



Moving Forward to be **a World Class Port**

รายงานประจำปี 2562
การทำเรือแห่งประเทศไทย

เชื่อมโยง - พัฒนา – เติบโต





เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ของภูมิภาค
ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
พัฒนาระบบการบริหารท่าเรือด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย
ให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล
เติบโตร่วมกันอย่างยั่งยืนทุกภาคส่วน ทั้งสังคม-สิ่งแวดล้อม
ภายใต้หลักจริยธรรมและการกำกับดูแลกิจการที่ดีขององค์กร



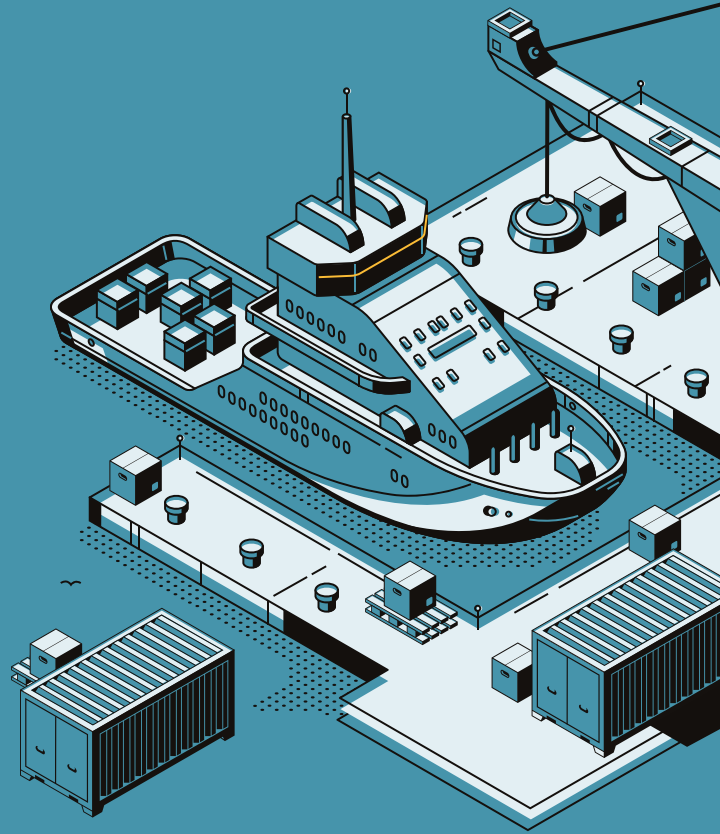




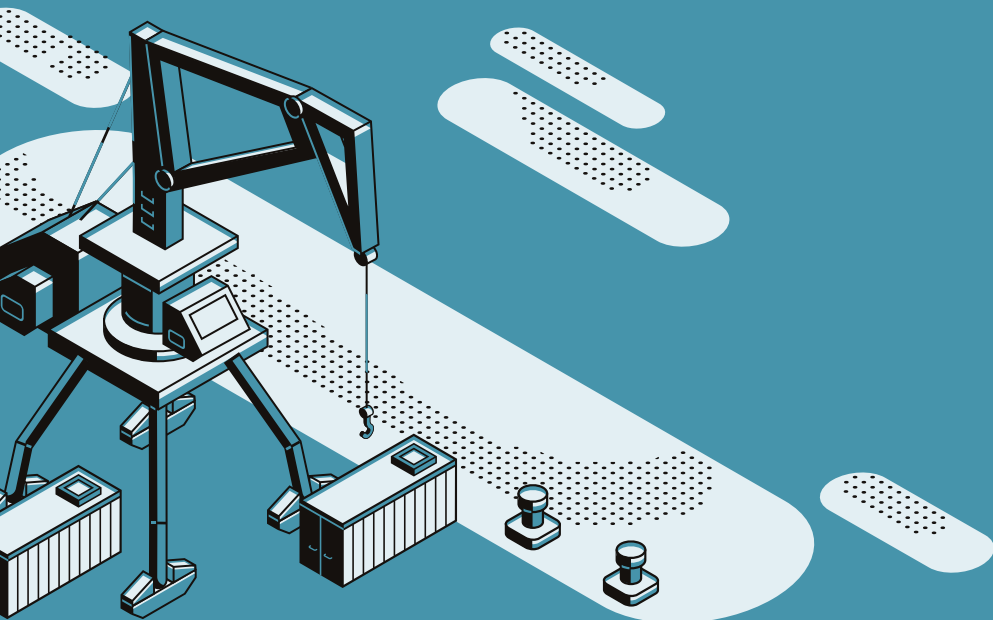
เชื่อมโยงสู่ศูนย์กลางการขนส่งสินค้าของอาเซียน
ด้วยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ



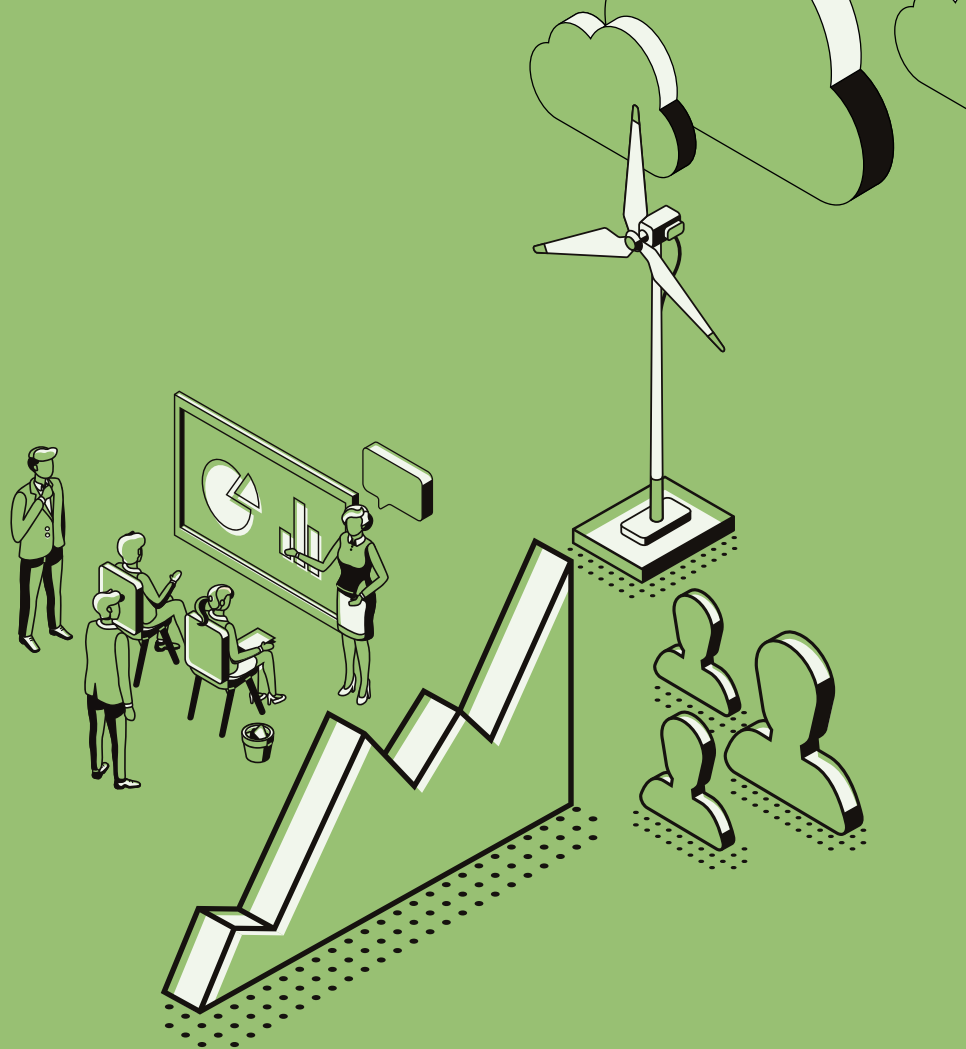




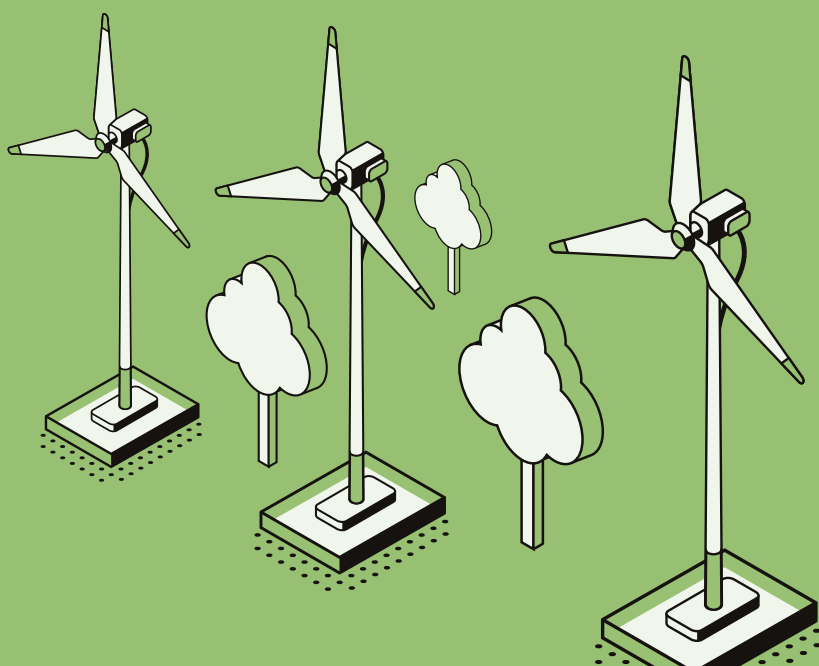
พัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้มีมาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก
ส่งเสริมขีดความสามารถทางการแข่งขันให้ประเทศ







➔ **เติบโต**อย่างยั่งยืน ด้วยจริยธรรมและการดำเนินธุรกิจ
ที่เป็นมิตรกับชุมชนและสิ่งแวดล้อม



สารบัญ

12

ส่วนที่ 1

สารจากผู้บริหาร

- สารประธานกรรมการ
การทำเรือแห่งประเทศไทย
- สารผู้อำนวยการ
การทำเรือแห่งประเทศไทย

16

ส่วนที่ 2

คณะผู้บริหารและบทบาทหน้าที่

- คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย
- บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ
ของคณะกรรมการการทำเรือ
แห่งประเทศไทย และคำตอบแทน
- การประชุมและคำตอบแทนของ
คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย
- ผู้บริหารระดับสูงของการทำเรือ
แห่งประเทศไทย

32

ส่วนที่ 3

ประวัติและการพัฒนาองค์กร

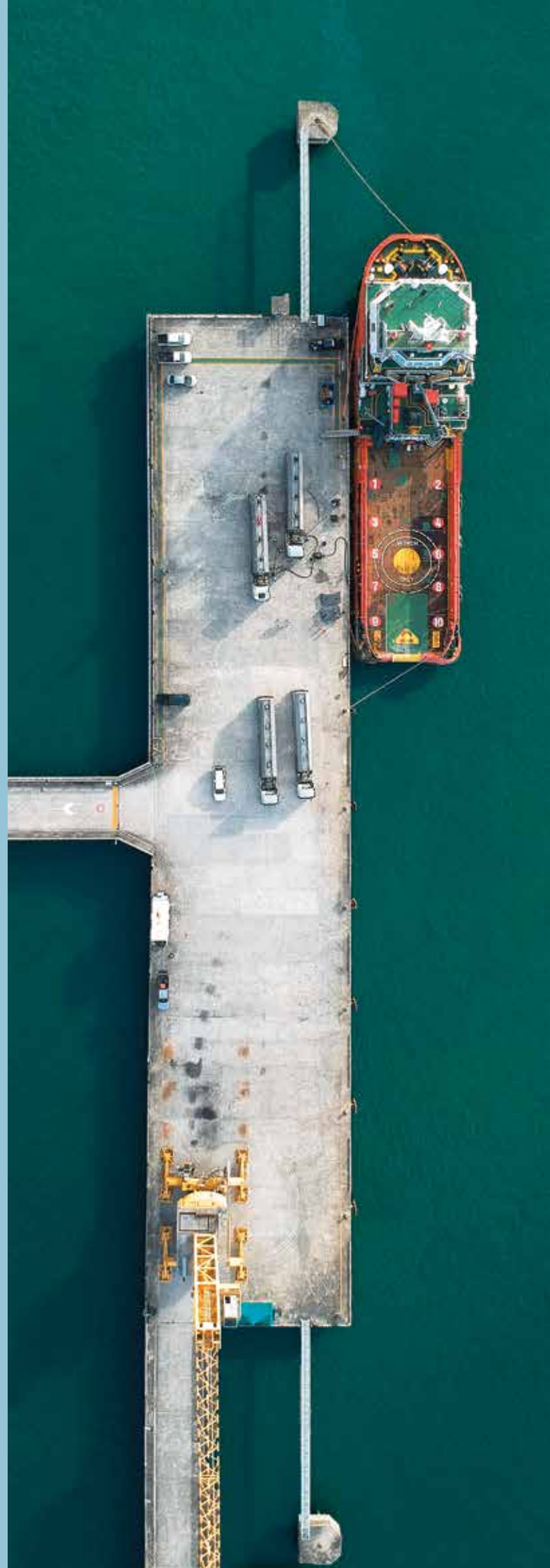
- ประวัติของการทำเรือแห่งประเทศไทย
- โครงสร้างองค์กร
- แผนวิสาหกิจ การทำเรือแห่งประเทศไทย
ปีงบประมาณ 2562 - 2566
- การบริหารการเงินและสินทรัพย์
- การมุ่งเน้นการบริหาร พัฒนา
ทรัพยากรบุคคล และธำรงรักษาบุคลากร
- โครงสร้างอัตราค่าจ้าง
- การมุ่งเน้นลูกค้า ตลาด และผู้มีส่วนได้เสีย
- สิ่งอำนวยความสะดวก

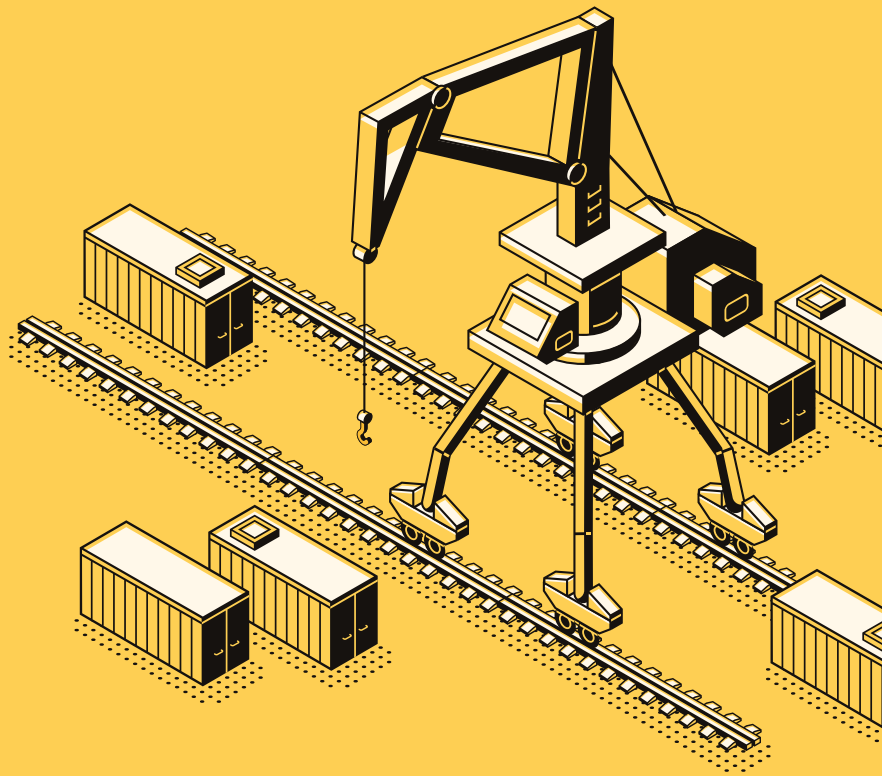
68

ส่วนที่ 4

ผลการบริหารการปฏิบัติงาน

- ผลการบริหารการปฏิบัติงาน
ปีงบประมาณ 2562
- การวิเคราะห์เศรษฐกิจและอุตสาหกรรม
การขนส่งทางน้ำและกิจการทำเรือ
- ผลการดำเนินงานตามนโยบายภาครัฐ
- ผลการดำเนินการขององค์กร/สถิติ
บริการเรือและสินค้า
- ความร่วมมือระหว่างประเทศ
- ประมวลภาพกิจกรรมในรอบปี





86

ส่วนที่ 5

การกำกับดูแลองค์กร

- การควบคุมภายใน
- การบริหารความเสี่ยง
- จริยธรรมและจรรยาบรรณของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานการทำเรือแห่งประเทศไทย
- การสรรหาผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
- นโยบายการกำกับดูแลที่ดี
- รายงานผลการดำเนินงานคณะกรรมการตรวจสอบของการทำเรือแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ 2562
- การดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540
- การจัดซื้อจัดจ้าง

98

ส่วนที่ 6

ความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ

- สรุปการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของการทำเรือแห่งประเทศไทย ประจำปี 2562
- ประมวลภาพกิจกรรมความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ

106

ส่วนที่ 7

รายงานของผู้สอบบัญชี

- รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน
- รายงานของผู้สอบบัญชี
- จบบแสดงฐานะการเงิน
- จบกทำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
- จบบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
- จบกกระแสเงินสด
- หมายเหตุประกอบงบการเงิน



วิสัยทัศน์

มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก ด้วยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ
เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573

ตำแหน่งเชิงกลยุทธ์ของท่าเรือ ภายใต้ความรับผิดชอบของ การทำเรือแห่งประเทศไทย

- ท่าเรือกรุงเทพ
เป็นท่าเรือแม่น้ำที่ได้มาตรฐานสากล บริการที่เป็นเลิศ สร้างมูลค่าเพิ่ม สนับสนุนการค้าของประเทศ
- ท่าเรือแหลมฉบัง
เป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์สู่การค้าโลกแบบไร้รอยต่อ
- ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน/ท่าเรือเชียงของ
เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่ได้มาตรฐาน
- ท่าเรือระนอง
เป็นประตูการขนส่งหลักทางฝั่งทะเลอันดามันที่ได้มาตรฐาน



ภารกิจ

1. พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานระดับโลก (World Class Port) เพื่อสนับสนุนและเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
2. พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) ที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจโลก
3. พัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ในเชิงธุรกิจ เพื่อให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม ได้รับผลตอบแทนในอัตราที่เหมาะสม และเป็นส่วนสนับสนุนการเติบโตขององค์กร
4. พัฒนางองค์กรให้มีสมรรถนะสูง เพื่อสนับสนุนการบริการและการดำเนินงานที่เป็นเลิศ
5. สร้างความนิยมและการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและชุมชนโดยรอบต่อการดำเนินกิจการท่าเรือและบทบาทความสำคัญในการพัฒนาประเทศ เพื่อสร้างการเติบโตและความเป็นอยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืน

หน้าที่ความรับผิดชอบ

มีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ ควบคุมการขนถ่ายและบรรจุทุกสินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบสินค้าให้แก่เจ้าของสินค้า ตลอดจนร่วมมือและประสานงานกับส่วนราชการและท่าเรือต่างประเทศ รวมทั้งพัฒนาและปรับปรุงกิจการท่าเรือให้เจริญก้าวหน้าทันสมัยตามสภาวะเศรษฐกิจ มีส่วนร่วมในการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และการเสริมสร้างศักยภาพด้านการแข่งขันของประเทศในเวทีโลก



สารประธานกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทย

จากปีที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน การทำเรือแห่งประเทศไทย ได้มีการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง และพัฒนาอย่างต่อเนื่อง นับตั้งแต่การพัฒนาทำเรือตามนโยบาย Thailand 4.0 ของรัฐบาล มาเป็น “ทำเรือ 4.0” ที่มุ่งเน้นในเรื่องการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการกิจการทุกด้าน ตลอดจนการมุ่งไปสู่การเป็นท่าเรือชั้นนำที่ได้มาตรฐานระดับโลก (World Class Port) ด้วยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ และเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573 ตามวิสัยทัศน์ที่กำหนด โดยได้มีโครงการพัฒนาตามแผนกลยุทธ์ของการทำเรือฯ ในด้านต่างๆ ที่สำคัญที่สนับสนุน ยุทธศาสตร์ชาติ รวมถึงนโยบายรัฐบาลทั้งที่ทำเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือภูมิภาค อาทิ โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 โครงการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพให้เป็น Smart Port โครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์และชุมชนควบคู่กันไป โดยมีโครงการ Smart Community โครงการพัฒนาท่าเรือภูมิภาค โดยมีแผนพัฒนาท่าเรือระนองให้เชื่อมโยงการขนส่งสินค้า ในกรอบความร่วมมือในกลุ่มประเทศ BIMSTEC ซึ่งโครงการต่างๆ ได้มีความคืบหน้าเป็นไปตามกรอบระยะเวลาของแผนงาน

ในภาพรวมการดำเนินกิจการของการท่าเรือฯ เป็นไปตามนโยบายของคณะกรรมการการท่าเรือฯ ที่มุ่งเน้นให้เกิดการบริหารงานองค์กรอย่างมีธรรมาภิบาล พัฒนาการดำเนินงาน และรูปแบบการให้บริการโดยการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ เพื่อให้เกิดการพัฒนาและเติบโตอย่างยั่งยืน ตลอดจนเพิ่มศักยภาพและยกระดับมาตรฐานให้เทียบเท่าท่าเรือชั้นนำของโลก รวมทั้งลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งได้วางแนวทางการพัฒนาที่สำคัญในปีต่อไป อาทิ การพัฒนาและขยายขีดความสามารถท่าเรือแหลมฉบัง รองรับการเติบโตของประเทศ สนับสนุนนโยบายรัฐบาลในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ให้สามารถเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งอย่างไร้รอยต่อ (Seamless Connectivity) เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ การพัฒนาท่าเรือภูมิภาคให้เป็นประตูการค้าหลัก สนับสนุนการค้าการลงทุนกับกลุ่มประเทศ BIMSTEC และ GMS รวมทั้งส่งเสริมการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC) นอกจากนี้ ยังมีแผนพัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมในการดำเนินงานเชิงรุก เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงและการแข่งขันในเชิงธุรกิจ รวมถึงการให้ความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสีย ชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมในการดำเนินงานและพัฒนาคุณภาพชีวิตของสังคมให้ดีขึ้นและเติบโตอย่างยั่งยืน ซึ่งหัวใจสำคัญในการดำเนินกิจการ คือ การกำกับดูแลกิจการโดยยึดหลักการกำกับดูแลที่ดีตามมาตรฐานสากล มีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และรับผิดชอบต่อสังคม

ความสำเร็จในด้านต่างๆ ที่เกิดขึ้น มาจากความร่วมมือของทุกภาคส่วนที่มีเป้าหมาย และทิศทางเดียวกัน คือ ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนของประเทศไทย ในนามของคณะกรรมการการท่าเรือฯ ขอขอบคุณผู้บริหาร พนักงาน ตลอดจนผู้ให้บริการและผู้มีส่วนได้เสียที่ให้การสนับสนุนการดำเนินงานของการท่าเรือฯ มาโดยตลอด และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความร่วมมืออันดีเช่นนี้ตลอดไป

วารีเอก โล อิศกุล
(โสภณ วัฒนมงคล)
ประธานกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

สารผู้อำนวยการ การทำเรือแห่งประเทศไทย



การทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานหลักด้านการขนส่งทางน้ำที่มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

การทำเรือฯ ได้ดำเนินกิจการตามแผนวิสาหกิจขององค์กร (Corporate Plan) ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและนโยบายรัฐบาล ในการส่งเสริมการขยายตัวทางเศรษฐกิจและศักยภาพในการแข่งขันทางการค้าในตลาดโลก สร้างความเจริญและรายได้แก่ประเทศ โดยการพัฒนาการบริหารจัดการและบริการสู่ท่าเรือมาตรฐานระดับโลก (World Class Port) พัฒนารัฐกิจเกี่ยวเนื่องที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ซึ่งเป็นโครงการสำคัญภายใต้โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development : EEC) โครงการพัฒนาท่าเรือระนอง เพื่อเป็นประตูการค้าฝั่งทะเลอันดามันที่จะเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่ง การค้าและการลงทุนกับกลุ่มประเทศ BIMSTEC และเป็นการสนับสนุนโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) ของรัฐบาล

นอกจากนี้ ยังได้พัฒนาการบริหารสินทรัพย์ในเชิงพาณิชย์โดยได้จัดทำแผนแม่บทการใช้พื้นที่ท่าเรือกรุงเทพให้เกิดประโยชน์สูงสุด ขณะเดียวกันก็สนองตอบยุทธศาสตร์ชาติ ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคทางสังคม โดยดำเนินโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย (Smart Community) เพื่อยกระดับชีวิตความเป็นอยู่ของชาวชุมชนโดยรอบท่าเรือให้ดีขึ้น พร้อมกันนี้การทำเรือฯ ยังได้ดำเนินโครงการพัฒนาเชื่อมโยง Data Logistic Chain ด้วยระบบ Port Community System (PCS) ที่นำเทคโนโลยีดิจิทัลมาบริหารจัดการข้อมูลจำนวนมาก (Big Data) เพื่อเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลด้านการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์แบบไร้รอยต่อ (Seamless Operation) ระหว่างหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนบน e-Logistics Platform ที่เป็นมาตรฐานสากลเพื่อเป็นการตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการอย่างครบวงจร

ปี 2562 ที่ผ่านมานี้ นับเป็นปีแห่งความสำเร็จและความภาคภูมิใจที่การทำเรือฯ ได้ปรับปรุงระบบการทำงานให้มีประสิทธิภาพ สร้างวัฒนธรรมองค์กรที่มีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ สอดคล้องตามหลักธรรมาภิบาล โดยการทำเรือฯ ได้คะแนนประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment : ITA) อยู่ในระดับ A โดยได้รับคะแนนเป็นลำดับที่ 1 ของหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งการมุ่งมั่นสู่ความสำเร็จดังกล่าวส่งผลต่อความเชื่อมั่น ความพึงพอใจและการยอมรับของผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย นอกจากนี้ ยังได้พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารอย่างต่อเนื่องจนได้รับการรับรองมาตรฐานด้านความปลอดภัยสารสนเทศ ISO/IEC27001 : 2013 (Information Security Management System : ISMS) และได้คะแนนการสำรวจระดับความพร้อมการพัฒนารัฐบาลดิจิทัลหน่วยงานภาครัฐของสำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (สพร.) สูงสุดในหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม พร้อมกันนี้ยังได้ดำเนินการในการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (BCM) ของการทำเรือฯ จนได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO22301 : 2012 อีกด้วย

โอกาสนี้ ผมขอขอบคุณคณะกรรมการ ผู้บริหารและพนักงานการทำเรือฯ ทุกท่านที่ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความอุตสาหะและมุ่งมั่นอย่างเต็มความสามารถ มีการพัฒนาตนเองให้พร้อมรับความเปลี่ยนแปลง ความท้าทาย และ Disruption ต่างๆ อีกทั้งร่วมกันบริหารจัดการ ปรับปรุงพัฒนางานทุกด้านสู่มาตรฐานสากล และเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง เพื่อเป้าหมายที่กำหนดไว้ ดังวิสัยทัศน์ “มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก ด้วยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน” และเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยสู่ความมั่งคั่งอย่างต่อเนื่องยั่งยืนสืบไป

เรือโก 
(กมลศักดิ์ พรหมประยูร)
ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย



นายสมศักดิ์ ห่มม่วง

ประธานกรรมการ
อายุ 60 ปี

ตำแหน่ง

- อธิบดีกรมเจ้าท่า
(เกษียณอายุราชการ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2562)

ประวัติการศึกษา / อบรม

- รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการบริหารจัดการสาธารณะ คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- เศรษฐศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 2) สาขาเศรษฐศาสตร์ ระหว่างประเทศ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- หลักสูตรวุฒิบัตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการ และผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน รุ่นที่ 17/2560 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 220/2016 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Maritime Transport Management ปี 2552 สถาบัน WES (BELGIUM) ราชอาณาจักรเบลเยียม
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (นบส.) ปี 2552 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรประกาศนียบัตรกฎหมายมหาชน รุ่นที่ 13/2545 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านเศรษฐกิจ
- ด้านการเงิน
- ด้านการบริหารจัดการสาธารณะ
- ด้านกฎหมายมหาชน

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)
- คณะกรรมการบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (รทส.)

หมายเหตุ : แต่งตั้งเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2561



พลเรือเอก ชัยณรงค์ เจริญรักษ์

กรรมการ
อายุ 64 ปี

ตำแหน่ง

- นายกสมาคมกีฬาเรือพายแห่งประเทศไทย
- การกีฬาแห่งประเทศไทย

ประวัติการศึกษา / อบรม

- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- บริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาการบริหารจัดการกอล์ฟ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิทยาศาสตร์ โรงเรียนนายเรือ กรมยุทธศึกษาทหารเรือ
- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง รุ่นที่ 16/2555 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม
- หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูงการเมืองการปกครอง ในระบอบประชาธิปไตยสำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 13/2552 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) ปี 2013 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการการกีฬาแห่งประเทศไทย ประเภทผู้แทนสมาคมกีฬา ที่ใช้คำว่า “ประเทศไทย”



นางปัทมา เอียรวิศิษฎ์สกุล

กรรมการ
อายุ 60 ปี

ตำแหน่ง

- รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (เกียยณอายุราชการ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2562)

ประวัติการศึกษา / อบรม

- ปริญญาเอก เศรษฐศาสตรระหว่างประเทศ ทฤษฎีและนโยบายการเงิน มหาวิทยาลัยคาร์ลตัน ประเทศแคนาดา
- ปริญญาโท ด้านการบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยคาร์ลตัน ประเทศแคนาดา
- ปริญญาโท การศึกษาคณิตศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร
- หลักสูตรป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 55 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง Advanced Management Program, Harvard Business School รุ่นที่ AMP 182/2555
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง Senior Executive Fellow, Harvard Kennedy School รุ่นปี 2554

ความรู้ความชำนาญ

- การวิเคราะห์สถานการณ์และแนวโน้มเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง
- การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ และการบริหารจัดการองค์กร
- การวิเคราะห์และจัดทำยุทธศาสตร์ด้านขีดความสามารถในการแข่งขัน
- การวิเคราะห์สถานการณ์ด้านความยากจน และความเหลื่อมล้ำ

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการบริหารสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน
- กรรมการนวัตกรรมแห่งชาติ
- กรรมการบริหารศูนย์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ
- กรรมการศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์



นายจำเริญ โพธิ์ยอด

กรรมการ (ผู้แทนกระทรวงการคลัง)
อายุ 56 ปี

ตำแหน่ง

- หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง

ประวัติการศึกษา / อบรม

- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 242/2017 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 58 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์การป้องกันและปราบปรามการทุจริตระดับสูง (นยปส.) รุ่นที่ 4/2556 สถาบันการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม (นบส.) รุ่นที่ 73/2554 วิทยาลัยนักบริหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและพาณิชย์ (TEPCoT) รุ่นที่ 11

ความรู้ความชำนาญ

- การบริหารจัดการคลังสินค้า
- การบริหารจัดการท่าเรือในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมศุลกากร
- ระบบสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการมูลนิธิต่อต้านการทุจริต
- กรรมการ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
- กรรมการรัฐวิสาหกิจการเคหะแห่งชาติ



นายกฤษฎพล สิมลี

กรรมการ
อายุ 60 ปี

ตำแหน่ง

- รองปลัดกระทรวงคมนาคม
- อธิบดีกรมทางหลวงชนบท
(แต่งตั้งเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2562 และเกษียณอายุราชการ
เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2562)

ประวัติการศึกษา / อบรม

- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาผู้นำทางสังคมธุรกิจและการเมือง
มหาวิทยาลัยรังสิต
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 53
วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรนักปกครองระดับสูง (รุ่นที่ 54) สถาบันดำรงราชานุภาพ
วิทยาลัยมหาดไทย กระทรวงมหาดไทย
- หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูง การบริหารงานภาครัฐ
และกฎหมายมหาชน (รุ่นที่ 9) สถาบันพระปกเกล้าฯ
- หลักสูตร “นักบริหารระดับกลาง” รุ่นที่ 6/2541 กรมโยธาธิการ
- หลักสูตรศึกษาดูงาน การออกแบบการใช้งานและการบำรุงรักษา
ทางลอดและทางต่างระดับ ประเทศนอร์เวย์ ปี 2539
- หลักสูตร “การบริหารสำหรับผู้บังคับบัญชาระดับกลาง”
รุ่นที่ 18/2533 กรมโยธาธิการ
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 149
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- หลักสูตร Ethical Leadership Program (ELP)
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านวิศวกรรมศาสตร์ (โยธา)
- ด้านการบริหารองค์การภาครัฐ

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
- กรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ดร. จุฬาลักษณ์ สุธามานพ

กรรมการ
อายุ 54 ปี

ตำแหน่ง

- ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ประวัติการศึกษา / อบรม

- Ph.D. (Law), University of Southampton, United Kingdom
- Master of Laws, University of Southampton,
United Kingdom
- นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 57
วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรการตรวจราชการ ปี 2554 สำนักงานรัฐมนตรีร่วมกับ
สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง 2 รุ่นที่ 2/2553
สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 47/2551
สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน

ความรู้ความชำนาญ

- การขนส่งทางน้ำ
- กฎหมายการขนส่ง
- กฎหมายพาณิชย์นาวี
- กฎหมายระหว่างประเทศ

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย



ดร. จิตพงษ์ นันทกิจวัฒน์

กสรมการ

อายุ 43 ปี

ตำแหน่ง

- กรรมการอิสระและกรรมการตรวจสอบ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด

ประวัติการศึกษา / อوس

- Ph.D. (Information Technology), Murdoch University, Australia
- Master of Science (Information Science), University of Pittsburgh, USA.
- Bachelor of Science (Computer Science), University of Waikato, New Zealand
- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors, IOD)
 - หลักสูตร Board Nomination and Compensation Program (BNCP) รุ่นที่ 6/2019
 - หลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP) รุ่นที่ 42/2018
 - หลักสูตร Boardroom Success Through Financing and Investment (BFI) รุ่นที่ 4/2018
 - หลักสูตร Ethical Leadership Program (ELP) รุ่นที่ 13/2018
 - หลักสูตร Financial Statements for Directors (ITG) รุ่นที่ 33/2017
 - หลักสูตร Strategic Board Master Class (SBM) English Program รุ่นที่ 1/2017
 - หลักสูตร Board Matters & Trends (BMT) รุ่นที่ 1/2016
 - หลักสูตร Boards that Make a Difference (BMD) English Program รุ่นที่ 2/2016
 - หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 24/2016
 - หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL) รุ่นที่ 4/2016
 - หลักสูตร Information Technology Governance (ITG) รุ่นที่ 3/2016
 - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 205/2015
 - หลักสูตร Successful Formulation & Execution of Strategy (SFE) รุ่นที่ 22/2014
- สถาบันพระปกเกล้า
 - หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูง การเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตยสำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 21 (ปปร.21) ปี 2560
 - หลักสูตรวุฒิบัตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจ และองค์การมหาชน รุ่นที่ 13 (PDI 13) ปี 2558
 - หลักสูตรประกาศนียบัตรผู้นำยุคใหม่ในระบอบประชาธิปไตย รุ่นที่ 4 (ปนป.4) ปี 2558
- สถาบันวิทยาการตลาดทุน
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน รุ่นที่ 28 (วตท.28) ปี 2562
- สถาบันวิทยาการธุรกิจและอุตสาหกรรม
 - หลักสูตรนักบริหารระดับสูงด้านการพัฒนาธุรกิจอุตสาหกรรมและการลงทุน รุ่นที่ 5 (วธอ.5) ปี 2561
- สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 - หลักสูตรผู้บริหาร "Leadership and Governance" (LG-2016) 24 สิงหาคม 2559
- World Maritime University, Malmö, Sweden
 - หลักสูตรผู้บริหาร Port and Shipping Trend & Technology, 28 พฤษภาคม 2561

ความรู้ความชำนาญ

- เทคโนโลยีสารสนเทศ
- โทรคมนาคม
- โลจิสติกส์
- หุ่นยนต์ศาสตร์

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการและกรรมการตรวจสอบ บริษัท ไปรษณีย์ไทยดิสรวิวัฒน์ จำกัด
- กรรมการอิสระและกรรมการตรวจสอบ บริษัท แกรนด์ แอสเสท ไบเทคส์ แอนด์ พรอพเพอร์ตี้ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการอิสระและกรรมการตรวจสอบ บริษัท บลิส-เทล จำกัด (มหาชน)
- ผู้พิพากษาสมทบ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง

การท่าเรือแห่งประเทศไทย



นายประเวศ อรรถสุภผล

กสรมการ

อายุ 62 ปี

ตำแหน่ง

- อดีตกรรมการร่างกฎหมายประจำสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ประวัติการศึกษา / อوس

- ครุศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการวัดและประเมินผล จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายมหาชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- การศึกษาศาสตรบัณฑิต สาขามัธยมศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ปทุมวัน

ความรู้ความชำนาญ

- การร่างกฎหมาย และการให้ความเห็นทางกฎหมาย

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิด้านกฎหมาย ในคณะกรรมการสุขภาพจิตแห่งชาติ
- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิด้านกฎหมาย ในคณะกรรมการคุ้มครองเด็กที่เกิดโดยอาศัยเทคโนโลยีช่วยการเจริญพันธุ์ทางการแพทย์
- กรรมการในคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในคน ของคณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล
- กรรมการในคณะกรรมการอาหาร
- ที่ปรึกษากฎหมาย คณะกรรมการค่าจ้าง

หมายเหตุ : แต่งตั้งเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2560



นางปราภนา มงคลกุล

กรรมการ
อายุ 55 ปี

ตำแหน่ง

- ประธานกรรมการ บริษัท บูติก คอนซัลติ้ง กรุ๊ป จำกัด

ประวัติการศึกษา / อบรม

- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL) รุ่นที่ 8/2017 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Advance Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 22/2016 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจ และองค์การมหาชน รุ่นที่ 13/2558 สถาบันพัฒนากรรมการและผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร Thai Intelligent Investors รุ่นที่ 1/2555 สถาบันวิทยาการผู้ลงทุนไทย
- หลักสูตร Advanced Management Program 180 Year 2011, Harvard Business School, Boston, USA
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 6/2551 สถาบันวิทยาการตลาดทุน
- หลักสูตร Chief Financial Officer Certification Program รุ่นที่ 1/2547 สมาคมนักบัญชีและผู้สอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 34/2003 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 2/2003 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Diploma Examination 2003, The Australian Institute of Directors Association

ความรู้ความชำนาญ

- บริหารการเงิน การบัญชี
- กลยุทธ์ และการลงทุนขององค์กรขนาดใหญ่

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด
- ผู้พิพากษาสมทบ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง
- กรรมการ บริษัท เอฟ เอ็น แฟคตอรี เอ๊าท์เลท จำกัด (มหาชน)
- กรรมการอิสระ บริษัท ที.เค.เอส. เทคโนโลยี จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท เอ็มอีเอช จำกัด
- กรรมการอำนวยการ / วิทยากร สมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย
- สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ / วิทยากร สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

หมายเหตุ : แต่งตั้งเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2560
: ลาออกตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2561



นางชนัญญารักษ์ เพ็ชรรัตน์

กรรมการ
อายุ 56 ปี

ตำแหน่ง

- กรรมการผู้จัดการ บริษัท ดีเอสแอล เอ็กซ์เพรส อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล (ประเทศไทย) จำกัด

ประวัติการศึกษา / อบรม

- Master of Management Information System, University of West Virginia, USA
- บริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- หลักสูตร IMD Switzerland ปี 2558
- หลักสูตร Berkeley Executive Coaching Leadership ปี 2557
- หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) รุ่นที่ 1 ปี 2556
- หลักสูตร Capital Market Academy (CMA) รุ่นที่ 14 ปี 2555
- หลักสูตร Executive Development Program (EDP) รุ่นที่ 6 ปี 2553
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 49/2004

หมายเหตุ : แต่งตั้งเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2560
: ลาออกตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2561



พลเอก วิวรรณ สุชาติ

กสรมการ

อายุ 63 ปี

ตำแหน่ง

- อดีตผู้ทรงคุณวุฒิพิเศษกองทัพบก

ประวัติการศึกษา / อบรม

- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมเครื่องกล
คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนิวเซาท์เวลส์
ประเทศออสเตรเลีย
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมเครื่องกล
คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนิวเซาท์เวลส์
ประเทศออสเตรเลีย
- หลักสูตรป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐ เอกชนและการเมือง
รุ่นที่ วปอ.54 (วปม.5) ปี 2555 สถาบันวิทยาลัยป้องกัน
ราชอาณาจักร
- หลักสูตรวิทยาลัยการทัพบก รุ่นที่ 46/2554
สถาบันวิทยาลัยการทัพบก
- หลักสูตรเสนาธิการทหารบก รุ่นที่ 67/2531
โรงเรียนเสนาธิการทหารบก

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านวิศวกรรมเครื่องกล
- ด้านการบริหาร
- ด้านโลจิสติกส์

หมายเหตุ : แต่งตั้งเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2561



บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ ของคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย และค่าตอบแทน

คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้รับการแต่งตั้งจากคณะรัฐมนตรี ตามพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 22 (แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2499) ประกอบด้วย ประธานกรรมการหนึ่งคน กรรมการอื่นไม่น้อยกว่าหกคนแต่ไม่เกินสิบคน ซึ่งอย่างน้อยจะต้องเป็นผู้มีความรู้และจัดเจนเกี่ยวกับท่าเรือหนึ่งคน และเกี่ยวกับการเศรษฐกิจหรือการคลังหนึ่งคน มีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไป ซึ่งกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 29

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

1. ปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับขององค์กร ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และจะต้องระวังรักษาประโยชน์ขององค์กร
2. กำหนดวิสัยทัศน์ขององค์กรและกำกับดูแลให้ฝ่ายบริหารดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มมูลค่าสูงสุดแก่องค์กร
3. ให้ความเห็นชอบแผนต่างๆ และนโยบายที่สำคัญขององค์กร
4. พิจารณานอมนุมัติรายการที่สำคัญ เช่น โครงการ/งาน/ธุรกิจใหม่ การซื้อ/ขายทรัพย์สิน การดำเนินการใดๆ ที่กฎหมายกำหนด การซื้อ/การจ้าง ตามอำนาจและวงเงินที่กำหนดให้มีอำนาจอนุมัติตามระเบียบพัสดุการท่าเรือฯ
5. จัดให้มีระบบบัญชี การรายงานทางการเงิน และการตรวจสอบบัญชีที่เชื่อถือได้ รวมทั้งดูแลให้มีกระบวนการในการประเมินติดตามผลของการควบคุมภายใน และการตรวจสอบภายใน การบริหารจัดการความเสี่ยงให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
6. ดูแลไม่ให้เกิดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์กร
7. มีอำนาจว่าจ้างที่ปรึกษา หรือบุคคลภายนอกตามระเบียบของการท่าเรือฯ มาให้ความเห็นหรือคำปรึกษาในกรณีจำเป็น
8. รับผิดชอบต่อผลประโยชน์ของสาธารณะ และการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร โดยให้มีความตั้งใจและความระมัดระวังในการปฏิบัติงาน
9. กำกับดูแลกิจการโดยมีการปฏิบัติงานอย่างมีจริยธรรม

คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้แต่งตั้งกรรมการการท่าเรือฯ ให้ร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการและอนุกรรมการชุดต่างๆ เพื่อช่วยในการกำกับดูแลการดำเนินงานของการท่าเรือฯ ดังนี้

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความรับผิดชอบต่อสังคมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

(ยกเลิกคำสั่งคณะกรรมการการท่าเรือฯ เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2562)

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. กำกับดูแลการบริหารงานของการท่าเรือฯ ให้เป็นไปตามหลักการบริหารจัดการองค์กรที่ดี (Corporate Governance) และนโยบายของคณะกรรมการการท่าเรือฯ
2. เสนอแนวนโยบายต่อคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อพิจารณาหลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance) รวมทั้งแนวทางด้านความรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility) ของการท่าเรือฯ
3. พิจารณาทบทวนหลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และความรับผิดชอบต่อสังคมของการท่าเรือฯ เพื่อเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ
4. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี และแผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของการท่าเรือฯ
5. ส่งเสริมให้คณะกรรมการการท่าเรือฯ ผู้บริหาร และพนักงานมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมทั้งการส่งเสริมให้คณะกรรมการการท่าเรือฯ ผู้บริหาร พนักงาน ชุมชน ลูกค้า และประชาชนทั่วไปมีส่วนร่วมในกิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของการท่าเรือฯ
6. พิจารณาแต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงาน เพื่อทำหน้าที่สนับสนุนงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี และงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมได้ตามความจำเป็น
7. ติดตามและรายงานผลการดำเนินงานเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบ หรือพิจารณาสั่งการเป็นรายไตรมาส
8. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ มอบหมาย

คณะกรรมการจริยธรรมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

(ยกเลิกคำสั่งคณะกรรมการการท่าเรือฯ เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2562)

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. ควบคุม กำกับ ส่งเสริมและให้คำแนะนำในการปฏิบัติ เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบการท่าเรือฯ ว่าด้วยจริยธรรมของคณะกรรมการ ผู้บริหารและพนักงานการท่าเรือฯ พ.ศ. 2552 และระเบียบการท่าเรือฯ ว่าด้วยจริยธรรมของคณะกรรมการ ผู้บริหารและพนักงานการท่าเรือฯ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2554
2. สอดส่องดูแลให้มีการปฏิบัติตามระเบียบฯ ในกรณีที่มีข้อสงสัยหรือมีข้อร้องเรียนว่ามีการฝ่าฝืนจริยธรรม ให้ส่งเรื่องให้ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เพื่อปฏิบัติตามระเบียบฯ นี้โดยเร็ว
3. พิจารณาวินิจฉัยชี้ขาดปัญหาอันเกิดจากการใช้ระเบียบฯ เมื่อได้วินิจฉัยแล้วให้ส่งคำวินิจฉัยให้คณะกรรมการการท่าเรือฯ โดยพลัน ถ้าคณะกรรมการการท่าเรือฯ มิได้วินิจฉัยเป็นอย่างอื่นภายในเก้าสิบวัน นับแต่วันที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ รับเรื่อง ให้ถือว่าคำวินิจฉัยของคณะกรรมการจริยธรรมของการท่าเรือฯ เป็นที่สุด
4. คุ้มครอง ประกันความเป็นอิสระและเที่ยงธรรมของกลุ่มงานคุ้มครองจริยธรรม หรือกองกำกับดูแลองค์กร
5. คุ้มครองพนักงานซึ่งปฏิบัติตามระเบียบฯ อย่างตรงไปตรงมา มิให้ผู้บังคับบัญชาใช้อำนาจโดยไม่เป็นธรรมต่อพนักงานผู้นั้น
6. พิจารณาให้ความเห็นต่อคณะกรรมการการท่าเรือฯ เกี่ยวกับการประเมินการปฏิบัติตามระเบียบฯ ของผู้อำนวยการการท่าเรือฯ พิจารณาและให้ความเห็นต่อผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เกี่ยวกับการแต่งตั้ง โยกย้าย ถอดถอน และพิจารณาความดีความชอบของผู้อำนวยการกองกำกับดูแลองค์กร

7. เสนอแนะการแก้ไขเพิ่มเติมระเบียบฯ ต่อคณะกรรมการการท่าเรือฯ
8. ตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงาน เพื่อช่วยในการดำเนินงานตามระเบียบฯ
9. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจง ให้ข้อมูล คำปรึกษา หรือข้อเสนอแนะ หรือขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น
10. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ มอบหมาย
11. จัดทำรายงานเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เป็นประจำทุกปี

คณะกรรมการจริยธรรมและความรับผิดชอบต่อสังคมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

(คำสั่งคณะกรรมการการท่าเรือฯ แต่งตั้งเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2562)

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนงานส่งเสริมคุณธรรมจริยธรรม การต่อต้านการทุจริต และแผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของการท่าเรือฯ
2. ส่งเสริมให้คณะกรรมการการท่าเรือฯ ผู้บริหาร และพนักงานมีความรู้ความเข้าใจ และประพฤติปฏิบัติตามค่านิยม จรรยาบรรณของการท่าเรือฯ และมีส่วนร่วมในการต่อต้านการทุจริต รวมทั้งการส่งเสริมให้คณะกรรมการการท่าเรือฯ ผู้บริหาร พนักงาน ชุมชน ลูกค้า และประชาชนทั่วไป มีส่วนร่วมในกิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของการท่าเรือฯ
3. พิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการ หรือคณะทำงานเพื่อทำหน้าที่สนับสนุนงานส่งเสริมคุณธรรมจริยธรรม การต่อต้านการทุจริต และงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมได้ตามความจำเป็น
4. ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ มอบหมาย
5. ติดตามและรายงานผลการดำเนินงานเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบ หรือพิจารณาสั่งการเป็นรายไตรมาส

คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องที่น่าสนใจคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่กลั่นกรองเรื่องต่างๆ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ

คณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบตามหลักเกณฑ์ที่คณะรัฐมนตรีและกระทรวงการคลังกำหนด (ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 10 ของระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบ และหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2555)

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาและอนุมัติกรอบนโยบายการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในของการท่าเรือฯ
2. พิจารณาวางกฎบัตรเพื่อการบูรณาการกับคณะกรรมการตรวจสอบ
3. พิจารณานุมัติแผนบริหารความเสี่ยง แผนการดำเนินงานการควบคุมภายใน และแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการท่าเรือฯ
4. กำกับและประเมินประสิทธิภาพการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการท่าเรือฯ ให้เป็นไปตามนโยบายการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน นโยบายการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการท่าเรือฯ
5. แต่งตั้งคณะกรรมการ หรือคณะทำงานได้ตามความจำเป็น

6. เชิญผู้ที่เกี่ยวข้องชี้แจง ให้ข้อมูล คำปรึกษา หรือข้อเสนอแนะ และขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น
7. รายงานผลการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายในและการดำเนินการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ พร้อมความเห็นเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบตามระยะเวลาที่เหมาะสม
8. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ มอบหมาย

คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่ ตามมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543

คณะกรรมการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT) ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. กำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแนวทางในการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของการท่าเรือฯ
2. กำกับดูแลการจัดทำและปรับปรุงแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของการท่าเรือฯ ให้เกิดสอดคล้องและสนับสนุนต่อกิจกรรมการดำเนินการกิจของการท่าเรือฯ ตลอดจนนโยบายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของกระทรวงคมนาคมและของประเทศไทย
3. กำกับดูแลการจัดทำและปรับปรุงแผนปฏิบัติการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของการท่าเรือฯ
4. กำกับดูแลการจัดทำและปรับปรุงแผนความมั่นคงปลอดภัยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของการท่าเรือฯ (ICT Security Plan)
5. กำกับดูแลธรรมาภิบาลในการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของการท่าเรือฯ (IT Governance)
6. พิจารณากำหนดแนวทางการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้ในกิจการของการท่าเรือฯ อย่างเหมาะสม
7. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานได้ตามความจำเป็น
8. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจง ให้ข้อมูล คำปรึกษา หรือข้อเสนอแนะและขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น
9. ติดตามและรายงานผลการดำเนินงานเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบ ตามระยะเวลาที่เหมาะสม

คณะกรรมการกลั่นกรองงานด้านกฎหมายของคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณากลับกรองให้คำปรึกษา และให้ข้อเสนอแนะในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานด้านกฎหมายของคณะกรรมการการท่าเรือฯ ตามที่ได้รับมอบหมาย หรือตามที่เห็นสมควร
2. เชิญเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องมาให้คำชี้แจง หรือขอเอกสาร พยานหลักฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานของการท่าเรือฯ ได้ตามความจำเป็น
3. ปฏิบัติงานอื่นตามที่ประธานกรรมการการท่าเรือฯ หรือคณะกรรมการการท่าเรือฯ มอบหมาย

คณะกรรมการสรรหาผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่สรรหาบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์เหมาะสมที่จะเป็นผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

คณะอนุกรรมการพิจารณาแผนงานและประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำเนินการท่าเรือแห่งประเทศไทย

" มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาแผนงานที่ผู้ดำเนินการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการท่าเรือฯ แล้วนำผลการพิจารณาเสนอคณะกรรมการท่าเรือฯ ให้ความเห็นชอบต่อไป
2. กำหนดรายละเอียด หลักเกณฑ์ และวิธีการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำเนินการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการท่าเรือฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ
3. ประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำเนินการท่าเรือฯ ให้เป็นไปตามสัญญาจ้าง หลักเกณฑ์ และวิธีการที่คณะกรรมการท่าเรือฯ ได้ให้ความเห็นชอบ ก่อนเสนอคณะกรรมการท่าเรือฯ พิจารณาต่อไป
4. พิจารณาการปรับเพิ่มค่าตอบแทนคงที่และการจ่ายค่าตอบแทนพิเศษประจำปี ตามผลประกอบการของการท่าเรือฯ และผลการประเมิน เสนอคณะกรรมการท่าเรือฯ พิจารณานุมัติ

คณะอนุกรรมการพิจารณาจัดทำสัญญาจ้างและกำหนดค่าตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งผู้ดำเนินการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่พิจารณาจัดทำสัญญาจ้างและกำหนดค่าตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งผู้ดำเนินการท่าเรือฯ และเสนอคณะกรรมการท่าเรือฯ พิจารณาก่อนเสนอกระทรวงการคลังให้ความเห็นชอบต่อไป ตามมาตรา 8 จัตวา แห่งพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

คณะอนุกรรมการทรัพยากรบุคคลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. ให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านทรัพยากรบุคคลของการท่าเรือฯ
2. พิจารณาแผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล ก่อนเสนอคณะกรรมการท่าเรือฯ
3. จัดระบบทดแทนและหลักเกณฑ์ในการขึ้นสู่ระดับผู้บริหาร
4. ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลด้านทรัพยากรบุคคลตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการท่าเรือฯ

คณะกรรมการปฏิรูปสินทรัพย์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. กำหนดแนวทางการบริหาร กำกับดูแล เฝ้าระวังและติดตามการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณเขตคลองเตยและพื้นที่โดยรอบของการท่าเรือฯ ทั้งในเขตรั้วศุลกากรและนอกเขตรั้วศุลกากร ตามผังแม่บทที่ดินคณะกรรมการท่าเรือฯ ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว ตลอดจนพื้นที่ของท่าเรือแหลมฉบัง ให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับนโยบายของคณะกรรมการท่าเรือฯ และตามนโยบายของรัฐบาล
2. พิจารณาอัตราค่าเช่าให้มีความเหมาะสมสอดคล้องตามศักยภาพของพื้นที่ทั้งบริเวณท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง
3. พิจารณารวบรวม ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อเสนอแนะแนวทาง วิธีการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลกระทบในการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังแม่บท
4. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจงให้ข้อมูล คำแนะนำ คำปรึกษา ข้อเสนอแนะ หรือขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น
5. แต่งตั้งคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม
6. รายงานผลการดำเนินการเสนอคณะกรรมการท่าเรือฯ เพื่อทราบ หรือพิจารณาสั่งการทุกเดือน

คณะอนุกรรมการกลั่นกรองงบประมาณของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่พิจารณากลั่นกรองงบประมาณของการท่าเรือฯ ให้เป็นไปด้วยความรอบคอบ เรียบร้อย ก่อนเสนอคณะกรรมการท่าเรือฯ รวมถึงพิจารณางบประมาณต่างๆ ตามที่คณะกรรมการท่าเรือฯ มอบหมาย โดยสามารถเชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจงให้ข้อมูล คำปรึกษา ข้อเสนอแนะ หรือขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น

การประชุมและค่าตอบแทนของคณะกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทย

การจ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมให้แก่คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการชุดย่อย เป็นไปตามหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจที่คณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลังกำหนด และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2562 โดยกำหนดค่าตอบแทนรายเดือนให้กับผู้ที่ดำรงตำแหน่งกรรมการรัฐวิสาหกิจ ตามสัดส่วนระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่ง และจ่ายให้ประธานกรรมการรัฐวิสาหกิจ ในอัตรา 2 เท่าของค่าตอบแทนรายเดือนกรรมการรัฐวิสาหกิจ สำหรับอัตราค่าเบี้ยประชุมกรรมการเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีที่แยกตามกลุ่มรัฐวิสาหกิจ และหากกรรมการรัฐวิสาหกิจท่านใด ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการในคณะกรรมการอื่นๆ มากกว่า 1 คณะ ให้ได้รับเบี้ยประชุมเป็นอัตรา 0.5 เท่าของค่าเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ รวมแล้วไม่เกิน 2 คณะ คณะละไม่เกิน 1 ครั้งต่อเดือน

การประชุมคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย

ในปีงบประมาณ 2562 มีการประชุมคณะกรรมการการทำเรือฯ จำนวน 10 ครั้ง (ตุลาคม 2561 - กรกฎาคม 2562)

ลำดับที่	รายชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม	ค่าเบี้ยประชุม (บาท)
1	นายสมศักดิ์ ห่มม่วง	10	162,500
2	พลเรือเอก ชัยณรงค์ เจริญรักษ์	9	120,000
3	นางปัทมา เรียงวิเศษกุล	10	130,000
4	นายจำเริญ โพธิยอด	9	120,000
5	นายกฤษฎเทพ สิมลี	8	100,000
6	ดร. จุฬิา สุขมานพ	3	30,000
7	ดร. วิฑิตพงศ์ นันทากิวัฒน์	8	110,000
8	นายประเวศ อรรถศุภผล	10	130,000
9	นางปรารภนา มงคลกุล	2	20,000
10	นางชนัญญารักษ์ เพ็ชรรัตน์	1	10,000
11	พลเอก วิวรรณ สุชาติ	10	130,000
รวม			1,062,500

หมายเหตุ : - แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่นในคณะกรรมการการทำเรือฯ (ลำดับที่ 1 และ 11) ตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน 2561
 - แต่งตั้งกรรมการอื่นในคณะกรรมการการทำเรือฯ (ลำดับที่ 2 - 7) ตั้งแต่วันที่ 18 กรกฎาคม 2560
 - แต่งตั้งกรรมการอื่นในคณะกรรมการการทำเรือฯ (ลำดับที่ 8 - 10) ตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม 2560
 - กรรมการการทำเรือฯ ลำดับที่ 9 และ 10 ลาออกตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2561
 - ประธานกรรมการและกรรมการอื่นในคณะกรรมการการทำเรือฯ ลาออกตั้งแต่วันที่ 5 สิงหาคม 2562 (ลำดับที่ 1 - 3, 5 - 8 และ 11)
 - กรรมการการทำเรือฯ ลำดับที่ 4 ยังดำรงตำแหน่ง ณ วันที่ 30 กันยายน 2562

การประชุมคณะกรรมการ/อนุกรรมการชุดต่างๆ

ปีงบประมาณ 2562 จำนวนเข้าร่วมประชุม/จำนวนการประชุม ดังนี้

ชื่อ-นามสกุล		คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความรับผิดชอบต่อสังคมของการทำเรือฯ	คณะกรรมการจริยธรรมของการทำเรือฯ	คณะกรรมการจริยธรรมและความรับผิดชอบต่อสังคมของการทำเรือฯ	คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องที่น่าสนใจคณะกรรมการการทำเรือฯ	คณะกรรมการตรวจสอบของการทำเรือฯ (Audit Committee)	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและความปลอดภัยในของการทำเรือฯ	คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ของการทำเรือฯ	คณะกรรมการเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร (ICT) ของการทำเรือฯ	คณะกรรมการกลั่นกรองงานด้านกฎหมายของคณะกรรมการการทำเรือฯ	คณะกรรมการสรรหาผู้อำนวยการทำเรือฯ	คณะกรรมการอนุกรรมการพิจารณาแผนงาน และเป็นผลการปฏิบัติงานของผู้บังคับบัญชาหน่วยงานการทำเรือฯ	คณะกรรมการพิจารณาจัดทำสัญญาจ้างและกำหนดค่าตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการการทำเรือฯ	คณะกรรมการทรัพยากรบุคคลของการทำเรือฯ	คณะกรรมการปฏิรูปวินัยของการทำเรือฯ	คณะกรรมการกลั่นกรองงบประมาณของการทำเรือฯ
1. พลเรือเอก ชัยณรงค์ เจริญรักษ์	3/3	ไม่มีการประชุม	2/2			10/10	11/11							3/3		ไม่มีการประชุม
2. นางปัทมา เรียงวิเศษกุล					5/6	10/10			1/1			2/2	3/3			
3. นายจำเริญ โพธิยอด				6/10		10/10		9/10				1/2	2/3	2/6		
4. นายกฤษเทพ สิมลี	2/3		0/2						1/1	1/1						
5. ดร. จุฬาสี สุขมานพ				9/10					3/3	1/1						
6. ดร. จิตติพงศ์ นันทาวัฒน์					8/8		10/10						2/3	5/6		
7. นายประเวศ อรรถศุภผล			2/2	6/6					3/3	1/1	1/1	2/2				
8. นางปรารถนา มงคลกุล	0/1			1/2	2/2									2/2		
9. นางชนัญญารักษ์ เพ็ชรรัตน์					2/2		2/2			1/1						
10.พลเอก วิวรรณ สุชาติ					6/6						1/1					

หมายเหตุ : - แต่งตั้งกรรมการการทำเรือฯ (ลำดับที่ 1- 6) ตั้งแต่วันที่ 18 กรกฎาคม 2560
 - แต่งตั้งกรรมการการทำเรือฯ (ลำดับที่ 7 - 9) ตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม 2560
 - แต่งตั้งกรรมการการทำเรือฯ (ลำดับที่ 10) ตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน 2561
 - กรรมการการทำเรือฯ ลำดับที่ 8 และ 9 ลาออกตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2561

ผู้บริหารระดับสูง ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

1. เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร

ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ประวัติการศึกษา/อบรม

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรรคกลืน
โรงเรียนนายเรือ
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐ
ร่วมเอกชน (ปรอ.) รุ่นที่ 26

3. เรือโท ดร. ชำนาญ ไชยฤทธิ์

รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ

ประวัติการศึกษา/อบรม

- ปรัชญาดุสิตบัณฑิต สาขารัฐประศาสนศาสตร์
มหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซีย
- การจัดการภาครัฐและภาคเอกชนมหาบัณฑิต
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรรคกลืน
โรงเรียนนายเรือ



2. ร้อยตำรวจตรี มนต์รี ฤกษ์จำเนียร

รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

สายวิศวกรรม

ประวัติการศึกษา/อบรม

- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาบริหารรัฐกิจ
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรรคกลืน
โรงเรียนนายเรือ

4. นายโกมล ศรีบางพลีน้อย

ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ

ประวัติการศึกษา/อบรม

- การจัดการภาครัฐและภาคเอกชนมหาบัณฑิต
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต สาขาบริหารรัฐกิจ
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช
- ประกาศนียบัตรวิชาชีพ สาขาพาณิชย์การ
วิทยาลัยพาณิชย์การบางนา

ผู้บริหารระดับสูง ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

5. นางอภินา พรหมประยูร

นักบริหาร 16

ประจำผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ประวัติการศึกษา/อบรม

- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐประศาสนศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- อักษรศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- อนุปริญญาทางด้านภาษาและวัฒนธรรมสเปน มหาวิทยาลัยแห่งกรุงแมดริด (ประเทศสเปน)
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 59

7. นายอังศูร ล้วนประพันธ์

รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร

ประวัติการศึกษา/อบรม

- บริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยรามคำแหง



6. ร้อยตำรวจตรี ธานี อัมพะวะพะลิน

รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล

ประวัติการศึกษา/อบรม

- รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรรณนาวิญ โรงเรียนนายเรือ

8. เรือโท ยุทธนา โมกขาว

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

ประวัติการศึกษา/อบรม

- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรรณนาวิญ โรงเรียนนายเรือ

9. ร้อยตำรวจโท ประจักษ์ ศรีวรรณะ

ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล

ประวัติการศึกษา/อบรม

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรรคกลืน
โรงเรียนนายเรือ

10. เรือโท ภูมิ แสงคำ

ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายตรวจสอบ

ประวัติการศึกษา/อบรม

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรรณนาวิ
โรงเรียนนายเรือ

13. นายอภิเสถ พงษ์สุวรรณ

ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร

ประวัติการศึกษา/อบรม

- บริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาการบัญชี
มหาวิทยาลัยรามคำแหง

14. นายบัณฑิต สาครวิเศษ

รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

ประวัติการศึกษา/อบรม

- อุตสาหกรรมศาสตรบัณฑิต
สาขาเทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์ สถาบันเทคโนโลยี
พระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง



11. เรือเอก รุจน์ สุขปรีดี

รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ

ประวัติการศึกษา/อบรม

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรรคกลืน
โรงเรียนนายเรือ

12. นายเรืองศักดิ์ บำเหน็จพันธุ์

ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายวิศวกรรม

ประวัติการศึกษา/อบรม

- วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิทยาการคอมพิวเตอร์
มหาวิทยาลัยรังสิต
- เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

15. นายสมชาย เหมทอง

ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ

ประวัติการศึกษา/อบรม

- วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติของ การทำเรือแห่งประเทศไทย

การทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการในสังกัดกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการทำเรือ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน ปัจจุบันการทำเรือแห่งประเทศไทยรับผิดชอบบริหารทำเรือที่สำคัญ ได้แก่ ทำเรือกรุงเทพ ทำเรือแหลมฉบัง ทำเรือพาณิชย์เชียงแสน ทำเรือเชียงของ และทำเรือระนอง

หลังจากประเทศไทยเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราช มาเป็นระบอบประชาธิปไตย เมื่อปี พ.ศ. 2475 ความคิดริเริ่มที่จะก่อสร้างท่าเรือของรัฐให้ทันสมัย โดยพลเรือโทพระยาราชวังสัน ซึ่งดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมขณะนั้น ได้เสนอโครงการขุดลอกสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา เพื่อส่งเสริมกิจการด้านพาณิชย์นาวีให้เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่สามารถผ่านร่องน้ำเข้ามาบรรทุก - ขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือได้อย่างสะดวกและปลอดภัย แทนการลำเลียงสินค้าระหว่างกรุงเทพถึงเกาะสีชัง ที่เคยปฏิบัติกันมาแต่เดิม และปรับปรุงท่าเรือที่มีอยู่ให้เป็นท่าเรือที่ทันสมัย เพื่อส่งเสริมการค้ากับต่างประเทศ แต่โครงการของพลเรือโทพระยาราชวังสัน ต้องประสบกับอุปสรรคนานัปการ ดังนั้น รัฐบาลไทยจึงได้ส่งเรื่องขอความช่วยเหลือไปยังสำนักงานใหญ่สันนิบาตชาติ ณ กรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์

สองปีต่อมา สันนิบาตชาติได้ส่งผู้เชี่ยวชาญเดินทางมาสำรวจสภาพเศรษฐกิจการค้าในกรุงเทพฯ และสำรวจสถานที่สร้างท่าเรือของรัฐบาลไทย ผู้เชี่ยวชาญทั้งสามได้เสนอให้มีการขุดลอกร่องน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา และเสนอบริเวณที่จะก่อสร้างท่าเรือให้รัฐบาลไทยเลือก 2 แห่ง คือ ที่ปากน้ำสมุทรปราการ กับที่ตำบลคลองเตย รัฐบาลจึงเลือกที่ตำบลคลองเตยเป็นที่ก่อสร้างท่าเรือ ซึ่งก็คืออาณาบริเวณของการทำเรือแห่งประเทศไทยในปัจจุบัน



ปี 2478

รัฐบาลจัดตั้งคณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือขึ้น มีพลเอก พระบริภัณฑ์ยุทธกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐการเป็นประธานกรรมการดำเนินการขุดลอกสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา และสร้างท่าเรือที่ทันสมัยที่ตำบลคลองเตย ตามข้อเสนอของสันนิบาตชาติ

ปี 2479

คณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือดำเนินการประกวดการออกแบบก่อสร้างท่าเรือ ปรากฏว่า แบบก่อสร้างท่าเรือของศาสตราจารย์อาคัตซึ ชาวเยอรมันได้รับการคัดเลือก สำหรับการประกวดราคาค่าก่อสร้างท่าเรือนั้น บริษัท คริสเตียนี แอนด์นีลเสน ได้รับเลือกให้เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างท่าเรือในวงเงิน 20 ล้านบาท

ปี 2481

รัฐบาลได้จัดตั้งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ให้หลวงประเสริฐวิจิตร นายช่างจากกรมรถไฟมาดำรงตำแหน่งหัวหน้าสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ (พ.ศ. 2481 - 2486) และควบคุมการก่อสร้าง โดยมีนายโรเบิร์ต ชวาทเก เป็นนายช่างที่ปรึกษา ขึ้นตรงต่อกระทรวงเศรษฐการ และเริ่มลงมือก่อสร้างท่าเรือที่คลองเตย

ปี 2483

รัฐบาลได้สั่งต่อเรือสันดอน 1 จากประเทศเนเธอร์แลนด์ และเริ่มขุดลอกร่องน้ำ แต่งานขุดลอกร่องน้ำและการก่อสร้างท่าเรือต้องหยุดชะงักไป เนื่องจากเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 ขึ้น ในขณะนั้นท่าเรือกรุงเทพมีเพียงเขื่อนเทียบเรือยาว 1,500 เมตร มีโรงพักสินค้า 4 หลัง คลังสินค้า 3 ชั้น 1 หลัง (คลังสินค้าทันสมัยปัจจุบัน) อาคาร OB

ปี 2490

ได้เปิดดำเนินการกิจการท่าเรือ โดยมีหลวงยุกตเสวีวัฒน เป็นผู้อำนวยการ และคณะรัฐมนตรีได้แต่งตั้งคณะกรรมการจัดวางนโยบายและควบคุมกิจการสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน

ปี 2491

นาวาเอกหลวงสุภานุการ (สุภ จันทมาส) ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ดำเนินการซ่อมแซมอาคารต่างๆ ที่ได้รับความเสียหายจากสงคราม พร้อมกับก่อสร้างเพิ่มเติม

ปี 2494

รัฐบาลกู้เงินจากธนาคารโลกมาดำเนินการขุดลอกร่องน้ำสันดอนทางเดินเรือ จากปากน้ำสมุทรปราการ - ในแม่น้ำเจ้าพระยา ถึงท่าเรือคลองเตย รวมระยะทางประมาณ 66 กิโลเมตร และจัดซื้ออุปกรณ์การยกขนสินค้า มาพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ

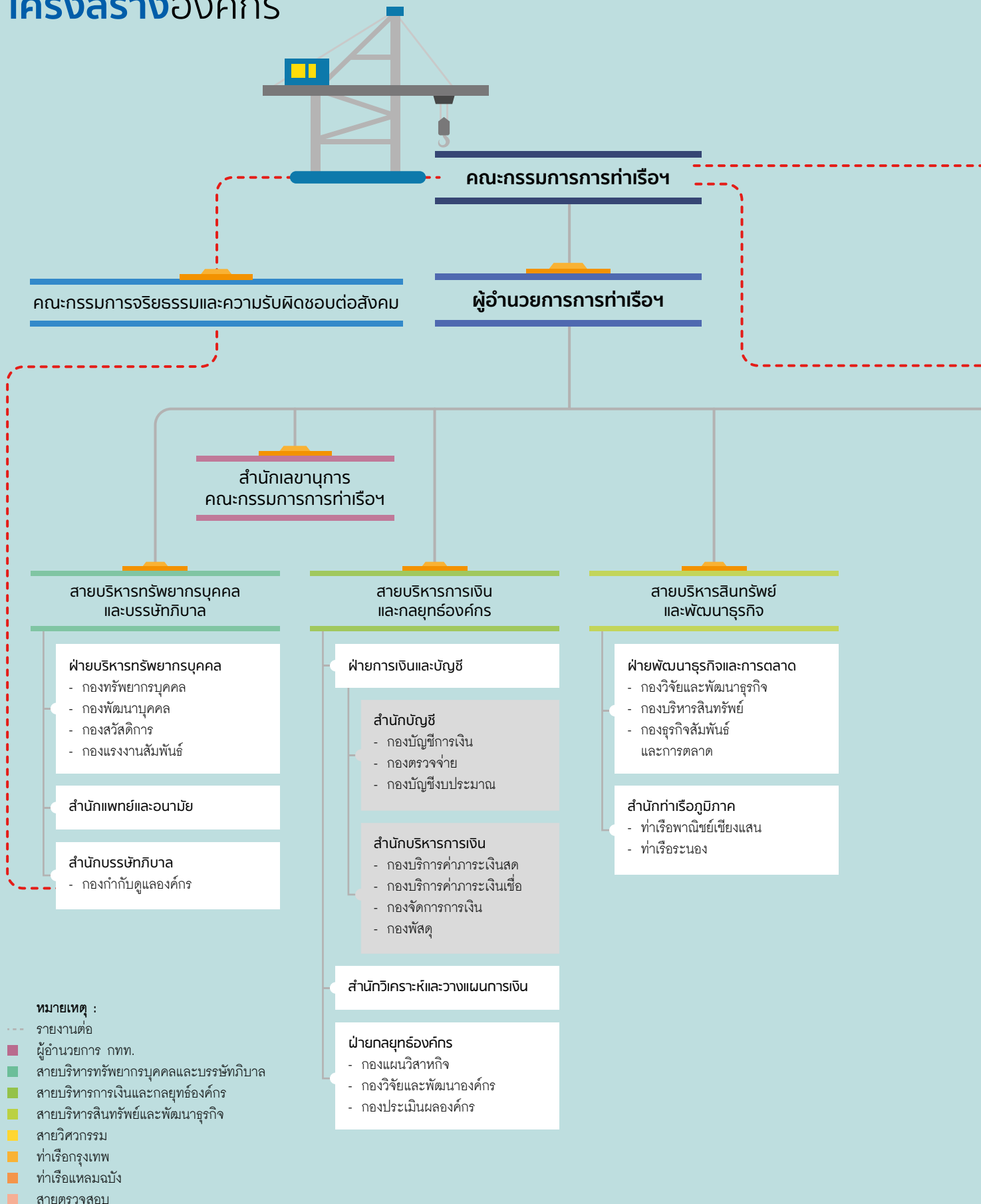
ในเดือนพฤษภาคม 2494

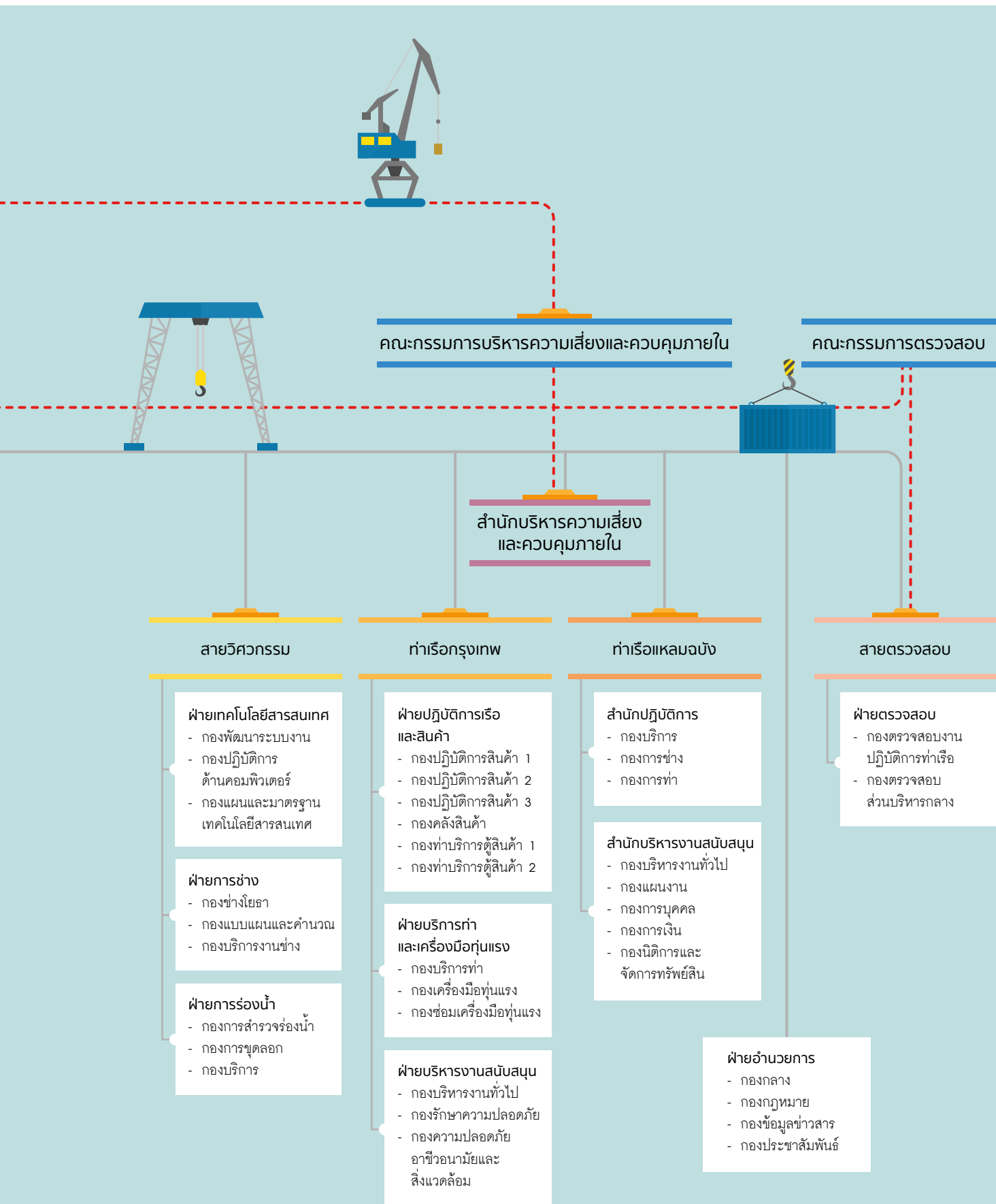
รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 จัดตั้งการท่าเรือแห่งประเทศไทยขึ้นเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม พร้อมรับโอนกิจการท่าเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพมาดำเนินการ นับตั้งแต่ปี 2494 ที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้รับการก่อตั้งเป็นต้นมา กิจการด้านการขนส่งทางน้ำได้มีการพัฒนาเรื่อยมาเป็นลำดับจนถึงปัจจุบัน โดยในอดีตสินค้าที่ขนส่งทางทะเลเป็นเรือสินค้าทั่วไปและสินค้ากองท่าเทียบเรือที่มีอยู่ในขณะนั้น ได้แก่

ท่าเทียบเรือขนถ่ายวันตกจำนวน 9 ท่า เป็นท่าสำหรับบรรทุก - ขนถ่ายสินค้าทั่วไป และสินค้ากอง จนกระทั่งการขนส่งสินค้าด้วยระบบคอนเทนเนอร์ได้แพร่ขยายเข้ามาสู่ประเทศไทยประมาณปี 2518 - 2520 การท่าเรือฯ จึงได้ดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือขนถ่ายวันออกเพื่อใช้เป็นท่าอเนกประสงค์และจัดให้รับตู้สินค้า โดยเปิดใช้งานได้ในปี 2520



โครงสร้างองค์กร







แผนวิสาหกิจ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2562 - 2566

แผนวิสาหกิจ

การทบทวนแผนวิสาหกิจ

การท่าเรือฯ ได้ดำเนินการทบทวนแผนวิสาหกิจการท่าเรือฯ ปีงบประมาณ 2562 - 2566 เพื่อจัดทำแผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2563 - 2566 และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ 2563 - 2564 ของการท่าเรือฯ ทั้งนี้ วิสัยทัศน์ ภารกิจ และกลยุทธ์หลักภายใต้แผนวิสาหกิจการท่าเรือฯ ปีงบประมาณ 2562 - 2566 ยังคงมีความเหมาะสมที่จะใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานของการท่าเรือฯ สรุปได้ดังนี้

Vision : To be World Class Port with Excellent Logistics Services for Sustainable Growth in 2030 “มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก ด้วยบริการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573” คำนิยาม : ยึดมั่นธรรมาภิบาล บริการด้วยใจ สร้างสรรค์สิ่งใหม่ ใส่ใจสิ่งแวดล้อม พร้อมร่วมมือเพื่อองค์กร			
ภารกิจที่ 1 : พัฒนาบริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานระดับโลก (World Class Port) เพื่อสนับสนุนและเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	ภารกิจที่ 2 : พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนผ่านรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) ที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจโลก	ภารกิจที่ 3 : พัฒนาการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินทางปัญญาในเชิงธุรกิจ เพื่อให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม ได้รับผลตอบแทนในอัตราที่เหมาะสมและสนับสนุนการเติบโตขององค์กร	ยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนาลิขสิทธิ์ในเชิงธุรกิจเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม (Assets Management)
ยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาและบริหารจัดการท่าเรือให้มีมาตรฐานในระดับโลก (World Class Port)	ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนาสู่การเป็นประตูการค้าหลักและศูนย์กลางการเปลี่ยนผ่านรูปแบบการขนส่ง (Gateway & Intermodal Transport)	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : พัฒนาลิขสิทธิ์ในเชิงธุรกิจเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม (Assets Management)	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : เพิ่มผลตอบแทนและรายได้จากสินทรัพย์ต่าง ๆ ของการท่าเรือฯ ที่สามารถก่อให้เกิดรายได้ พร้อมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้จ่ายและลงทุน เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานขององค์กร
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : เป็นท่าเรือที่มีมาตรฐานในระดับโลก ด้วยการพัฒนาบริการโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกท่าเรือที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพเทียบท่าในระดับมาตรฐานสากล เพื่อสนับสนุนการค้าและธุรกิจหลักให้มีความสามารถในการแข่งขัน	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : พัฒนาลิขสิทธิ์ในเชิงธุรกิจเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม (Assets Management)	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : พัฒนาลิขสิทธิ์ในเชิงธุรกิจเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม (Assets Management)	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : พัฒนาลิขสิทธิ์ในเชิงธุรกิจเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม (Assets Management)
กลยุทธ์ที่ 1 : พัฒนาระบบการบริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานในระดับโลก สนับสนุนการค้าและธุรกิจหลักให้มีความสามารถในการแข่งขัน	กลยุทธ์ที่ 2 : พัฒนาระบบการบริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานในระดับโลก สนับสนุนการค้าและธุรกิจหลักให้มีความสามารถในการแข่งขัน	กลยุทธ์ที่ 2 : พัฒนาระบบการบริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานในระดับโลก สนับสนุนการค้าและธุรกิจหลักให้มีความสามารถในการแข่งขัน	กลยุทธ์ที่ 3 : พัฒนาลิขสิทธิ์ในเชิงธุรกิจ โดยจัดตั้งบริษัทเพื่อช่วยดำเนินการสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มและผลตอบแทน
ภารกิจที่ 4 : พัฒนากองทุนให้สมรรถนะสูง เพื่อสนับสนุนการบริการและการดำเนินงานที่เป็นเลิศ	ภารกิจที่ 5 : สร้างความนิยมและการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและชุมชนโดยรอบต่อการดำเนินงานและบทบาทความสำคัญในการพัฒนาประเทศ	ภารกิจที่ 5 : สร้างความนิยมและการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและชุมชนโดยรอบต่อการดำเนินงานและบทบาทความสำคัญในการพัฒนาประเทศ	ภารกิจที่ 5 : สร้างความนิยมและการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและชุมชนโดยรอบต่อการดำเนินงานและบทบาทความสำคัญในการพัฒนาประเทศ
ยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนาการให้บริการและกระบวนการทำงานสู่การเป็นองค์กรสมรรถนะสูง (Best in Class of Services and Operations)			
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : พัฒนาการดำเนินงานขององค์กรให้มีประสิทธิภาพเทียบเคียงมาตรฐานการดำเนินงานท่าเรือชั้นนำทั่วโลก อาทิ			
- การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการในระบบโลจิสติกส์			
- การบริหารจัดการทางการเงินที่มีประสิทธิภาพ			
- การบริหารจัดการทางการเงินที่มีประสิทธิภาพ			
- การสร้างรายได้และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้า			
- การกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักธรรมาภิบาล			
- การสร้างความร่วมมือและยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการดำเนินงานและบทบาทความสำคัญในการพัฒนาประเทศ			
กลยุทธ์ที่ 4 : พัฒนาระบบปรับปรุงกระบวนการพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคลให้สอดคล้องกับภารกิจและก้าวก้าวมีความเปลี่ยนแปลง			
กลยุทธ์ที่ 5 : พัฒนาระบบปรับปรุงกระบวนการพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคลให้สอดคล้องกับภารกิจและก้าวก้าวมีความเปลี่ยนแปลง			
กลยุทธ์ที่ 6 : พัฒนาระบบปรับปรุงกระบวนการพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคลให้สอดคล้องกับภารกิจและก้าวก้าวมีความเปลี่ยนแปลง			
กลยุทธ์ที่ 7 : พัฒนาระบบปรับปรุงกระบวนการพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคลให้สอดคล้องกับภารกิจและก้าวก้าวมีความเปลี่ยนแปลง			
กลยุทธ์ที่ 8 : พัฒนาระบบปรับปรุงกระบวนการพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคลให้สอดคล้องกับภารกิจและก้าวก้าวมีความเปลี่ยนแปลง			

โครงการที่สำคัญภายใต้แผนวิสาหกิจ

ท่าเรือกรุงเทพ

โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรืออัตโนมัติ (Automated Container Terminal) โดยมีแนวความคิดให้เป็น Smart Port ให้มีการนำเอาระบบ Semi-Automated Operation ที่มีประสิทธิภาพสูงมาใช้ในการให้บริการ ซึ่งจะช่วยให้สามารถบริหารพื้นที่ในลานวางตู้สินค้าได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

ความคืบหน้าโครงการ :

ได้รับการอนุมัติงบประมาณให้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาและได้ดำเนินการคัดเลือกบริษัทที่ปรึกษาเรียบร้อยแล้ว โดยได้ดำเนินการลงนามในสัญญาจ้างตั้งแต่วันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2562 มีระยะเวลาตามสัญญา 210 วัน (7 เดือน) ที่ปรึกษาได้ส่งมอบงานงวดสุดท้าย (Final Report) เรียบร้อยแล้ว คาดว่าจะสามารถนำเสนอคณะกรรมการฝ่ายบริหารการท่าเรือฯ ภายในเดือนพฤศจิกายน 2562



โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ที่จะสามารถลดผลกระทบทางด้านการจราจรบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ โดยการเชื่อมโยงพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ซึ่งจะสามารถยกระดับภาพลักษณ์ขององค์กรในการเพิ่มประสิทธิภาพการบริการให้ทันสมัยตามมาตรฐานสากล และสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าในอนาคต

ความคืบหน้าโครงการ :

- การท่าเรือฯ และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ลงนามในข้อตกลงความร่วมมือแล้ว เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2561 โดยมีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร) ให้เกียรติเป็นประธานในพิธี
- คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้อนุมัติงบประมาณงานจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมเศรษฐกิจการเงินและผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการออกแบบรายละเอียดเส้นทางงบประมาณจ้างที่ปรึกษา 74 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2562 - 2563) โดยให้การทางพิเศษฯ เป็นผู้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษา

- งานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม (Feasibility Study) และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

การทางพิเศษฯ จัดจ้างกลุ่มบริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอพซีลอน จำกัด บริษัท ไวลโปรเจ็ค คอนซัลติ้ง จำกัด และบริษัท พรทีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ในวงเงิน 29.75 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 26 กรกฎาคม 2563 อยู่ระหว่างผู้รับจ้างดำเนินการ

- งานจัดหาผู้รับจ้างออกแบบรายละเอียด (Detail Design)

ปัจจุบันการทางพิเศษฯ ได้ดำเนินการร่างขอบเขตของงานเรียบร้อยแล้วขณะนี้อยู่ระหว่างการขออนุมัติดำเนินการตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างฯ พ.ศ. 2560



โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย Smart Community

การทำเรือฯ มีนโยบายที่จะพัฒนาศักยภาพการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ขณะเดียวกันก็ดูแลและพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชนโดยรอบท่าเรือไปพร้อมกันด้วย การทำเรือฯ จึงได้จัดทำโครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยให้เป็น Smart Community สำหรับชุมชนโดยรอบท่าเรือกรุงเทพจำนวน 26 ชุมชน 13,000 ครัวเรือน

ความคืบหน้าโครงการ :

- การทำเรือฯ ได้ทำพิธีเปิดโครงการเมื่อวันที่ 9 มกราคม 2562 โดยมีท่านรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร) ให้เกียรติเป็นประธานในพิธี

- ดำเนินการปฏิบัติการข่าวสารกับชุมชนต่างๆ เพื่อสร้างการรับรู้และการยอมรับโดยได้ดำเนินการไปจนถึงเดือนเมษายน 2562 สรุปผลการดำเนินงาน ดังนี้

- 1) ชุมชนได้รับข้อมูลข่าวสารของโครงการฯ เกิดความรู้ ความเข้าใจว่าโครงการฯ จะนำมาซึ่งการพัฒนาคุณภาพสังคมใหม่ในชุมชนคลองเตย ทำให้เกิดการปรับปรุงด้านสถานที่และสิ่งแวดล้อม และรับรู้บทบาทหน้าที่ของการทำเรือฯ มากขึ้น
- 2) ชุมชนต้องการมีส่วนร่วมในทุกกระบวนการขั้นตอนของโครงการพัฒนาพื้นที่ฯ
- 3) ต้องการให้การทำเรือฯ กำหนดสิทธิในการอยู่อาศัยที่ชัดเจน ทั้ง 3 ทางเลือกเป็นอย่างไร
- 4) เสนอทางเลือกที่ 4 คือ อยู่ในพื้นที่เดิมโดยชุมชนบริหารจัดการเอง



- โครงการจ้างเหมาสำรวจประชากรชุมชนคลองเตย 26 ชุมชน อยู่ระหว่างดำเนินการจ้างเหมาสำรวจประชากรชุมชนคลองเตย
- โครงการศึกษาความเหมาะสมและจัดผังแม่บทการใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อการอาศัยให้เป็น Smart Community และการดำเนินงานพัฒนาไปสู่แผนการปฏิบัติการ (Action Plan) ขณะนี้อยู่ระหว่างขอความเห็นชอบ TOR ขอบเขตงานจ้างที่ปรึกษา

ท่าเรือแหลมฉบัง

โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 จากความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของท่าเทียบเรือต่างๆ ในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 รวมกันที่ประมาณ 11 ล้าน ที.อี.ยู./ปี เมื่อนำตัวเลขการคาดการณ์อัตราการขยายตัวปริมาณตู้สินค้าประมาณ 4% จะพบว่า ท่าเรือแหลมฉบังจำเป็นต้องเปิดให้บริการท่าเทียบเรือท่าแรกในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ภายในปี 2566 ซึ่งเมื่อท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เปิดให้บริการครบทุกท่าจะมีขีดความสามารถรองรับตู้สินค้าได้ประมาณปีละ 18 ล้าน ที.อี.ยู. ซึ่งจะผลักดันให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือหลัก (Main Port) ในการรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย และสนับสนุนนโยบายรัฐบาลในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของประเทศต่อไป



งบประมาณ : 114,046.93 ล้านบาท ปีงบประมาณ 2561 - 2584 (ท่าเทียบเรือตู้สินค้า F เป็นลำดับแรก ภายในปี 2566)

- การท่าเรือฯ ลงทุน 53,489.58 ล้านบาท (การท่าเรือฯ ลงทุนไปแล้ว 3,952.75 ล้านบาท)
- เอกชนลงทุน 60,557.35 ล้านบาท

ความคืบหน้าโครงการ:

- การดำเนินการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ในส่วนท่าเทียบเรือ F)
 - อยู่ระหว่างคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการ EEC (โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3) พิจารณาข้อเสนอด้านผลประโยชน์ตอบแทนของกลุ่มกิจการร่วมค้า ซึ่งผ่านคุณสมบัติเบื้องต้น คาดว่าจะสามารถประกาศผู้ชนะได้ภายในปี 2563
- งานก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 พร้อมจัดหาและติดตั้งเครื่องมือยกขนหลัก (โครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค)
 - การสรรหาผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 1) งานก่อสร้างงานทางทะเล การท่าเรือฯ แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคากลางงานก่อสร้างโครงการฯ โดยกำหนดราคากลางคำนวณ ณ วันที่ 29 สิงหาคม 2562 เป็นเงิน 22,009.245 ล้านบาท และแต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงานและจัดทำรูปแบบรายงานก่อสร้างและกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอของงานก่อสร้างโครงการฯ อยู่ระหว่างคณะกรรมการฯ พิจารณาข้อวิจารณ์
 - การสรรหาผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 2) งานก่อสร้างอาคาร ท่าเทียบเรือ ระบบถนน และระบบสาธารณูปโภค อยู่ระหว่างคณะกรรมการฯ และจัดทำร่างรูปแบบรายงานก่อสร้างโครงการฯ
 - การสรรหาผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ส่วนที่ 2) งานก่อสร้างอาคาร ท่าเทียบเรือ ระบบถนน และระบบสาธารณูปโภค อยู่ระหว่างคณะกรรมการฯ จัดทำร่างรูปแบบรายงานฯ

ท่าเรือภูมิภาค

ท่าเรือภูมิภาคในกำกับของการท่าเรือฯ ประกอบด้วย ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง จะเน้นเรื่องการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ท่าเรือให้เกิดประโยชน์อย่างสูงสุด รวมทั้งส่งเสริมความร่วมมือทางธุรกิจระหว่างประเทศ อาทิ ความร่วมมือระหว่างท่าเรือระนองกับท่าเรือในกลุ่มประเทศ BIMSTEC ส่งผลให้ท่าเรือระนองมีความจำเป็นต้องดำเนินการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการในด้านต่างๆ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถให้สอดคล้องกับแนวโน้มการขนส่งที่เพิ่มสูงขึ้นและนโยบายการพัฒนาประเทศของรัฐบาล ภายใต้โครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการของท่าเรือระนอง





ความคืบหน้าโครงการ :

- การท่าเรือฯ ได้มีการลงนามบันทึกความเข้าใจ MOU กับท่าเรือที่มีศักยภาพในกลุ่ม BIMSTEC จำนวน 3 ท่า ประกอบด้วย

- 1) ท่าเรือนาวายูกะ คอนเทนเนอร์ เทอร์มินอล, ท่าเรือกฤษนาปัตนัม (Navayuga Container Terminal, Krishnapatnam Port) สาธารณรัฐอินเดีย

- 2) ท่าเรือฮัมบันโตตา (Hambantota International Port Group Pvt., Ltd.) สาธารณรัฐสังคมนิยมประชาธิปไตย ศรีลังกา

- 3) ท่าเรือเจนไน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินอล (Chennai Container Terminal Pvt., Ltd.) สาธารณรัฐอินเดีย

- ท่าเรือระนองมีการปรับปรุงโครงสร้างท่าเทียบเรือ 1 และท่าเทียบเรือ 2 วงเงิน 22.25 ล้านบาท โดยจัดจ้าง บริษัท กิจการร่วมค้าเสรีการโยธา-โกลบอล โซลูชั่น โปรไวเดอร์ วงเงิน 15.49 ล้านบาท ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2562 ระยะเวลา 365 วัน กำหนดแล้วเสร็จ 30 กรกฎาคม 2563 ปัจจุบันอยู่ระหว่างผู้รับจ้างดำเนินการ

- การศึกษาความเหมาะสมของการพัฒนาศักยภาพท่าเรือระนอง (ท่าเทียบเรือ 3)

- คณะอนุกรรมการการท่าเรือฯ ให้ทำการศึกษาความเหมาะสมของการพัฒนาศักยภาพท่าเรือระนอง (ท่าเทียบเรือ 3) ให้สอดคล้องกับโครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและส่งเสริมการตลาดของท่าเรือระนองรองรับกลุ่มประเทศ BIMSTEC

- คณะกรรมการฝ่ายบริหารการท่าเรือฯ มีมติเห็นชอบโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาศักยภาพท่าเรือระนอง ประกอบด้วย ทิศทางการดำเนินงานของท่าเรือระนองในอนาคต แนวคิดการออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design) และความเหมาะสมของเครื่องมือทุ่นแรง

การบริหารการเงินและสินทรัพย์

การทำเรือฯ มุ่งเน้นการบริหารการเงินให้มีประสิทธิภาพสูงสุดทั้งด้านงบประมาณและบัญชีการเงิน รวมถึงการบริหารจัดการเกี่ยวกับเงินสด (Cash Management) การวิเคราะห์ ซึ่งมีการติดตามตรวจสอบอย่างใกล้ชิด นำเครื่องมือทางการเงินมาวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อช่วยในการตัดสินใจและการบริหารโดยมีอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ ดังนี้

	ปีงบประมาณ 2562	ปีงบประมาณ 2561
อัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน (Current Ratio)	1.61 เท่า	1.37 เท่า
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (Return on Total Assets)	10.93%	12.36%
อัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์รวม (Debt to Total Assets)	47.99%	50.76%

