



บทที่ 1

ประวัติและการดำเนินการเบื้องต้น

1.1) ประวัติความเป็นมา

นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2481 ที่ท่าเรือคลองเตยของการท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ก่อสร้างมา การท่าเรือฯ ได้พิจารณาโครงการขยายงานเพื่อเตรียมรับปริมาณสินค้าเข้าและออกของประเทศที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตมาโดยตลอด

ในปี พ.ศ. 2494 การท่าเรือฯ ได้เสนอต่อรัฐบาลที่จะดำเนินการก่อสร้างตามโครงการท่าเรือคลองเตยฝั่งตะวันออก เพื่อรับปริมาณสินค้าผ่านทางที่จะเพิ่มขึ้นในระยะ 10 ปีข้างหน้า แต่รัฐบาลให้รองานดังกล่าวไว้ก่อน

ในปี พ.ศ. 2509 การท่าเรือฯ ได้ติดต่อกับสำนักวิศวกรที่ปรึกษาแห่งประเทศไทย เนเธอร์แลนด์ (The Netherlands Engineering Consultant) เพื่อที่จะว่าจ้างให้ออกแบบ และควบคุมงานก่อสร้างโครงการท่าเรือคลองเตยฝั่งตะวันออก จากนั้นการท่าเรือฯ จึงได้ดำเนินการขออนุมัติจากรัฐบาลเพื่อที่จะดำเนินการต่อไป รัฐบาลได้อนุมัติในปี พ.ศ. 2510 ให้การท่าเรือฯ ทำสัญญาว่าจ้างสำนักวิศวกรที่ปรึกษาแห่งประเทศไทย เนเธอร์แลนด์ "เนเคโก" เป็นผู้ออกแบบและควบคุมงานก่อสร้างท่าเรือคลองเตยฝั่งตะวันออก

ในปี พ.ศ. 2512 รัฐบาลไทยส่งคณะผู้แทนไปเจรจาทำความตกลงเพื่อกำหนดเงื่อนไขในสัญญากู้เงินจากธนาคารระหว่างประเทศเพื่อการบูรณะและพัฒนา (ธนาคารโลก) ในครั้งนั้นเจ้าหน้าที่ธนาคารโลกมีความเห็นว่า รัฐบาลไทยมีนโยบายที่จะสร้างท่าเรือแห่งที่สองขึ้นที่แหลมกระบังหรือที่สัตหีบอยู่แล้ว การท่าเรือฯ ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกถึง 6 ท่าเต็มตามโครงการ เพื่อประหยัดเงินลงทุนควรสร้างเพิ่มเพียง 4 ท่า ซึ่งพอรับสถานการณ์สินค้าไปได้อีกประมาณ 10 ปี และเมื่อถึงระยะเวลานั้น ประเทศไทยจะมีท่าเรือน้ำลึกแห่งที่สองขึ้น จากความเห็นของเจ้าหน้าที่ธนาคารโลกดังกล่าว มีผลให้การท่าเรือฯ ต้อง

แก้ไขแบบก่อสร้างและเอกสารประกวดราคาจากที่จัดเตรียมไว้แล้วใหม่

ในปี พ.ศ.2513 ผู้แทนการทำเรือฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 12.5 ล้านเหรียญสหรัฐหรือประมาณ 260 ล้านบาท จากธนาคารโลก โดยมีรัฐบาลไทยเป็นลูกค้าประกัน มีระยะเวลาผ่อนชำระหนี้ 20 ปี การทำเรือฯ ประกาศเรียกสอบคุณสมบัติของผู้สนใจในการประกวดราคาก่อสร้างโครงการทำเรือคลองเตยฝั่งตะวันออกในปี พ.ศ.2513 นั้นเอง มีผู้สนใจเข้าร่วมสอบคุณสมบัติครั้งนี้ถึง 44 บริษัท การทำเรือฯ ประกาศผลการสอบคุณสมบัติ ในปี พ.ศ.2514 มีบริษัทผ่านการสอบคุณสมบัติ 15 ราย เป็นบริษัทเอกชน 10 ราย และบริษัทรวมกิจการ 5 ราย

