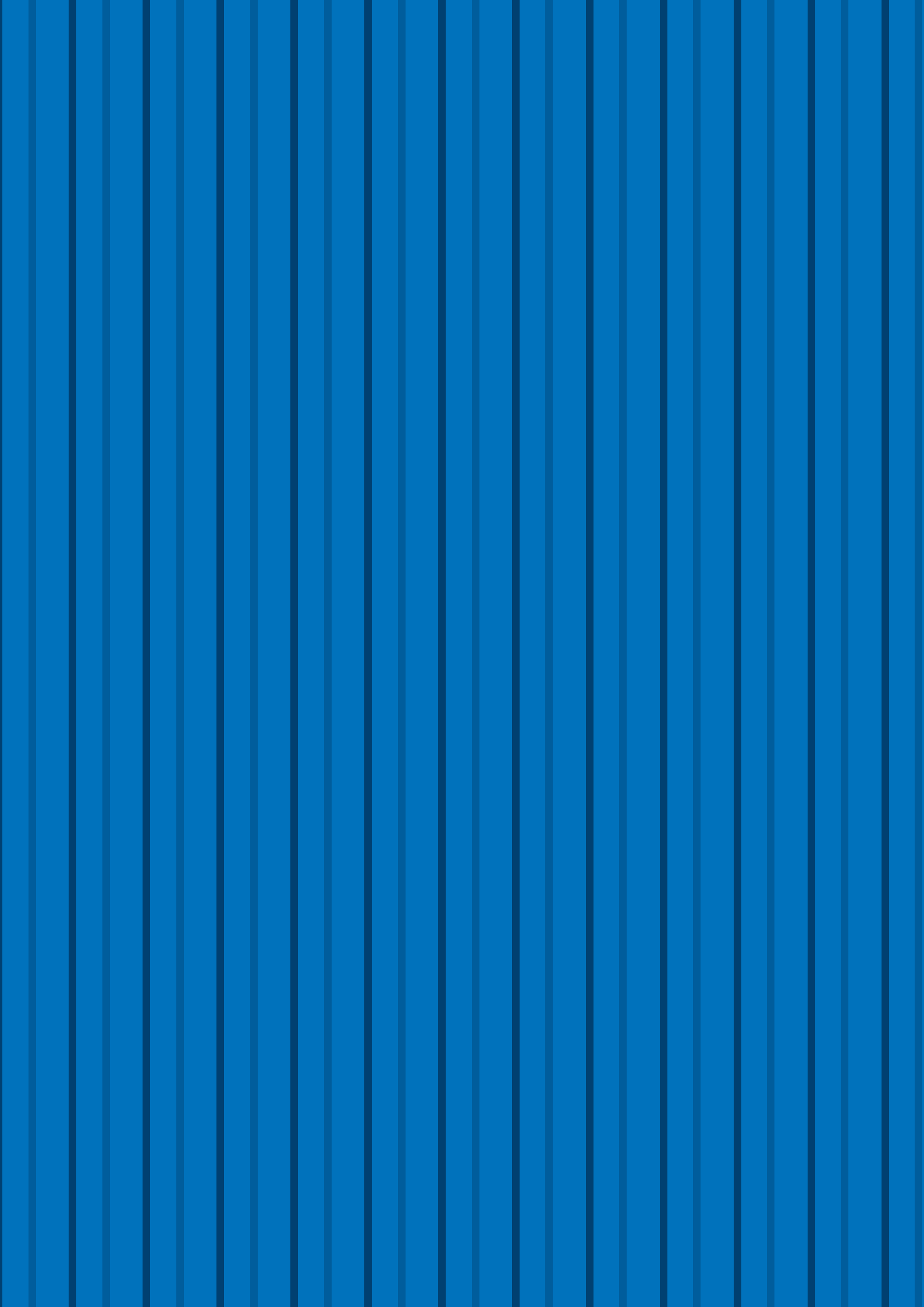




การท่าเรือแห่งประเทศไทย
PORT AUTHORITY OF THAILAND

รายงานประจำปี
2564





รากฐาน
มั่นคง

เชื่อมต่อ
ผู้ใช้บริการ

ยกระดับ
มาตรฐาน
สู่สากล

รากฐาน มั่นคง





ด้วยประสบการณ์ 70 ปี

จากการเป็นท่าเรือชั้นนำของภูมิภาคอาเซียน
สู่ความไว้วางใจในศักยภาพการให้บริการที่เป็นเลิศ
สร้างความเชื่อมั่น และความพร้อมในการแข่งขันทางธุรกิจ



มุ่งมั่นพัฒนาท่าเรือ และบุคลากร

พร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลงและการแข่งขันในเชิงธุรกิจอย่างมืออาชีพ
รวมถึงให้ความสำคัญต่อลูกค้า ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม
เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมในการพัฒนาสู่การเติบโตในธุรกิจอย่างมั่นคง และยั่งยืนร่วมกัน

ซื้อตรง ต่อผู้ใช้บริการ



ยกระดับ มาตรฐาน สู่สากล





สู่ท่าเรือชั้นนำระดับโลก

เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์สู่การค้าโลกแบบไร้รอยต่อ
สรรสร้างนวัตกรรมใหม่ๆ และพัฒนาเทคโนโลยีท่าเรือให้ทันสมัยอยู่เสมอ
มุ่งมั่นบริหารจัดการองค์กรสู่ท่าเรือมาตรฐานระดับโลก (World Class Port)



ส่วนที่

1

13

สารจากผู้บริหาร

- สารประธานกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- สารผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- นโยบายคณะกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ส่วนที่

2

19

คณะผู้บริหาร และบทบาทหน้าที่

- คณะกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนของคณะกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- ผู้บริหารระดับสูงท่าเรือแห่งประเทศไทย
- นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง
- การสรรหาผู้บริหารระดับสูง

ส่วนที่

3

49

ประวัติและการพัฒนาองค์กร

- ประวัติของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- โครงสร้างองค์กร
- บัญชีแสดงยอดอัตราค่าจ้างของพนักงานท่าเรือแห่งประเทศไทย
- ผลการดำเนินงานโครงการแผนงานกิจกรรมที่สำคัญ
- การลงทุนที่สำคัญในปัจจุบันและอนาคต
- โครงสร้างเงินทุน
- การบริหารการเงิน
- การบริหารสินทรัพย์
- การดำเนินการด้านบริหารทรัพยากรบุคคล
- การมุ่งเน้นด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า
- ท่าเรือกรุงเทพ
- ท่าเรือแหลมฉบัง
- ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน
- ท่าเรือเชียงของ
- ท่าเรือระนอง

ส่วนที่
4

93

ผลการบริหารการปฏิบัติงาน

- ผลการบริหารการปฏิบัติงาน
- การวิเคราะห์เศรษฐกิจและอุตสาหกรรมขนส่งทางน้ำและกิจการท่าเรือ
- ความร่วมมือระหว่างประเทศ
- ประมวลภาพกิจกรรมในรอบปี

ส่วนที่
5

111

การกำกับดูแลองค์กร

- นโยบายการกำกับดูแลที่ดี การท่าเรือแห่งประเทศไทย
- นโยบายและการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลที่ดี
- การบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน
- จริยธรรมและจรรยาบรรณของคณะกรรมการผู้บริหารและพนักงาน
- นโยบายการป้องกันและต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน
- ความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- นโยบายและผลการจัดการรายการที่เกี่ยวข้องกัน
- การดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540
- การจัดซื้อจัดจ้าง
- รายงานผลการดำเนินงานคณะกรรมการตรวจสอบ ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ 2564
- นโยบายการส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์และการจัดการนวัตกรรมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- นโยบายด้านการพัฒนาความยั่งยืน การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ส่วนที่
6

137

ความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ

- นโยบายการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม การท่าเรือแห่งประเทศไทย
- สรุปการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม
- ประมวลภาพกิจกรรมความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ

ส่วนที่
7

154

รายงานของผู้สอบบัญชี

- รายงานวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน ฐานะการเงิน
- รายงานความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน
- รายงานของผู้สอบบัญชี
- จบแสดงฐานะการเงิน
- จบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
- จบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
- จบกระแสเงินสด
- หมายเหตุประกอบงบการเงิน



การท่าเรือแห่งประเทศไทย
PORT AUTHORITY OF THAILAND

การท่าเรือแห่งประเทศไทย หรือ กทท. (Port Authority of Thailand : PAT) เป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งขึ้นโดยพระราชบัญญัติการท่าเรือฯ พุทธศักราช 2494 เพื่อเป็นหน่วยงานหลักด้านการขนส่งทางน้ำ มีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ ควบคุมการขนถ่ายและบรรทุกสินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบสินค้าให้แก่เจ้าของสินค้า มีบทบาทในการสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจการค้า และการเสริมสร้างศักยภาพด้านการแข่งขันของประเทศในเวทีการค้าโลก โดยมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งการท่าเรือฯ ตามพระราชบัญญัติการท่าเรือฯ พุทธศักราช 2494 มาตรา 6 ดังนี้

- 1) รับโอนกิจการท่าเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ในกรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม
- 2) ประกอบและส่งเสริมกิจการท่าเรือเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน
- 3) ดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าเรือ

นอกจากนี้การท่าเรือฯ มีอำนาจหน้าที่ภายใต้ขอบเขตแห่งวัตถุประสงค์ ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 6 และมีอำนาจในการดำเนินงานรวมถึง

- (1) สร้าง ซ่อม จัดหา จำหน่าย เช่า ให้เช่า และดำเนินงานเกี่ยวกับเครื่องใช้บริการและความสะดวกต่างๆ ของกิจการท่าเรือ
- (2) ซ่อม จัดหา เช่า ให้เช่า ถังกรรมสิทธิ์ เครื่องมือเครื่องใช้ จำหน่าย หรือดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งหาปริมาตร หรือสิ่งหาปริมาตร
- (3) กำหนดอัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือ บริการและความสะดวกต่างๆ ของกิจการท่าเรือ และออกระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว
- (4) จัดระเบียบว่าด้วยความปลอดภัย การใช้ท่าเรือ บริการและความสะดวกต่างๆ ของกิจการท่าเรือ
- (5) กู้ยืมเงิน
- (6) ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในอาณาบริเวณ
- (7) ควบคุม ปรับปรุงและให้ความสะดวกและความปลอดภัยแก่กิจการท่าเรือและการเดินเรือภายในอาณาบริเวณ
- (8) กำหนดอัตราค่าภาระต่างๆ ภายในอาณาบริเวณ
- (9) ออกพันธบัตร หรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน
- (10) จัดตั้งบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประกอบกิจการท่าเรือและกิจการอื่นภายใต้ขอบเขตแห่งวัตถุประสงค์ของการท่าเรือฯ ทั้งนี้ บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดดังกล่าว จะมีคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวเกินกว่าร้อยละสิบเก้าของทุนจดทะเบียนของบริษัทนั้นไม่ได้
- (11) เข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประโยชน์แก่กิจการของการท่าเรือฯ

วิสัยทัศน์

“มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก ด้วยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573”

ตำแหน่งเชิงกลยุทธ์ของท่าเรือภายใต้ความรับผิดชอบของการท่าเรือฯ

• ท่าเรือกรุงเทพ

เป็นท่าเรือแม่น้ำที่ได้มาตรฐานสากล บริการที่เป็นเลิศ สร้างมูลค่าเพิ่ม สนับสนุนการค้าของประเทศ

• ท่าเรือแหลมฉบัง

เป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์สู่การค้าโลกแบบไร้รอยต่อ

• ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน/ท่าเรือเชียงของ

เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่ได้มาตรฐาน

• ท่าเรือระนอง

เป็นประตูการขนส่งหลักทางฝั่งทะเลอันดามันที่ได้มาตรฐาน

ภารกิจ

- 1) พัฒนาบริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานระดับโลก (World Class Port) เพื่อสนับสนุนและเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- 2) พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) ที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจโลก
- 3) พัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ในเชิงธุรกิจ เพื่อให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม ได้รับผลตอบแทนในอัตราที่เหมาะสม และเป็นส่วนสนับสนุนการเติบโตขององค์กร
- 4) พัฒนาองค์กรให้มีสมรรถนะสูง เพื่อสนับสนุนการบริการและการดำเนินงานที่เป็นเลิศ
- 5) สร้างความนิยมและการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและชุมชนโดยรอบต่อการดำเนินกิจการท่าเรือ และบทบาทความสำคัญในการพัฒนาประเทศ เพื่อสร้างการเติบโตและความเป็นอยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืน

ค่านิยม

“ยึดมั่นธรรมาภิบาล บริการด้วยใจ สร้างสรรค์สิ่งใหม่ ใส่ใจสิ่งแวดล้อม พร้อมร่วมมือเพื่อองค์กร”

ยุทธศาสตร์

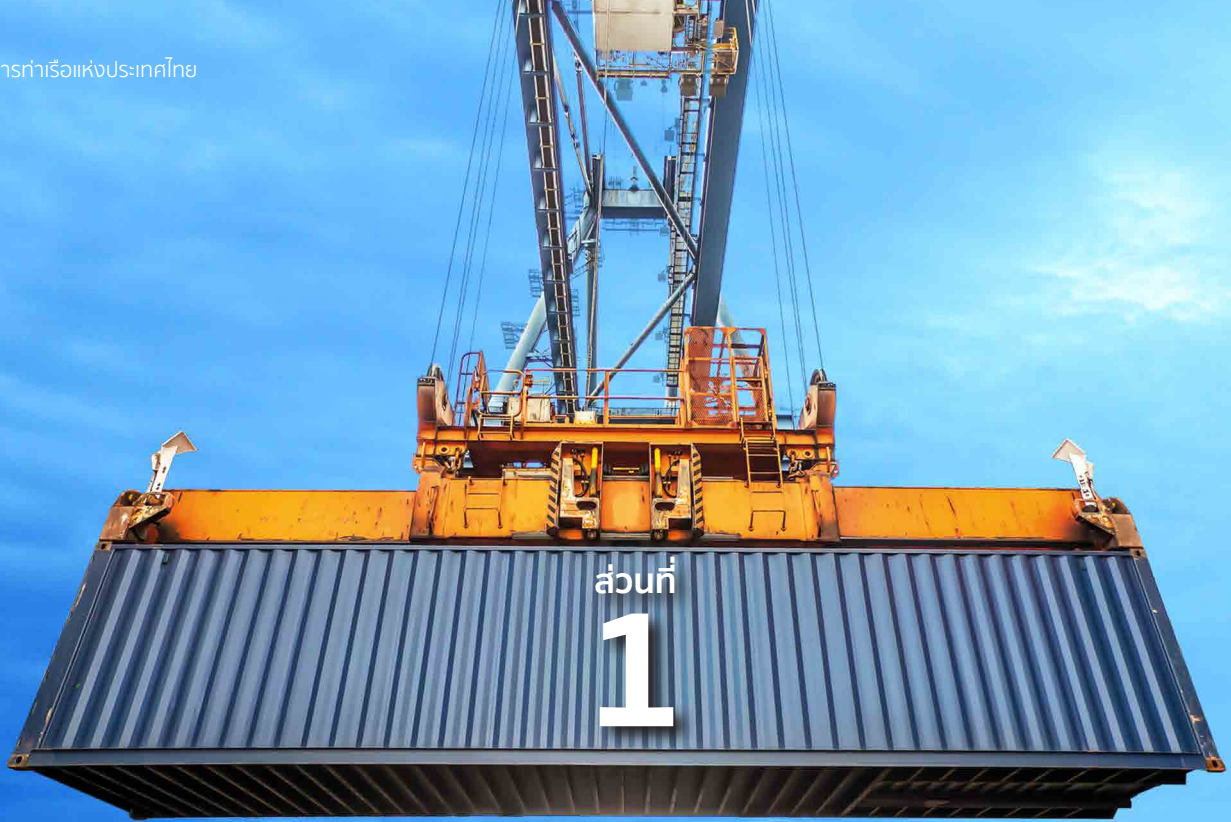
- ยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาบริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานในระดับโลก (World Class Port)
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนาสู่การเป็นประตูการค้าหลักและศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Gateway & Intermodal Transport)
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนาสินทรัพย์ในเชิงธุรกิจเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม (Assets Management)
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนาการให้บริการและกระบวนการทำงานสู่การเป็นองค์กรสมรรถนะสูง (Best in Class of Services and Operations) เพื่อสร้างความนิยมและการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

หน้าที่ความรับผิดชอบ

มีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ ควบคุมการขนถ่ายและบรรจุสินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบสินค้าให้แก่เจ้าของสินค้า ตลอดจนร่วมมือและประสานงานกับส่วนราชการและท่าเรือต่างประเทศ รวมทั้งพัฒนาและปรับปรุงกิจการท่าเรือให้เจริญก้าวหน้า ทันสมัยตามสภาวะเศรษฐกิจ มีส่วนร่วมในการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และการเสริมสร้างศักยภาพด้านการแข่งขันของประเทศในเวทีโลก

Vision : To be World Class Port with Excellent Logistics Services for Sustainable Growth in 2030
“มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก ด้วยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573”
คำนิยาม : ยึดกับบรรณานุกรม บริการด้วยใจ สร้างสรรค์สิ่งใหม่ ใส่ใจสิ่งแวดล้อม พร้อมร่วมมือเพื่อองค์กร

ภารกิจที่ 1 : พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานระดับโลก (World Class Port) เพื่อสนับสนุนและเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	ภารกิจที่ 2 : พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนผ่านรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) ที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจโลก	ภารกิจที่ 3 : พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้สามารถรองรับการเติบโตของเศรษฐกิจได้อย่างยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาและบริหารจัดการท่าเรือให้มีมาตรฐานในระดับโลก (World Class Port)	ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนาสู่การเป็นประตูการค้าหลักและศูนย์กลางการเปลี่ยนผ่านรูปแบบการขนส่ง (Gateway & Intermodal Transport)	ยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้สามารถรองรับการเติบโตของเศรษฐกิจได้อย่างยั่งยืน
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : เป็นท่าเรือที่มีมาตรฐานในระดับโลก ด้วยการพัฒนาบริการโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกท่าเรือที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพเทียบท่าระดับมาตรฐานสากล เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานธุรกิจหลักให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน กลยุทธ์ที่ 1 : พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานในระดับโลก สนับสนุนการดำเนินงานธุรกิจหลักให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : พัฒนาระบบการเปลี่ยนผ่านรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) ที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในและภายนอกประเทศ (Transit & Transshipment) โดยมุ่งลดต้นทุนโลจิสติกส์ในห่วงโซ่อุปทานและเพิ่มประสิทธิภาพด้านการนำเข้าส่งออก กลยุทธ์ที่ 2 : พัฒนาระบบการบริการลูกค้าและธุรกิจที่เกี่ยวข้องที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ สนับสนุนการดำเนินงานท่าเรือและพัฒนาประเทศ	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : เพิ่มผลตอบแทนและรายได้จากสินทรัพย์ต่างๆ ของการท่าเรือ ที่สามารถก่อให้เกิดรายได้ พร้อมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้เงินลงทุน เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานขององค์กร กลยุทธ์ที่ 3 : พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้สามารถรองรับการเติบโตของเศรษฐกิจได้อย่างยั่งยืน
ภารกิจที่ 4 : พัฒนาระบบการให้บริการให้มีสมรรถนะสูง เพื่อสนับสนุนการบริการและการดำเนินงานที่เป็นเลิศ	ภารกิจที่ 5 : สร้างความนิยมและการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและชุมชนโดยรอบต่อการดำเนินงานท่าเรือและบทบาทความสำคัญในการพัฒนาประเทศ เพื่อสร้างการเติบโตและความเป็นอยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืน	
ยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนาระบบการให้บริการและกระบวนการทำงานสู่การเป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพ (Best in Class of Services and Operations)	ยุทธศาสตร์ที่ 5 : พัฒนาระบบการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ	
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : พัฒนาระบบการให้บริการที่มีประสิทธิภาพเทียบเคียงมาตรฐานการให้บริการชั้นนำ เพื่อให้บริการแก่ลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย - การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการในระบบโลจิสติกส์ - การบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล - การบริหารจัดการทางการเงินที่มีประสิทธิภาพ - การสร้างเครือข่ายและพันธมิตรทางธุรกิจที่สนับสนุนการดำเนินงานท่าเรือ - การสร้างเครือข่ายและพันธมิตรทางธุรกิจที่สนับสนุนการดำเนินงานท่าเรือ - การสร้างเครือข่ายและพันธมิตรทางธุรกิจที่สนับสนุนการดำเนินงานท่าเรือ	ยุทธศาสตร์ที่ 6 : พัฒนาระบบการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ	
กลยุทธ์ที่ 4 : พัฒนาระบบการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ	กลยุทธ์ที่ 5 : พัฒนาระบบการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ	
กลยุทธ์ที่ 4 : พัฒนาระบบการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ	กลยุทธ์ที่ 6 : พัฒนาระบบการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ	
กลยุทธ์ที่ 4 : พัฒนาระบบการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ	กลยุทธ์ที่ 7 : พัฒนาระบบการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ	
กลยุทธ์ที่ 4 : พัฒนาระบบการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ	กลยุทธ์ที่ 8 : พัฒนาระบบการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ	



ส่วนที่
1

สารจากผู้บริหาร



สารประธาน กรรมการ การทำเรือ แห่งประเทศไทย

“

โครงข่ายเชื่อมโยง
(Logistics Chain)
ระหว่างท่าเรือ และ
ส่งเสริมการขนส่ง
ต่อเนื่องหลายรูปแบบ
ซึ่งนับเป็นรูปแบบ
การขนส่งสินค้าที่มี
ความสำคัญต่อการขับเคลื่อน
เศรษฐกิจและการค้าของ
ประเทศและในระดับโลก

”



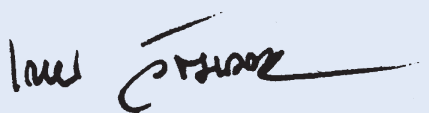


การท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศและภายในประเทศ ดำเนินการตามนโยบายรัฐบาล และกระทรวงคมนาคม โดยมีหน้าที่บริหารและพัฒนาท่าเรือให้เป็นโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ที่สำคัญ เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างยั่งยืน ร่วมทุนกับภาครัฐ ภาคเอกชน ในกิจการท่าเรือและกิจการที่เกี่ยวข้อง พัฒนาระบบการขนส่งและการขนถ่ายสินค้าให้มีโครงข่ายเชื่อมโยง (Logistics Chain) ระหว่างท่าเรือ และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งนับเป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าที่มีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการค้าของประเทศและในระดับโลก

คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้กำกับดูแลการท่าเรือฯ โดยกำหนดนโยบาย และมีแนวทางในการมุ่งเน้นการบริหารงานอย่างมีธรรมาภิบาล พัฒนาการดำเนินงานและรูปแบบการให้บริการ มีการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้ง สร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ตลอดจนเพิ่มศักยภาพและยกระดับมาตรฐานให้เทียบเท่าท่าเรือชั้นนำของโลก นอกจากนี้ ยังให้ความสำคัญกับการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และชุมชนโดยรอบการท่าเรือฯ เพื่อสร้างการเติบโตและความเป็นอยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืน

ปีงบประมาณ 2564 เป็นปีที่มีความท้าทายสำหรับการท่าเรือฯ เนื่องจากเป็นช่วงที่ได้รับผลกระทบต่อเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) รวมถึงมีความเปลี่ยนแปลงของการดำเนินธุรกิจ แต่ด้วยศักยภาพและความพร้อมในด้านต่างๆ และความมุ่งมั่นตั้งใจในการดำเนินกิจการของการท่าเรือฯ รวมไปถึงความร่วมมือร่วมใจของทุกภาคส่วน ทำให้การท่าเรือฯ ผ่านวิกฤตดังกล่าวมาได้ และยังคงสามารถรักษาระดับผลประกอบการไว้ได้ใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา

ในนามของคณะกรรมการการท่าเรือฯ ขอขอบคุณผู้บริหาร พนักงาน ตลอดจนผู้ให้บริการ และผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน ที่ได้สนับสนุนการดำเนินงานของการท่าเรือฯ ด้วยดีเสมอมา และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความร่วมมืออันดีเช่นนี้ตลอดไป

พลเรือเอก 
(โสภณ วัฒนบงคกุล)

ประธานกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

สาร
ผู้อำนวยการ
การทำเรือ
แห่งประเทศไทย

“

ตอบสนองต่อลูกค้าด้วยการ
ให้บริการอย่างครบวงจร
ยกระดับการให้บริการสู่มาตรฐาน
ท่าเรือระดับโลกโดยได้นำเทคโนโลยี
ดิจิทัลต่างๆ มาใช้ในการพัฒนา
การให้บริการ อาทิ การเชื่อมโยง
ระบบประตูดิจิทัล และระบบ
Port Community System

”





การท่าเรือแห่งประเทศไทย ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ในปี 2564 ที่ผ่านมา แม้จะต้องเผชิญกับวิกฤตการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่ส่งผลกระทบต่อการทำงาน การดำเนินชีวิต การทำงาน และภาวะเศรษฐกิจในทุกมิติ การท่าเรือฯ ยังคงมุ่งมั่น ร่วมกันผลักดันภารกิจ แผนงาน และโครงการต่างๆ ให้สามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ตามยุทธศาสตร์ และยังคงดำเนินการให้บริการอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้มีผลประกอบการที่ดี สามารถเยียวยาผู้ประกอบการและผู้ให้บริการที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตการณ์ดังกล่าว ให้เกิดความพึงพอใจได้เป็นอย่างดี

การท่าเรือฯ พร้อมก้าวสู่การพัฒนาเพื่อทันกับโลกดิจิทัลที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว นำมาซึ่งการปรับเปลี่ยนการให้บริการให้เป็นไปตามเป้าหมายและวิสัยทัศน์ที่วางไว้ เพื่อเป็นท่าเรือที่ทันสมัย สะดวก รวดเร็ว และรองรับต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจและความต้องการในอนาคต เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือและเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าไปยังการขนส่งรูปแบบอื่นๆ สร้างการเจริญเติบโตสำหรับการแข่งขันของธุรกิจการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ สามารถตอบสนองต่อลูกค้าด้วยการให้บริการอย่างครบวงจร ยกกระดับการให้บริการสู่มาตรฐานท่าเรือระดับโลกโดยได้นำเทคโนโลยีดิจิทัลต่างๆ มาใช้ในการพัฒนาการให้บริการ อาทิ การเชื่อมโยงระบบประตูอัตโนมัติ และระบบ Port Community System เพื่อสามารถบูรณาการการให้บริการในรูปแบบท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ (e-Port) ที่ท่าเรือกรุงเทพ อีกทั้งยังได้นำระบบบริหารจัดการท่าเทียบเรือตู้สินค้า (Container Terminal Management System : CTMS) มาใช้ เพื่อเพิ่มความมั่นใจในประสิทธิภาพการให้บริการ และยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการพัฒนาโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ที่รองรับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development : EEC) และโครงการพัฒนาศักยภาพท่าเรือระนองเพื่อรองรับโครงการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) ตามนโยบายของรัฐบาลอย่างยั่งยืน ในส่วนของการพัฒนาและใช้ประโยชน์พื้นที่ท่าเรือกรุงเทพตามแผนพัฒนาผังแม่บทท่าเรือกรุงเทพ ก็ได้จัดทำโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตยเป็น Smart Community พร้อมสร้างอาชีพและโอกาสทางธุรกิจให้แก่คนในชุมชนควบคู่กันไป และยังเกิดประโยชน์ร่วมกันกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ขยายกิจการเพิ่มการลงทุนและเพิ่มมูลค่า (Value Added) ในการบริการเสมอมา เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ และเกิดประโยชน์สูงสุดทั้งต่อส่วนรวมและประเทศชาติ

โอกาสนี้ ผมขอขอบคุณคณะกรรมการการท่าเรือฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกท่าน ที่ทุ่มเท ร่วมคิด และขับเคลื่อนไปสู่การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง และขอบคุณหน่วยงานต่างๆ ตลอดจนผู้เกี่ยวข้อง คู่ค้าที่ร่วมกันช่วยเหลือ ให้การสนับสนุน และฝ่าฟันเผชิญห้วงวิกฤตของเศรษฐกิจไปด้วยกันได้เป็นอย่างดี เพื่อเศรษฐกิจไทยก้าวไกลสู่เศรษฐกิจโลก

เรือโก 

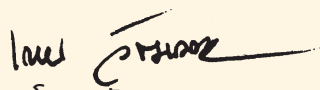
(กมลศักดิ์ พสภประยูร)

ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

นโยบายคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2564

มุ่งเน้นให้เกิดการบริหารงานองค์กรอย่างมีธรรมาภิบาล พัฒนาการดำเนินงานและรูปแบบการให้บริการโดยการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้เพื่อให้เกิดการพัฒนาและเติบโตอย่างยั่งยืน ตลอดจนเพิ่มศักยภาพและยกระดับมาตรฐานให้เทียบเท่าท่าเรือชั้นนำของโลก รวมทั้งลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวมโดยมีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ ดังนี้

- บริหารงานโดยยึดหลักการกำกับดูแลที่ดีตามมาตรฐานสากล มีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงขององค์กร
- พัฒนาและขยายขีดความสามารถท่าเรือแหลมฉบังรองรับการเติบโตของประเทศ สนับสนุนนโยบายรัฐบาลในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ให้สามารถเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งอย่างไร้รอยต่อ (Seamless Connectivity) เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ
- พัฒนาสู่การเป็น Smart Port เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานและยกระดับการให้บริการให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยได้มาตรฐานสากล
- พัฒนาท่าเรือภูมิภาคให้เป็นประตูการค้าหลัก สนับสนุนการค้าการลงทุนกับกลุ่มประเทศ BIMSTEC และ GMS รวมทั้งส่งเสริมการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC)
- พัฒนาธุรกิจท่าเรือบก (Dry Port) ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือขนส่งสินค้าในประเทศและระหว่างประเทศ
- บริหารและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ให้เกิดมูลค่าเพิ่ม สร้างรายได้เปรียบในเชิงธุรกิจต่อองค์กร ตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อยกระดับการให้บริการ รวมทั้งการบริหารจัดการสู่มาตรฐานสากล และการเป็นองค์กรชั้นนำ
- พัฒนาส่งเสริมบุคลากรให้เกิดความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ เพื่อมุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้และนวัตกรรม
- พัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมในการดำเนินงานเชิงรุก เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงและการแข่งขันในเชิงธุรกิจ
- การให้ความสำคัญต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน และพัฒนาคุณภาพชีวิตของสังคมให้ดีขึ้นและเติบโตอย่างยั่งยืน

พลเรือเอก 
(โสภณ วัฒนมมงคล)

ประธานกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ส่วนที่
2

คณะผู้บริหาร
และบทบาทหน้าที่



คณะกรรมการ การทำเรือ แห่งประเทศไทย



พลเรือเอก โสภณ วัฒนมงคล

ประธานกรรมการ

อายุ 63 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 9 ตุลาคม 2501

ตำแหน่งปัจจุบัน

ข้าราชการบำนาญ

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2563

- ที่ปรึกษาพิเศษด้านโครงการพัฒนาศนามบินอยู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก

วุฒิการศึกษา

- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการอบรม

- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 20/2558
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 55 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

ประสบการณ์การทำงาน

- รองผู้บัญชาการทหารเรือ
- ประธานคณะที่ปรึกษากองทัพเรือ
- ที่ปรึกษาพิเศษกองทัพเรือ
- รองเสนาธิการทหารเรือ
- เจ้ากรมส่งกำลังบำรุงทหารเรือ

ความรู้ความชำนาญ

- คมนาคมและการขนส่ง

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)

- คมนาคมและการขนส่ง

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกันของกรรมการการทำเรือฯ

ไม่มี



นายภุชเว สิมลี

กรรมการ

อายุ 62 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 26 มิถุนายน 2502

ตำแหน่งปัจจุบัน

ข้าราชการบำนาญ

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2563

- กรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- กรรมการการบินพลเรือน (กปร.)

วุฒิการศึกษา

- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาผู้นำทางสังคมธุรกิจและการเมือง มหาวิทยาลัยรังสิต
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ประวัติการอบรม

- หลักสูตรนักบริหารระดับกลาง รุ่นที่ 6/2541 กรมโยธาธิการและผังเมือง
- หลักสูตรนักปกครองระดับสูง (นปส.) รุ่นที่ 54/2553 สถาบันดำรงราชานุภาพ วิทยาลัยมหาดไทย กระทรวงมหาดไทย
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 53 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูงการบริหารงานภาครัฐและกฎหมายมหาชน รุ่นที่ 9/2552 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรศึกษาดูงาน การออกแบบการใช้งานและการบำรุงรักษาทางลอดและทางต่างระดับ ประเทศนอร์เวย์ ปี 2539
- หลักสูตรการบริหารสำหรับผู้บังคับบัญชาระดับกลาง รุ่นที่ 18/2533 กรมโยธาธิการ
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 149 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Ethical Leadership Program (ELP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ประสบการณ์การทำงาน

- อธิบดีกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม
- รองปลัดกระทรวงคมนาคม
- ผู้ตรวจราชการ กระทรวงคมนาคม
- รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม
- ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างทาง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม
- ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 5 กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านวิศวกรรมศาสตร์ (โยธา)
- ด้านการบริหารองค์การภาครัฐ

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขาบริหารจัดการภาครัฐ
- สาขาวิศวกรรม

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ประจำปี 2561 (ครั้งที่ 1)

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการท่าเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกันของกรรมการการท่าเรือฯ

ไม่มี



พลตำรวจโท เจริญวิทย์ ศรีวนิชย์

กรรมการ

อายุ 61 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 6 กันยายน 2503

ตำแหน่งปัจจุบัน

ข้าราชการบำนาญ

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2563

-

วุฒิการศึกษา

- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาสารคาม
- รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต (รปบ.ตร.) นักเรียนนายร้อยตำรวจ (นรต.) รุ่นที่ 36 โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 186/2021 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ 22/2560 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 58/2558 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูง การเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูง (ปปร.) รุ่นที่ 14/2553 สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์การทำงาน

- ผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 4
- รองผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 4
- ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดมหาสารคาม
- รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเลย

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อความสงบเรียบร้อยของสังคม ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)
 - ด้านการบริหารตำรวจ และกระบวนการยุติธรรม
- ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกันของกรรมการการทำเรือฯ

ไม่มี



นายนิทร แก่นหิรัญ

กรรมการ

อายุ 62 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 16 สิงหาคม 2502

ตำแหน่งปัจจุบัน

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2563

- กรรมการในคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- กรรมการการบินพลเรือน

วุฒิการศึกษา

- นิติศาสตร์บัณฑิต สาขาวิชากฎหมาย มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการอบรม

- หลักสูตรหลักกณิธิธรรมเพื่อประชาธิปไตย (นธป.) รุ่นที่ 8/2562 สถาบันวิทยาลัยศาลรัฐธรรมนูญ
- หลักสูตรพัฒนาการเมืองและการเลือกตั้งระดับสูง (พตส.) รุ่นที่ 6/2558 สถาบันพัฒนาการเมืองและการเลือกตั้ง

ประสบการณ์การทำงาน

- กรรมการในคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- หัวหน้าสำนักกฎหมาย พัฒนานิติธรรม
- กรรมการบริหาร บริษัท อเบอร์-แอลไอเอ็ม จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท บางกอกเทคโนโลยีวิศวกรรมและธุรกิจ จำกัด
- กรรมการ บริษัท พีอีเอ เอ็นคอม อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
- กรรมการการบินพลเรือน

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านกฎหมาย และการตรวจสอบการทุจริตในองค์กร
- ด้านการจัดซื้อจัดจ้างพัสดุภาครัฐ

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)

- ด้านกฎหมายปกครอง กฎหมายการเมือง และพระราชบัญญัติทุจริตประพฤติมิชอบ

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการท่าเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกันของกรรมการการท่าเรือฯ

ไม่มี



นายวุฒิไกร ลีวีระพันธุ์

กรรมการ

อายุ 55 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 15 กันยายน 2509

ตำแหน่งปัจจุบัน

อธิบดีกรมทรัพย์สินทางปัญญา กระทรวงพาณิชย์
การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ
และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2563

- กรรมการระบบการชำระเงิน ธนาคารแห่งประเทศไทย
- กรรมการคุ้มครองข้อมูลเครดิต ธนาคารแห่งประเทศไทย
- กรรมการศูนย์ส่งเสริมศิลปาชีพระหว่างประเทศ (องค์การมหาชน)
- กรรมการ บริษัท อ้อยและน้ำตาลไทย จำกัด

วุฒิการศึกษา

- Master of Science in Administration, Boston University, USA
- รัฐศาสตรบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 295/2020 สถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD)
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและการพาณิชย์ (TEPCoT) รุ่นที่ 12/2562 สถาบันวิทยาการการค้า มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 23/2559
- หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์การป้องกันและปราบปรามการทุจริตระดับสูง (นยปส.) รุ่นที่ 5/2557 สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 57/2557 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรการบริหารงานภาครัฐและกฎหมายมหาชน รุ่นที่ 8/2551 สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์การทำงาน

- อธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงพาณิชย์ สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์
- ที่ปรึกษาการพาณิชย์ สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์
- ผู้อำนวยการสถาบันกรมพระจันทบุรีนฤนาถ สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์
- ผู้อำนวยการกองพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านเศรษฐกิจการค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ
- ด้านการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพให้กับผู้ประกอบการไทยสามารถแข่งขันได้ในเวทีการค้าระหว่างประเทศ

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)

- พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์
- การบริหารจัดการฐานข้อมูล

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกันของกรรมการการทำเรือฯ

ไม่มี



นายจิรุตม์ วิศาลจิตร

กรรมการ

อายุ 56 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 22 สิงหาคม 2508

ตำแหน่งปัจจุบัน

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม
การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ
และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2563

- ประธานกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

วุฒิการศึกษา

- Master of Public Administration (MPA), National University of San Diego, USA
- รัฐศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการอบรม

- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงขององค์กรกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน รุ่นที่ 22 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน (วพน.) รุ่นที่ 14/2562 สถาบันวิทยาการพลังงาน
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 25/2560
- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ 20/2559 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม
- หลักสูตรประกาศนียบัตรนักบริหารการยุติธรรมทางปกครองระดับสูง (บยป.) รุ่นที่ 6/2558 วิทยาลัยการยุติธรรมทางปกครอง สำนักงานศาลปกครอง
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 56 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูง การเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูง (ปปร.) รุ่นที่ 16/2555 สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์การทำงาน

- รองปลัดกระทรวงคมนาคม
- หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
- อธิบดีกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
- รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

ความชำนาญ

- ด้านกฎหมายการขนส่ง
- ด้านการจัดระเบียบรถโดยสารสาธารณะ
- ด้านการบริหารจัดการสถานีขนส่งผู้โดยสาร
- ด้านการบริหารจัดการด้านการคมนาคมทางบก
- ด้านการจัดกาขนส่งระหว่างประเทศ
- ด้านการวางแผนกลยุทธ์
- ด้านการบริหารงบประมาณ
- ด้านการบริหารจัดการด้านการขนส่งทางน้ำ
- ด้านการประชาสัมพันธ์

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขากฎหมาย
- สาขาคมนาคมและการขนส่ง
- สาขาบริหารทรัพยากรบุคคล

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ประจำปี 2561 (ครั้งที่ 1)

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการท่าเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกันของกรรมการการท่าเรือฯ

ไม่มี



นายสมศักดิ์ ห่มม่วง

กรรมการ

อายุ 62 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 2 เมษายน 2502

ตำแหน่งปัจจุบัน

ที่ปรึกษา บริษัท พุงคาฮาเบอร์ จำกัด (มหาชน)

ข้าราชการบำนาญ

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2563

-

วุฒิการศึกษา

- รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการบริหารจัดการสาธารณะ (Public Affairs) คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- เศรษฐศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 2) สาขาเศรษฐศาสตร์ ระหว่างประเทศ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Corporate Governance for Executives (CGE) รุ่นที่ 16/2020 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL) รุ่นที่ 21/2020 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน รุ่นที่ 17/2560 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 220/2016 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Maritime Transport Management ปี 2531 สถาบัน WES (BELGIUM) ราชอาณาจักรเบลเยียม
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (นบส.) ปี 2552 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรประกาศนียบัตรกฎหมายมหาชน รุ่นที่ 13/2545 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประสบการณ์การทำงาน

- ประธานกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย
- อธิบดีกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม
- รองปลัดกระทรวงคมนาคม
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านเศรษฐกิจ
- ด้านการเงินและการบริหารจัดการสาธารณะ (Public Affairs)

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขาระบบขนส่งและคลังสินค้า (Logistics)
- สาขาคมนาคมทางน้ำ

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจเพิ่มเติม ประจำปี 2559 (ครั้งที่ 1)

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกันของกรรมการการทำเรือฯ

ไม่มี



นายวรพจน์ เอี่ยมรักษา

กรรมการ

อายุ 63 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 13 กันยายน 2501

ตำแหน่งปัจจุบัน

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2563

- อดีตที่ปรึกษา บริษัท Ship Expert Technology Co.ltd.

วุฒิการศึกษา

- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- นิติศาสตรบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการอบรม

- หลักสูตรทักษะการคิดแบบนักบริหารมืออาชีพ รุ่นที่ 3/2551 มหาวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์ร่วมกับกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ณ ประเทศไทย และประเทศญี่ปุ่น
- หลักสูตรการบริหารองค์การภาครัฐยุคใหม่ พ.ศ. 2550 ธนาคารกรุงเทพ (จำกัด) มหาชน
- หลักสูตร MINI MASTER OF PUBLIC AND PRIVATE MANAGEMENT (MINI MPPM) รุ่นที่ 3
- หลักสูตรการพัฒนาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน พ.ศ. 2548 สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- หลักสูตรนักปกครองระดับสูง รุ่นที่ 45/2547 สถาบันดำรงราชานุภาพ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย
- หลักสูตรเจ้าหน้าที่บริหารงานการเงินและบัญชีของส่วนราชการ รุ่นที่ 62/ 2547 กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง
- หลักสูตรนายอำเภอ รุ่นที่ 44/2540 วิทยาลัยการปกครอง
- หลักสูตร CIVIL AID SERVICE พ.ศ. 2533 เขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน

ประสบการณ์การทำงาน

- ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านพัฒนาระบบมาตรฐานและแผนพัฒนาท้องถิ่น กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย
- ผู้ตรวจราชการกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย
- เลขานุการกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย
- ผู้ตรวจราชการกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย
- ผู้อำนวยการกองคลัง กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการเงิน
- ด้านงบประมาณ
- ด้านกฎหมาย

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการท่าเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกันของกรรมการการท่าเรือฯ

ไม่มี



นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่

กรรมการ

อายุ 60 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 27 ตุลาคม 2504

ตำแหน่งปัจจุบัน

หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง
การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ
และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2563

- กรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย
- กรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- กรรมการธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย

วุฒิการศึกษา

- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- เศรษฐศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- Postgraduate Diploma in Information Management (University of Strathclyde) ประเทศอังกฤษ

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 298/2563 สถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 29/2562
- หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์การป้องกันและปราบปรามการทุจริตระดับสูง (นยปส.) รุ่นที่ 8/2560 วิทยาลัยนักบริหาร ป.ป.ช. สถาบันการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สัญญา ธรรมศักดิ์
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (นบส. 2) รุ่นที่ 7/2558 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 56 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ 17/2555 วิทยาลัยการยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูงผู้นำที่มีวิสัยทัศน์ (นบส.1) รุ่นที่ 45/2548 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน

ประสบการณ์การทำงาน

- ผู้ตรวจราชการ กระทรวงการคลัง
- ที่ปรึกษาด้านพัฒนาระบบการเงินการคลัง กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง
- รองอธิบดีกรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง
- ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการเงินการคลัง
- ด้านการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ
- ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขากฎหมาย
- สาขาการเงิน

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ประจำปี 2563 ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

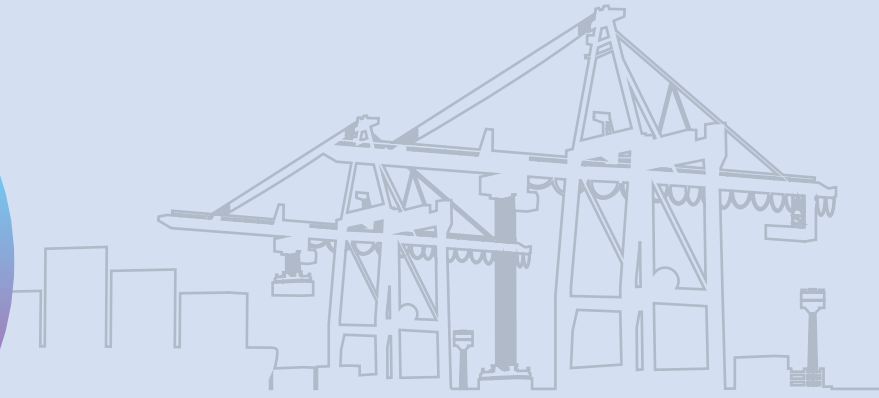
ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกันของกรรมการการทำเรือฯ

ไม่มี

หมายเหตุ: ดำรงตำแหน่งถึงวันที่ 26 พฤศจิกายน 2563

บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบ ของคณะกรรมการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย



คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้รับการแต่งตั้งจากคณะรัฐมนตรีตามพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 22 (แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติ การท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2499) ประกอบด้วย ประธานกรรมการหนึ่งคน กรรมการอื่นไม่น้อยกว่าหกคนแต่ไม่เกินสิบคน ซึ่งอย่างน้อยจะต้องเป็นผู้มีความรู้และจัดเจนเกี่ยวกับท่าเรือหนึ่งคน และเกี่ยวกับการเศรษฐกิจหรือการคลังหนึ่งคน มีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 29

คณะกรรมการการท่าเรือฯ เป็นกลุ่มผู้แทนผู้ถือหุ้นภาครัฐที่ได้รับการสรรหาและคัดเลือกจากผู้มีความพร้อมทั้งด้านคุณสมบัติ คุณวุฒิ ทักษะความรู้และความสามารถที่เพียงพอต่อการขับเคลื่อนการท่าเรือฯ ให้เกิดการเติบโตได้อย่างยั่งยืนตามแนวทางที่ผู้ถือหุ้นภาครัฐกำหนด ด้วยความสำคัญดังกล่าว คณะกรรมการการท่าเรือฯ จึงมีบทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบที่จะต้องมุ่งมั่นพัฒนาตนเองให้เกิดความเชี่ยวชาญในธุรกิจการจัดการท่าเรือและการขนส่งทางน้ำ รวมถึงยึดถือปฏิบัติตนตามแนวทางที่ดีที่กรรมการรัฐวิสาหกิจพึงปฏิบัติ โดยบทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบที่สำคัญ ได้แก่ การมีส่วนร่วมในการกำหนดทิศทางและพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนวิสาหกิจ และแผนปฏิบัติการประจำปีของการท่าเรือฯ การจัดตั้งคณะอนุกรรมการต่างๆ เพื่อสนับสนุนการทำหน้าที่ของคณะกรรมการการท่าเรือฯ การเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการอย่างเต็มศักยภาพ การประเมินตนเองของคณะกรรมการการท่าเรือฯ และคณะอนุกรรมการ เพื่อนำผลประเมินไปกำหนด

ค่าตอบแทนและพัฒนาตนเองอย่างเป็นระบบ การเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการท่าเรือฯ ทั้งกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่และคณะกรรมการทั้งคณะ การประเมินผลการดำเนินงานของผู้อำนวยการการท่าเรือฯ และผู้บริหารระดับสูง 2 ระดับรองจากผู้อำนวยการการท่าเรือฯ และการวางแผนสืบทอดตำแหน่งผู้อำนวยการการท่าเรือฯ และผู้บริหารระดับสูงอย่างครบถ้วนชัดเจน และการกำกับดูแลให้การท่าเรือฯ ปฏิบัติได้ตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

1. หน้าที่และความรับผิดชอบตามแนวปฏิบัติที่ดีด้านบทบาทของคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง ปี 2562)

1.1 กำหนดทิศทาง นโยบาย และเข้าร่วมจัดทำแผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการประจำปีของการท่าเรือฯ และให้ความเห็นชอบก่อนเริ่มปีบัญชีถัดไปอย่างน้อยหนึ่งเดือน

1.2 กำกับดูแล และเสริมสร้างมาตรฐานของระบบควบคุมภายใน ระบบตรวจสอบภายใน ระบบบริหารความเสี่ยง ระบบการบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล และระบบบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและแนวทางที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลังให้การยอมรับ เพื่อให้ระบบงานสามารถสนับสนุนประสิทธิภาพการปฏิบัติงานและตรวจติดตามให้การดำเนินงานโดยรวมเกิดความโปร่งใส และเป็นไปตามหลักจริยธรรมที่กำหนด

1.3 ติดตามผลการดำเนินงานด้านการเงินและไม่ใช้การเงินอย่างสม่ำเสมออย่างน้อยเป็นรายไตรมาส และกำกับให้รายงานผลการดำเนินงานต่างๆ ที่นำเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ มีคุณภาพเพียงพอ เพื่อประกอบการตัดสินใจโดยสะท้อนสาระสำคัญ ได้แก่ บทวิเคราะห์และสรุปผลการดำเนินงานเปรียบเทียบกับเป้าหมายและผลการดำเนินงานในปีที่ผ่านมา สาเหตุที่ส่งผลให้ผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ปัญหา/อุปสรรค รวมถึงแนวทางแก้ไขปัญหา/อุปสรรค ที่เป็นทางเลือกเพื่อนำเสนอแก่คณะกรรมการการท่าเรือฯ อย่างครบถ้วน โดยไม่แทรกแซงการตัดสินใจและการบริหารงานของฝ่ายบริหาร

1.4 ประเมินผลการดำเนินงานของผู้อำนวยการการท่าเรือฯ และผู้บริหารระดับสูง 2 ระดับ รองจากผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เป็นประจำทุกปี

1.5 เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ อย่างสม่ำเสมอทุกเดือน โดยปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มศักยภาพ ทั้งการมอบข้อสังเกตและข้อเสนอแนะอย่างมีสาระสำคัญ แสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระด้วยความทุ่มเท ซื่อสัตย์ รอบคอบ และระมัดระวัง โดยคำนึงถึงประโยชน์ของผู้ถือหุ้นภาครัฐ และประเทศเป็นที่ตั้ง

1.6 กำกับให้การท่าเรือฯ มีระบบการกำกับดูแลที่ดี สอดคล้องตามมาตรฐานสากล รวมถึงหลักการและแนวปฏิบัติที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง ให้การยอมรับ

1.7 จัดให้การท่าเรือฯ มีแนวปฏิบัติเพื่อบริหารจัดการกิจการโดยมุ่งตอบสนองต่อความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มของการท่าเรือฯ อย่างสมดุล เท่าเทียม และเป็นธรรม

1.8 จัดให้มีการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศของการท่าเรือฯ อย่างถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส และทันกาล

1.9 ประเมินและพัฒนาคณะกรรมการการท่าเรือฯ และกรรมการใหม่ อย่างต่อเนื่องทุกปี

1.10 ส่งเสริมและนำแนวคิดด้านการบริหารจัดการนวัตกรรม มาปฏิบัติจนทำให้การท่าเรือฯ เกิดความยั่งยืนอย่างสมดุลคู่กับระบบเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของประเทศ

2. การประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ

คณะกรรมการการท่าเรือฯ กำหนดแนวทางการประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมุ่งให้กรรมการโดยรวมสามารถปฏิบัติหน้าที่และแสดงความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ได้อย่างเป็นอิสระ และเต็มศักยภาพ ด้วยความทุ่มเท ซื่อสัตย์ รอบคอบ ระมัดระวัง และคำนึงถึงประโยชน์ขององค์กร ประเทศ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นที่ตั้ง ซึ่งสามารถสรุปแนวทางการประชุมของคณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้ดังนี้

2.1 การจัดให้มีปฏิทินกำหนดการประชุมล่วงหน้าของคณะกรรมการการท่าเรือฯ โดยระบุวัน เดือน ปี ในแต่ละครั้งการประชุมอย่างชัดเจน และมีความถี่อย่างน้อยเป็นรายเดือนนำเสนอแก่คณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อให้สามารถเข้าร่วมได้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์

2.2 กรรมการการท่าเรือฯ ให้ความสำคัญในการเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มีอัตราการเข้าประชุมโดยรวมของคณะกรรมการการท่าเรือฯ ครบถ้วนเกินกว่าร้อยละ 80 ต่อครั้งการประชุมของคณะกรรมการการท่าเรือฯ

2.3 ประธานกรรมการการท่าเรือฯ ร่วมหารือกับผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เพื่อกำหนดวาระการประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ ที่ครบถ้วนและสามารถติดตามผลการดำเนินงานทั้งด้านการเงิน และไม่ใช้การเงินได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันกาล โดยวาระประชุมดังกล่าวจะนำเสนอแก่คณะกรรมการการท่าเรือฯ เฉลี่ย 7 วันล่วงหน้าก่อนการประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ

2.4 คณะกรรมการการท่าเรือฯ ปฏิบัติตามวาระการประชุมที่ได้กำหนดและแจ้งคณะกรรมการการท่าเรือฯ ไว้ล่วงหน้า โดยไม่มีการเพิ่ม ถอน เลื่อน หรือเวียนข้อสัถยาบัน นอกจากนั้นยังกำหนดให้ไม่มีการขอสัถยาบันที่อาจทำให้การปฏิบัติงานของคณะกรรมการ และฝ่ายบริหารไม่สอดคล้องตามหลักการกำกับดูแลที่ดีที่เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป

2.5 การส่งเสริมให้กรรมการสามารถเข้าถึงข้อมูลทั้งด้านการเงิน และไม่ใช้การเงินที่จำเป็นต่อการกำกับการท่าเรือฯ ได้โดยสะดวกและคล่องตัว ซึ่งข้อมูลต่างๆ ต้องมีความถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ แม่นยำ ทันกาล โปร่งใส ตรวจสอบได้ และเพียงพอต่อการนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจอย่างรอบคอบและระมัดระวัง ซึ่งแหล่งข้อมูลต่างๆ

ครอบคลุมทั้งแหล่งข้อมูลเชิงเอกสาร แหล่งข้อมูลดิจิทัล และจากบุคคล/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบุคคลผู้ให้ข้อมูลต้องชี้แจงและนำเสนอข้อมูลอย่างครบถ้วนและถูกต้องตามแนวปฏิบัติที่ดีอย่างไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ทั้งนี้ในกรณีที่เป็น คณะกรรมการการท่าเรือฯ อาจจัดให้มีการขอความเห็นที่เป็นอิสระจากที่ปรึกษาหรือผู้เชี่ยวชาญภายนอกได้ตามความเหมาะสม ภายใต้งบประมาณและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของการท่าเรือฯ

2.6 การส่งเสริมให้คณะกรรมการแสดงความคิดเห็นได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยจัดส่งเอกสารประกอบการประชุมล่วงหน้าแก่คณะกรรมการอย่างรวดเร็วเฉลี่ย 7 วัน ก่อนการประชุมคณะกรรมการ เพื่อให้คณะกรรมการได้ทำความเข้าใจก่อนแสดงความคิดเห็น มอบข้อสังเกตและข้อเสนอแนะรวมถึงลงมติได้อย่างถูกต้อง โดยระหว่างการประชุม ประธานกรรมการการท่าเรือฯ จะส่งเสริมให้กรรมการแสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ และคำนึงถึงประโยชน์ของผู้ถือหุ้น ภาครัฐ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ที่เกี่ยวข้องอย่างสมดุล โปร่งใส และเป็นธรรม

2.7 คณะกรรมการดูแลให้มีระบบการบันทึกายงานการประชุม ให้งานการประชุมมีความถูกต้องและครบถ้วน สำหรับการประชุมคณะกรรมการ และการประชุมคณะอนุกรรมการต่างๆ

2.8 คณะกรรมการมีนโยบายที่จะให้กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร มีโอกาสที่จะประชุมระหว่างกันเองตามความจำเป็น เพื่ออภิปรายเกี่ยวกับการดำเนินงานของการท่าเรือฯ โดยไม่มีกรรมการที่เป็นผู้บริหารและฝ่ายบริหารร่วมด้วย และแจ้งให้ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ ทราบถึงผลการประชุม

คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้แต่งตั้งกรรมการการท่าเรือฯ ให้ร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการและอนุกรรมการชุดต่างๆ เพื่อช่วยในการกำกับดูแลการดำเนินงานของการท่าเรือฯ ดังนี้

คณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบตามหลักเกณฑ์ที่คณะรัฐมนตรีและกระทรวงการคลังกำหนด (ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 10 ของระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐบาล พ.ศ. 2555)

คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องที่นำเสนอคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1. สนับสนุนการปฏิบัติงานของคณะกรรมการการท่าเรือฯ ในการวางนโยบายและควบคุมดูแลการท่าเรือฯ ให้เป็นไปตามเป้าหมาย นโยบาย กลยุทธ์ และแผนธุรกิจที่การท่าเรือฯ กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพ ถูกต้องตามข้อกำหนด กฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงให้เป็นไปตามแผนงานที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ เห็นชอบ
2. พิจารณากลั่นกรองและเสนอความเห็นเรื่องที่น่าสนใจคณะกรรมการการท่าเรือฯ
3. พิจารณากลั่นกรองและเสนอความเห็นแก่คณะกรรมการการท่าเรือฯ ในการอนุมัติจัดซื้อจัดจ้างตามอำนาจและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
4. พิจารณากลั่นกรองแผนธุรกิจและแผนงานของการท่าเรือฯ หรือแผนงานอื่นๆ ที่เสนอ ขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการการท่าเรือฯ
5. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ มอบหมาย
6. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจง ให้ข้อมูล หรือข้อเสนอแนะ และขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น

คณะกรรมการสรรหาผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่สรรหาบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์เหมาะสมที่จะเป็นผู้ดำเนินการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาตามพระราชบัญญัติ คุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

คณะอนุกรรมการพิจารณาจัดทำสัญญาจ้างและกำหนดค่าตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่พิจารณาจัดทำสัญญาจ้าง และกำหนดค่าตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการการท่าเรือฯ และเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาก่อนเสนอกระทรวงการคลัง ให้ความเห็นชอบตามมาตรา 8 จัตวา แห่งพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

คณะอนุกรรมการพิจารณาแผนงานและประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำเนินการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาแผนงานที่ผู้ดำเนินการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ แล้วนำผลการพิจารณาเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ ให้ความเห็นชอบต่อไป
2. กำหนดรายละเอียด หลักเกณฑ์ และวิธีการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำเนินการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ
3. ประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำเนินการท่าเรือฯ ให้เป็นไปตามสัญญาจ้าง หลักเกณฑ์ และวิธีการที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้ให้ความเห็นชอบ ก่อนเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาต่อไป
4. พิจารณาการปรับเพิ่มค่าตอบแทนคงที่และการจ่ายค่าตอบแทนพิเศษประจำปี ตามผลประกอบการของการท่าเรือฯ และผลการประเมิน เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณานุมัติ

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาและอนุมัติกรอบนโยบายการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในและกรอบนโยบายการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการท่าเรือฯ
2. พิจารณาวางกฎบัตรเพื่อการบูรณาการกับคณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ของการท่าเรือฯ
3. พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง แผนดำเนินงานการบริหารความเสี่ยง แผนดำเนินงานการควบคุมภายใน และแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการท่าเรือฯ
4. กำกับและประเมินประสิทธิภาพการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน และการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการท่าเรือฯ ให้เป็นไปตามนโยบายการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในของการท่าเรือฯ และนโยบายการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการท่าเรือฯ
5. กำหนดแนวทางในการจัดทำ ทบทวนแผนยุทธศาสตร์ของการท่าเรือฯ
6. พิจารณากลับกรองแผนวิสาหกิจ แผนงาน โครงการ และแผนปฏิบัติการของการท่าเรือฯ ก่อนเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อพิจารณา
7. ติดตามความคืบหน้าของผลการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจของการท่าเรือฯ เพื่อให้เป็นไปตามทิศทางยุทธศาสตร์ที่กำหนด
8. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานได้ตามความจำเป็น
9. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจง ให้ข้อมูล คำปรึกษา หรือข้อเสนอแนะ และขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น
10. รายงานผลการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในของการท่าเรือฯ และการดำเนินการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการท่าเรือฯ พร้อมความเห็นเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบ ตามระยะเวลาที่เหมาะสม
11. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ มอบหมาย

คณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีและความรับผิดชอบ ต่อสังคมของการกำรเรือแ่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาให้ความเห็นชอบนโยบายและคู่มือการกำกับดูแลที่ดีของการกำรเรือฯ นโยบายและคู่มือด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการของการกำรเรือฯ นโยบายและคู่มือการป้องกันและต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบของการกำรเรือฯ และคู่มือจริยธรรมของการกำรเรือฯ เสนอคณะกรรมการกำรเรือฯ เพื่อทราบก่อนเริ่มปีงบประมาณ

2. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนงานด้านกำกับดูแลที่ดีของการกำรเรือฯ ระยะยาว และแผนปฏิบัติการประจำปี แผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการของการกำรเรือฯ ระยะยาว และแผนปฏิบัติการประจำปี แผนงานด้านต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบของการกำรเรือฯ ระยะยาว และแผนปฏิบัติการประจำปี เสนอคณะกรรมการกำรเรือฯ เพื่อทราบก่อนเริ่มปีงบประมาณ

3. ติดตามและรายงานผลการดำเนินงานของการกำรเรือฯ ให้เป็นไปตามนโยบายและแนวทางการกำกับดูแลที่ดี และให้บรรลุผลสำเร็จตามแผนงานด้านการกำกับดูแลที่ดีของการกำรเรือฯ แผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการของการกำรเรือฯ และแผนงานด้านต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบของการกำรเรือฯ เสนอคณะกรรมการกำรเรือฯ เพื่อทราบเป็นรายไตรมาส

4. ส่งเสริมให้คณะกรรมการกำรเรือฯ ผู้บริหาร และพนักงานมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการของการกำรเรือฯ อย่างต่อเนื่อง

5. ปฏิบัติงานร่วมกับคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน เพื่อบูรณาการการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลที่ดี (Governance) การบริหารจัดการความเสี่ยง (Risk) และการกำกับให้ปฏิบัติได้ตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับ (Compliance) (Governance Risk Management and Compliance : GRC)

6. พิจารณาแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงาน เพื่อกำหนดที่สนับสนุนงานด้านกำกับดูแลที่ดี ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการด้านต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบได้ตามความเหมาะสม

7. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการกำรเรือฯ มอบหมายที่เกี่ยวกับงานด้านการกำกับดูแลที่ดี งานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการและงานด้านการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ

คณะกรรมการบริหารจัดการความรู้ เทคโนโลยีและนวัตกรรมของการกำรเรือแ่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. กำหนดนโยบาย และแนวทางการดำเนินงานด้านการจัดการความรู้ เทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมของการกำรเรือฯ

2. กำกับดูแลการจัดทำและปรับปรุงแผนปฏิบัติการดิจิทัลของการกำรเรือฯ ให้เกิดความสอดคล้องและสนับสนุนยุทธศาสตร์ตามแผนวิสาหกิจของการกำรเรือฯ แผนคมนาคมดิจิทัลของกระทรวงคมนาคม และแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนนโยบายของรัฐบาลที่เกี่ยวข้อง

3. กำกับดูแลการจัดทำและปรับปรุงแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการ การจัดการความรู้และนวัตกรรมของการกำรเรือฯ

4. กำกับดูแลธรรมาภิบาลในการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของการกำรเรือฯ (IT Governance)

5. กำกับดูแลการบริหารความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ (Information Security Management) ของการกำรเรือฯ

6. กำกับดูแลการบริหารจัดการการใช้ทรัพยากรด้านการจัดการความรู้ เทคโนโลยีดิจิทัล และนวัตกรรมของการกำรเรือฯ อย่างเหมาะสม (Resource Optimization Management)

7. ติดตามผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการการจัดการความรู้ นวัตกรรม และการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการดิจิทัล

