

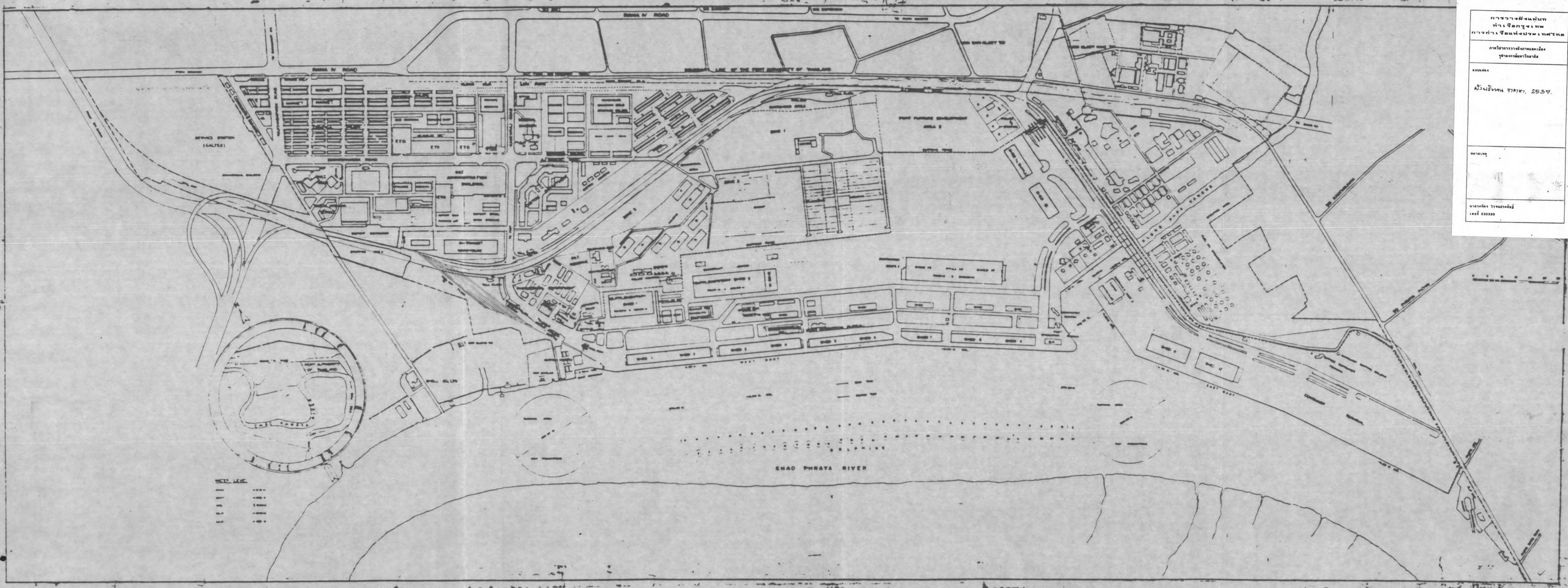
บทที่ 4

สภาพทั่วไปในปัจจุบันของท่าเรือกรุงเทพ

บทที่ 4 นี้เป็นการวิเคราะห์และเจาะลึกถึงสภาพทั่วไปในปัจจุบันของท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งจะแสดงรายละเอียดทั้งทางด้านกายภาพและการจัดองค์กรต่าง ๆ ที่จำเป็น โดยเริ่มจาก 1 ภาพรวมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ประกอบด้วย 2 สภาพทางการภาพ 3 การจัดองค์กรของการท่าเรือ และ การใช้ที่ดินของการท่าเรือ ในข้อ 4

สิ่งที่จำเป็นจะต้องทราบ คือระบบการทำงานของการขนส่งสินค้าทางเรือในเรื่องกิจกรรมขนส่งสินค้าและพิธีทางศุลกากรภายในท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งพยายามรวบรวมเป็นระบบที่ใช้กันในท่าเรือกรุงเทพในปัจจุบัน ท่าที่จะสามารถทำได้ ในสภาพการปฏิบัติงานภายในท่าเรือ นั้น บางกรณีจะเกิดปัญหาในระบบและพิธีการซึ่งเจ้าหน้าที่จะทำการแก้ไขและปรับปรุงระเบียบให้เหมาะสมกับสภาพ ฉะนั้น จะมีวิธีการและข้อบังคับใหม่ ๆ เกิดขึ้นอยู่เสมอ แต่จะคงอยู่ในหลักการทางศุลกากร เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางเรือให้มากที่สุด

ท่าเรือกรุงเทพ เป็นท่าเรือที่มีระบบงานซับซ้อนมาก จึงเกิดปัญหาต่างๆ ซึ่งได้มีการพิจารณาในเรื่องนี้อยู่ตลอดเวลา ปัญหาในการปฏิบัติการนั้นบางครั้งมาจากภายนอกประเทศหรือจากสาเหตุต่าง ๆ ซึ่งนิสิตพยายามรวบรวมในวงกว้างเข้ามาสู่ภายในท่าเรือกรุงเทพโดยพิจารณาตามลำดับ คือ ปัญหาระดับนานาชาติ ระดับชาติ ระดับท้องถิ่น จนถึงปัญหาภายในท่าเรือกรุงเทพ เพื่อเป็นแนวทางในการวางแผนแม่บท เพื่อแก้ปัญหาเหล่านี้ต่อไป



การวางผังเมือง
 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
 อาคารเรียนรวมและอาคารประกอบ
 กรุงเทพมหานคร
 ๒๕๓๗

สภาพทั่วไปในปัจจุบันของท่าเรือกรุงเทพ

1 ภาพรวมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

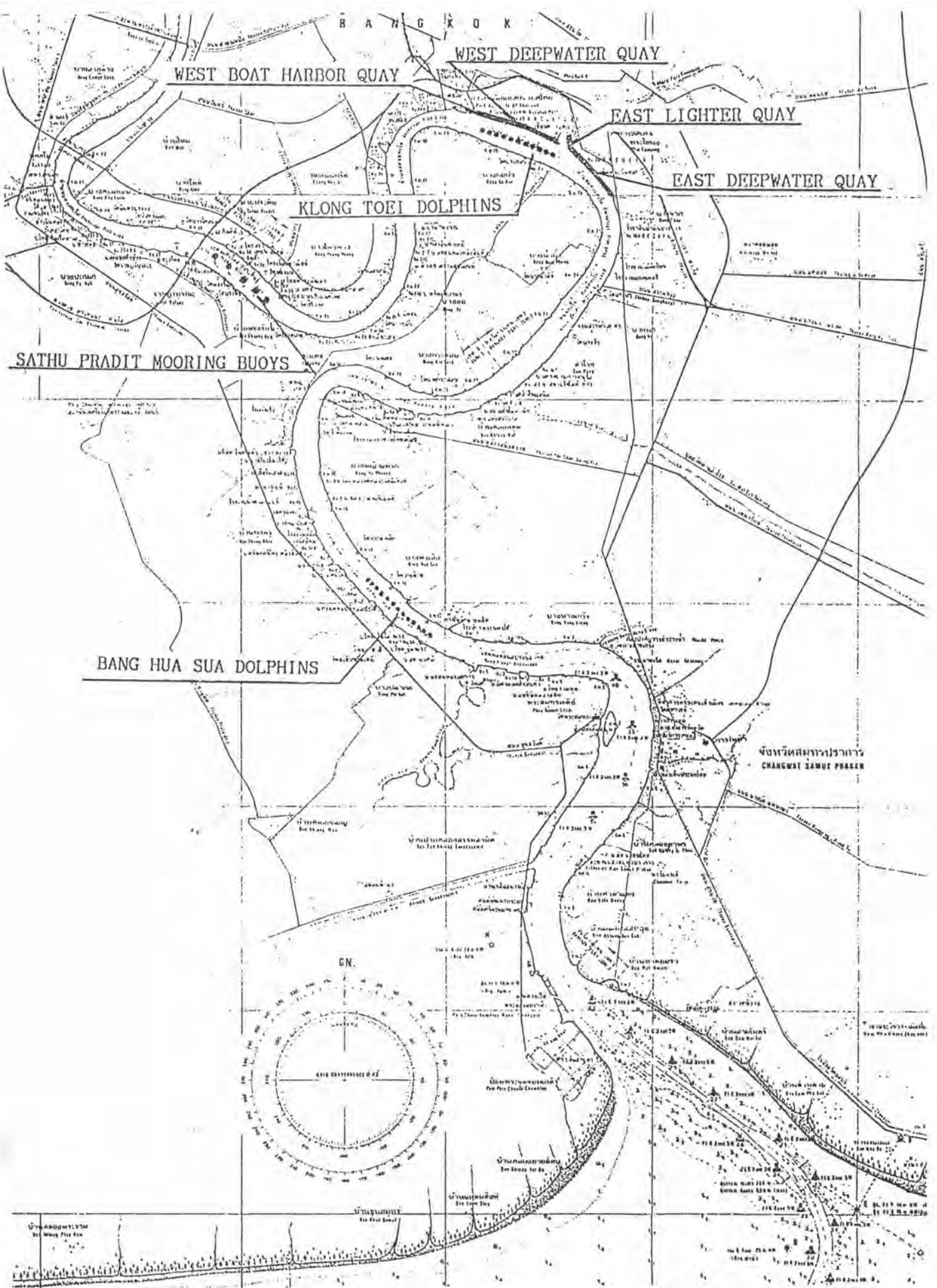
1. ปัจจุบันการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีท่าเรือ 2 แห่ง คือ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง และมีหน่วยงานต่าง ๆ ที่เป็น สำนักและฝ่ายต่าง ๆ อีก 7 หน่วยงาน

2. พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย กำหนดให้เรือเดินทะเลต่างประเทศทุกลำต้องมาทำการขนถ่ายสินค้าที่ท่าเทียบเรือของการท่าเรือฯ ยกเว้นในกรณีที่ท่าเทียบเรือไม่ว่างหรือไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับสินค้าบางชนิด จึงจะได้รับอนุญาตให้ไปทำการขนถ่ายที่ท่าเรือเอกชนได้ การดำเนินการท่าเรือที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน จึงมีลักษณะค่อนข้างผูกขาดและมีการแข่งขันทางตลาดน้อย

3. ท่าเรือกรุงเทพให้บริการสินค้าเข้าประมาณ 60% ของสินค้าเข้าทั้งหมดในกรุงเทพ (ไม่รวมสินค้าน้ำมัน) ส่วนสินค้าออกซึ่ง พ.ร.บ. มิได้กำหนดให้ต้องขนถ่ายผ่านท่าของการท่าเรือฯ นั้น ประมาณ 40% ได้ใช้บริการของท่าเรือเอกชน ซึ่งคาดว่าจะลดลงในอนาคตและหันมาใช้บริการของท่าเรือกรุงเทพเพิ่มขึ้น เนื่องจากการขยายตัวของระบบคอนเทนเนอร์ที่ไม่มีที่สิ้นสุด

