



บทที่ 2

การบริหารงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ประวัติการก่อตั้ง

ในสมัยก่อนที่จะมีท่าเรือกรุงเทพฯ ณ ตำบลคลองเตย เรือที่จะเข้ากรุงเทพฯที่จอดหลายแห่ง คือ ที่จอดเรือที่เกาะสีชัง ที่อ่างศิลาและบริเวณมอกสันตอนเจ้าพระยา ส่วนที่กรุงเทพฯที่จอดกลางน้ำ ตลอดทางยาวของแม่น้ำเจ้าพระยาที่ไหลผ่านกรุงเทพฯ ยาวประมาณ 17 กิโลเมตร ทั้ง 2 ฝั่งมีโรงสี โรงเลื่อย โรงเก็บถ่านหิน คลังเก็บน้ำมัน โรงฟักลินค้า คลังสินค้าพร้อมเขื่อนเทียบเรือและอุโมงค์ ซึ่งเป็นของเอกชนทั้งหมด เรือสินค้าจากต่างประเทศมักเทียบท่าเอกชนซึ่งเป็นของบริษัทต่างประเทศ เสียส่วนใหญ่ เช่นท่าเทียบเรือของบริษัท ฮีลเอเชียดีก จำกัด ท่าเรือของบริษัท บอร์เนียว จำกัด และท่าเทียบเรือของบริษัท แองโกลไทย จำกัด เรือของบริษัทเดินเรืออื่น ๆ ที่ไม่มีท่าเฉพาะเมื่อเข้าเทียบท่าต้องเสียค่าธรรมเนียมให้แก่เจ้าของท่าตามอัตราที่กำหนด ซึ่งท่าเอกชนเหล่านี้มักมีโรงฟัก ลินค้าขนาดเล็กเป็นไม้หรือคอนกรีต มีถนนเข้าถึงท่าแต่ไม่มีทางรถไฟ

ในขณะที่ยังไม่มีท่าเรือกรุงเทพฯ กรมศุลกากรได้จัดเจ้าหน้าที่ไปประจำตามท่าเรือเอกชน เพื่อดูแล ประเมินและจัดเก็บภาษีตามกฎหมาย

ต่อมารัฐบาลภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475 พิจารณาเห็นว่า การค้าทางทะเลเจริญอย่างรวดเร็ว เรือมีขนาดใหญ่ขึ้น สินค้ามีจำนวนมากมายหลายชนิด อันมีลักษณะและวิธีการเก็บรักษาต่างกัน และบางชนิดยังต้องการการดูแลที่ถูกต้องตามหลักวิชาด้วย ประเทศไทยขณะนั้นยังล่าช้าในด้านกิจการท่าเรือ โดยยังไม่มีท่าเรือที่ทันสมัยที่สามารถพอจะรับเรือสินค้าจากต่างประเทศได้แม้แต่แห่งเดียว รัฐบาลจึงดำริที่จะสร้างท่าเรือที่ทันสมัยขึ้นที่กรุงเทพฯ เนื่องจากมีแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งลึกและกว้างไหลผ่าน เป็นช่องทางให้เรือขนาดใหญ่ ๆ เดินได้สะดวก แต่จุดสำคัญอยู่ที่ปากอ่าวซึ่งมีสันดอน (Bar) ขวางไว้ ซึ่งดินเลนเกินไปทำให้เรือที่กินน้ำลึกกว่า 14½ ฟุตผ่านไม่ได้แม่น้ำจะขึ้นเต็มที่ก็ตาม จึงต้องทำการถ่ายสินค้าลงเรือเล็ก แล้วลากจูงเข้าสู่กรุงเทพฯ ทำให้ลำบากล่าช้า เกิดอุปสรรคมาก มีการแตกหักเสียหายและเพิ่มภาระในการค้นหาเรือสำเลียงต่าง ๆ

เป็นการเพิ่มค่าใช้จ่ายให้มากขึ้น ถ้ามีการสร้างท่าเรือที่กรุงเทพฯ ให้มีท่าเทียบเรือ และโกดังสำหรับเก็บสินค้าที่ทันสมัย เพื่อความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยให้แก่บรรดาเรือสินค้าจากต่างประเทศ จะทำให้ต่างประเทศยินดีที่จะติดต่อค้าขายกับไทย และไทยสามารถส่งสินค้าในประเทศไปขายได้สะดวก และมีปริมาณมาก รวมทั้งสะดวกในการจัดเก็บภาษีสินค้าขาเข้าและขาออก ณ ท่าเทียบเรือด้วย

รัฐบาลสมัยนั้นจึงขอความร่วมมือไปยังสันนิบาตชาติที่กรุงเจนีวา (Geneva) ประเทศสวิสเซอร์แลนด์ เพื่อขอความเห็นของผู้เชี่ยวชาญในการคมนาคมและการขนส่งของสันนิบาตชาติ พ.ศ.

2477

สันนิบาตชาติได้ส่งผู้เชี่ยวชาญ 3 นาย มาดำเนินการเพื่อพิจารณาสำรวจศึกษาปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ได้แก่

1. นาย A.T. COODE ชาวอังกฤษ นายช่างที่ปรึกษาของผู้แทนรัฐบาลอังกฤษแผนกเมืองขึ้น กรรมการผู้เชี่ยวชาญในวิชาอุทกศาสตร์

2. นาย P.H. WATIER ชาวฝรั่งเศส รัฐมนตรีเจ้ากรม กรมเจ้าท่า กระทรวงโยธา ประเทศฝรั่งเศส สมาชิกประจำของคณะกรรมการท่าเรือและการเดินเรือทะเลของแผนกการท่าเรือ และการเดินเรือทะเล ของแผนกการคมนาคมและการขนส่งของสันนิบาตชาติ

3. นาย G.P. NIJHOFF ชาวเนเธอร์แลนด์ นายช่างที่ปรึกษา ผู้ทำรายงานของกรรมการสืบสวนปัญหาสาธารณกิจกับเครื่องใช้ในการเทคนิคของชาติ แผนกการคมนาคม

ผู้เชี่ยวชาญได้พิจารณาถึงที่ตั้งของประเทศ ลักษณะ พลเมือง สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม สภาพของท่าเรือ ได้ลงความเห็นว่าจะฟื้นฟูเศรษฐกิจของไทยให้ได้ดีขึ้นแล้ว จะต้องดำเนินการ คือ

