

การบัญชีกิจการท่าเรือ

โดย : นายบุญเลิศ อภิวิธาน

ประเภทของท่าเรือ

การขนส่งทางน้ำย่อมมีจุดเริ่มต้นและที่หมายปลายทาง เพื่อบรรทุกขนถ่ายสินค้าและหรือคนโดยสารระหว่างทางบกกับทางน้ำ จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางที่ใช้บรรทุกขนถ่ายสินค้า และคนโดยสารนี้จำเป็นจะต้องใช้สถานที่ และมีเครื่องอำนวยความสะดวกให้บริการอำนวยความสะดวกรวดเร็วในการผ่านของคนโดยสารและสินค้าเหล่านั้น สถานที่อำนวยความสะดวกดังกล่าว เรียกว่า ท่าเรือ (Port) ซึ่งเปรียบเสมือนประตูของประเทศหรือของท้องถิ่น และมีความสำคัญต่อความเจริญรุ่งเรืองและต่อเศรษฐกิจของเมืองนั้น ๆ และท้องถิ่นที่ใกล้เคียงมาก เราอาจแบ่งประเภทของท่าเรือตามลักษณะของสถานที่ตั้ง ก็ได้แก่

1. ท่าเรือแม่น้ำ (River Port) คือท่าเรือที่ตั้งอยู่ริมน้ำซึ่งอาจจะรับแต่เรือลำเลียงเล็ก ๆ หรือเรือเดินทะเลก็ได้ เช่น ท่าเรือลอนดอน ท่าเรือกรุงเทพฯ

2. ท่าเรือทะเล (Sea Port) เป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่ริมทะเล สำหรับรับแต่เรือเดินทะเลโดยเฉพาะ เช่น ท่าเรือ Marseilles, Rotterdam, Southampton เป็นต้น

3. ท่าเรือลำคลอง (Canal Port) เป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่ริมคลอง ถ้าเป็นคลองเล็ก ๆ ก็รับแต่เรือลำเลียง แต่ถ้าเป็นคลองที่เรือเดินทะเลผ่านได้ เช่น คลอง Manchester คลอง Suez เป็นต้น ก็รับเรือเดินทะเลได้ เช่น ท่าเรือ Manchester และท่าเรือ Port Said เป็นต้น

การขนส่งที่ติดต่อกับท่าเรือมีดังนี้

1. เรือสินค้าที่มาจากหรือไปต่างประเทศ ชนิดประจำ หรือไม่ประจำ
2. เรือสินค้าที่เดินชายฝั่งสำหรับสินค้าของหัวเมืองชายทะเล
3. รถไฟสำหรับติดต่อกับแหล่งที่อยู่ห่างไกล

4. รถยนต์สำหรับติดต่อกับแหล่งที่อยู่ใกล้
5. เรือลำเลียงหรือพาหนะขนส่งทางน้ำภายในประเทศ สำหรับติดต่อกับแหล่งใกล้และไกลที่ไม่ต้องการความเร็ว
6. เครื่องบินสำหรับติดต่อกับแหล่งที่อยู่ไกลและต้องการความเร็ว

การขนส่งเหล่านี้ทำเรือทุกแห่งต้องพยายามจัดหาบริการและเครื่องอำนวยความสะดวกให้เพียงพอกับจำนวนของสินค้า เพื่อมิให้สินค้าค้างค้ำ มิฉะนั้นจะทำให้การค้าหยุดชะงักเสียหายได้ ทำเรือบางแห่งตกลงกับรถไฟ หรือการขนส่งทางบกลดค่าระวางเป็นพิเศษ บางแห่งช่วยทำการขุดคลอง และปรับปรุงแม่น้ำให้เรือลำเลียงเดินได้สะดวก บางแห่งจัดดำเนินการสถานีรถยนต์ บรรทุกขนส่งเสียเอง บางแห่งจัดทำสนามบินด้วย สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการต่าง ๆ ที่พักสินค้า คลังสินค้า พื้นวางสินค้า ถนน รางรถไฟ และเครื่องมือยกขนสินค้าเคลื่อนย้ายสินค้า ซึ่งก็ได้แก่ ปันจัน รถยนต์บรรทุก รถลากจูง รถยกขนสินค้า เป็นต้น

ดังนั้น ประเทศที่มีท่าเรือดี ย่อมได้เปรียบในการพัฒนาประเทศเป็นอเนกประการ การเคลื่อนที่ขนย้ายทรัพยากร สินค้า ปัจจัยในการครองชีพและการพัฒนาประเทศ ตลอดจนผลผลิตทางเกษตร อุตสาหกรรม และอื่น ๆ ภายในประเทศไปยังต่างประเทศ หรือรับจากต่างประเทศเพื่อจ่ายออกไปยังส่วนต่าง ๆ ภายในประเทศ ย่อมอาศัยท่าเรือเป็นเครื่องช่วยอำนวยความสะดวก เพราะว่าเป็นศูนย์กลางรับส่งสินค้าดังกล่าวจากภายนอกประเทศเข้ามาในประเทศ และจากภายในประเทศออกไปยังประเทศต่าง ๆ ท่าเรือจึงเปรียบเสมือนหัวใจที่ทำหน้าที่สูบน้ำสินค้าไปบริการและก่อให้เกิดประโยชน์ทั้งภายในและภายนอกประเทศ

การดำเนินงาน

ท่าเรือที่สำคัญ ๆ ในทวีปยุโรป รัฐดำเนินการสร้างร่องน้ำ ขุดลอกร่องน้ำ และสร้างท่าเทียบเรือตลอดจนป้องกันให้ แต่การดำเนินงานและการจัดทำเป็นของท้องถิ่น ท่าเรือบางท่าใช้บริษัทสาธารณะ (Public Company) เช่น ที่ บริเมน แอนต์เวป และมาร์เซิลล์ บริษัทที่ดำเนินงานต้องอยู่ภายใต้กฎข้อบังคับของรัฐ ผู้แทนหอการค้ากับผู้แทนประชาชน จัดตั้งคณะกรรมการขึ้นตามท่าเรือของสวีเดน และอิตาลี ท่าเรือยุโรปส่วนมากท้องถิ่นดำเนินงานได้ผลดีมานานแล้ว สำหรับ Port of London Authority มีการดำเนินงานเป็นอิสระโดยพระราชบัญญัติจากสภาเมื่อปี 1909 โดยมีคณะกรรมการท่าเรือและมีผู้แทนประชาชน ส่วนมากมาจากผู้แทนกิจการค้าในท่าเรือ การดำเนินงานอิสระนี้ทำให้การจัดงานท่าเรือเจริญรวดเร็วเพราะเป็นเสรีจากการเมืองและท่าเรือเป็นกิจการสาธารณะ ที่ทำหน้าที่ให้แก่ประชาชน สำหรับในสหรัฐอเมริกาและ

แคนาดา มักจะเป็นเทศบาลบ้างและรัฐจัดการเองบ้าง ส่วนท่าเรือในแอฟริการัฐบาลจัดการ โดยอยู่ในความควบคุมของ Hasting and Harbour Administration รับผิดชอบต่อสภา ในออสเตรเลีย การจัดการท่าส่วนมากตามแบบองค์การอิสระอย่างในอังกฤษ

สำหรับประเทศไทย รัฐบาลมีนโยบายพัฒนาท่าเรือกรุงเทพฯ ให้ทันสมัยโดยมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานทัดเทียมกับท่าเรือของอารยประเทศทั้งหลาย สามารถให้เรือเดินสมุทร ขนาดหมื่นตันบรรทุกสินค้าเข้าออกเทียบท่าเรือกรุงเทพฯ ได้อย่างสะดวกปลอดภัย โดยตัดการลำเลียงสินค้าน้ำระหว่างกรุงเทพฯ-เกาะสีชัง เพื่อสินค้าขาเข้าจะได้ราคาถูกลง และสินค้าขาออกก็จะมีโอกาสแข่งขันกับสินค้าของประเทศต่าง ๆ ในตลาดโลกได้ดีขึ้น นอกจากนี้ก็เพื่อให้การบริหารงานและความรับผิดชอบต่อเป็นไปเช่นเดียวกับท่าเรือต่างประเทศที่พัฒนาแล้ว รัฐบาลจึงได้ออกพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 จัดตั้งการทำเรือแห่งประเทศไทย ขึ้นเป็นนอกเทศ ตั้งแต่ 16 พฤษภาคม 2494 และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม 3 ครั้ง ในปี 2499 2502 และ 2516

วัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ใน พ.ร.บ.ดังกล่าวมีว่า เพื่อรับโอนกิจการท่าเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ในกรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม มาดำเนินการและพัฒนากิจการท่าเรือเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน โดยมีอำนาจหน้าที่จัดให้บริการความสะดวกปลอดภัยในการใช้ท่าเรือ การขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำภายในอาณาบริเวณการควบคุมปรับปรุงให้ความสะดวกปลอดภัยแก่กิจการท่าเรือและการเดินเรือภายในอาณาบริเวณ ซึ่งในการดำเนินงานดังกล่าว การท่าเรือฯ ได้รับความภาระและค่าธรรมเนียมบริการต่าง ๆ ในอัตราที่สมควรเพียงเพื่อใช้จ่ายในการปฏิบัติงานและพัฒนากิจการภายในขอบเขตแห่งอำนาจหน้าที่และวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้เท่านั้น

กฎหมายได้ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กำกับการโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยมีอำนาจสั่งยับยั้งการกระทำใด ๆ ที่ขัดต่อนโยบายของรัฐบาลหรือมติคณะรัฐมนตรี ตลอดจนมีอำนาจสั่งสอบสวน หรือให้ชี้แจงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการดำเนินงานของการท่าเรือฯ ได้

คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งประธานกรรมการการท่าเรือฯ 1 คน และกรรมการอื่น ๆ อีกไม่เกิน 10 คน รวมทั้งให้ทราเวลเห็นชอบในกรณีแต่งตั้งผู้ช่วยกรรมการด้วย

คณะกรรมการการท่าเรือฯ มีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการท่าเรือฯ โดยมีผู้อำนวยการเป็นผู้บริหาร ให้เป็นไปตามนโยบายและรับผิดชอบในการจัดการและดำเนินงานของการท่าเรือฯ

กิจการของการท่าเรือ มีความสัมพันธ์โดยใกล้ชิดกับรัฐบาลและประชาชน โดยเหตุนี้การดำเนินงานบางอย่าง ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เช่น การสร้างท่าเรือขึ้นใหม่ การเพิ่มหรือลดทุน การกู้ยืมเงินการจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ การกำหนดอัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือบริการความสะอาดต่าง ๆ การกองทุนสงเคราะห์ รวมทั้งงบประมาณประจำปี โดยเฉพาะงบลงทุน

อำนาจหน้าที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 ได้กำหนดวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งการท่าเรือแห่งประเทศไทยไว้ในมาตรา 6 ดังนี้

1. รับโอนกิจการท่าเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ในกรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม

2. จัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการการท่าเรือ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน และดำเนินธุรกิจอันเกี่ยวกับการท่าเรือและธุรกิจอื่น ซึ่งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ในกรมการขนส่งเคยปฏิบัติจัดทำ และในมาตรา 9 ได้กำหนดให้การท่าเรือมีอำนาจที่จะกระทำการต่าง ๆ ภายในวัตถุประสงค์ที่ระบุไว้ รวมทั้ง

1. สร้าง ซ่อม จัดหา เช่า ให้เช่า และดำเนินงานเกี่ยวกับการเครื่องใช้ บริการและความสะอาดต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ

2. จัดหา ซ่อม ให้เช่า ถือกรรมสิทธิ์ครอบครอง จำหน่ายหรือดำเนินงานเกี่ยวกับสังหาริมทรัพย์หรืออสังหาริมทรัพย์

3. กำหนดอัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือบริการ และความสะอาดต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ และออกระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว

4. จัดระเบียบว่าด้วยความปลอดภัย การใช้ท่าเรือ บริการและความสะอาดต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ

5. กู้ยืมเงิน

พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2499 ได้เพิ่มอำนาจให้การท่าเรือแห่งประเทศไทย ต่อจากที่ให้ไว้อีก ดังนี้.—

6. ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในอาณาบริเวณ

7. ควบคุม ปรับปรุง และให้ความสะอาดและความปลอดภัยแก่กิจการท่าเรือและการเดินเรือภายในอาณาบริเวณ

8. กำหนดอัตราค่าภาระต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ

9. ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2516

นอกจากนี้พระราชบัญญัติการทำเรือฯ ได้กำหนดให้การทำเรือแห่งประเทศไทยได้รับสิทธิและหน้าที่ต่าง ๆ บรรดาที่กฎหมายให้ไว้แก่สำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ในกรมการขนส่งเดิม ประธานกรรมการ กรรมการ ผู้อำนวยการ และพนักงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นเจ้าพนักงานตามความหมายแห่งกฎหมายลักษณะอาญา การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้รับการยกเว้นจากการเสียภาษีอากรตามประมวลรัษฎากรและให้ได้รับการยกเว้นการเสียภาษีอากรหรือค่าธรรมเนียมใด ๆ ตามกฎหมายอื่นบรรดาที่เรียกเก็บสำหรับค่าอาคารและที่ดินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย นอกจากอาคารและที่ดินที่ให้เช่า การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้รับการยกเว้นจากการเสียค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยการศุลกากร อสังหาริมทรัพย์ของการท่าเรือฯ เมื่อจะต้องการใช้ในกิจการของการท่าเรือฯ ให้ได้รับการยกเว้นไม่อยู่ในบังคับแห่งกฎหมายว่าด้วยการควบคุมค่าเช่าในภาวะคับขัน

ทรัพย์สินของการท่าเรือฯ ย่อมไม่อยู่ในความรับผิดชอบแห่งการบังคับคดี คณะกรรมการของการท่าเรือฯ ซึ่งประกอบด้วยประธานกรรมการ 1 คน กรรมการอื่น ไม่น้อยกว่า 6 คน แต่ไม่เกิน 10 คน ซึ่งอย่างน้อยจะต้องเป็นผู้มีความรู้และชัดเจนเกี่ยวกับการท่าเรือ 1 คน และเกี่ยวกับการเศรษฐกิจหรือการคลัง 1 คนนั้น คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้ง และผู้อำนวยการอาจได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการด้วยก็ได้

ผู้จะดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ กรรมการและผู้อำนวยการจะต้องเป็นผู้มีสัญชาติไทย และมีความรู้ชัดเจนเกี่ยวกับการท่าเรือ การขนส่ง การเดินเรือ พาณิชยกรรม การเศรษฐกิจหรือการเงิน คณะกรรมการเป็นผู้แทนการท่าเรือฯ ในส่วนที่เกี่ยวกับบุคคลภายนอก แต่คณะกรรมการจะมอบหมายให้ผู้อำนวยการ หรือพนักงานอื่นใดเป็นผู้แทนก็ได้

คณะกรรมการการท่าเรือฯ มีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการท่าเรือฯ กับมีอำนาจ หน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. การกระทำกิจการและวางข้อบังคับและระเบียบ

2. แต่งตั้ง ถอดถอน กำหนดเลื่อนขั้นเงินเดือนที่ปรึกษา ผู้เชี่ยวชาญ และหัวหน้าฝ่ายต่าง ๆ ซึ่งกระทำหน้าที่ช่วยผู้อำนวยการและกำหนดอัตราเงินเดือนของพนักงานอื่นของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

3. วางข้อบังคับการประชุมและการดำเนินกิจการของคณะกรรมการ

4. วางข้อบังคับกำหนดระเบียบปฏิบัติงาน และระเบียบวินัยและการลงโทษพนักงาน

การทำเรือแห่งประเทศไทย และกรณีอื่นทำนองเดียวกัน โดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมก่อน

5. กำหนดอัตราค่าภาระต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ อัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือบริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของการทำเรือฯ แต่ต้องอยู่ภายในอัตราขั้นสูงและขั้นต่ำที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

คณะกรรมการการทำเรือฯ แต่งตั้งผู้อำนวยการด้วยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีในการนี้จะแต่งตั้งกรรมการเป็นผู้อำนวยการก็ได้

ผู้อำนวยการเป็นผู้บริหารการทำเรือฯ ให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการกำหนด และให้มีอำนาจบังคับบัญชาพนักงานของการทำงานการทำเรือฯ ทุกตำแหน่ง ผู้อำนวยการต้องรับผิดชอบต่อคณะกรรมการในการจัดการและดำเนินงานของการทำงานการทำเรือฯ

ผู้อำนวยการมีอำนาจ

1. แต่งตั้ง ถอดถอน เลื่อนขั้น หรือลดขั้นอัตราเงินเดือนพนักงานของการทำงานการทำเรือฯ นอกจากที่อยู่ในอำนาจของคณะกรรมการ แต่ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด

2. ออกระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของการทำงานการทำเรือฯ

ผู้อำนวยการอยู่ในตำแหน่งได้โดยไม่มีกำหนดเวลา แต่ในกรณีที่บกพร่องต่อหน้าที่หรือหย่อนสมรรถภาพ คณะกรรมการการทำเรือฯ จะให้ออกจากตำแหน่งด้วยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีก็ได้

พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2502 ได้กำหนดเพิ่มเติมเกี่ยวกับการดำรงตำแหน่งว่า “ผู้อำนวยการหรือพนักงานของการทำงานการทำเรือแห่งประเทศไทยซึ่งมีอายุครบหกสิบปีบริบูรณ์แล้ว เป็นอันพ้นจากตำแหน่งเมื่อสิ้นปีที่ครบอายุครบหกสิบปีบริบูรณ์ เว้นแต่จะได้มีการต่ออายุการทำงานอีกคราวละหนึ่งปี จนอายุครบหกสิบห้าปีบริบูรณ์

วิธีการต่ออายุการทำงานให้เป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการฯ การต่ออายุการทำงานของผู้อำนวยการ จะต้องได้รับความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีด้วย”

ความสัมพันธ์กับรัฐบาล

พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจหน้าที่กำกับโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการทำงานการทำเรือแห่งประเทศไทย เพื่อประโยชน์ในการนี้จะสั่งการให้การทำเรือฯ ซึ่งแจ้งข้อเท็จจริง แสดงความคิดเห็นหรือทำรายงานหรือยับยั้งการกระทำใด ๆ

ซึ่งขัดต่อนโยบายของรัฐบาล หรือมติคณะรัฐมนตรี ตลอดจนมีอำนาจที่จะสั่งสอบสวนข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานได้

ในกรณีที่การทำเรื่อง หรือคณะกรรมการฯ จะต้องเสนอเรื่องไปยังคณะรัฐมนตรีในเรื่องที่พระราชบัญญัติการทำเรื่อง กำหนดไว้ จะต้องเสนอเรื่องต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อเสนอต่อไป

ในการดำเนินกิจการของการทำเรื่อง ให้คำนึงถึงประโยชน์ของรัฐและประชาชนเมื่อการทำเรื่อง จะดำเนินกิจการดังต่อไปนี้.—

1. สร้างทำเรื่องขึ้นใหม่
2. เลิกกิจการในทำเรื่องซึ่งเปิดดำเนินการแล้ว
3. เพิ่มหรือลดทุน
4. กู้ยืมเงิน
5. จำหน่ายอสังหาริมทรัพย์

การทำเรื่อง จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน นอกจากนี้แล้วการทำเรื่องจะต้องไม่วางระเบียบว่าด้วยการใช้ประโยชน์แห่งบริการและความสะดวกต่าง ๆ ตลอดจนการกำหนดค่าภาระในการใช้ประโยชน์และความสะดวกเช่นว่านั้น ซึ่งจะเป็นการขัดนโยบายทั่วไปของรัฐบาลในการเศรษฐกิจและการคลัง ตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแจ้งให้คณะกรรมการการทำเรื่อง ทราบ

งบประมาณประจำปีของการทำเรื่อง แยกเป็นงบลงทุนและงบทำการ สำหรับงบลงทุนนั้น ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ส่วนงบทำการนั้นให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ

รายได้ที่การทำเรื่อง ได้รับความจากการดำเนินงาน ให้ตกเป็นของการทำเรื่อง สำหรับเป็นค่าใช้จ่ายต่าง ๆ

รายได้ที่ได้รับนั้นในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา เงินรางวัล และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์พนักงาน เงินสำรองธรรมดา เงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบแล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ

แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่เพียงพอสำหรับจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองธรรมดาและเงินสำรองขยายงานแล้ว และการทำเรื่อง ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่นให้รัฐจ่ายเงินให้แก่การทำเรื่องเท่าจำนวนที่ขาด

คณะกรรมการการทำเรือ จะต้องทำรายงานปีละครั้ง เสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยกล่าวถึงผลงานในปีที่ล่วงแล้วให้มีคำชี้แจงเกี่ยวกับนโยบายของคณะกรรมการโครงการและแผนงานที่จะจัดทำในภายหน้า

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังรักษาการตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย และมีอำนาจออกกฎกระทรวงว่าด้วยการควบคุมปรับปรุง และให้ความสะดวกและความปลอดภัยแก่กิจการทำเรือและการเดินเรือภายในอาณาบริเวณและการอื่น เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงว่าด้วยการควบคุมปรับปรุง ดังกล่าว มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท และความผิดนี้ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้

ความสัมพันธ์กับหน่วยราชการต่าง ๆ

ถ้าจะกล่าวโดยทั่วไป ไม่มีหน่วยงานราชการระดับตั้งแต่ชั้นกระทรวงขึ้นไปหน่วยใดที่ไม่มีความสัมพันธ์ติดต่อกับการทำเรือแห่งประเทศไทยเลย เพราะว่ากิจการของการทำเรือเป็นบริการที่อาจกล่าวได้ว่า เป็นศูนย์กลางแห่งการรับส่งสินค้าสิ่งของ คนโดยสารทางเรือที่มาจากต่างประเทศหรือไปต่างประเทศ เพื่อบำบัดความต้องการของหน่วยราชการต่าง ๆ และพ่อค้าประชาชนทั้งโดยตรงและทางอ้อม

ในความสัมพันธ์ที่มีต่อคณะรัฐมนตรีซึ่งเป็นสถาบันการบริหารราชการแผ่นดินระดับสูงสุด รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย โดยเฉพาะรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมผู้มีอำนาจหน้าที่กำกับดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทย กิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทยอยู่ภายใต้นโยบายมติคณะรัฐมนตรี ความเห็นชอบตามที่กำหนดไว้โดยกฎหมายและสถาบันดังกล่าวมาแล้ว ซึ่งการทำเรือฯ ต้องถือปฏิบัติตาม

หน่วยราชการระดับชั้นกรมที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดที่สุด คือกรมศุลกากร และกรมเจ้าท่า ความสัมพันธ์ในด้านการทำและศุลกากรกับกิจการทำเรือมีมานาน อาจสาวประวัติศาสตร์ขึ้นไปได้ถึงสมัยสุโขทัยเป็นราชธานี เพราะปรากฏว่าได้มีการแต่งสำเภาลงไปเจริญพระราชไมตรีกับประเทศจีนและการค้าขายของไทยกับประเทศจีนทางท่ากรุงเทพฯ ได้มีมาแล้วแต่ดึกดำบรรพ์ ความสัมพันธ์ดังกล่าวเห็นได้ชัดขึ้นในสมัยกรุงศรีอยุธยาและสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ทุกวันนี้ในคณะกรรมการการทำเรือฯ ก็มีอธิบดีกรมศุลกากรและอธิบดีกรมเจ้าท่า เป็นกรรมการโดยตำแหน่งรวมอยู่ด้วย

กรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำเรือ ก็คือ กรมบัญชีกลาง กรมการขนส่งทางบก กรมอัยการ ซึ่งอธิบดีของกรมทั้งสาม ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการการทำเรือ และเนื่องจากกิจการทำเรือมีความสำคัญในด้านการทหารและการปกครองรักษาความสงบเรียบร้อยจึงมีผู้แทนของหน่วยราชการทหารและกรมตำรวจ ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการทำเรือ ด้วย

สำนักงานประมาณและสำนักงานสภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ก็เป็นหน่วยราชการที่มีความสำคัญและติดต่อใกล้ชิดกับการทำเรือ โครงการและงบประมาณของการทำเรือ ต้องได้รับการพิจารณาลั่นกรองจากหน่วยราชการทั้งสองก่อนเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เฉพาะอย่างยิ่งงบประมาณและงบประมาณซึ่งใช้งบประมาณแผ่นดินดำเนินการ

หน่วยราชการอื่น ๆ ที่ติดต่อเกี่ยวข้องกับอาศัยใช้บริการของการทำเรือ ยังมีอีกหลายหน่วยทั้งหน่วยพลเรือนและหน่วยทหาร นอกจากนี้หน่วยราชการของต่างประเทศ เช่น สถานเอกอัครราชทูตของประเทศต่าง ๆ องค์การระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นสาขาของสหประชาชาติ โดยเฉพาะองค์การหรือหน่วยราชการของสหรัฐอเมริกา ต้องติดต่อกับการทำเรือ เป็นประจำ ความสัมพันธ์กับบริษัทตัวแทนเรือในประเทศ และองค์การระหว่างประเทศเกี่ยวกับกิจการทำเรือ