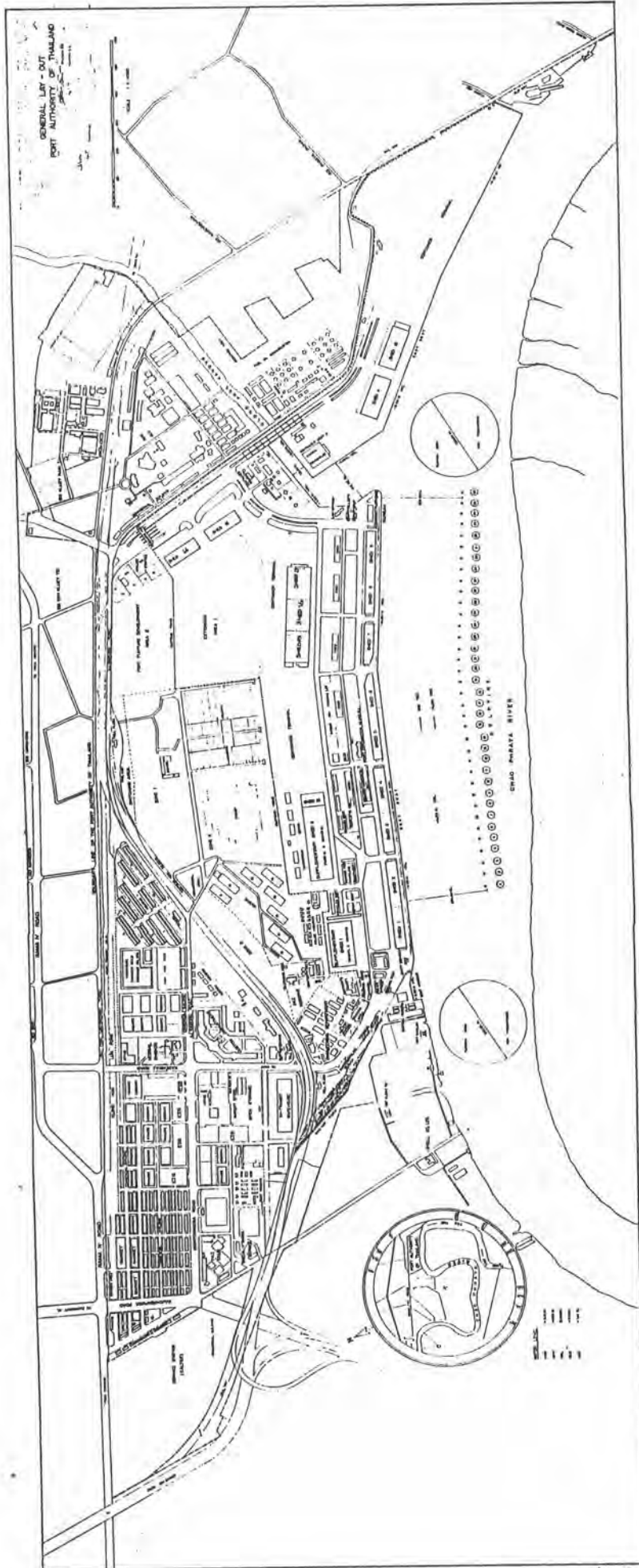
4. อัตราค่าภาระที่เรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ ณ ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ในปัจจุบันมีโครงสร้างที่แตกต่างกันในขนาดที่มีแนวโน้มที่จะใช้โครงสร้างเดียวกัน แต่จะมีความแตกต่างกันเฉพาะรายละเอียดในบางรายการเท่านั้น ซึ่งจะให้อัตราค่าบริการเฉลี่ยที่ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังต่ำกว่าอัตราค่าบริการเฉลี่ยที่ท่าเรือกรุงเทพ

5. เครื่องมือทุ่นแรงบางประเภทเช่น TOP LOADER, SIDE LOADER มีไม่เพียงพอ ทำให้ผู้ใช้บริการไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควรและ



ภาพแสดงองค์ประกอบของท่าเรือกรุงเทพ

ภาพแสดงผังบริเวณการทำเรือแห่งประเทศไทย



เป็นเหตุให้การท่าเรือฯ ต้องอนุญาตให้เอกชนนำเครื่องมือยกตู้สินค้าเข้ามาใช้ภายในท่าเรือ ซึ่งขณะนั้นการท่าเรือฯ มีแผนการจัดหาอุปกรณ์เครื่องมือทุ่นแรงต่างๆ ให้เพียงพอ

6. มีอาคารและการดำเนินงานต่าง ๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับงานเรือและสินค้าในเขตรั้วศุลกากร จึงยากต่อการควบคุมรักษาความปลอดภัย

7. ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง เปิดใช้งานท่าอเนกประสงค์เป็นท่าแรกเมื่อ วันที่ 21 มกราคม 2534 และจะเปิดดำเนินการครบทุกท่าภายในปี 2534

8. รัฐบาลมีนโยบายและดำเนินการที่จะให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในกิจการท่าเรือของรัฐ โดยให้เอกชนเข้าดำเนินการท่าเรือสงขลา และท่าเรือภูเก็ต และให้เอกชนเข้ามาประกอบการท่าคอนเทนเนอร์ 2 ท่า ที่ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง

2 สภาพทางกายภาพของท่าเรือฯ

การท่าเรือแห่งประเทศไทยปัจจุบันมีท่าเทียบเรืออยู่ภายใต้การบริหารงาน 2 แห่งคือ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง

สภาพทางกายภาพและการใช้ที่ดินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ปัจจุบันการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีพื้นที่ในครอบครองประมาณ 2,259 ไร่ 2 งาน และ 72.05 ตารางวา พื้นที่ทั้งหมดติดต่อกันเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ และตั้งอยู่กึ่งกลางใจเมืองกรุงเทพมหานคร คือ บริเวณฝั่งเหนือของแม่น้ำเจ้าพระยาตั้งแต่ คลองบางจากจนจรดวัดคลองเตยนอก (รวมทั้งท่าหน้าเจ้าพระยาในอาณาบริเวณดังกล่าวด้วย) และกินลึกเข้าไปบนพื้นที่แผ่นดินจรดถนนพระราม 4 ในบางช่วง และละแวกคลองหัวลำโพงทั้งหมดรวมทั้งอาณาบริเวณ

ชอยก๊ว้ยน้ำไท

จากการสำรวจสภาพปัจจุบันของพื้นที่การทำเรือแห่งประเทศไทยพบว่าสัดส่วนการใช้ที่ดินดังแสดงในตารางที่ 1 ซึ่งเมื่อทำการวิเคราะห์ถึงสัดส่วนของการใช้พื้นที่พบว่าพื้นที่ประมาณ 40 % ของพื้นที่การทำเรือฯ (พื้นที่ส่วนที่ 1) เป็นพื้นที่ที่การทำเรือฯ เป็นผู้ใช้ประโยชน์เองและอีกประมาณ 60 % (พื้นที่ส่วนที่ 2) เป็นพื้นที่ที่หน่วยงานอื่น ๆ เช่า และขอใช้

ตารางที่ 1

แสดงสัดส่วนการใช้ที่ดินของการทำเรือแห่งประเทศไทย

พื้นที่ 2,259 ไร่ 2 งาน 72.05 ไร่²

ลำดับ ที่	รายการ	เนื้อ ไร่ งาน ไร่ ²	คิดเป็น % ของ เนื้อที่ทั้งหมด	หมายเหตุ
	พื้นที่ส่วนที่ 1			
1	พื้นที่ในเขตวิบูลย์การ ในกิจการ การทำเรือฯ	760 2 34	33.65 %	
2	พื้นที่นอกเขตวิบูลย์การ ในกิจการ การทำเรือฯ	168 1 64	7.45 %	

ลำดับ ที่	รายการ	เนื้อที่ ไร่ งาน วา ^๒	คิดเป็น % ของ เนื้อที่ทั้งหมด	หมายเหตุ
	พื้นที่ส่วนที่ ๒			
3	พื้นที่ทำการทำไร่ฯ จะใช้ ในอนาคต	45 0 00	2.00 %	
4	พื้นที่ที่หน่วยงานขอใช้	188 3 27	8.35 %	
5	พื้นที่หน่วยงานของรัฐเช่า ใช้ประโยชน์	292 3 92	12.95 %	
6	พื้นที่การเคหะฯ เช่า	292 1 30	12.94 %	
7	พื้นที่บริษัท ห้างร้าน เอกชน เช่า	79 2 37	3.51 %	
8	พื้นที่อาคารพาณิชย์ ตลาด ตลาด คลังสินค้า อาคาร ที่ทำการ 7 ชั้น	154 2 25	6.84 %	
9	พื้นที่ว่างเตรียมหา ผลประโยชน์	5 3 8	0.24 %	
10	พื้นที่ถนน ที่ว่างบางส่วนมี บ้านบุกรุก	271 1 71.05	12.07 %	
	รวมเนื้อที่ทั้งหมด	2,259 2 72.05	100 %	

ที่มา : การทำเวือนแห่งประเทศไทย, แผนกที่ดินและโรงเวือน, 2533

การแบ่งพื้นที่ของการทำเรือฯ เพื่อทำการวิเคราะห์นั้นจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

1. **พื้นที่ทำการทำเรือฯ** เป็นผู้ใช้ประโยชน์เพื่อวัตถุประสงค์ของการทำเรือโดยตรง และ

2. **พื้นที่ทำการทำเรือฯ** ให้ผู้อื่นใช้ประโยชน์ทั้งในรูปแบบให้เช่าและขอใช้

1.1) **พื้นที่ส่วนที่ 1**

พื้นที่ทำการทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้ใช้ประโยชน์เพื่อวัตถุประสงค์ของการทำเรือฯ โดยตรงพื้นที่ส่วนที่ 1 มีอยู่ทั้งหมดประมาณ 928 ไร่ โดยอยู่ในเขตริ้วศูลกากร 760 ไร่ อีก 168 ไร่ อยู่นอกเขตริ้วศูลกากรปรากฏว่าพื้นที่ในส่วนนี้มีอาณาบริเวณตั้งแต่น่านน้ำ และชายฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาकिनลึกเข้าไปในพื้นที่ดินจรดบริเวณสลัมคลองเตยเป็นพื้นที่ของชุมชนพาณิชย์ย่านอาคารทวิษและที่ตั้งคลังน้ำมันพระโขนงของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย

ลักษณะการใช้ที่ดินในสภาพปัจจุบัน จำนวน 928 ไร่ ของการทำเรือฯ มีลักษณะหลากหลายในเชิงประเภทการใช้พอสมควรแต่กิจกรรมทั้งหมดมีความสอดคล้องกันกล่าวคือต่างก็ดำเนินการเพื่อตอบสนองต่อภาระกิจหน้าที่ของการทำเรือฯ ทั้งในลักษณะทางตรงและทางอ้อมโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

พื้นที่ของการทำเรือฯ ในเขตริ้วศูลกากร คือ พื้นที่บริเวณน่านน้ำเจ้าพระยาได้ใช้เป็นท่าเทียบเรือและเขื่อนเทียบเรือหน้าต้นโดยได้แบ่งพื้นที่ออกเป็น 2 ส่วนดังกล่าวพื้นที่ส่วนนี้มีความยาวประมาณ 6 กิโลเมตร

ส่วนบริเวณริมชายฝั่งเจ้าพระยา ในเป็นที่เก็บสินค้าทั้งในส่วนที่ขนขึ้นมาจากเรือและพักรอเจ้าของมารับออกไป และส่วนที่กำลังรอลำเลียงลงเรือ

ขณะในการท่าเรือฯ ได้จัดวางสินค้าใน 2 ลักษณะ คือ วางสินค้าทั่วไปในโรงพักสินค้าซึ่งมีอยู่ทั้งหมด 19 โรง (ทั้งถาวรและชั่วคราว) ส่วนสินค้าที่บรรจุตู้คอนเทนเนอร์จะวางกระจัดกระจายอยู่ระหว่างโรงพักสินค้าทั้ง 2 เชื้อน และเนื่องจากสมรรถวิสัยทั้งหน้าท่าและหลังท่าของการท่าเรือฯ มีน้อยกว่าความต้องการใช้บริการอยู่ประมาณ 25% จึงทำให้สินค้าทั่วไปเป็นจำนวนมากซึ่งปกติแล้วต้องเก็บในโรงพักสินค้า ถูกวางไว้กลางแจ้งเช่นเดียวกับตู้คอนเทนเนอร์

สำหรับบริเวณพื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรซึ่งส่วนใหญ่อยู่บริเวณทางด้านทิศใต้ถนนสุนทรโกษา ปรากฏว่าส่วนพื้นที่บางส่วนใช้เป็นที่เก็บสินค้าเช่นกัน แต่เป็นสินค้าของรัฐ เช่น เป็นคลังสินค้าผ่านแดน คลังสินค้าทหาร และคลังสินค้าทั่วไป เป็นต้น นอกจากนี้เป็นที่ตั้งของชุมชนที่อยู่อาศัยที่ตั้งของหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องกับการท่าเรือฯ และหน่วยงานของท่าเรือเองรวมทั้งสถาบันต่าง ๆ ที่สำคัญ ๆ สำหรับชุมชนการท่าเรือฯ ก็อยู่ในเขตพื้นที่นี้ด้วย เช่น โรงเรียนท่าเรือวิทยา ปัจจุบันได้ปิดดำเนินการไปแล้ว โรงพยาบาลท่าเรือ บ้านพักพนักงานท่าเรือ เป็นต้น ส่วนอาคารที่ทำการต่าง ๆ ทั้งของการท่าเรือฯ และของรัฐ ตั้งอยู่บริเวณรั้วศุลกากร หรือด้านศุลกากรซึ่งอยู่ปากทางเข้าสู่บริเวณท่าเทียบเรือและที่พักรักษา

