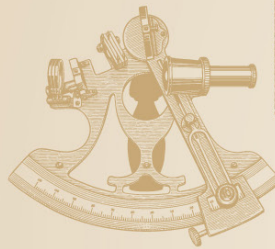




ประวัติของ การท่าเรือแห่งประเทศไทย



พลเรือโท พระยาราชวังสัน
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม



การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการในสังกัดกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 มีวัตถุประสงค์ เพื่อบริหารจัดการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการท่าเรือ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน ปัจจุบัน การท่าเรือแห่งประเทศไทย รับผิดชอบบริหารท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงทอง และท่าเรือระนอง

หลังจากประเทศไทยเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบบสมบูรณาญาสิทธิราช มาเป็นระบอบประชาธิปไตย เมื่อปี พ.ศ. 2475 ความคิดริเริ่มที่จะก่อสร้างท่าเรือของรัฐให้ทันสมัย โดยพลเรือโท พระยาราชวังสัน ซึ่งดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ขณะนั้น ได้เสนอโครงการขุดลอกสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา เพื่อส่งเสริมกิจการด้านพาณิชย์นาวี ให้เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่สามารถผ่านร่องน้ำเข้ามาบรรทุก - ขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือได้อย่างสะดวกและปลอดภัย แทนการลำเลียงสินค้านี้ระหว่างกรุงเทพฯ ถึงเกาะสีชังที่เคยปฏิบัติกันมาแต่เดิม และปรับปรุงท่าเรือที่มีอยู่ให้เป็นท่าเรือที่ทันสมัย เพื่อส่งเสริมการค้ากับต่างประเทศ แต่โครงการของพลเรือโท พระยาราชวังสัน ต้องประสบกับอุปสรรคนานัปการ ดังนั้น รัฐบาลไทยจึงได้ส่งเรื่องขอความช่วยเหลือไปยังสำนักงานใหญ่ สันนิบาตชาติ ณ กรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ สองปีต่อมา สันนิบาตชาติได้ส่งผู้เชี่ยวชาญเดินทางมาสำรวจสภาพเศรษฐกิจการค้าในกรุงเทพฯ และสำรวจสถานที่สร้างท่าเรือของรัฐบาลไทย ผู้เชี่ยวชาญทั้งสามได้เสนอให้มีการขุดลอกร่องน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา และเสนอบริเวณที่จะก่อสร้างท่าเรือให้รัฐบาลไทยเลือก 2 แห่ง คือ ที่ปากน้ำสมุทรปราการกับที่ตำบลคลองเตย รัฐบาลจึงเลือกที่ตำบลคลองเตยเป็นที่ก่อสร้างท่าเรือ ซึ่งก็คืออาณาบริเวณของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในปัจจุบัน



ปี พ.ศ. 2478

รัฐบาลจัดตั้งคณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือขึ้น มีพลเอกพระบริภัณฑ์ยุทธกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐการ เป็นประธานกรรมการดำเนินการขุดลอกสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา และสร้างท่าเรือที่ทันสมัยที่ตำบลคลองเตยตามข้อเสนอของสันนิบาตชาติ

ปี พ.ศ. 2479

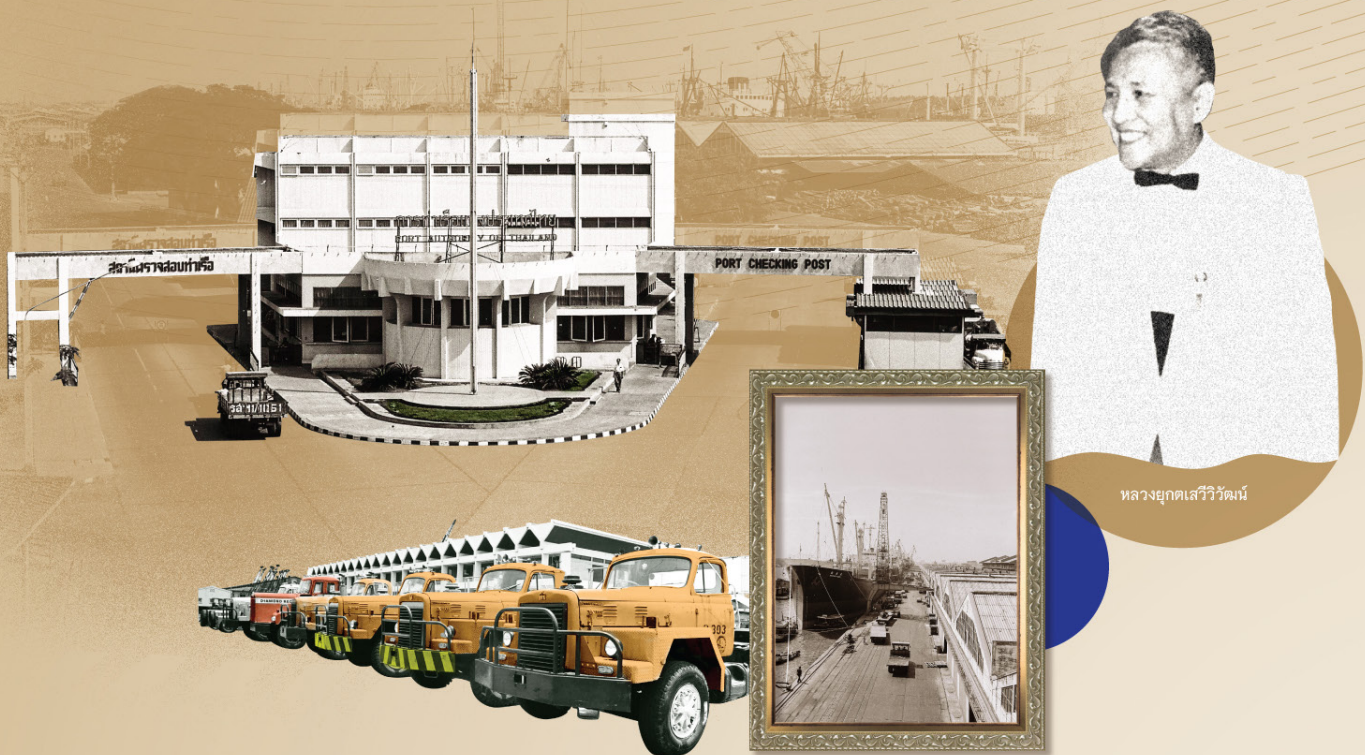
คณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือดำเนินการประกวดการออกแบบก่อสร้างท่าเรือ ปรากฏว่าแบบก่อสร้างท่าเรือของ ศาสตราจารย์อากัทซ์ ชาวเยอรมัน ได้รับการคัดเลือกสำหรับการประกวดราคาก่อสร้างท่าเรือ โดย บริษัท คริสเตียนี แอนด์นิลเสน ได้รับเลือกให้เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างท่าเรือ ในวงเงิน 20 ล้านบาท

