

Continuous Improvement towards Excellence

พัฒนาอย่างต่อเนื่อง สู่ความเป็นเลิศระดับสากล



รายงานประจำปี 2559
การทำเรือแห่งประเทศไทย

ศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์
เชื่อมโยงเศรษฐกิจไทยสู่อาเซียน

สารบัญ

- 7** ส่วนที่ 1 สารจากผู้บริหาร
สารประธานกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สารผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย

- 13** ส่วนที่ 2 คณะผู้บริหารและบทบาทหน้าที่
คณะกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2559
คณะผู้บริหารท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2559
บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทยและคำตอบแทน
การประชุมและคำตอบแทนของคณะกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทย

- 29** ส่วนที่ 3 ประวัติและการพัฒนาองค์กร
ประวัติของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
โครงสร้างองค์กร ปีงบประมาณ 2559
การบริหารและพัฒนาการปฏิบัติงาน
การบริหารการเงินและสินทรัพย์
การมุ่งเน้นการบริหารพัฒนาทรัพยากรบุคคลและธำรงรักษามูลค่า
การลงทุนที่สำคัญในปัจจุบันและอนาคต
การมุ่งเน้นลูกค้า ตลาด และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
สิ่งอำนวยความสะดวก

- 55** ส่วนที่ 4 ผลการบริหารการปฏิบัติงานปีงบประมาณ 2559
สถิติบริการเรือและสินค้า
การวิเคราะห์เศรษฐกิจและอุตสาหกรรม
ผลการดำเนินงานขององค์กร
ความร่วมมือระหว่างประเทศ
ประมวลภาพข่าวกิจกรรมในรอบปี

- 69** ส่วนที่ 5 การกำกับดูแลองค์กร
การบริหารความเสี่ยง
การควบคุมภายใน
จริยธรรมและจรรยาบรรณของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน
นโยบายกำกับดูแลกิจการที่ดี
รายงานคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2559
การดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

- 79** ส่วนที่ 6 ความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ
สรุปการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2559
ประมวลภาพกิจกรรมความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ

- 85** ส่วนที่ 7 รายงานของผู้สอบบัญชี
รายงานความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน
รายงานของผู้สอบบัญชี
งบแสดงฐานะการเงิน
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
งบกระแสเงินสด
หมายเหตุประกอบงบการเงิน



วิสัยทัศน์

“ศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ เชื่อมโยงเศรษฐกิจไทยสู่อาเซียน”



ภารกิจ

- ขยายบริการท่าเรือและธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับโลจิสติกส์ทางน้ำในประเทศและในอาเซียน
- การพัฒนาและบริหารทรัพยากรต่างๆ ภายในองค์กร ให้เกิดศักยภาพและขีดความสามารถให้เกิดประโยชน์สูงสุด
- เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการและยกระดับมาตรฐานในการให้บริการให้มีความทันสมัย มีธรรมาภิบาล และมีมาตรฐานสากล



หน้าที่ความรับผิดชอบ

มีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ ควบคุมการขนถ่ายและบรรจุทุกสินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบสินค้าให้แก่เจ้าของสินค้า ตลอดจนร่วมมือและประสานงานกับส่วนราชการและท่าเรือต่างประเทศ รวมทั้งพัฒนาและปรับปรุงกิจการท่าเรือให้เจริญก้าวหน้า ทันสมัยตามสถานะเศรษฐกิจ และมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม



นโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐ (Statement of Directions : SOD) ที่เกี่ยวข้องกับการท่าเรือฯ

นโยบายระยะสั้น

- เร่งพัฒนาขีดความสามารถท่าเรือแหลมฉบังและศึกษาโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 รวมทั้งพัฒนาเส้นทางขนส่งทางรถไฟ เพื่อพัฒนาให้ท่าเทียบเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ สามารถรองรับปริมาณสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต
- บริหารจัดการท่าเรือกรุงเทพ โดยกำหนดประเภทสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ และส่งเสริมให้มีการใช้ท่าเรือแหลมฉบังมากขึ้น
- เร่งศึกษาแนวทางการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพให้มีการบริหารจัดการทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด
- เร่งหาแนวทางสร้างความเป็นธรรมทางด้านการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการเอกชน
- พิจารณามาตรการเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ เพื่อรองรับการเปิดการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC)
- พัฒนา e-Port ให้ครอบคลุมทั้งระบบ

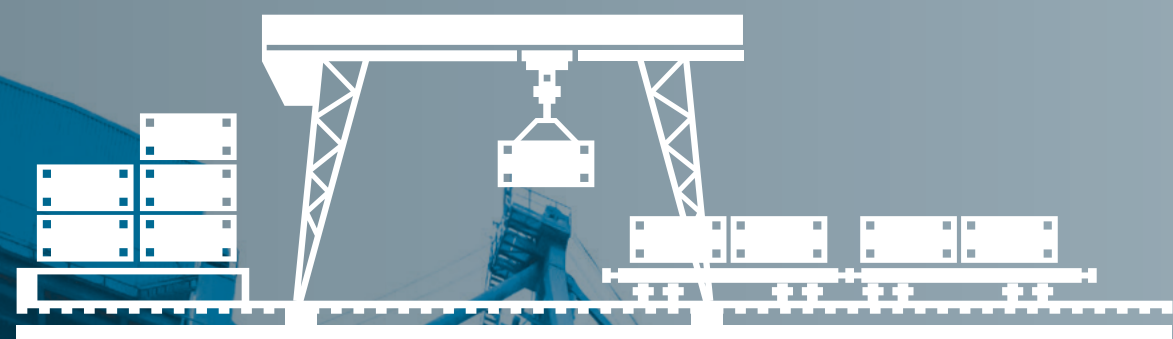
นโยบายระยะยาว

- เร่งก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่คาดว่าจะขยายตัวเพิ่มขึ้น

พัฒนาอย่างต่อเนื่อง
สู่ความเป็นเลิศระดับสากล

Continuous Improvement towards Excellence





• ท่าเรือเชียงของ



• ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน



• ท่าเรือกรุงเทพ



• ท่าเรือแหลมฉบัง



• ท่าเรือระนอง



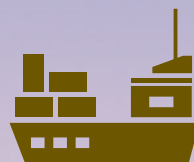
พัฒนาอย่างต่อเนื่อง
สู่ความเป็นเลิศระดับสากล

Continuous
Improvement
towards
Excellence

พัฒนาครอบคลุมต่อเนื่อง เติมเต็มศักยภาพธุรกิจ

พัฒนาศูนย์ธุรกิจและพาณิชย์นาวี

Maritime Business Center



AEC Maritime Hub

เดินหน้าสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำในอาเซียน

One Stop Service

พัฒนาท่าเรือหลักให้เป็นศูนย์บริการแบบครบวงจร



ส่วนที่



สารจากผู้บริหาร



- สารประธานกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย
- สารผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย



สารประธานกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทย



มุ่งเน้นการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยพัฒนาองค์กร ในด้านต่างๆ ให้พร้อมรองรับความต้องการ ของผู้ใช้บริการ ชุมชน สังคม ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ปีงบประมาณ 2559 นับเป็นปีที่สองในการดำเนินภารกิจ กลยุทธ์ ตามแผนวิสาหกิจ ฉบับที่ 11 และเป็นปีที่ประเทศไทยเริ่มเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งต้องเผชิญกับความท้าทายรอบด้านที่สำคัญคือ สถานการณ์เศรษฐกิจโลก และหลายประเทศซึ่งเป็นคู่ค้าสำคัญ ส่งผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจ การค้าการลงทุนภายในประเทศ ในขณะที่การทำเรือแห่งประเทศไทยมีภารกิจสำคัญหลายประการที่ต้องดำเนินการต่อเนื่องตามนโยบายรัฐบาล และตามแผนวิสาหกิจขององค์กร อาทิ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ การพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อรองรับการเป็นท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ โดยนโยบายคณะกรรมการการทำเรือฯ ปี 2559 ได้มุ่งเน้น 5 ด้านหลักที่สำคัญ คือ นโยบายด้านการบริหารการเงินและสินทรัพย์ นโยบายด้านพัฒนาองค์กรอย่างยั่งยืน นโยบายการเข้าสู่ AEC นโยบายเตรียมความพร้อมและพัฒนาศักยภาพบุคลากร และนโยบายปรับปรุงกฎ ระเบียบ เพื่อเพิ่มความคล่องตัว ตลอดปีที่ผ่านมา การทำเรือฯ ได้มุ่งมั่นพัฒนาองค์กรในทุกมิติ เพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและศักยภาพในการให้บริการ รวมถึงเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงธุรกิจ โดยในภาพรวมนับว่าบรรลุผลตามเป้าหมายและมีผลงานเป็นที่น่าพอใจ

สำหรับในปีงบประมาณ 2560 การทำเรือฯ พร้อมทั้งจะดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ และยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ซึ่งจะต้องมีการทำงานและบูรณาการร่วมกันทุกภาคส่วนอย่างจริงจัง โดยจะนำหลักการ แนวทางตามยุทธศาสตร์ มาปรับปรุงแผนกลยุทธ์ให้สามารถรองรับภารกิจตามกรอบนโยบายรัฐบาล มุ่งเน้นการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยพัฒนาองค์กรในด้านต่างๆ ให้พร้อมรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการ ชุมชน สังคม ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ทั้งนี้ การดำเนินงานในปีที่ผ่านมาสำเร็จลุล่วงไปด้วยดีนั้น มาจากความร่วมมือร่วมใจจากทุกส่วนในองค์กร การปฏิบัติหน้าที่ด้วยความมุ่งมั่น ตั้งใจของบุคลากรทุกคน ขอขอบคุณคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ที่ดำเนินบทบาทและปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างสมบูรณ์ ตลอดจนผู้ให้บริการที่ให้การสนับสนุนการทำเรือฯ มาโดยตลอด

พลเรือเอก



(อภิวัฒน์ ศรีวรธนนะ)

ประธานกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย



สารผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย



ด้วยความมุ่งมั่นในการเป็น
องค์กรชั้นนำที่มีบทบาทในการ
ขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมไทย
พร้อมเชื่อมโยงเศรษฐกิจไทย
สู่เศรษฐกิจอาเซียน
และเศรษฐกิจโลก

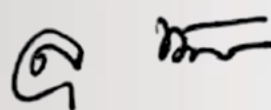
ด้วยพันธกิจของการท่าเรือแห่งประเทศไทยที่เป็นหน่วยงานหลักในการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทางน้ำของประเทศ การท่าเรือฯ ได้ดำเนินการตามนโยบายรัฐบาลที่ได้วางยุทธศาสตร์ในการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยกำหนดให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคมทางน้ำ เพื่อลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งเร่งพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียนให้สามารถสร้างความได้เปรียบในเชิงการค้าและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันขององค์กรและประเทศ

ในการนี้ การท่าเรือฯ ได้จัดทำแผนวิสาหกิจ ฉบับที่ 11 (ปีงบประมาณ 2558 - 2562) และได้ดำเนินโครงการต่างๆ ตามนโยบายรัฐบาล โดยในปีงบประมาณ 2559 ที่ผ่านมา มีโครงการพัฒนาที่สำคัญของการท่าเรือกรุงเทพ อาทิ โครงการปรับปรุงและพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G บริเวณเขื่อนตะวันออก เพื่อรองรับปริมาณตู้สินค้าที่มากับเรือชายฝั่งที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นในอนาคต อันเป็นการลดต้นทุนการขนส่งแก่ผู้ประกอบการ โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการบรรจุสินค้าส่งออก การสร้างสถานีบรรจุตู้สินค้าเพื่อการส่งออก (CFS ขาออก) โครงการศูนย์บริการแบบครบวงจรจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (OSS) ซึ่งเป็นการบริหารจัดการพื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เชื่อมโยงการทำงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งโครงการพัฒนาที่สำคัญของการท่าเรือแหลมฉบัง อาทิ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 ให้เป็นท่าเรือขนถ่ายตู้สินค้าที่สำคัญของประเทศ สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าได้ถึง 18 ล้าน ทีอียู ต่อปี โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) และเพิ่มขีดความสามารถการบริหารจัดการท่าเรือภูมิภาค เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้พร้อมเชื่อมโยงถึงกันทั้งในประเทศและภูมิภาคอาเซียน

นอกจากนี้ การท่าเรือฯ ยังได้ส่งเสริมและสนับสนุนให้พนักงานมีส่วนร่วมพัฒนาองค์กรในการสร้างสรรค์นวัตกรรมเทคโนโลยี เพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์ งานบริการ และการปฏิบัติงานให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการและองค์กร อีกทั้งดูแลและแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยดำเนินโครงการและกิจกรรมต่างๆ มาอย่างต่อเนื่อง ด้วยความมุ่งมั่นในการเป็นองค์กรชั้นนำที่มีบทบาทในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมไทย พร้อมเชื่อมโยงเศรษฐกิจไทยสู่เศรษฐกิจอาเซียนและเศรษฐกิจโลก

โอกาสนี้ ผมขอขอบคุณผู้ใช้บริการที่ให้การสนับสนุนการท่าเรือฯ ด้วยดีมาตลอด ทั้งนี้ การท่าเรือฯ มุ่งหวังที่จะมอบบริการที่เป็นเลิศ สะดวก รวดเร็ว สร้างความพึงพอใจสูงสุดให้แก่ผู้ใช้บริการ และขอขอบคุณผู้บริหารและพนักงานทุกท่านที่ได้ร่วมมือ ร่วมใจ พุ่งเท และตั้งใจในการปฏิบัติงานอย่างเต็มความสามารถ ด้วยหลักธรรมาภิบาล ทำให้บรรลุเป้าหมายอันเป็นประโยชน์ต่อสังคมและประเทศชาติ

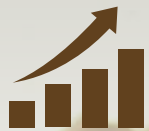
เรือเอก



(สุทธินันท์ หัตถวงษ์)

ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

พัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงาน พร้อมรับเศรษฐกิจดิจิทัล



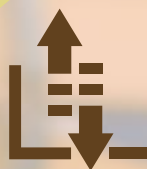
การปฏิบัติงานที่เป็นเลิศ

Operational Excellence



e-Port

สู่ท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์



พัฒนาระบบ ICT
รองรับ Digital Economy

ICT Master Plan

ส่วนที่



คณะผู้บริหารและบทบาทหน้าที่



- คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2559
- คณะผู้บริหารการทำเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2559
- บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
การทำเรือแห่งประเทศไทยและคำตอบแทน
- การประชุมและคำตอบแทนของคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย



คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2559



พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรณะ ประธานกรรมการ

อายุ 64 ปี

ตำแหน่ง

- อดีตประธานคณะที่ปรึกษากองทัพเรือ

ประวัติการศึกษา / อบรม

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต โรงเรียนนายเรือ
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันป้องกันประเทศ (วปอ. 2548)
- การบริหารจัดการด้านความมั่นคงชั้นสูง
สมาคมวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (มส. 2)
- ผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท. 19)
- ผู้บริหารระดับสูงด้านการบริหารงานพัฒนาเมือง (มหานคร รุ่น 4)
มหาวิทยาลัยนวัตกรรมธราธิราช
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่น 7 (วพน. 7)
สถาบันวิทยาการพลังงาน
- ประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการ
บริษัทไทย Director Accreditation Program : DAP รุ่น 109/2014
- ประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการ
บริษัทไทย Director Certification Program : DCP รุ่น 197/2014
- ประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการ
บริษัทไทย Role of the Chairman Program : RCP รุ่น 36/2015
- ประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการ
บริษัทไทย Advanced Audit Committee Program : AACP
รุ่น 19/2015

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการบริหาร ด้านการปกครอง
- ด้านการท่าเรือ การเดินเรือ

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการอิสระ บริษัท สหโคเจน (ชลบุรี) จำกัด (มหาชน)
- สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ (สปท.)

พลเรือเอก จักรชัย ภูเจริญยศ กรรมการ

อายุ 63 ปี

ตำแหน่ง

- อดีตประธานกรรมการ บริษัท อุรุกรุงเทพ จำกัด
(รัฐวิสาหกิจในการควบคุมของกระทรวงกลาโหม)
- อดีตกรรมการ สถาบันเทคโนโลยีป้องกันประเทศ (องค์การมหาชน)
- อดีตเสนาธิการทหารเรือ
- อดีตรองผู้อำนวยการทหารเรือ

ประวัติการศึกษา / อบรม

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต โรงเรียนนายเรือ
- หลักสูตรเสนาธิการร่วมสามเหล่าทัพ วิทยาลัยเสนาธิการทหาร
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- หลักสูตรความมั่นคงทางการทหารเรือ วิทยาลัยการทัพเรือ กองทัพเรือ
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรร่วมภาครัฐและเอกชน รุ่นที่ 20
วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
ของรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชน วปค. สถาบันพระปกเกล้า (PDI - 13)

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านยุทธศาสตร์ชาติ
- ด้านยุทธศาสตร์ทะเล
- ด้านนโยบายความมั่นคงแห่งชาติ
- ด้านการเดินเรือ
- ด้านการบริหารจัดการองค์การภาครัฐและเอกชน
- ด้านการบริหารแผนงาน และงบประมาณ

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
- รองประธานคณะกรรมการ การวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีสารสนเทศ
และการสื่อสารมวลชน สภานิติบัญญัติแห่งชาติ
- กรรมการและที่ปรึกษา คณะกรรมาธิการการสาธารณสุข
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ



นางสาวชุตีมา บุญยประภัศร กรรมการ

อายุ 60 ปี

ตำแหน่ง

- ปลัดกระทรวงพาณิชย์

ประวัติการศึกษา / อบรม

- Master of Arts (Economics)
Western Michigan University, USA
- รัฐศาสตรบัณฑิต (การคลัง)
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร
วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ. 2550)
- หลักสูตรวิทยาการประกันภัยระดับสูง (วปส.)
รุ่นที่ 6

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน การคลัง
- ด้านบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ
(บริหารองค์กร)
- ด้านกฎหมาย (กฎหมายแพ่งและพาณิชย์)

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการ คณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์
- กรรมการ คณะกรรมการประกันภัย
- กรรมการ การนิคมอุตสาหกรรม
แห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : ดำรงตำแหน่งถึงวันที่
12 ธันวาคม 2559



นายศรัทธิต์ แสนสมบัติ กรรมการ

อายุ 59 ปี

ตำแหน่ง

- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
- อธิบดีกรมเจ้าท่า
(ตั้งแต่วันที่ 29 มีนาคม 2559)

ประวัติการศึกษา / อบรม

- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต (วิศวกรรมจราจร
และการขนส่ง) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา)
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- หลักสูตร Risk Management Program For
Corporate Leaders (RCL) รุ่นที่ 3/2016
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Certification Program
(DCP) รุ่นที่ 223/2016
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการบริหารจัดการ
- ด้านวิศวกรรม
- ด้านกลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านคมนาคม

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด



ดร.จุฬา สุขมานพ กรรมการ

อายุ 51 ปี

ตำแหน่ง

- อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

ประวัติการศึกษา / อบรม

- Ph.D. (Law), University of Southampton,
United Kingdom
- Master of Laws, University of Southampton,
United Kingdom
- นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 47
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร
วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ. 2557)

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการขนส่งทางน้ำ
- ด้านกฎหมายการขนส่ง
- ด้านกฎหมายพาณิชย์นาวี
- ด้านกฎหมายระหว่างประเทศ

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการ การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย



นายจำเริญ โพธิยอด กรรมการ (ผู้แทนกระทรวงการคลัง)

อายุ 53 ปี

ตำแหน่ง

- รองอธิบดีกรมศุลกากร
- ที่ปรึกษาด้านการพัฒนา
และบริหารจัดการจัดเก็บภาษี กรมศุลกากร
(ตั้งแต่วันที่ 15 มกราคม 2559)

ประวัติการศึกษา / อบรม

- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 73/2554
- หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์
การป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ
(นยปส.) รุ่นที่ 4/2556
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร
วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ. 2558)

ความรู้ความชำนาญ

- การบริหารจัดการคลังสินค้า
- การบริหารจัดการท่าเรือในส่วนที่เกี่ยวข้อง
กับกรมศุลกากร
- ระบบสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการมูลนิธิต่อต้านการทุจริต
- กรรมการบริษัท เทตสยาม จำกัด
- กรรมการสำนักงานส่งเสริมการจัดประชุม
และนิทรรศการ สสปน. (องค์การมหาชน)

นางปัทมา เรียงรวิศย์สกุล กรรมการ

อายุ 57 ปี

ตำแหน่ง

- รองเลขาธิการคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ประวัติการศึกษา / อบรม

- ปริญญาเอก เศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ
ทฤษฎีและนโยบายการเงิน
มหาวิทยาลัยคาร์ลตัน ประเทศแคนาดา
- ปริญญาโทด้านการบริหารรัฐกิจ
มหาวิทยาลัยคาร์ลตัน ประเทศแคนาดา
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร
วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ. 2555)
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง
Advanced Management Program,
Harvard Business School
รุ่นที่ AMP 182/2555
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง
Senior Executive Fellow,
Harvard Kennedy School รุ่นปี 2555

ความรู้ความชำนาญ

- การวิเคราะห์สถานการณ์
และแนวโน้มเศรษฐกิจการเงิน และการคลัง
- การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์
- การวิเคราะห์สถานการณ์ด้านความยากจน
และความเหลื่อมล้ำ
- การบริหารจัดการองค์กร

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการบริหารศูนย์เทคโนโลยีโลหะ
และวัสดุแห่งชาติ
- กรรมการศูนย์ข้อมูลสิ่งแวดล้อม
- กรรมการบริหารความเสี่ยงสำนักงานความร่วมมือ
พัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน

นายชวรศักดิ์ พุธานุภาพ กรรมการ

อายุ 60 ปี

ตำแหน่ง

- อัยการพิเศษฝ่ายการสอบสวน 3
สำนักงานการสอบสวน สำนักงานอัยการสูงสุด

ประวัติการศึกษา / อบรม

- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมาย
แห่งเนติบัณฑิตยสภา
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน
รุ่นที่ 18 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรไทยกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและ
ผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจ
และองค์การมหาชน รุ่นที่ 14 สถาบันพระปกเกล้า

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านกฎหมาย

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- อนุกรรมการสืบสวนสอบสวนสำนักงาน ป.ป.ช.
- ประธานคณะกรรมการตรวจภาพยนตร์ (คณะ 5)
กระทรวงวัฒนธรรม
- คณะทำงานร่วมสอบสวน กับ DSI
หมายเหตุ : ได้รับการแต่งตั้ง เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2558



นายเวกิต โชควัฒนา กรรมการ

อายุ 52 ปี

ตำแหน่ง

- กรรมการ บริษัท สหพัฒนพิบูล จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท ไทยเพรซิเดนท์ฟูดส์ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการผู้จัดการ บริษัท ชันร้อยแปด จำกัด

ประวัติการศึกษา / อوسบ

- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (อิเล็กทรอนิกส์) มหาวิทยาลัยแห่งรัฐซานฟรานซิสโก ประเทศสหรัฐอเมริกา
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 75
- หลักสูตร Risk Management Program For Corporate Leaders (RCL) รุ่นที่ 4/2016 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการขนส่ง
- ด้านการค้าปลีกและค้าส่ง

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการ คณะพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
- กรรมการ สถาบันรหัสสากล สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- กรรมการ คณะอีซีอาร์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

นางปรารภนา มงคลกุล กรรมการ

อายุ 52 ปี

ตำแหน่ง

- ประธานกรรมการ บริษัท บุติค คอนซัลติ้ง กรุ๊ป จำกัด

ประวัติการศึกษา / อوسบ

- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ, 2535 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาพาณิชยศาสตร์และการบัญชี, 2527 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตร Driving Company Success with IT Governance 3/2016 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Advanced Audit Committee Program 22/2016 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐบาลกิจและองค์การมหาชน รุ่น 13/2558 สถาบันพัฒนารวมการและผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร Thai Intelligent Investors รุ่น 1/2555 สถาบันวิทยาการผู้ลงทุนไทย
- Advanced Management Program 180 Harvard Business School
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่น 6/2551 สถาบันวิทยาการตลาดทุน
- หลักสูตร Chief Financial Officer Certification Program รุ่น 1/2547 สมาคมนักบัญชีและผู้สอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย
- Director Diploma Examination The Australian Institute of Directors Association
- หลักสูตรประกาศนียบัตรกรรมการบริษัท รุ่น 37/2003 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านบริหารการเงิน การบัญชี
- ด้านกลยุทธ์ และการลงทุนขององค์กรขนาดใหญ่

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- ผู้พิพากษามทบ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง
- กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบบริษัท ที.เค.เอส.เทคโนโลยี จำกัด (มหาชน)
- กรรมการอิสระ บริษัท ดุสิตธานี จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท เอฟเอ็น แพคคอรี่ เอ๊าท์เลท จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ ธนาคารออมสิน
- กรรมการ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด
- กรรมการ เลขานุการ และเหรัญญิก มูลนิธิ ดร. กำจัด - ปราณี มงคลกุล
- กรรมการอำนวยการ สมาคมการจัดจรรยาบรรณแห่งประเทศไทย
- สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ / วิทยาการ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

นายวรทัศน์ ตันติมงคลสุข กรรมการ

อายุ 47 ปี

ตำแหน่ง

- กรรมการผู้จัดการ บริษัท โลจิสติกส์ วัน จำกัด

ประวัติการศึกษา / อوسบ

- Business Logistics Royal Melbourne Institute of Technology (RMIT), Australia
- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- บัณฑิตบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านระบบโลจิสติกส์
- ด้านการค้าระหว่างประเทศ
- ด้านการขนส่งทางบกระหว่างประเทศ

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการ คณะกรรมการพัฒนาโลจิสติกส์ สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
 - กรรมการผู้จัดการ บริษัท วัน ทรานสปอร์ต จำกัด
- หมายเหตุ : ดำรงตำแหน่งถึงวันที่ 24 ธันวาคม 2558



คณะผู้บริหารการทำเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2559

เรือเอก สุทรินันท์ หัตถวงษ์
ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย



เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร
รองผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนารัฐกิจ



เรือตรี ทรงธรรม จันทประสิทธิ์
ผู้อำนวยการทำเรือกรุงเทพ



หม่อมหลวง พรพรม เทวกุล
รองผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน

นายอดิสรณ์ อินทชัยสินทวี
นักบริหาร 16
ประจำผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย



ร้อยตำรวจตรี มนต์รี ฤกษ์จำเนียร
ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง



เรือโท ชำนาญ ไชยฤทธิ์
รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ

นางอภินา พรหมประยูร
ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน

ร้อยตำรวจตรี ธานี อัมพะพะสิน
ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายวิศวกรรม

นายอภิชาติ พูลต่าย
ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายตรวจสอบ



ร้อยตำรวจโท ประจักษ์ ศรีวรรณะ
ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนารูรจ

นายอังกูร ล้วนประพันธ์
ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน

เรือโท ภูมิ แสงคำ
รองผู้อำนวยการ
ท่าเรือแหลมฉบัง

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทย และคำตอบแทน



คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย ได้รับการแต่งตั้งจากคณะรัฐมนตรีตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 22 (แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2499) ประกอบด้วย ประธานกรรมการหนึ่งคน กรรมการอื่นไม่น้อยกว่าหกคนแต่ไม่เกินสิบคน ซึ่งอย่างน้อยจะต้องเป็นผู้มีความรู้และจัดเจนเกี่ยวกับทำเรือหนึ่งคน และเกี่ยวกับการเศรษฐกิจหรือการค้าหนึ่งคน มีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไป ซึ่งกิจการของการทำเรือฯ ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 29

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย

1. ปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับขององค์กร ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตและจะต้องระวังรักษาประโยชน์ขององค์กร
2. กำหนดวิสัยทัศน์ขององค์กรและกำกับดูแลให้ฝ่ายบริหารดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มมูลค่าสูงสุดแก่องค์กร
3. ให้ความเห็นชอบแผนต่างๆ และนโยบายที่สำคัญขององค์กร
4. พิจารณานุมัติรายการที่สำคัญ เช่น โครงการ/งาน/ธุรกิจใหม่ การซื้อ/ขายทรัพย์สิน การดำเนินการใดๆ ที่กฎหมายกำหนด การซื้อ/การจ้างตามอำนาจและวงเงินที่กำหนดให้มีอำนาจอนุมัติตามระเบียบพัสดุการทำเรือฯ
5. จัดให้มีระบบบัญชี การรายงานทางการเงิน และการตรวจสอบบัญชีที่เชื่อถือได้ รวมทั้งดูแลให้มีกระบวนการในการประเมินติดตามผลของการควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน การบริหารจัดการความเสี่ยงให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
6. ดูแลไม่ให้เกิดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์กร
7. มีอำนาจว่าจ้างที่ปรึกษาหรือบุคคลภายนอกตามระเบียบของการทำเรือฯ มาให้ความเห็นหรือคำปรึกษาในกรณีจำเป็น
8. รับผิดชอบต่อผลประโยชน์และการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร โดยให้มีความตั้งใจและความระมัดระวังในการปฏิบัติงาน
9. กำกับดูแลกิจการโดยมีการปฏิบัติงานอย่างมีจริยธรรม

คณะกรรมการการทำเรือฯ ได้แต่งตั้งกรรมการการทำเรือฯ ให้ร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการและอนุกรรมการชุดต่างๆ เพื่อช่วยในการกำกับดูแลการดำเนินงานของการทำเรือฯ ดังนี้

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความรับผิดชอบต่อสังคมของการทำเรือแห่งประเทศไทย มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. กำกับดูแลการบริหารงานของการทำเรือฯ ให้เป็นไปตามหลักการบริหารจัดการองค์กรที่ดี (Corporate Governance) และนโยบายของคณะกรรมการการทำเรือฯ
2. เสนอนโยบายต่อคณะกรรมการการทำเรือฯ เพื่อพิจารณาหลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance) รวมทั้งแนวทางด้านความรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility) ของการทำเรือฯ
3. พิจารณาทบทวนหลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และความรับผิดชอบต่อสังคมของการทำเรือฯ เพื่อเสนอคณะกรรมการการทำเรือฯ
4. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี และแผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของการทำเรือฯ
5. ส่งเสริมให้คณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้บริหาร และพนักงานมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมทั้งการส่งเสริมให้คณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้บริหาร พนักงาน ชุมชน ลูกค้า และประชาชนทั่วไปมีส่วนร่วมในกิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของการทำเรือฯ
6. พิจารณาแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานเพื่อทำหน้าที่สนับสนุนงานด้านกำกับดูแลกิจการที่ดี และงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมได้ตามความจำเป็น
7. ติดตามและรายงานผลการดำเนินงานเสนอคณะกรรมการการทำเรือฯ เพื่อทราบ หรือพิจารณาสั่งการเป็นรายไตรมาส
8. ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการการทำเรือฯ มอบหมาย



คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องนำเสนอคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่กลั่นกรองเรื่องต่างๆ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ

คณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

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

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาและอนุมัติกรอบนโยบายการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในของการท่าเรือฯ
2. พิจารณาวางกฎบัตรเพื่อการบูรณาการกับคณะกรรมการตรวจสอบ
3. พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยงและแผนการดำเนินงานการควบคุมภายในของการท่าเรือฯ
4. กำกับและประเมินประสิทธิภาพการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน ให้เป็นไปตามกรอบนโยบายการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในของการท่าเรือฯ
5. เชิญผู้เกี่ยวข้องชี้แจง ให้ข้อมูล และขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามที่เห็นสมควร
6. รายงานผลการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และความเห็นเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบตามระยะเวลาที่เหมาะสม
7. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ มอบหมาย

คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543

คณะกรรมการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT) ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. กำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแนวทางในการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของการท่าเรือฯ
2. กำกับดูแลการจัดทำและปรับปรุงแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของการท่าเรือฯ ให้เกิดความสอดคล้องและสนับสนุนต่อกลยุทธ์การดำเนินภารกิจของการท่าเรือฯ ตลอดจนนโยบายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของกระทรวงคมนาคมและของประเทศไทย



3. กำกับดูแลการจัดทำและปรับปรุงแผนปฏิบัติการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของการท่าเรือฯ
4. กำกับดูแลการจัดทำและปรับปรุงแผนความมั่นคงปลอดภัยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของการท่าเรือฯ (ICT Security Plan)
5. กำกับดูแลธรรมาภิบาลในการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของการท่าเรือฯ (IT Governance)
6. พิจารณากำหนดแนวทางการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้ในกิจการของการท่าเรือฯ อย่างเหมาะสม
7. แต่งตั้งอนุกรรมการหรือคณะทำงานได้ตามความจำเป็น
8. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจง ให้ข้อมูล คำปรึกษา หรือข้อเสนอแนะได้ตามความจำเป็น
9. ติดตามและรายงานผลการดำเนินงานเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบตามระยะเวลาที่เหมาะสม

คณะกรรมการกลั่นกรองงานด้านกฎหมายของคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

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

คณะกรรมการจริยธรรมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. ควบคุม กำกับ ส่งเสริม และให้คำแนะนำในการปฏิบัติเพื่อให้เป็นไปตามระเบียบการท่าเรือฯ ว่าด้วยจริยธรรมของคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานการท่าเรือฯ พ.ศ. 2552 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2554
2. สอดส่องดูแลให้มีการปฏิบัติตามระเบียบนี้ ในกรณีที่มีข้อสงสัยหรือมีข้อร้องเรียนว่ามีการฝ่าฝืนจริยธรรม ให้ส่งเรื่องให้ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เพื่อปฏิบัติตามระเบียบนี้โดยเร็ว
3. พิจารณาวินิจฉัยชี้ขาดปัญหาอันเกิดจากการใช้ระเบียบฯ เมื่อได้วินิจฉัยแล้วให้ส่งคำวินิจฉัยให้คณะกรรมการการท่าเรือฯ โดยพลัน ถ้าคณะกรรมการการท่าเรือฯ มิได้วินิจฉัยเป็นอย่างอื่นภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ รับเรื่อง ให้ถือว่าคำวินิจฉัยของคณะกรรมการจริยธรรมของการท่าเรือฯ เป็นที่สุด
4. คุ้มครอง ประกันความเป็นอิสระ เทียบธรรมของกลุ่มงานคุ้มครองจริยธรรม หรือกองกำกับดูแลองค์กร

5. คัดกรองพนักงานซึ่งปฏิบัติตามระเบียบฯ อย่างตรงไปตรงมา มิให้ผู้บังคับบัญชาใช้อำนาจโดยไม่เป็นธรรมต่อพนักงานผู้นั้น

6. พิจารณาให้ความเห็นต่อคณะกรรมการการท่าเรือฯ เกี่ยวกับการประเมินการปฏิบัติตามระเบียบฯ ของผู้อำนวยการการท่าเรือฯ พิจารณาและให้ความเห็นต่อผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เกี่ยวกับการแต่งตั้ง โยกย้าย ถอดถอน และพิจารณาความดีความชอบของผู้อำนวยการกองกำกับดูแลองค์กร

7. เสนอแนะการแก้ไขเพิ่มเติมระเบียบฯ ต่อคณะกรรมการการท่าเรือฯ

8. ตั้งคณะกรรมการ หรือคณะทำงาน เพื่อช่วยในการดำเนินงานตามระเบียบฯ ตลอดจนเชิญผู้เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูล คำแนะนำ คำปรึกษา ข้อเสนอแนะ หรือขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น

9. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ มอบหมาย

10. จัดทำรายงานเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เป็นประจำทุกปี

คณะกรรมการสรรหาผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่สรรหาบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์เหมาะสมที่จะเป็นผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

คณะกรรมการพิจารณาแผนงานและประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาแผนงานที่ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ แล้วนำผลการพิจารณาเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ ให้ความเห็นชอบต่อไป

2. กำหนดรายละเอียด หลักเกณฑ์ และวิธีการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ

3. ประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการการท่าเรือฯ ให้เป็นไปตามสัญญาจ้าง หลักเกณฑ์ และวิธีการที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้ให้ความเห็นชอบ ก่อนเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาต่อไป

คณะกรรมการพิจารณาจัดทำสัญญาจ้างและกำหนดค่าตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่พิจารณาจัดทำสัญญาจ้างและกำหนดค่าตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการการท่าเรือฯ และเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาก่อนเสนอกระทรวงการคลังให้ความเห็นชอบต่อไป ตามมาตรา 8 จัตวา แห่งพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

คณะกรรมการทรัพยากรบุคคลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. ให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านทรัพยากรบุคคลของการท่าเรือฯ

2. พิจารณาแผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล ก่อนเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ

3. จัดระบบทดแทนและหลักเกณฑ์ในการขึ้นสู่ระดับผู้บริหาร

4. ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลด้านทรัพยากรบุคคลตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการการท่าเรือฯ

คณะทำงานกำกับดูแลเกี่ยวกับการใช้จ่ายงบประมาณและการปรับปรุงโครงสร้างอัตราค่าภาระ มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. กำกับดูแลเกี่ยวกับการใช้จ่ายงบประมาณ เพื่อให้การใช้จ่ายงบประมาณมีความรวดเร็ว รอบคอบ และโปร่งใส
2. กำกับดูแลเกี่ยวกับการปรับปรุงโครงสร้างอัตราค่าภาระ เพื่อให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านได้
3. เชิญผู้ที่เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูล เอกสาร คำปรึกษา หรือข้อเสนอแนะ ตลอดจนขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ตามความจำเป็น
4. รายงานผลการดำเนินการเสนอประธานกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบหรือพิจารณาสั่งการต่อไป

คณะกรรมการ 3 ฝ่าย เพื่อพิจารณาปรับปรุงระบบการปฏิบัติงานล่วงเวลาในวันทำงาน ในวันหยุด และรูปแบบการทำงานล่วงเวลาของการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาปรับปรุงข้อบังคับ ระเบียบการปฏิบัติงานล่วงเวลาของการท่าเรือฯ ตามความเหมาะสม รวมทั้งพิจารณากำหนดอัตราค่าล่วงเวลา ค่าทำงานในวันหยุด และค่าล่วงเวลาในวันหยุดให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 ประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ เรื่อง มาตรฐานขั้นต่ำของสภาพการจ้างในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2549 และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
2. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาให้ข้อเท็จจริง หรือข้อคิดเห็น รวมทั้งขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้ในการประกอบการพิจารณาได้ตามความเหมาะสม
3. ตั้งคณะทำงานฯ ได้ตามความจำเป็น
4. นำข้อสรุป หรือข้อยุติที่ได้จากการดำเนินการเสนอที่ประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบหรือพิจารณาสั่งการต่อไป

คณะกรรมการกำกับดูแลและบริหารจัดการด้านสินทรัพย์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาก่อนการซื้อ ตรวจสอบข้อมูล/เอกสาร เกี่ยวกับการปฏิบัติงานตามระเบียบ ข้อบังคับ หลักเกณฑ์ และวิธีปฏิบัติงาน ที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ กำหนด รวมทั้งกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปอย่างถูกต้อง
 2. พิจารณาให้ความเห็น ข้อเสนอแนะ แนวทางปฏิบัติงานตามระเบียบ ข้อบังคับของการท่าเรือฯ และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ต่อคณะกรรมการการท่าเรือฯ คณะกรรมการฝ่ายบริหาร และผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เพื่อพิจารณา
 3. ตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงาน ตลอดจนเชิญผู้เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูล คำแนะนำ คำปรึกษา ข้อเสนอแนะ หรือขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น
 4. รายงานผลการดำเนินการตามข้อ 2 และ 3 ต่อคณะกรรมการการท่าเรือฯ
 5. ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ มอบหมาย
- อนึ่ง ให้ผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ อนุกรรมการ หรือคณะทำงาน มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการเข้าร่วมประชุมตามระเบียบที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่บุคคลภายนอกที่มีสัญญาจ้างกับการท่าเรือฯ ให้จ่ายค่าตอบแทนเป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญาจ้าง

คณะทำงานเพื่อกำกับดูแลระบบงานด้านคดีของการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. กำกับดูแลให้คำปรึกษา ความเห็น และให้ข้อเสนอแนะในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานด้านคดี
2. บริหารจัดการ รวมถึงปรับปรุงระบบงานด้านคดีตามที่เห็นสมควร
3. เชิญเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องมาให้คำชี้แจง หรือขอเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานของการท่าเรือฯ ได้ตามความจำเป็น
4. รายงานผลการดำเนินการเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบหรือพิจารณาสั่งการต่อไป



การประชุมและคำตอบแทนของคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

การจ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมให้แก่คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการชุดย่อย เป็นไปตามหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ ที่คณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง กำหนด และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2556 โดยกำหนดให้ประธานกรรมการรัฐวิสาหกิจได้รับค่าตอบแทนรายเดือนเป็น 2 เท่า ของกรรมการรัฐวิสาหกิจ สำหรับอัตราค่าเบี้ยประชุมกรรมการเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีที่แยกตามกลุ่มรัฐวิสาหกิจ และหากกรรมการรัฐวิสาหกิจท่านใดได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการในคณะกรรมการอื่นๆ มากกว่า 1 คณะ ก็ได้รับเบี้ยประชุมรวมแล้วไม่เกิน 2 คณะ คณะละไม่เกิน 1 ครั้งต่อเดือน

การประชุมคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ในปีงบประมาณ 2559 มีการประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ จำนวน 14 ครั้ง (เดือนธันวาคม 2558 และกุมภาพันธ์ 2559 มีการประชุม 2 ครั้ง)

ลำดับที่	รายชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม	ค่าเบี้ยประชุม (บาท)
1	พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรณะ	14	150,000
2	พลเรือเอก จักรชัย ภูเจริญยศ	11	90,000
3	นางสาวชุติมา บุญยประภัศร	6	60,000
4	นายศรศักดิ์ แสนสมบัติ	14	120,000
5	ดร. จุฬา สุขมานพ	9	90,000
6	นายจำเริญ โพธิยอด	12	100,000
7	นางปัทมา เขียววิศิษฐ์สกุล	12	100,000
8	นายขจรศักดิ์ พุทธานุภาพ	12	110,000
9	นายเวทิต ไชควัฒนา	9	90,000
10	นางปรารภนา มงคลกุล	13	120,000
11	นายวรทัศน์ ตันติมงคลสุข	3*	20,000
	รวม		1,050,000