สินทรัพย์ประเภทที่ดิน อาคารของการท่าเรือฯ บริเวณนอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ มีการบริหารจัดการเพื่อให้เกิดเป็นรายได้อีกส่วนหนึ่ง โดยการจัดพื้นที่ให้หน่วยงานรัฐและเอกชนเช่าเพื่อดำเนินกิจกรรมสนับสนุนกิจการท่าเรือ และเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด จึงได้มีการศึกษากำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ ดำเนินการแผนการจัดเตรียมพื้นที่เพื่อรองรับโครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพ และทางพิเศษ สายบางนา - อ่างนครงค์ (S1) โดยมีแนวความคิดจะพัฒนาเป็นชุมชนท่าเรือทันสมัย (Modern Port City) ให้สามารถใช้พื้นที่รองรับการพัฒนาท่าเรือให้ได้รับผลตอบแทนในระดับที่เหมาะสม คำนวณค่าต่อการลงทุนและเกิดประโยชน์สูงสุด รวมไปถึงการพัฒนาอาคารสูงให้เป็นที่อยู่อาศัยของชุมชนรอบเขตท่าเรือกรุงเทพ ตามนโยบายรัฐบาลที่จะพัฒนาประเทศตามกรอบยุทธศาสตร์ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศมีความมั่นคง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง นำไปสู่การพัฒนาให้คนไทยมีความสุข และตอบสนองต่อการบรรลุซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติ” ในการที่จะพัฒนาคุณภาพชีวิต ยกกระตือรือร้นสร้างรายได้เป็นประเทศพัฒนาแล้ว และสร้างความสุขของคนไทย สังคมมีความมั่นคง เสมอภาคและเป็นธรรม ประเทศสามารถแข่งขันได้ในระบบเศรษฐกิจ การท่าเรือฯ จึงริเริ่มแผนการดำเนินงานภายใต้แผนงานพัฒนาที่อยู่อาศัยเพื่อให้เป็น Smart Community ปีงบประมาณ 2561 - 2564 ให้ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของชุมชนโดยรอบเขตท่าเรือ เพื่อทราบถึงความต้องการและข้อคิดเห็นในการจัดหาที่อยู่อาศัยใหม่ในรูปแบบเมืองสมัยใหม่ (Smart Community) และเน้นให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของชุมชน ตั้งแต่เริ่มพัฒนาโครงการฯ เพื่อให้มีระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่ดี รวมทั้งสภาวะแวดล้อม เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตชุมชนให้มีมาตรฐาน เป็นส่วนหนึ่งของศูนย์กลางเมืองใหม่ในใจกลางเมือง (New urban core development) ซึ่งรายได้ที่เกิดจากการบริหารสินทรัพย์ในปีงบประมาณ 2562 มีรายได้จากการจัดเก็บผลประโยชน์จากที่ดิน อาคาร จากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เช่าใช้ประโยชน์จากพื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ มีรายละเอียด ดังนี้

รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ บริเวณนอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ

รายการ	ปีงบประมาณ 2562	ปีงบประมาณ 2561
รายได้ค่าเช่าที่ดิน	296,563,771 บาท	242,622,174 บาท
รายได้ค่าเช่าอาคาร	79,703,897 บาท	89,719,926 บาท
รวม	376,267,668 บาท	332,342,100 บาท

หมายเหตุ : อ้างอิงข้อมูลจาก แผนบัญชีลูกหนี้ กองบัญชีการเงิน ฝ่ายการเงินและบัญชี

การมุ่งเน้นการบริหาร พัฒนาทรัพยากรบุคคล และธำรงรักษาบุคลากร



ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล ได้ให้ความสำคัญกับการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลเพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ด้านทรัพยากรบุคคล “Smart People for Smart Business” และให้เป็นไปตามแผนวิสาหกิจของการท่าเรือฯ รวมถึงสอดคล้องตามนโยบายการบริหารทรัพยากรบุคคล เพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนองค์กรให้บรรลุเป้าหมายทั้งในปัจจุบันและอนาคต โดยในปีงบประมาณ 2562 ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลได้พัฒนาและปรับปรุงกระบวนการบริหารทรัพยากรบุคคลอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง ดังนี้

- **ปรับปรุงกระบวนการสรรหาและคัดเลือกบุคลากรให้มีมาตรฐาน โปร่งใส และมีประสิทธิภาพ**

ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล ดำเนินการทบทวนและแก้ไขระเบียบการทำเรื่อง ว่าด้วยการสอบคัดเลือกบุคคลทั่วไป โดยกำหนดให้ทดสอบภาคความรู้ความสามารถทั่วไปผ่านสถาบันการศึกษาของรัฐที่เป็นกลาง และได้มาตรฐานระดับประเทศ เพื่อให้ได้พนักงานการทำงานที่ มีคุณภาพและศักยภาพ

- **พัฒนาระบบบริหารผลการปฏิบัติงานของพนักงาน กทท. อย่างต่อเนื่อง**

ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล นำระบบประเมินการปฏิบัติงานรายบุคคลโดยอิงตัวชี้วัด (KPI) มาใช้ในการเลื่อนขั้นเงินเดือนประจำปีงบประมาณ 2562 ของพนักงาน กทท. เป็นปีแรก เพื่อให้เป็นไปตามหลักการบริหารค่าตอบแทนตามผลงาน (Pay for Performance) เพิ่มแรงจูงใจของพนักงานให้ปฏิบัติงานอย่างเต็มศักยภาพ และสนับสนุนการดำเนินงานขององค์กรให้บรรลุผลสำเร็จ

- **ปรับปรุงการจัดกลุ่มงาน (Job Family) เพื่อรองรับการสร้างและออกแบบเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพของพนักงาน กทท. ในอนาคต**

ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล ดำเนินการปรับปรุงการจัดกลุ่มงาน (Job Family) จากเดิม 45 สายงาน เป็น 17 กลุ่มงาน โดยพิจารณาจัดกลุ่มงานที่มีลักษณะงานคล้ายคลึงกันและกำหนดคุณวุฒิดำรงตำแหน่งไว้เหมือนกันไว้ในกลุ่มงานเดียวกัน เพื่อประโยชน์ในการสร้างและออกแบบเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Path) ตามกลุ่มงานของพนักงานการท่าเรือฯ ในอนาคต ตลอดจนการทบทวนแบบบรรยายลักษณะงาน (Job Description) และกำหนดคุณลักษณะงาน (Job Specification) ของตำแหน่งต่างๆ เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการดำเนินงานตามโครงสร้างองค์กรใหม่

- **การพัฒนาศักยภาพของบุคลากร**

ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล ได้จัดการเรียนรู้ในรูปแบบต่างๆ ให้พนักงานทุกระดับ รวมถึงการจัดส่งพนักงานไปศึกษาฝึกอบรม สัมมนา ประชุม และดูงานภายนอกการท่าเรือฯ ทั้งในประเทศและต่างประเทศตามโครงการฝึกอบรม/สัมมนา ประจำปีงบประมาณ 2562 ดังนี้

- การฝึกอบรมตามแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan) เพื่อเพิ่มพูนความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ในการบริหารงานให้ก้าวหน้าตามเปลี่ยนแปลงต่างๆ เสริมสร้างทัศนคติในการทำงานร่วมกัน ให้สอดคล้องกับนโยบาย เป้าหมาย แผนงานขององค์กร รวมทั้งเป็นการเตรียมความพร้อมที่จะรับการเลื่อนขั้น เลื่อนตำแหน่งต่อไป อาทิ หลักสูตร การปฐมพยาบาลพนักงาน การพัฒนาทักษะด้านภาษาต่างประเทศ การฝึกอบรม/สัมมนา เพื่อพัฒนาสมรรถนะหลัก (Core Competency) เป็นต้น

- การจัดทำแผนผู้มีความสามารถสูง (Talent Development Plan) เพื่อให้มีการจัดทำแผนพัฒนาผู้มีความสามารถสูง (Talent Development Plan) ให้สอดคล้องกับแผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคลและมาตรฐานการประเมินคุณภาพภาครัฐวิสาหกิจ โดยมีการกำหนดหลักเกณฑ์การคัดเลือกผู้มีความสามารถสูงและเครื่องมือวิธีการในการพัฒนาผู้มีความสามารถสูง รวมไปถึงการกำหนดเครื่องมือและวิธีการในการประเมินผู้มีความสามารถสูง

- การฝึกอบรมตามแผนพัฒนาความก้าวหน้าในสายงาน (Career Development) แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ
 - หลักสูตรเตรียมความพร้อมเพื่อเลื่อนตำแหน่ง เพื่อให้พนักงานเข้าใจบทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบในงานของตนซึ่งจะมีผลต่อการวางตัวและการปฏิบัติตัวเพื่อให้เกิดการยอมรับของผู้ร่วมงาน เช่น หลักสูตรพัฒนาการปฏิบัติงานก้าวสู่ผู้บริหาร ผู้บริหารระดับกลาง การฝึกพนักงานขับเครื่องบินขนส่ง การฝึกขับรถยนต์ตู้สินค้า เป็นต้น

- หลักสูตรตามบทบาทหน้าที่ เพื่อให้พนักงานมีความรู้ ทักษะ และความสามารถในงานของตนสามารถนำความรู้มาประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การฝึกอบรมเพื่อพัฒนาสมรรถนะตามบทบาทหน้าที่ (Functional Competency) ความรู้พื้นฐานด้านการขุดลอกร่องน้ำ การเพิ่มประสิทธิภาพการเป็นเจ้าหน้าที่ฝึกอบรม Training Officer (TO) เทคนิคการเป็นวิทยากรมืออาชีพ เป็นต้น

- การฝึกอบรมตามแผนพัฒนาผู้สืบทอดตำแหน่ง (Successor Development) เพื่อให้พนักงานมีความรู้ และสามารถทดแทนตำแหน่งที่ว่างลงในอนาคต อาทิ การพัฒนาทักษะด้านการบริหารเชิงกลยุทธ์ การพัฒนาทักษะด้านการบริหารเชิงกลยุทธ์ระดับสูง การบริหารการเงินเชิงกลยุทธ์ เป็นต้น



- การฝึกอบรม/สัมมนา หลักสูตรที่สนับสนุนการดำเนินงานขององค์กร รองรับกฎหมายและมาตรฐานต่างๆ เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานและแก้ไขปัญหาที่กระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายและมาตรฐานสากล เช่น หลักสูตรการบริหารจัดการการขนส่งทางเรือและธุรกิจท่าเรือ (Maritime & Port Business Management) การจัดการสินค้าอันตราย การดับเพลิงขั้นต้น การฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟ ฯลฯ

- การฝึกอบรมตามแผนพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงด้านดิจิทัล (PORT 4.0) เพื่อให้ทราบและทำความเข้าใจกับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงในยุค Thailand 4.0 ที่มีต่อการบริหารทรัพยากรมนุษย์ เข้าใจทักษะ ความสามารถ และหน้าที่สำคัญของบุคลากรที่จำเป็นสำหรับองค์กร สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงในยุค 4.0 ประยุกต์การบริหารทรัพยากรมนุษย์ภายใต้โลกดิจิทัล (HR in Digital Economy)

- โครงการฝึกอบรมหลักสูตรภายนอกการทำเรือฯ สำหรับการพัฒนาศักยภาพพนักงานระดับ 12 - 16 ประกอบด้วย หลักสูตรนักบริหารระดับต้น/กลาง/สูง กระทรวงคมนาคม หลักสูตรการเสนอผลงานและการพูดเพื่อการประชุม (Oral Communication Course : OCC) หลักสูตรผู้บริหารการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (Public-Private Partnership for Executives Program : PEP) หลักสูตร Digital Transformation for CEO และหลักสูตรวิทยาการการจัดการสำหรับนักบริหารระดับสูง (วบส.) เป็นต้น

- โครงการฝึกอบรม/สัมมนา/ศึกษาดูงาน ณ ต่างประเทศ เช่น การสัมมนาหลักสูตร Port Management & Strategy หลักสูตร Container Terminal Management หลักสูตร Port Business Development & Marketing ณ APEC-Antwerp/Flanders Port Training Center ราชอาณาจักรเบลเยียม การศึกษาดูงานด้านการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล ภายใต้บันทึกความเข้าใจระหว่างการทำเรือฯ และการทำเรือปูซาน ณ สาธารณรัฐเกาหลี เป็นต้น

- **การพัฒนาศักยภาพของบุคลากร**

- จัดทำระบบพัฒนาแบบนอกชั้นเรียน (Non - Classroom) เพื่อพัฒนาพนักงานในด้านต่างๆ ดังนี้

- โครงการปิดช่องว่างสมรรถนะของพนักงาน โดยจัดทำระบบ e-Learning ในหัวข้อการบริการ และหัวข้อการสื่อสารและการประสานงาน และระบบ Coaching ในหัวข้อความรู้เกี่ยวกับระเบียบที่เกี่ยวข้อง ความรู้เกี่ยวกับการจัดการการเงิน การวิเคราะห์งบการเงิน การบริหารระบบควบคุมเครื่องมือทุ่นแรง ความรู้เกี่ยวกับการบริหารงานเรือ ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม

- โครงการเพิ่มขีดความสามารถด้านการสื่อสารภาษาอังกฤษด้วยโซลูชันฝึกอบรมออนไลน์แบบผสมผสานสำหรับผู้บริหารและพนักงานการทำเรือฯ จากทุกฝ่าย/สำนัก

- ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการกระบวนการจัดอบรม คือ การประเมินผลการฝึกอบรม ผ่านระบบ QR Code และการลงทะเบียนผ่านระบบคอมพิวเตอร์

- ดำเนินโครงการจัดเก็บองค์ความรู้อย่างเป็นระบบของการทำเรือฯ โดยจัดทำคู่มือเทคนิคการปฏิบัติงานขนส่งทางน้ำของการทำเรือฯ และคู่มือการปฏิบัติงานของผู้บริหารระดับ 16 ของทั้งองค์กร โดยได้รับความเห็นชอบจากผู้บริหารตามสายงาน พร้อมถ่ายทอดคู่มือการปฏิบัติงาน และการบริหารจัดการตามตำแหน่งหลักที่ได้จัดเก็บในหลักสูตร การพัฒนาทักษะการบริหารจัดการ รุ่นที่ 3 พร้อมจัดทำรายงานผลการประเมินฯ เสนอผู้บริหารเรียบร้อยแล้ว (ดำเนินงานเกินกว่าเป้าหมายร้อยละ 100) จัดพิธีมอบโล่เชิดชูเกียรติให้กับผู้ถ่ายทอดองค์ความรู้ จัดการประกวด KM Award คัดเลือกองค์ความรู้จากการปรับปรุงกระบวนการทำงานที่อิงตามตัวชี้วัด ซึ่งการดำเนินงานได้ผลคะแนนการประเมินจาก สคร. ในระดับ 5

- ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล มีโครงการเสริมสร้างความผูกพันองค์กรของพนักงานการทำเรือฯ (แบบไม่เป็นทางการ) สำหรับพนักงานระดับ 1-10 เพื่อเสริมสร้างให้พนักงานมีความสุขกับการทำงาน ตลอดจนเสริมสร้างความเข้าใจระหว่างบุคลากรทุกระดับให้เกิดความเข้าใจและมีทัศนคติที่ดีต่อกัน มีความภาคภูมิใจ รู้สึกรักและผูกพันกับองค์กร

- ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล มีการจัดทำโครงการประกันชีวิต (กลุ่ม) พนักงานการทำเรือฯ เพื่อเป็นหลักประกันให้แก่ครอบครัวของพนักงานที่เสียชีวิต หรือทุพพลภาพสิ้นเชิงและถาวร โดยการทำเรือฯ จะสำรองเบี้ยประกันให้เป็นรายปี และหักคืนจากพนักงานผู้เข้าร่วมโครงการฯ เป็นรายเดือนจากเงินเดือน

- ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล มีการดำเนินการมอบของที่ระลึกสำหรับพนักงานที่ปฏิบัติงานครบ 15 ปี จะได้รับเข็มกลัดทองคำสัญลักษณ์การทำเรือฯ มูลค่า 6,000 บาท และพนักงานที่ปฏิบัติงานครบ 25 ปี จะได้รับแหวนทองคำลงยา น้ำหนัก 7.6 กรัม





โครงสร้างอัตรากำลัง

ในปีงบประมาณ 2562 การท่าเรือฯ มีพนักงานทั้งหมด 3,499 คน (ชาย 2,645 คน หญิง 854 คน) ซึ่งสามารถจำแนกได้ ดังนี้

1. ตารางจำนวนพนักงานแบ่งตามระดับ

ระดับตำแหน่ง	อายุปี					อายุงาน (ปี)					วุฒิการศึกษา		
	จำนวน (คน)	น้อยกว่า 20 ปี	20-34 ปี	35-49 ปีขึ้นไป	50 ปี ขึ้นไป	0-5 ปี	5 ปี ขึ้นไป -10 ปี	10 ปี ขึ้นไป -15 ปี	15 ปี ขึ้นไป -20 ปี	20 ปี ขึ้นไป	ต่ำกว่า ปริญญา ตรี	ปริญญา ตรี	สูงกว่า ปริญญา ตรี
พนักงานระดับ 14-16	30	-	-	2	28	-	-	-	-	30	-	15	15
พนักงานระดับ 12-13	114	-	7	25	82	1	13	-	3	97	-	76	38
พนักงานระดับ 10-11	356	-	19	82	255	16	20	7	10	303	87	201	68
พนักงานระดับ 8-9	950	-	123	247	580	36	176	31	10	697	465	404	81
พนักงานระดับ 6 ลงไป	2,049	-	813	835	401	629	854	83	12	471	1,167	799	83
รวมทั้งสิ้น	3,499	-	962	1,191	1,346	682	1,063	121	35	1,598	1,719	1,495	285
ร้อยละ	100	0.00	27.49	34.04	38.47	19.49	30.38	3.46	1.00	45.67	49.13	42.73	8.15

2. จำนวนพนักงานแบ่งตามสถานที่ปฏิบัติงาน และกลุ่มงาน

สถานที่ การปฏิบัติงาน	พนักงาน				
	กลุ่มงานปฏิบัติการ		กลุ่มงานสนับสนุน		รวมจำนวน พนักงาน (คน)
	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	
การทำเรือฯ	-	-	554	634	1,188
ท่าเรือกรุงเทพ	1,504	26	352	85	1,967
กองบริการปากน้ำ	-	-	52	12	64
ท่าเรือแหลมฉบัง	7	6	162	84	259
ท่าเรือเชียงแสน	5	-	2	3	10
ท่าเรือเชียงของ	-	-	-	1	1
ท่าเรือระนอง	6	-	1	3	10
รวมทั้งสิ้น	1,522	32	1,123	822	3,499



การมุ่งเน้นลูกค้า ตลาด และผู้มีส่วนได้เสีย

การทำเรือแห่งประเทศไทย ดำเนินการจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาด (Marketing Activity) และกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์ลูกค้า (CRM) ประจำปีงบประมาณ 2562 ดังนี้

ท่าเรือกรุงเทพ

1. ส่งเสริมการตลาดและสร้างความร่วมมือทางธุรกิจระหว่างการทำเรือฯ กับสายเดินเรือรายสำคัญของสาธารณรัฐประชาชนจีน (ไต้หวัน) ระหว่างวันที่ 17 - 21 ธันวาคม 2561 ประกอบด้วย บริษัท Wan Hai Lines Ltd/ บริษัท Yang Ming Marine Transport Corp และ บริษัท Evergreen Marine Corp ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อกระชับความสัมพันธ์และสร้างความเชื่อมั่นให้กับกลุ่มสายการเดินเรือไต้หวันในการใช้บริการที่ทำเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งพิจารณาขยายบริการใหม่

2. จัดกิจกรรมเสวนาร่วมกับผู้ให้บริการ เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2562 หัวข้อ “ธุรกิจบริการโลจิสติกส์ยุค 4.0 บริการต้นทุนอย่างไร เพิ่มกำไรทันที” เพื่อประชาสัมพันธ์การพัฒนาผลิตภัณฑ์ การบริการของท่าเรือกรุงเทพ การนำ ICT มาเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันทางธุรกิจ การสร้างรายได้จากการการบริหารสินทรัพย์ ทิศทางการเปลี่ยนแปลงทางธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

3. กิจกรรมแรลลี่เชื่อมความสัมพันธ์กับผู้ให้บริการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง/กีฬาฟุตบอลเชื่อมความสัมพันธ์กับผู้ให้บริการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

4. จัดประชุมคณะกรรมการความร่วมมือระหว่างท่าเรือกรุงเทพ ผู้ให้บริการ ผู้ประกอบการ กรมศุลกากร ผู้แทนสมาคมและสมาคมต่างๆ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- ครั้งที่ 1/2562 (วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2562) : นำเสนอแนวทางปฏิบัติร่วมกันในการปรับปรุงระบบการเชื่อมโยงข้อมูลและการบริการรูปแบบบูรณาการโดยใช้สถาปัตยกรรม Service Oriented Architecture (SOA) รวมถึงความคืบหน้าโครงการ e-Payment
 - ครั้งที่ 2/2562 (วันที่ 10 มิถุนายน 2562) : แลกเปลี่ยนความคิดเห็นการดำเนินการเรื่องต่างๆ อาทิ การจัดทำบัตรอนุญาตผ่านเข้า-ออกท่าเรือกรุงเทพ การเตรียมข้อมูลแผนฉุกเฉินตาม ISPS Code ความคืบหน้าโครงการ BKP Good Service การปรับปรุงพื้นถนนภายในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ (ถนนสาย 2 และสาย 4) และความคืบหน้าโครงการ e-Payment
5. จัดแข่งขันกอล์ฟการกุศล “PAT OPEN 2562” เมื่อวันที่ 21 มกราคม 2562 เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างลูกค้าและหน่วยงานต่างๆ เช่น ผู้ใช้บริการและลูกค้า ปตท. กฟผ. กฟภ.
 6. จัดโครงการฝึกอบรมขับเครื่องมือทุ่นแรงให้กับชุมชนบริเวณท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง เมื่อวันที่ 7 - 9 มิถุนายน 2562
 7. จัดกิจกรรมกีฬาฟุตบอลเชื่อมความสัมพันธ์กับผู้ให้บริการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (วันที่ 22 สิงหาคม 2562)/ จัดกิจกรรมแรลลี่เชื่อมความสัมพันธ์กับผู้ให้บริการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (วันที่ 31 สิงหาคม - 1 กันยายน 2562)

ท่าเรือแหลมฉบัง

1. จัดกิจกรรมพบปะพูดคุยกับผู้ให้บริการในการพัฒนาการให้บริการของท่าเรือแหลมฉบัง ในส่วนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของท่าเรือแหลมฉบังในหัวข้อ โครงการสัมมนาชุมชนสัมพันธ์ (ท่าเรือแหลมฉบัง) เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2562
2. จัดกิจกรรมพบปะเยี่ยมเยียนลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในส่วนของโครงการศูนย์พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (พร้อมมอบของที่ระลึก) ณ บริษัท เอส ซี จี โลจิสติกส์ จำกัด (วันที่ 27 สิงหาคม 2562) และสุราษฎร์ธานี (วันที่ 9 - 11 กันยายน 2562)
3. ลงนามข้อตกลงท่าเรือพี่น้องระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือชินโจว สาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2562 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการค้าที่มีการขยายตัวและการให้บริการระหว่างกันภายใต้ยุทธศาสตร์ One Belt One Road พร้อมขยายโอกาสทางธุรกิจและการขนส่ง อีกทั้งส่งเสริมเส้นทางการขนส่งทางน้ำเชื่อมต่อไทย-จีน และขยายไปยังภูมิภาคและทวีปอื่นๆ ในอนาคต

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

1. จัดอบรมเทคนิคการขับรถยกสินค้าอย่างปลอดภัยให้ชาวชุมชนโดยรอบท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและท่าเรือเชียงของ ระหว่างวันที่ 8 - 10 กุมภาพันธ์ 2562 ร่วมกับสถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานนานาชาติเชียงแสน หลักสูตร “เทคนิคการขับรถยกสินค้าอย่างปลอดภัย” โดยมีผู้เข้าร่วมฝึกอบรมประมาณ 20 คน
2. เข้าพบกลุ่มเป้าหมาย ประกอบด้วย กลุ่มลูกค้าปัจจุบัน กลุ่มลูกค้าที่คาดว่าจะเข้ามาใช้บริการในอนาคต และกลุ่มหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ระหว่างวันที่ 23 - 25 มกราคม 2562 ณ จังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดเชียงราย

ท่าเรือระนอง

1. จัดโครงการฝึกอบรมขับเครื่องมือทุ่นแรงให้ชุมชนบริเวณท่าเรือระนอง ระหว่างวันที่ 24 - 27 มกราคม 2562 ร่วมกับสำนักงานพัฒนาฝีมือแรงงานระนอง โดยจัดฝึกอบรม 2 สาขาวิชา ได้แก่ สาขาผู้บังคับผู้ให้สัญญาณ ผู้ยัดเกะและผู้ควบคุมเครนชนิดเหนือศีรษะ และสาขาการขับโฟล์คลิฟท์อย่างปลอดภัยและถูกต้อง
2. เดินทางเยี่ยมคารวะ และเจรจาธุรกิจกับผู้บริหารระดับสูงกลุ่มท่าเรือฮัมบันโตตา (Hambantota International Port Group (Private) Limited) และท่าเรือโคลัมโบ (Port of Colombo) ประเทศศรีลังกา ระหว่างวันที่ 12 - 15 มีนาคม 2562 เพื่อกระชับความสัมพันธ์และพัฒนาความร่วมมือในลักษณะ Port-to-port Cooperation เพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ด้านต่างๆ ระหว่างกัน

3. การท่าเรือฯ เดินทางเชื่อม BIMSTEC เปิดตลาดบังกลาเทศและอินเดีย ระหว่างวันที่ 1 - 5 เมษายน 2562 โดยได้เดินทางเยี่ยมคารวะ และเจรจาธุรกิจกับผู้บริหารระดับสูงของการท่าเรือจิตตะกอง (Chittagong Port Authority) สาธารณรัฐประชาชนบังกลาเทศ และการท่าเรือกัลกัตตา (Kolkata Port Trust) สาธารณรัฐอินเดีย เพื่อกระชับความสัมพันธ์และพัฒนาความร่วมมือในลักษณะ Port-to-port Cooperation เพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ด้านต่างๆ ระหว่างกัน และเจรจาธุรกิจในลักษณะ Focus Group กับผู้ประกอบการสายเรือและโลจิสติกส์ที่มีศักยภาพเพื่อนำเสนอศักยภาพและโครงการพัฒนาของท่าเรือระนอง และหารือแผนงานด้านการตลาดและโอกาสในการเชื่อมโยงการค้าและการขนส่งระหว่างไทยกับท่าเรือจิตตะกอง สาธารณรัฐประชาชนบังกลาเทศ และท่าเรือกัลกัตตา สาธารณรัฐอินเดีย

4. การท่าเรือฯ เดินทางเชื่อมสัมพันธ์เจรจาประสานความร่วมมือท่าเรือหงฉี (Rongqui Port) สาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2562 ได้เข้าพบผู้บริหารท่าเรือหงฉี เพื่อหารือเกี่ยวกับการสร้างความร่วมมือเพื่อหาแนวทางร่วมกัน และผลักดันให้เกิดเส้นทางการขนส่งสินค้าต่างๆ ทางทะเล โดยเฉพาะสินค้าประเภทไม้ยางพาราแผ่น ระหว่างภาคใต้ตอนบนของประเทศไทย (จังหวัดระนอง จังหวัดชุมพร และจังหวัดสุราษฎร์ธานี) กับเมืองซุ่นเต๋อ สาธารณรัฐประชาชนจีน พร้อมเยี่ยมชมการดำเนินงาน และได้มีการลงนามในบันทึกการประชุมร่วมกัน เพื่อเป็นการสร้างความเชื่อมั่นในการผลักดันกระบวนการภายในของแต่ละฝ่ายให้เกิดความร่วมมือระหว่างกัน

5. การท่าเรือฯ เดินทางลงพื้นที่ท่าเรือเอนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2562 ได้เข้าพบและหารือผู้ว่าราชการจังหวัดตราด เกี่ยวกับการเข้ามาพัฒนาและบริหารท่าเรือเอนกประสงค์คลองใหญ่ อ.คลองใหญ่ จ.ตราด เพื่อทราบถึงทิศทาง ยุทธศาสตร์การพัฒนา สภาพแวดล้อม และหาข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าในอนาคต เพื่อนำข้อมูลมาประกอบการศึกษา ก่อนการท่าเรือฯ เข้ามาบริหารและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือคลองใหญ่ในเดือนตุลาคม 2562 ณ ท่าเทียบเรือคลองใหญ่ จ.ตราด

6. การท่าเรือฯ เดินทางลงพื้นที่จังหวัดชุมพร - จังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อผลักดันสินค้าผ่านท่าเรือระนอง และเข้าพบกลุ่มผู้ผลิตและส่งออกสินค้าที่มีศักยภาพ ประกอบด้วย กลุ่มไม้ยางพาราแปรรูป กลุ่มยางผลิตภัณฑ์ยางพารา และกลุ่มน้ำมันปาล์ม เพื่อนำเสนอศักยภาพแผนพัฒนาท่าเรือระนองรองรับโครงการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) ตามนโยบายของรัฐบาลและเจรจาให้มาใช้บริการส่งออกผ่านท่าเรือระนอง นอกจากนี้ ได้จัดประชุมในลักษณะ Focus Group ระหว่างตัวแทนสายเรือที่เคยให้บริการเส้นทางท่าเรือระนอง-กันตัง-ปีนัง ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อหารือโอกาสในการพัฒนาเส้นทางเดินเรือใหม่ระหว่างท่าเรือระนองเชื่อมกับท่าเรือซุ่นเต๋อใหม่ในลักษณะ Direct Service

7. การท่าเรือฯ ลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ร่วมกับ Navayuga Container Terminal ท่าเรือกฤษณาปัทม สาธารณรัฐอินเดีย เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2562 เป็นการสร้างความร่วมมือระหว่างท่าเรือในลักษณะ Port-to-Port Cooperation เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือทั้งสองแห่ง ซึ่งทั้งสองท่าเรือจะต้องจัดประชุมการดำเนินงานเชิงปฏิบัติการร่วมกัน (Joint Working Group Meeting) เป็นประจำทุก 2 ปี และส่งเสริมให้มีการบริการขนส่งสินค้าโดยระบบตู้สินค้าระหว่างกัน

8. การท่าเรือฯ ลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ร่วมกับ Hambantota International Port Group Pvt., Ltd. ท่าเรือฮัมบันโตตา สาธารณรัฐสังคมนิยมประชาธิปไตยศรีลังกา เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2562 และจัดประชุมเสวนาภายใต้หัวข้อ "Thailand & Sri Lanka : Opportunity and Way Forward" เพื่อประสานความร่วมมือและการพัฒนาด้านต่างๆ ระหว่างกัน

9. การบรรยายสรุปผลการศึกษา "โครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการการท่าเรือฯ" การท่าเรือฯ ร่วมกับ บริษัท รีเสิร์ช อินเทลลิเจนซ์ จำกัด จัดการบรรยายสรุปผลการศึกษาคำแนะนำโครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการการท่าเรือฯ และประเมินประสิทธิภาพด้านการสื่อสารของผู้นำองค์กรและความรับผิดชอบต่อสังคมในกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประจำปี 2562" เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2562 ณ โรงแรมมณเฑียร ริเวอร์ไซด์ ซึ่งการท่าเรือฯ จะได้ประโยชน์จากการนำผลสำรวจความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมาใช้ในการพัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพ และกระบวนการให้บริการเพื่อให้เกิดความพึงพอใจแก่ผู้ใช้บริการของการท่าเรือฯ ให้มากที่สุด



นอกจากนี้ ในปีงบประมาณ 2562 ยังมีการพัฒนาบริการใหม่ เพื่อตอบสนองความต้องการลูกค้า ผ่านการดำเนินโครงการต่างๆ ดังนี้

ท่าเรือกรุงเทพ

1. พัฒนาพื้นที่แนวถนนอาจนรงค์ โดยขยายช่องทางจราจรเข้า-ออกท่าเรือของรถบรรทุกสินค้า 1 ช่องทาง และปรับพื้นที่บริเวณริมฟุตบาท
 2. จัดทำโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน ได้แก่
 - ติดตั้งหลอดไฟ LED Flood Light จำนวน 338 ชุด ณ บริเวณพื้นที่ลานวางตู้สินค้าเขื่อนตะวันตก ท่าเรือกรุงเทพ ทดแทนหลอดไฟโซเดียมความดันสูงขนาด 1,000 วัตต์ ประหยัดพลังงานประมาณ 4.49 ล้านบาท/ปี ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ 466.47 ตัน/ปี
 - ติดตั้งอุปกรณ์ปรับความเร็วรอบมอเตอร์ปั๊มน้ำเย็น จำนวน 3 ชุด เพื่อควบคุมปริมาณน้ำเย็นในระบบปรับอากาศแบบรวมศูนย์ ประหยัดพลังงานประมาณ 1.08 ล้านบาท/ปี ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ 111.78 ตัน/ปี
 - ติดตั้งเครื่องทำน้ำเย็นประสิทธิภาพสูงแบบสกรูระบายความร้อนด้วยน้ำชนิดปรับความเร็วรอบได้ (Screw Water Cooled, VFD Chiller) จำนวน 3 ระบบ ทดแทนเครื่องทำน้ำเย็นแบบหอยโข่ง (Centrifugal Chiller) ประหยัดพลังงานประมาณ 1.81 ล้านบาท/ปี ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ 188.44 ตัน/ปี
3. ปรับปรุงพื้นถนนในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ บริเวณถนนสาย 2 ในถนนเลนขาออกต่อเนื่องจากของเดิม จากคลังสินค้ารถยนต์ถึงทางแยกโรงพักสินค้า 3 (แผนกบินจัน) ระยะทาง 593 เมตร และถนนสาย 4 ทั้ง 2 ระยะทาง 185 เมตร
4. พัฒนาระบบ e-Payment (เงินสด) สำหรับจัดเก็บค่าภาระยกขนตู้สินค้า ค่าธรรมเนียมยานพาหนะตู้สินค้าขาออก ค่าบริการขั้วตู้สินค้า ตู้สินค้าขาออก (FCL, ตู้สินค้าเปล่า) และตู้สินค้าเปล่าฝากเก็บ โดยรูปแบบการให้บริการชำระค่าภาระด้วยการหักบัญชี (Direct Debit) ผ่านธนาคารกรุงไทย และอยู่ระหว่างดำเนินการขยายการให้บริการกับธนาคารพาณิชย์ต่างๆ เพิ่มเติม

ท่าเรือแหลมฉบัง

1. โครงการระบบจองคิวอิเล็กทรอนิกส์ (Truck Queue) เพื่อช่วยบริหารเวลารถบรรทุกสินค้าเข้า-ออก ซึ่งเปิดให้บริการ ณ ประตูตรวจสอบสินค้า 4 (Checking Port 4) ซึ่งทำให้ผู้ใช้บริการจะได้รับกำหนดเวลาที่แน่นอนในการขนย้ายตู้สินค้ามายังท่าเรือ บรรเทาปัญหาการจราจรแก่ผู้ใช้บริการนำสินค้าเข้า-ออก บริเวณท่าเรือแหลมฉบังอย่างยั่งยืน

สิ่งอำนวยความสะดวก

ท่าเรือกรุงเทพ



ทิศตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา
อยู่ระหว่างหลักกิโลเมตรที่ +26.5 ถึง +28.5
ปากคลองพระโขนง เขตคลองเตย
กรุงเทพมหานคร

ยกระดับสู่
เมืองท่าเรือระดับโลก
สร้างมูลค่าเพิ่ม และรองรับการเติบโตในอนาคต

พื้นที่ทางบก รวม
2,353.2 ไร่

- พื้นที่ใช้ในกิจการการท่าเรือฯ
ในเขตรั้วศุลกากร 943.2 ไร่
- นอกเขตรั้วศุลกากร 117.86 ไร่
- พื้นที่หน่วยงานรัฐขอใช้ 217.92 ไร่
- หน่วยงานรัฐเช่าใช้ประโยชน์ 160.26 ไร่
- พื้นที่เอกชนเช่า 516.49 ไร่
- พื้นที่ชุมชนแออัด 197.93 ไร่ และ
- พื้นที่ทางสัญจร 199.54 ไร่

พื้นที่ปฏิบัติงานด้านสินค้า

ประกอบด้วย

- พื้นที่เขื่อนตะวันตก จำนวน 567.2 ไร่
เป็นพื้นที่สำหรับให้บริการตู้สินค้าทั่วไป
- ท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ ภายในประเทศ
หน่วยงานที่ปฏิบัติงานและรับผิดชอบ คือ
กองปฏิบัติการตู้สินค้า 1 - 3 และกองคลังสินค้า

พื้นที่ทางน้ำ รวมระยะทาง
66 กิโลเมตร

- ร่องน้ำตอนนอก : ยาว 18 กิโลเมตร
(จากปากร่องน้ำกิโลเมตรที่ -18
ถึงป้อมพระจุลฯ กิโลเมตรที่ 0)
- ร่องน้ำตอนใน : ยาว 48 กิโลเมตร
(จากป้อมพระจุลฯ กิโลเมตรที่ 0
ถึงสะพานพระพุทธยอดฟ้าฯ
กิโลเมตรที่ 48)

ท่าเทียบเรือ/หลักและทุ่นผูกเรือ

ท่าเทียบเรือ/หลักและทุ่นผูกเรือ	ความยาว (เมตร)	จำนวน (ท่า)	ข้อจำกัดของเรือ ความยาว/กินน้ำลึก (เมตร)	สมรรถวิสัย (ลำ)
ท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ (20A - 20F)	1,240	7 ท่า	172.25/8.23	7
ท่าเทียบเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง (20G)	250	1 ท่า	106.67/5.00	2
ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป (22B - 22H)	1,179	7 ท่า	172.25/8.23	7
ท่าเทียบเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง (22I - 22J)	348	2 ท่า	172.25/8.23	2
ท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (22A)	133	1 ท่า	172.25/8.23	1
หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย	1,360	34 หลัก	172.25/8.23	7
หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ	1,600	24 หลัก	172.25/8.23	7
ทุ่นผูกเรือสาธูประดิษฐ์	1,580	4 ทุ่น	137.19/7.62	4
		1 ทุ่น	91.46/7.00	1

หมายเหตุ: เรือที่มีความยาว 172.25 เมตร ไม่สามารถเทียบท่าคอนเทนเนอร์ได้พร้อมกัน 7 ลำ และเรือที่มีความยาว 172.25 เมตร ไม่สามารถเทียบท่าเรือสินค้าทั่วไปได้พร้อมกัน 7 ลำ

พื้นที่วางสินค้า/ตู้สินค้า

พื้นที่	พื้นที่วางสินค้า					
	ภายใน โรงพักสินค้า	ภายนอก โรงพักสินค้า	ชาน โรงพักสินค้า	ลานวางตู้สินค้า		
	(ตร.ม.)	(ตร.ม.)	(ตร.ม.)	(ตร.ม.)	(Ground Slots)	(ก.อ.ย.)
โรงพักสินค้า (1 - 2)	10,400	7,200		7,200	230	460
โรงพักสินค้า (3 - 8)	26,670	9,476	2,400	22,269	850	1,700
โรงพักสินค้า (9, 11, 13, 15, 17)	40,569	73,582	5,280	57,562	1,964	1,964
โรงพักสินค้าเพื่อการส่งออก	5,569	17,376		6,380	200	200
ลานบรรจุตู้สินค้า (เดิม)				107,200	2,625	2,625
ลานบรรจุตู้สินค้า (45 ไร่)				72,000	777	777
ลานวางตู้สินค้า (เสริมกองท่าบริการตู้สินค้า 2)				61,998	1,083	3,250
สถานีบริการตู้สินค้า (เกาะลาว)				55,650	1,748	6,118
คลังสินค้าผ่านแดน	7,800	18,324			444	888
คลังสินค้าทัณฑ์บน (ตึกแดง)	1,390					
คลังสินค้าทัณฑ์บน (ตึกใหม่)	2,016					
คลังสินค้าตากค้าง	8,955	1,120				
คลังสินค้ารถยนต์	1,890	2,954		5,120	75	210
คลังสินค้าอันตราย	1,200			14,976	262	524
หมวดสินค้า ปอ ฝ้าย นุ่น	6,400			5,900	118	236

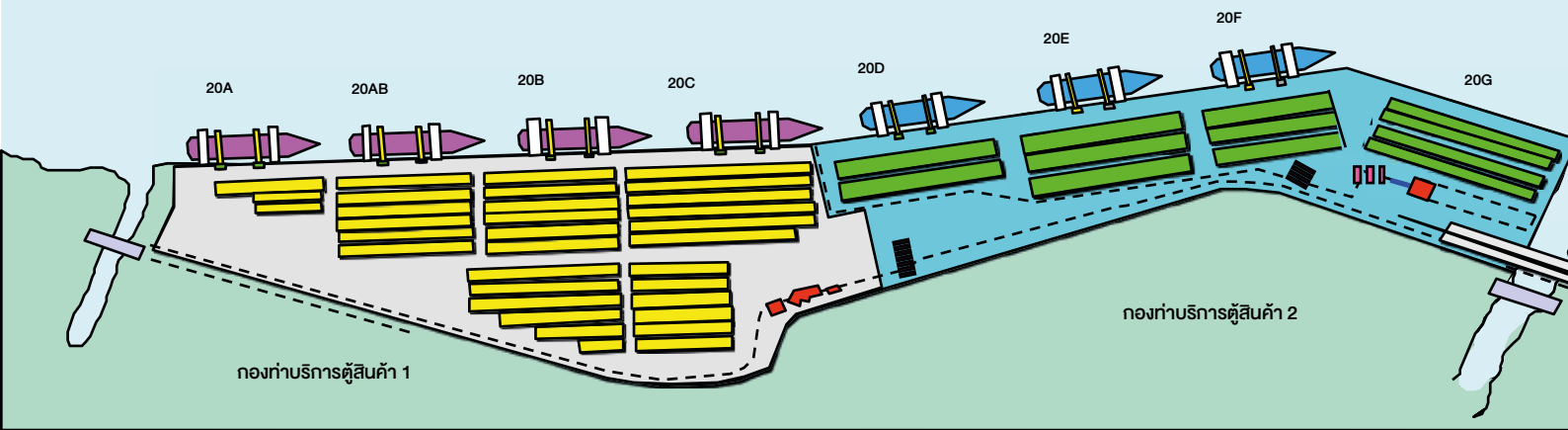
หมายเหตุ : Ground Slots หน่วยนับพื้นที่สำหรับวางตู้สินค้านาดมาตรฐาน 20 ฟุต ขึ้นเดียว

ข้อมูลรถเครื่องมือทุ่นแรง

ลำดับ	รายการ	จำนวน (คัน)	หมายเหตุ
1	รถยกขนาดยกไม่น้อยกว่า 2.5 เมตรกิตัน	30	
2	รถยกขนาดยกไม่น้อยกว่า 3.5 เมตรกิตัน	113	
3	รถยกขนาดยกไม่น้อยกว่า 5 เมตรกิตัน	36	
4	รถยกขนาดยกไม่น้อยกว่า 10 เมตรกิตัน	2	
5	รถยกขนาดยกไม่น้อยกว่า 15 เมตรกิตัน	6	
6	รถยกขนาดยกไม่น้อยกว่า 25 เมตรกิตัน	1	
7	รถยกไฟฟ้าขนาดยกไม่น้อยกว่า 1 เมตรกิตัน	2	
8	รถยกไฟฟ้าขนาดยกไม่น้อยกว่า 3 เมตรกิตัน	49	
9	รถยกตุลันค้ำหนัก ขนาด 40 เมตรกิตัน	31	
10	รถยกตุลันค้ำเปล่า ขนาด 7 เมตรกิตัน	23	
11	รถหัวลากพ่วงตุลันค้ำ ขนาด 30 เมตรกิตัน	29	
12	แชสซีสบรรทุกตุลันค้ำ ขนาด 40 - 45 เมตรกิตัน	32	
13	รถยนต์บรรทุก ขนาด 5 - 7 เมตรกิตัน	44	
14	รถปั้นจั่นเคลื่อนที่ ขนาด 10 เมตรกิตัน	4	
15	รถปั้นจั่นเคลื่อนที่ ขนาด 50 เมตรกิตัน	3	
16	รถหัวลาก (อเนกประสงค์) ขนาด 30 เมตรกิตัน	30	
17	แชสซีสบรรทุกตุลันค้ำพื้นเรียบ (อเนกประสงค์) ขนาด 30 เมตรกิตัน	25	
18	แชสซีสบรรทุกตุลันค้ำ (ค่อม) ขนาด 20 เมตรกิตัน	3	

เรือบริการ

ประเภทเรือ	เครื่องยนต์	แรงม้า	ระบบขับเคลื่อน
1. เรือลากจูง จำนวน 9 ลำ			
1.1 เรือท่าเรือ 115	YANMAR	1,200 x 2	Voith Schneider
1.2 เรือท่าเรือ 116	YANMAR	1,200 x 2	Voith Schneider
1.3 เรือท่าเรือ 117	YANMAR	1,200 x 2	Voith Schneider
1.4 เรือท่าเรือ 118	YANMAR	1,200 x 2	Voith Schneider
1.5 เรือท่าเรือ 119	YANMAR	1,381 x 2	Azimuth Thruster
1.6 เรือท่าเรือ 120	DAIHATSU	1,421 x 2	Azimuth Thruster
1.7 เรือท่าเรือ 121	NIIGATA	1,600 x 2	Azimuth Thruster
1.8 เรือท่าเรือ 122	NIIGATA	1,600 x 2	Azimuth Thruster
1.9 เรือท่าเรือ 124	NIIGATA	1,600 x 2	Azimuth Thruster
2. เรือรับขยะ จำนวน 2 ลำ			
2.1 เรือรับขยะ 1	MAN	160	Single Screw
2.2 เรือรับขยะ 2	ISUZU	200	Single Screw
3. เรือรับเชื้อเพลิง จำนวน 8 ลำ			
3.1 เรือรับเชื้อเพลิง 14	PERKINS	150	Single Screw
3.2 เรือรับเชื้อเพลิง 15	PERKINS	150	Single Screw
3.3 เรือรับเชื้อเพลิง 16	PERKINS	150	Single Screw
3.4 เรือรับเชื้อเพลิง 17	PERKINS	150	Single Screw
3.5 เรือรับเชื้อเพลิง 18	PERKINS	150	Single Screw
3.6 เรือรับเชื้อเพลิง 19	PERKINS	150	Single Screw
3.7 เรือรับเชื้อเพลิง 20	PERKINS	150	Single Screw
3.8 เรือรับเชื้อเพลิง 21	VOLVO	187	Single Screw
4. เรือบรรทุกน้ำ จำนวน 1 ลำ			
- เรือบรรทุกน้ำ 2	MAN	250 x 2	Double Screw
5. เรือรับรอง จำนวน 1 ลำ			
- เรือรองน้ำ 17	MAN	1,000 x 2	Double Screw
6. เรือตรวจการณ์ จำนวน 1 ลำ			
- เรือยนต์ตรวจการณ์ 1	SUZUKI	250	Outbord Motor



สิ่งอำนวยความสะดวก กองท่าบริการตู้สินค้า 1 และ 2

กองท่าบริการตู้สินค้า 1	
ท่าเทียบเรือ	
ท่าเทียบเรือหมายเลข	
20A	162.00 เมตร
20AB	152.00 เมตร
20B	183.00 เมตร
20C	183.00 เมตร
ความยาวหน้าท่ารวม	680.00 เมตร
ระดับความลึก	8.23 เมตร
ขนาดน้ำหนักเรือเทียบท่า	10,000 - 12,000 เดดเวตตัน

พื้นที่วางตู้สินค้า

ลานวางตู้สินค้า	98,600 ตารางเมตร
ความสามารถในการจัดวางตู้สินค้า	3,024 กราวด์สล็อต
ลานกองเก็บตู้สินค้าชนิด A, B, C และ D	8,380 ที.อี.ยู.
ปลั๊กเต้าเสียบตู้สินค้าห้องเย็น	460 จุด
ด้านตรวจสอบภายในขาเข้า	5 ช่อง
ด้านตรวจสอบภายในขาออก	3 ช่อง

เครื่องมือทุ่นแรง

ปั้นจั่นหน้าท่าชนิดเดินบนราง ขนาด 40 ตัน	8 คัน
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า (35 ตัน)	23 คัน
แบบ 4 + 1 ช้อนตู้ได้ 3 ชั้น	12 คัน
แบบ 4 + 1 ช้อนตู้ได้ 4 ชั้น	11 คัน
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า (35 ตัน)	62 คัน
รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า (45 ตัน)	62 คัน

ระบบคอมพิวเตอร์บริการ

SOFTWARE "NAVIS" SYSTEM	1 หน่วย
-------------------------	---------

การให้บริการ

จำนวนพนักงาน	324 คน
ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง, 7 วัน / สัปดาห์	
บุคลากรประจำหน่วยงานให้บริการ	

กองท่าบริการตู้สินค้า 2	
ท่าเทียบเรือ	
ท่าเทียบเรือหมายเลข	
20D	183.00 เมตร
20E	183.00 เมตร
20F	183.00 เมตร
20G	250.00 เมตร
ความยาวหน้าท่ารวม	799.00 เมตร
ระดับความลึก -20D, 20E, 20F	8.23 เมตร
-20G	4.30 เมตร
ขนาดน้ำหนักเรือเทียบท่า	10,000 - 12,000 เดดเวตตัน

พื้นที่วางตู้สินค้า

ลานวางตู้สินค้า	49,000 ตารางเมตร
ความสามารถในการจัดวางตู้สินค้า	1,372 กราวด์สล็อต
ลานกองเก็บตู้สินค้าชนิด E, F, G และ H	4,755 ที.อี.ยู.
ปลั๊กเต้าเสียบตู้สินค้าห้องเย็น	324 จุด
ด้านตรวจสอบภายในขาเข้า	4 ช่อง
ด้านตรวจสอบภายในขาออก	3 ช่อง

เครื่องมือทุ่นแรง

ปั้นจั่นหน้าท่าชนิดเดินบนราง ขนาด 40 ตัน	6 คัน
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า (35 ตัน)	15 คัน
แบบ 4 + 1 ช้อนตู้ได้ 4 ชั้น	5 คัน
แบบ 6 + 1 ช้อนตู้ได้ 4 ชั้น	10 คัน
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า (35 ตัน)	46 คัน
รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า (45 ตัน)	46 คัน

ระบบคอมพิวเตอร์บริการ

SOFTWARE "NAVIS" SYSTEM	1 หน่วย
-------------------------	---------

การให้บริการ

จำนวนพนักงาน	261 คน
ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง, 7 วัน / สัปดาห์	
บุคลากรประจำหน่วยงานให้บริการ	

ท่าเรือแหลมฉบัง

ต.ทุ่งสุขลา อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี



Logistics Hub

ศูนย์กลางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและโลจิสติกส์ของอาเซียน

แอ่งจอดเรือที่ 1

- ท่าเทียบเรือตู้สินค้า 5 ท่า
- ท่าเทียบเรือชายฝั่งและนอกประสงค์ 1 ท่า
- ท่าเทียบเรือเนกประสงค์ 2 ท่า
- ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประเภทเทกอง 1 ท่า
- ท่าเทียบเรือ Ro-Ro 1 ท่า
- ท่าเทียบเรือโดยสารและ Ro-Ro 1 ท่า

ขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า

ท่า A0 - A5 และ ท่า B1 - B5 4.3 ล้าน ตี.อี.ยู. / ปี

แอ่งจอดเรือที่ 2

ท่าเทียบเรือ 7 ท่า

- เปิดให้บริการแล้ว 4 ท่า : C0, C1 - C2 และ C3
- อยู่ระหว่างดำเนินการตามสัญญา 3 ท่า : D1 - D3

ขีดความสามารถ 6.8 ล้าน ตี.อี.ยู. / ปี

เมื่อเปิดบริการครบทุกท่า

ขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า

หน่วย : ล้าน ที.อี.ยู.