ในการเปิดซองประกวดราคาเมื่อปี พ.ศ.2514 มีบริษัทที่ผ่านการคัดเลือกคุณสมบัติเข้ายื่นซองประกวดการรวม 6 ราย เป็นบริษัทเอกชน 3 ราย และบริษัทรวมกิจการ 3 ราย

ในปี พ.ศ.2515 การทำเรือฯ ได้ทำสัญญาจ้างบริษัทรวมกิจการระหว่าง บริษัท จอห์นโบว์เล็ม จำกัด บริษัท อิตาเลียนไทยคิเวลลอปเมนต์ จำกัด และบริษัท เอกุสท์ปรีน จำกัด ทำการก่อสร้างทำเรือคลองเตยฝั่งตะวันออก ประกอบด้วย ทำเทียบเรือน้ำลึก 4 ท่า แรก ทำเทียบเรือน้ำตื้นฝั่งซ้าย 2 ท่า พร้อมอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นในราคาประมาณ 440 ล้านบาท

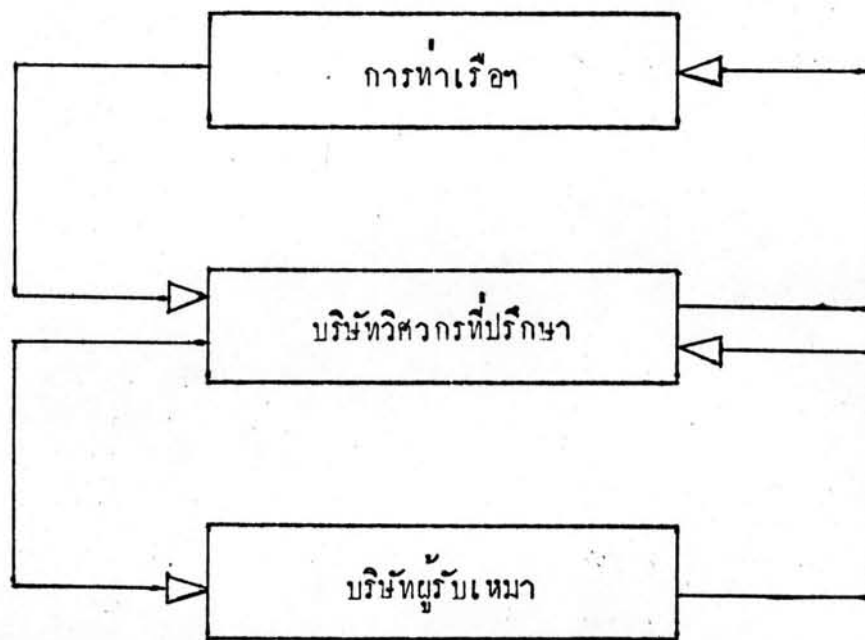
หลังจากที่การทำเรือฯ และเจ้าหน้าที่ธนาคารโลกได้ร่วมประชุมพิจารณา เกี่ยวกับความเหมาะสม และความจำเป็นที่จะต้องสร้างทำเทียบเรือน้ำลึก 2 ท่าสุดท้ายอันยาวนาน การทำเรือฯ ด้วยความเห็นชอบของธนาคารโลก จึงได้สั่งการให้บริษัทรวมกิจการเริ่มการก่อสร้างทำเทียบเรือน้ำลึก 2 ท่าสุดท้ายได้ ในราคาประมาณ 124 ล้านบาท ในปี พ.ศ.2517

ในการนี้ บริษัทรวมกิจการจะต้องทำการก่อสร้างทำเรือคลองเตยฝั่งตะวันออกเต็มตามโครงการ ให้แล้วเสร็จภายใน 1,890 วัน (270 สัปดาห์)