- หมายเหตุ - แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่นในคณะกรรมการการท่าเรือฯ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2557 (ลำดับที่ 1 - 5)
- แต่งตั้งกรรมการการท่าเรือฯ (ลำดับที่ 9 - 11) ตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม 2557
 - แต่งตั้งกรรมการการท่าเรือฯ (ลำดับที่ 7) นางปัทมา เขียววิศิษฐ์สกุล ตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2558
 - แต่งตั้งกรรมการการท่าเรือฯ (ลำดับที่ 6) นายจำเริญ โพธิยอด (ผู้แทนกระทรวงการคลัง) ตั้งแต่วันที่ 28 กรกฎาคม 2558
 - แต่งตั้งกรรมการการท่าเรือฯ (ลำดับที่ 8) นายขจรศักดิ์ พุทธานุภาพ ตั้งแต่วันที่ 3 พฤศจิกายน 2558
 - *นายวรทัศน์ ตันติมงคลสุข ลาออกจากกรรมการการท่าเรือฯ ตั้งแต่วันที่ 24 ธันวาคม 2558 เวลา 17.30 น. (เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ ครั้งที่ 13/2558 เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2558 แต่ไม่รับค่าเบี้ยประชุมฯ)

การประชุมคณะกรรมการ/อนุกรรมการชุดต่างๆ
ปีงบประมาณ 2559 (จำนวนเข้าร่วมประชุม/จำนวนการประชุม) ดังนี้

ชื่อ - นามสกุล	คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความรับผิดชอบต่อสังคมของการท่าเรือฯ	คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องที่น่าสนใจคณะกรรมการการท่าเรือฯ	คณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ (Audit Committee)	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการท่าเรือฯ	คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ของการท่าเรือฯ	คณะกรรมการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT) ของการท่าเรือฯ	คณะกรรมการกลั่นกรองงานด้านกฎหมายของคณะกรรมการการท่าเรือฯ	คณะกรรมการจริยธรรมของการท่าเรือฯ	คณะกรรมการอนุกรรมการพิจารณาแผนงานและประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการท่าเรือฯ	คณะอนุกรรมการทรัพยากรบุคคลของการท่าเรือฯ	คณะกรรมการ 3 ฝ่ายเพื่อพิจารณาปรับปรุงระบบการปฏิบัติงานแล้วเสร็จในวันทำงาน ในวันหยุด และรูปแบบการทำงานล่วงเวลาของการท่าเรือฯ	คณะกรรมการกำกับดูแลและบริหารจัดการด้านเส้นทรัพยากรการท่าเรือฯ	คณะทำงานเพื่อกำกับดูแลระบบงานด้านคดีของการท่าเรือฯ
1. พลเรือเอก จักรชัย ภูเจริญยศ		10/11				2/4		1/1	5/5				
2. นางสาวชุติมา บุญยประภัศร	2/4		5/7										
3. นายศรศักดิ์ แสนสมบัติ		5/11		12/12	12/12	4/4	5/6			3/5	4/4		
4. ดร.จุฬา สุขมานพ	2/4	9/11		5/12		0/4	6/6						
5. นายจำเริญ โพธิยอด	2/4	6/11		10/12		3/4			3/5				
6. นางปัทมา เขียววิศิษฐ์สกุล				8/12					5/5	5/5	2/4		
7. นายขจรศักดิ์ พุทธธานุภาพ		8/11									3/4	5/5	3/3
8. นายเวทิต ไชยวัฒนา			6/7					0/1	4/5	3/5			
9. นางปรารถนา มงคลกุล	4/4	7/11	7/7					1/1			1/4		
10. นายวรทัศน์ ตันติมงคลสุข	1/4			3/12						1/5			

- หมายเหตุ - แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่นในคณะกรรมการการท่าเรือฯ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2557 (ลำดับที่ 1 - 4)
- แต่งตั้งกรรมการการท่าเรือฯ (ลำดับที่ 8 - 10) ตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม 2557
- แต่งตั้งกรรมการการท่าเรือฯ (ลำดับที่ 6) นางปัทมา เขียววิศิษฐ์สกุล ตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2558
- แต่งตั้งกรรมการการท่าเรือฯ (ลำดับที่ 5) นายจำเริญ โพธิยอด (ผู้แทนกระทรวงการคลัง) ตั้งแต่วันที่ 28 กรกฎาคม 2558
- แต่งตั้งกรรมการการท่าเรือฯ (ลำดับที่ 7) นายขจรศักดิ์ พุทธธานุภาพ ตั้งแต่วันที่ 3 พฤศจิกายน 2558
- นายวรทัศน์ ตันติมงคลสุข (ลำดับที่ 10) ลาออกจากการเป็นกรรมการการท่าเรือฯ ตั้งแต่วันที่ 24 ธันวาคม 2558

พัฒนาศักยภาพการขนส่ง เชื่อมโยงโลจิสติกส์

เชื่อมต่อเส้นทางขนส่งทางรถไฟสู่ท่าเรือแหลมฉบัง



Logistics Rail Link



เร่งพัฒนา
ท่าเรือแหลมฉบัง
ขั้นที่ 3

LCP Phase 3



Dry Port

พัฒนาโครงการท่าเรือบก

ส่วนที่



ประวัติและการพัฒนาองค์กร



- ประวัติของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- โครงสร้างองค์กร ปีงบประมาณ 2559
- การบริหารและพัฒนาการปฏิบัติงาน
- การบริหารการเงินและสินทรัพย์
- การมุ่งเน้นการบริหารพัฒนาทรัพยากรบุคคลและธำรงรักษาบุคลากร
- การลงทุนที่สำคัญในปัจจุบันและอนาคต
- การมุ่งเน้นลูกค้า ตลาด และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- สิ่งอำนวยความสะดวก



ประวัติของการท่าเรือแห่งประเทศไทย



การทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการในสังกัดกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการท่าเรือ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน ปัจจุบัน การท่าเรือฯ รับผิดชอบบริหารท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง

หลังจากประเทศไทยเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์มาเป็นระบอบประชาธิปไตย เมื่อปี 2475 ความคิดริเริ่มที่จะก่อสร้างท่าเรือของรัฐให้ทันสมัย โดยพลเรือโท พระยาราชวังสัน ซึ่งดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมขณะนั้น ได้เสนอโครงการขุดลอกสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อส่งเสริมกิจการด้านพาณิชย์นาวีให้เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่สามารถผ่านร่องน้ำเข้ามาบรรทุก - ขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือได้อย่างสะดวกและปลอดภัย แทนการลำเลียงสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ - เกาะสีชังที่เคยปฏิบัติกันมาแต่เดิม และปรับปรุงท่าเรือที่มีอยู่ให้เป็นท่าเรือที่ทันสมัย เพื่อส่งเสริมการค้ากับต่างประเทศ แต่โครงการของพลเรือโท พระยาราชวังสัน ต้องประสบกับอุปสรรคนานัปการ ดังนั้น รัฐบาลไทยจึงได้ส่งเรื่องขอความช่วยเหลือไปยังสำนักงานใหญ่สันนิบาตชาติ ณ กรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์

สองปีต่อมา สันนิบาตชาติได้ส่งผู้เชี่ยวชาญเดินทางมาสำรวจสภาพเศรษฐกิจการค้าในกรุงเทพฯ และสำรวจสถานที่สร้างท่าเรือของรัฐบาลไทย ผู้เชี่ยวชาญได้เสนอให้มีการขุดลอกร่องน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา และเสนอบริเวณที่จะก่อสร้างท่าเรือให้รัฐบาลไทยเลือก 2 แห่ง คือ ที่ปากน้ำสมุทรปราการและที่ตำบลคลองเตย รัฐบาลจึงเลือกที่ตำบลคลองเตยเป็นที่ก่อสร้างท่าเรือ ซึ่งก็คืออาณาบริเวณของการท่าเรือฯ ในปัจจุบัน

ปี 2478 รัฐบาลจัดตั้งคณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือขึ้น มีพลเอก พระบริภัณฑ์ยุทธกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจเป็นประธานกรรมการดำเนินการขุดลอกสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา และสร้างท่าเรือที่ทันสมัยที่ตำบลคลองเตยตามข้อเสนอสันนิบาตชาติ

ปี 2479 คณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือดำเนินการประกวดการออกแบบก่อสร้างท่าเรือ ซึ่งแบบก่อสร้างท่าเรือของศาสตราจารย์อาคัตซึฮารุเออร์มัน ได้รับการคัดเลือกในการประกวดราคาค่าก่อสร้างท่าเรือ และบริษัท คริสเตียนี แอนด์ นีลเสน ได้รับเลือกให้เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างท่าเรือในวงเงิน 20 ล้านบาท

ปี 2481 รัฐบาลได้จัดตั้งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ให้หลวงประเสริฐวิจิตร นายช่างจากกรมรถไฟมาดำรงตำแหน่งหัวหน้าสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ (ปี 2481 - 2486) และควบคุมการก่อสร้าง โดยมีนายโรเบิร์ต ชาวทเก เป็นนายช่างที่ปรึกษา ขึ้นตรงต่อกระทรวงเศรษฐกิจ และเริ่มลงมือก่อสร้างท่าเรือที่คลองเตย

ปี 2483 รัฐบาลได้สั่งต่อเรือสันดอน 1 จากประเทศเนเธอร์แลนด์ และเริ่มขุดลอกร่องน้ำ แต่งานขุดลอกร่องน้ำและการก่อสร้างท่าเรือต้องหยุดชะงัก เนื่องจากเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 ขึ้นในขณะนั้น สำนักงานท่าเรือกรุงเทพมีเพียงเขื่อนเทียบเรือยาว 1,500 เมตร มีโรงพักสินค้า 4 หลัง คลังสินค้า 3 ชั้น 1 หลัง (คลังสินค้าทันสมัยปัจจุบัน) อาคาร OB (ตึกอำนวยการปัจจุบัน)

ปี 2490 ได้เปิดดำเนินการกิจการท่าเรือ โดยมีหลวงยุกตเสวีวิวัฒน์ เป็นผู้อำนวยการ และคณะรัฐมนตรีได้แต่งตั้งคณะกรรมการจัดวางนโยบายและควบคุมกิจการสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน

ปี 2491 นาวาเอก หลวงสุวิทูทธการ (สุวิ จันทมาส) ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ดำเนินการซ่อมแซมอาคารต่างๆ ที่ได้รับความเสียหายจากสงคราม พร้อมกับก่อสร้างเพิ่มเติม

ปี 2494 รัฐบาลกู้เงินจากธนาคารโลกมาดำเนินการขุดลอกร่องน้ำสันดอนทางเดินเรือ จากปากแม่น้ำเจ้าพระยา ที่จังหวัดสมุทรปราการ ถึงสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ รวมระยะทางทางน้ำประมาณ 66 กิโลเมตร และจัดซื้ออุปกรณ์การยกขนสินค้ามาพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ



เดือนพฤษภาคม 2494 รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติการทำเรือฯ พุทธศักราช 2494 จัดตั้งการทำเรือฯ ขึ้นเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม พร้อมรับโอนกิจการทำเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพมาดำเนินการ

นับตั้งแต่ปี 2494 ที่การทำเรือฯ ได้ก่อตั้งเป็นต้นมา กิจการด้านการขนส่งทางน้ำได้มีการพัฒนาเรื่อยมาเป็นลำดับจนถึงปัจจุบัน โดยในอดีตสินค้าที่ขนส่งทางทะเลเป็นเรือสินค้าทั่วไปและสินค้ากอง ท่าเทียบเรือที่มีอยู่ในขณะนั้น ได้แก่ ท่าเทียบเรือเชียนตะวันตก จำนวน 9 ท่า เป็นท่าสำหรับบรรทุก - ขนถ่ายสินค้าทั่วไปและสินค้ากอง จนกระทั่งการขนส่งสินค้าด้วยระบบคอนเทนเนอร์ได้แพร่ขยายเข้ามาสู่ประเทศไทย ประมาณปี 2518 - 2520 การทำเรือฯ จึงได้ดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียนตะวันออกเพื่อใช้เป็นท่าอเนกประสงค์และจัดให้รับตู้สินค้า โดยเปิดใช้งานได้ในปี 2520

ตั้งแต่ปี 2520 เป็นต้นมา การบรรทุก - ขนถ่ายตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี จนท่าเรือกรุงเทพเริ่มแออัดเนื่องจากเครื่องมือทุ่นแรงที่จำเป็นสำหรับบรรทุก - ขนถ่ายและเคลื่อนย้ายตู้สินค้ามีไม่เพียงพอ จนกระทั่งปี 2530 - 2531 เกิดภาวะความแออัดอย่างรุนแรง การทำเรือฯ จึงได้เร่งพัฒนาท่าเทียบเรือเชียนตะวันออกเป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า โดยติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่าในระยะเริ่มแรกจำนวน 7 คัน และได้จัดซื้อเพิ่มเติม จนปัจจุบันมีจำนวน 14 คัน ปรับปรุงพื้นที่หลังท่าให้สามารถวางตู้สินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งจัดหาเครื่องมือทุ่นแรงบริเวณหลังท่า เพื่อใช้จัดเรียงตู้สินค้าและนำระบบคอมพิวเตอร์เข้ามาใช้ในการจัดการ ทำให้มีวิสัยทัศน์ในการรับตู้สินค้าเพิ่มขึ้นเป็น 1.3 ล้าน ทีอียู ภายหลังรัฐบาลได้มีนโยบายจำกัดตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพไว้ที่ 1 ล้าน ทีอียู ต่อปี เพื่อลดปัญหาการจราจรและส่งเสริมให้มีผู้ไปใช้ท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มมากขึ้น

เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือแม่น้ำ ทำให้มีข้อจำกัดในการรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ ประกอบกับความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่เพื่อรองรับเรือและสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ยังเกิดภาวะความแออัดอย่างรุนแรง

ปี 2530 - 2531 ทำให้รัฐบาลได้เร่งรัดให้มีการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งการก่อสร้างแล้วเสร็จสมบูรณ์ปลายปี 2533 และเริ่มเปิดให้บริการในเดือนมกราคม 2534 โดยในระหว่างการก่อสร้าง ได้มีการเปิดใช้ท่าเอกชนในแม่น้ำเจ้าพระยาสำหรับบรรทุกขนถ่ายตู้สินค้าเป็นการชั่วคราว เพื่อลดความแออัดที่ท่าเรือกรุงเทพ

ปี 2546 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546 รับทราบแนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือ ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ โดยมอบให้การทำเรือฯ เป็นผู้บริหารและประกอบการท่าเรือภูมิภาค ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือที่ก่อสร้างโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ประกอบด้วย ท่าเรือเชียงแสน เปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2546 และเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2547 ได้เปิดดำเนินการท่าเรือภูมิภาคอีก 2 แห่งคือ ท่าเรือเชียงของ เพื่อเป็นท่าเรือที่มุ่งเน้นประสิทธิภาพการให้บริการนำเข้า-ส่งออกสินค้าระหว่างไทยและลาว และท่าเรือระนอง เพื่อเป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้าฝั่งอันดามันของไทย เชื่อมโยงเส้นทางการค้ากับประเทศในเอเชียใต้ แอฟริกา ยุโรป และเป็นประตูการค้าสู่มหาสมุทรอินเดีย ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายความร่วมมือทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศสมาชิก BIMSTEC

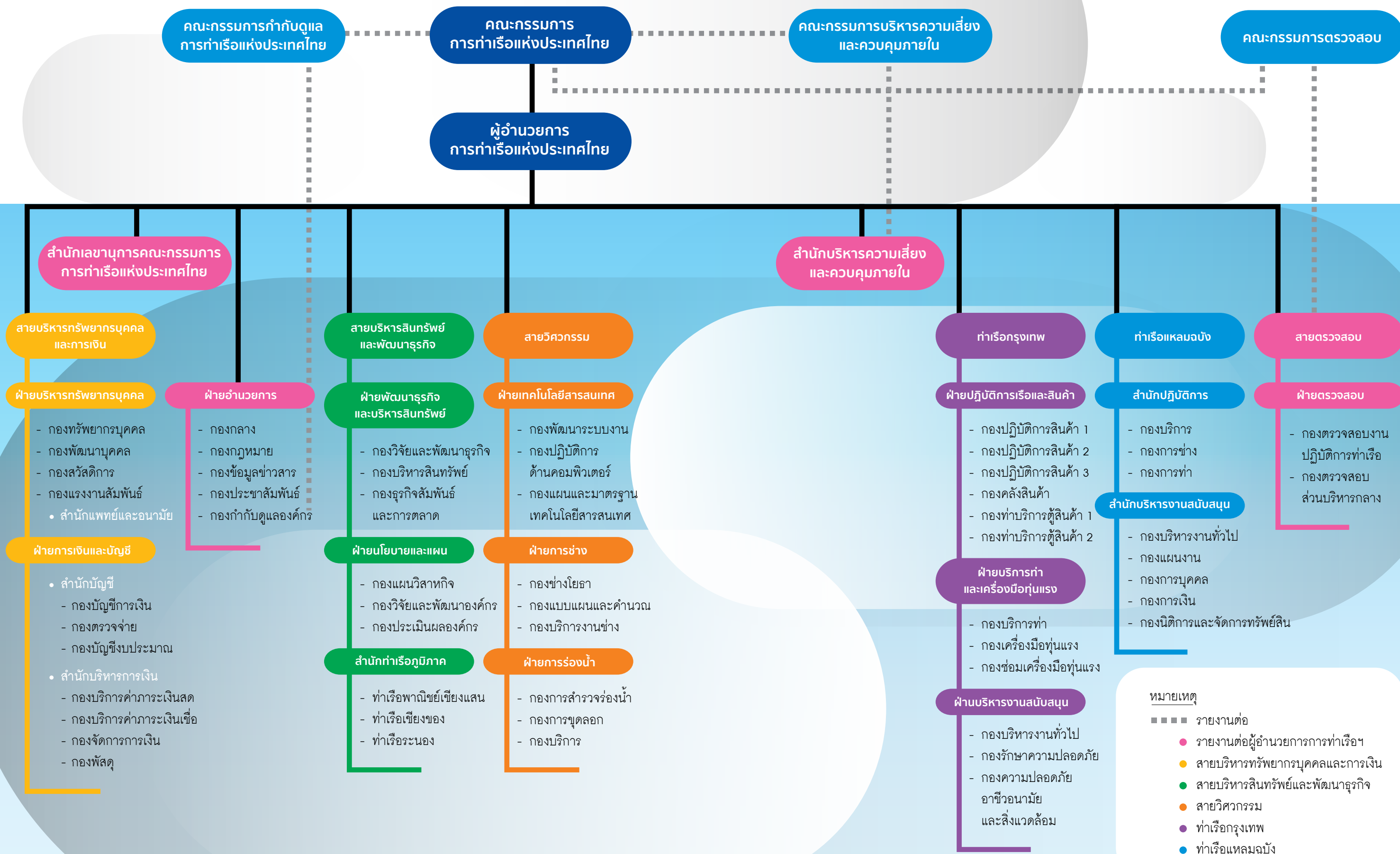
ปี 2554 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2554 ให้การทำเรือฯ เป็นผู้บริหารท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จังหวัดเชียงราย ในลักษณะการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) โดยการทำเรือฯ ได้มอบท่าเรือเชียงแสนเดิมคืนให้แก่เทศบาลตำบลเวียงเชียงแสน เพื่อเป็นท่าเรือท่องเที่ยวตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว

ปี 2555 การทำเรือฯ ได้เปิดให้บริการท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2555

ปัจจุบันการทำเรือฯ รับผิดชอบบริหารจัดการท่าเรือ 5 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง



โครงสร้างองค์กร ปีงบประมาณ 2559





การบริหารและพัฒนาการปฏิบัติงาน



การประเมินผลตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2559

การทำเรือฯ เข้าสู่ระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Performance Appraisal : SEPA) อย่างเป็นทางการในปีงบประมาณ 2557 และมีผลการดำเนินการตามระบบ SEPA มาอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน

การทำเรือฯ แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารจัดการเพื่อพัฒนาองค์กรตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจของการทำเรือฯ มีผู้อำนวยการการทำเรือฯ เป็นประธาน และผู้บริหารระดับ 16 และ 15 เป็นกรรมการ โดยมีอำนาจหน้าที่ กำกับ ดูแล เร่งรัด ติดตาม พร้อมทั้งพิจารณากลับกรองและให้ข้อเสนอแนะตามระบบ SEPA ของการทำเรือฯ นอกจากนี้ มีการแต่งตั้งคณะทำงานพัฒนาองค์กรตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจของการทำเรือฯ ซึ่งมีผู้บริหารระดับ 16 หรือเทียบเท่าเป็นหัวหน้าคณะทำงาน ผู้บริหารระดับ 15 หรือเทียบเท่าเป็นรองหัวหน้าคณะทำงาน และมีผู้อำนวยการฝ่ายและสำนัก (ระดับ 14 - 13) เป็นผู้ทำงาน โดยแบ่งคณะทำงานเป็น 7 หมวด ตามมติการประเมินของระบบ SEPA ประกอบด้วย ส่วนกระบวนการระบบ SEPA (หมวด 1 - 6) และส่วนผลลัพธ์ (หมวด 7) ดังนี้

- หมวด 1 การนำองค์กร
- หมวด 2 การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์
- หมวด 3 การมุ่งเน้นลูกค้าและตลาด
- หมวด 4 การวัด การวิเคราะห์ และการจัดการความรู้
- หมวด 5 การมุ่งเน้นบุคลากร
- หมวด 6 การมุ่งเน้นการปฏิบัติการ
- หมวด 7 ผลลัพธ์

การดำเนินงานในปีงบประมาณ 2559 การทำเรือฯ ประกอบด้วย การฝึกอบรม การบรรยายพิเศษผู้บริหารระดับสูง เพื่อสนับสนุนภารกิจในการดำเนินงานตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA) ของคณะทำงานพัฒนาองค์กรตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจของการทำเรือฯ ซึ่งได้ดำเนินการต่อเนื่องมาจากปีงบประมาณ 2558 รวมทั้งได้จัดประชุม/สัมมนา เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับองค์กรที่มีมาตรฐานการบริหารจัดการองค์กรและได้รับการยอมรับจากสาธารณะ เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการปรับปรุงผลดำเนินการตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA) ของการทำเรือฯ ให้เกิดประสิทธิภาพและการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ 2559 การทำเรือฯ ได้นำประเด็นโอกาสในการปรับปรุงตามรายงานผลการประเมินตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ ประจำปีบัญชี 2558 มาพิจารณานำมาบูรณาการกับประเด็นปัญหาจากการตรวจประเมินองค์กรด้วยตนเอง เพื่อจัดทำแผนการปรับปรุงองค์กร (OFIs Roadmap) ของการทำเรือฯ ซึ่งจะนำไปพัฒนาองค์กรและเป็นแนวทางสนับสนุนการพัฒนาประสิทธิภาพองค์กรตามแผนวิสาหกิจ ฉบับที่ 11 ปีงบประมาณ 2558 - 2562 ของการทำเรือฯ ให้บรรลุเป้าหมายต่อไป



การทำเรือฯ มุ่งเน้นการบริหารการเงินให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งด้านงบประมาณและบัญชีการเงิน รวมถึงการบริหารจัดการเกี่ยวกับเงินสด (Cash Management) การวิเคราะห์ซึ่งมีการติดตามตรวจสอบอย่างใกล้ชิด นำเครื่องมือทางการเงินมาวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อช่วยในการตัดสินใจและการบริหาร โดยมีอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญดังนี้

สินทรัพย์ประเภทที่ดิน อาคาร สัญญาเช่าต่างๆ ของการทำเรือฯ บริเวณนอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ มีการบริหารจัดการเพื่อให้เกิดเป็นรายได้อีกส่วนหนึ่งด้วย โดยการจัดพื้นที่ให้หน่วยงานรัฐและเอกชนเข้าเพื่อ การดำเนินกิจกรรมสนับสนุนกิจการท่าเรือ และเพื่อให้การใช้พื้นที่เกิดประโยชน์ สูงสุด จึงได้มีการศึกษากำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ โดยมีแนวความคิดจะ พัฒนาเป็นชุมชนท่าเรือทันสมัย (Modern Port City) เพื่อให้สามารถใช้พื้นที่รองรับ การพัฒนาท่าเรือให้ได้รับผลตอบแทนในระดับที่เหมาะสม คำนวณค่าการลงทุน และเกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งรายได้ที่เกิดจากการบริหารสินทรัพย์ในปีงบประมาณ 2559 มีรายได้จากการจัดเก็บผลประโยชน์จากที่ดิน อาคาร จากหน่วยงาน ภาครัฐและเอกชนที่เข้าใช้ประโยชน์จากพื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ มีรายละเอียด ดังนี้

	ปีงบประมาณ 2559	ปีงบประมาณ 2558
อัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน	1.87 เท่า	2.20 เท่า
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (Return on Total Assets)	11.64 %	11.98 %
อัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์รวม (Debt to Total Assets)	54.78 %	51.26 %

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	เนื้อที่ (ไร่)	ปีงบประมาณ 2559	ปีงบประมาณ 2558
รายได้จากหน่วยงานรัฐ	215-0-78.33 ไร่	104,814,888	57,851,427
รายได้จากเอกชน	507-1-69.83 ไร่	257,208,442	253,069,581
รวม	722-2-48 ไร่	362,023,330	310,921,008
	เปลี่ยนแปลง		51,102,322
	%จากการเปลี่ยนแปลง		16.44%

หมายเหตุ : พื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ จำนวน 45 ไร่
นำไปใช้ในกิจการของการท่าเรือฯ

ท่าเรือแหลมฉบัง

การดำเนินงานด้านบริหารสินทรัพย์ของท่าเรือแหลมฉบัง มีดังนี้

• **โซนที่ 1 กำหนดเป็นพื้นที่ส่วนกลางสำหรับการบริหาร (Common Use Areas)** ท่าเรือแหลมฉบัง ได้จัดทำโครงการพัฒนาลานจอด รถบรรทุกในเขตท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อแก้ไขปัญหาการแออัดของตู้สินค้าและการจราจรในเขตท่าเรือแหลมฉบัง เนื้อที่ประมาณ 70 ไร่ ปัจจุบัน ได้เปิดให้บริการแล้ว

• **โซนที่ 2 กำหนดเป็นพื้นที่สำหรับรองรับธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ (Port Related Commercial Areas)** ปัจจุบันคงเหลือพื้นที่ว่าง ที่จะนำมาหาประโยชน์ได้ เนื้อที่ประมาณ 40 ไร่ ปัจจุบันได้ศึกษาและวิเคราะห์ และจัดทำแผนการใช้ประโยชน์จากที่ดินของท่าเรือแหลมฉบัง โซนที่ 2 เรียบร้อยแล้ว โดยมีจุดประสงค์เพื่อใช้เป็นศูนย์สำนักงานและการพาณิชย์ (Port Complex) เพื่อประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจแก่ท่าเรือ แหลมฉบัง สำหรับพัฒนาในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

• **โซนที่ 3 กำหนดเป็นพื้นที่สำหรับลานกองเก็บตู้สินค้า (Storage Yard)** เพื่อรองรับการขยายตัวของท่าเทียบเรือในโครงการขั้นที่ 2 และเป็นพื้นที่สงวนไว้สำหรับการพัฒนาเป็นช่องทางเชื่อมต่อกับโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 ซึ่งปัจจุบันโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ยังคงเปิดให้บริการไม่ครบทุกท่า จึงสามารถนำพื้นที่มาจัดสรรให้เข้าในระยะสั้น คราวละไม่เกิน 3 ปี เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด

โซน 3.1 ปัจจุบันมีบริษัทเอกชนเช่าพื้นที่ทั้งหมดแล้ว

โซน 3.2 ปัจจุบันมีบริษัทเอกชนเช่าพื้นที่ทั้งหมดแล้ว

โซน 3.3 ปัจจุบันมีบริษัทเอกชนเช่าพื้นที่ทั้งหมดแล้ว

• **โซนที่ 4 กำหนดเป็นพื้นที่สำหรับรองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งตู้สินค้าระบบรางและกิจกรรมตู้สินค้าเปล่า เพื่อเป็นย่านขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Rail Related Container Yard)** ท่าเรือแหลมฉบัง เสนอโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTC) ต่อคณะรัฐมนตรี (ค.ร.ม.) โดย มติ ค.ร.ม. เห็นควรให้มีการศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องของการออกแบบรายละเอียดของโครงการ (Detail Design) การศึกษาวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของการให้เอกชนเข้าร่วมงานตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการ ในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ตามหัวข้อที่กำหนดโดย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ การศึกษาวิเคราะห์ โครงสร้างอัตราค่าภาระที่เหมาะสมการทบทวนแผนการดำเนินงานของโครงการฯ ให้เหมาะสม สอดคล้องกับแผนการดำเนินงานของ การรถไฟแห่งประเทศไทย รวมทั้งการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้วย คาดว่าจะสามารถดำเนินการจัดทำรายงานการศึกษา ความเป็นไปได้ของโครงการแล้วเสร็จในปี 2554 คาดว่าโครงการจะสามารถเปิดให้บริการได้ในปีงบประมาณ 2561

• **โซนที่ 5 กำหนดเป็นพื้นที่สำหรับพัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่งต่อเนื่อง (Multimodal Center)** ปัจจุบันมีการใช้ประโยชน์เต็มพื้นที่แล้ว

• **โซนที่ 6 กำหนดเป็นพื้นที่สำหรับชุมชนและสันทนาการ**

• **โซนที่ 7 กำหนดเป็นพื้นที่สำหรับกิจกรรมเกี่ยวเนื่องที่หลากหลายและเขตปลอดภาษี (Multi used Free Zone)**

ปัจจุบันมีการใช้ประโยชน์เต็มพื้นที่แล้ว



การมุ่งเน้นการบริหาร พัฒนาทรัพยากรบุคคลและธำรงรักษาบุคลากร



การทำเรื่องฯ ตระหนักและเล็งเห็นว่าทรัพยากรบุคคลเป็นทรัพยากรที่มีคุณค่าอย่างยิ่ง โดยได้มีการกำหนดนโยบายและกลยุทธ์ให้เพิ่มประสิทธิภาพในด้านทรัพยากรบุคคลอย่างจริงจัง รวมทั้งปรับปรุงระบบการบริหารและระบบการพัฒนาทรัพยากรบุคคลอย่างต่อเนื่องให้มีความทันสมัย สอดคล้องกับเทคโนโลยีสมัยใหม่และเป็นไปตามมาตรฐานสากล อีกทั้งมีแนวทางส่งเสริมสนับสนุนในการเพิ่มความสามารถและศักยภาพพนักงานในทุกด้าน เพื่อให้มีความพร้อมที่จะเป็นบุคลากรที่มีคุณภาพทั้งเป็นคนเก่งและคนดี อันจะนำไปสู่ความก้าวหน้าขององค์กรอย่างยั่งยืน และเพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ดังกล่าว การทำเรื่องฯ ได้กำหนดเป็นแผนแม่บทด้านการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล เพื่อเป็นแนวทางและกรอบการดำเนินการในตลอดระยะเวลา 5 ปี ซึ่งสอดคล้องกับทิศทางและยุทธศาสตร์ของแผนวิสาหกิจ (แผนกลยุทธ์) ปีงบประมาณ 2558 - 2562 และวิสัยทัศน์ของการทำเรื่องฯ “ศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ เชื่อมโยงเศรษฐกิจไทยสู่อาเซียน” ตลอดจนสอดคล้องกับค่านิยม (Core Value) ของการทำเรื่องฯ “ยึดมั่นธรรมาภิบาล บริการด้วยใจ สร้างสรรค์สิ่งใหม่ ใส่ใจสิ่งแวดล้อม พร้อมร่วมมือเพื่อองค์กร” ทั้งนี้เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการพัฒนาเครื่องมือที่ใช้ในการบริหารและพัฒนาบุคลากรของการทำเรื่องฯ ให้มีศักยภาพที่พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงต่อไป

ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล ได้มีการดำเนินการบริหารและพัฒนาพนักงานของการทำเรื่องฯ ให้มีศักยภาพเพื่อสามารถแข่งขันทางธุรกิจได้ โดยเน้นพัฒนาจากระดับบุคคลให้เป็นไปในระดับองค์กร มุ่งเน้นการพัฒนาโดยมีการนำเครื่องมือ (HR Tools) มาใช้เพื่อการบริหารและพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่องและทันต่อความเปลี่ยนแปลงภายใต้การดำเนินการ 3 ด้าน

การบริหารโครงสร้างและอัตรากำลังของทรัพยากรบุคคล โดยได้จัดทำโครงการต่างๆ ดังนี้

- ปรับโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลัง เพื่อเอื้อต่อการดำเนินธุรกิจ รองรับการแข่งขันและขยายตัวในอนาคต โดยมีการทบทวนโครงสร้างหน่วยงานที่กำหนดให้มีตามกฎหมาย บริหารจัดการหน่วยงานที่มีภาระงานซ้ำซ้อน ปรับปรุงโครงสร้างและอัตรากำลังที่มีอยู่ในปัจจุบันตามความจำเป็น เพื่อให้สอดคล้องกับแผนงานในอนาคต ซึ่งจะก่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการดำเนินงาน
- การจัดทำแผนสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) เป็นการวางแผนอัตรากำลัง โดยการพัฒนาและเตรียมบุคลากรให้มีความพร้อมทั้งด้านความรู้ ความเชี่ยวชาญ ภาวะผู้นำ ตลอดจนทัศนคติที่ดี เพื่อสืบทอดตำแหน่งสำคัญ (Key Position) ได้ทันทีในกรณีที่ตำแหน่งว่างลง พร้อมกันนี้เป็นการสร้างแรงจูงใจในการทำงาน และสามารถรักษาบุคลากรที่มีคุณภาพให้คงอยู่ภายในองค์กรต่อไป ซึ่งการทำเรื่องฯ ได้ดำเนินการจัดทำและปรับปรุงแผนสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) ตั้งแต่ปี 2556 จนถึงปัจจุบันเป็นประจำทุกปี



- การวางแผนเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Path) เป็นแนวทางให้บุคลากรในองค์กรสามารถรับรู้สายความก้าวหน้าของอาชีพตนเอง และเตรียมตนเองให้มีคุณสมบัติที่พร้อมจะเลื่อนตำแหน่งสู่สายความก้าวหน้าได้อย่างถูกต้อง โครงการจัดทำแผนเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Path) ได้เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2556 จนถึงปัจจุบัน และในปีงบประมาณ 2559 ได้ดำเนินการจัดทำครบทุกสายงานในการทำเรือฯ แล้ว

การพัฒนาศักยภาพบุคลากร โดยได้จัดการเรียนรู้ในรูปแบบต่างๆ ให้พนักงานทุกระดับ รวมถึงการจัดส่งพนักงานไปศึกษา ฝึกอบรม สัมมนา ประชุม และดูงานภายนอกการทำเรือฯ ทั้งในและต่างประเทศ ตามโครงการฝึกอบรม/สัมมนา ประจำปีงบประมาณ 2559 ดังนี้

- การฝึกอบรม/สัมมนาหลักสูตรพื้นฐานและหลักสูตรด้านการบริหาร จัดตามระดับพนักงานตั้งแต่เริ่มเข้าปฏิบัติงานจนครบวาระเกษียณอายุงาน ประกอบด้วยหลักสูตรดังต่อไปนี้ คือ การปฐมนิเทศพนักงาน การพัฒนาการปฏิบัติงาน ก้าวสู่ผู้บริหาร การบริหารท่าเทียบเรือตู้สินค้า ผู้บริหารระดับกลาง การวิเคราะห์งบประมาณ การบริหารท่าเทียบเรือตู้สินค้า การพัฒนาทักษะการบริหาร ฯลฯ

- การฝึกอบรม/สัมมนาหลักสูตรเฉพาะด้าน เช่น การฝึกพนักงานขับเครื่องมือทุ่นแรงต่างๆ ความรู้พื้นฐานด้านการขุดลอก ร่องน้ำ คอมพิวเตอร์และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ การบริหารจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (PSHE-MS) การให้ความรู้ด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการทำเรือฯ ฯลฯ

- โครงการพัฒนาภาษาอังกฤษสำหรับพนักงานทั้งองค์กร พนักงานสามารถสอบวัดระดับและเรียน online ได้ทุกที่ทุกเวลาผ่านระบบอินเทอร์เน็ต นอกจากนี้ยังจัดกิจกรรมสร้างแรงจูงใจ กิจกรรม English Camp จัดให้พนักงานได้เรียนและสนทนากับอาจารย์เจ้าของภาษาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์และกลยุทธ์ของการทำเรือฯ โดยมีคณะกรรมการกำหนดนโยบายการบริหารงานบุคคลและพัฒนาบุคลากรของการทำเรือฯ ได้กำหนดหลักเกณฑ์การบรรจุตำแหน่งหัวหน้าหน่วยงานและการส่งเสริมสนับสนุนให้พนักงานมีความรู้ภาษาอังกฤษ นอกจากนี้ยังมีคณะกรรมการฝ่ายบริหารการทำเรือฯ เห็นชอบให้พนักงานที่จะได้รับการพิจารณาคัดเลือกให้ไปดูงาน/ฝึกอบรม/ประชุม/สัมมนา/ศึกษาต่อ ณ ต่างประเทศ จะต้องสามารถใช้ภาษาอังกฤษในการสื่อสารได้ตามเกณฑ์ที่กำหนด



- โครงการฝึกอบรมหลักสูตรภายนอกการทำเรือฯ สำหรับพัฒนาผู้สืบทอดตำแหน่ง (Successor) พนักงานระดับ 12 - 16 ประกอบด้วย นักบริหารการคมนาคมระดับต้น/กลาง/สูง นักยุทธศาสตร์ Leadership Succession Program (LSP) การป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) นักบริหารการเงินการคลังภาครัฐระดับสูง (บงส.)
- โครงการฝึกอบรม/ดูงาน ณ ต่างประเทศ เช่น การพัฒนาพื้นที่ท่าเรือและพื้นที่โดยรอบท่าเรือ การบริหารจัดการท่าเทียบเรือตู้สินค้า คลังสินค้าทรงสูง และ One Stop Service Operation รวมทั้งการพัฒนาด้านการตลาด การศึกษาดูงานการพัฒนาและบริหารจัดการอสังหาริมทรัพย์ที่ทันสมัย ณ ประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น

การรังสรรค์สุขภาพบุคลากร เพื่อเป็นการสร้างขวัญและกำลังใจให้กับพนักงานด้วยการจัดสวัสดิการ สิทธิประโยชน์ที่เหมาะสม รวมทั้งการสำรวจความพึงพอใจและความผูกพันของพนักงานที่มีต่อองค์กร (Employee Engagement) เนื่องจากพนักงานที่มีความผูกพันต่อองค์กรสูง มักมีความปรารถนาอย่างแรงกล้าที่จะยังคงอยู่ มีความรู้สึกเป็นเจ้าของ (Sense of Belonging) ทำให้พนักงานทุ่มเทแรงกายแรงใจ และปฏิบัติงานในส่วนที่ตนรับผิดชอบให้สำเร็จจนสามารถบรรลุเป้าหมายขององค์กรต่อไป โดยมีโครงการ/กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการเสริมสร้างความผูกพันและธำรงรักษาพนักงานการทำเรือฯ ดังนี้

- โครงการสำรวจความพึงพอใจและความผูกพันของพนักงานการทำเรือฯ โดยมีกลุ่มเป้าหมาย ประกอบด้วย ผู้บริหารระดับสูง (ระดับ 14 - 16) ผู้บริหารระดับกลาง (ระดับ 11 - 13) ผู้บังคับบัญชาระดับต้น (ระดับ 8 - 10) และพนักงานปฏิบัติงาน (ระดับ 6 ลงไป) ตามบริบทองค์กร ตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA) และการจัดทำแผนปรับปรุงปัจจัยความพึงพอใจและความผูกพันฯ และดำเนินการตามแผนฯ เพื่อให้พนักงานมีความพึงพอใจและความผูกพันที่มีต่อองค์กรเพิ่มขึ้น
- การมอบของที่ระลึกให้แก่พนักงานที่ปฏิบัติงานครบ 15 ปี และ 25 ปี เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจพนักงานที่ตั้งใจทุ่มเทกำลังกาย ตลอดระยะเวลาการปฏิบัติงานสร้างสรรค์ความเจริญให้แก่การทำเรือฯ
- โครงการประกันชีวิต (กลุ่ม) สำหรับพนักงาน ทุนประกัน 100,000 บาท หรือ 200,000 บาท ตามความสมัครใจ โดยคุ้มครองการเสียชีวิตทุกกรณีหรือทุพพลภาพสิ้นเชิงและถาวร เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนด้านการเงินเฉพาะหน้า ตลอดจนเป็นหลักประกันของครอบครัว โดยการทำเรือฯ สำรองจ่ายค่าเบี้ยประกันเป็นรายปีและให้พนักงานผ่อนชำระคืนเป็นรายเดือน
- โครงการตรวจสอบสุขภาพพนักงานประจำปี ด้วยการประสานกับโรงพยาบาลเอกชนที่มีมาตรฐาน โดยจัดทำเป็นระบบอย่างชัดเจน มีการติดตามผลให้ความรู้กับพนักงานที่มีผลตรวจร่างกายผิดปกติและมีการจัดสัปดาห์สุขภาพอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี เพื่อเป็นช่องทางในการเสริมสร้างให้บุคลากรดูแลป้องกันสุขภาพให้แข็งแรง



- โครงการพัฒนาคุณภาพอาหารของร้านค้าในการทำเรือฯ ตามมาตรฐานสุขาภิบาลอาหารที่กรุงเทพมหานครกำหนด เพื่อเป็นการยกระดับร้านค้าให้ผ่านมาตรฐาน Bangkok Food Safety City (กรุงเทพฯ เมืองอาหารปลอดภัย) โดยใช้ชุดทดสอบ โคลิฟอร์มแบคทีเรียขั้นต้น (SI-2) และสอบใบอนุญาตผู้สัมผัสอาหาร เพื่อให้ความรู้ผู้ประกอบการร้านค้าสร้างความมั่นใจในการบริโภคอาหารให้กับพนักงานการทำเรือฯ และผู้ให้บริการ

- การปรับปรุงและซ่อมแซมอาคารสโมสรการทำเรือฯ เพื่อให้มีความสวยงามและพร้อมให้บริการแก่พนักงานการทำเรือฯ และครอบครัว รวมถึงหน่วยงานอื่นๆ ทั้งภายในและภายนอกที่ขอเข้าใช้อาคารสโมสรการทำเรือฯ

นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลยังมีการดำเนินงานในเรื่องต่างๆ ได้แก่

- การสแกนลายนิ้วมือ การทำเรือฯ นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศการลงเวลาปฏิบัติงานด้วยการสแกนลายนิ้วมือมาใช้ในองค์กร เพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพในการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลเกี่ยวกับการตรวจสอบจำนวนพนักงานที่เข้าปฏิบัติงาน การขาด ลา มาสาย ได้อย่างถูกต้องรวดเร็ว ปัจจุบันได้ดำเนินการจัดทำโปรแกรมสำหรับตรวจสอบการลงเวลาเข้า/ออก ปฏิบัติงานพร้อมติดตั้งเครื่องสแกนลายนิ้วมือตามจุดต่างๆ จำนวน 100 เครื่อง เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับพนักงานเรียบร้อยแล้ว โดยพนักงานสามารถสแกนฯ ลงเวลาก่อนเข้าปฏิบัติงานได้ตั้งแต่เวลา 05.00 - 08.30 น. และสแกนฯ ลงเวลาหลังเลิกปฏิบัติงานได้ตั้งแต่เวลา 16.30 - 19.00 น.