การทำเรือแห่งประเทศไทยในฐานะเป็นองค์การบริหารทำเรือกรุงเทพฯ ซึ่งให้บริการความสะดวกเกี่ยวกับเรือและสินค้าในการค้าขายติดต่อระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศจึงมีความสัมพันธ์อันใกล้ชิดกับบรรดาบริษัทตัวแทนเรือทั้งหลายที่รับส่งสินค้า ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ ตลอดทั้งบริษัทผู้ส่งสินค้าเข้าและส่งสินค้าออก ซึ่งเป็นผู้ให้บริการ นอกจากนี้โดยที่ท่าเรือเป็นกิจการที่มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิดกับวิधिปฏิบัติสากลที่ใช้กันอยู่ในการค้าระหว่างประเทศและในท่าเรือต่าง ๆ ของโลก วัฒนาการใหม่ ๆ ในการขนส่งทางทะเลและในวิธิการยกขนสินค้า ณ ท่าเรือทั้งหลายย่อมยังให้เกิดผลสะท้อนถึงวิधिปฏิบัติ ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ ฉะนั้น การทำเรือฯ จึงจำเป็นต้องมีความสัมพันธ์กับองค์การระหว่างประเทศซึ่งเป็นหน่วยกลางในการรวบรวมเผยแพร่และส่งเสริมวัฒนาการในการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งบุคคลชั้นนำในวงการทำเรือนานาชาติได้ร่วมกันจัดตั้งขึ้นเพื่อประโยชน์ของกิจการทำเรือและการค้าของโลก

ความสัมพันธ์กับบริษัทตัวแทนเรือในประเทศ

ความสัมพันธ์กับบริษัทตัวแทนเรือตลอดทั้งบริษัทผู้ส่งสินค้าออกที่ประกอบกิจการในประเทศนั้น ย่อมมีอยู่ตามลักษณะหน้าที่ การจัดอำนวยความสะดวกและบริการความสะดวกแก่เรือนับตั้งแต่เรือเริ่มเดินทางเข้าร่องน้ำทางเข้าท่าเรือ ในการรับเรือเข้าและปล่อยจากท่า ในการขนถ่ายและบรรจุทุกสินค้า การยกขนและเก็บรักษาสินค้าให้ปลอดภัยและอื่น ๆ เป็นกิจการที่ต้องใช้หลักวิชาการ และอาศัยอุปกรณ์ความสะดวกหลายอย่าง ตลอดทั้งความชำนาญงานอย่างกว้างขวางของบุคคลมากมายหลายอาชีพ การประสานปัจจัยต่าง ๆ ดังกล่าว ในการดำเนินงานวันหนึ่ง ๆ เพื่อบำบัดความต้องการอันกว้างขวางของกิจการขนส่งทางเรือ จึงไม่อาจหลีกเลี่ยงปัญหาและอุปสรรคได้ เพราะว่าปัจจัยในการดำเนินงานเหล่านี้ แม้ว่าจะจัดไว้ได้อย่างครบครันก็ยังมีแนวโน้มอยู่ในขอบเขตอันจำกัด เนื่องจากการค้าขายตัวอยู่ตลอดเวลา อีกประการหนึ่งการขนส่งทางทะเลก็เจริญรุดหน้าไม่หยุดยั้งและนำมาซึ่งปัญหาใหม่ ๆ อยู่เสมอ

ฉะนั้น ความร่วมมือกันระหว่างผู้ให้บริการและผู้รับบริการเพื่อขจัดปัญหาและอุปสรรคทั้งหลายระหว่างกัน จึงเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อประโยชน์ร่วมกันและเป็นมูลฐานแห่งความสัมพันธ์ระหว่างกัน การทำเรือแห่งประเทศไทยได้ถือความสัมพันธ์อันนี้เป็นเรื่องสำคัญมาก เพราะว่าประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกของการทำเรือจะเพิ่มพูนขึ้นได้ย่อมอาศัยการแก้ไขปรับปรุงกิจการให้เป็นที่พอใจของผู้รับบริการ ประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานดังกล่าวนี้นอกจากจะสามารถส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศแล้ว ยังสะท้อนชื่อเสียงของประเทศในสายตาของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางทะเลในต่างประเทศด้วย และถ้าชื่อเสียงนั้นเป็นไปในทางไม่ดีก็อาจมีผลกระทบกระเทือนต่อเศรษฐกิจของประเทศได้อีกทางหนึ่งด้วย

ความร่วมมือเพื่อขจัดปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ระหว่างการทำเรือแห่งประเทศไทยกับผู้ให้บริการนั้น ได้มีอยู่อย่างใกล้ชิดเป็นเวลาช้านานแล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับบรรดาบริษัทตัวแทนเรือทั้งหลาย โดยทางสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ (Bangkok Shipowners and Agents Association หรือเรียกย่อ ๆ ว่า B.S.A.A.) ซึ่งทำหน้าที่เป็นผู้ป้องกันและรักษาผลประโยชน์ทั้งหลายของมวลสมาชิก มีสมาชิกซึ่งประกอบด้วยบริษัทตัวแทนเรือ และบริษัทเดินเรือที่ประกอบธุรกิจในประเทศไทย มีประธานสมาคมเป็นผู้บริหารงาน

บี.เอส.เอ.เอ. เป็นสมาคมที่จัดตั้งขึ้นในรูปแบบสมาคมแบบไม่เป็นทางการ กล่าวคือไม่มีฐานะเป็นนิติบุคคลและไม่มีการเก็บเงินข้อบังคับ แต่เป็นการมอบหมายหน้าที่ตัวแทนให้แก่บุคคลหนึ่งในวงการค้าความยินยอมพร้อมใจกันระหว่างมวลสมาชิกเพื่อทำหน้าที่เป็นสื่อกลางช่วยติดต่อและดำเนินการขจัดปัญหาและอุปสรรคตลอดทั้งความไม่สะดวกต่าง ๆ เพื่อประโยชน์

ของสมาชิกในเรื่องที่เกี่ยวกับบริการความสะดวกสำหรับการขนส่งทางเรือ การจัดอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานตลอดทั้งพิธีการทำเรือ พิธีการศุลกากรและอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับผลประโยชน์ได้เสียของมวลสมาชิกในการประกอบธุรกิจรับส่งสินค้าทางเรือ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับ บี.เอส.เอ.เอ.มากที่สุดได้แก่การทำเรือแห่งประเทศไทย กรมศุลกากร กรมเจ้าท่า กองตรวจคนเข้าเมือง และหน่วยงานอื่น ๆ บางแห่งในบางครั้ง นอกจากเป็นคนกลางในการติดต่อช่วยเหลือสมาชิกกับหน่วยงานภายนอกแล้ว บี.เอส.เอ.เอ.ยังเป็นคนกลางในการรับติดต่อจากภายนอกสำหรับสมาชิกในเรื่องทั่ว ๆ ไป ฉะนั้นจะเห็นได้ว่า บี.เอส.เอ.เอ. ได้อำนวยบริการที่มีประโยชน์ต่อวิสาหกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล ช่วยแก้ปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ด้วยความมีระเบียบเรียบร้อยสะดวกและมีประสิทธิภาพกว่าต่างคนต่างทำ จึงนับว่ามีส่วนอย่างสำคัญในการส่งเสริมความเจริญก้าวหน้าของกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

การทำเรือแห่งประเทศไทยได้รักษาความสัมพันธ์อันใกล้ชิดกับ บี.เอส.เอ.เอ. และให้ความสำคัญเป็นพิเศษดังจะเห็นได้ว่าในเดือนมิถุนายน พ.ศ.2498 โดยการเสนอแนะของการทำเรือฯ คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติแต่งตั้งประธาน บี.เอส.เอ.เอ. เป็นที่ปรึกษาของคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยมีสิทธิเข้าร่วมประชุมกับคณะกรรมการฯ ได้ ตำแหน่งนี้ได้ดำเนินสืบมาจนทุกวันนี้

โดยสรุปแล้วการทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นรัฐวิสาหกิจ ดำเนินงานภายใต้ความควบคุมของรัฐ

ระบบบัญชีของการทำเรือแห่งประเทศไทย

การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม ตั้งขึ้นโดยพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 ในส่วนที่เกี่ยวกับรายได้กำหนดให้การทำเรือฯ กำหนดอัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือบริการและความสะดวกต่าง ๆ ได้ แต่อัตราค่าภาระที่จะเรียกเก็บเอาจากผู้ใช้บริการได้นั้นจะต้องอยู่ในขอบเขตคืออยู่ในอัตราขั้นสูงและขั้นต่ำที่คณะรัฐมนตรีกำหนด และการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าภาระที่จะเรียกเก็บเอาจากพ่อค้าผู้ให้บริการจะต้องประกาศให้ประชาชนทราบล่วงหน้าเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 15 วัน ซึ่งหมายความว่าการทำเรือฯ จะขึ้นอัตราค่าภาระเรียกเก็บเอาจากผู้ให้บริการความสะดวกของท่าเรือให้สูงตามใจชอบหาได้ไม่ จำต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติเสียก่อน อนึ่ง รายได้ของการทำเรือฯ ขึ้นอยู่กับจำนวนเรือและสินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพฯ เท่านั้น หากเศรษฐกิจของประเทศไม่ดี การส่งสินค้าเข้าและการส่งสินค้าออกน้อยลง รายได้ของการทำเรือฯ ย่อมลดต่ำลงได้