ปี พ.ศ. 2481

รัฐบาลได้จัดตั้งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ โดยให้ หลวงประเสริฐ วิถีธิด นายช่างจากกรมรถไฟมาดำรงตำแหน่ง หัวหน้าสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ (พ.ศ. 2481 - 2486) และควบคุมการก่อสร้างโดยมีนายโรเบิร์ต ซวาทเก เป็นนายช่างที่ปรึกษา ขึ้นตรงต่อกระทรวงเศรษฐการ และเริ่มลงมือก่อสร้างท่าเรือที่คลองเตย

ปี พ.ศ. 2483

รัฐบาลได้สั่งซื้อเรือสันดอน 1 จากประเทศเนเธอร์แลนด์ และเริ่มขุดลอกร่องน้ำ แต่งงานขุดลอกร่องน้ำและการก่อสร้างท่าเรือต้องหยุดชะงักไปเนื่องจากเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 ขึ้น ในขณะนั้น ท่าเรือกรุงเทพมีเพียงเขื่อนเทียบเรือยาว 1,500 เมตร มีโรงพักสินค้า 4 หลัง คลังสินค้า 3 ชั้น 1 หลัง (คลังสินค้าทันสมัยในปัจจุบัน) อาคาร OB (ตึกอำนวยการปัจจุบัน)



ปี พ.ศ. 2490

ได้เปิดดำเนินการท่าเรือ โดยมีหลวงยุคเสวี วิวัฒน์ เป็นผู้อำนวยการ และคณะรัฐมนตรีได้แต่งตั้งคณะกรรมการ จัดวางนโยบายและควบคุมกิจการสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน

ปี พ.ศ. 2491

นาวาเอกหลวงสุภานุรักษ์ (สุภี จันทมาส) ดำรงตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ดำเนินการซ่อมแซม อาคารต่างๆ ที่ได้รับความเสียหายจากสงคราม พร้อมกับการก่อสร้างเพิ่มเติม

ปี พ.ศ. 2494

รัฐบาลกู้เงินจากธนาคารโลกมาดำเนินการขุดลอก ร่องน้ำสันดอนทางเดินเรือจากปากน้ำสมุทรปราการในแม่น้ำเจ้าพระยา ถึงท่าเรือคลองเตย รวมระยะทางประมาณ 66 กิโลเมตร และ จัดซื้ออุปกรณ์การยกขนสินค้ามาพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ

พฤษภาคม 2494

รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 จัดตั้งการท่าเรือแห่งประเทศไทยขึ้นเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม พร้อมรับโอนกิจการท่าเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ มาดำเนินการ

นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2494 ที่การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้รับการก่อตั้งเป็นต้นมา กิจการด้านการขนส่งทางน้ำได้มีการพัฒนาเรื่อยมาเป็นลำดับจนถึงปัจจุบัน โดยในอดีตสินค้าที่ขนส่งทางทะเลเป็นเรือสินค้าทั่วไปและสินค้าเทกอง ท่าเทียบเรือที่มีอยู่ในขณะนั้น ได้แก่ ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันตก จำนวน 9 ท่า เป็นท่าสำหรับบรรทุก - ขนถ่ายสินค้าทั่วไปและสินค้าเทกอง จนกระทั่งการขนส่งสินค้าด้วยระบบคอนเทนเนอร์ได้แพร่หลาย เข้ามาสู่ประเทศไทย ประมาณปี 2518 - 2520 การท่าเรือฯ จึงได้ดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออก เพื่อใช้ เป็นท่าอเนกประสงค์เพื่อรับผู้สินค้า โดยเปิดใช้งานได้ในปี 2520

