



บทที่ 2 ท่าเรือกรุงเทพ

2.1 ประวัติท่าเรือกรุงเทพโดยสังเขป

ก่อนที่ท่าเรือกรุงเทพจะกำเนิดขึ้นบริเวณที่ตั้งในปัจจุบันนี้นั้น เดิมเป็นท่าเทียบเรือเล็กที่ตั้งอยู่กระจัดกระจายเป็นแห่งๆ ตามฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งดำเนินการโดยบริษัทเอกชน และความลึกของร่องน้ำขณะนั้นเรือที่กินน้ำลึกเกิน 14 ฟุตไม่สามารถผ่านเข้าออกได้รัฐบาลจึงมีความคิดที่จะก่อสร้างท่าเรือที่ทันสมัยสามารถรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ได้โดยไม่ต้องลำเลียงจากกรุงเทพไปขนถ่ายที่เกาะสีชัง ในปี พ.ศ.2477 จึงได้ให้สันนิบาตชาติส่งผู้เชี่ยวชาญมาสำรวจสภาพเศรษฐกิจและการค้า จนได้ผลสรุปเสนอให้รัฐบาลขุดลอกสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยาและสร้างท่าเรือที่ทันสมัยขึ้น ณ ตำบลคลองเตย

ในปี พ.ศ.2479 ศาสตราจารย์ อากัทซ์ ชาวเยอรมัน ได้รับการคัดเลือกให้เป็นผู้ออกแบบและควบคุมการก่อสร้าง การก่อสร้างเริ่มลงมือในปี พ.ศ.2481 โดยจัดตั้งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพขึ้นเพื่อควบคุมการก่อสร้าง แต่การก่อสร้างล่าช้ามากและหยุดชะงักไปเนื่องจากสงครามโลกครั้งที่ 2 จนในปี พ.ศ.2490 การก่อสร้างจึงสำเร็จโดยเป็นเขื่อนเทียบเรือยาวประมาณ 1500 เมตร สามารถใช้เทียบเรือขนาดใหญ่ได้พร้อมกันถึง 10 ลำ มีโรงพักสินค้า 4 หลัง คลังสินค้า 3 ชั้น 1 หลัง อาคารที่ทำการ 1 หลัง พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ถนนทางรถไฟ และ คลอง และจัดตั้งคณะกรรมการบริหารงานท่าเรือขึ้นดำเนินการท่าเรือ แต่เมื่อเปิดดำเนินการแล้ว ปรากฏว่าไม่เป็นที่นิยมของบริษัทเรือเนื่องจากมีท่าของตนเองอยู่แล้ว ดังนั้นในปี พ.ศ.2493 รัฐบาลจึงได้ออกพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ฉบับที่ 9 พ.ศ.2493 เพื่อบังคับให้เรือเดินทะเลต่างประเทศต้องเข้ามาจอดทำการขนถ่ายสินค้าและคนโดยสารที่ท่าเรือคลองเตย ดังนั้นเมื่อประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้แล้ว เรือต่างประเทศก็เข้ามาทำการขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือแห่งนี้ตลอดมา ส่วนท่าเรือเอกชนก็ยังคงใช้เป็นที่ท่าสำหรับส่งสินค้าออก แต่อย่างไรก็ตามเรือสินค้าที่กินน้ำลึกมากกว่า 14 ฟุต ก็ยังไม่สามารถเข้ามาขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือแห่งนี้ได้เนื่องจากยังมิได้ทำการขุดลอกสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา

ในปี พ.ศ.2494 รัฐบาลจึงได้กู้เงินจากธนาคารโลก เพื่อขุดลอกร่องน้ำสันดอนยาวประมาณ 18 กม. ให้มีความลึกพอสำหรับเรือที่มีขนาดกินน้ำลึกประมาณ 27-28 ฟุตผ่านเข้าออกได้ และยกฐานะของสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ให้เป็นองค์การอิสระเพื่อความสะดวกและคล่องตัวในการปฏิบัติงานท่าเรือ โดยออกและประกาศใช้พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 ให้ตั้งการทำเรือแห่งประเทศไทยขึ้นรับมอบงานทั้งหมดของสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ และใช้ชื่อว่า "การทำเรือแห่งประเทศไทย (Port Authority of Thailand)" และบริหารโดยคณะกรรมการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยมี พลเรือเอก สินธุ์ กมลนาวินเป็นประธานกรรมการ และนายอิน สมานนท์ เป็นกรรมการและผู้อำนวยการ

2.2 ท่าเรือกรุงเทพในปัจจุบัน (1)

ท่าเรือกรุงเทพตั้งอยู่ระหว่างหลักกิโลเมตรที่ +26.5 ถึง +28.5 บนฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยา ตำบลคลองเตย ปากคลองพระโขนง กรุงเทพฯ มีพื้นที่ทางบกประมาณ 2260 ไร่ ทางน้ำตั้งแต่สะพานพุทธยอดฟ้าตลอดลงไปถึงร่องน้ำสันดอนหลักกิโลเมตรที่ -18 รวมเป็นระยะทาง 66 กิโลเมตร รับผิดชอบและดำเนินการโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีร่องน้ำการเดินเรือลึกอยู่ในระดับ 8.5 และ 10.72 เมตร และเครื่องหมายช่วยในการเดินเรือ ให้เรือเดินทะเลผ่านเข้าออกได้อย่างปลอดภัย

