที่มาของรายได้ของการท่าเรือฯ ที่สำคัญคือค่าภาระและค่าบริการ รายได้ที่การท่าเรือฯ ได้รับจากการดำเนินงาน ส่วนหนึ่งใช้เป็นค่าใช้จ่ายต่าง ๆ สำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา เงินรางวัลและเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์พนักงาน เงินสำรองธรรมดา เงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบแล้ว เหลือเท่าใดจะต้องนำส่งเข้าเป็นรายได้ของรัฐ ถ้าปีใดที่รายได้มีจำนวนไม่เพียงพอสำหรับรายจ่ายต่าง ๆ ยกเว้นเงินสำรองธรรมดาและเงินสำรองขยายงาน และการท่าเรือฯ ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐจะจ่ายเงินให้การท่าเรือฯ เท่าจำนวนที่ขาด[18]

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

---

18 เรื่องเดียวกัน หน้า 89 และพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 39