จึงอาจสรุปได้ว่าการใช้ที่ดินนอกรั้วศุลกากรเป็นไปเพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ของการท่าเรือฯ ในลักษณะทางอ้อมอยู่ด้วย ในขณะที่การใช้พื้นที่ในเขตรั้วศุลกากรตอบสนองต่อภารกิจหลักของการท่าเรือฯ โดยตรง

1.2) พื้นที่ส่วนที่ 2

พื้นที่ที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยไม่ได้เป็นผู้ใช้ประโยชน์โดยตรง พื้นที่ส่วนนี้มีสัดส่วนมากกว่าพื้นที่ส่วนแรกคือประมาณ 400 ไร่ (พื้นที่ส่วนที่หนึ่งประมาณ 928 ไร่ และส่วนที่สอง 1,331 ไร่) สำหรับลักษณะสำคัญของพื้นที่ทั้ง 2 ส่วนนั้นปรากฏว่าพื้นที่ส่วนที่ 2 โอบล้อมพื้นที่ส่วนแรกอยู่ทั้งทางด้านทิศตะวันตก, ตะวันออกและทิศเหนือ ซึ่งก็คือพื้นที่ที่ลึกเข้าไปในแผ่นดินจนบางส่วนจรดถนน

พระราม 4 บางส่วนเป็นอาณาบริเวณพื้นที่ทั้งสองฝั่งของคลองพระโขนง คลองหัวลำโพง และในบริเวณชอยกล้วยน้ำไท เป็นต้นพื้นที่ส่วนที่ 2 ที่อยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยามีเฉพาะช่วงระหว่างคลองเจ๊กกับคลองบางจากเท่านั้น ซึ่งปัจจุบันเป็นที่ตั้งของโรงกลั่นน้ำมันบางจาก

ลักษณะการใช้ที่ดินตามสภาพปัจจุบันของพื้นที่ส่วนที่ 2 ปะปนกันหลายประเภท และมีลักษณะไม่ค่อยสอดคล้องกับกิจกรรมของการทำเรือฯ อีกด้วย ดังมีรายละเอียดดังนี้

พื้นที่ทางด้านทิศเหนือซึ่งเป็นส่วนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ส่วนที่ 1 ซึ่งได้ถูกใช้เป็นที่วางสินค้าทั้งสินค้าทั่วไปและสินค้าอันตราย ขณะนี้เป็นชุมชนที่อยู่อาศัยหรือที่เรียกว่าชุมชนแออัด (ย่านสลัมคลองเตย) และย่านการค้าพาณิชย์เกิดขึ้นพอสมควรตรงบริเวณใจกลางของชุมชนแออัด

อาณาบริเวณส่วนนี้กว้างขวางมากเฉพาะส่วนที่การทำเรือฯ ให้การเคหะแห่งชาติเข้าร่วมทั้งสถาบันการศึกษาและหน่วยงานของรัฐที่จัดตั้งขึ้นเพื่อให้บริการกับประชาชนในชุมชนแออัด 70 ไร่ส่วนที่เหลือเป็นพื้นที่ซึ่งไม่ได้ทำประโยชน์ของการทำเรือฯ ซึ่งขณะนี้ถูกจับจองเป็นบ้านอาศัยของคนสลัมคลองเตยหรือที่เรียกว่าบ้านบุกรุก

ดังที่กล่าวในตอนต้นแล้วว่าพื้นที่ของการทำเรือฯ ปัจจุบันเป็นจำนวนไม่น้อยถูกนำไปใช้เป็นที่ตั้งโรงงานประเภทต่างๆ ของรัฐ จากการศึกษาปรากฏว่าพื้นที่สองฝั่งคลองพระโขนงและบริเวณกล้วยน้ำไทเป็นที่ตั้งคลังน้ำมันของการปิโตรเลียม กลุ่มบริษัทสหสามัคคีค้าสัตว์จำกัด และในเครือโรงงานเภสัชกรรมทหาร องค์การฟอกหนังกระทรวงกลาโหม เป็นต้น ส่วนบริเวณระหว่างคลองบางจากกับคลองเจ๊กเป็นที่ตั้งของคลังน้ำมันพระโขนง (การปิโตรเลียม)

อาณาบริเวณส่วนสุดท้ายของพื้นที่ส่วนนี้คือบริเวณทางด้านทิศตะวันตกและตะวันตกเฉียงเหนือซึ่งพื้นที่นั้นถูกใช้ในหลาย ๆ รูปแบบเช่นในบริเวณพื้นที่

ระหว่างถนนสุนทรโกษากับถนนพระราม 4 และพื้นที่ระหว่างถนนอาจณรงค์กับ คลองหัวลำโพงนั้น 90% เป็นพื้นที่สำหรับอาคารพาณิชย์ ตลาดสด 3 แห่ง คลังสินค้าของบริษัทเอกชนและอาคารสำนักงานพื้นที่อีกประมาณ 10% ในบริเวณนี้ การทำเรือฯ ได้ให้หน่วยงานของรัฐขอเช่าใช้ประโยชน์ อาทิเช่น องค์การขนส่งมวลชนฯ ขอเช่าเป็นที่จอดพักรถ และเป็นที่ตั้งขององค์การขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ เป็นต้น ส่วนพื้นที่บริเวณด้านทิศเหนือของถนนอาจณรงค์ และทางด้านทิศตะวันออกของถนนเกษมราชมณเฑียร การทำเรือฯ ได้ให้เอกชนเช่าสำหรับปลูกสร้างเป็นคลังสินค้า อาคารสำนักงาน 7 ชั้น (อาคารทวิซ) ซึ่งภายในอาคาร 7 ชั้น จะมีบริษัทต่าง ๆ ที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวข้องกับกิจการของการทำเรือฯ อาทิเช่น กิจการ shipping, รับส่งสินค้าเข้า-ออก, โรงพักสินค้า และอื่น ๆ เป็นต้น

อย่างไรก็ตามพื้นที่ส่วนที่ 2 มีอยู่จำนวนไม่น้อยที่กระจายเป็นจุด ๆ อยู่ในอาณาบริเวณของพื้นที่ส่วนที่ 1 เช่น หน่วยงานของรัฐหลาย ๆ หน่วยงาน คือ สถานีจอดรถพักรถขององค์การขนส่งมวลชนฯ ที่ทางของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย แทรกตัวอยู่บริเวณถนนทางเข้าการทำเรือฯ ส่วนองค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทยและคลังสินค้าของกรมธนารักษ์ แทรกตัวอยู่บริเวณโรงเรียนทำเรือวิทยา

สภาพการใช้ที่ดินในพื้นที่ส่วนที่ 2 จึงมีทั้งเพื่อเอื้ออำนวยกิจกรรมของการทำเรือฯให้มีความคล่องตัวมากขึ้นและมีทั้งส่วนที่ไม่เกี่ยวข้องกัน คือ กรมโรงงานต่าง ๆ เป็นต้น

กิจกรรมขนส่งสินค้าและพิธีทางศุลกากรภายในท่าเรือกรุงเทพ

1. แนวการปฏิบัติงานของ MARSHALLING YARD

1. วิธีปฏิบัติ

1.1 ตู้สินค้าขาเข้า (INWARD CONTAINER)

1.1.1 แผนกวางแผนและควบคุมระบบตู้สินค้า บันทึกข้อมูล INWARD CONTAINER LIST เข้าเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยแยกตู้สินค้า FCL., LCL., MTY. และ REEFER แล้วส่งมอบสำเนาให้แผนกควบคุมหน้าท่าและ แผนกควบคุมลานตู้สินค้าแผนกละ 1 ชุด

1.1.2 เมื่อตู้สินค้าขนถ่ายลงจากเรือพนักงานจดรายการตู้สินค้า (TALLY CLERK) แผนกควบคุมหน้าท่าจะต้องปฏิบัติ ดังนี้:-

- บันทึกข้อมูลตู้สินค้า LCL., OVER HEIGHT, OVER WIDTH, OVER LENGTH ลงในใบกำกับส่งมอบตู้สินค้าให้กับพนักงานขับรถ ซึ่ง ใบกำกับมี 4 ฉบับ (ใบกำกับตู้สินค้าภายใน) ฉบับที่ 1 พนักงานจดรายการตู้สินค้า (SUB GATE) พนักงานที่ประตูตรวจสอบฯ จะบันทึกข้อมูลเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์เพื่อ ON-LINE ไปที่ รส.พิธีการ พร้อมประทับตรา "บันทึกข้อมูลแล้ว" ลงในใบกำกับตู้สินค้าสำหรับ ฉบับที่ 3 และ 4 ให้พนักงานขับรถนำไปส่งมอบให้ รส. พิธีการเพื่อลงนามรับมอบในใบกำกับและให้เก็บสำเนาฉบับที่ 3 ไว้เป็นหลักฐาน ส่วนสำเนาฉบับที่ 4 ส่งให้พนักงานขับรถนำกลับไปให้กับพนักงานจดรายการตู้สินค้า

- บันทึกข้อมูลตู้สินค้า FCL ลงในใบกำกับตู้สินค้าจำนวน 3 ฉบับ ฉบับที่ 1 พนักงานจดรายการตู้สินค้าเก็บไว้เป็นหลักฐาน ฉบับที่ 2-3 ส่งมอบให้กับพนักงานขับรถเพื่อนำไปให้กับพนักงานควบคุมลานตู้สินค้า

ค้า เพื่อลงนามรับมอบตู้สินค้าและตำแหน่งของตู้สินค้า (LOCATION) ในใบกำกับ แล้วเก็บไว้เป็นหลักฐาน 1 ฉบับ ส่วนอีก 1 ฉบับ มอบให้พนักงานขับรถเพื่อนำใบกำกับส่งคืนให้กับพนักงานจตราายการตู้สินค้าเก็บไว้เป็นหลักฐานเมื่อเสร็จสิ้นการปฏิบัติงานแต่ละช่วง (อาจเป็นสองหรือสามภาคติดต่อกัน) พนักงานควบคุมลานตู้สินค้าจะรวบรวมใบกำกับตู้สินค้าส่งให้กับพนักงานตรวจสอบเพื่อบันทึกข้อมูลเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์

- กรณีตู้สินค้าเปล่า จะต้องนำไปฝากเก็บไว้ที่ลานตู้สินค้าของแผนกสินค้าขาออกหลังจากขนถ่ายลงจากรือพิธีการให้ดำเนินการเช่นเดียวกับตู้สินค้า LCL