1. ขุดลอกสันดอนที่ปากน้ำเจ้าพระยา
2. สร้างท่าเรือที่ทันสมัยขึ้นที่ตำบลคลองเตย

โดยจะต้องดำเนินการไปพร้อม ๆ กัน เพราะจากการศึกษาจากตัวเลขค่าใช้จ่ายที่ประเทศต้องเสียไปเนื่องจากความบกพร่องของท่าเรือ และอุปสรรคของสันดอนคิดเป็นมูลค่าปีละเกือบ 5 ล้านบาท (ในสมัยนั้น) อันเป็นภัยต่อเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก

ความเห็นดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาลไทย จึงมีการวางแผนสร้างท่าเรือ และขุดลอกสันดอน โดยจัดตั้งคณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือซึ่งมี พ.อ.พระบริรักษ์ยุทธกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจ เป็นประธานกรรมการ และมีกรรมการอีก 9 ท่าน

คณะกรรมการได้พิจารณาแผนผังการสร้างท่าเรือที่บริษัทต่าง ๆ ทั้งไทยและต่างประเทศ เล่นประกวด แบบที่ได้รับการพิจารณาคือแบบของบริษัท ฮัมเบอร์กัมปะนิ แต่แบบนี้ยังต้องการแก้ไขอีก

ในการวางแผนผังขั้นสุดท้าย สำหรับการสร้างท่าเรือ รัฐบาลไทยได้ติดต่อศาสตราจารย์ ดร. อาเกิตซ์ วิศวกรชาวเยอรมัน ซึ่งได้ร่วมออกแบบท่าเรือที่เล่นประกวดของบริษัท ฮัมเบอร์กัมปะนิด้วย ให้มาช่วยสำรวจตำบลที่ตั้งท่าเรือที่เหมาะสม จากการสำรวจเห็นว่า ตำบลคลองเตยฝั่งตะวันออกหรือฝั่งซ้ายของเจ้าพระยา ห่างจากปากน้ำเข้ามา 27 กิโลเมตร เหนือคลองพระโขนง เหมาะสมในการสร้างท่าเรือ เพราะบริเวณนี้แม่น้ำตอนนี้มีอาณาบริเวณกว้างขวางและมีน้ำลึก

เนื่องจากรัฐบาลเคยมีนโยบายว่า ท่าเรือในอนาคตจะอยู่ในกรุงเทพฯ และกินเนื้อที่มากที่สุดเตรียมการล่วงหน้า โดยกินที่ดินไว้ทำให้ราชการทำการปลูกสร้างบ้านเรือน โดยเขตเหนือและตะวันออก จดทางรถไฟสายกรุงเทพฯปากน้ำ (ซึ่งปัจจุบันทางรถไฟสายนี้เลิกแล้ว มีถนนพระราม 4 แทน) ด้านใต้จดแม่น้ำเจ้าพระยา ด้านตะวันตกจดคลองเตย และรัฐได้เตรียมพื้นที่ต่อจากนี้ไปอีกแห่งหนึ่งสำหรับวางทางรถไฟไปท่าเรือ ปริมาณที่ดินที่รัฐเวนคืนทั้งหมด ๗ ตำบลคลองเตยประมาณ 2,500 ไร่

ตามแผนผังซึ่งเล่นโดยผู้เชี่ยวชาญนั้น ต้องสร้างท่าเทียบเรือยาวประมาณ 1,000 เมตร พร้อมอุปกรณ์ต่าง ๆ เช่นที่ขนส่งสินค้า โรงพักและเก็บสินค้า ที่เก็บสินค้ากลางแจ้ง ถนนและทางรถไฟพร้อมกับกินเขตที่ดินไว้สำหรับตั้งโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ ด้วย

งานในขั้นแรกจะสร้างท่าเรือเพียงครึ่งเดียว และทำท่าเรือใหญ่เข้าเทียบได้จะต้องใช้ได้ทั้งในทางการค้าและอุตสาหกรรม ส่วนการขุดสันดอน ขั้นแรกจะขุดร่องน้ำผ่านสันดอนให้ลึกประมาณ 5 เมตรในเวลาน้ำลง เพื่อให้เรือลึก 7.0 เมตรผ่านได้ในเวลาน้ำขึ้น

งานสร้างท่าเรือเริ่มในเดือน สิงหาคม พ.ศ. 2481 โดยบริษัท คริสเตียนและนิลสันไทย จำกัด ซึ่งเป็นผู้ชนะการประกวดราคาก่อสร้างท่าเรือตามรายละเอียดที่คณะกรรมการกำหนด ขณะเดียวกันรัฐบาลได้จัดตั้งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯขึ้นอยู่ในสังกัดกระทรวงเศรษฐการ คณะกรรมการเดิมที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งได้เปลี่ยนชื่อเป็นคณะกรรมการที่ปรึกษาสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ และเพิ่มกรรมการอีก เช่น รัฐมนตรีกระทรวงพาณิชย์ (เศรษฐการ) และผู้แทนกระทรวงการคลัง

งานขุดลอกร่องน้ำสันดอนเริ่มในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2482 ผู้ดำเนินการได้แก่ กรมอุทกศาสตร์ ร่วมกับกรมเจ้าท่า โดยทำการขุดลอกในบริเวณที่ต้นเขิน อันเกิดจากตะกอนของ แร่ธาตุและวัสดุบริเวณกระแสน้ำตื้น และน้ำเค็มไหลมาปะทะกัน การขุดลอกทำตามร่องน้ำเดิม ตกแต่งให้มีความกว้างและลึกตามที่ต้องการ

สำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ได้ทำการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำรวมทั้งสร้างเขื่อน เียบเรือเอง เมื่อเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 การขุดลอกต้องชะงักไป หลังสงครามเลิกแล้วร่องน้ำตื้นเขินมาก จึงได้ว่าจ้างให้บริษัทต่าง ๆ ขุดลอกโดยรัฐตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีให้ ปัจจุบันการทำเรือฯ มีเครื่องมือและเจ้าหน้าที่พอเพียงจึงทำการขุดลอกเองตั้งแต่ พ.ศ. 2508 โดยใช้จ่ายจากเงินของการท่าเรือฯ

ในระยะแรกมีเรือเข้าเทียบท่าน้อยมาก เนื่องจากบริการและปัจจัยในการอำนวยความสะดวกยังไม่สมบูรณ์ รัฐจึงเจรจากับบรรดาตัวแทนเจ้าของเรือและตกลงแบ่งเรือเข้าเทียบท่าเป็นชั้น ๆ คือ