แอ่งจอดเรือที่ 1		แอ่งจอดเรือที่ 2	
ท่า A0	0.3	ท่า C1	1.4
ท่า A2	0.4	ท่า C2	1.0
ท่า A3	0.4	ท่า C3	1.0
ท่า B1	0.6	ท่า D1	1.4
ท่า B2	0.6	ท่า D2	1.0
ท่า B3	0.6	ท่า D3	1.0
ท่า B4	0.6		
ท่า B5	0.8		
รวม	4.3	รวม	6.8

ท่าเทียบเรือ

ท่าเทียบเรือ	ความยาว/ลึก (เมตร)	จำนวน (ท่า)	ขนาดน้ำหนักเรือ/ลำ ที่เทียบท่า (DWT)	สมรรถวิสัย (ลำ)
แอ่งจอดเรือที่ 1				
ท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ (A0)	590/14	1	1,000	2
ท่าเทียบเรือโดยสารและ Ro-Ro (A1)	365/14	1	70,000	1
ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ (A2)	400/14	1	50,000	1
ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ (A3)	350/14	1	83,000	1
ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประเภทเทกอง (A4)	250/14	1	40,000	1
ท่าเทียบเรือ Ro-Ro (A5)	527/14	1	70,000	1
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า B1	359/14	1	50,000	1
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (B2 - B4)	300/14	3	50,000	3
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (B5)	400/14	1	50,000	1
แอ่งจอดเรือที่ 2				
ท่าเทียบเรือ (C0)	500/16	1	80,000	1
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (C1)	700/16	1	80,000	2
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (C2)	500/16	1	80,000	1
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (C3)	500/16	1	80,000	1
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (D1)	700/16	1	80,000	2
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (D2 - D3)	500/16	2	80,000	2

พื้นที่วางสินค้า

พื้นที่วางสินค้า	พื้นที่ (ตารางเมตร)			
	หน้าท่า	ลานกองเก็บ	โรงพักสินค้า	อื่นๆ
ท่าเทียบเรือ (A0)	29,500	144,489	550	
ท่าเทียบเรือ (A1, A2, A4, A5)	49,425	163,875	30,570	
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (B1 - B5)	41,475	574,430	18,480	43,286
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า C0	50,000	315,440	3,000	
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า C3	12,500	123,424	4,944	84,132
ท่าเทียบเรือ (A3)	17,762	73,500	2,700	
ท่าเทียบเรือ (C1, C2)	36,000	490,510	4,776	
ลานตู้สินค้ารถไฟ (Basin 1)		57,305		
ลานตู้สินค้ารถไฟ (Basin 2)		58,410		
ลานสินค้าภายนอก (Basin 1)		56,100		
ลานสินค้าภายนอก (Basin 2)		303,900		
ลานสำรองตู้สินค้าเปล่า (Basin 1)		160,400		
ลานสำรองตู้สินค้าเปล่า (Basin 2)		324,012		
คลังสินค้าทัณฑ์บน			4,800	
คลังสินค้าตากค้าง			4,500	
คลังสินค้าอันตราย		172,447.57	10,032	1,612.5
พื้นที่คลังสินค้าทั่วไป		1,800	3,660	
พื้นที่คลังแยกและบรรจุตู้สินค้าทั่วไป		111,750		
คลังสินค้า (Basin 2)			4,800	
พื้นที่สำรอง (Basin 2)		929,661		
ลานกองเก็บตู้สินค้าเปล่านอกเขตรั้วศุลกากร		155,493	24,800	101,307

เรือบริการ

ชื่อเรือ	กำลังเครื่องยนต์ รวม 2 เครื่อง (แรงม้า)	กำลังจุด (เมตรกตัน)
1 เรือท่าเรือ 203 (ลากจูง)	3,000	40
2 เรือท่าเรือ 206 (ลากจูง)	800	12
3 เรือท่าเรือ 207 (ลากจูง)	800	12
4 เรือท่าเรือ 208 (วางทุ่น)	1,000	-
5 เรือท่าเรือ 301 (ลากจูง)	3,550	40
6 เรือท่าเรือ 302 (ลากจูง)	4,340	50
7 เรือท่าเรือ 303 (ลากจูง)	5,914	70
8 เรือท่าเรือ 304 (ลากจูง)	4,400	50
9 เรือท่าเรือ 305 (ลากจูง)	4,400	50
10 เรือท่าเรือ 306 (ลากจูง)	4,400	50
11 เรือรับเหมา 5	210	-
12 เรือรับเหมา 6	210	-
13 เรือบริการ	445	-
14 เรือจัดเก็บขยะ (เรือขล่ายแหลมฉับ 01)	188	-
15 เรือท่าเรือ 208 (เรือวางทุ่นขจัดคราบน้ำมัน)	1,000	

หมายเหตุ : ไม่รวมเรือลากจูงของเอกชน ข้อมูล ณ กันยายน 2561

Infrastructure

Terminal	ชื่อบริษัท	ความยาว หน้าท่า (เมตร)	ความลึก (เมตร)	พื้นที่ (ตรม.)	Ground Slot (TEU)	ประเภทสินค้า
A0	บริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด LCMT CO., LTD.	400	-14	170,000	3,551	Multi purpose, Coastal
A1	บริษัท เอ็น วาย เค ออโต้ โลจิสติกส์ ประเทศไทย จำกัด NYK AUTO LOGISTICS THAILAND CO., LTD.	365	-14	31,500		Ro-Ro, Passenger
A2	บริษัท ไทยแหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด THAI LAEMCHABANG TERMINAL CO., LTD.	400	-14	170,000	2,970	Multi purpose
A3	บริษัท ฮัทชิสัน พอร์ต ประเทศไทย HUTCHISON PORTS (THAILAND) LIMITED	400	-14	170,000	1,688	Multi purpose
A4	บริษัท อ่าวไทยคลังสินค้า จำกัด AAWTHAI WAREHOUSE CO., LTD.	350	-14	128,000		Molasses & Sugar
A5	บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด มหาชน NAMYONG TERMINAL PUBLIC COMPANY LIMITED	527	-15	240,000		General Cargo, Ro-Ro
B1	บริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล 1 จำกัด LCB CONTAINER TERMINAL 1 COMPANY LIMITED	359	-14	120,000	2,362	Container
B2	บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด EVERGREEN CONTAINER TERMINAL (THAILAND) LTD.	300	-14	105,000	1,742	Container
B3	บริษัท อีสเทิร์นซี แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด EASTERN SEA LAEM CHABANG TERMINAL CO., LTD.	300	-14	105,000	1,522	Container
B4	บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด TIPS CO., LTD.	300	-14	105,000	1,908	Container
B5	บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด LAEM CHABANG INTERNATIONAL TERMINAL CO., LTD.	400	-14	82,089	2,892	Container
C0	บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล โรโร เทอร์มินัล จำกัด LAEMCHABANG INTERNATIONAL RO-RO TERMINAL CO., LTD.	500	-16	315,400		General Cargo, Ro-Ro, Passenger
C3	บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด LAEM CHABANG INTERNATIONAL TERMINAL CO., LTD.	500	-16	231,668	3,278	Container
C1-2	บริษัท ฮัทชิสัน พอร์ต ประเทศไทย HUTCHISON PORTS (THAILAND) LIMITED	1,200	-16	540,000	9,540	Container
D1, D2, D3	บริษัท ฮัทชิสัน พอร์ต ประเทศไทย HUTCHISON PORTS (THAILAND) LIMITED	1,700		765,000		Container

* ความจุออกแบบในการรองรับสินค้า = พื้นที่ ตรม.

Laem Chabang Port Handling Equipment

Item	Handling Equipment type (Total)	A0	A1	A2	A3	A4	A5	B1	B2	B3	B4	B5	C0	C1,2	C3	Total
1	Gantry Crane	4	-	2	2	-	-	5	4	4	5	4	-	12	5	47
2	Transtainer (RTG)	15	-	4	4	-	-	11	12	15	17	12	-	35	15	140
3	Reach Stacker	1	-	3	2	-	-	2	2	3	7	2	1	3	2	28
4	Top Loader	2	-	-	1	1	-	1	4	2	2	5	-	2	2	22
5	Mobile Crane	12	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2	-	-	15
6	Forklift	2	1	4	5	11	4	3	5	5	7	6	14	7	3	77
7	Yard Tractor	12	-	20	20	-	-	15	34	25	63	37	6	36	25	293
8	Trailer	12	-	21	21	-	-	19	34	25	59	33	6	37	31	298
9	Conveyor	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

ตั้งอยู่ฝั่งขวาของปากแม่น้ำสบกก ต.บ้านแซว อ.เชียงแสน จ.เชียงราย

พื้นที่รวม 387 ไร่

สิ่งอำนวยความสะดวก

- รถยกสินค้า ขนาด 5 ตัน จำนวน 2 คัน
- รถยกสินค้า ขนาด 2.5 ตัน จำนวน 1 คัน
- ปลักเสียบตู้สินค้าห้องเย็น จำนวน 70 ปลัก
- รถปั้นจั่น 50 ตัน จำนวน 1 คัน

การให้บริการ One Stop Service

ณ อาคารศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ ประกอบด้วย

- สำนักงานท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน
- สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาเชียงราย
- ด้านศุลกากรเชียงแสน
- ด้านอาหารและยา เชียงแสน เชียงของ
- ด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ
- ด้านตรวจคนเข้าเมืองเชียงแสน
- ด้านตรวจพืชเชียงแสน
- ด้านกักกันสัตว์เชียงราย
- ด้านตรวจสัตว์น้ำจังหวัดเชียงราย

โครงข่ายการขนส่งทางน้ำ

รองรับเส้นทางการขนส่งสินค้าจาก สปป. จีน เมียนมา และ สปป.ลาว 265 กิโลเมตร จากท่าเรือ Guanlei (ท่าเรือใต้สุดของสาธารณรัฐประชาชนจีน)

ท่าเทียบเรือ

- ท่าเทียบเรือแบบทางลาด 2 ระดับ ยาว 300 เมตร
จำนวน 2 ท่า รองรับขนถ่ายสินค้าทั่วไป
- ท่าเทียบเรือแบบแนวดิ่ง จำนวน 1 ท่า ยาว 200 เมตร
รองรับขนถ่ายสินค้าทั่วไป/ตู้สินค้า

ทางบก

1. ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1129
อำเภอแม่สาย - อำเภอเชียงแสน
2. ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1016
อำเภอแม่จัน - อำเภอเชียงแสน
3. ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1290
อำเภอเชียงแสน - อำเภอเชียงของ

ประโยชน์ที่ได้รับ

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนเป็นจุดเชื่อมโยงการค้ากับมณฑลทางตอนใต้ของประเทศจีน เมียนมา และ สปป.ลาว รวมทั้งการขนส่งต่อเนื่องไปยังประเทศต่างๆ โดยผ่านท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือระนอง

ท่าเรือเชียงของ

ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขง อ.เชียงของ จ.เชียงราย

โครงข่ายการขนส่งทางน้ำ :

ตรงข้ามเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว
รองรับเรือสินค้า ไปสู่ สปป.ลาว (หลวงพระบาง)
ร้อยละ 90 ของเรือทั้งหมด

ทางบก :

ถนนเชื่อมระหว่างอำเภอเชียงแสน - เชียงของ

การให้บริการ

แบบ One Stop Service รองรับเรือบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก
เรือท่องเที่ยว การบรรทุกขนถ่ายใช้แรงงานยกขนเป็นหลัก
ผู้ให้บริการสามารถทำพิธีการด้านสินค้า ศุลกากร และบริการอื่นๆ
ได้ ณ อาคารสำนักงานท่าเรือเชียงของ

ท่าเทียบเรือ

- รองรับเรือขนาด 80 - 150 ตัน
- พื้นที่รองรับเรือ 3 - 5 ลำ
- ที่จอดรถบรรทุก 5 - 10 คัน

ประโยชน์ที่ได้รับ

ท่าเรือเชียงของมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนา
ทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศแถบ
ลุ่มแม่น้ำโขง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง สปป.ลาว
เขตหลวงพระบาง ซึ่งมีสินค้าประเภทวัสดุก่อสร้าง
และสาธารณูปโภค สินค้าเพื่อการบริโภค ส่งออก
เป็นจำนวนมาก

ท่าเรือระนอง

ริมฝั่งแม่น้ำกระบุรีฝั่งตะวันออก ต.ปากน้ำ - ท่าเรือ อ.เมือง จ.ระนอง

ท่าเรือระนอง มีบทบาทสำคัญเป็นฐานสนับสนุน
วัตถุประสงค์ต่างๆ ในโครงการสำรวจและขุดเจาะ
ก๊าซธรรมชาติ และน้ำมันในบริเวณอ่าวเบงกอล
มีระบบการให้บริการที่เป็นมาตรฐานสากล
รองรับการขนส่งฝั่งอันดามันเชื่อมโยงภูมิภาคต่างๆ

บริหารประกอบการพื้นที่เขตเศรษฐกิจ 59 ไร่
บนพื้นที่โครงการท่าเทียบเรืออเนกประสงค์จังหวัดระนอง 315 ไร่

โครงข่ายการขนส่ง

ทางน้ำ : สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากฝั่งอ่าวไทย โดยผ่าน
ท่าเรือ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และจังหวัดสุราษฎร์ธานีมายัง
ท่าเรือระนอง

ทางถนน : ทางหลวงหมายเลข 4 เพชรเกษม กรุงเทพฯ - ชุมพร - ระนอง
ระยะทาง 568 กิโลเมตร เลี้ยวขวาเข้าถนนหมายเลข 4010 ที่บริเวณ
บ้านน้ำตก ระยะทาง 13 กิโลเมตร ถึงท่าเรือระนอง

ทางราง : สามารถขนส่งทางรางมายังจังหวัดชุมพร เชื่อมต่อทางถนนอีก
110 กิโลเมตร

การให้บริการ One Stop Service

ณ อาคารสำนักงานเดียวกัน ให้บริการบรรทุกขนถ่าย เคลื่อนย้าย
ฝากเก็บ และส่งมอบสินค้า ใช้ระบบคอมพิวเตอร์ในการควบคุมตู้สินค้า
และการออกใบแจ้งหนี้ค่าภาระ ตลอดจนการเตรียมความพร้อมด้าน
สาธารณูปโภคอื่นๆ อาทิ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และการสื่อสาร
โทรคมนาคม โดยผู้ให้บริการสามารถชำระค่าพิธีการศุลกากร พิธีการ
ตรวจคนเข้าเมือง และบริการอื่นๆ ได้โดยสะดวกรวดเร็ว

ประโยชน์ที่ได้รับ

- พร้อมเป็นประตูการค้าการขนส่งเชื่อมโยงประเทศในกลุ่ม BIMSTEC
- ใช้เป็นฐานสนับสนุนกลุ่มสำรวจและขุดเจาะก๊าซธรรมชาติ
- รองรับเรือประเภทต่างๆ เพื่อการค้าและความมั่นคง
- เกิดการจ้างงานกิจกรรมตรงและเกี่ยวเนื่อง

ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์

- รองรับเรือขนาดไม่เกิน 500 ตัน ได้ 2 ลำ
- สะพานเชื่อมฝั่ง 2 สะพาน

ท่าเทียบเรือตู้สินค้า

รองรับเรือขนาดไม่เกิน 12,000 เดทเวทตัน ได้ 1 ลำ

สิ่งอำนวยความสะดวก

- รถยกสินค้า ขนาด 2.5 ตัน จำนวน 2 คัน
- รถยกสินค้า ขนาด 3.5 ตัน จำนวน 1 คัน
- รถยกสินค้า ขนาด 10 ตัน จำนวน 1 คัน
- รถยกสินค้า ขนาด 15 ตัน จำนวน 1 คัน
- บันจันเคลื่อนที่หน้าท่า (Mobile harbor crane) จำนวน 1 คัน
- บันจัน ขนาด 50 ตัน จำนวน 1 คัน
- รถหัวลาก จำนวน 6 คัน
- ทางลาก จำนวน 8 ทาง
- รถยกตู้สินค้าเปล่า ขนาด 7 ตัน จำนวน 1 คัน
- รถยกตู้สินค้าหนัก ขนาด 40 ตัน จำนวน 2 คัน
- ปลั๊กเสียบตู้สินค้าห้องเย็น จำนวน 30 ปลั๊ก
- เครื่องขังน้ำหนักรถบรรทุก/ตู้สินค้า

คลังสินค้า

- โรงพักสินค้า 1,500 ตารางเมตร
- พื้นที่วางสินค้าทั่วไป 7,200 ตารางเมตร

S.W.L. Under Cargo Bear



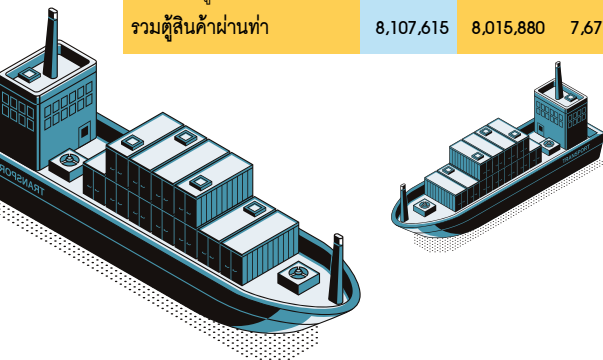
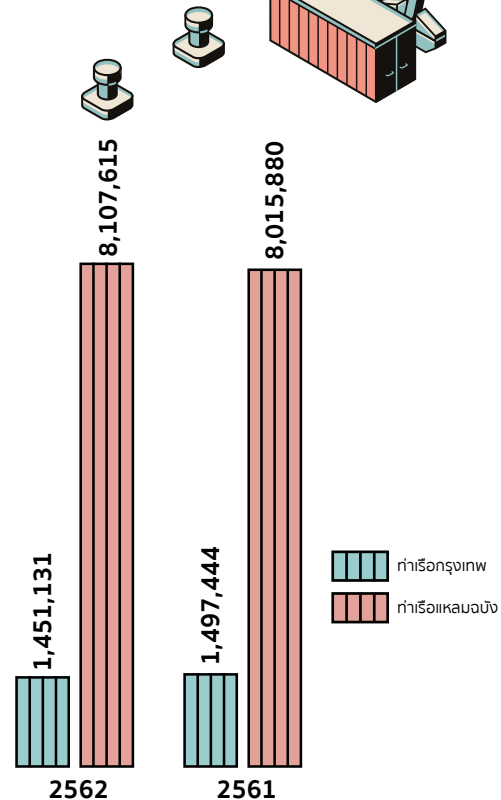
ผลการบริหารการปฏิบัติงาน ปีงบประมาณ 2562

สถิติบริการเรือและสินค้า

สถิติบริการเรือและสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง

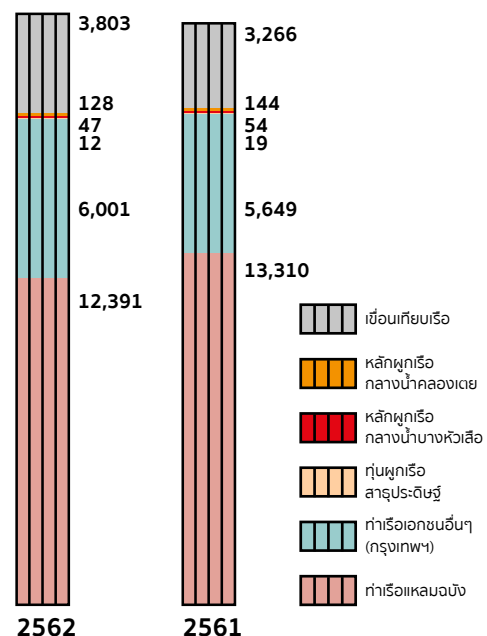
จำนวนตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง (หน่วย : ที.อี.ยู.)

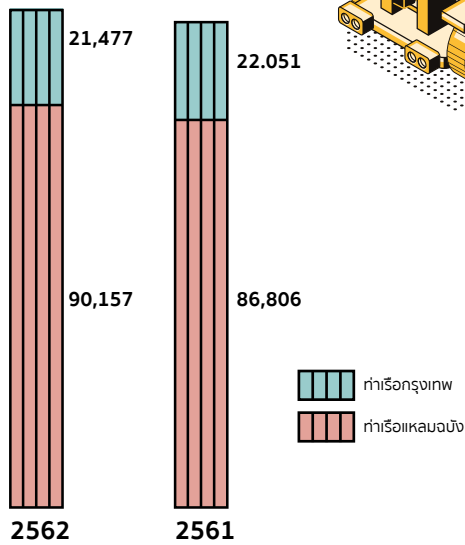
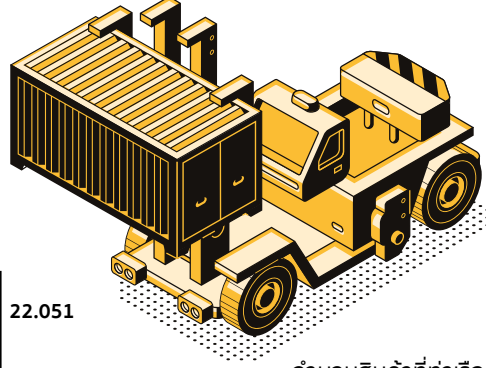
ปีงบประมาณ	2562	2561	2560	2559	2558
ท่าเรือกรุงเทพ					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	880,139	880,911	868,333	884,375	896,714
- ตู้บรรจุสินค้า	868,910	864,893	846,084	859,742	864,620
- ตู้สินค้าเปล่า	11,229	16,018	22,249	24,633	32,094
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	570,992	616,533	629,586	621,132	662,049
- ตู้บรรจุสินค้า	536,331	583,444	611,885	605,223	650,703
- ตู้สินค้าเปล่า	34,661	33,089	17,701	15,909	11,346
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	1,451,131	1,497,444	1,497,919	1,505,507	1,558,763
ท่าเรือแหลมฉบัง					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	3,997,581	3,955,688	3,753,493	3,457,758	3,339,166
- ตู้บรรจุสินค้า	2,473,271	2,312,909	2,168,898	1,957,386	1,841,310
- ตู้สินค้าเปล่า	1,482,546	1,600,699	1,541,675	1,469,830	1,460,963
- จำนวนตู้สินค้าถ่ายลำ	41,764	42,080	42,920	30,543	36,894
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	4,066,403	4,060,192	3,923,786	3,602,937	3,440,538
- ตู้บรรจุสินค้า	3,941,174	3,960,491	3,822,600	3,501,346	3,338,247
- ตู้สินค้าเปล่า	84,685	58,450	58,714	72,345	72,015
- จำนวนตู้สินค้าถ่ายลำ	40,544	41,252	42,472	29,247	30,277
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	8,107,615	8,015,880	7,677,279	7,060,695	6,779,705



จำนวนเรือเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง (หน่วย : เที่ยว)

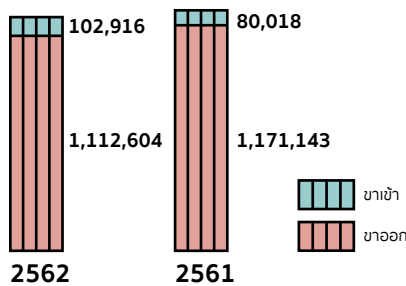
ปีงบประมาณ	2562	2561	2560	2559	2558
ท่าเรือกรุงเทพ					
เชียนเทียนเรือ	3,803	3,266	3,008	3,096	3,267
หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย	128	144	447	223	213
หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ	47	54	49	74	58
ทุ่นผูกเรือสาธิตประติษฐ์	12	19	26	67	81
ท่าเรือเอกชนอื่นๆ (กรุงเทพฯ)	6,001	5,649	5,256	5,020	4,947
ท่าเรือแหลมฉบัง	12,391	13,310	13,313	12,493	12,446





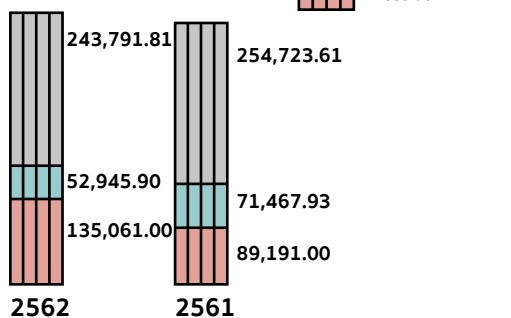
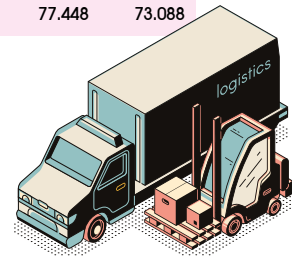
จำนวนสินค้าที่ทำเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง (หน่วย : ล้านตัน)

ปีงบประมาณ	2562	2561	2560	2559	2558
ท่าเรือกรุงเทพ					
สินค้าขาเข้า	13.297	13.027	12.887	11.996	12.088
สินค้าขาออก	8.180	9.024	9.327	9.050	9.760
รวม	21.477	22.051	22.214	21.046	21.848
ท่าเรือแหลมฉบัง					
สินค้าขาเข้า	36.693	34.738	32.575	29.029	27.471
สินค้าขาออก	52.510	51.082	50.286	47.654	45.135
สินค้าถ่ายลำ	0.954	0.986	1.028	0.765	0.482
รวม	90.157	86.806	83.889	77.448	73.088



จำนวนรถยนต์ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง (หน่วย : คัน)

ปีงบประมาณ	2562	2561	2560	2559	2558
ขาเข้า	102,916	80,018	69,858	65,896	75,392
ขาออก	1,112,604	1,171,143	1,147,107	1,203,753	1,188,866
รวม	1,215,520	1,251,161	1,216,965	1,269,649	1,264,258



จำนวนสินค้าที่ทำเรือภูมิภาค (หน่วย : เมตริกตัน)

ปีงบประมาณ	2562	2561	2560	2559	2558
ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน					
สินค้าขาเข้า	1,721.90	3,249.40	5,311.36	11,255.50	14,939.40
สินค้าขาออก	242,069.91	251,474.21	192,874.61	196,687.03	402,585.70
รวม	243,791.81	254,723.61	198,186.97	207,942.53	417,525.10
ท่าเรือเชียงของ					
สินค้าขาเข้า	111.00	201.00	0.00	1,809.00	4,181.00
สินค้าขาออก	52,834.90	71,266.93	78,445.51	83,065.99	77,118.11
รวม	52,945.90	71,467.93	78,445.51	84,874.99	81,299.11
ท่าเรือระนอง					
สินค้าขาเข้า	24,873.00	17,878.00	12,321.00	63,286.00	65,803.00
สินค้าขาออก	110,188.00	71,313.00	53,751.00	104,578.00	126,410.00
รวม	135,061.00	89,191.00	66,072.00	167,864.00	192,213.00

จำนวนตู้สินค้าผ่านท่าเรือระนอง (หน่วย : ที.อี.ยู.)

ปีงบประมาณ	2562	2561	2560	2559	2558
ตู้สินค้าขาเข้า	1.180	1,116	1,269	1,534	2,373
ตู้สินค้าขาออก	1,835	1,159	1,225	1,533	2,710
รวม	3,715	2,275	2,494	3,067	5,083



การวิเคราะห์เศรษฐกิจและอุตสาหกรรม การขนส่งทางน้ำและกิจการท่าเรือ

ภาพรวมเศรษฐกิจปี 2562 และแนวโน้มปี 2563

เศรษฐกิจโลกช่วงปี 2562 มีแนวโน้มชะลอตัวต่อเนื่องจากผลกระทบของสงครามการค้า ซึ่งเป็นปัจจัยลบต่อการฟื้นตัวภาคการค้าและการลงทุนความขัดแย้งทางการค้าที่รุนแรงขึ้นในปี 2562 อาทิ สหรัฐฯ-จีนและปัญหา Brexit ในสหภาพยุโรป ได้สร้างความไม่แน่นอนในนโยบายการค้าระหว่างประเทศทั่วโลกต่อเนื่อง ทำให้ภาพรวมเศรษฐกิจโลกเติบโตชะลอตัวต่ำกว่าการเติบโตในปี 2560 - 2561 โดยเฉพาะเศรษฐกิจสหรัฐฯ และจีนที่ได้รับผลกระทบจากมาตรการภาษีของทั้ง 2 ประเทศ และคาดว่าจะอัตรารายได้เข้าระหว่างกันที่อยู่ในระดับสูงจะส่งผลไปยังภาคการค้าของทั้งสองประเทศต่อเนื่องไปในปี 2563

เศรษฐกิจไทยในปี 2562 ขยายตัวร้อยละ 2.6 (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ: สศช., ตุลาคม 2562) ชะลอตัวตามมูลค่าการส่งออกที่หดตัว สะท้อนเศรษฐกิจไทยและประเทศในกลุ่มอาเซียนยังคงเผชิญความเสี่ยงจากปริมาณการค้าโลกที่มีแนวโน้มขยายตัวลดลงจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจกลุ่มประเทศพัฒนาแล้วซึ่งเป็นผู้ค้าหลักของไทยและอาเซียน โดยสงครามการค้าได้ส่งผลกระทบทางลบต่อเศรษฐกิจไทยผ่านหลายช่องทาง อาทิ ด้านการค้า การท่องเที่ยว และการลงทุน ประกอบกับค่าเงินบาทที่แข็งตัวอย่างต่อเนื่องทำให้เศรษฐกิจไทยฟื้นตัวได้ช้าลง



แนวโน้มเศรษฐกิจไทยปี 2563 คาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 2.7 - 3.7 และภาคการส่งออกจะขยายตัวได้ร้อยละ 2.3 (สศท., ตุลาคม 2562) โดยมีแรงสนับสนุนสำคัญจากการใช้จ่ายภาคครัวเรือน การลงทุนภาคเอกชนและการลงทุนภาครัฐ การปรับตัวดีขึ้นของการส่งออกภายใต้แนวโน้มการปรับตัวดีขึ้นของเศรษฐกิจโลก การปรับตัวของภาคการส่งออกต่อมาตรการกีดกันทางการค้า และการดำเนินมาตรการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของภาครัฐ

ธุรกิจอุตสาหกรรม

การค้าทางทะเลปี 2562 ขยายตัวลดลงจากปีก่อนหน้าที่ขยายตัวร้อยละ 2.7 และคาดการณ์ว่าจะขยายตัวที่ร้อยละ 2.6 (UNCTAD, October 2019) โดยมีเศรษฐกิจโลกเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรม อย่างไรก็ตามยังคงมีความท้าทายจากความไม่แน่นอนเกี่ยวกับนโยบายการค้าการชะลอตัวในอัตราที่สูงของการค้าสินค้าโลกและการเพิ่มขึ้นของอัตราภาษีการค้าระหว่างจีนและสหรัฐอเมริกา โดยคาดว่าจะการค้าทางทะเลจะได้รับผลกระทบจากสงครามการค้าประมาณร้อยละ 2 (Bloomberg, October 2019)

สำหรับแนวโน้มความต้องการใช้ท่าเทียบเรือตู้สินค้าทั่วโลก (Global Container Port Demand) เพิ่มขึ้นเล็กน้อย และมีปัจจัยความไม่แน่นอนมากมายทำให้ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือทั่วโลกไม่มีแผนในการขยายขีดความสามารถ

การค้าทางทะเลปี 2562
คาดการณ์ว่าจะขยายตัวที่
ร้อยละ

2.6

ของท่าเทียบเรือ ซึ่งหมายความว่าในภูมิภาคส่วนใหญ่ของโลกจะมีระดับการใช้ประโยชน์ของท่าเทียบเรือเฉลี่ย (Average Terminal Utilization) เพิ่มขึ้น โดย Drewry (July 2019) ได้มีการคาดการณ์ความต้องการใช้ท่าเทียบเรือทั่วโลกสำหรับ 5 ปีข้างหน้าว่าจะขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 4.4 ต่อปี และมีการขยายตัวของการยกขนตู้สินค้าจาก 784 ล้าน ที.อี.ยู. ในปี 2561 เป็น 973 ล้าน ที.อี.ยู. ในปี 2566 เพิ่มขึ้นประมาณ 190 ล้าน ที.อี.ยู. โดยมีอัตราการเติบโตที่คาดการณ์แตกต่างกันในแต่ละภูมิภาค ซึ่งมีหลายภูมิภาคขยายตัวมากกว่าค่าเฉลี่ยทั่วโลก อาทิ ตะวันออกกลาง เอเชียใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และตะวันออกไกล

ขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของท่าเทียบเรือ (Global Container Port Capacity) ถูกประมาณการว่าจะเพิ่มขึ้น โดยมีอัตราการเติบโตโดยรวม เฉลี่ยประมาณร้อยละ 2 ต่ำกว่าการเติบโตของอุปสงค์ที่คาดการณ์ไว้สะท้อนให้เห็นถึงการลดลงอย่างต่อเนื่องของโครงการลงทุนในท่าเทียบเรือใหม่ๆ (Greenfields) โดยนักลงทุนในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมาเป็นผลให้ระดับการใช้ประโยชน์ของท่าเทียบเรือเฉลี่ยในระดับโลกเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากร้อยละ 70 ในปี 2561 เป็นร้อยละ 79 ในปี 2566 อย่างไรก็ตามยังคงเป็นระดับที่ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือและผู้ให้บริการพึงพอใจ

สำหรับในระดับภูมิภาค มีการคาดการณ์ว่าระดับการใช้ประโยชน์ของท่าเทียบเรือเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเช่นกัน โดยเฉพาะในประเทศจีนและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่ง Drewry ได้เคยคาดการณ์ไว้ก่อนหน้านี้ว่าจะอยู่ระดับที่ 100 ในปี 2566 เนื่องจากการขยายขีดความสามารถของท่าเทียบเรืออย่างรวดเร็ว แต่ในปัจจุบัน อุตสาหกรรมท่าเทียบเรือได้มีการมุ่งเน้นที่การรวมท่าเทียบเรือและเจ้าของท่าเทียบเรือเข้าด้วยกันเป็นกลุ่มใหญ่ เพื่อรองรับปัญหาความไม่แน่นอนของการเติบโตทางการค้าระหว่างประเทศของจีนในการเผชิญกับสงครามด้านภาษีศุลกากรและนโยบายการปกป้องประเทศของรัฐบาลจีน

ผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมที่มีต่อการดำเนินงานของการท่าเรือฯ

หลังจากสหรัฐฯ ประกาศตัดสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร (GSP) สินค้าไทย 573 รายการ (1 ใน 3 ของสินค้าไทยที่ได้รับสิทธิพิเศษ) โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 25 เมษายน 2563 ส่งผลให้ไทยต้องเสียภาษีนำเข้าสหรัฐฯ เพิ่มขึ้น สินค้าที่โดนตัดสิทธิ GSP คิดเป็นร้อยละ 4.1 ของมูลค่าการส่งออกป้อนสหรัฐฯ หรือร้อยละ 0.5 ของการส่งออกรวมของไทย โดยสินค้าส่งออกสำคัญที่มีความเสี่ยงสูงในการได้รับผลกระทบ คือ สุขภัณฑ์, เม็ดพลาสติก, อาหาร (ผลิตภัณฑ์ถั่ว, เส้นพาสต้า, เนื้อปู) และเครื่องประดับ อย่างไรก็ตาม หากไทยมีการปรับปรุงและปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ฯ ก็มีโอกาสจะได้รับสิทธิ GSP คืนจากสหรัฐฯ ผู้ประกอบการและภาครัฐฯ ได้ปรับตัวเพื่อรองรับการโดนตัดสิทธิ GSP โดยมีการหาตลาดใหม่ทดแทนตลาดเดิม อาทิ รัสเซีย ยุโรปตะวันออก อเมริกาใต้ ตะวันออกกลาง ตลอดจนการใช้ประโยชน์จากประเทศที่ไทยจัดทำความตกลงเขตการค้าเสรี FTA กรอบความตกลงจาก อาเซียน จีน ญี่ปุ่น อินเดีย ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ ชิลี และเปรู และขยายการลงทุนไปยังประเทศที่ยังคงได้รับสิทธิ GSP เพื่อรักษาอัตราการส่งออกและเพื่อทดแทนการส่งออกไปตลาดสหรัฐฯ

เนื่องด้วยการท่าเรือฯ มีรายได้จากการให้บริการเรือ สินค้า และตู้สินค้า ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงของปริมาณเรือสินค้าและตู้สินค้าผ่านท่าเรือ จึงมีความสำคัญต่อผลการประกอบการของการท่าเรือฯ ทั้งนี้ ปริมาณเรือ สินค้า และตู้สินค้าของการท่าเรือฯ ซึ่งจะปรับตัวสอดคล้องกับปัจจัยทางเศรษฐกิจเป็นส่วนใหญ่ อาทิ อัตราแลกเปลี่ยน เศรษฐกิจและการค้าของประเทศคู่ค้าสำคัญ อาทิ จีน ญี่ปุ่น กลุ่มประเทศพัฒนา (OECD) และอาเซียน รวมไปถึงประเภทสินค้าหลักที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง จากภาวะเศรษฐกิจในปี 2562 ขยายตัวต่ำกว่าที่คาด การส่งออกที่ลดลงจากสงครามการค้าและค่าเงินบาทแข็งค่า ส่งผลต่อการดำเนินงานของการท่าเรือฯ (ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง)

ผลการดำเนินงานตามนโยบายภาครัฐ

ข้อสั่งการหรือนโยบาย

1. เร่งรัดการดำเนินโครงการพัฒนาที่สำคัญ อาทิ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา - อาจนรินทร์ (S1) และโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยให้เป็น Smart Community

ผลการดำเนินงาน

■ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

- การศึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าผ่านท่าทางรถไฟ และเพิ่มระบบจัดการขนส่งสินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) ในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP)
 - การทำเรื่องฯ จัดจ้างกลุ่มบริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) บริษัท เอทีที คอนซัลแตนท์ จำกัด และ บริษัท โรแลนด์ เบอร์เกอร์ จำกัด วงเงิน 65.13 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ระยะเวลาดำเนินการ 360 วัน กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 25 มีนาคม 2562 ซึ่งที่ปรึกษาฯ ได้จัดทำรายงานผลการศึกษา เปรียบเทียบแล้ว มีมูลค่าการลงทุน 114,046.93 ล้านบาท (การทำเรื่องฯ 53,489.58 ล้านบาท และเอกชน 60,557.35 ล้านบาท) ระยะเวลาสัญญาสัมปทาน 35 ปี โดยการทำเรื่องฯ ลงทุนไปแล้วจำนวน 3,952.75 ล้านบาท และจะต้องจัดหาเพิ่มเติมจำนวน 49,536.83 ล้านบาท คาดว่าจะเปิดให้บริการท่าเทียบเรือตู้สินค้า F เป็นลำดับแรก ในปีงบประมาณ 2566
- การจ้างออกแบบรายละเอียดและจัดทำเอกสารประกวดราคางานก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าทางรถไฟ และเพิ่มระบบจัดการขนส่งตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) ในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP)
 - การทำเรื่องฯ จัดจ้างกลุ่มบริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) บริษัท เอทีที คอนซัลแตนท์ จำกัด และ บริษัท เอสคิว อาร์เคทีเค แอนด์ แพลนเนอร์ จำกัด ระยะเวลา 330 วัน กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 อยู่ระหว่างดำเนินการตามระเบียบพัสดุกระทรวงการคลัง พ.ศ. 2560 เพื่อสรรหาผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการฯ
- การดำเนินการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ในส่วนท่าเทียบเรือ F)
 - อยู่ระหว่างคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการ EEC (โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3) พิจารณาข้อเสนอด้านผลประโยชน์ตอบแทนของกลุ่มกิจการร่วมค้า ซึ่งผ่านคุณสมบัติเบื้องต้น คาดว่าจะสามารถประกาศผู้ชนะได้ภายในปี 2563
- งานก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 พร้อมจัดหาและติดตั้งเครื่องมือยกขนหลัก (โครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค)
 - การสรรหาผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 1) งานก่อสร้างงานทางทะเลการท่าเรือฯ แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคากลางงานก่อสร้างโครงการฯ โดยกำหนดราคากลางคำนวณ ณ วันที่ 29 สิงหาคม 2562 เป็นเงิน 22,009.245 ล้านบาท และแต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงานและจัดทำรูปแบบรายงานก่อสร้างและกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอของงานก่อสร้างโครงการฯ อยู่ระหว่างคณะกรรมการฯ พิจารณาข้อวิจารณ์

ข้อสั่งการหรือนโยบาย

ผลการดำเนินงาน

- การสรรหาผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการฯ (ส่วนที่ 2) งานก่อสร้างอาคารท่าเทียบเรือ ระบบถนน และระบบสาธารณูปโภค อยู่ระหว่างคณะกรรมการฯ และจัดทำร่างรูปแบบรายงานก่อสร้างโครงการฯ
- **โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (S1)**
 - การทำเรื่อง และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการลงนามในข้อตกลงความร่วมมือแล้ว เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2561 โดยมีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร) ให้เกียรติเป็นประธานในพิธี
 - คณะกรรมการการทำเรื่องฯ ได้อนุมัติงบประมาณงานจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมเศรษฐกิจการเงินและผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการออกแบบรายละเอียดเส้นทาง งบประมาณจ้างที่ปรึกษา 74 ล้านบาท (ปี 2562 เป็นเงิน 27 ล้านบาท และปี 2563 เป็นเงิน 47 ล้านบาท) โดยให้การทางพิเศษฯ เป็นผู้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษา
 - งานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม (Feasibility Study) และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)
 - การทางพิเศษฯ จัดจ้างกลุ่มบริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอพซิลอน จำกัด บริษัท ไวส์โปรเจ็ค คอนซัลตติ้ง จำกัด และบริษัท พรทีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ในวงเงิน 29.75 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ระยะเวลา 360 วัน กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 26 กรกฎาคม 2563 ที่ปรึกษาฯ ส่งมอบงานงวดที่ 1 เรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างการพิจารณาของการทางพิเศษฯ
 - งานจัดหาผู้รับจ้างออกแบบรายละเอียด (Detail Design)
 - ปัจจุบันการทางพิเศษฯ ได้ดำเนินการร่างขอบเขตของงานเรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการขออนุมัติดำเนินการตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างฯ พ.ศ. 2560
- **โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยให้เป็น Smart Community**
 - การทำเรื่องฯ ได้ทำพิธีเปิดโครงการเมื่อวันที่ 9 มกราคม 2562 โดยมีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร) ให้เกียรติเป็นประธานในพิธี
 - ดำเนินการปฏิบัติการข่าวสารกับชุมชนต่างๆ เพื่อสร้างการรับรู้และการยอมรับโดยได้ดำเนินการไปจนถึงเดือนเมษายนที่ผ่านมา สรุปผลการดำเนินงาน ดังนี้
 - 1) ชุมชนได้รับข้อมูลข่าวสารของโครงการฯ เกิดความรู้ ความเข้าใจว่าโครงการฯ จะนำมาซึ่งการพัฒนาคุณภาพสังคมใหม่ในชุมชนคลองเตย ทำให้เกิดการปรับปรุงด้านสถานที่และสิ่งแวดล้อม และรับรู้บทบาทหน้าที่ของการทำเรื่องฯ มากขึ้น
 - 2) ชุมชนต้องการมีส่วนร่วมในทุกกระบวนการขั้นตอนของโครงการพัฒนาพื้นที่ฯ
 - 3) ต้องการให้การทำเรื่องฯ กำหนดสิทธิในการอยู่อาศัยที่ชัดเจน ทั้ง 3 ทางเลือกเป็นอย่างไร
 - 4) เสนอทางเลือกที่ 4 คือ อยู่ในพื้นที่เดิมโดยชุมชนบริหารจัดการเอง
 - โครงการจ้างเหมาสำรวจประชากรชุมชนคลองเตย 26 ชุมชน อยู่ระหว่างลงพื้นที่สำรวจประชากรชุมชนคลองเตย

ข้อสังเกตรือนโยบาย

2. เร่งพัฒนาท่าเรือระนองให้เป็น
ประตูการค้าฝั่งอันดามันเชื่อมโยง
การขนส่งสินค้าในกลุ่มประเทศ
BIMSTEC

ผลการดำเนินงาน

- โครงการศึกษาความเหมาะสมและจัดผังแม่บทการใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อ
การอาศัยให้เป็น Smart Community และการดำเนินงานพัฒนาไปสู่แผน
การปฏิบัติการ (Action Plan) อยู่ระหว่างขอความเห็นชอบ TOR ขอบเขต
งานจ้างที่ปรึกษา
- โครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการของท่าเรือระนอง
จากมติคณะรัฐมนตรีสัญจรจังหวัดระนองและชุมพร เมื่อวันที่ 20 - 21 สิงหาคม
2561 ให้การทำเรือฯ พัฒนาท่าเรือระนองให้เป็นประตูการค้าฝั่งตะวันตก
เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้า เพื่อรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ
ภาคใต้
- คณะอนุกรรมการการทำเรือฯ ให้ทำการศึกษาความเหมาะสมของการพัฒนา
ศักยภาพท่าเรือระนอง (ท่าเทียบเรือ 3) ให้สอดคล้องกับโครงการพัฒนา
ศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและส่งเสริมการตลาดของท่าเรือระนองรองรับกลุ่ม
ประเทศ BIMSTEC
- การทำเรือฯ ศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาศักยภาพท่าเรือระนอง
ประกอบด้วย ทิศทางการดำเนินงานของท่าเรือระนองในอนาคต แนวคิดการ
ออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design) และความเหมาะสมของเครื่องมือ
ทุ่นแรง การวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการฯ
- การทำเรือฯ ได้มีการลงนามบันทึกความเข้าใจ MOU กับท่าเรือที่มีศักยภาพ
ในกลุ่มประเทศ BIMSTEC จำนวน 3 ท่า ประกอบด้วย
 - 1) ท่าเรือนาวายูกะ คอนเทนเนอร์ เทอร์มินอล, ท่าเรือกฤษณاباتันัม
(Navayuga Container Terminal, Krishnapatnam Port) สาธารณรัฐ
อินเดีย
 - 2) ท่าเรือฮัมบันโตตา (Hambantota International Port Group Pvt., Ltd.)
สาธารณรัฐสังคมนิยมประชาธิปไตยศรีลังกา
 - 3) ท่าเรือเจนไน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินอล (Chennai Container
Terminal Pvt., Ltd.) สาธารณรัฐอินเดีย
- ท่าเรือระนองมีการปรับปรุงโครงสร้างท่าเทียบเรือ 1 และท่าเทียบเรือ 2
วงเงิน 22.25 ล้านบาท โดยจัดจ้างบริษัท กิจการร่วมค้าเสรีการโยธา-โกลบอล
โซลูชั่น โปรไวเดอร์ วงเงิน 15.49 ล้านบาท ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 31
กรกฎาคม 2562 ระยะเวลา 365 วัน กำหนดแล้วเสร็จ 30 กรกฎาคม 2563
ปัจจุบันอยู่ระหว่างผู้รับจ้างดำเนินการ

