

บทที่ 1

ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับท่าเรือ

การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคมและเป็นหน่วยงานสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งรัฐบาลมีเป้าหมายที่จะผลักดันประเทศไทยเป็นประตูเชื่อมโยงทางการค้า และการลงทุนภายในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จากการประเมินปัจจัยที่ส่งผลต่อการดำเนินงานของท่าเรือพบว่าท่าเรือที่ตั้งของประเทศไทยมีความได้เปรียบ สามารถเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ จากฝั่งตะวันออกของประเทศไปยังกลุ่มประเทศเอเชียใต้ และตะวันออกกลาง ปัจจุบันระบบการค้ำระหว่างประเทศได้มีความสำคัญกับการขนส่งสินค้าทางทะเลเพราะเป็นการขนส่งที่สามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ และมีค่าขนส่งที่ถูกกว่ารูปแบบอื่น ๆ จึงส่งผลให้การขนส่งทางทะเลเป็นทางเลือกหลักของผู้ประกอบการส่งออกและนำเข้าสินค้า การพัฒนาท่าเรือหรือท่าเทียบเรือสินค้านับเป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องพัฒนาควบคู่ไปกับการพัฒนาระบบการขนส่งอื่น ๆ เพื่อรองรับปริมาณการเข้าออกของสินค้าที่เพิ่มขึ้นตามการเติบโตของเศรษฐกิจ ดังนั้น การดำเนินงานของท่าเรือหรือท่าเทียบเรือสินค้าในปัจจุบันผู้บริหารจะต้องพัฒนาสนับสนุนความเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมในบั้นนี้จะขอกกล่าวถึงแนวคิดเกี่ยวกับท่าเรือ ความเป็นมาของท่าเรือ ความสำคัญของท่าเรือ ประเภทของท่าเรือ วัตถุประสงค์ของท่าเรือ และบทบาทหน้าที่ของท่าเรือ เพื่อประกอบความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการท่าเรือในบทเรียนต่อไป

แนวคิดเกี่ยวกับท่าเรือ

ท่าเรือหรือท่าเทียบเรือได้มีผู้ให้ความหมาย และคำนิยามไว้ดังนี้

ท่าเรือ หมายความว่า พื้นที่สำหรับให้เรือเข้าจอดที่ท่าโดยมีการทอดสมอเรือมี และมีการใช้เครื่องมือต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานระหว่างเรือกับชายฝั่ง ได้แก่ การขนถ่ายสินค้าจากเรือขึ้นสู่ฝั่งหรือจากฝั่งลงเรือหรืออาจกล่าวอย่างสั้น ๆ ว่า ท่าเรือ จึงเป็นบริเวณพื้นที่ที่กำหนดให้มีการติดต่อกันระหว่างเรือกับชายฝั่ง (กรมเจ้าท่า, 2561)

ท่าเรือ หมายความว่า สถานที่ที่ใช้ขนถ่ายสินค้าจากฝั่งลงสู่เรือ และจากเรือขึ้นสู่ฝั่งหรือใช้บริการเพื่อดำเนินกิจการอย่างหนึ่งอย่างใดหรือเป็นสถานที่ที่ธรรมชาติที่มีการกำบังคลื่นลมหรือมีทางเข้าออกสู่ทะเลโดยเรือจะปลอดภัยจากคลื่นลมและสามารถเทียบท่าได้ และมีท่าที่ดีสำหรับขนถ่ายสินค้าได้ (ไชยยศ ไชยมั่นคง และประพันธ์ โลหะวิริยะศิริ, 2532, หน้า 606)

ท่าเรือ เป็นที่สำหรับให้เรือเข้าจอดเทียบท่า โดยเรือจะต้องได้รับความปลอดภัยจากการจอดท่าเรือยังเป็นที่ในการบรรทุกขนถ่ายสิ่งของต่าง ๆ รวมถึงรับส่งผู้โดยสารที่เดินทางโดยเรือสำหรับท่องเที่ยว ท่าเรือยังเป็นจุดเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งหนึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งหนึ่งหรือจัดเป็นศูนย์รวมการขนถ่ายในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งทางบก ทางราง และทางอากาศ เป็นต้น รวมถึง การดำเนินธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องต่อการปฏิบัติงานของท่าเรือและอำนวยความสะดวกแก่ธุรกิจต่าง ๆ ท่าเรือยังเป็นสถานที่ใน

การจัดเก็บสินค้าหรือเป็นคลังสำหรับเก็บสินค้าทั้งขาออกและขาเข้า เพื่อดำเนินการในการขึ้นตอนของพิธีการศุลกากรจึงจะทำการขนส่งต่อไป (สรายุทธ ตีด้วง, 2554 หน้า 10)

ท่าเรือ หมายถึง บริเวณพื้นที่สำหรับให้เรือจอด มีการทอดสมอ มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการดำเนินกิจกรรมระหว่างเรือกับชายฝั่ง (ถวัลย์ อ่อนศิระ, 2554, หน้า 3)

ท่าเรือ หมายถึง สถานที่ที่ใช้สำหรับการบรรทุกและการขนถ่ายสินค้าระหว่างเรือและฝั่ง (ท่าเรือแหลมฉบัง, 2545)

ท่าเรือ หมายถึง สถานีต้นทาง ปลายทาง สำหรับขนถ่ายสินค้ามีการนำเรือเข้าเทียบท่า และมีโรงพักสินค้า/อุปกรณ์ เครื่องมือทุ่นแรง สำหรับการขนสินค้า อาณาเขตสำหรับให้เรือเข้าจอดหรือเทียบท่า มีการใช้สมอเรือ มีอุปกรณ์และการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการดำเนินกิจกรรมระหว่างเรือกับชายฝั่ง (สรายุทธ พุฒนวล, 2561)

อย่างไรก็ตาม เมื่อกล่าวถึงท่าเรือหรือท่าเทียบเรือ อาจสรุปได้ว่า ท่าเรือหรือท่าเทียบเรือ หมายถึง สถานที่สำหรับให้บริการแก่เรือในการจอดเทียบบรรทุกหรือขนถ่ายของและรับส่งผู้โดยสาร มีพื้นที่ติดกับชายฝั่งเพื่อใช้จอดเรือโดยใช้อุปกรณ์ช่วยเพื่ออำนวยความสะดวกในการนำสินค้าขึ้นเรือหรือยกออกจากเรือ และมีบริเวณสำหรับจัดเก็บสินค้าเพื่อรอการขนถ่ายไปสู่การขนส่งรูปแบบอื่น ๆ