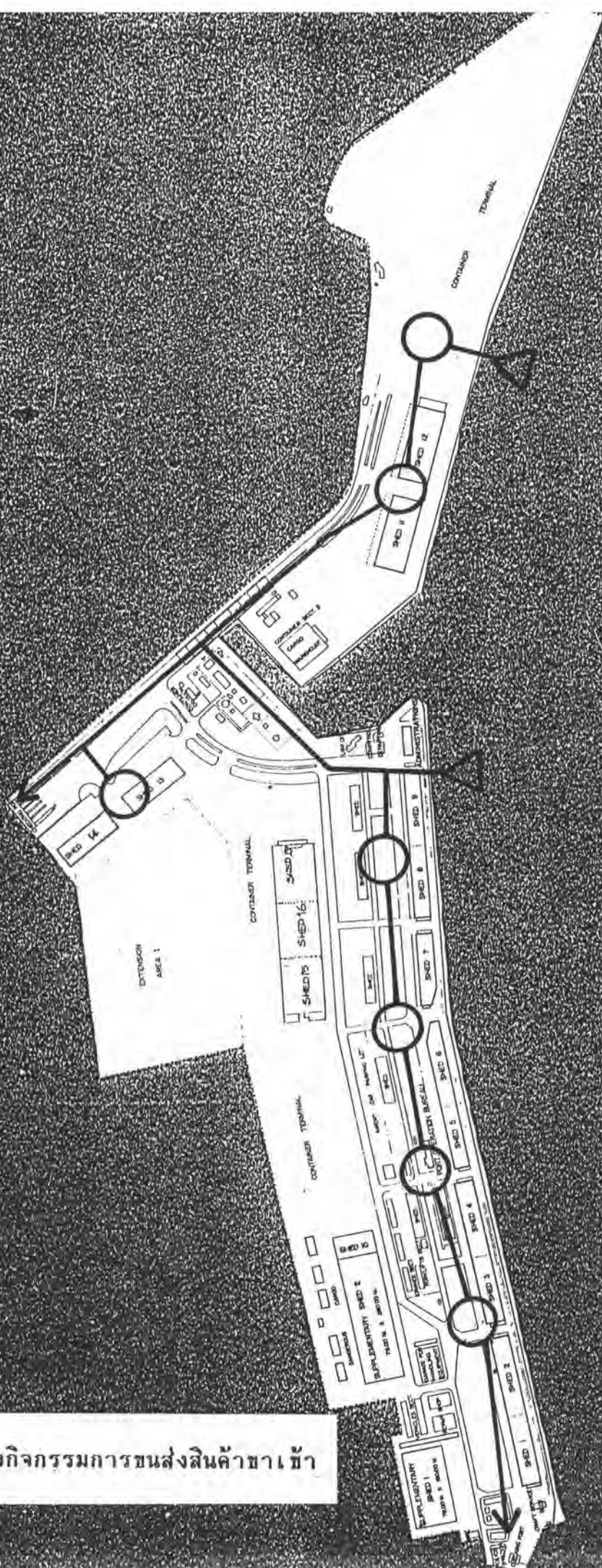
1.1.3 เจ้าของสินค้าขนานตู้ FCL ออกนอกเขต กทท ให้ทำพิธีการที่แผนกโรงพักสินค้าและนำเอกสารไปยังที่แผนกควบคุมลานตู้สินค้าเพื่อตรวจสอบความถูกต้องก่อนที่จะทำการปล่อยให้ออกไปได้ เอกสารประกอบด้วย

ก. สำเนา WHARF RECEIPT (ให้เขียนเครื่องหมายและเลขหมายของตู้สินค้าในใบ WHARF RECEIPT ด้วย ถ้าจำนวนตู้สินค้า 10 ตู้ ขึ้นไปให้แนบเอกสารเพื่อประกอบการตรวจสอบ)

ข. สำเนาคำร้องขออนุญาตนำสินค้าออกนอกเขตนอกเวลาปกติหรือในวันหยุดราชการ

1.1.4 เจ้าของสินค้าขออนุญาตเปิดตรวจหรือนำส่งตัวอย่างให้เจ้าหน้าที่ ศุลกากรให้นำตู้สินค้าไปดำเนินการที่ รศ.พิธีการโดยยื่นเอกสาร คตต.01 ที่แผนกควบคุมลานตู้สินค้า

1.1.5 เจ้าของสินค้าขอเปลี่ยนสถานภาพตู้สินค้าจาก FCL เป็น LCL ให้นำเอกสารจาก รศ. พิธีการยื่นที่แผนกควบคุมลานตู้สินค้า
ดังนี้



ภาพแสดงเส้นทางกิจกรรมการขนส่งสินค้าเข้า

ก. ใบคำร้องขอเปลี่ยนสถานภาพตู้สินค้า

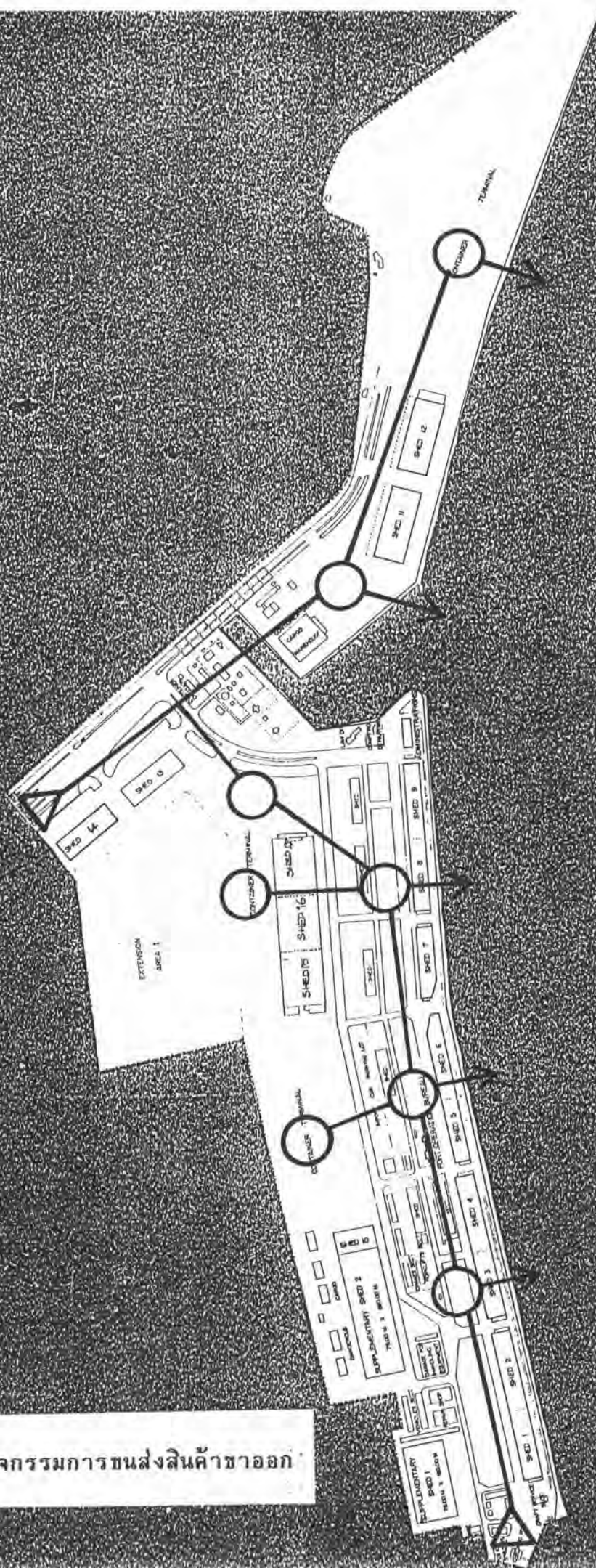
ข. ใบ คลต.01

ตามข้อ 1.1.3 และ 1.1.5 เมื่อพนักงานควบคุมลานตู้สินค้าตรวจสอบเอกสารกับเครื่องหมายและเลขหมายตู้สินค้าถูกต้องแล้วจะส่งมอบตู้สินค้าพร้อมใบกำกับให้กับพนักงานขับรถ 2 ฉบับ เพื่อไปยื่นให้กับพนักงานประจำประตูตรวจสอบตู้สินค้า (Sub-Gate) เพื่อบันทึกข้อมูลเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมประทับตรา "บันทึกข้อมูลแล้ว" ลงในใบกำกับภายในส่งให้พนักงานขับรถไปมอบให้ รส. พิธีการ เพื่อดำเนินการตรวจปล่อยและออกใบกำกับภายนอกให้ต่อไป

สำหรับข้อ 1.1.3 นั้นถ้าไม่มีข้อมูลตู้สินค้านำบันทึกไว้ในเครื่องคอมพิวเตอร์จะไม่อนุญาตให้ผ่านประตูตรวจสอบตู้สินค้า จนกว่าจะมีการดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องเสียก่อน

1.2 ตู้สินค้าขาออก (OUTWARD CONTAINER)

1.2.1 แผนกสินค้าขาออกเมื่อทำการบรรจุสินค้าเสร็จเรียบร้อยแล้ว (ตู้สินค้า LCL) หรือตู้สินค้าเปล่าที่จะนำไปบรรทุกลงเรือจะต้องส่งมอบตู้ให้กับแผนกควบคุมลานตู้สินค้า เพื่อทำการ PRELOAD โดยบันทึกข้อมูลลงในใบกำกับจำนวน 2 ฉบับ ฉบับที่ 1 แผนกสินค้าขาออกเก็บไว้เป็นหลักฐาน ส่วนฉบับที่ 2 ส่งมอบให้กับพนักงานขับรถ เพื่อนำไปยื่นให้กับพนักงานประจำประตูตรวจสอบตู้สินค้าเพื่อบันทึกข้อมูลวันเวลา เครื่องหมายและเลขหมายน้ำหนักของตู้สินค้าและลงตำแหน่งของตู้สินค้าที่วางในลานเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์ พร้อมทั้งพิมพ์รายละเอียดของตู้สินค้า 2 ฉบับ พนักงานประจำประตูตรวจสอบเก็บไว้ 1 ฉบับ ที่เหลืออีก 1 ฉบับ ส่งให้พนักงานขับรถไปมอบให้พนักงานควบคุมลานตู้สินค้าเพื่อลงตำแหน่งของตู้สินค้า (LOCATION) เมื่อเสร็จสิ้นการปฏิบัติงานแต่ละช่วง (อาจเป็นสองภาคหรือสามภาคติดต่อกัน) พนักงานควบคุมลานตู้สินค้าจะรวบรวมใบกำกับส่งมอบให้พนักงานตรวจสอบเพื่อบันทึกข้อมูลเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์



ภาพแสดงเส้นทางกิจกรรมการขนส่งสินค้าขาออก

1.2.2 ตู้สินค้า FCL ที่จะนำบรรทุกลงเรือไม่ต้องใช้ใบกำกับภายในเพราะพนักงานประจำประตูตรวจสอบเขื่อนตะวันออก (MAIN GATE) จะบันทึกข้อมูลเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์ เพื่อ ON-LINE ไปที่ประตูตรวจสอบตู้สินค้า (Sub Gate) แต่พิธีการให้ดำเนินการเช่นเดียวกับตู้สินค้า LCL และ ตู้สินค้าเปล่า

1.2.3 การบรรทุกตู้สินค้ายกลงเรือพนักงานประจำลานของแผนกควบคุมลานตู้สินค้าจะบันทึกข้อมูลลงในใบกำกับ จำนวน 3 ฉบับ ฉบับที่ 1 พนักงานควบคุมลานเก็บไว้เป็นหลักฐาน สำหรับฉบับที่ 2 และ 3 ส่งมอบให้กับพนักงานขับรถเพื่อไปส่งมอบให้กับพนักงานจตราสารตู้สินค้าที่หน้าท่าและให้ลงนามในใบกำกับแล้วเก็บไว้เป็นหลักฐาน 1 ฉบับ ส่วนที่เหลือ 1 ฉบับ ส่งมอบให้พนักงานขับรถนำมาคืนให้กับพนักงานควบคุมลานฯ เมื่อเสร็จสิ้นการปฏิบัติงานแต่ละช่วง (อาจเป็นสองหรือสามภาคติดต่อกัน) พนักงานควบคุมลานตู้สินค้าจะรวบรวมใบกำกับตู้สินค้าส่งให้กับพนักงานตรวจสอบ เพื่อบันทึกข้อมูลเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์

2. ระเบียบการปฏิบัติงานที่ MARSHALING YARD

2.1 บริเวณลานวางตู้สินค้าเขื่อนตะวันออก

2.1.1 ห้ามมิให้ทำการบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า

2.1.2 ห้ามมิให้กองเก็บตู้สินค้าเปล่าเข้าเพื่อรอการบรรจุ หรือรอนำออก นอกเขต ทกท.