ปีแรก พ.ศ. 2490 แบ่งเรือเข้าเทียบท่าสำนักงานกรุงเทพฯ 25%

ปีที่สอง พ.ศ. 2491 " " 50%

ปีที่สาม พ.ศ. 2492 " " 75%

ปีที่สี่ พ.ศ. 2493 ให้เรือทุกลำจากต่างประเทศที่เข้ากรุงเทพฯ จอดเทียบท่า ณ ท่าเรือคลองเตยเพียงแห่งเดียว

ในการนี้รัฐบาลประกาศใช้พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2493 กำหนดเขตท่าเรือคลองเตยเป็นท่าเรือเขต 2 บังคับให้เรือทุกลำที่บรรทุกสินค้าจากต่างประเทศที่เข้ามาในลำน้ำเจ้าพระยาเข้าเทียบขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือเขต 2 ฉะนั้นท่าเรือเขต 1 คือท่าเรือด่านในเดิม จึงใช้สำหรับขนถ่ายสินค้าภายในประเทศ และสินค้าขาออกไปต่างประเทศเท่านั้น

เมื่อกิจการท่าเรือเริ่มเจริญขึ้น รัฐบาลเล็งเห็นความจำเป็นที่จะให้สำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ดำเนินการแบบองค์การอิสระ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปโดยรวดเร็วทันกับความต้องการทางการค้า จึงจัดตั้งคณะกรรมการร่างพระราชบัญญัติเพื่อยกฐานะสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ขึ้นเป็นองค์การอิสระในปี พ.ศ. 2494 ประกอบกับ รัฐบาลได้ทำสัญญากู้เงินจากธนาคารโลกมาพัฒนาท่าเรือหลายอย่าง ในสัญญานั้นมีเงื่อนไขว่าให้ตั้งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ขึ้นเป็นองค์การอิสระ

ฉะนั้นโดยพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 การทำเรือแห่งประเทศไทยจึง
กำเนิดขึ้นเมื่อ 16 พฤษภาคม พ.ศ. 2494 และมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติ การทำเรือฯ
อีก 3 ครั้งในปี พ.ศ. 2499, พ.ศ. 2502 และ พ.ศ. 2516

วัตถุประสงค์และนโยบาย

วัตถุประสงค์ในการจัดการ การทำเรือแห่งประเทศไทย

พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ได้กำหนดวัตถุประสงค์ในการจัดตั้ง
การทำเรือฯ ไว้ในมาตรา 6 ดังนี้

1. รับโอนกิจการทำเรือจากสำนักงานทำเรือกรุงเทพฯ ในกรมการขนส่ง กระทรวง
คมนาคม
2. จัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการการทำเรือฯ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐ
และประชาชน และดำเนินธุรกิจอันเกี่ยวกับการทำเรือ และธุรกิจอื่นซึ่งสำนักงานทำเรือกรุงเทพฯ
ในกรมการขนส่งเคยปฏิบัติจัดทำ

ในมาตรา 9 ได้กำหนดให้การทำเรือฯ มีอำนาจที่จะกระทำการต่าง ๆ ภายในวัตถุประสงค์ที่ระบุไว้ รวมทั้ง

1. สร้าง ซ่อม ซักหา เช่า ให้เช่า และดำเนินงานเกี่ยวกับเครื่องใช้ บริการ
และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการ การทำเรือ
2. ซ่อม ซักหา ให้เช่า ฝึกอบรมลิทธิครอบครอง จำหน่ายหรือดำเนินงานเกี่ยวกับ
สังหาริมทรัพย์หรือ อสังหาริมทรัพย์
3. กำหนดอัตราค่าภาระการใช้ทำเรือบริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการทำ
เรือ และออกระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว
4. การจัดระเบียบว่าด้วยความปลอดภัยในการใช้ทำเรือ บริการและความสะดวกต่าง ๆ
ของกิจการทำเรือ
5. กู้ยืมเงิน

พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2499 ได้เพิ่มอำนาจ
ให้การทำเรือฯ ต่อจากที่ได้ให้ไว้อีก ดังนี้

6. ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ ภายในอาณาบริเวณ
7. ควบคุม ปรับปรุง และให้ความสะดวกและความปลอดภัยแก่กิจการทำเรือภายในอาณาบริเวณ
8. กำหนดอัตราค่าภาระต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ
9. ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใด เพื่อการลงทุน (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2516

พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2502 กำหนดเพิ่มเติมเกี่ยวกับการดำรงตำแหน่งว่า "ผู้อำนวยการหรือพนักงานของการทำเรือฯ ซึ่งมิอายุครบ 60 ปีบริบูรณ์แล้วเป็นอันพ้นจากตำแหน่ง เมื่อสิ้นปีที่อายุครบหกสิบปีบริบูรณ์ เว้นแต่จะได้มีการต่ออายุการทำงานอีกคราวละ 1 ปีจนอายุครบ 65 ปีบริบูรณ์ วิธีการต่ออายุการทำงาน ให้เป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการ การต่ออายุการทำงานของผู้บริหารจะต้องได้รับความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี"

นโยบายของการทำเรือแห่งประเทศไทย

พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 จัดตั้งการทำเรือแห่งประเทศไทยขึ้นเป็นเอกเทศ มีวัตถุประสงค์และขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ เพื่อพัฒนากิจการทำเรือให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ให้ความสะดวกปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการ เรือและสินค้า การบรรทุกขนถ่ายสินค้า การรับฝากและการระบายสินค้า รวมทั้งกิจการอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อประโยชน์ของรัฐและประชาชน

การทำเรือแห่งประเทศไทย บริหารงานโดยมีกฎหมายนโยบายของรัฐบาล และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องเป็นหลัก

คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย ได้วางนโยบายไว้ดังต่อไปนี้

1. การบริหาร

- 1.1 กำหนดโครงการพัฒนาการทำเรือแห่งประเทศไทย ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- 1.2 กำหนดข้อบังคับและระเบียบให้การดำเนินงานเป็นไปโดยสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น
- 1.3 จัดส่วนงานให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสมในการดำเนินงาน
- 1.4 ให้ความร่วมมือและประสานงานกับส่วนงานอื่นของรัฐตามความเหมาะสม