ความเป็นมาของท่าเรือ

การทำเรือแห่งประเทศไทยได้ก่อตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 มีเป้าหมายเพื่อดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการท่าเรือ และประโยชน์ของประเทศและประชาชน ซึ่งปัจจุบันการทำเรือแห่งประเทศไทยรับผิดชอบบริหารท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือเชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคมได้จัดตั้งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพโดยให้หลวงประเสริฐวิจิตรวินายช่างจากกรมรถไฟมาดำรงตำแหน่งหัวหน้าสำนักงานท่าเรือกรุงเทพขึ้นตรงต่อกระทรวงเศรษฐกิจ และได้ดำเนินการก่อสร้างท่าเรือคลองเตยปี พ.ศ. 2481-2487 ในปี พ.ศ. 2490 ได้เปิดดำเนินการท่าเรือโดยมีหลวงยุกตเสวีวิวัฒน์ทำหน้าที่เป็นผู้อำนวยการ และคณะรัฐมนตรีได้ทำการแต่งตั้งคณะกรรมการจัดวางนโยบายและควบคุมกิจการสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ และกำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานในขณะนั้นท่าเรือกรุงเทพมีเพียงเขื่อนเทียบเรือยาว 1,500 เมตร มีโรงพักสินค้า 4 หลัง คลังสินค้า 3 ชั้น 1 หลัง (คลังสินค้าทันสมัยฉบับปัจจุบัน) อาคาร OB (ตึกอำนวยการปัจจุบัน) การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการด้านการขนส่งทางน้ำมีการพัฒนาเรื่อยมาเป็นลำดับจนถึงปัจจุบันโดยในอดีตสินค้าที่ขนส่งทางทะเลเป็นเรือสินค้าทั่วไป และสินค้าเทกอง ท่าเทียบเรือที่มีอยู่ในขณะนั้น ได้แก่ ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันตก จำนวน 9 ท่า เป็นท่าสำหรับบรรทุกขนถ่ายสินค้าทั่วไป และสินค้าเทกอง จนกระทั่งการขนส่งสินค้าด้วยระบบคอนเทนเนอร์ได้แพร่ขยายเข้ามาสู่ประเทศไทย ปี 2518-2520 การท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงได้ดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออกเพื่อใช้เป็นท่าอเนกประสงค์และจัดให้รับตู้สินค้าได้ในปี 2520 ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาการทำเรือแห่งประเทศไทยได้พัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพงานบริการของท่าเรือต่าง ๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบ มีการนำระบบการบริหารจัดการและเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ทั้งปรับเปลี่ยนระบบการบริหารงานเป็นแบบธุรกิจเอกชน เพื่อความคล่องตัวในการดำเนินงานรองรับการขยายธุรกิจใหม่ที่เกี่ยวเนื่องในอนาคต

ตลอดจนนำระบบรับรองมาตรฐานคุณภาพต่าง ๆ มาใช้เพื่อสร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการ การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ก้าวมาเป็นรัฐวิสาหกิจที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรม และเศรษฐกิจ การค้าของประเทศไทยมีผลประกอบการที่ดีนำเงินรายได้เข้าสู่รัฐ เป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการทั้งในและต่างประเทศ การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีการปรับปรุง มุ่งเน้นการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ ในกิจการทุกด้านมุ่งสู่การเป็นท่าเรือชั้นนำที่ได้มาตรฐานระดับโลก (world class port) ในการให้บริการ ด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศและเติบโตอย่างยั่งยืน โดยมีการพัฒนาตามแผนกลยุทธ์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในด้านต่าง ๆ ที่สำคัญ สนับสนุนท่าเรือที่เก่าแก่ให้สามารถพัฒนากลายเป็นท่าเรือที่มีความทันสมัยมีศักยภาพ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือน้ำลึกสงขลา ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต เป็นต้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นท่าเรือของรัฐภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางน้ำและเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทะเล (การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2564)

สรุปได้ว่า ท่าเรือเป็นอุตสาหกรรมบริการประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนา เศรษฐกิจของประเทศให้สามารถแข่งขันกับนานาประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ท่าเรือยังช่วยส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ สร้างความร่วมมือทางธุรกิจระหว่างประเทศ เชื่อมโยง การคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของภูมิภาค การขนส่งสินค้าชายฝั่งยังเป็นการขนส่งที่นิยมอย่างมาก สำหรับการค้าระหว่างประเทศ เพราะสามารถบรรทุกสินค้าได้มากกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น อีกทั้งยัง มีความสะดวกรวดเร็ว และใช้ต้นทุนต่ำ ท่าเรือยังเป็นที่ให้บริการที่สมบูรณ์ของระบบโลจิสติกส์ที่มีการเปลี่ยนแปลงและก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว

ความสำคัญของท่าเรือ

ท่าเรือ ถือเป็นส่วนสำคัญที่สุดในการขนส่งสินค้าทางทะเล ต้องทำการบรรทุก และขนถ่าย ผานท่าเรือ ท่าเรือจึงทำหน้าที่เป็นจุดเชื่อมระหว่างการขนส่งภายในประเทศ และการขนส่งระหว่าง ประเทศ ท่าเรือยังเป็นจุดที่สินค้าเปลี่ยนถ่ายจากพาหนะหนึ่งไปสู่อีกพาหนะหนึ่ง หากจะพิจารณาถึง ความสำคัญของท่าเรือนับเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่สำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศ สามารถสรุปได้ (Perryman, 2017) ดังต่อไปนี้

1. ความสำคัญต่อเศรษฐกิจ ท่าเรือเป็นศูนย์กลางการค้ามานาน และมีความสำคัญต่อ เศรษฐกิจ ปัจจุบันสินค้ามูลค่าหลายแสนล้านเคลื่อนผ่านท่าเรือสร้างกิจกรรมทางธุรกิจที่สำคัญมากมาย โดยผ่านการดำเนินงานจากการขนส่งทางน้ำในหลากหลายอุตสาหกรรมได้รับแรงหนุนจากการค้า ระหว่างประเทศ และมูลค่าการค้าต่างประเทศได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากการส่งออกสินค้า และบริการ รวมถึงการนำเข้าด้วย จึงก่อให้เกิดการขยายตัวในทางอุตสาหกรรม การพัฒนาทางเศรษฐกิจในพื้นที่ กว้างไกลออกไปภายใต้ยุทธศาสตร์เศรษฐกิจที่มุ่งหมายให้ไทยเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคในอุตสาหกรรม การผลิตหลากหลายประเภทที่เห็นเป็นรูปธรรมคือ อุตสาหกรรมยานยนต์