ผลการดำเนินงานขององค์กร/สถิติ บริการเรือและสินค้า

ในปีงบประมาณ 2562 การท่าเรือฯ มีผลการดำเนินงานในภาพรวมเมื่อเทียบกับปีงบประมาณที่ผ่านมา โดยแบ่งออกเป็นปริมาณเรือ เท่ากับ 14,477 เที่ยว ลดลงเล็กน้อยที่ร้อยละ 2.5 ปริมาณสินค้าผ่านท่า เท่ากับ 111,633 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.9 และปริมาณตู้สินค้า เท่ากับ 9,559 ล้าน ที.อี.ยู. เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.5 มีรายละเอียดผลการดำเนินงานของแต่ละท่า ดังนี้

ท่าเรือกรุงเทพฯ มีเที่ยวเรือ 3,791 เที่ยว เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.9 มีปริมาณสินค้ารวม 21,477 ล้านตัน ลดลง 0.574 ล้านตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 2.6 และมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า 1,451 ล้าน ที.อี.ยู. ลดลง 0.046 ล้าน ที.อี.ยู. หรือคิดเป็นร้อยละ 3.1

หมายเหตุ : 1. เที่ยวเรือของท่าเรือกรุงเทพฯ ได้แก่ เรือสินค้าทั่วไป เรือตู้สินค้าและเรือชายฝั่ง
2. ปริมาณตันสินค้าของท่าเรือกรุงเทพฯ ได้แก่ สินค้าทั่วไป สินค้าบรรจุตู้ (เข้าและออก) และสินค้ากลางน้ำคลองเตย

ท่าเรือแหลมฉบัง มีเที่ยวเรือ 10,686 เที่ยว ลดลงร้อยละ 8.0 มีปริมาณสินค้า 90,156 ล้านตัน เพิ่มขึ้น 3,666 ล้านตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 4.2 และมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า เท่ากับ 8,110 ล้าน ที.อี.ยู. เพิ่มขึ้น 0.092 ล้าน ที.อี.ยู. หรือคิดเป็นร้อยละ 1.2

หมายเหตุ : เที่ยวเรือของท่าเรือแหลมฉบัง ได้แก่ เรือตู้สินค้าระหว่างประเทศ เรือชายฝั่ง เรือสินค้าทั่วไป เรือ RO-RO และเรือสินค้าเทกอง

สำนักท่าเรือ ภูมิภาค

ท่าเรือภูมิภาค ผลการดำเนินงานของท่าเรือภูมิภาคในปีงบประมาณ 2562 มีปริมาณสินค้าและตู้สินค้าเพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณก่อน โดยสำนักท่าเรือภูมิภาค มีสินค้าเพิ่มขึ้น 12,776.17 ตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 3.05 และปริมาณตู้สินค้าเพิ่มขึ้น 1,910.5 ที.อี.ยู. หรือคิดเป็นร้อยละ 29.13 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน แต่อย่างไรก็ตามท่าเรือภูมิภาคมีปริมาณเรือลดลง 973 เที่ยว หรือคิดเป็นร้อยละ 19.43 โดยมีรายละเอียดของแต่ละท่า ดังนี้

- **ท่าเรือระนอง** มีเที่ยวเรือ 318 เที่ยว เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณก่อนร้อยละ 2.25 ปริมาณสินค้าผ่านท่า 0.135 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 45.51 ปริมาณตู้สินค้า 1,969.50 ที.อี.ยู. เพิ่มขึ้นร้อยละ 62.23 โดยที่ผ่านมามีปริมาณเรือ สินค้า และตู้สินค้าเพิ่มขึ้น เกิดจากการขยายฐานการขุดเจาะน้ำมันของกลุ่มผู้รับสัมปทานขุดเจาะน้ำมันในอ่าวมะตะมะ สหภาพเมียนมา และจากนโยบายส่งเสริมการขนส่งตู้สินค้าไปยังกลุ่มประเทศ BIMSTEC คาดการณ์ว่าท่าเรือระนองจะสามารถขยายตัวได้ดีต่อเนื่องในอนาคต
- **ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน** มีเที่ยวเรือ 2,912 เที่ยว ลดลงร้อยละ 19.45 มีปริมาณสินค้าผ่านท่า 0.244 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 4.29 ปริมาณตู้สินค้า 6,498.50 ที.อี.ยู. เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.62 สาเหตุหลักที่ส่งผลให้การดำเนินงานของท่าเรือเชียงแสนลดลงเกิดจากการปิดท่าเรือสบหลายในสหภาพเมียนมา ประกอบกับ สปป.จีน เข้มงวดในการตรวจปล่อยสินค้าตามด่านชายแดน จึงส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนลดลง อย่างไรก็ตาม การท่าเรือฯ ได้มีการเจรจากับ สปป.จีน ให้ส่งเสริมการขนส่งสินค้าด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ทางแม่น้ำโขงจากท่าเรือกว๋นเหล้อยมายังท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ซึ่งคาดว่าจะทำให้ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนสามารถขยายตัวได้ดีขึ้นในอนาคต
- **ท่าเรือเชียงของ** มีเที่ยวเรือ 806 เที่ยว ลดลงร้อยละ 25.58 มีปริมาณสินค้าผ่านท่า 0.053 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 25.92 สาเหตุที่ส่งผลให้การดำเนินงานของท่าเรือเชียงของลดลงเกิดจาก สปป.ลาว มีมาตรการเข้มงวดทางด้านภาษีนำเข้า จึงส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือเชียงของลดลง

ความร่วมมือระหว่างประเทศ

การทำเรือฯ ได้จัดทำข้อตกลงความร่วมมือทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความสัมพันธ์ร่วมกันส่งเสริมและพัฒนากิจการท่าเรือและการขนส่งทางน้ำ โดยมีกิจกรรมความร่วมมือลักษณะต่างๆ อาทิ การส่งเสริมด้านการตลาด ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ การพัฒนาด้านบุคลากร การแลกเปลี่ยนข้อมูล ความรู้และผู้เชี่ยวชาญระหว่างกัน รวมถึงการจัดประชุม/สัมมนา/เสวนา/ฝึกอบรม ทั้งในประเทศและต่างประเทศที่สำคัญ ดังนี้

ความร่วมมือในระดับทวิภาคี



1) ข้อตกลงความร่วมมือมิตรภาพระหว่างการทำเรือฯ กับรัฐบาลแคว้นเฟลันเดอร์ส ราชอาณาจักรเบลเยียม

- รัฐบาลแคว้นเฟลันเดอร์สให้ทุนผู้แทนการทำเรือฯ ในการเข้าร่วมการฝึกอบรมระยะสั้น ภายใต้หลักสูตร Port Management, Port Business Development and Marketing, Container Terminal Management และ Smart Port Technologies จำนวน 4 หลักสูตร 5 ทุน

- ผู้แทนการค้าเรือฯ เข้าฝึกอบรมระยะสั้นในหลักสูตร Sustainable Green Port ระหว่างวันที่ 24 - 31 สิงหาคม 2562 ณ แคว้นแฟลนเดอร์ส ราชอาณาจักรเบลเยียม
- การค้าเรือฯ ได้ประชุมคณะทำงานย่อยกับเจ้าหน้าที่รัฐบาลแคว้นแฟลนเดอร์สเพื่อหารือถึงกิจกรรมและโครงการที่จะดำเนินการร่วมกัน เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2562 ณ อาคารที่ทำการการค้าเรือฯ

2) ข้อตกลงการค้าเรือพี่น้องระหว่างการค้าเรือฯ และท่าเรือร็อตเตอร์ดัม

- การค้าเรือฯ และท่าเรือร็อตเตอร์ดัม ร่วมลงนามในข้อตกลงการค้าเรือพี่น้องระหว่างการค้าเรือฯ และท่าเรือร็อตเตอร์ดัม เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2562 ณ สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มโอกาสทางธุรกิจและส่งเสริมการขนส่งระหว่างไทยและร็อตเตอร์ดัม ส่งเสริมขีดความสามารถในการแลกเปลี่ยนบุคลากร การแลกเปลี่ยนข้อมูลสารสนเทศด้านการบริหารจัดการท่าเรือทั้งในระดับผู้บริหาร พนักงาน และผู้เชี่ยวชาญความร่วมมือเพื่อขยายตลาดใหม่
- การค้าเรือฯ จัดทำการศึกษาแนวทางการดำเนินการจัดตั้งบริษัทลูกในกรณีศึกษาของท่าเรือร็อตเตอร์ดัม

3) ข้อตกลงการค้าเรือพันธมิตรเพื่อความร่วมมือด้านการตลาดระหว่างการค้าเรือฯ และการท่าเรือนาโกยา

- การค้าเรือฯ ให้การต้อนรับคณะผู้แทนจากการท่าเรือนาโกยา ระหว่างวันที่ 23 สิงหาคม 2562 ณ อาคารที่ทำการการค้าเรือฯ และเข้าเยี่ยมชมหน่วยงานต่างๆ อาทิ กิจกรรมท่าเรือกรุงเทพฯ ICD ลาดกระบัง ท่าเรือแหลมฉบัง บริษัท อีสเทิร์น ซี แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด (ESCO)
- การค้าเรือฯ ให้การต้อนรับคณะผู้แทนจากการท่าเรือนาโกยา ระหว่างวันที่ 21 - 22 กุมภาพันธ์ 2562 ณ อาคารที่ทำการการค้าเรือฯ และเข้าเยี่ยมชมท่าเรือสทไทย

4) บันทึกความเข้าใจระหว่างการค้าเรือฯ และการท่าเรือปูซาน

- การค้าเรือฯ เข้าร่วมโครงการศึกษาการบริหารจัดการด้านทรัพยากรบุคคล ภายใต้บันทึกความเข้าใจ ระหว่างวันที่ 2 - 3 กรกฎาคม 2562 ณ เมืองปูซาน สาธารณรัฐเกาหลี
- การค้าเรือฯ ได้รับทุนฝึกอบรมหลักสูตรระยะสั้น จำนวน 1 ทุน

5) บันทึกความเข้าใจระหว่างการค้าเรือฯ และการท่าเรือ Rotterdam

- การค้าเรือฯ และการท่าเรือ Rotterdam ร่วมลงนามในบันทึกความเข้าใจระหว่างการค้าเรือฯ และการท่าเรือ Rotterdam เมื่อวันที่ 7 มีนาคม 2562 ณ ราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างท่าเรือ การเสริมสร้างศักยภาพด้านการแข่งขันการส่งเสริมการพัฒนาด้านการขนส่งทางน้ำ รวมทั้งการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการพัฒนาด้านเทคโนโลยี (Port Community System) ระบบปฏิบัติงานท่าเรือในลักษณะอัตโนมัติ (Automated System) การพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเป็นโอกาสอันดีในการศึกษาการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมด้านโลจิสติกส์และการขยายธุรกิจใหม่ของการค้าเรือฯ
- การค้าเรือฯ ประชุมระดับคณะทำงานร่วมกับผู้แทนการค้าเรือ Rotterdam เพื่อพิจารณาและติดตามกิจกรรมภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างการค้าเรือฯ และการท่าเรือ Rotterdam เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2562 ณ อาคารที่ทำการการค้าเรือฯ



ความร่วมมือในระดับพหุภาคี

1) กรอบความร่วมมือของสมาคมท่าเรืออาเซียน (The ASEAN Ports Association : APA)

- การท่าเรือฯ เข้าร่วมการสัมมนาเชิงปฏิบัติการภายใต้หัวข้อ APA Exchange ระหว่างวันที่ 14 - 16 กุมภาพันธ์ 2562 ณ กรุงเนปีดอว์ ประเทศเมียนมา
- การท่าเรือฯ เข้าร่วมการประชุมคณะทำงานสมาคมท่าเรืออาเซียน ครั้งที่ 40 (The 40th APA Working Committee Meeting: APA WCM) ระหว่างวันที่ 23 - 26 กรกฎาคม 2562 ณ เมือง Bohol สาธารณรัฐฟิลิปปินส์
- การท่าเรือฯ เข้าร่วมการประชุม Technical Committee Meeting สำหรับการจัดการแข่งขันกีฬาสมาคมท่าเรืออาเซียน ครั้งที่ 13 ระหว่างวันที่ 23 - 26 ตุลาคม 2561 ณ เมือง Yogyakarta ประเทศอินโดนีเซีย
- คณะผู้แทนการท่าเรือฯ นักกีฬาและเจ้าหน้าที่การท่าเรือฯ เดินทางเข้าร่วมการแข่งขันกีฬาสมาคมท่าเรืออาเซียน ครั้งที่ 13 (The 13th APA Sports Meet) ระหว่างวันที่ 16 - 21 กันยายน 2562 โดยประเทศไทยได้รับรางวัลรองชนะเลิศ

2) กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก (Asia-Pacific Economic Cooperation : APEC)

- การท่าเรือฯ เข้าร่วมประชุมเพื่อหารือทิศทางการดำเนินงานของไทยในการประชุมเอเปคและการเสนอโครงการเพื่อขอรับการสนับสนุนด้านงบประมาณจากเอเปค ประจำปี 2562 เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2562 ณ กระทรวงการต่างประเทศ
- การท่าเรือฯ เข้าร่วมการประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งเอเปค ครั้งที่ 47 (APEC Transportation Working Group Meeting: TPTWG) ระหว่างวันที่ 22 - 28 เมษายน 2562 ณ นครแวนคูเวอร์ ประเทศแคนาดา เพื่อติดตามโครงการที่เกี่ยวข้อง พร้อมนำเสนอข้อมูลโครงการพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย (ท่าเรือแหลมฉบัง)

3) APEC Port Services Network (APSN)

- การท่าเรือฯ เข้าร่วมการประชุม APSN Council ครั้งที่ 12 ระหว่างวันที่ 23 - 27 กันยายน 2562 ณ ประเทศเปรู
- ท่าเรือแหลมฉบังได้รับรางวัลโครงการประเมินผลท่าเรือสีเขียวของท่าเรือในภูมิภาคเอเปค (APSN Green Port

Award System: GPAS) ประจำปี 2562

4) กรอบความร่วมมือในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN)

- การท่าเรือฯ เข้าร่วมการประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางน้ำของอาเซียน ครั้งที่ 37 (The 37th ASEAN Maritime Transport Working Group Meeting: MTWG) ระหว่างวันที่ 5 - 7 มีนาคม 2562 และครั้งที่ 38 ระหว่างวันที่ 21 - 23 สิงหาคม 2562 ณ สาธารณรัฐสิงคโปร์
- การท่าเรือฯ เข้าร่วมการประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งของอาเซียน ครั้งที่ 47 (47th ASEAN Senior Transport Officials Meeting: STOM) และการประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งระหว่างอาเซียน-สหภาพยุโรป (ASEAN and European Union Senior Transport Officials Dialogue: ASEAN-EU STOD) ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 17 - 21 มิถุนายน 2562 ณ เมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

5) องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO)

- การท่าเรือฯ ร่วมเป็นคณะกรรมการเพื่อเตรียมการสมัครรับเลือกตั้งเป็นสมาชิกคณะมนตรีขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศโดยมีผู้อำนวยการท่าเรือฯ ทำหน้าที่ประธานอนุกรรมการ
- การท่าเรือฯ ร่วมกับกรมเจ้าท่าจัดการประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการระดับภูมิภาคเกี่ยวกับการอนุวัติการอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ (Regional Workshop on MARPOL Annex VI) ระหว่างวันที่ 24 - 27 มิถุนายน 2562 ณ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ท่าพระจันทร์ กรุงเทพมหานคร
- การท่าเรือฯ เข้าร่วมการประชุมคณะมนตรี ครั้งที่ 122 ระหว่างวันที่ 15 - 19 กรกฎาคม 2562 ณ สำนักงานใหญ่ IMO กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร
- การท่าเรือฯ และกรมเจ้าท่าร่วมกับ IMO และคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิก (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific) จัดการประชุมเชิงวิชาการระดับภูมิภาคเรื่อง A process to mainstream the maritime sector ระหว่างวันที่ 19 - 20 สิงหาคม 2562 ณ องค์การสหประชาชาติ
- การท่าเรือฯ จัดการประชุมเสวนาภายใต้หัวข้อ “การเตรียมความพร้อมเพื่อรับการตรวจประเมินภาคบังคับของ IMO” (International Conference on Audit Preparation for IMO Member State Audit Scheme) เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2562 เพื่อเตรียมความพร้อมของประเทศไทยด้านการจัดการบริหารท่าเรือสำหรับการตรวจประเมินภาคบังคับของ IMO ในปี 2564

6) International Association of Ports and Harbors (IAPH)

การท่าเรือฯ ให้การต้อนรับ Dr. Patrick Verhoeven ผู้อำนวยการด้านนโยบายและกลยุทธ์ของ IAPH เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2562 ณ อาคารที่ทำการท่าเรือฯ



กิจกรรมด้านระหว่างประเทศอื่นๆ

1. การทำเรือฯ ให้การต้อนรับผู้แทนจากมณฑลยูนนาน บริษัท Shandong Provincial Transportation Group, Ltd. คณะเจ้าหน้าที่อาวุโสจากกระทรวงการปกครองท้องถิ่น การพัฒนาชนบทและสหกรณ์ สาธารณรัฐประชาชนบังกลาเทศ ท่าเรือ Los Angeles ท่าเรือ Pyeongtaek และคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิก (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific)
2. การทำเรือฯ จัดโครงการฝึกอบรมระยะสั้นให้คณะผู้แทนจากสถาบัน Overseas Coastal Area Development Institute (OCDI) และองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency: JICA) ระหว่างวันที่ 25 - 27 กุมภาพันธ์ 2562 ในหัวข้อโครงการฝึกอบรมระยะสั้น Strategic Port Administration and Management และประสานงานขอเข้าเยี่ยมชมกิจการที่เกี่ยวข้องด้านโลจิสติกส์ ณ ประเทศไทย
3. การทำเรือฯ เข้าร่วมการสัมมนา The 5th Maritime Silk Road Port International Cooperation Forum ระหว่างวันที่ 11 - 12 กรกฎาคม 2562 ณ เมือง Ningbo สาธารณรัฐประชาชนจีน
4. การทำเรือฯ เข้าร่วมการประชุมคณะทำงานสาขาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่ง ครั้งที่ 11 แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (IMT-GT) ระหว่างวันที่ 18 - 21 กรกฎาคม 2562 ณ เมืองปาเล็มบัง สาธารณรัฐอินโดนีเซีย และการประชุมระดับรัฐมนตรี ครั้งที่ 25 และการประชุมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง แผนงาน IMT-GT และการประชุมเตรียมการฝ่ายไทย มอบหมายให้ รองผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร พิจารณาผู้แทนเข้าร่วมการประชุมดังกล่าว ระหว่างวันที่ 10 - 13 กันยายน 2562 ณ โรงแรมโซฟิเทล กระบี่ ใกล้เคียง ภูเก็ต แอนด์ สปา รีสอร์ท จังหวัดกระบี่

ประมวลภาพกิจกรรมในรอบปี

ท่าเรือกรุงเทพได้รับรางวัล APSN Green Port Award System

ระหว่างวันที่ 13 - 16 พฤศจิกายน 2561 นายโกลด์ ศรีบางพลีน้อย ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ นายจิรวิทย์ กล่อมเกียรติกุล ผู้อำนวยการกองวิจัยและพัฒนาองค์กร และคณะฯ เป็นผู้แทนการท่าเรือฯ เข้าร่วมการประชุม APEC Port Service Network (APSN) Council Meeting ครั้งที่ 11 และสัมมนา Port Connectivity Forum พร้อมรับรางวัล APSN Green Port Award System ของท่าเรือกรุงเทพ หรือท่าเรือสีเขียวที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมของท่าเรือในภูมิภาคเอเชีย - แปซิฟิก (เอเปค) ณ ประเทศสิงคโปร์

การประชุมดังกล่าวเป็นการหารือและเตรียมการดำเนินกิจกรรมโครงการความร่วมมือด้านต่างๆ ของกลุ่มประเทศสมาชิกจาก 14 เขตเศรษฐกิจ โดยกำหนดแนวทางการพัฒนาองค์กรในอนาคต เพื่อให้เกิดความแข็งแกร่งและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศ อาทิ การรายงานผลภายใต้ยุทธศาสตร์การจัดตั้ง APEC Study Center (ASC) การจัดทำแผนปฏิบัติการปี 2562 ซึ่งการท่าเรือฯ ได้เสนอการศึกษาภายใต้หัวข้อ Best Practices on Port Service Quality and Performance for APEC Ports ทั้งนี้ ที่ประชุมฯ ได้เห็นชอบที่จะนำหัวข้อที่การท่าเรือฯ เสนอจะนำไปใช้ในกิจกรรมการจัดการศึกษาของ ASC ปี 2562 พร้อมมอบรางวัล APSN 10th Anniversary Contribution Award

สำหรับรางวัลดังกล่าวเป็นการพัฒนามาตรฐานการให้บริการของท่าเรือกรุงเทพ ในการดำเนินงานที่มุ่งสู่การเป็นท่าเรือสีเขียว โดยนำระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety Health and Environmental Management System : PSHEMS) การดำเนินงานนโยบายการจัดการขยะอย่างยั่งยืน อาทิ โครงการคัดแยกขยะ โครงการจัดการของเสียจากเรือสินค้า โครงการลดใช้กล่องโฟม เพื่อลดภาวะโลกร้อน และการพัฒนาระบบการจัดการฐานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Information System : EIS) เพื่อจัดการข้อมูลการใช้ทรัพยากรต่างๆ ได้แก่ ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ไฟฟ้า น้ำประปา และปริมาณของเสียที่เกิดจากการดำเนินงาน โดยนำข้อมูลดังกล่าวมาใช้ในการติดตามตรวจสอบและประเมินผลด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจจะส่งผลกระทบต่อพนักงาน ผู้ใช้บริการ และผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียง โดยมีการตรวจวัดคุณภาพอากาศ คุณภาพน้ำทิ้ง และระดับเสียง รวมทั้งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอื่นๆ ของท่าเรือในความรับผิดชอบเป็นประจำทุกปี



การท่าเรือฯ ร่วมกับ ท่าเรือโยโกฮามาดำเนินโครงการกลไกเครดิตร่วม (JCM) ระยะที่ 1

เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2562 การท่าเรือฯ จัดพิธีลงนามในบันทึกข้อตกลงภายใต้กลไกเครดิตร่วม หรือ Joint Crediting Mechanism (JCM) ระยะที่ 1 (โครงการ Export CFS ที่ท่าเรือกรุงเทพ) ระหว่างการท่าเรือฯ ท่าเรือโยโกฮามา และบริษัท Green Pacific Co., Ltd. โดยมี Mr. Noboru Sekiguchi อัครราชทูตประจำประเทศไทย ให้เกียรติเป็นประธานและสักขีพยาน พร้อมด้วยร้อยตำรวจตรี มนต์รี ฤกษ์จำเนียร ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง รักษาการแทนผู้อำนวยการการท่าเรือฯ Mr. Fumio Sakurai ผู้อำนวยการท่าเรือโยโกฮามา และ Dr. Kazuhito Yamada ประธานบริษัท Green Pacific CO., Ltd. ร่วมลงนาม ณ ห้องประชุมชั้น 19 อาคารที่ทำการการท่าเรือฯ

โดยความร่วมมือดังกล่าว มีรายละเอียดดังนี้

1. การท่าเรือฯ ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจระหว่างการท่าเรือฯ และเมืองโยโกฮามา ในปี 2557 มีวัตถุประสงค์เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการบริหารจัดการและการประกอบการท่าเรือ และส่งเสริมความร่วมมือด้านการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงการแลกเปลี่ยนเทคโนโลยีด้านสิ่งแวดล้อม

2. โครงการ JCM เป็นกลไกหนึ่งที่ช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยการสร้าง

แรงจูงใจด้านการเงิน สนับสนุนให้ผู้ประกอบการลงทุนในเทคโนโลยีคาร์บอนต่ำ เพื่อลดมลพิษทางอากาศจากการดำเนินงาน ซึ่งจากที่ผ่านมา ยังไม่มีผู้ประกอบการด้านท่าเรือใดหรือหน่วยงานรัฐวิสาหกิจใดเสนอขอรับความช่วยเหลือภายใต้โครงการ JCM ซึ่งการท่าเรือฯ เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจแรกที่เข้าร่วม ซึ่งถือเป็นกรณีศึกษาที่ดีให้แก่ท่าเรือและหน่วยงานรัฐวิสาหกิจอื่น รวมทั้งสนับสนุนในการต่อยอดความร่วมมือในระดับประเทศด้วย



การท่าเรือฯ รับโลรางวัลผู้ชำระภาษีโรงเรือนและที่ดินดีเด่น

เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2562 นายอังกูร ล้วนประพันธ์ รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร เป็นผู้แทนการท่าเรือฯ เข้ารับมอบโล่ผู้ชำระภาษีโรงเรือนและที่ดินดีเด่น ปีงบประมาณ 2561 จาก นายเกรียงยศ สุดลาภา รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ซึ่งสำนักการคลังได้พิจารณาแล้วเห็นว่าการท่าเรือฯ ได้ให้ความร่วมมือในการชำระภาษีโรงเรือนและที่ดินให้แก่กรุงเทพมหานคร เป็นอย่างดี ณ ห้องปรีณชัยบอลรูม 3 โรงแรมปรีณชัยพาเลซ กรุงเทพฯ



การท่าเรือฯ ลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ร่วมกับ Hambantota International Port Group PVT Ltd. ท่าเรือฮัมบันโตตา ประเทศศรีลังกา

เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2562 การท่าเรือฯ จัดพิธีลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ระหว่างการท่าเรือฯ (ท่าเรือระนอง) และ Hambantota International Port Group PVT Ltd. ท่าเรือฮัมบันโตตา สาธารณรัฐสังคมนิยมประชาธิปไตยศรีลังกา ซึ่งเป็นหนึ่งในท่าเรือกลุ่มประเทศ BIMSTEC โดยมี เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ และ Mr. Lance Zuo ผู้จัดการทั่วไป ท่าเรือฮัมบันโตตา ร่วมลงนามในบันทึกความเข้าใจ พร้อมด้วย เรือโท ดร. ชำนาญ ไชยฤทธิ์ รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์ และพัฒนารูทิจ และ Mr. Bindu Ranasinghe ผู้ช่วยผู้จัดการทั่วไป ท่าเรือฮัมบันโตตาเข้าร่วมเป็นสักขีพยาน ณ ห้องประชุมชั้น 19 อาคารที่ทำการการท่าเรือฯ

สำหรับบันทึกความเข้าใจดังกล่าว เป็นการสร้างความร่วมมือระหว่างท่าเรือในลักษณะ Port-to-Port Cooperation เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือทั้งสองแห่งในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารทางด้านการบริหารจัดการท่าเรือ การปฏิบัติการภายในท่าเรือ งานด้านการตลาด ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ การสื่อสาร การเชื่อมโยงเครือข่ายของท่าเรือ การพัฒนาอุตสาหกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจท่าเรือ ทั้งนี้ ทั้งสองท่าเรือจะต้องจัดประชุมการดำเนินงานเชิงปฏิบัติการร่วมกัน (Joint Working Group Meeting) เป็นประจำทุก 2 ปี เพื่อผลักดันให้เกิดการดำเนินงานและกิจกรรมต่างๆ ภายใต้ความร่วมมือตามกรอบ BIMSTEC ซึ่งเป็นการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่อยู่ในอนุทวีปเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้อย่างเป็นรูปธรรม อีกทั้งร่วมกันพิจารณาความเป็นไปได้ในการให้บริการขนส่งสินค้าโดยระบบตู้สินค้าระหว่างกัน เพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุน รวมถึงระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ทางทะเล และเพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้ประกอบการนำเข้าและส่งออกของทั้งสองประเทศ



โครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator : SRTO)

เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2561 นายไพรัตน์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีเปิดโครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator : SRTO) ณ ศูนย์การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีร้อยตำรวจตรี มนต์รี ฤกษ์จำเนียร ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง รักษาการแทนผู้อำนวยการท่าเรือฯ กล่าวรายงาน เรือโท ยุทธนา โมกขาว รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง นายสมศักดิ์ ห่มม่วง อธิบดีกรมเจ้าท่า ร่วมเป็นเกียรติและให้การต้อนรับ

การท่าเรือฯ ได้ดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator : SRTO) ภายใต้โครงการส่งเสริมศักยภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อรองรับการขนส่งผู้โดยสารด้วยระบบรางที่ท่าเรือแหลมฉบัง ตามนโยบายรัฐบาลที่ต้องการให้ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนเป็นทางรางและทางน้ำ ทำให้ประหยัดพลังงาน ลดมลภาวะ ลดต้นทุนการขนส่ง และทำให้สัดส่วนการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้นเป็น 25% ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวยังรองรับและเชื่อมต่อกับโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยการท่าเรือฯ เป็นผู้ลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมือยกขนหลักทั้งหมดรวมถึงบริหารประกอบการใช้งบประมาณลงทุน 1,926 ล้านบาท และในอนาคตจะขยายไปยังโครงการท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 ด้วย เพื่อแก้ปัญหาคอขวดการขนส่งสินค้าทางถนน ลดมลภาวะ ลดเวลา เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งอย่างต่อเนื่อง และเป็นการเน้นย้ำนโยบายการขนส่งที่ไร้รอยต่อของรัฐบาล

โครงการสมาร์ท คอมมูนิตี ยกระดับชุมชนคลองเตย

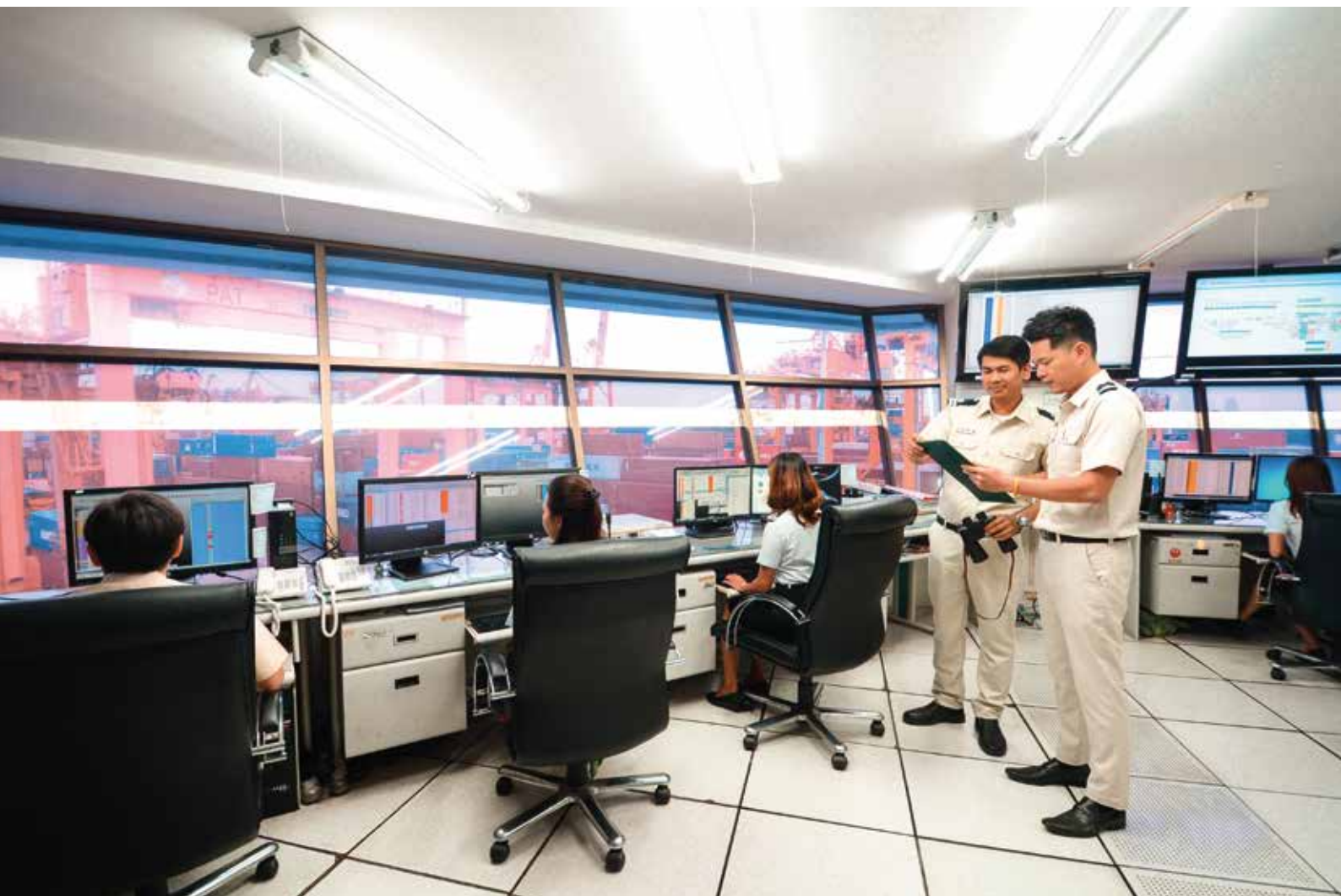
เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2562 นายไพโรจน์ โชติติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ให้เกียรติเป็นประธานในพิธีเปิดโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย หรือ Smart Community โดยมีนายมานิตย์ สุภาพร ผู้ช่วยเลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายฤทธิเทพ สิมลี รองปลัดกระทรวงคมนาคม นายสมศักดิ์ ห่มม่วง ประธานกรรมการการท่าเรือฯ เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ พร้อมด้วยผู้บริหารและพนักงานการท่าเรือฯ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แขกผู้มีเกียรติ และสื่อมวลชน ร่วมพิธี ณ องค์การฟอกหนัง (เดิม) ถนนริมทางรถไฟสายเก่า เขตคลองเตย กรุงเทพฯ

การท่าเรือฯ ได้ดำเนินโครงการพัฒนาและบริหารพื้นที่ตามผังแม่บทท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) ให้เกิดประโยชน์สูงสุด รวมทั้งการพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชนโดยรอบท่าเรือกรุงเทพไปพร้อมกับการพัฒนาโครงการต่างๆ ของการท่าเรือฯ โดยเร่งเดินหน้าพัฒนาพื้นที่บริเวณโรงฟอกหนัง กระทรวงกลาโหม จำนวน 58 ไร่ ให้เป็นอาคารที่พักอาศัยทรงสูงสำหรับรองรับชุมชนและหน่วยงานราชการต่างๆ เพื่อชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของชุมชนคลองเตยในอนาคต มีระบบบริหารจัดการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่ทันสมัย รวมทั้งสภาวะแวดล้อมที่ดี เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตชุมชนให้มีมาตรฐานและมีที่อยู่อาศัยเป็นของตนเอง สร้างความสุข ลดความเหลื่อมล้ำและเกิดความเสมอภาคในสังคม ซึ่งโครงการ Smart Community จะเป็นส่วนหนึ่งของศูนย์กลางเมืองใหม่ในใจกลางเมือง (New Urban Core Development)



การประชุม IMO ณ สหราชอาณาจักร

เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2562 คณะผู้แทนประเทศไทย นำโดย นายจิรุตม์ วิศาลจิตร รองปลัดกระทรวงคมนาคม เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ นายสมชาย สุมันัสจกรกุล รองอธิบดีกรมเจ้าท่า พร้อมด้วยผู้แทนจากกระทรวงคมนาคม กรมเจ้าท่า และการท่าเรือฯ ได้เข้าร่วมการประชุมคณะมนตรีองค์การทางทะเลระหว่างประเทศครั้งที่ 122 พร้อมนี้ หัวหน้าคณะฯ ได้กล่าวถ้อยแถลงให้เห็นต่อการปฏิรูปขั้นตอนและข้อกำหนดในกิจกรรมต่างๆ ของ IMO ในคราวเดียวกันนี้ ประเทศไทยเป็นเจ้าภาพเลี้ยงอาหารว่างแก่ผู้เข้าร่วมประชุมฯ เพื่อส่งเสริมบทบาทของไทยในเวทีนานาชาติ ณ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร



การควบคุมภายใน

การทำเรื่องฯ ให้ความสำคัญกับระบบการควบคุม และการติดตามผลการปรับปรุงการควบคุมภายใน รวมถึงการสอบทานผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ ขณะเดียวกันยังให้ความสำคัญกับการประสานงานกับฝ่ายตรวจสอบ ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการประเมินและสอบทานการควบคุมภายในอย่างเป็นอิสระ และเป็นเครื่องมือที่สำคัญที่จะทำให้การบริหารจัดการองค์กรเป็นไปอย่างสุจริต โปร่งใส มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ทั้งนี้ เพื่อเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ในการสร้างความมั่นใจว่าการดำเนินงานจะบรรลุวัตถุประสงค์ของการควบคุมภายในด้านประสิทธิภาพของการดำเนินงาน การใช้ทรัพยากร การดูแลรักษาทรัพย์สิน การป้องกันหรือลดความผิดพลาด ความเสียหาย การรั่วไหล การสิ้นเปลือง ความเชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินการบัญชีและรายงานอื่นๆ รวมถึงการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และมติคณะรัฐมนตรี

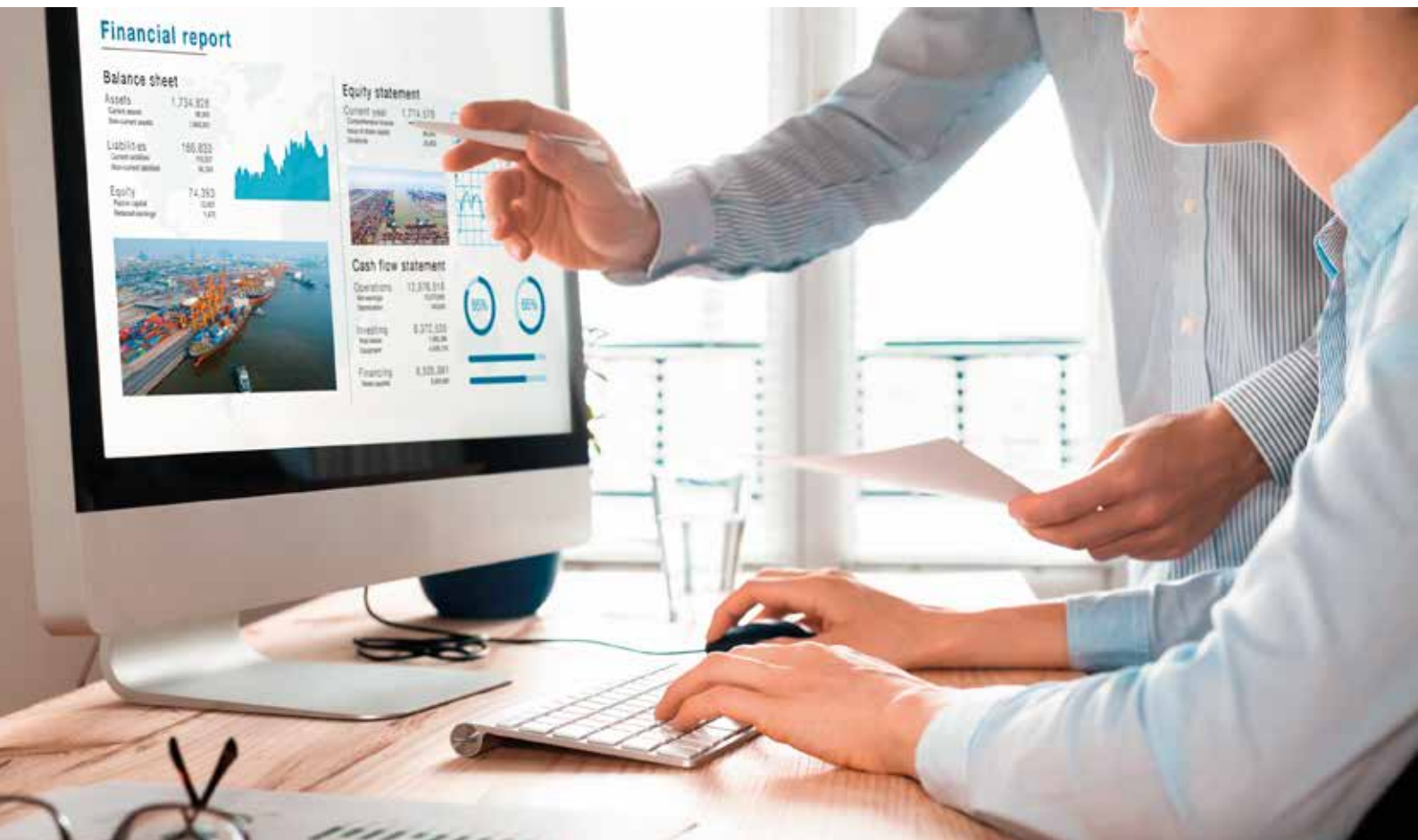
เมื่อพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2561 โดยมาตรา 79 บัญญัติให้หน่วยงานของรัฐจัดให้มีการตรวจสอบภายใน การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง โดยให้ถือปฏิบัติตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 ให้หน่วยงานของรัฐถือปฏิบัติ

ในปี 2562 การท่าเรือฯ ได้ตั้งคณะกรรมการดำเนินการด้านการควบคุมภายในของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เพื่อให้การดำเนินการด้านการควบคุมภายในของการท่าเรือฯ เป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังกล่าว ตามคำสั่ง กทท. ที่ 51/2562 เรื่อง ตั้งคณะกรรมการดำเนินการด้านการควบคุมภายในของการท่าเรือฯ โดยกำหนดหน้าที่สำคัญๆ ดังนี้ คือ อำนาจการในการประเมินผลการควบคุมภายในของการท่าเรือฯ กำหนดแนวทางในการประเมินผลการควบคุมภายใน รวบรวมพิจารณา กลั่นกรอง และสรุปผลการประเมินการควบคุมภายในในภาพรวมของการท่าเรือฯ และที่ละเลยไม่ได้คือจะต้องพิจารณาความสอดคล้องของผลการประเมินการควบคุมด้วยตนเอง (Control Self Assessment) กับผลการประเมินการควบคุมภายในของผู้ตรวจสอบภายใน และในการประชุมคณะกรรมการดำเนินการด้านการควบคุมภายในของการท่าเรือฯ ครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 25 กรกฎาคม 2562 ได้มีมติเห็นชอบให้การดำเนินการด้านการควบคุมภายในของการท่าเรือฯ โดยดำเนินการตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 และยึดตามกรอบมาตรฐาน COSO 2013 ด้วย

การท่าเรือฯ ได้นำแบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์มาเป็นเครื่องมือสำหรับการบริหารการควบคุมภายในและการประเมินผลการควบคุมภายในของการท่าเรือฯ แบบประเมินดังกล่าวเป็นไปตามกรอบ COSO 2013 ประกอบด้วย 5 องค์ประกอบ 17 หลักการ โดยให้สำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน จัดอบรมให้กับคณะทำงานบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในประจำฝ่าย/สำนัก เพื่อให้บุคลากรของการท่าเรือฯ มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติ แบบฟอร์ม และการรายงานการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในระดับหน่วยงานย่อยและระดับองค์กร เพื่อสร้างความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่าการปฏิบัติงานจะบรรลุวัตถุประสงค์ของการควบคุมภายใน

เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่เกณฑ์ประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจใหม่ (Enablers) การท่าเรือฯ ได้จัดทำแผนการดำเนินงานประจำปีของระบบควบคุมภายในนำเสนอให้คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ พิจารณาให้ความเห็นชอบ ซึ่งแผนการดำเนินงานการควบคุมภายในของการท่าเรือฯ ปีงบประมาณ 2563 ได้รับอนุมัติเมื่อเดือนกันยายน 2562





การบริหารความเสี่ยง

การทำเรื่องฯ ให้ความสำคัญกับระบบการบริหารความเสี่ยง และดำเนินการพัฒนาการบริหารความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ ส่งเสริมให้องค์กรมีระบบธรรมาภิบาลที่ดี และช่วยสนับสนุนให้การดำเนินงานบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ ตลอดจนสามารถตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเหมาะสม และให้พิจารณามาตรการการบริหารความเสี่ยง ซึ่งเมื่อนำไปสู่การปฏิบัติแล้วสามารถลดความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่องค์กรยอมรับได้เป็นสำคัญ การทำเรื่องฯ ดำเนินการบริหารจัดการความเสี่ยง ด้วยมาตรฐานกระบวนการบริหารความเสี่ยงที่ดี ตามองค์ประกอบของ COSO - ERM 2004 โดยยึดแนวทางปฏิบัติของการบริหารความเสี่ยงอย่างครบถ้วน ทั้ง 8 องค์ประกอบ ดังนี้ 1. สภาพแวดล้อมภายในองค์กร 2. การกำหนดวัตถุประสงค์ 3. การระบุเหตุการณ์ 4. การประเมินความเสี่ยง 5. การตอบสนองต่อความเสี่ยง 6. กิจกรรมการควบคุม 7. การสื่อสารและการสื่อสาร 8. การติดตามประเมินผล

เนื่องจากกรอบการบริหารความเสี่ยง COSO-ERM นี้ได้ถูกใช้มามากกว่า 10 ปี (ตั้งแต่ปี 2004) ท่ามกลางการใช้อย่างแพร่หลายมากขึ้นเรื่อยๆ ต่อมา COSO ได้ดำเนินการทบทวนปรับปรุงใหม่จนแล้วเสร็จ เผยแพร่ในเดือนมิถุนายน ปี 2017 ที่ผ่านมานี้ และใช้ชื่อกรอบการบริหารความเสี่ยงใหม่นี้ว่า Enterprise Risk Management-Integrating with Strategy and Performance การทบทวนปรับปรุงนี้ เป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมที่ส่งผลให้มีปัจจัยเสี่ยงใหม่ๆ เกิดขึ้นอย่างมากมาย และรวดเร็วขึ้นกว่าเดิม การบริหารจัดการความเสี่ยงดังกล่าวจะต้องเผชิญกับความท้าทายอย่างรอบด้านที่ต้องพิจารณาแนวทางใหม่ๆ ในการจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากขึ้น เพื่อรักษาความสามารถและสร้างความยั่งยืนให้กับองค์กรต่อไปได้

สำหรับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของ COSO - ERM 2017 นี้ ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของกระบวนการใหม่ ให้มีความละเอียดชัดเจนมากขึ้น โดยแบ่งออกเป็น 20 หลักการใน 5 องค์ประกอบ (จากเดิมมีเฉพาะ 8 องค์ประกอบ) ดังนี้

1. การกำกับดูแลกิจการและวัฒนธรรมองค์กร (Governance and Culture)
2. กลยุทธ์และวัตถุประสงค์ขององค์กร (Strategy & Objective Setting)
3. เป้าหมายผลการดำเนินงาน (Performance)
4. การทบทวนและปรับปรุง (Review & Revision) และ
5. สารสนเทศ การสื่อสาร และการรายงาน (Information, Communication & Reporting)

ในปี 2562 การท่าเรือฯ ได้จัดทำแผนกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการสำหรับปีงบประมาณ 2562 - 2566 แล้วเสร็จ และเพื่อให้เกิดความรอบคอบและเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี การท่าเรือฯ ได้ประเมินความเสี่ยงระดับองค์กร โดยอ้างอิงแผนกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการของการท่าเรือฯ และระดับความเสี่ยงว่าสอดคล้องกับเป้าหมายของระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) และความสามารถในการแบกรับความเสี่ยง (Risk Tolerance) ซึ่งหากพบความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญเกินระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ การท่าเรือฯ ต้องวิเคราะห์สาเหตุแล้วออกแบบแผนบริหารความเสี่ยง (Risk Mitigation Plans) เพื่อจัดการความเสี่ยงให้ลดลงอยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้

ดังนั้น การท่าเรือฯ จึงได้จัดทำโครงการประชุมเชิงปฏิบัติการเรื่อง การจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงเชิงบูรณาการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (Enterprise Risk Management Workshop) เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 5 และวันศุกร์ที่ 6 กันยายน 2562 เพื่อจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี 2563 ซึ่งแผนบริหารความเสี่ยงเชิงบูรณาการฉบับสมบูรณ์ได้รับอนุมัติเมื่อเดือนกันยายน 2562

เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่เกณฑ์ประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจใหม่ (Enablers) การท่าเรือฯ ได้จัดทำแผนการดำเนินงานประจำปีของระบบบริหารความเสี่ยงนำเสนอให้คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจพิจารณาให้ความเห็นชอบ ซึ่งแผนการดำเนินงานการบริหารความเสี่ยงของการท่าเรือฯ ปีงบประมาณ 2563 ได้รับอนุมัติเมื่อเดือนกันยายน 2562