2. การบริการ

- 2.1 ให้ความสำคัญสะดวกเร็วปลอดภัยและเป็นธรรมแก่ผู้ใช้บริการ
- 2.2 ศึกษา เครื่อง อำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ที่เหมาะสมในการให้บริการ
- 2.3 รับฟังข้อคิดเห็นของผู้ใช้บริการที่เป็นประโยชน์ในการดำเนินงาน

3. การบุคคล

- 3.1 บรรจุแต่งตั้งบุคคลผู้ปฏิบัติงานซึ่งมีคุณสมบัติเหมาะสมที่สุด ให้ปฏิบัติงานได้ ประโยชน์เต็มที่ทั้งในด้านคุณภาพและปริมาณ
- 3.2 ส่งเสริมพัฒนาผู้ปฏิบัติงานให้มีความรู้ ความสามารถและคุณธรรม
- 3.3 ให้สวัสดิการ ความมั่นคง ห่วงใย การบำรุงขวัญ และความปลอดภัย ในการปฏิบัติงาน

4. การเงิน

- 4.1 ดำเนินกิจการให้มีรายได้เพียงพอแก่การให้บริการ
- 4.2 กำหนดอัตราค่าภาระและค่าบริการให้เหมาะสม
- 4.3 ลงทุนพัฒนากิจการทำ เรือให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

การบริหารงานและการดำเนินงานทั่วไป

การทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการและพัฒนากิจการทำ เรือเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชนเป็นสำคัญ

กฎหมายได้ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กำกับ การ โดยทั่วไปซึ่งกิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทย โดยมีอำนาจสั่งยับยั้งการกระทำใด ๆ ที่ขัดต่อนโยบายของรัฐบาลหรือมติคณะรัฐมนตรี ตลอดจนมีอำนาจสั่งลบล้างหรือชี้แจงข้อเท็จจริง เกี่ยวกับการดำเนินงานของ การทำเรือฯ ได้

คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งประธานกรรมการการทำเรือ 1 คน และกรรมการอื่น ๆ อีกไม่เกิน 10 คน รวมทั้งให้ความเห็นชอบในการแต่งตั้งผู้อำนวยการด้วย

คณะกรรมการการทำเรือฯ มีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไป ซึ่งกิจการของการทำเรือฯ โดยมีผู้อำนวยการเป็นผู้บริหาร ให้เป็นไปตามนโยบายและความรับผิดชอบในการจัดการและการดำเนินงานของการทำเรือฯ

กิจการทำเรือมีความสัมพันธ์โดยใกล้ชิดกับรัฐบาล และประชาชนโดยเหตุนี้การดำเนินการบางอย่าง ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เช่นการสร้างทำเรือขึ้นใหม่ เลิกกิจการในทำเรือซึ่งเปิดดำเนินการแล้ว การเพิ่ม ลดทุน การกู้ยืมเงิน การจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ การกำหนดอัตราค่าภาระการใช้ทำเรือ บริการความสะดวกต่าง ๆ การกองทุนส่งเสริม รวมทั้งงบประมาณประจำปีโดยเฉพาะ งบลงทุน

นอกจากนี้พระราชบัญญัติการทำเรือฯ ได้กำหนดให้การทำเรือฯ ได้รับสิทธิและหน้าที่ต่าง ๆ บรรดาที่กฎหมายให้ไว้แก่สำนักงานทำเรือกรุงเทพฯ ในกรมการขนส่งเดิม ประธานกรรมการ กรรมการ ผู้อำนวยการ และพนักงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นเจ้าพนักงานตามความหมายแห่งกฎหมายลักษณะอาญา การทำเรือฯ ได้รับความยกเว้นจากการเสียภาษีอากร ตามประมวลรัษฎากร และให้ได้รับการยกเว้นการเสียภาษีอากร หรือค่าธรรมเนียมใด ๆ ตามกฎหมายอื่นบรรดาที่เรียกเก็บสำหรับอาคารและที่ดินของการทำเรือแห่งประเทศไทย นอกจากอาคารและที่ดินที่ให้เช่า อสังหาริมทรัพย์ของการทำเรือฯ เมื่อจะต้องใช้ในกิจการของการทำเรือฯ ให้ได้ ได้รับความยกเว้นไม่อยู่ในบังคับแห่งกฎหมายว่าด้วยการควบคุมค่าเช่าในภาวะคับขัน ทรัพย์สินของการทำเรือฯ ย่อมไม่อยู่ในความรับผิดชอบแห่งการบังคับคดี และการทำเรือฯ ได้รับความยกเว้นการเสียค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยการอุทธรณ์

คณะกรรมการการทำเรือฯ ประกอบด้วยประธานกรรมการ 1 คน กรรมการอื่นไม่น้อยกว่า 6 คน แต่ไม่เกิน 10 คน ซึ่งอย่างน้อยจะต้องเป็นผู้มีความรู้และชัดเจนเกี่ยวกับการทำเรือ 1 คน และเกี่ยวกับการเศรษฐกิจหรือการคลัง 1 คน โดยคณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้ง และผู้อำนวยการอาจได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการด้วยก็ได้

ผู้จะดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ กรรมการและผู้อำนวยการจะต้องเป็นผู้มีสัญชาติไทย และเป็นผู้มีความรู้ชัดเจนเกี่ยวกับการทำเรือฯ การขนส่ง การเดินเรือ พาณิชยกรรม การเศรษฐกิจหรือการเงิน คณะกรรมการเป็นผู้แทนการทำเรือฯ ในส่วนที่เกี่ยวกับบุคคลภายนอก แต่คณะกรรมการจะมอบหมายให้ผู้อำนวยการ หรือพนักงานอื่นใดเป็นผู้แทนก็ได้

คณะกรรมการการทำเรือในปัจจุบัน พ.ศ. 2524 ได้แก่

ประธานกรรมการ	: ผู้บัญชาการทหารเรือ	พล.ร.อ. สัมบูรณ์	เชื้อพิบูลย์ ร.น.
กรรมการและผู้อำนวยการ		น.อ.ลาโภ	ฉัตรางกูร ณ ออยุธยา ร.น.
กรรมการ		พล.ร.อ.สถาปน	เกยานนท์ ร.น.
"		พล.อ. สิทธิ	ศิริโรจน์
"		นายอำนาจ	สุนอนันต์
"	: ปลัดกระทรวงคมนาคม	ม.ล. เชียงฉาย	กำภู
"	: อธิบดีกรมเจ้าท่า	พล.ร.ต. ประทีป	ประจวบเหมาะะ ร.น.
"	: ผู้แทนกระทรวงการคลัง	นายวิทย์	ต้นตียกุล
"	: ผู้แทนกระทรวงพาณิชย์	นายวิจารณ์	นิวัตวงศ์
"	: ผู้แทนกรมอัยการ	นายสุจินต์	กิมสุวรรณ
"	: ผู้แทนสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย	น.พ. สัมภพ	สุสังกรกาญจน์
ที่ปรึกษา	: ประธานสมาคมเจ้าของและตัวแทน เรือกรุงเทพฯ	นายชาญชัย	วิศิษฐ์กุล