เรือเดินสมุทรทุกลำที่มีความยาวเกินกว่า 50 เมตร เมื่อผ่านสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา จะเทียบท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ จะต้องรับเจ้าพนักงานนำร่องของกรมเจ้าท่าจากสถานีนำร่อง ซึ่งอยู่ห่างจากสะพานป้อมพระจุลจอมเกล้าตามร่องน้ำ 22.5 กิโลเมตร เมื่อเรือแล่นมาถึงบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา พนักงานสื่อสารการท่าเรือแห่งประเทศไทย จะติดต่อกับเจ้าพนักงานนำร่อง ซึ่งปฏิบัติหน้าที่อยู่ในเรือ ด้วยวิทยุสื่อสารที่สามารถใช้ติดต่อข่าวสารได้ ภายในรัศมี 2000 ไมล์ทะเล เพื่อขอทราบข้อมูลและรายละเอียดต่างๆ ของเรือ สำหรับอำนวยความสะดวกเทียบท่า และบริการสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ อาทิ เรือลากจูง เรือรับเชือก และบริเวณท่าเป็นต้น เรือที่จะผ่านร่องน้ำมาเทียบยังท่าต้องมีขนาดระหว่าง 10000-12000 เดกเวทตัน ยาวไม่เกิน 172 เมตร และกินน้ำลึกไม่เกิน 8.2 เมตร การจัดเรือเทียบท่าและออกจากท่าในบริเวณเขตจอดเรือต่างๆ ของการท่าเรือจัดทำโดยคณะกรรมการซึ่งจัดการประชุมทุกวันเวลา 10.00 น. โดยข้อมูลที่ได้จากเจ้าหน้าที่สื่อสาร เพื่อให้การเทียบท่าและออกจากท่าเป็นไปโดยเรียบร้อย

2.3 สิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือกรุงเทพ (1)

อาณาบริเวณของการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีทั้งหมดประมาณ 2260 ไร่ แต่พื้นที่ในเขตริ้วคู่อากาซึ่งเป็นอาณาบริเวณของท่าเรือกรุงเทพที่ใช้ประโยชน์ในการขนถ่ายสินค้า เก็บรักษาสินค้าและทำการต่างๆ มีประมาณ 672 ไร่ คือทางด้านเขื่อนตะวันตกประมาณ 371 ไร่ (593,565 ตารางเมตร) และทางเขื่อนตะวันออก ประมาณ 301 ไร่ (482,315 ตารางเมตร) โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ดังนี้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2.3.1 ท่าเทียบเรือ (1:14)

ท่าเทียบเรือ	ความยาว (ม.)	จำนวนท่า	ขนาดจำกัดของเรือ ยาว/กินน้ำลึก(ม.)	สมรรถวิสัย (ลำตัน/ปี)
1.ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันตก	1660	10	172/8.5	2.7
2.ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออก				
-ท่าเทียบเรือตู้สินค้า	1240	6	172/8.5	3.0
-ท่าเรือลำเลียง	288	2	-	-
3.หลักผูกเรือกลางน้ำหน้าท่า				
คลองเตยและบางหัวเสือ	61 หลัก	15	172/8.5	2.0
4.ท่อนผูกเรือกลางน้ำสาธูประติษฐ์	6 ท่อน	6	135/ -	0.5

2.3.2 สถานที่เก็บรักษาสินค้า (1:14)

สถานที่เก็บรักษาสินค้า	จำนวน (หน่วย)	พื้นที่ (ตารางเมตร)	พื้นที่เก็บสินค้า (ตารางเมตร)	น้ำหนักสินค้าที่รับได้ (ตัน)
เขื่อนตะวันตก				
1. โรงพักสินค้า	9	52,950	37,566	98,349
2. โรงพักสินค้าเสริม	14	76,720	60,830	145,160
3. คลังสินค้า	9	25,269	20,416	34,152
สินค้าทอดตลาด, สินค้าอันตราย สินค้าทัณฑ์บน, ปอ ฝ้าย หนุน				
4. พื้นวางสินค้า		236,980	189,512	446,316
เขื่อนตะวันออก				
1. โรงพักสินค้า	3	23,468	18,090	54,270
2. โรงพักสินค้าเสริม	1	5,468	3,690	11,070
3. คลังสินค้า	1	5,200	3,640	10,920
4. พื้นวางสินค้า		201,003	128,392	385,176



สถานที่เก็บรักษาสินค้า	จำนวน (หน่วย)	พื้นที่ (ตารางเมตร)	พื้นที่เก็บสินค้า (ตารางเมตร)	น้ำหนักสินค้าที่รับได้ (ตัน)
------------------------	------------------	------------------------	----------------------------------	---------------------------------

นอกเขตรั้วศุลกากร

คลังสินค้าและพื้นที่วางสินค้า	3	50,835	39,830	82,400
พื้นที่ก่อสร้างโรงพักสินค้า 14 (ปีงบประมาณ 2529-2534)	1	138,350	110,680	332,240

2.3.3 เครื่องมือทุ่นแรง (1:15, 2:19)