2. ความสำคัญต่อสังคม ผู้บริโภค และประชาชนในประเทศจะได้รับประโยชน์จากการจัดส่ง ผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ จากต่างประเทศทั่วโลกส่งผลให้เข้าถึงสินค้าที่หลากหลาย คุณภาพชีวิตที่ดี และ ก่อให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจตามแนวชายฝั่งสร้างมูลค่าเพิ่ม และการจ้างงานในระดับท้องถิ่น ระดับภูมิภาค ระดับชาติ เกิดกิจกรรมมากมายในท่าเรือ นำชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีมาสู่ประชาชน และ

นำเงินตราเข้าสู่ประเทศก่อให้เกิดการกิจกรรมทางตรง ทางอ้อม ท่าเรือถูกสร้างที่โดยอ้อมมีการพัฒนาในเรื่องของที่พักอาศัย สาธารณูปโภค การคมนาคมขนส่ง นิคมอุตสาหกรรม ตลอดจนศูนย์ราชการ เพื่อการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจที่สำคัญ เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ เป็นต้น

3. ความสำคัญต่ออุตสาหกรรม และธุรกิจ ท่าเรือเป็นโอกาสของการพัฒนาอุตสาหกรรมให้มีความทันสมัย ส่งเสริมให้ธุรกิจเข้าถึงตลาดส่งออกและการนำเข้าวัตถุดิบได้ง่ายหลากหลายทำให้มีโอกาสในการเลือกแหล่งวัตถุดิบที่ดี มีราคาถูก จากการพัฒนาเทคโนโลยีทำให้อุตสาหกรรมมีความได้เปรียบด้านต้นทุน และด้านเวลาเป็นความได้เปรียบในการแข่งขันกับคู่แข่งทั้งภายใน และภายนอกประเทศ

4. ความสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศ ส่งผลกระทบต่อมูลค่าการค้าระหว่างประเทศของไทยที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต และที่ผ่านมามูลค่าการค้าระหว่างประเทศที่มีการขนส่งทางเรือมีส่วนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง มีทิศทางการขยายตัวไปในทางเดียวกัน อีกทั้งแนวโน้มของสัดส่วนนี้อาจเพิ่มสูงขึ้น หากมีการบริหารจัดการหรือพัฒนาระบบการดำเนินงานของท่าเรือที่มีประสิทธิภาพ ดังนั้น จึงมีความเป็นไปได้ที่ปริมาณตู้สินค้าในอนาคตที่ผ่านเข้าออกท่าเรือจะเพิ่มขึ้นจากการพัฒนาโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ความสามารถในการรับตู้สินค้าของท่าเทียบเรือต่าง ๆ ในโครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 1 และระยะที่ 2 รวมกันที่ประมาณ 11 ล้าน ที.อี.ยู./ปี (ท่าเรือแหลมฉบัง, 2564) เสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของบริษัทส่งออกของประเทศไทยในตลาดโลก

อย่างไรก็ดี การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน การบริหารจัดการ เพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการ มีความทันสมัย และเป็นมาตรฐานสากล เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ของภูมิภาค อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างกลุ่มประเทศในเขตโครงการความร่วมมือระดับภูมิภาคไปยังประเทศคู่ค้าอื่น ๆ ท่าเรือเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้สามารถแข่งขันกับนานาชาติได้อย่างมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์ของท่าเรือ

ความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจและสังคมคือ ความสามารถของประเทศที่จะผลิตสินค้าและบริการเพื่อสนองความต้องการของประชาชน การเปลี่ยนแปลงสวัสดิการของสังคมไปในทางที่ดีขึ้น โดยใช้ทรัพยากรเท่าที่จำเป็น และตระหนักถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้พัฒนาท่าเรือต่าง ๆ เป็นการเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือเพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต นอกจากนั้น สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกได้ให้รายละเอียดเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ของท่าเรือไว้ (ท่าเรือแหลมฉบัง, 2564) ดังนี้

1. เพื่อพัฒนากิจการท่าเรือให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน และช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ
2. เพื่อยกระดับมาตรฐานในการให้บริการที่ทันสมัย และเป็นมาตรฐานสากลด้วยการติดตั้งระบบจัดการตู้สินค้าแบบอัตโนมัติรองรับการขนถ่าย
3. เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ของภูมิภาค (ศูนย์กระจายสินค้า ศูนย์กลางการผลิต และศูนย์แวะพักตู้สินค้าภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในระดับภูมิภาค)

4. เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งระหว่างท่าเรือกับระบบการขนส่งอื่น ๆ เช่น ทางรถไฟ ทางเรือ ขยายฝั่งหรือทางรถยนต์เพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางราง สะดวกรวดเร็ว และใช้ต้นทุนต่ำ
5. เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า
6. เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับอุตสาหกรรมรถยนต์ที่ส่งผ่านทางท่าเรือ
7. เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิต และภาคบริการบนฐานของเทคโนโลยีสมัยใหม่ และนวัตกรรม
8. เพื่อยกระดับท่าเรือให้เทียบเท่าท่าเรือระดับโลก (world class port)
9. เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตการทำงานของพนักงานให้ดีขึ้น
10. เพื่อให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อม (green port) รวมถึงการใช้พลังงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

สรุปได้ว่า วัตถุประสงค์ของการพัฒนาท่าเรือเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ และรองรับความต้องการการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้น โดยจะดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ และยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ มากมาย รวมไปถึงการพัฒนาการขนส่งรูปแบบทางรถไฟคู่ทำให้เข้าถึงปลายทางได้อย่างรวดเร็ว และสามารถลดต้นทุนการขนส่งสินค้า