8. ส่งเสริม สนับสนุน พัฒนา ยกระดับการจัดการความรู้ เทคโนโลยีดิจิทัล และนวัตกรรมของการกำรเรือฯ

9. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงาน ได้ตามความจำเป็น

10. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจง ให้ข้อมูล คำปรึกษา หรือข้อเสนอแนะ และขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น

11. รายงานผลการดำเนินงานเสนอคณะกรรมการกำรเรือฯ เพื่อทราบตามระยะเวลาที่เหมาะสม

คณะอนุกรรมการทรัพยากรบุคคลของการท่าเรือ- แห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. ให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านทรัพยากรบุคคลของการท่าเรือฯ
2. พิจารณาแผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล ก่อนเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ
3. จัดระบบทดแทนและหลักเกณฑ์ในการขึ้นสู่ระดับผู้บริหาร
4. ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลด้านทรัพยากรบุคคลตามที่ได้รับมอบหมาย จากคณะกรรมการการท่าเรือฯ

คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ของการท่าเรือ- แห่งประเทศไทย

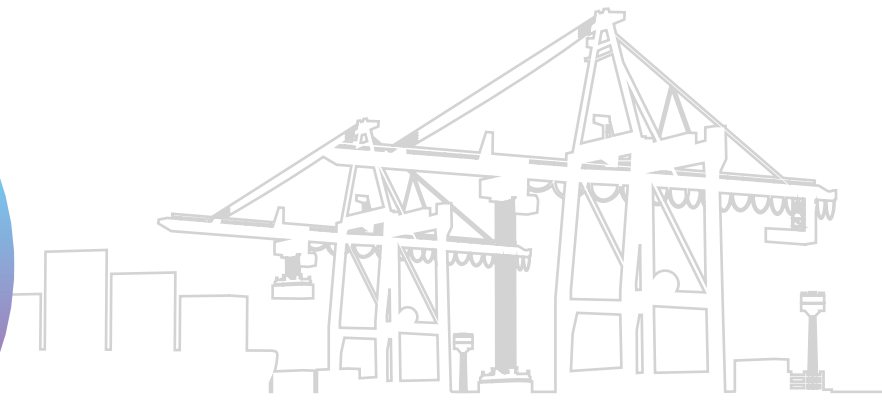
มีอำนาจหน้าที่ ตามมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543

คณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและสัญญาของ คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. ให้คำปรึกษา แนะนำ และพิจารณากลับกรองงานด้านกฎหมาย ร่างข้อบังคับ ร่างระเบียบ ร่างสัญญา รวมทั้งพิจารณาปัญหาข้อกฎหมาย และข้อสัญญาแก่คณะกรรมการการท่าเรือฯ
2. เชิญบุคคลหรือเรียกให้พนักงานของการท่าเรือฯ มาให้ข้อมูล ความเห็น ข้อเสนอแนะ ข้อกฎหมาย หรือขอเอกสารใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการการท่าเรือฯ
3. เชิญผู้เชี่ยวชาญ หรือผู้ทรงคุณวุฒิภายนอกมาให้คำปรึกษาแนะนำได้ตามความเหมาะสม
4. แต่งตั้งคณะทำงานขึ้นมาช่วยดำเนินงานตามความเหมาะสม
5. จัดทำกฎบัตรด้านกฎหมายและสัญญา ให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบในการดำเนินงานของการท่าเรือฯ โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการท่าเรือฯ และมีการสอบทานตามความเหมาะสมของกฎบัตรดังกล่าวอย่างน้อยปีละครั้ง
6. ให้เลขานุการ จัดส่งรายงานการประชุมให้สำนักเลขานุการคณะกรรมการการท่าเรือฯ และเลขานุการของคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อรายงานการดำเนินการเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ
7. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่ประธานกรรมการการท่าเรือฯ มอบหมาย

นโยบาย และการจ่าย ค่าตอบแทน ของคณะกรรมการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย



การจ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมให้แก่คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการชุดย่อย เป็นไปตามหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจที่คณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจกระทรวงการคลังกำหนด และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2562 โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ค่าตอบแทนรายเดือน

ประธานกรรมการรัฐวิสาหกิจ ได้รับค่าตอบแทนเป็น 2 เท่าของกรรมการรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

- ประธานกรรมการฯ ได้รับเดือนละ 20,000 บาท
- กรรมการฯ ได้รับเดือนละ 10,000 บาท

ทั้งนี้กรณีที่กรรมการรัฐวิสาหกิจดำรงตำแหน่งไม่เต็มเดือน ให้จ่ายค่าตอบแทนรายเดือนตามสัดส่วนระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง

2. เบี้ยประชุมกรรมการ

2.1 การจ่ายเบี้ยประชุม ให้รัฐวิสาหกิจจ่ายเบี้ยประชุมให้กับกรรมการที่เข้าร่วมประชุมเป็นรายครั้งเดือนละ 1 ครั้ง โดยให้ประธานในที่ประชุมในอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 25 ของเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ

- ประธานกรรมการฯ ได้รับเดือนละ 25,000 บาท
- กรรมการฯ ได้รับเดือนละ 20,000 บาท

ทั้งนี้กรณีมีเหตุผลสมควร อาจพิจารณาจ่ายเบี้ยประชุมได้เกินกว่า 1 ครั้งต่อเดือน แต่ต้องไม่เกิน 15 ครั้งต่อปี

2.2 การจ่ายค่าเบี้ยประชุมกรรมการในคณะกรรมการชุดย่อย/คณะอนุกรรมการ/คณะทำงานอื่น ให้ได้รับเบี้ยประชุมเป็นรายครั้ง ในอัตรา 0.5 เท่าของเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจเฉพาะกรรมการที่มาประชุม ทั้งนี้ให้กรรมการรัฐวิสาหกิจได้รับเบี้ยประชุมคณะกรรมการชุดย่อย/คณะอนุกรรมการ/คณะทำงานอื่น รวมแล้วไม่เกิน 2 คณะ คณะละไม่เกิน 1 ครั้งต่อเดือน

- ประธานกรรมการฯ ได้รับเดือนละ 12,500 บาท
- กรรมการฯ ได้รับเดือนละ 10,000 บาท

3. โบนัส

การจ่ายค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินตามระบบประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ หัวข้อการจ่ายโบนัสคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ เพื่อสร้างแรงจูงใจ พิจารณาจากกำไรสุทธิ และคะแนนประเมินผลรัฐวิสาหกิจ ตามหลักเกณฑ์ที่กระทรวงการคลังกำหนด

ทั้งนี้ให้ประธานกรรมการและรองประธานกรรมการได้รับโบนัสมากกว่ากรรมการ ร้อยละ 25 และร้อยละ 12.5 ตามลำดับ และในบัญชีรัฐวิสาหกิจใดที่กรรมการรัฐวิสาหกิจนั้นขาดประชุมเกินกว่า 3 เดือน ให้จ่ายโบนัสตามหลักเกณฑ์ ดังนี้

1. ขาดการประชุมเกินกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 6 เดือน ให้จ่ายโบนัสลดลงร้อยละ 25
2. ขาดการประชุมเกินกว่า 6 เดือน แต่ไม่เกิน 9 เดือน ให้จ่ายโบนัสลดลงร้อยละ 50
3. ขาดการประชุมเกินกว่า 9 เดือนขึ้นไป ให้จ่ายโบนัสลดลงร้อยละ 75

การประชุมคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ในปีงบประมาณ 2564

มีการประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ จำนวน 15 ครั้ง (ตุลาคม 2563 - กันยายน 2564)

ลำดับ	รายชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม	ค่าเบี้ยประชุม (บาท)
1.	พลเรือเอก โสภณ วัฒนมงคล	15	375,000
2.	นายกฤษฎเทพ สิมลี	13	260,000
3.	พลตำรวจโท เจริญวิทย์ ศรีวินิชย์	13	260,000
4.	นายชนินทร์ แก่นหิรัญ	15	300,000
5.	นายวุฒิไกร ลีวีระพันธุ์	14	280,000
6.	นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	13	260,000
7.	นายสมศักดิ์ ห่มม่วง	15	300,000
8.	นายวรพจน์ เอี่ยมรักษา	15	300,000
9.	นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่	1	20,000
รวม			2,355,000

หมายเหตุ - แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่นในคณะกรรมการการท่าเรือฯ ตั้งแต่วันที่ 24 ธันวาคม 2562

- เดือนมีนาคม เดือนสิงหาคม และเดือนกันยายน 2564 มีการประชุมเดือนละ 2 ครั้ง

- กรรมการลำดับที่ 9 นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่ ลาออกตั้งแต่วันที่ 27 พฤศจิกายน 2563

ผู้บริหาร ระดับสูง การทำเรือ แห่งประเทศไทย



เรือโก กมลศักดิ์ พรหมประยูร
ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย

อายุ 59 ปี 10 เดือน
วัน/เดือน/ปีเกิด 13 พฤศจิกายน 2504
วันที่ดำรงตำแหน่ง 25 ก.พ. 2562

ประวัติการศึกษา

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

ประวัติการทำงาน

9 มี.ค. 2547	นักบริหาร 13 ท่าเรือกรุงเทพ
20 ม.ค. 2548	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการท่า ท่าเรือกรุงเทพ
1 ม.ค. 2551	นักบริหาร 15 ประจำผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
30 มี.ค. 2553	รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ
28 ธ.ค. 2554	นักบริหาร 16 ประจำผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
1 ต.ค. 2555	รองผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย สายวิศวกรรม
1 ต.ค. 2557	รองผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ
25 ก.พ. 2562	ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย



ร้อยตำรวจตรี มนต์รี ฤกษ์จำเนียร ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

อายุ 57 ปี 4 เดือน

วัน/เดือน/ปีเกิด 27 พฤษภาคม 2507

วันที่ดำรงตำแหน่ง 1 ต.ค. 2558

ประวัติการศึกษา

- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรคณิศร โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

13 ก.พ. 2540	ผู้อำนวยการกองการช่าง ท่าเรือแหลมฉบัง
9 มี.ค. 2547	นักบริหาร 13 ท่าเรือแหลมฉบัง
1 ต.ค. 2553	ผู้ช่วยผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
1 ต.ค. 2555	รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
1 ต.ค. 2558	ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
1 มี.ค. 2562	รองผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย สายวิศวกรรม
1 เม.ย. 2563	ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง



เรือโท ดร.ชำนาญ ไชยฤทธิ์ รองผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ

อายุ 57 ปี 8 เดือน

วัน/เดือน/ปีเกิด 3 มกราคม 2507

วันที่ดำรงตำแหน่ง 1 ต.ค. 2559

ประวัติการศึกษา

- ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซีย
- การจัดการภาครัฐและภาคเอกชนมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรคณิศร โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

1 ต.ค. 2554	รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานสนับสนุน ท่าเรือกรุงเทพ
28 ธ.ค. 2554	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานสนับสนุน ท่าเรือกรุงเทพ
31 ก.ค. 2555	รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ
1 ต.ค. 2559	ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ
1 พ.ย. 2560	นักบริหาร 16 ประจำผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย
1 มี.ค. 2562	รองผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ



นางอณณา พรหมประยูร
รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล

อายุ 58 ปี 4 เดือน
วัน/เดือน/ปีเกิด 15 มิถุนายน 2506
วันที่ดำรงตำแหน่ง 1 มี.ค. 2562



ร้อยตำรวจตรี รณัน อัมพะวะพะลิน
รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายวิศวกรรม

อายุ 58 ปี
วัน/เดือน/ปีเกิด 12 กันยายน 2506
วันที่ดำรงตำแหน่ง 1 มี.ค. 2562

ประวัติการศึกษา

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

ประวัติการทำงาน

- 6 มิ.ย. 2551 ผู้อำนวยการสำนักเลขานุการคณะกรรมการ
การท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 30 มี.ค. 2553 ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน
- 31 ก.ค. 2555 ผู้ตรวจการ
ประจำผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 1 ต.ค. 2556 ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน
- 1 มี.ค. 2562 นักบริหาร 16
ประจำผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 1 เม.ย. 2563 รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล
(ลาออกตามโครงการร่วมใจจากองค์กร เมื่อวันที่ 1 เม.ย. 2564)

ประวัติการศึกษา

- รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรรณนาวิญ โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

- 12 มี.ค. 2555 รองผู้อำนวยการฝ่ายการร่อนน้ำ
สายวิศวกรรม
- 1 ต.ค. 2556 ผู้อำนวยการฝ่ายการร่อนน้ำ
สายวิศวกรรม
- 1 ต.ค. 2557 ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายวิศวกรรม
- 1 มี.ค. 2562 รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล
- 1 เม.ย. 2563 รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายวิศวกรรม



นายอังกร ล้วนประพันธ์
นักบริหาร 16
ประจำผู้อำนวยการการทำเรือแข่งประเทศไทย

อายุ 60 ปี 7 เดือน
 วัน/เดือน/ปีเกิด 2 กุมภาพันธ์ 2504
 วันที่ดำรงตำแหน่ง 1 มี.ค. 2562



เรือโท ยุทธนา โบกขาว
รองผู้อำนวยการการทำเรือแข่งประเทศไทย
สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร

อายุ 56 ปี 3 เดือน
 วัน/เดือน/ปีเกิด 21 มิถุนายน 2508
 วันที่ดำรงตำแหน่ง 1 มี.ค. 2562

ประวัติการศึกษา

- บริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการทำงาน

18 ธ.ค. 2551 ผู้อำนวยการสำนักบัญชี
 ฝ่ายการเงินและบัญชี
 สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน
 28 ธ.ค. 2554 ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี
 สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน
 1 ต.ค. 2558 ผู้ช่วยผู้อำนวยการการทำเรือแข่งประเทศไทย
 สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน
 1 มี.ค. 2562 รองผู้อำนวยการการทำเรือแข่งประเทศไทย
 สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร
 1 เม.ย. 2563 นักบริหาร 16
 ประจำผู้อำนวยการการทำเรือแข่งประเทศไทย

ประวัติการศึกษา

- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรคนาวิน โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

10 ต.ค. 2556 ผู้อำนวยการสำนักปฏิบัติการ
 ทำเรือแหลมฉบัง
 1 ต.ค. 2558 ผู้ช่วยผู้อำนวยการทำเรือแหลมฉบัง
 1 พ.ย. 2560 รองผู้อำนวยการทำเรือแหลมฉบัง
 1 มี.ค. 2562 ผู้อำนวยการทำเรือแหลมฉบัง
 1 เม.ย. 2563 รองผู้อำนวยการการทำเรือแข่งประเทศไทย
 สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร



นายบัณฑิต สาครวีตะ
ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ

อายุ 59 ปี 11 เดือน
วัน/เดือน/ปีเกิด 15 ตุลาคม 2504
วันที่ดำรงตำแหน่ง 1 เม.ย. 2563



ร้อยตำรวจโท ประจักษ์ ศรีวรรณะ
ผู้ช่วยผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายตรวจสอบ

อายุ 60 ปี
วัน/เดือน/ปีเกิด 22 กันยายน 2504
วันที่ดำรงตำแหน่ง 1 ต.ค. 2558

ประวัติการศึกษา

- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาเทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ประวัติการทำงาน

10 ต.ค. 2556	รองผู้อำนวยการฝ่ายบริการท่าและเครื่องมือทุ่นแรงท่าเรือกรุงเทพ
1 ต.ค. 2558	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการท่าและเครื่องมือทุ่นแรงท่าเรือกรุงเทพ
1 มี.ค. 2562	รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
1 เม.ย. 2563	ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ

ประวัติการศึกษา

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพหุคลินิก โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

12 ก.พ. 2551	รองผู้อำนวยการฝ่ายการร่อนน้ำท่าเรือกรุงเทพ
28 ธ.ค. 2554	ผู้ตรวจการประจำผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย
31 ก.ค. 2555	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลสายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน
1 ต.ค. 2555	นักบริหาร 14
	ประจำผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย
1 ต.ค. 2558	ผู้ช่วยผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย
	สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ
1 มี.ค. 2562	ผู้ช่วยผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย
	สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล
1 พ.ค. 2563	ผู้ช่วยผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย
	สายตรวจสอบ



เรือโก ภูมิ แสงคำ
รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ

อายุ 56 ปี 9 เดือน
วัน/เดือน/ปีเกิด 18 ธันวาคม 2507
วันที่ดำรงตำแหน่ง 1 ต.ค. 2558



เรือเอก รุจน์ สุขปรีดี
รองผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล

อายุ 57 ปี 4 เดือน
วัน/เดือน/ปีเกิด 9 พฤษภาคม 2507
วันที่ดำรงตำแหน่ง 1 พ.ค. 2564

ประวัติการศึกษา

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรคนาวิน โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

- 17 ส.ค. 2555 รองผู้อำนวยการฝ่ายบริการท่าและเครื่องมือทุ่นแรงท่าเรือกรุงเทพ
- 1 ต.ค. 2556 ผู้อำนวยการฝ่ายบริการท่าและเครื่องมือทุ่นแรงท่าเรือกรุงเทพ
- 1 ต.ค. 2558 รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
- 1 พ.ย. 2560 รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ
- 1 มี.ค. 2562 ผู้ช่วยผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทยสายตรวจสอบ
- 1 พ.ค. 2563 รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ

ประวัติการศึกษา

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรคณิน โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

- 22 ต.ค. 2553 รองผู้อำนวยการฝ่ายบริการท่าและเครื่องมือทุ่นแรงท่าเรือกรุงเทพ
- 31 ก.ค. 2555 ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานสนับสนุนท่าเรือกรุงเทพ
- 1 ต.ค. 2559 ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้าท่าเรือกรุงเทพ
- 1 มี.ค. 2562 รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ
- 1 พ.ค. 2563 ผู้ช่วยผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทยสายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล
- 1 พ.ค. 2564 รองผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทยสายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล



นายเรืองศักดิ์ บำเน็จพันธุ์
 ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
 สายวิศวกรรม

อายุ 58 ปี 9 เดือน
 วัน/เดือน/ปีเกิด 22 ธันวาคม 2505
 วันที่ดำรงตำแหน่ง 1 มี.ค. 2562

ประวัติการศึกษา

- วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิทยาการคอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยรังสิต
- เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการทำงาน

10 ก.ย. 2553	รองผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ สายพัฒนาองค์กรและเทคโนโลยีสารสนเทศ
1 ต.ค. 2554	รองผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ สายวิศวกรรม
1 ต.ค. 2556	ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ สายวิศวกรรม
1 มี.ค. 2562	ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย สายวิศวกรรม



นายอภิเสถ พงษ์สุวรรณ
 ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
 สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร

อายุ 57 ปี 4 เดือน
 วัน/เดือน/ปีเกิด 30 พฤษภาคม 2507
 วันที่ดำรงตำแหน่ง 1 มี.ค. 2562

ประวัติการศึกษา

- บริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- วิทยาลัยการทัพเรือ รุ่นที่ 50

ประวัติการทำงาน

10 ต.ค. 2556	รองผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบ สายตรวจสอบ
30 ม.ค. 2558	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบ สายตรวจสอบ
1 มี.ค. 2562	ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร



นายสมชาย เหมทอง

ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ

อายุ 59 ปี 10 เดือน

วัน/เดือน/ปีเกิด 18 พฤศจิกายน 2504

วันที่ดำรงตำแหน่ง 1 มี.ค. 2562

ประวัติการศึกษา

- วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการทำงาน

- | | |
|---------------|--|
| 12 มี.ค. 2555 | ผู้อำนวยการสำนักท่าเรือภูมิภาค
สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ |
| 10 ต.ค. 2556 | รองผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
และบริหารสินทรัพย์ สายบริหารสินทรัพย์
และพัฒนาธุรกิจ |
| 1 ต.ค. 2559 | ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
และบริหารสินทรัพย์ สายบริหารสินทรัพย์
และพัฒนาธุรกิจ |
| 1 มี.ค. 2562 | ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ |



เรือเอก กานต์ เบนะรุจิ

รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

อายุ 58 ปี 6 เดือน

วัน/เดือน/ปีเกิด 31 มีนาคม 2506

วันที่ดำรงตำแหน่ง 1 พ.ค. 2563

ประวัติการศึกษา

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรคณิศร โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

- | | |
|--------------|--|
| 10 ต.ค. 2556 | รองผู้อำนวยการฝ่ายการร่อนน้ำ
สายวิศวกรรม |
| 1 ต.ค. 2557 | ผู้อำนวยการฝ่ายการร่อนน้ำ
สายวิศวกรรม |
| 1 ต.ค. 2559 | ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานสนับสนุน
ท่าเรือกรุงเทพ |
| 1 มี.ค. 2562 | ผู้อำนวยการฝ่ายบริการท่าและเครื่องมือทุ่นแรง
ท่าเรือกรุงเทพ |
| 1 พ.ค. 2563 | รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง |



ร้อยตำรวจโท ชัยชาญ ชูทอง
 ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
 สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล

อายุ 58 ปี 8 เดือน

วัน/เดือน/ปีเกิด 1 กุมภาพันธ์ 2506

วันที่ดำรงตำแหน่ง 1 พ.ค. 2564

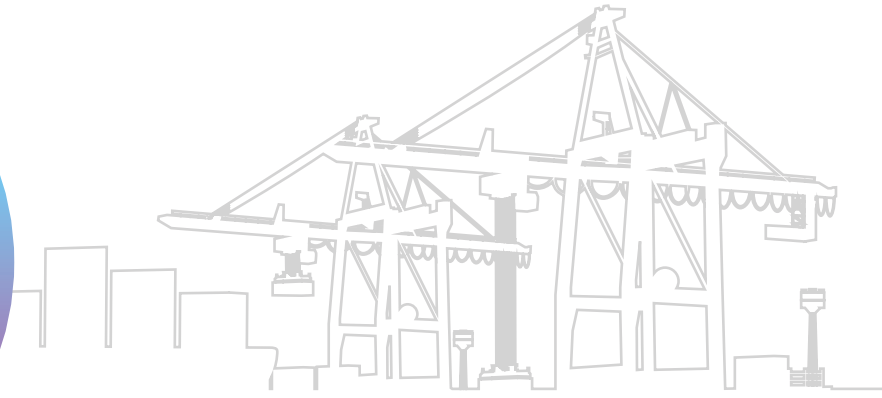
ประวัติการศึกษา

- การจัดการภาครัฐและภาคเอกชนมหาบัณฑิต
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรคนาวิน โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

14 ต.ค. 2557	รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานสนับสนุน ท่าเรือกรุงเทพ
1 มี.ค. 2562	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานสนับสนุน ท่าเรือกรุงเทพ
1 พ.ค. 2563	นักบริหาร 14 ประจำผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
1 พ.ค. 2564	ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล

นโยบาย และการจ่าย ค่าตอบแทน ของผู้บริหาร ระดับสูง



แผนงานและประเมินผลการปฏิบัติงานผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการพิจารณาแผนงานและประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการท่าเรือฯ ประกอบด้วย กรรมการท่าเรือฯ จำนวน 3 ท่าน โดยมี นายจิรุตม์ วิศาลจิตร เป็นประธานกรรมการ นายวุฒิกร ลีวีระพันธุ์ เป็นอนุกรรมการ และ นายธนวัฒน์ สาลิการินทร์ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล เป็นเลขานุการ นางประภัสสร บุตบัณฑิตย์ ผู้อำนวยการกองแผนวิสาหกิจ เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

คณะกรรมการ มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาแผนงานที่ผู้อำนวยการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการท่าเรือฯ และนำผลการพิจารณาเสนอคณะกรรมการท่าเรือฯ ให้ความเห็นชอบต่อไป
2. กำหนดรายละเอียด หลักเกณฑ์ และวิธีการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการท่าเรือฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ
3. ประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการท่าเรือฯ ให้เป็นไปตามสัญญาจ้าง หลักเกณฑ์ และวิธีการที่คณะกรรมการท่าเรือฯ ได้ให้ความเห็นชอบก่อนเสนอคณะกรรมการท่าเรือฯ พิจารณาต่อไป
4. พิจารณาการปรับเพิ่มค่าตอบแทนคงที่และการจ่ายค่าตอบแทนพิเศษประจำปีตามผลประกอบการของท่าเรือฯ และผลการประเมิน เสนอคณะกรรมการท่าเรือฯ พิจารณานุมัติ

ค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูงของท่าเรือฯ ตั้งแต่ระดับ 14 ขึ้นไป และผู้อำนวยการท่าเรือฯ ที่ดำรงตำแหน่งภายในปี 2564 รวม 32 คน ได้รับผลประโยชน์และสวัสดิการอื่นๆ ของท่าเรือฯ ดังนี้

หน่วย : บาท

รายการ	ปี 2564	ปี 2563	ปี 2562
ค่าตอบแทนรวมที่เป็นตัวเงิน	62,650,860.40	58,129,673.50	59,092,865.82
ค่าตอบแทนอื่น	12,052,449.22	11,075,176.92	9,489,890.31
รวม	74,703,309.62	69,204,850.42	68,582,756.13



การสรรหา ผู้บริหาร ระดับสูงสุด

ในปีงบประมาณ 2564 คณะกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการการสรรหา ผู้อำนวยการท่าเรือฯ ประกอบด้วย กรรมการท่าเรือฯ จำนวน 3 ท่าน ได้แก่ นายชินนทร์ แก่นศิริธร เป็นประธานกรรมการสรรหาฯ นายกฤษเทพ สิมลี นายจิรุตม์ วิศาลจิตร เป็นกรรมการ โดยมี นายวิทยา ยาม่วง อธิบดีกรมเจ้าท่า นายกริชเพชร ชัยช่วย ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม ร่วมเป็นกรรมการสรรหา และมีผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลเป็นเลขานุการคณะกรรมการสรรหาฯ

คณะกรรมการสรรหาฯ ได้พิจารณาหลักเกณฑ์วิธีการสรรหา ตามกรอบอำนาจหน้าที่ที่คณะกรรมการท่าเรือฯ กำหนดเพื่อสรรหาบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถและประสบการณ์เหมาะสมที่จะเป็นผู้อำนวยการท่าเรือฯ ก่อนเสนอคณะกรรมการท่าเรือฯ พิจารณาตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมซึ่งมีการพิจารณาหลักเกณฑ์การประเมินวิสัยทัศน์ ที่ตอบสนองต่อยุทธศาสตร์ของการท่าเรือฯ ด้วยความรอบคอบ รวมทั้งปรับปรุงแนวทางการดำเนินงานเพื่อความโปร่งใส ทั้งนี้ในปีงบประมาณ 2564 คณะกรรมการสรรหาฯ มีการประชุมรวมทั้งสิ้น จำนวน 3 ครั้ง



ประวัติ และการพัฒนาองค์กร



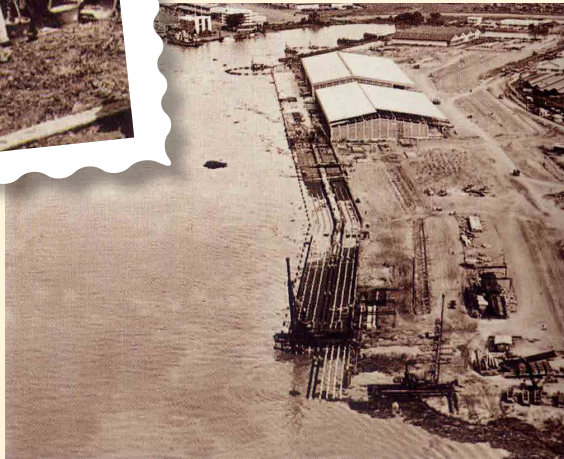
ประวัติของ การทำเรือ แห่งประเทศไทย



การทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการในสังกัดกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการทำเรือ เพื่อประโยชน์แก่รัฐและประชาชน ปัจจุบัน การทำเรือแห่งประเทศไทย รับผิดชอบบริหารทำเรือที่สำคัญ ได้แก่ ทำเรือกรุงเทพ ทำเรือแหลมฉบัง ทำเรือพาณิชย์-เชียงแสน ทำเรือเชียงของ และทำเรือระนอง

หลังจากประเทศไทยเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบบสมบูรณาญาสิทธิราช มาเป็นระบอบประชาธิปไตย เมื่อปี พ.ศ. 2475 ความคิดริเริ่มที่จะก่อสร้างท่าเรือของรัฐให้ทันสมัย โดยพลเรือโท พระยาราชวังสัน ซึ่งดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมขณะนั้น ได้เสนอโครงการขุดลอกสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา เพื่อส่งเสริมกิจการด้านพาณิชย์นาวี ให้เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่สามารถผ่านร่องน้ำเข้ามาบรรทุก - ขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือได้อย่างสะดวกและปลอดภัย แทนการลำเลียงสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ ถึงเกาะสีชังที่เคยปฏิบัติกันมาแต่เดิม และปรับปรุงท่าเรือที่มีอยู่ให้เป็นท่าเรือที่ทันสมัย เพื่อส่งเสริมการค้ากับต่างประเทศ แต่โครงการของ

พลเรือโท พระยาราชวังสัน ต้องประสบกับอุปสรรคนานัปการ ดังนั้น รัฐบาลไทยจึงได้ส่งเรื่องขอความช่วยเหลือไปยังสำนักงานใหญ่สันนิบาตชาติ ณ กรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ สองปีต่อมา สันนิบาตชาติได้ส่งผู้เชี่ยวชาญเดินทางมาสำรวจสภาพเศรษฐกิจการค้าในกรุงเทพฯ และสำรวจสถานที่สร้างท่าเรือของรัฐบาลไทย ผู้เชี่ยวชาญทั้งสามได้เสนอให้มีการขุดลอกร่องน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา และเสนอบริเวณที่จะก่อสร้างท่าเรือให้รัฐบาลไทยเลือก 2 แห่ง คือ ที่ปากน้ำสมุทรปราการกับที่ตำบลคลองเตย รัฐบาลจึงเลือกที่ตำบลคลองเตยเป็นที่ก่อสร้างท่าเรือ ซึ่งก็คืออาณาบริเวณของการทำเรือแห่งประเทศไทยในปัจจุบัน



ปี พ.ศ. 2478

รัฐบาลจัดตั้งคณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือขึ้น มีพลเอก พระบริภัณฑ์ยุทธกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจ เป็นประธานกรรมการดำเนินการขุดลอกสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา และสร้างท่าเรือที่ทันสมัยที่ตำบลคลองเตย ตามข้อเสนอของสันนิบาตชาติ

ปี พ.ศ. 2479

คณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือดำเนินการประกวดการออกแบบก่อสร้างท่าเรือปรากฏว่าแบบก่อสร้างท่าเรือของ ศาสตราจารย์อากัทซ์ ชาวเยอรมัน ได้รับการคัดเลือกสำหรับการประกวดราคาก่อสร้างท่าเรือ ปรากฏว่า บริษัท คริสเตียนี แอนด์นีลเสน ได้รับเลือกให้เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างท่าเรือ ในวงเงิน 20 ล้านบาท

ปี พ.ศ. 2481

รัฐบาลได้จัดตั้งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ให้หลวงประเสริฐ-วิจิตรถ นายช่างจากกรมรถไฟมาดำรงตำแหน่งหัวหน้าสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ (พ.ศ. 2481 - 2486) และควบคุมการก่อสร้าง โดยมีนายโรเบิร์ต ชาวทเก เป็นนายช่างที่ปรึกษา ขึ้นตรงต่อกระทรวงเศรษฐกิจ และเริ่มลงมือก่อสร้างท่าเรือที่คลองเตย

ปี พ.ศ. 2483

รัฐบาลได้สั่งต่อเรือสันดอน 1 จากประเทศเนเธอร์แลนด์ และเริ่มขุดลอกร่องน้ำ แ่งานขุดลอกร่องน้ำและการก่อสร้างท่าเรือต้องหยุดชะงักไปเนื่องจากเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 ขึ้น ในขณะนั้น ท่าเรือกรุงเทพมีเพียงเขื่อนเทียบเรือยาว 1,500 เมตร มีโรงพักสินค้า 4 หลัง คลังสินค้า 3 ชั้น 1 หลัง (คลังสินค้าทันสมัยปัจจุบัน) อาคาร OB (ตึกอำนวยการปัจจุบัน)



ปี พ.ศ. 2490

ได้เปิดดำเนินการท่าเรือ โดยมีหลวงยุกตเสวีวิวัฒน์ เป็นผู้อำนวยการ และคณะรัฐมนตรีได้แต่งตั้ง คณะกรรมการ จัดวางนโยบายและควบคุมกิจการสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน

ปี พ.ศ. 2491

นาวาเอกหลวงสุกฤทธธาร (สุกฤ จันทมาส) ดำรงตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ดำเนินการซ่อมแซม อาคารต่างๆ ที่ได้รับความเสียหายจากสงคราม พร้อมกับ ก่อสร้างเพิ่มเติม

ปี พ.ศ. 2494

รัฐบาลกู้เงินจากธนาคารโลกมาดำเนินการขุดลอกร่องน้ำ สันดอนทางเดินเรือจากปากน้ำสมุทรปราการในแม่น้ำเจ้าพระยา ถึงท่าเรือคลองเตย รวมระยะทางประมาณ 66 กิโลเมตร และ จัดซื้ออุปกรณ์การยกขนสินค้ามาพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ

ในเดือน พฤษภาคม 2494

รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 จัดตั้งการท่าเรือแห่งประเทศไทยขึ้น เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม พร้อมรับโอนกิจการ ท่าเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพมาดำเนินการ

นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2494 ที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้รับการก่อตั้งเป็นต้นมา กิจการด้านการขนส่งทางน้ำได้มีการพัฒนา เรื่อยมาเป็นลำดับจนถึงปัจจุบัน โดยในอดีตสินค้าที่ขนส่ง ทางทะเลเป็นเรือสินค้าทั่วไปและสินค้ากอง ท่าเทียบเรือที่มีอยู่

ในขณะนั้น ได้แก่ ท่าเทียบเรือเชื่อนตะวันตก จำนวน 9 ท่า เป็นท่าสำหรับบรรทุก - ขนถ่ายสินค้าทั่วไปและสินค้ากอง จนกระทั่งการขนส่งสินค้าด้วยระบบคอนเทนเนอร์ได้แพร่ขยาย เข้ามาสู่ประเทศไทย ประมาณปี 2518 - 2520 การท่าเรือฯ จึงได้ดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือเชื่อนตะวันออกเพื่อใช้เป็นท่าอเนกประสงค์และจัดให้รับตู้สินค้า โดยเปิดใช้งานได้ ในปี 2520

นับแต่ปี 2520 เป็นต้นมาขึ้นการบรรทุก - ขนถ่ายตู้สินค้า ที่ท่าเรือกรุงเทพมีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี จนท่าเรือกรุงเทพ เริ่มแออัด ประกอบกับท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือแม่น้ำ ทำให้มี ข้อจำกัดในการรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ ความเจริญเติบโต ทางด้านเศรษฐกิจจึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่ เพื่อรองรับเรือและสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น รัฐบาลจึงได้เร่งรัดให้มีการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง แล้วเสร็จสมบูรณ์เมื่อปลายปี 2533 และเริ่มเปิดให้บริการ ในเดือนมกราคม 2534

ต่อมาได้มีการขยายโครงข่ายคมนาคมสู่ภูมิภาค โดยในปี พ.ศ. 2546 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติได้เสนอแนวทางพัฒนาท่าเทียบเรือ โดยมอบให้การท่าเรือฯ เป็นผู้บริหารและประกอบการท่าเรือ ภูมิภาค เพื่อตอบสนองนโยบายรัฐบาลในการรองรับ การขยายตัวทางเศรษฐกิจและเป็นประตูการค้าการลงทุน ระหว่างประเทศ และเพื่อให้การบริการท่าเรือสามารถเชื่อมโย กับศูนย์กลางทางธุรกิจในภูมิภาคต่างๆ สร้างความสะดวก และช่วยลดต้นทุนการขนส่งสำหรับสินค้าไทย การท่าเรือฯ ได้ขยายกิจการเพื่อเปิดเส้นทางการค้าใหม่ๆ ขึ้น โดยการ เปิดให้บริการท่าเรือภูมิภาค 2 แห่ง คือท่าเรือเชียงแสน



เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2546 และท่าเรือเชียงของ เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ ในวันที่ 1 มกราคม 2547

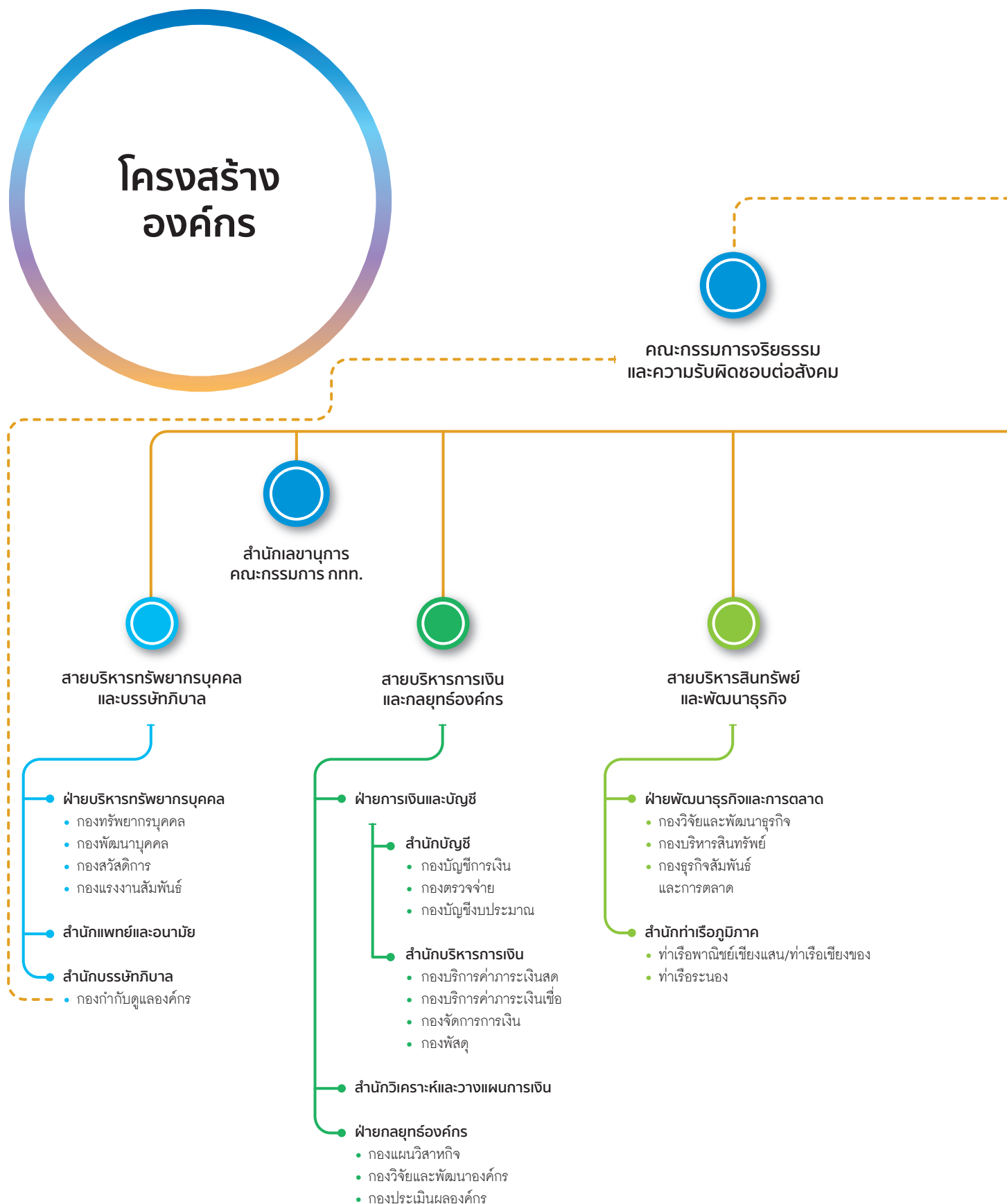
ท่าเรือเชียงแสนเป็นศูนย์กลางหรือประตูการค้าภูมิภาคอินโดจีน และโครงการพัฒนาเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นโครงการความร่วมมือระหว่าง 6 ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า กัมพูชา เวียดนาม และไทย สำหรับท่าเรือเชียงของเปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่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

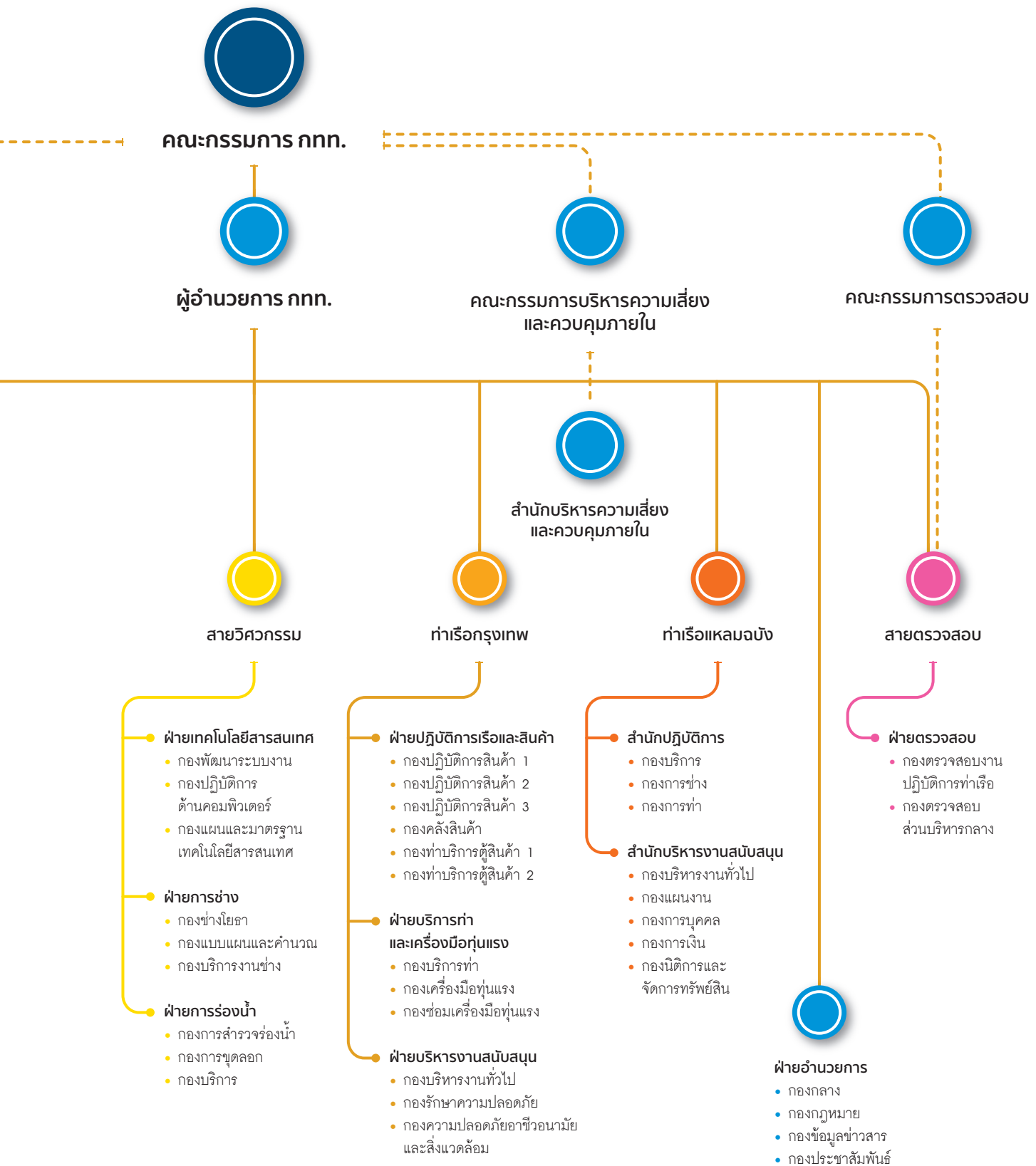
วันที่ 1 เมษายน 2555 รัฐบาลได้ก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งใหม่ขึ้น และได้ขยายบริการเป็นรูปแบบท่าเรือพาณิชย์สากล โดยใช้ชื่อ “ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน” ในพื้นที่ประมาณ 387 ไร่ เพื่อให้ท่าเรือเชียงแสนสามารถรับปริมาณการค้าระหว่างไทย - จีนตอนใต้ที่เพิ่มมากขึ้น ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนมีบริการท่าเทียบเรือและมีโรงพักสินค้าให้บริการ 2 หลัง เพื่อเป็นศูนย์กระจายสินค้า

เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546 คณะรัฐมนตรีมีมติให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยบริหารประกอบการท่าเรือระนอง เพื่อเป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้าทางทะเลฝั่งอันดามันของไทยเชื่อมโยงเส้นทางการค้ากับประเทศในเอเชียใต้ แอฟริกา และยุโรป

หลังการเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ ท่าเรือระนองเริ่มเป็นที่รู้จักเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ไม่เพียงแต่ในฐานะของท่าเรือที่สนับสนุนกิจกรรมด้านการค้าระหว่างประเทศเท่านั้น ยังเป็นท่าเรือที่รองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการขุดเจาะและสำรวจก๊าซธรรมชาติ

ตลอดระยะเวลา 70 ปี ที่ผ่านมา การท่าเรือฯ ได้พัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพงานบริการของท่าเรือต่างๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบ โดยการนำระบบการบริหารจัดการสมัยใหม่ และเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ มีการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงและมุ่งสู่การเป็น Smart Port นำเอาระบบ Semi-Automated Operation มาให้บริการเพื่อความสะดวกตัวในการดำเนินงาน และรองรับการขยายธุรกิจใหม่ๆ ที่เกี่ยวเนื่องในอนาคต ตลอดจนนำระบบรับรองมาตรฐานคุณภาพต่างๆ มาใช้เพื่อเสริมสร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการ ณ วันนีการท่าเรือฯ ได้ก้าวมาเป็นรัฐวิสาหกิจที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรม และเศรษฐกิจการค้าของประเทศ มีผลประกอบการที่ดีติด 10 อันดับแรกของรัฐวิสาหกิจที่นำเงินรายได้เข้ารัฐสูงสุด ได้รับการประเมินผลงานจากรัฐบาลให้เป็นรัฐวิสาหกิจขึ้นติดต่อกันหลายปี เป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการทั้งในและต่างประเทศ





หมายเหตุ :

--- รายงานต่อ

● รายงานต่อผู้อำนวยการ กทท.

● สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล

● สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร

● สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ

● สายวิศวกรรม

● ท่าเรือกรุงเทพ

● ท่าเรือแหลมฉบัง

● สายตรวจสอบ

บัญชีแสดงยอดอัตรากำลังของพนักงาน การทำเรือแห่งประเทศไทย

หน่วยงาน	ระดับ 17	ระดับ 16	ระดับ 15	ระดับ 14	ระดับ 13	ระดับ 12	ระดับ 11	ระดับ 10
ประจำผู้อำนวยการ กทท.	-	1	-	3	3	4	2	4
สำนักเลขานุการคณะกรรมการ กทท.	-	-	-	-	1	1	2	2
สำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน	-	-	-	-	1	1	1	2
สายตรวจสอบ	-	-	1	-	-	-	-	-
ฝ่ายตรวจสอบ	-	-	-	1	1	2	2	5
ฝ่ายอำนวยการ	-	-	-	-	1	5	10	16
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล	-	1	1	-	-	-	-	-
ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล	-	-	-	1	1	5	6	20
สำนักแพทย์และอนามัย	-	-	-	-	1	3	2	4
สำนักบรรษัทภิบาล	-	-	-	-	1	1	1	2
สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร	-	1	1	-	-	-	-	-
ฝ่ายการเงินและบัญชี	-	-	-	1	2	7	8	34
ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร	-	-	-	1	1	4	4	7
สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนารูธุรกิจ	-	1	1	-	-	-	-	-
ฝ่ายพัฒนารูธุรกิจและการตลาด	-	-	-	1	1	4	4	10
สำนักท่าเรือภูมิภาค	-	-	-	-	1	2	1	5
สายวิศวกรรม	-	1	1	-	-	-	-	-
ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	-	-	-	1	1	4	3	9
ฝ่ายการช่าง	-	-	-	1	1	5	5	18
ฝ่ายการร่อนน้ำ	-	-	-	1	1	13	9	37
ท่าเรือกรุงเทพ	-	1	1	-	-	5	9	3
ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า	-	-	-	1	2	6	42	2
ฝ่ายบริการท่าและเครื่องมือทุ่นแรง	-	-	-	1	1	3	4	31
ฝ่ายบริหารงานสนับสนุน	-	-	-	1	1	3	4	8
ท่าเรือแหลมฉบัง	-	1	1	1	1	1	2	1
สำนักปฏิบัติการ	-	-	-	-	1	5	5	24
สำนักบริหารงานสนับสนุน	-	-	-	-	1	5	5	14
อัตราบรรจุ	-	7	7	15	25	89	131	258
อัตราว่าง	1	-	-	-	-	4	4	20
อัตราเต็ม	1	7	7	16	25	93	135	278

หมายเหตุ - อัตราจ้างนิติบุคคล รวมทั้งหมด 254 อัตรา (นอกกรอบ 83 อัตราและในกรอบ 171 อัตรา) / ตำแหน่ง อท. เป็นอัตราจ้างตามสัญญา

- ระดับ 11 รวม หรศ.

	ระดับ 9	ระดับ 8	ระดับ 6	ระดับ 5	ระดับ 4	ระดับ 3	ระดับ 2	ระดับ 1	อัตรา บรรจุ	อัตรา ว่าง	อัตราจ้าง นิติ บุคคล	อัตรา เต็ม
	1	2	-	-	-	-	-	-	20	3	-	23
	2	2	2	-	-	-	-	-	12	-	2	14
	3	3	-	-	-	-	-	-	11	2	-	13
	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
	4	13	3	-	-	-	-	-	31	12	-	43
	13	9	25	-	-	-	-	-	79	21	13	113
	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2
	19	31	52	-	1	1	1	-	138	48	23	209
	4	6	13	-	4	1	1	-	39	20	5	64
	1	1	1	-	-	-	-	-	8	1	-	9
	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2
	34	71	110	-	2	-	-	-	269	57	17	343
	6	7	2	-	-	-	-	-	32	12	1	45
	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2
	10	11	15	1	1	-	-	-	58	7	3	68
	5	6	7	3	-	-	-	-	30	22	1	53
	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2
	7	12	8	-	-	-	-	-	45	14	1	60
	17	55	30	12	8	4	-	1	157	95	38	290
	17	27	50	44	16	34	17	1	267	104	17	388
	4	15	23	16	-	-	-	-	77	13	1	91
	52	290	307	309	17	6	-	1	1035	376	18	1,429
	13	133	343	28	17	17	42	1	634	171	16	821
	10	20	28	-	4	9	-	-	88	50	15	153
	-	-	2	-	-	-	-	-	10	1	-	11
	2	32	16	16	12	17	12	-	142	42	-	184
	4	26	42	-	-	-	-	-	97	12	-	109
	228	772	1,079	429	82	89	73	4	3,288	-	-	-
	9	44	427	291	264	115	51	23	-	1,083	171	-
	237	816	1,506	720	346	204	124	27	-	-	-	4,542

ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2564

ผลการดำเนินงาน โครงการแผนงาน กิจกรรมที่สำคัญ



1) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เพื่อให้ทันการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้าของประเทศ จำเป็นจะต้องมีท่าเทียบเรือรองรับความต้องการการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้น รองรับการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังและการค้าของประเทศ และเป็นการสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอีกทางหนึ่ง ปัจจุบันรัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าภายในประเทศให้มากขึ้น และได้บรรจุโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 อยู่ในโครงการสำคัญของ EEC และมีนโยบายให้ท่าเรือแหลมฉบังปรับเปลี่ยนศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ของท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ให้รองรับตู้สินค้าได้สูงสุด 4 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี จากเดิมที่ออกแบบให้รองรับเพียง 1 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี เพื่อเพิ่มปริมาณสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางขึ้นเป็นร้อยละ 30 และเพิ่มระบบการขนตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) ทั้งนี้เมื่อก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 แล้วเสร็จ จะมีวิสัยสมารถรองรับตู้สินค้าผ่านท่ารวมกันได้ประมาณปีละ 18.10 ล้าน ที.อี.ยู. และรองรับปริมาณตู้สินค้าทางรถไฟ 6 ล้าน ที.อี.ยู.

งบประมาณ : 114,046.93 ล้านบาทปี 2562 - 2579 (ท่าเทียบเรือตู้สินค้า F เป็นลำดับแรก ภายในปี 2568)

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

ความคืบหน้าโครงการ :

- การดำเนินโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในส่วนของท่าเทียบเรือ F หลังจากสำนักงานอัยการสูงสุดเห็นชอบร่างสัญญาร่วมทุนโครงการฯ กับกิจการร่วมค้า จีพีซี เรียบร้อยแล้ว และผ่านการพิจารณาอนุมัติของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) โดยคณะรัฐมนตรี (ครม.) อนุมัติโครงการฯ และได้ลงนามในสัญญากับกลุ่มกิจการร่วมค้า จีพีซี ประกอบด้วย บริษัท กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) บริษัท พีทีที แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด (PTT TANK) บริษัท ไซน่า ฮาร์เบอร์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด โดยการท่าเรือฯ ได้รับผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินขั้นต่ำเป็นค่าสัมปทานคงที่เท่ากับมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ที่ 29,050 ล้านบาท และค่าสัมปทานผันแปรที่ 100 บาท ต่อ ที.อี.ยู. และกิจการร่วมค้า จีพีซี จะต้องสมทบเงินเข้ากองทุนเยียวยาความเสียหาย ในอัตรา 5,000 บาท/ไร่/ปี นับตั้งแต่เริ่มประกอบการ ระยะเวลาสัมปทาน 35 ปี วงเงินเอกชนลงทุนประมาณ 30,000 ล้านบาท

โดยขณะนี้ การท่าเรือฯ ได้ดำเนินการจัดทำสัญญาจ้างเหมาก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ส่วนที่ 1) งานก่อสร้างงานทางทะเลกับกิจการร่วมค้า ซีเอ็นเอ็นซี วงเงินรวม 21,320 ล้านบาท เพื่อรองรับงานก่อสร้างท่าเทียบเรือและโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ท่าเรือตู้สินค้า ท่าเรืออเนกประสงค์ ท่าเรือชายฝั่ง ท่าเรือบริการ งานระบบรางและย่านรถไฟ ซึ่งจะดำเนินการต่อไปในอนาคต และการท่าเรือฯ

ได้มีหนังสือแจ้งให้กิจการร่วมค้า ซีเอ็นเอ็นซี เริ่มปฏิบัติงานได้ตั้งแต่วันที่ 5 พฤษภาคม 2564 ที่ผ่านมา ขณะนี้อยู่ระหว่างขออนุญาตก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำและการนำเข้าเครื่องจักรจากต่างประเทศ คาดว่าจะดำเนินการขออนุญาตแล้วเสร็จภายในเดือนพฤศจิกายนนี้ และหลังจากได้รับการอนุญาตแล้ว จะเริ่มดำเนินการงานทางทะเลทันที พร้อมกันนี้ การท่าเรือฯ ได้ว่าจ้าง บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนสตรัคชั่นส์ จำกัด และบริษัท โชติจินดา คอนสตรัคชั่นส์ จำกัด เพื่อควบคุมงานก่อสร้างโครงการฯ วงเงิน 898 ล้านบาท โดยเริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 16 ตุลาคม 2563 ที่ผ่านมา

2) โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษ สายบางนา - อารณรังค์ (S1)

การพัฒนาต่างๆ ของท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) จำเป็นที่จะต้องพิจารณาผลกระทบในด้านเศรษฐกิจสังคมควบคู่ไปกับการพัฒนา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านผลกระทบทางด้านการคมนาคมขนส่ง ดังนั้นท่าเรือกรุงเทพจึงได้มีแนวทางในการลดผลกระทบทางด้านการจราจรของท่าเรือกรุงเทพกับระบบเส้นทางสัญจรทางราบโดยการเชื่อมโยงพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพเข้ากับทางพิเศษบางนา - อารณรังค์ (S1) เพื่อให้รถบรรทุกสินค้าสามารถระบายออกสู่เส้นทางพิเศษอื่นๆ โดยรอบได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งสามารถลดผลกระทบของการจราจรทางบกบนท้องถนนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมทั้งลดระยะเวลาการติดเวลาของรถบรรทุก อันจะเป็นการยกระดับความสุขของประชาชนทั้งในพื้นที่ใกล้เคียงกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้เป็นอย่างดี ทั้งนี้เส้นทางเชื่อมต่อจะต้องสอดคล้องกับแผนการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพฝั่งตะวันออก

ความคืบหน้าโครงการ :

- การท่าเรือฯ จัดจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงินและผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการออกแบบรายละเอียดเส้นทางงบประมาณ 74.00 ล้านบาท (ปี 2562 - 2563) โดยให้การทางพิเศษฯ เป็นผู้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษา

3) โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย Smart Community

การท่าเรือฯ มีนโยบายที่จะพัฒนาศักยภาพการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ขณะเดียวกันก็ดูแลและพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชนโดยรอบท่าเรือไปพร้อมกันด้วยการท่าเรือฯ จึงได้จัดทำโครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยให้เป็น Smart Community สำหรับชุมชนโดยรอบท่าเรือกรุงเทพจำนวน 26 ชุมชน 13,000 ครัวเรือน

ความคืบหน้าโครงการ :

- ดำเนินการปฏิบัติการข่าวสารกับชุมชนต่างๆ เพื่อสร้างการรับรู้และการยอมรับโดยได้ดำเนินการ ดังนี้
 - 1) ชุมชนได้รับข้อมูลข่าวสารของโครงการฯ เกิดความรู้ความเข้าใจว่าโครงการฯ จะนำมาซึ่งการพัฒนาคุณภาพสังคมใหม่ในชุมชนคลองเตย ทำให้เกิดการปรับปรุงด้านสถานที่และสิ่งแวดล้อม และรับรู้บทบาทหน้าที่ของการท่าเรือฯ มากขึ้น
 - 2) ชุมชนต้องการมีส่วนร่วมในทุกกระบวนการขั้นตอนของโครงการพัฒนาพื้นที่ฯ
 - 3) ต้องการให้การท่าเรือฯ กำหนดสิทธิในการอยู่อาศัยที่ชัดเจน ทั้ง 3 ทางเลือกเป็นอย่างไร
 - 4) เสนอทางเลือกที่ 4 คือ อยู่ในพื้นที่เดิมโดยชุมชนบริหารจัดการเอง
- ขณะนี้อยู่ระหว่างรอผลสำรวจประชากรชุมชนคลองเตยเพื่อจัดทำแผนรื้อย้ายชุมชนคลองเตย

4) การทำเรือฯ ร่วมลงนามสัญญาเช่าที่ดินกับ บริษัท ปตท. น้ำมันและค้าปลีก

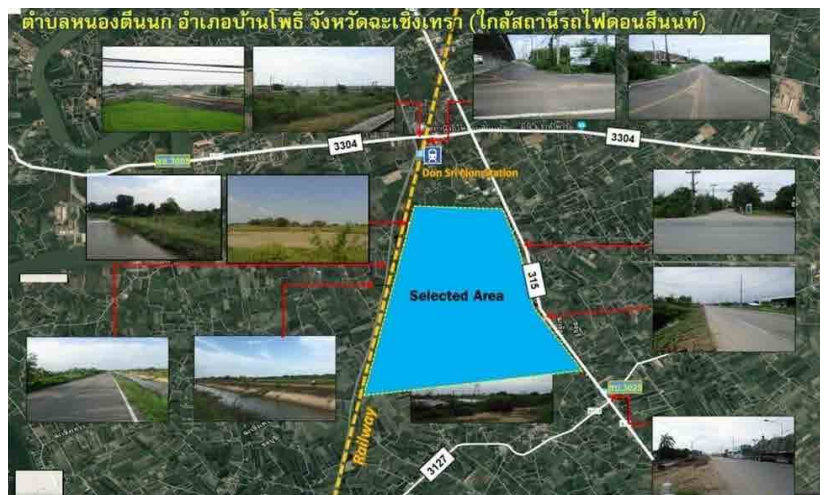
เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2564 การท่าเรือฯ ได้จัดพิธีลงนามในสัญญาเช่าที่ดินอาคารและเทียบเรือบริเวณคลังพระโขนง - บางจาก ระหว่างการท่าเรือฯ กับ โออาร์ โดยมี เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ นางสาวจิราพร ขาวสวัสดิ์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) ร่วมลงนามในสัญญาเช่าฯ ณ อาคารที่ทำการ การท่าเรือฯ ชั้น 19 การลงนามเช่าที่ดินดังกล่าว การท่าเรือฯ ได้พิจารณาให้โออาร์เป็นผู้เช่า นอกจากจะเป็นการพัฒนาสินทรัพย์ให้เกิดมูลค่าเพิ่มเชิงเศรษฐศาสตร์ให้แก่ การท่าเรือฯ แล้ว ยังเป็นการสนับสนุนการดำเนินงานและธุรกิจของโออาร์ ซึ่งเป็นองค์กรที่มีการพัฒนาธุรกิจควบคู่ไปกับการพัฒนาภาคสังคม โดยคำนึงถึงความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ดำรงอยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืน อีกทั้งยังเป็นการเสริมสร้างเสถียรภาพและความมั่นคงด้านพลังงานของประเทศ เพื่อรองรับความต้องการพลังงานของผู้บริโภคในเขตภาคกลาง เสริมสร้างความมั่นคง ต่อเนื่อง สอดคล้องตามนโยบายรัฐบาล ตลอดจนเป็นศูนย์กลางพลังงานของประเทศไทย อนึ่ง สำหรับการลงนามสัญญาเช่าที่ดิน 2 บริเวณดังกล่าว การท่าเรือฯ มีกำหนดเริ่มสัญญาตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2564 เป็นระยะเวลา 15 ปี ซึ่งจะสร้างความเชื่อมั่นด้านพลังงานให้กับประเทศอย่างยั่งยืนต่อไป



5) การพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของ การท่าเรือฯ โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)

การท่าเรือฯ เตรียมดำเนินโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดขอนแก่น และ จังหวัดนครราชสีมา ให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค พร้อมส่งเสริมบทบาทให้พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)