สำหรับการดำเนินการตามนโยบายระดับประเทศ การท่าเรือฯ ได้ตระหนักและให้ความสำคัญในการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจโดยดำเนินการจัดวางระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจให้ครบถ้วนทุกท่าเรือในกำกับดูแล ในฐานะที่การท่าเรือฯ เป็นหน่วยงานสนับสนุนกระทรวงคมนาคมในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติตามนโยบายรัฐบาล โดยการท่าเรือฯ ได้จัดทำแผนงาน “โครงการจัดวางระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจตามมาตรฐานสากลของการท่าเรือฯ (พ.ศ. 2558 - 2562)” และดำเนินการตามมาตรฐานสากล ISO 22301 รองรับเหตุการณ์ภัยพิบัติที่อาจเกิดขึ้น เพื่อให้การท่าเรือฯ สามารถดำเนินการทางธุรกิจที่สำคัญได้อย่างต่อเนื่อง การลดโอกาสเกิดและผลกระทบจากภัยคุกคามที่อาจทำให้เกิดการหยุดชะงักของการดำเนินธุรกิจ ซึ่งเป็นเรื่องยากต่อการคาดการณ์และอาจก่อให้เกิดความสูญเสียอย่างมีนัยสำคัญต่อการท่าเรือฯ และประเทศชาติในองค์รวม ซึ่งการท่าเรือฯ ได้รับการรับรองระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจตามข้อกำหนดของมาตรฐานสากล ISO 22301 ครบทุกท่าเรือในปีงบประมาณ 2561

ในปีงบประมาณ 2562 การท่าเรือฯ ได้ดำเนินการตามมาตรฐานสากล ISO 22301 โดยได้จัดให้มีการทดสอบแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan : BCP) ในระดับซับซ้อน (Advance Exercise) แบบ Simulate Testing สำหรับพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพและส่วนงานสนับสนุน ระหว่างวันที่ 9 - 12 กันยายน 2562 โดยมีผู้บริหาร พนักงาน ผู้ให้บริการ และหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมทดสอบ ซึ่งผลการทดสอบสามารถดำเนินการไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ รวมทั้งการท่าเรือฯ ยังสามารถรักษาการได้รับรองระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ตามข้อกำหนดของมาตรฐานสากล ISO 22301 ครบทุกท่าเรือในกำกับดูแลด้วย



จริยธรรมและจรรยาบรรณของคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานการทำเรือแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการการทำเรือฯ ส่งเสริมให้บุคลากรประพฤติ ปฏิบัติอย่างมีจริยธรรม โดยได้ดำเนินการ ดังนี้

1. ตั้งคณะกรรมการจริยธรรม และความรับผิดชอบต่อสังคมของการทำเรือฯ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการการทำเรือฯ จำนวน 3 ท่าน ผู้บริหารระดับสูง จำนวน 4 ท่าน มีอำนาจหน้าที่ในการให้ความเห็นชอบแผนงานส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรม การต่อต้านการทุจริต และแผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของการทำเรือฯ ส่งเสริมให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานมีความรู้ความเข้าใจ และประพฤติปฏิบัติตามคู่มือจริยธรรม จรรยาบรรณของการทำเรือฯ มีส่วนร่วมในการต่อต้านการทุจริตและส่งเสริมให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน ชุมชน ลูกค้า และประชาชนทั่วไปมีส่วนร่วมในกิจกรรมเพื่อสังคม และสิ่งแวดล้อมของการทำเรือฯ รวมทั้งมีการตรวจติดตามดำเนินการหากมีการประพฤติปฏิบัติที่ฝ่าฝืนต่อจริยธรรมตามข้อบังคับคณะกรรมการของการทำเรือแห่งประเทศไทย ว่าด้วยจริยธรรมและจรรยาบรรณของคณะกรรมการ ผู้อำนวยการ และพนักงานการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2561 ซึ่งประกาศใช้เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2561 โดยข้อบังคับฯ ได้มีการระบุขั้นตอนการร้องเรียนอย่างชัดเจน ทั้งนี้ ปีงบประมาณ 2562 ไม่มีเรื่องร้องเรียนด้านจริยธรรม
2. จัดให้มีคู่มือจริยธรรมของการทำเรือฯ และเผยแพร่ให้พนักงานใช้เป็นแนวทางในการประพฤติปฏิบัติทั่วทั้งองค์กร
3. จัดกิจกรรมส่งเสริมการสร้างจิตสำนึกด้านคุณธรรมและจริยธรรม ตามแผนปฏิบัติการป้องกันและปราบปรามการทุจริต และส่งเสริมคุณธรรมจริยธรรมของการทำเรือฯ ซึ่งประกอบด้วย กิจกรรมสร้างความรู้ความเข้าใจด้านคุณธรรม จริยธรรม กิจกรรมด้านศาสนา และการยกย่องเชิดชูบุคลากรที่มีความประพฤติดี ซื่อสัตย์ มีจริยธรรม และมีความโปร่งใสในการปฏิบัติงาน เป็นต้น

การป้องกันและปราบปรามการทุจริต

1. กำหนดนโยบายต่อต้านคอร์รัปชัน
2. จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริตของการท่าเรือฯ เพื่อเป็นหน่วยงานในการรับเรื่องร้องเรียนด้านการทุจริตของการท่าเรือฯ ตามยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ระยะที่ 3 โดยได้ตั้งคณะทำงานศูนย์ป้องกันและปราบปรามการทุจริตของการท่าเรือฯ ซึ่งมีนักบริหาร 16 ประจำผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เป็นหัวหน้าคณะทำงาน
3. เข้าร่วมโครงการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity & Transparency Assessment : ITA) ของสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ โดยการท่าเรือฯ ได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำโครงการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity & Transparency Assessment : ITA) ซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารในทุกสายงานร่วมเป็นคณะกรรมการฯ รวมทั้งมีการจัดฝึกอบรมเพื่อทำความเข้าใจหลักเกณฑ์ในการประเมิน ITA และมีการประชุมคณะกรรมการเพื่อบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการยกระดับความโปร่งใสให้สูงขึ้น โดยผลการประเมิน ITA ประจำปี 2562 การท่าเรือฯ ได้คะแนนประเมินเท่ากับ 89.71 คะแนน อยู่ในระดับ A เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2561 ซึ่งได้คะแนนประเมิน 85.33 คะแนน การท่าเรือฯ มีคะแนนเพิ่มขึ้นจากเดิม โดยเป็นลำดับที่ 22 จากหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ จำนวนทั้งสิ้น 53 หน่วยงาน และเป็นลำดับที่ 1 ของหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม จากจำนวนทั้งสิ้น 11 หน่วยงาน ทั้งนี้ การท่าเรือฯ จะได้นำผลการวิเคราะห์คะแนน ITA และข้อเสนอแนะมาปรับปรุงการดำเนินงานต่อไป
4. จัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและปราบปรามการทุจริต และส่งเสริมคุณธรรมจริยธรรมของการท่าเรือฯ และมีการติดตามความคืบหน้าผลการดำเนินงานตามแผนฯ เสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ (ป.ป.ท.) และกระทรวงคมนาคม เพื่อทราบเป็นรายไตรมาส
5. มีการประชาสัมพันธ์ขอความร่วมมืองดมอบของขวัญ ของกำนัล และกระเช้าของขวัญในทุกเทศกาล เพื่อเป็นไปตามนโยบายต่อต้านคอร์รัปชัน

ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

การท่าเรือฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการดำเนินการตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Governance) เพื่อให้ผู้บริหารและพนักงานหลีกเลี่ยงการกระทำใดๆ ที่ขัดต่อผลประโยชน์ของการท่าเรือฯ ตามระเบียบการท่าเรือฯ ว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ พ.ศ. 2557 และระเบียบฯ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 ซึ่งได้กำหนดแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (Conflict of Interests) เพื่อให้ผู้บริหารและพนักงานการท่าเรือฯ ถือปฏิบัติ ซึ่งมีการตรวจสอบเป็นประจำทุกปีงบประมาณ โดยให้พนักงานทุกคนและทุกระดับตำแหน่งจัดทำรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของพนักงาน ตามแบบรายงานที่กำหนด ทั้งนี้ ผู้อำนวยการรายงานต่อประธานกรรมการการท่าเรือฯ และพนักงานรายงานตามสายการบังคับบัญชาตามลำดับชั้นจนถึงผู้อำนวยการ ก่อนฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลดำเนินการต่อไป เพื่อให้พนักงานยึดมั่นและปฏิบัติตามหลักการที่กำหนดในระเบียบอย่างเคร่งครัดเพื่อมุ่งผลสัมฤทธิ์ของงาน รักษามาตรฐาน มีคุณธรรม มีความโปร่งใส และตรวจสอบได้



การสรรหาผู้อำนวยการ การทำเรือแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการสรรหาผู้อำนวยการการทำเรือฯ ประกอบด้วยกรรมการการทำเรือฯ จำนวน 5 ท่าน โดยมี นายกฤษฎา สิมลี เป็นประธานกรรมการ นางปัทมา เรียววิศิษฐ์สกุล นายจุฬา สุขมานพ นายประเวศ อรรถสุภผล นางชนัญญารักษ์ เพ็ชรรัตน์ เป็นกรรมการ และรองผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล รักษาการแทนผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล เป็นเลขานุการ ได้พิจารณาหลักเกณฑ์การรับสมัครบุคคลเพื่อรับการคัดเลือกเข้าดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการการทำเรือฯ ให้เป็นไปตามคุณสมบัติ และการไม่มีลักษณะต้องห้ามของผู้บริหารสูงสุดของรัฐวิสาหกิจตามที่กฎหมายกำหนดและกำหนดความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ที่เหมาะสมต่อการบริหารงานการทำเรือฯ โดยตรวจสอบข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อคัดเลือกผู้ที่มีคุณสมบัติที่ถูกต้องครบถ้วนตามกฎหมาย มีการพิจารณาหลักเกณฑ์การประเมินวิสัยทัศน์ที่ตอบสนองต่อยุทธศาสตร์ของการทำเรือฯ ความคิดริเริ่ม ความเป็นผู้นำ ความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ ก่อนเสนอให้คณะกรรมการการทำเรือฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ

สำหรับการพิจารณาจัดทำสัญญาจ้างและกำหนดค่าตอบแทนมีคณะกรรมการพิจารณาจัดทำสัญญาจ้างและกำหนดค่าตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการการทำเรือฯ ประกอบด้วย นายประเวศ อรรถสุภผล กรรมการการทำเรือฯ เป็นประธานอนุกรรมการฯ นางปัทมา เรียววิศิษฐ์สกุล กรรมการการทำเรือฯ นายจำเริญ โพธิยอด กรรมการการทำเรือฯ และผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เป็นอนุกรรมการฯ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล เป็นเลขานุการฯ ทำหน้าที่พิจารณาจัดทำสัญญาจ้างและกำหนดค่าตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการการทำเรือฯ เสนอคณะกรรมการการทำเรือฯ พิจารณา ก่อนเสนอกระทรวงการคลังให้ความเห็นชอบ ตามมาตรา 8 จัตวา แห่งพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม



การทำเรือแห่งประเทศไทย นโยบายการกำกับดูแลที่ดี

การทำเรือแห่งประเทศไทย มุ่งมั่นที่จะเป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจท่าเรือและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่าเรือ โดยการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กร และมีคุณธรรมในการดำเนินธุรกิจที่มีความโปร่งใส เป็นธรรมและตรวจสอบได้ ภายใต้หลักธรรมาภิบาล ดังนี้

1. คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนปฏิบัติหน้าที่ด้วยความมุ่งมั่น ทุ่มเท และรับผิดชอบอย่างเต็มความสามารถตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี 7 ประการ ได้แก่

- 1.1 ความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติหน้าที่ (Accountability)
- 1.2 ความสำนึกในหน้าที่ด้วยขีดความสามารถและประสิทธิภาพที่เพียงพอ (Responsibility)
- 1.3 การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียมกันโดยสุจริตเป็นธรรมต่อทุกฝ่าย หากมีการร้องเรียนต้องมีคำอธิบายได้ (Equitable Treatment)
- 1.4 ความโปร่งใสในการดำเนินงานที่สามารถตรวจสอบได้ และมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย (Transparency)
- 1.5 การสร้างมูลค่าเพิ่มแก่กิจการทั้งในระยะสั้นและระยะยาว โดยการเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มมูลค่าใดๆ นั้น จะต้องเป็นการเพิ่มความสามารถในทุกด้านเพื่อการแข่งขัน (Value Creation)
- 1.6 การส่งเสริมพัฒนาการกำกับดูแลและจรรยาบรรณที่ดีในการประกอบธุรกิจ (Ethics)
- 1.7 การมีส่วนร่วมเป็นการส่งเสริมให้กิจการกระจายโอกาสแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินงานของการท่าเรือฯ (Participation)

2. คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย ดำเนินบทบาทสำคัญร่วมกับผู้บริหารในการกำหนดวิสัยทัศน์ นโยบาย กลยุทธ์ แผนงานที่สำคัญขององค์กรและมีการวางแผนการจัดการบริหารจัดการ และการดำเนินกิจการที่มีความเหมาะสม

3. การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีการเปิดเผยสารสนเทศทั้งในเรื่องทางการเงินและที่ไม่ใช่เรื่องทางการเงินขององค์กรอย่างโปร่งใส ถูกต้อง และตรวจสอบได้ รวมถึงให้ความสำคัญและแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์กรทุกภาคส่วน

4. คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยและผู้บริหารเป็นผู้นำ (Role Model) ในเรื่องจริยธรรม และเป็นตัวอย่างในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต ยุติธรรม โปร่งใส ตรวจสอบได้ตามแนวปฏิบัติด้านจริยธรรมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

5. คณะกรรมการ ผู้บริหารและพนักงานทุกคน ต้องยึดมั่นในความเป็นธรรม โดยปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างเท่าเทียมกัน พร้อมทั้งป้องกันการใช้อำนาจภายในเพื่อหาผลประโยชน์ให้แก่ตนเองหรือผู้อื่นในทางมิชอบ และสอดส่องป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (conflict of Interest) และรายการที่เกี่ยวข้องกัน

จึงประกาศให้ทราบและถือปฏิบัติโดยทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560

(นายสุรงค์ นุลกุล)

ประธานกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย

พลเรือเอก

(ชัยณรงค์ เจริญรักษ์)

ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการ
และความรับผิดชอบต่อสังคม
ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

เรือตรี

(ทองธรรม จันทประสิทธิ์)

รองผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
สายวิศวกรรม รักษาการแทน
ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย

รายงานผลการดำเนินงานคณะกรรมการตรวจสอบของ การทำเรือแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ 2562

คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ตามคำสั่งที่ 32/2560 ลงวันที่ 11 สิงหาคม 2560 ประกอบด้วยกรรมการการท่าเรือฯ ที่เป็นอิสระ 3 ท่าน โดยมีนางปรารถนา มงคลกุล เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ นายจิรติพงษ์ นันทาภิวัฒน์ นางชนัญญารักษ์ เพ็ชรรัตน์ เป็นกรรมการตรวจสอบ และผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายตรวจสอบ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ ต่อมาคณะกรรมการตรวจสอบได้ลาออกมีผลเมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2562 คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ตามคำสั่งที่ 4/2562 ลงวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2562 ประกอบด้วยกรรมการการท่าเรือฯ ที่เป็นอิสระ 3 ท่าน โดยมีพลเอก วิวรรณ สุขชาติ เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ นางปัทมา เรียววิเศษกุล นายจิรติพงษ์ นันทาภิวัฒน์ เป็นกรรมการตรวจสอบ และ ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายตรวจสอบ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2555 กฎบัตร หลักเกณฑ์ แนวปฏิบัติตามคู่มือ การปฏิบัติงานสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง และตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการการท่าเรือฯ ในปีงบประมาณ 2562 คณะกรรมการตรวจสอบได้จัดให้มีการประชุมจำนวน 8 ครั้ง และได้เชิญผู้บริหารระดับสูงและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของหน่วยรับตรวจต่างๆ ในการท่าเรือฯ เข้าร่วมประชุมตามความเหมาะสม นอกจากนี้มีการประชุมร่วมกันระหว่างผู้บริหาร และการประชุมร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ของ สดง. โดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุมด้วย จำนวน 1 ครั้ง เพื่อหารือเกี่ยวกับประเด็นที่ตรวจพบทางการเงินและบัญชีและข้อมูลสำหรับการพิจารณาจัดทำแผนการตรวจสอบเพื่อลดการปฏิบัติงานที่ซ้ำซ้อนกัน รวมทั้งมีการจัดทำรายงานการประชุมทุกครั้งหลังเสร็จสิ้นการประชุม และมีการแจ้งเวียนมติคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ที่สำคัญๆ ให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบหรือนำไปปฏิบัติผลการดำเนินงานที่สำคัญในปีงบประมาณ 2562 สรุปได้ดังนี้

1. **สอบทานให้มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและน่าเชื่อถือ** ของรายงานทางการเงินประจำปีงบประมาณ 2562 อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้รายงานทางการเงินของการท่าเรือฯ แสดงผลการดำเนินงานและฐานะการเงินด้วยข้อมูลที่มีสาระสำคัญอย่างเพียงพอถูกต้องเชื่อถือได้ เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งกฎ ระเบียบ ที่เกี่ยวข้อง

2. **สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการบริหารความเสี่ยง และระบบควบคุมภายในขององค์กร** รวมทั้งได้ให้ข้อเสนอแนะต่อฝ่ายบริหารเพื่อปรับปรุงระบบควบคุมภายในของการท่าเรือฯ ในกรณีที่มีจุดอ่อนที่สำคัญ ติดตามความคืบหน้าผลการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยง และการปรับปรุงการควบคุมภายใน รวมทั้งสอบทานรายงานการสอบทานการประเมินผลการควบคุมภายในของผู้ตรวจสอบภายใน สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน 2561 (แบบ ปค. 6) ประจำปีงบประมาณ 2561 เพื่อพิจารณา/สั่งการ/ติดตามให้มีการปรับปรุง/แก้ไขจุดอ่อนการควบคุมภายในที่สำคัญอย่างสม่ำเสมอ และต่อเนื่อง

3. **สอบทานการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการ** เพื่อให้การท่าเรือฯ มีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

4. **สอบทานรายงานผลการตรวจสอบการดำเนินงานต่างๆ ให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล** เน้นการตรวจสอบเชิงป้องกันเสนอประเด็นจากผลการตรวจสอบที่สำคัญต่อคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อให้มีการพิจารณาดำเนินการ/สั่งการและติดตามการแก้ไขปัญหาในส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ 1) รายงานผลการตรวจสอบ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (ทชส.) และท่าเรือเชียงของ (ทชข.) จังหวัดเชียงราย 2) รายงานผลการสังเกตการณ์ตรวจสอบทรัพย์สิน พัสดุคงค้าง และการท่าเรือฯ 3) รายงานผลการติดตามความคืบหน้าการปรับปรุงแก้ไขของหน่วยรับตรวจตามข้อเสนอแนะจากรายงานผลการตรวจสอบ

ประจำปีงบประมาณ 2561 4) รายงานผลการตรวจสอบสำนักท่าเรือภูมิภาค - ท่าเรือระนอง 5) รายงานผลการตรวจสอบงานปฏิบัติการสินค้าและตู้สินค้าขาออก 6) รายงานผลการตรวจสอบงานปฏิบัติการสินค้าและตู้สินค้าขาเข้า ท่าเรือกรุงเทพ 7) รายงานผลการตรวจสอบ งานให้เข้าใช้พื้นที่และอาคารภายในเขตรั่วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ 8) รายงานผลการตรวจสอบงานรับเงินของกองบริการค่าภาระเงินสด 9) รายงานผลการตรวจสอบงานชุดลอกร่องน้ำ 10) รายงานผลการตรวจสอบงานรับเงินของกองจัดการการเงิน ทั้งนี้ เพื่อให้การทำเรือฯ มีการปฏิบัติงานที่เป็นระบบ ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ วิธีปฏิบัติงาน มติคณะรัฐมนตรี ประกาศ หรือคำสั่งที่เกี่ยวข้อง และรวมถึงการติดตามความคืบหน้าผลการดำเนินการตามมติ/ข้อสั่งเกิด/ข้อแนะนำของคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ จากการสอบทานรายงานผลการตรวจสอบ

5. ส่งเสริมและสนับสนุนการตรวจสอบด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยการทำเรือฯ ได้จ้าง บริษัท ดีลลีย์ท ทัช โธมัส ไซเยส ที่ปรึกษา เป็นที่ปรึกษาเพื่อพัฒนาศักยภาพด้านการตรวจสอบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Audit) ด้านการตรวจสอบการควบคุมระบบงานโดยทั่วไปและการควบคุมเฉพาะระบบในลักษณะ Co-Sourcing ซึ่งเป็นงานตามแผนการตรวจสอบด้านเทคโนโลยีสารสนเทศประจำปีงบประมาณ 2562 รวมทั้งติดตามความคืบหน้าการแก้ไขประเด็นข้อตรวจพบด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

6. กำกับดูแลการบริหารงานและการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน โดยสอบทานรายงานผลการตรวจสอบแต่ละแผนงาน/โครงการ ติดตามความคืบหน้าผลการบริหารงานและการปฏิบัติงานตามแผนการตรวจสอบทุกไตรมาส ติดตามผลการปรับปรุงแก้ไขที่หน่วยรับตรวจได้ปฏิบัติตามข้อเสนอแนะที่ได้ตกลงร่วมกันจากรายงานผลการตรวจสอบ พร้อมทั้งให้ข้อสังเกตเพิ่มเติมเพื่อนำไปปรับปรุงการปฏิบัติงานของการท่าเรือฯ ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ส่งเสริมให้มีการพัฒนาและมีกรอบของผู้ตรวจสอบให้มีความรู้ความสามารถด้านวิชาชีพตรวจสอบภายใน ด้านการตรวจสอบเทคโนโลยีสารสนเทศ ด้านการบริหาร และด้านอื่นๆอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งรับทราบการแต่งตั้ง โยกย้าย เลื่อนขั้น เลื่อนตำแหน่งของผู้ตรวจสอบภายใน

7. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือมีโอกาสเกิดการทุจริต ที่อาจมีผลกระทบต่อการทำงานของเรือฯ ให้ข้อสังเกตหรือข้อแนะนำต่างๆ เพื่อให้การดำเนินงานของการท่าเรือฯ เป็นไปด้วยความโปร่งใส นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์เพื่อแสดงความโปร่งใสในการดำเนินงานในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบทุกครั้ง

8. ดำเนินงานตามแนวทางปฏิบัติที่ดีของคณะกรรมการตรวจสอบ โดยจัดทำรายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจสอบภายในของคณะกรรมการตรวจสอบเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบทุกไตรมาส และได้เปิดเผยรายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบไว้ในรายงานประจำปีของการท่าเรือฯ ส่งเสริมกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลังเพื่อทราบด้วย นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ได้เข้ารับการอบรมกับสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD) จำนวน 1 หลักสูตร คือ Board Nomination and Compensation Program (BNCP)

โดยสรุปคณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรู้ ความสามารถ อย่างรอบคอบ โปร่งใส และเชื่อถือได้ มีความเป็นอิสระในการแสดงความเห็น ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า การบริหารและการดำเนินงานของการท่าเรือฯ มีการพัฒนา กำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างต่อเนื่อง มีการบริหารจัดการความเสี่ยงและจัดวางระบบการควบคุมภายในขององค์กรที่เพียงพอเหมาะสม รายงานทางการเงินมีการเปิดเผยข้อมูลครบถ้วน ถูกต้อง เพียงพอ เชื่อถือได้ สอดคล้องตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งมีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

พลเอก 
(วิวรรธน์ สุชาติ)

ประธานกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

การดำเนินงานตามพระราชบัญญัติ ข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

การทำเรื่องฯ ได้ดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ในด้านต่างๆ ดังนี้

1. จัดตั้งกองข้อมูลข่าวสารของการท่าเรือฯ ซึ่งมีข้อมูลข่าวสารตามหมวด 1 การเปิดเผยข้อมูลข่าวสาร มาตรา 7 - 13 หมวด 2 ข้อมูลข่าวสารที่ไม่ต้องเปิดเผย มาตรา 14 - 20 หมวด 3 ข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคล มาตรา 21 - 25 และหมวด 4 เอกสารประวัติศาสตร์ มาตรา 26 รวมทั้งประกาศคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ กฎกระทรวงและมติคณะรัฐมนตรีที่ออกตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ไว้ให้ประชาชนเข้าตรวจสอบได้สะดวกโดยจัดทำเป็นแฟ้มแจกข้อมูลแต่ละประเภทไว้เผยแพร่
2. ปรับปรุงแก้ไขข้อบังคับ ระเบียบคำสั่ง และประกาศของการท่าเรือฯ เพื่อนำเรื่องไปประกาศลงราชกิจจานุเบกษา จำนวน 24 เรื่อง ประกอบด้วย
 - ข้อบังคับ จำนวน 1 เรื่อง
 - ระเบียบ จำนวน 6 เรื่อง
 - คำสั่ง จำนวน - เรื่อง
 - ประกาศ จำนวน 17 เรื่อง
3. เผยแพร่ประกาศสอบราคา ประกวดราคา ประกวดราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์และสรุปผลการดำเนินการจัดซื้อ/จัดจ้าง (สขร.1) จำนวน 4,029 เรื่อง
4. ส่งเสริมความรู้ให้แก่พนักงานการท่าเรือฯ โดยการจัดฝึกอบรมหลักสูตร “แนวทางการปฏิบัติงานเกี่ยวกับข้อมูลข่าวสาร”
5. ด้านการดำเนินการตามคำร้องขอของประชาชนที่มาขอข้อมูลข่าวสารและการพิจารณาไม่เปิดเผยข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคล ในปี 2562 มีผู้ใช้บริการขอข้อมูลข่าวสารตามพระราชบัญญัติฯ จำนวน 155 ราย สามารถให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารทั่วไปได้ทุกราย
6. ด้านการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร การท่าเรือฯ ได้อำนวยความสะดวกให้ประชาชนเข้าถึงและสืบค้นข้อมูลข่าวสารได้ 5 ช่องทาง ได้แก่
 - 6.1 มาด้วยตนเอง ที่กองข้อมูลข่าวสาร การท่าเรือฯ อาคารบี ชั้น 2 ข้างห้องสมุดการท่าเรือฯ
 - 6.2 โทรศัพท์สายด่วน 0-2269-5555 กด 1 (การขอข้อมูลข่าวสาร) กด 3 (การรับเรื่องราวร้องทุกข์) และทางโทรศัพท์ 0-2269-5464 (การขอข้อมูลข่าวสาร) 0-2269-5465 (การรับเรื่องราวร้องทุกข์)
 - 6.3 ทางโทรสาร 0-2269-5466
 - 6.4 จดหมายถึงกองข้อมูลข่าวสาร ฝ่ายอำนวยการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย เลขที่ 444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
 - 6.5 e-mail ที่ info@port.co.th และ www.port.co.th
 สำหรับข้อ 6.1 และ ข้อ 6.2 ให้บริการระหว่างเวลา 08.30 - 16.30 น. ของวันทำงาน
7. ด้านการดำเนินเรื่องอุทธรณ์การไม่เปิดเผยข้อมูลข่าวสารโดยคณะกรรมการวินิจฉัยการเปิดเผยข้อมูลข่าวสาร ในปี 2561 ไม่มีการอุทธรณ์การไม่เปิดเผยข้อมูลข่าวสารต่อคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ
8. การรับเรื่องราวร้องทุกข์และการแก้ไขปัญหาร้องทุกข์ จำนวน 31 เรื่อง ประกอบด้วย
 - 8.1 เรื่องเกี่ยวกับเงินนอกระบบ จำนวน 1 เรื่อง
 - 8.2 เรื่องเกี่ยวกับการให้คำแนะนำและการให้บริการ จำนวน 5 เรื่อง
 - 8.3 เรื่องเกี่ยวกับสินค้า จำนวน 1 เรื่อง
 - 8.4 เรื่องทั่วไป จำนวน 24 เรื่อง
9. ในปีงบประมาณ 2562 มีเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้าง จำนวน - เรื่อง

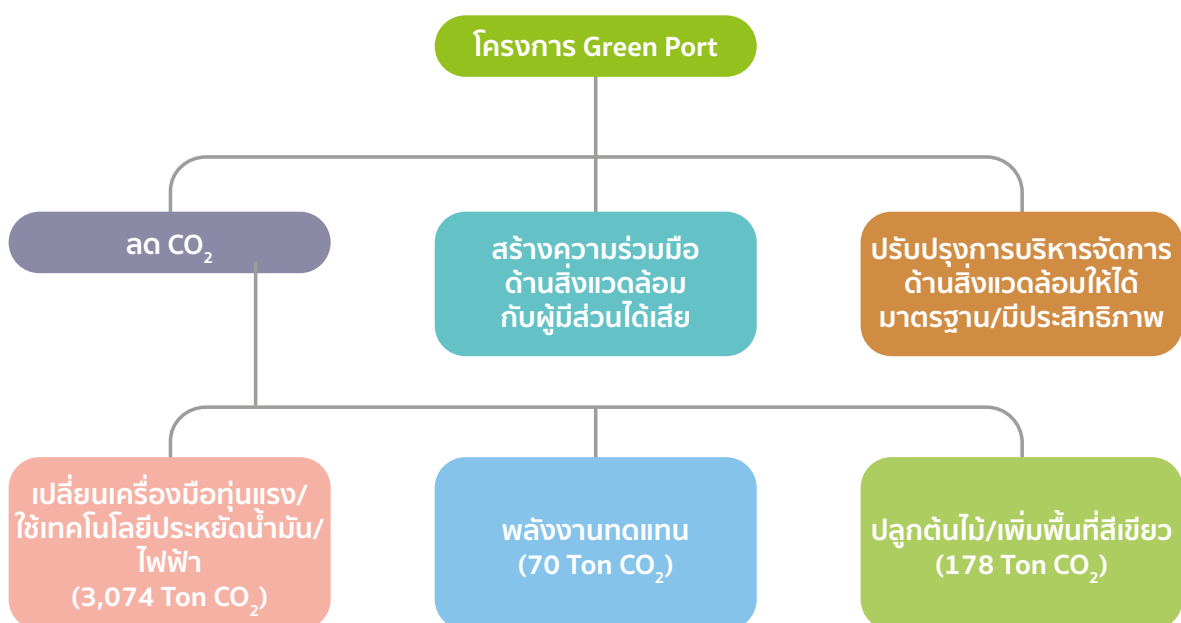
การจัดซื้อจัดจ้าง

ด้วยการทำเรือฯ ได้คำนึงถึงความสำคัญของกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล มีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และตระหนักถึงการสร้างความเชื่อมั่นให้กับสาธารณชนในการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง โดยการทำเรือฯ ได้ใช้หลักปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานเดียวกันกับหน่วยงานของรัฐทุกแห่ง ภายใต้พระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 ทั้งนี้ การทำเรือฯ มีมาตรการส่งเสริมความโปร่งใสในการจัดซื้อจัดจ้าง ตามประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย เรื่อง มาตรการส่งเสริมความโปร่งใสในการจัดซื้อจัดจ้าง ประกาศ ณ วันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2562 เพื่อให้การดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง ตอบสนองการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) ในยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบป้องกันการทุจริตเชิงรุกกลยุทธ์ที่ 2 สร้างกลไกการป้องกันเพื่อยับยั้งการทุจริต เพื่อให้การปฏิบัติการจัดซื้อจัดจ้างเป็นไปในแนวทางเดียวกัน





สรุปการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ประจำปี 2562



การทำเรือฯ ให้ความสำคัญกับคุณภาพชีวิตของพนักงาน ผู้ใช้บริการ ชุมชนรอบข้าง รวมถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินกิจการของการทำเรือฯ มาโดยตลอดอย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการดำเนินงานท่าเรือสีเขียว (Green Port) เพื่อรองรับภารกิจและกลยุทธ์ของการทำเรือฯ ที่จะดำเนินกิจการท่าเรือควบคู่กับการดูแลสิ่งแวดล้อม สร้างการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อกิจการทำเรือฯ และสร้างการเติบโตและความเป็นอยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืน โดยมีเป้าหมายในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) สนับสนุนการมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้แก่ พนักงาน ลูกค้า/ผู้ให้บริการ และชุมชน ในการรักษาและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาท่าเรือ และปรับปรุงการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมให้มีประสิทธิภาพ เป็นไปตามข้อกำหนดและได้มาตรฐาน โดยในปีงบประมาณ 2562 การทำเรือฯ มีการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ดังนี้

1. โครงการที่สนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

ในปี 2562 การทำเรือฯ มีโครงการที่สนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จำนวน 3 โครงการ ประกอบด้วย

1.1 โครงการซื้อพร้อมติดตั้งหม้อแปลงไฟฟ้าความสูญเสียต่ำพร้อมอุปกรณ์ประกอบ จำนวน 53 ชุด

การทำเรือฯ ดำเนินการเปลี่ยนหม้อแปลงไฟฟ้าเดิมเป็นหม้อแปลงไฟฟ้าความสูญเสียต่ำจำนวน 53 ชุด เพื่อให้การจำหน่ายไฟฟ้าภายในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพมีประสิทธิภาพและความมั่นคง ซึ่งหม้อแปลงไฟฟ้าความสูญเสียต่ำดังกล่าวเป็นอุปกรณ์ไฟฟ้าประสิทธิภาพสูงที่สามารถลดการใช้พลังงานไฟฟ้าสิ้นเปลืองในระบบจำหน่ายไฟฟ้าได้ 427,164.30 kWh/ปี คิดเป็นปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ลดได้ประมาณ 200 Ton CO₂ /ปี

1.2 โครงการปลูกป่าชายเลนบริเวณโดยรอบท่าเรือระนอง

ท่าเรือระนองจัดกิจกรรมการปลูกป่าชายเลนบริเวณโดยรอบท่าเรือระนอง เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2562 โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานต่างๆ เข้าร่วมกิจกรรมกว่า 500 คน ประกอบด้วย การทำเรือฯ สถานีพัฒนาทรัพยากรป่าชายเลนที่ 10 (เมืองระนอง) หน่วยงานภาครัฐ-เอกชนจังหวัดระนอง และนักเรียน ณ บริเวณ หมู่ 5 เทศบาลตำบลปากน้ำท่าเรืออำเภอเมือง จังหวัดระนอง โดยมีเนื้อที่โครงการฯ รวม 30 ไร่ ซึ่งเป็นพรรณไม้ชายเลนจำนวน 21,000 ต้น คิดเป็นปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ลดได้ 115.5 Ton CO₂

1.3 โครงการลดคาร์บอนไดออกไซด์ด้วยการเดินเรือด้วยความเร็วมัธยัสถ์

ในปี 2562 ฝ่ายการร่อนน้ำได้ดำเนินมาตรการลดคาร์บอนไดออกไซด์ด้วยการเดินเรือด้วยความเร็วมัธยัสถ์ โดยวางแผนการปฏิบัติงานของเรือสันดอน 7, 8, 9 และเก็บข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงขณะเดินเรือด้วยความเร็วมัธยัสถ์ ซึ่งสามารถช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ประมาณ 53 Ton CO₂

2. โครงการที่สนับสนุนการมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในด้านสิ่งแวดล้อม

2.1 โครงการ “คัดแยกขยะ ลดภาวะโลกร้อน”

ท่าเรือกรุงเทพได้ติดตั้งถังขยะแบบแยกประเภท 3 ถัง ขนาด 60 ลิตร (ถังสีน้ำเงิน สำหรับขยะทั่วไป ถังสีเหลือง สำหรับขยะรีไซเคิล และถังสีแดง สำหรับขยะอันตราย) จำนวน 14 ชุด บริเวณสำนักงานภายในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ เพื่อรณรงค์และส่งเสริมให้พนักงานและผู้ให้บริการคัดแยกขยะอย่างถูกวิธี ซึ่งได้ดำเนินงานมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2559

2.2 โครงการ “อนุรักษ์ป่าชายเลนและชายฝั่งทะเลแหลมฉบัง”

ท่าเรือแหลมฉบังได้จัดกิจกรรมโครงการ “อนุรักษ์ป่าชายเลนและชายฝั่งทะเลแหลมฉบัง ครั้งที่ 9” ในวันที่ 7 มิถุนายน 2562 ณ บริเวณป่าชายเลนแหลมฉบัง โดยมีผู้เข้าร่วมโครงการประมาณ 197 คน ประกอบด้วย ผู้ประกอบการ หน่วยงานในพื้นที่มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ชุมชน ผู้บริหารและพนักงานท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งในปี 2562 ได้ทำการซ่อมแซมสะพานทางเดินรอบป่าชายเลน และการเก็บขยะรอบพื้นที่ป่าชายเลน



3. โครงการปรับปรุงการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมให้ได้มาตรฐานและมีประสิทธิภาพ

3.1. การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA)

การทำเรือฯ มีการดำเนินการตรวจสอบและติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานที่อาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของพนักงาน ผู้ใช้บริการ และผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียง โดยมีการตรวจวัดคุณภาพอากาศ คุณภาพน้ำทิ้ง และระดับเสียงทั่วไปในบรรยากาศ รวมทั้งผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมอื่นๆ ของท่าเรือในความรับผิดชอบ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และท่าเรือระนองอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี

3.2 โครงการ “ปรับปรุงระบบการดูแลบริหารจัดการขยะและของเสียจากเรือให้สอดคล้องกับอนุสัญญา MARPOL”

ท่าเรือกรุงเทพดำเนินโครงการ “ปรับปรุงระบบการดูแลบริหารจัดการขยะและของเสียจากเรือให้สอดคล้องกับอนุสัญญา MARPOL” โดยปรับปรุงคู่มือการจัดการของเสียจากเรือของท่าเรือกรุงเทพให้เป็นปัจจุบัน และเผยแพร่คู่มือการจัดการของเสียจากเรือของท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้ผู้ให้บริการและผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบ รวมทั้งมีการติดตามผลการดำเนินงานโครงการฯ โดยมีการเก็บสถิติของผู้ให้บริการที่ส่งแบบแจ้งข้อมูลของเสียจากเรือเป็นประจำทุกเดือน

3.3 การจัดการด้านมลพิษทางอากาศ

การทำเรือฯ ได้จัดทำมาตรการลดฝุ่นละอองในบรรยากาศ เพื่อลดปริมาณฝุ่นละอองภายในพื้นที่ท่าเรือ ได้แก่ การดับเครื่องยนต์ทุกครั้งที่ไม่ได้ปฏิบัติงาน การดูดฝุ่นภายในโรงพักสินค้า การล้างถนนภายในท่าเรือ การฉีดน้ำป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองบริเวณที่มีการก่อสร้าง การบำรุงรักษา/ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ตามระยะเวลาที่กำหนด และจัดระเบียบเรื่องการจราจรให้คล่องตัว เป็นต้น รวมทั้งมีการประชาสัมพันธ์และให้ความรู้เกี่ยวกับฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 2.5 ไมครอน (PM 2.5) ให้แก่พนักงานและผู้ให้บริการที่ลิฟท์โดยสารของอาคารที่ทำการการทำเรือฯ และนิทรรศการภายในงานสัปดาห์ความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม ประจำปีงบประมาณ 2562

3.4 การจัดการฐานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Information system : EIS)

การทำเรือฯ มีการจัดการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (EIS) โดยจัดเก็บข้อมูลการใช้ทรัพยากรต่างๆ ของการทำเรือฯ ได้แก่ ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ไฟฟ้า น้ำประปา ของเสีย จำนวนต้นไม้ที่ปลูก และผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ซึ่งสามารถใช้ในการติดตามข้อมูลและปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของการทำเรือฯ ได้

ประมวลภาพกิจกรรมความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ



โครงการฟื้นคืนป่าชายเลน

เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2562 การท่าเรือฯ จัดกิจกรรมปลูกป่าชายเลน ในโครงการฟื้นคืนชีพป่าชายเลน เพื่อเป็นการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยมีนางสาวดุจดาว เจริญผล ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน ในพิธีเปิด เรือโท ดร. ชำนาญ ไชยฤทธิ์ นักบริหาร 16 ประจำผู้อำนวยการ การท่าเรือฯ นางอัมมณา พรหมประยูร ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหาร ทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล นายศุภฤกษ์ ปิ่นทะดิษ ผู้จัดการท่าเรือระนอง ผู้บริหารการท่าเรือฯ พร้อมด้วยหัวหน้าส่วนราชการ ทหาร ตำรวจ กลุ่มจิตอาสา ทำความดีร่วมกับเยาวชนและเด็กนักเรียนจากโรงเรียนในเขตอำเภอเมืองระนอง สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระนอง หน่วยงานภาครัฐ ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมกิจกรรมปลูกป่าชายเลน จำนวนกว่า 500 ต้น ที่บริเวณหมู่ที่ 5 ตำบลปากน้ำท่าเรือ อำเภอเมือง จังหวัดระนอง



กิจกรรม PAT Football & Futsal Academy โครงการกีฬา ชุมชน สามัคคีต่อต้านยาเสพติด

เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2562 การท่าเรือฯ ร่วมกับมูลนิธิส่งเสริมการพัฒนาบุคคล (เมอร์ซี) เปิดกิจกรรม PAT Football & Futsal Academy ภายใต้โครงการกีฬาชุมชนสามัคคีต่อต้านยาเสพติด ประจำปี 2562 โดย เรือโท ดร. ชำนาญ ไชยฤทธิ์ รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์ และพัฒนาธุรกิจ เป็นประธานในพิธีเปิด ซึ่งมีการฝึกสอนประจำทุกวันเสาร์และวันอาทิตย์ เพื่อพัฒนาศักยภาพและทักษะด้านกีฬาฟุตบอลและฟุตซอลให้กับเยาวชนในชุมชนตลอดและบุตรหลานพนักงานการท่าเรือฯ ทำให้เยาวชนใช้เวลาว่างให้เป็นประโยชน์และห่างไกลยาเสพติด ณ สนามฟุตบอล (สนามฝึกซ้อม) การท่าเรือฯ



โครงการ “การทำเรือฯ อาสาปลูกป่าให้แผ่นดิน” เนื่องใน วันแม่แห่งชาติ ปีที่ 2

เมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2562 การทำเรือฯ จัดโครงการ “การทำเรือฯ อาสาปลูกป่าให้แผ่นดิน” เนื่องในวันแม่แห่งชาติ ปีที่ 2 โดยมีผู้บริหารการทำเรือฯ ผู้อำนวยการกองสถานพักผ่อน (สถานตากอากาศบางปู) กรมชลประทานทหารบก คณะครูและนักเรียนโรงเรียนหาดอมราอักษรลักษณ์วิทยา และพนักงานการทำเรือฯ เข้าร่วมโครงการฯ จำนวน 140 คน และทำการปลูกกล้าไม้ จำนวน 4,000 ต้น ประกอบด้วย ต้นลำพู และต้นเสมขาว เพื่อให้พนักงานได้ร่วมกันทำความดี ถวายแด่สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง และเพื่อเป็นการเพิ่มพื้นที่ป่าชายเลน อนุรักษ์ ป่าชายเลนทรัพยากรป่าชายเลนและระบบนิเวศ อีกทั้งเป็นการปลูกฝังจิตสำนึกในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเป็นการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของการทำเรือฯ จากการประกอบกิจการของการทำเรือฯ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อทรัพยากรทางทะเลและการกัดเซาะชายฝั่ง ณ สถานตากอากาศบางปู กรมชลประทานทหารบก จังหวัดสมุทรปราการ



โครงการพัฒนาอาชีพและเสริมสร้างรายได้ให้กับชุมชนรอบท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบังจัดโครงการพัฒนาอาชีพและเสริมสร้างรายได้ให้กับชุมชนรอบท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อส่งเสริมให้ชุมชนมีความรู้ มีทักษะด้านอาชีพ สร้างโอกาสและทางเลือกในการประกอบอาชีพ สามารถพึ่งพาตนเองได้ และเพื่อสร้างความสัมพันธ์กับชุมชนอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน โดยจัดกิจกรรม ดังนี้

- วันที่ 24 มิถุนายน 2562 : ผลิตภัณฑ์ที่ 1 ขนมตาล ณ ศูนย์สวัสดิการท่าเรือแหลมฉบัง
- วันที่ 19 กรกฎาคม 2562 : ผลิตภัณฑ์ที่ 2 ซอสพริก ณ ศูนย์สวัสดิการท่าเรือแหลมฉบัง
- วันที่ 22 กรกฎาคม 2562 : ผลิตภัณฑ์ที่ 3 ขนมถ้วย ณ ศูนย์อาชีพและธุรกิจมดิชน
- วันที่ 23 กรกฎาคม 2562 : ผลิตภัณฑ์ที่ 4 ขนมกุยช่าย ณ ศูนย์อาชีพและธุรกิจมดิชน
- วันที่ 8 สิงหาคม 2562 กิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้การทำอาหารและขนมระหว่างชุมชน ซึ่งการทำเรือฯ ได้จัดเวทีให้กับชุมชนได้ถ่ายทอดการทำอาหารและขนม ให้แต่ละชุมชนได้เรียนรู้และแลกเปลี่ยนไปด้วยกัน ได้แก่ หมูสะเต๊ะ กุยช่าย ลูกชุบ ขนมถ้วย การทำดอกไม้จันทน์ ทั้งนี้ ตัวแทนชุมชนยังได้นำความรู้ที่ได้ นำกลับไปเผยแพร่ และสอนให้กับคนในชุมชนของตนเองต่อไป





การทำเรือฯ จัดพิธีส่งมอบฝายเฉลิมพระเกียรติฯ ณ จังหวัดลำปาง

เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2562 เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีส่งมอบฝายเฉลิมพระเกียรติเนื่องในโอกาสสมหามงคลพระราชพิธีบรมราชาภิเษก โดยมีนายทรงพล สวาสดิ์ธรรม ผู้ว่าราชการจังหวัดลำปาง ให้เกียรติเป็นผู้รับมอบฝายเฉลิมพระเกียรติฯ ซึ่งการทำเรือฯ ได้ดำเนินโครงการจัดสร้างฝายเฉลิมพระเกียรติฯ ภายใต้โครงการ "คน...เก็บน้ำให้แผ่นดิน" โดยการทำเรือฯ ร่วมกับกลุ่มพันธมิตรสนับสนุนงบประมาณการสร้างฝายจำนวนทั้งสิ้น 12 ฝาย ให้กับอำเภอเกาะคา จังหวัดลำปาง อำเภอเมือง อำเภอพิชัย และอำเภอลับแล จังหวัดอุตรดิตถ์ ในการนี้ผู้บริหาร พนักงาน และจิตอาสาพระราชทาน 904 จากการทำเรือฯ พร้อมด้วยผู้บริหารส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และชาวบ้าน ณ จุดสร้างฝายบ้านหาดปู่ดำ ตำบลนาแสง อำเภอเกาะคา จังหวัดลำปาง



รายงานวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน ฐานะการเงิน

ผลการดำเนินงาน

สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562

รายการ	ท่าเรือกรุงเทพ	ท่าเรือ แหลมฉบัง	ท่าเรือพาณิชย์ เชียงใหม่ และเชียงใหม่	ท่าเรือ ระนอง	การท่าเรือ แห่งประเทศไทย
รายได้จากการดำเนินงาน	5,950.725	6,899.122	13.307	32.395	12,895.549
รายได้ไม่เกี่ยวกับการดำเนินงาน	647.594	1,607.305	0.152	7.071	2,262.122
รวมรายได้ทั้งสิ้น	6,598.319	8,506.427	13.459	39.466	15,157.671
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน	5,400.433	687.607	12.550	19.166	6,119.756
ค่าใช้จ่ายไม่เกี่ยวกับการดำเนินงาน	1,698.652	1,706.146	10.315	20.571	3,435.684
รวมค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น	7,099.085	2,393.753	22.865	39.737	9,555.440
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(500.766)	6,112.674	(9.406)	(0.271)	5,602.231
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น					
ผลกำไรจากการประมาณการตามหลัก คณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการ					
ผลประโยชน์พนักงาน	532.295	-	-	-	532.295
กำไรเบ็ดเสร็จรวม	31.529	6,112.674	(9.406)	(0.271)	6,134.526

บทวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของปีงบประมาณ 2562 เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2561

กำไรสุทธิ

ปีงบประมาณ 2562 การท่าเรือฯ มีกำไรสุทธิจากการดำเนินงาน 5,602 ล้านบาท ลดลงจากปีงบประมาณ 2561 จำนวน 625 ล้านบาท (10.04%) เนื่องจากเมื่อวันที่ 5 เมษายน 2562 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2562 ได้ถูกประกาศในราชกิจจานุเบกษา มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ ได้แก่ ค่าชดเชยสำหรับพนักงานที่เกษียณอายุ และมีอายุงานมากกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี จะเปลี่ยนจากจำนวน 300 วันของค่าจ้างอัตราสุดท้าย เป็น 400 วันของค่าจ้างอัตราสุดท้าย ส่งผลให้การท่าเรือฯ ต้องรับรู้ต้นทุนค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้น 348 ล้านบาท และปริมาณสินค้าและตู้สินค้าลดลงจากปี 2561 จำนวน 381,564 ตัน และ 57,350 TEU. ส่งผลให้กลุ่มรายได้เกี่ยวกับสินค้าลดลง 302 ล้านบาท

รายได้รวม

ปีงบประมาณ 2562 การท่าเรือฯ มีรายได้รวม 15,158 ล้านบาท ลดลงจากปีงบประมาณ 2561 จำนวน 162 ล้านบาท (1.06%) เนื่องจากปริมาณสินค้าและตู้สินค้าลดลงจากปี 2561 จำนวน 381,564 ตัน และ 57,350 TEU. ส่งผลทำให้กลุ่มรายได้เกี่ยวกับสินค้าลดลง 302 ล้านบาท รายได้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจำหน่ายให้ผู้ประกอบการลดลง 38 ล้านบาท แต่กลุ่มรายได้ค่าเช่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเพิ่มขึ้น 198 ล้านบาท เนื่องจากท่าเรือแหลมฉบังมีการต่อสัญญาเช่าใหม่

ค่าใช้จ่ายรวม

ปีงบประมาณ 2562 การทำเรือฯ มีค่าใช้จ่ายรวม 9,555 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2561 จำนวน 463 ล้านบาท (5.09%) เนื่องจากเมื่อวันที่ 5 เมษายน 2562 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2562 ได้ถูกประกาศในราชกิจจานุเบกษา มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ ได้แก่ ค่าชดเชยสำหรับพนักงานที่เกษียณอายุ และมีอายุงานมากกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี จะเปลี่ยนจากจำนวน 300 วันของค่าจ้างอัตราสุดท้าย เป็น 400 วันของค่าจ้างอัตราสุดท้าย ส่งผลให้การทำเรือฯ ต้องรับรู้ต้นทุนค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้น 348 ล้านบาท และกลุ่มของค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้น 58 ล้านบาท เนื่องจากการขึ้นทรัพย์สิน STRO (RMG 2 คัน และ RTG 1 คัน)

ฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562

รายการ	ท่าเรือกรุงเทพ	ท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือพาณิชย์ เชียงใหม่ และเชียงใหม่	ท่าเรือระนอง	การท่าเรือ แห่งประเทศไทย
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน	8,924.850	12,062.323	7.837	26.217	10,928.252
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	7,842.753	32,404.787	8.990	56.029	40,348.559
รวมสินทรัพย์	16,767.603	44,503.110	16.827	82.246	51,276.811
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สิน					
หนี้สินหมุนเวียน	1,648.647	5,118.140	5.826	5.699	6,778.313
หนี้สินไม่หมุนเวียน	27,694.571	68.563	29.769	129.144	17,829.071
รวมหนี้สิน	29,343.218	5,186.703	35.595	134.843	24,607.384
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุน	309.510	6,925.035	-	-	7,234.545
กำไรสะสม	(12,885.125)	32,391.372	(18.768)	(52.597)	19,434.882
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(12,575.615)	39,316.407	(18.768)	(52.597)	26,669.427
รวมส่วนของผู้ถือหุ้นและส่วนของผู้ถือหุ้น	16,767.603	44,503.110	16.827	82.246	51,276.811

หมายเหตุ มีรายการระหว่างกัน โดยท่าเรือแหลมฉบัง บันทึกไว้เป็นสินทรัพย์หมุนเวียน จำนวน 10,092.975 ล้านบาท และท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือพาณิชย์เชียงใหม่และเชียงใหม่ บันทึกไว้เป็นหนี้สินไม่หมุนเวียน รวมจำนวน 10,092.975 ล้านบาท

สินทรัพย์รวม

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 การทำเรือฯ มีสินทรัพย์รวม 51,276 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2561 จำนวน 895 ล้านบาท (1.78%) โดยเพิ่มขึ้นจากการสำรองเงินสดเตรียมไว้เพื่อใช้ลงทุนก่อสร้างโครงการท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 ในบัญชีเงินฝากธนาคาร 1,159 ล้านบาท และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าที่ดินให้กับราชพัสดุ 665 ล้านบาท

หนี้สินรวม

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 การทำเรือฯ มีหนี้สินรวม 24,607 ล้านบาท ลดลงจากปีงบประมาณ 2561 จำนวน 966 ล้านบาท เนื่องจากปี 2562 มีกำไรสุทธิต่ำกว่าปี 2561 ส่งผลทำให้การตั้งสำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง จากกำไรสุทธิประจำปีในอดีตร้อยละ 65 ของกำไรสุทธิก่อนค่าใช้จ่ายสำรองโบนัสลดลง 487 ล้านบาท

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการ ต่อรายงานทางการเงิน

งบการเงินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย ซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้ตรวจสอบงบการเงิน

คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย รับผิดชอบต่อความถูกต้อง และครบถ้วนของข้อมูลทางบัญชี เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สิน รวมทั้งป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ และมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงินตามมาตรฐานการบัญชี

พลเรือเอก



(โสภณ วัฒนมงคล)

ประธานกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

เรือโท



(กมลศักดิ์ พรหมประยูร)

ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย

เรื่อง งบการเงินของการทำเรือแห่งประเทศไทย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 และ 2561

ด้วยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ได้ตรวจสอบและรับรองงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 และ 2561 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของการทำเรือแห่งประเทศไทยแล้ว

จึงประกาศให้ทราบทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ 24 มกราคม พ.ศ. 2563

เรือโท 

(กมลศักดิ์ พรหมประยูร)

ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย

The background is a solid blue color with a faint, semi-transparent overlay of financial data. On the left, there are several stacks of gold coins. Overlaid on the image are various financial charts: a line graph at the top left, a bar chart at the bottom left, and a table of data on the right side. The table has multiple columns and rows of numbers. The text 'รายงานผู้สอบบัญชี' and 'และรายงานงบการเงิน' is centered in the middle of the image in white Thai script.