นับแต่ปี 2520 เป็นต้นมานั้น การบรรทุก-ขนถ่ายผู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพมีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี จนท่าเรือกรุงเทพเริ่มแออัด ประกอบกับท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือแม่น้ำ ทำให้มีข้อจำกัดในการรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่และมีความเจริญเติบโต ทางด้านเศรษฐกิจ จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่ เพื่อรองรับเรือและสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น รัฐบาลจึงได้เร่งรัดให้มี การก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง แล้วเสร็จสมบูรณ์เมื่อปลายปี 2533 และเริ่มเปิดให้บริการในเดือนมกราคม 2534

ต่อมาได้มีการขยายโครงข่ายคมนาคมสู่ภูมิภาค โดยในปี พ.ศ. 2546 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เสนอแนวทางพัฒนาท่าเทียบเรือ โดยมอบให้การท่าเรือฯ เป็นผู้บริหารและประกอบการท่าเรือภูมิภาค เพื่อตอบสนองนโยบายรัฐบาลในการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและเป็นประตูการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ



และเพื่อให้การบริการท่าเรือสามารถเชื่อมโยงกับศูนย์กลางทางธุรกิจภูมิภาคต่างๆ สร้างความสะดวก และช่วยลดต้นทุนการขนส่งสำหรับสินค้าไทย การท่าเรือฯ ได้ขยายกิจการเพื่อเปิดเส้นทางการค้าใหม่ๆ ขึ้น โดยการเปิดให้บริการท่าเรือภูมิภาค 2 แห่ง คือท่าเรือเชียงแสน เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2546 และท่าเรือเชียงของ เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ ในวันที่ 1 มกราคม 2547

ท่าเรือเชียงแสนเป็นศูนย์กลางหรือประตูการค้าภูมิภาคอินโดจีน และโครงการพัฒนาเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นโครงการความร่วมมือระหว่าง 6 ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า กัมพูชา เวียดนาม และไทย สำหรับท่าเรือเชียงของเปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2547 เป็นท่าเรืออีกแห่งหนึ่งที่มุ่งเน้นในการบริการ นำเข้า - ส่งออกสินค้า และส่งเสริมการค้าชายแดนระหว่างประเทศตามข้อตกลง 4 ฝ่าย ประกอบด้วย สาธารณรัฐประชาชนจีน สหภาพพม่า สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และไทย

วันที่ 1 เมษายน 2555 รัฐบาลได้ก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งใหม่ขึ้น และได้ขยายบริการเป็นรูปแบบท่าเรือพาณิชย์สากล โดยใช้ชื่อ “ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน” ในพื้นที่ประมาณ 387 ไร่ เพื่อให้ท่าเรือ พาณิชย์ เชียงแสนสามารถรับปริมาณการค้าระหว่าง ไทย - จีนตอนใต้ที่เพิ่มมากขึ้น ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนมีบริการท่าเทียบเรือ และมีโรงพักสินค้าให้บริการ 2 หลัง เพื่อเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้า

เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546 คณะรัฐมนตรีมีมติให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยบริหารประกอบการท่าเรือระนอง เพื่อเป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้าทางทะเลฝั่งอันดามันของไทยเชื่อมโยงเส้นทางการค้ากับประเทศในเอเชียใต้ แอฟริกา และยุโรป หลังการเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการท่าเรือระนอง เริ่มเป็นที่รู้จักเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ไม่เพียงแต่ในฐานะของท่าเรือที่สนับสนุนกิจกรรมด้านการค้าระหว่างประเทศเท่านั้น ยังเป็นท่าเรือที่รองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการขุดเจาะ และสำรวจก๊าซธรรมชาติ

การท่าเรือฯ ได้พัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพงานบริการของท่าเรือต่าง ๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบ อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ได้มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลและระบบการบริหารจัดการสมัยใหม่มาใช้ โดยได้นำระบบบริหารจัดการท่าเทียบเรือตู้สินค้า (Container Terminal Management Systems : CTMS) ที่เป็นระบบ NAVIS ซึ่งเชื่อมโยงข้อมูลระบบ Port Community System : PCS เป็นการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์แบบไร้รอยต่อ ที่เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการแบบบูรณาการ ในรูปแบบท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งนำระบบรับรองมาตรฐานคุณภาพต่างๆ มาใช้เพื่อเสริมสร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการนอกจากนี้การท่าเรือฯ ได้มีการขยายธุรกิจใหม่ที่เกี่ยวเนื่องในอนาคต

ณ ปัจจุบัน การท่าเรือฯ ได้ก้าวมาเป็นรัฐวิสาหกิจที่นำเงินรายได้เข้ารัฐ เป็นองค์กรที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรม และเศรษฐกิจการค้าของประเทศ