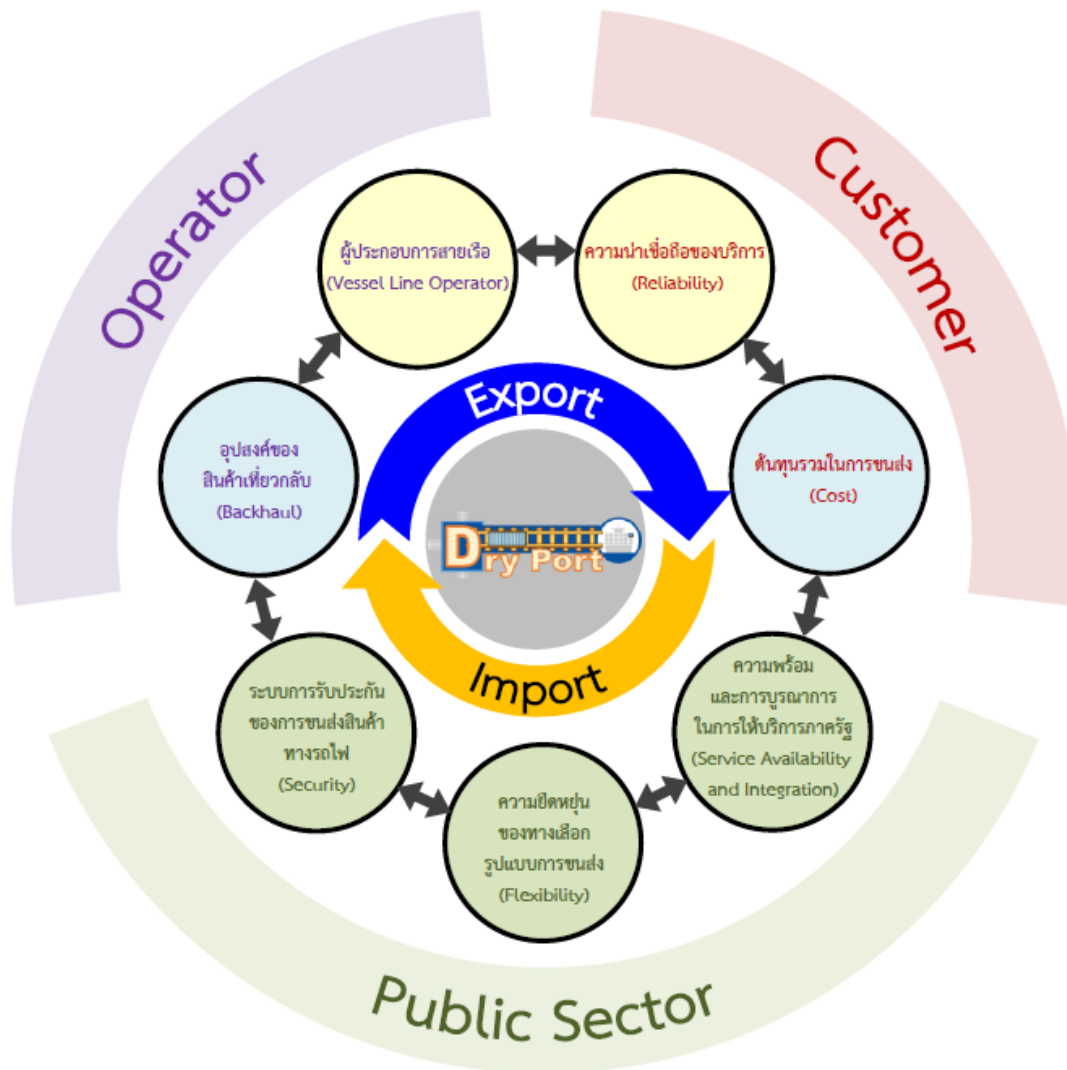
สำหรับการพัฒนาท่าเรือบก การท่าเรือฯ เตรียมดำเนินการพัฒนาในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา หรือ Inland Container Depot (ICD) ฉะเชิงเทรา เป็นโครงการนำร่อง โดยการท่าเรือฯ ได้ตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนาท่าเรือบก เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบกของกระทรวงคมนาคม ซึ่งคณะกรรมการฝ่ายบริหารการท่าเรือฯ ในคราวประชุม ครั้งที่ 7/2564 เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2564 มีความเห็นให้เชิญผู้แทนหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นคณะกรรมการร่วมบูรณาการขับเคลื่อนการพัฒนาท่าเรือบก ได้แก่ สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงคมนาคม สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กรมศุลกากร สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และการรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมจัดทำแผนการพัฒนาท่าเรือบก ก่อนนำเสนอคณะกรรมการฝ่ายบริหารการท่าเรือฯ พิจารณา ทั้งนี้แผนพัฒนาท่าเรือบก จังหวัดฉะเชิงเทรา อยู่ระหว่างนำเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนเสนอกระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบ ภายในเดือน กรกฎาคม 2564



สำหรับโครงการพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์รองรับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก สนข. ได้ดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐกิจการเงิน และสิ่งแวดล้อม จัดทำแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) รวมทั้งรูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมในการพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ณ จังหวัดฉะเชิงเทรา หรือ ICD ฉะเชิงเทรา เพื่อรองรับการรวบรวมและกระจายสินค้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือและราชอาณาจักรกัมพูชาผ่านจังหวัดสระแก้ว และเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าเข้าสู่พื้นที่โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก และท่าเรือ 3 ท่า ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ และท่าเรือมาบตาพุด เพื่อยกระดับโลจิสติกส์ของประเทศให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าที่ครบวงจร

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success Factor)

การพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) จะประสบความสำเร็จและบรรลุวัตถุประสงค์จะต้องอาศัยปัจจัยดังต่อไปนี้



ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ประเทศไทยสามารถสนองนโยบายของรัฐบาลในการลดต้นทุน Logistic Cost มีศูนย์กลางในการกระจายสินค้าและขนส่งในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือรองรับการขยายตัวของ EEC และเป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้าภายในประเทศ นอกจากนี้แล้วยังเพิ่มศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค (กลุ่มประเทศ CLMV) รวมถึงผู้ให้บริการ ซึ่งเป็นผู้นำเข้า - ส่งออกจะมีทางเลือกในการใช้บริการโลจิสติกส์เพิ่มมากขึ้น

ความคืบหน้า

ปัจจุบันการทำเรือฯ ได้เสนอแผนการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในพื้นที่ 3 จังหวัด คือ จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดขอนแก่น ต่อคณะกรรมการฝ่ายบริหารการทำเรือฯ และคณะกรรมการการทำเรือฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบแล้ว และได้เสนอแผนการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ทั้ง 3 จังหวัด ต่อกระทรวงคมนาคมเพื่อทราบเรียบร้อยแล้ว ก่อนนำแผนการพัฒนาฯ ไปปฏิบัติให้เป็นรูปธรรมต่อไป

การลงทุนที่สำคัญ ในปัจจุบัน และอนาคต



1. โครงการลงทุนที่สำคัญในปัจจุบัน

กิจกรรมดำเนินการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	วัตถุประสงค์/ความคืบหน้า
1. พัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ที่ทำเรือแหลมฉบัง (ระยะที่ 2)	913.780	- เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการยกขนตู้สินค้า ทางรถไฟที่ทำเรือแหลมฉบัง และสนับสนุนนโยบาย ของรัฐบาลในด้านการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจาก ทางถนนมาสู่ทางราง - ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
2. จ้างเหมาสร้างปั้นจั่นยกตู้สินค้าชนิด เดินบนราง (RAIL MOUNTED SHORESIDE GANTRY CRANE) ขนาดยกน้ำหนัก ไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน จำนวน 2 คัน (ทดแทน ปตส.17 และ 18)	520.000	- เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนถ่ายตู้สินค้าและบรรทุก ตู้สินค้า ลดระยะเวลาในการซ่อมบำรุงรักษาและ ลดค่าใช้จ่าย และทดแทนปั้นจั่นยกตู้สินค้า ที่เสื่อมสภาพและหมดอายุการใช้งาน - ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
3. ซื้อพร้อมติดตั้งปั้นจั่นชนิดเคลื่อนที่ Mobile Harbour Crane ขนาดยกน้ำหนัก ไม่น้อยกว่า 35 ตัน ณ ท่าเทียบเรือระนอง (เพิ่มเติม)	135.514	- เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการเรือบรรทุกตู้สินค้า ให้ท่าเทียบเรือที่ 1 ท่าเรือระนอง สามารถขนถ่าย ตู้สินค้าผ่านท่ารองรับการให้บริการเรือบรรทุกตู้สินค้า และพัฒนาระบบการขนส่งให้สอดคล้องต่อการพัฒนา พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ต่อไป - ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง

กิจกรรมดำเนินการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	วัตถุประสงค์/ความคืบหน้า
4. ปรับปรุงพื้นลานจอดรถบรรทุก 70 ไร่ พร้อมก่อสร้างห้องน้ำ จำนวน 1 หลัง ภายในเขตท่าเรือแหลมฉบัง	90.861	- เพื่อปรับปรุงพื้นลานจอดรถบรรทุก 70 ไร่ ให้มีความพร้อมในการรองรับการขนส่งสินค้า ลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ลดการจอดรถคิวบนพื้นทางจราจร และเป็นการส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีของท่าเรือแหลมฉบัง - ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
5. ซื้อพร้อมติดตั้งตู้ตัดตอนไฟฟ้า (Switchgear) สถานีไฟฟ้าย่อยที่ 4 (ทดแทน)	88.200	- เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งานระบบไฟฟ้าของท่าเรือแหลมฉบัง และสร้างเสถียรภาพในการจ่ายกระแสไฟฟ้าให้กับผู้ประกอบการท่าเทียบเรือฝั่ง C และบริเวณใกล้เคียง - ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนกรกฎาคม 2564
6. จ้างเหมาปรับปรุงอุปกรณ์จ่ายไฟฟ้าประจำสถานีไฟฟ้าย่อย จำนวน 7 สถานี (ทดแทน)	68.557	- เพื่อให้การจ่ายไฟฟ้าภายในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพเป็นไปด้วยความปลอดภัย มีเสถียรภาพและความมั่นคง รวมถึงลดผลกระทบจากการดับกระแสไฟฟ้าเพื่อซ่อมบำรุงรักษาระบบไฟฟ้า - ขณะนี้อยู่ระหว่างผู้รับจ้างดำเนินการ กำหนดแล้วเสร็จเดือนเมษายน 2565
7. ซื้อรถยกตู้สินค้าหนัก (Top Loader) ขนาดยกไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน แบบจัดเรียงได้ 3 แถว จำนวน 2 คัน (ทดแทน)	52.540	- เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ สร้างความพึงพอใจในการให้บริการ และทดแทนของเดิมที่เสื่อมสภาพ - ขณะนี้อยู่ระหว่างผู้รับจ้างดำเนินการ กำหนดแล้วเสร็จเดือนธันวาคม 2564
8. ซื้อพร้อมติดตั้งหม้อแปลงไฟฟ้าระบบ 22 เควี ภายในท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน 77 เครื่อง (ทดแทน)	38.850	- เพื่อเพิ่มเสถียรภาพและความมั่นคงในการจ่ายกระแสไฟฟ้า ภายในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง และลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂ Emission) ที่เกิดจากการใช้พลังงานไฟฟ้าสิ้นเปลืองในระบบจ่ายกระแสไฟฟ้า เพื่อพัฒนาสู่การเป็นท่าเรือสีเขียวและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน - ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง

กิจกรรมดำเนินการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	วัตถุประสงค์/ความคืบหน้า
9. จ้างเหมาซ่อมทำใหญ่เรือสันดอน 8 เข้าอยู่ประจำปีงบประมาณ 2564	26.000	- เพื่อให้เรือสันดอน 8 สามารถปฏิบัติงานขุดลอกได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดความปลอดภัยทำให้ร่องน้ำสันดอนเจ้าพระยาและร่องน้ำท่าเรือแหลมฉบังมีความลึกได้ตามเกณฑ์มาตรฐานที่ทำให้เรือสินค้าและเรือประเภทต่างๆ เดินทางเข้า - ออก เป็นไปด้วยความเรียบร้อย รวดเร็ว สะดวกและปลอดภัยอันก่อให้เกิดรายได้จากค่าภาระผ่านร่อง และค่าให้บริการขนถ่ายสินค้ากับการท่าเรือฯ มากขึ้น - ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนสิงหาคม 2564
10. ซื้อมอเตอร์ติดตั้งเครื่องไมโครคอมพิวเตอร์ เครื่องพิมพ์ และอุปกรณ์ต่อพ่วง	23.414	- เพื่อให้ท่าเรือกรุงเทพ มีเครื่องไมโครคอมพิวเตอร์เครื่องพิมพ์ และอุปกรณ์ต่อพ่วงเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน และรองรับการให้บริการแก่ระบบงานต่างๆ ของการท่าเรือฯ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ - ขณะนี้อยู่ระหว่างผู้รับจ้างดำเนินการ กำหนดแล้วเสร็จเดือนธันวาคม 2564

2. โครงการลงทุนที่สำคัญในอนาคต

โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	แหล่งที่มาของเงินทุน
1) จ้างเหมาเปลี่ยนสายเคเบิลไฟฟ้าแรงสูงใต้ดินพร้อมอุปกรณ์ การจ่ายไฟฟ้าจากสถานีไฟฟ้าย่อย 4 ไปยังสถานีไฟฟ้า 115 เควี (ทดแทน)	98.428	การท่าเรือแห่งประเทศไทย
2) ปรับปรุงถนนหน้าท่าผู้ประกอบการฝั่ง C ท่าเรือแหลมฉบัง จากถนนแอสฟัลต์ติกส์ เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กหนา 28 เซนติเมตร	97.296	การท่าเรือแห่งประเทศไทย
3) ปรับปรุงพื้นลานจอดรถบรรทุก 70 ไร่ พร้อมสร้างห้องน้ำ จำนวน 1 หลัง (ระยะที่ 2)	80.760	การท่าเรือแห่งประเทศไทย
4) จ้างเหมาปรับปรุงอุปกรณ์จ่ายไฟฟ้าประจำสถานีไฟฟ้าย่อย จำนวน 7 สถานี ระยะที่ 2 (ทดแทน)	49.419	การท่าเรือแห่งประเทศไทย
5) ซื้อมอเตอร์ลิ้นค้ำหนัก (Top Loader) ขนาดยกไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน แบบจัดเรียงได้ 3 แถว จำนวน 2 คัน (ทดแทน)	48.000	การท่าเรือแห่งประเทศไทย
6) จัดหาปั้นจั่นชนิดเคลื่อนที่ Mobile Crane ขนาดยกน้ำหนักได้ ไม่น้อยกว่า 30 ตัน ณ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน	21.500	การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ข้อมูล ณ วันที่ 30 ตุลาคม 2564



ทุนและโครงสร้างผู้ถือหุ้น

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) มีทุนประเดิม ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 7,234 ล้านบาท เท่ากับปีงบประมาณ 2563 โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น ร้อยละ 100 ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปีงบประมาณ 2564	ปีงบประมาณ 2563	ปีงบประมาณ 2562
ทุนประเดิม	7,234	7,234	7,234

หนี้เงินกู้

การทำเรือฯ ไม่มีหนี้เงินกู้ในปีงบประมาณ 2562 - 2564

เงินรายได้นำส่งรัฐ

การทำเรือฯ มีเงินรายได้นำส่งรัฐในปีงบประมาณ 2564 จำนวน 4,183.49 ล้านบาท และมีเงินรายได้นำส่งรัฐในปีงบประมาณ 2562 - 2564 ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปีงบประมาณ 2564	ปีงบประมาณ 2563	ปีงบประมาณ 2562
เงินรายได้นำส่งรัฐ	4,183.49	6,230	4,760



การท่าเรือฯ มุ่งเน้นการบริหารการเงินให้มีประสิทธิภาพสูงสุดทั้งด้านงบประมาณและบัญชีการเงิน รวมถึงการบริหารจัดการเกี่ยวกับเงินสด (Cash Management) การวิเคราะห์ ซึ่งมีการติดตามตรวจสอบอย่างใกล้ชิด นำเครื่องมือทางการเงินมาวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อช่วยในการตัดสินใจและการบริหาร โดยมีอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ ดังนี้

รายการ	ปีงบประมาณ		
	2564	2563	2562
อัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน (Current Ratio)	2.31 เท่า	1.90 เท่า	1.61 เท่า
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (Return on Total Assets: ROA)	12.23%	11.24%	10.93%
อัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์รวม (Debt to Total Assets)	41.87%	44.10%	47.99%

อัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน (Current Ratio) ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2562 - 2564 การท่าเรือฯ มีอัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียนที่เพิ่มขึ้น โดยอยู่ในช่วง 1.61 - 2.31 เท่า แสดงว่าการท่าเรือฯ มีสภาพคล่องที่ดีขึ้น เพราะมีสินทรัพย์หมุนเวียนมากกว่าหนี้สินระยะสั้น ทำให้การท่าเรือฯ มีความสามารถในการชำระหนี้สินระยะสั้นได้

อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (Return on Total Assets : ROA) การท่าเรือฯ มีอัตรา ROA ในปีงบประมาณ 2562 - 2564 ที่ 10.93% , 11.24% และ 12.23% ตามลำดับ โดยในปีงบประมาณ 2564 มีอัตรา ROA เพิ่มขึ้นมากกว่าปีงบประมาณ 2563 และ 2562 แสดงว่าการท่าเรือฯ มีประสิทธิภาพในการบริหารสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดกำไรในปีงบประมาณ 2564 ดีขึ้น

อัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์รวม (Debt to Total Assets) การท่าเรือฯ มีอัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์รวม ในปีงบประมาณ 2562 - 2564 ที่ 47.99% , 44.10% และ 41.87% ตามลำดับ โดยการท่าเรือฯ มีสินทรัพย์รวมมากกว่าหนี้สินรวม แสดงว่าการท่าเรือฯ มีความเสี่ยงน้อย สามารถที่จะนำสินทรัพย์ไปชำระหนี้สินได้ทั้งหมด

การบริหาร สินทรัพย์

สินทรัพย์ประเภทที่ดิน อาคารของการท่าเรือฯ บริเวณนอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ มีการบริหารจัดการเพื่อให้เกิดเป็นรายได้อีกส่วนหนึ่ง โดยการจัดพื้นที่ให้หน่วยงานรัฐและเอกชนเช่าเพื่อการดำเนินกิจกรรมสนับสนุนกิจการท่าเรือ และเพื่อให้การใช้พื้นที่เกิดประโยชน์สูงสุด จึงได้มีการศึกษา กำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ ดำเนินการแผนการจัดเตรียมพื้นที่เพื่อรองรับโครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพ และทางพิเศษ สายบางนา - อ่างทอง (S1) โดยมีแนวความคิด จะพัฒนาเป็นชุมชนท่าเรือทันสมัย (Modern Port City) ให้สามารถใช้พื้นที่รองรับการพัฒนาท่าเรือให้ได้รับผลตอบแทนในระดับที่เหมาะสม คำนวณค่าต่อการลงทุนและเกิดประโยชน์สูงสุด รวมไปถึงการพัฒนาอาคารสูงให้เป็นที่อยู่อาศัยของชุมชนรอบเขตท่าเรือกรุงเทพ ตามนโยบายรัฐบาลที่จะพัฒนาประเทศตามกรอบยุทธศาสตร์ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศมีความมั่นคง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง

นำไปสู่การพัฒนาให้คนไทยมีความสุข และตอบสนองต่อการบรรลุซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติ” ในการที่จะพัฒนาคุณภาพชีวิตยกระดับการสร้างรายได้เป็นประเทศพัฒนาแล้ว และสร้างความสุขของคนไทย สังคมมีความมั่นคง เสมอภาคและเป็นธรรม ประเทศสามารถแข่งขันได้ในระบบเศรษฐกิจ

การท่าเรือฯ จึงริเริ่มแผนการดำเนินงานภายใต้แผนงานพัฒนาที่อยู่อาศัยเพื่อเป็น Smart Community ปีงบประมาณ 2562 - 2566 ให้ฝ่ายพัฒนารุกิจและการตลาด ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของชุมชนโดยรอบเขตท่าเรือ เพื่อทราบถึงความต้องการและข้อคิดเห็นในการจัดหาที่อยู่อาศัยใหม่ในรูปแบบเมืองสมัยใหม่ (Smart Community) และเน้นให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของชุมชน ตั้งแต่เริ่มพัฒนาโครงการฯ เพื่อให้มีระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่ดี รวมทั้งสภาวะแวดล้อม เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตชุมชนให้มีมาตรฐาน เป็นส่วนหนึ่งของศูนย์กลางเมืองใหม่ในใจกลางเมือง (New urban core development) ซึ่งรายได้ที่เกิดจากการบริหารสินทรัพย์ในปีงบประมาณ 2563 มีรายได้จากการจัดเก็บผลประโยชน์จากที่ดิน อาคาร จากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เช่าใช้ประโยชน์จากพื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ มีรายละเอียด ดังนี้

รายการ	ประมาณการรายได้/ปี			
	ปีงบประมาณ 2564	ปีงบประมาณ 2563	ปีงบประมาณ 2562	ปีงบประมาณ 2561
1. ค่าเช่าที่ดิน	264,739,231.27	325,093,973.67	296,563,770.58	242,622,173.68
2. ค่าเช่าอาคาร	75,765,732.37	73,160,884.14	79,703,896.73	78,605,914.53
รวม	340,504,963.64	398,254,857.81	376,267,667.31	321,228,088.21

การดำเนินการ ด้านบริหาร ทรัพยากรบุคคล

การดำเนินงานด้านการพัฒนาทรัพยากร บุคคลและธำรงรักษาบุคลากร

1. ด้านการพัฒนาศักยภาพของบุคลากร

การท่าเรือฯ มุ่งเน้นการพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพตรงตามท้องถ้งกำหนด ด้วยการทบทวนและปรับปรุงระบบสมรรถนะ (Competency) โดยเพิ่มเติมสมรรถนะด้านทักษะการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Literacy) เพื่อใช้เป็นแนวทางการจัดทำแผนฝึกอบรม/สัมมนา ให้รองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นทั้งปัจจุบันและอนาคต ในการดำเนินงานด้านการเรียนรู้และพัฒนาศักยภาพของพนักงานการท่าเรือฯ ให้ความสำคัญกับบุคลากรทุกระดับ จึงมีการจัดแบ่งกลุ่มการพัฒนาให้เกิดความครบถ้วนและทั่วทั้งองค์กร คือ กลุ่มด้านความรู้ตามตำแหน่ง (Functional) กลุ่มความรู้เพื่อสายความก้าวหน้าอาชีพ (Career Path) กลุ่มการทดแทนตำแหน่ง (Successor) กลุ่มการพัฒนา กลุ่มผู้มีศักยภาพสูง (Talent) กลุ่มความรู้เฉพาะงาน (Technique) กลุ่มความรู้ที่รองรับการดำเนินธุรกิจใหม่ เช่น การบริหารการเงินการลงทุน การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์และการตลาดสมัยใหม่ กลุ่มความรู้ที่รองรับกฎระเบียบมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้มีการพัฒนาวิธีการเรียนรู้ให้เป็นในลักษณะของ e-Learning และการเรียนรู้แบบ Visual มากขึ้น นอกจากนี้ยังดำเนินการเรื่องการจัดการองค์ความรู้ (Knowledge Management) เพื่อใช้ในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในองค์กรและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จากความมุ่งมั่นทุ่มเทของการดำเนินงานดังกล่าว ส่งผลให้บุคลากรของการท่าเรือฯ มีขีดความสามารถรองรับ และสนับสนุนการดำเนินงานขององค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ



2. กระบวนการสรรหาและคัดเลือกบุคลากร

ปีงบประมาณ 2564 การท่าเรือฯ เปิดรับสมัครสอบคัดเลือกบุคคลทั่วไปภาคความรู้ความสามารถทั่วไปดำเนินการโดยมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ตามระเบียบการท่าเรือฯ ว่าด้วยการสรรหาบุคคลเพื่อบรรจุในตำแหน่งว่างของการท่าเรือฯ พ.ศ. 2563 แบ่งผู้สมัครสอบคัดเลือกออกเป็น 3 กลุ่มตามคุณวุฒิ ประกอบด้วย ระดับปริญญาตรี ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) และมีมัธยมศึกษาตอนต้น โดยประกาศผลสอบคัดเลือกดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว การท่าเรือฯ ได้ดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยประชาสัมพันธ์แจ้งให้ผู้สอบผ่านภาคความรู้ความสามารถทั่วไปตามกลุ่มคุณวุฒิมาแสดงความจำนงเข้าสอบคัดเลือกในตำแหน่งว่างต่างๆ ก่อนจัดสอบภาควิชาการ ภาคปฏิบัติการ และสัมภาษณ์ และบรรจุผู้ผ่านการสอบคัดเลือกลงในตำแหน่งว่างต่อไป



3. การพัฒนาระบบบริหารผลการปฏิบัติงานของพนักงานอย่างต่อเนื่อง

- ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล จัดทำคู่มือคำจำกัดความตัวชี้วัดเชิงพฤติกรรมเพื่อให้สอดคล้องกับลักษณะงานของแต่ละสังกัด และกำหนดตัวชี้วัดเชิงพฤติกรรมแยกเป็น 2 กลุ่ม คือ ระดับ 1 - 9 และระดับ 10 - 16 ให้ต้นสังกัดเลือกตัวชี้วัดเชิงพฤติกรรมที่เหมาะสมกับลักษณะงานของตนมากที่สุด เพื่อให้ประกอบการประเมินผลการปฏิบัติงานควบคู่กับการประเมิน KPI

- เพิ่มการกำกับติดตามและตรวจสอบการกำหนดตัวชี้วัด KPI เกี่ยวกับการถ่ายทอดตัวชี้วัดระดับองค์กรลงสู่ระดับหน่วยงาน และระดับบุคคล เป็นขั้นๆ เน้นการวัดผลงานที่ช่วยตอบสนองต่อทิศทางและเป้าหมายองค์กรในปี 2564 โดยมีแผนในการจัดทำตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายมาตรฐาน สำหรับการประเมินผลการปฏิบัติงานในปีต่อไป เพื่อให้สอดคล้องกับทิศทางขององค์กร

- นำระบบสารสนเทศมาใช้ในการประเมินผลการปฏิบัติงาน KPI เพื่อให้ผู้ใช้งาน (ผู้ประเมินและผู้ถูกประเมิน) สามารถเข้าถึงระบบฯ ได้สะดวกและง่ายมากขึ้น ผ่านระบบ

Online <https://pat.aos-app.com> โดยมีการปรับปรุงระบบฯ เน้นกระบวนการติดตามผลงานผ่านระบบ Online เพื่อให้เห็นถึงความก้าวหน้าของงานทั้งในฝ่ายผู้ประเมิน และผู้ถูกประเมิน และเน้นให้เกิดกระบวนการพูดคุยทั้ง 2 ฝ่าย เพื่อให้ข้อมูลและช่วยกันปรับปรุงแก้ไขผลสัมฤทธิ์ของงานให้ประสบความสำเร็จมากยิ่งขึ้นและเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

4. การจัดทำแผนสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan)

เป็นเครื่องมือทางด้านการบริหารงานบุคคล (HR Tool) เพื่อให้บุคลากรดังกล่าวมีพร้อมทั้งด้านความรู้ ความเชี่ยวชาญ ทักษะคิด ทักษะผู้นำ และสามารถสืบทอดตำแหน่งสำคัญ (Key Position) ได้ทันทีเมื่อตำแหน่งว่างลง พร้อมกันนี้เป็นการสร้างแรงจูงใจในการทำงาน และสามารถรักษามูลค่าที่มีคุณภาพให้คงอยู่ภายในองค์กรต่อไป ซึ่งช่วยให้การทำเรื่องฯ สามารถวางแผนอัตรากำลังและพัฒนาบุคลากรอย่างเป็นระบบ ซึ่งการทำเรื่องฯ ได้ดำเนินการจัดทำและปรับปรุงแผนสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) ตั้งแต่ปี 2556 จนถึงปัจจุบันเป็นประจำทุกปี โดยในปีงบประมาณ 2564 การทำเรื่องฯ ได้จัดทำแผนสืบทอดตำแหน่งผู้บริหารระดับ 14 ขึ้นไป และตำแหน่งที่ผู้ดำรงตำแหน่งเข้าร่วมโครงการรวมใจจากองค์กร

5. การจัดทำแผนบริหารอัตรากำลังระยะสั้นและระยะยาว (Manpower Planning)

การจัดทำแผนบริหารอัตรากำลังระยะสั้นและระยะยาว (Manpower Planning) เป็นส่วนหนึ่งของการบริหารทุนมนุษย์ที่คำนึงถึงการจัดการอัตรากำลังที่สอดคล้องกับภารกิจทั้งในปัจจุบันและอนาคต อุปสงค์และอุปทานของอัตรากำลัง (Demand and Supply) รวมทั้งการทดแทนของเทคโนโลยี เพื่อให้การท่าเรือฯ มีอัตรากำลังทั้งในเชิงคุณภาพและปริมาณอย่างเหมาะสมที่จะสามารถดำเนินการให้บริการธุรกิจทั้งในปัจจุบันและอนาคตได้ โดยในปีงบประมาณ 2564 ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลได้กำหนดกรอบและขั้นตอนการดำเนินงานศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนศึกษากรอบแนวคิด (Framework) และปรับแต่งเครื่องมือ (Tools) ที่เหมาะสมกับบริบทของการท่าเรือฯ ซึ่งได้เริ่มดำเนินงานในเดือนกรกฎาคม และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปีงบประมาณ 2565

6. การทบทวนการจัดการสายอาชีพ (Career Management)

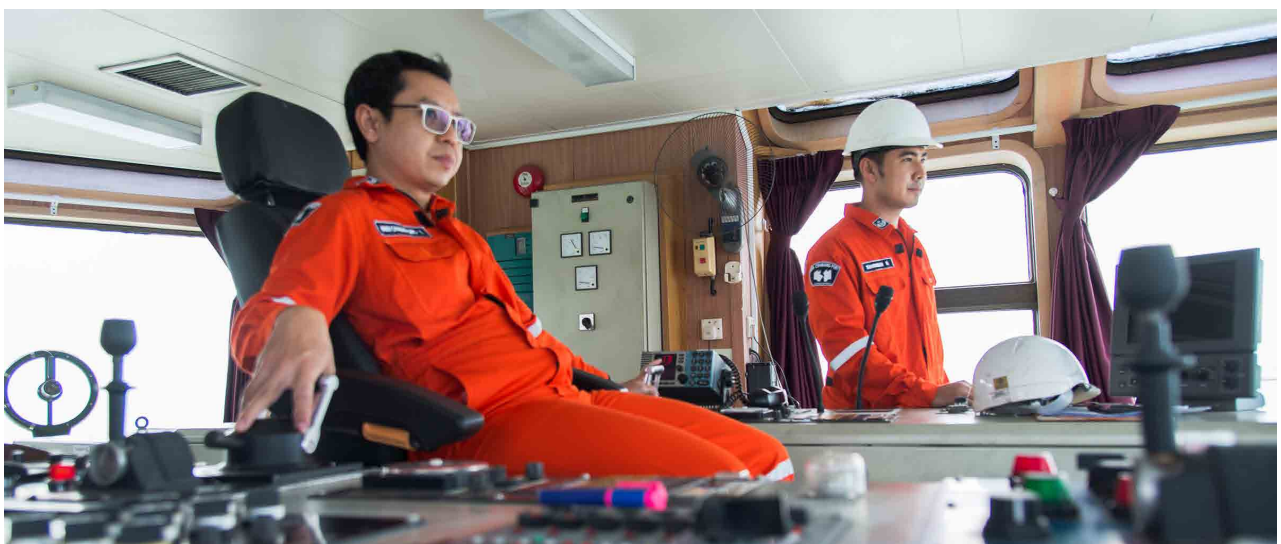
ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล มีแผนทบทวนการจัดการสายอาชีพ (Career Management) เพื่อมุ่งเน้นการเพิ่มโอกาสเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพภายในกลุ่มงาน (Job Family) และระหว่างกลุ่มงานอย่างมีมาตรฐาน เพื่อให้บุคลากรมองเห็นเส้นทางการเติบโตของตนเองและพัฒนาตนเองไปสู่เป้าหมายของงานและสายอาชีพที่ตั้งไว้ อีกทั้งเป็นประโยชน์ต่อการออกแบบการพัฒนาบุคลากรตามกลุ่มที่แตกต่างกันอย่างเหมาะสม โดยจะเริ่มดำเนินการและแล้วเสร็จในปีงบประมาณ 2565

7. ระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารงานทรัพยากรบุคคล (HRIS)

ภายใต้แผนปฏิบัติการดิจิทัลของการท่าเรือฯ พ.ศ. 2563 - 2567 การท่าเรือฯ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและสนับสนุนการบริหาร การปฏิบัติงาน และการดำเนินงานภายในองค์กร โดยได้ดำเนินการจัดหาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารงานทรัพยากรบุคคล (HRIS) ทดแทนระบบงานเดิมเพื่อให้องค์กรรับกับความต้องการที่เพิ่มขึ้น มีระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคลที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้งาน สามารถนำมาวางแผนและช่วยในการตัดสินใจของผู้บริหาร ทั้งในการบริหารจัดการบุคลากร (Human Resource Management) และการพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในปีงบประมาณ 2564 ได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและความต้องการของผู้ใช้งาน (Requirement) ซึ่งในปัจจุบันอยู่ระหว่างขั้นตอนการออกแบบและพัฒนาระบบ (Detail Design) และโปรแกรมส่วนเพิ่มเติม (Customization) ให้สอดคล้องกับรูปแบบการทำงานของหน่วยงาน ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในปีงบประมาณ 2565

8. การอนุรักษ์สุขภาพบุคลากรดังนี้

- จัดพนักงานเข้าพักอาศัยอาคารสวัสดิการแฟลต 26 - 29 จำนวน 350 ห้อง จัดจำหน่ายสินค้าของที่ระลึก 70 ปี การท่าเรือฯ เพื่อนำรายได้ไปเป็นกองทุนสำหรับจัดสวัสดิการ ส่งเสริมคุณภาพชีวิตของพนักงาน และแก้ไขระเบียบสวัสดิการเพื่อเพิ่มเติมสวัสดิการให้พนักงานมากขึ้น
- โครงการเสริมสร้างความผูกพันของบุคลากร ประจำปีงบประมาณ 2564



ในปีงบประมาณ 2564 กองแรงงานสัมพันธ์ ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล ได้ดำเนินโครงการเสริมสร้างความผูกพันของบุคลากร เพื่อสร้างความพึงพอใจให้แก่พนักงานในการปฏิบัติงานอย่างมีความสุข สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีขวัญกำลังใจที่ดี เสียสละทุ่มเทการปฏิบัติงานเพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายขององค์กรและมีความผูกพันต่อองค์กร โดยดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดังนี้

การพัฒนาระดับความพึงพอใจและความผูกพันของพนักงาน

1.1 สัมมนาเชิงปฏิบัติการทบทวนแผนกลยุทธ์พัฒนาระดับความพึงพอใจและความผูกพันองค์กรของพนักงาน การทำเรื่อง และแผนการพัฒนาระดับความพึงพอใจและความผูกพันองค์กรของพนักงานการทำเรื่อง ให้แก่ผู้แทนคณะกรรมการดำเนินการด้านความพึงพอใจและความผูกพันองค์กรของพนักงานการทำเรื่อง 19 ฝ่าย/สำนัก



1.2 ตรวจติดตาม (Site Visit) การดำเนินการของคณะกรรมการดำเนินการด้านความพึงพอใจ 19 ฝ่าย/สำนัก

- การสำรวจความพึงพอใจและความผูกพันองค์กรของพนักงานที่มีต่อองค์กร



2.1 สัมมนาทบทวนปัจจัยความผูกพันและความพึงพอใจของพนักงานตามกลุ่มและบริบทองค์กร (การทดสอบ Focus Group) เพื่อหาความเที่ยงตรง และจัดการทดสอบ (Try Out) กับพนักงานกลุ่มตัวอย่างตามที่กำหนดตามบริบทองค์กร

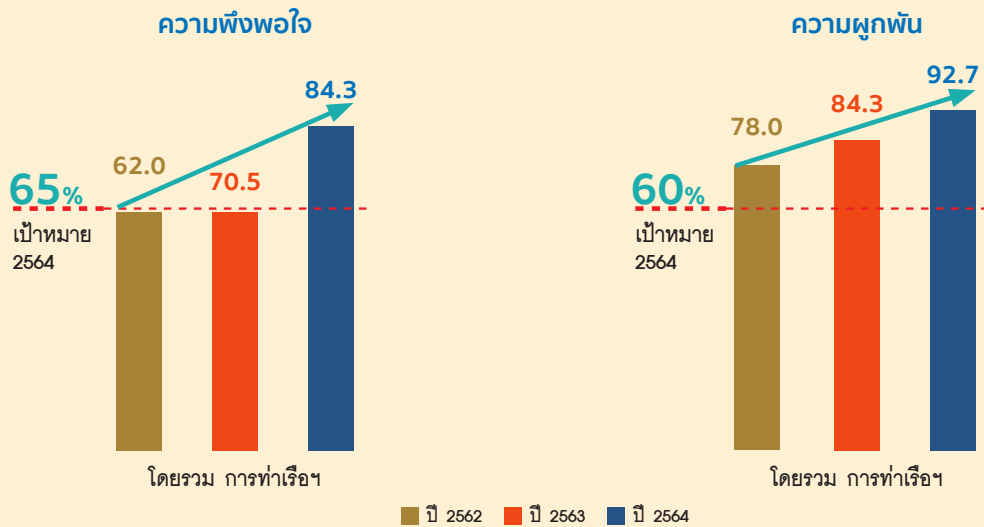


2.2 สำรวจความพึงพอใจและความผูกพันองค์กรของพนักงานที่มีต่อองค์กร โดยเชิญพนักงานระดับ 1 - 6 ทุกหน่วยงาน มาตอบแบบสอบถามผ่านระบบออนไลน์ และมีบันทึกให้พนักงานระดับ 8 ขึ้นไป ตอบแบบสอบถามผ่านระบบออนไลน์



ทั้งนี้ จากผลการสำรวจความพึงพอใจและความผูกพันของพนักงานที่มีต่อองค์กรในปีงบประมาณ 2564 ในภาพรวม พนักงานมีระดับความพึงพอใจและความผูกพัน ดังนี้

1. ระดับความพึงพอใจ 84.3%
2. ระดับความผูกพันอยู่ที่ 92.7%



Job Family การจัดกลุ่มงาน

ประโยชน์ของการจัดกลุ่มงาน

- ✓ เป็นกรอบในการกำหนดคุณสมบัติสมรรถนะ (เชิงความรู้ ทักษะ และพฤติกรรม)
- ✓ ออกแบบเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Path)
- ✓ ออกแบบการสลับเปลี่ยนหมุนเวียนงาน (Job Rotation)
- ✓ ออกแบบการพัฒนาและการฝึกอบรม (Training and Development) ให้ผู้ปฏิบัติงานในกลุ่มงานต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสม

กทท. มีการจำแนกตำแหน่งแบ่งเป็นสายงานต่าง ๆ จำนวน 45 สายงาน และสามารถนำมาจัดกลุ่มงานได้ 17 กลุ่มงาน เป็นการจัดกลุ่มตามบทบาทงานต่างๆ ที่มีลักษณะงานคล้ายคลึงกันเข้าไว้ด้วยกัน โดยพิจารณาลักษณะงาน วัตถุประสงค์ของงาน ตลอดจนผลลัพธ์/ผลสัมฤทธิ์ของงานเป็นเกณฑ์ ทั้งนี้การจัดกลุ่มงานไม่ได้ทำให้สายการบังคับบัญชาเปลี่ยนแปลงไปแต่อย่างใด

การท่าเรือแห่งประเทศไทย มีทั้งหมด 17 กลุ่มงาน ดังนี้

1 กลยุทธ์องค์กร	7 สายเรือ	13 บริหารงานทั่วไปและเลขานุการ
2 การตลาดและพัฒนาศูนย์ธุรกิจ	8 กำกับและควบคุม	14 บัญชีและการเงิน
3 ปฏิบัติการสินค้า	9 พืச்சุ	15 เทคโนโลยีสารสนเทศ
4 เครื่องมือทุ่นแรง	10 ประชาสัมพันธ์	16 กฎหมาย
5 วิศวกรรม / สถาปัตยกรรม	11 ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม	17 แพทย์และอนามัย
6 ช่างเทคนิค	12 ทรัพยากรบุคคล	จัดทำโดย แผน กทท. ฝ่าย

การมุ่งเน้นด้าน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และลูกค้า

• แผนงานด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การทำเรือฯ ให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม โดยมีแผนการสร้างความสัมพันธ์ที่ดี สื่อสารทำความเข้าใจต่อการดำเนินงานของการทำเรือฯ กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงการมีส่วนร่วมรับฟังความคิดเห็นต่อการดำเนินงาน เพื่อให้เกิดการยอมรับต่อการพัฒนาโครงการต่างๆ ของการทำเรือฯ ซึ่งในปี 2564 การทำเรือฯ ดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้ง 5 ยุทธศาสตร์ ตามกรอบแนวทาง A1000 Stakeholder Engagement Standard (AA1000SES) จำนวน 44 โครงการ และความสำเร็จของผลการดำเนินงานอยู่ที่ 90.4% เพื่อตอบสนองประเด็นความต้องการ/ความคาดหวัง ได้อย่างมีประสิทธิภาพและสร้างประโยชน์แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และติดตามรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการการทำเรือฯ เพื่อพิจารณาทบทวนและปรับปรุงการดำเนินงานในด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและการขับเคลื่อนองค์กรอย่างยั่งยืนต่อไป

การทำเรือแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินงานด้านการมุ่งเน้นด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า ตามแนวทางการประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (Enablers) เพื่อส่งเสริมและตอบสนองกับสภาพแวดล้อมในการดำเนินภารกิจ/ธุรกิจ การแข่งขัน ความต้องการ ความคาดหวังของผู้ใช้บริการ และกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มของการทำเรือฯ เพื่อทันต่อบริบทที่เปลี่ยนแปลงไปด้วยการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ และเป็นระบบให้สามารถรักษาจุดแข็ง ปรับปรุงข้อด้อย และเพิ่มเติมประเด็นของการจัดการสมัยใหม่ๆ โดยมีการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	หน่วยงานภาครัฐ ผู้ถือหุ้นภาครัฐ	ลูกค้า/ผู้ให้บริการ	ชุมชนสังคม	คู่ค้า/ผู้ส่งมอบ	NGO	พนักงาน/ลูกจ้าง/สหภาพ
ช่องทางในการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย	- การจัดประชุมร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ - การหาเสียงบนฐานกิจกรรมของ การทำเรือฯ ในพื้นที่ต่าง ๆ 1 ครั้งต่อปี	- สื่อออนไลน์ - เว็บไซต์/วารสาร/สื่อประชาสัมพันธ์ - การจัดกิจกรรม CSR - สื่อประชาสัมพันธ์ - สำรวจความพึงพอใจ 1 ครั้งต่อปี - ช่องทางการรับข้อร้องเรียน	- สื่อออนไลน์ - เว็บไซต์ - การจัดกิจกรรม CSR - สื่อประชาสัมพันธ์	- สื่อออนไลน์ - เว็บไซต์ - วารสาร	- สื่อออนไลน์ - การจัดประชุมหารือ และร่วมกัน แก้ปัญหาในการปฏิบัติงาน	- การสร้างความพึงพอใจและ ความผูกพัน 1 ครั้งต่อปี - จัดกิจกรรมเสริมสร้างความผูกพัน - การสร้างค่านิยม จิตสำนึก และ วัฒนธรรมองค์กร - การจัดประชุมหารือร่วมกัน
ความต้องการ ความคาดหวังของ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	- การปรับปรุงสภาพแวดล้อมที่ไม่ส่ง ผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และระบบความปลอดภัยให้ได้ มาตรฐาน - การปฏิบัติตามหลักการค้าที่ยุติธรรม และรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม - พัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อเพิ่ม ขีดความสามารถในการแข่งขันทางน้ำ - การสนับสนุนและพัฒนาชุมชนรวมถึง สิ่งแวดล้อม ให้เติบโตอย่างสมดุลควบคู่ กับธุรกิจและเศรษฐกิจของประเทศ	- การให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ รวดเร็ว ตรงเวลา และมีมาตรฐาน - การเพิ่มช่องทาง ผ่านระบบ อิเล็กทรอนิกส์ - การดำเนินธุรกิจตามหลักการค้าที่ ยุติธรรมและรับผิดชอบต่อสังคมและ สิ่งแวดล้อม - พัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อ เพิ่มขีดความสามารถในการขนส่ง ทางน้ำ	- การบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัยที่ดี เป็นมาตรฐาน ไม่สร้างผลกระทบต่อชุมชนและสังคม - การสร้างกิจกรรมสัมพันธ์กับชุมชน อย่างสม่ำเสมอ - การสร้างความภาคภูมิใจที่ดี - การจ่ายค่าตอบแทนในการขอคืนพื้นที่ ที่เป็นธรรม	- สภาพแวดล้อมและระบบรักษา ความปลอดภัยที่ได้มาตรฐาน - การเพิ่มช่องทางในการให้ติดต่อ ประสานงานผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ - การใช้ข้อมูลข่าวสารอย่างถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ และเป็นธรรม - การบริหารและกำกับดูแลเป็นไปตาม สัญญาที่กำหนดอย่างถูกต้องครบถ้วน เป็นธรรม และไม่เลือกปฏิบัติ	- การสนับสนุนและพัฒนาชุมชน รวมถึงสิ่งแวดล้อม ให้เติบโตอย่าง สมดุลควบคู่กับธุรกิจและเศรษฐกิจ ของประเทศ - การบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัยที่ดี เป็นมาตรฐาน ไม่สร้างผลกระทบต่อชุมชนและสังคม	- การพัฒนาและยกระดับมาตรฐาน ทำงานให้ทันสมัยตามมาตรฐาน สากล - ผลตอบแทนและสิทธิประโยชน์ เหมาะสม - สร้างความมีส่วนร่วมของพนักงาน และลูกจ้าง - ความมั่นคง เชื่อถือได้ขององค์กร เพื่อความภาคภูมิใจ - สร้างคนรุ่นใหม่ให้เป็นผู้นำและ พร้อมรับมือต่อการเปลี่ยนแปลง
โครงการดำเนินงาน ที่สำคัญ ในปี 2564	แผนพัฒนาการทำเรือฯ การเป็นท่าเรือ สีเขียวอัจฉริยะ (Smart Green Port)	- แผนพัฒนาฐานการปฏิบัติงาน ของ One Stop Service ด้วยระบบ เทคโนโลยีดิจิทัล - แผนพัฒนาช่องทางทางการติดต่อ ประสานงาน ข้อร้องเรียนและ ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล	กิจกรรมเสริมสร้างความเข้มแข็งของ ชุมชนรอบพื้นที่ปฏิบัติการของ การทำเรือฯ ทั้งส่วนกลางและ ส่วนภูมิภาค เช่น การสนับสนุน การศึกษา การพัฒนาอาชีพ การจัดแข่งขันกีฬา การปลูกป่า เป็นต้น	- แผนพัฒนาช่องทางทางการติดต่อ ประสานงาน และประชาสัมพันธ์ ข้อมูลข่าวสารด้วยเทคโนโลยี - แผนการบริหารจัดการและกำกับ สัญญาอย่างโปร่งใส	แผนเสริมสร้างความร่วมมือกับ ชุมชนสังคมและ NGOs เพื่อป้องกัน และบรรเทาผลกระทบเชิงลบด้าน เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ที่เกิดจากการปฏิบัติงานและการให้ บริการของการทำเรือฯ	- แผนการเสริมสร้างการมีส่วนร่วม ของพนักงานและลูกจ้าง เพื่อยกระดับ ความสัมพันธ์ ความผูกพัน และ ความภาคภูมิใจในองค์กร - การเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กร
ประโยชน์ที่ได้รับ	- ความเชื่อมั่นต่อองค์กร - ความเชื่อมั่นกับหน่วยงานเพื่อพัฒนา ประสิทธิภาพและการดำเนินงาน	- การสร้างความพึงพอใจและเพิ่ม ประสิทธิภาพในการให้บริการ - การพัฒนาเทคโนโลยี และนวัตกรรม เพื่อสร้างความสามารถในการ ให้บริการ	- ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินธุรกิจ - สนับสนุนในโอกาสการศึกษา กีฬา และ พัฒนาอาชีพ รายได้ และความเข้มแข็ง ของชุมชน	- ความเชื่อมั่นในการดำเนินธุรกิจ - ปฏิบัติตามเงื่อนไขและสัญญา อย่างเคร่งครัด	- การสร้างความสัมพันธ์ที่ดี - ลดผลกระทบต่อการทำงาน ขององค์กร	- การสร้างความสัมพันธ์ที่ดี ทั้งหน่วยงานภายในและภายนอก - พนักงานเข้าใจในพฤติกรรมที่สำคัญ ขององค์กร

• แผนงานด้านลูกค้าและตลาด

โดยใน 2564 ที่ผ่านมา การท่าเรือฯ มีแนวทางในการส่งเสริมด้านธุรกิจและการตลาด โดยมีการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ด้านลูกค้าและการตลาด ปี 2564 - 2569 ตามแผนปฏิบัติการประจำปีเพื่อสนับสนุนวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ของแผนฯ อาทิ โครงการสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจ เพื่อสร้างโอกาสและขยายเครือข่ายทางธุรกิจ โครงการวิเคราะห์ความต้องการของลูกค้าเพื่อเชื่อมโยงสู่การพัฒนานวัตกรรม/โครงการบริหารจัดการสื่อโซเชียลมีเดียและพัฒนาช่องทางสื่อสาร เพื่อสนับสนุนด้านการตลาดของการท่าเรือฯ เป็นต้น

นอกจากนี้ ยังมีการทบทวนการจำแนกลูกค้า โดยมีการวิเคราะห์สารสนเทศจากข้อมูลการใช้บริการจากระบบต่างๆ ของการท่าเรือฯ อาทิ ระบบ CTMS/ ระบบ VCMS/ ระบบ SAP เป็นต้น เพื่อระบุคุณลักษณะของผู้ใช้บริการแต่ละรายและแต่ละกลุ่มลูกค้า ประกอบด้วย ข้อมูลธุรกรรมทางการเงิน (Transaction Data) ข้อมูลเส้นทางการเดินของลูกค้า (Customer Journey) ที่ทำให้เห็นถึงลักษณะพฤติกรรมผลิตภัณฑ์/บริการที่ใช้ ความต้องการและความคาดหวัง เพื่อใช้ในการแบ่งกลุ่มลูกค้า โดยใช้เกณฑ์ปัจจัย

พฤติกรรมศาสตร์ (Behavioral) และปัจจัยประเภทและขนาดธุรกิจ (Firmographic) ดังนี้

• Segment 4 กลุ่ม คือ

- ✓ สายเรือและตัวแทนสายเรือเจ้าของสินค้า
- ✓ ตัวแทนผู้นำเข้า - ส่งออกสินค้า
- ✓ ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือแหลมฉบัง (TLC)
- ✓ ผู้เช่าสิ่งทหริมทรัพย์

• Sub - Segment 7 กลุ่ม คือ สายเรือ Premium สายเรืออื่นๆ เจ้าของสินค้า ตัวแทนนำเข้า - ส่งออกสินค้า TLC ผู้เช่าที่ดินแปลง และผู้เช่าสิ่งปลูกสร้าง

รวมทั้งจัดทำข้อมูลกลุ่มลูกค้า (Customer Segment Profile) ที่ระบุคุณลักษณะของแต่ละกลุ่มลูกค้าอย่างชัดเจน ทั้งนี้การแบ่งส่วนตลาดข้างต้นสามารถตอบสนองต่อความต้องการและความคาดหวังของลูกค้าแต่ละกลุ่มของการท่าเรือฯ รวมไปถึงกลยุทธ์และการดำเนินการในปัจจุบันของการท่าเรือฯ ได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นในด้านการพัฒนาผลิตภัณฑ์บริการและนวัตกรรม การท่าเรือฯ ได้ดำเนินการกิจกรรม/โครงการพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ และปรับปรุง/ต่อยอดและติดตามการดำเนินกิจกรรมโครงการเก่าที่ได้ดำเนินการไปแล้ว อาทิ

การพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการของการท่าเรือฯ

ผลิตภัณฑ์และบริการ

การสนับสนุนลูกค้า

การจัดการความสัมพันธ์

01 โครงการระบบบริหารงานเรือ และใบแจ้งหนี้ของท่าเรือแหลมฉบัง VIS-Vessel & Invoice System 2561 เริ่มดำเนินการโครงการ
2564 มีเป้าหมายเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการจำนวน 73 สายเรือ จาก 97 สายเรือ

02 โครงการพัฒนาระบบ e-Payment 2561 เริ่มดำเนินการโครงการ
2564 ปรับปรุงระบบให้สามารถส่ง SMS หรือ e-Mail ไปยังโทรศัพท์มือถือของผู้ใช้บริการ เพื่อให้ได้ข้อมูลแบบ real time

03 โครงการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อช่วยบริการรถบรรทุกสินค้าเข้าออกท่าเรือแหลมฉบัง Truck Queue 2562 เริ่มดำเนินการโครงการ
2564 ต่อยอดโครงการ โดยจัดหาพื้นที่สำหรับ Truck Parking

04 ระบบ e-Service 2562 เริ่มดำเนินการโครงการ
2564 เพิ่มระบบชำระเงิน Bill Payment (Cross Bank)

05 โครงการ SRT0 2563 เริ่มดำเนินการโครงการ
2564 จัดทำค่าธรรมเนียมบริการพิเศษสำหรับการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าขึ้นหรือลงรถไฟ

06 โครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง 2564 ทบทวนปรับปรุงอัตราค่าการออกแบบ Package การให้บริการ

07 โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด 2564 อยู่ระหว่างดำเนินการขออนุมัติ เพื่อประกาศขายข้อมูลด้านการประกวดราคา

08 โครงการพัฒนาระบบ Port Community System : PCS 2564 อยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง ตามระเบียบกระทรวงการคลัง

• **ผลักดันและต่อยอดโครงการประกวดนวัตกรรม**
การทำเรือฯ เพื่อให้เกิดการดำเนินงานอย่างเป็นรูปธรรม
ในการยื่นขอรับความคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา
(อนุสิทธิบัตร) โครงการอุปกรณ์เสริมรถโฟล์คลิฟท์สำหรับ
ดันน้ำ โดยดำเนินการยื่นขอรับความคุ้มครองทรัพย์สิน
ทางปัญญา (อนุสิทธิบัตร วิศวกรรม) เรียบร้อยแล้ว

• **โครงการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อช่วยบริหาร**
รถบรรทุกสินค้าเข้าออกท่าเรือแหลมฉบัง (Truck Queue) :
ดำเนินการตั้งแต่ปี 2562 โดยในปี 2564 ได้ดำเนินการต่อยอด
โครงการโดยจัดหาพื้นที่สำหรับ Truck Parking จำนวน 90 ไร่
บริเวณประตู 2 เพื่อให้รถบรรทุกจอดก่อนเข้าท่าเรือ

• **โครงการระบบบริหารงานเรือ และใบแจ้งหนี้ของท่าเรือ-**
แหลมฉบัง (VIS-Vessel & Invoice System) : ดำเนินการ
ตั้งแต่ปี 2561 มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับ
ผู้ให้บริการกลุ่มสายเรือ ในการขอนำเรือเข้าเทียบท่า ณ ท่าเรือ-
แหลมฉบัง โดยในปี 2564 ได้ดำเนินการต่อยอดโครงการ โดย
การเพิ่มจำนวนผู้ให้บริการโดยมีเป้าหมายจำนวน 73 สายเรือ
จาก 97 สายเรือหลักที่เข้าเทียบท่า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

• **โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาด :**
โดยในปี 2564 ได้ดำเนินการรวบรวมความต้องการใช้สารสนเทศ
ด้านการตลาดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำร่างขอบเขต
การดำเนินงาน (TOR) ในการจ้างเหมาเอกชนมาพัฒนาระบบ
สารสนเทศสำหรับการตลาดระยะที่ 1 โดยมีเป้าหมายให้สามารถ
รวบรวมและจัดทำข้อมูลสารสนเทศเกี่ยวกับการให้บริการ
จากข้อมูลภายในขององค์กร ได้แล้วเสร็จในเดือนกันยายน
แต่มีความล่าช้าในขั้นตอนการพิจารณาแผนการจัดซื้อจัดจ้าง
ของกระทรวงคมนาคม ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการขออนุมัติ
ตามสายงาน เพื่อประกาศรายชื่อผู้ชนะการประกวดราคา
ตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุ
ภาครัฐ พ.ศ. 2560 ต่อไป

• **โครงการพัฒนาระบบ PCS (Port Community**
System) : เป็นระบบที่จะช่วยให้กระบวนการขนส่งและ
โลจิสติกส์ของประเทศได้รับการพัฒนาให้สะดวกรวดเร็ว
เทียบเท่ามาตรฐานสากล และช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของ
ประเทศ อีกทั้งยังเป็นตัวชี้วัดของประเทศในเรื่อง ease of
Doing Business นอกจากนั้นยังจะเป็นโครงการหลักที่จะนำ
การทำเรือฯ สู่อันดับ World Class Port และศูนย์กลาง
การเปลี่ยนถ่ายการขนส่ง (Intermodal Transport) อย่างเต็ม
รูปแบบ โดยได้ดำเนินการจัดทำร่างขอบเขตการดำเนินงาน

(TOR) เสนอกระทรวงคมนาคมเรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 9 มิถุนายน
2564 ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการขออนุมัติดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
ตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและ
การบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 ตามแผนในการดำเนินงาน
ต่อไป

• **โครงการพัฒนาระบบ e-Payment :** เพื่อจัดเก็บค่า
ธรรมเนียมยานพาหนะตู้สินค้าขาออก ค่าขนถ่ายตู้สินค้า
และค่าภาระยกตู้สินค้าขาออกของท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งเปิด
ให้บริการตั้งแต่เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2561 และในปี 2564
ได้พัฒนาต่อยอดระบบเพื่อเพิ่มความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการ
ที่ชำระเงินด้วยระบบ e-Payment โดยปรับปรุงระบบโปรแกรม
ที่เกี่ยวข้องให้สามารถส่ง SMS หรือ e-Mail ไปยังโทรศัพท์
มือถือของผู้ใช้บริการ เพื่อให้ผู้ใช้บริการทราบแบบ real time
ว่าตู้สินค้าหมายเลขนั้นๆ ได้ผ่านประตูตรวจสอบของ
Terminal 1 หรือ Terminal 2 เริ่มเปิดให้บริการ วันจันทร์ที่ 2
สิงหาคม 2564

• **ระบบ e-Service :** เพื่อย่นใบคำร้อง/การตรวจสอบ
สถานะใบคำร้องและสินค้า/ค่าบริการสินค้า ผ่านระบบ online
โดยเริ่มมีการเปิดให้บริการในการยื่นใบคำร้อง/การตรวจสอบสถานะ
ใบคำร้องและสินค้าเมื่อเดือนสิงหาคม 2562 ที่ผ่านมา
และในปี 2564 ได้พัฒนาต่อยอดระบบเพื่อเพิ่มความสะดวก
ให้กับผู้ใช้บริการในเรื่องของการยื่นคำร้องชำระเงินค่าภาระ
สินค้า ลูกค้าชำระเงินผ่านระบบ Bill Payment (Cross Bank)
ซึ่งเป็นการเพิ่มช่องทางการรับชำระเงินอีกหนึ่งช่องทางของ
การรับเงินที่จุดรับเงิน One Stop ของการทำเรือฯ ซึ่งเริ่มเปิด
ให้ใช้งานได้ในเดือนพฤศจิกายน 2564

• **โครงการ SRT0 :** มีการเพิ่มขบวนรถไฟสายพิเศษระหว่าง
ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งตู้สินค้าดังกล่าวเป็น
ตู้สินค้าที่ผู้ประกอบการสายเรือนำมาขนถ่ายและวางพักไว้ที่
ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือท่าเรือแหลมฉบัง และจะทำการขนส่ง
ต่อไปยังท่าเรือกรุงเทพ ด้วยรูปแบบขนส่งอื่น โดยที่ผู้ประกอบการ
สายเรือไม่ต้องนำเรือไปเทียบที่ท่าเรือกรุงเทพ/อัตราค่าธรรมเนียม
บริการพิเศษสำหรับการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าขึ้นหรือลงรถไฟ

• **โครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง :** มีการกำหนดแนวทาง
การแก้ไขปัญหาโดยการผ่อนผันให้เรือชายฝั่งสามารถเข้ารับ
ตู้สินค้าเข้าที่ท่าเทียบเรือระหว่างประเทศได้ในกรณีที่ตู้สินค้า
มีจำนวนมากเกินกว่าขีดความสามารถของท่าเทียบเรือชายฝั่ง
(ท่าเทียบเรือ A)/กำหนดวิธีแก้ไขปัญหาตู้สินค้าตกค้าง
(Backlog) เป็นต้น รวมทั้งมีแนวทางในการส่งเสริม

การใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งระหว่างท่าเรือต้นทางและท่าเรือปลายทาง (ท่าเรือกรุงเทพ - ท่าเรือแหลมฉบัง) โดยได้ดำเนินการศึกษาต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางเรือชายฝั่งซึ่งดำเนินการโดย บริษัท TDRi จำกัด เพื่อเป็นแนวทางในการพิจารณาส่งเสริมการใช้บริการต่อไป

นอกจากนี้ยังมีการดำเนินงานเพื่อสนับสนุนการให้บริการต่างๆ แก่ผู้ใช้บริการอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ Covid-19 ที่ส่งผลกระทบต่อการใช้บริการของผู้ใช้บริการเป็นอย่างมาก การท่าเรือฯ จึงได้ดำเนินการเพื่ออำนวยความสะดวกโดยการนำระบบ online เข้ามาช่วยสนับสนุนการบริการมากขึ้น อาทิ

- การลงทะเบียนขอใช้บริการ “ระบบยื่นใบขนนำเรือเข้าเทียบท่า ท่าเรือแหลมฉบัง (Vessels Invoice System)” ผ่านทางเว็บไซต์

- การส่งใบวางบิล/ใบแจ้งหนี้ ให้ผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งท่าเรือแหลมฉบัง ผ่านช่องทาง e-mail

- การรายงานการปฏิบัติงานของเรือหลังเสร็จสิ้นการขนถ่ายตู้และสินค้าท่าเรือกรุงเทพ ผ่านทาง email

- การจัดบัตรอนุญาตผ่านเข้าออกเขตศุลกากร ของผู้ใช้บริการท่าเรือกรุงเทพ ผ่านช่องทาง email

- ประชุมจัดเรือผ่านระบบ online โดยใช้ชื่อ “กลุ่มจัดเรือท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)” สมาชิกจำนวน 247 คน ประกอบด้วยตัวแทนเรือ ตัวแทนบริษัทเรือ และพนักงานการท่าเรือฯ ที่เกี่ยวข้อง เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2563

- ปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมการใช้พื้นที่ฯ ของบริเวณท่าเรือเชียงแสน ร้อยละ 50 โดยมีกำหนดระยะเวลา 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2564 ถึงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2565

- ปรับลดค่าธรรมเนียมการใช้พื้นที่ของท่าเรือระนอง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และท่าเรือเชียงของ ในอัตรา ร้อยละ 70 ของค่าธรรมเนียมการใช้พื้นที่ เป็นระยะเวลา 3 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2564 ถึงวันที่ 31 ตุลาคม 2564

• โครงการ/แผนงาน และกิจกรรมของท่าเรือระนอง ในปี 2564

1. จัดกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้า (CRM) กับกลุ่มลูกค้า Supply Base เพื่อรับฟังปัญหา ข้อเสนอแนะ และผู้ประกอบการไม่ ยางพาราสำเร็จรูป ในจังหวัดระนองและจังหวัดชุมพร เพื่อประชาสัมพันธ์การให้บริการขนส่งสินค้าประเภทไม้ ยางพาราบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือระนอง

2. จัดประชุม Joint Working Group Meeting ตามข้อตกลง MOU ในรูปแบบ Video Conference ร่วมกับท่าเรือฮัมบวร์ก-โคโลญจน์ สาธารณรัฐสังคมนิยมประชาธิปไตยศรีลังกา /การท่าเรือเจนไน (Chennai Port Trust) สาธารณรัฐอินเดีย



3. เข้าร่วมประชุมคณะทำงานเฉพาะกิจด้านความมั่นคงทางทะเลไทย - อินเดีย เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมทางทะเลเชิงยุทธศาสตร์ ด้านการขนส่งสินค้าทางน้ำ

4. เดินทางเข้าพบกลุ่มลูกค้าบริษัทสายเรือ และบริษัทตัวแทนผู้นำเข้า - ส่งออกสินค้าที่มีศักยภาพในการใช้บริการท่าเรือระนอง เพื่อรับทราบข้อมูลที่เป็นประโยชน์จากความต้องการ และความคิดเห็นของลูกค้าประกอบด้วย บริษัท Sealand - A Maersk Company บริษัท ไงฮก จำกัด บริษัท เอ็ม เอ็ม โลจิสติกส์ จำกัด บริษัท ท็อปไลน์ โลจิสติกส์ จำกัด บริษัท บางกอกเฟรทฟอร์เวิร์ดเดอร์ จำกัด

5. เข้าพบเจ้าหน้าที่กลุ่มงานวางแผน กรมเจ้าท่า เพื่อรับทราบข้อมูลด้าน Port Security IMO เกี่ยวกับการนำเรือผ่านร่องน้ำ ณ ท่าเรือระนอง ด้านความปลอดภัย การเดินเรือตาม “โครงการศึกษาด้านวิศวกรรมเศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อมสำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษา ร่องน้ำท่าเรืออเนกประสงค์ระนอง อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง” เพื่อจัดทำข้อมูลเป็นภาษาอังกฤษ