เครื่องมือทุ่นแรง	สมรรถวิสัย	จำนวนหน่วย
1. ปีนจันหน้าท่า (Semi Portal Crane)	3 - 5 ตัน	12
2. รถปั่นจันเคลื่อนที่ (Mobile Crane)	5 - 165 ตัน	28
3. รถยกข้าง (Side Loader)	35 ตัน	2
4. รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า (Container Shifter)	30 ตัน	4
5. รถยก (Forklift Trucks)	5000 lb.-10 ตัน	448
6. รถยกตู้สินค้า (Top Loader)	16 - 35 ตัน	5
7. รถลากจูง (Towing Tractors)	8000 - 12000 ปอนด์	39
8. หางพ่วง (Trailer)	5 - 30 ตัน	51
9. หางแชสซีส์ (Chassis for Container)	30 ตัน	78
10. รถหัวลากสำหรับหางพ่วง (Tractor for Trailer)	30 ตัน	7
11. รถหัวลากสำหรับหางแชสซีส์ (Tractor for Chassis)	30 ตัน	25
12. จานพ่วง (Fifth Wheel)	-	7
13. รถบรรทุก (Motor Trucks)	5 - 7 ตัน	144
14. ปีนจันท่าแบบ (Rail Mounted Gantry Crane)	-	3
15. ไม้รองรับสินค้า (Pallet)	-	50800

2.4 การบรรทุกขนถ่ายสินค้า (3,4)

2.4.1 การขนถ่ายสินค้าเข้า

ก่อนที่เรือสินค้าจะเข้าเทียบท่า ทางตัวแทนเจ้าของเรือหรือบริษัทเรือ จะต้องติดต่อแผนกตรวจยานพาหนะทางน้ำ กองตรวจคนเข้าเมือง กรมศุลกากร กองโรงพักสินค้า การท่าเรือ เพื่อขอทำพิธีการเกี่ยวกับคนเข้าเมือง พิธีการศุลกากรเพื่อขออนุมัติทำการขนถ่ายและบรรทุกสินค้า ติดต่อผู้ตรวจการฝ่ายเรือ กวรถาเรือฯ เพื่อพิจารณาเตรียมการก่อนการถ่ายสินค้า ติดต่อกองโรงพักสินค้า เพื่อจัดเตรียมเครื่องทุ่นแรงและแรงงานเพื่อปฏิบัติงานขนถ่ายสินค้า

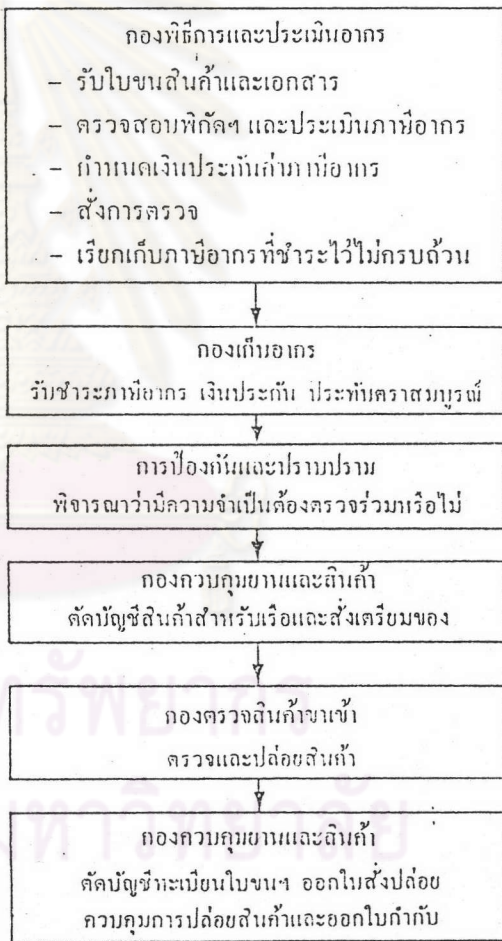
สำหรับผู้ส่งสินค้า หรือตัวแทนผู้ส่งสินค้า (ผู้ออกของ) จะต้องไปติดต่อกับบริษัทตัวแทนในประเทศไทย ที่ขนส่งสินค้าเข้ามา เพื่อขอรับใบสั่งปล่อยสินค้า (Delivery order หรือ D/O) จากนั้นก็ดำเนินการศุลกากร จัดทำใบขนส่งสินค้าขาเข้าและชำระค่าอากร ตามแผนภูมิพิธีการทางศุลกากร(ขาเข้า) ตามรูปที่ 2.1