- การพัฒนาระบบประเมินผลการปฏิบัติงานโดยอ้างอิงตัวชี้วัด (KPI) การทำเรือฯ นำระบบประเมินผลการปฏิบัติงานโดยอิงตัวชี้วัด (KPI) มาใช้วัดความก้าวหน้าของการบรรลุปัจจัยหลักแห่งความสำเร็จหรือผลสัมฤทธิ์ขององค์กร เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการปฏิบัติงานขององค์กรให้มีประสิทธิภาพด้วยการปรับปรุงรูปแบบการประเมินผล รวมทั้งนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงาน เพื่อให้สามารถติดตามและผลักดันผลการดำเนินงานขององค์กรให้บรรลุตามเป้าหมาย ผ่านการเชื่อมโยงเป้าหมายตัวชี้วัดในระดับองค์กรสู่ระดับบุคคล ตลอดจนสามารถพัฒนาระบบการประเมินผลการปฏิบัติงานที่เป็นธรรม เพื่อเสริมสร้างแรงจูงใจของพนักงานในการปฏิบัติงาน

- นโยบายป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์การทำเรือฯ มีนโยบายและเจตนารมณ์ในการดำเนินภารกิจด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส และตรวจสอบได้ โดยให้ถือเป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคน รวมถึงบุคคลในครอบครัวในการหลีกเลี่ยงการเข้าไปมีส่วนได้ส่วนเสีย หรือเกี่ยวข้องกับการดำเนินการในลักษณะที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ต่อการทำเรือฯ ซึ่งได้ดำเนินการแจ้งให้พนักงานรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ภายในเดือนสิงหาคมของทุกปี และในปีงบประมาณ 2559 ไม่มีพนักงานท่านใดมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์



การลงทุนที่สำคัญในปัจจุบันและอนาคต

1. แผนงานโครงการต่างๆ ในปัจจุบัน

กิจกรรมดำเนินการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	วัตถุประสงค์/ความคืบหน้า
1) จ้างเหมาก่อสร้างท่าเทียบเรือขายฝั่ง ท่าเรือแหลมฉบัง (ท่าเทียบเรือ A) พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก	1,864.190	- เพื่อให้บริการแบบสาธารณะสำหรับการขนส่งสินค้าทางท่าเรือขายฝั่ง และเรือลำเลียงภายในประเทศให้สามารถรับเรือสินค้าขายฝั่งพร้อมกันได้ 2 ลำ ในเวลาเดียวกัน เพื่อเชื่อมโยงท่าเรือและการขนส่งหลายรูปแบบ รวมถึงการพัฒนาปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคด้านต่างๆ ให้มีประสิทธิภาพและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น - อยู่ระหว่างผู้รับจ้างดำเนินการ กำหนดแล้วเสร็จเดือนพฤศจิกายน 2560
2) พัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 1	2,031.150	- เพื่อส่งเสริมนโยบายการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนนมาสู่ระบบราง (Shift Mode) เป็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศให้มีการประหยัดพลังงาน ลดต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศ และสามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มขึ้นในอนาคต - อยู่ระหว่างผู้รับจ้างดำเนินการ กำหนดแล้วเสร็จเดือนตุลาคม 2560
3) จ้างเหมาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อ แก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือแหลมฉบัง	942.690	- เพื่อแก้ปัญหารถจราจรติดขัดภายในท่าเรือแหลมฉบัง และบนเส้นทางสาธารณะต่อเนื่องกับท่าเรือแหลมฉบัง และเป็นการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกให้เกิดความสมดุลกันระหว่างปริมาณการใช้บริการในส่วนของกิจกรรมบริเวณหน้าท่ากับกิจกรรมการขนส่งเชื่อมโยงหลังท่าของโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 - อยู่ระหว่างผู้รับจ้างดำเนินการ กำหนดแล้วเสร็จเดือนกุมภาพันธ์ 2560
4) จ้างเหมาต่อเรือชุดพร้อมอุปกรณ์การชุด และ อุปกรณ์ประกอบ ความสามารถในการชุด ได้ที่มีความลึกไม่น้อยกว่า 15 เมตร จำนวน 1 ลำ (ทดแทนเรือชุด 2) พร้อมเรือลากจูง ขนาดกำลัง ชุดไม่น้อยกว่า 10 เมตริกตัน จำนวน 1 ลำ (ทดแทนเรือจูง 3) เรือบรรทุกดินประเภท ขับเคลื่อนระบบใบจักร ขนาดความจุย้งดิน ไม่น้อยกว่า 300 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 2 ลำ (ทดแทนเรือดิน 4, 5, 6)	695.000	- เพื่อทดแทนของเดิมที่ทรุดโทรมเสื่อมสภาพและมีต้นทุนในการชุดสูง และเพิ่มประสิทธิภาพในการชุดลอกบำรุงรักษาหน้าท่าเทียบเรือ แอ่งจอดเรือ ร่องน้ำทางเดินเรือ ที่ท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ และการขนถ่ายสินค้าทางเรือตลอดจนสามารถรองรับปริมาณงานชุดลอกที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตได้ - อยู่ระหว่างผู้รับจ้างดำเนินการ กำหนดแล้วเสร็จเดือนพฤษภาคม 2560

กิจกรรมดำเนินการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	วัตถุประสงค์/ความคืบหน้า
5) โครงการปรับปรุงและพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G	614.000	- เพื่อปรับปรุงท่าเทียบเรือ 20G ไว้รองรับตู้สินค้าที่มากับเรือชายฝั่ง เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพยังไม่มีท่าเทียบเรือชายฝั่งโดยเฉพาะ รวมทั้งรองรับปริมาณตู้สินค้าที่มากับเรือชายฝั่งที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นในอนาคตและเป็นการเพิ่มรายได้ให้แก่การทำเรือฯ - งานปรับปรุงพื้นที่ฯ ได้ผู้รับจ้างแล้ว อยู่ระหว่างเตรียมส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับจ้าง สำหรับงานจัดหาปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่าชนิดเดินบนรางขนาดยกน้ำหนักไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน จำนวน 2 คัน อยู่ระหว่างผู้รับจ้างดำเนินการ กำหนดแล้วเสร็จเดือนกันยายน 2560
6) สร้างศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พร้อมติดตั้งระบบสัญญาณควบคุมและแจ้งเหตุเพลิงไหม้อัตโนมัติที่ท่าเรือแหลมฉบัง	149.580	- เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงและป้องกันการสูญเสียชีวิตทรัพย์สิน และสิ่งแวดลอมภายในอาณาบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ที่เกิดจากอัคคีภัย และเป็นจุดรวบรวมกำลังและอุปกรณ์ในการตอบโต้เหตุฉุกเฉินได้อย่างมีประสิทธิภาพ - ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนมกราคม 2559
7) จ้างเหมาต่อระดับเพลิงชนิดท่อน้ำ ความสูงไม่น้อยกว่า 44 เมตร พร้อมอุปกรณ์ จำนวน 1 คัน (เพิ่มเติม)	78.500	- เพื่อให้ระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือแหลมฉบัง มีความพร้อมในการป้องกันอุบัติเหตุลดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินจากเหตุเพลิงไหม้ในบริเวณที่มีความสูงภายในอาณาบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง - ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนมีนาคม 2559

2. โครงการสำคัญที่คาดว่าจะลงทุนในอนาคต

โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	แหล่งที่มาของ เงินทุน
1) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 (ปี 2563 - 2579)	88,132.00	เอกชนร่วมลงทุน (PPP)
2) โครงการจ้างเหมาสร้างอาคารบรรจุสินค้าเพื่อการส่งออก พร้อมระบบบริหารจัดการและสิ่งอำนวยความสะดวก (CFS ขาออก) (ปี 2560 - 2562)	1,357.32	การทำเรือฯ
3) โครงการพัฒนาลังสินค้าท่าเรือกรุงเทพ พร้อมระบบบริหารจัดการอุปกรณ์และเครื่องมือทุ่นแรง (CFS ขาเข้า) (ปี 2561 - 2563)	2,941.00	การทำเรือฯ
4) โครงการพัฒนาธุรกิจท่าเรือบก (Dry port) (ปี 2563 - 2565)	644.00	การทำเรือฯ
5) โครงการศูนย์บริการแบบครบวงจร ท่าเรือกรุงเทพ (ปี 2563 - 2565)	1,554.50	การทำเรือฯ



การมุ่งเน้นลูกค้า ตลาด และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย



โครงการพัฒนาพื้นที่ 17 ไร่

การทำเรือฯ ได้จัดทำแผนพัฒนาการใช้ประโยชน์พื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพขึ้น เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาและบริหารพื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรฯ ที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดตามศักยภาพของพื้นที่และสร้างรายได้เพิ่มเติมให้แก่การทำเรือฯ อย่างยั่งยืน โดยกำหนดกลยุทธ์ในการพัฒนาด้วยการรวมพื้นที่แปลงย่อยนอกเขตรั้วศุลกากรฯ และจัดผังพื้นที่ใหม่ตามลักษณะกลุ่มกิจกรรมที่มีความสอดคล้องและส่งเสริมธุรกิจท่าเรือ เพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุนตามกลุ่มธุรกิจ โดยรวบรวมพื้นที่ได้ทั้งหมดประมาณ 220 ไร่ แบ่งการพัฒนาออกเป็น 4 แปลง และเพื่อให้เกิดการพัฒนาได้โดยเร็ว จึงได้คัดเลือกแปลงที่เป็นพื้นที่ปราศจากสิ่งปลูกสร้างและผู้นุกรุก สามารถพัฒนาได้ทันทีเป็นโครงการนำร่อง คือ พื้นที่บริเวณด้านข้างอาคารที่ทำการการทำเรือฯ ขนาด 17 ไร่ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มแก่ทรัพย์สินของการทำเรือฯ ให้มีความคุ้มค่าเหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ตลอดจนการพัฒนาชุมชนบริเวณรอบท่าเรือกรุงเทพให้เป็นชุมชนท่าเรือสมัยใหม่ และยังส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิต สังคม และสิ่งแวดล้อม การมีงานทำของประชากรรอบท่าเรือกรุงเทพ รวมทั้งสนับสนุนการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ การสร้างศูนย์รวมธุรกิจใหม่ในพื้นที่ของการทำเรือฯ โดยเฉพาะธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือ อีกทั้งส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนากรุงเทพมหานครให้เป็นเมืองหลวงและเมืองท่าที่สวยงาม ก้าวหน้า และทันสมัย

จากการศึกษาโครงการฯ ภายใต้แนวคิดเมืองท่าที่ทันสมัย (Modern Port City) โดยมอบหมายให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการโครงการฯ ในรูปแบบ Build Operate Transfer (BOT) ซึ่งเอกชนจะเป็นผู้รับรายได้จากการดำเนินโครงการฯ และต้องชำระค่าเช่าและผลประโยชน์ตอบแทนในอัตราที่ตกลงกับการทำเรือฯ ตลอดอายุสัญญาเช่า 30 ปี (รวมระยะเวลาก่อสร้างแล้ว) มีรูปแบบอาคารในลักษณะรวมกิจกรรมทั้งหมดไว้ในอาคารเดียวกัน (Mixed Use) และมีแนวคิดให้อาคารเป็นเอกลักษณ์สะท้อนเรื่องราวต่าง ๆ ขององค์กรอย่างเป็นอัตลักษณ์ (Iconic) รวมทั้งเป็นอาคารเพื่อสิ่งแวดล้อม (Green Building Concept) ซึ่งองค์ประกอบอาคารจะประกอบด้วย พื้นที่สำนักงาน พื้นที่ธุรกิจพาณิชย์นาวี (Maritime Center) พื้นที่ศูนย์การเรียนรู้ สถาบันการศึกษาที่เกี่ยวข้องด้านโลจิสติกส์ ศูนย์แสดงสินค้าและศูนย์ประชุม ฯลฯ จากผลการศึกษาโครงการฯ มีมูลค่ามากกว่า 5,000 ล้านบาท ทำให้โครงการฯ เข้าข่ายต้องดำเนินการขั้นตอน พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ ปี 2556



ในปี 2559 การท่าเรือฯ ได้เสนอโครงการพัฒนาพื้นที่ 17 ไร่ ตามขั้นตอนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) พระราชบัญญัติร่วมลงทุนฯ ปี 2556 โดยเริ่มจาก “การเสนอโครงการ” ซึ่งเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2559 สคร. ในฐานะเลขานุการ คณะกรรมการนโยบายฯ ได้เสนอโครงการฯ ต่อคณะกรรมการนโยบายฯ เพื่อพิจารณาเห็นชอบหลักการโครงการฯ ซึ่งที่ประชุม คณะกรรมการนโยบายฯ พิจารณาแล้วและมีมติ ดังนี้

1. มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมและการท่าเรือฯ ดำเนินการขอรับนโยบายจากรัฐบาล กรณีแผนการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ ในภาพรวมให้มีความชัดเจนและพิจารณาความสอดคล้องของโครงการฯ กับแผนการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพในภาพรวมดังกล่าว
2. มอบหมายให้การท่าเรือฯ หรือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์พื้นที่โครงการฯ ให้สอดคล้องกับ ข้อจำกัดทางกฎหมาย

และเมื่อดำเนินการตามข้อ 1. และ 2. แล้ว ให้การท่าเรือฯ ปรับปรุงรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ และเสนอโครงการฯ ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติร่วมลงทุนฯ ปี 2556 อีกครั้ง

ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการตามมติที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายฯ คาดว่าจะสามารถนำเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการฯ ได้ในปีงบประมาณ 2560

ท่าเรือกรุงเทพ

ทิศตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา อยู่ระหว่างหลักกิโลเมตรที่ +26.5 ถึง +28.5 ปากคลองพระโขนง เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร

พื้นที่ปฏิบัติงานด้านสินค้า

พื้นที่เขื่อนตะวันตก

- ท่าเทียบเรือสินค้า 7 ท่า
- ท่าเทียบเรือชายฝั่งและเรือสำเภา 2 ท่า
- ท่าเทียบเรือท่องเที่ยว 1 ท่า

พื้นที่เขื่อนตะวันออก

- กองท่าบริการตู้สินค้า 1
- ท่าเทียบเรือตู้สินค้า 4 ท่า
- กองท่าบริการตู้สินค้า 2
- ท่าเทียบเรือตู้สินค้า 3 ท่า
- และท่าเทียบเรือชายฝั่ง 1 ท่า

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
และพื้นที่ทางสัญจร 199.54 ไร่

พื้นที่ทางน้ำ : รวมระยะทาง 66 กิโลเมตร

ร่องน้ำดอนนอก : ยาว 18 กิโลเมตร

(จากปากร่องน้ำกิโลเมตรที่ -18 ถึงป้อมพระจุลฯ กิโลเมตรที่ 0)

ร่องน้ำดอนใน : ยาว 48 กิโลเมตร

(จากป้อมพระจุลฯ กิโลเมตรที่ 0 ถึงสะพานพระพุทธยอดฟ้า กิโลเมตรที่ 48)

พื้นที่ปฏิบัติงานด้านสินค้า

ประกอบด้วยพื้นที่เขื่อนตะวันตก

จำนวน 567.2 ไร่ เป็นพื้นที่สำหรับให้บริการตู้สินค้าทั่วไป ท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ/ภายในประเทศ หน่วยงานที่ปฏิบัติงานและรับผิดชอบ คือ กองปฏิบัติการสินค้า 1 - 3 และกองคลังสินค้า

ท่าเทียบเรือ/หลักผูกเรือ

ท่าเทียบเรือ/หลัก/ทุ่น	ความยาว (เมตร)	จำนวน	ขนาดจำกัดของเรือ ความยาว/กินน้ำลึก (เมตร)	สมรรถวิสัย (ลำ)
ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป (ท่า 22B-H)	1,179	7 ท่า	172.25/8.23	7
ท่าเทียบเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง (ท่า 22I-22J)	348	2 ท่า	172.25/8.23	2
ท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (ท่า 22A)	133	1 ท่า	172.25/8.23	1
หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย	1,360	34 หลัก	172.25/8.23	6
			91.46/8.23	1
หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ	1,600	24 หลัก	172.25/8.23	7
ทุ่นผูกเรือสาธิตประดิษฐ์	1,580	5 ทุ่น	137.19/7.62	4
			91.46/7.00	1

พื้นที่วางสินค้า/ตู้สินค้า

พื้นที่	พื้นที่วางสินค้า					
	ภายใน โรงพักสินค้า (ตร.ม.)	ภายนอก โรงพักสินค้า (ตร.ม.)	ชาน โรงพักสินค้า (ตร.ม.)	ลานวางตู้สินค้า		
				(ตร.ม.)	(Ground Slots)	(ทึ่อัย)
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, 16, 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
ลานตู้สินค้าเปล่า พื้นที่ลาน C				61,998	1,748	6,118
สถานีบริการตู้สินค้า (เกาะลาว)				55,650	1,500	5,250
คลังสินค้าผ่านแดน	7,800	18,324			444	888
คลังสินค้าทัณฑ์บน (ตึกแดง)	6,434					
คลังสินค้าทัณฑ์บน (ตึกใหม่)	3,120					
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	144	236

หมายเหตุ Ground Slots หน่วยนับพื้นที่สำหรับวางตู้สินค้าขนาดมาตรฐาน 20 ฟุต ชั้นเดียว

พื้นที่เขื่อนตะวันออก

จำนวน 331 ไร่ เป็นพื้นที่สำหรับให้บริการสินค้าประเภทตู้สินค้า และท่าเทียบเรือตู้สินค้า รวมทั้งเครื่องมือทุ่นแรง หน่วยงานที่ปฏิบัติงานและรับผิดชอบ คือ กองท่าบริการตู้สินค้า 1 และ 2

กองท่าบริการตู้สินค้า 1		
ท่าเทียบเรือ	4	ท่า
ท่า 20A	162	เมตร
ท่า 20AB	152	เมตร
ท่า 20B	183	เมตร
ท่า 20C	183	เมตร
ความยาวหน้าท่ารวม	680	เมตร
ระดับความลึก	8.23	เมตร
ขนาดน้ำหนักเรือเทียบท่า	10,000 - 12,000	เดเดเวทตัน

กองท่าบริการตู้สินค้า 2		
ท่าเทียบเรือ	4	ท่า
ท่า 20D	183	เมตร
ท่า 20E	183	เมตร
ท่า 20F	183	เมตร
ท่า 20G	91.5	เมตร
ความยาวหน้าท่ารวม	640.50	เมตร
ระดับความลึก	8.23	เมตร
ขนาดน้ำหนักเรือเทียบท่า	10,000 - 12,000	เดเดเวทตัน

พื้นที่วางตู้สินค้า		
ลานวางตู้สินค้า	98,600	ตารางเมตร
ความสามารถในการจัดวางตู้สินค้า	3,024	GroundSlots
ลานกองเก็บตู้สินค้า-บล็อก A, B, C และ D	8,380	ที่อียู
ปลั๊กเต้าเสียบตู้สินค้าห้องเย็น	460	จุด
ด้านตรวจสอบภายในขาเข้า	5	ช่อง
ระดับความลึก	8.23	เมตร
ด้านตรวจสอบภายในขาออก	3	ช่อง

พื้นที่วางตู้สินค้า		
ลานวางตู้สินค้า	49,000	ตารางเมตร
ความสามารถในการจัดวางตู้สินค้า	1,372	GroundSlots
ลานกองเก็บตู้สินค้า-บล็อก E, F, G และ H	4,755	ที่อียู
ปลั๊กเต้าเสียบตู้สินค้าห้องเย็น	324	จุด
ด้านตรวจสอบภายในขาเข้า	4	ช่อง
ระดับความลึก	8.23	เมตร
ด้านตรวจสอบภายในขาออก	3	ช่อง

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

เครื่องมือทุ่นแรง		
ปั้นจั่นหน้าท่าชนิดเดินบนราง ขนาด 40 ตัน	6	คัน
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า	15	คัน
แบบ 4+1 ช้อนตู้ได้ 3 ชั้น (35 ตัน)	5	คัน
แบบ 6+1 ช้อนตู้ได้ 4 ชั้น (35 ตัน)	10	คัน
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า	46	คัน
รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า	46	คัน

กองท่าบริการตู้สินค้า 1 ระบบคอมพิวเตอร์บริการ		
Software "Catos" System	1	หน่วย

กองท่าบริการตู้สินค้า 2 ระบบคอมพิวเตอร์บริการ		
Software "Catos" System	1	หน่วย

การให้บริการ			การให้บริการ		
จำนวนพนักงานให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง 7 วันต่อสัปดาห์ ศุลกากรประจำหน่วยงานให้บริการ	324	คน	จำนวนพนักงานให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง 7 วันต่อสัปดาห์ ศุลกากรประจำหน่วยงานให้บริการ	261	คน

เครื่องมือทุ่นแรง

รายการ	ขนาด (เมตรกตัน)	จำนวน (คัน)
รถยกตู้สินค้า	40	29
รถยกตู้สินค้าเปล่า	7	23
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	10	4
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	50	4
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า	30	29
รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า	40 - 45	34
รถยกสินค้า	2.5 - 25	238
รถยนต์บรรทุก	5-7	40
รถหัวลาก (อเนกประสงค์)	30	22
รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า (อเนกประสงค์)	30	18
รถพ่วงขนาดบรรทุก (คอม้า)	20	2
รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้าแซสซี	45	4

เรือบริการ

ประเภทเรือ	สมรรถวิสัย	จำนวน (ลำ)
เรือสินค้า	2,500 ลูกบาศก์เมตร	3
เรือขุด	206.47 - 420 เมตริกตัน	3
เรือดิน	120 ลูกบาศก์เมตร	7
เรือจูง	200 - 350 แรงม้า	4
เรือวางทุ่น	593 ตันกรอส	1
เรือสำรวจ	194.37 - 250 แรงม้า	3
เรือร่อนน้ำ	150 - 240 แรงม้า	2
เรือน้ำ	140 ตัน	1
เรือโรงงาน	15 - 18 เมตริกตัน	2
เรือน้ำมัน	21.5 เมตริกตัน	1
เรือท่าเรือ 102	420 แรงม้า	1
เรือท่าเรือ 109	270 แรงม้า	1

ท่าเรือแหลมฉบัง

ต.ทุ่งสุขลา อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี



พื้นที่รวม

6,341 ไร่

ประตูการค้าใหญ่ที่สุดของไทย

จัดเป็นอันดับที่

22

ของโลก



ศักยภาพรองรับตู้สินค้ารวม

11.1

ล้าน ทีอียู / ปี

เมื่อเปิดบริการครบทุกท่า
ทั้ง 2 แอ่งจอดเรือ

แอ่งจอดเรือที่ 1 ท่าเทียบเรือ 11 ท่า

ท่าเทียบเรือตู้สินค้า 5 ท่า

ท่าเทียบเรือชายฝั่งและนอกประสงค์ 1 ท่า

ท่าเทียบเรือนอกประสงค์ 2 ท่า

ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไปประเภทกอง 1 ท่า

ท่าเทียบเรือ Ro-Ro 1 ท่า

ท่าเทียบเรือโดยสารและ Ro-Ro 1 ท่า

ขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า ท่า A0-A5 และ ท่า B1-B5

4.3

ล้าน ทีอียู / ปี

แอ่งจอดเรือที่ 2

ท่าเทียบเรือ 7 ท่า

เปิดให้บริการแล้ว 4 ท่า : C0, C1 - C2 และ C3

อยู่ระหว่างดำเนินการตามสัญญา 3 ท่า : D1 - D3

ขีดความสามารถ

6.8

ล้าน ทีอียู / ปี

เมื่อเปิดบริการครบทุกท่า

Logistics Hub

ศูนย์กลางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและโลจิสติกส์ของอาเซียน



ขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า

หน่วย : ล้าน ทีอียู

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
ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไปประเภทเทกอง (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

เครื่องมือทุ่นแรง

รายการ	ขนาด (ตัน)	จำนวน (คัน)
ปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่าชนิดเดินบนราง (Gantry Crane)	36 - 61	45
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า (RTG)	38 - 41	87
รถยกตู้สินค้า (Reach Stacker)	40 - 45	31
รถยกตู้สินค้า (Top Loader)	8 - 30.5	32
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่ (Mobile Crane)	48 - 160	3
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า (Trailer)	40' - 45'	350
รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า (Yard Tractor)	-	333
รถยกสินค้า (Forklift)	2.5 - 16	82

หมายเหตุ รวมเครื่องมือทุ่นแรงของผู้ประกอบการในแต่ละท่า ข้อมูล ณ กันยายน 2559

พื้นที่วางสินค้า

พื้นที่วางสินค้า	พื้นที่ (ตารางเมตร)			
	หน้าท่า	ลานกองเก็บ	โรงพักสินค้า	อื่นๆ
ท่าเทียบเรือ (A0)	29,500	144,489	550	43,286
ท่าเทียบเรือ (A1, A2, A4, A5)	49,425	163,875	30,570	
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (B1-B5)	41,475	574,430	18,480	
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		4,776
ลานสินค้าภายนอก (Basin 1)		56,100		
ลานสินค้าภายนอก (Basin 2)		303,900		
ลานสำรองตู้สินค้าเปล่า (Basin 1)		160,400		
ลานสำรองตู้สินค้าเปล่า (Basin 2)		324,012		
คลังสินค้าทัณฑ์บน			4,800	
คลังสินค้าตกค้าง			4,500	
คลังสินค้าอันตราย		119,943	10,478	
พื้นที่คลังสินค้าทั่วไป		1,800	3,660	
พื้นที่คลังแยกและบรรจุตู้สินค้าทั่วไป		111,750		
คลังสินค้า (Basin 2)			4,800	
พื้นที่สำรอง (Basin 2)		929,661		
ลานกองเก็บตู้สินค้าเปล่านอกเขตรั้วศุลกากร		67,677		

เรือบริการ

ประเภทเรือ	สมรรถวิสัย (แรงม้า)	จำนวน (ลำ)
เรือลากจูง	800/3,000/3,500/4,340/5,914	8
เรือรับขยะ/เรือจัดเก็บขยะ	180,188	2
เรือรับเชื้อเพลิง	210	4
เรือบริการ	445	1
เรือสำรวจ	445	1
เรือวางทุ่น	1,000	1

หมายเหตุ ไม่รวมเรือลากจูงของเอกชน จำนวน 12 ลำ ข้อมูล ณ กันยายน 2559

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

ประตูการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศในลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน



ตั้งอยู่ฝั่งขวาของปากแม่น้ำสบกก ต.บ้านแซว อ.เชียงแสน จ.เชียงราย

พื้นที่รวม **387** ไร่

การให้บริการ

One Stop Service

ณ อาคารศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ ประกอบด้วย

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

สิ่งอำนวยความสะดวก



ปั้นจั่นเคลื่อนที่ขนาด **50** ตัน



รถยกขนาด **4.5** และ **2** ตัน



ปลั๊กตู้สินค้าห้องเย็น **70** ชุด



เครื่องชั่งน้ำหนักรถบรรทุกขาเข้าและขาออก



ที่จอดรถบรรทุกรอการขนถ่าย



โรงพักสินค้าขนาด **30x30** ม. **2** หลัง

ท่าเทียบเรือ

- ท่าเทียบเรือแบบทางลาด 2 ระดับ ยาว 300 ม.
จำนวน 2 ท่า รองรับการขนถ่ายสินค้าทั่วไป
- ท่าเทียบเรือแบบแนวตั้ง จำนวน 1 ท่า
รองรับการขนถ่ายสินค้าทั่วไป/ตู้สินค้า

ทางบก

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

โครงข่ายการขนส่ง

ทางน้ำ 
รองรับเส้นทาง

**จีน เมียนมา
และ สปป.ลาว**

ประโยชน์ที่ได้รับ

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนเป็นจุดเชื่อมโยงการค้ากับมณฑลทางตอนใต้ของประเทศจีน เมียนมา และ สปป.ลาว รวมทั้งการขนส่งต่อเนื่องไปยังประเทศต่างๆ โดยผ่านท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือระนอง

265 กม.

จากท่าเรือ Guanlei
(ท่าเรือใต้สุดของ
สาธารณรัฐประชาชนจีน)



ท่าเรือเชียงของ

มุ่งเน้นประสิทธิภาพการให้บริการนำเข้า - ส่งออกการค้าชายแดนระหว่าง สปป.ลาวและไทย



ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขง อ.เชียงของ จ.เชียงราย

สิ่งอำนวยความสะดวก



รองรับเรือขนาด **80 - 150** ตัน



พื้นที่รองรับเรือ **3 - 5** ลำ



ที่จอดรถบรรทุก **5 - 10** คัน

การให้บริการ

แบบ One Stop Service

รองรับเรือบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก เรือท่องเที่ยว

การบรรทุกขนถ่ายใช้แรงงานยกขนเป็นหลัก

ผู้ให้บริการสามารถทำพิธีการด้านสินค้า

ศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง ตรวจโรคพืชและสัตว์

และบริการอื่นๆ ได้ ณ อาคารสำนักงานท่าเรือเชียงของ

โครงข่ายการขนส่ง

ทางน้ำ

ตรงข้ามเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว

รองรับเรือสินค้า
ไปสู่ สปป.ลาว (หลวงพระบาง)
ร้อยละ
90
ของเรือทั้งหมด

ทางบก

ถนนเชื่อมระหว่างอำเภอเชียงแสน - เชียงของ

ประโยชน์ที่ได้รับ

ท่าเรือเชียงของมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศแถบลุ่มแม่น้ำโขง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง สปป.ลาว เขตหลวงพระบาง ซึ่งมีสินค้าประเภทวัสดุก่อสร้างและสาธารณูปโภค สินค้าเพื่อการบริโภค ส่งออกเป็นจำนวนมาก

ท่าเรือระนอง

เป็นท่าเรือหลักฝั่งอันดามันที่มีระบบการให้บริการที่เป็นมาตรฐานสากล รองรับการขนส่งฝั่งอันดามันเชื่อมโยงภูมิภาคต่างๆ



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

พื้นที่รวม

315 ไร่

การให้บริการ

One Stop Service ณ อาคารสำนักงานเดียวกัน

ให้บริการบรรทุกขนถ่าย เคลื่อนย้าย ฝากเก็บ และส่งมอบสินค้า

ใช้ระบบคอมพิวเตอร์ในการควบคุมตู้สินค้าและการออกใบแจ้งหนี้ค่าภาระ

ตลอดจนการเตรียมความพร้อมด้านสาธารณูปโภคอื่นๆ อาทิ ระบบไฟฟ้า

ระบบประปา และการสื่อสารโทรคมนาคม

โดยผู้ใช้บริการสามารถชำระค่าพิธีการศุลกากร พิธีการตรวจคนเข้าเมือง

และบริการอื่นๆ ได้โดยสะดวกรวดเร็ว

ท่าเรือระนอง มีบทบาทสำคัญ
เป็นฐานสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ
ในโครงการสำรวจและขุดเจาะก๊าซธรรมชาติ
และน้ำมันในบริเวณอ่าวเบงกอล



ท่าเทียบเรือตู้สินค้า
รองรับเรือขนาดไม่เกิน

12,000 ตัน

ได้ **1** ลำ



ท่าเทียบเรือเนกประสงค์

รองรับเรือขนาดไม่เกิน

500 ตัน ได้ **2** ลำ



สะพานเชื่อมฝั่ง **2** สะพาน

สิ่งอำนวยความสะดวก



Mobile Harbour Crane **63** ตัน



รถยกตู้สินค้าขนาด **40** ตัน



รถยกตู้สินค้าเปล่า **7** ตัน



รถยกขนาด **10** ตัน **3.5** ตัน **2.5** ตัน



รถขนดีเซลลากและหางลาก



ปลั๊กตู้สินค้าห้องเย็น **30** ชุด



เครื่องชั่งน้ำหนักรถบรรทุก



ที่จอดรถบรรทุกรอการขนถ่าย



โรงพักสินค้าขนาด **1,500** ตร.ม.

โครงข่ายการขนส่ง

ทางน้ำ

ขนส่งทางน้ำฝั่งอ่าวไทยมายังท่าเรือระนอง

ที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ทางถนน

ทางหลวงหมายเลข 4

เพชรเกษม กรุงเทพฯ - ชุมพร - ระนอง

ระยะทาง **568** กม.

เลี้ยวขวาเข้าถนนหมายเลข **4010**

ที่บริเวณบ้านน้ำตก

ระยะทาง **13** กม.

ถึงท่าเรือระนอง

ทางราง

สามารถขนส่งทางราง

มายังจังหวัดชุมพร

เชื่อมต่อทางถนนอีก

110 กม.

ประโยชน์ที่ได้รับ

- พร้อมเป็นประตูการค้าการขนส่งเชื่อมโยง BIMSTEC
- ใช้เป็นฐานสนับสนุนกลุ่มสำรวจและขุดเจาะก๊าซธรรมชาติ
- รองรับเรือประเภทต่างๆ เพื่อการค้าและความมั่นคง
- เกิดการจ้างงานกิจกรรมตรงและเกี่ยวเนื่อง

พัฒนาการบริหารจัดการ ยกระดับการดำเนินงานสู่สากล



Sustainable Development

ดำเนินนโยบายพัฒนาองค์กรอย่างยั่งยืน



ดำเนินโครงการความร่วมมือกับนานาชาติ
เพื่อส่งเสริมพัฒนาการขนส่งทางน้ำร่วมกัน

International Cooperation

ส่วนที่

4

ผลการบริหารการปฏิบัติงาน ปีงบประมาณ 2559



- สถิติบริการเรือและสินค้า
- การวิเคราะห์เศรษฐกิจและอุตสาหกรรม
- ผลการดำเนินงานขององค์กร
- ความร่วมมือระหว่างประเทศ
- ประมวลภาพข่าวกิจกรรมในรอบปี



ผลการบริหารการปฏิบัติงาน ประจำปีงบประมาณ 2559

สถิติบริการเรือและสินค้า ที่ทำเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง

จำนวนเรือเทียบท่า

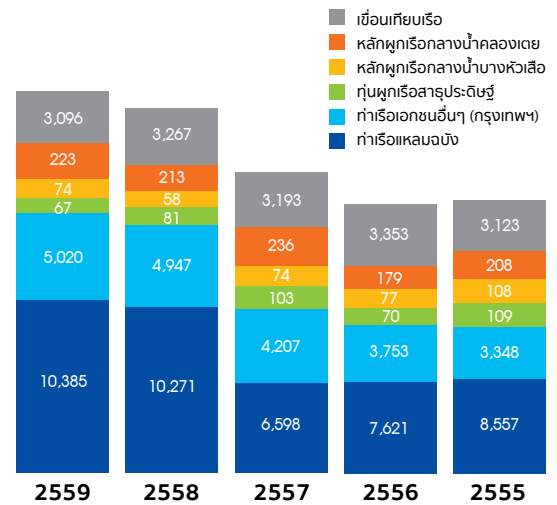
หน่วย : เที่ยว

ปีงบประมาณ	2559	2558	2557	2556	2555
ท่าเรือกรุงเทพ					
เชิอนเทียบเรือ	3,096	3,267	3,193	3,353	3,123
หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย	223	213	236	179	208
หลักผูกเรือกลางน้ำบางหว้า	74	58	74	77	108
ทุ่นผูกเรือสาธิตประดิษฐ์	67	81	103	70	109
ท่าเรือเอกชนอื่นๆ (กรุงเทพฯ)	5,020	4,947	4,207	3,753	3,348
ท่าเรือแหลมฉบัง	10,385	10,271	6,598	7,621	8,557

หมายเหตุ : จำนวนเรือของท่าเรือแหลมฉบัง ไม่รวมเรือลำเลียงและเรืออื่นๆ

จำนวนเรือเทียบท่าที่ทำเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง

หน่วย : เที่ยว



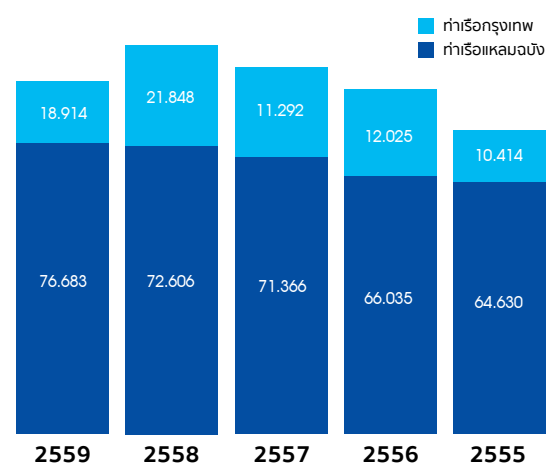
จำนวนสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง

หน่วย : ล้านตัน

ปีงบประมาณ	2559	2558	2557	2556	2555
ท่าเรือกรุงเทพ					
สินค้าขาเข้า	9.981	12.088	11.292	12.025	10.414
สินค้าขาออก	8.933	9.760	10.130	9.182	7.509
รวม	18.914	21.848	21.422	21.207	17.923
ท่าเรือแหลมฉบัง					
สินค้าขาเข้า	29.029	27.471	26.906	26.012	25.618
สินค้าขาออก	47.654	45.135	44.460	40.023	39.012
รวม	76.683	72.606	71.366	66.035	64.630

จำนวนสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง

หน่วย : ล้านตัน



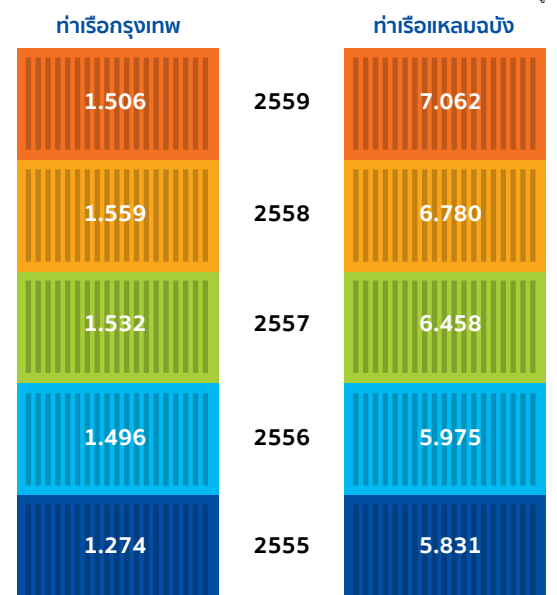
จำนวนตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง

หน่วย : ล้าน ทีอียู

ปีงบประมาณ	2559	2558	2557	2556	2555
ท่าเรือกรุงเทพ					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	0.860	0.865	0.802	0.838	0.709
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	0.605	0.651	0.665	0.613	0.501
ตู้บรรจุสินค้าขนส่งทางน้ำ (เรือชายฝั่ง)	-	-	-	-	-
ทางรถไฟ (ขาเข้า-ขาออก)	-	-	-	-	-
ตู้เปล่า (ขาเข้า-ขาออก)	0.041	0.043	0.065	0.045	0.064
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	1.506	1.559	1.532	1.496	1.274
ท่าเรือแหลมฉบัง					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	1.989	1.878	1.759	1.804	1.747
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	3.531	3.369	3.257	3.007	2.905
ตู้เปล่า (ขาเข้า-ขาออก)	1.542	1.533	1.442	1.164	1.179
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	7.062	6.780	6.458	5.975	5.831

จำนวนตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง

หน่วย : ล้าน ทีอียู



หมายเหตุ *ทีอียู = ตู้สินค้าขนาดมาตรฐาน ความยาว 20 ฟุต

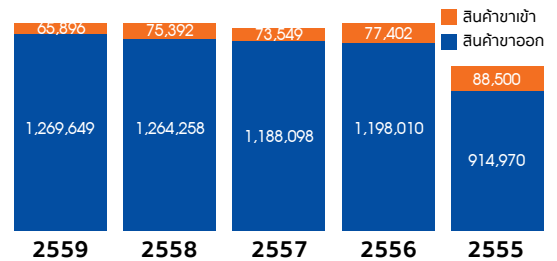
จำนวนสินค้ารถยนต์ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

