

บทที่ 2
ท่าเรือกรุงเทพฯ



2.1 ประวัติท่าเรือกรุงเทพฯ โดยสังเขป

ท่าเรือกรุงเทพฯ ในสมัยก่อนที่รัฐบาลไทยจะดำเนินการสร้างท่าเรือคลองเตยนั้น มิได้มีลักษณะเป็นเขื่อนเทียบเรือยาวตลอดท่าอย่างเขื่อนเทียบเรือของการท่าเรือฯ ที่เห็นอยู่ในขณะนี้ แต่มีลักษณะเป็นท่าเทียบเรือซึ่งมีความยาวไม่มากนัก และตั้งกระจายกันอยู่เป็นแห่ง ๆ ทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา คือทางฝั่งพระนครในช่วงระหว่างกรมเจ้าท่ากับบริเวณถนนตก ท่าเรือเหล่านี้ดำเนินการโดยบริษัทเอกชน และมีชื่อเรียกตามชื่อของบริษัทผู้เป็นเจ้าของ เช่น ท่าเรือหว่งหลี ท่าเรือบอร์เนียว ท่าเรือเจ้าพระยา ท่าเรือเลเตว ท่าเรืออีสเอเซียติก ท่าเรือแองโกลไทย ฯลฯ เป็นต้น (ดูรูปที่ 2.1) และสำหรับร่องน้ำสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นทางเข้าท่าเรือกรุงเทพฯ ก็มีความลึกเพียง 14 ฟุตเท่านั้น เรือที่กินน้ำลึกเกินกว่า 14 ฟุต ไม่สามารถจะผ่านเข้าออกได้ รัฐบาลในสมัยนั้นจึงได้กำหนดนโยบายที่จะพัฒนาท่าเรือ - กรุงเทพฯ โดยจะทำการขุดลอกร่องน้ำสันดอนให้ลึกพอที่เรือขนาดใหญ่แล่นผ่านเข้าออกได้โดยสะดวก พร้อมกับปรับปรุงท่าเรือกรุงเทพฯ ให้เป็นท่าเรือที่ทันสมัยสามารถรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ได้ แต่เนื่องจากท่าเรือของบริษัทเอกชนแต่ละท่าที่มีอยู่ในขณะนั้นเป็นท่าขนาดเล็ก ยากต่อการขยายท่า ประกอบกับลำน้ำเจ้าพระยาตอนที่เป็นที่ตั้งของท่าเรือเหล่านี้ มีความกว้างไม่มากนัก ไม่สะดวกต่อการนำเรือและการคลบลำเรือใหญ่ อีกทั้งท่าเรือทุกแห่งที่มีอยู่ในขณะนั้นไม่มีทางรถไฟเข้าถึงเลย จึงเป็นการยากที่จะพัฒนาท่าเรือกรุงเทพฯ ให้เป็นท่าเรือที่ทันสมัยสามารถรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ได้ รัฐบาลจึงได้ดำริที่จะสร้างท่าเรือขึ้นใหม่ให้เป็นท่าเรือที่ทันสมัยสามารถรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ได้ ตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญของสันนิบาตชาติ โดยรัฐเข้าดำเนินการเอง และได้เริ่มดำเนินการสร้างท่าเรือคลองเตยขึ้นเมื่อประมาณปี พ.ศ. 2481 โดยจัดตั้งเป็นสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ แต่ประสบอุปสรรคเนื่องจากสงครามโลกครั้งที่ 2 การก่อสร้างจึงล่าช้ามาก จนถึงปี พ.ศ. 2490 การก่อสร้างจึงสำเร็จ ลักษณะของท่าเทียบ

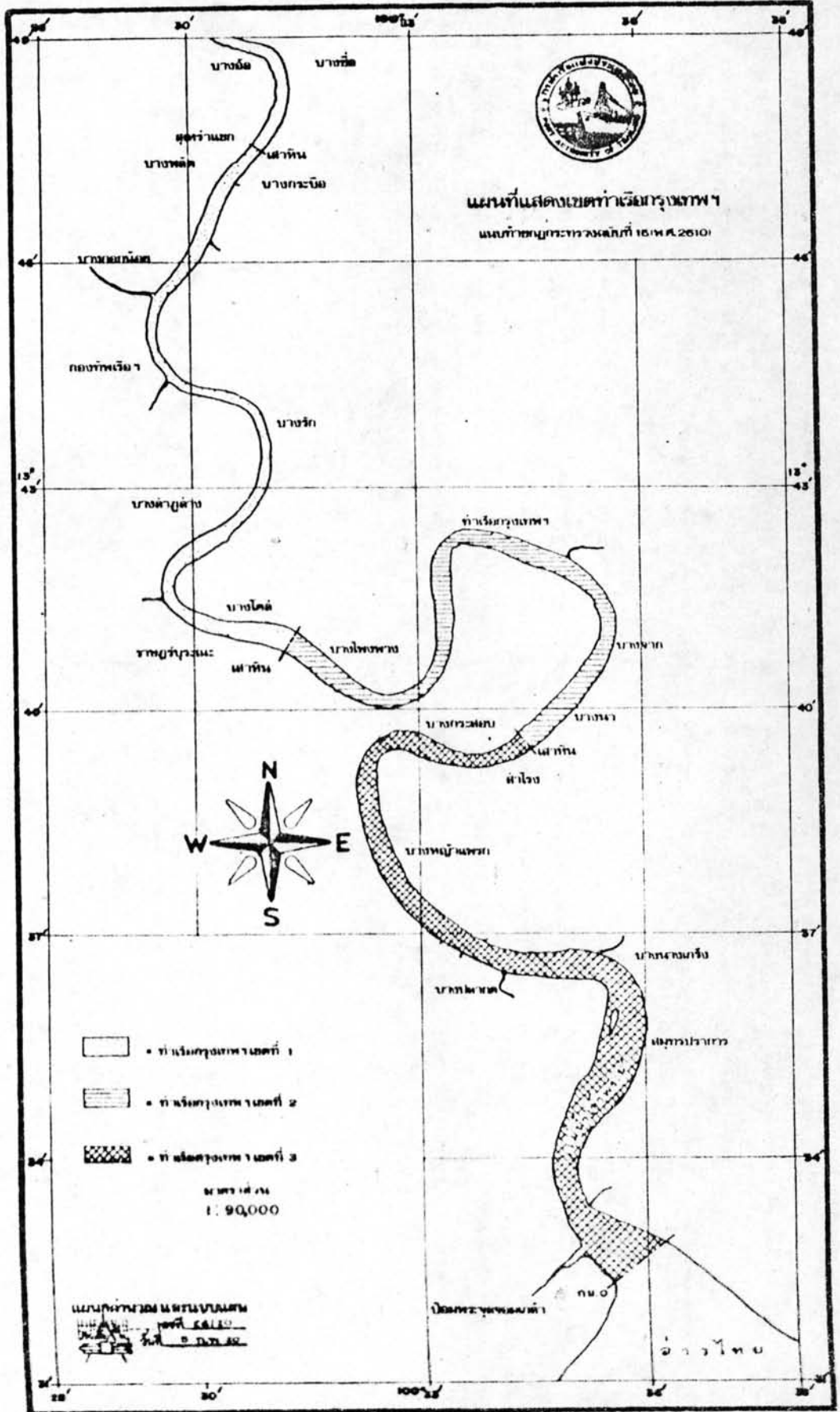
เรือคลองเตยเป็นเรือเทียบเรือยาวติดต่อกับพลอกท่าประมาณ 1,600 เมตร แยกออกเป็น 10 ท่า ใช้สำหรับเทียบเรือขนาดใหญ่ได้ในเวลาเดียวกันประมาณ 10 ลำ โดยได้รับอนุญาตจากกรมศุลกากรให้ใช้เป็นที่เทียบเรือและโรงพักสินค้าอเนกประสงค์ตามข้อบังคับของศุลกากร และได้เริ่มดำเนินการท่าเรือโดยขึ้นอยู่กับกรมการขนส่งกระทรวงคมนาคมในปีเดียวกันนี้