ประเภทของท่าเรือ

การจัดตั้งท่าเรือมีวัตถุประสงค์ เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางน้ำทำหน้าที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางทะเล รองรับปริมาณสินค้า และจำนวนของเรือขนส่งสินค้า โดยท่าเรือมีการกำหนดตำแหน่งที่ตั้งแตกต่างกันไป ซึ่งอาศัยลักษณะของการจำแนกประเภทของท่าเรือจะมีการแบ่งตามลักษณะ (Notteboom, Pallis & Rodrigue, 2021) ดังนี้

1. แบ่งตามลักษณะการใช้งาน ได้แก่ ท่าเรือเก็บสินค้า ท่าเรือขนส่งสินค้า ท่าเรือปลอดภาษี ท่าเรือภายในประเทศ ท่าเรือเพื่อการทหาร ท่าเรือน้ำมัน ท่าเรือขนส่งผู้โดยสาร และท่าขนส่งทางทะเลในเขตอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ เป็นต้น

2. แบ่งตามลักษณะภูมิศาสตร์ ได้แก่ ท่าเรือแม่น้ำ ท่าเรือน้ำลึก ท่าเรือทะเล ท่าเรือบก ท่าเรือปากแม่น้ำ และท่าเรือชายฝั่งทะเล เป็นต้น

3. แบ่งตามความเชี่ยวชาญ หมายถึง สินค้าที่มีการจัดการ เช่น ตู้คอนเทนเนอร์ สินค้าทั่วไป สินค้าเทกอง สินค้าแห้งเทกอง ท่าเรือบางแห่งมีความเชี่ยวชาญในการจัดการการจราจรของผู้โดยสาร ได้แก่ เรือสำราญและเรือข้ามฟาก ความเชี่ยวชาญพิเศษอีกประการหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมที่มีท่าเรือเป็นศูนย์กลาง เช่น โรงเหล็ก โรงไฟฟ้า ยานยนต์หรืออุตสาหกรรมเคมี เป็นต้น

4. แบ่งตามการกำกับดูแล หมายถึง เงื่อนไขการถือครองที่ดิน และบทบาทของการจัดการระหว่างภาครัฐและเอกชน ท่าเรือหลายแห่งเป็นของสาธารณะ แต่มีอาคารผู้โดยสารที่ดำเนินการโดยองค์กรเอกชน เป็นต้น

5. แบ่งตามประเภทของสินค้า ได้แก่ ท่าเรือสินค้าทั่วไป ท่าเรือสินค้าเทกอง ท่าเรือโดยสาร ท่าเรือคอนเทนเนอร์ ท่าเรือโดยสาร และท่าเรือขนส่งยานพาหนะหรือสินค้าโดยนำมาวางบนล้อเลื่อนเพื่อขนขึ้นเรือ เป็นต้น

6. แบ่งตามขนาดของท่าเรือ เป็นการดูจากกำลังการผลิตของท่าเรือแต่ละท่า เทียบตัวเลขการใช้งาน เช่น น้ำหนักของสินค้าในแต่ละปี จำนวนเรือที่เข้าออกในแต่ละปี จำนวนท่าเทียบเรือที่ใช้ประโยชน์ ขนาดของเรือที่ใหญ่ที่สุดที่สามารถเข้าเทียบท่าและปฏิบัติงานบนท่าได้อย่างเหมาะสม ตัวอย่างเช่น น้ำหนักสินค้า (น้ำมัน) จำนวน 96 ล้านตัน ของท่าเรือ UK London ส่งผลให้ท่าเรือถูกจัดเป็นท่าเรือขนาดใหญ่เนื่องจากปริมาณการขนส่งอยู่ในปริมาณมาก ซึ่งการวัดขนาดของเรือในแต่ละแบบมีความแตกต่างกัน (กมลชนก สุทธิวิทาพนฤพุมิ, 2552) ได้แก่

6.1 light displacement เป็นการวัดขนาดของเรือเปล่าแบบไม่มีการบรรทุกเป็นรูปแบบที่นิยมใช้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการคำนวณน้ำหนักเรือที่มีการกำหนดราคาซาก (scrapping price) ซึ่งน้ำหนักวัดหน่วย เป็นต้น

6.2 load displacement เป็นการวัดขนาดของเรือเมื่อมีการบรรทุกสินค้า เช่น น้ำมัน เครื่องจักร และสินค้าทั่วไปในระดับสูงจึงนิยมใช้กับเรือรบ ซึ่งน้ำหนักวัดหน่วย เป็นต้น

6.3 deadweight วัดน้ำหนักของเรือโดยการนำน้ำหนักของเรือเปล่าแบบไม่มีการบรรทุกสิ่งของลบด้วยน้ำหนักของเรือเมื่อมีการบรรทุกสินค้าหรือเป็นน้ำหนักของสินค้าที่เรือกำลังลอยอยู่ในทะเลเป็นรูปแบบที่นิยมใช้กับเรือสินค้าซึ่งน้ำหนักวัดหน่วย เป็นต้น

6.4 grain space เป็นการวัดพื้นที่บรรทุกสินค้าจากผิวเรือหรือที่เรียกว่าการวัดค้ำระวางเรือ โดยหน่วยที่ใช้วัดเป็นปริมาตร (หน่วยเป็นลูกบาศก์ฟุตหรือลูกบาศก์เมตร)

6.5 bale space เป็นปริมาตร (หน่วยเป็นลูกบาศก์ฟุตหรือลูกบาศก์เมตร) ของระวาง (holds) และพื้นที่บรรทุกสินค้า (cargo spaces) ของเรือ วัดเป็นปริมาตรภายในคือวัดถึงกรอบ (frames) เพดาน (ceiling)

6.6 gross tonnage จำนวนตันรวมของเรือที่คิดตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดของเรือ น้ำหนักเป็นเมตริกตันหรือปริมาตรเป็นลูกบาศก์เมตรอย่างใดอย่างหนึ่งที่มีจำนวนมากกว่าใช้เป็นหน่วยในการคิดคำนวณค่าธรรมเนียม