รายงานผู้สอบบัญชี และรายงานงบการเงิน

รายงานผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญ ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน ในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากการท่าเรือฯ ตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่นๆ ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณเหล่านี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสม เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 30 เรื่อง ภาวะผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ในส่วนของหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งอธิบายถึงความไม่แน่นอนเกี่ยวกับผลของคดีที่การท่าเรือฯ ถูกฟ้องร้องเพื่อขดใช้ค่าเสียหาย ทั้งนี้ ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากเรื่องนี้

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงิน และรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น ซึ่งผู้บริหารจะจัดเตรียมรายงานประจำปีให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ภายหลังจากที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่อการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ควมรพคชอบของสํนกงนการตรวจเงินแผ่นดินที่เกยวเนองกับการตรวจสอบงบการเงินคค การอ่านและพิจรณาว่า ข้อมูลอื่नมีความขัดแย้งที่มีสําคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของสํนกงนการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฎว่าข้อมูลอื่नมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสําคัญหรือไม่

เมือสํนกงนการตรวจเงินแผ่นดินได้อ่านรายงานประจำปี หากสํนกงนการตรวจเงินแผ่นดินสรุปได้ว่ามีการแสดงข้อมูลที่ ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสําคัญ สํนกงนการตรวจเงินแผ่นดินต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้มีหน้าที่ในการกำกบดูแล

ควมรพคชอบของผูบริหารและผูมีหน้าที่ในการกำกบดูแลดงบการเงิน

ผูบริหารมีหน้าที่รพคชอบในการจัดทําและนําสองงบการเงินเหล่านีโดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงาน ทางการเงิน และรพคชอบเกยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจรณาว่าจำเป็นเพื่อใหสามารถจัดทํางบการเงินที่ปราศจาก การแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสําคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทํางบการเงิน ผูบริหารรพคชอบในการประเมินความสามารถของกิจการในการดําเนินงานต่อเนื่อง เป็ดเผย เรื่องที่เกยวกับการดําเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบญชสำหรับการดําเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ ผูบริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกิจการหรือหยุดดําเนินงานหรือไม่สามารถดําเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกบดูแลมีหน้าที่ในการกำกบดูแลกระบวนการในการจัดทํารายงานทางการเงินของการทําเรือฯ

ควมรพคชอบของผูสอบบญชดอการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของสํนกงนการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่า งบการเงิน โดยรวม ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสําคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผูสอบบญชซึ่งรวมความเห็นของสํนกงนการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผล คคความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏบตงานตรวจสอบตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินและ ตามมาตรฐานการสอบบญชจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสําคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อ ข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสําคัญเมื่อคาคการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ขัดต่อ ข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงิน เหล่านี้

ในการตรวจสอบของสํนกงนการตรวจเงินแผ่นดินตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบญช สํนกงนการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏบตงานของสํนกงนการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

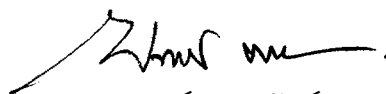
- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสําคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจาก การทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏบตงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐาน การสอบบญชที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสํนกงนการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยง ที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสําคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดง ข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทําคความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสม กับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิผลของการควบคุมภายในของการทําเรือฯ

- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร

- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของการทำเรื่อง ในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้การทำเรื่อง ต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง

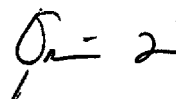
- ประเมินการนำเสนอโครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่างๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ รวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



(นายณรงค์ ภาณุสุวัฒน์)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินและบริหารพัสดุที่ 12



(นางสาวชุติมา วัฒนาเมธี)

นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการพิเศษ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

วันที่ 15 มกราคม 2563

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562

หน่วย : บาท

หมายเหตุ		2562	2561
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4	6,895,556,298.86	6,156,750,102.94
เงินลงทุนชั่วคราว	5	2,914,099,025.29	2,494,465,655.48
ลูกหนี้การค้า	6	964,807,417.74	1,069,784,305.04
ลูกหนี้อื่น	7	2,226,695.96	4,245,891.25
พัสดุดังเหลือ	9	87,616,935.41	113,825,048.11
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	10	63,946,410.95	56,624,772.65
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		10,928,252,784.21	9,895,695,775.47
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
ลูกหนี้เงินกู้ยืมลงทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานยังไม่ถึงกำหนดชำระ	8	90,912,212.16	107,971,423.70
รายได้ค่าเช่ารถเรียกเก็บ	11	17,091,842,731.01	17,119,854,753.98
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	12	5,597,697,256.47	5,944,619,296.36
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	13	12,576,205,247.26	12,914,096,057.89
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	14	1,773,388,352.77	1,766,816,977.74
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่าย	15	333,499,331.84	333,568,238.79
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	16	204,377,854.15	198,628,881.71
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		2,680,635,793.50	2,100,381,911.03
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		40,348,558,779.16	40,485,937,541.20
รวมสินทรัพย์		51,276,811,563.37	50,381,633,316.67

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

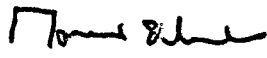
งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2562	2561
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น			
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้การค้า		960,829,153.78	790,634,949.40
เจ้าหนี้อื่น	17	1,353,723,922.09	1,439,071,584.92
รายได้แผ่นดินค้างนำส่งคลัง	18	4,015,654,000.00	4,502,700,000.00
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	19	448,106,171.57	470,196,973.07
รวมหนี้สินหมุนเวียน		6,778,313,247.44	7,202,603,507.39
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
รายได้สินทรัพย์รับบริจาคหรือการรับรู้	20	193,168,705.38	219,368,463.70
เงินสะสมและดอกเบี่ยเงินสะสมค้างจ่าย	21	402,944,696.19	393,503,207.47
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	22	17,202,778,192.00	17,719,723,971.41
ประมาณการหนี้สิน	23	30,178,933.60	38,578,616.70
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		17,829,070,527.17	18,371,174,259.28
รวมหนี้สิน		24,607,383,774.61	25,573,777,766.67
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
ทุน	24	7,234,545,409.65	7,234,545,409.65
กำไรสะสม			
จัดสรรแล้ว			
สำรองเพื่อขยายงานและลงทุน		8,625,662,587.26	8,625,662,587.26
กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	26	2,644,876,502.86	2,523,699,797.50
ยังไม่ได้จัดสรร		8,164,343,288.99	6,423,947,755.59
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		26,669,427,788.76	24,807,855,550.00
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		51,276,811,563.37	50,381,633,316.67

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

เรือโท 
(กมลศักดิ์ พรหมประยูร)

ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย



(นายวิวัฒน์ อมรจิต)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2562	2561
รายได้			
รายได้เกี่ยวกับเรือ		2,046,339,390.45	2,041,122,477.85
รายได้เกี่ยวกับสินค้า		10,466,517,442.35	10,769,301,227.94
รายได้เกี่ยวกับบริการ		382,692,629.87	340,545,159.11
รายได้ค่าเช่าที่ดิน อาคาร และคลังสินค้า		1,469,101,314.12	1,270,975,629.17
รายได้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจำหน่ายให้ผู้ประกอบการ		522,557,196.25	561,148,728.97
รายได้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	25	13,897,320.13	15,960,231.96
รายได้กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	26	41,972,187.23	38,553,705.85
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์		4,948,754.95	9,435,694.09
ดอกเบี้ยรับ		55,621,676.15	44,192,159.23
รายได้อื่น	27	154,024,506.11	228,414,088.18
รวมรายได้		15,157,672,417.61	15,319,649,102.35
ค่าใช้จ่าย			
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน		4,349,222,238.37	4,147,972,532.54
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา		1,039,887,608.91	942,344,593.67
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพลังงาน		730,646,037.71	750,700,818.71
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจำหน่ายให้ผู้ประกอบการ		513,030,370.00	551,087,610.00
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		1,772,623,754.88	1,714,190,855.64
ค่าสาธารณูปโภค		51,099,974.56	52,213,775.28
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์และค่าหนังสือ		19,580,747.26	19,353,250.95
ค่าใช้จ่ายและอุปกรณ์ความปลอดภัย		8,113,739.76	4,533,926.13
ค่าดำเนินงานประชาสัมพันธ์และการตลาด		72,822,006.88	62,892,060.57
ค่าจ้างผู้เชี่ยวชาญและบุคคลภายนอก		406,199,737.89	290,347,961.74
ค่าจ้างเหมาบริการเรือลากจูงเอกชน		175,162,560.53	145,513,926.75
ค่าใช้จ่ายกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	25	32,703,607.63	33,953,356.06
ค่าใช้จ่ายกองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	26	5,616,690.49	1,159,392.56
ค่าใช้จ่ายอื่น	29	378,733,094.98	376,485,358.47
รวมค่าใช้จ่าย		9,555,442,169.85	9,092,749,419.07
กำไรสำหรับปี		5,602,230,247.76	6,226,899,683.28
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น :			
รายการที่จะไม่จัดประเภทรายการใหม่เข้าไปในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง			
กำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย			
สำหรับโครงการผลประโยชน์พนักงาน		532,295,991.00	-
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		6,134,526,238.76	6,226,899,683.28

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การท่าเรือแห่งประเทศไทย **งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น** สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	ทุน	กำไรสะสม				รวม
			จัดสรรแล้ว			ยังไม่ได้ จัดสรร	
			สำรองเพื่อขยายงาน และลงทุน	เงินกองทุนประกันภัย ทรัพย์สินแบบประกัน ตนเอง			
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2560		7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,384,913,318.43	4,838,534,551.38	23,083,655,866.72	
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	-	-	6,226,899,683.28	6,226,899,683.28	
สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง		-	-	-	(4,502,700,000.00)	(4,502,700,000.00)	
จัดสรรเข้ากองทุนประกันภัยฯ		-	-	138,786,479.07	(138,786,479.07)	-	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2561		7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,523,699,797.50	6,423,947,755.59	24,807,855,550.00	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561		7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,523,699,797.50	6,423,947,755.59	24,807,855,550.00	
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	-	-	6,134,526,238.76	6,134,526,238.76	
สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง - ปี 2562	18	-	-	-	(4,015,654,000.00)	(4,015,654,000.00)	
สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง - ปี 2561	18	-	-	-	(257,300,000.00)	(257,300,000.00)	
จัดสรรเข้ากองทุนประกันภัยฯ	26	-	-	121,176,705.36	(121,176,705.36)	-	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2562		7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,644,876,502.86	8,164,343,288.99	26,669,427,788.76	

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	2562	2561
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน		
กำไรสำหรับปี	5,602,230,247.76	6,226,899,683.28
รายการปรับกระทบกำไรสำหรับปีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)		
จากกิจกรรมดำเนินงาน		
หนี้สงสัยจะสูญ	89,760,903.66	129,053,589.16
ค่าใช้จ่ายพัสดุเสื่อมสภาพ	2,581,181.53	(8,279,392.00)
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,772,623,754.88	1,714,190,855.64
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนตัดจ่าย	68,906.95	1,016,995.98
(กำไร) จากการจำหน่ายสินทรัพย์	(4,948,754.95)	(9,435,694.09)
ภาระผลประโยชน์พนักงาน	1,134,597,467.25	807,657,346.59
ประมาณการหนี้สิน	(3,976,751.55)	13,602,594.34
ดอกเบี้ยรับ	(55,621,676.15)	(44,192,159.23)
รายได้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	(13,677,890.35)	(15,738,550.95)
ค่าใช้จ่ายกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	32,701,895.63	33,951,532.06
รายได้กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	(41,972,187.23)	(38,553,705.85)
รายได้ค่าเช่าเรือเรียกเก็บ	28,012,022.97	(333,006,085.33)
รายได้สินทรัพย์รับบริจาค	(26,199,758.32)	(35,188,954.39)
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	8,516,179,362.08	8,441,978,055.21
สินทรัพย์ดำเนินงานลดลง (เพิ่มขึ้น)		
ลูกหนี้การค้า	15,216,025.91	(284,444,491.06)
ลูกหนี้อื่น	2,019,153.02	2,345,626.94
พัสดุดังคลัง	23,626,931.17	4,703,871.74
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	17,059,211.54	18,326,805.86
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(469,803.29)	42,463,691.88
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)		
เจ้าหนี้การค้า	(19,014,147.91)	122,562,570.34
เจ้าหนี้อื่น	(85,347,662.83)	106,579,755.53
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(22,090,801.50)	(290,826,996.29)
เงินสดรับจากดอกเบี้ย	8,447,178,268.19	8,163,688,890.15
เงินสดรับจากพนักงานเป็นเงินสะสม	104,419,918.72	99,689,165.35
เงินสดจ่ายเงินสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสม	13,405,625.18	14,415,143.10
เงินสดจ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	(36,666,032.09)	(79,521,172.98)
เงินสดจ่ายชำระหนี้สินค้ำประกัน	(1,119,247,255.66)	(1,359,957,634.10)
เงินสดจ่ายชำระหนี้สินค้ำประกัน	(4,422,931.55)	(113,893,963.54)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	7,404,667,592.79	6,724,420,427.98

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2562	2561
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินลงทุนชั่วคราว (เพิ่มขึ้น)		(419,633,369.81)	(102,287,334.95)
เงินสดรับจากการขายสินทรัพย์		7,513,915.95	19,898,386.43
เงินสดจ่ายลงทุนในที่ดิน อาคารและอุปกรณ์		(15,199,197.43)	(14,917,636.01)
เงินสดจ่ายเงินล่วงหน้าลงทุนในที่ดินกรรมสิทธิ์		(665,122,775.00)	(665,122,776.00)
เงินสดจ่ายลงทุนในสินทรัพย์ไม่มีตัวตน		(322,619.37)	(1,193,458.90)
เงินสดจ่ายลงทุนในสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง		(813,097,351.21)	(2,720,089,550.25)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน		(1,905,861,396.87)	(3,483,712,369.68)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน		(4,760,000,000.00)	(2,777,000,000.00)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน		(4,760,000,000.00)	(2,777,000,000.00)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ		738,806,195.92	463,708,058.30
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	4	6,156,750,102.94	5,693,042,044.64
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	4	6,895,556,298.86	6,156,750,102.94
ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบกระแสเงินสด			
การซื้อที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ โดยที่ยังไม่ได้ชำระ		215,670.09	444,900.00
การจัดหาสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง โดยที่ยังไม่ได้ชำระ		401,188,444.53	211,750,862.33

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การทำเรือแข่งประเทศไทย

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562

1. ข้อมูลทั่วไป

การทำเรือแข่งประเทศไทย (กทท.) เป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการในสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการทำเรือแข่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มีฐานะเป็นนิติบุคคล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการทำเรือ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน โดยกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ควบคุมนโยบายการบริหารและแผนพัฒนาธุรกิจของการทำเรือฯ ให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล รวมทั้งทำหน้าที่คัดเลือกคณะกรรมการบริหารของการทำเรือฯ

การทำเรือฯ มีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ ควบคุมการขนถ่ายและบรรจุสินค้าและตู้สินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบให้แก่เจ้าของสินค้าหรือเจ้าของตู้สินค้า ตลอดจนร่วมมือและประสานงานกับส่วนราชการและท่าเรือต่างประเทศ รวมทั้งพัฒนา และปรับปรุงกิจการทำเรือให้เจริญก้าวหน้าทันสมัยตามสภาวะเศรษฐกิจ

ปัจจุบันการทำเรือฯ มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบท่าเรือ ดังนี้

(1) ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) เป็นท่าเรือแม่น้ำที่สำคัญในการให้บริการเรือสินค้าทั่วไป และเรือตู้สินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งประกอบการและบริหารท่าเทียบเรือโดยการท่าเรือฯ เองทั้งหมด

(2) ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) เป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยการท่าเรือฯ ทำหน้าที่เป็นองค์การบริหารท่าเรือโดยรวม ส่วนงานด้านปฏิบัติการเป็นการให้เอกชนเข้าประกอบการท่า

(3) ท่าเรือภูมิภาค เป็นท่าเรือที่ก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่า ท่าเรือภูมิภาคแต่ละแห่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องส่งมอบให้กรมธนารักษ์ขึ้นทะเบียนเป็นที่ราชพัสดุ การท่าเรือฯ ได้เข้าบริหารจัดการและประกอบการท่าเรือภูมิภาค ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546

ท่าเรือภูมิภาค ประกอบด้วย

- ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (ทชส.) แห่งที่ 2 เปิดดำเนินการ เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2555
- ท่าเรือเชียงของ (ทชข.) เปิดดำเนินการ เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2547
- ท่าเรือระนอง (ทรน.) เปิดดำเนินการ เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2547

เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2554 คณะรัฐมนตรีมีมติให้การทำเรือฯ เป็นผู้บริหารท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน แห่งที่ 2 เพื่อรองรับสินค้า และให้ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน แห่งที่ 1 ซึ่งเปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2546 เป็นท่าเรือโดยสาร/ท่องเที่ยว การท่าเรือฯ ได้เปิดดำเนินการท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน แห่งที่ 2 เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2555 และได้ส่งคืนท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนแห่งที่ 1 ให้กรมธนารักษ์เพื่อส่งมอบให้เทศบาลตำบลเวียงเชียงแสน เป็นผู้บริหารเมื่อวันที่ 10 มกราคม 2556

2. เกณฑ์การจัดทำงบการเงิน

2.1 เกณฑ์การถือปฏิบัติ

งบการเงินนี้นำเสนอเพื่อวัตถุประสงค์ของการรายงานเพื่อใช้ในประเทศไทย และจัดทำเป็นภาษาไทย โดยจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน รวมถึงการตีความ และแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศใช้โดยสภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์ (สภาวิชาชีพบัญชี) กฎระเบียบและประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นไปตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปของประเทศไทย

สภาวิชาชีพบัญชีได้ออกมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง และมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2561 วันที่ 1 มกราคม 2562 และวันที่ 1 มกราคม 2563 สำหรับมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง และมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ที่ยังไม่มีผลบังคับใช้ ได้เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 31 และข้อ 32 ตามลำดับ

2.2 เกณฑ์การวัดมูลค่า

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์คงค้าง

2.3 การประมาณการและการใช้ดุลยพินิจ

ในการจัดทำงบการเงินนี้เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ผู้บริหารต้องใช้วิจารณญาณการประมาณ และข้อสมมติฐานหลายประการ ซึ่งมีผลกระทบต่อข้อกำหนดนโยบายการบัญชีและการรายงานจำนวนเงินที่เกี่ยวกับสินทรัพย์หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่าย ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างจากที่ประมาณไว้

ประมาณการและข้อสมมติฐานที่ใช้ในการจัดทำงบการเงินจะได้รับการทบทวนอย่างต่อเนื่อง การปรับประมาณการทางบัญชีจะบันทึกในงวดบัญชีที่ประมาณการดังกล่าวได้รับการทบทวนและในงวดอนาคตที่ได้รับผลกระทบ ข้อมูลเกี่ยวกับการประมาณความไม่แน่นอนและข้อสมมติฐานที่สำคัญในการกำหนดนโยบายการบัญชี มีผลกระทบต่อการรับรู้จำนวนเงินในงบการเงิน ดังนี้

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญเป็นการปรับมูลค่าของลูกหนี้ด้วยมูลค่าที่คาดว่าจะเกิดความเสียหาย เนื่องจากการเก็บหนี้ไม่ได้ ผู้บริหารใช้ดุลยพินิจในการประมาณค่าความเสียหายสำหรับยอดลูกหนี้คงเหลือ โดยพิจารณาจากหลายวิธี ได้แก่ การวิเคราะห์อายุหนี้ ประสิทธิภาพการเก็บหนี้ โดยพิจารณาสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจปัจจุบันร่วมด้วย อย่างไรก็ตาม การใช้วิธีประมาณค่าและสมมติฐานต่าง ๆ เหล่านี้อาจมีผลกระทบต่อมูลค่าการประมาณการค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญและอาจต้องมีการปรับปรุงค่าเผื่อดังกล่าวในอนาคต

อาคารและอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ผู้บริหารเป็นผู้ประมาณการอายุการใช้งานและมูลค่าคงเหลือสำหรับอาคารและอุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนของการทำเรือฯ โดยส่วนใหญ่อ้างอิงจากข้อมูลเชิงเทคนิคของสินทรัพย์นั้น และรวมถึงการพิจารณาการตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่เสื่อมสภาพหรือไม่ได้ใช้งานโดยการขายหรือเลิกใช้

ประมาณการหนี้สินโครงการผลประโยชน์พนักงานภายหลังเกษียณอายุ

การทำเรือฯ จัดให้มีผลประโยชน์พนักงานภายหลังการเลิกจ้างหรือเกษียณอายุเพื่อจ่ายให้แก่พนักงานตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้แก่ ประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2549 หรือกฎหมายแรงงานไทย มูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินค่าตอบแทนพนักงานภายหลังเกษียณอายุคำนวณโดยใช้สมมติฐานหลายประการ โดยรวมถึงอัตราคิดลด อัตราการเพิ่มขึ้นของเงินเดือนพนักงาน และอัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน การเปลี่ยนแปลงในอัตราเหล่านี้มีผลต่อประมาณการค่าใช้จ่ายและหนี้สินโครงการผลประโยชน์พนักงานภายหลังการเกษียณอายุ

3. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

3.1 การนำเสนองบการเงิน

การทำเรื่องฯ ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน ภายใต้ข้อกำหนดของมาตรฐานที่ปรับปรุงใหม่ งบการเงินประกอบด้วย

- งบแสดงฐานะการเงิน
- งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
- งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
- งบกระแสเงินสด
- หมายเหตุประกอบงบการเงิน

3.2 การรับรู้รายได้

- รายได้จากการให้บริการ
 - รับรู้ในงวดบัญชีที่มีการให้บริการ
- รายได้จากการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ (Fixed Fee) และประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee)

รายได้จากการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ (Fixed Fee) ซึ่งรวมถึงจำนวนเงินขั้นต่ำอื่นๆ ที่ต้องจ่ายตลอดระยะเวลาของสัญญาเช่ารับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า สำหรับผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) ที่จะต้องชำระเพิ่มเติมตามปริมาณตู้สินค้าหรือสินค้าที่เกิดขึ้นจริงในแต่ละปีตามอัตราที่กำหนดไว้ในแต่ละสัญญา ถือเป็นค่าเช่าที่อาจเกิดขึ้น รับรู้เป็นรายได้ในรอบระยะเวลาบัญชีซึ่งค่าเช่านั้นเกิดขึ้น
- ดอกเบี้ยรับ
 1. ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลา
 2. ดอกเบี้ยเงินกู้ยืมลงทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน รับรู้ตามงวดที่ถึงกำหนดชำระ ยกเว้นดอกเบี้ยเงินกู้ยืมลงทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานที่ผิดนัดชำระเกิน 6 เดือน จะรับรู้ตามเกณฑ์เงินสด

3.3 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในงบกระแสเงินสด หมายถึง เงินสดในมือ เงินฝากธนาคารทุกประเภท ซึ่งมีระยะเวลาไม่เกินสามเดือนนับจากวันที่ได้มา แต่ไม่รวมเงินฝากธนาคารประเภทที่ต้องจ่ายคืนเมื่อสิ้นระยะเวลาที่กำหนด

3.4 เงินลงทุนชั่วคราว

หมายถึง เงินฝากธนาคารประเภทฝากประจำ ซึ่งมีอายุเกินสามเดือนนับจากวันที่ได้มา แต่ไม่เกินสิบสองเดือน

3.5 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นแสดงในราคาตามใบแจ้งหนี้หักค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ
ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญตั้งเป็นจำนวนเท่ากับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ โดยประมาณขึ้นจากการประมาณการเก็บเงินในอดีตและตามสถานการณ์ในปัจจุบันของลูกหนี้ที่มีไม่ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ คงค้าง ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงินและถือปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วย การบัญชีและการเงินของรัฐบาล พ.ศ. 2548 และหลักเกณฑ์ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการการทำเรื่องฯ ครั้งที่ 9/2549 วันที่ 16 ตุลาคม 2549 โดยตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญสำหรับลูกหนี้ที่มีไม่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

ระยะเวลาที่หนี้ค้างชำระ	ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ อัตราร้อยละ
เกินกว่า 3 เดือน - 6 เดือน	50
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	75
เกินกว่า 1 ปี	100

การตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายและเมื่อมีหนี้สูญเกิดขึ้นจริงจะหักจากค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ

3.6 พัสดุงเหลือ

พัสดุงเหลือ ณ วันสิ้นงวด บันทึบบัญชีตามราคาทุน โดยถือเกณฑ์วิธีถัวเฉลี่ยเคลื่อนที่ (Moving Average Method) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า อะไหล่เครื่องมือยกขนสินค้าที่เสื่อมสภาพล้าสมัย ตั้งค่าเผื่อพัสดุงเสื่อมสภาพตามจริง

3.7 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ที่มีราคาตั้งแต่ 30,000 บาทขึ้นไป แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จ หักค่าเสื่อมราคาสะสมและขาดทุนจากการลดมูลค่า ส่วนที่มีราคาต่ำกว่า 30,000 บาท ลงมา รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวดบัญชีที่ซื้อมา

ที่ดินที่ได้รับโอนมาเมื่อจัดตั้งการทำเรือฯ ในปี พ.ศ. 2494 รับรู้ด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่โอน

ราคาทุน รวมถึงต้นทุนทางตรงที่เกี่ยวข้องกับการได้มาของสินทรัพย์ ต้นทุนของการก่อสร้าง สินทรัพย์ที่การทำเรือฯ ก่อสร้างเอง รวมถึงต้นทุนของวัสดุ แรงงานทางตรง และต้นทุนทางตรงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสินทรัพย์เพื่อให้สินทรัพย์นั้นอยู่ในสภาพที่พร้อมจะใช้งานได้ตามความประสงค์ ส่วนประกอบของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์แต่ละรายการที่มีอายุการใช้งานไม่เท่ากัน ต้องบันทึกแต่ละส่วนประกอบที่มีนัยสำคัญแยกต่างหากจากกัน การกำหนดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์พิจารณาแต่ละส่วนแยกต่างหากจากกัน เมื่อแต่ละส่วนประกอบนั้นมีสาระสำคัญ

สินทรัพย์จากการบริจาคจะบันทึกคู่กับรายได้สินทรัพย์รับบริจาคหรือการรับรู้ และทยอยรับรู้ รายได้สินทรัพย์รับบริจาคหรือการรับรู้เป็นรายได้เท่ากับค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์จากการบริจาค

กำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ คือ ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายกับมูลค่าตามบัญชีของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ โดยรับรู้สุทธิเป็นรายได้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

การจัดประเภทอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้ใช้งานเป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการใช้งานจากอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้ใช้งานเป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน อสังหาริมทรัพย์นั้นจะถูกจัดประเภทใหม่เป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนด้วยมูลค่าตามบัญชี

ต้นทุนที่เกิดขึ้นในภายหลัง

ต้นทุนในการเปลี่ยนแทนส่วนประกอบจะรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าตามบัญชีของรายการ ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ถ้ามีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่การทำเรือฯ จะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากรายการนั้น และสามารถวัดมูลค่าต้นทุนของรายการนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ ชิ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแทนจะถูกตัดจำหน่ายตามมูลค่าตามบัญชี ต้นทุนที่เกิดขึ้นในการปรับปรุงหรือซ่อมบำรุงที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ที่เกิดขึ้นเป็นประจำจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดขึ้น

ค่าเสื่อมราคา

ค่าเสื่อมราคาคำนวณจากมูลค่าเสื่อมสภาพของสินทรัพย์ ซึ่งประกอบด้วยราคาทุนของสินทรัพย์หรือต้นทุนในการเปลี่ยนแทนอื่น หักด้วยมูลค่าคงเหลือของสินทรัพย์

ค่าเสื่อมราคามันก็เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามเกณฑ์อายุการใช้งาน โดยประมาณของส่วนประกอบของสินทรัพย์แต่ละรายการซึ่งอยู่ในระหว่าง 2-30 ปี

มูลค่าคงเหลือของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ต้องมีการประมาณด้วยมูลค่าที่การทำเรือฯ คาดว่าจะได้รับในปัจจุบันจากการจำหน่ายสินทรัพย์ ประหนึ่งว่าสินทรัพย์มีอายุและสภาพที่คาดว่าจะเสื่อมเมื่อสิ้นสุดอายุการใช้งานให้ประโยชน์ นอกจากนี้ได้มีการสอบทานมูลค่าคงเหลือและอายุการให้ประโยชน์อย่างน้อยทุกสิ้นปี

3.8 ลินทรัพยไมมีตัวตน

โครงการพฒนาระบบบัญชีการเงินบัญชีบริหารและระบบวางแผนทรัพยากรองคกรรวมลิสสิทธิซอฟต์แวร์โปรแกรม SAP และโปรแกรมสำเร็จรูปอื่นเพื่อใช้พฒนาระบบบัญชี เป็นค่าใช้จ่ายในการพฒนาระบบบัญชีการเงินและบัญชีบริหาร ระบบงานทรัพยากรบุคคล ระบบพัสดุ ระบบงานซ่อมบำรุงรักษา และระบบงานสารสนเทศเพื่อบริหารจัดการการทําเรื่อฯ รายจ่ายในการพฒนาซึ่งรับรู้เป็นสินทรัพยแสดงด้วยราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม และขาดทุนจากการลดมูลค่า โดยตัดจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายภายใน 3-5 ปี

3.9 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ได้แก่ อสังหาริมทรัพย์ที่ถือครองเพื่อบริหารประโยชน์จากรายได้ค่าเช่าหรือจากมูลค่าที่เพิ่มขึ้นหรือทั้งสองอย่าง ทั้งนี้ไม่ได้มีไว้เพื่อยขายตามปกติธุรกิจหรือใช้ในการผลิตหรือจัดหาสินค้าหรือให้บริการหรือใช้ในการบริหารงาน

ราคาทุนของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนรวมถึงต้นทุนทางตรงเพื่อให้ได้มา ซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ต้นทุนการก่อสร้างที่การทําเรื่อฯ ก่อสร้างเองรวมถึงต้นทุนวัตถุดิบ ค่าแรงทางตรงและต้นทุนทางตรงอื่นเพื่อให้อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนแสดงในราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและขาดทุนจากการด้อยค่า ค่าเสื่อมราคาจะบันทึกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ซึ่งคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพยแต่ละรายการ

3.10 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ภาระผูกพันของการทําเรื่อฯ กับผลประโยชน์ของพนักงานรับรู้ และวัดมูลค่าผลประโยชน์ของพนักงานแต่ละประเภทดังนี้

1. ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงานการทําเรื่อฯ รับรู้หนี้สินและค่าใช้จ่ายจากวันหยุดพักผ่อนประจำปีที่ยกยอดไปใช้ในปีถัดไป โดยรับรู้ ณ ราคาต้นทุนที่คาดว่าจะมีการยกยอดวันหยุดพักผ่อนประจำปี โดยไม่ได้มีการปรับด้วยอัตราคิดลดให้เป็นปัจจุบัน

2. ผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

2.1 โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน

2.1.1 โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุและโครงการค่ารักษาพยาบาลหลังเกษียณอายุ โดยใช้เทคนิคการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ต้นทุนบริการปัจจุบัน ต้นทุนบริการในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงินและรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้ หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นทันที

2.1.2 โครงการสมทบเงินที่กำหนดไว้เป็นโครงการผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงาน ซึ่งการทําเรื่อฯ จัดตั้งเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่

- โครงการกองทุนสงเคราะห์พนักงานการทําเรื่อฯ จ่ายเงินสมทบเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนไปในกองทุนที่การทําเรื่อฯ จัดตั้งขึ้น โดยไม่ได้แยกเป็นนิติบุคคลจากการทําเรื่อฯ และสมทบเพิ่มเติมให้เท่ากับภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงาน โดยใช้เทคนิคการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ในส่วนของบำเหน็จ บำนาญ และบำเหน็จตกทอด 30 เท่า ต้นทุนบริการปัจจุบัน ต้นทุนบริการในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นทันที

- โครงการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพการทำเรือฯ จ่ายเงินสมทบเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนไปในอีกกิจการหนึ่งแยกต่างหากและจะไม่มีภาระผูกพันตามกฎหมายหรือภาระผูกพันโดยอนุমানที่จะต้องจ่ายสมทบเพิ่มเติมภาระผูกพันในการสมทบเงินเข้าโครงการจะถูกรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายพนักงานในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในระยะเวลาที่พนักงานได้ทำงานให้กับการทำเรือฯ

การทำเรือฯ ได้จดทะเบียนจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ตามทะเบียนเลขที่ 4/2548 มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 7 มิถุนายน 2548 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพฯ มีฐานะเป็นนิติบุคคล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการส่งเสริมการออมทรัพย์และเพื่อเป็นสวัสดิการและหลักประกันแก่พนักงานที่เป็นสมาชิกและครอบครัว ในกรณีที่พนักงานตายหรือลาออกจากงานหรือลาออกจากกองทุนฯ เริ่มรับสมัครพนักงานเข้าเป็นสมาชิกกองทุนฯ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2548 และมีมติคณะกรรมการการทำเรือฯ ครั้งที่ 14/2548 เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2548 ได้อนุมัติให้พนักงานสมัครเข้าเป็นสมาชิกกองทุนฯ เพิ่มเติมตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2548 ผู้สมัครในช่วงเวลาดังกล่าวทั้งสองกลุ่มจะได้รับเงินเพิ่มพิเศษตอบแทนตามมาตรการจูงใจจากการทำเรือฯ เป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 10 ของอัตราเงินเดือน ณ เดือนที่กองทุนฯ รับเข้าเป็นสมาชิกในจำนวนคงที่ จนถึงวันที่พ้นจากสมาชิกภาพของกองทุนฯ และได้รับสิทธิในการคำนวณเงินประเดิม และเงินเพิ่มพิเศษจากฐานของเงินเดือนปีงบประมาณ 2549 ตามข้อบังคับกองทุนฯ กำหนดให้สมาชิกสามารถเลือกจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนฯ ได้ในอัตราร้อยละ 5 หรือ 10 หรือ 12 หรือ 15 ของเงินเดือน และการทำเรือฯ ต้องจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนฯ เป็นอัตราร้อยละ 5 ถึงร้อยละ 12 ของเงินเดือนตามอายุงาน

2.1.3 โครงการผลประโยชน์พนักงานเมื่อเลิกจ้าง การทำเรือฯ แสดงเจตนาผูกพันอย่างชัดเจนเกี่ยวกับการเลิกจ้างและไม่มีความเป็นไปได้ที่จะยกเลิก มีรายละเอียดอย่างเป็นทางการ ทั้งการเลิกจ้างก่อนวันเกษียณตามปกติหรือการสนับสนุนการออกจากงานโดยสมัครใจ ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อการทำเรือฯ เสนอให้มีการออกจากงานโดยสมัครใจและมีความเป็นไปได้ที่จะได้รับการตอบรับข้อเสนอแนะ และสามารถประมาณจำนวนของการยอมรับข้อเสนอได้อย่างสมเหตุสมผล มีการคิดลดกระแสเงินสด หากระยะเวลาการจ่ายผลประโยชน์เกินกว่า 12 เดือน นับจากวันที่รายงาน ได้แก่ โครงการเกษียณอายุที่กำหนด

2.2 โครงการผลประโยชน์พนักงานระยะยาวอื่น โดยใช้เทคนิคการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ต้นทุนบริการปัจจุบัน ต้นทุนบริการในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในงวดที่เกิดรายการ ได้แก่ เงินตอบแทนการทำงานครบ 15/25 ปี และสวัสดิการกรณีทุพพลภาพหรือถึงแก่กรรมจากการทำงาน

3.11 ประมาณการหนี้สิน

ประมาณการหนี้สินจะรับรู้ต่อเมื่อการทำเรือฯ มีภาระหนี้สินตามกฎหมายหรือจากการอนุমানที่เกิดขึ้น อันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตและมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าการทำเรือฯ จะเสียประโยชน์เชิงเศรษฐกิจไปเพื่อจ่ายชำระภาระหนี้สินดังกล่าวและตามประมาณการที่น่าเชื่อถือของจำนวนที่ต้องจ่าย

3.12 การด้อยค่าของสินทรัพย์

มูลค่าสินทรัพย์ตามบัญชีของการทำเรือฯ ได้รับการทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานว่ามีข้อบ่งชี้เรื่องการด้อยค่าหรือไม่ ในกรณีที่มีข้อบ่งชี้จะทำการประมาณมูลค่าสินทรัพย์ที่คาดว่าจะได้รับคืน ขาดทุนจากการด้อยค่า รับรู้เมื่อมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ขาดทุนจากการด้อยค่า บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดขึ้น

การคำนวณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน

มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน หมายถึง มูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์หรือมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หักต้นทุนในการขายแล้วแต่มูลค่าใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์ ประมาณการกระแสเงินสดที่จะได้รับในอนาคตจะคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันเพื่อให้สะท้อนมูลค่าที่อาจประเมินได้ในตลาดปัจจุบัน ซึ่งแปรไปตามเวลาและความเสี่ยงที่มีต่อสินทรัพย์ สำหรับสินทรัพย์ที่ไม่ก่อให้เกิดกระแสเงินสดรับโดยอิสระจากสินทรัพย์อื่น จะพิจารณามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนรวมกับหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดที่สินทรัพย์นั้นเกี่ยวข้องด้วย

การกลับรายการด้อยค่า

ขาดทุนจากการด้อยค่าจะถูกกลับรายการ หากการทำเรื่อง ประเมินว่ามีข้อบ่งชี้ที่แสดงให้เห็นว่า ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่เคยรับรู้ในงวดก่อนได้หมดไปหรือลดลง โดยการทำให้เรื่อง จะประมาณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์นั้น ขาดทุนจากการด้อยค่าจะถูกกลับรายการเพียงเท่าที่มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่เกินกว่ามูลค่าตามบัญชีภายหลังหักค่าเสื่อมราคาหรือค่าตัดจำหน่าย เสมือนหนึ่งไม่เคยมีการบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่ามาก่อน

3.13 กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง

กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง จัดตั้งขึ้นตามระเบียบการทำเรื่องแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง พ.ศ. 2528 ซึ่งได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการทำเรื่อง โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 29 (1) แห่งพระราชบัญญัติการทำเรื่องแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเงินกองทุนสำหรับการประกันภัยในทรัพย์สินของการทำเรื่อง

สินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนประกันภัยฯ ได้แสดงรวมอยู่ในสินทรัพย์และหนี้สินของการทำเรื่อง ส่วนของทุนแสดงไว้ในกำไรสะสมที่จัดสรรแล้วของการทำเรื่อง รายได้และค่าใช้จ่ายของกองทุนประกันภัยฯ รับรู้เป็นรายได้และค่าใช้จ่ายของการทำเรื่อง

4. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
เงินสด	112.66	172.28
เงินฝากธนาคารประเภท		
- กระแสรายวัน	(9.97)	(9.57)
- ออมทรัพย์	2,260.67	4,149.12
- ประจำ 3 เดือนไม่มีภาระผูกพัน	4,532.20	1,844.92
รวม	6,895.56	6,156.75

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 6,895.56 ล้านบาท เป็นของการทำเรื่อง จำนวน 6,535.29 ล้านบาท กองทุนสงเคราะห์ฯ จำนวน 224.23 ล้านบาท และกองทุนประกันภัยฯ จำนวน 136.04 ล้านบาท

5. เงินลงทุนชั่วคราว ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
เงินฝากธนาคารประเภทประจำเกิน 3 เดือน		
- มีภาระผูกพัน	10.16	10.01
- ไม่มีภาระผูกพัน	2,903.94	2,484.46
รวม	2,914.10	2,494.47

เงินฝากธนาคารประเภทประจำเกิน 3 เดือน มีภาระผูกพัน จำนวน 10.16 ล้านบาท การทำเรื่อง ได้นำไปค้ำประกัน การใช้ไฟฟ้า จำนวน 0.30 ล้านบาท และค้ำประกันเงินกู้เพื่อที่อยู่อาศัยของโครงการพัฒนาเคหะชุมชนคลองเตยระยะที่ 3 จำนวน 9.86 ล้านบาท ส่วนเงินฝากธนาคารประเภทประจำเกิน 3 เดือน ไม่มีภาระผูกพัน จำนวน 2,903.94 ล้านบาท เป็นของท่าเรือกรุงเทพ จำนวน 400.31 ล้านบาท กองทุนประกันภัย จำนวน 2,503.63 ล้านบาท

6. ลูกหนี้การค้า ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
ลูกหนี้การค้า	1,218.32	1,233.53
หัก ค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญ	(253.51)	(163.75)
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	964.81	1,069.78

ลูกหนี้การค้า แยกตามอายุหนี้ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

อายุหนี้	2562	2561
ยังไม่ได้ถึงกำหนดชำระ	939.70	989.98
เกินกว่า 3 เดือน - 6 เดือน	2.38	158.05
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	95.66	3.13
เกินกว่า 1 ปี	180.58	82.37
รวม	1,218.32	1,233.53

ค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญ จำนวน 253.51 ล้านบาท เป็นของลูกหนี้ค่าภาระ จำนวน 225.04 ล้านบาท ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน อาคาร ไฟฟ้า และน้ำประปา จำนวน 28.15 ล้านบาท และลูกหนี้ประกันค่าภาระเรือ จำนวน 0.32 ล้านบาท

7. ลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
ลูกหนี้เงินยืมโดยตรง	1.41	4.10
ลูกหนี้ขาดใช้ค่าเสียหาย	0.15	0.15
ลูกหนี้เบ็ดเตล็ด	3.10	2.43
รวม	4.66	6.68
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(2.43)	(2.43)
ลูกหนี้อื่น - สุทธิ	2.23	4.25

8. ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
ลูกหนี้เงินกู้ทั่วไป	73.03	84.00
ลูกหนี้เงินกู้เพื่อที่อยู่อาศัย	2.33	2.35
ลูกหนี้เงินกู้เพื่อซื้อรถจักรยานยนต์	0.11	0.21
ลูกหนี้เงินกู้พิเศษ	17.62	23.59
รวม	93.09	110.15
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(2.18)	(2.18)
รวม	90.91	107.97
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานยังไม่ถึงกำหนดชำระ	90.91	107.97

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานมีค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ที่คาดว่าจะเกิดความเสียหาย เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด จำนวน 2.18 ล้านบาท

9. พัสดุคงเหลือ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
อะไหล่เครื่องมือยกขนสินค้า	129.16	131.38
อะไหล่เรือ	7.62	7.62
อุปกรณ์ไฟฟ้าและโทรศัพท์	5.40	5.59
วัสดุซ่อมแซมอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	2.51	2.71
น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	9.54	8.75
เครื่องเขียนแบบพิมพ์และของใช้สิ้นเปลือง	5.36	5.90
อุปกรณ์ประปาและสุขาภิบาล	0.96	0.97
อะไหล่รถยนต์และเครื่องมือกล	0.15	0.26
อะไหล่เครื่องมือทุ่นแรง-ท่าเรือภูมิภาค	2.76	2.83
พัสดุดำยาและเวชภัณฑ์	4.97	3.34
พัสดุอื่นๆ	4.68	27.39
รวม	173.11	196.74
หัก สำรองพัสดุเสื่อมสภาพ	(85.49)	(82.91)
รวมพัสดุคงเหลือ	87.62	113.83

ในระหว่างปี 2562 การท่าเรือฯ ได้กลับรายการค่าเผื่อพัสดุเสื่อมสภาพ จำนวน 0.24 ล้านบาท เนื่องจากเบิกใช้พัสดุและจำหน่ายพัสดุคงเหลือที่มีการตั้งสำรองพัสดุเสื่อมสภาพ และมีการตั้งสำรองพัสดุเสื่อมสภาพในปีนี้ จำนวน 2.82 ล้านบาท

10. สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคารค้างรับ	19.43	12.57
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	3.06	1.29
เงินมัดจำ	0.53	0.53
ภาษีซื้อรอเครดิต	40.76	41.97
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ	0.17	0.26
รวม	63.95	56.62

11. รายได้ค่าเช่าอเรียกเก็บ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
ยอดยกมา	17,119.85	16,786.85
บวก รายได้ตามวิธีเส้นตรง	3,579.75	3,600.22
หัก รายได้ตามสัญญา	(3,607.76)	(3,267.22)
ยอดยกไป	17,091.84	17,119.85