เมื่อเปิดดำเนินการท่าเรือแล้วปรากฏว่าเจ้าของเรือและบริษัทเดินเรือที่เป็นทั้งเจ้าของเรือและเจ้าของท่าอยู่ก่อนนั้นไม่นิยมที่จะนำเรือมาจอดทำการขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือคลองเตยยังคงนำเรือไปจอดทำการขนถ่ายสินค้าที่ท่าของบริษัทเดิม

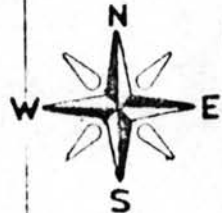
ในปี พ.ศ. 2493 รัฐบาลไทยจึงได้ออกพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยฉบับที่ 9 พ.ศ. 2493 เพื่อบังคับให้เรือเดินทะเลต่างประเทศต้องมาจอดทำการขนถ่ายสินค้าและคนโดยสารที่ท่าเรือคลองเตย ความความในมาตรา 38 ดังนี้ คือ

"เรือกำปั่นทุกลำที่บรรทุกคนโดยสารหรือของจากเมืองท่าเรือค้าบดใด ๆ ในต่างประเทศเข้ามาในลำน้ำเจ้าพระยา หรือเรือใด ๆ ที่เข้ามาในลำน้ำเจ้าพระยาโดยขนถ่ายคนโดยสารหรือของจากเรือกำปั่นที่มาจากต่างประเทศ เมื่อผ่านด่านสมุทรปราการแล้ว ถ้าจะส่งคนโดยสารหรือของที่บรรทุกมานั้นขึ้นบกต้องจอดเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ซึ่งอยู่ในเขตท่ากรุงเทพฯ เขตที่ 2 แต่เพียงแห่งเดียว (ดูรูปที่ 2.2) เว้นไว้แต่เรือไม่มีท่าเทียบเรือว่างพอจะเทียบได้หรือเพราะมีเหตุจำเป็นอย่างอื่นและได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการแล้วจึงจะเข้าเทียบหรือจอดในเขตท่ากรุงเทพฯ เขตที่ 1 หรือในตำบลที่อื่นได้"

หลังจากที่ได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยฉบับที่ 9 พ.ศ. 2493 เป็นต้นมา เรือสินค้าต่างประเทศทุกลำที่เข้ามาในท่าเรือกรุงเทพฯ ก็ต้องมาจอดเทียบท่าทำการขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือคลองเตยตลอดมา ส่วนท่าเทียบเรือของบริษัทเอกชนเดิมก็ใช้เป็นท่าสำหรับส่งสินค้าขาออก เพราะวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติฉบับนี้ มุ่งควบคุมเฉพาะเรือที่บรรทุกคนโดยสารและสินค้าขาเข้าเท่านั้น แต่อย่างไรก็ดี เรือสินค้าขนาดใหญ่ที่กินน้ำลึกเกินกว่า 14 ฟุต ยังไม่สามารถเข้าเทียบท่าเรือคลองเตยได้ เนื่องจากว่ายังมีได้ทำการขุดลอกร่องน้ำสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา



แผนที่แสดงลุ่มน้ำท่าเรือกรุงเทพฯ
 แผนที่พิมพ์ครั้งที่ 16 พ.ศ. 2510



- = น้ำตกท่าเรือที่มีขนาดกว้าง 100 เมตรขึ้นไป
- = น้ำตกท่าเรือที่มีขนาดกว้าง 50-100 เมตร
- = น้ำตกท่าเรือที่มีขนาดกว้างน้อยกว่า 50 เมตร

มาตราส่วน
 1 : 90,000

กรมทรัพยากรน้ำบาดาล
 กรมทรัพยากรน้ำ
 กรุงเทพมหานคร

กรมทรัพยากรน้ำบาดาล

กรุงเทพฯ

ในปี พ.ศ. 2494 รัฐบาลไทยได้กู้เงินจากธนาคารโลก เพื่อใช้จ่ายในการปรับปรุงกิจการท่าเรือ และการขุดลอกร่องน้ำสันดอนปากน้ำเจ้าพระยาซึ่งมีความยาวประมาณ 18 กิโลเมตร ให้มีความลึกพอที่เรือสินค้าขนาดใหญ่ที่กินน้ำลึกประมาณ 27 - 28 ฟุต ผ่านเข้าออกได้ ธนาคารโลกอนุมัติเงินกู้ แต่มีเงื่อนไขให้รัฐบาลไทยเปลี่ยนแปลงฐานะของ "สำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ" ซึ่งเดิมอยู่ในความควบคุมของกรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม ให้เป็นองค์การอิสระเพื่อความสะดวกและคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจท่าเรือและในการปรับปรุงแก้ไขกิจการท่าเรือ รัฐบาลไทยจึงได้ออกพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 16 พฤษภาคม 2494 ตั้งการท่าเรือแห่งประเทศไทยขึ้นรับมอบงานทั้งหมดของสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ มาดำเนินการ และใช้ชื่อว่า "การท่าเรือแห่งประเทศไทย" Port Authority of Thailand ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา ตั้งแต่วันที่ 16 พฤษภาคม 2494 เป็นสถาปนาการท่าเรือแห่งประเทศไทย