2.1.3 ห้ามมิให้เครื่องมือทุ่นแรงของเอกชนจอดฝากเก็บไว้ที่เขื่อนตะวันออกใน MARSHALING YARD

2.1.4 ผู้ที่มาติดต่อราชการต้องแต่งกายสุภาพเรียบร้อย

2.1.5 พนักงานของบริษัทตัวแทนเรือที่มาปฏิบัติงานจะต้องแต่งกายสุภาพเรียบร้อยเป็นฟอร์มเดียวกัน

2.1.6 ให้แผนกโรงพักสินค้าที่มีความประสงค์จะปล่อยตู้สินค้า FCL ขาเข้าออกนอกเขต ทกท. ในวันปฏิบัติงานปกติเวลา 16.30 - 18.00 น. และ 19.00 - 24.00 น. แจ้งให้แผนกควบคุมลานตู้สินค้าทราบก่อนเวลา 16.00 น. ของวันนั้นส่วนในวันหยุดราชการเวลา 08.00 - 18.00 น. และ 19.00 - 24.00 น. จะต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้าก่อนวันหยุดและก่อนเวลา 16.00 น. เพื่อที่จะได้จัดพนักงาน และ เครื่องมือท่อนแรงไว้บริการ

2.1.7 พนักงานขับรถเครื่องมือท่อนแรงต้องปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานควบคุมลานตู้สินค้า

2.1.8 ตู้สินค้า LCL, EMPTY ที่ทำการขนถ่ายท่า 20E, 20 F ผ่านประตูช่องทางข้าง รส. 11 (ท่า 20 G) เท่านั้น

2.1.9 ตู้สินค้า FCL ขาออกที่จะบรรทุกลงเรือให้บริษัทตัวแทนเรือแจ้งของงานตามระเบียบการขอปฏิบัติงานของฝ่ายสินค้า เพื่อที่จะได้จัดเตรียมพนักงาน และ เครื่องมือท่อนแรงไว้บริการ

2.2 ระบบการจราจร

2.2.1 การจราจรก่อนผ่านเข้าประตูตรวจสอบ (Sub-Gate) เริ่มตั้งแต่บริเวณเชิงสะพานสองข้างของถนนไม่ควรอนุญาตให้จอดรถตลอดแนวจนถึงประตูตรวจสอบเพื่อให้การจราจรมีความคล่องตัวและก่อนทางขึ้นเครื่องชั่งน้ำหนัก (WEIGHT SCALE) ให้รถที่จอดรอคิวห่างจากเครื่องชั่งประมาณ 10 เมตร

2.2.2 ประตูตรวจสอบ (Sub-Gate) เข้า-ออก
MARSHALING YARD มี 6 ช่องทาง แบ่งออกเป็นดังนี้

2.2.2.1 ตู้สินค้าขาออก

ประกอบด้วยช่องทางที่ 1, 2, 3 (ติดตั้งเครื่อง
ชั่งน้ำหนัก) ให้นับช่องทางที่ติดทางรถไฟเป็นช่องทางที่ 1 และช่องทางถัดไป
เป็นช่องทางที่ 2 และ 3 ตามลำดับ สำหรับรถบรรทุกตู้สินค้าที่ผ่านเข้าเพื่อนำ
ตู้สินค้าไปกองเก็บหรือไปบรรทุกลงเรือโดยแบ่งให้สอดคล้องกับท่าเทียบเรือ ดังนี้

- ช่องทางที่ 1 กำหนดให้เป็นช่องทางสำหรับ
รถบรรทุกตู้สินค้าที่จะไปท่าเทียบเรือ 20A, 20AB, 20B หรือพื้นที่วางตู้สิน
ค้าของโซน A B C

- ช่องทางที่ 2 กำหนดให้เป็นช่องทางสำหรับ
รถบรรทุกตู้สินค้าที่จะไปท่าเทียบเรือ 20C, 20D, หรือพื้นที่วางตู้สินค้าโซน D

- ช่องทางที่ 3 กำหนดให้เป็นช่องทางสำหรับ
รถบรรทุกตู้สินค้าที่จะไปท่าเทียบเรือ 20E, 20F, หรือพื้นที่วางตู้สินค้าโซน D E

2.2.2.2 ตู้สินค้าขาเข้า

ประกอบด้วยช่องทางที่ 4, 5, 6 (นับต่อจาก
ช่องทางตู้สินค้าขาออกช่องที่ 3) กำหนดให้เป็นช่องทางสำหรับตู้ LCL ที่จะไป
กองเก็บไว้ที่ลานของโรงพักสินค้า แต่ถ้าเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล มอเตอร์ไซด์ และ
หางลากหัวลากเปล่าให้ออกช่องทางที่ 6 เท่านั้น

การเปิด-ปิดทั้ง 6 ช่องทางขึ้นอยู่กับปริมาณงาน
และมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม ทั้งนี้ การเปิดช่องทางควรคำนึงถึงผล
กระทบของการจราจรภายใน MARSHALING YARD

3. ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานที่ MARSHALING YARD

3.1 ให้เจ้าของเรือหรือตัวแทนเรือท่าชัยพนักงานขับรถหัวลาก-
หางลากและรถยนต์ส่วนบุคคลให้ปฏิบัติตามกฎจราจร โดยจำกัดความเร็ว
20 กม./ชม.

3.2 ให้ คม.2 พิจารณาการติดตั้งตะแกลงบริเวณกันโคลน
ล้อรถ TRANSTAINER เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น

3.3 ห้ามบุคคลนอกเหนือจากพนักงานขับรถหัวลากโดยสารมา
กับรถหัวลาก

3.4 ห้ามพนักงานขับรถที่อยู่ในอาคารมินิเมาปฏิบัติงาน

3.5 ห้ามมิให้เปิดตู้สินค้าเพื่อขนส่งสินค้าหน้าตู้

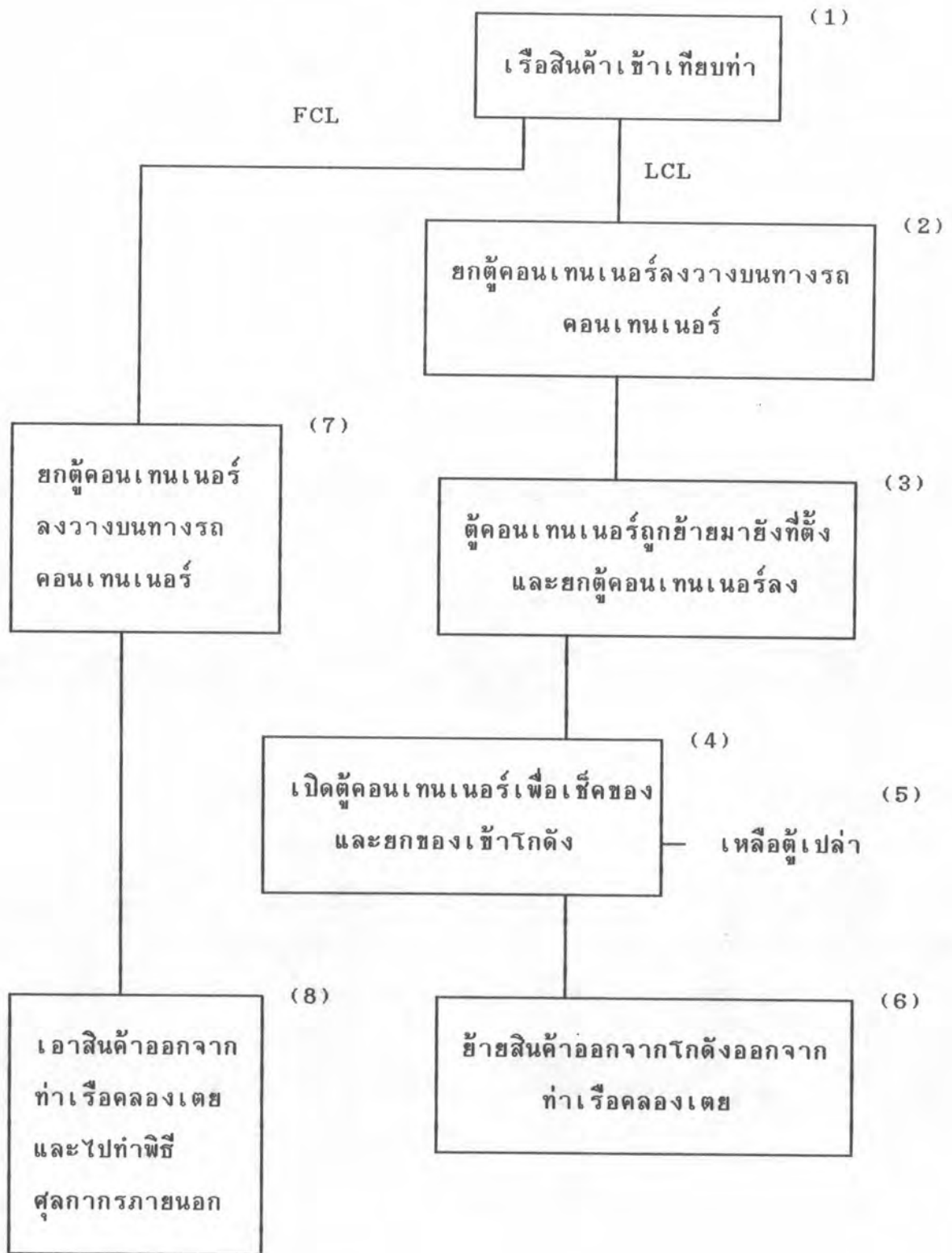
3.6 การเปิดตรวจตู้สินค้า FCL โดยขออนุญาตเปิดตู้สินค้านำ
ส่งตัวอย่างให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจหรือ เปิดตรวจทั้งตู้ให้นำตู้สินค้าไปดำเนินการที่ รส. พิธีการ เพื่อไม่ให้กีดขวางการจราจรและช่วยป้องกันอุบัติเหตุ

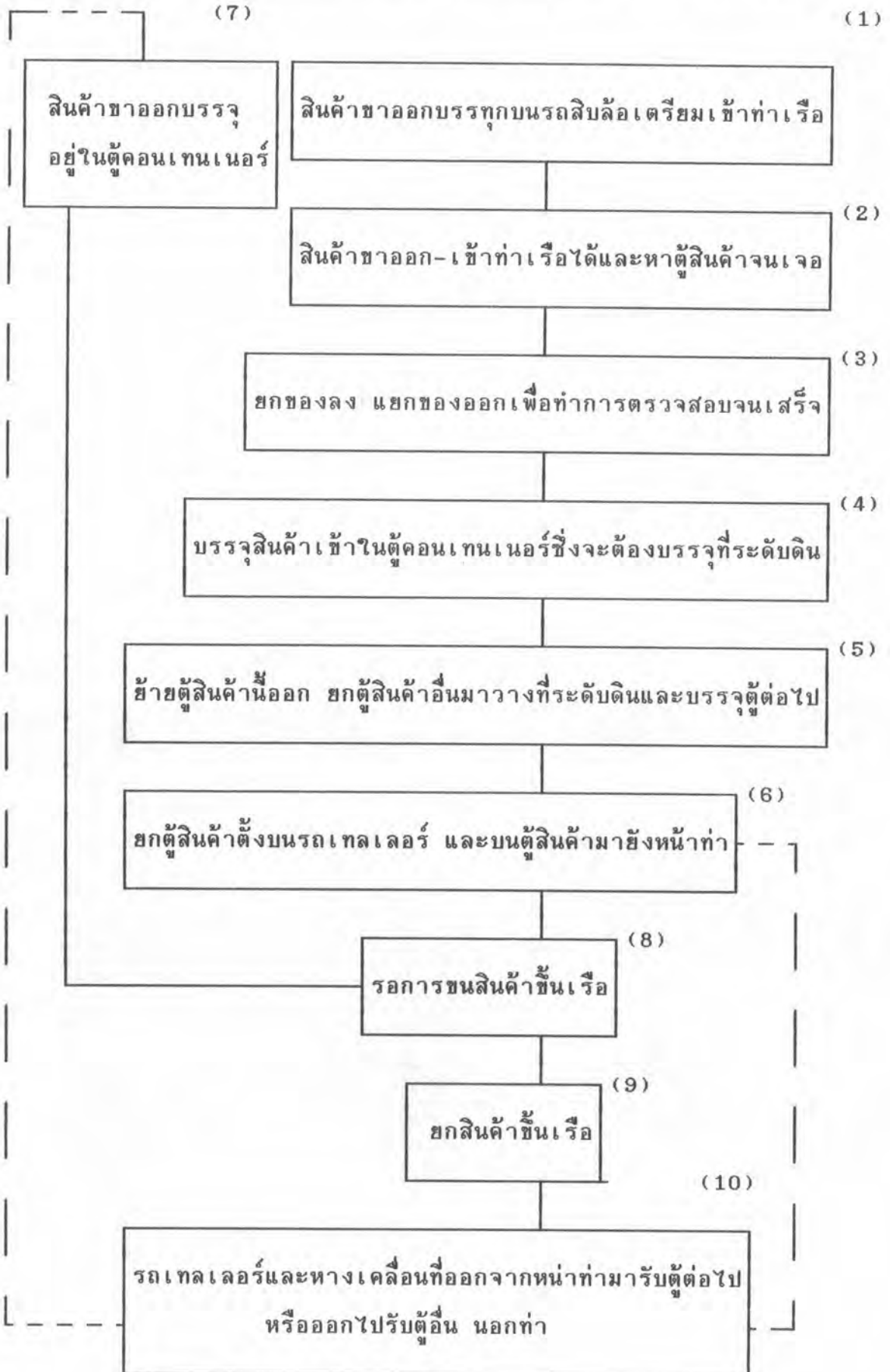
3.7 ห้ามตู้สินค้าอันตรายวางในลานตู้สินค้า วันแต่ได้รับอนุญาต
จากแผนกสินค้าเคมี