หน่วย : คัน

ปีงบประมาณ	2559	2558	2557	2556	2555
ขาเข้า	65,896	75,392	73,549	77,402	88,500
ขาออก	1,203,753	1,188,866	1,114,549	1,120,608	826,470
รวม	1,269,649	1,264,258	1,188,098	1,198,010	914,970

จำนวนสินค้ารถยนต์ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

หน่วย : คัน



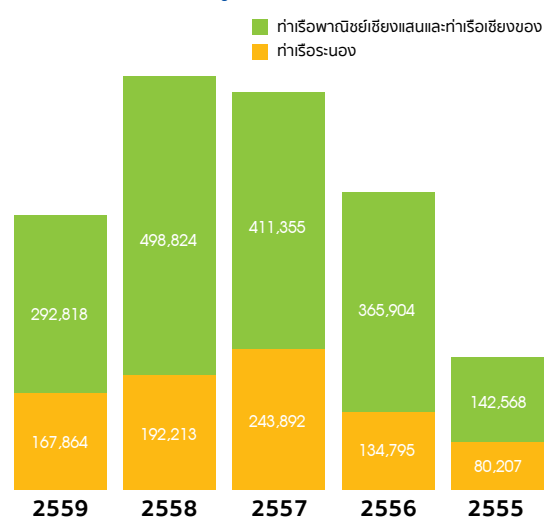
จำนวนสินค้าผ่านท่าเรือภูมิภาค

หน่วย : เมตริกตัน

ปีงบประมาณ	2559	2558	2557	2556	2555
ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและท่าเรือเชียงของ					
ขาเข้า	13,065	19,120	27,043	24,553	18,333
ขาออก	279,753	479,704	384,312	341,351	124,235
รวม	292,818	498,824	411,355	365,904	142,568
ท่าเรือระนอง					
ขาเข้า	63,286	65,803	82,982	43,819	36,440
ขาออก	104,578	126,410	160,910	90,976	43,767
รวม	167,864	192,213	243,892	134,795	80,207

จำนวนสินค้าผ่านท่าเรือภูมิภาค

หน่วย : เมตริกตัน



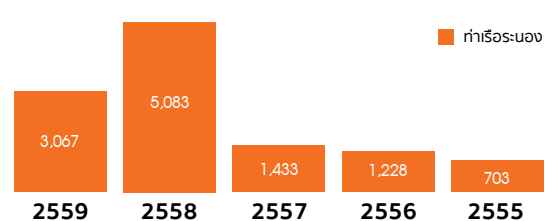
จำนวนตู้สินค้าผ่านท่าเรือระนอง

หน่วย : ล้าน ทีอียู

ปีงบประมาณ	2559	2558	2557	2556	2555
ท่าเรือระนอง					
(ขาเข้า - ขาออก)	3,067	5,083	1,433	1,228	703

จำนวนตู้สินค้าผ่านท่าเรือระนอง

หน่วย : ทีอียู





การวิเคราะห์เศรษฐกิจและอุตสาหกรรมการขนส่งทางน้ำและกิจการท่าเรือ

ภาพรวมเศรษฐกิจปี 2559

เศรษฐกิจไทยในปี 2559 ขยายตัวได้ร้อยละ 3.3 เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าที่ขยายตัวร้อยละ 2.8 โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการใช้จ่ายและการลงทุนภาครัฐที่ขยายตัวต่อเนื่องจากการเร่งรัดการเบิกจ่ายของรัฐบาล ประกอบกับการเบิกจ่ายภายใต้โครงการบริหารจัดการน้ำและระบบขนส่งทางถนน และโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งในระยะเร่งด่วน ปี 2559 ที่มีความพร้อม นอกจากนี้ การขยายตัวของจำนวนนักท่องเที่ยวในเกณฑ์สูง จะสนับสนุนให้ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวขยายตัวดีตาม ด้านการบริโภคภาคเอกชนมีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่องจากปีก่อนหน้า โดยได้รับปัจจัยสนับสนุนจากรายได้และการจ้างงานในภาคบริการที่ขยายตัวดี ขณะที่การลงทุนภาคเอกชนมีแนวโน้มฟื้นตัวจากปีก่อนเช่นกัน เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยอยู่ในระดับต่ำ และการลงทุนภาครัฐในโครงการสำคัญต่างๆ มีความก้าวหน้าและชัดเจนมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การชะลอตัวของเศรษฐกิจประเทศคู่ค้า คาดว่าจะส่งผลให้การส่งออกสินค้าของไทยยังคงหดตัว สำหรับเสถียรภาพเศรษฐกิจภายในประเทศคาดว่า อัตราเงินเฟ้อทั่วไปในปี 2559 เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า ตามการฟื้นตัวของอุปสงค์ภายในประเทศ แต่ยังคงอยู่ในระดับต่ำตามทิศทางราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก

ธุรกิจอุตสาหกรรมและการขนส่งทางน้ำ

มีการคาดการณ์ว่าการค้าทางทะเลของโล將會ขยายตัวร้อยละ 2.8 ในปี 2559 โดยมีสินค้าประมาณ 55 หมื่นล้านตัน โดยมีการวิเคราะห์ว่าการขนส่งสินค้าประเภทเทกอง (Dry bulk) และตู้สินค้า (Container) ยังคงไม่ดีขึ้น โดยการนำเข้าตู้สินค้าในปี 2559 คาดว่าจะขยายตัวเพียงร้อยละ 0.3 ซึ่งเป็นการขยายตัวที่ต่ำเป็นครั้งที่สอง นับตั้งแต่ปี 2552 ที่หดตัวลงร้อยละ 8.3 จากวิกฤตการณ์ทางการเงินโลก ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือ 30 อันดับแรก ซึ่งมีสัดส่วนมากกว่าครึ่งหนึ่งของการเข้าเทียบท่าทั่วโลก คาดว่าจะมีการเติบโตเพียงร้อยละ 0.2 ในช่วงครึ่งแรกของปี คือประมาณ 184.6 ล้าน ทีอียู

ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2559 มี 12 ใน 30 ท่าเรือ รายงานว่ามีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าลดลง (เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน) รวมทั้ง 6 ท่าเรือ ใน 10 อันดับแรก คือ ท่าเรือ Hong Kong ลดลงร้อยละ 10.5 (9.16 ล้าน ทีอียู) ท่าเรือ Dubai ลดลงร้อยละ 6.1 (7.4 ล้าน ทีอียู) ท่าเรือ Singapore ลดลงร้อยละ 5.1 (15.18 ล้าน ทีอียู) ท่าเรือ Tanjung Pelepas ลดลงร้อยละ 2.8 (4.31 ล้าน ทีอียู) และ ท่าเรือ Rotterdam ลดลงร้อยละ 2.3 (6.09 ล้าน ทีอียู) ในขณะที่ท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดอย่าง ท่าเรือ Shanghai มีปริมาณตู้สินค้าลดลงร้อยละ 0.8 ในครึ่งปีแรก โดยมีปริมาณตู้สินค้าน้อยกว่า 17.9 ล้าน ทีอียู จาก 18 ล้าน ทีอียู ในปีก่อนหน้า

ปริมาณการค้าในเส้นทาง Asia-Europe Westbound เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.3 ในไตรมาสที่ 2 ของปี 2559 และร้อยละ 1.2 ในไตรมาสแรกของปี ขณะที่เส้นทาง Eastbound Trans-Pacific มีปริมาณลดลงร้อยละ 0.7 ในไตรมาสที่สอง แม้ว่าในไตรมาสแรกจะขยายตัวได้ร้อยละ 3.7 มีความต้องการเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า แต่ก็มีท่าเรือที่ประสบความสำเร็จในสภาวะการตลาดที่ยากลำบาก อาทิ ท่าเรือ Algeciras ในสเปน ซึ่งเป็นท่าเรือ Transshipment ซึ่งขยายตัวร้อยละ 13.1 (2.35 ล้าน ทีอียู) ตามด้วยท่าเรือ Klang ในประเทศมาเลเซีย ที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.3 (4.68 ล้าน ทีอียู) และมีความแตกต่างในระดับภูมิภาค อาทิ ในเอเชียใต้เพิ่มขึ้นร้อยละ 9 ในขณะที่ท่าเทียบเรือในภูมิภาคแอฟริกาลดลงร้อยละ 11.5

การเจริญเติบโตครึ่งปีแรกที่ท่าเรือของจีนรวมทั้งสองฝั่งเป็นเพียงร้อยละ 1.4 ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าในปี 2559 นี้ การนำเข้าตู้สินค้าอยู่ในสภาวะ “ค่อนข้างอ่อนแอ” ต่อไปจนถึงสิ้นปี 2559 และอาจชะงักจนถึงปี 2560

สำหรับภาพรวมของอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือในปี 2559 กำลังเผชิญปัญหาความไม่สมดุลกันระหว่างอุปทาน (Supply) และอุปสงค์ (Demand) ซึ่งสะสมมาตั้งแต่ปี 2557 และส่งผลกระทบในปี 2558 และคาดว่าจะต่อเนื่องไปยังอนาคตด้วย และเมื่อไม่นานมานี้มีการคาดการณ์ถึงขีดความสามารถของเรือตู้สินค้าจะขยายตัวขึ้นร้อยละ 4.6 ในปี 2559 และร้อยละ 4.7 ในปี 2560 แม้ว่าราคาในเส้นทางหลักจะลดลงถึงร้อยละ 21 - 44 จากปีก่อนหน้า เนื่องจากความต้องการ (Demand) ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วงปี 2557 ซึ่งปัจจุบันขยายตัวเพียงครึ่งหนึ่งของที่คาดการณ์ กล่าวคือ ในปัจจุบันเกิดภาวะ Over Supply เกิดขึ้นในอุตสาหกรรม ส่งผลให้ราคาค่าขนส่งลดลงอย่างมาก เมื่อความต้องการการขนส่งไม่เป็นไปตามที่เคยคาดการณ์ไว้ ธุรกิจขนส่งสินค้าจึงต้องปรับตัวเพื่ออยู่รอดด้วยวิธี “ความร่วมมือกิจการ” หรือความร่วมมือต่างๆ โดยล่าสุดวิกฤต Hanjin ทำให้ 3 บริษัทเดินเรือในญี่ปุ่น ได้แก่ Mitsui O.S.K. Lines NYK Line และ K Line ถูกกดดันจากนักลงทุนให้รวมตัวเป็นพันธมิตร เพื่อเลี่ยงภาวะล้มละลายแบบ Hanjin Shipping

ผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมที่มีต่อการดำเนินงานของการท่าเรือฯ

การทำเรือฯ มีรายได้จากการให้บริการเรือ สินค้า และตู้สินค้า ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงของปริมาณเรือ สินค้า และตู้สินค้า ผ่านท่าเรือ จึงมีความสำคัญต่อผลการประกอบการของการท่าเรือฯ ทั้งนี้ ปริมาณเรือ สินค้า และตู้สินค้าของการท่าเรือฯ จะปรับตัว สอดคล้องกับปัจจัยทางเศรษฐกิจเป็นส่วนใหญ่ อาทิ อัตราแลกเปลี่ยนอ้างอิง ผลิตรถยนต์มวลรวมในประเทศไทย ผลิตรถยนต์มวลรวม ของคู่ค้าสำคัญ อาทิ จีน ญี่ปุ่น กลุ่มประเทศพัฒนา (OECD) และอาเซียน เป็นต้น รวมทั้งมูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้าหลักที่ผ่าน ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง อาทิ เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ สินค้าแร่และเศษโลหะ เครื่องใช้ไฟฟ้าและส่วนประกอบ เคมีภัณฑ์ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์ เครื่องมือวิทยาศาสตร์การแพทย์ เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ เป็นต้น

จากภาวะเศรษฐกิจในปี 2559 พบว่าเศรษฐกิจไทยในช่วงต้นปีแรกขยายตัวดีดลจากการส่งออกและการท่องเที่ยวที่ไม่เป็นไป ตามที่คาด แต่ครึ่งปีหลังได้แรงสนับสนุนจากภาคธุรกิจมีความเชื่อมั่นมากขึ้น บวกกับการส่งออกและการท่องเที่ยวมีแนวโน้มฟื้นตัว จึงทำให้เศรษฐกิจไทยขยายตัวได้ดีขึ้น

ในปีงบประมาณ 2559 การท่าเรือฯ มีปริมาณเรือลดลงจากปีงบประมาณก่อน ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการลดลงของปริมาณเรือ ตู้สินค้า และสินค้าทั่วไปที่ลดลง และปริมาณเรือ RO-RO ของท่าเรือแหลมฉบังที่ลดลง จึงส่งผลให้ปริมาณเรือในภาพรวมจึงมีปริมาณ ลดลง แต่อย่างไรก็ตาม ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าของการท่าเรือฯ ขยายตัวขึ้น โดยเกิดจากผลการดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง ที่มีปริมาณตู้สินค้าเพิ่มขึ้น แต่สำหรับท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณตู้สินค้านำเข้าลดลงจากปีก่อน กล่าวคือ การท่าเรือฯ มีเที่ยวเรือ 9,379 เที่ยว ลดลงร้อยละ 1.8 มีสินค้าผ่านท่า 93,371 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 2.0 และมีตู้สินค้าผ่านท่ารวม 8,567 ล้าน ตู้ เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.73 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

ท่าเรือกรุงเทพ มีเที่ยวเรือ 3,067 เที่ยว (ไม่รวมเรือลำเลียงและเรืออื่นๆ) ลดลงร้อยละ 5.51 มีปริมาณสินค้ารวม 21,046 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 3.67 สำหรับปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า 1,506 ล้าน ตู้ เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.42

ปริมาณตู้สินค้าของท่าเรือกรุงเทพมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปีงบประมาณ 2555 เป็นต้นมา แต่ในปีงบประมาณ 2559 มีผลการดำเนินงานที่ลดลงเล็กน้อย แบ่งออกเป็นตู้สินค้า FCL เท่ากับร้อยละ 82.23 ตู้สินค้า LCL ร้อยละ 15.08 และตู้สินค้า เปลา เท่ากับร้อยละ 2.69

สาเหตุสำคัญที่ส่งผลให้ท่าเรือกรุงเทพมีผลการดำเนินงานที่ลดลง ปัจจัยหลัก ได้แก่ ภาวะเศรษฐกิจโลกที่ยังอยู่ในภาวะผันผวน และเติบโตช้ากว่าที่คาดไว้ โดยเฉพาะในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2559 โดยเฉพาะสหรัฐฯ ญี่ปุ่น และจีน รวมทั้งปัจจัยอื่นๆ อาทิ ท่าเรือ เอกชนมีความยืดหยุ่นในด้านราคาหรือการบริการ เรื่องความสะดวกด้านเอกสารที่เพิ่มมากขึ้นกว่าแต่ก่อน รวมทั้งการปิดท่าเพื่อ ซ่อมแซมของท่าเรือกรุงเทพ 45 วัน จึงอาจจะเป็นปัจจัยที่ทำให้สายเรือบางสายไปใช้บริการที่ท่าเรือเอกชนเป็นการชั่วคราว

ท่าเรือแหลมฉบัง มีเที่ยวเรือ 6,312 เที่ยว (ไม่รวมเรือขนถ่ายสินค้า เรือลำเลียง และเรืออื่นๆ) เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.11 มีปริมาณสินค้า 72,324 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 1.53 ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า 7,061 ล้าน ตู้ เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.15

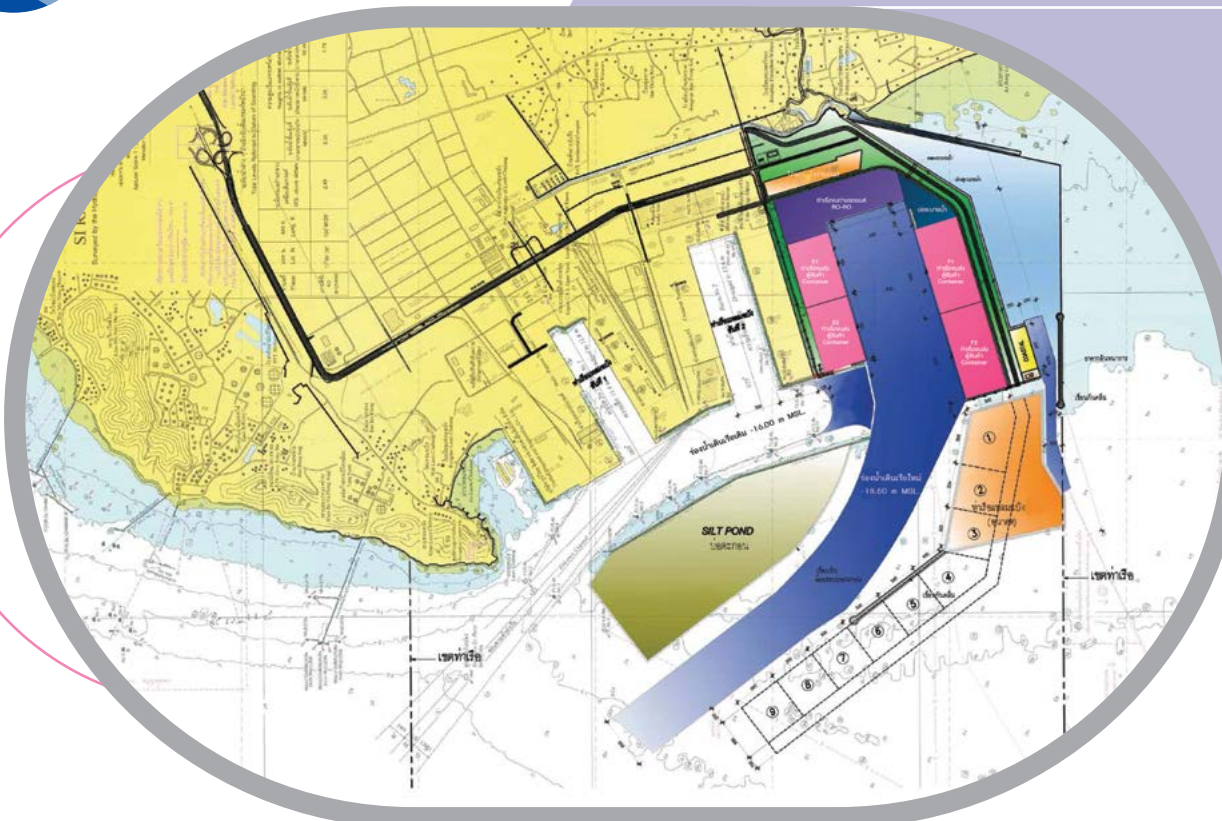
ปริมาณตู้สินค้ามีแนวโน้มผลการดำเนินงานของปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปีงบประมาณ 2555 เป็นต้นมา โดยมี ตู้สินค้าประเภท FCL เท่ากับร้อยละ 75.22 ตู้สินค้าเปลาร้อยละ 21.41 สินค้าประเภทถ่ายลำร้อยละ 2.83 และตู้สินค้า LCL ร้อยละ 0.55

ท่าเรือภูมิภาค

ท่าเรือระนอง มีเที่ยวเรือ 346 เที่ยว เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.84 มีสินค้าผ่านท่า 167,864 ตัน ลดลงร้อยละ 12.67 โดยผู้ให้บริการหลัก ของท่าเรือระนอง คือกลุ่มบริษัทที่ได้รับสัมปทานสำรวจการขุดเจาะก๊าซธรรมชาติและปิโตรเลียมในอ่าวมะตะมะ นำเรือ Off Shore Supply Vessel เข้ามาให้บริการ ส่วนการใช้งานเรือตู้สินค้าน้อยไม่มาก เนื่องจากมีปัญหาหลักเรื่องการขนส่งตู้เปล่า

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน มีเที่ยวเรือ 3,485 เที่ยว ลดลงร้อยละ 61.5 มีสินค้าผ่านท่า 207,942 ตัน ลดลงร้อยละ 50.2 โดยสาเหตุ ที่มีสินค้านำเข้ามากกว่าที่คาดการณ์ไว้ เนื่องจากข้อจำกัดจากประเทศจีนที่จะรับสินค้าบางประเภทและเข้มงวดมากในเรื่องการรับสินค้า ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งนั้นหายไปเป็นจำนวนมาก

ท่าเรือเชียงของ มีเที่ยวเรือ 942 เที่ยว เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.11 มีสินค้าผ่านท่า 84,874 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.4 จากการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ อาทิเช่น เส้นทาง R3A เชียงของ - ห้วยทราย - คุณหมิง ที่เชื่อมโยงการค้าของประเทศไทย สปป.ลาว และ ประเทศจีนเข้าด้วยกัน รวมทั้งการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างส่วนนี้สะท้อนให้เห็นถึงมูลค่า การค้าของด่านศุลกากรเชียงของที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก



ผลการดำเนินงานตามภารกิจและนโยบายที่สำคัญ

การทำเรือฯ ได้ดำเนินการตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (ปี 2558 - 2565) ตามนโยบายรัฐบาลในเรื่องการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ สำหรับการทำเรือฯ มีโครงการที่รัฐบาลให้ความสำคัญ ได้แก่

- โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 ท่าเรือแหลมฉบังกำหนดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของท่าเทียบเรือต่างๆ ในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 รวม 11 ล้าน ทีอียู ต่อปี หากคิดตัวเลขที่ระดับร้อยละ 75 ของความสามารถรวม จะมีค่าประมาณ 8 ล้าน ทีอียู ต่อปี เมื่อคาดการณ์อัตราการขยายตัวตามผลการดำเนินการในสภาวะการณ์ปัจจุบันที่อัตราการเติบโตประมาณร้อยละ 4 ท่าเรือแหลมฉบังจำเป็นต้องเปิดให้บริการท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 ท่าแรกภายในปี 2568 (ทั้งนี้ หากแนวโน้มการขยายตัวทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งการคาดการณ์อัตราการขยายตัวปริมาณตู้สินค้าที่ประมาณร้อยละ 7 ควรจะต้องเปิดการให้บริการภายในปี 2564) เนื่องจากการดำเนินงานในแต่ละขั้นตอนใช้เวลานานจึงได้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรมและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งที่ปรึกษาได้ส่งมอบงานจ้างออกแบบรายละเอียดเรียบร้อยแล้ว ยกเว้นงานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากปัญหาการต่อต้านร้องเรียนของประชาชนในพื้นที่ ทำให้การลงพื้นที่ของบริษัทฯ ที่ปรึกษาในการเก็บข้อมูลและประกอบความคิดเห็น เพื่อประกอบการจัดทำรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมโครงการฯ ไม่สามารถดำเนินการได้ตามขั้นตอนที่กำหนดไว้

เนื่องจากปัญหาดังกล่าว จึงมีการตั้งคณะกรรมการกำกับและติดตามการพัฒนา เพื่อขยายขีดความสามารถท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีผู้แทนจากภาครัฐ เอกชน และตัวแทนจากกลุ่มชาวบ้านเป็นกรรมการในการรับทราบและแก้ปัญหา นอกจากนี้ มีการตั้งคณะกรรมการ IO (Information Operation) ภายใต้ชื่อ “คณะกรรมการปฏิบัติการข่าวสารเชิงสร้างสรรค์ของท่าเรือแหลมฉบัง” รวมทั้งดำเนินกิจกรรมด้านความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อสร้างการรับรู้และเข้าใจที่ถูกต้อง เหมาะสมไปสู่สาธารณชน และนำมาซึ่งกิจกรรมเชิงบวกและภาพลักษณ์ที่ดีต่อองค์กร และสร้างความสัมพันธ์กับชุมชนโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง อีกทั้งยังมีการจัดทำ White Paper สำหรับชี้แจงข้อมูลโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 เพื่อสร้างความเข้าใจและการรับรู้ที่ถูกต้องให้กับประชาชนด้วยภาษาที่เข้าใจง่าย



- โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง มีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2554 ในประเด็นนโยบาย “การพัฒนาเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบัง” และ “พัฒนาการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี” ซึ่งปัจจุบันปริมาณตู้สินค้าขนส่งทางเรือชายฝั่งท่าเรือแหลมฉบังมีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ และมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น การท่าเรือฯ จึงให้ความสำคัญและสนับสนุนนโยบายการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนสู่ระบบการขนส่งทางน้ำ (Modal Shift) เพื่อช่วยลดต้นทุนค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งโดยรวมของประเทศด้วยการพัฒนาศักยภาพระบบโลจิสติกส์ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้เป็นรูปธรรม ซึ่งจะมีส่วนช่วยสนับสนุนท่าเรือขนส่งสินค้าทางลำนํ้าของเอกชน และท่าเรือขนส่งสินค้าชายฝั่งทะเลอ่าวไทยบริเวณพื้นที่ฐานการผลิตที่สำคัญในภาคใต้ อาทิ ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และสุราษฎร์ธานี กับท่าเรือแหลมฉบัง ตอบสนองต่อการให้บริการเดินเรือชายฝั่งที่ผู้ประกอบการเรียกร้องให้ภาครัฐส่งเสริมอย่างจริงจัง เป็นการให้บริการท่าเรือชายฝั่งเป็นการเฉพาะ สามารถสนับสนุนและรองรับตู้สินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตจากการเป็นจุดต้นทาง/ปลายทางของการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรือลำนํ้าและท่าเรือชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้การท่าเรือฯ ดำเนินโครงการฯ เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2558

การท่าเรือฯ ได้จ้างเหมาบริษัท เนวาร์ตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน) ดำเนินการก่อสร้างกำหนดแล้วเสร็จในปี 2560 คาดว่าจะเปิดดำเนินการได้ในปี 2561 มีความยาวประมาณ 150 เมตร พร้อมพื้นที่สนับสนุนบนฝั่งประมาณ 43 ไร่ รองรับตู้สินค้าได้ 300,000 ทีอียู ต่อปี

- โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ตามนโยบายรัฐบาลในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) จากถนนมาเป็นทางรางและทางลำนํ้า เพื่อเป็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศให้มีการประหยัดพลังงาน ลดมลภาวะ และลดต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศ โดยการท่าเรือฯ มีนโยบายการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อรองรับการขนส่งตู้สินค้าด้วยระบบราง ปัจจุบันสัดส่วนการขนส่งตู้สินค้าที่ท่าเรือแหลมฉบังไปยังพื้นที่หลังท่าส่วนใหญ่ร้อยละ 88 ขนส่งทางถนน มีเพียงร้อยละ 7 เท่านั้นที่ขนส่งด้วยระบบราง และอีกร้อยละ 5 ขนส่งทางลำนํ้า เนื่องจากท่าเรือไม่มีโครงสร้างพื้นฐานเพียงพอที่จะรองรับการขนส่งตู้สินค้าด้วยระบบราง ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีขีดความสามารถในการขนส่งตู้สินค้าทางรางประมาณ 500,000 ทีอียู ต่อปี เท่านั้น ดังนั้น ท่าเรือแหลมฉบังจึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟเพื่อให้มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ 2.0 ล้าน ทีอียู ต่อปี จะทำให้สัดส่วนในการขนส่งตู้สินค้าทางบกมาสู่ระบบการขนส่งทางรางที่ท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 7 มาเป็นร้อยละ 15 ในอนาคตตามลำดับ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้การท่าเรือฯ ดำเนินโครงการฯ เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2558

การท่าเรือฯ ได้จ้างเหมาก่อสร้างศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟฯ จากกลุ่มบริษัท ITD - WH CONSORTIUM จำกัด กำหนดแล้วเสร็จในปี 2560 คาดว่าจะเปิดดำเนินการได้ในปี 2561 และในปีงบประมาณ 2565-2566 คาดว่าจะมีปริมาณตู้สินค้าเกินกว่า 1 ล้าน ทีอียู ต่อปี ดังนั้นจึงจำเป็นต้องซื้อเครื่องมือยกขน และขยายลานกองเก็บตู้สินค้าพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติม



การดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย



แผนวิสาหกิจฉบับที่ 11 ปีงบประมาณ 2558 - 2562 ของการท่าเรือฯ ได้มุ่งเน้นการพัฒนาและบริหารจัดการเพื่อรองรับการให้บริการที่จะเกิดการขยายตัว เนื่องจากการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะเป็นการพัฒนาและบริหารจัดการท่าเรือต่างๆ ของท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือภูมิภาค (ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง) โดยการท่าเรือฯ ได้มีการจัดสรรงบประมาณลงทุน และให้ความสำคัญในเรื่องต่างๆ ประกอบด้วย

- การพัฒนาและขยายการลงทุนเพื่อขยายบริการของการท่าเรือฯ ก่อให้เกิดบริการใหม่ หรือธุรกิจเกี่ยวเนื่อง รวมไปถึงส่งเสริมการจัดตั้งบริษัทลูก รองรับการพัฒนาเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยเป็นการพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ให้มีโครงข่ายระหว่างท่าเรือ เพื่อให้เกิดความสะดวก คล่องตัว และเพิ่มศักยภาพของการท่าเรือฯ ในการให้บริการกับลูกค้า และสำคัญที่สุดคือ การลงทุนที่สามารถก่อให้เกิดรายได้หรือเกิดการพัฒนาและขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ
- การพัฒนาสินทรัพย์และทรัพยากรขององค์กรให้เกิดประโยชน์สูงสุด สร้างผลตอบแทนที่เหมาะสม คำนึงถึงผลตอบแทนกับสถานการณ์ปัจจุบันหรือราคาตลาด ทั้งนี้ สินทรัพย์ต่างๆ ของการท่าเรือฯ ครอบคลุมทั้งทรัพย์สินเป็นที่ดิน อาคาร สถานที่ เครื่องมือทุนแรง อุปกรณ์ เครื่องจักร พร้อมทั้งจะนำมาใช้งานและก่อให้เกิดรายได้กับองค์กร และทรัพยากรอื่นๆ รวมทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้มีประสิทธิภาพและบูรณาการ และการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลภายในองค์กร ให้เกิดศักยภาพและขีดความสามารถ รวมทั้งการจัดการองค์ความรู้ต่างๆ ให้รองรับการขยายบริการและธุรกิจใหม่ของการท่าเรือฯ
- การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน การปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการ และการยกระดับมาตรฐานการทำงาน และการบริหารจัดการองค์กร รวมทั้งเน้นการบริหารที่โปร่งใสมีธรรมาภิบาล เพื่อสร้างโอกาสทางธุรกิจและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของการท่าเรือฯ

ทั้งนี้ สำหรับปีงบประมาณ 2559 ซึ่งเป็นปีที่สองของการดำเนินการตามแผนวิสาหกิจฯ โครงการส่วนใหญ่คงอยู่ในช่วงระยะเวลาดำเนินงาน โดยจะดำเนินการแล้วเสร็จปลายปี 2560 และจะสามารถเปิดให้บริการได้ในปีงบประมาณ 2561 อาทิ โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นต้น ซึ่งจะทำให้การท่าเรือฯ สามารถเพิ่มรายได้และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในการให้บริการซึ่งตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการต่อไป



การทำเรือฯ ได้จัดทำข้อตกลงความร่วมมือทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความสัมพันธ์ร่วมกัน ส่งเสริมและพัฒนากิจการท่าเรือและการขนส่งทางน้ำ ซึ่งมีความร่วมมือในหลายรูปแบบ อาทิ การแลกเปลี่ยนข้อมูล ความรู้และ ผู้เชี่ยวชาญระหว่างกัน รวมถึงการจัดประชุม/สัมมนา/อบรมทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยในปีงบประมาณ 2559 มีกิจกรรม ที่ดำเนินการภายใต้กรอบความร่วมมือต่างๆ ดังนี้

ความร่วมมือในระดับทวิภาคี

- 1) ข้อตกลงความร่วมมือมิตรภาพระหว่างการทำเรือฯ กับรัฐบาลแคว้นฟลานเดอร์ส ประเทศเบลเยียม (The Friendship Agreement between the Port Authority of Thailand and the Government of Flanders)
 - ลงนามในข้อตกลงฯ เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2535
 - จัดการประชุมเตรียมการ Mixed Working Group เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2559 ณ อาคารที่ทำการการทำเรือฯ
- 2) บันทึกความเข้าใจความร่วมมือระหว่างการทำเรือฯ และเมืองโยโกฮาม่า
 - ลงนามในบันทึกความเข้าใจฯ เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2557
 - ให้การต้อนรับคณะผู้แทนจากท่าเรือ Yokohama ระหว่างวันที่ 28 - 29 ตุลาคม 2558 ณ อาคารที่ทำการการทำเรือฯ
 - คณะผู้แทนการทำเรือฯ เข้าร่วมการฝึกอบรมระยะสั้น เรื่องการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือและพื้นที่โดยรอบท่าเรือ การบริหารจัดการท่าเทียบเรือตู้สินค้า คลังสินค้าทรงสูง และ One Stop Service Operation รวมทั้งการพัฒนาด้านการตลาด ระหว่างวันที่ 9 - 14 พฤศจิกายน 2558 ณ เมืองโยโกฮาม่า ประเทศญี่ปุ่น



3) การดำเนินกิจกรรมภายใต้ข้อตกลงท่าเรือพี่น้องระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกว่างโจว (Sister Port Agreement between the Laem Chabang Port and the Guangzhou Port Authority)

- ลงนามในบันทึกความเข้าใจ เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2558
- เข้าร่วมพิธีลงนามในข้อตกลงท่าเรือพี่น้องฯ การประชุมคณะทำงานร่วม (Mixed Working Group) ระหว่างท่าเรือทั้งสอง และศึกษาดูงานท่าเรือ Nansha และท่าเรือ Shekou ระหว่างวันที่ 8 - 12 ธันวาคม 2558 ณ นครกว่างโจว มณฑลกว่างตง สาธารณรัฐประชาชนจีน
- การท่าเรือฯ ร่วมกับท่าเรือ Guangzhou ดำเนินการจัดงานโครงการสร้างเครือข่ายพันธมิตรเพื่อพัฒนาองค์กร ภายใต้หัวข้อ การพัฒนาท่าเรือสมัยใหม่ (Modern Port Development) ระหว่างวันที่ 4 - 5 กรกฎาคม 2559 ณ โรงแรมอนันตรา สาทรร กรุงเทพฯ

4) บันทึกความเข้าใจระหว่างการทำเรือฯ และการท่าเรือ Busan

- ลงนามในบันทึกความเข้าใจ เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2559
- เข้าร่วมการประชุม Busan International Port Conference ระหว่างวันที่ 3 - 7 พฤศจิกายน 2558 ณ เมืองปูซาน สาธารณรัฐเกาหลี
- เข้าร่วมการประชุมคณะทำงานระหว่างการทำเรือฯ และท่าเรือ Busan (Joint Working Group Meeting) และเข้าร่วมพิธีลงนาม MOU ระหว่างวันที่ 30 พฤษภาคม - 2 มิถุนายน 2559 ณ เมืองปูซาน สาธารณรัฐเกาหลี

ความร่วมมือในระดับพหุภาคี

1) สมาคมท่าเรืออาเซียน (The ASEAN Ports Association : APA)

- เข้าร่วมประชุมใหญ่สมาคมท่าเรืออาเซียน (The ASEAN Ports Association Meeting) ครั้งที่ 41 ระหว่างวันที่ 3 - 4 พฤศจิกายน 2558 ณ ประเทศบรูไนดารุสซาลาม
- เข้าร่วมการแข่งขันกีฬาสมาคมท่าเรืออาเซียน (The ASEAN Ports Association Sports Meet) ครั้งที่ 12 ระหว่างวันที่ 9 - 13 พฤษภาคม 2559 ณ เมืองโซจิมินท์ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม



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

- คณะผู้แทนการท่าเรือฯ เข้าร่วมการสัมมนา Greener Voyage Fuelled by LNG ระหว่างวันที่ 18 - 20 พฤศจิกายน 2558 ณ เมืองปูซาน สาธารณรัฐเกาหลี
- การท่าเรือฯ จัดการฝึกอบรมภายใต้โครงการ APEC Training Course on Common Principles to Shipping Policy ครั้งที่ 3 ในหัวข้อ Port Commercialization and Privatization และ Port Investment Funding ระหว่างวันที่ 15 - 19 ธันวาคม 2558 ณ โรงแรม เซ็นทารา แกรนด์ เซ็นทรัล เวิลด์
- เข้าร่วมการประชุม The 2nd Maritime Silk Road Port International Cooperation Forum เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2559 ณ เมืองหนิงโบ สาธารณรัฐประชาชนจีน

3) กรอบความร่วมมือในภูมิภาคอาเซียน

- เข้าร่วมการประชุมคณะทำงานอาเซียนด้านการขนส่งทางน้ำ (The ASEAN Maritime Transport Working Group Meeting : MTWG) ครั้งที่ 31 ระหว่างวันที่ 6 - 8 เมษายน 2559 ณ เมืองโบราคาย ประเทศฟิลิปปินส์
- การท่าเรือฯ ร่วมกับท่าเรืออินโดนีเซีย จัดเสวนาเชิงวิชาการภายใต้โครงการพัฒนาบุคลากรสู่ความเป็นเลิศในธุรกิจท่าเรือและโลจิสติกส์ ภายใต้หัวข้อ "The Transformation of Ports to the Competitive World : the Case Study of Indonesian Ports" เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 ณ โรงแรมฮิลตัน กรุงเทพฯ

4) การดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และรัฐบาลเยอรมัน (GIZ) ภายใต้โครงการ "Sustainable Port Development in the ASEAN Region"

- คณะผู้แทนการท่าเรือฯ เข้าร่วมการประชุม The 9th Regional Project Progress Review and Planning ระหว่างวันที่ 4 - 5 พฤศจิกายน 2558 ณ ห้องฝึกอบรม กองพัฒนามุขพล ชั้น 4 อาคารบี การท่าเรือฯ

5) การดำเนินกิจกรรมภายใต้การเป็นสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO)

- เข้าร่วมการประชุมคณะมนตรีของ IMO ครั้งที่ 112 และช่วยเหลือเสียงสนับสนุนไทยในการลงสมัครรับเลือกตั้งเป็นสมาชิกคณะมนตรีขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ กลุ่ม C สำหรับวาระปี 2016 - 2017 ระหว่างวันที่ 21 - 29 พฤศจิกายน 2558 ณ กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร



ประมวลภาพข่าวกิจกรรมในรอบปี

พิธีถวายผ้าพระกฐินพระราชทานและผ้าป่า ประจำปี 2558

เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2558 พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรณะ ประธานกรรมการการท่าเรือฯ เป็นประธานในพิธีถวายผ้าพระกฐินพระราชทานและผ้าป่า ประจำปี 2558 และพิธีวางศิลาฤกษ์อาคารพิพิธภัณฑ์หลวงพ่อเจียน สุกวโร โดยมี พลเรือเอก จักรชัย ภูเจริญยศ นายศรศักดิ์ แสนสมบัติ นายขจรศักดิ์ พุทธานุภาพ นายวรทัศน์ ตันติมงคลสุข กรรมการการท่าเรือฯ เรือตรี ทรงธรรม จันทประสิทธิ์ ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ รักษาการแทนผู้อำนวยการการท่าเรือฯ พร้อมด้วยผู้บริหาร และพนักงานการท่าเรือฯ เข้าร่วมพิธี ณ วัดพันอรัญชา อำเภอเมือง จังหวัดอำนาจเจริญ โอกาสนี้การท่าเรือฯ ได้ถวายปัจจัยจากการถวายผ้าพระกฐินพระราชทานและผ้าป่า และเงินบริจาค รวมจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,219,185 บาท



พิธีลงนามสัญญา

โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator (SRTTO) Project)

เมื่อวันที่ 21 เมษายน 2559 นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ให้เกียรติเป็นประธานในพิธีลงนามสัญญาโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator (SRTTO) Project) ระหว่างการท่าเรือฯ โดย เรือเอก สุทธิพันธ์ หัตถวงษ์ ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ นายรัชชัย สุทธิประภา และ MR. Zheng Yaojie ผู้แทนบริษัท ITD-WH Consortium ซึ่งเป็นกลุ่มบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง ประกอบด้วย บริษัท อิตาเลียนไทยดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) และ Henan Weihua Heavy Machinery Company Limited ร่วมลงนาม ซึ่งโครงการฯ ดังกล่าวนับเป็นโครงการฯ ที่ดำเนินการตามแผนรัฐวิสาหกิจ ฉบับที่ 11 (ปีงบประมาณ 2558 - 2562) ที่กำหนดให้มีแผนการพัฒนาระบบการขนส่งตู้สินค้าทางถนนมาสู่ระบบราง สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มมากขึ้น อันจะเป็นการช่วยลดต้นทุนค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งโดยรวมของประเทศ ประหยัดพลังงาน และลดปัญหาการจราจร โดยมีประธานกรรมการ คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานการท่าเรือฯ ผู้บริหารบริษัท ITD-WH Consortium ผู้บริหารในสังกัดกระทรวงคมนาคม หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง สื่อมวลชน และแขกผู้มีเกียรติเข้าร่วมพิธี ณ ห้องบางลำพู โรงแรมอมารี วอเตอร์เกท กรุงเทพฯ

พิธีวางกระดูกงูเรือลากจูง “เรือท่าเรือ 124”

เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2559 พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวราภรณ์ ประธานกรรมการการท่าเรือฯ เป็นประธานในพิธีวางกระดูกงูเรือลากจูง “เรือท่าเรือ 124” โดยมี นายขจรศักดิ์ พุทธานุภาพ กรรมการการท่าเรือฯ เรือเอก สุทธินันท์ หัตถวงษ์ ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เรือตรี ทรงธรรม จันทประสิทธิ์ ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ และผู้บริหารการท่าเรือฯ พร้อมด้วย นายวิฑูรย์ สุนทรวินตร์ ที่ปรึกษาบริษัท ซีเครทส์ มารีน จำกัด นายทวิมล เหมงกร นายธนภัทร เหมงกร และนายเบงค์ เหมงกร กรรมการผู้จัดการบริษัทฯ และแขกผู้มีเกียรติ เข้าร่วมพิธี ณ อู่ต่อเรือบริษัท ซีเครทส์ มารีน จำกัด จังหวัดสมุทรปราการ



ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ รับรางวัล “นักบริหารดีเด่นแห่งปี” ประจำปี 2559 สาขาบริหารจัดการองค์กรรัฐวิสาหกิจ

เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2559 เรือเอก สุทธินันท์ หัตถวงษ์ ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เข้ารับประกาศเกียรติคุณ EXECUTIVE OF THE YEAR 2016 รางวัล “นักบริหารดีเด่นแห่งปี” พุทธศักราช 2559 สาขาบริหารจัดการองค์กรรัฐวิสาหกิจ พร้อมโล่จาก พลอากาศเอก ชลิต พุกผาสุข องคมนตรี ภายใต้โครงการหนึ่งล้านกล้าความดีถวายในหลวง ดำเนินการโดยมูลนิธิเพื่อสังคมไทย สำหรับรางวัลพิจารณาจากบุคคลที่ประสบความสำเร็จในการบริหารงาน สามารถนำพาองค์กรขับเคลื่อนและประสบความสำเร็จสร้างผลประโยชน์สูงสุดได้ตามนโยบาย เพื่อเป็นแบบอย่างที่ดีต่อสังคมและสาธารณชนสืบไป ณ ห้องชัยพฤกษ์ หอประชุมกองทัพอากาศ



PAT Way Innovation Awards 2016

เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2559 การท่าเรือฯ ดำเนินโครงการประกวดนวัตกรรม การท่าเรือฯ ประจำปี 2559 (PAT Way Innovation Awards 2016) ในปีนี้ 2 โดยมี เรือเอก สุทธินันท์ หัตถวงษ์ ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ และคุณพูลสวัสดิ์ เผ่าประพันธ์ รองกรรมการผู้จัดการสำนักพัฒนาองค์กรคุณภาพและความยั่งยืน และผู้อำนวยการศูนย์นวัตกรรมกลุ่มธุรกิจ ซีพี ออลล์ บริษัท ซีพี ออลล์ จำกัด (มหาชน) พร้อมด้วยผู้บริหารการท่าเรือฯ ร่วมพิจารณาคัดเลือก ณ ห้องนิทรรศการ ชั้น 1 อาคารบี อาคารที่ทำการการท่าเรือฯ

การจัดงานดังกล่าว มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้พนักงานมีส่วนร่วมพัฒนาองค์กรในการสร้างสรรค์นวัตกรรม เทคโนโลยี ระบบการสนับสนุน

การให้บริการต่างๆ ให้มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อองค์กร ซึ่งถือเป็นกิจกรรมหนึ่งในแผนการวิจัยและพัฒนาของการท่าเรือฯ โดยโครงการที่ชนะเลิศการประกวดประเภทนวัตกรรมและแนวคิด ได้แก่ โครงการอุปกรณ์เสริมรถ Forklift สำหรับดันน้ำ และโครงการบาร์โค้ดอัจฉริยะ ตามลำดับ

พัฒนาบุคลากรและองค์ความรู้ เสริมรากฐานความแข็งแกร่ง

Inside Out Development

พัฒนาพนักงานอย่างต่อเนื่อง
ทั้งทัศนคติ ทักษะ และองค์ความรู้



Integrity Pact

สร้างมาตรฐานค่านิยมที่ดี โปร่งใส และเป็นธรรม



Solidarity

รวมใจเป็นหนึ่ง มุ่งมั่นพร้อมให้บริการ

ส่วนที่



การกำกับดูแลองค์กร



- การบริหารความเสี่ยง
- การควบคุมภายใน
- จริยธรรมและจรรยาบรรณของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน
- นโยบายกำกับดูแลกิจการที่ดี
- รายงานคณะกรรมการตรวจสอบของการทำเรือแห่งประเทศไทย
ปีงบประมาณ 2559
- การดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540



การบริหารความเสี่ยง



การทำเรือแห่งประเทศไทย พัฒนาการบริหารความเสี่ยงตามนโยบายการบริหารความเสี่ยงองค์กร ในอันที่จะสร้างกระบวนการบริหารความเสี่ยงให้เป็นเครื่องมือในการบริหารงานตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Governance) ทั้งนี้เพื่อให้มั่นใจได้ว่าจะสามารถพัฒนาและเติบโตตามกลยุทธ์ สู่เป้าหมายที่วางไว้ในระดับที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องยอมรับและพึงพอใจ โดยให้ความสำคัญกับรอบการดำเนินงานและขั้นตอนการบริหารความเสี่ยงที่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ที่เป็นมาตรฐานสากล นอกจากนี้การทำเรือฯ ดำเนินการจัดวางระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจให้ครบถ้วนทุกทำเรือในกำกับดูแล รวมทั้งพิจารณาเพื่อบริหารความเสี่ยงในด้านการจัดการสิ่งแวดล้อม ชุมชน ความปลอดภัย กฎระเบียบ ประเด็นด้านการเงิน เพื่อความยั่งยืนขององค์กร

การทำเรือฯ กำหนดนโยบายในการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน เป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาการบริหารความเสี่ยง โดยแต่งตั้งคณะกรรมการตามโครงสร้างการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการทำเรือฯ ประกอบด้วยกรรมการการทำเรือฯ เพื่อพิจารณาในระดับนโยบาย และผู้บริหารระดับสูงเพื่อติดตามการบริหารความเสี่ยงและพิจารณาแก้ไขปัญหาจัดการความเสี่ยงขององค์กรอย่างสม่ำเสมอทุกเดือน โดยสำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในทำหน้าที่ดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยงขององค์กรโดยรวมและพัฒนากระบวนการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในอย่างเป็นระบบและเป็นระเบียบด้วยการสนับสนุนการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ให้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องบูรณาการเข้ากับระบบการบริหารอื่นๆ ขององค์กร

การทำเรือฯ พัฒนาการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน โดยจัดทำแผนพัฒนาการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในประจำปี เพื่อการพัฒนา ทบทวน และเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจให้พนักงานทุกระดับอย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้เพื่อเป็นช่องทางส่งเสริมให้พนักงานทุกคนในองค์กรตระหนักและให้ความสำคัญในเรื่องดังกล่าว และเสริมสร้างให้พนักงานเกิดความรับผิดชอบในการจัดการความเสี่ยงในทุกระดับ

สำหรับการประเมินความเสี่ยงระดับองค์กรประจำปีงบประมาณ 2559 กำหนดให้การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในเป็นบทบาทและความรับผิดชอบของผู้บริหารและพนักงานในองค์กร ที่จะต้องตระหนักถึงความเสี่ยงที่มีในการปฏิบัติงานในหน่วยงานของตนและองค์กร พร้อมทั้งดำเนินการประเมินความเสี่ยงตามแผนพัฒนาฯ ประจำปี เพื่อเป็นการสร้างระบบและกระบวนการตามมาตรฐานที่ดีตามแนวทางปฏิบัติสากล บุคลากรทุกคนมีส่วนร่วมรับผิดชอบและผลักดันให้การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กร

ในระดับนโยบายประเทศ การทำเรือฯ มีการดำเนินการจัดวางระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินงานขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติตามนโยบายรัฐบาล โดยการทำเรือฯ จัดทำแผนงาน “โครงการจัดวางระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจตามมาตรฐานสากลของการทำเรือฯ (พ.ศ. 2558 - 2561)” สนับสนุนกระทรวงคมนาคมในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ฯ ด้วยการดำเนินการตามมาตรฐานสากล ISO 22301 เพื่อให้การทำเรือฯ สามารถดำเนินการทางธุรกิจที่สำคัญได้อย่างต่อเนื่องตลอดเวลา เป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้ผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างแท้จริง



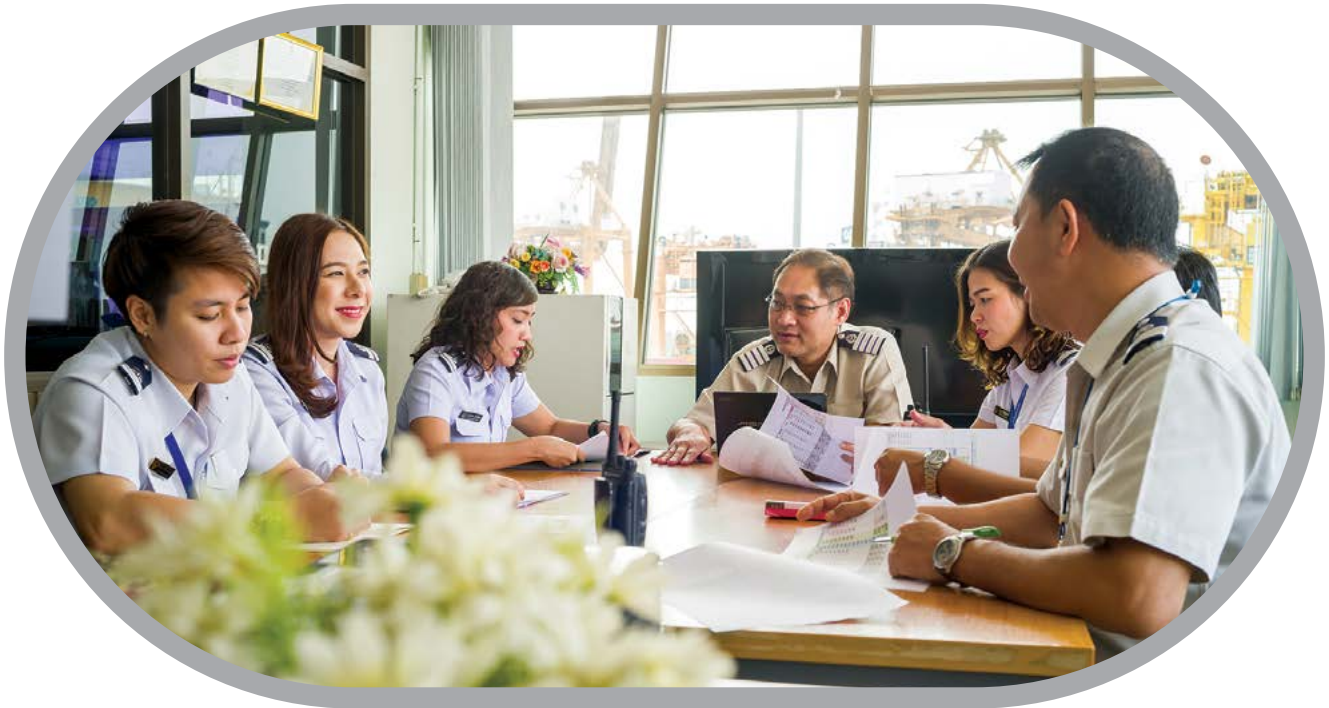
ระบบการควบคุมภายในของการทำเรื่องฯ ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง และดำเนินการสอดคล้องกับแนวทางการควบคุมภายในของ The Committee of Sponsoring Organization of the Tread Way Commission (COSO) โดยสำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน ภายใต้การกำกับดูแลของผู้อำนวยการและนักบริหาร 16 ประจำผู้อำนวยการ (ในฐานะเจ้าหน้าที่อาวุโส) เป็นหน่วยงานทำหน้าที่วางแผนการดำเนินการควบคุมภายในขององค์กร รวบรวมและสรุปผลการประเมินความเพียงพอและประสิทธิผลของระบบการควบคุมภายใน เสนอคณะกรรมการตามโครงสร้างการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการทำเรื่องฯ พิจารณาดำเนินการให้การดำเนินการควบคุมภายในของการทำเรื่องฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น ทั้งนี้เพื่อการบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนด

การดำเนินการตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน ว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน การทำเรื่องฯ สรุปผลการประเมินการควบคุมภายใน รายงานต่อคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน ผู้กำกับดูแล และคณะกรรมการตรวจสอบ ภายใน 90 วัน นับจากวันสิ้นปีงบประมาณ โดยในปีงบประมาณ 2559 การทำเรื่องฯ ประเมินโครงสร้างการควบคุมภายใน ตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. 2544 ทั้ง 5 องค์ประกอบมาตรฐานและให้ความสำคัญกับการติดตามผลการปรับปรุงการควบคุมภายใน รวมถึงการสอบทานผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ ขณะเดียวกันยังให้ความสำคัญกับการประสานงานฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการประเมินและสอบทานการควบคุมภายในอย่างเป็นอิสระ และเป็นเครื่องมือที่สำคัญที่จะทำให้การบริหารจัดการองค์กรเป็นไปอย่างสุจริต โปร่งใส มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ทั้งนี้เพื่อเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และสร้างความมั่นใจว่าการดำเนินงานจะบรรลุวัตถุประสงค์ของการควบคุมภายใน ด้านประสิทธิภาพของการดำเนินงานการใช้ทรัพยากร การดูแลรักษาทรัพย์สิน การป้องกันหรือลดความผิดพลาด ความเสียหาย การรั่วไหล การสิ้นเปลือง ความเชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินการบัญชีและรายงานอื่นๆ รวมถึงการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรีและนโยบาย

ที่สำคัญ การทำเรื่องฯ ให้ความสำคัญกับการติดตามผลการปรับปรุงการควบคุมภายใน โดยนำระบบสารสนเทศเพื่อการติดตามผลการปรับปรุงการควบคุมภายในของหน่วยงานต่างๆ ที่ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการ รวมถึงการสอบทานผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ และนำเรียนให้ที่ประชุมคณะกรรมการตามโครงสร้างการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในของการทำเรื่องฯ พิจารณา เพื่อให้การดำเนินการปรับปรุงการควบคุมภายในแต่ละปีบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนด



จริยธรรมและจรรยาบรรณ ของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน



มาตรฐานทางจริยธรรมของคณะกรรมการการท่าเรือฯ ต่อองค์กร

1. การยึดมั่นในคุณธรรมและจริยธรรม
2. การมีจิตสำนึกที่ดี ซื่อสัตย์ สุจริต และรับผิดชอบ
3. การยึดถือประโยชน์ของประเทศชาติเหนือกว่าประโยชน์ส่วนตนและไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อน
4. การยืนหยัดทำในสิ่งที่ถูกต้อง เป็นธรรม และถูกกฎหมาย
5. การให้บริการประชาชนด้วยความรวดเร็ว มีอัธยาศัย และไม่เลือกปฏิบัติ
6. การให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างครบถ้วน และไม่บิดเบือนข้อเท็จจริง
7. การมุ่งผลสัมฤทธิ์ของงาน รักษามาตรฐาน มีคุณภาพ โปร่งใส และตรวจสอบได้
8. การยึดมั่นในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข
9. การยึดมั่นในหลักจรรยาวิชาชีพขององค์กร

มาตรฐานทางจริยธรรมของผู้บริหารต่อองค์กร

1. ผู้บริหารต้องมีภาวะผู้นำ
2. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โดยแสดงถึงความเป็นมืออาชีพด้วยการประยุกต์ความรู้ความชำนาญและทักษะการบริหารจัดการมาใช้ในการท่าเรือฯ อย่างเต็มความสามารถในทุกกรณี
3. รักษาและใช้ทรัพย์สินของการท่าเรือฯ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ละเว้นการใช้ทรัพย์สินเพื่อประโยชน์ส่วนตนและผู้อื่น
4. จัดทำแผนวิสาหกิจ แผนการเงิน และงบประมาณ แผนบริหารสินทรัพย์ และแผนต่างๆ ของการท่าเรือฯ ที่สนองนโยบายรัฐบาล และการบริหารงานของคณะกรรมการ
5. จัดทำรายงานทางบัญชี การเงิน สภาวะของธุรกิจที่มีผลต่อการดำเนินงาน รวมทั้งข้อมูลฝ่ายปฏิบัติการ เพื่อแสดงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของการท่าเรือฯ อย่างสม่ำเสมอ ถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา น่าเชื่อถือ และสามารถตรวจสอบได้
6. ละเว้นการเปิดเผยข้อมูลลับหรือสารสนเทศของการท่าเรือฯ (ที่ยังไม่ได้รับอนุญาต) ต่อสาธารณชน เพื่อแสวงหาผลประโยชน์ให้ตนเอง และผู้เกี่ยวข้อง ไม่กระทำการใดๆ อันอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของการท่าเรือฯ ทั้งโดยทางตรงและทางอ้อม
7. ไม่ใช้สถานะหรือตำแหน่งไปแสวงหาผลประโยชน์

มาตรฐานทางจริยธรรมของพนักงานต่อองค์กร

1. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ปราศจากอคติ และไม่ใช้อำนาจหน้าที่ของตนในการแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบให้แก่ตนเองหรือผู้อื่น
2. ปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มกำลังความสามารถ โดยคำนึงถึงประโยชน์ของการทำเรือฯ และสังคมส่วนรวมเป็นสำคัญ
3. ปฏิบัติหน้าที่โดยไม่เข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้อง หรือสร้างความสัมพันธ์ใดๆ ที่จะนำไปสู่ความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับการทำเรือฯ
4. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความระมัดระวังรอบคอบในการใช้ข้อมูล การเก็บรักษาข้อมูล และไม่เปิดเผยข้อมูลโดยไม่ได้รับอนุญาตจากผู้มีอำนาจ ยกเว้นเป็นการเปิดเผยข้อมูลตามกฎหมาย
5. ปฏิบัติหน้าที่โดยไม่นำข้อมูลที่ได้ หรือไม่พึงควรเปิดเผยมาใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตัว พวกพ้อง หรือญาติพี่น้อง หรือในรูปแบบอื่นใด ที่ถือเป็นการขัดต่อกฎหมาย หรือวัตถุประสงค์ของกฎหมาย
6. ประพฤติตนเป็นผู้ตรงต่อเวลา พร้อมทั้งจะอุทิศตนและเวลาให้กับการปฏิบัติงานของการทำเรือฯ อย่างเต็มที่
7. ดูแลรักษาและใช้ทรัพย์สินของการทำเรือฯ อย่างประหยัดคุ้มค่า โดยระมัดระวังมิให้เสียหาย หรือสิ้นเปลืองเสมือนปฏิบัติต่อทรัพย์สินของตนเอง
8. ไม่กระทำการใดๆ อันอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของการทำเรือฯ ทั้งโดยทางตรงและทางอ้อม
9. รักษาความลับของการทำเรือฯ โดยการดูแลระมัดระวังมิให้เอกสารลับในความรับผิดชอบรั่วไหลตกไปถึงผู้ไม่เกี่ยวข้อง อันอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่การทำเรือฯ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตก่อน



ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (Conflict of Interest)

การทำเรือฯ กำหนดหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติ กรณีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ เพื่อให้ผู้บริหารและพนักงานปฏิบัติตนตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีความชัดเจนโปร่งใส มีความรวดเร็วและเป็นธรรม ขจัดการทุจริตประพฤติมิชอบ รวมถึงการหลีกเลี่ยงกฎหมาย เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตนของพนักงานทุกระดับ ป้องกันมิให้ประพฤติและดำเนินการใดๆ ในลักษณะที่จะก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้เป็นไปตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 มาตรา 279 กำหนดมาตรฐานทางจริยธรรมของผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง ข้าราชการหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ โดยกำหนดแนวทางปฏิบัติตามระเบียบการทำเรือฯ ว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ พ.ศ. 2557



นโยบายการกำกับดูแลที่ดี



การทำเรือแห่งประเทศไทย มุ่งมั่นที่จะเป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจท่าเรือและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือ โดยการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กร และมีคุณธรรมในการดำเนินธุรกิจที่มีความโปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้ภายใต้หลักธรรมาภิบาล โดยการทำเรือฯ ได้ประกาศนโยบายกำกับดูแลที่ดีให้ถือปฏิบัติโดยทั่วกัน ดังนี้

- คณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนปฏิบัติหน้าที่ด้วยความมุ่งมั่น ทุ่มเท และรับผิดชอบอย่างเต็มความสามารถ เพื่อประโยชน์สูงสุดขององค์กรและยึดมั่นค่านิยมจริยธรรมและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของการทำเรือฯ เป็นแนวทางถือปฏิบัติจนเป็นวัฒนธรรมที่ดีขององค์กร
- คณะกรรมการการทำเรือฯ ดำเนินบทบาทสำคัญร่วมกับผู้บริหารในการกำหนดวิสัยทัศน์ นโยบาย กลยุทธ์ แผนงานที่สำคัญขององค์กร และมีการวางแผนทางการบริหารจัดการและการดำเนินกิจการที่มีความเหมาะสม
- คณะกรรมการการทำเรือฯ ต้องแสดงความโปร่งใสในการดำเนินงานของกรรมการการทำเรือฯ ทุกครั้งที่มีการประชุม คณะกรรมการการทำเรือฯ เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และเป็นแบบอย่างที่ดีให้กับผู้บริหาร และพนักงานการทำเรือฯ
- ผู้บริหาร และกรรมการจัดซื้อจัดจ้างทุกคนต้องแสดงความโปร่งใสในการปฏิบัติงานทุกครั้ง ในหนังสือแสดงความโปร่งใสในการดำเนินงานของคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง
- คณะกรรมการการทำเรือฯ และผู้บริหาร เป็นผู้นำในเรื่องจริยธรรม และเป็นตัวอย่างในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต ยุติธรรม โปร่งใส ตรวจสอบได้ ตามแนวปฏิบัติด้านจริยธรรมของการทำเรือฯ
- คณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้บริหารและพนักงานทุกคน ต้องยึดมั่นในความเป็นธรรม โดยปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายอย่างเท่าเทียมกัน พร้อมดูแลสอดส่อง ควบคุมการกระทำใดๆ ที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- คณะกรรมการการทำเรือฯ และผู้บริหาร สนับสนุนและส่งเสริมการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินงานของการทำเรือฯ

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ 2559



คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ตามคำสั่งที่ 11/2557 ลงวันที่ 29 สิงหาคม 2557 ประกอบด้วยกรรมการการท่าเรือฯ ที่เป็นอิสระ 3 ท่าน โดยมี นางสาวชุติมา บุญประภัศร เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ นายเวทิต โชควัฒนา นางปรารถนา มงคลกุล เป็นกรรมการตรวจสอบ และนายอภิชาติ พูลต่าย ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายตรวจสอบ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2555 กฎบัตร หลักเกณฑ์ แนวปฏิบัติตามคู่มือการปฏิบัติงานสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง และตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการการท่าเรือฯ ในปีงบประมาณ 2559 คณะกรรมการตรวจสอบได้จัดให้มีการประชุมจำนวน 7 ครั้ง และได้เชิญผู้บริหารระดับสูงและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของหน่วยรับตรวจต่างๆ ในการท่าเรือฯ เข้าร่วมประชุมตามความเหมาะสม นอกจากนี้มีการประชุมร่วมกันระหว่างผู้บริหาร/เจ้าหน้าที่ของสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ผู้บริหารของฝ่ายตรวจสอบ และคณะกรรมการตรวจสอบ โดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุมด้วย จำนวน 1 ครั้ง เพื่อหารือเกี่ยวกับประเด็นที่ตรวจพบทางการเงินและบัญชี และข้อมูลสำหรับการพิจารณาจัดทำแผนการตรวจสอบภายในเพื่อลดการปฏิบัติงานที่ซ้ำซ้อนกัน รวมทั้งมีการจัดทำรายงานการประชุมทุกครั้งหลังเสร็จสิ้นการประชุม และมีการแจ้งเวียนมติคณะกรรมการตรวจสอบการท่าเรือฯ ที่สำคัญๆ ให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบหรือนำไปปฏิบัติ ผลการดำเนินงานที่สำคัญในปีงบประมาณ 2559 สรุปได้ดังนี้

สอบทานให้การท่าเรือฯ มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและน่าเชื่อถือ โดยติดตามผลการจัดทำรายงานทางการเงินประจำปีงบประมาณ 2558 และรายงานทางการเงินประจำปีงบประมาณ 2559 อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้รายงานทางการเงินของการท่าเรือฯ แสดงผลการดำเนินงานและฐานะการเงินด้วยข้อมูลที่มีสาระสำคัญอย่างเพียงพอ ถูกต้อง เชื่อถือได้ เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง

สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของระบบควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง รวมทั้งได้ให้ข้อเสนอแนะต่อฝ่ายบริหารเพื่อปรับปรุงระบบควบคุมภายในของการท่าเรือฯ ในกรณีที่มีจุดอ่อนที่สำคัญ ติดตามความคืบหน้าผลการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยง และการปรับปรุงการควบคุมภายใน รวมทั้งสอบทานรายงานผลการสอบทานการประเมินผลการควบคุมภายในของผู้ตรวจสอบภายใน (แบบ ปล.) ประจำปีงบประมาณ 2558 เพื่อพิจารณา/สั่งการ/ติดตามให้มีการปรับปรุง/แก้ไขจุดอ่อนการควบคุมภายในที่สำคัญอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง

สอบทานการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการ เพื่อให้การท่าเรือฯ มีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

สอบทานการดำเนินงานต่างๆ ของการท่าเรือฯ ให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล เน้นการตรวจสอบเชิงป้องกัน เสนอประเด็นจากผลการตรวจสอบที่สำคัญต่อคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อให้มีการพิจารณาดำเนินการ/สั่งการและติดตามการแก้ไขปัญหาในส่วนที่เกี่ยวข้อง อาทิ การปรับปรุงการปฏิบัติงานของสำนักท่าเรือภูมิภาค (ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และท่าเรือระนอง) การบริหารสัญญา-ผู้ประกอบการคลังสินค้าอันตรายที่ทำเรือแหลมฉบัง งานบริการเรือและท่าเทียบเรือประเด็นเรือลากจูงที่ทำเรือแหลมฉบัง การให้บริการเครื่องมือทุ่นแรงและการควบคุมการปฏิบัติงานล่วงเวลา งานกองคลังสินค้า (คลังสินค้ารถยนต์และคลังสินค้าผ่านแดน) การตรวจสอบบัญชีรายไตรมาส การติดตามหนี้ค้างชำระเป็นเวลานานของการท่าเรือฯ การทบทวนประเด็นเกี่ยวกับการด้อยค่าของระบบปฏิบัติงานบางส่วนที่ทำเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง งานสวัสดิการพนักงานประเด็นค่ารักษาพยาบาล การจัดซื้อจัดจ้างในประเด็นการดำเนินการจ้างที่ปรึกษา ทั้งนี้เพื่อให้การท่าเรือฯ มีการปฏิบัติงานที่เป็นระบบ ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ วิธีปฏิบัติงาน มติคณะรัฐมนตรี ประกาศ หรือคำสั่งที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ได้ติดตามความคืบหน้า/ปัญหาอุปสรรคของการดำเนินงานด้านคดีความของการท่าเรือฯ เป็นประจำทุกปี รวมทั้งสอบทานรายงานผลการสังเกตการณ์ตรวจสอบทรัพย์สิน พัสดุคงจำนวน และพัสดุคงคลัง รายงานผลการสังเกตการณ์รับและเปิดซองงานจัดซื้อจัดจ้างของการท่าเรือฯ ที่มีวงเงินเกิน 5 ล้านบาท และ 1 ล้านบาท ที่มีนัยสำคัญ เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดซื้อจัดจ้างเป็นไปตามระเบียบการท่าเรือฯ ว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2543 และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549

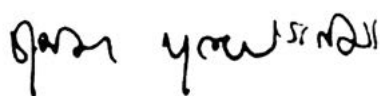
ส่งเสริมและสนับสนุนการตรวจสอบด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยการทำเรื่อง ได้จ้าง บริษัท เอซิส โปรเฟสชั่นนัล เซ็นเตอร์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาเพื่อพัฒนาบุคลากรด้านการตรวจสอบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Audit) ด้านการตรวจสอบการควบคุมระบบงาน โดยทั่วไปและการควบคุมเฉพาะระบบในลักษณะ Co-Sourcing ซึ่งเป็นงานตามแผนการตรวจสอบด้านเทคโนโลยีสารสนเทศประจำปีงบประมาณ 2559 รวมทั้งติดตามความคืบหน้าการแก้ไขประเด็นข้อตรวจพบด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

กำกับดูแลการบริหารงานและการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน โดยสอบทานและอนุมัติกฎบัตรการตรวจสอบภายใน คู่มือการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน แผนฝึกอบรมเพื่อพัฒนาบุคลากรของฝ่ายตรวจสอบ แผนการบริหารงานและแผนการตรวจสอบภายในประจำปีงบประมาณ 2560 แผนการตรวจสอบประจำปี 3 ปี (2560 - 2562) สอบทานผลการประเมินการปฏิบัติงานด้วยตนเองของฝ่ายตรวจสอบประจำปีงบประมาณ 2558 สอบทานรายงานผลการตรวจสอบแต่ละแผนงาน/โครงการ ติดตามความคืบหน้าผลการบริหารงานและการปฏิบัติงานตามแผนการตรวจสอบทุกไตรมาส ติดตามผลการปรับปรุงแก้ไขที่หน่วยรับตรวจได้ปฏิบัติตามข้อเสนอแนะที่ได้ตกลงร่วมกันจากรายงานผลการตรวจสอบ พร้อมทั้งให้ข้อสังเกตเพิ่มเติมเพื่อนำไปปรับปรุงการปฏิบัติงานของการทำเรื่องให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ส่งเสริมให้มีการพัฒนาและฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตรวจสอบให้มีความรู้ความสามารถด้านวิชาชีพตรวจสอบภายในด้านการตรวจสอบเทคโนโลยีสารสนเทศ ด้านการบริหาร และด้านอื่นๆ อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งรับทราบการแต่งตั้ง โยกย้าย เลื่อนขั้น เลื่อนตำแหน่งของพนักงานตรวจสอบภายใน และประเมินผลงานของหัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน

พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือมีโอกาสเกิดการทุจริตที่อาจมีผลกระทบต่อการปฏิบัติงานของการทำเรื่อง ให้ข้อสังเกตหรือข้อแนะนำต่างๆ เพื่อให้การดำเนินงานของการทำเรื่อง เป็นไปด้วยความโปร่งใส

ดำเนินงานตามแนวทางปฏิบัติที่ดีของคณะกรรมการตรวจสอบ โดยได้ทบทวน/ปรับปรุงและจัดทำกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี จัดทำรายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจสอบภายในของคณะกรรมการตรวจสอบเสนอคณะกรรมการการทำเรื่อง เพื่อทราบทุกไตรมาส และได้เปิดเผยรายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบไว้ในรายงานประจำปีของการทำเรื่อง ส่งเสริมการทบทวนและกระทรวงการคลังเพื่อทราบด้วย รวมทั้งจัดทำแผนการดำเนินงานและกำหนดการประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบประจำปีงบประมาณถัดไป เสนอคณะกรรมการการทำเรื่อง เพื่อทราบเป็นประจำทุกปี นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบของการทำเรื่อง ได้เข้ารับการอบรมกับสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD) จำนวน 2 หลักสูตร คือ หลักสูตร “Advanced Audit Committee Program : AACP” และหลักสูตร “Risk Management Program for Corporate Leaders : RCL”

โดยสรุปคณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรู้ ความสามารถ อย่างรอบคอบ โปร่งใส และเชื่อถือได้ ความเป็นอิสระในการแสดงความเห็น ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า การบริหารและการดำเนินงานของการทำเรื่อง มีการพัฒนาและกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างต่อเนื่อง มีการบริหารจัดการความเสี่ยง มีการจัดวางระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสม รายงานทางการเงินมีการเปิดเผยข้อมูลครบถ้วน ถูกต้อง เพียงพอ เชื่อถือได้ สอดคล้องตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งมีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง



(นางสาวชุตินา นุญประภัศร)

ประธานกรรมการตรวจสอบของการทำเรื่องแห่งประเทศไทย



การทำเรื่องแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ในด้านต่าง ๆ ดังนี้

1. จัดตั้งกองข้อมูลข่าวสารของการทำเรื่องฯ ซึ่งมีข้อมูลข่าวสารตามหมวด 1 การเปิดเผยข้อมูลข่าวสาร มาตรา 7 - 13 หมวด 2 ข้อมูลข่าวสารที่ไม่ต้องเปิดเผย มาตรา 14 - 20 หมวด 3 ข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคล มาตรา 21 - 25 และหมวด 4 เอกสารประวัติศาสตร์ มาตรา 26 รวมทั้งประกาศคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ กฎกระทรวง และมติคณะรัฐมนตรีที่ออกตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ไว้ให้ประชาชนเข้าตรวจดูได้สะดวก โดยจัดทำเป็นแฟ้มจำแนกข้อมูลแต่ละประเภทไว้เผยแพร่
2. ปรับปรุงแก้ไขข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง และประกาศของการทำเรื่องฯ เพื่อนำเรื่องไปประกาศลงราชกิจจานุเบกษา จำนวน 24 เรื่อง ประกอบด้วย
 - ข้อบังคับ จำนวน - เรื่อง
 - ระเบียบ จำนวน 11 เรื่อง
 - คำสั่ง จำนวน - เรื่อง
 - ประกาศ จำนวน 13 เรื่อง
3. ประกาศ สอบราคา ประกวดราคา ประกวดราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ และการดำเนินการจัดซื้อ/จัดจ้างตามแบบฟอร์ม สขร.1 จำนวน 4,119 เรื่อง
4. ส่งเสริมความรู้ให้แก่พนักงานการทำเรื่องฯ บรรจุเรื่องเกี่ยวกับพระราชบัญญัติฯ เป็นหัวข้อหนึ่งในหลักสูตร “ก้าวสู่ผู้บริหาร” และ “ผู้บริหารระดับกลาง”
5. ด้านการดำเนินการตามคำร้องขอของประชาชนที่มาขอข้อมูลข่าวสาร และการพิจารณาไม่เปิดเผยข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคล ในปี 2559 มีผู้ใช้บริการขอข้อมูลข่าวสารตามพระราชบัญญัติฯ จำนวน 257 ราย สามารถให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารทั่วไปได้ทุกราย
6. ด้านการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร การทำเรื่องฯ ได้อำนวยความสะดวกให้ประชาชนเข้าถึงและสืบค้นข้อมูลข่าวสารได้ 5 ช่องทาง ได้แก่
 - 6.1 มาด้วยตนเอง ที่กองข้อมูลข่าวสารของการทำเรื่องฯ อาคารบี ชั้น 2 ข้างห้องสมุด การทำเรื่องฯ อาคารที่ทำการการทำเรื่องฯ
 - 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 การทำเรื่องแห่งประเทศไทย 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 2557 ไม่มีการอุทธรณ์การไม่เปิดเผยข้อมูลข่าวสารต่อคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ
8. การรับเรื่องราวร้องทุกข์และการแก้ไขปัญหาคำร้องทุกข์ จำนวน 33 เรื่อง ประกอบด้วย
 - 8.1 เรื่องเกี่ยวกับเงินนอกระบบ จำนวน - เรื่อง
 - 8.2 เรื่องเกี่ยวกับการให้คำแนะนำและการให้บริการ จำนวน 3 เรื่อง
 - 8.3 เรื่องเกี่ยวกับสินค้า จำนวน 2 เรื่อง
 - 8.4 เรื่องทั่วไป จำนวน 28 เรื่อง
9. ในปีงบประมาณ 2559 ไม่มีการร้องเรียนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการจัดซื้อจัดจ้างของการทำเรื่องฯ

รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม พร้อมพัฒนาอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน



Green Port

มุ่งพัฒนาท่าเรือสีเขียว
ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม



Social Responsibility

ใส่ใจดูแลรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

Social Enterprise

พัฒนากิจการเพื่อสังคม ให้ชุมชนพึ่งตนเองได้อย่างยั่งยืน



ส่วนที่



ความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ



- สรุปการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
ปีงบประมาณ 2559
- ประมวลภาพกิจกรรมความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม
สิ่งแวดล้อม และประเทศ



สรุปการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ประจำปี 2559



การท่าเรือฯ ได้มีการกำหนดการพัฒนาองค์กรด้านสิ่งแวดล้อมเป็นกลยุทธ์หนึ่งภายใต้แผนวิสาหกิจ (แผนกลยุทธ์) ฉบับที่ 11 ปีงบประมาณ 2558 - 2562 ของการท่าเรือฯ คือ การจัดทำ “โครงการท่าเรือสีเขียว (Green Port)” มีการกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จขององค์กร และตั้งเป้าหมายในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂ Emission) จากกิจกรรมภายในท่าเรือร้อยละ 10 ภายในปีงบประมาณ 2562 เมื่อเทียบกับปี 2556 (ปีฐาน) โดยในปีงบประมาณ 2559 การท่าเรือฯ มีการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญดังนี้

1. โครงการศึกษาและวางแผนระบบการจัดการขยะอย่างยั่งยืนของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ซึ่งมีนโยบายการจัดการขยะอย่างยั่งยืนของการท่าเรือฯ อีกทั้งเสนอแนะรูปแบบหรือประเภทของภาชนะรองรับขยะที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ และออกแบบเบื้องต้นของสถานที่เก็บกอง/สถานที่รวบรวมที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล และที่สำคัญได้กำหนดแนวทางในการจัดการขยะที่เป็นประโยชน์กับการท่าเรือฯ เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂ Emission) ของการท่าเรือฯ ที่เกิดจากการทำระบบการจัดการขยะอย่างยั่งยืน

2. นโยบายการเลิกใช้ภาชนะโฟมบรรจุอาหารของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

การท่าเรือฯ จึงได้ประกาศนโยบายเลิกใช้ภาชนะโฟมบรรจุอาหาร เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2559 ให้มีการใช้ภาชนะบรรจุอาหารที่ผลิตจากวัสดุธรรมชาติ เช่น धानอ้อย มันสำปะหลัง และเยื่อไผ่ เป็นต้น โดยกำหนดให้เลิกใช้ภาชนะโฟมบรรจุอาหารในร้านอาหาร ร้านค้า รวมทั้งการจัดเลี้ยงอาหารของการท่าเรือฯ ภายในเดือนมกราคม 2560 ซึ่งท่าเรือกรุงเทพได้จัดทำโครงการลดกล่องโฟม ลดมะเร็ง ลดโลกร้อน โดยการสนับสนุนให้ร้านค้าภายในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ ใช้บรรจุภัณฑ์จากธรรมชาติที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้กับพนักงาน ผู้ใช้บริการ และร้านค้าภายในร้านอาหารของท่าเรือกรุงเทพและร้านอาหารอาคารที่ทำการการท่าเรือฯ โดยจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ และรณรงค์ต่างๆ รวมทั้งมอบป้าย “ร้านนี้อาหารปลอดภัย ไม่ใช้กล่องโฟม” ให้กับร้านค้าที่เลิกใช้ภาชนะโฟม

3. โครงการซื้อรถยกขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (Electric Forklift Truck)

เพื่อเป็นการส่งเสริมการใช้อุปกรณ์ยกขนและเครื่องมือทุ่นแรง รวมถึงเครื่องยนต์และเครื่องจักรที่ใช้พลังงานทางเลือกแทนพลังงานจากเชื้อเพลิงประเภทน้ำมัน รวมถึงเทคโนโลยีที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ท่าเรือกรุงเทพจึงจัดซื้อรถยกขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (Electric Forklift Truck) แบบ Stevedoring Type ขนาดยกไม่น้อยกว่า 3 เมตริกตัน พร้อมติดตั้ง Side Shifter จำนวน 7 คัน ทำให้ปัจจุบันท่าเรือกรุงเทพมีรถยกขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าใช้ปฏิบัติงานในโรงพักสินค้าต่างๆ รวม 49 คัน ซึ่งรถยกขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าจะสามารถลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂ Emission) ได้โดยประมาณคันละ 3,000 Kg CO₂ eq/ปี

4. ประกาศการท่าเรือแห่งประเทศไทย เรื่อง การจัดเก็บและบำบัดของเสียจากเรือประเภทของเสียจากน้ำมัน ที่จอดเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

เพื่อป้องกันการลักลอบทิ้งของเสียประเภทน้ำมันใช้แล้วหรือน้ำมันจากเรือลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะและทะเลภายในน่านน้ำไทย การท่าเรือฯ จึงกำหนดให้เจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือที่ประสงค์จะทำการจัดเก็บและบำบัดของเสียจากเรือประเภทของเสียจากน้ำมันต้องปฏิบัติตามระเบียบของกรมเจ้าท่าอย่างเคร่งครัด อีกทั้งให้เจ้าหน้าที่ของการท่าเรือฯ ต้องควบคุมดูแลการขนถ่ายไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม

5. การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA)

ในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และท่าเรือระนอง อย่างต่อเนื่อง เพื่อตรวจสอบและติดตามผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม อาทิ คุณภาพน้ำ อากาศ และระดับเสียงโดยทั่วไป อันเนื่องมาจากกิจกรรมต่างๆ ของท่าเรือ ที่อาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของพนักงาน ผู้ใช้บริการ และผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียง

6. โครงการที่ส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าเรือกรุงเทพ

ให้ได้ตามมาตรฐานของหน่วยงานราชการกำหนด รวมทั้งพัฒนาสู่การเป็นท่าเรือสีเขียวและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ได้แก่

- โครงการ “ปรับปรุงระบบการดูแลบริหารจัดการขยะและของเสียจากเรือให้สอดคล้องกับอนุสัญญา MARPOL 73/78 ภาคผนวกที่ 5 ข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากขยะจากเรือ” เพื่อให้การดำเนินการจัดการของเสียของท่าเรือกรุงเทพเป็นไปตามอนุสัญญา MARPOL 73/78 ภาคผนวกที่ 5 จึงมีการจัดทาระบบการจัดการของเสียจากเรือ เพื่อให้เรือแยกประเภทของขยะก่อนจะทิ้งที่ท่าเรือกรุงเทพ โดยแจกคู่มือการจัดการของเสียจากเรือในเดือนพฤศจิกายน 2559 และเริ่มใช้แบบแจ้งข้อมูลของเสียจากเรือในเดือนธันวาคม 2559

- โครงการ “คืนน้ำใสสู่สายเจ้าพระยา: จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียของโรงอาหารในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ” เพื่อให้น้ำทิ้งของท่าเรือกรุงเทพเป็นไปตามมาตรฐานของหน่วยงานราชการกำหนดก่อนปล่อยน้ำทิ้งสู่แหล่งน้ำสาธารณะ