การขนถ่ายสินค้าจากเรือ ทางเจ้าของเรือหรือตัวแทน จะมอบหมายให้บริษัทผู้ประกอบกิจการบรรทุก หรือขนถ่ายสินค้า บริษัทหนึ่งบริษัทใด เป็นผู้ดำเนินการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า จากระวางเรือ นำมาวางไว้ที่หน้าท่าเรือลงบนตู้รถไฟ หรือรถยนต์ (หรือรถลากพ่วง) หรือเรือลำเลียง โดยให้สินค้าอยู่เป็นพวกตามเครื่องหมายเพื่อสะดวกต่อการตรวจสอบและนับ และได้รับความเสียหายน้อยที่สุด สำหรับสินค้าที่วางบนหน้าท่านั้น เป็นหน้าที่ของพนักงานโรงพักสินค้า กองโรงพักสินค้า จะนำเข้าไปจัดเรียงเก็บรักษาไว้ ตามที่ที่กำหนดไว้ และทำหลักฐานการตรวจสอบเครื่องหมายสินค้า และนับจำนวนสินค้าให้ถูกต้อง ตรงตามบัญชีสินค้าเรือ แล้วจัดทำหลักฐานการจัดเรียงลงตำบลที่ๆ กองสินค้านั้นไว้ ถ้าเป็นสินค้าใหญ่มีน้ำหนักมากหรือเป็นสินค้าเหล็ก หรือสินค้าน้ำหนักมาก หรือสินค้าอันตราย ก็จัดทำหลักฐานนำส่งไปเก็บตามที่กำหนดไว้สำหรับเก็บรักษาสินค้าแต่ละอย่างโดยเฉพาะ ถ้ามีสินค้าแตกชำรุดเสียหาย ในระหว่างการขนถ่าย ก็นำเข้าไปเก็บไว้ในห้องสินค้าชำรุดก่อน เพื่อนำไปสำรวจต่อไป ถ้าเป็นสินค้าที่มีค่า หรือสินค้าอาวุธปืนและกระสุนปืน ก็นำเข้าไปในห้องสินค้าภายในโรงพักสินค้านั้นๆ

แผนภูมิการผ่านพิธีการศุลกากร
(ขาเข้า)

เอกสารขั้นต้น

1. ใบขนสินค้าขาเข้า
2. ใบตราส่งสินค้า
3. ใบสุทธิการชำระเงิน
4. บัญชีราคาสินค้า
5. ใบกำกับหีบห่อสินค้า
6. ใบกำกับสินค้าฉบับสำรอง
7. ใบอนุญาตสำหรับของต้องกำกับ



รูปที่ 2.1 แผนภูมิการผ่านพิธีการศุลกากร (ขาเข้า)

เมื่อสินค้าถูกเก็บในโรงพักสินค้า และผู้ส่งสินค้าหรือตัวแทนจัดทำเอกสารต่างๆ เรียบร้อยแล้ว จะต้องนำเอกสารต่างๆ มาประกอบการซึ่งวัดสินค้าที่โรงพักสินค้าที่เก็บสินค้านั้น เมื่อผ่านการซึ่งวัดสินค้าแล้ว จึงดำเนินการชำระค่าภาระสินค้าต่างๆ กับการทำเรือฯ เช่น ค่าธรรมเนียมการขนสินค้าขึ้นท่า (Landing Charge) ค่าธรรมเนียมการขนส่งสินค้า (Handling Charge) และค่าธรรมเนียมเก็บรักษาสินค้า (Rent) (หากฝากเก็บรักษาเกิน 72 ชั่วโมง) จากนั้นนำไปสέρรับเงิน ไปส่งปล่อยสินค้า (D/O) และสำเนาใบรายการน้ำหนักและขนาดของหีบห่อสินค้า (S of M) ไปที่โรงพักสินค้า นำสินค้าให้เจ้าพนักงานเปิดตรวจ เมื่อถูกต้องแล้ว พนักงานท่าเรือฯ ที่ประจำโรงพักสินค้าหรือคลังสินค้านั้นๆ จะออกใบรับของจากท่าเรือ (Wharf Receipt) และมอบสินค้านั้นๆ ให้เจ้าของสินค้าหรือตัวแทนขนสินค้าออกจากท่าเรือต่อไป

ในการขนสินค้าออกจากท่าเรือ นั้น ได้มีข้อตกลงระหว่างการทำเรือฯ กับ ร.ส.พ. ให้ ร.ส.พ. เป็นผู้ทำการขนแต่ผู้เดียว รถยนต์บรรทุกของเอกชนิดอื่นๆ จะเข้ามาขนสินค้าในเขตท่าเรือฯ ไม่ได้ ยกเว้นแต่รถของเจ้าของสินค้าเองหรือรถยนต์ของหน่วยราชการ หรือเจ้าของสินค้ารายย่อย ซึ่งจะมีสินค้าที่จะขนไปครั้งหนึ่งๆ ไม่เกิน 200 ก.ก. จะขออนุญาตนำรถส่วนตัวเข้ามาขนสินค้าเป็นคราวๆ ได้ โดยรถบรรทุกทุกคันที่เข้ามาทำการบรรทุกสินค้า ในเขตรั้วศุลกากรของการท่าเรือฯ จะต้องเสียค่าธรรมเนียมรถผ่านท่าดังต่อไปนี้