คณะกรรมการการทำเรือฯ มีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการทำเรือฯ กับมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. กระทำกิจการ วางข้อบังคับและระเบียบ
 2. แต่งตั้ง ถอดถอน กำหนดเลื่อนขั้นและลดขั้น เงินเดือนที่ปรึกษา ผู้เชี่ยวชาญ และหัวหน้าฝ่ายต่าง ๆ ซึ่งกระทำหน้าที่ช่วยผู้อำนวยการ และกำหนดอัตราเงินเดือนของพนักงานอื่น ๆ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย
 3. วางข้อบังคับการประชุม และดำเนินการของคณะกรรมการ
 4. วางข้อบังคับกำหนดระเบียบปฏิบัติงาน และระเบียบวินัยและการลงโทษพนักงาน
- การทำเรือฯ และกรณีอื่นที่นอกเหนือจากนี้ โดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมก่อน

5. กำหนดอัตราค่าภาระต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ อัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือบริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของการทำเรือฯ แต่ต้องอยู่ในอัตราขั้นสูงและขั้นต่ำที่คณะกรรมการกำหนด คณะกรรมการการทำเรือฯ แต่งตั้งผู้อำนวยการด้วยความเห็นชอบของคณะกรรมการ ในการที่จะแต่งตั้งกรรมการเป็นผู้อำนวยการก็ได้

ผู้อำนวยการเป็นผู้บริหารการทำเรือฯ ให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการกำหนด และให้มีอำนาจบังคับบัญชาพนักงานของการทำเรือฯ ทุกตำแหน่ง ผู้อำนวยการต้องรับผิดชอบต่อคณะกรรมการในการจัดการและดำเนินงานของการทำเรือ

ผู้อำนวยการมีอำนาจ

1. แต่งตั้ง ถอดถอน เลื่อนชั้น หรือลดชั้นอัตราเงินเดือนพนักงานของการทำเรือฯ นอกจากที่อยู่ในอำนาจของคณะกรรมการ แต่ทั้งนี้ต้องเป็นไปตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด

2. ออกระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของการทำเรือฯ

ผู้อำนวยการอยู่ในตำแหน่งได้โดยไม่มีกำหนดเวลา แต่ในกรณีที่บกพร่องต่อหน้าที่ หรือหย่อนสมรรถภาพ คณะกรรมการการทำเรือฯ จะให้ออกจากตำแหน่ง ด้วยความเห็นชอบของคณะกรรมการก็ได้

ผู้อำนวยการหรือพนักงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งมีอายุครบหกสิบปีบริบูรณ์แล้ว เป็นอันพ้นจากตำแหน่ง เมื่อสิ้นปีที่อายุครบหกสิบปีบริบูรณ์ เว้นแต่จะได้มีการต่ออายุการทำงานอีกคราวละหนึ่งปีจนอายุครบหกสิบห้าปีบริบูรณ์

วิธีการต่ออายุการทำงานให้เป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการ การต่ออายุการทำงานของผู้อำนวยการ จะต้องได้รับความเห็นชอบของคณะกรรมการ ด้วย

ในด้านการทำงานนั้น พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจหน้าที่กำกับดูแลโดยทั่วไป ซึ่งกิจการของการทำเรือฯ มีอำนาจสั่งการให้การทำเรือฯ ยี่แจ่งข้อเท็จจริง แสดงความคิดเห็นหรือทำรายงานหรือยับยั้งการกระทำใด ๆ ซึ่งขัดต่อนโยบายของรัฐบาล หรือมติของรัฐมนตรี ตลอดจนมีอำนาจที่จะสั่งสอบสวนข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการดำเนินงานได้

ในกรณีที่ทำเรื่อง หรือคณะกรรมการจะต้องเสนอเรื่องไปยังคณะรัฐมนตรีในเรื่องที่ พระราชบัญญัติการทำเรื่อง กำหนดไว้ จะต้องเสนอเรื่องต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อ เสนอต่อไป

การทำเรื่อง จะต้องไม่วางระเบียบว่าด้วยการใช้ประโยชน์แห่งบริการและความสะดวกต่าง ๆ ตลอดจนการกำหนดค่าภาระในการใช้ประโยชน์และความสะดวกเช่นว่านั้น อันจะเป็นการขัดต่อนโยบาย ที่ว่าไปของรัฐบาลในทางเศรษฐกิจและการคลัง ตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแจ้งให้คณะกรรมการการทำเรื่อง ทราบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวง การคลังรักษาการ ตามพระราชบัญญัติการทำเรื่อง และมีอำนาจออกกฎกระทรวงว่าด้วยการควบคุม ปรับปรุง และให้ความสะดวกและปลอดภัยแก่กิจการทำเรื่องและการเดินเรื่องภายในอาณาบริเวณและ การอื่น เพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงว่าด้วยการควบคุม ปรับปรุงฯ ดังกล่าวมีความผิดต้องระวางโทษปรับ ไม่เกิน สองพันบาท และความผิดนี้ให้พนักงานสอบสวน มีอำนาจเปรียบเทียบได้

คณะกรรมการการทำเรื่อง จะต้องทำรายงานปีละครั้ง เสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวง- คมนาคม โดยกล่าวถึงผลงานในปีที่ล่วงมาแล้วและให้มีคำชี้แจงเกี่ยวกับนโยบายของคณะกรรมการ โครงการและแผนงานที่จะจัดทำในภายหน้า