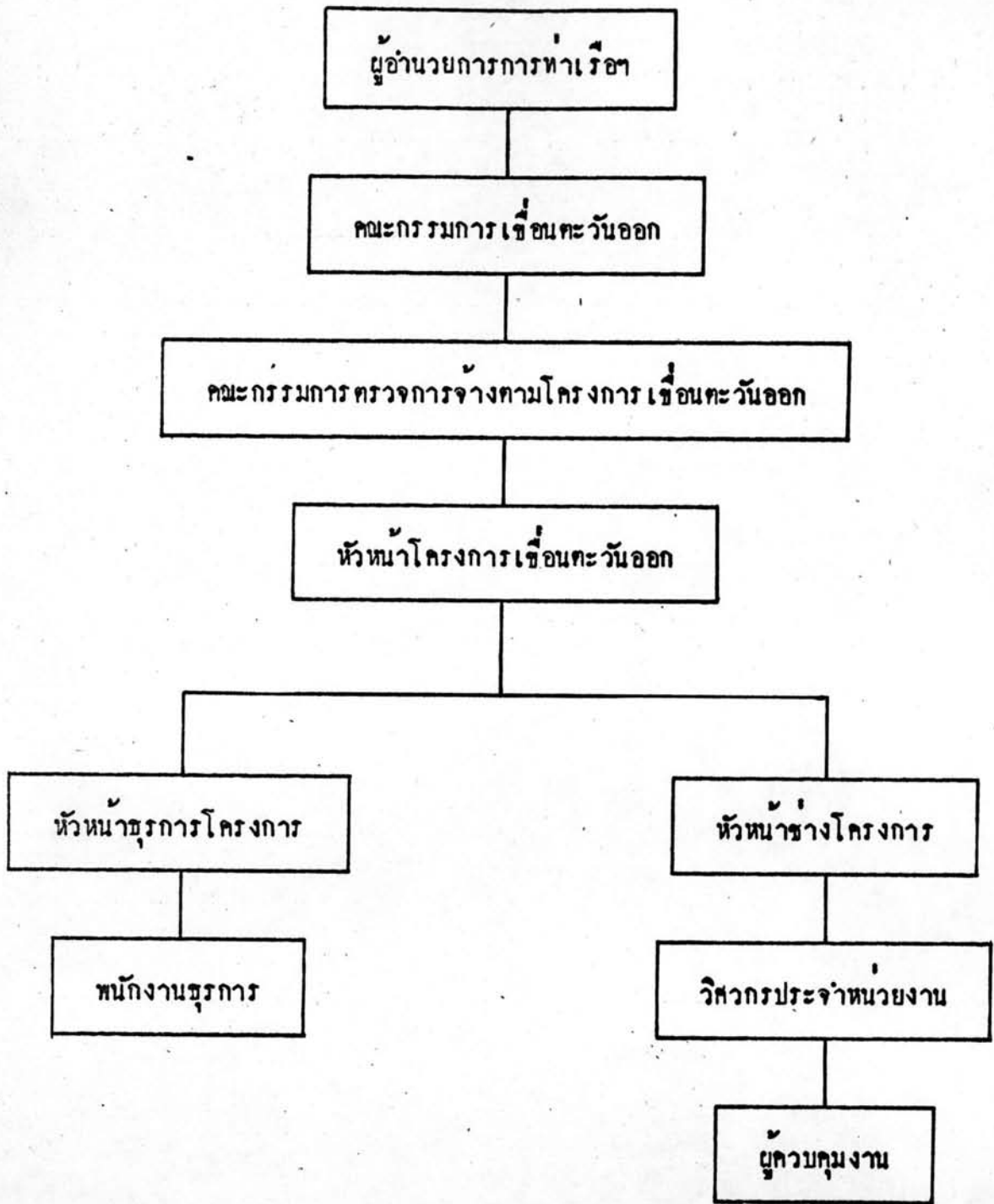
1.2) การจัดระบบในการบริหารงานก่อสร้างทำเรือคลองเตยฝั่งตะวันออก