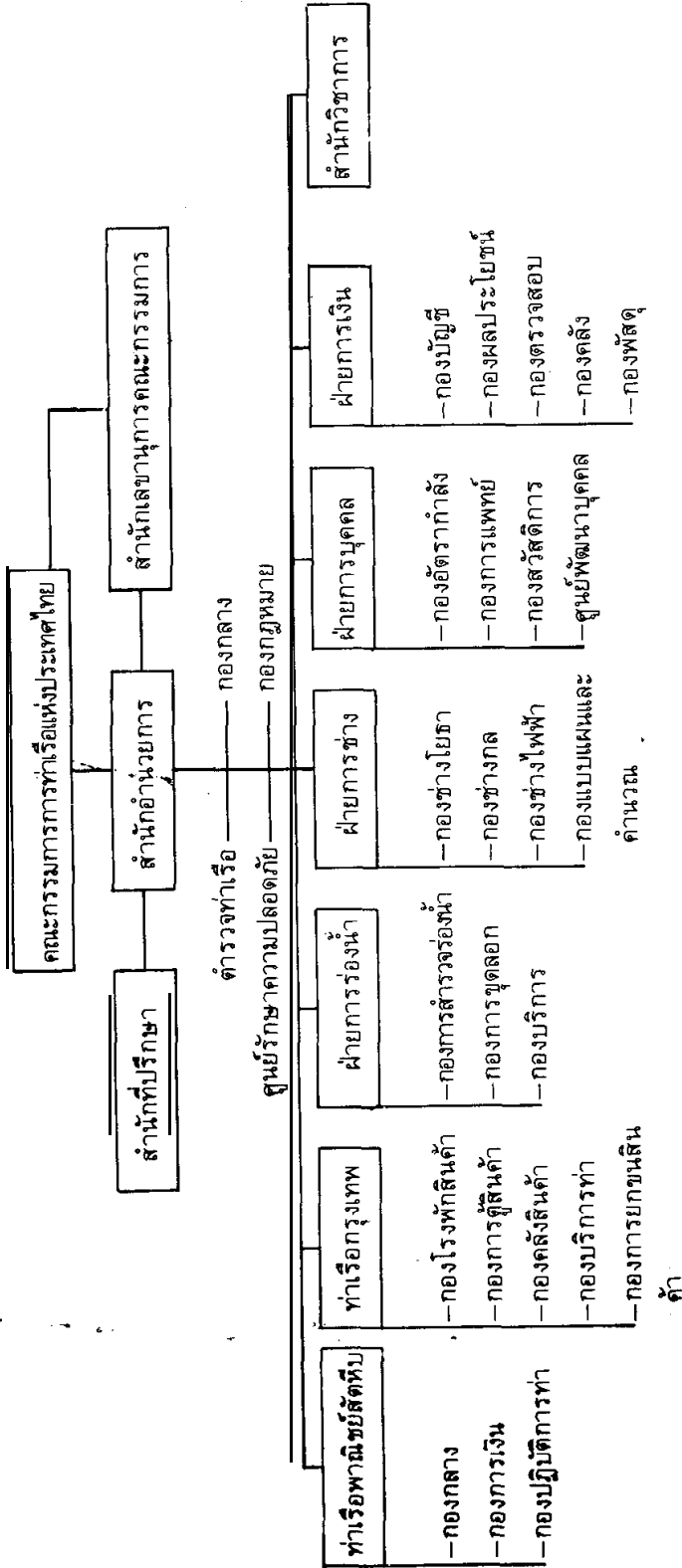
รายได้ทั้งหมดที่ได้รับจากการดำเนินงานตกเป็นของการทำงานเร็ว สำหรับเป็นค่าใช้จ่ายต่าง ๆ และถ้ามีกำไรให้จัดสรรนำส่งรัฐเป็นรายได้แผ่นดิน ในส่วนที่เกี่ยวกับค่าใช้จ่ายก็มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและบริหารงาน เช่น เงินเดือน ค่าล่วงเวลา ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์ ค่าน้ำประปา ไฟฟ้า ค่าเช่า โทรศัพท์ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น ค่าบำรุงรักษาและซ่อมแซมอาคาร เครื่องมือเครื่องใช้ ค่าเสื่อมราคาทรัพย์สิน เป็นต้น ค่าใช้จ่ายดำเนินงานและบริหารเหล่านี้ตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทยดังกล่าวกำหนดให้จัดทำเป็นงบประมาณประจำปีที่เรียกว่า “งบทำการ” ซึ่งจะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ ในการดำเนินงานหารายได้การทำงานเร็ว จะต้องลงทุนหาทรัพย์สินมาไว้ใช้ในการดำเนินงานด้วย เช่น จัดซื้อหรือสร้างอาคารที่ทำการต่าง ๆ โรงพักสินค้า คลังสินค้า พื้นวางสินค้ากลางแจ้ง รถยกสินค้า รถปั้นจั่น รถยนต์บรรทุก และเครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ ให้เพียงพอแก่การทำงาน การที่จะได้ทรัพย์สินเหล่านี้มาใช้งานได้จำเป็นต้องจัดทำงบประมาณซึ่งเรียกว่า “งบลงทุน” เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาและให้ความเห็นชอบก่อนจึงจะจัดหา จัดซื้อหรือสร้างขึ้นได้ แม้ว่าค่าใช้จ่ายจากเงินรายได้ของการทำงานเร็ว เอง

ด้วยเหตุที่รายได้ของการทำงานเร็ว อยู่ในขอบเขตจำกัด ไม่สามารถขึ้นอัตราค่าภาระเรียกเก็บมาจากผู้ใช้บริการได้ประการหนึ่ง และอีกประการหนึ่งขึ้นอยู่กับภาวะการณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศ ในขณะที่เดียวกันค่าใช้จ่ายประจำ เป็นต้นว่าเงินเดือน ค่าล่วงเวลา ค่าเสื่อมราคาทรัพย์สิน และค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น ๆ ในปัจจุบันนี้มีแนวโน้มสูงขึ้นจึงเป็นสิ่งที่น่าวิตกหากค่าใช้จ่ายมีมากกว่ารายได้แล้วการทำงานเร็ว ก็จะประสบกับความขาดทุนและไม่มีทางที่จะขยายงานเพื่อให้บริการแก่พ่อค้าประชาชนได้ดีเท่าที่ควร ด้วยเหตุนี้ในการดำเนินงานจะต้องระมัดระวังในเรื่องค่าใช้จ่ายให้มาก โดยการพิจารณาตัดทอนค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นลงให้มากที่สุดเท่าที่จะสามารถกระทำได้ ในขณะเดียวกันก็ต้องควบคุมรายได้ไม่ให้มีการรั่วไหล คุมมือของฝ่ายบริหารที่จะยึดถือได้ก็คือการใช้งบประมาณให้เป็นประโยชน์ประสานควบคู่กันไปกับระบบบัญชีที่มีประสิทธิภาพ

ด้วยเหตุที่การทำงานเร็ว จะต้องจัดทำงบประมาณรายได้และรายจ่าย เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีก่อนดำเนินการดังกล่าวข้างต้นแล้วนั้น ดังนั้น ระบบบัญชีของการทำงานเร็ว จึงได้จัดวางในรูปของการควบคุมงบประมาณและค่าใช้จ่าย (Cost and Budgetary Control)

โดยมีการแบ่งงานเป็นประเภท และมีหน่วยงานต่าง ๆ รับผิดชอบดำเนินการและรับผิดชอบในการใช้จ่ายเงินให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ในหน้าที่ของตนเอง รวมทั้งควบคุมค่าใช้จ่ายของตนเองให้อยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับอนุญาตไว้ด้วย ผังการแบ่งส่วนงาน (ดูหน้า 13)