- โครงการ “คัดแยกขยะ ลดภาวะโลกร้อน” โดยการรณรงค์ให้มีการคัดแยกขยะก่อนทิ้งลงถังขยะ และจัดทำทรงขยะสำหรับคัดแยกขยะประเภทขวดพลาสติกประจำโรงอาหารท่าเรือกรุงเทพ 1 - 3 และจะดำเนินการจัดทำแนวทางในการจัดการขยะครบวงจรต่อไป

- โครงการ “การคัดแยกและจัดการของเสียอันตราย” เป็นการดำเนินการให้ของเสียอันตรายที่เกิดจากกิจกรรมต่างๆ ของท่าเรือกรุงเทพได้รับการคัดแยกและจัดการอย่างถูกวิธี เพื่อลดความเสี่ยงในการสัมผัสกับของเสียอันตราย และลดการปนเปื้อนในสิ่งแวดล้อม

- โครงการการจัดการห้องสุขาของโรงอาหารท่าเรือกรุงเทพให้ได้มาตรฐาน Health Accessibility Safety: HAS เป็นโครงการปรับปรุงห้องสุขาของโรงอาหารท่าเรือกรุงเทพทั้ง 4 แห่ง เพื่อเป็นการพัฒนาสมรรถนะของทางเข้าออกประเทศของท่าเรือกรุงเทพ ในส่วนของการดำเนินการในภาวะปกติ และให้เป็นไปตามมาตรฐานสะอาด พอเพียง และปลอดภัย (HAS) ของกรมอนามัย ภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ พ.ศ. 2548 เพื่อไม่ให้เป็นที่แพร่โรคติดต่อ และสร้างความพึงพอใจให้กับประชาชน

7. โครงการที่ส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าเรือแหลมฉบัง

- โครงการคัดแยกขยะภายในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยจัดให้มีถังขยะแบบแยกประเภทที่ได้มาตรฐานของหน่วยงานราชการ ขนาด 120 ลิตร จำนวน 320 ใบ และให้มีการแบ่งแยกประเภทของถังรองรับขยะมูลฝอยตามสีต่างๆ ในการรองรับขยะแต่ละประเภท

- โครงการเพิ่มพื้นที่สีเขียว ปรับปรุงภูมิทัศน์ภายในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยการปลูกต้นไม้ยืนต้นขนาดใหญ่เพิ่มเติม เพื่อช่วยลดอุณหภูมิความร้อนให้แก่พื้นที่และดูดซับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ช่วยลดภาวะโลกร้อน โดยทำการปลูกต้นไม้ยืนต้น จำนวน 42 ต้น ได้แก่ ต้นเตยทอง จำนวน 38 ต้น ต้นหางนกยูง จำนวน 3 ต้น ต้นอินทผลัม จำนวน 1 ต้น

8. การรณรงค์ประชาสัมพันธ์และการอบรมด้านสิ่งแวดล้อม

- กิจกรรมวันทางทะเลโลก ประจำปี 2559 ดำเนินงานผ่านคณะอนุกรรมการจัดงานวันทางทะเลโลก โดยมีกรมเจ้าท่าเป็นเจ้าภาพหลัก ซึ่งในปี 2559 การท่าเรือฯ ให้การสนับสนุนในการจัดกิจกรรมวันทางทะเลโลก โดยเรียนเชิญ นายอคมสิน ชีวะพฤกษ์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ให้เกียรติเป็นประธานเปิด และนายศรศักดิ์ แสนสมบัติ อธิบดีกรมเจ้าท่าและกรรมการการท่าเรือฯ ผู้บริหารกระทรวงคมนาคม ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ และผู้บริหารการท่าเรือฯ ร่วมเป็นเกียรติในพิธีเปิด หัวข้อการจัดงานในครั้งนี้ คือ Shipping: Indispensable to the World การขนส่งทางน้ำ พลังขับเคลื่อนเศรษฐกิจโลก ในวันที่ 29 กันยายน 2559 ณ ห้องนิทรรศการ อาคารบี การท่าเรือฯ

- นิทรรศการสัปดาห์ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม เป็นโครงการที่ให้ความรู้และสร้างจิตสำนึกที่ดีให้กับพนักงานในเรื่องของความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม นิทรรศการฯ ในวันที่ 21-23 มิถุนายน 2559 ณ ห้องนิทรรศการ อาคารบี โดยภายในงานประกอบไปด้วยกิจกรรมให้ความรู้ เกมชิงรางวัล และกิจกรรมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมต่างๆ

- การจัดอบรมด้านสิ่งแวดล้อม การท่าเรือฯ ได้จัดให้มีการอบรมด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อเพิ่มศักยภาพพนักงานด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงสร้างความตระหนักและสร้างจิตสำนึกในเรื่องสิ่งแวดล้อม โดยในปีงบประมาณ 2559 ได้จัดการฝึกอบรมฯ ดังนี้

- การฝึกอบรม “พันธกรณีต่อการค้าทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และเนื้อหารายละเอียดของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL)”

- กฎหมายสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

- การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการและศึกษาดูงานหลักสูตร “การจัดการขยะอย่างยั่งยืนของการท่าเรือฯ”



ประมวลภาพกิจกรรมความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ

มูลนิธิฯ ถวายเงินสมทบทุนเพื่อจัดซื้อเครื่องไตเทียมให้โรงพยาบาลธรรมศาสตร์

เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2558 สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี พระราชทานพระราชวโรกาสให้ เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ พร้อมด้วยคณะกรรมการจัดการแข่งขัน เปตองการกุศลท่าเรือโอเพ่น ครั้งที่ 27 มูลนิธิฯ ถวายเงินรายได้จากการจัดการแข่งขันเปตองฯ จำนวน 580,000 บาท เพื่อสมทบทุน จัดซื้อเครื่องไตเทียมให้แก่โรงพยาบาลธรรมศาสตร์ ณ อาคารชัยพัฒนา สวนจิตรลดา



ทูลเกล้าฯ ถวายเงินรายได้จากการจัดการแข่งขันฟุตบอล “ควีนส์คัพ” ครั้งที่ 32

เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2559 สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้ สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จพระราชดำเนินแทนพระองค์ ณ ศาลาดุสิดาลัย สวนจิตรลดา พระราชวังดุสิต พระราชทานพระราชวโรกาสให้ เรือเอก สุทินันท์ หัตถวงษ์ ผู้อำนวยการการทำเรือฯ นำคณะผู้บริหารการทำเรือฯ เฝ้าทูลละอองพระบาททูลเกล้าฯ ถวายเงินรายได้จากการจัดการแข่งขันฟุตบอล “ควีนส์คัพ” ครั้งที่ 32 จำนวนเงิน 2,000,000 บาท โดยเสด็จพระราชกุศลตามพระราชอัธยาศัย

สำหรับการจัดการแข่งขันฟุตบอลชิงถ้วยพระราชทานควีนส์คัพ จัดขึ้นเป็นครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. 2513 เป็นการแข่งขันเพื่อกระชับความสัมพันธ์ระหว่างภาคีสโมสรในประเทศและทีมจากต่างประเทศ นอกจากนี้ ยังเป็นการสร้างนักเตะสู่ทีมชาติอีกด้วย นับเป็นถ้วยพระราชทานที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศไทย และการทำเรือฯ ได้รับเกียรติให้เป็นเจ้าภาพดำเนินการจัดการแข่งขันฟุตบอล “ควีนส์คัพ” ครั้งที่ 32 ชิงถ้วยพระราชทานสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ ในปี พ.ศ. 2549 เพื่อเฉลิมฉลองในโอกาสที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงครองราชย์ครบ 60 ปี และร่วมเทิดพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ โดยการทำเรือฯ ได้จัดการแข่งขันอย่างยิ่งใหญ่ และแสดงถึงความจงรักภักดีที่มีต่อสถาบันพระมหากษัตริย์ อีกทั้งยังเป็นการยกระดับมาตรฐานกีฬาฟุตบอลของไทยให้ก้าวสู่ระดับโลก



การจัดการแข่งขันเดิน - วิ่ง การกุศล ครบรอบวันคล้ายวันสถาปนาการทำเรือแห่งประเทศไทย

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2559 นางปรารถนา มงคลกุล กรรมการ
การทำเรือฯ ให้เกียรติเป็นประธานในพิธีเปิดการแข่งขัน “เดิน - วิ่ง การกุศล
ครบรอบวันคล้ายวันสถาปนาการทำเรือฯ มินิมาราธอน ครั้งที่ 4” ประจำปี 2559
โดยมี เรือเอก สุทธิพันธ์ หัตถวงษ์ ผู้อำนวยการการทำเรือฯ พร้อมด้วยผู้บริหาร และ
พนักงานการทำเรือฯ ผู้แทนสมาคมต่างๆ และประชาชนผู้สนใจ เข้าร่วมการแข่งขันฯ
เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนาการทำเรือฯ ครบรอบ 65 ปี ในวันที่ 16 พฤษภาคม
2559 เพื่อเป็นการส่งเสริมให้พนักงานการทำเรือฯ และประชาชนให้ความสำคัญกับ
การออกกำลังกายเพื่อสุขภาพ ตลอดจนปลูกฝังพฤติกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม
และการสร้างสาธารณประโยชน์ต่อส่วนรวม โดยเงินรายได้หลังหักค่าใช้จ่ายจะมอบ
ให้กับ “กองทุนเพื่อผู้พิทักษ์ป่า มูลนิธิสืบนาคะเสถียร” ณ อาคารที่ทำการการทำเรือฯ
และบริเวณเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ



การสนับสนุนและร่วมสร้างฝายต้นน้ำ ณ อำเภอลับแล จังหวัดอุตรดิตถ์ เพื่อเฉลิมพระเกียรติในหลวงและพระราชินี

เมื่อวันที่ 12 สิงหาคม 2559 หม่อมหลวงพรพรม เทวกุล
รองผู้อำนวยการการทำเรือฯ สายบริหารทรัพยากรบุคคลและ
การเงิน เป็นประธานในพิธีส่งมอบฝายต้นน้ำพระราชรัฐระหว่าง
อำเภอลับแลและการทำเรือฯ “น้ำใจ หลังริน สู่แผ่นดินลับแล
ส่งมอบฝายถวายเป็นพระราชกุศลแด่พ่อหลวง” โดยมี เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร รองผู้อำนวยการการทำเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และ
พัฒนาธุรกิจ นายอดิสรณ์ อินทัยสินทวี นักบริหาร 16 ประจำผู้อำนวยการการทำเรือฯ ผู้บริหาร พนักงานการทำเรือฯ พร้อมด้วย นายสุมิตร
เกิดกล้า ปลัดจังหวัดอุตรดิตถ์ นายอำเภอลับแล ทหาร ข้าราชการ หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง และประชาชนในพื้นที่เข้าร่วมพิธีฯ
ทั้งนี้ เพื่อเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสสมหามงคลเสด็จเถลิงถวัลยราชสมบัติครบ 70 ปี และเฉลิมพระเกียรติ
สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ในโอกาสที่ทรงเจริญพระชนมพรรษา 84 พรรษา ณ บริเวณฝายต้นน้ำ คลองแม่พ่อง หมู่ที่ 7
ตำบลแม่พูล อำเภอลับแล จังหวัดอุตรดิตถ์

การจัดกิจกรรมปลูกป่าโครงการเฉลิมพระเกียรติฯ

เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2559 เรือเอก สุทธิพันธ์ หัตถวงษ์
ผู้อำนวยการการทำเรือฯ เป็นประธานในโครงการปลูกป่า
เฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาส
สมหามงคลเสด็จเถลิงถวัลยราชสมบัติครบ 70 ปี 9 มิถุนายน
2559 และเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรม-
ราชินีนาถ ในโอกาสสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 7 รอบ
12 สิงหาคม 2559 โดยมีผู้บริหารและพนักงานการทำเรือฯ
ตัวแทนจากกรมป่าไม้ หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง
รวมทั้งชาวชุมชนตำบลทรงคนอง และสื่อมวลชน เข้าร่วม
กิจกรรมฯ ประมาณ 900 คน ณ ที่ตำบลทรงคนอง อำเภอ
พระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ (ในบริเวณพื้นที่สีเขียวเชิงนิเวศ
นครเขื่อนขันธ์)



ส่วนที่



รายงานของผู้สอบบัญชี



- รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน
- รายงานของผู้สอบบัญชี
- จบบแสดงฐานะการเงิน
- จบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
- จบบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน
- จบกระแสเงินสด
- หมายเหตุประกอบงบการเงิน



รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

งบการเงินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย ซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้ตรวจสอบงบการเงิน

คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย รับผิดชอบต่อความถูกต้อง และครบถ้วนของข้อมูลทางบัญชี เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สิน รวมทั้งป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ และมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงินตามมาตรฐานการบัญชี

พลเรือเอก

(อภิวัฒน์ ศรีวรธนนะ)

ประธานกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

เรือเอก

(สุทธินันท์ หัตถวงษ์)

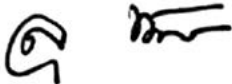
ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ประกาศ การทำเรือแห่งประเทศไทย
เรื่อง งบการเงินของการทำเรือแห่งประเทศไทย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2559 และ 2558

.....

ด้วยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ได้ตรวจสอบและรับรองงบดุล ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 และ 2558 งบกำไรขาดทุน งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของการทำเรือแห่งประเทศไทยแล้ว จึงประกาศให้ทราบทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ. 2560

เรือเอก 
(สุทธินันท์ หัตถวงษ์)
ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย



รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 และงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่นๆ

ความรับผิดชอบของผู้บริหารต่องบการเงิน

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำและการนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควร ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชี

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าว จากผลการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ซึ่งกำหนดให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณ รวมถึงวางแผนและปฏิบัติตามตรวจสอบเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่า งบการเงินปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการตรวจสอบเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีเกี่ยวกับจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน วิธีการตรวจสอบที่เลือกใช้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้สอบบัญชี ซึ่งรวมถึงการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญของงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ในการประเมินความเสี่ยงดังกล่าว ผู้สอบบัญชีพิจารณาการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและการนำเสนองบการเงินโดยถูกต้องตามที่ควรของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของการท่าเรือแห่งประเทศไทย การตรวจสอบรวมถึงการประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีที่จัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร รวมทั้งการประเมินการนำเสนองบการเงินโดยรวม

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อให้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 และผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

(นางเกลิตินที มโนสันติ)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินที่ 5

(นางสาวณอมใจ ตีรวัฒนพงศ์)

ผู้อำนวยการกลุ่ม

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

วันที่ 3 มีนาคม 2560

การทำเรือแห่งประเทศไทย
งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2559



หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2559	2558 (ปรับปรุงใหม่)	1 ตุลาคม 2557 (ปรับปรุงใหม่)
สินทรัพย์				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4	4,638,171,560.80	6,568,751,566.42	7,689,754,088.16
เงินลงทุนชั่วคราว	5	5,958,174,399.83	5,074,551,384.77	3,054,281,591.48
ลูกหนี้การค้า	6	1,050,207,213.27	954,898,965.15	965,139,245.77
ลูกหนี้อื่น	7	10,502,698.23	7,707,250.24	6,456,768.17
พัสดุดังกล่าว	9	97,514,460.94	173,351,610.72	180,398,147.71
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	10	86,366,418.88	68,410,449.38	78,110,006.33
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		11,840,936,751.95	12,847,671,226.68	11,974,139,847.62
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
เงินลงทุนระยะยาว		20,000,000.00	-	-
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงาน และคนงานยังไม่ถึงกำหนดชำระ	8	175,773,816.07	275,046,751.59	350,571,267.88
รายได้ค่าเช่าเรือเรียกเก็บ	11	16,415,514,212.06	16,074,154,710.17	15,697,565,242.77
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	12	6,425,051,756.20	6,771,025,940.52	7,096,907,927.45
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	13	8,771,287,860.89	9,525,109,321.40	9,396,120,090.84
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	14	2,131,475,975.58	419,788,163.14	818,665,335.78
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่าย	15	335,412,118.23	335,481,025.18	337,641,166.84
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	16	135,620,252.61	156,917,411.99	184,184,738.36
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		995,065,030.04	171,753,456.33	50,981,336.33
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		35,405,201,021.68	33,729,276,780.32	33,932,637,106.25
รวมสินทรัพย์		47,246,137,773.63	46,576,948,007.00	45,906,776,953.87

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การทำเรื่องแห่งประเทศไทย

งบแสดงฐานะการเงิน

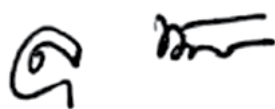
ณ วันที่ 30 กันยายน 2559

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2559	2558 (ปรับปรุงใหม่)	1 ตุลาคม 2557 (ปรับปรุงใหม่)
หนี้สินและส่วนของทุน				
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้า		837,221,260.49	716,537,029.05	758,448,696.34
เจ้าหนี้อื่น	17	1,357,315,917.09	1,129,458,331.06	1,118,046,678.92
รายได้แผ่นดินค้างส่งคลัง	18	3,630,000,000.00	3,399,560,000.00	2,785,027,000.00
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	19	498,655,118.52	583,019,927.91	450,692,835.97
รวมหนี้สินหมุนเวียน		6,323,192,296.10	5,828,575,288.02	5,112,215,211.23
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
รายได้สินทรัพย์รับบริจาคการรับรู้	20	281,040,932.36	313,096,551.10	336,807,681.72
เงินสะสมและดอกเบียเงินสะสมค้างจ่าย	21	442,686,845.02	460,154,314.81	445,107,972.02
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	22	18,704,610,629.64	16,930,102,360.84	17,085,344,660.69
ประมาณการหนี้สิน	23	131,275,527.98	341,351,599.46	312,871,937.12
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		19,559,613,935.00	18,044,704,826.21	18,180,132,251.55
รวมหนี้สิน		25,882,806,231.10	23,873,280,114.23	23,292,347,462.78
ส่วนของทุน				
ทุน	24	7,234,545,409.65	7,234,545,409.65	7,234,545,409.65
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว				
สำรองเพื่อขยายงานและลงทุน		8,625,662,587.26	8,625,662,587.26	8,625,662,587.26
กองทุนประกันภัยทรัพย์สิน	26	2,255,752,475.94	2,124,112,788.31	1,991,914,890.88
แบบประกันตนเอง				
ยังไม่ได้จัดสรร		3,247,371,069.68	4,719,347,107.55	4,762,306,603.30
รวมส่วนของทุน		21,363,331,542.53	22,703,667,892.77	22,614,429,491.09
รวมหนี้สินและส่วนของทุน		47,246,137,773.63	46,576,948,007.00	45,906,776,953.87

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

เรือเอก



(สุทินนท์ หัตถวงษ์)

ผู้อำนวยการการทำเรื่องแห่งประเทศไทย



(นายอัศวินทร์ รตกิจ)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี

การทำเรือแห่งประเทศไทย
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2559

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2559	2558
รายได้			
รายได้เกี่ยวกับเรือ		1,954,215,511.45	1,793,428,364.92
รายได้เกี่ยวกับสินค้า		10,131,046,339.46	10,233,900,047.01
รายได้เกี่ยวกับบริการ		362,880,225.52	442,978,180.23
รายได้ค่าเช่าที่ดิน อาคาร และคลังสินค้า		1,098,471,171.97	1,151,390,007.23
รายได้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจำหน่ายให้ผู้ประกอบการ		414,696,608.13	481,108,906.91
รายได้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	25	23,368,749.44	26,882,167.48
รายได้กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	26	44,985,638.85	53,003,154.51
ดอกเบี้ยรับ		146,542,547.28	195,759,757.01
รายได้อื่น	27	88,771,650.95	84,861,541.72
รวมรายได้		14,264,978,443.05	14,463,312,127.02
ค่าใช้จ่าย			
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน		4,344,363,489.71	4,190,478,283.82
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา		732,199,365.67	776,019,811.19
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพลังงาน		692,290,169.87	833,917,492.21
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจำหน่ายให้ผู้ประกอบการ		411,142,840.00	475,620,760.00
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		1,610,304,213.79	1,648,176,625.55
ค่าสาธารณูปโภค		51,652,928.43	55,623,527.12
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์และค่าหนังสือ		21,379,620.14	21,508,203.37
ค่าใช้จ่ายและอุปกรณ์ความปลอดภัย		14,949,211.75	10,759,941.97
ค่าดำเนินงานประชาสัมพันธ์และการตลาด		96,085,686.71	95,957,689.90
ค่าจ้างผู้เชี่ยวชาญและบุคคลภายนอก		256,076,505.15	253,891,989.00
ค่าจ้างเหมาบริการเรือลากจูงเอกชน		165,472,685.97	137,223,296.37
กลับรายการประมาณการหนี้สิน	23	(54,625,436.70)	-
ค่าใช้จ่ายกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	25	37,515,065.90	37,314,885.76
ค่าใช้จ่ายกองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	26	8,932,833.85	3,092,601.88
ขาดทุน (กำไร) จากการจำหน่ายสินทรัพย์		11,392.62	(6,904,499.63)
ค่าใช้จ่ายอื่น	29	379,594,787.43	351,820,116.83
รวมค่าใช้จ่าย		8,767,345,360.29	8,884,500,725.34
กำไรสำหรับปี		5,497,633,082.76	5,578,811,401.68
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น :			
รายการที่จะไม่จัดประเภทรายการใหม่เข้าไปในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง			
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์พนักงาน		(2,040,159,058.00)	-
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		3,457,474,024.76	5,578,811,401.68

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การท่าเรือแห่งประเทศไทย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของคุณ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2559

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	ทุน	กำไรสะสม			องค์ประกอบอื่น ของส่วนของคุณ	รวม
			จัดสรรแล้ว		ยังไม่ได้จัดสรร	ส่วนเกินทุน จากการตีราคา สินทรัพย์ถาวร	
			สำรองเพื่อ ขยายงาน และลงทุน	เงินกองทุน ประกันภัย ทรัพย์สินแบบ ประกันตนเอง			
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2557	33	7,185,159,731.60	8,625,662,587.26	1,991,914,890.88	4,762,306,603.30	49,385,678.05	22,614,429,491.09
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาด		49,385,678.05	-	-	-	(49,385,678.05)	-
ยอดคงเหลือจากการแก้ไขข้อผิดพลาด		7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	1,991,914,890.88	4,762,306,603.30	-	22,614,429,491.09
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	26	-	-	-	5,578,811,401.68	-	5,578,811,401.68
จัดสรรเข้ากองทุนประกันภัยฯ		-	132,197,897.43	(132,197,897.43)	-	-	
สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง - ปี 2558		-	-	(5,489,560,000.00)	-	(5,489,560,000.00)	
- ปี 2557 (เพิ่มขึ้น)	18	-	-	-	(13,000.00)	-	(13,000.00)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2558		7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,124,112,788.31	4,719,347,107.55	-	22,703,667,892.77
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2558	33	7,185,159,731.60	8,625,662,587.26	2,124,112,788.31	4,719,347,107.55	49,385,678.05	22,703,667,892.77
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาด		49,385,678.05	-	-	-	(49,385,678.05)	-
ยอดคงเหลือจากการแก้ไขข้อผิดพลาด		7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,124,112,788.31	4,719,347,107.55	-	22,703,667,892.77
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	26	-	-	-	3,457,474,024.76	-	3,457,474,024.76
จัดสรรเข้ากองทุนประกันภัยฯ		-	131,639,687.63	(131,639,687.63)	-	-	
สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง - ปี 2559		-	-	(4,230,000,000.00)	-	(4,230,000,000.00)	
- ปี 2558 (เพิ่มขึ้น)	18	-	-	-	(567,810,375.00)	-	(567,810,375.00)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2559		7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,255,752,475.94	3,247,371,069.68	-	21,363,331,542.53

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การทำเรือแห่งประเทศไทย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2559

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2559	2558
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
กำไรสำหรับปี		5,497,633,082.76	5,578,811,401.68
รายการปรับกระทบกำไรสำหรับปีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)			
จากกิจกรรมดำเนินงาน			
หนี้สูญ		53,060,808.78	-
หนี้สงสัยจะสูญ		(66,482,085.34)	14,606,657.21
ค่าใช้จ่ายพัสดุเสื่อมสภาพ		56,669,897.30	2,187,701.73
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		1,610,304,213.79	1,648,176,625.55
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนดัดจ่าย		68,906.95	2,160,141.66
ขาดทุน (กำไร) จากการจำหน่ายสินทรัพย์		11,392.62	(6,904,499.63)
ภาระผลประโยชน์พนักงาน		866,497,173.80	934,116,835.94
ประมาณการหนี้สิน		23,531,627.61	28,955,181.58
กลับรายการประมาณการหนี้สิน		(54,625,436.70)	-
ดอกเบี้ยรับ		(146,542,547.28)	(195,759,757.01)
รายได้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน		(22,876,449.22)	(26,882,167.48)
ค่าใช้จ่ายกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน		37,513,241.90	37,313,037.76
รายได้กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง		(44,985,638.85)	(53,003,154.51)
รายได้ค่าเช่าเรือเรียกเก็บ		(341,359,501.89)	(376,589,467.40)
ค่าใช้จ่ายพัสดुकุมจำนวนรับบริจาค		117,728.00	-
รายได้สินทรัพย์รับบริจาค		(32,437,346.74)	(32,920,930.62)
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน		7,436,099,067.49	7,554,267,606.46
สินทรัพย์ดำเนินงานลดลง (เพิ่มขึ้น)			
ลูกหนี้การค้า		(81,910,128.64)	(4,410,791.53)
ลูกหนี้อื่น		(2,772,290.91)	(1,333,493.13)
พัสดुकงคลัง		19,167,252.48	4,858,835.26
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน		99,272,935.52	75,651,942.29
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		(33,937,805.30)	(192,112.24)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)			
เจ้าหนี้การค้า		(80,317,047.81)	(12,182,680.07)
เจ้าหนี้อื่น		227,857,586.03	11,411,652.14
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		(84,364,809.39)	132,857,250.99
		7,499,094,759.47	7,760,928,210.17
เงินสดรับจากดอกเบี้ย		230,386,471.15	285,006,589.14
เงินสดรับจากพนักงานเป็นเงินสะสม		16,586,398.91	17,100,862.21
เงินสดจ่ายเงินสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสม		(71,567,110.60)	(39,367,557.18)
เงินสดจ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน		(1,132,147,963.00)	(1,089,359,135.79)
เงินสดจ่ายชำระหนี้สินคดียุติความ		(178,982,262.39)	(475,519.24)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน		6,363,370,293.54	6,933,833,449.31

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2559

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2559	2558
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินลงทุนชั่วคราว (เพิ่มขึ้น)		(883,623,015.06)	(2,020,269,793.29)
เงินลงทุนระยะยาว (เพิ่มขึ้น)		(20,000,000.00)	-
เงินสดรับจากการขายสินทรัพย์		1,692,097.94	12,223,967.75
เงินสดจ่ายลงทุนในที่ดิน อาคารและอุปกรณ์		(26,842,713.71)	(21,502,812.48)
เงินสดจ่ายเงินล่วงหน้าลงทุนในที่ดินกรรมนารักษ์		(665,122,776.00)	-
เงินสดจ่ายลงทุนในสินทรัพย์ไม่มีตัวตน		-	(227,433.94)
เงินสดจ่ายลงทุนในสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง		(2,132,683,517.33)	(1,150,019,899.09)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน		(3,726,579,924.16)	(3,179,795,971.05)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน		(4,567,370,375.00)	(4,875,040,000.00)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน		(4,567,370,375.00)	(4,875,040,000.00)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด (ลดลง) สุทธิ		(1,930,580,005.62)	(1,121,002,521.74)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด		6,568,751,566.42	7,689,754,088.16
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	4	4,638,171,560.80	6,568,751,566.42
ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบกระแสเงินสด			
การซื้อที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ โดยที่ยังไม่ได้ชำระ		2,710,963.48	652,184.19
การจัดหาสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง โดยที่ยังไม่ได้ชำระ		438,721,132.30	239,778,632.34

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



1. ข้อมูลทั่วไป

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการในสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มีฐานะเป็นนิติบุคคล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการทำเรือเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน โดยกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ควบคุมนโยบายการบริหารและแผนพัฒนาธุรกิจของการทำเรือฯ ให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล รวมทั้งทำหน้าที่คัดเลือกคณะกรรมการบริหารของการทำเรือฯ

การทำเรือฯ มีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ ควบคุมการขนถ่ายและบรรจุสินค้าและตู้สินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบให้แก่เจ้าของสินค้า หรือเจ้าของตู้สินค้า ตลอดจนร่วมมือและประสานงานกับส่วนราชการและท่าเรือต่างประเทศ รวมทั้งพัฒนาและปรับปรุงกิจการทำเรือให้เจริญก้าวหน้า ทันสมัยตามสภาวะเศรษฐกิจ

ปัจจุบันการทำเรือฯ มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบท่าเรือ ดังนี้

- (1) ท่าเรือกรุงเทพ เป็นท่าเรือแม่น้ำที่สำคัญในการให้บริการเรือสินค้าทั่วไป และเรือตู้สินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งประกอบกรและบริหารท่าเทียบเรือโดยการท่าเรือฯ เองทั้งหมด
- (2) ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยการท่าเรือฯ ทำหน้าที่เป็นองค์กรบริการท่าเรือโดยรวม ส่วนงานด้านปฏิบัติการเป็นการให้เอกชนเช่าประกอบการท่าเรือ
- (3) ท่าเรือภูมิภาค เป็นท่าเรือที่ก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่า ท่าเรือภูมิภาคแต่ละแห่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องส่งมอบให้กรมธนารักษ์ขึ้นทะเบียนเป็นที่ราชพัสดุ การท่าเรือฯ ได้เข้าบริหารจัดการและประกอบการท่าเรือภูมิภาค ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546

ท่าเรือภูมิภาค ประกอบด้วย

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

เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2554 คณะรัฐมนตรีมีมติให้การทำเรือฯ เป็นผู้บริหารท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนแห่งที่ 2 เพื่อรองรับสินค้าและให้ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนแห่งที่ 1 ซึ่งเปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2546 เป็นท่าเรือโดยสาร/ท่องเที่ยว การท่าเรือฯ ได้เปิดดำเนินการท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนแห่งที่ 2 เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2555 และได้ส่งคืนท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนแห่งที่ 1 ให้กรมธนารักษ์เพื่อส่งมอบให้เทศบาลตำบลเวียงเชียงแสนเป็นผู้บริหารเมื่อวันที่ 10 มกราคม 2556

2. เกณฑ์การจ้างงบการเงิน

2.1 เกณฑ์การถือปฏิบัติ

งบการเงินนี้นำเสนอเพื่อวัตถุประสงค์ของการรายงานเพื่อใช้ในประเทศไทย และจัดทำเป็นภาษาไทย โดยจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน รวมถึงการตีความและแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศใช้โดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์ (สภาวิชาชีพบัญชี) กฎระเบียบและประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ที่เกี่ยวข้องซึ่งเป็นไปตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปของประเทศไทย

สภาวิชาชีพบัญชีได้ออกมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง และมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2558 วันที่ 1 มกราคม 2559 และวันที่ 1 มกราคม 2560 สำหรับมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงและมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ที่ยังไม่มีผลบังคับใช้ ได้เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 31 และข้อ 32 ตามลำดับ

2.2 เกณฑ์การวัดมูลค่า

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์คงค้าง

2.3 การประมาณการและการใช้ดุลยพินิจ

ในการจัดทำงบการเงินนี้เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ผู้บริหารต้องใช้วิจารณญาณการประมาณและข้อสมมติฐานหลายประการ ซึ่งมีผลกระทบต่อการกำหนดนโยบายการบัญชีและการรายงานจำนวนเงินที่เกี่ยวข้อง สินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่าย ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างจากที่ประมาณไว้

ประมาณการและข้อสมมติฐานที่ใช้ในการจัดทำงบการเงินจะได้รับการทบทวนอย่างต่อเนื่อง การปรับประมาณการทางบัญชีจะบันทึกในงวดบัญชีที่ประมาณการดังกล่าวได้รับการทบทวนและในงวดอนาคตที่ได้รับผลกระทบ ข้อมูลเกี่ยวกับการประมาณความไม่แน่นอนและข้อสมมติฐานที่สำคัญ ในการกำหนดนโยบายการบัญชี มีผลกระทบสำคัญต่อการรับรู้จำนวนเงินในงบการเงิน ดังนี้

ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ

ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญเป็นการปรับมูลค่าของลูกหนี้ด้วยมูลค่าที่คาดว่าจะเกิดความเสียหายเนื่องจากการเก็บหนี้ไม่ได้ ผู้บริหารใช้ดุลยพินิจในการประมาณค่าความเสียหายสำหรับยอดลูกหนี้คงเหลือ โดยพิจารณาจากหลายวิธี ได้แก่ การวิเคราะห์อายุหนี้ ประสบการณ์การเก็บหนี้ โดยพิจารณาสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจปัจจุบันร่วมด้วย อย่างไรก็ตามการใช้วิธีประมาณค่าและสมมติฐานต่าง ๆ เหล่านี้อาจมีผลกระทบต่อมูลค่าการประมาณการค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญและอาจต้องมีการปรับปรุงค่าเผื่อดังกล่าวในอนาคต

อาคารและอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ผู้บริหารเป็นผู้ประมาณการอายุการใช้งานและมูลค่าคงเหลือสำหรับอาคารและอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนของการทำเรือฯ โดยส่วนใหญ่อ้างอิงจากข้อมูลเชิงเทคนิคของสินทรัพย์นั้น และรวมถึงการพิจารณาการตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่เสื่อมสภาพหรือไม่ได้ใช้งานโดยการขายหรือเลิกใช้

ประมาณการหนี้สินโครงการผลประโยชน์พนักงานภายหลังเกษียณอายุ

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

3. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

3.1 การนำเสนองบการเงิน

การทำเรือฯ ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การนำเสนองบการเงินภายใต้ข้อกำหนดของมาตรฐานที่ปรับปรุงใหม่ งบการเงินประกอบด้วย

- งบแสดงฐานะการเงิน
- งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
- งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน
- งบกระแสเงินสด
- หมายเหตุประกอบงบการเงิน

3.2 การรับรู้รายได้

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

รายได้จากการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ (Fixed Fee) ซึ่งรวมถึงจำนวนเงินขั้นต่ำอื่นๆ ที่ต้องจ่ายตลอดระยะเวลาคงเหลือของสัญญาเช่ารับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า สำหรับผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) ที่จะต้องชำระเพิ่มเติมตามปริมาณตู้สินค้าหรือสินค้าที่เกิดขึ้นจริงในแต่ละปีตามอัตราที่กำหนดไว้ในแต่ละสัญญา ถือเป็นค่าเช่าที่อาจเกิดขึ้น รับรู้เป็นรายได้ในรอบระยะเวลาบัญชีซึ่งค่าเช่านั้นเกิดขึ้น

- ดอกเบี้ยรับ

1. ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลา

2. ดอกเบี้ยเงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน รับรู้ตามงวดที่ถึงกำหนดชำระ ยกเว้นดอกเบี้ยเงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานที่ผิดนัดชำระเกิน 6 เดือน จะรับรู้ตามเกณฑ์เงินสด

3.3 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในงบกระแสเงินสด หมายรวมถึง เงินสดในมือ เงินฝากธนาคารทุกประเภท ซึ่งมีระยะเวลาไม่เกินสามเดือนนับจากวันที่ได้มา แต่ไม่รวมเงินฝากธนาคารประเภทที่ต้องจ่ายคืนเมื่อสิ้นระยะเวลาที่กำหนด

3.4 เงินลงทุนชั่วคราว

หมายถึง เงินฝากธนาคารประเภทฝากประจำ ซึ่งมีอายุเกินสามเดือนนับจากวันที่ได้มา แต่ไม่เกินสิบสองเดือน

3.5 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นแสดงในราคาตามใบแจ้งหนี้หักค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญตั้งเป็นจำนวนเท่ากับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ โดยประมาณขึ้นจากประสบการณ์การเก็บเงินในอดีตและตามสถานการณ์ในปัจจุบันของลูกหนี้ที่มีใช้ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจคงค้าง ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงินและถือปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วย การบัญชีและการเงินของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2548 และหลักเกณฑ์ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ ครั้งที่ 9/2549 วันที่ 16 ตุลาคม 2549 โดยตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับลูกหนี้ที่มีใช้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

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

การตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญรับรู้เป็นค่าใช้จ่าย และเมื่อมีหนี้สูญเกิดขึ้นจริงจะหักจากค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ

3.6 พัสดุคงเหลือ

พัสดุคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด บันทึกบัญชีตามราคาทุน โดยถือเกณฑ์วิธีถ่วงเฉลี่ยเคลื่อนที่ (Moving Average Method) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า อะไหล่เครื่องมือยกขนสินค้าที่เสื่อมสภาพล้าสมัย ตั้งค่าเผื่อพัสดุเสื่อมสภาพตามจริง

3.7 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ที่มีราคาตั้งแต่ 30,000 บาทขึ้นไป แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ได้มา หรือก่อสร้างแล้วเสร็จ หักค่าเสื่อมราคาสะสมและขาดทุนจากการลดมูลค่า ส่วนที่มีราคาต่ำกว่า 30,000 บาทลงมา รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวดบัญชีที่ซื้อมา

ที่ดินที่ได้รับโอนมาเมื่อจัดตั้งการท่าเรือฯ ในปี 2494 รับรู้ด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่โอน

ราคาทุน รวมถึงต้นทุนทางตรงที่เกี่ยวข้องกับการได้มาของสินทรัพย์ ต้นทุนของการก่อสร้างสินทรัพย์ที่การท่าเรือฯ ก่อสร้างเอง รวมถึงต้นทุนของวัสดุ แรงงานทางตรง และต้นทุนทางตรงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสินทรัพย์เพื่อให้สินทรัพย์นั้นอยู่ในสภาพที่พร้อมจะใช้งานได้ตามความประสงค์ ส่วนประกอบของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์แต่ละรายการที่มีอายุการใช้งานให้ประโยชน์ไม่เท่ากัน ต้องบันทึกแต่ละส่วนประกอบที่มีนัยสำคัญแยกต่างหากหากกัน การกำหนดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์พิจารณา แต่ละส่วนแยกต่างหากหากกัน เมื่อแต่ละส่วนประกอบนั้นมีสาระสำคัญ

สินทรัพย์จากการบริจาคจะบันทึกคู่กับรายได้สินทรัพย์รับบริจาคหรือการรับรู้ และทยอยรับรู้รายได้สินทรัพย์รับบริจาคหรือการรับรู้เป็นรายได้เท่ากับค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์จากการบริจาค

กำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ คือผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายกับมูลค่าตามบัญชีของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ โดยรับรู้สุทธิเป็นรายได้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

การจัดประเภทอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้ใช้งานเป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการใช้งานจากอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้ใช้งานเป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน อสังหาริมทรัพย์นั้นจะถูกจัดประเภทใหม่เป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนด้วยมูลค่าตามบัญชี

ต้นทุนที่เกิดขึ้นในภายหลัง

ต้นทุนในการเปลี่ยนแทนส่วนประกอบจะรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าตามบัญชีของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ถ้ามีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่การท่าเรือฯ จะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากรายการนั้น และสามารถวัดมูลค่าต้นทุนของรายการนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ ชิ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแทนจะถูกตัดจำหน่ายตามมูลค่าตามบัญชี ต้นทุนที่เกิดขึ้นในการปรับปรุงหรือซ่อมบำรุงที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ที่เกิดขึ้นเป็นประจำจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดขึ้น

ค่าเสื่อมราคา

ค่าเสื่อมราคาคำนวณจากมูลค่าเสื่อมสภาพของสินทรัพย์ ซึ่งประกอบด้วยราคาทุนของสินทรัพย์หรือต้นทุนในการเปลี่ยนแทนอื่น หักด้วยมูลค่าคงเหลือของสินทรัพย์

ค่าเสื่อมราคบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามเกณฑ์อายุการใช้งานโดยประมาณของส่วนประกอบของสินทรัพย์แต่ละรายการซึ่งอยู่ในระหว่าง 2 - 30 ปี

มูลค่าคงเหลือของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ต้องมีการประมาณด้วยมูลค่าที่การทำให้เร็วฯ คาดว่าจะได้รับในปัจจุบันจากการจำหน่ายสินทรัพย์ ประหนึ่งว่าสินทรัพย์มีอายุและสภาพที่คาดว่าจะเสื่อมเมื่อสิ้นสุดอายุการให้ประโยชน์ นอกจากนี้ได้มีการสอบทานมูลค่าคงเหลือและอายุการให้ประโยชน์อย่างน้อยทุกสิ้นปี

3.8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

โครงการพัฒนาระบบบัญชีการเงินบัญชีบริหารและระบบวางแผนทรัพยากรองค์กร รวมถึงสิทธิ์ซอฟต์แวร์โปรแกรม SAP และโปรแกรมสำเร็จรูปอื่นเพื่อใช้พัฒนาระบบบัญชี เป็นค่าใช้จ่ายในการพัฒนาระบบบัญชีการเงินและบัญชีบริหาร ระบบงานทรัพยากรบุคคล ระบบพัสดุ ระบบงานซ่อมบำรุงรักษา และระบบงานสารสนเทศเพื่อการบริหารของการทำให้เร็วฯ รายจ่ายในการพัฒนาซึ่งรับรู้เป็นสินทรัพย์แสดงด้วย ราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม และขาดทุนจากการลดมูลค่า โดยตัดจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายภายใน 3 - 5 ปี

3.9 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ได้แก่ อสังหาริมทรัพย์ที่ถือครองเพื่อหาประโยชน์จากรายได้ค่าเช่า หรือจากมูลค่าที่เพิ่มขึ้นหรือทั้งสองอย่าง ทั้งนี้ไม่ได้มีไว้เพื่อขายตามปกติธุรกิจหรือใช้ในการผลิตหรือจัดหาสินค้าหรือให้บริการหรือใช้ในการบริหารงาน

ราคาทุนของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนรวมถึงต้นทุนทางตรงเพื่อให้ได้มา ซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ต้นทุนการก่อสร้างที่การทำให้เร็วฯ ก่อสร้างเองรวมถึงต้นทุนวัตถุดิบ ค่าแรงทางตรงและต้นทุนทางตรงอื่นเพื่อให้อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนแสดงในราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและขาดทุนจากการด้อยค่า ค่าเสื่อมราคาจะบันทึกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ซึ่งคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์แต่ละรายการ

3.10 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ภาระผูกพันของการทำให้เร็วฯ กับผลประโยชน์ของพนักงานโดยรับรู้ และวัดมูลค่าผลประโยชน์ของพนักงานแต่ละประเภทดังนี้

1. ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงานการทำให้เร็วฯ รับรู้หนี้สินและค่าใช้จ่ายจากวันหยุดพักผ่อนประจำปีที่ยกยอดไปใช้ในปีถัดไป โดยรับรู้ ณ ราคาต้นทุนที่คาดว่าจะมีการยกยอดวันหยุดพักผ่อนประจำปี โดยไม่ได้มีการปรับด้วยอัตราคิดลดให้เป็นปัจจุบัน

2. ผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

2.1 โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน

2.1.1 โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุและโครงการค่ารักษาพยาบาลหลังเกษียณอายุ โดยใช้เทคนิคการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ต้นทุนบริการปัจจุบัน ต้นทุนบริการในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นทันที

2.1.2 โครงการสมทบเงินที่กำหนดไว้เป็นโครงการผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงาน ซึ่งการทำให้เร็วฯ จัดตั้งเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่

- โครงการกองทุนสงเคราะห์พนักงานการทำให้เร็วฯ จ่ายเงินสมทบเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนไปในกองทุนที่การทำให้เร็วฯ จัดตั้งขึ้น โดยไม่ได้แยกเป็นนิติบุคคลจากการทำให้เร็วฯ และสมทบเพิ่มเติมให้เท่ากับภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงาน โดยใช้เทคนิคการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย และคิดลดผลประโยชน์ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ในส่วนของบำเหน็จ บำนาญ และบำเหน็จตกทอด 30 เท่า ต้นทุนบริการปัจจุบัน ต้นทุนบริการในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นทันที

- โครงการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพการทำให้เร็วฯ จ่ายเงินสมทบเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนไปในอีกกิจการหนึ่งแยกต่างหากและจะไม่มีภาระผูกพันตามกฎหมายหรือภาระผูกพันโดยอนุमानที่จะต้องจ่ายสมทบเพิ่มเติม ภาระผูกพันในการสมทบเงินเข้าโครงการจะถูกรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายพนักงานในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในรอบระยะเวลาที่พนักงานได้ทำงานให้กับการทำให้เร็วฯ

การทำให้เร็วฯ ได้จดทะเบียนจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ตามทะเบียนเลขที่ 4/2548 มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 7 มิถุนายน 2548 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพฯ มีฐานะเป็นนิติบุคคล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการส่งเสริมการออมทรัพย์และเพื่อเป็นสวัสดิการและหลักประกันแก่พนักงานที่เป็นสมาชิกและครอบครัวในกรณีที่พนักงานตายหรือลาออกจากงานหรือลาออกจากกองทุนฯ เริ่มรับสมัครพนักงานเข้าเป็นสมาชิกกองทุนฯ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2548 และมติคณะกรรมการการทำให้เร็วฯ ครั้งที่ 14/2548 เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2548 ได้อนุมัติให้พนักงานสมัครเข้าเป็นสมาชิกกองทุนฯ เพิ่มเติมตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2548 ผู้สมัครในช่วงเวลาดังกล่าวทั้งสองกลุ่มจะได้รับเงินเพิ่มพิเศษตอบแทนตามมาตรการจูงใจจากการทำให้เร็วฯ เป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 10 ของอัตราเงินเดือน ณ เดือนที่กองทุนฯ รับเข้าเป็นสมาชิกในจำนวนคงที่ จนถึงวันที่พ้นจากสมาชิกภาพของกองทุนฯ และได้รับสิทธิในการคำนวณเงินประเดิมและเงินเพิ่มพิเศษจากฐานของเงินเดือนปีงบประมาณ 2549 ตามข้อบังคับกองทุนฯ กำหนดให้สมาชิกสามารถเลือกจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนฯ

ได้ในอัตราร้อยละ 5 หรือ 10 หรือ 12 หรือ 15 ของเงินเดือน และการทำเรือฯ ต้องจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนฯ เป็นอัตรา ร้อยละ 5 ถึงร้อยละ 12 ของเงินเดือนตามอายุงาน

2.1.3 โครงการผลประโยชน์พนักงานเมื่อเลิกจ้าง การทำเรือฯ แสดงเจตนาผูกพันอย่างชัดเจนเกี่ยวกับการเลิกจ้าง และไม่เป็นไปได้อย่างที่จะยกเลิก มีรายละเอียดอย่างเป็นทางการ ทั้งการเลิกจ้างก่อนวันเกษียณตามปกติหรือการสนับสนุน การออกจากงานโดยสมัครใจ ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างรับรู้เป็นค่าใช้จ่าย เมื่อการทำเรือฯ เสนอให้มีการออกจากงานโดยสมัครใจและ มีความเป็นไปได้ที่จะได้รับการตอบรับข้อเสนอนั้น และสามารถประมาณจำนวนของการยอมรับข้อเสนอดังกล่าวได้อย่างสมเหตุสมผล มีการคิด ลดกระแสเงินสด หากระยะเวลาการจ่ายผลประโยชน์เกินกว่า 12 เดือน นับจากวันที่รายงาน ได้แก่ โครงการเกษียณอายุที่กำหนด

2.2 โครงการผลประโยชน์พนักงานระยะยาวอื่น โดยใช้เทคนิคการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิด ลดผลประโยชน์ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันต้นทุนบริการปัจจุบัน ต้นทุนบริการในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในงวดที่เกิดรายการ ได้แก่ เงินตอบแทนการทำงานครบ 15/25 ปี และสวัสดิการกรณีทุพพลภาพ หรือถึงแก่กรรมจากการทำงาน

3.11 ประมาณการหนี้สิน

ประมาณการหนี้สินจะรับรู้ก็ต่อเมื่อ การทำเรือฯ มีภาระหนี้สินตามกฎหมายหรือจากการอนุমানที่เกิดขึ้น อันเป็นผล มาจากเหตุการณ์ในอดีตและมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่า การทำเรือฯ จะเสียประโยชน์เชิงเศรษฐกิจไปเพื่อจ่ายชำระภาระหนี้สิน ดังกล่าว และตามประมาณการที่น่าเชื่อถือของจำนวนที่ต้องจ่าย

3.12 การด้อยค่าของสินทรัพย์

มูลค่าสินทรัพย์ตามบัญชีของการทำเรือฯ ได้รับการทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานว่ามีข้อบ่งชี้เรื่องการด้อยค่าหรือไม่ ในกรณีที่มีข้อบ่งชี้จะทำการประมาณมูลค่าสินทรัพย์ที่คาดว่าจะได้รับคืน ขาดทุนจากการด้อยค่า รับรู้เมื่อมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ สูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ขาดทุนจากการด้อยค่าบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดขึ้น

การคำนวณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน

มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน หมายถึง มูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์หรือมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หักต้นทุนในการขาย แล้วแต่มูลค่าใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์ ประมาณการกระแสเงินสดที่จะได้รับในอนาคตจะคิดลดเป็น มูลค่าปัจจุบันเพื่อให้สะท้อนมูลค่าที่อาจประเมินได้ในตลาดปัจจุบัน ซึ่งแปรไปตามเวลาและความเสี่ยงที่มีต่อสินทรัพย์ สำหรับสินทรัพย์ ที่ไม่ก่อให้เกิดกระแสเงินสดรับโดยอิสระจากสินทรัพย์อื่น จะพิจารณามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนรวมกับหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสด ที่สินทรัพย์นั้นเกี่ยวข้องด้วย

การกลับรายการด้อยค่า

ขาดทุนจากการด้อยค่าจะถูกกลับรายการ หากการทำเรือฯ ประเมินว่ามีข้อบ่งชี้ที่แสดงให้เห็นว่าผลขาดทุนจากการด้อยค่า ของสินทรัพย์ที่เคยรับรู้ในงวดก่อนได้หมดไปหรือลดลง โดยการทำเรือฯ จะประมาณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์นั้น ขาดทุน จากการด้อยค่าจะถูกกลับรายการเพียงเท่าที่มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่เกินกว่ามูลค่าตามบัญชีภายหลังหักค่าเสื่อมราคาหรือ ค่าตัดจำหน่าย เสมือนหนึ่งไม่เคยมีการบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่ามาก่อน

3.13 กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง

กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง จัดตั้งขึ้นตามระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการจัดตั้งกองทุน ประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง พ.ศ. 2528 ซึ่งได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการทำเรือฯ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 29 (1) แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเงินกองทุนสำหรับการประกันภัยในทรัพย์สิน ของการทำเรือฯ

สินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนประกันภัยฯ ได้แสดงรวมอยู่ในสินทรัพย์และหนี้สินของการทำเรือฯ ส่วนของทุน แสดงไว้ ในกำไรสะสมที่จัดสรรแล้วของการทำเรือฯ รายได้และค่าใช้จ่ายของกองทุนประกันภัยฯ รับรู้เป็นรายได้และค่าใช้จ่ายของการทำเรือฯ

4. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
เงินสด	97.50	96.55
เงินฝากธนาคารประเภท		
- กระแสรายวัน	(13.19)	(8.62)
- ออมทรัพย์	2,584.42	3,704.90
- ประจำ 3 เดือนไม่มีภาระผูกพัน	1,969.44	2,775.92
รวม	4,638.17	6,568.75

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 4,638.17 ล้านบาท เป็นของการทำเรือฯ จำนวน 4,009.45 ล้านบาท กองทุนสงเคราะห์ฯ จำนวน 197.26 ล้านบาท และกองทุนประกันภัยฯ จำนวน 431.46 ล้านบาท

5. เงินลงทุนชั่วคราว ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
เงินฝากธนาคารประเภทประจำเกิน 3 เดือน		
- มีภาระผูกพัน	9.70	9.68
- ไม่มีภาระผูกพัน	5,948.47	5,064.87
รวม	5,958.17	5,074.55

เงินฝากธนาคารประเภทประจำเกิน 3 เดือน มีภาระผูกพัน จำนวน 9.70 ล้านบาท การทำเรือฯ ได้นำไปค้ำประกันการใช้ไฟฟ้า จำนวน 0.30 ล้านบาท และค้ำประกันเงินกู้เพื่อที่อยู่อาศัยของโครงการพัฒนาเคหะชุมชนคลองเตยระยะที่ 3 จำนวน 9.40 ล้านบาท ส่วนเงินฝากธนาคารประเภทประจำเกิน 3 เดือน ไม่มีภาระผูกพัน จำนวน 5,948.47 ล้านบาท เป็นของท่าเรือกรุงเทพ จำนวน 4,147.08 ล้านบาท กองทุนประกันภัยฯ จำนวน 1,791.85 ล้านบาท และท่าเรือระนอง 9.54 ล้านบาท

6. ลูกหนี้การค้า ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
ลูกหนี้การค้า	1,141.71	1,109.94
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(91.50)	(155.04)
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	1,050.21	954.90

ลูกหนี้การค้า แยกตามอายุหนี้ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
อายุหนี้		
ยังไม่ได้ถึงกำหนดชำระ	1,039.54	945.29
เกินกว่า 3 เดือน - 6 เดือน	18.97	17.02
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	4.72	4.40
เกินกว่า 1 ปี	78.48	143.23
รวม	1,141.71	1,109.94

ลูกหนี้การค้าที่ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญปีก่อน จำนวน 155.04 ล้านบาท ในงวดนี้มีการตัดจำหน่ายหนี้สูญ จำนวน 50.14 ล้านบาท และได้รับชำระหนี้ จำนวน 13.40 ล้านบาท คงเหลือค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ณ 30 กันยายน 2559 จำนวน 91.50 ล้านบาท

7. ลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
ลูกหนี้เงินยืมโดยตรง	9.82	7.48
ลูกหนี้ขาดใช้ค่าเสียหาย	0.65	0.32
ลูกหนี้เบ็ดเตล็ด	2.51	2.74
รวม	12.98	10.54
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(2.48)	(2.83)
ลูกหนี้อื่น - สุทธิ	10.50	7.71

ลูกหนี้อื่นที่ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญปีก่อน จำนวน 2.83 ล้านบาท ในงวดนี้ได้ตัดจำหน่ายหนี้สูญ จำนวน 0.33 ล้านบาท และได้รับชำระหนี้ จำนวน 0.02 ล้านบาท คงเหลือค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ณ 30 กันยายน 2559 จำนวน 2.48 ล้านบาท

8. ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
ลูกหนี้เงินกู้ทั่วไป	109.31	133.76
ลูกหนี้เงินกู้เพื่อที่อยู่อาศัย	3.15	5.63
ลูกหนี้เงินกู้เพื่อซื้อรถจักรยานยนต์	0.17	0.34
ลูกหนี้เงินกู้พิเศษ	32.33	40.21
ลูกหนี้เงินกู้ภาวะเศรษฐกิจ	-	0.01
ลูกหนี้เงินกู้ปรับปรุงคุณภาพชีวิต	4.49	25.71
ลูกหนี้เงินกู้พิเศษเนื่องจากวิกฤตอุทกภัย	28.86	74.52
รวม	178.31	280.18
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(2.54)	(5.13)
รวม	175.77	275.05
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานยังไม่ถึงกำหนดชำระ	175.77	275.05

ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน ที่ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญปีก่อน จำนวน 5.13 ล้านบาท ในงวดนี้ได้ตัดจำหน่ายหนี้สูญ จำนวน 2.59 ล้านบาท คงเหลือค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ณ 30 กันยายน 2559 จำนวน 2.54 ล้านบาท

9. พัสดุดังเหลือ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
อะไหล่เครื่องมือยกขนสินค้า	139.29	180.36
อะไหล่เรือ	9.89	10.74
อุปกรณ์ไฟฟ้าและโทรศัพท์	4.37	4.55
วัสดุซ่อมแซมอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	1.67	1.66
น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	8.25	8.83
เครื่องเขียนแบบพิมพ์และของใช้สิ้นเปลือง	6.28	6.02
อุปกรณ์ประปาและสุขาภิบาล	0.70	0.79
อะไหล่รถยนต์และเครื่องมือกล	0.22	0.38
อะไหล่เครื่องมือทุ่นแรง-ท่าเรือภูมิภาค	2.83	-
พัสดุดำยาและเวชภัณฑ์	4.81	3.88
พัสดุอื่นๆ	16.38	11.55
รวม	194.69	228.76
หัก สำรองพัสดุเสื่อมสภาพ	(97.18)	(55.41)
รวมพัสดุดังเหลือ	97.51	173.35

ในระหว่างปี 2559 ได้จำหน่ายพัสดุดังเหลือที่มีการตั้งสำรองพัสดุเสื่อมสภาพแล้ว จำนวน 14.90 ล้านบาท และมีการตั้งสำรองพัสดุเสื่อมสภาพในงวดนี้ จำนวน 56.67 ล้านบาท

10. สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคารค้างรับ	17.47	33.43
รายได้ค้างรับ	0.02	0.04
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	0.63	0.53
เงินมัดจำ	0.53	0.53
ภาษีซื้อรอเครดิต	67.66	33.73
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ	0.06	0.15
รวม	86.37	68.41

11. รายได้ค่าเช่าอเรียกเก็บ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
ยอดยกมา	16,074.15	15,697.57
<u>บวก</u> รายได้ตามวิธีเส้นตรง	3,521.35	3,492.13
<u>หัก</u> รายได้ตามสัญญา	(3,179.99)	(3,115.55)
ยอดยกไป	16,415.51	16,074.15

การทำเรือฯ มีสัญญาที่มีอายุตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป จำนวน 71 สัญญา ประกอบด้วย

	ท่าเรือกรุงเทพ (สัญญา)	ท่าเรือแหลมฉบัง (สัญญา)
สัญญาเช่าพื้นที่	4	54
สัญญาเช่าที่เพื่อประกอบกรให้บริการท่าเรือ	-	13
รวม	4	67

12. อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน		
	ที่ดิน	อาคารและ สิ่งปลูกสร้าง	รวม
ราคาทุน			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2558	237.36	13,704.26	13,941.62
<u>บวก</u> โอนมาจากการระหว่างก่อสร้าง	-	-	-
<u>หัก</u> จำหน่าย	-	-	-
ณ วันที่ 30 กันยายน 2559	237.36	13,704.26	13,941.62
ค่าเสื่อมราคาสะสม			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2558	-	7,170.59	7,170.59
<u>บวก</u> ค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด	-	345.98	345.98
<u>หัก</u> จำหน่าย	-	-	-
ณ วันที่ 30 กันยายน 2559	-	7,516.57	7,516.57
ราคาตามบัญชี			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2558	237.36	6,533.67	6,771.03
ณ วันที่ 30 กันยายน 2559	237.36	6,187.69	6,425.05

ค่าเสื่อมราคาอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนประจำปี จำนวน 345.98 ล้านบาท เป็นค่าเสื่อมราคาของกลุ่มสินทรัพย์จากการ
บริจาด จำนวน 23.15 ล้านบาท

12. อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน (ต่อ)

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

การทำเรือแห่งประเทศไทย	ยอดตามบัญชี ณ วันที่ 30 กันยายน 2559		
	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน		
	ทุน	ค่าเสื่อมราคาสะสม	ราคาตามบัญชีสุทธิ
ที่ดินที่การทำเรือฯ ถือครองไว้เพื่อประโยชน์ จากรายได้ค่าเช่าและการเพิ่มขึ้นของราคา ในอนาคต			
ท่าเรือกรุงเทพ			
ที่ดินเปล่าภายใต้สัญญาเช่าที่ดิน	15,989,856.17	-	15,989,856.17
ท่าเรือแหลมฉบัง			
ที่ดินเปล่าภายใต้สัญญาเช่าที่ดิน	172,389,099.61	-	172,389,099.61
ที่ดินการเคหะ/บ้านพัก	20,168,283.63	-	20,168,283.63
	208,547,239.41	-	208,547,239.41
ที่ดินว่างเปล่า	28,818,347.62	-	28,818,347.62
รวมที่ดิน	237,365,587.03	-	237,365,587.03
กลุ่มอาคารให้เช่าภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน			
ท่าเรือกรุงเทพ			
อาคารพาณิชย์และแฟลตชุมชนฯ	802,252,406.27	(509,294,612.55)	292,957,793.72
อาคารคลังสินค้า	16,200,833.75	(16,186,495.06)	14,338.69
อาคารสำนักงาน	31,545,892.97	(16,820,102.67)	14,725,790.30
	849,999,132.99	(542,301,210.28)	307,697,922.71
ท่าเรือแหลมฉบัง			
สิ่งปลูกสร้างบนพื้นที่ให้เช่า	12,854,260,930.27	(6,974,272,683.81)	5,879,988,246.46
รวมอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	13,704,260,063.26	(7,516,573,894.09)	6,187,686,169.17
รวม	13,941,625,650.29	(7,516,573,894.09)	6,425,051,756.20

12. อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน (ต่อ)

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนของการท่าเรือฯ ประกอบด้วย

ที่ดินที่การท่าเรือฯ ถือครองไว้เพื่อประโยชน์จากรายได้ค่าเช่าและการเพิ่มขึ้นของราคาในอนาคต จำนวน 3,373.56 ไร่ ตั้งอยู่ที่ท่าเรือกรุงเทพ 676.76 ไร่ และท่าเรือแหลมฉบัง 2,696.80 ไร่ ซึ่งได้ให้บุคคลภายนอกเช่าภายใต้สัญญาเช่าที่ดินทั้งระยะสั้นและระยะยาว ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 ที่ดินให้เช่าดังกล่าวมีมูลค่าตามบัญชี จำนวน 208.55 ล้านบาท และมูลค่ายุติธรรม จำนวน 37,944.52 ล้านบาท ซึ่งประเมินขึ้นโดยอ้างอิงจากราคาประเมินที่ดินของกรมธนารักษ์สำหรับปี 2559 - 2562 กรณีท่าเรือกรุงเทพ ส่วนท่าเรือแหลมฉบัง อ้างอิงจากราคาประเมินที่ดินของสำนักงานที่ดินที่ประเมินให้ท่าเรือแหลมฉบัง โดยเฉพาะสำหรับปี 2559 - 2562

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

อาคารพาณิชย์และแฟลตชุมชนฯ อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ได้ให้บุคคลภายนอกเช่าภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 มีราคาทุนจำนวน 850.00 ล้านบาท มูลค่าตามบัญชีจำนวน 307.70 ล้านบาท และมูลค่ายุติธรรมจำนวน 1,602.79 ล้านบาท ซึ่งประเมินด้วยวิธีต้นทุนทดแทน โดยพิจารณาการเสื่อมราคาจากการเสื่อมทางกายภาพ การเสื่อมราคาของประโยชน์ใช้สอยและการเสื่อมราคาเนื่องจากปัจจัยภายนอก

กลุ่มสินทรัพย์ประเภทสิ่งปลูกสร้างภายใต้สัญญาเช่าประกอบการท่าเทียบเรือจำนวน 13 ท่า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ได้ให้บริษัทเอกชนเช่าประกอบการและบริหารงานท่าเทียบเรือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 มีราคาทุนจำนวน 12,854.26 ล้านบาท มีมูลค่าตามบัญชีจำนวน 5,879.99 ล้านบาท และมูลค่ายุติธรรมจำนวน 43,700.00 ล้านบาท ซึ่งประเมินขึ้นโดยกิจการด้วยวิธีรายได้ (Income Method, DCF Technique)

จำนวนเงินที่เกี่ยวข้องกับอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนที่ได้รับรู้ในงบกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จ ได้แก่

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
รายได้ค่าเช่าที่ดิน อาคาร และคลังสินค้า	1,098.47	1,151.39
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานโดยตรงที่เกิดจากอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนซึ่งก่อให้เกิดรายได้ค่าเช่าสำหรับปี	345.98	345.43

ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 การท่าเรือฯ มีอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรมแยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน			
ที่ดิน - ที่การท่าเรือฯ ถือเพื่อประโยชน์จากรายได้ค่าเช่า	37,944.52		
- ที่ดินว่างเปล่าท่าเรือแหลมฉบัง	432.47		
อาคารพาณิชย์และแฟลตชุมชนฯ อาคารสำนักงาน และอาคารคลังสินค้าท่าเรือกรุงเทพ		1,602.79	
กลุ่มสินทรัพย์ประเภทสิ่งปลูกสร้างภายใต้สัญญาเช่าประกอบการท่าเทียบเรือ จำนวน 13 ท่า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง			43,700.00

13. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ราคาทุน					ค่าเสื่อมราคาสะสม					ราคาตามบัญชี	
	ต้นงวด ณ 1 ต.ค. 58	ซื้อ	รับบริจาค	โอนมาจาก สินทรัพย์ ระหว่าง ก่อสร้าง และติดตั้ง	จำหน่าย	ปลายงวด ณ 30 ก.ย. 59	ต้นงวด ณ 1 ต.ค. 58	ค่าเสื่อมราคา สำหรับปี	จำหน่าย	ปลายงวด ณ 30 ก.ย. 59	ต้นงวด ณ 1 ต.ค. 58	ปลายงวด ณ 30 ก.ย. 59
ที่ดิน	133.14	-	-	-	-	133.14	-	-	-	-	133.14	133.14
สิ่งปลูกสร้าง	6,517.84	-	-	128.21	(0.01)	6,646.04	3,844.92	192.13	(0.01)	4,037.04	2,672.92	2,609.00
สินทรัพย์ลอยน้ำ	6,095.58	-	-	42.85	(18.49)	6,119.94	3,506.63	191.09	(18.49)	3,679.23	2,588.95	2,440.71
เครื่องมือยกขนสินค้า	8,829.01	1.94	-	100.78	(30.14)	8,901.59	5,538.41	582.14	(28.58)	6,091.97	3,290.60	2,809.62
สินทรัพย์อื่น												
การทำเรือฯ	3,769.96	26.96	0.26	168.53	(16.25)	3,949.46	2,930.46	256.29	(16.11)	3,170.64	839.50	778.82
กองทุนสงเคราะห์ฯ	0.06	-	-	-	-	0.06	0.06	-	-	0.06	-	-
กองทุนประกันภัยฯ	0.04	-	-	-	-	0.04	0.04	-	-	0.04	-	-
รวม	25,345.63	28.90	0.26	440.37	(64.89)	25,750.27	15,820.52	1,221.65	(63.19)	16,978.98	9,525.11	8,771.29

ในงวดบัญชีปี 2559 การทำเรือฯ มีค่าเสื่อมราคาประจำปี จำนวน 1,221.65 ล้านบาท เป็นค่าเสื่อมราคาของกลุ่มสินทรัพย์จากการบริจาคจำนวน 8.26 ล้านบาท

14. สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2559				2558
	ยอดยกมา	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอดยกไป	
งานระหว่างก่อสร้าง	293.64	1,279.08	(202.46)	1,370.26	293.64
สินทรัพย์ระหว่างสั่งซื้อ	126.15	867.28	(232.21)	761.22	126.15
งานซ่อมบำรุงระหว่างดำเนินการ	-	27.08	(27.08)	-	-
รวม	419.79	2,173.44	(461.75)	2,131.48	419.79

ในงวดบัญชีปี 2559 การทำเรือฯ มีงานที่เพิ่มขึ้น จำนวน 2,173.44 ล้านบาท ส่วนหนึ่งเป็นการโอนมาจากเงินล่วงหน้า จำนวน 218.09 ล้านบาท

15. สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่าย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่าย	335.48	337.64
หัก ตัดจ่ายระหว่างปี	(0.07)	(2.16)
รวม	335.41	335.48

สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่ายเป็นโครงการที่การทำเรือฯ ดำเนินการเพื่อพัฒนาเคหะชุมชนคลองเตยร่วมกับการเคหะแห่งชาติ มีวัตถุประสงค์ในการรื้อย้ายชุมชนแออัดออกจากที่ดินของการทำเรือฯ จำนวน 4,200 ครัวเรือนและชุมชนแออัดบริเวณล็อก 7 - 12 จำนวน 600 หน่วย เพื่อพัฒนาพื้นที่สำหรับใช้ในกิจการของการทำเรือฯ ประกอบด้วยการก่อสร้างอาคารพลาตโนที่ดินของการทำเรือฯ จำนวน 1,680 หน่วย ซึ่งการทำเรือฯ ได้สร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วและการจัดหาที่ดินแปลงโล่งนอกเขตการทำเรือฯ โดยการจัดซื้อที่ดินบริเวณซอยวัชรพลและบริเวณหนองจอก ซึ่งจะตัดเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อชุมชนย้ายไปอยู่อาศัยและโอนสิทธิ์แล้ว

16. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ราคาทุน			ค่าเสื่อมราคาสะสม			ราคาตามบัญชี	
	ต้นงวด ณ 1 ต.ค. 58	โอนมาจาก สินทรัพย์ ระหว่างก่อสร้าง และติดตั้ง	ปลายงวด ณ 30 ก.ย. 59	ต้นงวด ณ 1 ต.ค. 58	ตัดจำหน่าย สำหรับปี	ปลายงวด ณ 30 ก.ย. 59	ต้นงวด ณ 1 ต.ค. 58	ปลายงวด ณ 30 ก.ย. 59
โครงการพัฒนาระบบ บัญชีและระบบ วางแผนทรัพยากรบุคคล ลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์ โปรแกรมสำเร็จรูปอื่นๆ รวม	82.98	-	82.98	82.98	-	82.98	-	-
	291.30	21.38	312.68	134.38	42.68	177.06	156.92	135.62
	374.28	21.38	395.66	217.36	42.68	260.04	156.92	135.62

ในงวดบัญชีปี 2559 การทำเรื่อง มีค่าตัดจำหน่ายประจำปี จำนวน 42.68 ล้านบาท เป็นค่าเสื่อมราคาของกลุ่มสินทรัพย์จากการบริการ จำนวน 0.67 ล้านบาท

17. เจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเบี่ยขยัน	8.07	-
ค่าแรง และค่าล่วงเวลาค้างจ่าย	251.07	32.25
โบนัสกรรมการและพนักงานค้างจ่าย	571.07	554.86
เงินบำนาญและเงินบำเหน็จตกทอดค้างจ่าย	10.62	10.00
ค่าเช่าที่ดิน อาคารและคลังสินค้า	11.84	18.21
ค่าตอบแทนจากการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ (Fixed Fee) และประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee)	416.53	416.27
ค่าผ่านทำอัตโนมัติ	0.02	0.14
อื่นๆ	88.10	97.73
รวม	1,357.32	1,129.46

18. รายได้แผ่นดินค้างนำส่งคลัง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
รายได้แผ่นดินค้างนำส่งคลัง ณ วันต้นงวด	3,399.56	2,785.03
<u>บวก</u> สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง		
- จากกำไรสุทธิประจำปี	4,230.00	3,989.56
- นำส่งเงินรายได้แผ่นดินเพิ่มเติม	-	1,500.00
- จากกำไรสุทธิปี 2557 ปรับปรุงเพิ่มขึ้น	-	0.01
- จากกำไรสุทธิปี 2558 ปรับปรุงเพิ่มขึ้น	567.81	-
รวม	8,197.37	8,274.60
<u>หัก</u> นำส่งกระทรวงการคลัง	(4,567.37)	(4,875.04)
ณ วันที่ 30 กันยายน	3,630.00	3,399.56

การทำเรื่องฯ ต้องสำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลังจากกำไรสุทธิประจำปี 2559 ในอัตราร้อยละ 65 ของกำไรสุทธิก่อนค่าใช้จ่ายสำรองโบนัส หรือตามความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง ซึ่งในปี 2559 กระทรวงการคลังกำหนดให้การทำเรื่องฯ นำส่งคลังจำนวน 4,230.00 ล้านบาท การทำเรื่องฯ มีหนังสือที่ กทท. 2211/1147 นำส่งรายได้แผ่นดินค้างชำระของปี 2558 จำนวน 1,899.56 ล้านบาท เพิ่มเติมของปี 2558 อีกจำนวน 567.81 ล้านบาท และหนังสือที่ กทท. 2211/2482 นำส่งเงินรายได้แผ่นดินของปี 2559 บางส่วนจำนวน 2,100.00 ล้านบาท

ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 การทำเรื่องฯ มีรายได้แผ่นดินคงค้างนำส่งจากกำไรสุทธิปี 2559 จำนวน 2,130.00 ล้านบาท และนำส่งรัฐเฉพาะกาลจำนวน 1,500.00 ล้านบาท ตามมติคณะกรรมการการทำเรื่องฯ ครั้งที่ 9/2558 รวมเป็นเงินจำนวน 3,630.00 ล้านบาท เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2559 การทำเรื่องฯ ได้นำส่งรัฐเฉพาะกาลจำนวน 1,500.00 ล้านบาทแล้ว

19. หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
เจ้าหนี้กรมสรรพากร	16.25	16.17
เงินมัดจำและเงินประกัน	276.99	220.89
เงินฝากเพื่อถอนคืน	12.03	13.47
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	51.69	49.39
ภาษีขายรอการชำระ	34.50	31.76
ภาษีเงินได้นิติบุคคลหัก ณ ที่จ่าย	6.48	2.39
เจ้าหนี้บริษัทผู้ประกอบการท่าเรือ	3.17	11.35
เช็คจ่ายระหว่างทาง	87.66	228.94
เงินรับฝากค่าภาษีโรงเรือน	7.01	6.29
หนี้สินหมุนเวียนอื่นๆ	2.88	2.37
รวม	498.66	583.02

20. รายได้สินทรัพย์รับบริจาคการรับรู้ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
ยอดยกมา	313.10	336.81
บวก สินทรัพย์รับบริจาคในงวดนี้	0.26	9.21
รวม	313.36	346.02
หัก รับรู้เป็นรายได้	(32.32)	(32.92)
ยอดคงเหลือ	281.04	313.10

21. เงินสะสมและดอกเบียเงินสะสมค้างจ่าย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2559			2558
	เงินสะสม ค้างจ่าย	ดอกเบียเงินสะสม ค้างจ่าย	รวม	รวม
ยอดยกมา	187.85	272.30	460.15	445.11
บวก เพิ่มระหว่างปี	16.59	37.51	54.10	54.41
รวม	204.44	309.81	514.25	499.52
หัก จ่ายระหว่างปี	(26.11)	(45.45)	(71.56)	(39.37)
ยอดคงเหลือ	178.33	264.36	442.69	460.15

ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 เงินสะสมและดอกเบียเงินสะสมค้างจ่าย จำนวน 442.69 ล้านบาท การท่าเรือฯ จ่ายให้เมื่อพนักงานออกจากงานหรือพ้นสภาพการเป็นพนักงาน

22. การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

จำนวนที่รับรู้ในงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 และ 2558 มีดังต่อไปนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
1. ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน		
โครงการวันลาหยุดพักผ่อนประจำปีสะสม	48.38	50.15
2. ผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน		
ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน		
โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	1,045.80	965.74
โครงการกองทุนสงเคราะห์	12,922.46	11,795.55
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	4,489.63	4,082.09
โครงการผลตอบแทนพิเศษก่อนเกษียณอายุ	161.93	-
รวม ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน	18,619.82	16,843.38
ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น		
โครงการผลตอบแทนการทำงานระยะยาว	12.13	11.49
โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	24.28	25.08
รวม ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	36.41	36.57
รวม ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์พนักงาน	18,704.61	16,930.10

การเปลี่ยนแปลงของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2559 และ 2558 มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันต้นงวด 1 ต.ค.	16,930.10	17,085.34
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	172.29	240.88
ต้นทุนดอกเบี้ย	691.84	693.24
รายการที่เกิดขึ้นจริง	(1,132.15)	(1,089.36)
ขาดทุนตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	2.37	-
ขาดทุนตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	2,040.16	-
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันสิ้นงวด 30 ก.ย.	18,704.61	16,930.10

ค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2559 และ 2558 มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
โครงการวันลาหยุดพักผ่อนประจำปีสะสม	2.24	8.14
โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	54.45	92.71
โครงการกองทุนสงเคราะห์	601.27	632.98
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	202.55	197.67
โครงการผลตอบแทนการทำงานระยะยาว	4.73	1.54
โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	1.26	1.08
รวม ค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	866.50	934.12

ค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2559 และ 2558 มีดังนี้

	2559	2558
โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	129.58	-
โครงการกองทุนสงเคราะห์	1,403.96	-
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	344.69	-
โครงการผลตอบแทนพิเศษก่อนเกษียณอายุ	161.93	-
รวม ค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	2,040.16	-

ข้อสมมติฐานหลักในการประมาณการตามหลักการคณิตศาสตร์ประกันภัยมีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
	ร้อยละ	ร้อยละ
อัตราคิดลด		
โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	2.10	4.22
โครงการกองทุนสงเคราะห์	2.50 และ 2.80	3.98
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	2.50 และ 2.80	4.26 และ 3.98
โครงการผลตอบแทนการทำงานระยะยาว	2.10	4.22 และ 3.98
โครงการผลตอบแทนพิเศษก่อนเกษียณอายุ	2.10	-
โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	2.50	3.08
อัตราการเพิ่มขึ้นของเงินเดือนในอนาคต (เฉลี่ย)	6.50	7.96
อัตราเงินเฟ้อ	2.20	3.00
อัตราการเติบโตของค่ารักษาพยาบาล	5.60	5.00
อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน		
อายุ 0 - 20 ปี	-	0.40
อายุ 21 - 40 ปี	1.00	0.40
อายุ 41 - 50 ปี	0.20	0.20
อายุ 51 - 60 ปี	-	-

ข้อสมมติฐานที่เกี่ยวกับการมรณะ อ้างอิงตามตารางมรณะ พ.ศ. 2551 ซึ่งเป็นข้อมูลทางสถิติที่เผยแพร่ทั่วไป ตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

23. ประมาณการหนี้สิน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	การฟ้องร้องคดี ค่าล่วงเวลา	การฟ้องร้องคดี อื่นๆ	รวม
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2558	103.91	237.44	341.35
ประมาณการหนี้สินเพิ่ม	13.84	9.69	23.53
ประมาณการหนี้สินลดลง	(1.70)	(52.93)	(54.63)
จ่ายชำระประมาณการหนี้	(12.97)	(166.00)	(178.97)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2559	103.08	28.20	131.28

ประมาณการหนี้สินเพิ่มจำนวน 23.53 ล้านบาท เกิดจากคดีค่าล่วงเวลาบันทึกดอกเบี้ยตามคำพิพากษาเพิ่มขึ้น จำนวน 13.84 ล้านบาท ส่วนคดีอื่น ๆ บันทึกหนี้สินตามคำพิพากษาศาลและตามมติคณะกรรมการการทำเรือฯ จำนวน 5.11 ล้านบาท และบันทึกดอกเบี้ยตามคำพิพากษาศาล จำนวน 4.58 ล้านบาท ประมาณการหนี้สินลดลง จำนวน 54.63 ล้านบาท เกิดจากการกลับรายการของคดีค่าล่วงเวลา จำนวน 1.70 ล้านบาท และการกลับรายการเนื่องจากศาลฎีกามีคำพิพากษายกฟ้องคดีของบริษัท ประกันภัยไทยวิวัฒน์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 3.66 ล้านบาท กลับรายการของบริษัท ไทรอัมพ์ เอ็นจิเนียริง จำกัด จำนวน 49.27 ล้านบาท จ่ายชำระประมาณการหนี้สิน จำนวน 178.97 ล้านบาท จากการฟ้องร้องคดีค่าล่วงเวลาของนายระวัง อินทรกล่อมกับพวก ตามคำพิพากษาศาลฎีกา จำนวน 12.97 ล้านบาท และจากการฟ้องร้องคดีอื่น ๆ ของบริษัท ไทรอัมพ์ เอ็นจิเนียริง จำกัด ตามคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุด จำนวน 165.74 ล้านบาท และคดีของนายสมโภชน์ จิตต์มั่น ตามคำพิพากษาศาลฎีกา จำนวน 0.26 ล้านบาท

24. ทุน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
<u>ทุนท่าเรือกรุงเทพ</u>		
ทุนประเดิม	97.18	97.18
ทุนดำเนินการท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	117.22	117.22
ทุนพัฒนาเศรษฐกิจ	9.79	9.79
เงินกู้และดอกเบี้ยที่รัฐบาลจ่ายแทน	82.08	82.08
ทุนดำเนินการหน่วยบำรุงรักษาร่องน้ำสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา	3.24	3.24
	309.51	309.51
<u>ทุนท่าเรือแหลมฉบัง</u>		
ทุนจากงบประมาณแผ่นดิน	6,688.23	6,688.23
ทุนจากการรณรงค์เงินสงคลังเพื่อเป็นเงินบาทสมทบเงินกู้	40.00	40.00
ทุนได้รับจัดสรรจากเงินกู้เพื่อการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจงวดที่ 2 (SAL2)	96.74	96.74
ทุนจากการรับโอนสินทรัพย์จากท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	100.07	100.07
	6,925.04	6,925.04
รวม	7,234.55	7,234.55

25. กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน ประกอบด้วย

ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 และ 2558 สินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
สินทรัพย์		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	197.26	183.84
รายการระหว่างกัน - ลูกหนี้การค้าเรื้อรัง ภาระผูกพัน	27,086.10	25,098.83
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	0.17	0.37
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์ไม่ถึงกำหนดชำระ	175.77	275.05
รวม	27,459.30	25,558.09
หนี้สิน		
เจ้าหนี้อื่น	10.62	10.00
เจ้าหนี้การค้าเรื้อรัง	14,051.90	13,187.65
เจ้าหนี้กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	29.40	101.06
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	2.24	3.68
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	12,922.46	11,795.55
เงินสะสมและดอกเบี่ยเงินสะสมค้างจ่าย	442.68	460.15
รวม	27,459.30	25,558.09

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2559 และ 2558 รายได้และค่าใช้จ่ายกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
รายได้		
ดอกเบี่ยเงินฝากธนาคาร	0.49	0.74
ดอกเบี่ยเงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	22.39	25.61
รายได้เบ็ดเตล็ด	0.49	0.53
รวม	23.37	26.88
ค่าใช้จ่าย		
ดอกเบี่ยเงินสะสม	37.51	37.31
รวม	37.51	37.31

26. กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง

ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 และ 2558 สินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
สินทรัพย์		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	431.46	20.71
เงินลงทุนชั่วคราว	1,791.85	1,993.10
ลูกหนี้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	29.40	101.05
ดอกเบี้ยค้างรับ	3.04	9.25
รวม	2,255.75	2,124.11
หนี้สินและกองทุน		
กองทุน	2,124.11	1,991.91
จัดสรรระหว่างปี	131.64	132.20
รวม	2,255.75	2,124.11

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2559 และ 2558 รายได้และค่าใช้จ่ายกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
รายได้		
รายได้ดอกเบี้ย	44.99	53.00
รวม	44.99	53.00
ค่าใช้จ่าย		
ค่าสินไหมทดแทน	8.93	3.09
รวม	8.93	3.09

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

27. รายได้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
รายได้ค่าปรับผิดสัญญา	19.24	17.65
รายได้สินทรัพย์รับบริจาค	32.44	33.22
รายได้เบ็ดเตล็ด	32.55	28.86
อื่นๆ	4.54	5.13
รวม	88.77	84.86

28. ค่าตอบแทนผู้บริหาร

ผู้บริหาร หมายถึง ผู้บริหารที่เป็นพนักงานตั้งแต่ระดับผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย หรือเทียบเท่าขึ้นไป รวมถึง ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี และคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย รวม 25 ราย

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
ค่าตอบแทนผู้บริหาร		
ผลประโยชน์ระยะสั้น	29.65	32.13
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	2.30	3.36
รวม	31.95	35.49