6.7 net tonnage เป็นดัชนีการวัดปริมาตรเฉพาะส่วนที่ใช้บรรทุกสินค้า ความกว้างสูงสุดของเรือ (หน่วยเป็นเมตร) น้ำหนัก (หน่วยเป็นตัน) ของสินค้า ผู้โดยสาร คนประจำเรือ เสาขึง เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม ขนาดของท่าเรือมีความสำคัญต่อการคำนวณภาระค่าท่าเรือ ค่าภาระการผ่านร่องน้ำและความคุ้มค่าในการใช้ประโยชน์จากขนาดของท่าเรือที่สามารถรองรับปริมาณเรือที่จะเข้าเทียบท่า ส่งผลต่อการวางแผน การออกแบบท่าเรือให้เหมาะสม และสัมพันธ์กับปริมาณความต้องการใช้ท่าเรือ แต่สิ่งสำคัญอีกประการหนึ่งที่เป็นต่อขนาดของเรือคือ ระดับความลึกของร่องน้ำที่จะช่วยอำนวยความสะดวกให้กับเรือขนาดต่าง ๆ สามารถเข้าเทียบท่าได้อย่างปลอดภัย

บทบาทหน้าที่ของท่าเรือ

ท่าเรือมีบทบาทและหน้าที่ที่เปรียบเสมือนเป็นจุดรวมเส้นทางการขนส่งสินค้าทางทะเล และเป็นหน่วยที่มีความซับซ้อน มีองค์ประกอบที่ทำหน้าที่แตกต่างกันหลายส่วน ในแต่ละส่วนจะมีบทบาทเฉพาะของตัวเองเพื่อทำหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพในการเก็บรักษาและขนถ่ายสินค้า ตลอดจนทำหน้าที่เกี่ยวกับการเดินเรืออย่างสัมพันธ์กับเรือ หน้าที่ของท่าเรือตามที่กำหนดไว้ในเอกสาร Guidelines for

Port- Related Legislation ของ ESCAP ได้ทำการแบ่งบทบาทหน้าที่ของท่าเรือออกเป็น 3 ลักษณะ (คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมของเอเชียและแปซิฟิกแห่งสหประชาชาติ, 2535) ได้แก่

1. หน้าที่พื้นฐาน (basic function) เป็นหน้าที่ที่สอดคล้องกับข้อกำหนดทางกฎหมาย โดยมีบทบาทในการอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าผ่านท่าเรือทั้งในและต่างประเทศและประเทศเพื่อนบ้านที่ไม่มีท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นของตนเอง ท่าเรือควรอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่ผ่านท่า เตรียมความพร้อมของเรือเพื่อให้มีประสิทธิภาพสูงสุดในการขนส่งและสามารถเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น ทำหน้าที่เป็นที่พักสำหรับเรือ จุดซ่อมแซมเรือ อยู่ต่อเรือ เป็นต้น

2. หน้าที่โดยธรรมชาติ (natural function) ต้องให้ความปลอดภัยกับเรือต่าง ๆ เมื่อเข้ามาใกล้ชายฝั่ง เมื่อเทียบท่าหรือออกจากท่า ความปลอดภัยจากการเคลื่อนย้ายเรือและยานพาหนะทางน้ำแบบอื่นขณะที่อยู่ภายในท่าเรือ รวมถึงความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน ขณะปฏิบัติงานภายในบริเวณท่าเรือ รวมถึงการรักษาสิ่งแวดล้อมได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นไปตามมาตรฐานของท่าเรือ

3. หน้าที่ตามสภาพแวดล้อมของท้องถิ่นและการเมือง (local/political circumstances function) เปรียบเสมือนการทำหน้าที่เป็นตัวแทนของภาครัฐในการบังคับใช้ระเบียบ ข้อบังคับเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือต่าง ๆ รวมถึงการดำเนินการเกี่ยวกับการให้บริการด้านอุทกศาสตร์และแผนที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการปฏิบัติงานด้านการค้า และเศรษฐศาสตร์ที่อาจจะไม่ได้เกี่ยวข้องโดยตรงกับหน้าที่หลัก การให้บริการที่ปรึกษา การพัฒนา และการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ และการทำหน้าที่กำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยของเรือ ลูกเรือ รวมถึงการควบคุมมลพิษในท่าเรือ และสร้างความพึงพอใจแก่บุคลากรในท่าเรือรวมถึงประชาชนโดยรอบ

จะเห็นได้ว่า หน้าที่ของท่าเรือต้องมีความสอดคล้องกับกฎหมายเพื่ออำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานให้เป็นไปได้ด้วยความถูกต้องเรียบร้อย หน้าที่ของท่าเรือที่สำคัญอีกประการคือต้องตระหนักถึงความปลอดภัยของเรือ บุคลากร และทรัพย์สินเมื่ออยู่ภายในบริเวณท่าเรือ ให้ความสำคัญกับสภาพแวดล้อมของท้องถิ่นและการเมือง การควบคุมด้านมลพิษ และภายในท่าเรือยังเป็นพื้นที่ทางอุตสาหกรรมที่รวบรวมสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ได้แก่ โรงเรียน โรงพยาบาล ศูนย์ราชการ ทั้งยังช่วยดึงดูดความสนใจของนักลงทุนซึ่งจะส่งผลให้ประชาชนในพื้นที่ท่าเรือได้รับความสะดวก

องค์ประกอบของท่าเรือ

ท่าเรือหรือท่าเทียบเรือเป็นหน่วยงานแบบมัลติฟังก์ชัน (multifunctional entities) ลักษณะเป็นการกำหนดบทบาทและหน้าที่ของท่าเรือ มีกิจกรรมที่เกิดขึ้นในเขตท่าเรือจำนวนมากที่เกี่ยวข้องกับสินค้า ระบบขนส่ง อุปกรณ์ และเรือ ดังนั้น ท่าเรือจึงเป็นสถานที่รวบรวมของสิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งองค์ประกอบของท่าเรือมี (กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ, 2552, หน้า 31) ดังนี้

1. ท่าเทียบเรือ (wharf) สำหรับใช้เทียบเรือสินค้าบรรจุตู้ ขนาดความยาวของท่าเทียบเรือจะแตกต่างกันไปตามขนาดของเรือซึ่งเข้าเทียบท่าเป็นประจำ

2. หน้าท่า (apron) เป็นพื้นที่ตอนหน้าของท่าเทียบเรือ ซึ่งหันหน้าออกสู่ท้องน้ำมีขนาดความกว้างของหน้าท่าโดยประมาณ 20-30 เมตร ทั้งนี้จะขึ้นอยู่กับขนาดของปั้นจั่นหน้าท่า และอุปกรณ์ยกขนอื่น ๆ ที่ใช้บนท่าเทียบเรือ