ผังการจัดแบ่งส่วนงาน



จากผังการแบ่งส่วนงานข้างต้น เป็นเพียงผังการแบ่งส่วนงานที่แสดงให้เห็นถึงหน่วยงานระดับฝ่ายและระดับกอง ที่ควบคุมงานอยู่ แต่ละฝ่ายและกองยังมีหน่วยงานย่อยซึ่งแบ่งแยกไปถึงแผนกและหมวดที่รับผิดชอบในการปฏิบัติงานโดยตรง ที่จะต้องจัดทำงบประมาณไว้เป็นหลักเพื่อว่าในการปฏิบัติงานจริงจะได้ไม่ใช้จ่ายเงินให้เกินวงเงินประมาณที่ได้รับอนุญาต หน่วยงานที่ต้องจัดทำงบประมาณนี้ เรียกว่าหน่วยงบประมาณ (Budget Centre)

ประเภทของการดำเนินงานกิจการ การดำเนินงานกิจการท่าเรือ โดยเฉพาะการทำเรือแห่งประเทศไทย ได้แบ่งประเภทการดำเนินงานออกเป็น 5 ประเภท ทั้งนี้เพื่อให้ทราบว่าการกิจการประเภทใดมีรายได้และค่าใช้จ่ายเท่าใด ประเภทใดได้กำไร หรือขาดทุนเท่าใด ประเภทของงานทั้ง 5 ประเภท มีดังนี้

1. **การดำเนินงานเกี่ยวกับเรือ (Shiphandling Operations)** ได้แก่ การบำรุงรักษาร่องน้ำ เจ้าพระยา การขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา การวางทุ่น กระโจมไฟ รวมทั้งจัดหาอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่เรือสินค้าที่มาใช้ท่าเรือให้ได้รับความสะดวกและความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

2. **การดำเนินงานเกี่ยวกับสินค้า (Cargohandling Operations)** ได้แก่ การขนส่ง-ขนถ่ายสินค้า จากเรือสินค้าขึ้นบก หรือจากบกลงเรือสินค้า หรือขนถ่ายสินค้าจากเรือลำหนึ่งไปยังอีกลำหนึ่ง

3. **การดำเนินงานเกี่ยวกับบริการ (Services)** ได้แก่ การดำเนินการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องมือเครื่องใช้ โรงพักสินค้า คลังสินค้า อาคารที่ทำการต่าง ๆ ซึ่งเป็นทรัพย์สินของการท่าเรือ เอง หรือรับซ่อมแซมทรัพย์สินของเอกชนบางอย่าง เช่น ตู้คอนเทนเนอร์ที่เข้ามาใช้ในกิจการท่าเรือ

4. **การบริหารงาน (Administration)** ได้แก่ การปฏิบัติงานในด้านการอำนวยความสะดวก เช่น การจัดการเกี่ยวกับพนักงาน การจัดทำบัญชี การเก็บเงินค่าภาระผลประโยชน์ต่าง ๆ รวมถึงการจัดหาพัสดุครุภัณฑ์ และการจัดหาทรัพย์สินมาเพื่อให้หน่วยงานต่าง ๆ ได้ดำเนินงานไปได้โดยสะดวก

5. **การดำเนินงานที่ไม่เกี่ยวกับกิจการท่าเรือ (Non-Trading Operations)** ได้แก่ การดำเนินงานที่ไม่ได้เกี่ยวกับกิจการท่าเรือโดยตรง เช่น การดูแลอาคารสถานที่ที่ให้เช่า และการให้เช่าที่ดินบางส่วน

การแบ่งกลุ่มและการกำหนดรหัสของหน่วยงาน ได้มีการจัดกลุ่มการดำเนินงานตามประเภทของกิจการไว้เป็นกลุ่ม ๆ และได้กำหนดรหัสหน่วยงาน (Organization Code) เพื่อความสะดวกในการควบคุมงบประมาณและประโยชน์ในการลงบัญชีใช้จ่ายต่าง ๆ ดังนี้

1. การดำเนินงานเกี่ยวกับเรือ (Shiphandling Operations) ค่าใช้จ่ายของทุก ๆ หน่วยงานที่ดำเนินงานเกี่ยวกับเรือถือเป็น “ค่าใช้จ่ายดำเนินงานเกี่ยวกับเรือ” (Shiphandling Expenses) หน่วยงานที่ร่วมกับปฏิบัติการในกิจการนี้ ได้แก่

กองการสำรวจร่องน้ำ	รหัสหน่วยงาน	100
กองการขุดลอก	”	110
แผนกสื่อสาร	”	140
แผนกท่า	”	150
แผนกเรือ	”	160
แผนกเรือลากจูง	”	170
แผนกตรวจสอบสินค้า	”	180
ฝ่ายการร่องน้ำ	”	190
กองการสำรวจร่องน้ำ (เขตภายนอก)	”	100 เอส
กองการขุดลอก (เขตภายนอก)	”	110 เอส
กองบริการ	”	130

2. การดำเนินงานเกี่ยวกับสินค้า (Cargohandling Operations) ค่าใช้จ่ายรวมของทุก ๆ หน่วยงานที่ดำเนินงานเกี่ยวกับสินค้า ถือเป็น “ค่าใช้จ่ายดำเนินงานเกี่ยวกับสินค้า” (Cargohandling Expenses) หน่วยงานที่ร่วมกันปฏิบัติการในกิจการนี้ ได้แก่

โรงพักสินค้า 1	รหัสหน่วยงาน	201
โรงพักสินค้า 2	”	202
โรงพักสินค้า 3	”	203
โรงพักสินค้า 4	”	204
โรงพักสินค้า 5	”	205
โรงพักสินค้า 6	”	206
โรงพักสินค้า 7	”	207
โรงพักสินค้า 8	”	208
โรงพักสินค้า 9	”	209
โรงพักสินค้า 11	”	2011
โรงพักสินค้า 12	”	2012
โรงพักสินค้า 13	”	2013
แผนกแรงงาน	”	241

แผนกรถยก	”	250
แผนกบรรทุกและรถลากจูง	”	260
แผนกปั้นจั่น	”	270
แผนกซ่อมบำรุงรักษาเครื่องมือยกขน	”	280
แผนกคลังสินค้าผ่านแดน	”	300
แผนกคลังสินค้าทัณฑ์บน	”	320
แผนกคลังสินค้าตกค้าง	”	330
แผนกคลังสินค้ากลางแจ้ง	”	340
หมวดสินค้ารถยนต์	”	350
แผนกตู้สินค้า 1	”	380
แผนกตู้สินค้า 2	”	390
ท่าเรือกรุงเทพฯ	”	410
แผนกตรวจสอบขังวัดสินค้า	”	411
แผนกบริการท่าเรือกรุงเทพฯ	”	412
แผนกบรรทุกและขนถ่ายสินค้า	”	413
กองโรงพักสินค้า	”	421
กองคลังสินค้า	”	422
กองการยกขนสินค้า	”	423
กองการตู้สินค้า	”	424
แผนกเครื่องมือยกขนสินค้า	”	430

3. การดำเนินงานเกี่ยวกับบริการ (Services) ค่าใช้จ่ายรวมของทุก ๆ หน่วยงานที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการให้บริการถือเป็น “ค่าใช้จ่ายดำเนินงานเกี่ยวกับบริการ” (Services Expenses) หน่วยงานที่ร่วมกันปฏิบัติงานในกิจการนี้ ได้แก่

กองช่างโยธา	รหัสหน่วยงาน	510
แผนกก่อสร้าง	”	511
แผนกบำรุงรักษาอาคาร	”	512
แผนกสุขาภิบาล	”	513
แผนกซ่อมสร้าง	”	514
กองแบบแผนและคำนวณ	”	515

แผนกวิศวกรรม	”	516
แผนกสถาปัตยกรรม	”	517
แผนกสำรวจและวางระดับ	”	518
กองช่างกล	”	520
แผนกยานพาหนะ	”	521
แผนกโรงงาน 1	”	522
แผนกโรงงาน 2	”	523
กองช่างไฟฟ้า	”	530
แผนกโรงไฟฟ้า	”	531
แผนกบริการไฟฟ้า	”	532
แผนกช่างโทรศัพท์	”	533
สารบรรณฝ่ายการช่าง	”	540

4. การบริหารงาน (Administration) ค่าใช้จ่ายรวมของทุก ๆ หน่วยงานที่ทำหน้าที่บริหาร และอำนวยความสะดวกถือเป็น “ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบริหาร” (Administration Expenses) หน่วยงานที่ทำหน้าที่นี้ ได้แก่