2.2 หลักเกณฑ์การพิจารณาจัดลำดับเรือที่จะขอเข้าเทียบท่าเทียบหลักผูกเรือและผูกทุ่น

คณะกรรมการจัดเรือของฝ่ายการท่า ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาจัดลำดับเรือที่จะขอเข้าเทียบท่าเทียบหลักผูกเรือหรือเข้าผูกทุ่นของการท่าเรือฯ ไว้ดังนี้

1. ให้ถือจันเวลาที่เรือนั้น ๆ กำหนดถึงสันดอนกรุงเทพฯ เป็นหลักในการจัดลำดับก่อนหลัง โดยตัวแทนเรือนั้น ๆ จะต้องนำโทรเลขของนายเรือหรือตัวแทนเรือท่าสุดท้ายแจ้งกำหนดวัน เวลา ที่จะถึงสันดอนกรุงเทพฯ มาแสดงต่อคณะกรรมการจัดเรือ เรือลำใดที่ไม่มีโทรเลข ยืนยัน ให้ถือว่าเรือลำนั้นถึงสันดอนเป็นลำสุดท้ายของวันนั้น

2. เฉพาะเรือที่ขอเข้าเทียบท่าของการท่าเรือ นั้น นอกจากจะถือกำหนดเวลาเรือถึงสันดอนกรุงเทพฯ ตามในข้อ 1 แล้ว ยังจะต้องพิจารณาในเรื่องต่อไปนี้อีกด้วย คือ

ก. ความยาวและกินน้ำลึกของเรือที่จะเข้าเทียบ กับระยะหน้าท่าที่ว่างหรือที่จะว่างและความลึกของบริเวณท่าที่ว่างที่จะให้เรือนั้น ๆ เข้าเทียบด้วย ซึ่งจะทราบจากรายงานของกองบริการท่าและแผนที่แสดงความลึกหน้าท่า

ข. พื้นที่ของโรงพักสินค้าที่กำหนดจะให้เรือนั้น ๆ เข้าเทียบที่ว่างพอที่จะรับสินค้าที่จะขนถ่ายจากเรือนั้น ๆ หรือไม่

ค. เฉลี่ยจำนวนเรือที่เข้าเทียบท่าแต่ละโรงพักสินค้าให้มีจำนวนใกล้เคียงกันและเฉลี่ยจำนวนสินค้าให้เป็นไปตามพื้นที่ของแต่ละโรงพักสินค้า

ง. เรือที่เทียบท่าอยู่แล้วเมื่อถึงกำหนดออกจากท่าแล้วออกไม่ได้ จะควยเหตุผลโลกก็ตาม ด้วแทนเรือจะต้องแจ้งเหตุผลให้คณะกรรมการการจัดเรือทราบเป็นลายลักษณ์อักษรและคณะกรรมการจัดเรือจะพิจารณาให้อยู่ท่าหรือให้ออกจากท่าก็ได้ตามความเหมาะสมในกรณีที่อยู่ไม่ได้เพราะเหตุเครื่องจักรชำรุดของ จะต้องมีหนังสือรับรองของนายเรือนั้น ๆ ด้ว

คณะกรรมการจัดเรือจะพิจารณาลำดับของเรือที่จะเข้าเทียบท่า เทียบหลักผูกเรือหรือเข้าผูกทวนของการท่าเรือฯ ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ แลเนื่องจากว่าเฉพาะการจัดเรือเข้าเทียบทานั้นต้องเกี่ยวข้องกับเรือลำที่เทียบท่าอยู่ก่อนแล้ว กล่าวคือ เรือที่มาเทียบท่าของการท่าเรือฯ เมื่อนำการขนถ่ายสินค้าขึ้นท่าหมดแล้ว จะต้องย้ายเรือไปจอดทำการบรรทุกสินค้าที่จอดเรืออื่น เพื่อเปิดท่าให้เรือลำต่อไปเข้าเทียบท่าทำการขนถ่ายสินค้า บริเวณที่จอดเรือกลางน้ำสำหรับเรือที่จะทำการบรรทุกสินค้าในปัจจุบันมีดังนี้

1. หลักผูกเรือกลางน้ำ เรือขนาดไม่เกิน 565 ฟุต เทียบได้ 7 ลำ
2. ทวนผูกเรือกลางน้ำสารุประคิษฐ์ มีจำนวน 6 ทวน ใช้เทียบจอดเรือขนาดไม่เกิน 450 ฟุต ใค 6 ลำ

2.3 หลักเกณฑ์ในการจัดลำดับเรือเดินทะเลต่างประเทศเข้ามาทำการบรรทุกสินค้า

หลักเกณฑ์การจัดลำดับเรือเดินทะเลต่างประเทศเข้ามาทำการบรรทุกสินค้าในท่าเรือกรุงเทพฯ ที่จะกล่าวในลำดับต่อไป เป็นข้อตกลงของการประชุมร่วมกันระหว่างคณะกรรมการจัดเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และเจ้าของเรือหรือตัวแทน เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2515 ที่ฝ่ายการท่าเรือแห่งประเทศไทย และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 22

พฤษภาคม 2515 ทั้งนี้เนื่องจากเรือเดินทะเลต่างประเทศที่เข้ามาทำการบรรทุกสินค้าใน
อาณาบริเวณทางน้ำของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เช่น หลักรุกเรือกลางน้ำท่าเทียบเรือ
คลองเตย ทุ่นผูกเรือและบริเวณกลางน้ำสาธุประดิษฐ์ สัมพันธ์กับการจัดเรือเข้าออกในท่าเรือ
กรุงเทพฯ ทั้งหมด