3. ลานตู้สินค้า (container yard/CY) เป็นบริเวณที่ใช้รับ และส่งมอบตู้สินค้า การบรรจุสินค้าเข้าตู้บางครั้ง อาจรวมถึงการใช้เก็บตู้สินค้าเปล่า รถพ่วง (chassis/trailer) ลานวางเรียงตู้สินค้า และพื้นที่หน้าท่า ขนาดของลานตู้สินค้าขึ้นอยู่กับปริมาณตู้สินค้าเข้าออก ขนาดของเรือสินค้าที่เข้าเทียบท่าและความถี่ในการแวะเทียบท่า

4. ลานวางเรียงตู้สินค้า (marshalling yard) บริเวณที่ตู้สินค้าถูกนำมาวางเรียงกัน เพื่อบรรทุกหรือขนถ่ายโดยตรงจากเรือสินค้า บริเวณนี้อยู่ติดกับพื้นที่หน้าท่าก่อนที่เรือจะเข้าเทียบท่า ตู้สินค้าจะถูกนำมาเรียงไว้ในบริเวณนี้ เพื่อรอการบรรทุกลงเรือและจะต้องจัดเตรียมพื้นที่สำหรับตู้สินค้าที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือ ลานวางเรียงตู้สินค้าเป็นส่วนที่สำคัญส่วนหนึ่งในลานตู้สินค้า

5. สถานีตู้สินค้า (container freight station/CFS) เป็นสถานีรับและเก็บรักษาตู้สินค้า ขนส่งแบบ LCL ตลอดจนนำสินค้าออกจากตู้และบรรจุสินค้าเข้าตู้ ระบบการขนส่งสินค้าบรรจุตู้เป็นแบบระบบ “door to door” คือ การขนส่งจากโรงงานหรือแหล่งผลิตที่เมืองท่าต้นทางตรงไปยังผู้ซื้อที่เมืองท่าปลายทาง ดังนั้น สินค้าที่มีปริมาณน้อยจะถูกนำมารวมกันไว้ที่สถานีตู้สินค้าและจำแนกเข้าตู้สินค้าตามจุดหมายปลายทางหรือนำสินค้าออกจากตู้สินค้า และจำแนกเข้าตู้อีกครั้งก่อนนำส่งผู้รับสินค้าตามขั้นตอนต่อไป

6. ศูนย์ควบคุม (control center) เป็นจุดทำการควบคุมและอำนวยความสะดวกปฏิบัติงานของลานตู้สินค้า ทั้งลานบรรทุกขนถ่ายสินค้าในเรือและวางแผนจัดเก็บตู้สินค้า การติดต่อสั่งการโดยใช้วิทยุติดต่อกับผู้ปฏิบัติงานบนปั้นจั่นหน้าท่าและผู้ปฏิบัติงานอื่น ๆ ในลานตู้สินค้าโดยการส่งสัญญาณจากลานตู้สินค้าในท่าเทียบเรือใช้คอมพิวเตอร์เข้ามาช่วยเพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างรวดเร็ว ถูกต้องแม่นยำ

7. ประตู (gate) เป็นจุดที่รับมอบหรือส่งมอบตู้สินค้า เป็นจุดที่ทำการบรรทุกขนถ่ายตู้สินค้า และผู้ขนส่งส่งมอบความรับผิดชอบให้แก่ผู้รับใบตราส่ง (consignee) หรือผู้ทำการขนส่งทางบก ดังนั้น เจ้าหน้าที่จะทำการบันทึกรายละเอียดเกี่ยวกับตู้สินค้าไว้อย่างละเอียด เช่น ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับตู้สินค้า การประทับตราศุลกากร น้ำหนักของตู้สินค้า เป็นต้น

8. โรงซ่อมตู้สินค้า (maintenance shop) เป็นสถานที่ใช้ตรวจสภาพตู้สินค้า ซ่อมแซมและทำความสะอาดทั้งก่อนและหลังการใช้ตู้ ใช้ทำการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ยกขนที่ใช้ในท่าเทียบเรือด้วย

9. ลานตู้สินค้าประเภทตู้เย็น (electric power refer containers) เพื่อให้ตู้สินค้าประเภทตู้เย็นทำงานได้ตลอดเวลา ก่อนที่จะทำการบรรทุกตู้ลงเรือหรือหลังการขนถ่ายขึ้นจากเรือจนกระทั่งทำการส่งมอบสินค้าในบริเวณนี้จะต้องมีปลั๊กและแหล่งกำเนิดไฟฟ้าที่พอเพียง

10. เชื้อเพลิงคลีนชายฝั่ง ท่าเรือจะอยู่ด้านหลังเขื่อนกันคลื่นเทียมที่สร้างขึ้นใหม่ทั้งหมดหรือสร้างขึ้นเพื่อเพิ่มเติม โดยเฉพาะสำหรับท่าเรือที่ต้องเผชิญกับลม คลื่น หรือกระแสน้ำในทะเล

11. ประตูน้ำขึ้นน้ำลง สร้างขึ้นเพื่อให้แน่ใจว่าระดับน้ำเพียงพอในท่าเรือสำหรับเรือที่จะเข้าเทียบท่า ท่าเรือที่ใช้ประตูน้ำขึ้นน้ำลงมักจะตั้งอยู่ใกล้กับมหาสมุทรหรือปากแม่น้ำ

แม้ว่าสถานีต่าง ๆ ภายในท่าเรืออาจมีขนาดแตกต่างกัน แต่ทุกสถานีเกี่ยวข้องกันเหมือนเป็นห่วงโซ่อุปทานที่ให้บริการ และอำนวยความสะดวก ท่าเรือต้องประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกที่ช่วยให้การขนถ่ายและเคลื่อนย้ายสินค้าปริมาณมากเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว ปลอดภัยแล้วมีประสิทธิภาพ การออกแบบท่าเรือถือเป็นสิ่งสำคัญต่อระบบขนส่งที่มีจำนวนมากและได้มาตรฐาน จึงต้องการพื้นที่ขนาดใหญ่เพื่อใช้ในการจัดเก็บตู้สินค้าและการจราจรภายในท่าเรือ