3.8 ห้ามยานพาหนะทุกชนิดที่ไม่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติงานเข้าไป
จอดหรือวิ่งในลานวางตู้สินค้า วันแต่ที่มีบัตรผ่านเข้าลานตู้สินค้า เชื้อนตะวันออก
เท่านั้น (สติ๊กเกอร์)

3.9 ตู้สินค้า O/H, O/W, O/L และสินค้าหนักให้นำไปฝาก
เก็บที่ รส. พิธีการ

การขนส่งและการจัดวางตู้คอนเทนเนอร์ของสินค้าขาเข้า





ปัญหาที่มีผลกระทบต่อท่าเรือกรุงเทพ

1 ปัญหาระดับนานาชาติ

ท่าเรือเป็นจุดเปลี่ยนการขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศย่อมมีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างชาติ ปัจจุบันในภูมิภาคแถบนี้ ท่าเรือมีการแข่งขันกันสูงมากคู่แข่งที่มีศักยภาพสูงคือ ท่าเรือญี่ปุ่น และท่าเรือสิงคโปร์ นอกจากนี้มีการพัฒนาท่าเรือของประเทศต่าง ๆ ให้มีศักยภาพสูงพอที่จะแข่งขันกับท่าเรือกรุงเทพ อีกหลายแห่ง พอจะสรุปปัญหาระดับนานาชาติได้ดังนี้

1. เส้นทางขนส่งสินค้าทางเรือ

จากการสำรวจเส้นทางขนส่งสินค้าทางเรือของโลกเราพบว่า เส้นทางสินค้าฯ ที่ผ่าน ท่าเรือกรุงเทพ มาจาก 2 ทางคือ

1. เส้นทางเดินเรือสินค้าจากยุโรป ผ่านทางช่องแคบมะละกา
2. เส้นทางเดินเรือสินค้าจาก อเมริกา ผ่านญี่ปุ่น ฮ็องกง ฯลฯ

เส้นทางเดินเรือสินค้าทั้งสองทางนี้ ถูกท่าเรือสิงคโปร์และญี่ปุ่น ตัดระยะทางซึ่งทำให้เกิดการขนถ่ายสินค้าและการได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ของท่าเรือทั้งสอง ประกอบกับท่าเรือกรุงเทพ ไม่สามารถรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ได้ และท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังยังไม่เติบโตเต็มที่ ทำให้เส้นทางขนส่งสินค้าเข้าประเทศเป็นการถ่ายลงเรือเล็กและเป็นเส้นทางตันไม่เชื่อมโยง ระบบการขนส่งสู่ภูมิภาคนี้เท่าที่ควร ทำให้ท่าเรือกรุงเทพขาดการพัฒนาและดำเนินกิจการได้อย่างกว้างขวางต่อไป

2. การลงทุนด้านเศรษฐศาสตร์ การสนับสนุนจากนานาชาติ
และการส่งเสริมด้านเทคโนโลยี

จากการที่กิจการท่าเรือเป็นการแข่งขันทางการค้า
 อย่างหนึ่ง ปัจจุบันนี้รัฐบาลได้มีความพยายามที่จะปรับปรุงท่าเรือกรุงเทพ และ
 สนับสนุนการเติบโตของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง แต่ยังไม่ได้ผลเท่าที่ควรเนื่อง
 จากขาดงบประมาณและบุคลากร ฯลฯ เทียบเท่ากับประเทศที่มีความร่ำรวยกว่า
 เช่น ญี่ปุ่นและสิงคโปร์ ฉะนั้นในบางส่วน ซึ่งต้องการความร่วมมือและช่วยเหลือ
 จากนานาชาติ ยังเป็นสิ่งที่ทันสมัยจากต่างชาติ ซึ่งพอจะเข้าใจได้ว่า ความช่วย
 เหลือเหล่านี้ มีการพิจารณามาแล้วอย่างรอบคอบ จากรัฐบาลประเทศต่าง ๆ
 ที่คงจะไม่ต้องการให้ ท่าเรือกรุงเทพมีศักยภาพสูงกว่าท่าเรือของตน ในภูมิภาค
 เดียวกันเป็นแน่ ตัวอย่างเช่นในปัจจุบัน ญี่ปุ่นได้ให้ความช่วยเหลือในรูปแบบของ
 การศึกษา การดำเนินการผ่านทาง JICA ศึกษาท่าเรือกรุงเทพ ในเรือการขนส่ง
 ส่งสินค้าและวางผังแม่บทภายในเขตริ้วศุลกากร เมื่อมีการสรุปผลการศึกษแล้ว
 จะต้องพิจารณารายละเอียดอย่างรอบคอบ เพื่อผลประโยชน์ของท่าเรือกรุงเทพ
 อย่างแท้จริง กรณีนี้จะกล่าวรายละเอียดในบทต่อไป

3. บริษัทเดินเรือและบริษัทตัวแทนเรือของต่างชาติ

ในปัจจุบัน การขนส่งทางเรือจะดำเนินการขนส่งสินค้าโดย
 ผ่านทางบริษัทตัวแทนเรือ ซึ่งเป็นตัวแทนของสายการเดินเรือ ส่วนใหญ่นั้นเป็น
 สายการเดินเรือต่างชาติ กองเรือสินค้าของบริษัทเดินเรือไทยนั้น มีจำนวนน้อย
 มาก ไม่ถึง 10 % ของเรือสินค้าที่ผ่านท่าเรือฯ ปัจจุบันเช่นบริษัท จุฑานาวี
 เป็นต้น ฉะนั้นกิจกรรมเดินเรือส่วนใหญ่อยู่ในการควบคุมของต่างชาติซึ่งในบาง
 กรณีเกิดปัญหาการรวมตัวกันเพื่อเรียกร้องให้ท่าเรือกรุงเทพ ปรับปรุงวิธีการและ
 กิจกรรมบางอย่างเพื่อผลประโยชน์ของชาติตนเอง เป็นต้น

4. ความไม่พร้อมในการรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ของท่าเรือ

กรุงเทพ

จากบทก่อน ๆ เราจะทราบถึงปัญหาของการรับเรือสินค้า
 ขนาดใหญ่ที่มีความยาวเกิน 172 เมตร ไม่สามารถที่จะเข้าร่องน้ำอ่าวไทยมา

ยังท่าเรือกรุงเทพได้ทำให้เป็นจุดอ่อนในการขนส่งทางเรือที่นานาชาติใช้เป็น
กรณีที่จะลดศักยภาพของท่าเรือกรุงเทพลงจนไม่อาจเป็นคู่แข่งชั้นที่สำคัญในภูมิภาค
นี้ได้

2 ปัญหาระดับชาติ

ปัญหาต่าง ๆ ภายในประเทศจะมีผลต่อ ท่าเรือกรุงเทพ
ทั้งทางตรงและทางอ้อม เช่น การเปลี่ยนแปลงทางการเมือง การปกครอง
เป็นต้น พอสรุปได้สาระสำคัญ ดังนี้

1. ปัญหาด้านการเมือง

ประเทศไทยปกครองในระบบประชาธิปไตย มีการ
บริหารโดยรัฐบาลแต่ยังมีปัจจัยอีกหลายประการที่มีอิทธิพลต่อการปกครองระบบนี้อยู่
เมื่อเป็นเช่นนั้น การขนส่งสินค้าเข้า-ออก ก็จะถูกกระทบจากความไม่แน่นอน
ในการวางแผนสิ่งสินค้า หากช่วงใดที่มีความมั่นคงทางการเมืองมาก การขนส่ง
ก็จะมากขึ้นตามไป (ดูตามตาราง GDP และ IMPORT , EXPORT)

2. ปัญหาด้านเศรษฐกิจ

ด้านเศรษฐกิจนี้ มีความผูกพันกับด้านการเมืองเมื่อมี
การลงทุนมากก็จะกำไรมากและทำให้ท่าเรือต้องมีการขนส่งมากตามไปด้วย
คล้ายกับปัจจัยด้านการเมือง (ดูตามตาราง GDP และ IMPORT , EXPORT)

3. ปัญหาด้านการพัฒนาโครงการ

โครงการต่าง ๆ ที่พัฒนาประเทศ นั้น ตามหลัก
ปฏิบัติจริงแล้วมีน้อยโครงการระยะยาวที่ประสบความสำเร็จ ทั้ง ๆ ที่มี
การศึกษาโครงการอย่างละเอียดและถูกต้องมากที่สุดแล้ว เช่น โครงการก่อสร้าง

สร้างท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ฯลฯ โครงการของท่าเรือนี้จะมีทั้งเป็นโครงการระยะสั้นและระยะยาว ซึ่งส่วนใหญ่เมื่อมีการศึกษาและวางแผนแล้ว ไม่สามารถปฏิบัติการได้เนื่องจากเปลี่ยนรัฐบาลบ้าง เปลี่ยนผู้บริหารบ้าง ทำให้การต่อเนื่องของการปฏิบัติตามโครงการขาดประสิทธิภาพ

รายได้รวม ตั้งแต่ 1982 - 1991

ปี	เกษตรกรรม	อุตสาหกรรม	ก่อสร้าง	อื่น ๆ	รวมทั้งหมด
1982	198,825	230,835	48,008	542,433	1,019,501
1983	208,312	255,995	53,772	558,353	1,076,432
1984	217,518	271,855	59,390	589,590	1,138,353
1985	227,324	268,133	59,269	636,529	1,191,255
1986	228,191	294,521	60,138	674,327	1,257,177
1987	228,346	341,750	66,060	740,691	1,376,847
1988	252,346	403,034	74,449	829,975	1,559,804
1989	276,729	467,666	95,554	911,566	1,751,515
1990	265,414	542,169	114,420	1,032,226	1,954,229
1991	278,063	606,763	135,240	1,088,183	2,108,249

ที่มา : สภาพัฒนาแห่งชาติ

ตารางแสดงสินค้า เข้า-ออก ทางน้ำในประเทศไทย

Unit : 1,000 Tons

ปี	ประเภทสินค้า		
	สินค้าเข้า	สินค้าออก	รวมทั้งหมด
1982	15.736	21.110	36.846
1983	20.032	17.101	37.133
1984	18.908	20.266	39.174
1985	18.092	21.737	39.829
1986	18.820	23.368	42.188
1987	22.688	22.506	45.194
1988	26.144	27.204	53.348
1989	32.577	32.009	64.586
1990	39.867	29.565	69.432
1991	45.402	30.649	76.051

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ



4. ปัญหาด้านงบประมาณ

ท่าเรือก็เหมือนหน่วยงานอื่น ที่ต้องการงบประมาณจากรัฐฯ เพื่อปรับปรุงท่าเรือซึ่งเป็นโครงการที่มีขนาดใหญ่ ต้องใช้งบประมาณมาก แต่ต้องแบ่งสรรงบประมาณกันจึงทำให้ขาดประสิทธิภาพในการพัฒนา

3 ปัญหาและปัจจัยระดับท้องถิ่น

ในส่วนของท่านเรือกรุงเทพที่ตั้งอยู่ที่ ตำบลคลองเตยในปัจจุบันมีส่วนเกี่ยวข้องกับสภาพชุมชนเมืองโดยรอบ จึงเกิดปัญหา และปัจจัยระดับท้องถิ่นหรือ ระดับกรุงเทพมหานครพอสรุปได้ ดังนี้