การจัดลำดับเรือที่เข้ามาทำการบรรทุกสินค้าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
ตามความตกลงในการประชุมร่วมกันดังกล่าวข้างต้น มีหลักเกณฑ์การจัดลำดับดังต่อไปนี้คือ

ลำดับ 1 เรือที่เทียบท่าของการท่าเรือแห่งประเทศไทยที่คลองเตย เมื่อขนถ่าย
สินค้าเสร็จแล้ว และจะเคลื่อนย้ายออกจากท่าไป

ลำดับ 2 เรือที่มีสินค้าเข้าแต่ท่าเทียบเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทยที่
คลองเตยยังไม่วาง เจ้าของเรือหรือตัวแทนประสงค์จะนำเรือเข้ามา เพื่อทำการขนถ่ายสินค้า
ข้างลำเรือก่อน

ลำดับ 3 เรือที่จะเคลื่อนย้ายจากท่าอื่น ๆ เพื่อบรรทุกสินค้าเพิ่มเติม

ลำดับ 4 เรือที่จะเข้ามาทำการบรรทุกสินค้าและมีสินค้าพร้อมที่จะทำการบรรทุก
ไต่กันที่

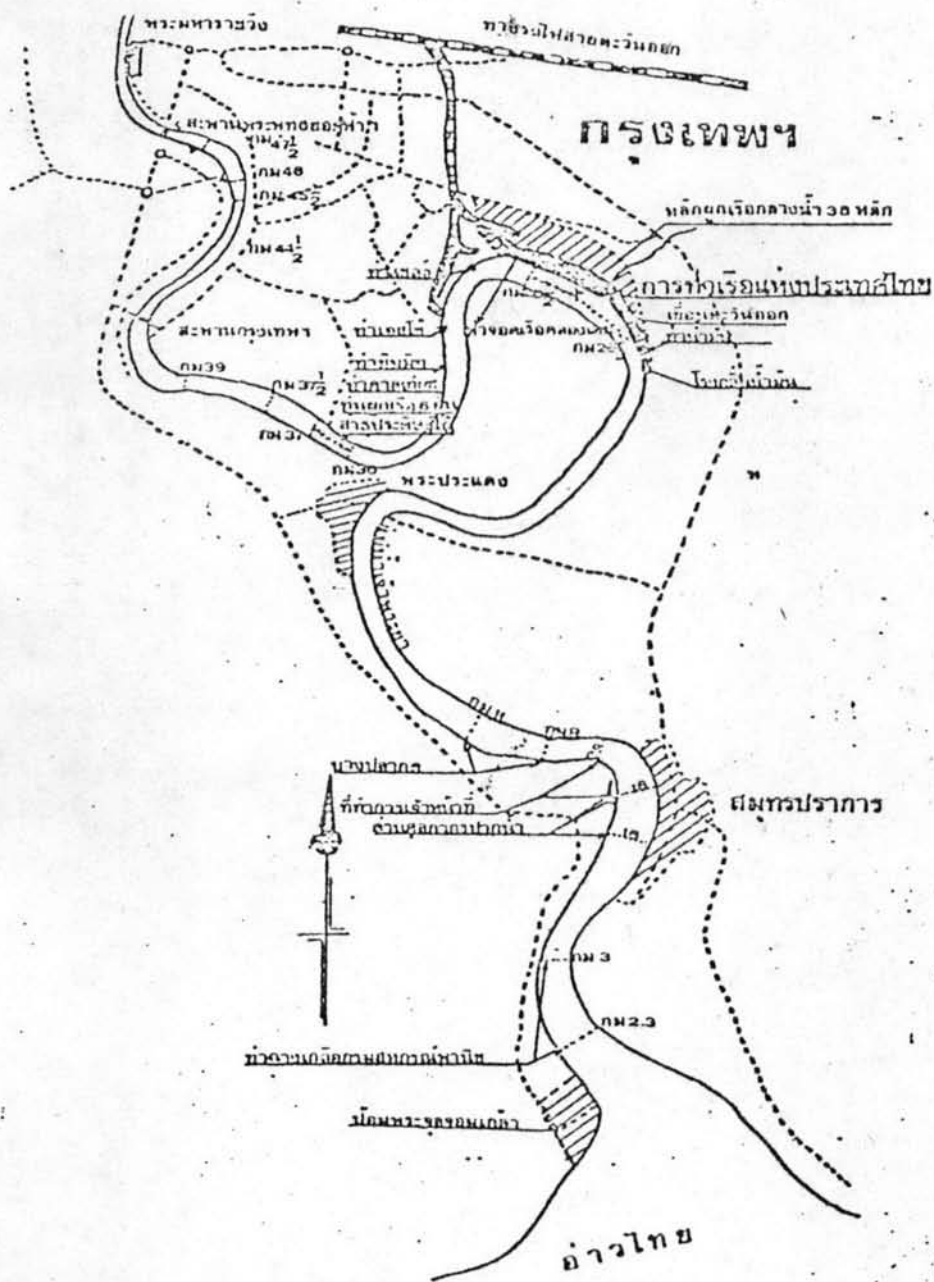
ลำดับ 5 เรือที่จะเข้ามาทำการบรรทุกสินค้า แต่สินค้ายังไม่พร้อมที่จะทำการ
บรรทุกไต่กันที่

สำหรับเรือที่เข้าจอดท่าเรือสัปดาห์หรือจอดทอดสมอ ณ เกาะสีชังก่อนแล้ว จะขอ
คิดเวลาดึงสันคอน เพื่อนำมาจัดลำดับก่อนหลังกับเรือลำอื่นที่มาถึงสันคอนแล้ว ไม่รวมอยู่ใน
ลำดับเหล่านี้ เนื่องจากได้รับประโยชน์จากการขนถ่ายหรือบรรทุกสินค้า ณ ท่าเรือสัปดาห์หรือ
เกาะสีชังอยู่แล้ว

2.4 เกร็ดความรู้เรื่องสันคอน เรือ และที่จอดเรือ

1. พระราชบัญญัติกำหนดอาณาบริเวณของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ณ
ท่าเรือกรุงเทพฯ พ.ศ. 2499 ได้กำหนดอาณาบริเวณของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ณ ท่า
เรือกรุงเทพฯ ไว้ว่า