ประโยชน์ที่ได้รับจากท่าเรือ

ท่าเรือเกิดขึ้นที่โดยอ้อมส่งผลประโยชน์ในด้านต่าง ๆ มากมาย หากวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์เกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือจะพบว่าท่าเรือแต่ละท่าจะให้ความคุ้มค่าแตกต่างกันในเชิงปริมาณแต่ในเชิงความคุ้มค่า แต่ละองค์ประกอบได้รับผลประโยชน์ครบมากขึ้นอยู่กับศักยภาพของแต่ละท่าเรือ องค์ประกอบที่ใช้ในการวิเคราะห์ความคุ้มค่ามีทั้งหมด 5 ส่วน (รพีพัฒน์ อิงคสิทธิ์, 2557) ดังนี้

1. ประโยชน์จากค่าภาระสินค้าที่เทียบท่าเรือ หมายถึง ค่าภาระและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ที่ท่าเทียบเรือได้รับหรือค่าเสียโอกาสที่ประเทศไทยได้รับในส่วนของคาดการณ์ว่าผู้ค้าระหว่างประเทศจะมาใช้บริการท่าเทียบเรือที่สร้างใหม่แทนที่จะใช้บริการท่าเทียบเรือในต่างประเทศ

2. ประโยชน์จากการเพิ่มมูลค่าที่ดิน คือ มูลค่าที่ดินซึ่งเพิ่มขึ้นเนื่องจากการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานที่จะทำให้เกิดธุรกรรมทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น

3. ประโยชน์จากการประหยัดค่าขนส่งสินค้า คือ ค่าใช้จ่ายที่ประหยัดได้ในการขนส่งสินค้าเปรียบเทียบระหว่างการขนส่งรูปแบบอื่น ความได้เปรียบในเรื่องของปริมาณในการขนส่งที่สูงกว่าช่วยลดต้นทุนในรูปแบบการให้บริการอื่น ๆ ของท่าเรือ

4. ประโยชน์จากการประหยัดเวลาในการขนส่งสินค้า การสร้างท่าเรือนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อความสะดวกรวดเร็วจากการใช้เส้นทางตรงในการขนส่ง และเลิกใช้ท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้านลดเวลาในแฉะคอย

5. ประโยชน์จากการจ้างแรงงานในพื้นที่ การเพิ่มขึ้นของสวัสดิการสังคมในรูปการจ้างงานที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในรูปของรายได้ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP)

และ นอตต์บูม, พัลลิส และ โรดริก (Notteboom, Pallis & Rodrigue, 2021) ได้กล่าวยืนยันว่าท่าเรือยังคงสร้างประโยชน์จากความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจและสังคม โดยเฉพาะมูลค่าเพิ่มจากการจ้างงานโดยตรงและโดยอ้อมผลกระทบทางเศรษฐกิจของกิจกรรมท่าเรือไม่ได้จำกัดอยู่เพียงสภาพแวดล้อมในท้องถิ่นอีกต่อไป แต่แผ่ขยายไปทั่วพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ในระดับนานาชาติ กิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในท่าเรือและบริเวณโดยรอบสร้างประโยชน์ทางเศรษฐกิจอย่างมาก

ดังนั้น ประโยชน์ของท่าเรือจึงส่งผลต่อเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค ระดับชาติ และระดับนานาชาติที่สูงกว่าที่แสดงโดยการวัดมูลค่าเพิ่มจากสินค้าและการจ้างงานทั้งทางตรงและทางอ้อม แต่สิ่งที่ได้รับจากการมีท่าเรือที่มีศักยภาพจะทำให้ภาครัฐ และเอกชนเข้ามาสนใจลงทุนในกลุ่มธุรกิจการผลิต และบริการ อาจมีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือซึ่งต้องใช้เงินลงทุนสูงบ่งชี้ว่ากิจกรรมเหล่านี้ของท่าเรือจะส่งผลต่อรายได้ ที่มาจากการจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในค่าใช้จ่ายสาธารณะที่สนับสนุนกิจกรรมท่าเรือโดยเฉพาะกิจกรรมจากโครงสร้างพื้นฐาน เป็นต้น

สรุป

ท่าเรือหรือท่าเทียบเรือ หมายถึง สถานที่สำหรับให้บริการแก่เรือในการจอดเทียบบรรทุกหรือขนถ่ายของและรับส่งผู้โดยสารมีพื้นที่ติดกับชายฝั่งเพื่อใช้จอดเรือโดยใช้อุปกรณ์ช่วยเพื่ออำนวยความสะดวกในการนำสินค้าขึ้นเรือหรือยกออกจากเรือ และมีบริเวณสำหรับจัดเก็บสินค้าเพื่อการขนถ่ายไปสู่การขนส่งรูปแบบอื่น ๆ การท่าเรือแห่งประเทศไทยก่อตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 มีวัตถุประสงค์ เพื่อจัดดำเนินการ และนำมาซึ่งความเจริญของกิจการท่าเรือเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน ปัจจุบันการทำเรือแห่งประเทศไทยรับผิดชอบบริหารท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือเชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ก้าวมาเป็นรัฐวิสาหกิจที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรม และเศรษฐกิจการค้าของประเทศ มีผลประกอบการที่นำเงินรายได้เข้าสู่รัฐเป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการทั้งในและต่างประเทศ การท่าเรือแห่งประเทศไทย มีการปรับปรุง มุ่งเน้นการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในกิจการทุกด้าน มุ่งไปสู่การเป็นท่าเรือชั้นนำที่ได้มาตรฐานระดับโลก (world class port) ในการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ

หากจะพิจารณาถึงความสำคัญของการท่าเรือนับเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่สำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศสามารถสรุปได้ดังนี้ 1) ความสำคัญต่อเศรษฐกิจ 2) ความสำคัญต่อสังคม 3) ความสำคัญต่ออุตสาหกรรมและธุรกิจ 4) ความสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศ ท่าเรือเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้สามารถแข่งขันกับนานาประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ขนาดของท่าเรือมีความสำคัญต่อการคำนวณภาระค่าท่าเรือ ค่าภาระการผ่านร่องน้ำ วัตถุประสงค์ของท่าเรือเพื่อพัฒนากิจการท่าเรือให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน และช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ เพื่อยกระดับมาตรฐานในการให้บริการที่ทันสมัยและเป็นมาตรฐานสากลด้วยการติดตั้งระบบจัดการตู้สินค้าแบบอัตโนมัติรองรับการขนถ่ายเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของภูมิภาค เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตการทำงานของพนักงานให้ดีขึ้น การจำแนกประเภทของท่าเรือจะมีการแบ่งตามลักษณะดังนี้ 1) แบ่งตามลักษณะการใช้งาน 2) แบ่งตามลักษณะภูมิศาสตร์ 3) แบ่งตามความเชี่ยวชาญ 4) แบ่งตามการกำกับดูแล 5) แบ่งตามประเภทของสินค้า 6) แบ่งตามขนาดของท่าเรือ บทบาทหน้าที่ของท่าเรือสามารถแบ่งออกเป็น 3 ลักษณะคือ 1) หน้าที่พื้นฐาน 2) หน้าที่โดยธรรมชาติ 3) หน้าที่ตามสภาพแวดล้อมของท้องถิ่นและการเมือง ท่าเรือจึงเป็นการรวมกันของสิ่งอำนวยความสะดวกซึ่งมีองค์ประกอบต่าง ๆ ของท่าเรือมีดังนี้ 1) ท่าเทียบเรือ 2) หน้าท่า 3) ลานตู้สินค้า 4) ลานวางเรียงตู้สินค้า 5) สถานีตู้สินค้า 6) ศูนย์ควบคุม 7) ประตู 8) โรงซ่อมตู้สินค้า 9) ลานตู้สินค้าประเภทตู้เย็น 10) เชื้อนก้นคลื่นชายฝั่ง 11) ประตูน้ำขึ้นน้ำลง ภายในท่าเรือมีขนาดแตกต่างกันแต่ทุกสถานีเกี่ยวข้องกันเหมือนเป็นห่วงโซ่อุปทานที่ให้บริการและอำนวยความสะดวก

ท่าเรือเกิดขึ้นที่โดยอ้อมส่งผลประโยชน์ในด้านต่าง ๆ มากมาย ดังนี้ 1) ประโยชน์จากค่าภาระสินค้าที่เทียบท่าเรือ 2) ประโยชน์จากการเพิ่มมูลค่าที่ดิน 3) ประโยชน์จากการประหยัดค่าขนส่งสินค้า 4) ประโยชน์จากการประหยัดเวลาในการขนส่งสินค้า 5) ประโยชน์จากการจ้างแรงงานในพื้นที่ ประโยชน์ของท่าเรือจึงส่งผลต่อเศรษฐกิจระดับภูมิภาค ระดับชาติ และระดับนานาชาติ

คำถามท้ายบท

1. จงอธิบายลักษณะสำคัญของท่าเรือในด้านเศรษฐกิจ
2. จงอธิบายลักษณะสำคัญของท่าเรือในด้านสังคม
3. การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีบทบาทต่อการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์อย่างไร จงอธิบาย
4. จงบอกวิธีการจำแนกประเภทของท่าเรือมีกี่รูปแบบ อะไรบ้าง
5. จงอธิบายบทบาทหน้าที่พื้นฐานของท่าเรือ พอสั่งเซป
6. ท่าเรือสามารถยกระดับคุณภาพชีวิตการทำงานของพนักงานให้ดีขึ้นอย่างไร อธิบาย
7. ท่าเรือถูกสร้างที่โดยอ้อมก่อให้เกิดประโยชน์จากการเพิ่มมูลค่าที่ดิน หมายความว่าอย่างไร อธิบาย พอสั่งเซป
8. ศูนย์ควบคุมภายในท่าเรือ มีลักษณะการทำงานอย่างไร อธิบาย พอสั่งเซป
9. เชื้อนก้นคลื่นชายฝั่ง นำมาใช้ประโยชน์อย่างไรต่องานท่าเรือ อธิบาย พอสั่งเซป
10. การติดตั้งระบบจัดการตู้สินค้าแบบอัตโนมัติมีวัตถุประสงค์เพื่ออะไร อธิบาย พอสั่งเซป

เอกสารอ้างอิง

- กมลชนก สุทธิวาหนฤพุดิ. (2552). **ความรู้เรื่องท่าเรือ**. กรุงเทพฯ: ทีโอป.
- กรมเจ้าท่า. (2561). **ความรู้เรื่องท่าเรือและเรือ**. ค้นเมื่อ มีนาคม 17, 2564, จาก <https://www.md.go.th/intranet/index.php/2014-02-07-01-36-48/2014-02-20-13-17-38/-28/-29/-69/-72>
- การทำเรือแห่งประเทศไทย. (2564). **ประวัติความเป็นมาการทำเรือแห่งประเทศไทย**. ค้นเมื่อ มีนาคม 17, 2564, จาก <http://www.port.co.th>
- คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมของเอเชียและแปซิฟิกแห่งสหประชาชาติ. (2535). **แนวทาง การออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ แนวปฏิบัติเล่มที่ 2**. ค้นเมื่อ มีนาคม 17, 2564, จาก <https://digitallibrary.un.org/record/168003>
- ไชยยศ ไชยมั่นคง และประพันธ์ โลหะวิริยะศิริ. (2532). **เอกสารการสอนชุดวิชาการจัดการงานขนส่ง (ท่าเรือและการปฏิบัติการหน้าท่า)**. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- ท่าเรือแหลมฉบัง. (2545). **ประตูสู่ประเทศไทย การท่าเรือแห่งประเทศไทย**. กรุงเทพฯ: อักษรการพิมพ์
- _____. (2564). **ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับท่าเรือแหลมฉบัง**. ค้นเมื่อ มีนาคม 17, 2564, จาก <http://lcp.port.co.th/cs/internet/lcp/index.html>
- ถวัลย์ อ่อนศิริ. (2554). **การจัดการระบบโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ**. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

- รพีพัฒน์ อิงคสิทธิ์. (2557) **ท่าเรือน้ำลึกปากบารากับความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์**. คันเมื่อ เมษายน 20, 2564, จาก <https://thaipublica.org/2015/05/rapeepat-5>
- สรายุทธ ตีด้วง. (2554) **เอกสารประกอบการเรียนการสอนการจัดการท่าเรือ**. ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สรารุช พุฒนวล. (2561). **รายงานวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งท่าเรือระนอง จังหวัดระนอง**. นครปฐม: มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา
- Notteboom, T., Pallis, A. & Rodrigue, J.P. (2021). **Port economics management and policy**. Retrieved July 10, 2021, from <https://portecomonomicsmanagement.org/pemp/contents/introduction/defining-seaports/>
- Perryman, R.M. (2017). **The importance of ports**. Retrieved July 10, 2021, from <https://www.perrymangroup.com/publications/column/2017/07/03/the-importance-of-ports/>