6. การเจรจาหารือทางธุรกิจร่วมกับ บริษัท เอสซีจี โลจิสติกส์ แมนเนจเม้นท์ จำกัด เพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้บริการขนถ่ายปูนซีเมนต์ผ่านท่าเรือระนองไปยังสหภาพเมียนมา ระบบ New Normal Logistics ซึ่งการท่าเรือฯ ได้ให้ส่วนลดอัตราค่าธรรมเนียมท่าเรือระนองในอัตราที่เหมาะสมเป็นระยะเวลา 2 ปี นับตั้งแต่วันที่ 17 พฤษภาคม 2564 ถึงวันที่ 16 พฤษภาคม 2566 เพื่อช่วยเหลือและลดค่าใช้จ่ายจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 และการหาแนวทางวางแผนธุรกิจร่วมกันในการทำบันทึก

ข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ระหว่างการทำเรือฯ กับบริษัท เอสซีจี โลจิสติกส์ แมนเนจเม้นท์ จำกัด

• **โครงการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียการทำเรือฯ ปีงบประมาณ 2564**

โครงการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของการทำเรือฯ ปีงบประมาณ 2564 เพื่อวัดระดับความพึงพอใจ ความไม่พึงพอใจ ความภักดีของลูกค้า เกี่ยวกับการให้บริการของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของการทำเรือฯ โดยนำผลการสำรวจ มาใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ในการดำเนินงานของการทำเรือฯ รวมถึงนำมาจัดทำแผนการปรับปรุง/พัฒนาการให้บริการ และการดำเนินงาน เพื่อตอบสนองความต้องการ และสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้า และกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น

• **แผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) และการสร้างคุณค่าร่วมของฝ่ายพัฒนารุขกิจและการตลาด ปีงบประมาณ 2564**

1. **โครงการทำเรือฯ สู้ภัย COVID-19 ไปด้วยกัน**

เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2564 เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการการทำเรือฯ เรือโท ดร.ชำนาญ ไชยฤทธิ์ รองผู้อำนวยการการทำเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์

และพัฒนารุขกิจ เจ้าหน้าที่ฝ่ายพัฒนารุขกิจและการตลาด มอบเครื่องอุปโภคบริโภคให้กับชุมชนคลองเตย ทั้ง 25 ชุมชน จำนวนทั้งสิ้น 12,300 ครั้วเรือน เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ชาวชุมชนคลองเตย ในช่วงการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส Covid-19 โดยมีผู้แทนหัวหน้าชุมชนเป็นผู้รับมอบและกล่าวขอบคุณการทำเรือฯ โดยจะนำเครื่องอุปโภคบริโภคไปแจกจ่ายให้ถึงมือชาวชุมชนทุกครัวเรือน ณ สนามเบตมินตัน สโมสรการทำเรือฯ ชุมชนคลองเตยเป็นชุมชนแออัดมีประชากรอาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพมหานครจำนวนมาก ส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้น้อย และมีผู้ว่างงานเป็นจำนวนมากอยู่แล้ว เมื่อเกิดสถานการณ์ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ขึ้น ทำให้ผู้อยู่อาศัยในชุมชนคลองเตยได้รับผลกระทบมากยิ่งขึ้น เพื่อเป็นการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม การทำเรือฯ จึงได้ดำเนินการโครงการ “การทำเรือฯ สู้ภัย COVID-19 ไปด้วยกัน” เพื่อแบ่งปันและบรรเทาความเดือดร้อนให้กับผู้อยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย ในช่วงเวลาและสถานการณ์วิกฤตนี้



2. โครงการมอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนในโรงเรียนในพื้นที่บริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

เมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2564 เรือโท ดร.ชำนาญ ไชยฤทธิ์ รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์ และพัฒนาธุรกิจ พร้อมด้วยผู้บริหารฯ มอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนในโรงเรียนในพื้นที่บริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ จำนวน 6 โรงเรียน รวม 200 ทุนๆ ละ 3,000 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 600,000 บาท ได้แก่ โรงเรียนศูนย์รวมน้ำใจ โรงเรียนวัดสะพาน โรงเรียนวัดคลองเตย โรงเรียนไทยประสิทธิ์ศาสตร์ โรงเรียนสามัคคีสงเคราะห์ และโรงเรียนชุมชนหมู่บ้านพัฒนา ซึ่งนักเรียนส่วนใหญ่เป็นเยาวชนที่อาศัยอยู่ในชุมชนบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ มีปัญหาความยากจนขาดแคลนทุนทรัพย์และอุปกรณ์การเรียน ขาดโอกาสทางการศึกษา โครงการมอบทุนการศึกษาให้แก่เยาวชนภายในโรงเรียนโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ดำเนินการอย่างต่อเนื่องมาเป็นเวลากว่า 10 ปี



3. โครงการพัฒนาคุณภาพชุมชนคลองเตยผ่านเสียงดนตรี ให้แก่ มูลนิธิดนตรีเพื่อชีวิต (Music for Life Foundation) ปีงบประมาณ 2564 การท่าเรือฯ

มอบเงินสนับสนุนโครงการพัฒนาคุณภาพชุมชนคลองเตยผ่านเสียงดนตรี ให้แก่ มูลนิธิดนตรีเพื่อชีวิต (Music for Life Foundation) เพื่อดำเนินการเรียนการสอนดนตรีคลาสสิก อาทิ ไวโอลิน วิโอล่า เชลโล่ดับเบิลเบส กีตาร์และวงออร์เคสตราให้กับเยาวชนชาย - หญิงอายุระหว่าง 7 - 13 ปี ที่พักอาศัยอยู่ในแหล่งชุมชนแออัดเขตคลองเตย และชุมชนใกล้เคียงซึ่งครอบครัวมีฐานะยากจนถึงปานกลางมีใจรักดนตรี และต้องการพัฒนาตนเองในด้านดนตรี ในเวลาหลังเลิกเรียน วันอังคาร - ศุกร์ เวลา 16.00 - 20.00 น. และวันเสาร์ เวลา 10.00 - 18.00 น. เพื่อให้เด็กและเยาวชนได้ใช้เวลาว่างให้เกิดประโยชน์และเป็นการส่งเสริมพัฒนาคุณภาพชีวิตและความสามารถพิเศษทางดนตรี อีกทั้งดนตรีคลาสสิกยังเป็นแรงบันดาลใจโดยรวมให้เด็กปรับปรุงความรู้ด้านวิชาการในโรงเรียน ดนตรีทำให้เด็กมีสมาธิ สร้างความสุขและความหวัง และเป็นทางเลือกหนึ่งให้พวกเขาใช้ชีวิตห่างไกลยาเสพติดในสภาพแวดล้อมที่เต็มไปด้วยอาชญากรรม



ท่าเรือ กรุงเทพ

เลขที่ 444 ถนนท่าเรือ
เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์: 0-2269-5353,
0-2269-5422, 0-2269-5325
โทรสาร: 0-2269-5256
อีเมล: bkp5356@gmail.com
website: www.port.co.th

ที่ตั้ง : ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา อยู่ระหว่างหลักกิโลเมตรที่ +26.5 ถึง +28.5 ปากคลองพระโขนง เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร

พื้นที่ทางน้ำ ร่องน้ำตอนนอก จากปากร่องน้ำกิโลเมตรที่ -18 ถึง ป้อมพระจุลฑา กิโลเมตรที่ 0 ยาว 18 กิโลเมตร และร่องน้ำตอนใน ตั้งแต่ ป้อมพระจุลฑา กิโลเมตรที่ 0 ถึงสะพานพระพุทธยอดฟ้าฯ กิโลเมตรที่ 48 ยาว 48 กิโลเมตร รวมระยะทาง 66 กิโลเมตร

ร่องน้ำทางเข้า ร่องน้ำสันดอนท่าเรือกรุงเทพ มีความยาว 18 กิโลเมตร ความกว้างร่องน้ำในทางตรง 150 เมตร และความกว้างร่องน้ำในทางโค้ง 250 เมตร ร่องน้ำดังกล่าวได้รับการบำรุงรักษาให้คงความลึกที่ 8.5 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง ในส่วนของแม่น้ำบริเวณท่าเรือกรุงเทพ จะมีความลึกระหว่าง 8.5 - 11 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง

พื้นที่ทางบก มีอาณาบริเวณพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพและบริเวณโดยรอบรวมทั้งสิ้น 2,353.20 ไร่ ประกอบด้วยพื้นที่ในเขตรัฐสภาการทำเรือกรุงเทพ อีกประมาณ 943.20 ไร่ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์แบ่งเป็นพื้นที่ที่หน่วยงานรัฐเช่า 160.26 ไร่ และพื้นที่เอกชนเช่า 516.50 ไร่ ในส่วนของพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์เชิงสังคม ได้แก่ พื้นที่สร้างอาคารที่ทำการต่างๆ ของการทำเรือ จำนวน 117.86 ไร่ พื้นที่ที่หน่วยงานรัฐขอใช้ ได้แก่ กรมศุลกากร ด้านกักพืชและสัตว์ ฯลฯ 217.92 ไร่ ชุมชนแออัด 197.93 ไร่ และทางสัญจร 199.54 ไร่ นอกจากนี้ ยังมีพื้นที่อาคารสำนักงานให้เช่าสำหรับบริษัทผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้อง กิจกรรมการให้บริการเรือ และสินค้าในเขตรัฐสภาการทำเรือกรุงเทพ คลังสินค้า เป็นต้น

การบริการขุดลอกร่องน้ำ ในปี 2563 ได้ดำเนินการขุดลอกบำรุงรักษาและสำรวจร่องน้ำในเขตท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง โดยดินขุดได้รวมทั้งสิ้น 2,187,985 ลูกบาศก์เมตร สำหรับท่าเอกชนได้ดำเนินการขุดลอกตามคำขอใช้บริการ เพื่อให้เรือผ่านเข้า - ออก ได้สะดวกและปลอดภัย ตลอดจนการสำรวจร่องน้ำในอาณาบริเวณท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมทั้งบำรุงรักษาเครื่องหมายทางเดินเรือ เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินเรือ

พื้นที่ปฏิบัติงานด้านสินค้า ประกอบด้วยพื้นที่เขื่อนตะวันออกจำนวน 567.20 ไร่ เป็นพื้นที่สำหรับให้บริการตู้สินค้าทั่วไป ท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ/ภายในประเทศ หน่วยงานที่ปฏิบัติงานและรับผิดชอบคือ กองปฏิบัติการสินค้า 1 - 3 และกองคลังสินค้า

ท่าเทียบเรือ/หลักผูกเรือ/ทุ่นผูกเรือ

ท่าเทียบเรือ/หลักผูกเรือ/ทุ่นผูกเรือ	ความยาว (เมตร)	จำนวน	ขนาดจำกัดของเรือ ความยาว/กินน้ำลึก (เมตร)	สมรรถวิสัย (ลำ)
ท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ (20A - 20F)	1,240	7 ท่า	172.25/8.23	7
ท่าเทียบเรือขายฝั่งและเรือลำเลียง (20G)	250	1 ท่า	106.67/5.00	3
ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป (ท่า 22B-H)	1,179	7 ท่า	172.25/8.23	7
ท่าเทียบเรือขายฝั่งและเรือลำเลียง (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	7
หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ	1,600	24 หลัก	172.25/8.23	8
ทุ่นผูกเรือสาธูประติษฐ์	1,580	5 ทุ่น	137.19/7.62	4
			91.46/7.00	1

พื้นที่วางสินค้า/ตู้สินค้า

พื้นที่	พื้นที่วางสินค้า					
	ภายใน โรงพักสินค้า	ภายนอก โรงพักสินค้า	ชาน โรงพักสินค้า	ลานวางตู้สินค้า		
	(ตร.ม.)	(ตร.ม.)	(ตร.ม.)	(ตร.ม.)	(Ground Slots)	(ที.อี.ยู.)
โรงพักสินค้า (1 - 2)	10,400	7,200		7,200	230	460
โรงพักสินค้า (3 - 8)	26,670	9,476	2,400	22,269	850	1,700
โรงพักสินค้า (9, 11, 13, 15 - 17)	40,569	73,582	5,280	57,562	1,964	1,964
โรงพักสินค้าเพื่อการส่งออก	5,569	17,376		6,380	200	200
ลานบรรจุตู้สินค้า (เดิม)				107,200	2,625	2,625
ลานบรรจุตู้สินค้า (45 ไร่)				72,000	777	777
พื้นที่ลาน C				61,998	1,083	3,250
สถานีบริการตู้สินค้า (เกาะลาว)				55,650	1,748	6,118
คลังสินค้าผ่านแดน	7,559	6,228		10,670		444
คลังสินค้าทัณฑ์บน 1	1,649					
คลังสินค้าทัณฑ์บน 2	3,120					
คลังสินค้าตกค้าง	8,955			3,090		71
คลังสินค้ารถยนต์	1,890	1,890		5,120		210
คลังสินค้าอันตราย	1,200			14,976		280
หมวดสินค้า ปอ ฝ้าย นุ่น	6,240			7,700		138

หมายเหตุ : Ground Slots หนว้นพื้นที่สำหรับวางตู้สินค้าขนาดมาตรฐาน 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
ขนาดน้ำหนักรถเทียบท่า 10,000 - 12,000 เดดเวตตัน	
พื้นที่วางตู้สินค้า	
ลานวางตู้สินค้า	98,600 ตารางเมตร
ความสามารถในการจัดวางตู้สินค้า	2,036 Ground Slots
ลานกองเก็บตู้สินค้า	7,882 ที.อี.ยู.
บล็อก A, B, C และ D	
ปลั๊กเต้าเสียบตู้สินค้าห้องเย็น	460 จุด
ด่านตรวจสอบภายในขาเข้า	5 ช่อง
ด่านตรวจสอบภายในขาออก	3 ช่อง
เครื่องมือทุ่นแรง	
ปั้นจั่นหน้าท่าชนิดเดินบนราง ขนาด 40 ตัน	8 คัน
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า	
- แบบ 4+1 ช้อนตู้ได้ 3 ชั้น (35 ตัน)	12 คัน
- แบบ 4+1 ช้อนตู้ได้ 4 ชั้น (35 ตัน)	11 คัน
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า	61 คัน
แชสซีสรับตู้สินค้า	61 คัน
ระบบคอมพิวเตอร์บริการ	
Software "NAVIS" System	1 หน่วย
การให้บริการ	
จำนวนพนักงาน	343 คน
ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง 7 วันต่อสัปดาห์	
บุคลากรประจำหน่วยงานให้บริการ	

กองท่าบริการตู้สินค้า 2	
ท่าเทียบเรือ	4 ท่า
ท่า 20D	183 เมตร
ท่า 20E	183 เมตร
ท่า 20F	183 เมตร
ท่า 20G	250 เมตร
ความยาวหน้าท่ารวม	799 เมตร
ระดับความลึก	
- ท่า 20D, 20E, 20F	8.23 เมตร
- ท่า 20G	4.30 เมตร
ขนาดน้ำหนักรถเทียบท่า 10,000 - 12,000 เดดเวตตัน	
พื้นที่วางตู้สินค้า	
ลานวางตู้สินค้า	49,000 ตารางเมตร
ความสามารถในการจัดวางตู้สินค้า	1,372 Ground Slots
ลานกองเก็บตู้สินค้า	4,755 ที.อี.ยู.
บล็อก E, F, G และ H	
ปลั๊กเต้าเสียบตู้สินค้าห้องเย็น	320 จุด
ด่านตรวจสอบภายในขาเข้า	4 ช่อง
ด่านตรวจสอบภายในขาออก	3 ช่อง
เครื่องมือทุ่นแรง	
ปั้นจั่นหน้าท่าชนิดเดินบนราง ขนาด 40 ตัน	6 คัน
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า	
- แบบ 4+1 ช้อนตู้ได้ 4 ชั้น (35 ตัน)	5 คัน
- แบบ 6+1 ช้อนตู้ได้ 4 ชั้น (35 ตัน)	10 คัน
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า	43 คัน
แชสซีสรับตู้สินค้า	43 คัน
ระบบคอมพิวเตอร์บริการ	
Software "NAVIS" System	1 หน่วย
การให้บริการ	
จำนวนพนักงาน	273 คน
ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง 7 วันต่อสัปดาห์	
บุคลากรประจำหน่วยงานให้บริการ	

เครื่องมือทุ่นแรง

รายการ	ขนาด (เมตรกตัน)	จำนวน (คัน)
รถยกตู้สินค้า	40	31
รถยกตู้สินค้าเปล่า	7	25
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	10	4
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	50	3
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า	30	33
รถยกสินค้า	2.5 - 25	245
รถยนต์บรรทุก	5 - 7	36
รถหัวลาก (อเนกประสงค์)	30	34
แชสซีบรรทุกตู้สินค้า (อเนกประสงค์)	30	23
แชสซีบรรทุกตู้สินค้า (คอไม้)	20	3
แชสซีบรรทุกตู้สินค้า	40 - 45	43

เรือบริการ

ประเภทเรือ	สมรรถวิสัย	จำนวน (ลำ)
เรือสั่นดอน	2,500 ลูกบาศก์เมตร	3
เรือขุด	206.47 - 1,000 เมตรกตัน	3
เรือดิน	120 - 300 ลูกบาศก์เมตร	6
เรือจูง	200 - 1,000 แรงม้า	4
เรือวางทุ่น	593 ตันกรอส	1
เรือสำรวจ	194.37 - 250 แรงม้า	3
เรือร่อนน้ำ	150 - 240 แรงม้า	1
เรือน้ำ	140 ตัน	1
เรือโรงงาน	15 - 18 เมตรกตัน	2
เรือน้ำมัน	21.5 เมตรกตัน	1
เรือท่าเรือ	270 - 420 แรงม้า	2
เรือลากจูง	2,400 - 3,200 แรงม้า	9
เรือรับขยะ	160 - 200 แรงม้า	2
เรือรับเหือก	150 - 187 แรงม้า	8
เรือบรรทุกน้ำ	500 แรงม้า	1
เรือรับรอง	2,000 แรงม้า	1
เรือตรวจการณ์	250 แรงม้า	1

ท่าเรือ แหลมฉบัง

ถนนสุขุมวิท ตำบลทุ่งสุขลา
อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20230
โทรศัพท์ : 0-3840-9135-5
โทรสาร : 0-3849-0149
อีเมล : pr@laemchabangport.com
Website : www.laemchabangport.com

เครื่องมือทุ่นแรง

รายการ	ขนาด (ตัน)	จำนวน (คัน)
ปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่าชนิดเดินบนราง (Gantry Crane)	36-61	55
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า (RTG)	38-41	160
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (RMG)	38-41	2
รถยกตู้สินค้า (Reach Stacker)	40-45	33
รถยกตู้สินค้า (Top Load)	8-30.5	32
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่ (Mobile Crane)	48-160	3
รถหauledลากพ่วงตู้สินค้า (Trailer)	40-45	286
รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า (Yard Tractor)	-	378
รถยกสินค้า (Forklift)	2.5-16	76

หมายเหตุ : รวมเครื่องมือทุ่นแรงของผู้ประกอบการในแต่ละท่า ข้อมูล ณ 8 กันยายน 2564

เรือบริการ

ประเภทเรือ	สมรรถวิสัย (แรงม้า)	จำนวน (ลำ)	กำลังจุด
1. เรือลากจูง			
• เรือท่าเรือ 203	3,000	1	40
• เรือท่าเรือ 206	800	1	12
• เรือท่าเรือ 207	800	1	12
• เรือท่าเรือ 301	3,550	1	40
• เรือท่าเรือ 302	4,340	1	50
• เรือท่าเรือ 303	5,914	1	70
• เรือท่าเรือ 304	4,400	1	50
• เรือท่าเรือ 305	4,400	1	50
• เรือท่าเรือ 306	4,400	1	50
2. เรือจัดเก็บขยะ			
• เรือชลาลัยแหลมฉบัง 01	188	1	
3. เรือรับเชื้อเพลิง			
• เรือรับเชื้อเพลิง	210	1	
• เรือรับเชื้อเพลิง	210	1	

หมายเหตุ : 1. ไม่รวมเรือลากจูงของเอกชน จำนวน 11 ลำ
 2. ข้อมูล ณ มกราคม 2564



โครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 1

ท่าเทียบเรือด้านทิศเหนือ

1. **ท่าเทียบเรือ A0** เป็นท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ ความยาวหน้าท่า 590 เมตร มีขีดความสามารถในการรองรับสินค้าทั่วไปที่ขนส่งโดยเรือลำเลียง เรือเดินทะเลชายฝั่งและเรือสินค้าทั่วไปปีละประมาณ 0.75 ล้านตัน และมีขีดความสามารถในการรับตู้สินค้าปีละประมาณ 0.30 ล้าน ที.อี.ยู

2. **ท่าเทียบเรือ A1** เป็นท่าเทียบเรือโดยสาร และเรือ Ro/Ro ความยาวหน้าท่า 365 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการรับส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ การบรรทุก ขนถ่ายสินค้าจากเรือ Ro/Ro มีสมรรถวิสัยในการรับเรือโดยสารขนาด 70,000 เดดเวทตัน และสามารถขนส่งสินค้าทั่วไปประเภทรถยนต์ได้ปีละประมาณ 0.25 ล้านตัน

3. **ท่าเทียบเรือ A2** เป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ความยาวหน้าท่า 400 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งสินค้าทั่วไปและตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับเรือสินค้าทั่วไปและเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 เดดเวทตัน รับสินค้าปีละประมาณ 0.60 ล้านเมตริกตัน และรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.40 ล้าน ที.อี.ยู

4. **ท่าเทียบเรือ A3** เป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ความยาวหน้าท่า 350 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) และมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.40 ล้าน ที.อี.ยู

5. **ท่าเทียบเรือ A4** เป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประเภทความยาวหน้าท่า 350 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งสินค้าประเภทน้ำตาลและกากน้ำตาล มีสมรรถวิสัยในการรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 40,000 เดดเวทตัน และรับสินค้าปีละประมาณ 0.70 ล้านตัน

6. **ท่าเทียบเรือ A5** เป็นท่าเทียบเรือ Ro/Ro เพื่อรองรับรถยนต์ส่งออกและเรือสินค้าทั่วไป ความยาวหน้าท่า 450 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) มีสมรรถวิสัยในการรับสินค้าทั่วไปขนาด 70,000 เดดเวทตัน และรองรับสินค้านำเข้ารถยนต์ส่งออกปีละประมาณ 0.70 ล้านตัน

7. **อู่ต่อและซ่อมเรือ** พื้นที่รองด้านเหนือสุดของท่าเทียบเรือฝั่ง A เป็นอู่ต่อเรือและซ่อมเรือ โดยกำหนดให้มีอู่ลอย 2 อู่ มีสมรรถนะในการให้บริการซ่อมเรือขนาด 140,000 เดดเวทตัน และ 50,000 เดดเวทตัน และอู่แห้งพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับซ่อมเรือขนาดไม่ต่ำกว่า 13,000 GT อย่างน้อย 1 อู่

ท่าเทียบเรือด้านทิศใต้

1. **ท่าเทียบเรือ B1** มีความยาวหน้าท่า 300 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับตู้สินค้าขนาด 50,000 เดดเวทตัน รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.60 ล้าน ที.อี.ยู.

2. **ท่าเทียบเรือ B2** มีความยาวหน้าท่า 300 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับตู้สินค้าขนาด 50,000 เดดเวทตัน รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.60 ล้าน ที.อี.ยู.

3. **ท่าเทียบเรือ B3** มีความยาวหน้าท่า 300 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับตู้สินค้าขนาด 50,000 เดดเวทตัน รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.60 ล้าน ที.อี.ยู.

4. **ท่าเทียบเรือ B4** มีความยาวหน้าท่า 300 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับตู้สินค้าขนาด 50,000 เดดเวทตัน รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.60 ล้าน ที.อี.ยู.

5. **ท่าเทียบเรือ B5** มีความยาวหน้าท่า 400 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับตู้สินค้าขนาด 120,000 เดดเวทตัน รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.8 ล้าน ที.อี.ยู.



โครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 2

1. ท่าเทียบเรือ C0 เป็นท่าเทียบเรือ Ro/Ro เรือสินค้าทั่วไป และเรือสินค้าทั่วไปที่มีตู้สินค้าบรรทุกมาด้วย เทียบแล้วไม่เกิน 50 ที.อี.ยู. โดยบริษัทแหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนลโรเทอร์มินัล จำกัด เป็นผู้เช่าลงทุน มีสมรรถวิสัยในการรับเรือสินค้าทั่วไปประมาณ 1.00 ล้าน Revenue Ton และเรือ Ro/Ro ได้ประมาณ ปีละ 1.10 ล้านคัน

2. ท่าเทียบเรือ C1 และ C2 บริษัท ฮัททิสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด เป็นผู้เช่าลงทุน ความยาวหน้าท่า 700 เมตร และ 500 เมตร ตามลำดับ ความลึก 16 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL)

3. ท่าเทียบเรือ C3 มีความยาวหน้าท่า 500 เมตร ลึก 15 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า โดยมี บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนลโรเทอร์มินอล จำกัด เป็นผู้เช่าลงทุน มีขีดความสามารถรองรับเรือตู้สินค้าได้ 80,000 เดดเวทตัน และรับเรือตู้สินค้าปีละประมาณ 0.60 ล้าน ที.อี.ยู.

4. ท่าเทียบเรือชุด D1-D3 บริษัท ฮัททิสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด เป็นผู้เช่าลงทุน มีความยาวหน้าท่า 1,700 เมตร โครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

การขนส่งสินค้าโดยเรือลำเลียงชายฝั่งมาขึ้นท่าเพื่อส่งต่อไปยังต่างประเทศโดยเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ ณ ท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบันนั้น ยังไม่มีท่าเทียบเรือชายฝั่งที่เปิดให้บริการเป็นการเฉพาะ ปัจจุบันจึงพบปัญหาการขนส่งสินค้าโดยเรือลำเลียงชายฝั่งที่ทำเรือแหลมฉบังบ่อยครั้ง ได้แก่ การที่เรือสินค้าชายฝั่งต้องมารอเทียบท่าที่ท่าเรือระหว่างประเทศ (กรณีของการส่งออก) เพื่อขนสินค้ามาไว้บนท่า รอการถ่ายลำลงเรือแม่ที่จะเข้ามาจอดเทียบที่นั่นๆ จึงทำให้เรือสินค้าชายฝั่งมีต้นทุนเรือคอยเทียบท่าในกรณีที่ Window ของท่าเทียบเรือระหว่างประเทศนั้นไม่ว่าง (Waiting Time) ยิ่งกว่านั้นผู้ประกอบการท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ มักจะให้ลำดับความสำคัญกับเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นลำดับแรกก่อน เนื่องจากมีปริมาณตู้สินค้าขนถ่ายจำนวนมากและอาจมีพันธะสัญญาต่อกันไว้ ทำให้เรือสินค้าชายฝั่งไม่สามารถจอดเทียบที่นั่นได้ และหลายกรณีต้องนำเรือชายฝั่งเข้าไปจอดเทียบที่อื่นแทน ซึ่งทำให้ต้องมีค่าใช้จ่ายในการยกขนและเคลื่อนย้ายตู้สินค้าซ้ำซ้อน (Double Handling) กล่าวคือ จากท่าเทียบเรือที่เรือชายฝั่งจอดเทียบ จะมีต้นทุนการยกขนสินค้าขึ้นลงรถหัวลาก - หางลาก (Lift-on, Lift-off) เพื่อลำเลียงสินค้ามาวางเก็บ ณ ที่ลานวางตู้สินค้าของท่าเทียบเรือที่เรือแม่จะเข้าเทียบท่า

ท่าเรือแหลมฉบังมีพื้นที่ริมฝั่งบริเวณกันแ่งจอดเรือที่ 1 ระหว่างท่าเทียบเรือผู้โดยสาร A1 และท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ A0 ความยาวประมาณ 150 เมตร พร้อมพื้นที่สนับสนุนบนฝั่ง ประมาณ 43 ไร่ ซึ่งพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ริมน้ำ (Waterfront Area) มีความยาวค่อนข้างจำกัดแต่ก็มีศักยภาพที่จะพัฒนาเป็นท่าเทียบเรือเพื่อรับเรือสินค้าขนาดเล็กได้ ซึ่งจะสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่การทำเรือฯ และส่วนรวมได้สูงกว่าการนำไปใช้ประโยชน์ในรูปแบบอื่นๆ และเพื่อเป็นการสนับสนุนนโยบายของรัฐในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศโดยรวม รวมทั้งเพื่อส่งเสริมให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนไปสู่การขนส่งทางน้ำโดยเรือชายฝั่งแทน ซึ่งจะสามารถทำให้อัตราต้นทุนของระบบ Logistic โดยรวมของประเทศต่ำลง ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะสามารถลดการใช้พลังงานช่วยประเทศชาติได้อีกทางหนึ่ง



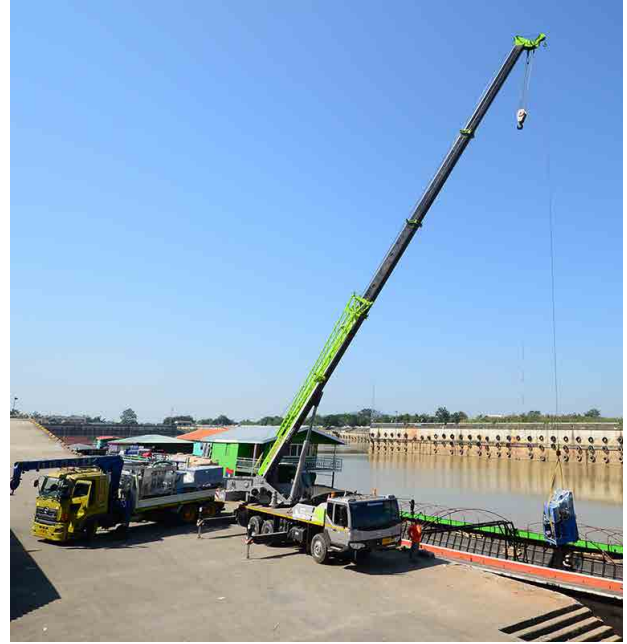
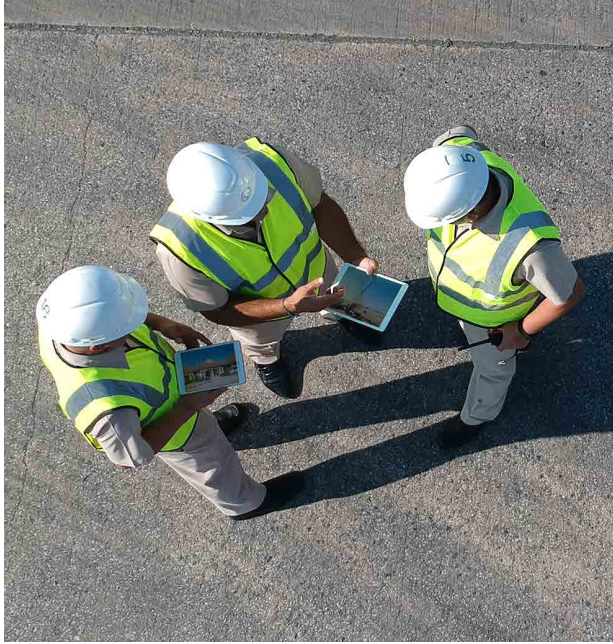
ท่าเรือพาณิชย์ เชียงแสน

เลขที่ 888 หมู่ที่ 10 ตำบลบ้านแซว
อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย 57150
โทรศัพท์: 0-5318-1750
โทรสาร: 0-5318-1747
อีเมล: chiangsaenport@hotmail.com

สิ่งอำนวยความสะดวก

• ท่าเทียบเรือ

- ท่าเทียบเรือทางลาด 2 ระดับ จำนวน 2 ท่า ความยาวท่าเทียบเรือ 300 เมตร รับเรือขนาดความยาวไม่เกิน 50 เมตร รองรับการขนถ่ายสินค้าทั่วไปได้พร้อมกัน 3-5 ลำ
- ท่าเทียบเรือแวนดิง จำนวน 1 ท่า ความยาวท่าเทียบเรือ 200 เมตร รับเรือขนาดความยาว 50 เมตร รองรับการขนถ่ายสินค้าทั่วไปและตู้สินค้าได้พร้อมกัน 2 ลำ
- ท่าเทียบเรือขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง จำนวน 1 ท่า ความยาวท่าเทียบเรือ 150 เมตร รับเรือขนาดความยาว 50 เมตร รองรับการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงได้พร้อมกัน 2 ลำ



• เครื่องมือทุ่นแรง

รายการ	ขนาด	จำนวน
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	30 ตัน	1 คัน
รถยกสินค้า	5 ตัน	2 คัน
ปลั๊กตู้สินค้าห้องเย็น		70 ชุด

หมายเหตุ : ข้อมูล ณ กันยายน 2564

- ลานตู้คอนเทนเนอร์กลางแจ้ง ขนาด 20,000 ตารางเมตร
- ลานจอดรถบรรทุกทุกสินค้า สามารถรองรับได้ 100 คัน
- แอ่งจอดเรือ ขนาด 200x800 เมตร
- โรงพักสินค้า ขนาด 30x30 ตารางเมตร จำนวน 2 หลัง
- พื้นที่สำหรับกิจกรรมขนถ่ายน้ำมัน ขนาด 32,000 ตารางเมตร (15 ไร่)
- พื้นที่วางสินค้าทั่วไป 9,600 ตารางเมตร จำนวน 2 จุด
- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศรองรับการให้บริการขนถ่ายสินค้า
- มาตรการด้านความปลอดภัย กล้องปิด CCTV จำนวน 14 จุด

การให้บริการ

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ ณ อาคาร one stop service ประกอบด้วย สำนักงานท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาเชียงราย ด้านศุลกากรเชียงแสน ด้านอาหารและยาเชียงแสน เชียงของ ด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ ด้านตรวจคนเข้าเมือง เชียงแสน ด้านตรวจพืชเชียงแสน ด้านกักกันสัตว์เชียงราย และศูนย์บริหารจัดการด้านตรวจประเมิน เขต 1 (เชียงราย)

โครงข่ายขนส่ง

การขนส่งทางน้ำ : รองรับเส้นทางการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกวานเหลย (ท่าเรือใต้สุด) สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

การขนส่งภายในประเทศทางถนน :

1. ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1290 อำเภอแม่สาย - อำเภอเชียงแสน - อำเภอเชียงของ
2. ทางหลวงชนบท ขร.1063 อำเภอเชียงราย - อำเภอเชียงแสน

ท่าเรือ เชียงของ

หมู่ที่ 1 ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ
จังหวัดเชียงราย 57140
โทรศัพท์: 0-5379-1719
โทรสาร: 0-5379-1719
อีเมล: ck_port@hotmail.com

ที่ตั้ง : ตั้งอยู่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ด้านหน้าติดแม่น้ำโขง ฝั่งตรงข้ามคือเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ด้านหลังติดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1290 ซึ่งเชื่อมระหว่างอำเภอเชียงแสนและอำเภอเชียงของ ดำเนินการโดยมุ่งเน้นประสิทธิภาพการให้บริการนำเข้า - ส่งออกสินค้า และส่งเสริมการค้าชายแดนระหว่าง สปป.ลาว กับประเทศไทย

ท่าเรือเชียงของ รองรับเรือบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก ซึ่งเป็นเรือจาก สปป.ลาว ประมาณร้อยละ 90 ของเรือเทียบท่าทั้งหมด การบรรทุกขนถ่ายใช้แรงงานยกขนเป็นหลัก โดยเจ้าของสินค้าจะเป็นผู้จัดหาแรงงานเอง และท่าเรือเชียงของให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ โดยผู้ใช้บริการสามารถทำพิธีการด้านสินค้า ศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง การตรวจสอบคุณภาพสินค้า และบริการอื่นๆ ได้ ณ อาคารสำนักงานท่าเรือเชียงของ เปิดให้บริการตั้งแต่เวลา 08.00 - 18.00 น. ทุกวันเว้นวันอาทิตย์

สิ่งอำนวยความสะดวก/การให้บริการ

- ท่าเทียบเรือโครงสร้างแบบล้อยกรรตกรกว้าง 24 เมตร ยาว 108 เมตร สามารถให้บริการเรือจอดเทียบท่า 80 - 150 ตัน หรือพร้อมกัน 3 - 5 ลำ
- การให้บริการพื้นที่จอดรถบรรทุกสินค้าภายในเขตท่าเรือ-เชียงของรถบรรทุก 10 ล้อ สามารถจอดได้พร้อมกันจำนวน 5 - 10 คัน
- ปลั๊กเสียบตู้สินค้าห้องเย็น จำนวน 5 ปลั๊ก
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้บริการที่ท่าเรือเชียงของ ในลักษณะให้บริการในพื้นที่เดียวกัน (One Stop Service) คือ กรมศุลกากร กรมสรรพสามิต กรมขนส่งทางน้ำ พานิชยานาวิ ด้านตรวจคนเข้าเมือง ด้านสาธารณสุข ด้านกักสัตว์และพืช เป็นต้น
- เปิดให้บริการ 24 ชั่วโมง รองรับเรือบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก ซึ่งเป็นเรือจากประเทศลาวประมาณร้อยละ 90 ของเรือทั้งหมด การบรรทุกขนถ่ายใช้แรงงานยกขนเป็นหลัก โดยเจ้าของสินค้าจะเป็นผู้จัดหาแรงงานเอง

เลขที่ 160/1 หมู่ที่ 5 บ้านเขาทางหงส์
ตำบลปากน้ำ อำเภอมืองระนอง
จังหวัดระนอง 85000
โทรศัพท์ : 0-7787-3960-1
โทรสาร : 0-7787-3962
อีเมล : ranongport46@hotmail.com

ท่าเรือ ระนอง

ที่ตั้ง : ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำกระบุรี ฝั่งตะวันออก ตำบลปากน้ำ - ท่าเรือ อำเภอมือง จังหวัดระนอง บนเนื้อที่ 193 ไร่ ท่าเทียบเรือเนกประสงค์ มีความยาวหน้าท่า 134 เมตร กว้าง 26 เมตร และท่าเทียบเรือตู้สินค้า มีความยาวหน้าท่า 150 เมตร กว้าง 30 เมตร ท่าเทียบเรือทั้ง 2 ท่า มีความลึกหน้าท่า 8 เมตร สามารถรองรับเรือขนาดไม่เกิน 12,000 เดดเวตตัน จอดเทียบท่าได้ ท่าละ 1 ลำ มีสะพานเชื่อมฝั่ง กว้าง 7.5 เมตร ยาว 212 เมตร และสะพานเชื่อมกับท่าเรือ เนกประสงค์ กว้าง 8.5 เมตร ยาว 40 เมตร

สำหรับเครื่องมือทุ่นแรง เพื่อให้การบริการเรือสินค้า สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ท่าเรือระนองได้จัดเตรียม สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ได้แก่ บันจันเคลื่อนที่หน้าท่า เครื่องมือทุ่นแรงประเภทต่างๆ สำหรับการยกขนและ เคลื่อนย้ายสินค้า

ด้านคลังสินค้า ท่าเรือระนองได้จัดพื้นที่รองรับสินค้าทั่วไป และตู้สินค้า ดังนี้คือ โรงพักสินค้า 1,500 ตารางเมตร, พื้นที่วางสินค้าทั่วไป 7,200 ตารางเมตร, พื้นที่วางตู้สินค้า 11,000 ตารางเมตร และคลังสินค้ากลางแจ้ง 19,000 ตารางเมตร

ด้านการรักษาความปลอดภัย ได้ติดตั้งระบบไฟฟ้าและ แสงสว่าง ระบบโทรทัศน์วงจรปิด เพื่อควบคุมความปลอดภัย ของท่าเรือและสินค้าฝากเก็บในเขตพื้นที่ของท่าเรือระนอง ตามระบบมาตรฐานความปลอดภัย เพื่อเพิ่มความมั่นใจให้ กับผู้ใช้บริการยิ่งขึ้น

ร่องน้ำทางเดินเรือ เริ่มตั้งแต่บริเวณทิศตะวันตกของ เกาะช้างจนถึงท่าเทียบเรือ รวมระยะทาง 28 กิโลเมตร โดยมีความลึกของร่องน้ำ 8 เมตร จากระดับน้ำลงต่ำสุด และความกว้างของร่องน้ำ 120 เมตร ตลอดระยะแนวร่องน้ำ มีเครื่องหมายการเดินเรือ เพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือ

การขนส่งเชื่อมโยง

- **ทางถนน** - ใช้ทางหลวงหมายเลข 4 เพชรเกษม กรุงเทพฯ - ชุมพร - ระนอง ระยะทาง 568 กิโลเมตร เลี้ยวขวาเข้าถนนหมายเลข 4010 ที่บริเวณบ้านน้ำตก ระยะทาง 13 กิโลเมตร ถึงท่าเรือระนอง
- **ทางรถไฟ** - สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายด้วยการขนส่งระบบรางจากทุกภูมิภาคมายังจังหวัดชุมพร และขนส่งต่อเนื่องมาทางถนนจากชุมพรมายังท่าเรือระนอง ระยะทางประมาณ 110 กิโลเมตร
- **ทางน้ำ** - สามารถขนส่งทางน้ำฝั่งอ่าวไทยมายังท่าเรือระนองที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และจังหวัดสุราษฎร์ธานี แล้วขนส่งทางถนนมายังท่าเรือระนอง
- **ทางอากาศ** - มีสนามบินพาณิชย์และเที่ยวบินประจำเชื่อมต่อระหว่างระนอง - กรุงเทพฯ

สิ่งอำนวยความสะดวก/การให้บริการ

ท่าเรือระนองให้บริการบรรทุกขนถ่าย เคลื่อนย้าย ฝากเก็บ และส่งมอบสินค้า และเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ จึงได้นำระบบบริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จมาให้บริการ โดยผู้ใช้บริการสามารถชำระค่าพิธีการศุลกากร พิธีการตรวจคนเข้าเมือง และบริการอื่นๆ ได้โดยสะดวก รวดเร็ว ณ อาคาร One Stop Service บริเวณหน้าทางเข้าท่าเรือระนอง

นอกจากนี้เพื่อรองรับการขนส่งระบบตู้สินค้า การท่าเรือฯ แห่งประเทศไทยได้นำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการควบคุมตู้สินค้าและการออกใบแจ้งหนี้ค่าธรรมเนียม ตลอดจนการเตรียมความพร้อมด้านสาธารณูปโภคอื่นๆ อาทิ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และการสื่อสารโทรคมนาคมไว้ด้วย เพื่อความสะดวกของผู้ใช้บริการ

ด้วยทำเลที่ตั้งอันเหมาะสมติดกับทะเลอันดามัน และความพร้อมด้านสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบครัน ปัจจุบันท่าเรือระนองยังมีบทบาทสำคัญในโครงการสำรวจและขุดเจาะแก๊สธรรมชาติและน้ำมันในบริเวณอ่าวมะตะบะด้วย

เครื่องมือทุ่นแรง

รายการ	ขนาด (ตัน)	จำนวน (คัน)
รถยกสินค้า	2.5-15	5
รถยกตู้สินค้าหนัก	30-40	2
รถยกตู้สินค้าเปล่า	7	1
รถทางลากพ่วงตู้สินค้า	30	2
รถทางลากพ่วงอเนกประสงค์	30	6
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	50	1
ปั้นจั่นหน้าท่าล้อยางชนิดขับเคลื่อนด้วยตัวเอง	45	1
ยกน้ำหนักได้ไม่น้อยกว่า 63 เมตริกตัน	(ที่รัศมีการยก 20 เมตร)	
รถยนต์หัวลาก	-	6
ปลั๊กตู้สินค้าห้องเย็น		30

นอกจากนี้ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวก ดังนี้

- พื้นที่วางสินค้าทั่วไป 7,200 ตารางเมตร พื้นที่วางตู้สินค้า 11,000 ตารางเมตร และคลังสินค้าทัณฑ์บน (กลางแจ้ง) 19,000 ตารางเมตร
- โรงพักสินค้า จำนวน 1 หลัง ขนาด 1,500 ตารางเมตร สถานีตรวจสอบสินค้า (Checking Post) 1 หลัง ที่ทำการศุลกากร 1 หลัง อาคารสำนักงานแผนการทำและสินค้า 1 หลัง และอาคารศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (OSS) 1 หลัง
- หอไฟฟ้าบริเวณลานวางสินค้าและตู้สินค้า 3 หอ เครื่องหมายช่วยการเดินเรือทุ่นกำหนดแนวร่องน้ำเดินเรือ 14 พุ่ม และหลักไฟนำ 3 คู่

ส่วนที่
4

ผลการบริหาร
การปฏิบัติงาน
ปีงบประมาณ 2564



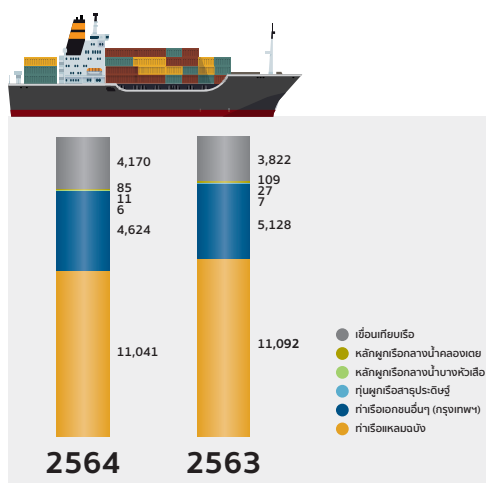
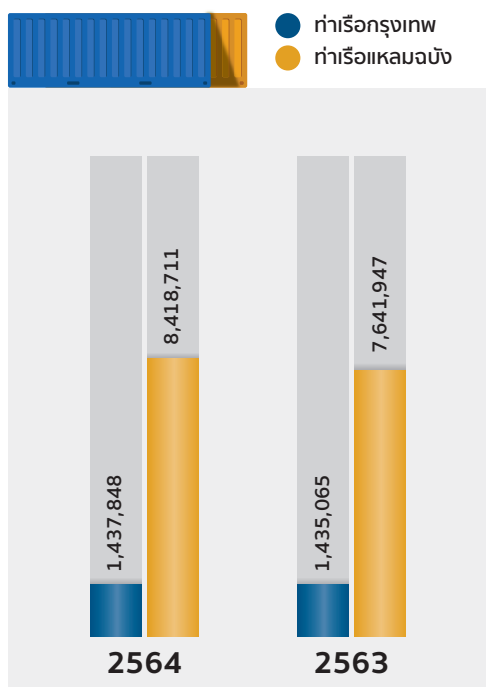
ผลการบริหาร การปฏิบัติงาน

สถิติบริการเรือและสินค้า

ที่ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง

จำนวนตู้สินค้าที่ทำเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง (หน่วย : ที.อี.ยู.)

ปีงบประมาณ	2564	2563	2562	2561	2560
ท่าเรือกรุงเทพ					
ตู้บรรจุสินค้าเข้า	894,342	864,476	880,139	880,911	868,333
- ตู้บรรจุสินค้า	874,311	847,547	868,910	864,893	846,084
- ตู้สินค้าเปล่า	20,031	16,929	11,229	16,018	22,249
ตู้บรรจุสินค้าออก	543,506	570,589	570,992	616,533	629,586
- ตู้บรรจุสินค้า	529,439	552,328	536,331	583,444	611,885
- ตู้สินค้าเปล่า	14,067	18,261	34,661	33,089	17,701
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	1,437,848	1,435,065	1,451,131	1,497,444	1,497,919
ท่าเรือแหลมฉบัง					
ตู้บรรจุสินค้าเข้า	4,188,698.50	3,787,384	3,997,581	3,955,688	3,753,493
- ตู้บรรจุสินค้า	2,628,392.25	2,353,495	2,473,271	2,312,909	2,168,898
- ตู้สินค้าเปล่า	1,517,894.50	1,372,450	1,482,546	1,600,699	1,541,675
- จำนวนตู้สินค้าถ่ายลำ	42,411.75	61,440	41,764	42,080	42,920
ตู้บรรจุสินค้าออก	4,146,685.25	3,810,516	4,066,403	4,060,192	3,923,786
- ตู้บรรจุสินค้า	4,032,288.50	3,658,707	3,941,174	3,960,491	3,822,600
- ตู้สินค้าเปล่า	70,564.75	90,537	84,685	58,450	58,714
- จำนวนตู้สินค้าถ่ายลำ	43,832.00	61,272	40,544	41,252	42,472
ตู้ Shifting	83,327.50	44,047	43,632	0	0
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	8,418,711	7,641,947	8,107,615	8,015,880	7,677,279

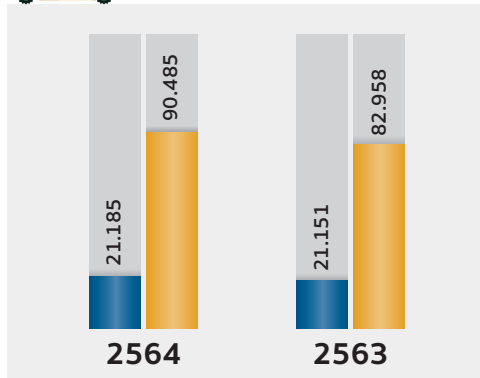


จำนวนเรือเทียบท่าที่ทำเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง (หน่วย : เที่ยว)

ปีงบประมาณ	2564	2563	2562	2561	2560
ท่าเรือกรุงเทพ					
เชียนเทียนเรือ	4,170	3,822	3,803	3,266	3,008
หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย	85	109	128	144	447
หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ	11	27	47	54	49
หุ่นผูกเรือสาธุประดิษฐ์	6	7	12	19	26
ท่าเรือเอกชนอื่นๆ (กรุงเทพ)	4,624	5,128	6,001	5,649	5,256
ท่าเรือแหลมฉบัง	11,041	11,092	12,391	13,310	13,461



- ท่าเรือกรุงเทพ
- ท่าเรือแหลมฉบัง

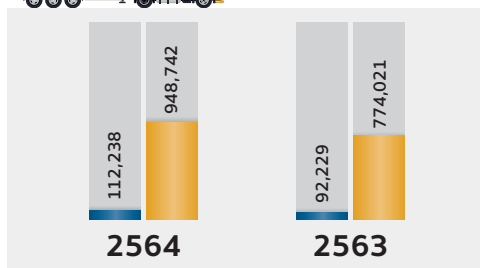


จำนวนสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง (หน่วย : ล้านตัน)

ปีงบประมาณ	2564	2563	2562	2561	2560
ท่าเรือกรุงเทพ					
สินค้าขาเข้า	13,275	12,867	13,297	13,027	12,887
สินค้าขาออก	7,910	8,285	8,180	9,024	9,327
รวม	21,185	21,151	21,477	22,051	22,214
ท่าเรือแหลมฉบัง					
สินค้าขาเข้า	38,919	34,43	36,693	34,738	32,575
สินค้าขาออก	50,566	46,87	52,510	51,082	50,286
สินค้าถ่ายลำ	1,000	1,657	0,954	0,986	1,028
รวม	90,485	82,958	90,157	86,806	83,889



- ขาเข้า
- ขาออก

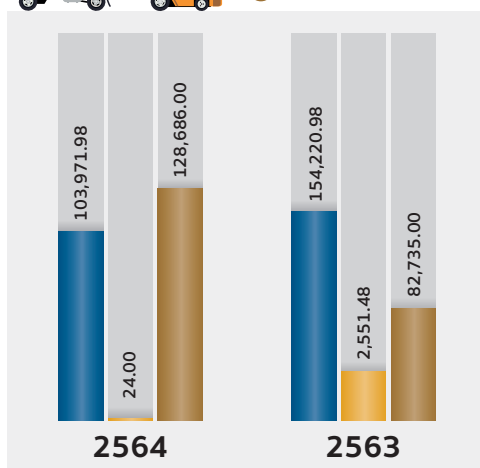


จำนวนรถยนต์ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง (หน่วย : คัน)

ปีงบประมาณ	2564	2563	2562	2561	2560
ขาเข้า	112,238	92,229	102,916	80,018	69,858
ขาออก	948,742	774,021	1,112,604	1,171,143	1,147,107
รวม	1,060,980	866,250	1,215,520	1,251,161	1,216,965



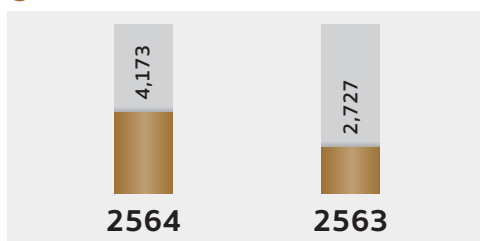
- ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน
- ท่าเรือเชียงของ
- ท่าเรือระนอง



จำนวนสินค้าที่ท่าเรือภูมิภาค (หน่วย : เมตริกตัน)

ปีงบประมาณ	2564	2563	2562	2561	2560
ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	5,805.28	4,069.70	1,721.90	3,249.40	5,311.36
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	98,166.70	150,151.28	242,069.91	251,474.21	192,874.61
รวม	103,971.98	154,220.98	243,791.81	254,723.61	198,185.97
ท่าเรือเชียงของ					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	24.00	57.00	111.00	201.00	0.00
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	0.00	2,494.48	52,834.90	71,266.93	78,445.51
รวม	24.00	2,551.48	52,945.90	71,467.93	78,445.51
ท่าเรือระนอง					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	13,268.00	16,889.00	24,832.00	17,878.00	12,321.00
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	115,418.00	65,846.00	110,188.00	74,912.00	53,751.00
รวม	128,686.00	82,735.00	135,020.00	92,790.00	66,072.00

- ท่าเรือระนอง



จำนวนตู้สินค้าผ่านท่าเรือระนอง (หน่วย : ที.อี.ยู.)

ปีงบประมาณ	2564	2563	2562	2561	2560
สินค้าขาเข้า	2,007	1,382	1,880	1,163	1,304
สินค้าขาออก	2,166	1,345	1,835	1,159	1,225
รวม	4,173	2,727	3,715	2,322	2,529

การวิเคราะห์ เศรษฐกิจและ อุตสาหกรรม การขนส่งทางน้ำ และกิจกรรมท่าเรือ



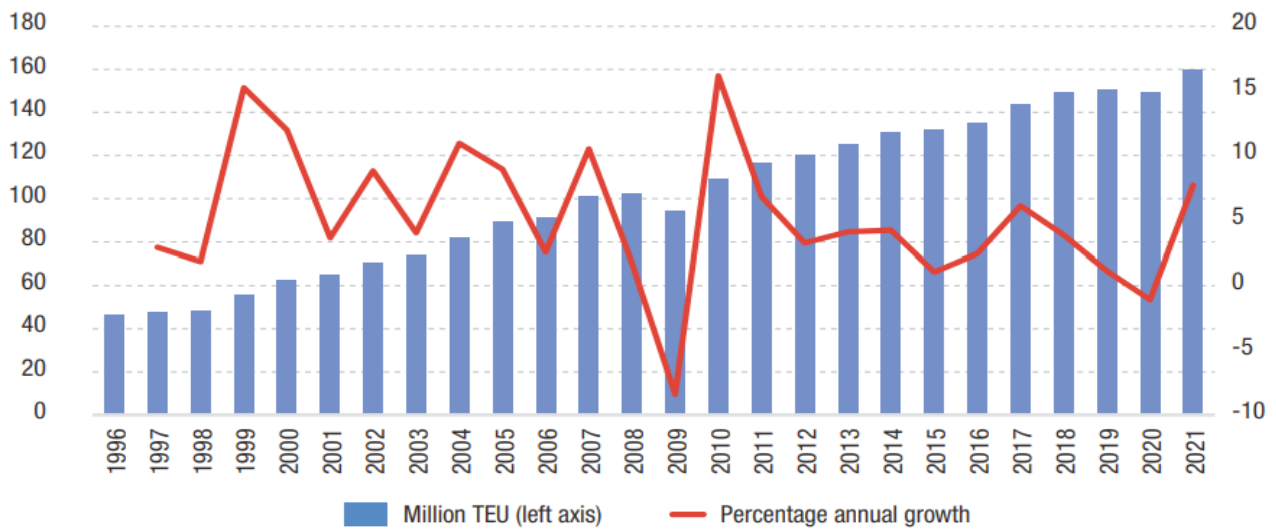
• ภาพรวมเศรษฐกิจปี 2564 และแนวโน้มปี 2565

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ประเมินเศรษฐกิจโลก ปี 2564 ขยายตัวร้อยละ 5.9 โดยยังมีความไม่แน่นอนจากการฟื้นตัวจากปัญหาด้าน Supply Chain (ห่วงโซ่อุปทาน) และการผลิตของโลก (Oct, 2021) โดยเศรษฐกิจไทยขยายตัวร้อยละ 1.2 (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, พุทธศักราช 2564) ปรับตัวดีขึ้นอย่างช้าๆ จากการดำเนินนโยบายเปิดประเทศเพื่อรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ ในปี 2564 ตามการผ่อนคลายมาตรการป้องกันและควบคุมการระบาด

เศรษฐกิจโลกในปี 2565 มีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่องจากปี 2564 ตามการฟื้นตัวของกลุ่มประเทศเศรษฐกิจหลัก นำโดยสหรัฐฯ ยุโรป จีน สหราชอาณาจักร และกลุ่มเศรษฐกิจอุตสาหกรรมใหม่ (NIEs) ที่มีการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับแนวโน้มความคืบหน้าในการกระจายวัคซีนและการคิดค้นยาต้านไวรัสที่จะช่วยสร้างความเชื่อมั่นมากขึ้น ส่งผลให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจกลับมาเป็นปกติมากขึ้น อย่างไรก็ตาม อาจมีความไม่แน่นอนจากสถานการณ์การแพร่ระบาดจากไวรัสสายพันธุ์ใหม่ที่กลับมารุนแรงอีกครั้งซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของภาคบริการ (IMF, OCT 2021)



ในขณะที่เศรษฐกิจไทยปี 2565 มีแนวโน้มที่จะฟื้นตัวอย่างชัดเจนต่อเนื่องจากฐานการขยายตัวที่อยู่ในเกณฑ์ต่ำในปี 2564 มีแรงสนับสนุนที่สำคัญจากการปรับตัวขึ้นของอุปสงค์ภายในประเทศภายหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดและการกระจายวัคซีนครอบคลุมมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับแนวโน้มการฟื้นตัวของภาคท่องเที่ยวจากการผ่อนคลายมาตรการเพื่อเปิดรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ และการขยายตัวของภาคการส่งออกและการผลิตอุตสาหกรรมตามการฟื้นตัวต่อเนื่องของเศรษฐกิจและปริมาณการค้าโลก



Global containerized trade, 1996 - 2021 (UNCTAD, Nov 2021)

• ธุรกิจอุตสาหกรรม

การขนส่งทางทะเลเป็นโหมดการขนส่งหลักของการค้าระหว่างประเทศและเศรษฐกิจโลก โดยการขนส่งสินค้าทางทะเลคิดเป็นร้อยละ 80 ของปริมาณการค้าระหว่างประเทศ การระบาดใหญ่ของ COVID-19 ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องและอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลอย่างมาก ในปี 2564 การค้าทางทะเลของโลกลดลงร้อยละ 4.3 (UNCTAD, Nov 2021) และคาดว่าจะการเติบโตจะดำเนินต่อไปในปี 2565 อย่างไรก็ตาม การฟื้นตัวของการค้าทางทะเลยังคงเผชิญกับปัจจัยเสี่ยงอย่างต่อเนื่องจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ในปี 2563 ถึงปัจจุบัน อาทิ ภาวะการณ์ขาดแคลนตู้เปล่า แนวโน้มค่าระวางเรือที่สูงขึ้น การเปลี่ยนรูปแบบของการค้าโลก การหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทาน และความแออัดในท่าเรือ

สำหรับการค้าตู้สินค้า ปริมาณตู้สินค้าทั่วโลกจะขยายตัวประมาณร้อยละ 7 - 10 จากที่หดตัวลงจากปี 2563 โดยในประเทศไทยปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าขยายตัวสูงถึงประมาณร้อยละ 10 (ที่มา : Statista, 2021) จากปัจจัยบวกของเศรษฐกิจโลกและกิจกรรมทางการค้าของประเทศคู่ค้าสำคัญที่ฟื้นตัว เมื่อพิจารณาในภูมิภาคอาเซียน พบว่าไทยมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือเป็นอันดับ 5 รองจากสิงคโปร์ มาเลเซีย

อินโดนีเซียและเวียดนาม ทั้งนี้ในปี 2563 ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าของเวียดนามขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จากการเติบโตทางเศรษฐกิจและการลงทุนจากต่างประเทศของเวียดนามเพิ่มสูงขึ้นมาก ส่งผลให้ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าของท่าเรือเวียดนามมีอัตราการขยายตัวสูงกว่าไทย โดยในปีงบประมาณปี 2564 ตู้สินค้าผ่านท่าเรือของการท่าเรือฯ ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.6 ทั้งนี้คาดว่าปี 2565 ปริมาณตู้จะขยายตัวได้ต่อเนื่องตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจคู่ค้าหลัก ได้แก่ สหรัฐอเมริกา จีน และญี่ปุ่น

การทำเรือ โดย ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพ เป็นท่าเรือหลักของประเทศ และเป็นผู้นำในอุตสาหกรรม โดยในปี 2563 - 2564 ส่วนแบ่งด้านการตลาดของท่าเรือกรุงเทพ ปรับตัวดีขึ้น ในขณะที่ท่าเรือแหลมฉบังมีการสูญเสียส่วนแบ่งทางการตลาดให้กับ Kerry ที่เป็นท่าเรือคู่แข่งที่สำคัญ ทั้งนี้ปัจจัยหลักที่ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังสูญเสียส่วนแบ่งทางการตลาดส่วนหนึ่งมาจากรูปแบบการให้บริการของ KSSP ที่ช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการรวมทั้งปัจจัยด้านราคา เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก ถือเป็นกลยุทธ์หลักหนึ่งที่จะสามารถให้ท่าเรือแหลมฉบังยังคงรักษาส่วนแบ่งทางการตลาดได้



แนวโน้มของอุตสาหกรรมท่าเรือเน้นการส่งเสริมการเติบโตทางธุรกิจผ่านการขยายการลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะช่วยให้ธุรกิจลดความเสี่ยงจากการพึ่งพิงรายได้จากธุรกิจเดียว รวมทั้งการดำเนินกลยุทธ์สร้างเครือข่ายและพันธมิตรทางธุรกิจยังคงเป็นกลยุทธ์ที่หลายธุรกิจนำมาใช้ในธุรกิจท่าเรือ ทั้งการขยายการลงทุนในประเทศและต่างประเทศ โดยจะไปลงทุนในประเทศที่เป็นตลาดใหม่ที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจสูง อาทิ ท่าเรือ Duisburg ประเทศเยอรมัน สร้างสถานีบรรจุและคัดแยกสินค้า (Inland Container Terminal) ร่วมกับบริษัท Cosco Shipping Lines เพื่อรองรับการเติบโตของการขนส่งรถไฟ ระหว่าง จีน - ยุโรป หรือ PSA ที่มีการร่วมทุนในการประกอบการท่าเทียบเรือในหลายประเทศสนับสนุนให้ธุรกิจมีการเติบโตอย่างยั่งยืนโดยไม่ต้องพึ่งพิงตลาดในประเทศใดประเทศหนึ่งเพียงประเทศเดียว นอกจากนี้ ท่าเรือยังจำเป็นต้องก้าวทันเทคโนโลยีสมัยใหม่ ตามทิศทางการพัฒนา Smart Port พร้อมไปกับการให้บริการที่คำนึงถึงความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Port)

• ผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมที่มีต่อการดำเนินงานของการท่าเรือฯ

ผลการดำเนินการงานการให้บริการเรือ สินค้า และตู้สินค้าผ่านท่าเรือของการท่าเรือฯ ในรอบ 12 เดือน ประจำปีงบประมาณ 2564 มีจำนวนเรือเทียบท่า 13,840 เทียบ เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.9 สินค้าผ่านท่า 111.630 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.9 สินค้าผ่านท่า 9.857 ล้าน ที.อี.ยู. เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.6 ตู้ การเติบโตของตู้สินค้าที่สูงขึ้นเป็นผลจากการส่งออกของไทยเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยมีปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญ ทั้งปัจจัยด้านการส่งออกเติบโตดีขึ้นตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจประเทศ คู่ค้าประกอบกับการผลิตของไทยที่กลับมาดำเนินการได้มากขึ้น ผลจากอุปสงค์ทั้งในและต่างประเทศที่ปรับตัวขึ้น ทำให้ภาคบริการฟื้นตัวส่งผลให้การท่าเรือฯ มีผลการดำเนินการให้บริการ สินค้า และตู้สินค้าผ่านท่าสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม จำนวนเที่ยวเรือที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อยสะท้อนให้เห็นถึงขนาดเรือที่เข้าเทียบท่ามีขนาดใหญ่ขึ้นหรือมีการขนตู้สินค้า/สินค้าต่อลำเพิ่มขึ้น โดยมีรายละเอียดของท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (ทชส.) ท่าเรือเชียงของ (ทชข.) และท่าเรือระนอง (ทรน.) ดังนี้