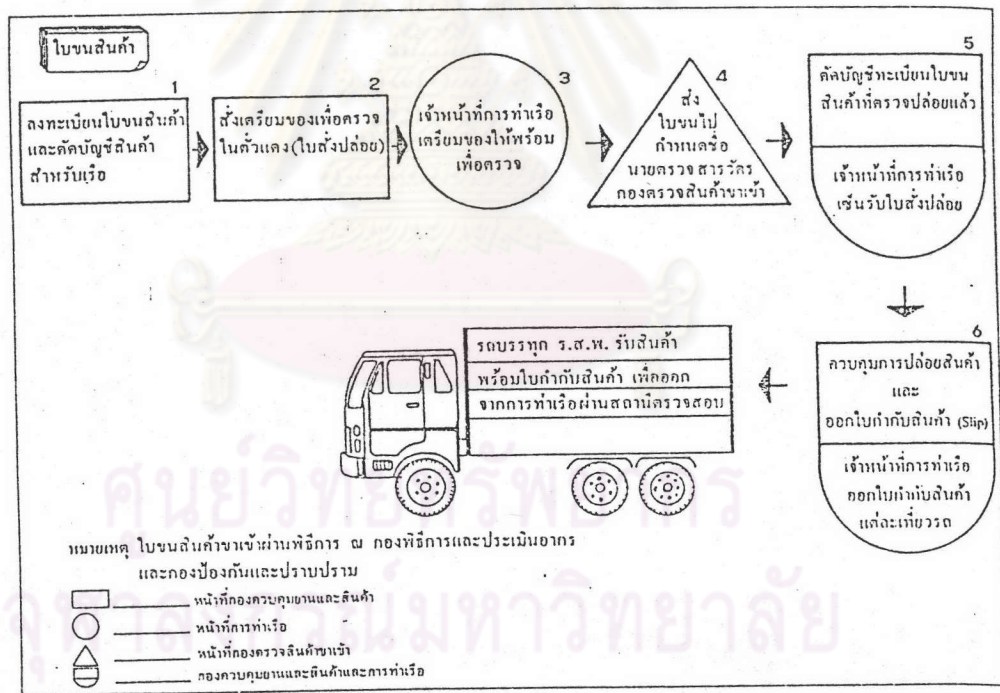
รถยนต์บรรทุกมีล้อไม่เกิน 6 ล้อ	คันละ	10	บาท/เที่ยว
รถยนต์บรรทุกมีล้อไม่เกิน 10 ล้อ	คันละ	20	บาท/เที่ยว
รถยนต์หัวลาก	คันละ	20	บาท/เที่ยว
รถพ่วงมีล้อไม่เกิน 6 ล้อ	คันละ	30	บาท/เที่ยว
รถพ่วงมีล้อไม่เกิน 10 ล้อ	คันละ	50	บาท/เที่ยว
รถไฟทุกประเภท	ตู้ละ	20	บาท/เที่ยว
รถยก	คันละ	50	บาท/เที่ยว
รถปั้นจั่นขนาดยกได้ไม่เกิน 100 ตัน	คันละ	100	บาท/เที่ยว
รถปั้นจั่นขนาดยกได้เกิน 100 ตัน	คันละ	150	บาท/เที่ยว
หากรถตามรายการดังต่อไปนี้อยู่ในเขตการทำเรือฯ เกิน 24 ชั่วโมง นับตั้งแต่เวลาที่นำเข้ามาจะต้องเสียค่าเช่าที่ฝากเก็บเป็นรายวัน ดังนี้			
รถยนต์หัวลาก รถพ่วง รถยก	วันละ	100	บาท/คัน
รถปั้นจั่นขนาดยกได้ไม่เกิน 100 ตัน	วันละ	100	บาท/คัน
รถปั้นจั่นขนาดยกได้ 100 - 200 ตัน	วันละ	200	บาท/คัน
รถปั้นจั่นขนาดยกได้ 200 - 300 ตัน	วันละ	300	บาท/คัน
รถปั้นจั่นขนาดยกได้เกิน 300 ตัน	วันละ	400	บาท/คัน
สำหรับรถพ่วงที่มีล้อเกิน 10 ล้อ ผ่านเข้ามาในเขตท่าเรือฯ จะต้องเสียค่าบำรุงรักษาถนนเพิ่ม อีกในอัตราล้อละ 5 บาท ทุกล้อที่เกิน 10 ล้อต่อเที่ยว			

ในรูปที่ 2.2 แสดงแผนภูมิการผ่านพิธีการตรวจสินค้าขาเข้า ณ โรงพักสินค้าของ การท่าเรือฯ รถบรรทุกสินค้าที่มารับสินค้าเข้าทุกคันจะต้องผ่านการตรวจครั้งสุดท้าย ณ สถานี ตรวจสอบสินค้าที่ประตูทางเข้า ด้านเขื่อนตะวันตกหรือเขื่อนตะวันออกแล้วแต่กรณี ซึ่งจะแบ่งช่องทาง เข้าออกตามโรงพักสินค้าที่มาขนสินค้าออกไปดังนี้

ของจากโรงพักสินค้า 1,2,3,4,5,6 และ สินค้าเครื่องยนต์เก่า ปอ ฝ้าย นุ่น และสินค้าอนุญาตพิเศษ ออกทางประตูเขื่อนตะวันตก

ของจากโรงพักสินค้า 7,8,9,10,11,12,13,14 และ 15 ออกทางประตูเขื่อน ตะวันออก ในช่วง 08.00-18.00 น. และ ออกทางประตูเขื่อนตะวันตก ในช่วง 18.00-08.00 น.