1. ปัญหาจราจร ดังที่กล่าวไว้ว่า ท่าเรือกรุงเทพสร้างปัญหาให้การจราจรใน กทม. นั้น การจราจรที่ติดขัดก็สร้างปัญหาให้ท่าเรือกรุงเทพเช่นกัน รถบรรทุกที่ขนส่งสินค้าเข้า-ออก จะเกิดการคับคั่งภายใน ซึ่งมีผลต่อเครื่องมือเครื่องจักรยกขนสินค้าต้องทำงานล่าช้าตามไป

2. ปัญหาการขยายตัวของพื้นที่ ท่าเรือกรุงเทพไม่สามารถขยายตัวเพิ่มพื้นที่การให้บริการ ได้มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน แม้กระทั่งที่ดินของการท่าเรือฯ เองก็ไม่สามารถที่จะยึดคืนมาใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ ติดปัญหาทั้งทางด้านเอกชน อาคารพาณิชย์ สลัม และแม้แต่หน่วยราชการที่ใช้พื้นที่ของท่านเรืออยู่ ทำให้ไม่ต้องคำนึงถึงการขยายตัวของท่าเรือ นอกจากนี้จะปรับปรุงการใช้พื้นที่ภายในและการย้ายที่ใหม่เท่านั้น

3. แนวทางการขยายตัวของกทม. ในการศึกษาของ MIT ร่วมกับ กทม. ได้มีการวิเคราะห์การขยายตัวของ กทม. ซึ่ง คลองเตยก็อยู่ในศูนย์กลางย่อย ของ กทม. ที่จะขยายตัวมาทางด้านนี้ และความเจริญความหนาแน่นประชากร ก็โน้มเอียงมาทางด้านนี้ โดยมีแรงดึงดูดจากแหลมฉบัง ซึ่งสิ่งเหล่านี้ หากมีการปรับปรุงผังแม่บทการท่าเรือฯ ให้รองรับโครงการต่าง ๆ ในระแวกใกล้เคียงก็เกิดประสิทธิภาพเป็นอย่างมาก

4 ปัญหาภายในท่าเรือกรุงเทพ

1. ปัญหาด้านการขนส่งสินค้า

1. ในปัจจุบัน ท่าเรือกรุงเทพเกิดภาวะแออัด เนื่องจาก การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศส่งผลให้มีการส่งออกเพิ่มมากขึ้นโดยเฉพาะ ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา จำนวนสินค้าบรรจุตู้ผ่านท่าเรือกรุงเทพเพิ่มขึ้นอย่างเห็น ได้ชัด ในปี 2535 สินค้าบรรจุตู้มีปริมาณสูงถึง 1.3 ล้าน TEU และปริมาณสินค้าทั่วไปโดยเฉลี่ยที่บริเวณเขื่อนตะวันตกสูงถึง 2,000 ตัน/เมตร/ปี

2. ท่าเรือกรุงเทพเดิมถูกออกแบบไว้สำหรับเป็นท่าเทียบ เรือสินค้าทั่วไปไม่ใช่ท่าเทียบ เรือบรรทุกตู้สินค้าเมื่อปริมาณสินค้าบรรจุตู้เพิ่มขึ้น อย่างมากทำให้ต้องมีการปรับปรุง พื้นที่และจัดหาเครื่องมือยกขนตู้สินค้าเพิ่มเติม

3. ระบบการปฏิบัติงานในท่าเรือกรุงเทพเป็นแบบเปิด (Open Type terminal) คือมีบริษัทตัวแทนเรือหลายแห่งเข้ามาดำเนินการ และควบคุมการปฏิบัติงานในเขตท่าเรือเอง

4. ลานบรรจุตู้สินค้า (Marshalling Yard) บริเวณเขื่อนตะวันออก ไม่เพียงพอกับปริมาณตู้สินค้าขาออก และไม่มีการวางแผนบรรจุตู้หรือควบคุมปริมาณตู้สินค้าในบริเวณนี้ด้วย

5. ในการบรรจุสินค้าเข้าตู้ ต้องมีการลากจูงตู้สินค้าจาก นอกเขตการทำเรือฯ หรือจากเขื่อนตะวันตกไปยังเขื่อนตะวันออก ทำให้เรือสินค้าต้องเสียเวลารอตู้สินค้าโดยเฉลี่ยนานถึง 33 ชั่วโมงต่อเที่ยวเรือ

¹ ฝ่ายการช่าง การท่าเรือแห่งประเทศไทย "รายงานสภาพ ทั่วไปและปัญหาของการท่าเรือแห่งประเทศไทย" 2536 หน้า 7-9

6. ปริมาณตู้สินค้า LCL มีแนวโน้มจะลดลงเรื่อย ๆ ทำให้ปริมาณการบรรจุหรือเปิดตู้ในบริเวณท่าเรือลดลง

7. ในปี 2534 ทพล. บริการเทียบเรือบรรทุกตู้สินค้าที่ทำหมายเลข 3 และ 4 แต่มีผู้ใช้บริการไม่มากเท่าที่ควร เนื่องจากสินค้าโดยมากมีจุดเริ่มต้นและปลายทางระหว่างกรุงเทพฯและสิงคโปร์ ซึ่งถ้าใช้ท่าเรือกรุงเทพฯ ค่าใช้จ่ายจะถูกลงกว่า

อย่างไรก็ตามรัฐบาลได้จำกัดปริมาณตู้สินค้าในท่าเรือกรุงเทพฯ เพื่อเป็นการลดความแออัดในท่าเรือกรุงเทพฯ และไปเพิ่มปริมาณตู้ที่ ทพล. แทน

ปัญหาที่พบ

1. การเตรียมย้ายตู้สินค้าขาดความคล่องตัว เนื่องจากหลายสาเหตุ อาทิ
 - ขาดแคลนเครื่องมือยกขนโดยเฉพาะ RTG.
 - มีการวางตู้ไว้บริเวณปฏิบัติงานของ Gantry Crane เชื้อนตะวันออก
 - การบรรจุตู้สินค้าหรือนำสินค้าออกจากตู้ ปฏิบัติในบริเวณลานบรรจุตู้สินค้า เชื้อนตะวันออก
 - พนักงานสามารถเข้าไปปฏิบัติงานในบริเวณลานกลางแจ้งได้ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
 - ตู้สินค้าเกิดความเสียหายจากการยกขน
 - มีการวางตู้เปล่าในบริเวณตู้แช่เย็น
 - เนื่องจากไม่มีโรงซ่อม RTG. โดยเฉพาะ ทำให้ต้องทำการซ่อมแซม RTG. ในบริเวณลานบรรจุตู้
 - สภาพถนนขรุขระไม่เรียบร้อย
 - มีการวางตู้สินค้าส่งออกที่บรรจุแล้ว และผู้เปล่าไว้ในบริเวณเดียวกัน

- ไม่มีการวางแผนการบรรจุตู้ล้งหน้า
2. การวางแผนด้านสินค้าทั่วไปบริเวณ เขื่อนตะวันตกไม่คล่องตัวเท่าที่ควร เนื่องจาก
- มีการใช้โรงพักสินค้าและพื้นที่หลังท่า เพื่อปฏิบัติงานเกี่ยวกับทั้งสินค้าทั่วไปและสินค้าบรรจุตู้ ทำให้การปฏิบัติงานสับสน
 - มีคลังสินค้าและพื้นที่วางสินค้าตั้งอยู่นอกเขตท่าเรือ
 - ไม่ค่อยมีการใช้เครนหน้าท่าบริเวณ เขื่อนตะวันตก สำหรับยกสินค้าทั่วไป (Dock-side Crane) ทั้ง 12 คัน เนื่องจากยกสินค้าได้น้อยกว่าใช้เครนบนเรือ
 - บริเวณคลังสินค้าอันตรายไม่มี Buffer คั่นกับพื้นที่ภายนอก
 - ยังมีการใช้รถไฟขนส่งสินค้าทั่วไปในเขื่อนตะวันตก
3. ทางเข้าท่าเรือมีไม่เพียงพอ
4. การจราจรติดขัดและไม่เป็นระเบียบเนื่องจาก มีรถอื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานเข้ามาในเขตท่าเรือ และไม่มีการแบ่งเส้นทางเดินระหว่างรถบรรทุกและรถลากพ่วง
5. ร่องน้ำที่อยู่ในเขตการทำเรือฯ มีขนาดแคบ

2 ปัญหาด้านการปฏิบัติการขนส่งสินค้า

1. เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพมีข้อจำกัดในการขยายท่าเทียบเรือ จึงทำให้เกิดความแออัดในเรื่องการรอคอยของเรือสินค้าบริเวณปากสันดอนเจ้าพระยา ประกอบกับการทำเรือฯ มีนโยบายที่จะไม่ขยายท่าเรือกรุงเทพ เพราะนอกจากต้องลงทุนสูงและก่อปัญหาความคับคั่งในกรุงเทพแล้วยังไม่สนองต่อนโยบายการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคด้วย

2. การทำเรือฯ ยังขาดอุปกรณ์เครื่องมือบางประเภท และขาดการบำรุงรักษา การลงทุนต้องใช้เงินเป็นจำนวนมาก การปรับปรุงประสิทธิภาพต้องดำเนินการเป็นขั้นตอน ซึ่งไม่ทันต่อความต้องการในการให้บริการ

3. ระบบการบริหารงานที่อิงราชการมาก ตลอดจนระเบียบ ข้อบังคับและคำสั่งต่าง ๆ ที่ใช้อยู่ ยังไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินงานด้านการตลาด

แนวทางของการทำเรือด้านปฏิบัติการขนส่งสินค้าในอนาคต

1. การขนส่งสินค้าจะเปลี่ยนไปใช้ตู้สินค้ามากขึ้น
2. โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกต่าง ๆ จะแล้วเสร็จสมบูรณ์ในระยะแรกภายในปี 2534-2535 เรือและสินค้าบางส่วนหรือส่วนเกินจากท่าเรือกรุงเทพจะไปใช้บริการที่ท่าเรือแห่งใหม่
3. ในช่วง 5-6 ปีข้างหน้า มีแนวโน้มที่จะมีการขนถ่ายตู้สินค้าเพิ่มขึ้นจนเกินขีดความสามารถของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังในระยะแรก
4. การที่มีเอกชนเข้าประกอบการท่าเทียบเรือของรัฐนั้นทำให้การทำเรือฯ มีผู้แข่งขันการตลาดสมัยใหม่จะมีความจำเป็นและมีบทบาทมากขึ้น

3 ปัญหาด้านเส้นทางเดินเรือภายในประเทศ

1. การขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำในขณะนี้มีปัญหา เพราะเครื่องมือหลักในการขุดลอกคือ เรือขุดสันดอนทั้ง 3 ลำ ใช้งานมานาน มีอายุการใช้งานตั้งแต่ 35, 34 และ 30 ปี ตามลำดับ เป็นเรือเครื่องจักรไอน้ำ ไม่มีอุปกรณ์ที่ทันสมัยในการควบคุมการขุดลอก ส่วนเรือขุดลำใหม่อีก 1 ลำต่อเมื่อปี 2531 เป็นเรือเครื่องจักรดีเซล ยังไม่สามารถใช้ในการบำรุงรักษาได้

อย่างพอเพียง ทำให้ไม่สามารถขุดลอกบำรุงรักษาขนาดของร่องน้ำสันดอนให้ได้ ความลึกและความกว้างตามเกณฑ์ที่กำหนด จึงเป็นอุปสรรคในการเดินเรือขนาดใหญ่ที่บรรทุกเต็มทีและเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุในร่องน้ำอยู่เสมอ

2. ร่องน้ำสันดอนกรุงเทพ ปัจจุบันกว้าง 100 เมตรในทางตรง 250 เมตรในทางโค้ง และลึก 8.5 เมตร จากระดับทะเลปานกลางขนาดความกว้างและความลึกไม่ได้ตามมาตรฐานสำหรับเรือขนาด 12,000 ตันตัน แล่นสวนกันได้อย่างปลอดภัย ซึ่งขนาดร่องน้ำมาตรฐาน ถ้าจะให้ปลอดภัยสำหรับเรือขนาดนี้ต้องกว้างในทางตรง 150 เมตร ลึก 10 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง ประกอบกับการจราจรทางน้ำภายในอาณาบริเวณเขตท่าเรือกรุงเทพค่อนข้างหนาแน่น เพราะมีทั้งเรือสินค้า เรือน้ำมัน เรือลำเลียงเรือประมง ต่างก็ใช้ร่องน้ำนี้ร่วมกันทั้งสิ้น ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายและไม่มีความสะดวก ปลอดภัยในการเดินเรือ