รูปที่ 2.3 ชนิดและภาวะน้ำท่าเรือฯ



รูปที่ 2.3 รูปลักษณะท่าเรือกรุงเทพ

ทางบก ไคแก่เขตพื้นที่ที่เป็นกรรมสิทธิ์ของการท่าเรือฯ

ทางน้ำ ไคแก่ลำน้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่บริเวณปากร่องน้ำสันคอน บนเส้นขนาน
แสดคิจุค 13 - 22 เหนือ และระหว่างลองคิจุค 100 - 32 ตะวันออก กับลองคิจุค 100 -
39 ตะวันออกจนจกขอบฝั่งขึ้นมาตามลำน้ำเจ้าพระยา จนถึง

ก. บริเวณทุ่งผูก - เรือของการท่าเรือฯ ที่ตำบลสาธุประดิษฐ์

ข. สะพานกรุงเทพฯ

ค. บริเวณหน้ากรมเจ้าท่า

ง. สะพานพระพุทธยอดฟ้าฯ

(ดูรูปที่ 2.3)

2. พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2499 กำหนด
ให้การท่าเรือฯ "มีหน้าที่ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในอาณาบริเวณ" ซึ่งหมายรวมถึง
ร่องน้ำสันคอนปากน้ำเจ้าพระยาด้วย เฉพาะร่องน้ำสันคอนปากน้ำเจ้าพระยามีความยาวประมาณ
18 กิโลเมตร, กิโลเมตร - 18 อยู่ที่ปากน้ำ กิโลเมตร 0 อยู่ที่ป้อมพระจุล

3. ร่องน้ำสันคอนฯ นี้ กั้นร่องในตอนทางตรงกว้าง 100 เมตร ในตอนโค้ง
หน้าบางปูกว้าง 250 เมตร ขอบร่องทั้งสองข้างเอียงลาด 1 : 10

4. เนื่องจากว่าในปัจจุบันนี้ การท่าเรือฯ ยังไม่สามารถทำการขุดลอกร่อง
น้ำสันคอนปากน้ำเจ้าพระยาให้ลึกกว่าที่เป็นอยู่ในขณะนี้ได้ ทางกองนําร่อง กรมเจ้าท่า จึงได้
กำหนดไว้ว่า เรือที่จะผ่านร่องน้ำสันคอนเจ้าพระยาจะต้องยาวไม่เกิน 568 ฟุต และกินน้ำลึก
ไม่เกินกว่า 27 ฟุต (8,225 เมตร หรือ ๘2.25 เดซิเมตร)

5. ระยะทางจากปากร่องน้ำสันคอนถึงท่าเรือคลองเตยประมาณ 46 กิโลเมตร หรือ 24.8 ไมล์ทะเล ถึงบริเวณทุ่งผูกเรือสาธุประดิษฐ์ประมาณ 56 กิโลเมตร หรือ
30.8 ไมล์ทะเล

6. ที่ด่านศุลกากรสมุทรปราการมีหน่วยงานของแผนกสื่อสารตั้งอยู่ มีหน้าที่
บันทึกวัน เวลาและชื่อเรือใหญ่ที่ผ่านปากน้ำเข้า - ออก และแจ้งเวลาเรือเข้าเขาที่ผ่านปากน้ำ

ให้แผนกสื่อสารที่ท่าเรือคลองเตยทราบ เพื่อแจ้งแผนกท่าและแผนกจัดเตรียมอำนวยความสะดวกให้แก่เรือที่จะเข้าเทียบท่า เทียบหลักผูกเรือหรือเข้าผูกทุ่นต่อไป

7. ในการรับเรือเข้าเทียบท่าของการท่าเรือฯ เราจะเห็นว่าพนักงานที่มีหน้าที่รับและปล่อยเรือจะต้องจัดเตรียมหน้าท่าในช่วงที่เรือใหญ่จะเข้าเทียบไม่ให้มีเรือเล็กหรือเรือลำเลียงจอดขวางอยู่และจะต้องเคลื่อนบันจันหน้าท่าให้พ้นจากบริเวณที่ส่วนของเรือใหญ่จะมากระทบกระแทกกับบันจันหน้าท่าได้ และนอกจากนั้นจะปักธงสัญญาณอักษร M คือธงตราหมากรุกของอักษร M นี้จะเป็นเครื่องหมายแสดงให้ท่าเรือรู้ว่า เมื่อนำเรือเข้าเทียบท่าแล้วจะต้องให้ส่วนของเรือ คือบริเวณสะพานเดินเรือตรงไฟเรือเดินเขียวหรือแดง อยู่ตรงกับธงอักษร M พอดี

8. การท่าเรือฯ ได้กำหนดหลักการในการคิดเวลาให้ท่าของเรือที่เข้ามาใช้ท่า ใช้หลักผูกเรือ หรือใช้ทุ่น ของการท่าเรือฯ โดยให้นับเวลาจากเชือกหรือลวดเส้นแรกขึ้นคล้องผูกบนท่าหรือหลักผูกเรือหรือผูกทุ่น จนถึงเวลาที่เชือกเส้นสุดท้ายปลดจากผูกบนท่าเรือหลักผูกเรือหรือจากทุ่น

9. ในการพิจารณาจัดเรือให้เข้าเทียบท่า เทียบหลักผูกเรือ หรือผูกทุ่นของการท่าเรือฯ ตามลำดับก่อนหลังนั้น การท่าเรือถือหลัก First Comes - First Serves คือเรือลำใดที่ส่งคนปากแม่น้ำเจ้าพระยาก่อน ก็จะได้มีโอกาสเข้าเทียบท่าก่อน แต่ทั้งนี้จะต้องประกอบกับความเหมาะสมอย่างอื่นด้วย เช่น ขนาดความยาวกินน้ำลึกของเรือและจำนวนสินค้าที่เรือนั้นจะทำการขนถ่าย จะต้องเหมาะสมกับความยาวของหน้าท่าที่ว่างและความลึกของหน้านั้น ๆ รวมทั้งพื้นที่ว่างที่จะใช้เก็บรักษาสินค้าที่จะขนถ่ายจากเรืออีกด้วย และ ฯลฯ ผู้ที่มีอำนาจกำหนดให้เรือเข้าเทียบท่า เทียบหลักผูกเรือ คือ คณะกรรมการการจัดเรือฝ่ายการท่า (วัน เวลา ที่เรือที่ส่งมอบ คือตามรายงานของพนักงานวิหุกองนำร่องที่ประจำอยู่ที่เรือพักนำร่อง)