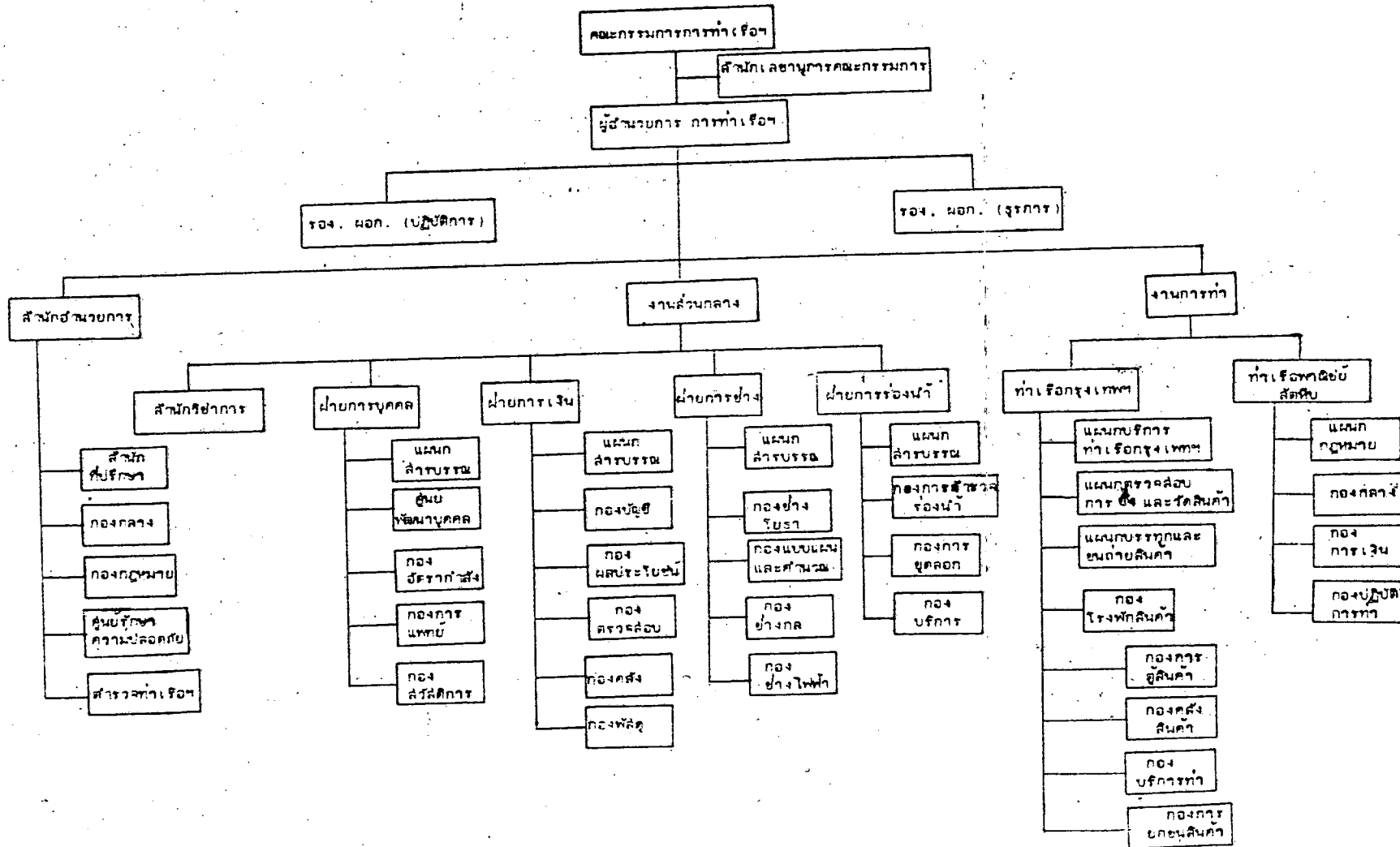
งบประมาณประจำปีของการทำเรื่อง แยกเป็นงบลงทุนและงบทำการ สำหรับงบลงทุนนั้น ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ส่วนงบทำการนั้นให้นำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อทราบ

รายได้ที่การทำเรื่อง ได้รับจากการดำเนินงาน ให้ตกเป็นของการทำงาน สำหรับเป็น ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ

รายได้ที่ได้รับนั้นในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่ เหมาะสม เช่นค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา เงินรางวัลและเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายส- เเคราะห์พนักงาน เงินสำรองธรรมดา เงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่คณะรัฐมนตรีเห็น ชอบแล้ว เหลือเท่าใดให้ส่งเป็นรายได้ของรัฐ

แต่ถ้ารายได้นั้นมีจำนวนไม่เพียงพอสำหรับจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองธรรมดาและเงิน สำรองขยายงานแล้ว และการทำเรื่อง ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น ให้รัฐจ่ายเงินให้แก่การทำเรื่อง เท่าจำนวนที่ขาด

ตารางที่ 2-1
 ผังการศึกษาลำดับงานของการทำเหมืองในประเทศไทย



นโยบายด้านการเงิน

คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย ได้วางนโยบายทางการเงินไว้ดังนี้

- ก. ดำเนินกิจการให้มีรายได้เพียงพอแก่การให้บริการ
- ข. กำหนดอัตราค่าภาระ และค่าบริการให้เหมาะสม
- ค. ลงทุนพัฒนากิจการทำเรือให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ในการดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายเหล่านี้ การทำเรือแห่งประเทศไทย ต้องคำนึงถึงพระราชบัญญัติการทำเรือฯ ต่าง ๆ ที่กำหนดขอบเขตอำนาจหน้าที่ในการบริหาร ตลอดจนนโยบายของรัฐบาล และมติของคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

การบริหารงานของฝ่ายการเงิน

การแบ่งส่วนงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย ที่ได้กล่าวไว้แล้วในตอนต้นเป็นการแบ่งการดำเนินงานออกเป็น ส่วน ๆ เพื่อช่วยต่อการวิเคราะห์หาผลในการดำเนินงาน

ฝ่ายการเงิน แบ่งหน่วยงานย่อยออกเป็น 6 หน่วย คือ

01. แผนกสารบรรณ

1. กองบัญชี

มีหน้าที่ดำเนินงานการงบประมาณ และการบัญชี สัตว์ารายงานฐานะการเงิน งบแสดงฐานะการเงินประจำเดือน บัญชีทำการกำไรและขาดทุนและงบดุล เก็บรักษาสรรพสมุดบัญชี เอกสารและหลักฐานเกี่ยวกับการเงิน

(ผู้อำนวยการกองบัญชี เป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบงานในกอง ในกรณีผู้อำนวยการกองไม่อาจปฏิบัติงานได้ ให้พนักงานตำแหน่งรองลงไปที่มีอาวุโสในกองเป็นผู้ปฏิบัติงานแทน เว้นแต่ผู้อำนวยการจะสั่งเป็นอย่างอื่น)