ท่าเรือกรุงเทพ หมายเหตุ :	มีเรือเทียบท่า 4,170 เทียบ เพิ่มขึ้น 9.1% สินค้าผ่านท่า 21.185 ล้านตัน ลดลง 1.2% มีตู้สินค้าผ่านท่า 1.438 ล้านทียู เพิ่มขึ้น 0.2% 1. เทียบเรือของท่าเรือกรุงเทพ ได้แก่ เรือสินค้าทั่วไป เรือตู้สินค้าและเรือขายฝั่ง 2. ปริมาณต้นสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ ได้แก่ สินค้าทั่วไป สินค้าบรรจุตู้ (เข้าและออก) และสินค้ากลางน้ำคลองเตย
ท่าเรือแหลมฉบัง หมายเหตุ :	มีเรือเทียบท่า 9,670 เทียบ ลดลง 1.0% สินค้าผ่านท่า 90.445 ล้านตัน เพิ่มขึ้น 9.0% มีตู้สินค้าผ่านท่า 8.419 ล้านทียู เพิ่มขึ้น 10.2% เทียบเรือของท่าเรือแหลมฉบัง ได้แก่ เรือตู้สินค้านำเข้าระหว่างประเทศ เรือขายฝั่ง เรือสินค้าทั่วไป เรือ RO-RO และเรือสินค้าเทกอง
สำนักงานท่าเรือภูมิภาค	
ท่าเรือระนอง หมายเหตุ :	มีเรือเทียบท่า 248 เทียบ เพิ่มขึ้น 15.9% สินค้าผ่านท่า 128,686 ตัน เพิ่มขึ้น 55.5% มีตู้สินค้าผ่านท่า 4,173 ตู้ เพิ่มขึ้น 53.0% ท่าเรือระนองมีปริมาณสินค้า ตู้สินค้าผ่านท่าเพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าจากการที่ผู้ใช้บริการมีความต้องการเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากผู้ประกอบการเริ่มทำการเปิดฐานขุดเจาะเพิ่มขึ้นจากเดิมส่งผลให้มีความต้องการส่งออกสินค้า ประเภทวัสดุ อุปกรณ์ต่างๆ เพิ่มขึ้นส่งผลให้มีปริมาณสินค้าตู้สินค้าเพิ่มขึ้น
ท่าเรือพาณิชย์-เชียงใหม่ หมายเหตุ :	มีเรือเทียบท่า 2,231 เทียบ ลดลง 10.5% สินค้าผ่านท่า 103,972 ตัน ลดลง 32.6% มีตู้สินค้าผ่านท่า 5,064 ทียู ลดลง 32.3% 1. สหภาพเมียนมา ประกาศปิดท่าเรือสทลหอย เนื่องจากมิได้เป็นท่าเรือตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง จึงทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถส่งสินค้าขึ้นไปได้ 2. ด้วยสถานการณ์โรคระบาดไวรัสโคโรนา (COVID-19) ทำให้ประเทศผู้รับสินค้าปลายทาง ได้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา และสาธารณรัฐประชาชนจีน รวมถึงจังหวัดเชียงรายมีการปิดด่านชายแดนตามจุดต่างๆ เป็นจำนวนมาก เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของโรค ทำให้มีปริมาณเรือและสินค้าผ่านท่าลดลง
ท่าเรือเชียงของ หมายเหตุ :	มีเรือเทียบท่า 5 เทียบ ลดลง 96.6% มีสินค้าผ่านท่า 28 ตัน ลดลง 98.9% จากคำสั่งจังหวัดเชียงราย ที่ 1380/2563 เรื่องการระงับการเดินทางเข้า - ออกของบุคคล ยานพาหนะและสิ่งของ ณ จุดผ่านแดน จุดผ่อนปรนการค้า และช่องทางอื่นๆ ตลอดจนแนวชายแดนจังหวัดเชียงรายเป็นการชั่วคราว ทำให้ท่าเรือเชียงของระงับการขนส่งสินค้าตามคำสั่งดังกล่าว

ความร่วมมือ ระหว่างประเทศ



การทำเรือฯ ได้จัดทำข้อตกลงความร่วมมือทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความสัมพันธ์ ร่วมกันส่งเสริมและพัฒนากิจการท่าเรือและการขนส่งทางน้ำ โดยมีกิจกรรมความร่วมมือลักษณะต่างๆ อาทิ การส่งเสริมด้านการตลาด ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ การพัฒนาด้านบุคลากร การแลกเปลี่ยนข้อมูล ความรู้และผู้เชี่ยวชาญระหว่างกัน รวมถึงการจัดประชุม/สัมมนา/เสวนา/ฝึกอบรมทั้งในประเทศและต่างประเทศที่สำคัญ ดังนี้

ความร่วมมือในระดับทวิภาคี



การทำเรือฯ ได้จัดทำความร่วมมือระดับทวิภาคี จำนวน 21 ฉบับ ใน 10 ประเทศ ดังภาพ โดยในปีงบประมาณ 2564 มีกิจกรรมภายใต้ความร่วมมือระดับทวิภาคี ดังนี้

1) ข้อตกลงท่าเรือพี่น้องระหว่างการทำเรือฯ และท่าเรือ-เรือจ้าว สาธารณรัฐประชาชนจีน

- การท่าเรือฯ และท่าเรือเรือจ้าว ร่วมแลกเปลี่ยนข้อมูลโครงการพัฒนา โดยเฉพาะแนวทางการพัฒนาเพื่อมุ่งสู่การเป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก (World Class Port) และแนวทางการดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือและธุรกิจอื่นๆ รวมทั้ง แนวทางและมาตรการในการดำเนินงานของท่าเรือในสถานการณ์โรคติดเชื้อ COVID-19
- การท่าเรือฯ ร่วมแสดงความยินดีแก่ท่าเรือเรือจ้าวทั้งในรูปแบบจดหมายและวิดีโอทัศน์เนื่องในโอกาสครบรอบ 1 ปี ของการก่อตั้ง Shandong Port Group Co.,Ltd (SPG) ตามนโยบายของรัฐบาลมณฑลซานตง

2) บันทึกความเข้าใจระหว่างการทำเรือฯ และการท่าเรือปูซาน สาธารณรัฐเกาหลี

- การท่าเรือฯ และการท่าเรือปูซาน ร่วมจัดทำการศึกษาความเป็นไปได้ในการดำเนินธุรกิจใหม่ด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือ เพื่อแสวงหาโอกาสการดำเนินธุรกิจใหม่ร่วมกัน
- การท่าเรือฯ และการท่าเรือปูซาน ร่วมแลกเปลี่ยนข้อมูลโครงการพัฒนา โดยเฉพาะแนวทางการพัฒนาเพื่อมุ่งสู่การเป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก (World Class Port) และด้านการตลาด

3) บันทึกความเข้าใจระหว่างการทำเรือฯ และมหาวิทยาลัยทางทะเลโลก (World Maritime University : WMU) ราชอาณาจักรสวีเดน

- การท่าเรือฯ และ WMU ร่วมกันพัฒนาความร่วมมือเชิงวิชาการ โดยจัดการบรรยาย Towards a Smartainable Port ให้กับนักศึกษาจาก WMU และ Shanghai Maritime University (SMU) ผ่านระบบออนไลน์ เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2564

นอกจากนี้ การท่าเรือฯ ได้แลกเปลี่ยนข้อมูลที่เป็นประโยชน์ระหว่างท่าเรือพันธมิตร อาทิ แนวทางการพัฒนาท่าเรือเพื่อมุ่งสู่การเป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก (World Class Port) การบริหารจัดการรถบรรทุก รวมทั้งแนวทางและมาตรการป้องกันของท่าเรือในสถานการณ์โรคติดเชื้อ COVID-19

ความร่วมมือในระดับพหุภาคี

1) กรอบความร่วมมือของสมาคมท่าเรืออาเซียน (The ASEAN Ports Association : APA)

- การท่าเรือฯ ได้ร่วมพัฒนาและปรับปรุงเว็บไซต์ของสมาคมท่าเรืออาเซียน พร้อมทั้งลงข้อมูลเพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์การทำเรือฯ บนเว็บไซต์ของสมาคมฯ

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

- การท่าเรือฯ เข้าร่วมการประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งของเอเปค ครั้งที่ 50 (The 50th APEC Transportation Working Group: APEC TPT - WG 50) ในกลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางน้ำ (Maritime Experts Group: MEG) และบรรยายมาตรการรับมือโรคติดเชื้อ COVID-19 ของ กทท. เมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2564
- การท่าเรือฯ นำเสนอโครงการ Promoting Safety for Dangerous Goods transportation in APEC Region เพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากกองทุนเอเปค โดยโครงการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวโน้มปริมาณและประเภทของสินค้าอันตรายในภูมิภาคเอเปค การวิเคราะห์ช่องว่าง (GAP Analysis) เพื่อเปรียบเทียบประสิทธิภาพการบริหารจัดการสินค้าอันตรายในท่าเรือ ทั้งในประเด็นกฎหมาย/กฎระเบียบ กระบวนการปฏิบัติงาน รวมทั้งเทคโนโลยีที่นำมาใช้ในการปฏิบัติงานสำหรับสินค้าอันตราย ตลอดจนร่วมจัดทำแผนฉุกเฉิน (Emergency Response) หรือข้อเสนอแนะในการเตรียมความพร้อมต่อสภาวะฉุกเฉิน (Recommendation on Emergency Preparedness and Response Procedure) และจัดทำข้อเสนอแนะสำหรับการบริหารจัดการสินค้าอันตรายในท่าเรือสำหรับภูมิภาคเอเปค ซึ่งการจัดทำโครงการดังกล่าวจะช่วยให้การบริหารจัดการสินค้าอันตรายในท่าเรือมีประสิทธิภาพมากขึ้น และเป็นการส่งเสริมการขนส่งที่ปลอดภัยและยั่งยืนในภูมิภาคเอเปค

3) APEC Port Services Network (APSN)

- การท่าเรือฯ เข้าร่วมการประชุมและบรรยายมาตรการรับมือโรคติดเชื้อ COVID-19 ของ กทท. เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2563
- การท่าเรือฯ ร่วมกับ APSN จัดทำโครงการ Best Practices on Port Service Quality and Performance for APEC Ports มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาจากกรณีศึกษาของท่าเรือชั้นนำในการกำหนดตัวชี้วัดขั้นพื้นฐาน
- ท่าเรือกรุงเทพได้เข้าร่วมโครงการ Green Port Award System (GPAS) ภายใต้กรอบความร่วมมือ APEC Port Services Network (APSN) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือสีเขียวและการดำเนินงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในภูมิภาคเอเปค เพื่อให้สอดคล้องไปในทิศทางเดียวกับหลักการของผู้นำและรัฐมนตรีขนส่งเอเปค และผ่านการประเมินประจำปี 2564

4) กรอบความร่วมมือในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN)

- การท่าเรือฯ ร่วมเป็นคณะทำงานจัดประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางน้ำของอาเซียนและเข้าร่วมการประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางน้ำของอาเซียน ครั้งที่ 40 และครั้งที่ 41 (ASEAN Maritime Transport Working Group Meeting: MTWG) เมื่อวันที่ 9 - 10 มีนาคม 2564 และวันที่ 4 ตุลาคม 2564 ณ กรมเจ้าท่า
- การท่าเรือฯ เข้าร่วมการประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งของอาเซียน (ASEAN Senior Transport Officials Meeting: STOM) ครั้งที่ 50 และการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน (ASEAN Transport Ministers Meeting : ATM) ครั้งที่ 26 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2563 ณ กระทรวงคมนาคม
- การท่าเรือฯ เข้าร่วมการประชุมและบรรยายมาตรการรับมือโรคติดเชื้อ COVID-19 ของ กทท. ในการประชุม ASEAN Japan Port Technology Group (PTG) ครั้งที่ 18 ในวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2564
- การท่าเรือฯ นำเสนอโครงการ Development of the Guidelines on Smart Port โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดและนำตัวชี้วัดด้านการพัฒนาเทคโนโลยี

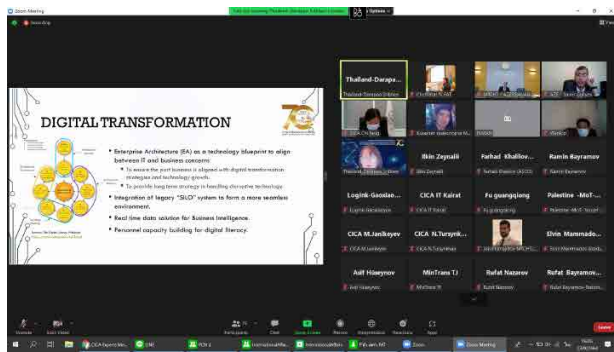
และนวัตกรรมของท่าเรือมาใช้ เพื่อช่วยวิเคราะห์สถานะหรือตำแหน่งด้านการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมของท่าเรือ รวมทั้ง สามารถเปรียบเทียบสถานะการดำเนินงานกับท่าเรือชั้นนำอื่นๆ ตลอดจนประเมินช่องว่างและพิจารณาหาแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานเพื่อพัฒนาสู่การเป็น Smart Port

5) องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO)

- การท่าเรือฯ ร่วมเป็นคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อประสานงานกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ คณะมนตรีขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (โดยมีผู้อำนวยการการท่าเรือฯ ทำหน้าที่ประธานอนุกรรมการ) และคณะทำงานด้านสารัตถะเพื่อเตรียมการสมัครรับเลือกตั้งเป็นสมาชิกคณะมนตรีขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ วาระปี ค.ศ. 2022 - 2023 พร้อมเข้าร่วมการประชุมอย่างต่อเนื่อง
- การท่าเรือฯ ร่วมจัดกิจกรรมในการรณรงค์หาเสียงอาทิ การจัดการสัมมนา รวมทั้งการจัดทำของที่ระลึกและสื่อประชาสัมพันธ์ พร้อมลงเผยแพร่ในสื่อออนไลน์ของการท่าเรือฯ

6) Asia Pacific Model E-Port Network (APMEN)

- การท่าเรือฯ เข้าร่วมเป็นสมาชิกโครงการ Asia Pacific Model E-Port Network (APMEN) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความรู้และเข้าใจการพัฒนาแบบ E-port รองรับระบบการค้าแบบไร้เอกสาร (Paperless Trade) ผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT Infrastructure) รวมทั้งพัฒนาเชื่อมโยงข้อมูลด้านโลจิสติกส์โดยเชื่อมโยงหน่วยงานของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องในแต่ละขั้นตอน มุ่งเน้นการลดขั้นตอนและเอกสารในการทำธุรกรรมและเข้าร่วมประชุมคณะทำงาน APMEN เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2564



กิจกรรมด้านระหว่างประเทศอื่นๆ

การทำเรือฯ เข้าร่วมประชุม/สัมมนาระหว่างประเทศ อาทิ Thematic Meeting on Cruise Industry, ACMECs, The COVID-19 and Maritime Transport: Resilience - Building and Preparedness, การประชุมคณะทำงานระดับสูง ระหว่างไทย - มณฑลกว่างตุง ครั้งที่ 1, การประชุมมาด้วย

การส่งเสริมปฏิสัมพันธ์และมาตรการสร้างความไว้วางใจ
ระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย การประชุม Promoting
cooperation in order to strengthen digitalization in
the transport and logistics operations การประชุม 3rd
Community of Practice Forum on Maritime Safety

ประมวลภาพ กิจกรรมในรอบปี

การประชุมแนวทางเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบัง กับนานาชาติ และพิธีรับรถไฟฟ้าโมโนเรลขบวนแรก

เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2563 พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม เป็นประธาน การประชุมแนวทางการเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบังกับนานาชาติ และเป็นประธานในพิธีรับรถไฟฟ้าโมโนเรลขบวนแรก โดย ประชุมร่วมกับหัวหน้าหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้อง พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายอิทธิชัย รัตนาเศรษฐ์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายภัคธรณ์ เทียนไชย ผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี นายพร อนันตศิลป์ อธิบดีกรมศุลกากร คณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วย พลเรือเอก โสภณ วัฒนมังคล ประธานกรรมการ การท่าเรือฯ เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการ การท่าเรือฯ ร้อยตำรวจตรี มนต์รี ฤกษ์จำเนียร ผู้อำนวยการ ทำเรือแหลมฉบัง เรือโท ดร.ชำนาญ ไชยฤทธิ์ รองผู้อำนวยการ การท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ เข้าร่วม การประชุมฯ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี





พิธีทอดกฐิน ณ วัดป่าศรีถาวรนิมิต จังหวัดนครนายก

การทำเรือฯ ร่วมเป็นเจ้าภาพในพิธีทอดกฐินสามัคคี (กฐินหลัก) ประจำปี 2563 ในโอกาสที่การทำเรือฯ ครบรอบ 70 ปี โดยร่วมบริจาคเงินทำบุญในพิธีทอดกฐินสามัคคี เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,000,000 บาท รวมยอดกฐิน รวมเป็นจำนวนเงิน 4,182,498 บาท ณ วัดป่าศรีถาวรนิมิต จังหวัดนครนายก



พิธีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือในการศึกษา โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งตู้สินค้าในท่าเรือแหลมฉบัง

เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2563 เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการท่าเรือฯ และนายอรอดพล ฤกษ์พิบูลย์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ร่วมในพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง และบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ในการศึกษา

โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งตู้สินค้าในท่าเรือแหลมฉบัง โดยมี ร้อยตำรวจตรี มนต์รี ฤกษ์จำเนียร ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง และนายบุญดิน รัตนสมบัติ รองกรรมการผู้จัดการใหญ่บริหารกลยุทธ์กลุ่มธุรกิจปิโตรเลียมขั้นปลายร่วมเป็นสักขีพยานฯ พร้อมด้วย นายภุชงค์ อิมแสง ประธานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการกลุ่มปิโตรเลียมขั้นปลาย และเรือเอก กานต์ เมนะจุจิ รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง เข้าร่วมพิธีฯ ณ ห้องพลังไทย อาคาร 1 ชั้น 3 บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

โดยบันทึกข้อตกลงฯ ดังกล่าว เป็นการศึกษาและพัฒนาการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งภายในท่าเรือแหลมฉบังในการรองรับและสนับสนุนแผนพัฒนา 3 โครงการหลัก ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักในการพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อรองรับความต้องการการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operation : SRTO) เพื่อรองรับการขนส่งตู้สินค้าด้วยระบบรางที่ท่าเรือแหลมฉบัง และโครงการทำเทียบเรือขยายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) เพื่อเป็นการพัฒนาเส้นทางการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งกับท่าเรือแหลมฉบัง



พิธีทอดกฐิน ณ วัดโคกเจดีย์ จังหวัดตาก

เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2563 เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการท่าเรือฯ เป็นประธานในพิธีทอดกฐินหลักของการท่าเรือฯ ประจำปี 2563 เนื่องในโอกาสที่การท่าเรือฯ ครบรอบ 70 ปี โดยมีคณะผู้บริหารและพนักงานการท่าเรือฯ เข้าร่วมในพิธี ในการนี้การท่าเรือฯ และพนักงานการท่าเรือฯ ได้ร่วมบริจาคเงินทำบุญทอดกฐินเป็นจำนวนเงิน 1,850,000 บาท และเงินทำบุญทอดกฐินในครั้งนี้เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้นรวม 3,379,413 บาท ณ วัดโคกเจดีย์ จังหวัดตาก



กิจกรรมเดิน - วิ่งการกุศล “การท่าเรือ มินิมาราธอน”

เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2563 นายอังกร ล้วนประพันธ์ นักบริหาร 16 ประจำผู้อำนวยการท่าเรือฯ เป็นประธานเปิดกิจกรรมเดิน - วิ่งการกุศล “การท่าเรือ มินิมาราธอน” ครั้งที่ 8 ประจำปี 2563 โดยมี ผู้บริหาร พนักงานการท่าเรือฯ และครอบครัว ผู้ประกอบการ ผู้แทนชุมชนโดยรอบการท่าเรือฯ และประชาชนทั่วไป เข้าร่วมการแข่งขันฯ เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนมีสุขภาพที่ดี และให้ความสำคัญกับการออกกำลังกายอย่างสม่ำเสมอ โดยเส้นทางเดิน - วิ่งดังกล่าว เริ่มต้นที่อาคารที่ทำการการท่าเรือฯ เข้าสู่เส้นทางทางขนส่งสินค้าริมแม่น้ำเจ้าพระยา รวมระยะทาง 10 กิโลเมตร ทั้งนี้ การท่าเรือฯ นำเงินรายได้หลังหักค่าใช้จ่ายจากการดำเนินโครงการฯ มอบให้แก่มูลนิธิโรงพยาบาลสมเด็จพระยุพราช เพื่อดำเนินการทางสาธารณสุข



การค้าเรือ ร่วมพิธีลงนาม MOU

เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2564 นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานพิธีลงนามสัญญาจ้างที่ปรึกษา เพื่อศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุนโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ โดยมี นายอิทธิกร รัตนเศรษฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เรือโท ดร.ชำนาญ ไชยฤทธิ์ รองผู้อำนวยการการค้าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ หัวหน้าส่วนราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ร่วมเป็นสักขีพยานในการลงนามฯ ครั้งนี้ โครงการฯ ดังกล่าว เป็นการบูรณาการรูปแบบการขนส่งเชื่อมโยง 2 ท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือระนองแห่งใหม่ และท่าเรือชุมพร โดยออกแบบให้เป็นท่าเรือที่ทันสมัยหรือ Smart Port รวมทั้งการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) และรถไฟรางคู่ ตลอดจนวางระบบการขนส่งทางท่อ เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน ช่วยยกระดับประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำของภูมิภาค ณ ห้องราชดำเนิน อาคารสโมสรและหอประชุม กระทรวงคมนาคม

งานแถลงผลการดำเนินงานด้านนโยบายและทิศทางการดำเนินงาน ประจำปี 2564

เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2564 การท่าเรือฯ จัดงานแถลงผลการดำเนินงานด้านนโยบาย และทิศทางการดำเนินงานของการท่าเรือฯ ประจำปี 2564 พร้อมเสวนาพิเศษ “บทบาทการท่าเรือฯ ต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ” โดยมี นายอิทธิกร รัตนเศรษฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ให้เกียรติเป็นประธานในพิธีเปิดฯ พร้อมด้วย พลเรือเอก โสภณ วัฒนมงคล ประธานกรรมการการค้าเรือฯ พลตำรวจโท เจริญวิทย์ ศรีวินิชย์ นายวรพจน์ เอี่ยมรักษา กรรมการการค้าเรือฯ เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการการค้าเรือฯ ผู้บริหารการค้าเรือฯ หน่วยงานภาครัฐและเอกชน ผู้เกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย สื่อมวลชน เข้าร่วมงานฯ ณ ห้อง Ballroom (B-C) โรงแรมเซ็นทารา แกรนด์ แอท เซ็นทรัลพลาซ่า ลาดพร้าว กรุงเทพฯ สินค้าและผู้สินค้าผ่านท่าในช่วงไตรมาสแรกของปีงบประมาณ 2564 โดยเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ลดลงอยู่ที่ 6.24% หรือ





คิดเป็น 25.762 ล้านตัน และตู้สินค้าผ่านท่า ลดลง 2.81% หรือ 2.311 ล้าน ที.อี.ยู. ซึ่งเป็นผลมาจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 แต่อย่างไรก็ตาม หลังจากที่ประเทศไทยและหลายประเทศมีวัคซีนป้องกัน ส่งผลให้ปริมาณสินค้าและตู้สินค้าผ่านท่ามีทิศทางฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป ประกอบกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าสำคัญที่เป็นปัจจัยหลักสะท้อนการเติบโตของปริมาณสินค้า ซึ่งส่งผลให้ในเดือนมกราคม 2564 ปริมาณสินค้าผ่านท่าเพิ่มขึ้น 3.57% อยู่ที่ 9.253 ล้านตัน จาก 8.934 ล้านตัน และตู้สินค้าผ่านท่าเพิ่มขึ้น 2.66% อยู่ที่ 773,055 ที.อี.ยู. จาก 753,042 ที.อี.ยู.

สำหรับทิศทางการดำเนินงานของการท่าเรือฯ ในโอกาสครบรอบ 70 ปี นั้น มีแผนจะยกระดับเป็นท่าเรือชั้นนำที่ได้มาตรฐานสากล โดยมียุทธศาสตร์ในการขับเคลื่อนในการพัฒนาบริการและโครงสร้างพื้นฐาน ให้มีมาตรฐานในระดับโลก

การพัฒนาสู่การเป็นประตูการค้าหลักและศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง การพัฒนาสินทรัพย์ในเชิงธุรกิจให้มีมูลค่าเพิ่ม การพัฒนาการให้บริการและยกระดับการทำงานมุ่งสู่การเป็นองค์กรสมรรถนะสูง ด้วยการนำระบบ Port Community System (PCS) หรือระบบศูนย์กลางเชื่อมโยงข้อมูลด้านขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์แบบไร้รอยต่อ ทั้งของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและเอกชนมาใช้เพื่อการทำงานที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นการรองรับโครงข่ายการเชื่อมโยงด้าน Logistics ในระดับนานาชาติ ตามวิสัยทัศน์ที่ว่า “มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก ด้วยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573”

โครงการอุปสมบทเพื่อถวายเป็นพระราชกุศล

เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2564 เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เป็นประธานในพิธีอุปสมบทพนักงานการท่าเรือฯ เพื่อถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว และในโอกาสครบรอบวันคล้ายวันสถาปนาการท่าเรือฯ ครบรอบ 70 ปี ในปี 2564 ระหว่างวันที่ 1 - 18 กรกฎาคม 2564 พร้อมด้วย นายประจักษ์ ศรีวรรณะ ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายตรวจสอบ นายสมชาย เหมทอง ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ ผู้บริหารการท่าเรือฯ นางอัมณา พรหมประยูร และพนักงานการท่าเรือฯ เข้าร่วมพิธี ณ วัดป่าศรีถาวรนิมิต จังหวัดนครนายก





การตรวจติดตามความคืบหน้าศูนย์แยกกักตัว Community Isolation ที่โกดังสเตเดียมการท่าเรือฯ

เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2564 นายอิทธิกร รัตนเศรษฐ์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เดินทางมาตรวจติดตามความคืบหน้าในการดำเนินการจัดตั้งศูนย์แยกกักตัวในชุมชน (Community Isolation : CI) ที่โกดังสเตเดียมของการท่าเรือฯ โดยมี พลเรือเอก ไสภณ วัฒนมงคล ประธานกรรมการท่าเรือฯ เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการท่าเรือฯ ผู้บริหาร พนักงานการท่าเรือฯ ผู้อำนวยการเขตคลองเตย ผู้นำชุมชน บุคลากรด้านการแพทย์และพยาบาล เจ้าหน้าที่สาธารณสุข ร่วมต้อนรับ ณ โกดังสเตเดียมการท่าเรือฯ

ศูนย์ CI เกิดจากความร่วมมือระหว่างการท่าเรือฯ โรงพยาบาลนวเวช SCG PTTOR การไฟฟ้านครหลวง และสำนักงานเขตคลองเตย อยู่บนพื้นที่ 15 ไร่ ของโกดังสเตเดียมการท่าเรือฯ เพื่อให้เป็นศูนย์แยกกักตัวสำหรับชาวชุมชนและพนักงานการท่าเรือฯ ที่ตรวจพบเชื้อ COVID-19 ที่มีอาการไม่รุนแรง (ผู้ป่วยกลุ่มสีเขียว) ได้มาพักรักษาตัวเพื่อควบคุมการแพร่ระบาดและลดปัญหาการติดเชื้อของสมาชิกในครอบครัวเพิ่มขึ้น รวมทั้งเป็นการช่วยเหลือผู้ป่วยให้ได้เข้าสู่กระบวนการรักษาโดยเร็ว อันจะเป็นการลดโอกาสที่ผู้ป่วยจะมีอาการรุนแรงและเสียชีวิตได้ การจัดตั้งศูนย์ CI นี้ การท่าเรือฯ ได้สนับสนุนงบประมาณการจัดหาระบบสาธารณูปโภคและสิ่งแวดลอม รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น ภายในศูนย์ฯ จัดเป็นเตียงที่สนามจำนวน 3 หลัง รองรับผู้ป่วยได้ 300 เตียง โดยได้รับการสนับสนุนเตียงกระดาษจาก SCG ชุดเครื่องนอนจากบริษัท PTTOR การดำเนินการระบบไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวง รวมทั้งวัสดุอุปกรณ์อำนวยความสะดวกอื่นๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ ผู้ป่วยในศูนย์ CI จะได้รับการดูแลตามแนวทางการแยกกักตัวผู้ป่วย COVID-19 ในชุมชน (CI) ของกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข จากบุคลากรทางการแพทย์และพยาบาลจากโรงพยาบาลนวเวช ตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและถูกสุขอนามัยในการเข้ารับการรักษ และหากมีอาการรุนแรงมากขึ้นจะนำส่งโรงพยาบาลต่อไป

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า “จากนโยบายของนายกรัฐมนตรีให้จัดสรรพื้นที่ส่วนราชการเพื่อใช้เป็นศูนย์ CI เพื่อช่วยเหลือพี่น้องประชาชน และจากการตรวจความคืบหน้าในวันนี้ ขอชื่นชมกระบวนการทำงานและการประสานงานของการท่าเรือฯ พร้อมกำชับให้การดำเนินงานในทุกขั้นตอนต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ด้านสาธารณสุขอย่างเคร่งครัด โดยให้ทีมงานทุกภาคส่วนร่วมประชุมในรายละเอียดและมอบหมายงานให้เป็นสัดส่วน หากขาดเหลือสิ่งใดขอให้แจ้งมา ซึ่งคาดว่าจะภายในวันที่ 23 สิงหาคมนี้ จะเปิดให้ประชาชนชาวคลองเตยเข้ามารักษาได้ พร้อมทั้งขอบคุณและให้กำลังใจผู้บริหาร พนักงานการท่าเรือฯ เจ้าหน้าที่จิตอาสา บุคลากรทางการแพทย์ พยาบาล เจ้าหน้าที่สาธารณสุข และหน่วยงานที่ให้การสนับสนุน เชื่อว่าวิกฤตครั้งนี้ จะผ่านไป ด้วยความร่วมมือร่วมใจของทุกคน”



ศูนย์ดูแลผู้ติดเชื้อ COVID-19 ของการทำเรือฯ รองรับชาวชุมชนคลองเตย 300 เตียง

เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2564 นายอิทธิกร รัตนเศรษฐี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีเปิดศูนย์ดูแลผู้ติดเชื้อ COVID-19 ของการทำเรือฯ พร้อมด้วย พลเรือเอก โสภณ วัฒนมงคล ประธานกรรมการการทำเรือฯ เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการการทำเรือฯ ผู้บริหาร พนักงานการทำเรือฯ นางประทีป อึ้งทรงธรรม ฮาตะ ประธานมูลนิธิดวงประทีป และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมเปิดศูนย์ดูแลผู้ติดเชื้อ COVID-19 ณ ลานโกดังสเตเดียมการทำเรือฯ

ศูนย์ดูแลผู้ติดเชื้อ COVID-19 ของการทำเรือฯ จัดตั้งขึ้นเพื่อเป็นสถานที่พักรักษาตัวของชาวชุมชนและพนักงานการทำเรือฯ ที่ตรวจพบเชื้อ COVID-19 ซึ่งเป็นผู้ป่วยในกลุ่มอาการสีเขียวและสีเหลืองที่มีอาการไม่รุนแรง โดยมีการทำเรือฯ เป็นผู้สนับสนุนงบประมาณการจัดตั้งศูนย์ฯ โดยมีระบบสาธารณสุขปึกะ ระบบการป้องกันควบคุมการติดเชื้อ การแพร่กระจายเชื้อ ระบบสุขภาพและสิ่งแวดล้อม สิ่งอำนวยความสะดวก วัสดุอุปกรณ์และเวชภัณฑ์ที่จำเป็นและอื่นๆ ตามมาตรฐานและแนวทางของกระทรวงสาธารณสุข ภายในพื้นที่จัดเป็นเต็นท์สนามจำนวน 3 หลัง รองรับผู้ป่วยได้

300 เตียง แบ่งเป็นโรงพยาบาลสนาม จำนวน 240 เตียง (แยกชาย - หญิง) รับผิดชอบผู้ป่วยโดยโรงพยาบาลเกษมราษฎร์ และศูนย์แยกกักตัว (CI) จำนวน 60 เตียง รับผิดชอบโดยโรงพยาบาลนวเวช พร้อมกันนี้ยังได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และมูลนิธิ ได้แก่ การไฟฟ้านครหลวง การประปานครหลวง มูลนิธิเอสซีจี PTTOR กรุงเทพมหานคร กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กระทรวงสาธารณสุข เมืองไทยประกันชีวิต มูลนิธิมาตามแปง และมูลนิธิบุญยะจินดา

การทำเรือฯ ขอเป็นส่วนหนึ่งในการสนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินงานของทุกภาคส่วน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการดูแลรักษาผู้ป่วย COVID-19 ได้อย่างเพียงพอและทั่วถึงมากยิ่งขึ้น และขอเป็นอีกหนึ่งพลังที่จะอยู่เคียงข้างคนไทยให้ผ่านพ้นวิกฤตครั้งนี้ไปด้วยกัน



ส่วนที่
5

การกำกับ ดูแลองค์กร



นโยบาย การกำกับดูแลที่ดี การทำเรือ แห่งประเทศไทย



1. การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) มีความมุ่งมั่นและแน่วแน่ในการยึดถือและปฏิบัติตามหลักการและแนวทางการปฏิบัติของการกำกับดูแลที่ดี เพื่อให้ กทท. สามารถบรรลุวิสัยทัศน์ (Vision) ภารกิจ (Mission) กลยุทธ์ (Strategy) และเป้าหมายระยะยาว (Long Term Goal) ซึ่งจะเสริมสร้างขีดความสามารถ ในการแข่งขันและทำให้ กทท. มีการเติบโตอย่างยั่งยืนต่อไป
 2. การกำกับดูแลที่ดีของ กทท. พัฒนารู้นขึ้นจากหลักการและแนวทางตามมาตรฐานสากลที่เป็นที่ยอมรับทั้งในและต่างประเทศ เช่น หลักการกำกับดูแลที่ดีของ Organization for Economic and Development (OECD) ปี 2015 สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยประยุกต์ให้เข้ากับบริบทของ กทท. ตามที่ปรากฏในคู่มือการกำกับดูแลที่ดีของ กทท. ซึ่งประกอบด้วย 10 หมวด ได้แก่ หมวดที่ 1 การสนับสนุนบทบาทของผู้ถือหุ้นภาครัฐ หมวดที่ 2 การสนับสนุนด้านการตลาดที่เป็นธรรม หมวดที่ 3 สิทธิของผู้ถือหุ้นภาครัฐ หมวดที่ 4 บทบาทคณะกรรมการ กทท. หมวดที่ 5 บทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หมวดที่ 6 ความยั่งยืนและนวัตกรรม หมวดที่ 7 การเปิดเผยข้อมูล หมวดที่ 8 การบริหารความเสี่ยงและความคุมภายใน หมวดที่ 9 จริยธรรม และหมวดที่ 10 การติดตามผลการดำเนินงาน
 3. คณะกรรมการ และผู้บริหารให้ความสำคัญ มีบทบาทในการกำกับดูแลและเป็นแบบอย่างที่ดี (Role Model) โดยแสดงถึงความมุ่งมั่นและแน่วแน่ในการยึดถือและปฏิบัติตามหลักการและแนวทางปฏิบัติของการกำกับดูแลที่ดี
 4. พนักงาน กทท. จะเป็นผู้ปฏิบัติตามบทบาทหน้าที่อย่างจริงจัง เข้มแข็ง เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานตามทิศทางเป้าหมาย และยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ โดยมีหลักการ และแนวทางการกำกับดูแลที่ดีเป็นกรอบในการปฏิบัติ ที่ถูกปลูกฝังจนเกิดเป็นวัฒนธรรมที่ดีของ กทท.
 5. กทท. จัดให้มีการรายงานการปฏิบัติตามแนวทางการกำกับดูแลที่ดีตามมาตรฐานสากล และการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับ กทท. แก่ผู้ถือหุ้นภาครัฐและสาธารณชนรับรู้ เป็นประจำทุกปี
 6. กทท. จะมีการทบทวนและปรับปรุงนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลที่ดีของ กทท. ให้พัฒนาอย่างต่อเนื่องทันสมัยและเป็นปัจจุบัน
- จึงประกาศให้ทราบโดยทั่วกัน



คู่มือการกำกับดูแลที่ดีของ กทท.
ฉบับปรับปรุง ปีงบประมาณ 2565

ประกาศ ณ วันที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2564

(นายสมศักดิ์ ห่มม่วง)

ประธานกรรมการกำกับดูแลที่ดี

และความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทท

นโยบาย และการดำเนินงาน ด้านการกำกับ ดูแลที่ดี



คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมของการท่าเรือฯ เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2564 โดยให้มีอำนาจหน้าที่ในการให้ความเห็นชอบนโยบาย แนวปฏิบัติ และแผนงานด้านการกำกับดูแลที่ดี การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และการป้องกันและต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ รวมถึงการบูรณาการการกำกับดูแลที่ดีกับการบริหารความเสี่ยงและการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และติดตามการปฏิบัติงานของการท่าเรือฯ ให้เป็นไปตามนโยบายและแนวทางการกำกับดูแลที่ดี เพื่อให้บรรลุผลสำเร็จตามแผนงานด้านการกำกับดูแลที่ดี โดยในปี 2564 คณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีฯ ได้มีการประชุม จำนวน 6 ครั้ง (มกราคม - ตุลาคม 2564) เพื่อพิจารณานโยบาย คู่มือ และแผนงานต่างๆ รวมทั้งติดตามผลการดำเนินงานดังกล่าว

การท่าเรือฯ ได้จัดทำคู่มือกำกับดูแลที่ดีของการท่าเรือฯ Port Authority of Thailand (PAT) Good Corporate Governance Manual โดยกำหนดกรอบการกำกับดูแลที่ดีของการท่าเรือฯ ตามมาตรฐานสากลที่เป็นที่ยอมรับทั้งในและ



ต่างประเทศ ได้แก่ หลักการกำกับดูแลที่ดีของ Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) ปี 2015 สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เป็นต้น เพื่อเป็นกรอบแนวทางบริหารจัดการระบบงานภายในการท่าเรือฯ และเสริมสร้างพฤติกรรมจริยธรรมของบุคลากร ซึ่งครอบคลุมหลักปฏิบัติสำคัญ ดังนี้

พฤติกรรมจริยธรรม หรือหลักปฏิบัติ	ความหมาย
1. Accountability	ความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติหน้าที่
2. Responsibility	ความสำนึกในหน้าที่ด้วยขีดความสามารถและประสิทธิภาพที่เพียงพอ
3. Equitable Treatment	การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยสุจริต และจะต้องพิจารณาให้เกิดความเท่าเทียมกัน
4. Transparency	ความโปร่งใสกล่าวคือ ต้องมีความโปร่งใสใน 2 ลักษณะ ดังนี้ • ความโปร่งใสในการดำเนินงานที่สามารถตรวจสอบได้ • มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส (Transparency of Information Disclosure) คือ มีการแสดงผลประกอบการอย่างโปร่งใสแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย
5. Value Creation	การสร้างมูลค่าเพิ่มแก่กิจการทั้งในระยะสั้นและระยะยาว โดยการเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มมูลค่าใดๆ นั้น จะต้องเป็นการเพิ่มความสามารถในทุกด้านเพื่อการแข่งขัน
6. Ethics	การส่งเสริมพัฒนาการกำกับดูแล และจริยธรรมที่ดีในการประกอบธุรกิจ
7. Participation	การมีส่วนร่วม เป็นการส่งเสริมให้เกิดการกระจายโอกาสแก่ประชาชนให้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินการใดๆ ที่อาจมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัย คุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของชุมชนหรือท้องถิ่น

สำหรับระบบการกำกับดูแลที่ดีของการทำเรือฯ ได้ประยุกต์แนวปฏิบัติที่ดีตามมาตรฐานสากล จำนวน 10 หมวด โดยได้มีการกำหนดโครงสร้างผู้รับผิดชอบ แนวทางการบริหารจัดการ การส่งเสริมและตรวจสอบ ติดตาม เพื่อผนวกเป็นส่วนหนึ่งของการปฏิบัติงานประจำของการทำเรือฯ โดยการทำเรือฯ ได้มีการดำเนินการตามแนวปฏิบัติดังกล่าว ดังนี้

หมวดที่ 1 การสนับสนุนบทบาทของผู้ถือหุ้นภาครัฐ การทำเรือฯ มีการกำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการรายงานผลการปฏิบัติงานตามนโยบายและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีแก่ผู้ถือหุ้นภาครัฐ โดยได้มีการรายงานผลการปฏิบัติงานฯ ใน 3 ประเด็น ได้แก่ ผลการดำเนินงานด้านการเงินและไม่ใช่การเงิน ผลการปฏิบัติตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และผลการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับกิจการ โดยได้มีการจัดทำกระบวนการรายงาน และมีการติดตามผลการดำเนินงานตามแผนการกำกับดูแลที่ดีของการทำเรือฯ เสนอคณะกรรมการกำกับดูแลที่ดี และคณะกรรมการการทำเรือฯ เพื่อทราบเป็นรายไตรมาส

หมวดที่ 2 การสนับสนุนด้านการตลาดที่เป็นธรรม การทำเรือฯ มีการกำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการแข่งขันทางการตลาดที่เป็นธรรม ตามคู่มือการกำกับดูแลที่ดีของการทำเรือฯ โดยได้มีการดำเนินการ ดังนี้

- การบริหารจัดการทางการเงินตามเงื่อนไขตลาด การทำเรือฯ มีการกำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการบริหารจัดการทางการเงินตามเงื่อนไขตลาด โดยครอบคลุมประเด็นสำคัญ ได้แก่ แนวทางการเข้าถึงและจัดหาเงินทุนอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม การจัดทำบัญชีการเงินตามมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับ และการแยกบัญชีการเงินเชิงพาณิชย์และเชิงสังคม

- การกำหนดช่องทางรับข้อร้องเรียนและขัดแย้ง กรณีคู่แข่งและเจ้าหนี้ถูกละเมิดสิทธิตามกฎหมาย การทำเรือฯ มีการกำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติในการรับข้อร้องเรียนและขัดแย้งฯ โดยกองข้อมูลข่าวสาร ฝ่ายอำนวยการเป็นหน่วยงานรับผิดชอบรับข้อร้องเรียน มีการกำหนดช่องทางในการรับข้อร้องเรียนผ่านช่องทางต่างๆ รวมถึงการติดตามและการรายงานผลการปฏิบัติงานตามนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการพัฒนาช่องทางในการรับข้อร้องเรียนฯ อย่างเป็นระบบ

- การต่อต้านทุจริตและรับสินบนที่จะนำไปสู่การสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันทางการตลาด การท่าเรือฯ มีการกำหนดนโยบาย มาตรการ และแผนปฏิบัติการด้านการต่อต้านการทุจริต โดยได้มีการรายงานผลการดำเนินงานตามแผนต่อคณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีฯ คณะกรรมการการท่าเรือฯ สำนักงาน ป.ป.ช. และกระทรวงคมนาคม รวมทั้ง การท่าเรือฯ ได้เข้าร่วมการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity & Transparency Assessment : ITA) ประจำปี 2564 การท่าเรือฯ ได้คะแนนการประเมินทั้งสิ้น 87.22 คะแนน

- การจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นธรรมและไม่เลือกปฏิบัติกับกลุ่มลูกค้าและผู้ส่งมอบ การท่าเรือฯ คำนึงถึงความสำคัญของกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล มีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และตระหนักถึงการสร้างความเชื่อมั่นให้กับสาธารณชนในการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างโดยการท่าเรือฯ ได้ใช้หลักปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานเดียวกับหน่วยงานของรัฐทุกแห่ง ภายใต้พระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 โดยมีการจัดทำและเผยแพร่แผนปฏิบัติการจัดซื้อจัดจ้างผ่านทางเว็บไซต์ของการท่าเรือฯ รวมทั้งมีการรายงานผลการปฏิบัติตามแผนต่อคณะผู้บริหารการท่าเรือฯ และเสนอต่อผู้ตรวจการแผ่นดิน รวมทั้งมีมาตรการส่งเสริมความโปร่งใสในการจัดซื้อ จัดจ้าง ตามประกาศการท่าเรือแห่งประเทศไทย เรื่อง มาตรการส่งเสริมความโปร่งใสในการจัดซื้อจัดจ้าง ประกาศ ณ วันที่ 5 เมษายน 2562 เพื่อให้การดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างตอบสนองการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) ในยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบป้องกันการทุจริตเชิงรุกกลยุทธ์ที่ 2 สร้างกลไกการป้องกันเพื่อยับยั้งการทุจริต เพื่อให้การปฏิบัติการจัดซื้อจัดจ้างเป็นไปในแนวทางเดียวกัน

หมวดที่ 3 สิทธิของผู้ถือหุ้นภาครัฐ การท่าเรือฯ มีการกำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติเพื่อการบริหารสิทธิของผู้ถือหุ้นทั้งตามกฎหมายและข้อบังคับอื่นที่เกี่ยวข้องใน 3 ประเด็น ได้แก่ การป้องกันการใช้อิทธิพลภายใน การป้องกันการเกิดรายการเกี่ยวโยง และการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยในปี 2564 ได้มีการดำเนินการจัดทำนโยบาย คู่มือ/แนวปฏิบัติการป้องกันการใช้อิทธิพลภายใน การป้องกันการเกิดรายการเกี่ยวโยง และการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ตาม พ.ร.บ. ประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. 2561 และ พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 โดยกำหนดให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานการท่าเรือฯ รายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์และลงนามรับทราบบัญชีข้อมูลข่าวสารที่ไม่เปิดเผยต่อประชาชนภายในเดือนสิงหาคมของทุกปี รวมทั้งให้คณะกรรมการการท่าเรือฯ และคณะอนุกรรมการชุดต่างๆ รวมทั้งผู้เข้าร่วมประชุมทุกคณะทุกครั้งที่มีการประชุม ลงนามหนังสือแสดงความโปร่งใสในการดำเนินงาน และให้การยืนยันว่าจะรักษาความลับของการประชุม รวมถึงไม่ใช้ข้อมูล หรือไม่นำความลับของการประชุมไปใช้เพื่อประโยชน์ของตนเอง หรือผู้อื่น พร้อมทั้งรายงานสรุปเสนอฝ่ายตรวจสอบ รวมทั้งมีการติดตามและจัดทำรายงานผลการดำเนินงานดังกล่าวเสนอคณะกรรมการกำกับดูแลฯ และคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบทุกไตรมาส

หมวดที่ 4 บทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย การท่าเรือฯ ตระหนักถึงและให้ความสำคัญต่อการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (Corporate Social Responsibility in Process, CSR in process) ที่จะส่งเสริมให้การท่าเรือฯ เติบโตสู่ความยั่งยืนได้อย่างมั่นคง จากการปฏิบัติงานตามภารกิจและวัตถุประสงค์จัดตั้งโดยมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่ดีคำนึงถึงความเป็นอยู่ที่ดีของสังคมและผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ และดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจังโดยหลักการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

ในกระบวนการ (CSR in process) ของการทำเรือฯ พัฒนาขึ้นจากหลักการและแนวทางที่ดีที่เป็นที่ยอมรับทั้งในและต่างประเทศ คือ ISO 26000 ซึ่งได้ประยุกต์ให้เข้ากับบริบทของการทำเรือฯ ผ่านนโยบาย และคู่มือการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการเพื่อความยั่งยืนของการทำเรือฯ โดยประกอบไปด้วยทั้งสิ้น 7 หลักการ (7 Principles) ได้แก่ 1) ความรับผิดชอบต่อสังคม (Accountability) 2) ความโปร่งใส (Transparency) 3) การปฏิบัติอย่างมีจริยธรรม (Ethical Behavior) 4) การเคารพต่อผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Respect for Stakeholder Interests) 5) การเคารพต่อหลักนิติธรรม (Respect for the Rule of Law) 6) การเคารพต่อการปฏิบัติตามแนวทางของสากล (Respect for International Norms of Behavior) และ 7) การเคารพต่อสิทธิมนุษยชน (Respect for Human Rights) ซึ่งนำมาสู่กระบวนการสำคัญภายในองค์กรที่ประยุกต์ตาม 7 หัวข้อ (7 Subjects) ของ ISO 26000 ซึ่งประกอบด้วย 1) ธรรมาภิบาล 2) สิทธิมนุษยชน 3) การปฏิบัติด้านแรงงาน 4) สิ่งแวดล้อม 5) การปฏิบัติที่เป็นธรรม 6) ประเด็นด้านผู้บริโภคร และ 7) การมีส่วนร่วมของชุมชนและการพัฒนาชุมชน รวมทั้งการทำเรือฯ ได้มีการมีกำหนดหลักเกณฑ์การคัดเลือกชุมชนสำคัญ และระบุรายชื่อชุมชนสำคัญของการทำเรือฯ เพื่อนำมาจัดทำแผนเสริมสร้างความเข้มแข็งแก่ชุมชนสำคัญที่สอดคล้องกับความสามารถพิเศษของการทำเรือฯ โดยระบุเป็นส่วนหนึ่งของแผนแม่บทระยะยาว และแผนปฏิบัติการประจำปีด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของการทำเรือฯ และมีการติดตามผลการดำเนินงานตามแผนฯ เสนอคณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีฯ และคณะกรรมการการทำเรือฯ เพื่อทราบเป็นรายไตรมาส

หมวดที่ 5 การเปิดเผยข้อมูล การทำเรือฯ มีการเผยแพร่ข้อมูลผ่าน Website ของการทำเรือฯ ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาสำคัญทั้งด้านการเงิน และไม่ใช้การเงิน รวมทั้งได้มีการจัดทำรายงานประจำปี 2563 ซึ่งมีข้อมูลและเนื้อหา ประกอบด้วย โครงสร้างของผู้ถือหุ้น ประวัติคณะกรรมการ และผู้บริหารการทำเรือฯ งบการเงินที่ได้รับการรับรองจากผู้สอบบัญชี คำอธิบายเชิงวิเคราะห์เกี่ยวกับฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ รายงานความรับผิดชอบต่อ

คณะกรรมการตรวจสอบต่อรายงานทางการเงิน ความเสี่ยงหลักของการดำเนินธุรกิจ แผนกลยุทธ์ของการทำเรือฯ การดำเนินงานด้านการกำกับดูแลที่ดี และความรับผิดชอบต่อสังคมของการทำเรือฯ เป็นต้น รวมทั้งได้เปิดเผยข้อมูลสำคัญผ่านทางเว็บไซต์ของการทำเรือฯ ได้แก่ ทิศทางนโยบายของคณะกรรมการและผู้บริหารการทำเรือฯ นโยบายการกำกับดูแลที่ดี แผนงานที่สำคัญ การจัดซื้อจัดจ้าง ผลการดำเนินงานทางการเงินและไม่ใช้การเงินที่สำคัญ รวมถึงรายงานประจำปี เป็นต้น

หมวดที่ 6 บทบาทคณะกรรมการ คณะกรรมการการทำเรือฯ เป็นกลุ่มผู้แทนผู้ถือหุ้นภาครัฐที่ได้รับการสรรหาและคัดเลือกกว่าเป็นผู้มีความพร้อมทั้งด้านคุณสมบัติ คุณวุฒิ ทักษะความรู้และความสามารถที่เพียงพอต่อการขับเคลื่อนการทำเรือฯ ให้เกิดการเติบโตได้อย่างยั่งยืนตามแนวทางที่ผู้ถือหุ้นภาครัฐกำหนด ด้วยความสำคัญดังกล่าว คณะกรรมการการทำเรือฯ จึงมีบทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบที่จะต้องมุ่งมั่นพัฒนาตนเองให้เกิดความเชี่ยวชาญในธุรกิจ การจัดการทำเรือและการขนส่งทางน้ำ รวมถึงยึดถือปฏิบัติตามแนวทางที่ดีที่กรรมการรัฐวิสาหกิจพึงปฏิบัติ โดยบทบาท หน้าที่ความรับผิดชอบที่สำคัญ ได้แก่ การมีส่วนร่วมในการกำหนดทิศทางและพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนวิสาหกิจ และแผนปฏิบัติการประจำปีของการทำเรือฯ การจัดตั้งคณะอนุกรรมการต่างๆ เพื่อสนับสนุนการทำหน้าที่ของคณะกรรมการการทำเรือฯ การเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการการทำเรือฯ อย่างเต็มศักยภาพ การประเมินตนเองของคณะกรรมการการทำเรือฯ และคณะอนุกรรมการ เพื่อนำผลประเมินไปกำหนดคำตอบแทนและพัฒนาตนเองอย่างเป็นระบบ การเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการทำเรือฯ ทั้งกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่และคณะกรรมการทั้งคณะ การประเมินผลการดำเนินงานของผู้อำนวยการการทำเรือฯ และผู้บริหารระดับสูง 2 ระดับ รองจากผู้อำนวยการการทำเรือฯ และการวางแผนสืบทอดตำแหน่งผู้อำนวยการการทำเรือฯ และผู้บริหารระดับสูงอย่างครบถ้วน ชัดเจน รวมทั้งการกำกับดูแลให้การทำเรือฯ ปฏิบัติได้ตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง

หมวดที่ 7 การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน การท่าเรือฯ ให้ความสำคัญในการกำกับดูแลการบริหาร ความเสี่ยงองค์กร และการควบคุมภายใน เพื่อใช้เป็นเครื่องมือ ในการรับมือกับปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ทั้งจากปัจจัยภายในและปัจจัย ภายนอกองค์กรซึ่งส่งผลกระทบต่อ การดำเนินงานของ การท่าเรือฯ การบริหารความเสี่ยงจึงเป็นส่วนสำคัญที่จะช่วย ลดผลกระทบ ทำให้การท่าเรือฯ สามารถบรรลุเป้าหมายทาง ธุรกิจที่ตั้งไว้ คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการ บริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการท่าเรือฯ ให้ทำ หน้าที่ในการกำหนดนโยบาย แผนการบริหารความเสี่ยงและ การควบคุมภายใน รวมทั้งติดตามมาตรฐานและประสิทธิผล ของระบบการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน และ เสนอแนะแนวทางให้การบริหารความเสี่ยงในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจเป็นไปอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลในการบรรลุเป้าหมายทางธุรกิจ สอดคล้องกับ วิสัยทัศน์และทิศทางขององค์กร ลดผลกระทบจากความ ไม่แน่นอนของสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ

หมวดที่ 8 จรรยาบรรณการท่าเรือฯ ให้ความสำคัญ ต่อการดำเนินงานด้วยหลักจริยธรรมและจรรยาบรรณ จึงได้ จัดทำคู่มือจริยธรรม และจรรยาบรรณของการท่าเรือฯ เพื่อส่งเสริมให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานมี ความรู้ความเข้าใจ และประพฤติปฏิบัติตามคู่มือจริยธรรม จรรยาบรรณของการท่าเรือฯ และจัดกิจกรรมส่งเสริมการสร้าง จิตสำนึกด้านคุณธรรมและจริยธรรมตามแผนปฏิบัติการ ป้องกันและปราบปรามการทุจริตและส่งเสริมคุณธรรมจริยธรรม ของการท่าเรือฯ ซึ่งประกอบด้วย กิจกรรมสร้างความรู้ ความเข้าใจด้านคุณธรรม จริยธรรม กิจกรรมด้านศาสนา และการยกย่องเชิดชูบุคลากรที่มีความประพฤติดีซื่อสัตย์ มีจริยธรรม และมีความโปร่งใสในการปฏิบัติงาน เป็นต้น รวมทั้งมีการตรวจติดตามดำเนินการหากมีการประพฤติปฏิบัติ ที่ฝ่าฝืนต่อจริยธรรม ตามข้อบังคับคณะกรรมการของการท่าเรือ- แห่งประเทศไทย ว่าด้วยจริยธรรมและจรรยาบรรณของ คณะกรรมการ ผู้อำนวยการ และพนักงานการท่าเรือ- แห่งประเทศไทย พ.ศ. 2561 ซึ่งประกาศใช้เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2561 โดยข้อบังคับฯ ได้มีการระบุนำขึ้นตอนการร้องเรียน อย่างชัดเจน ทั้งนี้ปีงบประมาณ 2564 การท่าเรือฯ ไม่มีเรื่อง ร้องเรียนด้านจริยธรรม

หมวดที่ 9 ความยั่งยืนและนวัตกรรม

- ด้านนวัตกรรม การท่าเรือฯ ได้มีการจัดทำ/ทบทวน นโยบาย คู่มือการส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์และการจัดการ นวัตกรรม แผนแม่บทการจัดการนวัตกรรมของการท่าเรือฯ และแผนปฏิบัติการประจำปี โดยได้มีการแต่งตั้งคณะทำงาน ในระดับสายงาน/ฝ่ายงานเพื่อบริหารจัดการงานด้านนวัตกรรม ของการท่าเรือฯ รวมทั้งได้มีการกำหนดพฤติกรรมพึงประสงค์ ตามค่านิยมด้านการคิดริเริ่มสร้างสรรค์และการพัฒนานวัตกรรม ตามที่องค์กรคาดหวัง

- ด้านความยั่งยืน การท่าเรือฯ ได้จัดทำนโยบายในการ พัฒนาความยั่งยืนของการท่าเรือฯ โดยได้มีการทบทวน ข้อมูลปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความยั่งยืนของการท่าเรือฯ เพื่อเป็น ปัจจัยนำเข้า (Input) สำหรับการจัดทำทบทวนแผนยุทธศาสตร์ ระยะยาว และจัดทำแผนปฏิบัติการ โดยนำปัจจัยยั่งยืน เป็นปัจจัยนำเข้า (Input) สำหรับการจัดทำ/ทบทวน แผนยุทธศาสตร์ และแผนปฏิบัติการประจำปีของการท่าเรือฯ และขอความเห็นชอบร่างกรอบยุทธศาสตร์ ที่สอดคล้องกับปัจจัย ความยั่งยืนของการท่าเรือฯ ต่อคณะกรรมการฝ่ายบริหาร การท่าเรือฯ และคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อนำไปจัดทำ แผนปฏิบัติการที่สอดคล้อง รวมทั้งได้มีการจัดทำคู่มือปฏิบัติงาน เพื่อการพัฒนาความยั่งยืนที่สอดคล้องกับกระบวนการวางแผน ยุทธศาสตร์องค์กร พร้อมประมวลความครบถ้วน ถูกต้องของ แผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการที่สอดคล้องกับร่างยุทธศาสตร์ การท่าเรือฯ

หมวดที่ 10 การติดตามผลการดำเนินงาน คณะกรรมการ การท่าเรือฯ มีการติดตามผลการดำเนินงานด้านการเงินและ ไม่ใช่การเงินอย่างสม่ำเสมออย่างน้อยเป็นรายไตรมาส และกำกับให้รายงานผลการดำเนินงานต่างๆ ที่นำเสนอ คณะกรรมการการท่าเรือฯ มีคุณภาพเพียงพอ เพื่อประกอบ การตัดสินใจ โดยสะท้อนสาระสำคัญ ได้แก่ บทวิเคราะห์ และสรุปผลการดำเนินงานเปรียบเทียบกับเป้าหมายและ ผลการดำเนินงานในปีที่ผ่านมา สาเหตุที่ส่งผลให้ผลการ ดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ปัญหา/อุปสรรค รวมถึง แนวทางแก้ไขปัญหา/อุปสรรคที่เป็นทางเลือกเพื่อนำเสนอแก่ คณะกรรมการการท่าเรือฯ อย่างครบถ้วน โดยไม่แทรกแซง การตัดสินใจและการบริหารงานของฝ่ายบริหาร

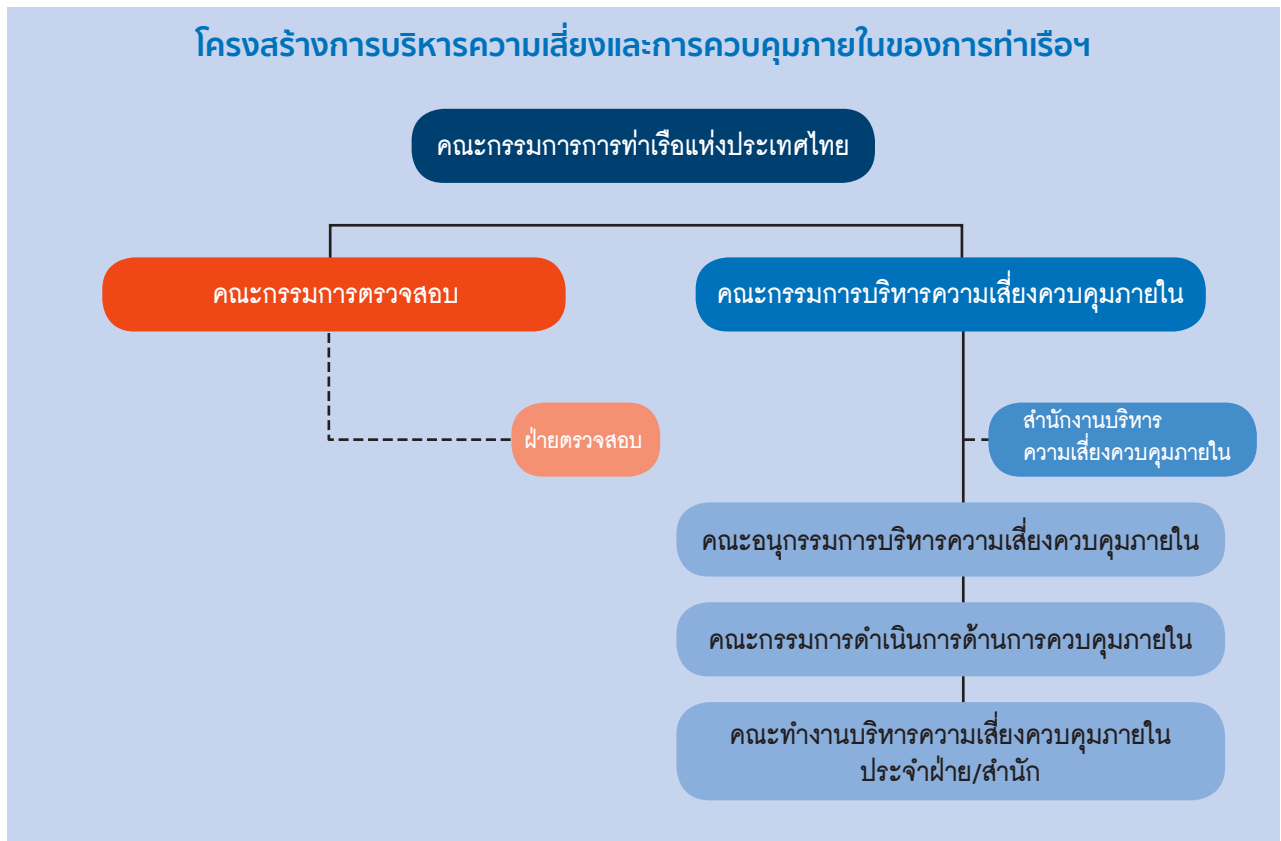
การบริหาร ความเสี่ยง และควบคุมภายใน

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในภายใต้การเปลี่ยนแปลงจากทั้งปัจจัยภายในและภายนอกที่อาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของเรือฯ จึงได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในอย่างต่อเนื่อง โดยสอดคล้องกับเกณฑ์การประเมินผลรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงิน การคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 มาตรา 79 ตามกรอบแนวคิดของ COSO - ERM 2017 (Enterprise Risk Management - Integrating with Strategy and Performance) ซึ่งสามารถสร้างมูลค่าสูงสุดให้กับองค์กรได้

คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการท่าเรือฯ ขับเคลื่อนและบูรณาการการบริหารความเสี่ยงควบคู่ไปกับการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ เพื่อให้แผนบริหารความเสี่ยงมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล สอดคล้องกับเป้าหมายและยุทธศาสตร์ขององค์กร โดยเริ่มตั้งแต่การกำกับและสร้างวัฒนธรรมความเสี่ยง การกำหนดนโยบาย/กลยุทธ์ขององค์กรในการบริหารความเสี่ยง จนถึงระดับที่มีการบริหารความเสี่ยงแบบบูรณาการ โดยจัดทำคู่มือนโยบาย หลักการ และแนวทางการปฏิบัติการบูรณาการการกำกับดูแลที่ดี และการบริหารความเสี่ยง และการปฏิบัติ



ตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ (Governance, Risk, And Compliance: GRC Policy, Principle, and Practices) ของการท่าเรือฯ ประจำปีงบประมาณ 2565 เพื่อส่งเสริมให้มีระบบการควบคุมภายในซึ่งเป็นกระบวนการทำงานที่กำหนดขึ้นมาเพื่อฝ่ายบริหารเกิดความมั่นใจอย่างสมเหตุสมผลว่าการดำเนินงาน จะบรรลุวัตถุประสงค์ของการควบคุมภายในอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการดำเนินงาน เพื่อให้เกิดความน่าเชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินและเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าจะปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง โดยถือเป็นความรับผิดชอบของทุกหน่วยงานในการจัดการ และควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่องค์กรยอมรับได้



การควบคุมภายใน

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ตระหนักถึงการนำระบบการควบคุมภายในมาใช้ในการปฏิบัติงาน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพประสิทธิผล ตลอดจนบรรลุเป้าหมาย และสร้างความยั่งยืนขององค์กร จัดให้มีการควบคุมภายในตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 หมวด 4 การบัญชี การรายงาน และการตรวจสอบ ในมาตรา 79 กำหนดให้หน่วยงานของรัฐจัดให้มีการตรวจสอบภายใน การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง โดยดำเนินการตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 และนำหลักการควบคุมภายในตามมาตรฐาน COSO 2013 (The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission : COSO 2013) ซึ่งประกอบไปด้วย 5 องค์ประกอบ 17 หลักการ มาเป็นกรอบแนวทางในการจัดวางระบบการควบคุมภายในของการทำเรือฯ ให้เหมาะสมกับลักษณะ ขนาดและความซับซ้อนของการทำงานในความรับผิดชอบ และมีการติดตามประเมินผล และปรับปรุงการควบคุมภายในที่ครอบคลุมกิจกรรมอย่างเพียงพอและเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจเพื่อให้บรรลุ

วัตถุประสงค์ 3 ด้าน คือ วัตถุประสงค์ด้านการดำเนินงาน (Operation Objectives) วัตถุประสงค์ด้านการรายงานความเชื่อถือได้ของรายงานทางการเงิน (Reporting Objectives) และวัตถุประสงค์ด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ (Compliance Objectives) นำมาจัดทำรายการการประเมินผลการควบคุมภายในของการทำเรือฯ ประจำปีเสนอคณะกรรมการดำเนินการด้านการควบคุมภายในของการทำเรือฯ เพื่อสอบทานความเพียงพอเหมาะสมก่อนนำเสนอกระทรวงคมนาคมภายในกำหนด

คณะกรรมการการท่าเรือฯ แต่งตั้งและมอบหมายให้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการทำเรือฯ มีอำนาจหน้าที่พิจารณาและอนุมัติกรอบนโยบายการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการทำเรือฯ พิจารณาวางกฎบัตรเพื่อบูรณาการกับคณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ของการทำเรือฯ พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยงของการทำเรือฯ แผนการดำเนินการควบคุมภายในของการทำเรือฯ และแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการทำเรือฯ กำกับและประเมินประสิทธิภาพการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการทำเรือฯ ให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนด

มีนโยบายการบูรณาการการกำกับดูแลที่ดี การบริหารความเสี่ยง และการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบข้อบังคับ หรือที่เรียกโดยย่อว่า GRC ของการทำเรือฯ ตามหลักการและแนวปฏิบัติที่เป็นสากลของ OCEG รวมถึงการบูรณาการกระบวนการข้อมูลและสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง โดยมีบุคลากรและเทคโนโลยีสารสนเทศหรือเทคโนโลยีดิจิทัลเป็นปัจจัยสำคัญของ GRC มีการเผยแพร่นโยบาย GRC ของการทำเรือฯ เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจ และสามารถนำไปใช้ปฏิบัติจริงได้อย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งได้มีการทบทวนปรับปรุงเพื่อให้ GRC ของการทำเรือฯ เหมาะสมทันสมัยและตอบสนองวัตถุประสงค์ของการนำ GRC มาใช้อย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี

การทำเรือฯ กำหนดให้มีหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับงานควบคุมภายใน โดยจัดตั้งคณะกรรมการดำเนินงานด้านการควบคุมภายในของการทำเรือฯ เพื่อกำกับดูแลการควบคุมภายในให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและแนวทางที่ได้กำหนดไว้ โดยคณะกรรมการฯ ทำหน้าที่กำหนดแนวทางในการประเมินผลการควบคุมภายใน พิจารณากลับกรอง และสรุปผลการประเมินการควบคุมภายในในภาพรวมของการทำเรือฯ และต้องพิจารณาความสอดคล้องของผลการประเมินการควบคุมด้วยตนเอง (Control Self Assessment : CSA) กับผลการประเมินการควบคุมภายในของผู้ตรวจสอบภายใน ทั้งนี้เพื่อให้การดำเนินงานบรรลุวัตถุประสงค์อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยมีผลการประเมินการควบคุมภายในทั้ง 5 องค์ประกอบ ดังนี้

1. สภาพแวดล้อมของการควบคุม (Control Environment)

การทำเรือฯ มีการกำหนดนโยบาย แนวทางและการปฏิบัติที่อยู่บนหลักความซื่อตรงและการรักษาจริยบรรณในการดำเนินงานโดยมีการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างทันเวลา มีการกำหนดบทลงโทษไว้อย่างชัดเจนในคู่มือพนักงานและหลักปฏิบัติเกี่ยวกับจรรยาบรรณพร้อมทั้งให้พนักงานลงนาม

คณะกรรมการมีความเป็นอิสระ เป็นผู้กำกับควบคุมดูแลการบริหารจัดการองค์กร การตัดสินใจ การวางแผนนโยบาย และวางแผนกลยุทธ์ เพื่อบรรลุเป้าหมายขององค์กร โดยได้มีการตั้งคณะกรรมการชุดต่างๆ และมีการกำหนดขอบเขตอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานเป็นลายลักษณ์อักษร มีการสื่อสารให้พนักงานทุกคนรับทราบ มีการกำหนดตัวชี้วัด เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานของพนักงาน

มีการติดตามผลการดำเนินงานประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการควบคุมภายในที่วางไว้อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการทบทวนเป้าหมายประจำปี ซึ่งพนักงานทุกคนทราบถึงบทบาทอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของตน ส่งเสริมให้มีการอบรมพัฒนาเพื่อสร้างความรู้และความเข้าใจ คณะกรรมการการทำเรือฯ ประกาศเจตจำนงสุจริตในการต่อต้านการทุจริตและบริหารงานด้วยหลักธรรมาภิบาล เพื่อให้บุคลากรของการทำเรือฯ ยึดถือและใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานตามหลักมาตรฐานสากล มีบทลงโทษ รวมถึงการเปิดเผยเกี่ยวกับการขัดกันผลประโยชน์ส่วนตนกับกิจการขององค์กร (Conflict of Interest) เพื่อป้องกันกิจกรรมที่อาจเกิดผลประโยชน์ทับซ้อน และส่งเสริมให้บุคลากรมีความตระหนักในหน้าที่ความรับผิดชอบในการควบคุมภายใน เพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ขององค์กร

2. การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

การทำเรือฯ บริหารความเสี่ยงตามแนวทางของ COSO Enterprise Risk Management Integrating with Strategy and Performance 2017 (COSO-ERM 2017) เชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์องค์กรไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของการดำเนินธุรกิจ การปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ และการจัดทำรายงานต่างๆ ให้เชื่อถือได้ภายใต้การเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจทั้งจากปัจจัยภายในและภายนอก มีการกำหนดวัตถุประสงค์อย่างชัดเจนในการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยง โดยระบุความเสี่ยงทุกประเภท รวมถึงโอกาสที่จะเกิดการทุจริตและการเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยภายนอกองค์กรซึ่งรวมถึงความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ การดำเนินงาน การปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ และด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่อาจมีผลกระทบต่อการทำงานตามวัตถุประสงค์ขององค์กร มีกระบวนการในการรายงานผลการบริหารความเสี่ยงที่สอดคล้องพร้อมรายงานผลการดำเนินงานองค์กรเป็นประจำทุกไตรมาส โดยมีคณะกรรมการตามโครงสร้างการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน ทำหน้าที่กำกับดูแล และกำหนดกรอบการบริหารความเสี่ยง กำหนดระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ และระดับความเปราะบางที่ยอมรับได้ รวมถึงนโยบายการบริหารความเสี่ยงเป็นลายลักษณ์อักษร และการบริหารความเสี่ยงจะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของผู้บริหารที่รับผิดชอบการปฏิบัติงานในสายงานนั้นๆ

3. กิจกรรมการควบคุมการปฏิบัติงาน (Control Activities)

การทำเรือฯ มีกิจกรรมการควบคุม/มาตรการที่ช่วยลดความเสี่ยงที่จะทำให้ไม่บรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กรให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ โดยมีการกำหนดนโยบายและระเบียบปฏิบัติ โครงสร้างและสายบังคับบัญชา การกระจายอำนาจและบทบาทหน้าที่อำนาจอนุมัติเป็นลายลักษณ์อักษรและสื่อสารไปยังพนักงานในหน่วยงานต่างๆ เพื่อติดตามการดำเนินการของกรรมการ ผู้บริหาร หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าว ต้องผ่านขั้นตอนการอนุมัติที่กำหนด เช่น ข้อบังคับของการท่าเรือฯ, พรบ. วินัยการเงินการคลัง พ.ศ. 2561, หลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561, พระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 รวมถึงระเบียบและข้อกำหนดว่าด้วยการพัสดุ เพื่อให้การควบคุมกิจกรรมด้านการบริหารมีความเหมาะสมและเพียงพอ ตรวจสอบและติดตามได้ ฝ่ายบริหารมีการสอบทานผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ โดยกำหนดขอบเขตอำนาจหน้าที่ของผู้บริหารและพนักงานแต่ละระดับ รวมถึงการแบ่งแยกอำนาจอนุมัติรายการและมีการสอบทานการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามกฎระเบียบข้อบังคับและคู่มือการปฏิบัติงานต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ เพื่อความมั่นใจว่ามีระบบตรวจสอบ และคานอำนาจกันได้ รวมถึงการทำเรือฯ มีนโยบายและแนวปฏิบัติในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศตามข้อกำหนดของมาตรฐาน ISO 27001

4. ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล (Information & Communication)

การทำเรือฯ มีการพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานโดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ โดยจัดทำและปฏิบัติตามแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของการท่าเรือฯ มีการกำหนดข้อมูลที่มีคุณภาพที่ต้องการใช้ในการดำเนินงาน ทั้งจากภายในและภายนอกองค์กร เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์และตัดสินใจในการดำเนินงาน รวมถึงสามารถเข้าถึงข้อมูลที่สำคัญและจำเป็นจากภายนอกด้วยกระบวนการสื่อสารข้อมูลภายในอย่างมีประสิทธิภาพเหมาะสม เพื่อสนับสนุนการควบคุมภายใน มีการพัฒนาบริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานระดับโลก (World Class Port)

เพื่อสนับสนุนและเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ เช่น โครงการพัฒนาเชื่อมโยง Data Logistic Chain ด้วยระบบ Port Community System รวมถึงการส่งเสริมและพัฒนาระบบธรรมาภิบาลและความโปร่งใส รวมทั้งสนับสนุนการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ประเทศ นโยบาย Thailand 4.0 แบบก้าวกระโดด ตามโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) การท่าเรือฯ ได้พัฒนาระบบ Port Community System : PCS เพื่อเป็นระบบกลางในการบริหารจัดการการทำธุรกรรมระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในภาคขนส่งสินค้านำเข้า - ส่งออกทางเรือ และเพื่อบูรณาการบริการทุกภาคส่วนของทุกท่าเรือในความรับผิดชอบของการท่าเรือฯ โดยเชื่อมต่อกับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง มีการรายงานข้อมูลสำคัญผ่านการประชุมต่อคณะกรรมการฯ อย่างสม่ำเสมอเป็นประจำทุกเดือน/รายไตรมาส โดยคณะกรรมการฯ สามารถเข้าถึงแหล่งสารสนเทศที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน มีกระบวนการสื่อสารข้อมูลกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอกองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ และมีช่องทางการสื่อสารที่เหมาะสมโดยจัดให้มีศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริต (ศปท.) รับเรื่องร้องเรียนที่เป็นศูนย์กลางประสานงานข้อร้องเรียนหรือให้ข้อมูล และจัดให้มีช่องทางพิเศษหรือช่องทางลับในการติดต่อสื่อสารผ่านเว็บไซต์ของการท่าเรือฯ

5. ระบบการติดตามและประเมินผล (Monitoring Activities)

การทำเรือฯ พัฒนา และดำเนินการติดตามประเมินผลระหว่างปฏิบัติงาน และหรือการประเมินผลเป็นรายครั้งตามกำหนด เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการควบคุมภายในได้มีการปฏิบัติตามองค์ประกอบของการควบคุมภายในอย่างครบถ้วนเหมาะสม ตลอดจนกำหนดให้มีการประเมินและสื่อสารข้อบกพร่อง หรือจุดอ่อนของการควบคุมภายในอย่างทันท่วงทีต่อบุคคลที่รับผิดชอบ ซึ่งรวมถึงฝ่ายบริหารระดับสูงและผู้กำกับดูแล (คณะกรรมการฯ) เพื่อให้ผู้รับผิดชอบสามารถสั่งการแก้ไขได้อย่างเหมาะสมทันกาล

การบริหารความเสี่ยง

การทำเรือฯ บริหารความเสี่ยงตามแนวทางของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และแนวทางการบริหารความเสี่ยงของ COSO Enterprise Risk Management Integrating with Strategy and Performance 2017 (COSO-ERM 2017) ทั้ง 5 องค์ประกอบ ดังนี้

1. ธรรมาภิบาลและวัฒนธรรมองค์กร (Governance and Culture)

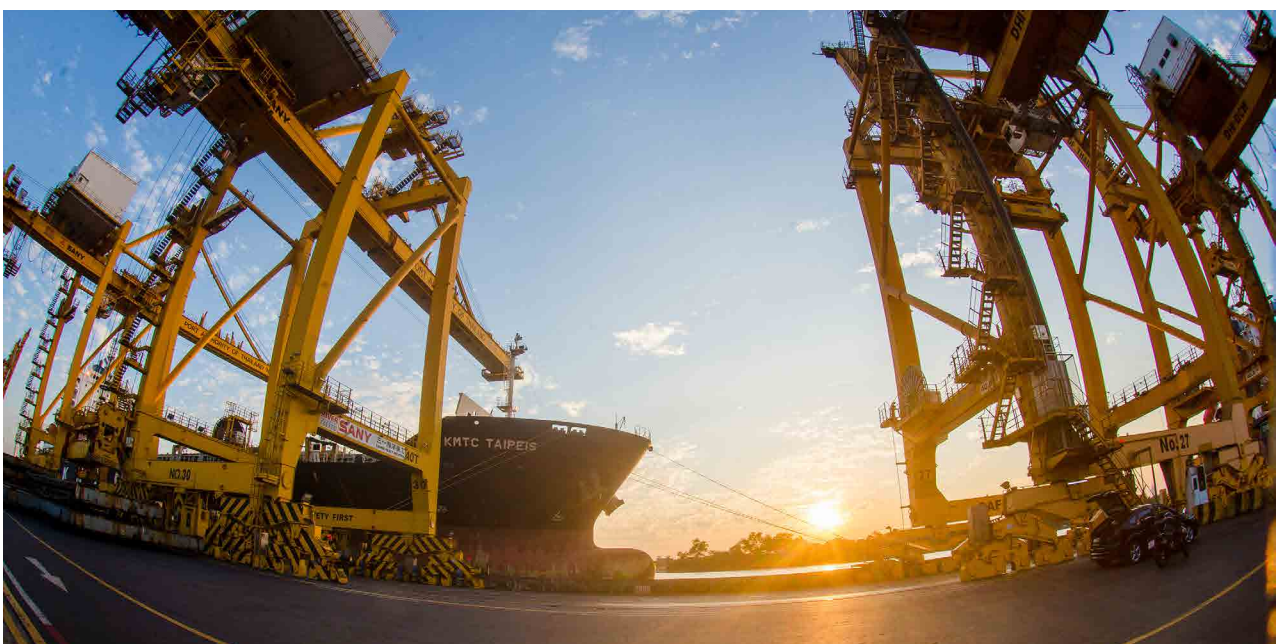
การทำเรือฯ มีการกำกับดูแลที่ดีมีส่วนร่วมรับผิดชอบและตระหนักถึงการบริหารความเสี่ยงเชิงบูรณาการ (ทั่วทั้งองค์กร) พร้อมทั้งสร้างวัฒนธรรมองค์กร เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่มุ่งเน้นและส่งเสริมจริยธรรม คุณธรรม และความเข้าใจในการบริหารความเสี่ยง มีกระบวนการกำหนดนโยบายและการกำกับดูแลด้านการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในแบบบูรณาการ (GRC) การกำหนดโครงสร้างและบทบาทหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน การกำหนด Risk Appetite (RA) ระดับองค์กร กระบวนการจัดทำคู่มือและการสื่อสารคู่มือที่เป็นแนวปฏิบัติที่ดีและชัดเจน การสร้างบรรยากาศ วัฒนธรรม ความตระหนักในการบริหารความเสี่ยง และมีการติดตามประเมินระดับการรับรู้ความเข้าใจ ความตระหนักที่เป็นระบบ รวมทั้งการพัฒนาและสร้างแรงจูงใจในการบริหารความเสี่ยงกับผลการดำเนินงานขององค์กรที่เป็นรูปธรรม

2. การกำหนดยุทธศาสตร์และวัตถุประสงค์/เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategy & Objectives Setting)

การบริหารความเสี่ยงและการดำเนินตามแผนกลยุทธ์บูรณาการและเชื่อมโยงกันไปในทิศทางเดียวกัน โดยมีการกำหนดระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้สอดคล้องกับเป้าหมายตามแผนกลยุทธ์ เพื่อให้องค์กรบรรลุตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ มีกระบวนการในการกำหนดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ และยุทธศาสตร์การวางแผนการลงทุนที่สำคัญที่เชื่อมโยงกับกระบวนการบริหารความเสี่ยงองค์กร รวมทั้งการกำหนดเป้าหมายการบริหารความเสี่ยง (Risk Appetite) ที่สอดคล้องกับเป้าประสงค์/เป้าหมายขององค์กร รวมทั้งการสร้างมูลค่าเพิ่มองค์กรด้วยการบริหารความเสี่ยง Value Creation และ Value Enhancement เพื่อให้สามารถตอบสนองและเชื่อมโยงกับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ และสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับองค์กรได้

3. กระบวนการบริหารความเสี่ยง (Performance)

สิ่งที่มีผลกระทบต่อการไม่บรรลุเป้าหมายของแผนกลยุทธ์ คือ ความเสี่ยง ในขณะที่ดำเนินตามแผนกลยุทธ์ จะต้องมีการบริหารความเสี่ยงขนานไปด้วยกัน เพื่อให้แผนกลยุทธ์ไปสู่เป้าหมาย มีกระบวนการในการระบุความเสี่ยงระดับองค์กรที่สอดคล้องกับประเภทความเสี่ยงที่องค์กรกำหนด โดยต้องพิจารณาว่ามีความเสี่ยงใดบ้างที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ ทิศทาง และการดำเนินกิจการขององค์กร (Risk Universe)





การกำหนด/ประเมินกิจกรรมการควบคุมภายในที่ครอบคลุมกิจกรรมขององค์กร การประเมินระดับความรุนแรงของความเสี่ยงโดยการใช้ฐานข้อมูลในอดีตในการพิจารณาการจัดลำดับความสำคัญในการจัดการความเสี่ยงระดับองค์กร จนสามารถนำไปกำหนดแผนในการจัดการ/ตอบสนองความเสี่ยงที่เชื่อมโยงกับกิจกรรมการควบคุมภายในที่มีความสัมพันธ์ตามสาเหตุที่ได้กำหนดในการจัดทำการบริหารความเสี่ยงเชิงบูรณาการ (Risk Correlation Map) รวมทั้งการพัฒนาเป็น Portfolio View of Risk เพื่อให้องค์กรสามารถวิเคราะห์และบริหารความเสี่ยงได้ครบกระบวนการที่ดี และสามารถสร้างความมั่นใจในการบรรลุเป้าหมายองค์กร

4. การทบทวนการบริหารความเสี่ยง (Review & Revision)

เมื่อดำเนินการไปตามแผนกลยุทธ์ อาจมีการทบทวนปรับปรุง เนื่องจากผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย หากมีการบริหารความเสี่ยงที่ช่วยในการปรับปรุงแผนที่เหมาะสม จะขับเคลื่อนแผนให้บรรลุเป้าหมาย มีกระบวนการในการรายงานผลการบริหารความเสี่ยง ที่สอดคล้องพร้อมรายงานผลการดำเนินงานองค์กร เพื่อให้สามารถวิเคราะห์ประเด็นที่อาจเกิดขึ้นใหม่ การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญรวมทั้งการทบทวนและปรับปรุงการบริหารความเสี่ยงสม่ำเสมอ และต้องทำการปรับปรุงเมื่อจำเป็น

5. ข้อมูลสารสนเทศ การสื่อสาร และการรายงานผล (Information, Communication & Reporting)

การบูรณาการการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร มีการจัดทำรายงานผลการบริหารความเสี่ยง และมีช่องทางสื่อสารต่างๆ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารให้ครอบคลุมทั้งภายในและภายนอกองค์กร การสื่อสารการบริหารความเสี่ยงองค์กร การรายงานผลการบริหารความเสี่ยง และการประเมินผลการควบคุมภายใน ทั้งการประเมินเป็นรายครั้งและประเมินแบบต่อเนื่อง โดยมีการวิเคราะห์เพื่อปรับปรุงและทบทวนกระบวนการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในองค์กร รวมทั้งการบริหารเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการจัดการ และการบริหารความเสี่ยงที่ดี

การทำเรือฯ จำแนกความเสี่ยงออกเป็น 4 ด้าน ดังนี้

1. ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategy Risk: S) ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจด้านกลยุทธ์ภายใต้ปัจจัยภายในและภายนอกที่สำคัญเพื่อให้การดำเนินงานขององค์กรบรรลุตามเป้าหมายหลัก และได้รับผลตอบแทนจากการดำเนินงานอย่างเหมาะสม รวมถึงการจัดสรรทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เช่น ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับชื่อเสียง (Reputation) ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder) ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างทางการตลาด (Market Structure) ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการ (Governance) และความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับสภาพเศรษฐกิจและการเมือง (Economic and Political) เป็นต้น

2. ความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน (Operational Risk: O)

ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับขั้นตอนการปฏิบัติงาน เทคนิคการปฏิบัติงานประจำวัน ทรัพย์สิน บุคลากร เทคโนโลยีสารสนเทศ และระบบการควบคุมภายใน รวมถึงการดำเนินงานให้ได้ตามมาตรฐานที่กำหนด โดยมีการบริหารต้นทุนและการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพ และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดตามวัตถุประสงค์ที่วางไว้ เช่น ความเสี่ยงด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology) ความเสี่ยงด้านความรู้ (Knowledge) ความเสี่ยงเกี่ยวข้องกับกระบวนการปฏิบัติงาน (Process) ความเสี่ยงเกี่ยวข้องกับทรัพย์สิน (Physical Assets) ความเสี่ยงเกี่ยวข้องกับบุคลากร (People) เป็นต้น

3. ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk: F)

ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับนโยบายและขั้นตอนการปฏิบัติงานด้านการเงิน เทคนิคและระบบการบริหารการเงินและการลงทุน เช่น ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างเงินทุน (Capital Structure) ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำบัญชีและรายงานทางการเงิน (Accounting and Reporting) ตัวอย่างเช่น ความเสียหายจากการจัดทำบัญชีและรายงานทางการเงินผิดพลาดหรือล่าช้า ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับสภาพคล่อง (Liquidity) และความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับราคาตลาด (Market Price อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ อัตราดอกเบี้ยราคาสินค้า) เป็นต้น

4. ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ หรือข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง (Compliance Risk : C) เป็นความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามกฎหมาย และระเบียบข้อบังคับต่างๆ รวมถึงข้อบังคับเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม กฎและระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยและสุขภาพของพนักงาน และข้อบังคับอื่นๆ ที่กำหนดไว้ เพื่อปกป้องพนักงานจากผลกระทบของการปฏิบัติงาน เช่น ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมาย (Legal and Regulatory)

การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ

การทำเรือฯ เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม และได้ดำเนินการเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติตามนโยบายของรัฐบาล และสนับสนุนวิสัยทัศน์การทำเรือฯ และกลยุทธ์ที่ 8 ยุทธศาสตร์การดำเนินงานการให้บริการให้ทัดเทียมมาตรฐานสากล เสริมสร้างนวัตกรรม การบริหารที่มีธรรมาภิบาล สร้างความนิยมและการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อกิจการทำเรือฯ สอดรับกับแผนวิสาหกิจการทำเรือฯ ปีงบประมาณ 2562 - 2566 โดยจัดทำโครงการจัดวางระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการทำเรือฯ พ.ศ. 2558 - 2561 และดำเนินการตามมาตรฐานสากล ISO 22301 : 2012 ซึ่งมีแผนบริหารจัดการภาวะวิกฤต (Crisis Management Plan : CMP) แผนขั้นตอนดำเนินการฝ่ายงานสนับสนุน (Support Group Plan) และ แผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan : BCP) ใน 4 พื้นที่ของการทำเรือฯ ได้แก่ พื้นที่ท่าเรือกรุงเทพและส่วนงานสนับสนุน พื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง พื้นที่ท่าเรือพาณิชย์-เชียงแสนรวมท่าเรือเชียงของ พื้นที่ท่าเรือระนอง เพื่อเตรียมความพร้อมรับมือเหตุภัยพิบัติที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งส่งผลทำให้เกิดการหยุดชะงักของการดำเนินธุรกิจของการทำเรือฯ ในปีงบประมาณ 2561 การทำเรือฯ ได้รับการรับรองมาตรฐานการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ตามมาตรฐานสากล ISO 22301 : 2012 สำหรับ 4 พื้นที่ของการทำเรือฯ ได้แก่ พื้นที่ท่าเรือกรุงเทพและส่วนงานสนับสนุน พื้นที่ท่าเรือ-แหลมฉบัง พื้นที่ท่าเรือพาณิชย์-เชียงแสนรวมท่าเรือเชียงของ พื้นที่ท่าเรือระนอง จากผู้ตรวจประเมินภายนอกรับอนุญาต และดำเนินการตรวจประเมินเพื่อติดตามรักษามาตรฐานระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการทำเรือฯ ในปีงบประมาณ 2562 และ ปีงบประมาณ 2563

ในปี 2564 การทำเรือฯ ได้ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการโครงการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการทำเรือฯ ประจำปีงบประมาณ 2564 เพื่อรักษามาตรฐานการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ตามมาตรฐานสากล ISO 22301 : 2019 ของทุกท่าเรือในกำกับดูแล

จรรยาบรรณ และจรรยาบรรณ ของคณะกรรมการ ผู้บริหารและ พนักงาน



คณะกรรมการการท่าเรือฯ ส่งเสริมให้บุคลากรประพฤติปฏิบัติอย่างมีจริยธรรม โดยได้ดำเนินการ ดังนี้

1. ตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมของการท่าเรือฯ ซึ่งประกอบด้วย กรรมการการท่าเรือฯ จำนวน 3 คน ผู้บริหารระดับสูง จำนวน 1 คน มีอำนาจหน้าที่การให้ความเห็นชอบแผนงานด้านกำกับดูแลที่ดี แผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ในกระบวนการ และแผนงานด้านการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบของการท่าเรือฯ

2. คณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมของการท่าเรือฯ ได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการจริยธรรมและจรรยาบรรณของการท่าเรือฯ ซึ่งประกอบด้วย ผู้บริหารการท่าเรือฯ จำนวน 5 คน ในการส่งเสริมและให้คำแนะนำในการปฏิบัติ รวมทั้งติดตามดำเนินการหากมีการประพฤติปฏิบัติที่ฝ่าฝืนต่อจริยธรรมตามข้อบังคับคณะกรรมการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ว่าด้วยจริยธรรมและจรรยาบรรณของคณะกรรมการ ผู้อำนวยการ และพนักงานการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2561 ซึ่งประกาศใช้เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2561 โดยข้อบังคับฯ ได้มีการระบุนั้นตอนการร้องเรียนอย่างชัดเจน ทั้งนี้ปีงบประมาณ 2564 ไม่มีเรื่องร้องเรียนด้านจริยธรรม

3. จัดให้มีคู่มือจริยธรรมของการท่าเรือฯ ที่ครบถ้วนสอดคล้องกับมาตรฐานสากล ทั้งระดับคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน โดยได้เผยแพร่ให้บุคลากรทุกระดับรับรู้เป็นแนวทางในการปฏิบัติ ผ่านช่องทางการสื่อสารในรูปแบบต่างๆ ของการท่าเรือฯ ได้แก่ Intranet ของการท่าเรือฯ, Line Official, ทันข่าวท่าเรือ, Line PAT Network, Facebook HRD กองพัฒนานักคน และวารสาร News Wave

4. จัดกิจกรรมส่งเสริมสร้างจิตสำนึกด้านคุณธรรมและจริยธรรม ตามแผนปฏิบัติการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและส่งเสริมคุณธรรมจริยธรรมของการท่าเรือฯ ซึ่งประกอบด้วย กิจกรรมสร้างความรู้ความเข้าใจด้านคุณธรรมจริยธรรม กิจกรรมด้านศาสนา และการยกย่องเชิดชูบุคลากรที่มีความประพฤติดี ซื่อสัตย์ มีจริยธรรมและมีความโปร่งใสในการปฏิบัติงาน เป็นต้น

นโยบาย การป้องกันและ ต่อต้านการทุจริต คอร์รัปชัน

การทำเรือฯ ได้กำหนดนโยบายการป้องกันและต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน (Anti-Corruption Policy) ของการทำเรือฯ ตามแนวทางตามแผนยุทธศาสตร์ว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) ของสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (สำนักงาน ป.ป.ช.) เพื่อให้คณะกรรมการผู้อำนวยการ และพนักงานถือปฏิบัติ ดังนี้

1. ปฏิบัติตามนโยบายการป้องกันและต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันของการทำเรือฯ รวมทั้งไม่ละเมิดรัฐธรรมนูญ กฎหมาย กฎ ข้อบังคับ ระเบียบ ประกาศ คำสั่ง

2. การป้องกันและต่อต้านการทุจริตถือเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ ผู้อำนวยการ และพนักงาน ดังนั้น ระบบ กระบวนการ กิจกรรม และวิธีปฏิบัติที่มีผลบังคับใช้ จะต้องให้ความร่วมมือและถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

3. ไม่เข้าไปเกี่ยวข้องและไม่กระทำการใดๆ ที่แสดงถึงเจตนาว่าเป็นการทุจริตคอร์รัปชัน เพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์แก่ตนเอง หรือญาติ ทั้งโดยทางตรงและทางอ้อม รวมถึงไม่ส่งเสริมหรือมีส่วนร่วมให้บุคคลใดกระทำการดังกล่าวด้วย



4. ไม่ละเลยหรือเพิกเฉยเมื่อพบเห็นการกระทำที่เข้าข่ายการทุจริตคอร์รัปชันที่เกี่ยวข้องกับการทำเรือฯ โดยถือเป็นหน้าที่ที่ต้องแจ้งให้ผู้บังคับบัญชาหรือบุคคลที่รับผิดชอบได้ทราบ และให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริงต่างๆ

5. ให้ความสำคัญกับประโยชน์ส่วนรวมมากกว่าประโยชน์ส่วนตน และต้องปฏิบัติหน้าที่ของตนเพื่อประโยชน์ของการทำเรือฯ เท่านั้น เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดผลประโยชน์ทับซ้อน (Conflict of Interest)

ความขัดแย้ง ทางผลประโยชน์



การทำเรือฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการดำเนินการตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Governance) เพื่อให้ผู้บริหารและพนักงานหลีกเลี่ยงการกระทำใดๆ ที่ขัดต่อผลประโยชน์ของการทำเรือฯ ตามระเบียบการทำเรือฯ ว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ พ.ศ. 2564 ซึ่งได้กำหนดแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (Conflict of Interests) เพื่อให้ผู้บริหารและพนักงานการทำเรือฯ ถือปฏิบัติ ซึ่งมีการตรวจสอบเป็นประจำทุกปีงบประมาณ โดยให้พนักงานทุกคนและทุกระดับตำแหน่งจัดทำรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของพนักงานตามแบบรายงานที่กำหนด ทั้งนี้ผู้อำนวยการรายงานต่อประธานกรรมการการทำเรือฯ และพนักงานรายงานตามสายการบังคับบัญชาตามลำดับชั้นจนถึงผู้อำนวยการ ก่อนลงกำกับดูแลองค์กร ดำเนินการต่อไป เพื่อให้พนักงานยึดมั่นและปฏิบัติตามหลักการที่กำหนดในระเบียบอย่างเคร่งครัดเพื่อมุ่งผลสัมฤทธิ์ของงาน รักษามาตรฐาน มีคุณธรรม มีความโปร่งใสและตรวจสอบได้



นโยบายและผล การจัดการรายการ ที่เกี่ยวข้องกัน

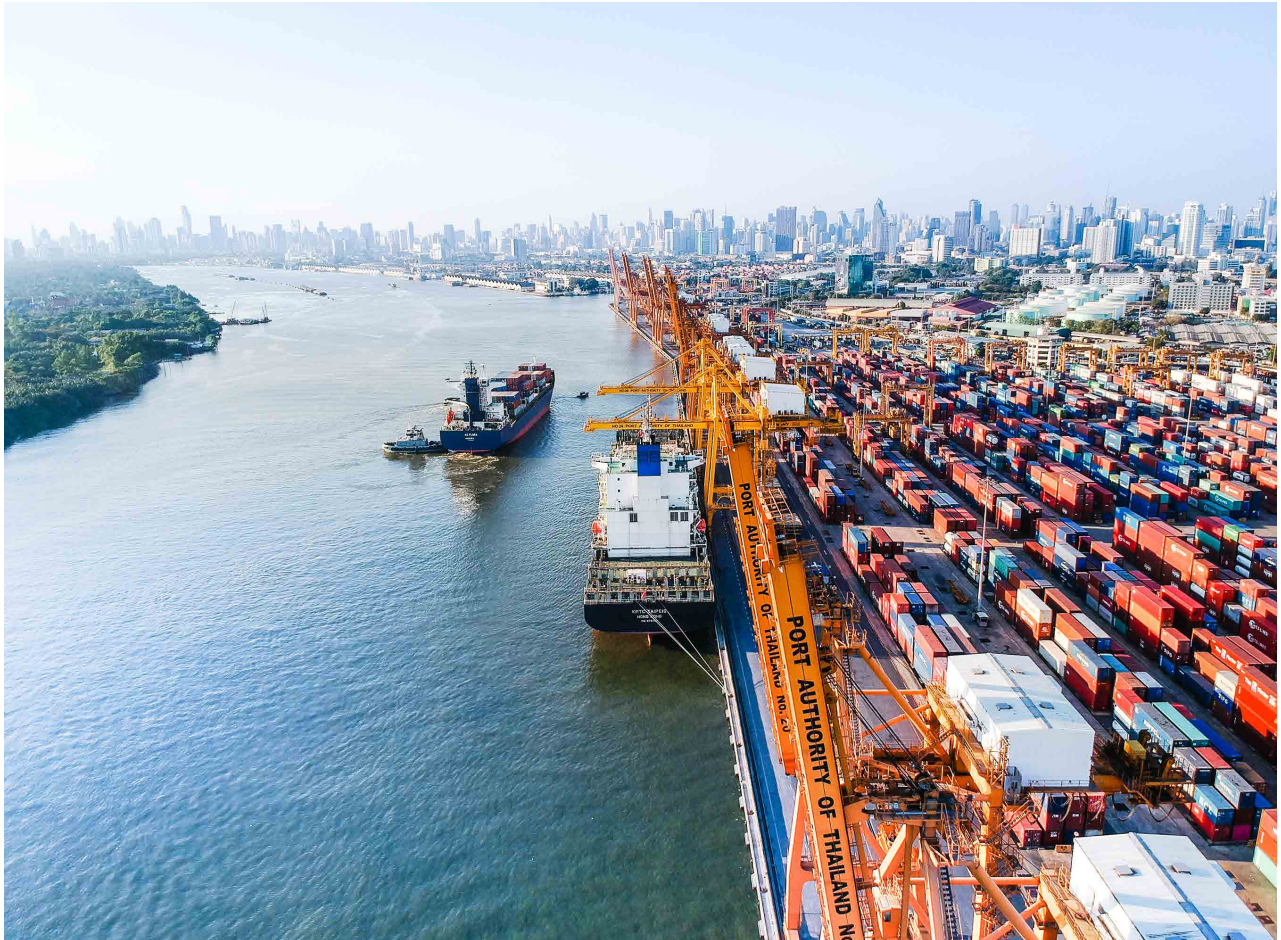


1. การทำเรือฯ กำหนดนโยบายการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน เพื่อเป็นเครื่องมือกลไกในการกำกับที่ดี ที่มีความโปร่งใส เป็นธรรมและตรวจสอบได้ ภายใต้หลักธรรมาภิบาล เพื่อให้มั่นใจว่าการทำรายการของการทำเรือฯ ไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยกำหนดค่านิยาม “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” หมายถึง การกระทำรายการระหว่าง

การทำเรือฯ กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกันกับการทำเรือฯ และ “บุคคลที่เกี่ยวข้องกัน” หมายถึง บุคคลที่อาจทำให้กรรมการ หรือผู้บริหารของการทำเรือฯ มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ได้แก่ กรรมการ ผู้บริหาร รวมทั้งผู้เกี่ยวข้องและญาติสนิทของบุคคลดังกล่าว นิติบุคคลใดๆ ที่มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ บุคคลใดๆ ที่มีพฤติกรรมบ่งชี้ว่าเป็นผู้กระทำความ

2. รายการที่เกี่ยวข้องกัน แบ่งออกเป็น 5 ประเภท ดังนี้

ประเภท	คำอธิบาย	ตัวอย่าง
รายการธุรกิจปกติ	เป็นรายการทางการค้าที่การทำเรือฯ หรือองค์กร/บริษัทย่อย ทำเป็นปกติเพื่อประกอบธุรกิจที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป	ขายสินค้า ซื้อวัตถุดิบ ให้บริการ
รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ	เป็นรายการทางที่ทำเพื่อสนับสนุนรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป	การว่าจ้างขนส่งสินค้า การว่าจ้างทำโฆษณา สัญญาว่าจ้างบริหาร การรับความช่วยเหลือทางเทคนิค
รายการเช่าหรือให้เช่า อสังหาริมทรัพย์ไม่เกิน 3 ปี	เป็นรายการเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ที่มีอายุสัญญาไม่เกิน 3 ปี และไม่สามารถแสดงได้ว่ามีเงื่อนไขการค้าทั่วไป	เช่าอาคารเพื่อเป็นสำนักงาน เช่าอาคารหรือที่ดินเพื่อเป็นคลังสินค้า
รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์ หรือบริการ	เป็นรายการได้มาหรือจำหน่ายซึ่งสินทรัพย์ สิทธิ การให้หรือรับบริการ	ซื้อเครื่องจักร ซื้อเงินลงทุน ขายอาคาร ขายสิทธิการเช่าที่ดิน การได้รับสัมปทาน
รายการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน	เป็นการให้ความช่วยเหลือทางการเงิน	ให้กู้ยืมเงิน ค่าประกัน



3. กรรมการ ผู้บริหาร ต้องแจ้งให้การทำเรือฯ ทราบทุกครั้ง หากมีความสัมพันธ์ หรือรายการที่เกี่ยวข้องกันในการดำเนินงานที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
4. หลีกเลี่ยงการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันกับกรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
5. กรรมการ ผู้บริหาร ที่มีรายการเกี่ยวข้องกัน จะไม่สามารถเป็นผู้พิจารณาเรื่องดังกล่าวได้
6. ในกรณี กรรมการ ผู้บริหาร จะต้องทำรายการที่เกี่ยวข้องกันนั้น ให้ดำเนินการ ดังนี้
 - กรณีกรรมการเห็นเองว่าตนเป็นผู้มีรายการเกี่ยวข้องกัน ให้หยุดการพิจารณาเรื่องนั้นไว้ก่อน และแจ้งให้คณะกรรมการที่มีอำนาจพิจารณาทราบ
 - ผู้บริหารเห็นเองว่าตนเป็นผู้มีรายการเกี่ยวข้องกันให้หยุดการพิจารณาเรื่องนั้นไว้ก่อน และให้แจ้งผู้บังคับบัญชาเหนือชั้นตนขึ้นไปหนึ่งชั้นทราบ
 - ถ้ามีผู้คัดค้านว่า กรรมการ ผู้บริหาร มีรายการที่เกี่ยวข้องกัน หากผู้นั้นเห็นว่าตนไม่มีเหตุตามที่คัดค้านนั้น ผู้นั้นจะทำการพิจารณาเรื่องต่อไปก็ได้ แต่ต้องแจ้งให้คณะกรรมการที่มีอำนาจพิจารณาหรือผู้บังคับบัญชาเหนือชั้นตนขึ้นไปหนึ่งชั้นพิจารณาแล้วแต่กรณี
 - ผู้บังคับบัญชาของผู้นั้นหรือคณะกรรมการที่มีอำนาจพิจารณาซึ่งผู้นั้นเป็นกรรมการอยู่ มีคำสั่งหรือมติโดยไม่ชักช้า แล้วแต่กรณีว่าให้ผู้นั้นมีอำนาจในการพิจารณาเรื่องนั้นหรือไม่

การดำเนินงาน ตามพระราชบัญญัติ ข้อมูลข่าวสารของ ราชการ พ.ศ. 2540

การทำเรื่องฯ ได้ดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ในด้านต่างๆ ดังนี้

1. จัดตั้งกองข้อมูลข่าวสารของการท่าเรือฯ ซึ่งมีข้อมูลข่าวสารตามหมวด 1 การเปิดเผยข้อมูลข่าวสาร มาตรา 7 - 13 หมวด 2 ข้อมูลข่าวสารที่ไม่ต้องเปิดเผย มาตรา 14 - 20 หมวด 3 ข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคล มาตรา 21 - 25 และหมวด 4 เอกสารประวัติศาสตร์ มาตรา 26 รวมทั้งประกาศคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ กฎกระทรวงและมติคณะรัฐมนตรีที่ออกตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ไว้ให้ประชาชนเข้าตรวจดูได้สะดวกโดยจัดทำเป็นแฟ้มจำแนกข้อมูลแต่ละประเภทไว้เผยแพร่

2. ปรับปรุงแก้ไขข้อบังคับ ระเบียบคำสั่ง และประกาศของการท่าเรือฯ เพื่อนำเรื่องไปประกาศลงราชกิจจานุเบกษาจำนวน 18 เรื่อง ประกอบด้วย

- ข้อบังคับ	จำนวน	- เรื่อง
- ระเบียบ	จำนวน	4 เรื่อง
- คำสั่ง	จำนวน	- เรื่อง
- ประกาศ	จำนวน	14 เรื่อง

3. เผยแพร่ประกาศสอบราคา ประกวดราคา ประกวดราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์และสรุปผลการดำเนินการจัดซื้อ/จัดจ้าง (สขร.1) จำนวน 3,549 เรื่อง

4. ส่งเสริมความรู้ให้แก่พนักงานการท่าเรือฯ โดยการจัดฝึกอบรมหลักสูตร “แนวทางการปฏิบัติงานเกี่ยวกับข้อมูลข่าวสาร”

5. ด้านการดำเนินการตามคำร้องขอของประชาชนที่มาขอข้อมูลข่าวสารและการพิจารณาไม่เปิดเผยข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคล ในปี 2564 มีผู้ใช้บริการขอข้อมูลข่าวสารตามพระราชบัญญัติฯ จำนวน 144 ราย สามารถให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารทั่วไปได้ทุกราย

6. ด้านการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารการทำเรื่องฯ ได้อำนวยความสะดวกให้ประชาชนเข้าถึงและสืบค้นข้อมูลข่าวสารได้ 5 ช่องทาง ได้แก่

6.1 มาด้วยตนเอง ที่กองข้อมูลข่าวสารการท่าเรือฯ อาคารบี ชั้น 2 ข้างห้องสมุดการท่าเรือฯ

6.2 โทรศัพท์สายด่วน 0 - 2269 - 5555 กด 1 (การขอข้อมูลข่าวสาร) กด 3 (การรับเรื่องราวร้องทุกข์) และทางโทรศัพท์ 0 - 2269 - 5464 (การขอข้อมูลข่าวสาร) 0 - 2269 - 5465 (การรับเรื่องราวร้องทุกข์)

6.3 ทางโทรสาร 0 - 2269 - 5466

6.4 จดหมายถึงกองข้อมูลข่าวสาร ฝ่ายอำนวยการ การท่าเรือฯ 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. ด้านการดำเนินการเรื่องอุทธรณ์การไม่เปิดเผยข้อมูลข่าวสารโดยคณะกรรมการวินิจฉัยการเปิดเผยข้อมูลข่าวสาร ในปี 2564 ไม่มีการอุทธรณ์การไม่เปิดเผยข้อมูลข่าวสารต่อคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ

8. การรับเรื่องราวร้องทุกข์และการแก้ไขปัญหาข้อร้องทุกข์ จำนวน 29 เรื่อง ประกอบด้วย

8.1 เรื่องเกี่ยวกับเงินนอกระบบ จำนวน - เรื่อง

8.2 เรื่องเกี่ยวกับการให้คำแนะนำและการให้บริการ จำนวน 4 เรื่อง

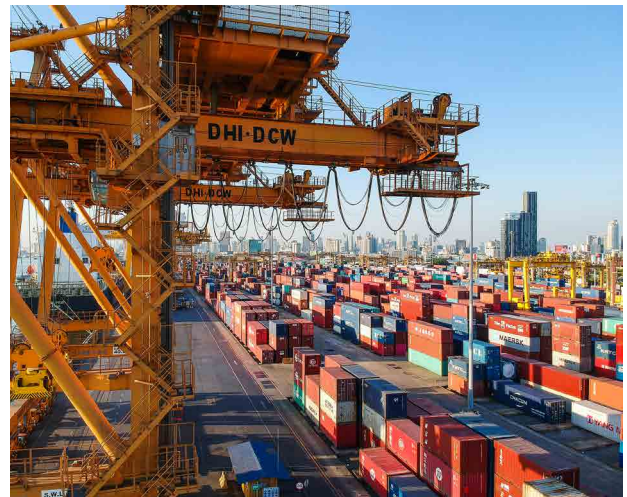
8.3 เรื่องเกี่ยวกับสินค้า จำนวน 6 เรื่อง

8.4 เรื่องทั่วไป จำนวน 19 เรื่อง

9. ในปีงบประมาณ 2564 มีเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้าง จำนวน - เรื่อง

การจัดซื้อ จัดจ้าง

ด้วยการท่าเรือฯ ได้คำนึงถึงความสำคัญของกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล มีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และตระหนักถึงการสร้างความเชื่อมั่นให้กับสาธารณชนในการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง โดยการท่าเรือฯ ได้ใช้หลักปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานเดียวกับหน่วยงานของรัฐทุกแห่ง ภายใต้พระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 ทั้งนี้การท่าเรือฯ มีมาตรการส่งเสริมความโปร่งใสในการจัดซื้อจัดจ้าง ตามประกาศการท่าเรือแห่งประเทศไทย เรื่อง มาตรการส่งเสริมความโปร่งใสในการจัดซื้อจัดจ้าง ประกาศ ณ วันที่ 5 เมษายน 2562 เพื่อให้การดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างตอบสนองการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) ในยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบป้องกันการทุจริตเชิงรุก กลยุทธ์ที่ 2 สร้างกลไกการป้องกันเพื่อยับยั้งการทุจริต เพื่อให้การปฏิบัติการจัดซื้อจัดจ้างเป็นไปในแนวทางเดียวกัน



รายงานผลการดำเนินงานคณะกรรมการตรวจสอบ ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ 2564

คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ตามคำสั่งที่ 6/2563 เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2563 ประกอบด้วยกรรมการการท่าเรือฯ ที่เป็นอิสระ 3 ท่าน ประกอบด้วย

1. นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่
ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. พลตำรวจโท เจริญวิทย์ ศรีวนิชย์
กรรมการตรวจสอบ
3. นายสมศักดิ์ ห่มม่วง
กรรมการตรวจสอบ

โดยมี ร้อยตำรวจโท ประจักษ์ ศรีวรรณะ ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายตรวจสอบ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ

ในระหว่างปีงบประมาณ 2564 นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่ ประธานกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ได้ลาออกจากการเป็นกรรมการการท่าเรือฯ รวมถึงคณะกรรมการชุดย่อยทุกคณะ ตั้งแต่วันที่ 27 พฤศจิกายน 2563 ซึ่งมีผลต่อองค์ประกอบและการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ดังนั้น กรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ จึงจัดประชุมหารือเพื่อพิจารณากลับกรองการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบภายใน ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐบาล พ.ศ. 2555 ก่อนเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อพิจารณา/อนุมัติ/เห็นชอบ/ทราบ ผลการดำเนินงานด้านการตรวจสอบภายใน ก่อนดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

คณะกรรมการตรวจสอบฯ ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐบาล พ.ศ. 2555 หลักเกณฑ์แนวปฏิบัติตามคู่มือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐบาล พ.ศ. 2555 โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐบาล พ.ศ. 2555 (สคร.) กระทรวงการคลัง

คู่มือการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบประเมินผลใหม่ (State Enterprise Assessment Model : SE-AM) กฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบฯ และตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการการท่าเรือฯ

ในปีงบประมาณ 2564 คณะกรรมการตรวจสอบฯ มีการประชุม จำนวน 2 ครั้ง และมีการประชุมหารือกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ จำนวน 4 ครั้ง รวมทั้งมีการจัดทำรายงานการประชุมทุกครั้งหลังเสร็จสิ้นการประชุม โดยมีการแจ้งเวียนมติคณะกรรมการตรวจสอบฯ ให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบหรือนำไปปฏิบัติ และได้เชิญผู้บริหารระดับสูงและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของหน่วยรับตรวจต่างๆ ในการท่าเรือฯ เข้าร่วมประชุมตามความเหมาะสม นอกจากนี้มีการประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีภายนอก โดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุมด้วย จำนวน 1 ครั้ง เพื่อหารือเกี่ยวกับประเด็นที่ตรวจพบทางการเงินและบัญชีและข้อมูลสำหรับการพิจารณาจัดทำแผนการตรวจสอบ ซึ่งในปีงบประมาณ 2564 บริษัท เอเอ็นเอส ออดิท จำกัด เป็นผู้ตรวจสอบบัญชีของการท่าเรือฯ โดยค่าสอบบัญชี เป็นจำนวนเงิน 6,500,000 บาท โดยผลการดำเนินงานที่สำคัญในปีงบประมาณ 2564 สรุปได้ดังนี้

1. สอบทานให้มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและน่าเชื่อถือ คณะกรรมการตรวจสอบฯ ได้สอบทานรายงานทางการเงินประจำปีงบประมาณ 2564 และวิเคราะห์ทางการเงิน ร่วมกับฝ่ายตรวจสอบทุกไตรมาส เพื่อให้รายงานทางการเงินของการท่าเรือฯ แสดงผลการดำเนินงานและฐานะการเงินด้วยข้อมูลที่มีสาระสำคัญอย่างเพียงพอ ถูกต้อง เชื่อถือได้ เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งกฎ ระเบียบ ที่เกี่ยวข้อง โดยได้สอบถามผู้สอบบัญชีเรื่องความถูกต้องครบถ้วนของรายงานทางการเงิน การปรับปรุงรายการบัญชีที่สำคัญ รวมถึงการประมาณการทางบัญชีซึ่งมีผลกระทบต่อรายงานทางการเงิน ความเพียงพอเหมาะสมของวิธีการบันทึกบัญชี

2. สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการบริหารความเสี่ยง และระบบควบคุมภายในของการทำเรือฯ รวมทั้งได้ให้ข้อเสนอแนะต่อฝ่ายบริหาร เพื่อปรับปรุงระบบควบคุมภายในของการทำเรือฯ ในกรณีที่พบว่ามีความสำคัญรวมทั้งสอบทานรายงานการสอบทานการประเมินผลการควบคุมภายในของผู้ตรวจสอบภายใน สำหรับปีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 (แบบ ปค. 6) ประจำปีงบประมาณ 2563 เพื่อพิจารณา/สั่งการ/ติดตามให้มีการปรับปรุง/แก้ไขจุดอ่อนการควบคุมภายในที่สำคัญอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง รวมทั้งมีการสอบทานผลการดำเนินงานตามแผนบริหารความเสี่ยงของการทำเรือฯ ประจำปีงบประมาณ 2564 เพื่อขับเคลื่อนให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

3. สอบทานการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้การทำเรือฯ มีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยการตรวจสอบประสิทธิภาพของกระบวนการ/ระบบงานที่สำคัญ ทั้งด้านการเงินและไม่ใช่การเงิน สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นต่อการปฏิบัติงานของการทำเรือฯ

4. สอบทานรายงานผลการตรวจสอบการดำเนินงานต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยสอบทานรายงานผลการตรวจสอบ และรายงานการติดตามความคืบหน้าผลการดำเนินการตามมติ/ข้อสังเกต/ข้อแนะนำของคณะกรรมการตรวจสอบฯ และฝ่ายตรวจสอบ จากการสอบทานรายงานผลการตรวจสอบในประเด็นที่มีนัยสำคัญ เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลที่ดีและมีการควบคุมภายในที่เพียงพอ รวมทั้ง สอบทานการดำเนินงานของการทำเรือฯ ตามคู่มือการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบประเมินผลใหม่ (State Enterprise Assessment Model : SE-AM) โดย สคร.

5. กำกับดูแลการบริหารงานและการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน โดยสอบทานแผนกลยุทธ์ แผนตรวจสอบประจำปี และแผนตรวจสอบระยะยาว การปฏิบัติงานตามแผนตรวจสอบประจำปี รายงานผลการตรวจสอบแต่ละโครงการ ติดตามความคืบหน้าผลการบริหารงานทุกไตรมาส ติดตามผลการปรับปรุงแก้ไขที่หน่วยรับตรวจได้ปฏิบัติตามข้อเสนอแนะที่ได้ตกลงร่วมกันจากรายงานผลการตรวจสอบ พร้อมทั้งให้ข้อสังเกตและข้อแนะนำเพิ่มเติมในการดำเนินการแก้ไขในประเด็นที่มีนัยสำคัญ เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลที่ดีและมีการควบคุมภายในที่เพียงพอ นำไปสู่การปรับปรุงการปฏิบัติงานของการทำเรือฯ ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น พิจารณาการปรับปรุงกฎบัตรด้านการตรวจสอบภายใน สอบทานงบประมาณประจำปีของฝ่ายตรวจสอบ ส่งเสริมให้มีการพัฒนาและฝึกอบรมผู้ตรวจสอบให้มีความรู้ความสามารถด้านวิชาชีพตรวจสอบภายใน ด้านการตรวจสอบเทคโนโลยีสารสนเทศด้านการบริหาร และด้านอื่นๆ อย่างต่อเนื่อง การยืนยันความเป็นอิสระ การประเมินความเพียงพอและเหมาะสมของทรัพยากร วัตถุประสงค์การปฏิบัติงาน รวมถึงพิจารณาความดีความชอบประจำปีของผู้ช่วยผู้อำนวยการการทำเรือฯ สายตรวจสอบ และผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบ และรับทราบการแต่งตั้ง โยกย้าย เลื่อนขั้น เลื่อนตำแหน่งของผู้ตรวจสอบภายใน

6. การรักษาคุณภาพของคณะกรรมการตรวจสอบ ได้ทบทวนกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบฯ คู่มือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบฯ ให้มีความสอดคล้องกับระเบียบ หลักเกณฑ์แนวทางปฏิบัติและคู่มือที่เกี่ยวข้อง และทบทวน Skill Matrix ของคณะกรรมการตรวจสอบฯ รวมทั้งประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบฯ ภาพรวมทั้งคณะ ตนเองรายบุคคล และรายบุคคลแบบไขว้ตามแนวปฏิบัติที่ดีของคู่มือ สคร. เพื่อให้มั่นใจว่า การปฏิบัติงาน

ของคณะกรรมการตรวจสอบฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และบรรลุผลตามที่กำหนดไว้ โดยมีการกำหนดแนวทางในการพัฒนาปรับปรุงการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบฯ และคณะกรรมการตรวจสอบฯ ได้จัดทำรายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจสอบภายในของคณะกรรมการตรวจสอบฯ เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบ ทุกไตรมาส นอกจากนี้คณะกรรมการตรวจสอบฯ ได้เข้ารับการอบรมกับสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD) จำนวน 3 หลักสูตร ได้แก่ หลักสูตร Corporate Governance for Executives (CGE) หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL) และหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP)

โดยสรุปคณะกรรมการตรวจสอบฯ ได้ปฏิบัติตามหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้ระบุไว้ในกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบฯ โดยใช้ความรู้ ความสามารถอย่างรอบคอบ โปร่งใส และเชื่อถือได้ ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบฯ มีความเห็นว่ารายงานทางการเงินมีการเปิดเผยข้อมูลครบถ้วน ถูกต้องเพียงพอ เชื่อถือได้ สอดคล้องตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป การบริหารและการดำเนินงานของการท่าเรือฯ มีการพัฒนา มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีการบริหารจัดการความเสี่ยงและมีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสม รวมทั้งมีการกำกับการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการตรวจสอบฯ มีความเป็นอิสระในการแสดงความเห็น และให้คำแนะนำแก่ฝ่ายบริหารและผู้เข้าร่วมประชุมอย่างตรงไปตรงมา โดยมุ่งเน้นประโยชน์ของการท่าเรือฯ เป็นสำคัญ

7. รับทราบการแต่งตั้งผู้สอบบัญชี ประจำปีงบประมาณ

2565 ได้มีมติรับทราบการแต่งตั้งผู้สอบบัญชี จากบริษัทสอบบัญชีธรรมนิติ จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของการท่าเรือฯ ประจำปีงบประมาณ 2565 โดยค่าสอบบัญชีเป็นจำนวนเงิน 4,000,000 บาท และเสนอให้คณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและค่าสอบบัญชีประจำปีงบประมาณ 2565

พลตำรวจโท



(เจริญวิทย์ ศรีวินิชย์)

กรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ



(นายสมศักดิ์ ห่มม่วง)

กรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ

พลเรือเอก



(โสภณ วัฒนมงคล)

ประธานกรรมการการท่าเรือฯ

นโยบายการส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์ และการจัดการนวัตกรรมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

1) การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ตระหนักในความสำคัญของการมีความคิดสร้างสรรค์และการสร้างนวัตกรรมขององค์กรสมัยใหม่ในปัจจุบัน จึงมีความมุ่งมั่นในการส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรมเพื่อนำมาเสริมสร้างให้ กทท. มีมูลค่าเพิ่มและขีดความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้น สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ตามภารกิจ วิสัยทัศน์ และเป้าหมายที่ตั้งไว้ได้อย่างเติบโตและยั่งยืน

2) เพื่อให้ กทท. มีความสามารถในการสร้างสรรค์นวัตกรรมได้เป็นอย่างดีและยั่งยืน กทท. จึงได้จัดให้มีการส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์และการจัดการนวัตกรรมขึ้นอย่างเป็นระบบ ประกอบไปด้วย การนำองค์กรสู่การคิดสร้างสรรค์ และการจัดการนวัตกรรมที่เป็นเลิศ การกำหนดยุทธศาสตร์ด้านนวัตกรรม ความคิดสร้างสรรค์และการพัฒนานวัตกรรมที่มุ่งเน้นผู้ใช้บริการและตลาด การเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่มุ่งเน้นความคิดสร้างสรรค์และการพัฒนานวัตกรรม กระบวนการเพื่อความคิดสร้างสรรค์และการพัฒนานวัตกรรม การจัดสรรทรัพยากรเพื่อเสริมสร้างความคิดสร้างสรรค์และการพัฒนานวัตกรรม และการติดตามและประเมินผลสำเร็จด้านความคิดสร้างสรรค์และการพัฒนานวัตกรรม รวมถึงแนวทางการบริหารทรัพยากรของ กทท.

3) คณะกรรมการ กทท. และผู้บริหาร กทท. ให้ความสำคัญและเป็นแบบอย่างที่ดี (Role Model) ในการส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรม ของ กทท. โดยจัดทำคู่มือการส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์ และการจัดการนวัตกรรมของ กทท. ขึ้น โดยมีคำอธิบายและรายละเอียดที่ชัดเจนเพื่อใช้ในการเผยแพร่สร้างความรู้ความเข้าใจให้ทั่วถึงทั้งองค์กร และสามารถปฏิบัติจริงอย่างเป็นรูปธรรม

4) กทท. ส่งเสริมให้มีบรรยากาศและแรงจูงใจที่สนับสนุนส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรม ของ กทท. เพื่อปลูกฝังให้เกิดเป็นวัฒนธรรมที่ดีของ กทท. รวมถึงการส่งเสริมสนับสนุนนักสร้างสรรค์ความคิดเพื่อนวัตกรรม (Ideators) ของ กทท.

5) กทท. จะทำการติดตามผล ทบทวน และปรับปรุงประจำปี เพื่อให้การส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์และการจัดการนวัตกรรมของ กทท. ประสบความสำเร็จ ได้รับการพัฒนาให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง และทันสมัย สอดคล้องกับนโยบายและบริบทของ กทท. อยู่ตลอดเวลา

6) รายละเอียดพร้อมคำอธิบายเพิ่มเติม รวมถึงแนวทางการปฏิบัติเป็นไปตามคู่มือการส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์ และการจัดการนวัตกรรมของ กทท.

นายชนินทร์ แก่นหิรัญ

ประธานกรรมการบริหารจัดการความรู้
เทคโนโลยี และนวัตกรรมของ กทท.