10. ในปัจจุบันการท่าเรือฯ มีที่จอดเรือดังนี้:-

ก. เชื้อนเทียบเรือของการท่าเรือ (กม. + 26 - กม. + 29) ตำบล

007349

สองเตย ซึ่งอยู่ห่างจากสันคองปากแม่น้ำเจ้าพระยาประมาณ 24 ไมล์ เชื่อกันมีความยาวประมาณ 5,450 ฟุต สามารถเทียบเรือขนาดความยาวไม่เกิน 565 ฟุต กินน้ำลึกไม่เกิน 28 ฟุต ได้พร้อมกัน 16 ลำ

ข. หลักผูกเรือกลางน้ำ จำนวน 36 หลัก บริเวณหน้าเขื่อนเทียบเรือของการท่าเรือฯ สามารถเทียบเรือเดินทะเลได้พร้อมกัน 7 ลำ

ค. ท่อนผูกเรือกลางน้ำสาธุประดิษฐ์ ซึ่งอยู่เหนือขึ้นไปอีกประมาณ 6 ไมล์ (ระหว่างหลักกิโลเมตรที่ 36 กับ 37) มีทั้งหมด 6 ท่อน ใช้จอดเรือได้ 6 ลำ

2.5 ขั้นตอนการนำเรือสินค้าเข้าและออกจากท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ

เรือเดินทะเลต่างประเทศทุกลำ ซึ่งจะผ่านสันคองปากน้ำเจ้าพระยาเข้ามา ตัวแทนเจ้าของเรือหรือบริษัทเรือจะห้องขึ้นใบคำร้อง ขอนำเรือเข้าเทียบท่าต่อแผนกกลางกองโรงพักสินค้า และโดยเฉพาะสำหรับเรือที่กองการเทียบหลัผูกเรือกลางน้ำ หรือผูกท่อนของการท่าเรือ จะต้องขึ้นล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 24 ชม. และทางฝ่ายการท่าได้ตั้งคณะกรรมการขึ้นชุดหนึ่ง เรียกว่าคณะกรรมการการจัดเรือ มีหน้าที่พิจารณาจัดเรือเข้าเทียบท่าหรือผูกท่อนโดยถือหลัก First Comes - First Serves คณะกรรมการชุดนี้จะประชุมร่วมกับตัวแทนเจ้าของเรือหรือบริษัทเรือที่เกี่ยวข้องของทุกวัน เวลา 10.00 น. ที่ห้องประชุมจัดเรือฝ่ายการท่า เพื่อพิจารณาว่าในวันนั้น ๆ จะมีเรือออกจากท่าหลักหรือท่อนลำ และมิเรือขอเข้าเทียบท่าหลักหรือผูกท่อนลำ เพื่อที่จะได้จัดเรือเข้าเทียบท่าหลักหรือท่อนแทนกันได้ เมื่อเสร็จสิ้นการจัดเรือแต่ละวันแล้ว ก็จะมีโทรศัพท์แจ้งการจัดเรือเข้าออกให้ทางกองนำร่องทราบ เพื่อทางกองนำร่องจะได้จัดพนักงานนำร่องสำหรับนำเรือเข้าออกตามกำหนดเวลาที่แจ้งไว้ จากนั้นก็จะแจ้งกำหนดเรือเข้าออก จำนวนและชนิดของสินค้าให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ คือกองโรงพักสินค้าและกองการท่า สำหรับกองโรงพักสินค้านั้น ๆ จะได้จัดเตรียมพื้นที่ เครื่องมือทุ่นแรง และแรงงาน ส่วนกองการท่าและเรืออำนวยการความสะดวก เช่นเรือลากจูง เรือรับเชือก สำหรับเรือที่เข้าจอดเทียบท่าโรงพักสินค้า ของการท่าเรือฯ ก็จะเริ่มทำการขนถ่าย และเรือบางลำก็อาจจะนำการบรรทุกสินค้าพร้อม ๆ กันไปด้วย ซึ่งจะต้องมีเจ้าหน้าที่แผนกควบคุมการบรรทุกและขนถ่ายสินค้า ควบคุมการปฏิบัติงานบรรทุกและขนถ่าย

สินค้าและเก็บตัวเลขเพื่อจัดทำสถิติ

ในด้านบริการการสื่อสารซึ่งเป็นหน้าที่ของกองการท่านั้น ส่วนมากเรือเดินทะเลต่างประเทศทุกลำเมื่อเดินทางมาจากเมืองท่าสุดท้ายก่อนจะถึงบริเวณเรือพักน้ำร่องก็จะติดต่อทางวิทยุสื่อสารกับแจ้งกำหนดเรือถึงสันดอน จำนวนคันของสินค้า สินค้าหนัก หรือ/และสินค้าอันตราย (ถ้ามี) จำนวนสายงานที่จะต้องการทำงานและชาวอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับเรื่องเรือสินค้า โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายใด ๆ ทั้งสิ้น

เมื่อเดินทะเลต่างประเทศเดินทางมาถึงสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา บริเวณเรือพักน้ำร่อง เจ้าพนักงานน้ำร่องซึ่งไปคอยอยู่ก่อนแล้ว ก็จะขึ้นเรือและนำเรือเดินทางต่อเข้ามาซึ่งที่จอดเรือ เมื่อเรือเหล่านี้ผ่านหน้าด่านศุลกากรปากน้ำเข้ามา พนักงานสื่อสารของท่าเรือหน่วยหนึ่งประจำอยู่ที่ด่านศุลกากรปากน้ำจะวิทยุแจ้งข่าวเรือผ่านให้แผนกสื่อสาร กองการท่าทำการท่าเรือฯ ว่าเรือนั้น ๆ โค้ดผ่านปากน้ำเข้ามาแล้วตั้งแต่เวลานั้น ๆ โดยเฉลี่ยเวลาที่เรือเหล่านี้เดินทางจากปากน้ำถึงท่าเรือกรุงเทพฯ ประมาณ 1 ชั่วโมง แผนกสื่อสารก็จะแจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อปฏิบัติงานรับเรือเข้าเทียบท่าหลักหรือคู่ขนาน