งานในกองบัญชีแยกเป็นแผนกได้ดังนี้

1. ส่วนบัญชีการเงิน ได้แก่

1.1 แผนกบัญชีขั้นต้น

มีหน้าที่ดำเนินงานการบัญชีขั้นต้น บัญชีเงินฝากธนาคาร บัญชีเจ้าหนี้ ทะเบียนเงินประกัน และเก็บรักษาสถิติเอกสารใบสำคัญเกี่ยวกับการเงิน

1.2 แผนกบัญชีแยกประเภท

มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการทำบัญชีแยกประเภทต่าง ๆ ทั้งบททดลอง งบแสดงฐานะการเงิน งบแสดงรายได้รายจ่าย

1.3 แผนกบัญชีรายได้

มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการควบคุมบัญชีเงินเชื่อ บัญชีแยกประเภทลูกหนี้และทรัพย์สิน ควบคุมการให้บริการเงินเชื่อ ศึกษาคะเบียนและคำนวณค่าเสื่อมราคาทรัพย์สิน และดำเนินการทางการเงินเกี่ยวกับเจ้าหนี้เงินกู้

1.4 แผนกบัญชีกองทุนสงเคราะห์พนักงาน

มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับเงินสะสม เงินสมทบเงินสะสม ทำบัญชีรายรับรายจ่าย เงินสงเคราะห์ต่าง ๆ และงบดุลเฉพาะของกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

2. ส่วนบัญชีบริหาร ได้แก่

2.1 แผนกบัญชีเรือ

มีหน้าที่ดำเนินงานการทำงานประมาณประจำปี ทำทะเบียนควบคุมงบประมาณรายจ่าย การทำรายงานการใช้จ่ายเงินตามงบประมาณของหน่วยงานต่าง ๆ ในสังกัดฝ่ายการร่อน้ำ และทำทะเบียนควบคุมการใช้จ่ายเงินตามงบลงทุน

2.2 แผนกบัญชีสินค้า

มีหน้าที่ดำเนินงานควบคุมรายจ่าย ทำสถิติคำนวณหาต้นทุนการให้บริการเกี่ยวกับการรับฝากสินค้า การทำรายงานการใช้จ่ายเงินตามงบประมาณของหน่วยงานต่าง ๆ ในสังกัดท่าเรือกรุงเทพฯ

2.3 มีหน้าที่ดำเนินงานควบคุมรายจ่าย ทำสถิติคำนวณหาต้นทุนการให้บริการเกี่ยวกับงานช่าง งานก่อสร้าง บำรุงรักษาทรัพย์สินฯ การทำรายงานการใช้จ่ายเงินตามงบประมาณของหน่วยงานต่าง ๆ ในสังกัดฝ่ายการช่าง

2.4 แผนกบัญชีบริหาร

มีหน้าที่ดำเนินงานทำบัญชีรายละเอียดย่อยรายได้ ควบคุมงบประมาณรายจ่ายของหน่วยงานที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับบริหาร พร้อมทั้งทำรายงานการใช้จ่ายเงินตามงบประมาณของหน่วยงานที่ทำหน้าที่บริหารหรืออำนวยการ ศึกษารายงานรายได้ที่ได้รับจริงเปรียบเทียบกับงบประมาณทุก ๆ เดือน

2. กองผลประโยชน์

กองผลประโยชน์มีหน้าที่ดำเนินงานการคิดค่าภาระผลประโยชน์ และออกใบแจ้งหนี้ การพิจารณาเก็บค่าภาระและผลประโยชน์อันพึงได้ การจัดทำสถิติและวิเคราะห์รายได้ค่าภาระและให้ความคิดเห็นเกี่ยวกับอัตราค่าภาระ (ผู้อำนวยการกองผลประโยชน์เป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบงานในกอง) งานในกองผลประโยชน์แยกเป็นแผนกได้ดังนี้

2.1 แผนกคิดค่าภาระ 1

มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการคิดค่าภาระเงินลัด เฉพาะสินค้าขาเข้า ออกใบคิดค่าภาระสำหรับสินค้าที่นำเข้ามาผ่านโรงพักสินค้า 1, 2, และจัดทำรายงานการชำระเงินค่าภาระ พร้อมทั้งปริมาณน้ำหนักสินค้า เป็นรายวัน

2.2 แผนกคิดค่าภาระ 2

มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการคิดค่าภาระเงินลัด เฉพาะสินค้าขาเข้า ออกใบคิดค่าภาระสำหรับสินค้าที่นำเข้ามาผ่านโรงพักสินค้า 3, 4 และจัดทำรายงานการชำระเงินค่าภาระ พร้อมทั้งปริมาณน้ำหนักสินค้า เป็นรายวัน

2.3 แผนกคิดค่าภาระ 3

มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการคิดค่าภาระเงินลัด เฉพาะเป็นสินค้าเข้า ออกใบคิดค่าภาระสำหรับสินค้าที่นำเข้ามาผ่านโรงพักสินค้า 5, 6 และจัดทำรายงานการชำระเงินค่าภาระ พร้อมทั้งปริมาณน้ำหนักสินค้า เป็นรายวัน

2.4 แผนกคิดค่าภาระ 4

มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการคิดค่าภาระเงินลัด เฉพาะสินค้าขาเข้า ออกใบคิดค่าภาระสำหรับสินค้าที่นำเข้ามาผ่านโรงพักสินค้า 7, 8 และจัดทำรายงานการชำระเงินค่าภาระ พร้อมทั้งปริมาณน้ำหนักสินค้า เป็นรายวัน

2.5 แผนกคิดค่าภาระ 5

มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการคิดค่าภาระเงินลัด เฉพาะสินค้าขาเข้า ออกใบคิดค่าภาระสำหรับสินค้าที่นำเข้ามาผ่านโรงพักสินค้า 9 และจัดทำรายงานการชำระเงินค่าภาระ พร้อมทั้งปริมาณน้ำหนักสินค้า เป็นรายวัน

2.6 แผนกคิดค่าภาระ 6

มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการคิดค่าภาระเงินสดเฉพาะสินค้าขาเข้าและสินค้าขาออก สินค้าผ่านแดน สินค้าในโรงพักสินค้าทัณฑ์บนฯ ออกใบคิดค่าภาระสำหรับสินค้าที่นำเข้ามาผ่านคลังสินค้าผ่านแดน คลังสินค้าทัณฑ์บนและคลังสินค้าอื่น รวมทั้งคลังสินค้าขาออก และจัดทำรายงานการชำระเงินค่าภาระ พร้อมทั้งปริมาณน้ำหนักสินค้าเป็นรายวัน