การทำเช่าเรือ มีสัญญาที่มีอายุตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป จำนวน 66 สัญญา ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ท่าเรือกรุงเทพ (สัญญา)	ท่าเรือแหลมฉบัง (สัญญา)	รวม
สัญญาเช่าพื้นที่	6	47	53
สัญญาเช่าที่เพื่อประกอบการให้บริการท่าเรือ	-	13	13
รวม	6	60	66

12. อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน		
	ที่ดิน	อาคารและ สิ่งปลูกสร้าง	รวม
ราคาทุน			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561	296.92	13,866.16	14,163.08
บวก โอนเปลี่ยนประเภท	-	3.66	3.66
ณ วันที่ 30 กันยายน 2562	296.92	13,869.82	14,166.74
ค่าเสื่อมราคาสะสม			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561	-	8,218.47	8,218.47
บวก ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	347.87	347.87
โอนเปลี่ยนประเภท	-	2.70	2.70
ณ วันที่ 30 กันยายน 2562	-	8,569.04	8,569.04
ราคาตามบัญชี - สุทธิ			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561	296.92	5,647.69	5,944.61
ณ วันที่ 30 กันยายน 2562	296.92	5,300.78	5,597.70

ค่าเสื่อมราคาอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนประจำปี จำนวน 350.57 ล้านบาท เป็นค่าเสื่อมราคาของกลุ่มสินทรัพย์จากการบริจาค จำนวน 18.91 ล้านบาท

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

การท่าเรือแห่งประเทศไทย	ยอดตามบัญชี ณ วันที่ 30 กันยายน 2562		
	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน		
	ทุน	ค่าเสื่อมราคาสะสม	ราคาตามบัญชีสุทธิ
ที่ดินที่การทำเรือฯ ถือครองไว้เพื่อประโยชน์จาก รายได้ค่าเช่าและการเพิ่มขึ้นของราคาในอนาคต ท่าเรือกรุงเทพ			
ที่ดินเปล่าภายใต้สัญญาเช่าที่ดิน	16,117,562.68	-	16,117,562.68
ท่าเรือแหลมฉบัง			
ที่ดินเปล่าภายใต้สัญญาเช่าที่ดิน	231,819,739.61	-	231,819,739.61
ที่ดินการเคหะ/บ้านพัก	20,168,283.63	-	20,168,283.63
	251,988,023.24	-	251,988,023.24
ที่ดินว่างเปล่า	28,818,347.62	-	28,818,347.62
รวมที่ดิน	296,923,933.54	-	296,923,933.54
กลุ่มอาคารให้เช่าภายใต้สัญญาเช่า ดำเนินงาน ท่าเรือกรุงเทพ			
อาคารพาณิชย์และแฟลตชุมชนฯ	802,252,406.27	(597,806,365.97)	204,446,040.30
โอนเปลี่ยนประเภท	3,654,166.40	(2,702,159.57)	952,006.83
	805,906,572.67	(600,508,525.54)	205,398,047.13
อาคารคลังสินค้า	16,200,833.75	(16,193,666.68)	7,167.07
อาคารสำนักงาน	31,545,892.97	(19,671,011.50)	11,874,881.47
	853,653,299.39	(636,373,203.72)	217,280,095.67
ท่าเรือแหลมฉบัง			
สิ่งปลูกสร้างบนพื้นที่ให้เช่า	13,016,169,617.19	(7,932,676,389.93)	5,083,493,227.26
รวมอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	13,869,822,916.58	(8,569,049,593.65)	5,300,773,322.93
รวม	14,166,746,850.12	(8,569,049,593.65)	5,597,697,256.47

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนของการท่าเรือฯ ประกอบด้วย

ที่ดินที่การทำเรือฯ ถือครองไว้เพื่อประโยชน์จากรายได้ค่าเช่าและการเพิ่มขึ้นของราคาในอนาคต จำนวน 4,268.99 ไร่ ตั้งอยู่ที่ท่าเรือกรุงเทพ 682.19 ไร่ และท่าเรือแหลมฉบัง 3,586.80 ไร่ ซึ่งได้ให้บุคคลภายนอกเช่าภายใต้สัญญาเช่าที่ดินทั้งระยะสั้นและระยะยาว ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 ที่ดินให้เช่าดังกล่าวมีมูลค่าตามบัญชี จำนวน 268.10 ล้านบาท และมูลค่ายุติธรรม จำนวน 41,376.52 ล้านบาท ซึ่งประเมินขึ้นโดยอ้างอิงจากราคาประเมินที่ดินของกรมธนารักษ์สำหรับปี 2559 - 2562 กรณีท่าเรือกรุงเทพ ส่วนท่าเรือแหลมฉบัง อ้างอิงจากราคาประเมินที่ดินของสำนักงานที่ดินที่ประเมินให้ท่าเรือแหลมฉบัง โดยเฉพาะสำหรับปี 2559 - 2562

ที่ดินว่างเปล่าที่เป็นกรรมสิทธิ์ของกิจการตั้งอยู่ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน 432 ไร่ ไม่ได้มีไว้เพื่อใช้ในการให้บริการ หรือใช้ในการบริหารงานของกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 ที่ดินว่างเปล่ามีมูลค่าตามบัญชีจำนวน 28.82 ล้านบาท และมีมูลค่ายุติธรรมจำนวน 432.47 ล้านบาท โดยอ้างอิงจากราคาประเมินที่ดินของสำนักงานที่ดินที่ประเมินให้ท่าเรือแหลมฉบัง โดยเฉพาะสำหรับปี 2559 - 2562

อาคารพาณิชย์และแฟลตชุมชน อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ได้ให้บุคคลภายนอกเช่าภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 มีราคาทุนจำนวน 853.65 ล้านบาท มูลค่าตามบัญชีจำนวน 217.28 ล้านบาท และมีมูลค่ายุติธรรมจำนวน 1,844.53 ล้านบาท ซึ่งประเมินด้วยวิธีต้นทุนทดแทน โดยพิจารณาการเสื่อมราคาจากการเสื่อมทางกายภาพ การเสื่อมราคาของประโยชน์ใช้สอยและการเสื่อมราคาเนื่องจากปัจจัยภายนอก

กลุ่มสินทรัพย์ประเภทสิ่งปลูกสร้างภายใต้สัญญาเช่าประกอบรถแท็กซี่จำนวน 13 ท่า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ได้ให้บริษัทเอกชนเช่าประกอบรถและบริหารงานท่าเทียบเรือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 มีราคาทุนจำนวน 13,016.17 ล้านบาท มีมูลค่าตามบัญชีจำนวน 5,083.49 ล้านบาท และมีมูลค่ายุติธรรมจำนวน 43,700.00 ล้านบาท ซึ่งประเมินขึ้นโดยกิจการด้วยวิธีรายได้ (Income Method, DCF Technique)

จำนวนเงินที่เกี่ยวข้องกับอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนที่ได้รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ได้แก่

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
รายได้ค่าเช่าที่ดิน อาคารและคลังสินค้า	1,469.10	1,270.98
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานโดยตรงที่เกิดจากอสังหาริมทรัพย์		
เพื่อการลงทุนซึ่งก่อให้เกิดรายได้ค่าเช่าสำหรับปี	350.57	352.04

ณ 30 กันยายน 2562 การท่าเรือฯ มีอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม แยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน			
ที่ดิน - ที่การท่าเรือฯ ถือเพื่อประโยชน์จากรายได้ค่าเช่า	41,376.52		
ที่ดิน - ที่ดินว่างเปล่าท่าเรือแหลมฉบัง	432.47		
อาคารพาณิชย์และแฟลตชุมชน อาคารสำนักงานและอาคารคลังสินค้าท่าเรือกรุงเทพ		1,844.53	
กลุ่มสินทรัพย์ประเภทสิ่งปลูกสร้างภายใต้สัญญาเช่าประกอบรถแท็กซี่จำนวน 13 ท่า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง			43,700.00

13. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ที่ดิน	สิ่งปลูกสร้าง	สินทรัพย์ ลอยน้ำ	เครื่องมือ ยกขนสินค้า	สินทรัพย์อื่น		รวม	
					การทำเรือฯ	กองทุน สงเคราะห์ฯ		กองทุน ประกันภัยฯ
ราคาทุน								
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561	73.58	8,885.49	8,191.07	10,223.29	3,960.36	0.06	0.04	31,333.89
ซื้อ	-	3.83	-	-	11.15	-	-	14.98
โอนมาจากสินทรัพย์ระหว่าง ก่อสร้างและติดตั้ง	-	209.04	52.44	320.97	408.64	-	-	991.09
โอนเปลี่ยนประเภทไป อสังหาริมทรัพย์ เพื่อการลงทุน	-	(3.66)	-	-	-	-	-	(3.66)
จำหน่าย	-	(0.01)	(42.69)	(20.70)	(101.43)	-	-	(164.83)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2562	73.58	9,094.69	8,200.82	10,523.56	4,278.72	0.06	0.04	32,171.47
ค่าเสื่อมราคาสะสม								
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561	-	4,368.09	3,998.00	6,859.75	3,187.31	0.06	0.04	18,413.25
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	273.84	287.08	567.15	212.37	-	-	1,340.44
โอนเปลี่ยนประเภท	-	(2.70)	-	-	-	-	-	(2.70)
จำหน่าย	-	(0.01)	(41.32)	(19.67)	(94.75)	-	-	(155.75)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2562	-	4,639.22	4,243.76	7,407.23	3,304.93	0.06	0.04	19,595.24
ค่าเผื่อการด้อยค่า								
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561	-	-	-	-	6.54	-	-	6.54
ค่าเผื่อการด้อยค่าสำหรับปี	-	-	-	-	(6.52)	-	-	(6.52)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2562	-	-	-	-	0.02	-	-	0.02
ราคาตามบัญชี - สุทธิ								
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561	73.58	4,517.40	4,193.07	3,363.54	766.51	-	-	12,914.10
ณ วันที่ 30 กันยายน 2562	73.58	4,455.47	3,957.06	3,116.33	973.77	-	-	12,576.21

ในงวดบัญชีปี 2562 การทำเรือฯ มีค่าเสื่อมราคาประจำปีจำนวน 1,340.44 ล้านบาท เป็นค่าเสื่อมราคาของกลุ่มสินทรัพย์จากการบริจาคจำนวน 7.31 ล้านบาท

14. สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562				2561
	ยอดยกมา	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอดยกไป	
งานระหว่างก่อสร้าง	1,546.83	422.14	(556.68)	1,412.29	1,546.83
สินทรัพย์ระหว่างสั่งซื้อ	217.55	620.84	(487.62)	350.77	217.55
งานซ่อมบำรุงระหว่างดำเนินการ	2.44	44.42	(36.53)	10.33	2.44
รวม	1,766.82	1,087.40	(1,080.83)	1,773.39	1,766.82

ในงวดบัญชีปี 2562 การทำเรื่อง มีงานที่เพิ่มขึ้นจำนวน 1,087.40 ล้านบาท ส่วนหนึ่งเป็นการโอนมาจากเงินล่วงหน้าจำนวน 84.87 ล้านบาท

15. สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่าย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่าย	333.57	334.58
หัก ตัดจ่ายระหว่างปี	(0.07)	(1.01)
รวม	333.50	333.57

สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่ายเป็นโครงการที่การทำเรื่อง ดำเนินการเพื่อพัฒนาเคหะชุมชนคลองเตยร่วมกับการเคหะแห่งชาติ มีวัตถุประสงค์ในการรื้อย้ายชุมชนแออัดออกจากที่ดินของการทำเรื่อง จำนวน 4,200 ครอบครัวยุคและชุมชนแออัดบริเวณลี้ก 7-12 จำนวน 600 หน่วย เพื่อพัฒนาพื้นที่สำหรับใช้ในกิจการของการทำเรื่อง ประกอบด้วยการก่อสร้างอาคารแฟลตในที่ดินของการทำเรื่อง จำนวน 1,680 หน่วย ซึ่งการทำเรื่อง ได้สร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วและการจัดหาที่ดินแปลงนอกเขตการทำเรื่อง โดยการจัดซื้อที่ดินบริเวณซอยวัชรพลและบริเวณหนองจอก ซึ่งจะตัดเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อชุมชนย้ายไปอยู่อาศัยและโอนกรรมสิทธิ์แล้ว

ในงวดบัญชีปี 2562 มีการโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินซอยวัชรพลให้กับชาวชุมชนทั้งสิ้น 1 ราย เนื้อที่รวม 19.5 ตารางวา ละ 3,533.69 บาท รวมเป็นจำนวนเงิน 0.07 ล้านบาท คงเหลือที่ดินซอยวัชรพลที่ยังไม่ได้โอนกรรมสิทธิ์ เนื้อที่รวม 25-0-25.70 ไร่ คิดเป็น 10,025.70 ตารางวา มูลค่าที่ดิน 35.43 ล้านบาท และที่ดินบริเวณหนองจอกจำนวน 214 ไร่ แบ่งเป็น 2,140 แปลง มูลค่าที่ดิน 298.07 ล้านบาท ยังไม่มีการรื้อย้ายและการโอนกรรมสิทธิ์ให้กับชาวชุมชนแต่อย่างใด

16. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	โครงการพัฒนาระบบบัญชีและ ระบบวางแผนทรัพยากรบุคคล	ลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์ โปรแกรมสำเร็จรูปอื่นๆ	รวม
ราคาทุน			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561	82.98	520.07	603.05
ซื้อ	-	0.32	0.32
จำหน่ายสินทรัพย์	-	(12.96)	(12.96)
โอนมาจากสินทรัพย์ระหว่าง ก่อสร้างและติดตั้ง	-	89.74	89.74
ณ วันที่ 30 กันยายน 2562	82.98	597.17	680.15
ค่าเสื่อมราคาสะสม			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561	82.98	320.59	403.57
ค่าตัดจำหน่าย	-	84.31	84.31
จำหน่ายสินทรัพย์	-	(12.11)	(12.11)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2562	82.98	392.79	475.77
ค่าเผื่อการด้อยค่า			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561	-	0.85	0.85
จำหน่ายสินทรัพย์	-	(0.85)	(0.85)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2562	-	-	-
ราคาตามบัญชี - สุทธิ			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561	-	198.63	198.63
ณ วันที่ 30 กันยายน 2562	-	204.38	204.38

ในงวดบัญชีปี 2562 การทำเรือฯ มีค่าตัดจำหน่ายประจำปีจำนวน 84.31 ล้านบาท เป็นค่าตัดจำหน่ายของกลุ่มสินทรัพย์จากการบริจาคจำนวน 0.66 ล้านบาท

17. เจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
ค่าแรงและค่าล่วงเวลาค้างจ่าย	178.11	188.31
โบนัสกรรมการและพนักงานค้างจ่าย	569.61	659.27
เงินบำนาญและเงินบำเหน็จตกทอดค้างจ่าย	7.71	8.29
ค่าเช่าที่ดิน อาคารและคลังสินค้า	18.57	41.10
ค่าตอบแทนจากการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ (Fixed Fee) และประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee)	474.19	435.84
ค่าผ่านท่าอัตโนมัติ	0.04	0.04
อื่นๆ	105.49	106.22
รวม	1,353.72	1,439.07

18. รายได้แผ่นดินค้างนำส่งคลัง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
รายได้แผ่นดินค้างนำส่งคลัง		
ณ วันต้นงวด	4,502.70	2,777.00
บวก สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง		
- จากกำไรสุทธิประจำปี	4,015.65	4,502.70
- ตั้งเพิ่มเติมจากปี 2561	257.30	-
รวม	8,775.65	7,279.70
หัก นำส่งกระทรวงการคลัง	(4,760.00)	(2,777.00)
ณ วันที่ 30 กันยายน	4,015.65	4,502.70

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 การท่าเรือฯ ได้สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลังจากกำไรสุทธิประจำปีในอัตรา ร้อยละ 65 ของกำไรสุทธิก่อนค่าใช้จ่ายสำรองโบนัส จำนวน 4,015.65 ล้านบาท และได้ตั้งสำรองเพิ่มเติมจากรายงานการเงิน ปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561 ตามเอกสารงบประมาณฉบับที่ 2 ประมาณการรายรับประจำปีงบประมาณ 2562 จำนวน 257.30 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2561 การท่าเรือฯ ได้นำส่งรายได้แผ่นดิน งวดที่ 1 ประจำปี 2561 จำนวน 2,100.00 ล้านบาท เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2562 ได้นำส่งรายได้แผ่นดิน งวดที่ 2 ประจำปี 2561 จำนวน 2,660.00 ล้านบาท

19. หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
เจ้าหนี้กรรมสรรพากร	57.56	68.13
เงินมัดจำและเงินประกัน	266.99	322.62
เงินฝากเพื่อถอนคืน	13.37	13.40
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	5.35	4.44
ภาษีขายรอการชำระ	46.31	39.17
ภาษีเงินได้นิติบุคคลหัก ณ ที่จ่าย	1.11	0.82
เจ้าหนี้บริษัทผู้ประกอบการท่าเรือ	2.06	2.00
เช็คจ่ายระหว่างทาง	46.10	10.75
เงินรับฝากค่าภาษีโรงเรือน	8.34	7.61
หนี้สินหมุนเวียนอื่นๆ	0.92	1.26
รวม	448.11	470.20

20. รายได้สินทรัพย์รับบริจาคการรับรู้ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
ยอดยกมา	219.37	249.89
หัก รับรู้เป็นรายได้	(26.20)	(30.52)
ยอดคงเหลือ	193.17	219.37

21. เงินสะสมและดอกเบียเงินสะสมค้างจ่าย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562		2561	
	เงินสะสม ค้างจ่าย	ดอกเบียเงินสะสม ค้างจ่าย	รวม	รวม
ยอดยกมา	154.49	239.01	393.50	424.66
บวก เพิ่มระหว่างปี	13.41	32.70	46.11	48.36
รวม	167.90	271.71	439.61	473.02
หัก จ่ายระหว่างปี	(13.05)	(23.62)	(36.67)	(79.52)
ยอดคงเหลือ	154.85	248.09	402.94	393.50

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 เงินสะสมและดอกเบียเงินสะสมค้างจ่าย จำนวน 402.94 ล้านบาท การท่าเรือฯ จ่ายให้เมื่อพนักงานออกจากงานหรือพ้นสภาพการเป็นพนักงาน

22. การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

จำนวนที่รับรู้ในงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 และ 2561 มีดังต่อไปนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
1. ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน		
โครงการวันลาหยุดพักผ่อนประจำปีสะสม	45.70	42.80
2. ผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน		
ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน		
โครงการเงินทดแทนเกษียณอายุ	1,451.04	984.06
โครงการกองทุนสงเคราะห์	11,360.93	12,061.52
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	4,286.53	4,600.86
รวม ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน	17,098.50	17,646.44
ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น		
โครงการผลตอบแทนการทำงานระยะยาว	8.50	8.99
โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	50.08	21.49
รวม ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	58.58	30.48
รวม ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์พนักงาน	17,202.78	17,719.72

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
ภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน แสดงดังต่อไปนี้		
มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	17,157.08	17,676.92

การเปลี่ยนแปลงของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 และ 2561 มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันต้นงวด 1 ตุลาคม	17,719.72	18,272.02
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	321.15	343.87
ต้นทุนดอกเบี้ย	455.32	463.79
ต้นทุนบริการในอดีต	358.13	-
รายการที่เกิดขึ้นจริง	(1,119.25)	(1,359.96)
กำไรตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(532.29)	-
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันสิ้นงวด 30 กันยายน	17,202.78	17,719.72

ค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 และ 2561 มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
โครงการวันลาหยุดพักผ่อนประจำปีสะสม	6.53	1.35
โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	429.94	71.65
โครงการกองทุนสงเคราะห์	473.86	444.23
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	222.41	225.66
โครงการผลตอบแทนพิเศษก่อนเกษียณอายุ	-	62.87
โครงการผลตอบแทนการทำงานระยะยาว	1.37	1.41
โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	0.49	0.49
รวม ค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	1,134.60	807.66

กำไรตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 และ 2561 มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	(85.92)	-
โครงการกองทุนสงเคราะห์	281.26	-
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	366.73	-
โครงการผลตอบแทนการทำงานระยะยาว	0.09	-
โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	(29.87)	-
รวม กำไรตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	532.29	-

ส่วนที่ 1 สารจากผู้บริหาร	ส่วนที่ 2 คณะผู้บริหาร และนายกสมาคม	ส่วนที่ 3 ประวัติ และการพัฒนาองค์กร	ส่วนที่ 4 ผลการบริหาร การปฏิบัติงาน	ส่วนที่ 5 การกำกับดูแลองค์กร	ส่วนที่ 6 ความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ	ส่วนที่ 7 รายงาน ของผู้สอบบัญชี
------------------------------	---	---	---	---------------------------------	---	---------------------------------------

ข้อสมมติฐานหลักในการประมาณการตามหลักการคณิตศาสตร์ประกันภัยมีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2562 ร้อยละ	2561 ร้อยละ
อัตราคิดลด		
โครงการเงินทดแทนเกษียณอายุ	2.03	2.10
โครงการกองทุนสงเคราะห์	2.40 และ 3.40	2.50 และ 2.80
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	2.40 และ 3.40	2.50 และ 2.80
โครงการผลตอบแทนการทำงานระยะยาว	2.03	2.10
โครงการผลตอบแทนพิเศษก่อนเกษียณอายุ	-	2.10
โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	2.03 และ 2.40	2.50
อัตราการเพิ่มขึ้นของเงินเดือนในอนาคต (เฉลี่ย)	7.12	6.50
อัตราเงินเฟ้อ	-	2.20
แนวโน้มทองคำ	3.85	-
อัตราการเติบโตของค่ารักษาพยาบาล	8.00	5.60
อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน		
อายุ 0-20 ปี	-	-
อายุ 21-30 ปี	1.30	1.00
อายุ 31-40 ปี	1.05	1.00
อายุ 41-50 ปี	0.03	0.20
อายุ 51-60 ปี	-	-

ข้อสมมติฐานที่เกี่ยวกับการมรณะ อ้างอิงตามตารางมรณะ พ.ศ. 2560 ซึ่งเป็นข้อมูลทางสถิติที่เผยแพร่ทั่วไป ตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของข้อสมมติหลักในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกระทบต่อการผูกพันโครงการผลประโยชน์พนักงาน						
	การเปลี่ยนแปลงข้อสมมติ		การเพิ่มขึ้นของข้อสมมติ		การลดลงของข้อสมมติ	
	2562 ร้อยละ	2561 ร้อยละ	2562 ล้านบาท	2561 ล้านบาท	2562 ล้านบาท	2561 ล้านบาท
อัตรามรณะของผู้ได้รับผลประโยชน์	20	-	(2.38)	-	2.86	-
อัตรามรณะ	20	-	(1,324.09)	-	1,758.15	-
อัตราหมุนเวียนพนักงาน	1	-	(465.47)	-	36.91	-
อัตรามรณะจากการทำงาน	0.0001	-	14.46	-	(14.59)	-
อัตราคิดลด	1	1	(1,760.52)	(1,801.60)	2,134.46	2,181.58
อัตราขึ้นเงินเดือน	1	1	373.18	262.90	(482.85)	(275.90)
อัตราเงินเฟ้อ	-	1	-	0.94	-	(0.79)
อัตราแนวโน้มค่ารักษาพยาบาล	1	1	728.59	854.05	(594.47)	(690.80)
อัตราแนวโน้มราคาทอง	1	-	0.86	-	(0.73)	-

เมื่อวันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2562 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2562 ได้ถูกประกาศในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อพ้นกำหนด 30 วัน นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ ได้แก่ ค่าชดเชยสำหรับพนักงานที่เกษียณอายุ และมีอายุงานมากกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี จะเปลี่ยนจากจำนวน 300 วันของค่าจ้างอัตราสุดท้าย เป็น 400 วันของค่าจ้างอัตราสุดท้าย

ต่อมา ประกาศของคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์เรื่อง มาตรฐานขั้นต่ำของสภาพการจ้างในรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ 4) ภายใต้พระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2562 เพื่อเป็นการปรับปรุงมาตรฐานขั้นต่ำของสภาพการจ้างสำหรับลูกจ้างรัฐวิสาหกิจเกี่ยวกับอัตราค่าชดเชย และอัตราเงินเพื่อตอบแทนความชอบในการทำงาน เนื่องจากพ้นจากตำแหน่งเพราะเหตุเกษียณอายุ โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการทำเรื่อง คือ ลูกจ้างผู้ได้ปฏิบัติงานในช่วงก่อนเกษียณอายุติดต่อกันครบตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไป ให้ได้รับเงินค่าตอบแทนความชอบในการทำงานเท่ากับค่าจ้างอัตราสุดท้าย 400 วัน ทั้งนี้ ให้มีผลบังคับใช้แก่ลูกจ้างที่เกษียณอายุตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน 2562 เป็นต้นไป ส่งผลให้ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานในงบการเงินเพิ่มขึ้น 358.13 ล้านบาท การทำเรื่อง ได้บันทึกผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว โดยรับรู้ต้นทุนบริการในอดีตเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จแล้ว

23. ประมาณการหนี้สิน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	การฟ้องร้องคดี ค่าล่วงเวลา	การฟ้องร้องคดี อื่นๆ	รวม
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561	28.45	10.13	38.58
ประมาณการหนี้สินเพิ่ม	1.54	6.53	8.07
ประมาณการหนี้สินลด	(8.96)	(3.09)	(12.05)
จ่ายชำระประมาณการหนี้สิน	(1.03)	(3.39)	(4.42)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2562	20.00	10.18	30.18

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 การทำเรื่อง ได้รับรู้ประมาณการหนี้สินจากการถูกฟ้องร้องดำเนินคดีดังกล่าวข้างต้นจำนวน 58 คดี จำนวนเงิน 30.18 ล้านบาท โดยเป็นคดีที่การทำเรื่อง ถูกฟ้องร้องคดีค่าล่วงเวลาจำนวน 54 คดี จำนวนเงิน 20.00 ล้านบาท และคดีอื่นๆ จำนวน 4 คดี จำนวนเงิน 10.18 ล้านบาท

ประมาณการหนี้สินเพิ่มขึ้นจำนวนเงิน 8.07 ล้านบาท เกิดจากการบันทึกดอกเบี้ยตามคำพิพากษาศาลจำนวนเงิน 1.94 ล้านบาท โดยเป็นคดีค่าล่วงเวลาจำนวนเงิน 1.06 ล้านบาท คดีอื่นๆ จำนวนเงิน 0.88 ล้านบาท และเกิดจากบันทึกหนี้สินตามคำพิพากษาศาลเพิ่มจำนวน 5 คดี จำนวนเงิน 6.13 ล้านบาท

ประมาณการหนี้สินลดลงจำนวนเงิน 12.05 ล้านบาท เกิดจากการกลับรายการประมาณการหนี้สิน โดยมีส่วนที่ปรับลดจำนวนคดี 2 คดี จ่ายชำระประมาณการหนี้สินจำนวนเงิน 4.42 ล้านบาท เป็นคดีที่การทำเรื่อง ถูกฟ้องร้องคดีค่าล่วงเวลาจำนวน 7 คดี จำนวนเงิน 1.03 ล้านบาท และคดีอื่นๆ จำนวน 5 คดี จำนวนเงิน 3.39 ล้านบาท

24. ทุน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
ทุนทำเรื่องกรุงเทพ		
ทุนประเดิม	97.18	97.18
ทุนดำเนินการทำเรื่องพาณิชย์สัตว์หีบ	117.22	117.22
ทุนพัฒนาเศรษฐกิจ	9.79	9.79
เงินกู้และดอกเบี้ยที่รัฐบาลจ่ายแทน	82.08	82.08
ทุนดำเนินการหน่วยบำรุงรักษาร่องน้ำสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา	3.24	3.24
	309.51	309.51
ทุนทำเรื่องแหลมฉบัง		
ทุนจากงบประมาณแผ่นดิน	6,688.23	6,688.23
ทุนจากการร่นำเงินส่งคลังเพื่อเป็นเงินบาทสมทบเงินกู้	40.00	40.00
ทุนได้รับจัดสรรจากเงินกู้เพื่อการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจงวดที่ 2 (SAL2)	96.74	96.74
ทุนจากการรับโอนสินทรัพย์จากทำเรื่องพาณิชย์สัตว์หีบ	100.07	100.07
	6,925.04	6,925.04
รวม	7,234.55	7,234.55

25. กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน ประกอบด้วย

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 และ 2561 สินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
สินทรัพย์		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	224.23	203.56
รายการระหว่างกัน - ลูกหนี้ การทำเรื่องฯ ภาระผูกพัน	28,160.53	27,975.67
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	0.34	0.43
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์ไม่ถึงกำหนดชำระ	90.91	107.97
รวม	28,476.01	28,287.63
หนี้สิน		
เจ้าหนี้อื่น	7.71	8.29
เจ้าหนี้การทำเรื่องฯ	16,701.98	15,821.92
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	2.45	2.40
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	11,360.93	12,061.52
เงินสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสมค้างจ่าย	402.94	393.50
รวม	28,476.01	28,287.63

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 และ 2561 รายได้และค่าใช้จ่ายกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
รายได้		
ดอกเบี๋ยเงินฝากธนาคาร	0.61	0.56
ดอกเบี๋ยเงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	13.07	15.18
รายได้เบ็ดเตล็ด	0.22	0.22
รวม	13.90	15.96
ค่าใช้จ่าย		
ดอกเบี๋ยเงินสะสม	32.70	33.95
รวม	32.70	33.95

26. กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 และ 2561 สินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
สินทรัพย์		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	136.04	35.11
เงินลงทุนชั่วคราว	2,503.63	2,484.15
ดอกเบี๋ยค้างรับ	5.21	4.44
รวม	2,644.88	2,523.70
หนี้สินและกองทุน		
กองทุน	2,523.70	2,384.91
จัดสรรระหว่างปี	121.18	138.79
รวม	2,644.88	2,523.70

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 และ 2561 รายได้และค่าใช้จ่ายกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
รายได้		
รายได้ดอกเบี๋ย	41.97	38.55
รวม	41.97	38.55
ค่าใช้จ่าย		
ค่าสินไหมทดแทน	5.62	1.16
รวม	5.62	1.16

กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง (กปภ.) จัดตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2528 โดยอาศัยอำนาจในมาตรา 29 (1) แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เป็นกองทุนที่รับประกันภัยทรัพย์สินของการทำเรือฯ เสมือนหนึ่งทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัย การทำเรือฯ จะจัดสรรกำไรสุทธิที่ได้จากผลการดำเนินงานในแต่ละปีเข้ากองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง

27. รายได้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
รายได้ค่าปรับผิดสัญญา	54.64	153.48
รายได้สินทรัพย์รับบริจาค	26.20	35.19
รายได้เบ็ดเตล็ด	67.65	36.11
อื่นๆ	5.53	3.63
รวม	154.02	228.41

28. ค่าตอบแทนผู้บริหาร

ผู้บริหาร หมายถึง ผู้บริหารที่เป็นพนักงานตั้งแต่ระดับผู้ช่วยผู้อำนวยการการทำเรือฯ หรือเทียบเท่าขึ้นไปรวมถึงผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี และคณะกรรมการการทำเรือฯ รวม 27 ราย

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
ค่าตอบแทนผู้บริหาร		
ผลประโยชน์ระยะสั้น	40.43	29.83
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	1.48	6.45
รวม	41.91	36.28

29. ค่าใช้จ่ายอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
ค่าใช้จ่ายเดินทาง - ภายในประเทศ	12.12	7.42
ค่าใช้จ่ายเดินทาง - ต่างประเทศ	14.98	13.53
ค่าอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้	2.96	3.28
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบคอมพิวเตอร์	17.33	16.21
ค่าใช้จ่ายพัสดุคุมจำนวน	47.32	11.27
ค่าจัดพิมพ์หนังสือ	2.78	2.34
ค่าใช้จ่ายในการวิจัยและพัฒนาสิ่งแวดล้อม	4.98	4.39
ค่าเช่าเครื่องและค่าถ่ายเอกสาร	1.79	2.14
ค่าสอบบัญชี	2.00	2.00
ค่าบริการเรือรับ - ส่งเจ้าพนักงานนำร่องในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง	32.69	34.15
ค่าใช้จ่ายการกีฬาของพนักงาน	27.02	19.34
ค่าเช่ารถอื่นๆ	21.91	22.31
ค่าธรรมเนียม	4.95	4.52
ค่าเบี้ยประกันภัย	4.28	4.56
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนตัดจ่าย	0.07	1.01
ค่ารับรอง	8.90	8.32
ค่าบำรุงสมาคมและเงินอุดหนุน	15.69	12.25
เงินบริจาค	34.79	31.44
ค่าใช้จ่ายสถานการณ์ฉุกเฉิน - น้ำท่วม, ไฟไหม้ ฯลฯ	6.85	6.50
หนี้สงสัยจะสูญ	89.76	129.06
เงินชดเชยค่าเสียหาย	(1.84)	23.37
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	2.94	0.40
ค่าใช้จ่ายพัสดุเสื่อมสภาพ	2.75	(7.51)
อื่นๆ	21.71	24.18
รวม	378.73	376.48

30. การผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ประกอบด้วย

การผูกพัน

1) ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 การทำเรื่อง มีภาระค้ำประกัน โดยบัญชีเงินฝากธนาคารประเภทฝากประจำ 12 เดือน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

		2562	2561
<u>ภาระค้ำประกัน</u>	<u>ธนาคาร</u>		
การใช้ไฟฟ้า	ธนาคารกรุงไทยฯ	0.30	0.30
การชำระหนี้เงินกู้เพื่อที่อยู่อาศัยโครงการพัฒนาเคหะชุมชนคลองเตยระยะที่ 3	ธนาคารอาคารสงเคราะห์	9.86	9.71
รวม		10.16	10.01

2) คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2528 อนุมัติให้กรมธนารักษ์อนุญาตให้การทำเรื่อง ใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุ แปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ได้ก่อน พร้อมทั้งให้ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพที่ดินราชพัสดุ และขายให้แก่การทำเรื่อง ในราคาผ่อนปรน กรมธนารักษ์จึงอนุญาตให้กระทรวงคมนาคมใช้ที่ดินราชพัสดุแปลงดังกล่าว เนื้อที่ประมาณ 1,910-0-09 ไร่ เพื่อประโยชน์ในการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเป็นการชั่วคราวในระหว่างที่ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกา ถอนสภาพ และขายให้แก่การทำเรื่อง ในราคาผ่อนปรนไม่แล้วเสร็จ

กรมธนารักษ์เห็นชอบให้แก้ไขเนื้อที่ที่ดินราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 จากเดิม เนื้อที่ 1,910-0-09 ไร่ เป็นเนื้อที่ 1,941-2-15 ไร่ (เนื้อที่เพิ่มขึ้น 31-2-06 ไร่) เนื่องจากมีการรังวัดเนื้อที่ที่ดินเพื่อทำแผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่ใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะของที่ดินราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 เมื่อปี พ.ศ. 2546

ต่อมาได้มีพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่ใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดิน โดยเฉพาะของที่ดินราชพัสดุในท้องที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2548 ซึ่งมีผลบังคับใช้กับเนื้อที่ 1,456-0-83 ไร่ ส่วนพื้นที่ที่เหลือ เนื้อที่ 485-1-32 ไร่ ยังไม่ได้ดำเนินการถอนสภาพฯ เนื่องจากมีราษฎรโต้แย้งสิทธิในที่ดิน

กระทรวงการคลังเห็นชอบให้ขายที่ดินราชพัสดุแปลงดังกล่าว โดยกำหนดราคาขายที่ดินทั้งแปลง เนื้อที่ 1,941-2-15 ไร่ ในราคาไร่ละ 1.83 ล้านบาท หากคิดตามส่วนที่ได้ดำเนินการถอนสภาพฯ เนื้อที่ 1,456-0-83 ไร่ คิดเป็นเงินจำนวน 2,660.49 ล้านบาท โดยให้การทำเรื่อง ผ่อนชำระเงิน 4 งวดๆ ละ 665.122 ล้านบาท ภายในระยะเวลา 4 ปี และเมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2562 การทำเรื่อง ได้ชำระเงินงวดสุดท้ายให้แก่กระทรวงการคลังเรียบร้อยแล้ว

ต่อมาเมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2562 ได้มีการประชุมร่วมกัน ระหว่างผู้แทนกรมธนารักษ์ กรมที่ดิน และการทำเรื่อง เพื่อกำหนดแนวทางการออกโฉนดที่ดินบนที่ดินราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี เนื้อที่ 1,456-0-83 ไร่ เพื่อโอนขายให้กับการทำเรื่อง โดยมีมติที่ประชุม ดังนี้

1) กรมธนารักษ์โดยสำนักกฎหมายประสานกับการทำเรื่อง ตรวจสอบและติดตามว่าในพื้นที่ที่ยังไม่มีการถอนสภาพ เนื้อที่ 485-1-32 ไร่ มีการฟ้องเป็นคดีจำนวนกี่คดี อยู่ในการพิจารณาของศาลแพ่งหรือศาลปกครอง มีจำนวนกี่ราย และหากกระทรวงการคลังจะดำเนินการถอนสภาพการเป็นที่ดินราชพัสดุในพื้นที่ดังกล่าว ระหว่างที่คดียังไม่ถึงที่สุดจะกระทำหรือไม่ หากกระทำได้จะมีผลต่อคดีหรือไม่ อย่างไร

2) ให้กรมธนารักษ์หารื้อถอนที่ดิน กรณีพื้นที่ที่ถอนสภาพเนื้อที่ 1,456-0-83 ไร่ ซึ่งได้มีการโอนกรรมสิทธิ์ที่ราชพัสดุแปลงดังกล่าวตามกฎหมายที่ราชพัสดุแล้ว และการทำเรื่องฯ เข้าใช้ประโยชน์เต็มพื้นที่แล้ว มาตั้งแต่ พ.ศ. 2528 จะถือว่ากระทรวงการคลังได้ส่งมอบสิทธิการครอบครองหรือกรรมสิทธิ์ในที่ดินให้การทำเรื่องฯ ตามกฎหมายแล้วหรือไม่ เนื่องจากที่ดินราชพัสดุแปลงดังกล่าวไม่มีเอกสารสิทธิตามกฎหมายที่ดิน จึงไม่สามารถดำเนินการจดทะเบียนเปลี่ยนนามผู้ถือสิทธิหรือกรรมสิทธิ์ในที่ดินตามประมวลกฎหมายที่ดินได้

3) กำหนดแนวทางในการดำเนินการพื้นที่ที่ถอนสภาพแล้ว แต่ยังไม่สามารถออกโฉนดที่ดินได้ และอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล ต้องรอคดีถึงที่สุดก่อน

สำหรับที่ดินราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 เนื้อที่ 485-1-32 ไร่ ที่ยังไม่ดำเนินการถอนสภาพฯ กรมธนารักษ์จะดำเนินการขอออกหนังสือสำหรับที่หลวง (น.ส.ล.) ต่อกรมที่ดินก่อน และเมื่อได้ น.ส.ล. แล้ว กรมธนารักษ์จะไปดำเนินการถอนสภาพการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่ใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะ เพื่อขายให้แก่การทำเรื่องฯ ต่อไป โดยในระหว่างที่ดำเนินการดังกล่าวยังไม่แล้วเสร็จ กรมธนารักษ์จะเรียกเก็บค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์กับการทำเรื่องฯ นับแต่วันที่การทำเรื่องฯ เข้าใช้ประโยชน์ปี 2531 ก่อน และจะดำเนินการขอออกโฉนดที่ดินให้เสร็จสิ้นโดยเร็วเพื่อจะได้ดำเนินการโอนกรรมสิทธิ์ให้กับการทำเรื่องฯ ให้เสร็จสิ้นตามมติคณะรัฐมนตรีต่อไป

หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 การทำเรื่องฯ มีคดีที่ถูกฟ้องร้องดำเนินคดีรวมทั้งสิ้น จำนวน 1,164 คดี ทุนทรัพย์รวม 23,732.51 ล้านบาท มีรายละเอียดดังนี้

1) การทำเรื่องฯ ถูกฟ้องร้องดำเนินคดี จำนวน 1,163 คดี ทุนทรัพย์จำนวน 6,411.77 ล้านบาท ประกอบด้วย

- คดีทั่วไป จำนวน 32 คดี โดยโจทก์ฟ้องร้องให้การทำเรื่องฯ ชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินประมาณ 2,715.33 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) เรื่องอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล และคดียังไม่ถึงที่สุด โดยมีคดีที่มีทุนทรัพย์สูง ได้แก่ นายวิรัตน์ มีบุบผา เป็นโจทก์ยื่นฟ้องกระทรวงคมนาคมเป็นจำเลยที่ 1 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นจำเลยที่ 2 การทำเรื่องฯ เป็นจำเลยที่ 3 คณะกรรมการการทำเรื่องฯ เป็นจำเลยที่ 4 ผู้อำนวยการการทำเรื่องฯ เป็นจำเลยที่ 5 กรมธนารักษ์เป็นจำเลยที่ 6 และอธิบดีกรมธนารักษ์ เป็นจำเลยที่ 7 ต่อศาลจังหวัดพัทธยา เป็นคดีฟ้องหมายเลขดำที่ พ 994/2560 ในข้อหาหรือฐานความผิด สิทธิในที่ดินเรียกให้ชำระราคาที่ดิน ละเมิดค่าสินไหมทดแทนฐานละเมิด โดยมีทุนทรัพย์ที่ฟ้องจำนวน 2,123.40 ล้านบาท ต่อมาศาลปกครองระยอง และศาลยุติธรรมเห็นพ้องกันว่าคดีอยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลปกครอง จึงให้จำหน่ายคดีออกจากสารบบความ เพื่อให้โจทก์ไปดำเนินการฟ้องร้องที่ศาลปกครองต่อไป

- คดีเกี่ยวกับค่าล่วงเวลาจำนวน 280 คดี ทุนทรัพย์จำนวน 719.91 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) โดยในปี 2548 - 2562 มีพนักงานการทำเรื่องฯ ฟ้องการทำเรื่องฯ ในคดีจ่ายค่าทำงานค่าล่วงเวลา ค่าทำงานในวันหยุด และค่าล่วงเวลาในวันหยุดไม่ชอบด้วยกฎหมายแรงงานซึ่งมีความคืบหน้าของคดี ดังนี้

- ศาลชั้นต้นมีคำพิพากษาแล้วจำนวน 54 คดี ให้การทำเรื่องฯ จ่ายค่าเสียหายจำนวน 32.46 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) ปัจจุบันอยู่ในกระบวนการพิจารณาของศาลฎีกา คดียังไม่ถึงที่สุด และการทำเรื่องฯ ได้บันทึกประมาณการหนี้สินไว้แล้วจำนวน 20.00 ล้านบาท

- คดีอยู่ระหว่างพิจารณาของศาลแรงงานจำนวน 226 คดี จำนวน 687.45 ล้านบาท

- คดีเงินชดเชยกองทุนสำรองเลี้ยงชีพจำนวน 851 คดี โดยโจทก์ฟ้องร้องให้การทำเรื่องฯ ชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินประมาณ 2,976.53 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) เรื่องอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล และคดียังไม่ถึงที่สุด

2) การทำเรื่องฯ มีเรื่องที่คณะกรรมการอนุญาตตุลาการ มีคำชี้ขาดให้การทำเรื่องฯ ชดใช้ค่าเสียหาย จำนวน 1 คดี เป็นจำนวนเงิน 1,033.59 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) และต่อมาคู่พิพาทได้ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองให้การทำเรื่องฯ ชดใช้ค่าเสียหายเพิ่มเติมจากที่คณะอนุญาโตตุลาการมีคำสั่งชี้ขาดอีก 16,287.15 ล้านบาท รวมเป็นเงิน 17,320.74 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) หลังจากทราบผลคำชี้ขาด การทำเรื่องฯ ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครอง ขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาคดีของศาลปกครอง

31. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์ ซึ่งการทำเรื่อง นำมาถือปฏิบัติ

การทำเรื่องฯ ได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชีที่มีผลบังคับใช้ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชี
ที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2561 นำมาถือปฏิบัติแล้ว ซึ่งฝ่ายบริหารพิจารณาแล้วว่า ไม่มีผลกระทบที่เป็นสาระสำคัญ
ต่อการเงินของการทำเรื่องฯ

32. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์ ซึ่งการทำเรื่องฯ ยังไม่ได้นำมาถือปฏิบัติก่อนวันมีผลบังคับใช้

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน	เรื่อง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2561)	การนำเสนองบการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2561)	สินค้าคงเหลือ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2561)	งบกระแสเงินสด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2561)	นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการ ทางบัญชีและข้อผิดพลาด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561)	เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2561)	ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2561)	ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2561)	สัญญาเช่า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2561)	ผลประโยชน์ของพนักงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2561)	การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและ การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2561)	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยน เงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2561)	ต้นทุนการกู้ยืม
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2561)	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการ ที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2561)	การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์ เมื่อออกจากงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2561)	งบการเงินเฉพาะกิจการ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2561)	เงินลงทุนในบริษัทร่วม และการร่วมค้า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2561)	การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2561)	กำไรต่อหุ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2561)	การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2561)	การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2561)	ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และ สินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2561)	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2561)	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2561)	เกษตรกรรม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2561)	การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินมาใช้เป็นครั้งแรก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2561)	การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2561)	การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2561)	สัญญาประกันภัย
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2561)	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2561)	การสำรวจและการประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2561)	ส่วนงานดำเนินงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561)	งบการเงินรวม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2561)	การร่วมการงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2561)	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2561)	การวัดมูลค่ายุติธรรม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2561)	รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561)	ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มี ความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2561)	สัญญาเช่าดำเนินงาน - สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2561)	ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2561)	การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่สร้างขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2561)	การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2561)	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2561)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2561)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2561)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2561)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2561)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2561)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2561)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2561)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2561)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 22

ฝ่ายบริหารของการทำเรื่อง ได้ประเมินแล้วเห็นว่า มาตรฐานการรายงานทางการเงินไม่มีผลกระทบที่เป็นสาระสำคัญ
ต่อการเงินเมื่อนำมาถือปฏิบัติ

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20

การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน

การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน

การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่า
หรือไม่

สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ
และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม

การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้ มาตรฐานการบัญชี

ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การรายงาน

ทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง

การรายงานทางการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า

ข้อตกลงสัมปทานบริการ

ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์

ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการ

เหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19

(ปรับปรุง 2561) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน

การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ

ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับ

เหมืองผิวดิน

เงินที่นำส่งรัฐ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศและสิ่งตอบแทน

จ่ายล่วงหน้า

เรื่อง

การนำเสนองบการเงิน

สินค้าคงเหลือ

งบกระแสเงินสด

นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการ
ทางบัญชีและข้อผิดพลาด

เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

ภาษีเงินได้

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

ผลประโยชน์ของพนักงาน

การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและ

การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23	ต้นทุนการกู้ยืม
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26	การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27	งบการเงินเฉพาะกิจการ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28	เงินลงทุนในบริษัทร่วม และการร่วมค้า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29	การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32	การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33	กำไรต่อหุ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34	การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36	การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37	ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41	เกษตรกรรม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1	การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินมาใช้เป็นครั้งแรก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2	การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3	การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4	สัญญาประกันภัย
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6	การสำรวจและการประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7	การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8	ส่วนงานดำเนินงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9	เครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10	งบการเงินรวม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11	การร่วมกิจการ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13	การวัดมูลค่ายุติธรรม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15	รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16	สัญญาเช่า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10	ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25	ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29	การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 1
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 5
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 7

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 10
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 12
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 14

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 16
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 17
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 19
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 20
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 21
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 22
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 23
แนวปฏิบัติทางการบัญชี

แนวปฏิบัติทางการบัญชี

ฝ่ายบริหารของการท่าเรือฯ อยู่ระหว่างประเมินผลกระทบของการนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าว มาถือปฏิบัติ

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์
การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน
การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ
และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้ มาตรฐานการบัญชี
ฉบับที่ 29 เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพ
เศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
การรายงานทางการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า

ข้อตกลงสัมปทานบริการ

ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์
ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการ
เหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19
เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิ
ในหน่วยงานต่างประเทศ
การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ

การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน

ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน

เงินที่นำส่งรัฐ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศและสิ่งตอบแทน
จ่ายล่วงหน้า
ความไม่แน่นอนเกี่ยวกับวิธีการทางภาษีเงินได้

เครื่องมือทางการเงิน และการเปิดเผยข้อมูล
สำหรับธุรกิจประกันภัย

ข้อยกเว้นสำหรับการรวมธุรกิจภายใต้การควบคุม
เดียวกัน กรณีการนำมาตรฐานการรายงานทาง
การเงินมาใช้เป็นครั้งแรก

33. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติเมื่อวันที่ 15 มกราคม 2563 โดยผู้อำนวยการท่าเรือฯ ที่ได้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการ
ท่าเรือฯ



การทำเรือแห่งประเทศไทย

444 ถนนท่าเรือ คลองเตย กรุงเทพฯ 10110

โทรศัพท์ : 0 2269 3000

แฟกซ์ : 0 2672 7156

ISBN : 978-974-8005-10-2



www.port.co.th