นโยบายด้านการพัฒนาความยั่งยืน การทำเรือแห่งประเทศไทย

เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ในการเป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน ในปี 2573 การท่าเรือแห่งประเทศไทย มุ่งมั่นที่จะขับเคลื่อนองค์กรและดำเนินกิจการภายใต้กรอบการบริหารจัดการเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน ตามแนวทางต่อไปนี้

1. ดำเนินกิจการตามหลักการกำกับดูแลที่ดี การบริหารการจัดการความเสี่ยงขององค์กร ปฏิบัติตามข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยยึดถือปฏิบัติตามคู่มือจริยธรรมอย่างเคร่งครัด
2. คำนึงถึงการรักษาความสมดุลทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมถึงการสร้างการยอมรับความไว้วางใจ และการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียม
3. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งที่เชื่อมโยงโครงข่ายระบบโลจิสติกส์ ทั้งภายในและนอกประเทศที่ได้มาตรฐานสากล และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาของประเทศ
4. ส่งเสริมการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อปรับปรุงและพัฒนาการดำเนินงานทุกส่วนภายในองค์กร เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และเกิดประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน
5. มีระบบการบริหารจัดการบุคลากรที่ส่งเสริมผลการดำเนินงาน เพื่อให้บุคลากรมีศักยภาพสอดคล้องกับภารกิจและสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าและเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง
6. ตระหนักถึงความสำคัญของสิ่งแวดล้อม โดยสนับสนุนการดำเนินงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และจัดให้มีการบริหารจัดการประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และครอบคลุมการสร้างประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจอย่างมีประสิทธิภาพ
7. การเปิดเผยข้อมูลผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาความยั่งยืน ทั้งข้อมูลทางการเงินและไม่ทางการเงิน ที่มีความน่าเชื่อถือตามมาตรฐานสากล เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง



ส่วนที่
6

ความรับผิดชอบ ต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ



นโยบายการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม การท่าเรือแห่งประเทศไทย

1. การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ตระหนักถึงและให้ความสำคัญต่อการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (Corporate Social Responsibility in Process, CSR in process) ที่จะส่งเสริมให้การท่าเรือฯ เติบโตสู่ความยั่งยืนได้อย่างมั่นคงจากการปฏิบัติงานตามภารกิจและวัตถุประสงค์ที่ตั้ง โดยมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่ดี คำนึงถึงความเป็นอยู่ที่ดีของสังคมและผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ และดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจัง

2. การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (CSR in process) ของการท่าเรือฯ พัฒนาศึกษาจากหลักการและแนวทางที่ดีที่เป็นที่ยอมรับทั้งในและต่างประเทศ คือ ISO 26000 ซึ่งได้ประยุกต์ให้เข้ากับบริบทของการท่าเรือฯ ผ่านคู่มือการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ในกระบวนการเพื่อความยั่งยืนของการท่าเรือฯ ประกอบด้วย 7 หลักการพฤติกรรมพึงประสงค์ (7 Principles) ได้แก่ 1) ความรับผิดชอบ (Accountability) 2) ความโปร่งใส (Transparency) 3) การปฏิบัติอย่างมีจริยธรรม (Ethical Behavior) 4) การเคารพต่อผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Respect for Stakeholder Interests) 5) การเคารพต่อหลักนิติธรรม (Respect for the Rule of Law) 6) การเคารพต่อการปฏิบัติตามแนวทางของสากล (Respect for International Norms of Behavior) และ 7) การเคารพต่อสิทธิมนุษยชน (Respect for Human Rights) ซึ่งนำมาสู่กระบวนการสำคัญภายในองค์กรที่ประยุกต์ตาม 7 หัวข้อ (7 Subjects) ของ ISO 26000 ซึ่งประกอบด้วย 1) ธรรมชาติ 2) สิทธิมนุษยชน 3) การปฏิบัติด้านแรงงาน 4) สิ่งแวดล้อม 5) การปฏิบัติที่เป็นธรรม 6) ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับผู้ให้บริการ และ 7) การมีส่วนร่วมของชุมชนและการพัฒนาชุมชน

3. คณะกรรมการ และผู้บริหาร ให้ความสำคัญและมีบทบาทในการกำกับดูแล และเป็นตัวอย่างที่ดี (Role Model) ที่แสดงถึงความมุ่งมั่นและแน่วแน่ในการยึดถือและปฏิบัติตามหลักการและแนวทางปฏิบัติของการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ

4. พนักงานการท่าเรือฯ เป็นผู้ปฏิบัติตามนโยบายและแนวทางการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการตามที่คณะกรรมการและผู้บริหารมอบหมายอย่างจริงจัง เข้มแข็ง เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานตามทิศทางเป้าหมาย และยุทธศาสตร์ที่ได้กำหนดไว้ โดยคำนึงถึงการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการที่ได้รับการปลูกฝังจนเกิดเป็นวัฒนธรรมที่ดีของการท่าเรือฯ

5. การท่าเรือฯ มีการทบทวน และปรับปรุงให้การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการของการท่าเรือฯ ให้เกิดการพัฒนาดังอย่างต่อเนื่อง และเป็นปัจจุบันอยู่ตลอดเวลา

จึงประกาศให้ทราบโดยทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2563



(นายสมศักดิ์ ห่มม่วง)

ประธานกรรมการกำกับดูแลที่ดี
และความรับผิดชอบต่อสังคมของการท่าเรือฯ



สรุป การดำเนินงาน ด้านสิ่งแวดล้อม



การท่าเรือฯ มุ่งมั่นที่จะเป็นองค์กรที่มีการบริหารจัดการท่าเรือที่เป็นมาตรฐานควบคู่กับการบริหารจัดการอย่างปลอดภัยและไม่เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีการดำเนินงานท่าเรือสีเขียว (Green Port) เพื่อรองรับภารกิจและกลยุทธ์ของการท่าเรือฯ ที่จะดำเนินกิจการท่าเรือควบคู่กับการดูแลสิ่งแวดล้อม สร้างความนิยมและการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและชุมชนโดยรอบต่อการดำเนินกิจการท่าเรือเพื่อสร้างการเติบโตและความเป็นอยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืน โดยมีเป้าหมายในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) และปรับปรุงการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น นอกจากนี้ การท่าเรือฯ ได้นำการประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-Efficiency) ตามมาตรฐาน ISO 14045 มาใช้ในการสร้างความสมดุลระหว่างความเจริญเติบโตทางธุรกิจในแง่ของการเพิ่มผลกำไรให้กับองค์กรหรือการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับบริการ ไปพร้อมกับการรักษาระบบนิเวศโดยการลดการใช้ทรัพยากรหรือลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในกระบวนการดำเนินงานของหน่วยงาน ซึ่ง Eco - Efficiency ยังเป็นดัชนีชี้วัดความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมที่มุ่งเน้นการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) อันเป็นเป้าหมายรวมของนานาประเทศในระยะยาว

ตั้งแต่ปี 2559 เป็นต้นมา การท่าเรือฯ ได้ดำเนินมาตรการลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) มาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสามารถลดการปล่อยก๊าซ CO₂ ได้ประมาณ 8,254 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (Ton of CO₂ equivalent : tCO₂e) สรุปรายละเอียด ดังนี้

1) กลุ่มเครื่องมือทุ่นแรง โดยการจัดซื้อรถยก (Forklift) ชนิดไฟฟ้า รถ Hybrid RTGs และรถยกตู้สินค้าหนัก Euro 5 ทำให้ลดการปล่อยก๊าซ CO₂ ได้ 481 tCO₂e

2) กลุ่มการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งในโครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G สามารถลดการปล่อยก๊าซ CO₂ ได้ 4,304 tCO₂e

3) กลุ่มเรือโดยการเดินเรือสั้นดาวน์ด้วยความเร็วมัธยัสถ์ สามารถช่วยลดการปล่อยก๊าซ CO₂ ได้ประมาณ 50 tCO₂e

4) กลุ่มพลังงานไฟฟ้า เช่น การติดตั้งหลอดไฟจากพลังงานแสงอาทิตย์ การติดตั้งโคมไฟ LED การลดการใช้พลังงานไฟฟ้าสิ้นเปลืองในระบบจำหน่ายไฟฟ้า และการติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าพลังงานทดแทนจากพลังงานแสงอาทิตย์ เป็นต้น ทำให้สามารถช่วยลดการปล่อยก๊าซ CO₂ ได้ 2,457 tCO₂e

5) กลุ่มการปลูกต้นไม้ เช่น การปลูกป่าไม้ยืนต้นและป่าชายเลน ทำให้สามารถช่วยลดการปล่อยก๊าซ CO₂ ได้ 956 tCO₂e

6) กลุ่มการจัดการขยะโดยการแยกขยะรีไซเคิลของท่าเรือกรุงเทพสามารถช่วยลดการปล่อยก๊าซ CO₂ ได้ประมาณ 6 tCO₂e

สรุปกิจกรรม/โครงการด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญของการทำเรือฯ ที่ดำเนินการในปีงบประมาณ 2564 ดังนี้

1. โครงการกลุ่มการปลูกต้นไม้สนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

1.1 โครงการปลูกป่าชายเลน และอนุรักษ์ป่า และป่าชายเลน พื้นที่จังหวัดระนอง

การทำเรือฯ จัดกิจกรรมการปลูกป่าชายเลน ณ บริเวณหมู่ที่ 1 ตำบลบางรีน อำเภอเมือง จังหวัดระนอง เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2563 จำนวน 53 ไร่ เป็นต้นไม้จำนวนทั้งสิ้น 37,100 ต้น โดยมีหัวหน้าส่วนราชการ ทหาร ภาครัฐ ภาคเอกชน พนักงานการทำเรือฯ เจ้าหน้าที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้นำท้องถิ่น ประชาชน และนักเรียนเข้าร่วมกิจกรรมประมาณ 800 คน



1.2 โครงการปลูกป่า และอนุรักษ์ป่า บริเวณโดยรอบท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

การทำเรือฯ ร่วมกับอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย หน่วยงานภาครัฐ - เอกชน และชุมชนในพื้นที่จัดกิจกรรมปลูกป่าและอนุรักษ์ป่า เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2564 จำนวนรวม 35 ไร่ ใน 2 พื้นที่ ได้แก่ 1. บริเวณวัดพระธาตุผาเงา จำนวน 5 ไร่ และ 2. บริเวณหมู่บ้านจิวเฒ่า ตำบลศรีดอนมูล อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย จำนวน 30 ไร่





1.3 โครงการอนุรักษ์ป่าชายเลนและชายฝั่งทะเลแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบังดำเนินโครงการอนุรักษ์ป่าชายเลนและชายฝั่งทะเลแหลมฉบังบริเวณป่าชายเลนบ้านแหลมฉบัง ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี จัดกิจกรรมปลูกป่าชายเลนและมอบเงินสนับสนุนการสำรวจความหนาแน่นความสมบูรณ์ของต้นไม้บริเวณป่าชายเลน ซึ่งกิจกรรมนี้มีการดำเนินงานมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2551 ถึงปัจจุบัน เพื่อสนองพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ในด้านการอนุรักษ์ป่าชายเลนและทรัพยากรชายฝั่งทะเล อีกทั้งยังเป็นการสร้างแหล่งเรียนรู้ ศึกษาธรรมชาติให้แก่เยาวชน และประชาชนทั่วไป ซึ่งปกติแล้วท่าเรือแหลมฉบังจะจัดกิจกรรมในทุกวันที่ 5 มิถุนายนของทุกปี ซึ่งตรงกับวันสิ่งแวดล้อมโลก โดยมีลักษณะกิจกรรมที่แตกต่างกันไป เช่น เก็บขยะในน้ำ จัดเก็บขยะบนบก ปล่อยพันธุ์สัตว์น้ำคืนสู่ทะเล เป็นต้น แต่ในปีนี้ เนื่องจากมีการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 จึงมีการปรับรูปแบบกิจกรรมเพื่อให้สอดคล้องสถานการณ์ โดยได้มีการจัดซื้อกล้าไม้และมอบให้ผู้นำชุมชนทยอยปลูกไปแล้วบางส่วนในวันสิ่งแวดล้อมโลก และเจ้าหน้าที่ท่าเรือแหลมฉบังได้ลงพื้นที่ปลูกกล้าไม้โครงการร่วมกับผู้นำชุมชน ในวันที่ 12 สิงหาคม 2564 รวมปลูกต้นไม้ชายเลนไปทั้งสิ้น 500 ต้น

2. โครงการกลุ่มพลังงานไฟฟ้าสนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

2.1 โครงการเปลี่ยนไฟถนนพลังงานแสงอาทิตย์และเปลี่ยนโคม LED ในพื้นที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนได้ดำเนินการเปลี่ยนไฟถนนในพื้นที่ท่าเรือเป็นโคมไฟถนนแบบใช้พลังงานแสงอาทิตย์จำนวน 80 โคม ณ บริเวณทางเข้า - ออก และพื้นที่โดยรอบท่าเรือ



2.2 โครงการเปลี่ยนไฟประหยัดพลังงานด้วยหลอด LED ทำเรือระนอง

ท่าเรือระนองได้ดำเนินการเปลี่ยนหลอดไฟสปอร์ตไลท์ เสาโคมไฟ จำนวน 2 ต้น (24 โคม) จากเดิมเป็นแบบ เมทัลฮาไลด์เป็นหลอด LED



3. โครงการสร้างการมีส่วนร่วมด้านสิ่งแวดล้อม

3.1 โครงการการมีส่วนร่วมของชุมชนในการ เฝ้าระวังและรักษาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ดำเนินการ ทำเรือพาณิชย์เชียงแสน

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนร่วมกับมหาลัราชภัฏ เชียงรายดำเนินโครงการการมีส่วนร่วมของชุมชนในการ เฝ้าระวังและรักษาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ดำเนินการทำเรือพาณิชย์เชียงแสน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างจิตสำนึกของชุมชน ในการเฝ้าระวังและรักษาสิ่งแวดล้อม เป็นการสร้างความร่วมมือกับชุมชน และองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น ในการเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวกับการดำเนินงาน ทำเรือพาณิชย์เชียงแสน ซึ่งในปี 2564 มีการจัดกิจกรรม สร้างแกนนำชุมชนในการ เฝ้าระวังและสิ่งแวดล้อม เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2564 โดยมีเจ้าหน้าที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน นายอำเภอเชียงแสน ผู้นำชุมชน เด็กและเยาวชน และเทศบาล ตำบลบ้านแซว เข้าร่วมกิจกรรมจำนวน 70 คน ทั้งนี้ ในโครงการฯ ยังมีการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำ (แม่น้ำโขง) ก่อนและหลังการเริ่มดำเนินโครงการเพื่อเป็นหนึ่งในตัวชี้วัด ผลการดำเนินงานของโครงการฯ อีกด้วย



4. โครงการปรับปรุงการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมให้ได้มาตรฐานและมีประสิทธิภาพ

4.1 การประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco - Efficiency) ของการทำเรือฯ ตามกรอบแนวทางของมาตรฐาน ISO 14045 (Eco - Efficiency Assessment) ระยะที่ 2

การทำเรือฯ ได้ประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco - Efficiency) ตามมาตรฐาน ISO 14045 ระยะที่ 2 โดยมีการจัดทำแผนงาน/โครงการที่สามารถปรับปรุงค่า Eco - Efficiency ด้วยการวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) และการตรวจสอบการจัดการพลังงาน (Energy Audit) ภายในอาคาร ซึ่งแผนงาน/โครงการดังกล่าวได้บรรจุอยู่ภายใต้แนวทางการปรับปรุงค่า Eco - Efficiency ของการทำเรือฯ และคณะกรรมการฝ่ายบริหารการทำเรือฯ มีมติเห็นชอบแนวทางการปรับปรุงดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว รวมทั้งการทำเรือฯ ยังได้กำหนดค่าประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco - Efficiency) ของปีงบประมาณ 2564 เป็นค่าปีฐาน (Baseline) ประกอบด้วยตัวชี้วัดรายได้และตัวชี้วัดผลกระทบจากภาวะโลกร้อน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.2731 ล้านบาทต่อตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า



4.2 โครงการแผนการพัฒนาระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System : PSHEMS)

ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบังได้ดำเนินการทบทวนนโยบาย คุณภาพ ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของระบบ PSHEMS ระดับที่ 2 ซึ่งท่าเรือผ่านการตรวจติดตามและประเมิน PSHEMS Recognition Stage 2 แบบ Offsite Audit ทำให้ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบังได้รับใบรับรองของระบบ PSHEMS ระดับที่ 2เรียบร้อยแล้ว

4.3 การจัดการฐานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Information System : EIS)

การทำเรือฯ มีการจัดการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (EIS) ในระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาอย่างต่อเนื่องโดยได้มีการจัดเก็บข้อมูลปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ไฟฟ้า น้ำประปา ของเสีย จำนวนต้นไม้ที่ปลูก และผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมไว้ภายในระบบฐานข้อมูล ซึ่งในปี 2564 ได้มีการปรับปรุงระบบเพิ่มเติม 2 ส่วน คือ

1) เพิ่มการเชื่อมต่อข้อมูลปริมาณน้ำมันที่ใช้จากสถานีจ่ายน้ำมันของ ปตท. ในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพเข้าสู่ระบบฐานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม เป็นการนำระบบสารสนเทศเข้ามาช่วยลดกระบวนการทำงาน อีกทั้งช่วยลดความผิดพลาดของข้อมูลในการใช้ประเมินปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของการท่าเรือฯ อีกด้วย

2) เชื่อมต่อระบบมิเตอร์เครื่องวัดไฟฟ้าของอาคารสำนักงานการทำเรือฯ โดยนำนวัตกรรม Internet of Things (IoT) มาประยุกต์ใช้ ทำให้สามารถวัดค่า เก็บข้อมูล และแสดงผลข้อมูลการใช้พลังงานไฟฟ้าในแต่ละชั้นของอาคารแบบ Real time นำไปสู่การวิเคราะห์และจัดทำแผนอนุรักษ์พลังงานต่อไป



4.4 การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA)

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



4.5 โครงการท่าเรือปลอดภัยไร้ควันดำ

ท่าเรือกรุงเทพได้จัดซื้อเครื่องตรวจวัดควันดำจำนวน 2 เครื่อง โดยได้ดำเนินการตรวจวัดควันดำจากรถบรรทุกที่ผ่านเข้า - ออก พื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ สัปดาห์ละ 1 ครั้ง ซึ่งเป็นการตรวจสอบ และเฝ้าระวังปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน ($PM_{2.5}$) ที่เกิดจากรถบรรทุก

5. โครงการปรับปรุงการบริหารจัดการของเสีย

5.1 โครงการคัดแยกขยะ ลดภาวะโลกร้อน

ท่าเรือกรุงเทพดำเนินโครงการคัดแยกขยะอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2559 ถึงปัจจุบัน โดยในปี 2564 มีการจัดทำชุดถังขยะแบบแยกประเภทเพิ่มเติมและนำไปวางในบริเวณพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ และมีการประชาสัมพันธ์รณรงค์และส่งเสริมให้พนักงานและผู้ใช้บริการสามารถคัดแยกขยะได้อย่างถูกวิธี ซึ่งจากการสำรวจการคัดแยกขยะพบว่า มีการคัดแยกขยะถูกต้องตามประเภทที่กำหนดกว่าร้อยละ 85 ของจำนวนถังขยะแยกแบบประเภททั้งหมด



5.2 โครงการต่อยอดการจัดการของเสียจากเรือของท่าเรือกรุงเทพ

ท่าเรือกรุงเทพได้รับทุนสนับสนุนจากสหภาพยุโรป (EU) และกระทรวงเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี (BMZ) เพื่อดำเนินโครงการต่อยอดการจัดการของเสียจากเรือของท่าเรือกรุงเทพ โดยท่าเรือกรุงเทพร่วมกับองค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศของเยอรมัน (GIZ) และ Expertise France (EF) พัฒนาระบบจัดส่งเอกสารแบบแจ้งข้อมูลของเสียจากเรือผ่านอินเทอร์เน็ต (Online Waste Notification and Management System - WNMS) และศึกษาการสร้างแรงจูงใจสำหรับการจัดเก็บค่าภาระการจัดการขยะ (Cost Recovery System - CRS) ทำให้ผู้ใช้บริการมีความสะดวกสบายมากขึ้นในการส่งแบบแจ้งข้อมูลของเสียจากเรือ (Waste Notification Form)



5.3 การจัดการของเสียอันตรายภายในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ

ท่าเรือกรุงเทพได้ดำเนินการจ้างบริษัทบำบัดและกำจัดของเสียอันตรายที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติงานในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ เพื่อนำไปกำจัดและบำบัดอย่างถูกวิธีตามหลักวิชาการและปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

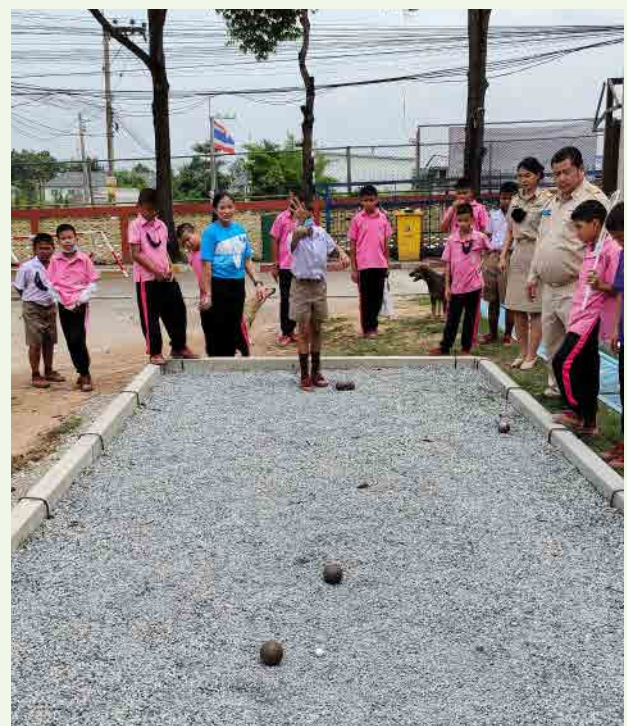


ประมวลภาพ กิจกรรม ความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และ ประเทศ



การกีฬาแห่งประเทศไทย ส่งมอบสนามกีฬาเปตอง ให้กับ 10 โรงเรียนโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง

เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2563 นางสิริมา กิรตยาคม ผู้อำนวยการสำนักบริหารงานสนับสนุนท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมด้วยพนักงานท่าเรือแหลมฉบัง ร่วมกันส่งมอบสนามเปตอง ให้แก่โรงเรียนโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน 10 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนเทศบาลนครแหลมฉบัง 1,2,3 โรงเรียนวัดจุฑาเมธ โรงเรียนบ้านบางละมุง โรงเรียนวัดมโนรม โรงเรียนชากยายจีน โรงเรียนทุ่งสุขลาพิทยาศาสตร์ โรงเรียนบ้านนาวัง และโรงเรียนอนุบาลบางละมุง ในโครงการอบรมทักษะการเล่นกีฬาเปตองเบื้องต้นให้แก่เด็กนักเรียน ซึ่งเป็นโครงการสืบเนื่องมาจากโครงการฝึกอบรมทักษะการเล่นกีฬาเปตองเบื้องต้นให้แก่เด็กนักเรียนที่ศึกษาอยู่โรงเรียนบริเวณโดยรอบการท่าเรือฯ เพื่อส่งเสริมการเล่นกีฬาเปตองให้เป็นที่แพร่หลาย และยังส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีแก่เยาวชนโดยนำกีฬามาเป็นสื่อกลาง





พิธีเปิดกิจกรรม “คลองเตยดีจัง”

เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2563 เรือโท ดร.ชำนาญ ไชยฤทธิ์ รองผู้อำนวยการการทำเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาศุรกิจ เข้าร่วมพิธีเปิดกิจกรรมเทศกาลศิลปะชุมชน “คลองเตยดีจัง” จัดโดยกลุ่มอาสาสมัครคลองเตยดีจัง ซึ่งการทำเรือฯ ให้การสนับสนุนการใช้พื้นที่บริเวณสนามลานกว้างข้างตึกแฟลต 25 เพื่อให้เยาวชนในชุมชนได้มีพื้นที่แสดงออกทางศิลปะและดนตรีอย่างสร้างสรรค์และสร้างความสุขให้กับสังคมอย่างยั่งยืนต่อไป



การทำเรือฯ มอบเงินสนับสนุนพัฒนาคุณภาพชุมชน “มูลนิธิดนตรีเพื่อชีวิต”

เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2563 พลเรือเอก ไสภณ วัฒนมงคล ประธานกรรมการการทำเรือฯ เป็นประธานในพิธีมอบเงินสนับสนุนโครงการพัฒนาคุณภาพชีวิตชุมชนคลองเตยผ่านเสียงดนตรี ปีงบประมาณ 2564 ให้แก่ “มูลนิธิดนตรีเพื่อชีวิต” พร้อมด้วย นายสมศักดิ์ ห่มม่วง กรรมการการทำเรือฯ ในฐานะประธานกรรมการกำกับดูแลที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมของการทำเรือฯ เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการการทำเรือฯ เรือโท ดร.ชำนาญ ไชยฤทธิ์ รองผู้อำนวยการการทำเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ คณะผู้บริหารและพนักงานการทำเรือฯ บาทหลวงโจเซฟ ไมเออร์ ประธานมูลนิธิศูนย์เมอร์ซี่ คลองเตย นางประทีป อึ้งทรงธรรม ฮาตะ ประธานมูลนิธิดวงประทีป มิสเตอร์โจนาธาน มั่นนั้ แห่งวงอิมมานูเอลออร์เคสตรา ประชาชนทั่วไป เข้าร่วมพิธีฯ และเป็นสักขีพยาน โดยมี นายวรินทร์ อาจวิไล (ครูต้นกล้วย) ประธานมูลนิธิดนตรีเพื่อชีวิต เป็นผู้รับมอบเงิน โดย “มูลนิธิดนตรีเพื่อชีวิต” ได้ดำเนินกิจกรรมการสอนดนตรีคลาสสิกให้แก่เยาวชนในเขตคลองเตยและบริเวณใกล้เคียง รวมทั้งบุตร - ธิดาพนักงานการทำเรือฯ รวมจำนวน 30 คน เพื่อปลูกฝังและเพิ่มทักษะการเล่นดนตรีให้กับเยาวชนได้ใช้เวลาว่างให้เกิดประโยชน์อย่างสร้างสรรค์และมีความสุข สามารถนำไปต่อยอดทางการศึกษาในระดับอุดมศึกษา อีกทั้งยังเป็นวิชาชีพติดตัว ซึ่งสามารถสร้างอาชีพและชื่อเสียงให้แก่ชุมชนคลองเตยในอนาคตได้ รวมทั้งสนับสนุนทุนการศึกษาให้แก่เยาวชนในระดับปริญญาตรี จำนวน 3 คน รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 950,000 บาท ในการนี้คณะเยาวชนจากวงอิมมานูเอลออร์เคสตรา มูลนิธิดนตรีเพื่อชีวิต ได้ร่วมกันแสดงความสามารถพิเศษการแสดงดนตรีคลาสสิกให้กับผู้มาร่วมพิธีฯ ได้รับฟังอีกด้วย ณ บริเวณทางเข้าชั้นล่างอาคาร A อาคารที่ทำการการทำเรือฯ

ทั้งนี้การทำเรือฯ ได้ส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินการตามแผนงานโครงการพัฒนาคุณภาพชีวิตชุมชนคลองเตยผ่านเสียงดนตรีต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 แล้ว





โครงการ “ทำดีเพื่อพ่อ สร้างความสุขให้เด็กๆ ในชุมชนคลองเตย”

เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2563 เรือโท ดร.ชานาญ ไชยฤทธิ์ รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ เป็นประธานในพิธีเปิด “โครงการ ทำดีเพื่อพ่อ สร้างความสุขให้เด็กๆ ในชุมชนคลองเตย” ปีงบประมาณ 2564 เพื่อถวายเป็นพระราชกุศลเนื่องในวันคล้ายวันพระราชสมภพ พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร วันชาติ และวันพ่อแห่งชาติ และเพื่อสร้างความสุข เพิ่มคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมให้ดีขึ้น ทำให้เกิดทัศนคติเชิงบวกในการอยู่อาศัยให้กับเด็กๆ ในชุมชน ได้แก่ ชุมชนน้องใหม่ ชุมชนพัฒนาใหม่ (คว้พริก) ชุมชนหัวโค้ง ชุมชนร่มเกล้า ชุมชนริมคลองวัดสะพาน ชุมชนร่วมใจพัฒนา โดยมีผู้บริหาร พนักงานการท่าเรือฯ และเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการข่าวสารการท่าเรือฯ จิตอาสาพระราชทาน 904 และจิตอาสาในชุมชน เข้าร่วมกิจกรรมประมาณ 100 คน

นอกจากนี้ยังมีการบรรยายในหัวข้อ “การเป็นจิตอาสาที่ดี” ณ คริสตจักรอิมมานูเอล ลูเธอร์แรน เขตคลองเตย กรุงเทพฯ





การทำเรือฯ มอบเงินสนับสนุนจัดการตรวจ Mammogram ให้แก่มูลนิธิกาญจนบารมี

เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2563 การทำเรือฯ มอบเงินสนับสนุนในการจัดการตรวจเอกซเรย์เต้านมเคลื่อนที่ประสิทธิภาพสูงหรือรถแมมโมแกรมให้แก่มูลนิธิกาญจนบารมี เพื่อสืบสานพระราชปณิธานของพระบาทสมเด็จพระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว ในการสนับสนุนการดำเนินการทางการแพทย์และสาธารณสุข เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตและสุขภาพของสตรีกลุ่มเสี่ยง ผู้ด้อยโอกาสในถิ่นทุรกันดารที่ห่างไกลจากโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล ให้สามารถเข้าถึงการตรวจคัดกรองมะเร็งเต้านมได้ตั้งแต่ระยะเริ่มต้น โดยมี เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการการทำเรือฯ พร้อมด้วยผู้บริหารและพนักงานการทำเรือฯ มอบเงินจำนวน 33,000,000 บาท ให้แก่มูลนิธิกาญจนบารมี ภายใต้โครงการ “70 ปี การทำเรือฯ มอบรถตรวจเอกซเรย์เต้านมเคลื่อนที่ (Mammogram) ให้แก่มูลนิธิกาญจนบารมี” โดยมี ดร.นายแพทย์ สมยศ ธีร์คมี ประธานมูลนิธิกาญจนบารมี เป็นผู้รับมอบ ณ ห้องประชุม ชั้น 19 อาคารที่ทำการการทำเรือฯ ซึ่งภายในรถดังกล่าวประกอบด้วยเครื่องตรวจเต้านมด้วยคลื่นเสียงความถี่สูง พร้อมจอวินิจฉัยภาพความละเอียดประสิทธิภาพสูง เพื่อให้ได้ภาพเอกซเรย์เต้านมที่เห็นโครงสร้างความผิดปกติได้อย่างชัดเจน และใช้โปรแกรมปัญญาประดิษฐ์ (AI) ในการช่วยหาความผิดปกติของเนื้อเยื่อเต้านมอัตโนมัติ





การทำเรือ สนับสนุนงบประมาณการจัดกิจกรรม ไตรกีฬาานาวีเฉลิมพระเกียรติ ชีชัน 3

เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2563 เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการการทำเรือฯ มอบเงินสนับสนุนงบประมาณจำนวน 1,000,000 บาท ในการจัดกิจกรรมไตรกีฬาานาวีเฉลิมพระเกียรติ ชีชัน 3 “เหลียวหลังแลหน้า รวมพลคนกล้า ฝ่าสองมหานที” โดยกิจกรรมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการเกิดพระเกียรติ พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร พระบาทสมเด็จพระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว และสถาบันพระมหากษัตริย์ รวมถึงส่งเสริมให้กำลังพลของ กองทัพเรือมีสภาพร่างกายและจิตใจที่เข้มแข็งตลอดจนประชาชนทั่วไปได้หันมาสนใจในการเล่นกีฬาและแข่งขันอย่างถูกต้อง อีกทั้งเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยว และสร้างรายได้ให้แก่ประชาชนในท้องถิ่น ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของรัฐ โดยมี พลเรือเอก ขาติชาย ศรีวรขาน ผู้บัญชาการทหารเรือ เป็นผู้รับมอบฯ ณ ห้องรับรองกองบัญชาการกองทัพเรือ พระราชวังเดิม





การทำเรือฯ มอบเงินสนับสนุนโครงการพัฒนาภาษาอังกฤษสำหรับเยาวชนในพื้นที่โดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง

เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2564 ร้อยตำรวจเอก ธนาบดี รูปเทียนรัตน์ ผู้ช่วยผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง เป็นประธาน มอบเงินสนับสนุนโครงการพัฒนาภาษาอังกฤษ สำหรับเยาวชน ในพื้นที่โดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง ภาคเรียนที่ 1 ประจำปี การศึกษา 2564 โดยมี นายธานี เกียรติพิพัฒนกุล รองนายก เทศมนตรีนครแหลมฉบัง นายमितชัย ประกอบธรรม รองนายก เทศมนตรีเทศบาลตำบลตะเคียนเตี้ย นางณัฐธินีย์ เจิดฉาย รองนายกเทศมนตรีตำบลบางละมุง ผู้แทนชุมชน และผู้อำนวยการ โรงเรียนทั้ง 7 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนบ้านบางละมุง โรงเรียน วัดใหม่เนินพะยอม โรงเรียนวัดจุ๊กกระเซอ โรงเรียนอนุบาล บางละมุง โรงเรียนบ้านนาวัง โรงเรียนบ้านโรงทาบ โรงเรียน บ้านโป่งสะเกิด เข้าร่วม ณ ห้องแตรทอง 1 ศูนย์สวัสดิการ ท่าเรือแหลมฉบัง โครงการดังกล่าว ท่าเรือแหลมฉบัง ได้สนับสนุนอย่างต่อเนื่องมาเป็นเวลา 10 ปีแล้ว ในครั้งนี้ ได้สนับสนุนเงินจำนวน 3,150,000 บาท



การท่าเรือฯ มอบทุนการศึกษาแก่เยาวชนในโรงเรียนโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

เมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2564 เรือโท ดร.ชำนาญ ไชยฤทธิ์ รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนารุกิจ พร้อมด้วยผู้บริหารการท่าเรือฯ มอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนในโรงเรียนที่ตั้งอยู่ในพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ จำนวน 6 โรงเรียน รวมทั้งสิ้น 200 ทุนๆ ละ 3,000 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 600,000 บาท มอบให้แก่เด็กนักเรียนที่ศึกษาในโรงเรียนศูนย์รวมน้ำใจ โรงเรียนสามัคคีสงเคราะห์ โรงเรียนวัดสะพาน โรงเรียนวัดคลองเตย โรงเรียนไทยประสิทธิ์ศาสตร์ และโรงเรียนชุมชนหมู่บ้านพัฒนา ซึ่งนักเรียนส่วนใหญ่เป็นเยาวชนที่อาศัยอยู่ในชุมชนบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ มีปัญหาความยากจน ขาดแคลนทุนทรัพย์และอุปกรณ์การเรียน ขาดโอกาสทางการศึกษาอย่างต่อเนื่อง ณ อาคารที่ทำการการท่าเรือฯ



การท่าเรือฯ มอบ 1 ล้าน สนับสนุนเครื่องผลิตออกซิเจนเพื่อผู้ป่วย COVID-19 ในชุมชนคลองเตย

เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 2564 เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ พร้อมด้วยผู้บริหารการท่าเรือฯ มอบงบประมาณสนับสนุนการจัดซื้อเครื่องผลิตออกซิเจนไฟฟ้าสำหรับผู้ป่วย COVID-19 ในชุมชนคลองเตย โดยมอบให้ศูนย์บริการสาธารณสุข 41 คลองเตย จำนวน 40 เครื่อง รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 1,000,000 บาท โดยมีนายแพทย์ขจิต ชูปัญญา ประธานมูลนิธิช่วยการสาธารณสุขชุมชนในพระอุปถัมภ์สมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอเจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา กรมหลวงนราธิวาสราชนครินทร์ เป็นผู้รับมอบ ณ ห้องรับรอง ชั้น 17 อาคารที่ทำการการท่าเรือฯ

สำหรับเครื่องผลิตออกซิเจนไฟฟ้าฯ จะใช้สำหรับผู้ป่วย ผู้ป่วยพักฟื้นในสถานพยาบาลและที่พักอาศัย และประชาชนที่ได้รับการรักษาจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ทั้งนี้เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการดูแลผู้ป่วยในชุมชนคลองเตยที่อยู่ในพื้นที่ดูแลของการท่าเรือฯ



มอบเครื่องผลิตออกซิเจนไฟฟ้าแก่มูลนิธิช่วยการสาธารณสุขชุมชนฯ

เมื่อวันที่ 3 กันยายน 2564 นายสมชาย เหมทอง ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนารุกิจ มอบเครื่องผลิตออกซิเจนไฟฟ้า จำนวน 40 เครื่อง และอุปกรณ์ทางการแพทย์อื่นๆ ให้แก่ นายแพทย์ขจิต ชูปัญญา ประธานมูลนิธิช่วยการสาธารณสุขชุมชนในพระอุปถัมภ์สมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอเจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา กรมหลวงนราธิวาสราชนครินทร์ เพื่อใช้ในการช่วยเหลือผู้ป่วยติดเชื้อ COVID-19 ในชุมชนคลองเตย และพื้นที่ใกล้เคียง ณ ศูนย์บริการสาธารณสุข 41 คลองเตย

รายงานวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน ฐานะการเงิน

ผลการดำเนินงาน

สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ท่าเรือ กรุงเทพ	ท่าเรือ แหลมฉบัง	ท่าเรือพาณิชย์ เชียงใหม่ และเชียงใหม่	ท่าเรือ ระนอง	การทำเรือ แห่งประเทศไทย
รายได้จากการดำเนินงาน	6,074.157	7,255.474	7.465	22.461	13,359.557
รายได้ไม่เกี่ยวกับการดำเนินงาน	608.469	1,661.912	0.067	11.644	2,282.092
รวมรายได้ทั้งสิ้น	6,682.626	8,917.385	7.532	34.105	15,641.649
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน	4,365.787	1,292.227	19.783	22.618	5,700.415
ค่าใช้จ่ายไม่เกี่ยวกับการดำเนินงาน	2,224.502	1,424.141	4.294	18.564	3,671.501
รวมค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น	6,590.289	2,716.368	24.077	41.182	9,371.916
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	92.337	6,201.018	(16.545)	(7.077)	6,269.733
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น					
ผลกำไรจากการประมาณการตามหลัก					
คณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการ					
ผลประโยชน์พนักงาน	-	-	-	-	-
กำไรเบ็ดเสร็จรวม	92.337	6,201.018	(16.545)	(7.077)	6,269.733

บทวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของปีงบประมาณ 2564 เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2563

กำไรสุทธิ

ปีงบประมาณ 2564 การท่าเรือฯ มีกำไรสุทธิรวมจำนวน 6,270 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2563 จำนวน 640 ล้านบาท (11.36%)

รายได้รวม

ปีงบประมาณ 2564 การท่าเรือฯ มีรายได้รวมจำนวน 15,642 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2563 จำนวน 1,010 ล้านบาท (6.90%) โดยที่กลุ่มรายได้เกี่ยวกับการสินค้าเพิ่มขึ้น 960 ล้านบาท รายได้เกี่ยวกับบริการเพิ่มขึ้น 37 ล้านบาท รายได้อื่นเพิ่มขึ้น 58 ล้านบาท แต่รายได้เกี่ยวกับเรือลดลง 76 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายรวม

ปีงบประมาณ 2564 การท่าเรือฯ มีค่าใช้จ่ายรวมจำนวน 9,372 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2563 จำนวน 370 ล้านบาท (4.11%) โดยในปีงบประมาณ 2564 การท่าเรือฯ มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับโครงการผลตอบแทนก่อนเกษียณอายุราชการจำนวน 182 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายโครงการพัฒนาทางรถไฟฯ และท่าเทียบเรือเพิ่มขึ้น 79 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายด้านพลังงานเพิ่มขึ้น 86 ล้านบาท ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเพิ่มขึ้น 36 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายอื่นๆ รวมเพิ่มขึ้น 57 ล้านบาท

ฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ท่าเรือ กรุงเทพ	ท่าเรือ แหลมฉบัง	ท่าเรือพาณิชย์ เชียงใหม่ และเชียงใหม่	ท่าเรือ ระนอง	การทำเรือ แห่งประเทศไทย
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน	9,646.079	12,839.134	6.913	21.175	10,930.146
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	6,976.965	33,278.558	9.243	49.944	40,314.710
รวมสินทรัพย์	16,623.044	46,117.692	16.156	71.119	51,244.856
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน	1,533.709	3,244.240	4.878	8.313	4,734.561
หนี้สินไม่หมุนเวียน	27,962.360	93.864	58.046	134.442	16,722.136
รวมหนี้สิน	29,496.069	3,338.104	62.924	142.755	21,456.697
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุน	309.510	6,925.035	-	-	7,234.545
กำไรสะสม	(13,182.537)	35,854.553	(46.767)	(71.636)	22,553.613
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(12,873.026)	42,779.588	(46.767)	(71.636)	29,788.158
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	16,623.044	46,117.692	16.156	71.119	51,244.856

หมายเหตุ มีรายการระหว่างกัน โดยท่าเรือแหลมฉบัง บันทึกไว้เป็นสินทรัพย์หมุนเวียน จำนวน 11,526 ล้านบาท และท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือพาณิชย์เชียงใหม่และเชียงใหม่ ท่าเรือระนอง บันทึกไว้เป็นหนี้สินไม่หมุนเวียน รวมจำนวน 11,526 ล้านบาท

สินทรัพย์รวม

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 การท่าเรือฯ มีสินทรัพย์รวมจำนวน 51,245 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2563 จำนวน 1,170 ล้านบาท (2.34%)

หนี้สินรวม

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 การท่าเรือฯ มีหนี้สินรวมจำนวน 21,457 ล้านบาท ลดลงจากปีงบประมาณ 2563 จำนวน 625 ล้านบาท (-2.83%) เนื่องจากปีงบประมาณ 2564 มีการปรับลดภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย

เรื่อง งบการเงินของการทำเรือแห่งประเทศไทย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

ด้วยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พิจารณางบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งผู้สอบบัญชีรับอนุญาตได้ตรวจสอบรับรองแล้ว

จึงประกาศให้ทราบทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565



(นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข)

ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการ ต่อรายงานทางการเงิน

งบการเงินของการทำเรือแห่งประเทศไทย ได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย ซึ่งผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเป็นผู้ตรวจสอบงบการเงินโดยผ่านการพิจารณาของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย รับผิดชอบต่อความถูกต้อง และครบถ้วนของข้อมูลทางบัญชี เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สิน รวมทั้งป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ และมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญ อย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงินตามมาตรฐานการบัญชี

พลเรือเอก



(โสภณ วัฒนมงคล)

ประธานกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย



(นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข)

ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย



ส่วนที่
7

รายงานของ ผู้สอบบัญชี และรายงานงบการเงิน



รายงาน ของผู้สอบบัญชี รับอนุญาต



เสนอ คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลง ส่วนของเจ้าของ และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงิน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

ข้าพเจ้าเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจาก กทท. ตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน และข้อกำหนดจรรยาบรรณ

ของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบรายงานการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่นๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณเหล่านี้ ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

ข้าพเจ้าขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 33 เรื่อง ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งอธิบายถึงความไม่แน่นอนเกี่ยวกับผลของคดีที่ กทท. ถูกฟ้องร้องเพื่อชดเชยค่าเสียหาย ทั้งนี้ความเห็นของข้าพเจ้าไม่ได้มีเงื่อนไขในเรื่องนี้

เรื่องอื่น

งบการเงินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563 ที่แสดงเป็นข้อมูลเปรียบเทียบกับตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีอื่น ตามรายงานลงวันที่ 26 มกราคม 2564 ซึ่งแสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไขและมีวรรคเน้นเรื่องความไม่แน่นอนเกี่ยวกับผลของคดีที่ กทท. ถูกฟ้องร้องเพื่อชดเชยค่าเสียหาย

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงิน และรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น ซึ่งคาดว่ารายงานประจำปีจะถูกจัดเตรียมให้ข้าพเจ้าภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้า หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปี หากข้าพเจ้าสรุปได้ว่าการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้มีส่วนได้ในการกำกับดูแล เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ในการกำกับดูแลดำเนินการแก้ไขข้อมูลที่แสดงขัดต่อข้อเท็จจริง

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีส่วนได้ในการกำกับดูแลต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนอ งบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหาร พิจารณาว่าจำเป็น เพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของ กทท. ในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกิจการหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีส่วนได้ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการสอดส่องดูแล กระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของ กทท.

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีความสำคัญเมื่อคาดการณ์อย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยง ผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของข้าพเจ้ารวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงินไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติตามตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน

- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของ กทท.
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร
- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของ กทท. ในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า โดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยดังกล่าวไม่เพียงพอความเห็นของข้าพเจ้าจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ จนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้ กทท. ต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง

- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่กำกับดูแลในเรื่องต่างๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ รวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายใน หากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า



(นายอริพงศ์ อริพงศ์สกุล)

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3500

บริษัท เอเอ็นเอส ออดิท จำกัด

กรุงเทพฯ วันที่ 27 ธันวาคม 2564

การทำเรื่องแห่งประเทศไทย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2564	2563
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	6	6,981,569,517.89	7,713,071,928.24
ลูกหนี้การค้า	7	1,101,343,621.50	793,189,431.83
ลูกหนี้อื่น	8	12,517,738.33	419,055.98
พัสดุดังเหลือ	9	58,184,250.39	77,714,306.62
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	10	73,838,127.12	184,602,774.08
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	11	2,702,692,548.08	10,617,659.30
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		10,930,145,803.31	8,779,615,156.05
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
ลูกหนี้เงินกู้ยืมลงทุนส่งเคราะห์พนักงานและคนงาน	12	60,210,155.76	84,647,921.08
ยังไม่ถึงกำหนดชำระ			
รายได้ค่าเช่ารถเรียกเก็บ	13	16,902,617,688.52	17,012,168,933.99
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	14	4,862,053,061.00	5,252,606,947.52
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	15	12,159,206,946.94	12,150,457,565.69
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	16	1,036,512,102.69	1,511,256,445.88
สินทรัพย์สิทธิการใช้		33,687,941.87	-
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่าย	17	333,223,704.01	333,499,331.84
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	18	188,231,589.60	177,012,438.36
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	19	4,738,967,103.78	4,774,168,503.78
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		40,314,710,294.17	41,295,818,088.14
รวมสินทรัพย์		51,244,856,097.48	50,075,433,244.19

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

งบแสดงฐานะการเงิน

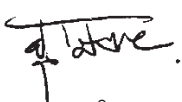
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2564	2563
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น			
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้การค้า		690,997,635.49	671,240,281.68
เจ้าหนี้อื่น	20	1,237,390,366.23	1,344,700,559.42
รายได้แผ่นดินค้างนำส่งคลัง	21	2,383,255,000.00	2,091,745,000.00
หนี้สินตามสัญญาเช่าส่วนที่ครบกำหนดชำระภายในหนึ่งปี		12,191,140.85	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	22	410,727,206.22	511,945,718.22
รวมหนี้สินหมุนเวียน		4,734,561,348.79	4,619,631,559.32
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
รายได้สินทรัพย์รับบริจาคการรับรู้	23	146,439,950.29	169,793,938.07
เงินสะสมและดอกเบียเงินสะสมค้างจ่าย	24	364,764,755.18	416,119,191.02
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	25	16,163,634,825.03	16,829,024,314.24
ประมาณการหนี้สิน	26	24,963,957.60	47,438,820.98
หนี้สินตามสัญญาเช่า		22,332,906.76	-
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		16,722,136,394.86	17,462,376,264.31
รวมหนี้สิน		21,456,697,743.65	22,082,007,823.63
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
ทุน	27	7,234,545,409.65	7,234,545,409.65
กำไรสะสม			
จัดสรรแล้ว			
สำรองเพื่อยุติงานและลงทุน		8,625,662,587.26	8,625,662,587.26
กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	29	2,700,290,990.26	2,683,814,917.93
ยังไม่ได้จัดสรร		11,227,659,366.66	9,449,402,505.72
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		29,788,158,353.83	27,993,425,420.56
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		51,244,856,097.48	50,075,433,244.19

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

เรือโท



(ยุทธนา โมกขาว)



(นายวิวัฒน์ อมริต)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี

รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร

รักษาการแทน

ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2564	2563
รายได้			
รายได้เกี่ยวกับเรือ		1,858,951,512.16	1,935,453,224.98
รายได้เกี่ยวกับสินค้า		11,046,587,552.53	10,086,327,758.41
รายได้เกี่ยวกับบริการ		454,017,731.21	417,368,155.69
รายได้ค่าเช่าที่ดิน อาคาร และคลังสินค้า		1,489,581,009.73	1,491,371,135.78
รายได้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจำหน่ายให้ผู้ประกอบการ		529,807,447.41	416,708,177.58
รายได้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	28	10,114,873.13	13,600,794.44
รายได้กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	29	20,151,761.55	42,364,977.61
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์		-	21,067,175.52
ดอกเบี้ยรับ		36,000,699.94	69,964,909.26
รายได้อื่น	30	196,436,202.79	137,617,384.73
รวมรายได้		15,641,648,790.45	14,631,843,694.00
ค่าใช้จ่าย			
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน		4,014,237,578.40	4,025,928,132.04
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา		1,125,363,092.15	1,089,628,133.69
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพลังงาน		797,127,219.16	711,431,149.29
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจำหน่ายให้ผู้ประกอบการ		520,009,670.00	407,935,070.00
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		1,681,111,559.05	1,705,488,385.90
ค่าสาธารณูปโภค		54,838,427.48	51,346,525.78
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์และค่าหนังสือ		17,617,210.66	18,977,850.68
ค่าใช้จ่ายและอุปกรณ์ความปลอดภัย		4,643,618.43	4,814,341.76
ค่าดำเนินงานประชาสัมพันธ์และการตลาด		71,284,994.54	50,480,272.27
ค่าจ้างผู้เชี่ยวชาญและบุคคลภายนอก		403,788,083.22	395,598,291.44
ค่าจ้างเหมาบริการเรือลากจูงเอกชน		191,860,446.03	187,251,960.40
ค่าใช้จ่ายโครงการพัฒนาทางรถไฟ และท่าเทียบเรือชายฝั่ง		98,836,784.23	19,533,083.06
ค่าใช้จ่ายกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	28	31,856,846.02	33,783,167.17
ค่าใช้จ่ายกองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	29	3,675,689.22	3,426,562.54
ขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์		28,787,649.32	-
ค่าใช้จ่ายอื่น	32	326,876,989.27	296,132,136.18
รวมค่าใช้จ่าย		9,371,915,857.18	9,001,755,062.20
กำไรสำหรับปี		6,269,732,933.27	5,630,088,631.80
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:		-	-
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		6,269,732,933.27	5,630,088,631.80

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้เจ้าของ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	ทุน	กำไรสะสม				รวม
		จัดสรรแล้ว		ยังไม่ได้ จัดสรร		
		สำรองเพื่อยายงาน และลงทุน	เงินกองทุนประกันภัย ทรัพย์สินแบบประกัน ตนเอง			
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562	7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,644,876,502.86	8,164,343,288.99	26,669,427,788.76	
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	5,630,088,631.80	5,630,088,631.80	
สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง - ปี 2563	21	-	-	(4,045,284,624.69)	(4,045,284,624.69)	
สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง - ปี 2562 (เพิ่มขึ้น)	21	-	-	(4,346,000.00)	(4,346,000.00)	
สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง - ปี 2563 (เพิ่มขึ้น)	21	-	-	(256,460,375.31)	(256,460,375.31)	
จัดสรรเข้ากองทุนประกันภัยฯ	29	-	-	38,938,415.07	-	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563	7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,683,814,917.93	9,449,402,505.72	27,993,425,420.56	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563	7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,683,814,917.93	9,449,402,505.72	27,993,425,420.56	
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	6,269,732,933.27	6,269,732,933.27	
สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง - ปี 2564	21	-	-	(4,475,000,000.00)	(4,475,000,000.00)	
จัดสรรเข้ากองทุนประกันภัยฯ	29	-	16,476,072.33	(16,476,072.33)	-	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564	7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,700,290,990.26	11,227,659,366.66	29,788,158,353.83	

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2564	2563
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
กำไรสำหรับปี		6,269,732,933.27	5,630,088,631.80
รายการปรับกระทบกำไรสำหรับปีเป็นเงินสดรับ (จ่าย) สุทธิ			
จากกิจกรรมดำเนินงาน			
ผลขาดทุนด้านเครดิตของลูกหนี้ (กลับรายการ)		(15,341,445.79)	3,714,889.52
ค่าใช้จ่ายพัสดุเสื่อมสภาพ		15,279,922.88	4,545,584.20
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		1,681,111,559.05	1,705,488,385.90
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนตัดจ่าย		275,627.83	-
(กำไร) ขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์		28,787,649.32	(21,067,175.52)
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน		790,743,145.75	799,336,980.75
ประมาณการหนี้สิน (กลับรายการ)		(15,469,356.17)	33,594,339.83
ดอกเบี้ยรับ		(36,000,699.94)	(69,964,909.26)
รายได้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน		(10,092,515.98)	(12,063,527.31)
ค่าใช้จ่ายกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน		32,298,251.32	33,781,306.17
รายได้กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง		(20,151,761.55)	(42,364,977.61)
รายได้ค่าเช่าอเรือเรียกเก็บ		109,551,245.47	79,673,797.02
รายได้สินทรัพย์รับบริจาค		(23,353,987.78)	(23,374,767.31)
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน		8,807,370,567.68	8,121,388,558.18
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง			
ลูกหนี้การค้า		(292,819,339.02)	167,911,580.69
ลูกหนี้อื่น		(12,092,087.21)	1,799,155.68
พัสดุดังเหลือ		4,250,133.35	5,357,044.59
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน		24,437,765.32	6,264,291.08
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		111,348,626.92	(126,353,052.40)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)			
เจ้าหนี้การค้า		29,377,593.13	2,677,547.82
เจ้าหนี้อื่น		(107,310,193.19)	(9,023,362.67)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		(101,218,512.00)	63,839,546.65
		8,463,344,554.98	8,233,861,309.62
เงินสดรับจากดอกเบี้ย		65,660,997.51	130,090,103.45
เงินสดรับจากพนักงานเป็นเงินสะสม		11,750,598.04	13,052,442.49
เงินสดจ่ายสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสม		(95,403,285.20)	(33,659,253.83)
เงินสดจ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน		(1,456,132,634.96)	(1,173,090,858.51)
เงินสดจ่ายชำระหนี้สินค้ำความ		(7,005,507.21)	(16,334,452.45)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน		6,982,214,723.16	7,153,919,290.77

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2564	2563
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น(เพิ่มขึ้น)ลดลง		(2,692,074,888.78)	2,903,481,365.99
เงินสดรับจากการขายสินทรัพย์		17,619,770.68	25,666,261.69
เงินสดจ่ายลงทุนในที่ดิน อาคารและอุปกรณ์		(17,942,661.99)	(11,522,443.53)
เงินสดจ่ายลงทุนในสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง		(826,804,340.17)	(3,023,928,800.79)
เงินสดจ่ายลงทุนในสินทรัพย์ไม่มีตัวตน		(80,134.08)	(100,044.75)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน		(3,519,282,254.34)	(106,403,661.39)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน		(4,183,490,000.00)	(6,230,000,000.00)
เงินสดจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า		(10,944,879.17)	-
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน		(4,194,434,879.17)	(6,230,000,000.00)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ		(731,502,410.35)	817,515,629.38
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นปี	6	7,713,071,928.24	6,895,556,298.86
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปี	6	6,981,569,517.89	7,713,071,928.24
ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบกระแสเงินสด			
การซื้อที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ โดยที่ยังไม่ได้ชำระ		4,009,683.34	2,251,237.30
การจัดหาสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง โดยที่ยังไม่ได้ชำระ		95,507,772.04	106,886,457.40
สินทรัพย์สิทธิการใช้เพิ่มขึ้นจากหนี้สินตามสัญญาเช่า		45,468,926.78	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การทำเรือแห่งประเทศไทย

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

1. ข้อมูลทั่วไป

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการในสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มีฐานะเป็นนิติบุคคล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการทำเรือ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน โดยกระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ควบคุมนโยบายการบริหารและแผนพัฒนาธุรกิจของ กทท. ให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล รวมทั้งทำหน้าที่คัดเลือกคณะกรรมการ กทท.