ก่อนที่เรือเดินทะเลต่างประเทศจะเข้าเทียบท่าเรือเรียบร้อย ทางตัวแทนเจ้าของเรือของเรือหรือบริษัทเรือเหล่านี้จะต้องติดต่อ แผนกตรวจยานพาหนะทางน้ำ กรมตรวจคนเข้าเมืองกรมศุลกากร กองโรงพักสินค้า การท่าเรือเพื่อขอทำพิธีการเกี่ยวกับคนเข้าเมือง พิธีการศุลกากร ในการที่จะขออนุมัติทำการขนถ่าย และ/หรือบรรทุกสินค้า ติดต่อผู้ตรวจการฝ่ายเรือ การท่าเรือฯ ในการที่จะพิจารณาเตรียมการก่อนการขนถ่ายสินค้า ติดต่อกองโรงพักสินค้า เพื่อจัดเตรียมเครื่องมือทุ่นแรงและแรงงานสำหรับใช้ในการปฏิบัติงานในการขนถ่ายสินค้า

การเตรียมพื้นที่สำหรับการขนถ่ายสินค้า ทางฝ่ายการท่าได้ตั้งกรมการคณะหนึ่งเรียกว่ากรมการพิจารณาการ-ปิดบัญชีสินค้าเรือ มีหน้าที่พิจารณาในเรื่องการใช้พื้นที่สำหรับเก็บรักษาสินค้า และแก้ปัญหาเกี่ยวกับในเรื่องการจัดเรียงและการเก็บรักษาสินค้า คณะกรรมการชุดนี้จะร่วมประชุมทุกวันในเวลา 13.30 น.

เกี่ยวกับการจัดเตรียมเครื่องมือหุ่นแรงและแรงงานนั้น ก็มีคณะกรรมการอีกชุดหนึ่ง เช่นกันเรียกว่า คณะกรรมการจัดแรงงานและเครื่องมือหุ่นแรง คณะกรรมการชุดนี้จะทำการ ประชุมทุกวัน เวลา 15.00 น. พิจารณาจัดเครื่องมือหุ่นแรงและแรงงานให้แก่โรงงานพัก สิ้นค้าต่าง ๆ ตามความเหมาะสมแก่งาน เช่น บางโรงพักสิ้นค้าอาจจะแจ้งขอเครื่องมือหุ่นแรง และแรงงานมากกว่าความจำเป็นที่ใช้งานก็จะพิจารณาคัดทอนและจัดให้เท่าที่สมควรแก่การ ปฏิบัติงาน บางโรงพักสิ้นค้าหรือคลังสิ้นค้าขอมาน้อย ซึ่งอาจจะทำให้การปฏิบัติงานไม่ได้ผลเท่า ที่ควร ก็จะพิจารณาเพิ่มให้ตามความจำเป็น

เมื่อคณะกรรมการจัดเครื่องมือหุ่นแรงและแรงงาน พิจารณาเสร็จแล้ว โรงพัก สิ้นค้าใดหรือคลังสิ้นค้าใด มีความจำเป็นจะต้องใช้เครื่องมือหุ่นแรงชนิดใดเป็นจำนวนเท่าใด และต้องการใช้แรงงานจำนวนเท่าใดแล้ว ผู้แทนกองการยกขนส่งสินค้า ซึ่งเป็นกรรมการและเข้า ร่วมประชุมด้วยจะแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น แผนกรถบรรทุกและลากจูง แผนกครดยก แขนกล บันจัน และแผนกแรงงาน ให้จัดเครื่องมือหุ่นแรงและแรงงานไปปฏิบัติงานตามที่โรงพักสิ้นค้าและ คลังสิ้นค้าต่าง ๆ ต้องการ

ในการขนถ่ายสินค้าจากเรือสินค้าหรือบรรทุกทุกสิ้นค้าลงเรือสินค้านี้ ทางเจ้าของเรือ หรือตัวแทนจะมอบหมายให้บริษัทผู้ประกอบกิจการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าบริษัทหนึ่งบริษัทใดเป็นผู้ดำเนินการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าจากระวางเรือนำมาวางไว้ที่หน้าท่าหรือลงบนตู้รถไฟหรือ รถยนต์ (หรือรถลากพวง) หรือเรือลำเลียง โดยให้สินค้าอยู่เป็นพวกตามเครื่องหมายเพื่อ สะดวกต่อการตรวจสอบและนับ และได้รับความเสียหายน้อยที่สุด สำหรับสินค้าที่วางบนหน้าท่า นั้น เป็นหน้าที่ของพนักงานโรงพักสิ้นค้า กองโรงพักสิ้นค้า จะนำเข้าไปจัดเรียงเก็บรักษาไว้ ตามที่ ๆ กำหนดไว้ และทำหลักฐานการตรวจสอบเครื่องหมายของสินค้าและนับจำนวนสินค้า ให้ถูกต้องตรงตามบัญชีสินค้าเรือแล้วจัดทำหลักฐานการจัดเรียงลงตัวลที่ ๆ กองเก็บสินค้านั้น ไว้ ถ้าเป็นสินค้าใหญ่มีน้ำหนักมากหรือเป็นสินค้าเหล็กหรือสึลคาร์บอนต์ หรือสินค้าผ่านแดนหรือ สินค้าอันตราย ก็จัดทำหลักฐานนำส่งไปเก็บตามที่กำหนดไว้สำหรับเก็บรักษาสินค้าแต่ละอย่างโดย เฉพาะ ถ้ามีสินค้าแตกชำรุด เสียหายในระหว่างการขนถ่าย ก็นำเข้าไปเก็บไว้ในห้องสนธิชำรุด

ก่อน เพื่อการสำรวจต่อไป ถ้าเป็นสินค้ามีค่าหรือสินค้าอาวุธปืนและกระสุนปืนให้นำเข้าไปใน
ห้องสินค้ามีค่าภายในโรงพักสินค้านั้น ๆ