ในการดำเนินการก่อสร้างทำเรือคลองเตยฝั่งตะวันออกมี 3 หน่วยงานที่จะต้อง

ติดต่อประสานงานกัน คือ การทำเวือ่า บริษัทวิศวกรที่ปรึกษา และบริษัทผู้รับเหมา
 ความสัมพันธ์ของหน่วยงานทั้งสามมาเขียนในรูปการทำงาน จะได้ดังรูป 1.1
 และ องค์การบริหารงานของการทำเวือ่า จะได้ดังรูป 1.2
 องค์การบริหารงานของบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา จะได้ดังรูป 1.3
 องค์การบริหารงานของบริษัทผู้รับเหมา จะได้ดังรูป 1.4

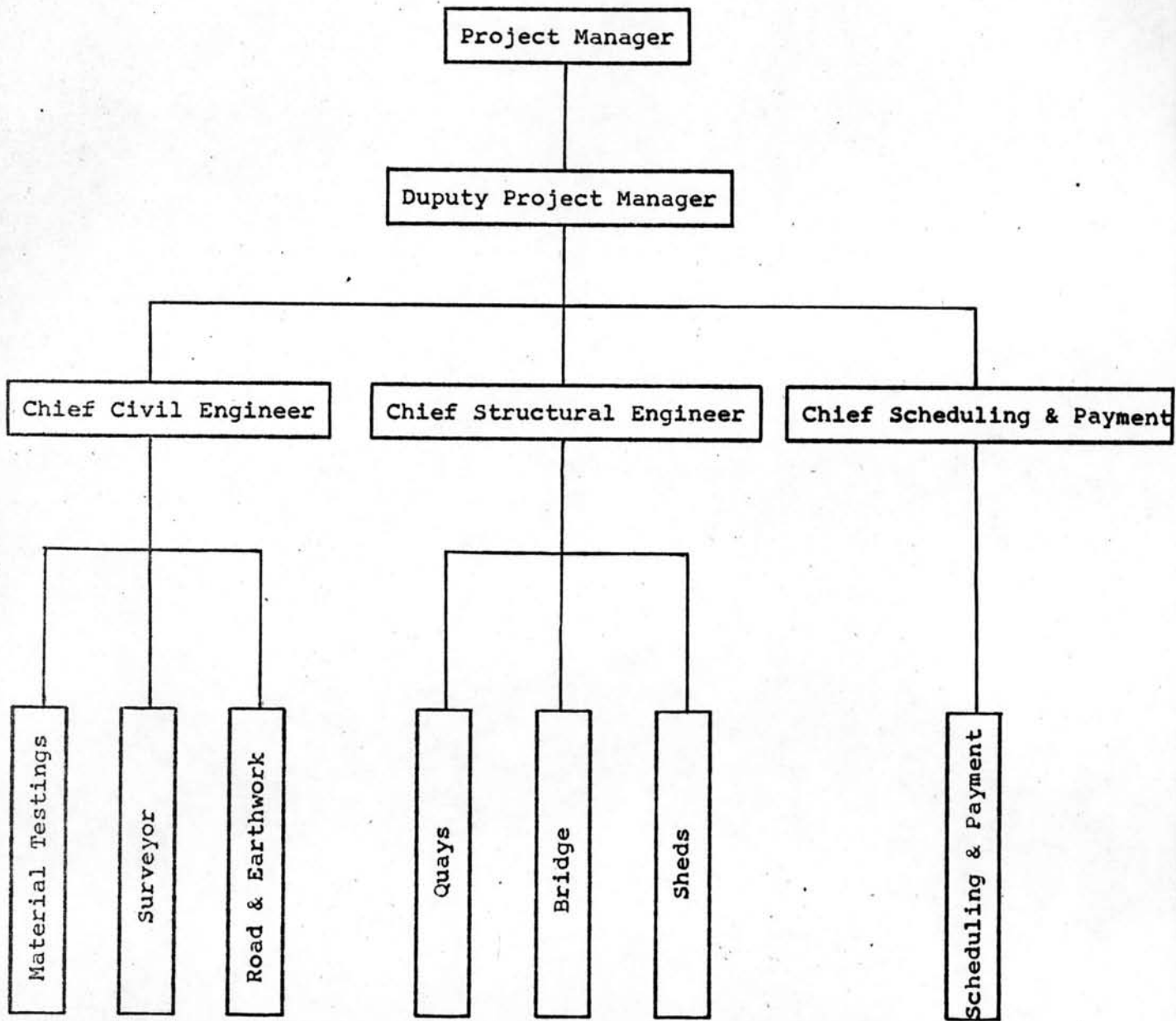


รูปที่ 1.1



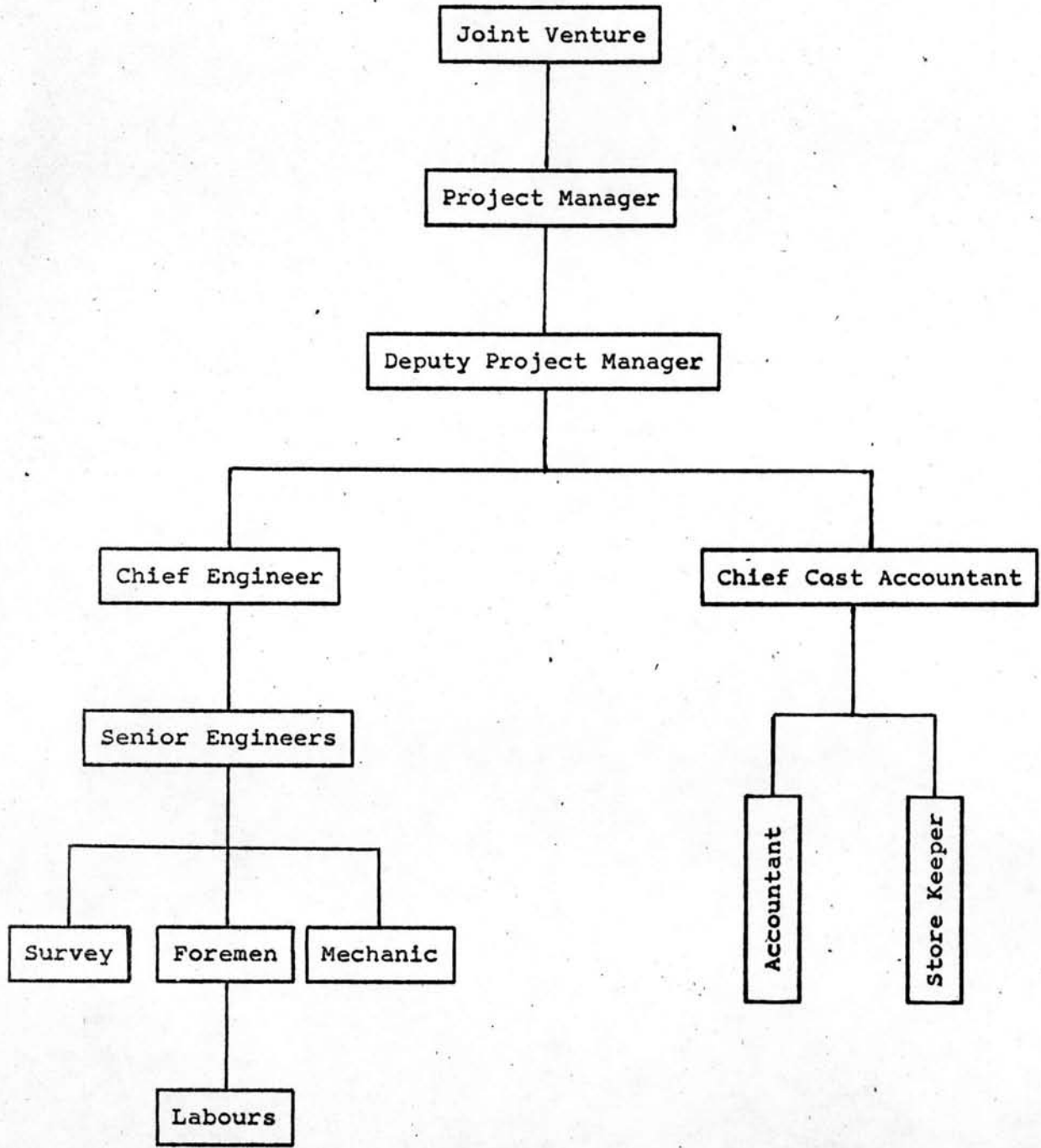
ผังองค์กรบริหารงานของท่าเรือแห่งประเทศไทย