3. เครื่องหมายช่วยการเดินเรือ เช่น ท่อนไฟนำท่อนไฟ ประกับร่องน้ำ อุปกรณ์ต่าง ๆ ซึ่งได้แก่ ตะเกียง และแบตเตอรี่ ถูกโจรกรรมหรือได้รับความเสียหายจากการถูกเรือชนอยู่เสมอ การจัดหาเพื่อมาทดแทนต้องใช้งบประมาณสูง เนื่องจากอุปกรณ์เหล่านี้มีราคาแพง และงบประมาณเพื่อการลงทุนของการท่าเรือฯ มีจำกัด

4. เทคโนโลยีของเครื่องมือสำรวจมีความก้าวหน้าไปเร็วมาก จนไม่สามารถพัฒนาบุคคลให้มีความสามารถใช้เครื่องมือเหล่านั้นได้ทัน

5. การจอดเรือของฝ่ายการร่องน้ำ เช่น เรือสันดอนและเรือ ทร.103 ยังไม่มีความสะดวกและปลอดภัยเท่าที่ควร เพราะบริเวณที่จอดเรือในปัจจุบันจอดทอดสมอบริเวณฝั่งพระเจดีย์กลางน้ำ หน้ากองบริการบางครั้งกระแสน้ำแรงทำให้สมอเรือไม่เกาะดิน เป็นเหตุให้เรือเคลื่อนที่ได้และไปขวางร่องน้ำทางเดินเรือ

6. การซ่อมบำรุงรักษาเรือชุด เรือยกท่อน และเรือต่าง ๆ ตลอดจนประจิมไฟและท่อนไฟ ล้ำซ้ำ ไม่ทันต่อเหตุการณ์เนื่องจากขาดอุปกรณ์ซ่อมบำรุงที่ทันสมัยและคนงานที่มีฝีมือ

7. ยางประกับเชือกเทียบเรือเสียหายบ่อย ๆ เนื่องจากการนำเรือสินค้าเข้าเทียบท่าขาดความระมัดระวัง

แนวทางของการท่าเรือในอนาคต

1. ในอนาคตท่าเรือกรุงเทพยังมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและยังคงรักษาความเป็นหนึ่งในด้านขนส่งสินค้าของประเทศอยู่ เพราะใกล้ความเจริญ คือ กรุงเทพมหานครมากที่สุด

2. ร่องน้ำทางเดินเรือภายในอ่าวบริเวณท่าเรือกรุงเทพจะมีการจราจรเพิ่มขึ้น แม้ว่าจะมีทางเรือพาณิชย์แหลมฉบังเกิดขึ้นก็ตาม เพราะความเจริญของประเทศมิได้หยุดอยู่กับที่ เศรษฐกิจและอุตสาหกรรมจะได้รับการพัฒนาทั่วทุกภาคของประเทศ ดังนั้น ท่าเรือทั้งสองแห่ง คือ ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง จะเป็นท่าเรือที่รองรับความเจริญพัฒนาของภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้เป็นอย่างดี

3. การขุดลอก การสำรวจ และเครื่องหมายทางเรือ จะยังคงมีความสำคัญต่อกิจการท่าเรือต่อไปในอนาคตมากขึ้น และคงจะต้องได้รับการพัฒนาให้มีความทันสมัยและนำเทคโนโลยีใหม่มาใช้ เพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกและปลอดภัยในการเดินเรือภายในอ่าวบริเวณเขตรับผิดชอบของกิจการท่าเรือฯ โดยเฉพาะท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง

4. ปัญหาด้านอาคารสถานที่

1. ปัญหาด้านอาคารสถานที่รับสินค้า

โรงพักสินค้าไม่พอกับจำนวนสินค้า เนื่องจาก

- มีพื้นที่จำกัดในการจะสร้างโรงพักสินค้าหรือขยายพื้นที่ออกไปได้อีก เนื่องจากบริเวณด้านหลังแนวรั้วศุลกากรที่สามารถจะขยายพื้นที่ได้นั้นถูกรอครอบครองโดยชุมชนแออัด
- ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเพิ่มขึ้นทุก ๆ ปี
- สถานที่รับสินค้าของผู้ส่งสินค้าอยู่ไกลและอยู่ในที่ไม่สะดวกในการขนส่งระบบตู้สินค้า ทำให้มีการเปิดตู้หน้าสินค้าเข้าเก็บในโรงพักสินค้าบริเวณเขตรั้วศุลกากรมาก
- รถ ร.ส.พ. ที่ใช้ลากจูงออกไปทิ้งตู้โดยตรงมีไม่เพียงพอและราคาค่าบริการสูง นอกจากนี้ยังดำเนินการในลักษณะผูกขาด

2. ปัญหาการระบายสินค้าจากคลังสินค้า

- ผู้ส่งสินค้าเข้าขัดข้องเรื่องเงิน เอกสารสินค้าคลาดเคลื่อนไม่สามารถนำสินค้าออกจากท่าเรือฯ ได้รวดเร็ว
- มีสินค้าตกค้างประมาณ 5-10% และเพิ่มขึ้นทุก ๆ ปี ตามปริมาณสินค้าขาเข้าที่เพิ่มขึ้น
- ผู้ส่งสินค้าทิ้งสินค้าไว้เพราะ
 - . นำออกไปแล้วขายได้ไม่คุ้มค่าใช้จ่าย เนื่องจากสภาพของตลาดและค่าของเงินตรา
 - . สินค้าเสื่อมคุณภาพหรือล้าสมัย
 - . บริษัทเลิกกิจการ
 - . ใช้เป็นแหล่งระบายสินค้า โดยเฉพาะสินค้าอันตราย
- มีเหตุขัดข้องบางประการจากระเบียบและกฎหมาย

- เกี่ยวกับวิธีการขายทอดตลาด ทำให้ขายสินค้าตกค้างได้น้อย

3. ลานกองเก็บตู้สินค้าไม่เพียงพอ เนื่องจาก

- ไม่สามารถขยายพื้นที่สร้างลานกองตู้สินค้าออกไปได้เนื่องจากการท่าเรือฯ ได้ใช้พื้นที่ในกิจการเพียง 930 ไร่ จากจำนวนทั้งหมดประมาณ 2,259 ไร่ พื้นที่ส่วนที่เหลือการปิโตรเลียม องค์การรับส่งสินค้าฯ การเคหะฯ และ กทม. ได้เข้าใช้ประโยชน์อยู่ ในเรื่องนี้การท่าเรือฯ กำลังดำเนินการเรียกคืนบางส่วนเพื่อนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดในกิจการท่าเรือต่อไป
- การเปิดตู้สินค้าล่าช้า เพราะพื้นที่สำหรับเก็บสินค้าตามโรงพักสินค้ามีไม่เพียงพอและรถยนต์บรรทุกของ ร.ส.พ. ที่นำมาขนสินค้าจากโรงพักสินค้าของการท่าเรือฯ มีไม่เพียงพอ
- ไม่สามารถขยายพื้นที่สร้างลานกองตู้สินค้าออกไปได้ เนื่องจากการท่าเรือฯ แบ่งพื้นที่ให้แก่การเคหะแห่งชาติใช้ประโยชน์
- การบรรจุสินค้าขาออกเข้าตู้สินค้า ส่วนใหญ่ทำการบรรจุในเขตรั้วศุลกากร (ปีงบประมาณ 2531 มีประมาณร้อยละ 80 และเริ่มลดลงเหลือร้อยละ 75 ในช่วงปีงบประมาณ 2533 เนื่องจากเอกชนหลายรายได้รับอนุญาตให้จัดตั้งลานเปิดตู้ได้ภายนอกเขตรั้วศุลกากร)
- เครื่องมือยกตู้สินค้าเพื่อใช้ในการขนตู้สินค้าไม่เพียงพอ
- การใช้เครื่องมือยกขนสินค้าไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ทำให้เปลืองพื้นที่กองเก็บตู้สินค้า

5 ปัญหาทางด้านการบริหาร

1. การจัดแบ่งส่วนงานไม่สอดคล้องกับหน้าที่และความรับผิดชอบ การแก้ไขส่วนใหญ่ที่ได้กระทำไปแล้ว เป็นเพียงการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าเท่านั้น

2. สัดส่วนการมอบอำนาจยังไม่เหมาะสมกับหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมาย
3. ขาดการประมวลระเบียบ ข้อบังคับ และคำสั่งทำให้เกิดความสับสนในทางปฏิบัติ
4. ในบางกรณีการบริหารงานเป็นตามข้อเรียกร้องเพื่อผลประโยชน์ของกลุ่มมากกว่าหลักการที่ถูกต้อง
5. ระเบียบการปฏิบัติงานทั่วไปยังอิงของทางราชการมากเกินไป เช่นระเบียบเกี่ยวกับการพัสดุ
6. ขาดศูนย์รวมที่สมบูรณ์แบบในการที่จะรับผิดชอบข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการบริหารงาน
7. การเมืองเข้ามาแทรกแซงและมีบทบาทต่อการบริหารงาน

แนวทางของการทำเรือในอนาคต

1. ระบบการบริหารจะมีการเปลี่ยนแปลงให้มีความคล่องตัวยิ่งขึ้น
2. ระบบการติดต่อสื่อสารและวิทยาการใหม่ ๆ ในการบริหารจะมีบทบาทมากขึ้น
3. อิทธิพลทางการเมืองยังคงมีผลกระทบต่อการบริหารงานขององค์การ

6. ปัญหาด้านบุคคล

1. ระบบการคัดเลือกหัวหน้าหน่วยงานยังไม่เหมาะสม
2. ไม่มีการปฏิบัติตามแผนกำลังคนที่ได้กำหนดไว้แล้ว
3. ไม่ใคร่มีการสับเปลี่ยนหมุนเวียนตำแหน่ง หน้าที่ทำให้พนักงานบางคนอยู่ในตำแหน่งประจำนานเกินไป
4. พนักงานบางส่วนขาดความสนใจปัญหาด้านแรงงานสัมพันธ์
5. พนักงานไม่ใคร่ให้ความสนใจในเรื่องความปลอดภัยในการทำงาน

แนวทางของการทำเรือในอนาคต

1. การทำเรือฯ จะต้องรับภาระค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคคลในอัตราที่สูงขึ้น
2. ปัญหาเกี่ยวกับการบริหารงานบุคคลจะยุ่งยากซับซ้อนยิ่งขึ้น หากไม่มีการวางแผนปรับปรุงการบริหารงานบุคคลที่เหมาะสม
3. อาจมีการปรับปรุงโครงสร้างอัตราเงินเดือนใหม่ เพื่อให้เหมาะสมกับโครงสร้างองค์การและภาวะค่าครองชีพ

7. ปัญหาด้านการเงินและการลงทุน

1. การที่ต้องนำเงินส่งรัฐไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 ของรายได้สุทธิ ทำให้มีเงินสำรองเพื่อการขยายงานน้อย
2. โครงสร้างอัตราค่าภาระทำเรือยังไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากลและอัตราค่าภาระที่เรียกเก็บไม่เป็นไปตามต้นทุนที่แท้จริง
3. มีสินค้าตกค้างที่อยู่ในเกณฑ์ขายทอดตลาดตกค้างอยู่ในการทำเรือฯ เป็นจำนวนมากทำให้การทำเรือฯ ขาดรายได้จากการฝากเก็บสินค้า

แนวทางของการทำเรือในอนาคต

1. การใช้เครื่องมือทุ่นแรงที่ทันสมัยสำหรับตู้สินค้าที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอนาคต แม้จะเพิ่มรายได้ให้การทำเรือฯ มาก แต่การทำเรือฯ ก็ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาสูงเช่นเดียวกัน
2. การนำคอมพิวเตอร์เข้ามาใช้ในด้านการบริหารงาน จะทำให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
3. จำนวนเรือและปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพเพิ่มขึ้นทุกปี ทำให้รายได้ของการทำเรือฯ สูงขึ้นเรือฯ ๆ