ในขณะที่ทางเรือทำการขนถ่ายสินค้าลงท่า ลงตู้รถไฟ ลงรถยนต์ หรือลงเรือลำ
เลียงนี้ทางผู้ตรวจการฝ่ายเรือจะจัดผู้ควบคุมการบรรทุกและขนถ่าย ทำหน้าที่ตรวจการปฏิบัติ
งานของผู้ประกอบกิจการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า เพื่อให้การขนถ่ายดำเนินไปด้วยความเรียบร้อย

เท่าที่กล่าวมานี้ เป็นการปฏิบัติงานเกี่ยวกับเรื่องการขนถ่ายสินค้าขาเข้า ซึ่งสินค้า
เหล่านี้ถ้าฝากเก็บไว้ในโรงพักสินค้าเรียกว่า สินค้าขนขึ้นท่า ถ้าเป็นสินค้าที่ได้รับอนุมัติจาก
ศุลกากรให้ทำการขนถ่ายโดยตรงลงรถไฟ รถยนต์หรือเรือลำเลียง ซึ่งเจ้าพนักงานศุลกากรทำ
การตรวจปล่อยสินค้าเหล่านี้ เรียกว่าสินค้าขนถ่ายข้างล่าง

สินค้าขาเข้าเหล่านี้ ถ้าตั้งอยู่ในโรงพักสินค้านานเกินกว่า 1 เดือน 15 วัน โดย
ไม่มีเจ้าของมาแสดงหลักฐานนำออก ตามกฎหมายศุลกากรจะถือว่าเป็นสินค้าตกค้าง และจะให้
ทำการย้ายจากโรงพักสินค้ามาไว้ที่แดนสินค้าทัณฑ์บนและของตกค้าง กองคลังสินค้าเพื่อทำการ
ขายทอดตลาดต่อไป

เรือเดินทะเลต่างประเทศที่เข้ามาใช้ท่าหลักหรือศูนย์เรือของการท่าเรือฯ จะต้อง
เสียค่าธรรมเนียมเทียบท่า เทียบหลักหรือผูกท่อนให้แก่การท่าเรือฯ ตามที่กำหนดไว้ในอัตราค่า
ภาระและค่าธรรมเนียมเวลาการใช้ท่าหลักหรือท่อน เริ่มนับเวลาตั้งแต่ทางเรือส่ง เชือกหรือลวดเส้นแรก
ขึ้นผูกบนท่าหลักหรือผูกท่อนจนถึงเวลาที่เรือนั้น ๆ ปลดเชือกเส้นสุดท้ายออกจากท่าหลักหรือท่อน

สำหรับเจ้าของสินค้า (ผู้รับตราส่ง) จะต้องเป็นผู้ชำระค่าธรรมเนียมการขนสินค้า
ขึ้นท่า (LANDING CHARGE) และค่าธรรมเนียมการขนส่งสินค้า (HANDLING CHARGE)
ให้แก่การท่าเรือฯ และอาจจะต้องเสียค่าธรรมเนียมการเก็บรักษาสินค้า (RENT) ถ้าหาก
เจ้าของสินค้านำสินค้าออกเมื่อเลยระยะที่จะได้รับการยกเว้นค่าธรรมเนียม คือเกินกว่า 72
ชั่วโมง โดยนับตั้งแต่เรือลำที่บรรทุกสินค้านั้น ๆ เสร็จสิ้นการขนถ่าย

ในการขนถ่ายสินค้าขาเข้าออกจากโรงพักสินค้าหรือคลังสินค้า เมื่อเจ้าของสินค้า

ประสงค์จะนำสินค้าของคนออกจากโรงพักสินค้าหรือคลังสินค้า เจ้าของสินค้าจะต้องไปทำพิธีการทางศุลกากร ชำระอากร (ภาษีขาเข้า) นำสินค้าให้เจ้าพนักงานศุลกากรเปิดตรวจและชำระค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ให้แก่การทำเรื่อง เป็นการถูกต้องแล้วพนักงานทำเรื่อง ที่ประจำโรงพักสินค้าหรือคลังสินค้านั้น ๆ จะจัดทำหลักฐานการรับมอบให้เจ้าของสินค้านั้น ๆ ลงนามเป็นหลักฐานไว้ และส่งมอบสินค้านั้น ๆ ให้แก่เจ้าของสินค้าหรือตัวแทนที่ได้รับมอบอำนาจ ในการขนสินค้าออกจากการทำเรื่อง นั้น โดยมีข้อตกลงระหว่างการทำเรื่อง กับ ร.ส.พ. มอบให้ ร.ส.พ. เป็นผู้ทำการขนแต่ผู้เดียว รดยนต์บรรทุกของเอกขนอื่น ๆ จึงเข้ามาขนสินค้าในเขตทำเรื่อง ไม่ได้ยกเว้นแคว้นของเจ้าของสินค้าเองหรือรดยนต์ของหน่วยราชการ หรือเจ้าของสินค้านายย่อยซึ่งมีสินค้าที่จะขนไปครั้งหนึ่ง ๆ ไม่เกิน 200 กก. จะขออนุญาตนำรถส่วนตัวเข้ามาทำการบรรทุกสินค้าเป็นคราว ๆ ได้ โดยหัวหน้าฝ่ายการทำ เป็นผู้พิจารณาอนุญาตรดยนต์บรรทุกทุกคันที่จะเข้ามาทำการบรรทุกสินค้าภายในเขตรั้วศุลกากร การทำเรื่อง จะต้องเสียค่าธรรมเนียมรดยนต์ผ่านท่าคันละ 2 บาท ต่อเที่ยว (รวมทั้งรดยนต์บรรทุกของ ร.ส.พ.) ยกเว้นรถของหน่วยราชการ

ในการขนสินค้าที่เจ้าของสินค้าจะนำออกนี้ ทางเจ้าของสินค้าไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมใด ๆ นอกจากค่าเช่ารดยนต์บรรทุกของ ร.ส.พ. และเมื่อรดยนต์บรรทุกที่บรรทุกสินค้าจะวิ่งออกนอกเขตรั้วศุลกากร ต้องหยุดที่ด่านตรวจสอบศุลกากร (ประตูทางออก)

ให้พนักงานตรวจสอบสินค้าของกองการทำ และเจ้าพนักงานศุลกากร ซึ่งปฏิบัติงานร่วมกันทำการตรวจสอบตามใบปล่อยสินค้าอีกครั้งหนึ่งจึงผ่านออกไปได้