สำนักเลขานุการคณะกรรมการ	รหัสหน่วยงาน	610
สำนักอำนวยการ	”	620
ศูนย์รักษาความปลอดภัย	”	621
ตำรวจท่าเรือ	”	622
สำนักที่ปรึกษา	”	623
สำนักวิชาการ	”	630
กองกลาง	”	640
กองกฎหมาย	”	650
ฝ่ายการบุคคล	”	660
ศูนย์พัฒนาบุคคล	”	661
โรงเรียนท่าเรือวิทยา	”	662
กองอัตรากำลัง	”	670
กองการแพทย์	”	680
กองสวัสดิการ	”	690
ฝ่ายการเงิน	”	710

กองบัญชี	”	720
กองผลประโยชน์	”	730
กองตรวจสอบ	”	740
กองคลัง	”	750
กองพัสดุ	”	760
แผนกกองทุนสงเคราะห์พนักงาน	”	770

5. การดำเนินงานไม่เกี่ยวกับกิจการท่าเรือ (Non-Trading Operations) มีหน่วยงานหนึ่ง มีหน้าที่ดูแลที่ดิน อาคาร และทรัพย์สิน ที่มีได้ใช้ในกิจการท่าเรือ แต่ให้ออกชนเช่าเพื่อกิจการบางอย่าง เช่น อาคารพาณิชย์ ที่ดินให้เช่าปลูกตึกแถว ค่าใช้จ่ายในการจ้างพนักงานและค่าใช้จ่ายในการซ่อม ดูแลและบำรุงรักษาที่หน่วยงานนี้ใช้ไป เรียกว่า “ค่าใช้จ่ายไม่เกี่ยวกับกิจการท่าเรือ” (Non-Trading Expenses) หน่วยงานที่ทำหน้าที่นี้ ได้แก่ แผนกที่ดินและโรงเรือน มีรหัสหน่วยงาน 810 (หน่วยงานนี้ขึ้นตรงต่อกองแบบแผนและคำนวณ ฝ่ายการช่าง)

สรุป หน่วยงานที่ปฏิบัติงานเป็นประเภทต่าง ๆ ทั้ง 5 ประเภท จะมีรหัสหน่วยงาน ดังนี้

1. การดำเนินงานเกี่ยวกับเรือ	มีหน่วยงานตั้งแต่รหัสหน่วยงาน	100-199
2. การดำเนินงานเกี่ยวกับสินค้า	”	200-499
3. การดำเนินงานเกี่ยวกับบริการ	”	500-599
4. การบริหารงาน	”	600-799
5. การดำเนินงานไม่เกี่ยวกับกิจการท่าเรือ	”	800 ขึ้นไป

การจำแนกประเภทรายได้

จากการที่ได้จำแนกประเภทของการทำงานตามลักษณะการดำเนินงานของแต่ละหน่วยงานเป็น 5 ประเภท เพื่อความสะดวกในการลงบัญชีหาค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานแต่ละประเภทของกิจการดังกล่าวไว้ในเรื่องของการแบ่งรหัสหน่วยงานแล้วนั้น ในเรื่องของรายได้อีกเช่นกันมีการแบ่งประเภทของรายได้ที่ได้รับมาจากการดำเนินงาน แบ่งออกเป็น 4 ประเภทคือ

1. **รายได้ดำเนินงานเกี่ยวกับเรือ (Shiphandling Revenue)** รายได้ประเภทนี้มีหลายรายการ เช่น ค่าผ่านร่องน้ำ ค่าใช้ทุนผูกเรือ ค่าใช้หลักผูกเรือ ค่าขนถ่ายน้ำประปาให้เรือ ค่าบริการขนขยะจากเรือ และค่าเช่าลากจูงเรือ ฯลฯ ซึ่งเป็นรายได้ที่เรียกเก็บจากเรือหรือจากตัวแทนเรือ

2. **รายได้ดำเนินงานเกี่ยวกับสินค้า (Cargo handling Revenue)** รายได้ประเภทนี้มีหลายรายการ เช่น ค่าใช้แรงงานยกขนสินค้า ค่าเช่าเครื่องมือทุ่นแรง ค่าล่วงเวลาทำงาน ค่าขนของขึ้นท่า ค่าขนของลงข้างเรือ ค่ารถบรรทุกเข้ามาในท่าเรือ ค่าธรรมเนียมสินค้าผ่านท่า ค่าฝากสินค้าและค่าผู้โดยสารผ่านท่า ฯลฯ ซึ่งเป็นรายได้ที่เรียกเก็บจากพ่อค้าผู้ส่งสินค้าเข้าและส่งออก และเรียกเก็บจากผู้มาขอใช้บริการท่าเรือ

3. **รายได้ดำเนินงานเกี่ยวกับบริการ (Services Revenue)** รายได้ประเภทนี้ ได้แก่ ค่ากระแสไฟฟ้า ค่าเช่าโทรศัพท์ ค่าขนถ่ายน้ำประปา ให้เอกชนทั่วไป ค่าทำความสะอาดหน้าท่า ฯลฯ ซึ่งเป็นรายได้ที่เรียกเก็บจากผู้มาขอใช้บริการ

4. **รายได้ดำเนินงานไม่เกี่ยวกับกิจการท่า (Non-Trading Revenue)** เป็นรายได้อื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวกับการดำเนินงานท่าเรือโดยตรง เช่น ค่าเช่าที่ได้รับจากการให้เช่าที่ดิน ค่าเช่าที่ทำการ ค่าเช่าอาคารพาณิชย์ กำไรจากการจำหน่ายทรัพย์สิน ดอกเบี้ยที่ได้รับจากเงินฝากธนาคารและจากพันธบัตร ค่าปรับผิดสัญญา และค่าขายแบบฟอร์มต่าง ๆ เป็นต้น

สรุปแล้วในการดำเนินงานกิจการท่าเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทยขณะนี้แบ่งรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นประเภทดังนี้

ประเภทของรายได้ แบ่งเป็น 4 ประเภท

1. รายได้ดำเนินงานเกี่ยวกับเรือ
2. รายได้ดำเนินงานเกี่ยวกับสินค้า
3. รายได้ดำเนินงานเกี่ยวกับบริการ
4. รายได้ดำเนินงานไม่เกี่ยวกับกิจการท่า

ประเภทของค่าใช้จ่าย แบ่งเป็น 5 ประเภท

1. ค่าใช้จ่ายดำเนินงานเกี่ยวกับเรือ
2. ค่าใช้จ่ายดำเนินงานเกี่ยวกับสินค้า
3. ค่าใช้จ่ายดำเนินงานเกี่ยวกับบริการ
4. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร
5. ค่าใช้จ่ายดำเนินงานไม่เกี่ยวกับกิจการท่า

รหัสบัญชี

เค้าโครงของรหัสบัญชี

เพื่อความสะดวกในการลงบัญชีในสมุดจดรายการขั้นต้นและการแยกยอดของรายการบัญชีต่าง ๆ จากสมุดจดรายการขั้นต้นทั้งหลายไปยังบัญชีแยกประเภททั่วไปซึ่งกระทำโดยผ่านสมุดรายวันมาตรฐาน (จะได้กล่าวถึงในตอนต่อไป) จำเป็นต้องใช้รหัสหน่วยงานควบคู่กันไปซึ่งมีหลักเกณฑ์ดังนี้

1. บัญชีทรัพย์สิน ลูกหนี้ เจ้าหนี้ และรายได้ ใช้เพียงรหัสบัญชีตามที่กำหนดไว้เท่านั้น ไม่ต้องใช้รหัสหน่วยงานเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย เช่น รายได้ค่าผ่านร่อนน้ำ ใช้รหัสบัญชีที่กำหนดไว้ เป็น 301

2. ค่าใช้จ่าย จะต้องลงบัญชีโดยใช้รหัสหน่วยงานและรหัสบัญชีค่าใช้จ่ายควบคู่กันไป ทั้งนี้เพื่อให้ทราบหาหน่วยงานไหนใช้จ่ายอะไรไปบ้าง รหัสที่จะใช้ลงในสมุดจดรายการขั้นต้น มีตัวเลขเป็น 2 กลุ่ม กลุ่มละ 3 ตัว กลุ่มแรก 3 ตัว หมายถึงรหัสหน่วยงาน กลุ่มหลังอีก 3 ตัว หมายถึงรหัสบัญชีค่าใช้จ่าย ซึ่งจะได้กล่าวต่อไป

การแบ่งกลุ่มของรหัสบัญชี บัญชีต่าง ๆ ที่ปรากฏอยู่ในสมุดบัญชีแยกประเภททั่วไป นั้นเป็นบัญชีคุมยอด เช่น บัญชีคุมยอดลูกหนี้-เจ้าหนี้ บัญชีคุมยอดรายได้และค่าใช้จ่าย เป็นต้น จะมีรหัสบัญชีดังนี้