แผนภูมิการผ่านพิธีการตรวจสินค้าขาเข้า ณ โรงพักสินค้าของการท่าเรือฯ



รูปที่ 2.2 แผนภูมิการผ่านพิธีการตรวจสินค้าขาเข้า ณ โรงพักสินค้าของการท่าเรือ

2.4.2 การขนส่งสินค้าออก (1,5)

การขนส่งสินค้าออก เจ้าของสินค้าหรือตัวแทนจะต้องดำเนินพิธีทางศุลกากร รับผิดชอบต่อสินค้าและเอกสาร ข้าราชการอากร เงินประกัน (ในกรณีที่ต้องชำระภาษีอากร) ตามแผนภูมิการผ่านพิธีศุลกากร (ขาออก) ตามรูปที่ 2.3 แล้วจะต้องยื่นเอกสารต่อท่าเรือกรุงเทพ ดังนี้

1. แบบขออนุญาตนำสินค้าขาออก ผ่านท่าเข้ามาในเขต การท่าเรือแห่งประเทศไทย เพื่อส่งออกโดยเรือเดินทะเลต่างประเทศ ต้องแจ้งด้วยว่าจะนำสินค้าขึ้นเรือโดยตรง หรือบรรจุตู้ก่อนนำขึ้นเรือ

2. คำร้องขอให้นำสินค้าออกผ่านท่า

เมื่อยื่นเอกสารทั้ง 2 ข้อแล้ว ท่าเรือกรุงเทพจะจัดให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการซึ่งวัดหีบห่อสินค้า เพื่อคิดค่าภาระ จัดแรงงานบรรจุตู้ ในกรณีที่ต้องบรรจุสินค้าเข้าตู้ก่อนตรวจสอบวันเวลานำสินค้าลงเรือ พร้อมอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าอื่นๆ

เจ้าของสินค้า จะต้องนำเอกสารตามข้อ 1. และ 2. พร้อมทั้งรายการซึ่งวัดหีบห่อสินค้า ซึ่งลงนามรับรองถูกต้องแล้วไปชำระค่าภาระ ที่กองผลประโยชน์ โดยเสียค่าภาระได้แก่ ค่าวางพักบนท่า ค่ายกขน ค่าซึ่งนำหนักตู้สินค้าที่บรรจุสินค้ามาจากภายนอกท่าเรือ และค่าธรรมเนียมรถบรรทุกสินค้า ผ่านทางเข้าสถานีตรวจสอบสินค้า ซึ่งสินค้าขาออกที่นำผ่านท่าทางบกเข้ามาในเขตวังศุลกากรท่าเรือแห่งประเทศไทย ทั้งในเวลาหรือนอกเวลาปฏิบัติงาน จะเรียกเก็บค่าภาระสินค้าในอัตราเหมาเป็นคันรถ ตู้สินค้าและตู้รถไฟ ค่าภาระสินค้านี้ได้รวมค่าภาระสินค้าผ่านทาง (Quay Duty) ค่าภาระยกขนสินค้า (Handling Charges) ค่าซึ่งตู้สินค้าเฉพาะตู้ที่บรรจุสินค้ามาจากภายนอกเข้าไว้ด้วยกันแล้ว แต่ทั้งนี้มิได้รวมค่าธรรมเนียมรถผ่านท่า ค่าภาระสินค้าขาออกผ่านท่าให้เรียกเก็บเหมาตามอัตราต่อไปนี้

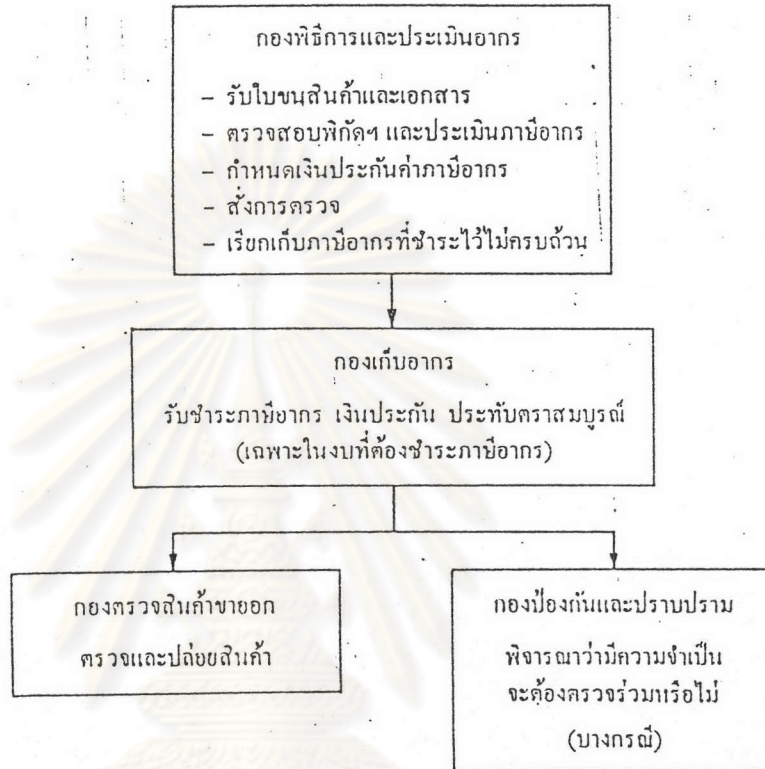
รถบรรทุกแก๊งกะบะ หรือ รถตู้บรรทุกที่จดทะเบียนบรรทุกได้ไม่เกิน 1.1 ตัน	50 บาท/คัน
รถบรรทุก 4 ล้อ	150 บาท/คัน
รถบรรทุก 6 ล้อ	300 บาท/คัน
รถบรรทุก 8-10 ล้อ	400 บาท/คัน
รถเทรลเลอร์	850 บาท/คัน
ตู้มีสินค้า ขนาดไม่เกิน 20 ฟุต	450 บาท/ตู้
ตู้มีสินค้าขนาดเกิน 20 ฟุต	900 บาท/ตู้
ตู้สินค้าเปล่า ขนาดไม่เกิน 20 ฟุต	435 บาท/ตู้
ตู้สินค้าเปล่า ขนาดเกิน 20 ฟุต	870 บาท/ตู้
ตู้รถไฟ ตู้ใหญ่ขนาด 4 ล้อ (ตญ)	300 บาท/ตู้
ตู้รถไฟ โบกี้ตู้ใหญ่ขนาด 8 ล้อ (บตญ)	600 บาท/ตู้