29. ค่าใช้จ่ายอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
ค่าใช้จ่ายเดินทาง - ภายในประเทศ	9.31	7.63
ค่าใช้จ่ายเดินทาง - ต่างประเทศ	2.22	2.56
ค่าอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้	3.70	3.30
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบคอมพิวเตอร์	51.92	66.00
ค่าใช้จ่ายพัสดุคัมจำนวน	15.42	19.71
ค่าเช่าเครื่องและค่าถ่ายเอกสาร	2.00	2.51
ค่าสอบบัญชี	2.00	1.59
ค่าใช้จ่ายการกีฬาของพนักงาน	28.35	22.38
ค่าเช่ารถอื่นๆ	23.88	22.81
ค่าธรรมเนียม	5.48	5.54
ค่าเบี้ยประกันภัย	4.80	4.22
ค่ารับรอง	10.55	11.15
ค่าบำรุงสมาคมและเงินอุดหนุน	8.88	18.69
ค่าใช้จ่ายสถานการณ์ฉุกเฉิน - น้ำท่วม, ไฟไหม้ฯลฯ	7.69	7.53
หนี้สงสัยจะสูญ	(66.48)	14.61
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนตัดจ่าย	0.07	2.16
เงินขาดใช้ค่าเสียหาย	25.17	28.13
ค่าจัดพิมพ์หนังสือ	1.33	1.64
เงินบริจาค	56.10	39.22
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	1.19	15.30
ค่าใช้จ่ายพัสดุเสื่อมสภาพ	56.67	2.19
หนี้สูญ	53.06	-
ค่าบริการเรือรับ - ส่งเจ้าพนักงานนำร่องในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง	34.00	36.11
อื่นๆ	42.28	16.84
รวม	379.59	351.82

30. การผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ประกอบด้วย

การผูกพัน

1) ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 การทำเรือฯ มีการค้าประกัน โดยบัญชีเงินฝากธนาคารประเภทฝากประจำ 12 เดือน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
<u>การค้าประกัน</u>		
การใช้ไฟฟ้า	0.30	0.30
การชำระหนี้เงินกู้เพื่อที่อยู่อาศัยโครงการพัฒนา		
เคหะชุมชนคลองเตยระยะที่ 3	9.40	9.38
รวม	9.70	9.68

2) คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2528 อนุมัติตามมติของคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ให้กรมธนารักษ์อนุญาตให้การทำเรือฯ ใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุ บริเวณตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี แปลงหมายเลข ทะเบียน ขบ. 341 ไปก่อน และให้ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาโอนสภาพการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่ใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะของที่ดินราชพัสดุ เพื่อขายให้แก่การทำเรือฯ ในราคาผ่อนปรนต่อไป กรมธนารักษ์จึงอนุญาตให้กระทรวงคมนาคม ใช้ที่ดินราชพัสดุแปลงดังกล่าวเนื้อที่ประมาณ 1,910-0-09 ไร่ เพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง เป็นการชั่วคราวตามมติคณะรัฐมนตรี

ปัจจุบันได้มีพระราชกฤษฎีกาโอนสภาพการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่ใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะของที่ดินราชพัสดุในท้องที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2548 ตามพระราชกฤษฎีกาฉบับที่ 122 ตอนที่ 37ก หน้า 19 ลงวันที่ 6 พฤษภาคม 2548 โดยให้โอนสภาพการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่ใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะของที่ดินราชพัสดุ แปลงหมายเลขทะเบียน ขบ. 341 เนื้อที่ทั้งหมดประมาณ 1,941-2-15 ไร่ บางส่วน โดยมีเนื้อที่ประมาณ 1,456-0-83 ไร่ ในท้องที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี

การดำเนินการเกี่ยวกับการขายที่ดินราชพัสดุแปลงดังกล่าวให้กับการทำเรือฯ กรมธนารักษ์ได้ดำเนินการตามที่กฎหมายที่ดินราชพัสดุกำหนดไว้เรียบร้อยแล้ว คือกระทรวงการคลังได้ให้ความยินยอมแล้วตามข้อ 2 (2) แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติที่ดินราชพัสดุ พ.ศ. 2518 และกระทรวงการคลังได้ให้ความเห็นชอบในราคาขายแล้ว ตามข้อ 4 แห่งกฎกระทรวงดังกล่าว โดยมีราคาทั้งแปลงไร่ละ 1.83 ล้านบาท คิดตามส่วนที่ได้ดำเนินการโอนสภาพฯ เรียบร้อยแล้ว เนื้อที่ 1,456-0-83 ไร่ คิดเป็นเงินจำนวน 2,660.49 ล้านบาท และให้การทำเรือฯ ผ่อนชำระเป็น 4 งวดๆ ละเท่าๆ กัน โดยเริ่มต้นชำระในปีงบประมาณ 2550 จนถึงปีงบประมาณ 2553

การทำเรือฯ พิจารณาแล้วเห็นว่าราคาที่ดินที่กรมธนารักษ์แจ้งมาขึ้นเป็นราคาที่ยังไม่เหมาะสม และเพื่อให้ปัญหาดังกล่าวโดยเร็ว คณะกรรมการการทำเรือฯ ให้การทำเรือฯ ดำเนินการเจรจาต่อรองราคาขายที่ดินราชพัสดุ แปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 ในราคาผ่อนปรนตามมติคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติตามมติของคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยใช้หลักเกณฑ์การคำนวณราคาขายที่ดินที่การทำเรือฯ ได้จ่ายทดแทนให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองตามพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหีบ และตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2521 มีจำนวนทั้งสิ้น 1,260 ราย ราคาทดแทนสูงสุดไร่ละ 0.10 ล้านบาท และราคาต่ำสุดไร่ละ 0.03 ล้านบาท เนื้อที่เวนคืนทั้งสิ้น 4,388-2-92 ไร่ เป็นเงิน 199.56 ล้านบาท โดยเฉลี่ยราคาไร่ละ 0.05 ล้านบาท มาใช้เป็นเกณฑ์ ในการคำนวณราคาขายที่ดินที่ราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 จำนวนเนื้อที่ทั้งหมด 1,456-0-83 ไร่ เป็นเงินทั้งสิ้น 66.98 ล้านบาท คิดราคาผ่อนปรนตามมติคณะรัฐมนตรี โดยปรับลดร้อยละ 10 (10%) เหลือราคาขายเป็นเงิน 60.28 ล้านบาท ซึ่งการทำเรือฯ ได้มีหนังสือถึงกรมธนารักษ์เพื่อโปรดพิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2551

เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2558 ได้มีการประชุมร่วมกันระหว่างกรมธนารักษ์และการทำเรือฯ โดยมีมติดังนี้

1) ราคาขายที่ดินราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี เนื้อที่ 1,456-0-83 ไร่ ราคาไร่ละ 1,827,000 บาท รวมเป็นเงิน 2,660,491,103 บาท ให้กรมธนารักษ์แจ้งแหล่งที่มาของการกำหนดราคาขาย และแจ้งรายละเอียดการชำระราคาซึ่งยืนยันตามหลักการเดิม โดยให้การทำเรือฯ ผ่อนชำระเป็น 4 งวดๆ ละเท่าๆ กัน ภายในระยะเวลา 4 ปี ให้การทำเรือฯ ทราบต่อไป

2) ที่ดินราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 เนื้อที่ 485-1-32 ไร่ ที่ยังไม่ดำเนินการถอนสภาพฯ กรมธนารักษ์จะดำเนินการขออนุญาตหนังสือสำคัญสำหรับที่หลวง (น.ส.ล.) ต่อกรมที่ดินก่อน และเมื่อได้ น.ส.ล. แล้ว กรมธนารักษ์จะไปดำเนินการถอนสภาพ การเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่ใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะเพื่อขายให้แก่การทำเรือฯ ต่อไป โดยในระหว่างที่การดำเนินการดังกล่าวยังไม่แล้วเสร็จ กรมธนารักษ์จะเรียกเก็บค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์กับการทำเรือฯ นับแต่วันที่การทำเรือฯ เข้าใช้ประโยชน์ปี 2531 ก่อน

3) ตามมติที่ประชุมข้อ 1 และ 2 การทำเรือฯ จะนำเสนอคณะกรรมการการทำเรือฯ เพื่อพิจารณาต่อไป

4) กรณีการโต้แย้งกรรมสิทธิ์และการเรียกร้องเงินค่าทดแทนการเวนคืนจากราชรัฐ

4.1 ในพื้นที่ที่ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพฯ แล้วกรมธนารักษ์ยืนยันว่าเป็นที่ราชพัสดุ ไม่มีราษฎรรายใดมีสิทธิในที่ดินดังกล่าว หากมีผู้ใดกล่าวอ้างสิทธิให้ไปใช้สิทธิทางศาล

4.2 ในพื้นที่ที่ยังไม่ได้ดำเนินการขออนุญาตพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพฯ หากราษฎรรายใดนำ ส.ค.1 มากล่าวอ้างให้ราษฎรรายนั้นไปใช้สิทธิทางศาลตามประมวลกฎหมายที่ดิน

กรมธนารักษ์ มีหนังสือที่ กค. 0303/3524 ลงวันที่ 11 มีนาคม 2559 ขอให้การทำเรือฯ ดำเนินการ ดังนี้

1) ชำระราคาขายที่ดินตามที่ได้มีพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพฯ พ.ศ. 2548 พื้นที่ 1,456-0-83 ไร่ ให้แก่กรมธนารักษ์รวมเป็นเงินจำนวน 2,660.49 ล้านบาท ชำระเป็น 4 งวด ดังนี้ งวดที่ 1 จำนวน 665.122 ล้านบาท ชำระภายในเดือนมิถุนายน 2559 งวดที่ 2 จำนวน 665.122 ล้านบาท ชำระภายในเดือนมิถุนายน 2560 งวดที่ 3 จำนวน 665.122 ล้านบาท ชำระภายในเดือนมิถุนายน 2561 และงวดที่ 4 จำนวน 665.122 ล้านบาท ชำระภายในเดือนมิถุนายน 2562

2) สำหรับพื้นที่ที่ยังไม่ได้เพิกถอนสภาพฯ พื้นที่ 485-1-32 ไร่ ขอให้การทำเรือฯ นำค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ในที่ดินตั้งแต่เดือนมีนาคม 2530 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2559 รวมเป็นเงินจำนวน 146.25 ล้านบาท ไปชำระให้กรมธนารักษ์ภายในเดือนมิถุนายน 2559

ทั้งนี้ กรมธนารักษ์ได้สั่งการให้สำนักงานธนารักษ์พื้นที่ชลบุรีเร่งรัดการดำเนินการเพื่อให้ได้โฉนดที่ดินบริเวณที่ได้มีพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพฯ พื้นที่ 1,456-0-83 ไร่ และดำเนินการออกหนังสือสำคัญสำหรับที่หลวง

การทำเรือฯ ได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่การทำเรือฯ 6025/1930 ลงวันที่ 16 มิถุนายน 2559 ถึงกรมธนารักษ์แจ้งผลการดำเนินการและขอความอนุเคราะห์ขอเลื่อนกำหนดการชำระค่าที่ดินราชพัสดุฯ เฉพาะงวดที่ 1 ในเดือนมิถุนายน 2559 และขอยกเว้นค่าดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ตามที่กรมธนารักษ์กำหนด โดยชี้แจงขั้นตอนดำเนินการและเหตุผลความจำเป็นถึงความล่าช้า และต่อมากรมธนารักษ์ได้มีหนังสือที่ กค. 0303/11107 ลงวันที่ 29 มิถุนายน 2559 แจ้งว่าไม่ขัดข้องที่การทำเรือฯ จะชำระเงินค่าที่ดินราชพัสดุฯ งวดที่ 1 ภายหลังเดือนมิถุนายน 2559 โดยมีต้องชำระดอกเบี้ยแต่อย่างใด แต่หากได้รับอนุมัติจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจฯ ขอให้การทำเรือฯ เร่งชำระภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งเป็นหนังสือ

เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2559 การทำเรือฯ ได้ดำเนินการชำระค่าที่ดินราชพัสดุฯ งวดที่ 1 เป็นเงิน 665.122 ล้านบาท ให้แก่กรมธนารักษ์เรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างลงนามในสัญญาหรือบันทึกข้อตกลง และโอนโฉนดกรรมสิทธิ์

สำหรับที่ดินในส่วนที่ยังไม่ได้มีการถอนสภาพฯ พื้นที่ 485-1-32 ไร่ เพื่อดำเนินการถอนสภาพการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่ใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะและจะดำเนินการขออนุญาตโฉนดที่ดินให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว เพื่อจะได้ดำเนินการโอนกรรมสิทธิ์ให้กับการทำเรือฯ ให้เสร็จสิ้นตามมติคณะรัฐมนตรีต่อไป

การทำเรือฯ ได้แจ้งให้กรมธนารักษ์ทราบว่า ปัจจุบันการทำเรือฯ ไม่สามารถเข้าทำประโยชน์ในที่ดินแปลงดังกล่าวได้เต็มพื้นที่ ดังนั้น ที่ประชุมจึงมีมติให้กรมธนารักษ์ และการทำเรือฯ ร่วมกันตรวจสอบข้อมูลเกี่ยวกับรายละเอียดที่ดินแปลงดังกล่าวเพื่อให้ได้ข้อสรุปก่อนกรมธนารักษ์ดำเนินการเรียกเก็บค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ในที่ดินตามเนื้อที่ที่แท้จริงกับการทำเรือฯ ต่อไป

ระหว่างวันที่ 26-27 สิงหาคม 2559 การทำเรือฯ ได้ลงพื้นที่ร่วมกับสำนักงานธนารักษ์พื้นที่ชลบุรี เพื่อตรวจสอบตำแหน่งพิกัดที่ดิน ที่การทำเรือฯ ใช้ประโยชน์จริง โดยสำนักงานธนารักษ์พื้นที่ชลบุรีจะนำข้อมูลที่ได้จากการลงพื้นที่ครั้งนี้ไปจัดทำแผนที่เพื่อใช้เป็นเอกสารประกอบการคิดค่าเช่าที่ดินกับการทำเรือฯ ต่อไป

สำนักงานธนารักษ์พื้นที่ชลบุรี ได้มีหนังสือที่ กค. 0311.08.3/1769 ลงวันที่ 31 สิงหาคม 2559 ขอให้การทำเรือฯ ตรวจสอบความถูกต้องและลงนามรับรองในแผนที่ และนัดชี้ระวางแนวเขตที่ดิน ในวันที่ 6 ธันวาคม 2559 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการนัดชี้ระวางแนวเขตที่ดินเพิ่มเติม

หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 การทำเรือฯ มีคดีที่ถูกฟ้องร้องดำเนินคดีและข้อพิพาทรวมทั้งสิ้น จำนวน 1,135 คดี ทุนทรัพย์รวม 20,004.57 ล้านบาท มีรายละเอียดดังนี้

1) การทำเรือฯ ถูกฟ้องร้องดำเนินคดี จำนวน 1,134 คดี ทุนทรัพย์จำนวน 2,683.83 ล้านบาท ประกอบด้วย

- ถูกฟ้องร้องดำเนินคดีทั่วไป จำนวน 23 คดี โดยโจทก์ฟ้องร้อง ให้การทำเรือฯ ชดเชยค่าเสียหาย รวมเป็นเงินประมาณ 196.23 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) เรื่องอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล และคดียังไม่ถึงที่สุด

- ถูกฟ้องร้องดำเนินคดีเกี่ยวกับค่าล่วงเวลา จำนวน 1,111 คดี โดยโจทก์ฟ้องร้องให้การทำเรื่องฯ ขดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินประมาณ 2,487.60 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) เรื่องอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล และคดียังไม่ถึงที่สุด

2) การทำเรื่องฯ มีเรื่องที่อยู่ในกระบวนการอนุญาโตตุลาการ จำนวน 1 คดี ซึ่งคู่พิพาทให้การทำเรื่องฯ ขดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินประมาณ 17,320.74 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) ปัจจุบันข้อพิพาทอยู่ระหว่างการสืบพยานของคณะอนุญาโตตุลาการ คดีที่การทำเรื่องฯ ถูกฟ้อง และอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล คดีที่มีทุนทรัพย์สูง ดังนี้

1) นางสาวกรรณิกา บุญโยธา กับพวกรวม 404 คน เป็นโจทก์ยื่นฟ้องการทำเรื่องฯ ต่อศาลแพ่ง คดีหมายเลขดำ ที่ 2280/2552 กรณิ โจทก์ซึ่งเป็นกลุ่มผู้เช่าตลาดคลองเตย การทำเรื่องฯ ได้บอกเลิกสัญญาเช่าแล้ว แต่โจทก์ไม่ยอมออกไปจากสถานที่เช่าโดยอ้างว่าสัญญาเช่าที่การทำเรื่องฯ ให้บริษัท ลีเกิ้ล โปรเฟสชั่นแนล จำกัด มาเช่าต่อจากโจทก์เป็นสัญญาเช่าที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย ทุนทรัพย์จำนวน 64.64 ล้านบาท การทำเรื่องฯ ได้ส่งเรื่องขอความอนุเคราะห์สำนักงานอัยการสูงสุดแก้ต่างคดี และพนักงานอัยการได้ทำคำให้การแก้ต่างคดีให้การทำเรื่องฯ ต่อมา ในวันที่ 12 ตุลาคม 2555 ศาลได้มีคำพิพากษายกฟ้องโจทก์ และโจทก์ได้ยื่นอุทธรณ์ และต่อมาในวันที่ 10 มิถุนายน 2558 ศาลอุทธรณ์พิพากษายืน (ยกฟ้อง) ปัจจุบันคดีถึงที่สุด

2) ในปี 2548 - 2559 มีพนักงานการทำเรื่องฯ ฟ้องการทำเรื่องฯ ในคดีจ่ายเงินค่าทำงานล่วงเวลา ค่าทำงานในวันหยุด และค่าล่วงเวลาในวันหยุดไม่ชอบด้วยกฎหมายแรงงานรวมทั้งหมด จำนวน 1,111 คดี ทุนทรัพย์ จำนวน 2,487.60 ล้านบาท ตามความคืบหน้าของคดี

- ศาลชั้นต้นมีคำพิพากษาแล้ว จำนวน 423 คดี ให้การทำเรื่องฯ จ่ายค่าเสียหายเป็นเงิน 85.48 ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ในกระบวนการพิจารณาของศาลฎีกา คดียังไม่ถึงที่สุด และการทำเรื่องฯ ได้บันทึกประมาณการหนี้สินไว้เรียบร้อยแล้ว

- ศาลชั้นต้นมีคำพิพากษายกฟ้อง จำนวน 688 คดี ปัจจุบันอยู่ในกระบวนการพิจารณาของศาลฎีกา คดียังไม่ถึงที่สุด

3) บริษัท เอ ไอ จี ยุโรป เอส. เอ. จำกัด เป็นโจทก์ฟ้องการทำเรื่องฯ ต่อศาลแพ่งกรุงเทพใต้ คดีหมายเลขดำที่ 9624/2544 คดีหมายเลขแดงที่ 1998/2554 ทุนทรัพย์ จำนวน 19.32 ล้านบาท กรณิพนักงานขับรถยกสินค้าของการทำเรื่องฯ ได้ยกสินค้าประเภทเครื่องพิมพ์ อันประกอบด้วย เครื่องพิมพ์ และส่วนประกอบหลายหน่วยแยกบรรจุในลังไม้ จำนวน 10 ลัง ของบริษัท เอ ไอ จี ยุโรป เอส. เอ. จำกัด ตกเสียหายเฉพาะเครื่องพิมพ์หน่วยที่ 1 แต่โจทก์ฟ้องร้องให้การทำเรื่องฯ ขดใช้ค่าเสียหายเท่ากับสินค้าพิพาททั้งหมดเสียหายโดยสิ้นเชิง การทำเรื่องฯ ได้มอบอำนาจให้สำนักงานอัยการสูงสุดเป็นผู้แก้ต่างคดีแทน ต่อมาศาลแพ่งกรุงเทพใต้ มีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2554 ให้การทำเรื่องฯ ชำระเงิน จำนวน 12.46 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่ 10 เมษายน 2554 เป็นต้นไป จนกว่าจะชำระเสร็จกับให้การทำเรื่องฯ ใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนโจทก์กับค่าทนายความ 15,000 บาท และพนักงานอัยการมีหนังสือแจ้งการทำเรื่องฯ เห็นควรอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลชั้นต้นต่อศาลอุทธรณ์ และการทำเรื่องฯ เห็นฟ้องด้วยกับพนักงานอัยการ ต่อมาเมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2556 ศาลอุทธรณ์ได้มีคำพิพากษาให้การทำเรื่องฯ ในฐานะจำเลยชำระเงินแก่โจทก์เป็นเงิน 15.83 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่ 10 เมษายน 2554 เป็นต้นไป จนกว่าจะชำระเสร็จสิ้นแก่โจทก์ กำหนดค่าทนายความ 10,000 บาท ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

4) บริษัท แพลมมิง อินเทอร์เน็ตซันแนล เทอร์มินอล จำกัด ได้เสนอเรื่องผลกระทบจากการดำเนินงานตามสัญญาฯ ต่อคณะกรรมการประสานงานท่าเทียบเรือตู้สินค้า ซี3 ซึ่งตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 พร้อมทั้งแจ้งเหตุผลความจำเป็นในการขอปรับปรุงข้อกำหนดของสัญญาฯ และบริษัทฯ ได้มีหนังสือร้องเรียนไปยังสำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดินว่า การทำเรื่องฯ ปฏิบัติหน้าที่ในการทำสัญญาประกอบการท่าเทียบเรือโดยไม่เป็นธรรม จนเป็นเหตุให้บริษัทฯ ประสบภาวะขาดทุน ซึ่งต่อมาสำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดินได้แจ้งผลการวินิจฉัยเรื่องดังกล่าวว่า การดำเนินการของการทำเรื่องฯ ในการบังคับให้การดำเนินการเป็นไปตามที่สัญญากำหนดเป็นการดำเนินการตามหน้าที่ และเป็นไปตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายหรือระเบียบของทางราชการ โดยเฉพาะข้อกำหนดในสัญญาประกอบกับการที่บริษัทฯ ประสบปัญหาการขาดทุนอาจเกิดมาจากหลายสาเหตุข้อเท็จจริงตามคำร้องเรียนจึงยังฟังไม่ได้ จึงวินิจฉัยให้ยุติการพิจารณาตามมาตรา 28 (3) แห่งพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญฯ

ต่อมาบริษัทฯ ยื่นคำร้องขอคุ้มครองชั่วคราว ต่อศาลปกครองกลาง และศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งให้ยกคำร้องของบริษัทฯ และให้ถือว่าคำสั่งนั้นเป็นที่สุด ตามคำสั่งกรณีขอให้ใช้วิธีการชั่วคราวเพื่อคุ้มครองประโยชน์ก่อนหรือขณะดำเนินการ

จากนั้นบริษัทฯ ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักกระบวนข้อพิพาท สำนักงานศาลยุติธรรมได้มีหนังสือถึงการทำเรื่องฯ แจ้งว่าบริษัทแพลมมิง อินเทอร์เน็ตซันแนล เทอร์มินอล จำกัด ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักกระบวนข้อพิพาท เป็นข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 54/2553 เรียกร้องให้การทำเรื่องฯ ชำระเงินค่าเสียหาย ค่าดอกเบี้ยในเงินต้น ค่าเสียหาย และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการกระบวนการพิจารณาชั้นอนุญาโตตุลาการ เป็นเงินจำนวนทั้งสิ้น 17,320.74 ล้านบาท การทำเรื่องฯ ได้เสนอเรื่องให้สำนักงานอัยการสูงสุด (สำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายการอนุญาโตตุลาการ) เป็นผู้แก้ต่างคดีให้การทำเรื่องฯ โดยได้ยื่นคำคัดค้านแก้คดีต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการแล้ว ปัจจุบันคดีเสร็จสิ้นการสืบพยาน อยู่ระหว่างรอกำหนดนัดฟังคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

5) บริษัท ไทรอัมพ์ เอ็นจิเนียริง จำกัด กับพวกรวม 2 คน ผู้เรียกร้องได้เสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการให้ การทำเรื่อง ผู้คัดค้านตามคดีหมายเลขดำที่ 14/2552 ชำระค่าเสียหาย กรณีบริษัทฯ ผู้เรียกร้องกล่าวหาการทำเรื่อง ผู้คัดค้าน เป็นฝ่ายผิดสัญญาจ้างเหมาก่อสร้างปั้นจั่นชนิดเดินบนราง จำนวน 2 คัน และให้การทำเรื่อง ชำระเงิน จำนวนทุนทรัพย์ 324.82 ล้านบาท โดยการทำเรื่อง ได้ขอความอนุเคราะห์พนักงานอัยการแก้ต่างคดีแทนการทำเรื่อง คณะอนุญาโตตุลาการมีคำชี้ขาดเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2554 ให้การทำเรื่อง ผู้คัดค้านคืนเงินค่าปรับอันเป็นค่าจ้างในงวดที่ 3 จำนวน 21.69 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่ 17 พฤษภาคม 2550 เป็นต้นไป จนกว่าจะชำระเสร็จค่าปรับงวดที่ 4 และ 5 จำนวน 97.98 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่ 26 มกราคม 2551 จนกว่าจะชำระเสร็จ ค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากภาระ ค่าแรงงานที่เพิ่มเพราะส่งมอบพื้นที่ และจ่ายเงินค่าล่วงหน้าในงวดที่ 1 ชำระกว่ากำหนดจำนวน 20 ล้านบาท และค่าเช่ารถเครน จำนวน 3 ล้านบาท พนักงานอัยการเป็นผู้แก้ต่างคดีให้การทำเรื่อง ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลาง ขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของ อนุญาโตตุลาการ ซึ่งศาลปกครองรับไว้พิจารณาแล้ว ต่อมาผู้เรียกร้องได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลาง ขอให้บังคับคดีตามคำชี้ขาด ของคณะอนุญาโตตุลาการ โดยเมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2556 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาเพิกถอนคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ

ต่อมาศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาคดีพิพาทระหว่างการทำเรื่อง กับ บริษัท ไทรอัมพ์ เอ็นจิเนียริง จำกัด กับพวกรวม 2 คน กรณีการทำเรื่อง ผิดสัญญาจ้างเหมาก่อสร้างปั้นจั่นชนิดเดินบนราง จำนวน 2 คัน ดังนี้

1. เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการในส่วนที่ให้ผู้ร้อง (การทำเรื่อง) คืนเงินค่าปรับ ค่าจ้างงานงวดที่ 4 และ งวดที่ 5 เฉพาะจำนวน 20.48 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับจากวันที่ 26 มกราคม 2551 จนกว่าจะชำระ เสร็จสิ้น และให้ชำระค่าแรงงาน จำนวน 20 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่คำเสนอข้อพิพาทจนกว่า จะชำระเสร็จ

2. บังคับตามคำชี้ขาด กรณีให้การทำเรื่อง คืนเงินค่าปรับค่าจ้างงาน งวดที่ 3 จำนวน 21.69 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่ 17 พฤษภาคม 2550 จนกว่าจะชำระเสร็จ คืนเงินค่าปรับของค่าจ้างแรงงานงวดที่ 4 และงวดที่ 5 เฉพาะ จำนวน 77.50 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับตั้งแต่วันที่ 26 มกราคม 2551 จนกว่าจะชำระเสร็จ และชำระ ค่าเช่ารถเครน จำนวน 3 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันยื่นคำเสนอข้อพิพาทจนกว่าจะชำระเสร็จ โดย การทำเรื่อง ต้องชำระหนี้ตามคำพิพากษาของศาลปกครอง จำนวน 165.74 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2559 มติที่ประชุมคณะกรรมการ กทท. ครั้งที่ 4/2559 ได้อนุมัติงบประมาณทำการปี 2559 เพิ่มเติม รายการเงินชดเชยค่าเสียหายเป็นจำนวน 165.74 ล้านบาท เพื่อชำระตามคำพิพากษา และชำระแล้วเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2559 เป็นอันยุติคดีนี้ทั้งหมด

ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 การทำเรื่อง ได้รับรู้ประมาณการหนี้สินจากการถูกฟ้องร้องดำเนินคดีดังกล่าวข้างต้น จำนวน 427 คดี เป็นเงิน 131.28 ล้านบาท ทุนทรัพย์รวม 1,071.89 ล้านบาท

31. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกและปรับปรุงใหม่

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2558

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เรื่อง

กรอบแนวคิดสำหรับการรายงานทางการเงิน (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2557)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2557)

การนำเสนองบการเงิน

สินค้าคงเหลือ

งบกระแสเงินสด

นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี และข้อผิดพลาด

เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

สัญญาก่อสร้าง

ภาษีเงินได้

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

สัญญาเช่า

รายได้

ผลประโยชน์ของพนักงาน

การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและ

การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล

ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ต้นทุนการกู้ยืม

การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคล หรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์

เมื่อออกจากงาน

งบการเงินเฉพาะกิจการ

เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า

การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง

กำไรต่อหุ้น

งบการเงินระหว่างกาล

การด้อยค่าของสินทรัพย์

ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์

การรวมธุรกิจ

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก

การสำรวจและการประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่

ส่วนงานดำเนินงาน

งบการเงินรวม

การร่วมการงาน

การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น

การวัดมูลค่ายุติธรรม

ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้อง

อย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน

31. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกและปรับปรุงใหม่ (ต่อ)

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2558 (ต่อ)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2557)
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2557)

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2557)
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2557)
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2557)
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2557)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2557)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2557)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2557)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2557)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2557)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2557)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2557)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 14

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2557)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2557)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2557)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ฉบับที่ 20

เรื่อง

สัญญาเช่าดำเนินงาน - สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า

ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการ
หรือของผู้ถือหุ้น

การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่สร้างขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย

การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ

รายได้ - รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์

การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน

การบูรณะและหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน

การประเมินว่า ข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่

สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ
และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม

การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29

(ปรับปรุง 2557) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจ
ที่เงินเฟ้อรุนแรง

งบการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า

ข้อตกลงสัมปทานบริการ

โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า

ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์

ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้
สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2557)

เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน

สัญญาสำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์

การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้แก่เจ้าของ

การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า

ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน

การทำซ้ำ ได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกและปรับปรุงใหม่ข้างต้นมาถือปฏิบัติ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558
โดยไม่กระทบต่อการเงินของการทำซ้ำ

32. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ที่ยังไม่มีผลบังคับใช้

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2559

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เรื่อง

กรอบแนวคิดสำหรับการรายงานทางการเงิน (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2558)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2558)

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558)

การนำเสนองบการเงิน

สินค้าคงเหลือ

งบกระแสเงินสด

นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี และข้อผิดพลาด

เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

สัญญาก่อสร้าง

ภาษีเงินได้

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

สัญญาเช่า

รายได้

ผลประโยชน์ของพนักงาน

การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและ

การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล

ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยน

เงินตราต่างประเทศ

ต้นทุนการกู้ยืม

การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคล หรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์

เมื่อออกจากงาน

งบการเงินเฉพาะกิจการ

เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า

การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่

เงินเฟ้อรุนแรง

กำไรต่อหุ้น

งบการเงินระหว่างกาล

การด้อยค่าของสินทรัพย์

ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

เกษตรกรรม

การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์

การรวมธุรกิจ

สัญญาประกันภัย

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก

การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่

ส่วนงานดำเนินงาน

งบการเงินรวม

การร่วมการงาน

การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น

การวัดมูลค่ายุติธรรม

ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้อง

อย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน

32. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ที่ยังไม่มีผลบังคับใช้ (ต่อ)

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2559 (ต่อ)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เรื่อง

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2558)

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2558)

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2558)

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2558)

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2558)

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2558)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2558)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2558)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2558)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2558)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2558)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2558)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2558)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2558)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2558)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2558)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2558)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 21

สัญญาเช่าดำเนินงาน - สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า

ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น

การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่สร้างขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย

การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ

รายได้ - รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์

การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ

และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน

การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่

สิทธิในส่วนของได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ

และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม

การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29

(ปรับปรุง 2558) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจ

ที่เงินเฟ้อรุนแรง

งบการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า

ข้อตกลงสัมปทานบริการ

โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า

ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์

ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้

สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2558)

เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน

สัญญาสำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์

การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้แก่เจ้าของ

การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า

ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน

เงินที่นำส่งรัฐ

32. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ที่ยังไม่มีผลบังคับใช้ (ต่อ)

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2560

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เรื่อง

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2559)

การนำเสนองบการเงิน

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2559)

สินค้าคงเหลือ

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2559)

งบกระแสเงินสด

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2559)

นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี และข้อผิดพลาด

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559)

เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2559)

สัญญาก่อสร้าง

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2559)

ภาษีเงินได้

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2559)

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2559)

สัญญาเช่า

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2559)

รายได้

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2559)

ผลประโยชน์ของพนักงาน

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2559)

การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2559)

ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยน

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2559)

เงินตราต่างประเทศ

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2559)

ต้นทุนการกู้ยืม

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2559)

การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคล หรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2559)

การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2559)

งบการเงินเฉพาะกิจการ

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2559)

เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2559)

การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2559)

กำไรต่อหุ้น

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2559)

การรายงานทางการเงินระหว่างกาล

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2559)

การด้อยค่าของสินทรัพย์

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2559)

ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2559)

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2559)

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 104 (ปรับปรุง 2559)

เกษตรกรรม

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 105 (ปรับปรุง 2559)

การบัญชีสำหรับการปรับโครงสร้างหนี้ที่มีปัญหา

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 107 (ปรับปรุง 2559)

การบัญชีสำหรับเงินลงทุนในตราสารหนี้และตราสารทุน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2559)

การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2559)

การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2559)

การรวมธุรกิจ

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2559)

สัญญาประกันภัย

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2559)

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2559)

การสำรวจและการประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559)

ส่วนงานดำเนินงาน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2559)

งบการเงินรวม

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2559)

การร่วมการงาน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2559)

การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น

การวัดมูลค่ายุติธรรม

32. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ที่ยังไม่มีผลบังคับใช้ (ต่อ)

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2560

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เรื่อง

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559)

ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้อง
อย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2559)

สัญญาเช่าดำเนินงาน - สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2559)

ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการ
หรือของผู้ถือหุ้น

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2559)

การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่สร้างขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2559)

การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2559)

รายได้ - รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2559)

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ
และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน

ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2559)

การประเมินว่า ข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2559)

สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2559)

และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2559)

การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29

(ปรับปรุง 2559) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจ
ที่เงินเฟ้อรุนแรง

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559)

การรายงานทางการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2559)

ข้อตกลงสัมปทานบริการ

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2559)

โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2559)

ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์

ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้
สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2559)

เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2559)

สัญญาสำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2559)

การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2559)

การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2559)

ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2559)

เงินที่นำส่งรัฐ

ฝ่ายบริหารของการทำเรื่องฯ ได้ประเมินแล้วเห็นว่ามาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญ
ต่อการการเงินสำหรับปีที่เริ่มมีผลบังคับใช้

33. การแก้ไขข้อผิดพลาดทางบัญชี

การทำเรือฯ บันทึกการปรับมูลค่าที่ดินเพื่อรับโอนทรัพย์สินมาจากสำนักท่าเรือกรุงเทพ ตั้งแต่ปี 2494 ซึ่งเป็นปีที่จัดตั้งการทำเรือฯ จำนวน 49.39 ล้านบาท โดยรับรู้เป็นส่วนเกินจากการตีราคา ทำให้ทุนประเดิมต่ำไปจำนวน 49.39 ล้านบาท และส่วนเกินจากการตีราคาสูงไปด้วยจำนวนเดียวกัน การทำเรือฯ จึงได้แก้ไขข้อผิดพลาดดังกล่าว สรุปได้ดังต่อไปนี้

หน่วย : ล้านบาท

	ก่อนการแก้ไข ข้อผิดพลาด	รายการ ปรับปรุง	หลังการแก้ไข ข้อผิดพลาด
งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2557			
- ทุน	7,185.16	49.39	7,234.55
- องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	49.39	(49.39)	-
งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2558			
- ทุน	7,185.16	49.39	7,234.55
- องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	49.39	(49.39)	-

34. การจัดประเภทรายการใหม่

การทำเรือฯ ได้จัดประเภทรายการใหม่ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2558 ใหม่ เพื่อให้สอดคล้องและเปรียบเทียบกับงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2559 ทั้งนี้ ไม่มีผลกระทบต่อกำไรสุทธิที่ได้รายงานไปแล้ว ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	ก่อนจัด ประเภทใหม่	จัด ประเภทใหม่	หลังจัด ประเภทใหม่
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน 2558			
- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	4,209.11	(18.63)	4,190.48
- ค่าใช้จ่ายอื่น	333.19	18.63	351.82

35. เหตุการณ์ภายหลังวันที่ในงบการเงิน

มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2559 เห็นชอบการปรับค่าจ้างของลูกจ้างรัฐวิสาหกิจ โดยกำหนดเป็นขอบเขตสภาพการจ้างที่เกี่ยวกับการเงิน ตามมาตรา 13 (2) แห่งพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 โดยให้ปรับค่าจ้างของลูกจ้างรัฐวิสาหกิจตามมติคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ ครั้งที่ 8/2559 เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2559 ได้แก่ลูกจ้างที่มีค่าจ้างไม่เกิน 43,890.00 บาท สำหรับรัฐวิสาหกิจที่ใช้บัญชีโครงสร้างอัตราค่าจ้างแบบช่วง ให้ปรับในอัตราที่สูงกว่าอัตราที่ได้รับอยู่เดิมอีกไม่เกินร้อยละ 2 ของค่าจ้างที่ได้รับอยู่ และสำหรับรัฐวิสาหกิจที่ใช้บัญชีโครงสร้างอัตราค่าจ้างแบบขั้น ให้ปรับในอัตราที่สูงกว่าอัตราที่ได้รับอยู่เดิมอีกไม่เกิน 0.5 ขั้นของค่าจ้างที่ได้รับอยู่ ให้มีผลไม่ก่อนวันที่ 1 ธันวาคม 2557 ทั้งนี้ ลูกจ้างที่เคยได้รับอัตราค่าจ้างน้อยกว่าหลังจากปรับค่าจ้างดังกล่าว จะยังคงได้รับอัตราค่าจ้างไม่สูงกว่าลูกจ้างที่มีค่าจ้างสูงกว่า และไม่เกินอัตราค่าจ้างขั้นสูงของแต่ละตำแหน่ง โดยให้ใช้งบประมาณของแต่ละรัฐวิสาหกิจเอง

ตามมติคณะกรรมการการท่าเรือฯ ครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2560 เห็นชอบการปรับอัตราเงินเดือนของพนักงานที่มีเงินเดือนไม่เกิน 43,890.00 บาท ณ วันที่ 1 ธันวาคม 2557 โดยมีสถานะเป็นพนักงานหรือผู้ทดลองปฏิบัติงาน ณ วันที่ 1 ธันวาคม 2557 และยังคงมีสถานะเป็นพนักงานจนถึงวันที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ (วันที่ 25 มกราคม 2560) เพิ่มอีก 0.5 ขั้นของเงินเดือนที่ได้รับอยู่ และหลังจากปรับเงินเดือนดังกล่าวแล้ว จะต้องได้รับอัตราเงินเดือนไม่สูงกว่าพนักงานที่มีเงินเดือนสูงกว่า และไม่เกินอัตราเงินเดือนขั้นสูงของแต่ละระดับ โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2557 เป็นต้นไป ทั้งนี้ การปรับอัตราเงินเดือน 0.5 ขั้นดังกล่าว จะต้องนำอัตราเงินเดือนที่ปรับใหม่มาเป็นฐานในการคำนวณการเลื่อนขั้นเงินเดือนปีงบประมาณ 2559 และปีงบประมาณ 2560

การปรับเงินเดือนในครั้งนี้ ทำให้ค่าใช้จ่ายปี 2558 และปี 2559 เพิ่มขึ้น 32.71 ล้านบาท และ 76.62 ล้านบาท ตามลำดับ โดยการทำเรือฯ รับรู้ค่าใช้จ่ายทั้งจำนวน 109.33 ล้านบาท ในปี 2559 ส่งผลให้กำไรสุทธิปี 2559 ลดลง จำนวน 109.33 ล้านบาท และหนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นด้วยจำนวนเดียวกัน



การทำเรือแห่งประเทศไทย

เลขที่ 444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

โทรศัพท์ : 0-2269-3000

โทรสาร : 0-2672-7156

1

สำนักงานท่าเรือภูมิภาค

การทำเรือแห่งประเทศไทย

เลขที่ 444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

โทรศัพท์ : 0-2269-5421, 0-2269-5422, 0-2269-5325

โทรสาร : 0-2269-5500

2

ท่าเรือแหลมฉบัง

ถนนสุขุมวิท ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี 20230

โทรศัพท์ : 0-3884-9000

โทรสาร : 0-3849-0149

อีเมล : contact@laemchabangport.com

3

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

เลขที่ 888 หมู่ 10 ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย 57150

โทรศัพท์ : 0-5318-1750

โทรสาร : 0-5318-1747

4

ท่าเรือเชียงทอง

หมู่ที่ 3 ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย 57150

โทรศัพท์ : 0-5379-1719

โทรสาร : 0-5379-1719

5

ท่าเรือระนอง

เลขที่ 160/1 หมู่ 5 บ้านเขานางหงส์ ตำบลปากน้ำท่าเรือ อำเภอเมือง จังหวัดระนอง 85000

โทรศัพท์ : 0-7787-3961, 0-7787-3963, 0-7787-3964

โทรสาร : 0-7787-3962

อีเมล : Ranongport@yahoo.com

6



จัดทำโดย

กองประชาสัมพันธ์ ฝ่ายอำนวยการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย
www.facebook.com/prportthailand

ออกแบบโดย

บริษัท สมอลเลอร์ แอนด์ เบทเทอร์ ดีไซน์ จำกัด



การทำเรือแห่งประเทศไทย

444 ถนนท่าเรือ คลองเตย กรุงเทพฯ 10110

โทรศัพท์ 0-2269-3000 โทรสาร 0-2672-7156

www.port.co.th