บัญชีทรัพย์สิน	มีรหัสบัญชี	100-199
บัญชีทุน เงินกู้ สรรองและหนี้สิน	”	200-299
บัญชีรายได้ดำเนินงานเกี่ยวกับเรือ	”	300
บัญชีรายได้ดำเนินงานเกี่ยวกับสินค้า	”	320
บัญชีรายได้ดำเนินงานเกี่ยวกับบริการ	”	360
บัญชีรายได้ดำเนินงานไม่เกี่ยวกับกิจการท่า	”	370
บัญชีค่าใช้จ่ายดำเนินงานเกี่ยวกับเรือ	”	701
บัญชีค่าใช้จ่ายดำเนินงานเกี่ยวกับสินค้า	”	702
บัญชีค่าใช้จ่ายดำเนินงานเกี่ยวกับบริการ	”	703
บัญชีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบริหาร	”	704
บัญชีค่าใช้จ่ายไม่เกี่ยวกับกิจการท่า	”	705

บัญชีและรหัสบัญชีที่ปรากฏอยู่ในบัญชีแยกประเภททั่วไปซึ่งจะเก็บยอดคงเหลือในบัญชีไปจัดทำงบทดลอง มีดังนี้

100 — ทรัพย์สินถาวร

ที่ดินและกรรมสิทธิ์ในที่ดิน	รหัสบัญชี	101
สิ่งปลูกสร้าง	”	102
ทรัพย์สินให้เช่า	”	103
ทรัพย์สินลอยน้ำ	”	104
เครื่องมือยกขนสินค้า	”	105
ทรัพย์สินอื่น ๆ	”	106
ทรัพย์สินรอจำหน่าย	”	107
ทรัพย์สินดัดพัก		
ต้นทุนสำรวจและออกแบบท่าเรือแหลมฉบัง	”	111
ต้นทุนสำรวจเพื่อท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด	”	111-1
ต้นทุนสำรวจเพื่อพัฒนาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	”	112
อัตราแลกเปลี่ยนเงินกู้ต่างประเทศเปลี่ยนแปลง	”	113
ค่าเวนคืนที่ดินแหลมฉบัง	”	114
ทรัพย์สินลงทุน		
งานระหว่างก่อสร้าง	”	115
ทรัพย์สินระหว่างสั่งซื้อ	”	117
สำรองค่าเสื่อมราคา		
สิ่งปลูกสร้าง	”	122
ทรัพย์สินให้เช่า	”	123
ทรัพย์สินลอยน้ำ	”	124
เครื่องมือยกขนสินค้า	”	125
ทรัพย์สินอื่น ๆ	”	126
บัญชีสูงราคาทรัพย์สินถาวร		
ที่ดินและกรรมสิทธิ์ในที่ดิน	“	131
สิ่งปลูกสร้าง	”	132
เงินลงทุนหาผลประโยชน์		
เงินฝากประจำธนาคารกรุงไทย จำกัด	”	141

เงินสด		
เงินฝากกระแสรายวันธนาคารกรุงไทย จำกัด	”	150
เงินสดในมือ	”	151
เงินสดย่อย	”	152
เงินฝากกระแสรายวันธนาคารแห่งประเทศไทย	”	153
ลูกหนี้		
ลูกหนี้ค่าภาระ	”	161
ลูกหนี้รอค่าภาระสินค้าถูกยึด	”	162
ลูกหนี้เช็ครับคืน	”	163
พัสดुकงคลัง		
คลังพัสดुकกลาง หน่วยที่ 1	”	171
คลังแผนกบริการเครื่องมือยกสินค้า หน่วยที่ 2	”	172
คลังแผนกก่อสร้าง หน่วยที่ 3	”	173
คลังแผนกบำรุงรักษาอาคาร หน่วยที่ 4	”	174
คลังแผนกโรงงาน หน่วยที่ 5	”	175
คลังแผนกโรงไฟฟ้า หน่วยที่ 6	”	176
คลังพัสดุของฝ่ายการร่อนน้ำ หน่วยที่ 7	”	177
ลูกหนี้ต่าง ๆ		
ลูกหนี้ขาดใช้ค่าเสียหาย	”	181
ดอกเบียค้ำรับ	”	182
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	”	183
ลูกหนี้หน่วยบำรุงรักษาร่อนน้ำ	”	184
ลูกหนี้รอหักโอน	”	185
รายได้ค้ำรับ	”	186
เงินทดรองจ่ายและมัดจำ		
เงินยืมทดรองจ่าย	”	191
เงินมัดจำ	”	193
200 — เงินทุน		
ทุนประเดิมเบิกแล้ว	”	201
เงินทุนพัฒนาเศรษฐกิจ	“	202

รายจ่ายวิสามัญลงทุนโครงการเงินกู้-	”	203
ธนาคารโลกครั้งที่ 1		
รายจ่ายวิสามัญลงทุนและค้างเบิก	”	204
ส่วนเกินทุนจากการบริจาค	“	206
ทุนดำเนินการท่าเรือแหลมฉบัง	”	207
ทุนดำเนินการท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	”	208
ทุนดำเนินการขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำ	”	209
สันดอนปากน้ำเจ้าพระยา		
เงินกู้		
เงินกู้ธนาคารโลกโครงการสร้างเขื่อนตะวันออก	”	212
เงินกู้ธนาคารโลกโครงการพัฒนา	”	213
ท่าเรือสัตหีบและกรุงเทพฯ		
สำรอง		
สำรองเพื่อขยายงานและลงทุนแล้ว	”	221
ทุนสูงราคาทรัพย์สินถาวร	”	223
กำไรสุทธิ	”	224
เจ้าหนี้การค้า		
เจ้าหนี้ใบสำคัญคู่จ่าย	”	231
เจ้าหนี้ต่าง ๆ		
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	”	241
เจ้าหนี้ใบสำคัญค่าแรงและเงินเดือน	”	242
เจ้าหนี้บัญชีรอพัสดุดังคลัง	”	244
เงินโบนัสรอจ่าย	”	245
เงินฝากเพื่อถอนคืน		
เงินประกันสัญญา	”	261
เงินประกันตัวพนักงาน	”	262
เงินประกันค่าเช่าที่ดินและอาคาร	”	263
เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องมือต่าง ๆ	”	264
เงินประกันค่าภาระ	”	265
บัญชีรอหักโอน		
บัญชีค่าภาระของถูกยึด	”	271

บัญชีรอกำภาระ	”	273
รายได้รับล่วงหน้า	”	274
รายได้นำส่งรัฐ	”	276
สำรองหนี้สูญ	”	281

300 — รายได้

รายได้ดำเนินงานเกี่ยวกับเรือ	รหัสบัญชี	300
รายได้ดำเนินงานเกี่ยวกับสินค้า	”	320
รายได้ดำเนินงานเกี่ยวกับบริการ	”	360
รายได้ไม่เกี่ยวกับกิจการท่าเรือ	”	370

700 — ค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายดำเนินงานเกี่ยวกับเรือ	รหัสบัญชี	701
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานเกี่ยวกับสินค้า	”	702
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานเกี่ยวกับบริการ	”	703
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบริหาร	”	704
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานไม่เกี่ยวกับกิจการท่าเรือ	”	705

การหักกำไรและขาดทุนของแต่ละกิจการ เราสามารถหักกำไรหรือขาดทุนของกิจการแต่ละประเภทได้ในแต่ละเดือนโดยเก็บยอดรายได้และค่าใช้จ่ายจากบัญชีรายได้และบัญชีค่าใช้จ่ายจากสมุดบัญชีแยกประเภท ซึ่งหาได้ดังนี้.—

— รายได้ดำเนินงานเกี่ยวกับเรือ	XX,XXX,XXX.—
หัก ค่าใช้จ่ายดำเนินงานเกี่ยวกับเรือ	<u>XX,XXX,XXX.—</u>
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือ	<u>XX,XXX,XXX.—</u>
— รายได้ดำเนินงานเกี่ยวกับสินค้า	XX,XXX,XXX.—
หัก ค่าใช้จ่ายดำเนินงานเกี่ยวกับสินค้า	<u>XX,XXX,XXX.—</u>
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานเกี่ยวกับสินค้า	<u>XX,XXX,XXX.—</u>
— รายได้ดำเนินงานเกี่ยวกับบริการ	XX,XXX,XXX.—
หัก ค่าใช้จ่ายดำเนินงานเกี่ยวกับบริการ	<u>XX,XXX,XXX.—</u>
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานเกี่ยวกับบริการ	<u>XX,XXX,XXX.—</u>
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินกิจการท่าเรือ	<u>XX,XXX,XXX.—</u>