เจ้าของสินค้า ต้องติดต่อบริษัทตัวแทนเรือ เพื่อขอจองระวาง หรือ จองตู้เปล่าบรรจุสินค้าล่วงหน้า และเมื่อมอบสินค้าให้กับตัวแทนเรือ และการท่าเรือแห่งประเทศไทยแล้ว ควรติด



ตามการนำสินค้านั้น ลงเรือให้เป็นที่เรียบร้อยด้วย

แผนภูมิการผ่านพิธีการศุลกากร
(ขาออก)



เอกสาร สัมพันธ์

1. ต้นฉบับใบขนสินค้า
2. สำเนาใบขนสินค้า
3. ใบสุทธิราคาสินค้า
4. อ.ศ. 61 (การซื้อขายผ่านธนาคาร)
5. ใบกำกับเก็บค่าสินค้า
6. ใบอนุญาตส่งออก หรือ เอกสารอื่นใดสำหรับสินค้าส่งออกนั้น เป็นของต้องกำกับตามเงื่อนไขของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

รูปที่ 2.3 แผนภูมิการผ่านพิธีการศุลกากร (ขาออก)

2.5 ปริมาณเรือและสินค้า

การขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี ซึ่งจะเห็นได้จากจำนวนเที่ยวเรือและปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) ระหว่างปีงบประมาณ 2526-2531 ที่แสดงไว้ในตารางที่ 2.1 ซึ่งได้จากการเก็บรวบรวมสถิติของการท่าเรือฯ โดยเฉพาะสินค้าออกมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วเนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการส่งออกของประเทศ ในขณะที่สินค้าเข้ามีแนวโน้มสูงขึ้นค่อนข้างช้ากว่าสินค้าออก โดยที่การส่งออกจะนิยมขนส่งด้วยระบบคอนเทนเนอร์เป็นส่วนมาก ส่วนการนำเข้าอัตราส่วนระหว่างสินค้าบรรจุคอนเทนเนอร์กับสินค้าทั่วไปก็มีแนวโน้มสูงขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากระบบการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์มีข้อดีอยู่หลายประการ เช่น ทำการขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ และรวดเร็ว คือตู้หนึ่งสามารถบรรจุสินค้าได้ 20-30 ตัน แต่ใช้เวลาขนขึ้นหรือลงจากเรือเพียงประมาณ 3-4 นาที, ลดความเสียหายของสินค้าที่ทำการจัดส่ง, ผู้ส่งสินค้าได้รับความสะดวกและประหยัดเวลาในการบรรจุหีบห่อ รวมทั้งการจัดทำเอกสารง่ายขึ้น ใช้เอกสารน้อยลง

ด้วยเหตุที่การขนส่งสินค้าด้วยระบบคอนเทนเนอร์เข้ามามีบทบาทและพัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็ว และมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี ดังจะเห็นได้จากตารางที่ 2.2 จำนวนตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) ระหว่างปีงบประมาณ 2526-2531 ทำให้ท่าเรือกรุงเทพซึ่งมีได้ออกแบบไว้รองรับสินค้าประเภทนี้โดยตรงตั้งแต่เริ่มสร้าง ต้องปรับปรุงและพัฒนาการขนถ่ายสินค้าระบบคอนเทนเนอร์ให้ทัดเทียมกับประเทศที่เจริญแล้ว เพื่อรองรับสถานการณ์ดังกล่าวมิให้เกิดความแออัดทั้งภายในและบริเวณใกล้เคียงท่าเรือฯ ต่อไป

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.1 จำนวนเที่ยวเรือและสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย)
ระหว่างปีงบประมาณ 2526-2531

จำนวนเที่ยว เรือ และสินค้า ผ่านท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) ระหว่างปีงบประมาณ 2526 - 2531

ปี งบ ประมาณ	จำนวนเที่ยวเรือ	ระวางบรรทุก (N.R.T.)	สินค้าเข้า (เมตริกตัน)			สินค้าออก (เมตริกตัน)		
			สินค้าทั่วไป	สินค้าบรรจุตู้ CONTAINER	รวม	สินค้าทั่วไป	สินค้าบรรจุตู้ CONTAINER	รวม
2526	1,786	5,957,602	2,683,215	1,395,573	4,078,788	247,192	1,291,107	1,538,299
2527	1,793	6,181,879	2,787,821	1,565,401	4,353,222	213,651	1,636,605	1,850,256
2528	1,800	6,430,362	2,527,097	1,591,178	4,118,275	3,981	2,218,755	2,222,736
2529	1,719	6,010,741	2,186,770	1,584,804	3,771,574	5,751	2,903,567	2,909,318
2530	1,807	6,767,676	2,504,234	2,179,687	4,683,921	2,067	3,666,444	3,668,511
2531	2,072	7,606,667	3,045,339	2,812,892	5,858,231	1,515	4,587,162	4,588,677