รูปที่ 1.2



ผังองค์กรบริหารงานของบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา

รูปที่ 1.3



ผังองค์กรบริหารงานของบริษัทผู้รับเหมา

รูปที่ 1.4

ปัจจุบัน การท่าเรือแห่งประเทศไทย มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการรับส่งและเก็บสินค้าเพิ่มขึ้น คือ เชื้อนเทียบเรือน้ำลึก 6 ท่า เชื้อนเทียบเรือน้ำตื้น 2 ท่า โรงพักสินค้าชั้นเดียวริมแม่น้ำขนาด 10,500 ตารางเมตร 2 หลัง พื้นวางสินค้ากลางแจ้ง ประมาณ 100,000 ตารางเมตร พื้นวางสินค้าหนักพิเศษประมาณ 7,200 ตารางเมตร การท่าเรือจะรับสินค้าเพิ่มขึ้นได้อีกปีละประมาณ 1.50 ล้านตัน และจะเพิ่มรายได้ให้แก่การท่าเรือฯ อีกปีละประมาณ 100 ล้านบาท ท่าเรือคลองเตยจะสามารถให้บริการแก่เรือสินค้าขนาดใหญ่ต่อไปได้จนถึงประมาณปี 2529

วัตถุประสงค์

นำผลงานของผู้รับจ้างจากรายงาน มาศึกษาและวิเคราะห์ถึงข้อผิดพลาดและอุปสรรคที่เกิดขึ้นซึ่งทำให้งานตามโครงการต้องล่าช้าไป พร้อมทั้งศึกษาแผนงานเดิมว่าควรปรับปรุงแก้ไขงานส่วนใดบ้าง

ศึกษาระบบการวางแผนงานและควบคุมงานที่มีใช้ในปัจจุบัน โดยเฉพาะระบบของ Critical Path Method

นำข้อมูลจากแผนงานเดิม และ Critical Path Method มาพิจารณาร่วมกัน เพื่อปรับปรุงแผนการทำงานก่อสร้างท่าเรือคลองเตยตั้งแต่วันออกให้คืบยิ่งขึ้น และเป็นแนวทางสำหรับการวางแผนงานก่อสร้างที่จะมีในอนาคต

ขอบเขตการวิจัย

การวิจัยใช้ข้อมูล สถิติ ที่ได้จากรายงานทั้งของฝ่ายผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง ซึ่งเน้นในงานด้านวิศวกรรมโยธาเป็นส่วนใหญ่ รวมทั้งวิธีการวางแผนงานและควบคุมงาน

ในการวิจัยครั้งนี้ ใช้หลักการวางแผนงานโดยวิธีของ Net work และวิเคราะห์หา Critical Path

สำหรับงานด้านเครื่องจักร อุปกรณ์ที่ใช้ในการบริการขนถ่ายสินค้า ไม่ได้ครอบคลุมอยู่ในแผนงานที่ปรับปรุงใหม่ เนื่องจากงานส่วนนี้ไม่ปรากฏว่าทำให้งานก่อสร้างตามโครงการของล่าช้า