2.7 แผนกคิดค่าภาระ 7

มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการคิดค่าภาระและการออกใบแจ้งหนี้เงินเชื่อ สินค้านำเข้าผ่านกองโรงพักสินค้า และกองคลังสินค้า ตลอดจนจัดทำรายงานการออกใบคิดค่าภาระเงินเชื่อ เป็นประจำวันพร้อมทั้งปริมาณน้ำหนักสินค้า

2.8 แผนกคิดค่าภาระ 8

มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการคิดค่าภาระเงินสดและเงินเชื่อเฉพาะสินค้าขาเข้าที่เกี่ยวข้องตู้สินค้า (Container) ออกใบคิดค่าภาระสำหรับสินค้านำเข้าผ่านโรงพักสินค้า 11, 12 และจัดทำรายงานการชำระค่าภาระทั้งเงินสดและเงินเชื่อ พร้อมทั้งปริมาณและน้ำหนักสินค้าเป็นรายวัน

2.9 แผนกคิดค่าภาระเบ็ดเตล็ด

มีหน้าที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการคิดค่าภาระ ผลประโยชน์ ค่าภาระการให้บริการแก่เรือตลอดจนผลประโยชน์อื่น ๆ ทั้งเงินสดและเงินเชื่อ และการจัดทำรายงานการออกใบคิดค่าภาระเป็นประจำวัน พร้อมจำนวนเงิน

3. กองตรวจสอบ

มีหน้าที่ดำเนินงานตรวจสอบ สรรพมูลบัญชี หลักฐานเอกสารเกี่ยวกับ หรือเกี่ยวเนื่องกับการรับ-จ่ายเงิน รายได้ รายจ่าย ทรัพย์สินและหนี้สิน ตรวจสอบเอกสารบริการเกี่ยวกับสินค้าที่นำเข้ามา และส่งออก (ผู้อำนวยการกองตรวจสอบเป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบงานในกอง) งานในกองตรวจสอบแยกเป็นแผนกดังนี้

3.1 แผนกตรวจจ่าย

มีหน้าที่ดำเนินงานการตรวจสอบเอกสารหลักฐานใบสำคัญต่าง ๆ เกี่ยวกับการ
จ่ายเงินทุกชนิด

3.2 แผนกตรวจสอบเอกสาร

มีหน้าที่ดำเนินงานการตรวจสอบเอกสารเกี่ยวกับเรือ สินค้า และตู้สินค้า
ที่นำเข้าและส่งออก การเร่งรัดการปิดบัญชีเรือ และการรายงานของตักค้างในโรงพักสินค้าและ
คลังสินค้า

3.3 แผนกตรวจสอบบัญชีภายใน

มีหน้าที่ดำเนินงานควบคุมและตรวจสอบเอกสารหลักฐานการเงินต่าง ๆ
พัสดุครุภัณฑ์ การทำบัญชีและรายงานการเงินต่าง ๆ

3.4 แผนกตรวจสอบค่าภาระ

มีหน้าที่ดำเนินงานควบคุมและตรวจสอบพิธีการปล่อยสินค้า และตรวจสอบการ
คิดค่าภาระ

4. กองคลัง

มีหน้าที่ดำเนินงานการรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษาเงิน การฝาก-ถอนเงิน
กับธนาคาร การส่งใบแจ้งหนี้และการเก็บเงิน การเบิกจ่ายและหักเงินตามข้อผูกพัน (ผู้อำนวยการ
กองคลังเป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบในกอง) งานในกองคลังแบ่งเป็นแผนกดังนี้

4.1 แผนกรับเงิน

มีหน้าที่ดำเนินงานการรับและเก็บรักษาเงิน การส่งใบแจ้งหนี้และเก็บเงินจาก
ลูกหนี้ การฝากเงินกับธนาคาร

4.2 แผนกจ่ายเงิน

มีหน้าที่ดำเนินงานการจ่ายเงิน การเบิกจ่ายเงิน การหักเงินตามข้อผูกพัน
และการถอนเงินจากธนาคาร

4.3 แผนกภาษี

มีหน้าที่ดำเนินงานด้านภาษีทุกประเภท เกี่ยวกับการทำเรือแห่งประเทศไทย
และให้บริการพนักงานของการทำเรือฯ ในเรื่องภาษีเงินได้

5. กองผลิต

มีหน้าที่ดำเนินงานการจัดหาวัสดุ การเบิกจ่าย การควบคุม เก็บรักษาวัสดุในคลังวัสดุ การตัดพิมพ์ใบแบบและเอกสารต่าง ๆ (ผู้อำนวยการกองผลิตเป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบงานในกอง) งานในกองผลิตแยกเป็นแผนกดังนี้

5.1 แผนกจัดหา

มีหน้าที่จัดหาวัสดุ รับพัสดุ และตั้งเบิกเงินค่าซื้อพัสดุ

5.2 แผนกคลังพัสดุ

มีหน้าที่ในการเบิกและรับพัสดุเข้าคลัง การจ่ายพัสดุออกจากคลัง การควบคุมและเก็บรักษาพัสดุในคลัง การทำทะเบียนรับจ่ายพัสดุ

5.3 แผนกโรงพิมพ์

มีหน้าที่ในการตัดพิมพ์ใบแบบและเอกสารต่าง ๆ การเข้ารูปเล่ม ควบคุมรักษา เครื่องพิมพ์ และอุปกรณ์การพิมพ์

การตรวจสอบภายใน

การทำเรื่องแห่งประเทศไทย สัตให้มิ้องตรวจสอบทำหน้าที่รับผิดชอบในการตรวจสอบบัญชี ตรวจสอบการปฏิบัติงานในด้านการรับ-จ่ายเงิน รายได้ รายจ่าย ทรัพย์สินและหนี้สินอื่น ๆ อันถือได้ว่าเป็นการตรวจสอบภายในของกิจการนอกเหนือจากการตรวจสอบของสำนักงานคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน ซึ่งทำหน้าที่ตรวจสอบผลการปฏิบัติงานของรัฐวิสาหกิจต่าง ๆ ที่ดำเนินงานภายใต้การควบคุมของรัฐบาลอยู่เป็นประจำ

การตรวจสอบภายใน โดยเฉพาะด้านเงินสด จะได้กล่าวโดยละเอียดในบทที่ 3 ต่อไป

แผนภูมิการจัดสายงานของฝ่ายการเงิน