หมายเหตุ N.R.T. : NET REGISTER TONS

ตารางที่ 2.2 จำนวนตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย)
ระหว่างปีงบประมาณ 2526-2531

จำนวนตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) ระหว่างปีงบประมาณ 2526 - 2531

ปี งบ ประมาณ	จำนวนตู้เข้า								จำนวนตู้ออก							
	ขนาดของตู้บรรจุสินค้าเข้า						ตู้เปล่า (T.E.U.)	รวมตู้เข้า ทั้งหมด (T.E.U.)	ขนาดของตู้บรรจุสินค้าออก						ตู้เปล่า (T.E.U.)	รวมตู้ออก ทั้งหมด (T.E.U.)
	20'	35'	40'	45'	รวม (ตู้)	รวม (T.E.U.)			20'	35'	40'	45'	รวม (ตู้)	รวม (T.E.U.)		
2526	66,592	3,928	26,120	-	96,640	125,706	20,236	145,942	72,121	3,957	26,296	-	102,384	131,655	13,609	145,264
2527	75,113	3,837	30,106	-	109,056	142,040	23,971	166,011	83,941	3,552	31,296	-	118,819	152,801	13,657	166,458
2528	75,180	1,574	30,315	-	107,069	138,565	52,942	191,507	99,928	1,798	39,633	-	141,359	182,341	8,388	190,729
2529	72,677	380	31,315	-	104,572	136,372	105,938	242,310	129,169	519	53,857	-	183,545	237,791	3,063	240,854
2530	99,088	49	45,888	49	145,074	191,060	113,900	304,960	160,853	187	68,937	15	229,962	299,028	4,676	303,704
2531	123,125	4	67,055	276	190,460	257,863	120,906	378,769	190,150	-	87,876	308	278,334	366,595	7,339	373,934

หมายเหตุ : T.E.U. = TWENTY EQUIVALENT UNIT (กระจายเป็นหน่วยตู้มาตรฐานขนาด 20')

สถ. ๒๕. ฝ่ายวิชาการ
การท่าเรือแห่งประเทศไทย

016507

2.6 ปริมาณรถและการจราจรของท่าเรือกรุงเทพ

จากที่กล่าวมาในหัวข้อ 2.5 จะเห็นว่าปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี ดังนั้นเป็นที่แน่นอนว่าการขนถ่ายสินค้าย่อมมีปริมาณสูงขึ้นด้วย ซึ่งการขนถ่ายส่วนใหญ่จะขนถ่ายโดยทางถนนทำให้แต่ละวันจะมีปริมาณรถเข้าสู่ท่าเรือเพื่อติดต่อประสานงาน ,ทำงาน, ขนถ่ายสินค้า และ อื่นๆ วันละจำนวนไม่น้อย ซึ่งในปีงบประมาณ 2531 จากการเก็บรวบรวมข้อมูลปริมาณรถเข้า-ออกท่าเรือฯเป็นประจำ โดยสำรวจจากการขอทำบัตรผ่านเข้า-ออก ของศูนย์รักษาความปลอดภัย การท่าเรือฯ พอสรุปได้ดังนี้

รถบรรทุกสินค้าขาเข้าของ ร.ส.พ. 980 คัน รั้งวันละประมาณ	1800	เที่ยว
รถบรรทุกสินค้าขาออก วันละประมาณ	2000	เที่ยว
รถเครื่องมือทุ่นแรงของเอกชน	558	คัน
รถเครื่องมือทุ่นแรงของการท่าเรือฯ	400	คัน
รถผู้ใช้ท่าเรือฯ มีบัตรผ่าน	4162	คัน
รถพนักงานการท่าเรือฯ	2500	คัน
รถจักรยานยนต์	3029	คัน
รถรับจ้าง สี่ล้อเล็ก	109	คัน

สถานการณ์การจราจรโดยทั่วไปของท่าเรือกรุงเทพ จะคับคั่งมากในวันพฤหัสบดี วันศุกร์ และวันเสาร์ เนื่องจาก ผู้ประกอบการส่งของหรือออกของส่วนมากมักจะดำเนินการติดต่อกันด้านเอกสารกันในวันจันทร์ถึงวันพุธ ดังนั้นวันพฤหัสบดี ถึงวันเสาร์จึงเป็นวันที่ผู้ประกอบการฯ เริ่มทยอยนำของออกหรือส่งของเข้าท่าเรือ และในวันดังกล่าวการจราจรจะคับคั่งมากบริเวณทางเข้าออกในช่วงซึ่งโมงเร่งด่วนทั้งเช้าและบ่าย เนื่องจากต้องรอตรวจเอกสารให้ถูกต้องก่อนออกจากท่าเรือ ทำให้รถติดในบริเวณดังกล่าวเป็นแถวยาวเพื่อคอยเข้าและออกจากท่าเรือฯ สำหรับการจราจรภายในท่าเรือก็จะเกิดความล่าช้าเป็นจุดๆ เนื่องจากเกิดการตัดกันระหว่างรถที่ปฏิบัติงานขนถ่ายสินค้ากับรถที่ผ่านไปมา รวมทั้งการจอดรถและการวางสินค้าไม่เป็นระเบียบปล่อยออกมานอกเส้นทางก็เป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การจราจรติดขัดได้.