กทท. มีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือควบคุมการขนถ่ายและบรรทุกสินค้าและตู้สินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบให้แก่เจ้าของสินค้าหรือเจ้าของตู้สินค้า ตลอดจนร่วมมือและประสานงานกับส่วนราชการและท่าเรือต่างประเทศ รวมทั้งพัฒนาและปรับปรุงกิจการทำเรือให้เจริญก้าวหน้า ทันสมัยตามภาวะเศรษฐกิจ

ปัจจุบัน กทท. มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบท่าเรือ ดังนี้

- (1) ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) เป็นท่าเรือแม่น้ำที่สำคัญในการให้บริการเรือสินค้าทั่วไป และเรือตู้สินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งประกอบการและบริหารท่าเทียบเรือโดย กทท. เองทั้งหมด
- (2) ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) เป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดย กทท. ทำหน้าที่เป็นองค์การบริหารท่าเรือโดยรวม ส่วนงานด้านปฏิบัติการเป็นการให้เอกชนเข้าประกอบการท่า
- (3) ท่าเรือภูมิภาค เป็นท่าเรือที่ก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่า ท่าเรือภูมิภาคแต่ละแห่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จต้องส่งมอบให้กรมธนารักษ์ขึ้นทะเบียนเป็นที่ราชพัสดุ กทท. ได้เข้าบริหารจัดการและประกอบการท่าเรือภูมิภาค ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546

ท่าเรือภูมิภาค ประกอบด้วย

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

เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2554 คณะรัฐมนตรีมีมติให้ กทท. เป็นผู้บริหารท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน แห่งที่ 2 เพื่อบรรทุกสินค้าและให้ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนแห่งที่ 1 ซึ่งเปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2546 เป็นท่าเรือโดยสาร/ท่องเที่ยว กทท. ได้เปิดดำเนินการท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน แห่งที่ 2 เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2555 และได้ส่งคืนท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนแห่งที่ 1 ให้กรมธนารักษ์เพื่อส่งมอบให้เทศบาลตำบลเวียงเชียงแสนเป็นผู้บริหารเมื่อวันที่ 10 มกราคม 2556

2. เหตุการณ์สำคัญระหว่างงวดที่รายงาน

จากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) เมื่อต้นปี 2563 ปัจจุบันยังคงส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจโลก การผลิต การกระจายสินค้า ตลอดจนผลการดำเนินงานของหลายกิจการ และสถานการณ์ดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ กทท. ซึ่งแปรผันตามปริมาณการนำเข้าและส่งออก โดยพบว่าตั้งแต่เดือนตุลาคมถึงเดือนกันยายน มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่ารวม 9.86 ล้าน ที.อี.ยู ซึ่งเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันกับของปีก่อน พบว่า ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.58 ทำให้กำไรสำหรับปีเพิ่มขึ้นจำนวน 639.64 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 11.36

3. เกณฑ์ในการจัดทำงานการเงิน

3.1 เกณฑ์การถือปฏิบัติ

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

สภาวิชาชีพบัญชีได้ออกมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง และมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 และวันที่ 1 มกราคม 2564 สำหรับมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง และมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ที่ยังไม่มีผลบังคับใช้ ได้เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 34

3.2 เกณฑ์การวัดมูลค่า

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์คงค้าง

3.3 การประมาณการและการใช้ดุลยพินิจ

ในการจัดทำงานการเงินนี้เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ผู้บริหารต้องใช้วิจารณญาณการประมาณและข้อสมมติฐานหลายประการ ซึ่งมีผลกระทบต่อการกำหนดนโยบายการบัญชีและการรายงานจำนวนเงินที่เกี่ยวกับ สินทรัพย์หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่าย ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างจากที่ประมาณไว้

ประมาณการและข้อสมมติฐานที่ใช้ในการจัดทำงานการเงินจะได้รับการทบทวนอย่างต่อเนื่อง การปรับประมาณการทางบัญชีจะบันทึกในงวดบัญชีที่ประมาณการดังกล่าวได้รับการทบทวนและในงวดอนาคตที่ได้รับผลกระทบ ข้อมูลเกี่ยวกับการประมาณความไม่แน่นอนและข้อสมมติฐานที่สำคัญในการกำหนดนโยบายการบัญชี มีผลกระทบสำคัญต่อการรับรู้จำนวนเงินในงบการเงิน ดังนี้

ค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้

ค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้ตั้งแต่วันแรกที่รับรู้รายการลูกหนี้ของ กทท. ในงบการเงิน และเป็นการคาดการณ์ไปในอนาคตโดยพิจารณาเหตุการณ์ในอดีต สถานการณ์ปัจจุบัน และการพยากรณ์สถานการณ์ทางเศรษฐกิจในอนาคต

อาคารและอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ผู้บริหารเป็นผู้ประมาณการอายุการใช้งานและมูลค่าคงเหลือสำหรับอาคารและอุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนของ กทท. โดยส่วนใหญ่อ้างอิงจากข้อมูลเชิงเทคนิคของสินทรัพย์นั้น และรวมถึงการพิจารณาการตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่เสื่อมสภาพหรือไม่ได้ใช้งานโดยการขายหรือเลิกใช้

ประมาณการหนี้สินโครงการผลประโยชน์พนักงานภายหลังเกษียณอายุ

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

4. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์ ซึ่ง กทท. นำมาถือปฏิบัติ

กทท. ได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์ที่มีผลบังคับใช้ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 นำมาถือปฏิบัติแล้ว มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน ซึ่งฝ่ายบริหารพิจารณาแล้วว่า ไม่มีผลกระทบที่เป็นสาระสำคัญต่อการเงินของ กทท. ยกเว้น มาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า ซึ่งได้สรุปการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญ และผลกระทบได้ดังต่อไปนี้

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน ประกอบด้วยมาตรฐานและการตีความมาตรฐานจำนวน 5 ฉบับ ได้แก่

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

- ฉบับที่ 7 การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน
- ฉบับที่ 9 เครื่องมือทางการเงิน

มาตรฐานการบัญชี

- ฉบับที่ 32 การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

- ฉบับที่ 16 การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ
- ฉบับที่ 19 การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน

มาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวข้างต้น กำหนดหลักการเกี่ยวกับการจัดประเภทและการวัดมูลค่าเครื่องมือทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหรือราคาทุนตัดจำหน่ายโดยพิจารณาจากประเภทของตราสารทางการเงิน ลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาและโมเดลธุรกิจของกิจการ (Business Model) หลักการเกี่ยวกับวิธีการคำนวณการด้อยค่าของเครื่องมือทางการเงินโดยใช้แนวคิดของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และหลักการเกี่ยวกับการบัญชีป้องกันความเสี่ยง รวมถึงการแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 ใช้แทนมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 เรื่อง สัญญาเช่า และการตีความมาตรฐานบัญชีที่เกี่ยวข้อง มาตรฐานฉบับนี้ได้กำหนดหลักการของการรับรู้รายการ การวัดมูลค่า การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลของสัญญาเช่า และกำหนดให้ผู้เช่ารับรู้สินทรัพย์และหนี้สินสำหรับสัญญาเช่าทุกรายการที่มีระยะเวลาในการเช่ามากกว่า 12 เดือน เว้นแต่สินทรัพย์อ้างอิงนั้นมีมูลค่าต่ำ

การบัญชีสำหรับผู้ให้เช่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญจากมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 ผู้ให้เช่ายังคงต้องจัดประเภทสัญญาเช่าเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานหรือสัญญาเช่าเงินทุนโดยใช้หลักการเช่นเดียวกันกับมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 17

ผลกระทบต่อการเงิน

กทท. ได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินทั้งสองกลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563 โดยใช้วิธีรับรู้ผลกระทบสะสมจากการปรับใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวเป็นรายการปรับปรุงกับกำไรสะสมต้นงวด (Modified retrospective) และไม่ปรับปรุงข้อมูลเปรียบเทียบ ดังนั้น การจัดประเภทรายการใหม่และรายการปรับปรุงที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีจะรับรู้ในงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563

ผลกระทบของการนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินใหม่มาใช้เป็นครั้งแรกที่มีต้องบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 เป็นดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	30 ก.ย. 63	มาตรฐาน การรายงาน ทางการเงิน ฉบับที่ 9	มาตรฐาน การรายงาน ทางการเงิน ฉบับที่ 16	1 ต.ค. 63
งบแสดงฐานะการเงิน				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	-	10.62	-	10.62
เงินลงทุนชั่วคราว	10.62	(10.62)	-	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
สินทรัพย์สิทธิการใช้	-	-	39.16	39.16
รวมสินทรัพย์	10.62	-	39.16	49.78
หนี้สินหมุนเวียน				
หนี้สินตามสัญญาเช่าส่วนที่ครบกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	10.53	10.53
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	-	28.63	28.63
รวมหนี้สิน	-	-	39.16	39.16

เครื่องมือทางการเงิน

การจัดประเภทและการวัดมูลค่า

ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 (วันที่ถือปฏิบัติครั้งแรก) ผู้บริหารของ กทท. ได้ประเมินโมเดลธุรกิจที่ใช้จัดการสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินของ กทท. และจัดประเภทและวัดมูลค่ารายการสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินทั้งหมดด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย ยกเว้นสินทรัพย์ทางการเงินประเภทเงินลงทุนชั่วคราวที่วัดด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุน

การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กทท. มีรายการลูกหนี้การค้าที่ต้องมีการพิจารณาผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

ลูกหนี้การค้า

กทท. ได้ปฏิบัติตามวิธีอย่างง่าย (Simplified approach) ในการวัดมูลค่าของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุสำหรับลูกหนี้การค้าทั้งหมด

ในการวัดมูลค่าผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น กทท. มีการจัดกลุ่มลูกหนี้การค้าตามความเสี่ยงด้านเครดิตที่มีลักษณะร่วมกันและระยะเวลาเกินกำหนดชำระ อัตราขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นพิจารณาจากลักษณะการจ่ายชำระเงินในอดีต ข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสบการณ์ในอดีตและข้อมูลที่มีการคาดการณ์ไปในอนาคต (Forward-looking information) ที่จะมีผลกระทบต่ออัตราขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

ด้วยวิธีการดังกล่าว กทท. ไม่มีผลกระทบของค่าเผื่อผลขาดทุนสำหรับลูกหนี้การค้า ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563

สัญญาเช่า

ในการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 มาใช้เป็นครั้งแรก กทท. รับรู้หนี้สินตามสัญญาเช่าสำหรับสัญญาเช่าที่เคยจัดประเภทเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 17 เรื่อง สัญญาเช่า เป็นสิทธิการใช้สินทรัพย์โดยมีมูลค่าเท่ากับหนี้สินตามสัญญาเช่า ปรับปรุงด้วยจำนวนเงินที่ต้องจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่จ่ายล่วงหน้าหรือค้างจ่ายซึ่งเกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าที่รับรู้ในงบแสดงฐานะทางการเงินก่อนวันที่นำมาปฏิบัติใช้ครั้งแรก หนี้สินตามสัญญาเช่าดังกล่าววัดมูลค่าด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่ยังไม่ได้จ่ายชำระ คิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่มของ กทท. อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่มดังกล่าวของ กทท. ที่นำมาคำนวณหนี้สินตามสัญญาเช่า ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 อยู่ที่ร้อยละ 5.25

สำหรับสัญญาเช่าที่เคยจัดประเภทเป็นสัญญาเช่าการเงินตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 กทท. รับรู้มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สินตามสัญญาเช่าดังกล่าวก่อนวันนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาถือปฏิบัติเป็นมูลค่าตามบัญชีของสิทธิการใช้สินทรัพย์และหนี้สินตามสัญญาเช่า ณ วันที่นำมาปฏิบัติใช้ครั้งแรก

กทท. มีสินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่า ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท
จำนวนเงินที่ต้องจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่ยังไม่ได้จ่ายชำระ	43.21
หัก ดอกเบี้ยจ่ายรอตัดบัญชี	(4.05)
หนี้สินตามสัญญาเช่าเพิ่มขึ้นจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาปฏิบัติใช้	39.16
หนี้สินสัญญาเช่าการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2563	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563	39.16
ประกอบด้วย	
หนี้สินสัญญาเช่าหมุนเวียน	10.53
หนี้สินสัญญาเช่าไม่หมุนเวียน	28.63
	39.16

สินทรัพย์สิทธิการใช้แบ่งตามประเภทสินทรัพย์ได้ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	30 ก.ย. 2564	1 ต.ค. 2563
ยานพาหนะ	33.69	39.16
รวมสินทรัพย์สิทธิการใช้	33.69	39.16

5. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

5.1 การนำเสนองบการเงิน

กทท. ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2562) เรื่อง การนำเสนองบการเงินภายใต้ข้อกำหนดของมาตรฐานที่ปรับปรุงใหม่ งบการเงินประกอบด้วย

- งบแสดงฐานะการเงิน
- งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
- งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
- งบกระแสเงินสด
- หมายเหตุประกอบงบการเงิน

5.2 การรับรู้รายได้

- รายได้จากการให้บริการ
รับรู้ในงวดบัญชีที่มีการให้บริการ

- รายได้จากการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ (Fixed Fee) และผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee)
รายได้จากการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ (Fixed Fee) ซึ่งรวมถึงจำนวนเงินขั้นต่ำอื่นๆ ที่ต้องจ่ายตลอดระยะเวลาคงเหลือของสัญญาเช่ารับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า สำหรับผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) ที่จะต้องชำระเพิ่มเติมตามปริมาณผู้สินค้าหรือสินค้าที่เกิดขึ้นจริงในแต่ละปีตามอัตราที่กำหนดไว้ในแต่ละสัญญา ถือเป็นค่าเช่าที่อาจเกิดขึ้น รับรู้เป็นรายได้ในรอบระยะเวลาบัญชีซึ่งค่าเช่านั้นเกิดขึ้น

- ดอกเบี้ยรับ

1. ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลา
2. ดอกเบี้ยเงินกู้ยืมกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน รับรู้ตามงวดที่ถึงกำหนดชำระ ยกเว้นดอกเบี้ยเงินกู้ยืมกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานที่ผิดนัดชำระเกิน 6 เดือน จะรับรู้ตามเกณฑ์เงินสด

5.3 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในงบกระแสเงินสด หมายถึง เงินสดในมือ เงินฝากธนาคารทุกประเภท ซึ่งมีระยะเวลาไม่เกินสามเดือนนับจากวันที่ได้มา แต่ไม่รวมเงินฝากธนาคารประเภทที่ต้องจ่ายคืน เมื่อสิ้นระยะเวลาที่กำหนด

5.4 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

นโยบายการบัญชีที่ถือปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นแสดงถึงจำนวนเงินที่ลูกค้าจะต้องชำระสำหรับการขายสินค้าและการให้บริการตามปกติของธุรกิจ

กทท. รับรู้ลูกหนี้การค้าเมื่อเริ่มแรกด้วยจำนวนเงินของสิ่งตอบแทนที่ปราศจากเงื่อนไขในการได้รับชำระ ในกรณีที่มีส่วนประกอบด้านการจัดหาเงินที่มีนัยสำคัญจะรับรู้ด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านงบกำไรขาดทุน

กทท. ใช้วิธีการอย่างง่าย (Simplified Approach) ในการวัดมูลค่าผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ซึ่งกำหนดให้พิจารณาผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุหนี้และรับรู้ผลขาดทุนตั้งแต่การรับรู้รายการลูกหนี้การค้า และเป็นไปตามการคาดการณ์ไปในอนาคตโดยพิจารณาเหตุการณ์ในอดีต สถานการณ์ปัจจุบัน และการพยากรณ์สถานการณ์ทางเศรษฐกิจในอนาคตที่มีใช้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ และถือปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วย การบัญชีและการเงินของ รัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2548 และหลักเกณฑ์ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการ กทท. ครั้งที่ 9/2549 วันที่ 16 ตุลาคม 2549

นโยบายการบัญชีที่ถือปฏิบัติก่อนวันที่ 1 ตุลาคม 2563

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นแสดงในราคาตามใบแจ้งหนี้หักค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ

ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญตั้งเป็นจำนวนเท่ากับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ โดยประมาณขึ้นจากประสบการณ์การเก็บเงินในอดีตและตามสถานการณ์ในปัจจุบันของลูกหนี้ที่มีส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ คงค้าง ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงินและถือปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วย การบัญชีและการเงินของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2548 และหลักเกณฑ์ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการ กทท. ครั้งที่ 9/2549 วันที่ 16 ตุลาคม 2549 โดยตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญสำหรับลูกหนี้ที่มีส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

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

การตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายและเมื่อมีหนี้สูญเกิดขึ้นจริงจะหักจากค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ

5.5 สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงิน

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงิน

การจัดประเภทรายการ

การจัดประเภทรายการขึ้นอยู่กับโมเดลธุรกิจ (Business Model) ของ กทท. ในการจัดการสินทรัพย์ทางการเงินและลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงิน

กทท. จัดประเภทสินทรัพย์ทางการเงินตามลักษณะการวัดมูลค่าดังนี้

- รายการที่วัดมูลค่าภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม (ผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น หรือผ่านกำไรหรือขาดทุน) และ
- รายการที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย

กทท. ต้องจัดประเภทรายการใหม่สำหรับเงินลงทุนในตราสารหนี้เฉพาะเมื่อ กทท. เปลี่ยนแปลงโมเดลธุรกิจในการบริหารสินทรัพย์เหล่านั้น

ตราสารทุนสามารถจำแนกและไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามประเภทของการวัดมูลค่าได้สองประเภท ได้แก่ การวัดมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน (FVPL) หรือการวัดมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น (FVOCI) ซึ่งไม่สามารถจัดประเภทรายการใหม่เข้าไปในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง

การวัดมูลค่า

ในการรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก กทท. ต้องวัดมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงินหรือหนี้สินทางการเงินที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนด้วยมูลค่ายุติธรรม บวกหรือหักด้วยต้นทุนการทำรายการซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับการได้มาหรือการออกสินทรัพย์ทางการเงินหรือหนี้สินทางการเงินนั้น ต้นทุนการทำรายการของสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนนั้นรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในกำไรหรือขาดทุน

การวัดมูลค่าในภายหลังของตราสารหนี้ทำได้ 3 วิธี โดยขึ้นอยู่กับการจัดประเภทตราสารหนี้ของ กทท.

- ราคาทุนตัดจำหน่าย - สินทรัพย์ทางการเงินต้องวัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายเมื่อ กทท. ถือครองสินทรัพย์ทางการเงินนั้นตามโมเดลธุรกิจที่มีวัตถุประสงค์การถือครองสินทรัพย์ทางการเงินเพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญา และข้อกำหนดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินซึ่งทำให้เกิดกระแสเงินสดซึ่งเป็นการจ่ายเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของ

เงินต้นในวันที่กำหนดไว้ รายได้ดอกเบี้ยจากสินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าวต้องคำนวณโดยใช้วิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง กำไรหรือขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการจะรับรู้โดยตรงในกำไรหรือขาดทุนและแสดงรายการในกำไร/(ขาดทุน)อื่น พร้อมกับกำไรขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน รายการขาดทุนจากการด้อยค่าแสดงเป็นกำไรหรือขาดทุน

- มูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น (FVOCI) - สินทรัพย์ทางการเงินต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นเมื่อ กทท. ถือครองสินทรัพย์ทางการเงินตามโมเดลธุรกิจที่มีวัตถุประสงค์เพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญาและเพื่อขายสินทรัพย์ทางการเงิน และข้อกำหนดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินซึ่งทำให้เกิดกระแสเงินสด ซึ่งเป็นการจ่ายเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นในวันที่กำหนดไว้ การเปลี่ยนแปลงของมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงินรับรู้ผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ยกเว้น รายการขาดทุนจากการด้อยค่า รายได้ดอกเบี้ย และกำไรขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกี่ยวข้องจะรับรู้เป็นกำไรหรือขาดทุน เมื่อมีการตัดรายการสินทรัพย์ทางการเงิน กำไรหรือขาดทุนสะสมที่เคยรับรู้รายการในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจะต้องจัดประเภทรายการใหม่เข้ากำไรหรือขาดทุน และแสดงรายการในกำไร/(ขาดทุน) อื่น รายได้ดอกเบี้ยจากสินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าวต้องคำนวณโดยใช้วิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง รายการขาดทุนจากการด้อยค่าแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในงบกำไรขาดทุน

- มูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน (FVPL) - สินทรัพย์ทางการเงินที่ไม่เข้าเงื่อนไขการวัดมูลค่าด้วยราคาทุน ตัดจำหน่ายหรือ FVOCI ต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน กำไรหรือขาดทุนที่เกิดจากตราสารหนี้ที่วัดมูลค่า FVPL จะรับรู้เป็นกำไรหรือขาดทุน และแสดงรายการสุทธิในกำไร/(ขาดทุน)อื่นในรอบระยะเวลาที่เกิดรายการ

การวัดมูลค่าในภายหลังของตราสารทุนต้องแสดงตราสารทุนโดยใช้มูลค่ายุติธรรม และบันทึกกำไรขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมเข้ากำไรหรือขาดทุน หรือกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ขึ้นอยู่กับการจัดประเภทของตราสารทุน

ตราสารอนุพันธ์จัดประเภทและวัดมูลค่าด้วยวิธีมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนยกเว้นสัญญาอนุพันธ์ที่ใช้สำหรับการป้องกันความเสี่ยง

เงินปันผลที่ได้รับจากเงินลงทุนจะรับรู้เป็นกำไรหรือขาดทุนโดยแสดงรายการเป็นรายได้อื่นเมื่อ กทท. มีสิทธิที่จะได้รับเงินปันผล

การด้อยค่า

ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นต่อสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย หรือสินทรัพย์ทางการเงินประเภทตราสารหนี้ที่วัดมูลค่าด้วยวิธีมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และสินทรัพย์ที่เกิดจากภาระผูกพันวงเงินสินเชื่อและสัญญาค้ำประกันทางการเงิน ประเมินโดยไม่จำเป็นต้องรอให้เกิดเหตุการณ์ด้านเครดิตเกิดขึ้นก่อน กทท. ใช้วิธีทั่วไป (General approach) ในการพิจารณาค่าเผื่อผลขาดทุนจากการด้อยค่า โดยมีข้อยกเว้นสำหรับลูกหนี้การค้า ซึ่ง กทท. ใช้วิธีการอย่างง่าย (Simplified approach) ในการพิจารณาค่าเผื่อผลขาดทุนจากการด้อยค่า

5.6 พัสดุงเหลือ

พัสดุงเหลือ ณ วันสิ้นงวด บันทึกบัญชีตามราคาทุน โดยถือเกณฑ์วิธีถ่วงเฉลี่ยเคลื่อนที่ (Moving Average Method) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า อะไหล่เครื่องมือยกขนสินค้าที่เสื่อมสภาพล้าสมัย ตั้งค่าเผื่อพัสดุงเสื่อมสภาพตามจริง

5.7 สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น

หมายถึง เงินฝากธนาคารประเภทฝากประจำ ซึ่งมีอายุเกินสามเดือนนับจากวันที่ได้มา แต่ไม่เกินสิบสองเดือน

5.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ที่มีราคาตั้งแต่ 30,000 บาทขึ้นไป แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ได้มา หรือก่อสร้างแล้วเสร็จหักค่าเสื่อมราคาสะสมและขาดทุนจากการลดมูลค่า ส่วนที่มีราคาต่ำกว่า 30,000 บาท ลงมา รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวดบัญชีที่ซื้อมา

ที่ดินที่ได้รับโอนมาเมื่อจัดตั้ง กทท. ในปี พ.ศ. 2494 รับรู้ด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่โอน

ราคาทุน รวมถึงต้นทุนทางตรงที่เกี่ยวข้องกับการได้มาของสินทรัพย์ ต้นทุนของการก่อสร้างสินทรัพย์ที่ กทท. ก่อสร้างเอง รวมถึงต้นทุนของวัสดุ แรงงานทางตรง และต้นทุนทางตรงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสินทรัพย์เพื่อให้สินทรัพย์นั้น อยู่ในสภาพที่พร้อมจะใช้งานได้ตามความประสงค์ ส่วนประกอบของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์แต่ละรายการที่มีอายุการ ให้ประโยชน์ไม่เท่ากัน ต้องบันทึกแต่ละส่วนประกอบที่มีนัยสำคัญแยกต่างหากจากกัน การกำหนดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ พิจารณาแต่ละส่วนแยกต่างหากจากกัน เมื่อแต่ละส่วนประกอบนั้นมีสาระสำคัญ

สินทรัพย์จากการบริจาคที่ได้รับบริจาคจากบุคคล คณะบุคคล หรือหน่วยงานต่างๆ กทท. จะบันทึกดังนี้

กรณีรับบริจาคสินทรัพย์โดยไม่มีภาระผูกพัน ให้รับรู้สินทรัพย์ที่ได้รับด้วยมูลค่ายุติธรรม และรับรู้รายได้ด้วยจำนวน ที่เท่ากัน แต่หากมีการผูกพันที่ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องในอนาคต ให้รับรู้รายการดังกล่าวเป็นรายได้สินทรัพย์รับบริจาค รอกการรับรู้ในส่วนของหนี้สิน และทยอยรับรู้รายได้สินทรัพย์รับบริจาคหรือการรับรู้เป็นรายได้เท่ากับค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์จาก การบริจาค หรืออาจนำเงินอุดหนุนดังกล่าวแสดงหักจากมูลค่าของสินทรัพย์ กรณีเป็นเงินอุดหนุนที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์

กำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ คือ ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการ จำหน่ายกับมูลค่าตามบัญชีของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ โดยรับรู้สุทธิเป็นรายได้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

การจัดประเภทอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้ใช้งานเป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการใช้งานจากอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้ใช้งานเป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน อสังหาริมทรัพย์นั้น จะถูกจัดประเภทใหม่เป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนด้วยมูลค่าตามบัญชี

ต้นทุนที่เกิดขึ้นในภายหลัง

ต้นทุนในการเปลี่ยนแปลงส่วนประกอบจะรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าตามบัญชีของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ถ้ามีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่ กทท. จะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจ ในอนาคตจากรายการนั้น และสามารถวัดมูลค่าต้นทุน ของรายการนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ ชิ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแปลงจะถูกตัดจำหน่ายตามมูลค่าตามบัญชี ต้นทุนที่เกิดขึ้นในการปรับปรุง หรือซ่อมบำรุงที่ดิน อาคารและ อุปกรณ์ ที่เกิดขึ้นเป็นประจำจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดขึ้น

ค่าเสื่อมราคา

ค่าเสื่อมราคาคำนวณจากมูลค่าเสื่อมสภาพของสินทรัพย์ ซึ่งประกอบด้วยราคาทุนของสินทรัพย์หรือต้นทุนในการ เปลี่ยนแทนอื่น หักด้วยมูลค่าคงเหลือของสินทรัพย์

ค่าเสื่อมราคามันถูกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามเกณฑ์อายุการใช้งาน โดยประมาณของส่วนประกอบของสินทรัพย์แต่ละรายการซึ่งอยู่ในระหว่าง 2-30 ปี

มูลค่าคงเหลือของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ต้องมีการประมาณด้วยมูลค่าที่ กทท. คาดว่าจะได้รับในปัจจุบันจากการ จำหน่ายสินทรัพย์ ประหนึ่งว่าสินทรัพย์มีอายุและสภาพที่คาดว่าจะ เป็นเมื่อสิ้นสุดอายุการให้ประโยชน์ นอกจากนี้ได้มีการ สอบทานมูลค่าคงเหลือและอายุการให้ประโยชน์อย่างน้อยทุกสิ้นปี

5.9 สินทรัพย์สิทธิการใช้

สัญญาเช่าต้องมีอายุมากกว่า 12 เดือน มูลค่าต่อรายการเท่ากับหรือมากกว่า 300,000 บาทขึ้นไป สัญญาเช่าที่มี สินทรัพย์หลายรายการและความสัมพันธ์ต้องใช้งานร่วมกันไม่สามารถแยกออกจากกันได้ให้รวมมูลค่าสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้องกัน เท่ากับ 1 รายการ และหากค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่ระบุในสัญญาแต่ไม่สามารถแยกราคาได้ให้คิดรวมเป็นต้นทุนของสินทรัพย์

อัตราดอกเบี้ยสำหรับสัญญาเช่า

อัตราดอกเบี้ยที่ระบุในสัญญาเช่า หากสัญญาเช่าไม่ระบุอัตราดอกเบี้ย ให้ใช้ตารางอัตราดอกเบี้ยเงินให้สินเชื่อของ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ชนิดอัตราดอกเบี้ยลูกค้ารายใหญ่ชั้นดีประเภทเงินกู้แบบมีระยะเวลา (Minimum Loan Rate) ตามประกาศของธนาคารกรุงไทยฯ ณ วันที่สัญญาเริ่มมีผลบังคับใช้

ค่าเสื่อมราคา

สินทรัพย์ที่เช่าที่ไม่ได้กรรมสิทธิ์ ให้ตัดค่าเสื่อมราคาตามอายุของสัญญาเช่า หรืออายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า และหากสินทรัพย์ที่เช่าที่ได้กรรมสิทธิ์ ให้ตัดค่าเสื่อมราคาตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์

5.10 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

โครงการพัฒนาระบบบัญชีการเงินบัญชีบริหารและระบบวางแผนทรัพยากรองค์รวมลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์โปรแกรม SAP และโปรแกรมสำเร็จรูปอื่นเพื่อใช้พัฒนาระบบบัญชี เป็นค่าใช้จ่ายในการพัฒนาระบบบัญชีการเงินและบัญชีบริหาร ระบบงานทรัพยากรบุคคล ระบบพัสดุ ระบบงานซ่อมบำรุงรักษาและระบบงานสารสนเทศเพื่อการบริหารของ กทท. รายจ่ายในการพัฒนาซึ่งรับรู้เป็นสินทรัพย์แสดงด้วยราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม และขาดทุนจากการลดมูลค่า โดยตัดจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายภายใน 3-10 ปี

5.11 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ได้แก่ อสังหาริมทรัพย์ที่ถือครองเพื่อหาประโยชน์จากรายได้ค่าเช่าหรือจากมูลค่าที่เพิ่มขึ้นหรือทั้งสองอย่าง ทั้งนี้ไม่ได้มีไว้เพื่อขายตามปกติธุรกิจหรือใช้ในการผลิตหรือจัดหาสินค้าหรือให้บริการหรือใช้ในการบริหารงาน

ราคาทุนของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนรวมถึงต้นทุนทางตรงเพื่อให้ได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ต้นทุนการก่อสร้างที่ กทท. ก่อสร้างเองรวมถึงต้นทุนวัตถุดิบ ค่าแรงทางตรงและต้นทุนทางตรงอื่นเพื่อให้อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนแสดงในราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและขาดทุนจากการด้อยค่า ค่าเสื่อมราคาจะบันทึกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ซึ่งคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์แต่ละรายการ

5.12 สัญญาเช่า

นโยบายการบัญชีที่ใช้ปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563

สัญญาเช่า - กรณี กทท. เป็นผู้เช่า

ณ วันเริ่มต้นของสัญญา กทท. ประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ โดยสัญญาจะเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่า ถ้าสัญญาเช่านั้นเป็นการให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ที่ระบุสำหรับช่วงเวลาหนึ่งเพื่อการแลกเปลี่ยนกับสิ่งตอบแทน

กทท. รับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล สินทรัพย์สิทธิการใช้วัดมูลค่าโดยใช้ราคาทุน ซึ่งประกอบด้วยจำนวนเงินของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการวัดมูลค่าเริ่มแรก ปรับปรุงด้วยการจ่ายชำระใดๆ ตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลหรือก่อนวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกใดๆ ที่เกิดขึ้น และประมาณการต้นทุนที่จะเกิดขึ้นสำหรับผู้เช่าในการรื้อและการขนย้ายสินทรัพย์อ้างอิง การบูรณะสถานที่ตั้งของสินทรัพย์อ้างอิง หรือการบูรณะสินทรัพย์อ้างอิงให้อยู่ในสภาพตามที่กำหนดไว้ หักด้วยสิ่งสูงใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับใดๆ

หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าด้วยมูลค่าปัจจุบันของการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่ยังไม่ได้จ่ายชำระ ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล ซึ่งคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยตามนโยบายของสัญญาเช่าหากอัตรานั้นสามารถกำหนดได้ทุกเมื่อ แต่หากอัตรานั้นไม่สามารถกำหนดได้ทุกเมื่อ กทท. ต้องใช้อัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของ กทท.

การจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่รวมอยู่ในการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่า ประกอบด้วย

- การจ่ายชำระคงที่ รวมถึงการจ่ายชำระคงที่โดยเนื้อหา
- การจ่ายชำระค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตรา ซึ่งการวัดมูลค่าเริ่มแรกใช้ดัชนีหรืออัตรา ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล

- จำนวนเงินที่คาดว่าจะต้องจ่ายชำระภายใต้การรับประกันมูลค่าคงเหลือ

- ราคาใช้สิทธิเลือกซื้อ หากมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่ กทท. จะใช้สิทธิเลือกซื้อนั้น โดยราคาดังกล่าวเป็นค่าเช่าที่คาดว่าจะต้องจ่ายชำระในระหว่างการต่อสัญญาตามสิทธิเลือกซื้อ และ

- การจ่ายชำระค่าปรับเพื่อการยกเลิกสัญญาเช่า หากมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลว่า กทท. จะยกเลิกสัญญาเช่า กทท. ต้องวัดมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้ด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสมและปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ กทท. จะคิดค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์สิทธิการใช้โดยใช้วิธีเส้นตรงนับจากวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลจนถึงวันสิ้นสุดอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์สิทธิการใช้หรือวันสิ้นสุดอายุสัญญาเช่าแล้วแต่วันใดจะเกิดขึ้นก่อน อย่างไรก็ตาม หากสัญญาเช่าโอนความเป็นเจ้าของในสินทรัพย์อ้างอิงให้แก่ กทท. เมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาเช่า หรือหากราคาทุนของสินทรัพย์สิทธิการใช้สะท้อนว่า กทท. จะใช้สิทธิเลือกซื้อ กทท. ต้องคิดค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์สิทธิการใช้จากวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลจนถึงวันสิ้นสุดอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์อ้างอิง อายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์สิทธิการใช้พิจารณาโดยใช้หลักการเดียวกันกับการพิจารณาอายุการใช้ประโยชน์ของที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

หนี้สินตามสัญญาเช่าต้องมีการวัดมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงจำนวนเงินที่คาดว่าจะต้องจ่ายชำระในอนาคตซึ่งอาจเกิดจากการเปลี่ยนแปลงดังต่อไปนี้

- การเปลี่ยนแปลงดัชนีหรืออัตราที่ใช้ในการกำหนดการจ่ายชำระเหล่านั้น
- การเปลี่ยนแปลงจำนวนเงินที่คาดว่าจะต้องจ่ายชำระภายใต้การรับประกันมูลค่าคงเหลือ
- กทท. เปลี่ยนแปลงการประเมินการใช้สิทธิเลือกซื้อ สิทธิการต่อสัญญา และสิทธิเลือกในการยกเลิกสัญญาเช่า

เมื่อหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถูกวัดมูลค่าใหม่เพื่อสะท้อนการเปลี่ยนแปลงของการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า กทท. ต้องรับรู้จำนวนเงินของการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ โดยการปรับปรุงสินทรัพย์สิทธิการใช้ อย่างไรก็ตาม ถ้ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์สิทธิการใช้มีมูลค่าลดลงจนเป็นศูนย์แล้ว และมีการลดลงเพิ่มเติมจากการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่า กทท. ต้องรับรู้จำนวนคงเหลือของการวัดมูลค่าใหม่ในกำไรหรือขาดทุน

สัญญาเช่าระยะสั้น และสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำ

กทท. อาจเลือกที่จะไม่รับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่าสำหรับสัญญาเช่าระยะสั้น ซึ่งเป็นสัญญาเช่าที่มีอายุสัญญาเช่า 12 เดือนหรือน้อยกว่า หรือสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ กทท. รับรู้การจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

สัญญาเช่า - กรณี กทท. เป็นผู้ให้เช่า

กทท. พิจารณาเมื่อเริ่มแรกว่าแต่ละสัญญาเช่าเป็นสัญญาเช่าการเงินหรือสัญญาเช่าดำเนินงาน ในการจำแนกประเภทสัญญาเช่าแต่ละครั้ง กทท. ต้องประเมินว่าสัญญานั้นโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์อ้างอิงที่ผู้เป็นเจ้าของพึงได้รับว่าสัญญาเช่ามีการโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนทั้งหมดหรือไม่ หากเป็นไปตามนั้น สัญญาเช่าดังกล่าวจัดประเภทเป็นสัญญาเช่าการเงิน หรือหากไม่เป็นไปตามนั้น สัญญาเช่าดังกล่าวจะจัดประเภทเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน

สินทรัพย์ที่ให้เช่าตามสัญญาเช่าทางการเงินบันทึกเป็นลูกหนี้สัญญาเช่าทางการเงินด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่า ผลต่างระหว่างยอดรวมของลูกหนี้เบื้องต้นกับมูลค่าปัจจุบันของลูกหนี้บันทึกเป็นรายได้ทางการเงินค้างรับ รายได้จากสัญญาเช่าระยะยาวรับรู้ตลอดอายุของสัญญาเช่าโดยใช้วิธีเงินลงทุนสุทธิซึ่งสะท้อนอัตราผลตอบแทนคงที่ทุกงวด ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่อยู่ในการวัดมูลค่าลูกหนี้สัญญาเช่าทางการเงินเริ่มแรกและจะทยอยรับรู้โดยลดจากรายได้ตลอดอายุของสัญญาเช่า

สินทรัพย์ที่ให้เช่าตามสัญญาเช่าดำเนินงานรวมแสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงินในส่วนที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และตัดค่าเสื่อมราคาตลอดอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์ด้วยเกณฑ์เดียวกันกับรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ของ กทท. ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกัน รายได้ค่าเช่า (สุทธิจากสิ่งตอบแทนจูงใจที่ได้จ่ายให้แก่ผู้เช่า) รับรู้ด้วยวิธีเส้นตรงตลอดช่วงเวลาการให้เช่า

5.13 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ภาระผูกพันของ กทท. กับผลประโยชน์ของพนักงานรับรู้ และวัดมูลค่าผลประโยชน์ของพนักงานแต่ละประเภท ดังนี้

1. ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน กทท. รับรู้หนี้สินและค่าใช้จ่ายจากวันหยุดพักผ่อน ประจำปีที่ยกยอดไปใช้ในปีถัดไป โดยรับรู้ ณ ราคาต้นทุนที่คาดว่าจะมีการยกยอดวันหยุดพักผ่อนประจำปี โดยไม่ได้มีการปรับด้วยอัตราคิดลดให้เป็นปัจจุบัน

2. ผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

2.1 โครงการผลประโยชน์หลังออกจากการงาน

2.1.1 โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุและโครงการการรักษาพยาบาลหลังเกษียณอายุ โดยใช้เทคนิคการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ต้นทุนบริการปัจจุบัน ต้นทุนบริการในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นทันที

2.1.2 โครงการสมทบเงินที่กำหนดไว้เป็นโครงการผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากการงาน ซึ่ง กทท. จัดตั้งเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่

- โครงการกองทุนสงเคราะห์พนักงาน กทท. จ่ายเงินสมทบเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนไปในกองทุนที่ กทท. จัดตั้งขึ้น โดยไม่ได้แยกเป็นนิติบุคคลจาก กทท. และสมทบเพิ่มเติมให้เท่ากับภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากการงาน โดยใช้เทคนิคการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ในส่วนของบำเหน็จ บำนาญ และบำเหน็จ ตกทอด 30 เท่า ต้นทุนบริการปัจจุบัน ต้นทุนบริการในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นทันที

- โครงการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ กทท. จ่ายเงินสมทบเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนไปในอีกกิจการหนึ่งแยกต่างหากและจะไม่มีภาระผูกพันตามกฎหมายหรือภาระผูกพันโดยอนุमानที่จะต้องจ่ายสมทบเพิ่มเติม ภาระผูกพันในการสมทบเงินเข้าโครงการจะถูกรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายพนักงานในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในรอบระยะเวลาที่พนักงานได้ทำงานให้กับ กทท.

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

2.1.3 โครงการผลประโยชน์พนักงานเมื่อเลิกจ้าง กทท. แสดงเจตนาผูกพันอย่างชัดเจนเกี่ยวกับการเลิกจ้างและไม่มีความเป็นไปได้ที่จะยกเลิก มีรายละเอียดอย่างเป็นทางการ ทั้งการเลิกจ้างก่อนวันเกษียณตามปกติหรือการสนับสนุนการออกจากการงานโดยสมัครใจ ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อ กทท. เสนอให้มีการออกจากการงานโดยสมัครใจและมีความเป็นไปได้ที่จะได้รับการตอบรับข้อเสนอแนะ และสามารถประมาณจำนวนของการยอมรับข้อเสนอได้อย่างสมเหตุสมผล มีการคิดลดกระแสเงินสด หากระยะเวลาการจ่ายผลประโยชน์เกินกว่า 12 เดือน นับจากวันที่รายงาน ได้แก่ โครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด

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

5.14 ประมาณการหนี้สิน

ประมาณการหนี้สินจะรับรู้ต่อเมื่อ กทท. มีภาระหนี้สินตามกฎหมายหรือจากการอนุมานที่เกิดขึ้น อันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตและมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่า กทท. จะเสียประโยชน์เชิงเศรษฐกิจไปเพื่อจ่ายชำระภาระหนี้สินดังกล่าวและตามประมาณการที่น่าเชื่อถือของจำนวนที่ต้องจ่าย

5.15 การด้อยค่าของสินทรัพย์

มูลค่าสินทรัพย์ตามบัญชีของ กทท. ได้รับการทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานว่ามีข้อบ่งชี้เรื่องการด้อยค่าหรือไม่ ในกรณีที่มีข้อบ่งชี้จะทำการประมาณมูลค่าสินทรัพย์ที่คาดว่าจะได้รับคืน ขาดทุนจากการด้อยค่ารับรู้เมื่อมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ขาดทุนจากการด้อยค่าบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดขึ้น

การคำนวณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน

มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน หมายถึง มูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์หรือมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หักต้นทุนในการขายแล้วแต่มูลค่าใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์ ประมาณการกระแสเงินสดที่จะได้รับในอนาคตจะคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันเพื่อให้สะท้อนมูลค่าที่อาจประเมินได้ในตลาดปัจจุบัน ซึ่งแปรไปตามเวลาและความเสี่ยงที่มีต่อสินทรัพย์สำหรับสินทรัพย์ที่ไม่ก่อให้เกิดกระแสเงินสดรับโดยอิสระจากสินทรัพย์อื่น จะพิจารณามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนรวมกับหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดที่สินทรัพย์นั้นเกี่ยวข้องด้วย

การกลับรายการด้อยค่า

ขาดทุนจากการด้อยค่าจะถูกกลับรายการ หาก กทท. ประเมินว่ามีข้อบ่งชี้ที่แสดงให้เห็นว่าผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่เคยรับรู้ในงวดก่อนได้หมดไปหรือลดลง โดย กทท. จะประมาณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์นั้น ขาดทุนจากการด้อยค่าจะถูกกลับรายการเพียงเท่าที่มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่เกินกว่ามูลค่าตามบัญชีภายหลังหักค่าเสื่อมราคาหรือค่าตัดจำหน่าย เสมือนหนึ่งไม่เคยมีการบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่ามาก่อน

5.16 กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง

กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง จัดตั้งขึ้นตามระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทยว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง พ.ศ.2528 ซึ่งได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ กทท. โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 29 (1) แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเงินกองทุนสำหรับการประกันภัยในทรัพย์สินของ กทท.

สินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนประกันภัยฯ ได้แสดงรวมอยู่ในสินทรัพย์และหนี้สินของ กทท. ส่วนของทุนแสดงไว้ในกำไรสะสมที่จัดสรรแล้วของ กทท. รายได้และค่าใช้จ่ายของกองทุนประกันภัยฯ รับรู้เป็นรายได้และค่าใช้จ่ายของ กทท.

6. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2564	2563
เงินสด	105.53	95.85
เงินฝากธนาคารประเภท		
- กระแสรายวัน	(2.77)	(13.01)
- ออมทรัพย์	6,878.79	4,259.16
- ประจำ 3 เดือนไม่มีภาระผูกพัน	0.02	3,371.07
รวม	6,981.57	7,713.07

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 6,981.57 ล้านบาท เป็นของ กทท. จำนวน 6,694.92 ล้านบาท กองทุนสงเคราะห์ฯ จำนวน 280.15 ล้านบาท กองทุนประกันภัยฯ จำนวน 6.50 ล้านบาท

7. ลูกหนี้การค้า ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2564	2563
ลูกหนี้การค้า	793.29	622.86
สินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญา	549.93	427.55
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต	(241.88)	(257.22)
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	1,101.34	793.19

ลูกหนี้การค้าและสินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญาแยกตามอายุหนี้ได้ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2564	2563
อายุหนี้		
สินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญา	549.93	427.55
ยังไม่ได้ถึงกำหนดชำระ - เกินกำหนด 3 เดือน	460.39	364.01
เกินกว่า 3 เดือน - 6 เดือน	83.00	1.52
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	16.53	3.49
เกินกว่า 1 ปี	233.37	253.84
รวม	1,343.22	1,050.41

ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต จำนวน 241.88 ล้านบาท เป็นของลูกหนี้ค่าภาระ จำนวน 207.04 ล้านบาท ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน อาคาร ไฟฟ้า และน้ำประปา จำนวน 34.47 ล้านบาท และลูกหนี้ประกันค่าภาระเรือ จำนวน 0.37 ล้านบาท

8. ลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2564	2563
ลูกหนี้เงินยืมโดยตรง	1.10	0.05
ลูกหนี้ขาดใช้ค่าเสียหาย	0.15	0.15
ลูกหนี้ค่าภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	11.10	-
ลูกหนี้เบ็ดเตล็ด	2.60	2.66
รวม	14.95	2.86
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต	(2.43)	(2.44)
ลูกหนี้อื่น - สุทธิ	12.52	0.42

9. พัสดุดังเหลือ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2564	2563
อะไหล่เครื่องมือยกขนสินค้า	120.96	128.34
อะไหล่เรือ	0.87	2.75
อุปกรณ์ไฟฟ้าและโทรศัพท์	5.54	5.21
วัสดุซ่อมแซมอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	2.67	2.62
น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	6.84	6.60
เครื่องเขียนแบบพิมพ์และของใช้สิ้นเปลือง	5.88	5.76
อุปกรณ์ประปาและสุขาภิบาล	1.06	1.02
อะไหล่รถยนต์และเครื่องมือกล	0.17	0.10
อะไหล่เครื่องมือทุ่นแรง-ท่าเรือภูมิภาค	2.63	2.68
พัสดุดำยาและเวชภัณฑ์	6.28	4.92
พัสดุอื่นๆ	10.60	7.75
รวม	163.50	167.75
หัก สำรองพัสดุเสื่อมสภาพ	(105.32)	(90.04)
รวมพัสดุดังเหลือ	58.18	77.71

ในระหว่างปี 2564 กทท. ได้กลับรายการค่าเผื่อพัสดุเสื่อมสภาพ จำนวน 1.89 ล้านบาท เนื่องจากเบิกใช้พัสดุ และมีการตั้งสำรองพัสดุเสื่อมสภาพในปีนี้ จำนวน 17.17 ล้านบาท

10. สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2564	2563
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคารค้างรับ	14.32	13.73
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	10.43	5.68
เงินมัดจำ	0.53	0.53
ภาษีซื้อรอเครดิต	35.10	164.57
ลูกหนี้กรมสรรพากร	13.05	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	0.41	0.09
รวม	73.84	184.60

11. สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2564	2563
เงินฝากธนาคารประเภทประจำเงิน 3 เดือน		
- มีภาระผูกพัน	0.30	0.30
- ไม่มีภาระผูกพัน	2,702.39	10.32
รวม	2,702.69	10.62

เงินฝากธนาคารประเภทประจำเงิน 3 เดือน มีภาระผูกพัน จำนวน 0.30 ล้านบาท กทท. ได้นำไปค้ำประกันการใช้ไฟฟ้า จำนวน 0.30 ล้านบาท ส่วนเงินฝากธนาคารประเภทประจำเงิน 3 เดือน ไม่มีภาระผูกพัน จำนวน 2,702.39 ล้านบาท เป็นของ กทท. จำนวน 10.41 ล้านบาท และกองทุนประกันภัยฯ จำนวน 2,691.98 ล้านบาท

12. ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานยังไม่ถึงกำหนดชำระ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2564	2563
ลูกหนี้เงินกู้ทั่วไป	47.06	69.64
ลูกหนี้เงินกู้เพื่อที่อยู่อาศัย	1.83	2.31
ลูกหนี้เงินกู้เพื่อซื้อรถจักรยานยนต์	0.04	0.06
ลูกหนี้เงินกู้พิเศษ	13.02	14.82
รวม	61.95	86.83
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต	(1.74)	(2.18)
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานยังไม่ถึงกำหนดชำระ	60.21	84.65

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน มีค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะอาจเกิดความเสียหาย เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด จำนวน 1.74 ล้านบาท

13. รายได้ค่าเช่าอเรียกเก็บ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2564	2563
ยอดยกมา	17,012.17	17,091.84
บวก รายได้ตามวิธีเส้นตรง	3,177.60	3,509.11
หัก รายได้ตามสัญญา	(3,287.15)	(3,588.78)
ยอดยกไป	16,902.62	17,012.17

กทท. มีสัญญาที่มีอายุตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป จำนวน 55 สัญญา ประกอบด้วย

	ท่าเรือกรุงเทพ (สัญญา)	ท่าเรือแหลมฉบัง (สัญญา)	รวม
สัญญาเช่าพื้นที่	4	39	43
สัญญาเช่าที่เพื่อประกอบการให้บริการท่าเรือ	-	12	12
รวม	4	51	55

14. อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน		
	ที่ดิน	อาคารและ สิ่งปลูกสร้าง	รวม
ราคาทุน			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563	296.92	13,869.82	14,166.74
หัก จำหน่าย	-	(175.64)	(175.64)
หัก โอนเปลี่ยนประเภท	(0.13)	-	(0.13)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564	296.79	13,694.18	13,990.97
ค่าเสื่อมราคาสะสม			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563	-	8,914.14	8,914.14
บวก ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	344.47	344.47
หัก จำหน่าย	-	(129.69)	(129.69)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564	-	9,128.92	9,128.92
ราคาตามบัญชี - สุทธิ			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563	296.92	4,955.68	5,252.60
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564	296.79	4,565.26	4,862.05

ค่าเสื่อมราคาอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนประจำปี จำนวน 344.47 ล้านบาท เป็นค่าเสื่อมราคาของกลุ่มสินทรัพย์จากการบริจาค จำนวน 16.08 ล้านบาท

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

การทำเรือแห่งประเทศไทย	ยอดตามบัญชี ณ วันที่ 30 กันยายน 2564		
	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน		
	ทุน	ค่าเสื่อมราคาสะสม	ราคาตามบัญชีสุทธิ
ที่ดินที่ กทท. ถือครองไว้เพื่อประโยชน์ จากรายได้ค่าเช่าและการเพิ่มขึ้น ของราคาในอนาคต			
ท่าเรือกรุงเทพ			
ที่ดินเปล่าภายใต้สัญญาเช่าที่ดิน	15,984,868.67	-	15,984,868.67
ท่าเรือแหลมฉบัง			
ที่ดินเปล่าภายใต้สัญญาเช่าที่ดิน	231,819,739.61	-	231,819,739.61
ที่ดินการเคหะ/บ้านพัก	20,168,283.63	-	20,168,283.63
	251,988,023.24	-	251,988,023.24
ที่ดินว่างเปล่า	28,818,347.62	-	28,818,347.62
รวมที่ดิน	296,791,239.53	-	296,791,239.53
กลุ่มอาคารให้เช่าภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน			
ท่าเรือกรุงเทพ			
อาคารพาณิชย์และแฟลตชุมชนฯ	805,906,572.67	(648,399,163.34)	157,507,409.33
อาคารคลังสินค้า	16,200,833.75	(16,198,447.76)	2,385.99
อาคารสำนักงาน	31,545,892.97	(21,571,617.39)	9,974,275.58
	853,653,299.39	(686,169,228.49)	167,484,070.90
ท่าเรือแหลมฉบัง			
สิ่งปลูกสร้างบนพื้นที่ให้เช่า	12,840,526,411.96	(8,442,748,661.39)	4,397,777,750.57
รวมอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	13,694,179,711.35	(9,128,917,889.88)	4,565,261,821.47
รวม	13,990,970,950.88	(9,128,917,889.88)	4,862,053,061.00

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนของ กทท. ประกอบด้วย

ที่ดินที่ กทท. ถือครองไว้เพื่อประโยชน์จากรายได้ค่าเช่าและการเพิ่มขึ้นของราคาในอนาคต จำนวน 4,263.37 ไร่ ตั้งอยู่ที่ท่าเรือกรุงเทพ 676.57 ไร่ และท่าเรือแหลมฉบัง 3,586.80 ไร่ ซึ่งได้ให้บุคคลภายนอกเช่าภายใต้สัญญาเช่าที่ดินทั้งระยะสั้นและระยะยาว ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 ที่ดินให้เช่าดังกล่าวมีมูลค่าตามบัญชี จำนวน 267.97 ล้านบาท และมูลค่ายุติธรรมจำนวน 41,328.61 ล้านบาท ซึ่งประเมินขึ้นโดยอ้างอิงจากราคาประเมินที่ดินของกรมธนารักษ์สำหรับปี 2559 - 2564 กรณี กทท. ส่วน ทลณ. อ้างอิงจากราคาประเมินที่ดินของสำนักงานที่ดินที่ประเมินให้ ทลณ. โดยเฉพาะ สำหรับปี 2559 - 2564

ที่ดินว่างเปล่าที่เป็นกรรมสิทธิ์ของกิจการตั้งอยู่ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน 432 ไร่ ไม่ได้มีไว้เพื่อใช้ในการให้บริการ หรือใช้ในการบริหารงานของกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 ที่ดินว่างเปล่ามีมูลค่าตามบัญชี จำนวน 28.82 ล้านบาท และมีมูลค่ายุติธรรม จำนวน 432.47 ล้านบาท โดยอ้างอิงจากราคาประเมินที่ดินของสำนักงานที่ดินที่ประเมินให้ ทลจ. โดยเฉพาะ สำหรับปี 2559 - 2564

อาคารพาณิชย์และแฟลตชุมชนฯ อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ได้ให้บุคคลภายนอกเช่า ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 มีราคาทุน จำนวน 853.65 ล้านบาท มูลค่าตามบัญชี จำนวน 167.48 ล้านบาท และมีมูลค่ายุติธรรม จำนวน 1,900.00 ล้านบาท ซึ่งประเมินด้วยวิธีต้นทุนทดแทน โดยพิจารณาการเสื่อมราคา จากการเสื่อมทางกายภาพ การเสื่อมราคาของประโยชน์ใช้สอยและการเสื่อมราคาเนื่องจากปัจจัยภายนอก

กลุ่มสินทรัพย์ประเภทสิ่งปลูกสร้างภายใต้สัญญาเช่าประกอบการทำเทียบเรือจำนวน 13 ท่า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ได้ให้บริษัทเอกชนเช่าประกอบการและบริหารงานท่าเทียบเรือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 มีราคาทุน จำนวน 12,840.53 ล้านบาท มีมูลค่าตามบัญชี จำนวน 4,397.78 ล้านบาท และมีมูลค่ายุติธรรม จำนวน 55,916.15 ล้านบาท ซึ่งประเมินขึ้นโดยกิจการด้วยวิธี รายได้ (Income Method, DCF Technique)

จำนวนเงินที่เกี่ยวข้องกับอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนที่ได้รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ได้แก่

	หน่วย : ล้านบาท	
	2564	2563
รายได้ค่าเช่าที่ดิน อาคารและคลังสินค้า	1,489.58	1,491.37
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานโดยตรงที่เกิดจากอสังหาริมทรัพย์		
เพื่อการลงทุนซึ่งก่อให้เกิดรายได้ค่าเช่าสำหรับปี	344.47	345.10

ณ 30 กันยายน 2564 กทท. มีอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม แยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท		
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน			
ที่ดิน - ที่ กทท. ถือเพื่อประโยชน์จากรายได้ค่าเช่า	41,328.61		
- ที่ดินว่างเปล่า ทลจ.	432.47		
อาคารพาณิชย์และแฟลตชุมชนฯ อาคารสำนักงานและอาคารคลังสินค้า กทท.		1,900.00	
กลุ่มสินทรัพย์ประเภทสิ่งปลูกสร้างภายใต้สัญญาเช่าประกอบการ			
ท่าเทียบเรือ จำนวน 13 ท่า ณ ทลจ.			55,916.15

15. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ที่ดิน	สิ่ง ปลูกสร้าง	สินทรัพย์ ลอยน้ำ	เครื่องมือ ยกขนสินค้า	สินทรัพย์อื่น			รวม
					การ ท่าเรือฯ	กองทุน สงเคราะห์ฯ	กองทุน ประกันภัยฯ	
ราคาทุน								
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563	73.58	9,219.13	7,911.08	10,788.85	4,477.52	0.06	0.04	32,470.26
ซื้อ	-	0.28	-	1.47	17.95	-	-	19.70
โอนมาจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง และติดตั้ง	-	844.70	80.79	49.08	295.78	-	-	1,270.35
โอนมาจากกองสงฆ์ทรัพย์สิน เพื่อการลงทุน	0.13	-	-	-	-	-	-	0.13
จำหน่าย	-	(1.95)	(65.13)	(149.60)	(69.60)	-	-	(286.28)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564	73.71	10,062.16	7,926.74	10,689.80	4,721.65	0.06	0.04	33,474.16
ค่าเสื่อมราคาสะสม								
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563	-	4,904.00	4,026.40	7,914.36	3,474.92	0.06	0.04	20,319.78
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	315.30	300.72	448.37	216.59	-	-	1,280.98
จำหน่าย	-	(1.72)	(65.13)	(149.60)	(69.38)	-	-	(285.83)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564	-	5,217.58	4,261.99	8,213.13	3,622.13	0.06	0.04	21,314.93
ค่าเผื่อการด้อยค่า								
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563	-	-	-	-	0.02	-	-	0.02
ค่าเผื่อการด้อยค่าสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564	-	-	-	-	0.02	-	-	0.02
ราคาตามบัญชี - สุทธิ								
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563	73.58	4,315.13	3,884.68	2,874.49	1,002.58	-	-	12,150.46
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564	73.71	4,844.58	3,664.75	2,476.67	1,099.50	-	-	12,159.21

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 กทท. มีค่าเสื่อมราคาประจำปี จำนวน 1,280.98 ล้านบาท เป็นค่าเสื่อมราคาของกลุ่มสินทรัพย์จากการบริจาค จำนวน 7.88 ล้านบาท

16. สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2564			2563	
	ยอดยกมา	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอดยกไป	รวม
งานระหว่างก่อสร้าง	1,375.37	479.05	(994.44)	859.98	1,375.37
สินทรัพย์ระหว่างสั่งซื้อ	133.45	270.51	(245.66)	158.30	133.45
งานซ่อมบำรุงระหว่างดำเนินการ	2.44	101.07	(85.28)	18.23	2.44
รวม	1,511.26	850.63	(1,325.38)	1,036.51	1,511.26

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 กทท. มีงานที่เพิ่มขึ้น จำนวน 850.63 ล้านบาท

17. สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตต์จ่าย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2564	2563
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตต์จ่าย	333.50	333.50
หัก ดัดจ่ายระหว่างปี	0.28	-
รวม	333.22	333.50

สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตต์จ่ายเป็นโครงการที่ กทท. ดำเนินการเพื่อพัฒนาเคหะชุมชนคลองเตยร่วมกับการเคหะแห่งชาติ มีวัตถุประสงค์ในการรื้อย้ายชุมชนแออัดออกจากที่ดินของ กทท. จำนวน 4,200 ครอบครัวยุคและชุมชนแออัดบริเวณลือก 7-12 จำนวน 600 หน่วย เพื่อพัฒนาพื้นที่สำหรับใช้ในกิจการของ กทท. ประกอบด้วยการก่อสร้างอาคารแฟลตในที่ดินของ กทท. จำนวน 1,680 หน่วย ซึ่ง กทท. ได้สร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วและการจัดหาที่ดินแปลงโล่งนอกเขต กทท. โดยการจัดซื้อที่ดินบริเวณซอยวัชรพลและบริเวณหนองจอก ซึ่งจะตัดเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อชุมชนย้ายไปอยู่อาศัยและโอนกรรมสิทธิ์แล้ว ระหว่างปี 2564 มีการโอนโอนที่ดินแปลงซอยวัชรพล จำนวน 4 รายการ เนื้อที่ 78 ตารางวา ราคาตารางวาละ 3,533.69 บาท เป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 275,627.83 บาท

ดังนั้นในงวดบัญชีปี 2564 มีที่ดินซอยวัชรพลที่ยังไม่ได้โอนกรรมสิทธิ์ เนื้อที่รวม 24-3-47.70 ไร่ คิดเป็น 9,947.70 ตารางวา มูลค่าที่ดิน 35.15 ล้านบาท และที่ดินบริเวณหนองจอก จำนวน 214 ไร่ แบ่งเป็น 2,140 แปลง มูลค่าที่ดิน 298.07 ล้านบาท ยังไม่มีการรื้อย้ายและการโอนกรรมสิทธิ์ให้กับชาวชุมชนแต่อย่างใด

18. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	โครงการพัฒนาระบบบัญชีและ ระบบวางแผนทรัพยากรบุคคล	ลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์ โปรแกรมสำเร็จรูปอื่นๆ	รวม
ราคาทุน			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563	82.98	629.68	712.66
ซื้อ	-	0.08	0.08
โอนมาจากสินทรัพย์ระหว่าง ก่อสร้างและติดตั้ง	-	55.03	55.03
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564	82.98	684.79	767.77
ค่าเสื่อมราคาสะสม			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563	82.98	452.67	535.65
ค่าตัดจำหน่าย	-	43.89	43.89
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564	82.98	496.56	579.54
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563	-	177.01	177.01
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564	-	188.23	188.23

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 กทท. มีค่าตัดจำหน่าย จำนวน 43.89 ล้านบาท เป็นค่าตัดจำหน่ายของ
กลุ่มสินทรัพย์จากการบริจาค จำนวน 0.66 ล้านบาท

19. สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	หมายเหตุ	2564	2563
เงินจ่ายล่วงหน้าค่าที่ดิน	33	2,660.49	2,660.49
เงินจ่ายล่วงหน้าอื่นๆ		2,069.12	2,104.32
อื่นๆ		9.35	9.35
รวม		4,738.96	4,774.16

20. เจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2564	2563
ค่าแรง และค่าล่วงเวลาค้างจ่าย	32.53	181.70
โบนัสกรรมการและพนักงานค้างจ่าย	614.94	591.74
เงินบำนาญและเงินบำเหน็จตกทอดค้างจ่าย	13.42	4.94
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	86.80	87.98
ค่าเช่าที่ดิน อาคารและคลังสินค้า	22.83	25.58
ค่าตอบแทนจากการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ (Fixed Fee)		
และประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee)	466.83	449.27
ค่าผ่านทางอัตโนมัติ	0.04	0.04
อื่นๆ	-	3.45
รวม	1,237.39	1,344.70

21. รายได้แผ่นดินค้างนำส่งคลัง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2564	2563
รายได้แผ่นดินค้างนำส่งคลัง		
ณ วันต้นปี	2,091.74	4,015.65
บวก สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง		
- จากกำไรสุทธิประจำปี	4,475.00	4,045.28
- ตั้งเพิ่มเติมจากปี 2562	-	4.35
- ตั้งเพิ่มเติมจากปี 2563	-	256.46
รวม	6,566.74	8,321.74
หัก นำส่งกระทรวงการคลัง	(4,183.49)	(6,230.00)
ณ วันที่ 30 กันยายน	2,383.25	2,091.74

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 กทท. ได้สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลังจากกำไรสุทธิประจำปีในอัตราร้อยละ 65 ของกำไรสุทธิก่อนค่าใช้จ่ายสำรองโบนัสเป็นจำนวน 4,475.00 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2564 กทท. ได้นำส่งรายได้แผ่นดินงวดที่ 1 ประจำปี 2564 จำนวน 1,973.49 ล้านบาท และวันที่ 24 สิงหาคม 2564 ได้นำส่งรายได้แผ่นดิน งวดที่ 2 ประจำปี 2564 จำนวน 2,210.00 ล้านบาท

22. หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2564	2563
เจ้าหนี้กรมสรรพากร	-	63.71
เงินมัดจำและเงินประกัน	325.05	306.76
เงินฝากเพื่อถอนคืน	14.70	13.16
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	5.93	5.06
ภาษีขายรอการชำระ	47.06	39.21
ภาษีเงินได้นิติบุคคลหัก ณ ที่จ่าย	1.59	20.77
เจ้าหนี้บริษัทผู้ประกอบการท่าเรือ	1.61	-
เช็คจ่ายระหว่างทาง	4.50	53.67
เงินรับฝากค่าภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	7.01	8.05
หนี้สินหมุนเวียนอื่นๆ	3.28	1.56
รวม	410.73	511.95

23. รายได้สินทรัพย์รับบริจาคการรับรู้ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2564	2563
ยอดยกมา	169.79	193.17
หัก รับรู้เป็นรายได้	(23.35)	(23.38)
ยอดคงเหลือ	146.44	169.79

24. เงินสะสมและดอกเบี๋ยเงินสะสมค้างจ่าย ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	2564		2563
	เงินสะสม ค้างจ่าย	ดอกเบี๋ยเงินสะสม ค้างจ่าย	รวม
ยอดยกมา	155.69	260.43	416.12
บวก เพิ่มระหว่างปี	11.75	32.29	44.04
รวม	167.44	292.72	460.16
หัก จ่ายระหว่างปี	(34.13)	(61.27)	(95.40)
ยอดคงเหลือ	133.31	231.45	364.76

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 เงินสะสมและดอกเบี๋ยเงินสะสมค้างจ่าย จำนวน 364.76 ล้านบาท กทท. จ่ายให้เมื่อพนักงานออกจากงานหรือพ้นสภาพการเป็นพนักงาน

25. การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

จำนวนที่รับรู้ในงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 และ 2563 มีดังต่อไปนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2564	2563
1. ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน		
โครงการวันหยุดพักผ่อนประจำปีสะสม	49.34	47.24
2. ผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน		
การผูกพันโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน		
โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	1,387.92	1,459.39
โครงการกองทุนสงเคราะห์	10,295.06	10,943.61
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	4,363.22	4,315.66
รวม การผูกพันโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน	16,046.20	16,718.66
การผูกพันโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น		
โครงการผลตอบแทนการทำงานระยะยาว	10.90	9.56
โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	57.19	53.56
รวม การผูกพันโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	68.09	63.12
รวม การผูกพันโครงการผลประโยชน์พนักงาน	16,163.63	16,829.02
การผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน แสดงดังต่อไปนี้		
มูลค่าปัจจุบันของการผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	16,114.29	16,781.78

การเปลี่ยนแปลงของการผูกพันผลประโยชน์ของพนักงาน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 และ 2563 มีดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2564	2563
การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ เริ่มต้นปี 1 ต.ค.	16,829.02	17,202.78
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	350.11	246.71
ต้นทุนดอกเบี้ย	440.63	446.75
ต้นทุนบริการในอดีต	-	105.87
รายจ่ายที่เกิดขึ้นจริง	(1,456.13)	(1,173.09)
การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันสิ้นปี 30 ก.ย.	16,163.63	16,829.02

ค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 และ 2563 มีดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2564	2563
โครงการวันลาหยุดพักผ่อนประจำปีสะสม	6.99	6.52
โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	105.49	99.99
โครงการกองทุนสงเคราะห์	253.03	482.80
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	236.03	202.13
โครงการตอบแทนการทำงานระยะยาว	1.81	2.13
โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	5.67	5.76
โครงการผลตอบแทนพิเศษก่อนเกษียณอายุ	181.72	-
รวม ค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	790.74	799.33

ข้อสมมติฐานหลักในการประมาณการตามหลักการคณิตศาสตร์ประกันภัยมีดังนี้

	2564	2563
	ร้อยละ	ร้อยละ
อัตราคิดลด		
โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	2.03	2.03
โครงการกองทุนสงเคราะห์	2.40 และ 3.40	2.40 และ 3.40
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	2.40 และ 3.40	2.40 และ 3.40
โครงการผลตอบแทนการทำงานระยะยาว	2.03	2.03
โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	2.03 และ 2.40	2.03 และ 2.40
อัตราการเพิ่มขึ้นของเงินเดือนในอนาคต (เฉลี่ย)	7.12	7.12
แนวโน้มทองคำ	3.85	3.85
อัตราการเติบโตของค่ารักษาพยาบาล	8.00	8.00
อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน		
อายุ 0-20 ปี	-	-
อายุ 21-30 ปี	1.30	1.30
อายุ 31-40 ปี	1.05	1.05
อายุ 41-50 ปี	0.30	0.30
อายุ 51-60 ปี	-	-

ข้อสมมติฐานที่เกี่ยวกับการมรณะ อ้างอิงตามตารางมรณะ พ.ศ. 2560 ซึ่งเป็นข้อมูลทางสถิติที่เผยแพร่ทั่วไป ตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของข้อสมมติหลักในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

	การเปลี่ยนแปลง		ผลกระทบต่อภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์พนักงาน			
			การเพิ่มขึ้นของ		การลดลงของ	
	ข้อสมมติ		ข้อสมมติ		ข้อสมมติ	
	2564	2563	2564	2563	2564	2563
	ร้อยละ	ร้อยละ	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท
อัตราภาระของผู้ได้รับผลประโยชน์	20	20	(2.78)	(2.58)	3.35	3.11
อัตราภาระ	20	20	(1,426.78)	(1,378.75)	1,890.75	1,827.20
อัตราหมุนเวียนพนักงาน	1	1	(562.68)	(522.83)	48.92	42.77
อัตราภาระจากการทำงาน	0.0001	0.0001	19.17	16.78	(19.34)	(16.93)
อัตราคิดลด	1	1	(1,621.43)	(1,683.67)	1,955.33	2,035.29
อัตราขึ้นเงินเดือน	1	1	410.94	381.04	(585.25)	(543.79)
อัตราแนวโน้มค่ารักษาพยาบาล	1	1	790.69	756.72	(646.63)	(616.92)
อัตราแนวโน้มราคาทอง	1	1	1.19	1.02	(1.01)	(0.86)

26. ประมาณการหนี้สิน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	การฟ้องร้อง	การฟ้องร้อง	รวม
	คดีค่าล่วงเวลา	คดีอื่นๆ	
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563	20.08	27.36	47.44
ประมาณการหนี้สินเพิ่ม	0.77	5.92	6.69
ประมาณการหนี้สินลดลง	(20.28)	(1.88)	(22.16)
จ่ายชำระประมาณการหนี้สิน	(0.57)	(6.44)	(7.01)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564	-	24.96	24.96

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 กทท. ได้รับรู้ประมาณการหนี้สินจากการถูกฟ้องร้องดำเนินคดีอื่นๆ จำนวน 2 คดี จำนวนเงิน 24.96 ล้านบาท

ประมาณการหนี้สินเพิ่มขึ้น จำนวนเงิน 6.69 ล้านบาท เกิดจากการบันทึกบัญชี ดังนี้

- ดอกเบี้ยตามคำพิพากษาศาล จำนวนรวม 49 คดี จำนวนเงิน 2.03 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นคดีค่าล่วงเวลาจำนวน 47 คดี จำนวนเงิน 0.77 ล้านบาท คดีอื่นๆ จำนวน 2 คดี จำนวนเงิน 1.26 ล้านบาท

- หนี้สินตามที่ตกลงประนีประนอมยอมความกันได้ของคดีอื่นๆ จำนวน 2 คดี จำนวนเงิน 2.07 ล้านบาท

- หนี้สินตามคำพิพากษาศาลของคดีอื่นๆ เพิ่มจำนวน 1 คดี จำนวนเงิน 2.59 ล้านบาท

ประมาณการหนี้สินลดลง จำนวนเงิน 22.16 ล้านบาท เกิดจากการบันทึกบัญชี ดังนี้

- กลับประมาณการหนี้สิน จำนวนรวม 48 คดี จำนวนเงิน 22.16 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นคดีค่าล่วงเวลา 47 คดี จำนวนเงิน 20.28 ล้านบาท และคดีอื่นๆ 1 คดี จำนวนเงิน 1.88 ล้านบาท

จ่ายชำระประมาณการหนี้สิน จำนวนคดีรวม 5 คดี จำนวนเงิน 7.01 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นคดีค่าล่วงเวลาจำนวน 1 คดี จำนวนเงิน 0.57 ล้านบาท และคดีอื่นๆ จำนวน 4 คดี จำนวนเงิน 6.44 ล้านบาท

27. ทุน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2564	2563
<u>ทุนทำเรือกรุงเทพ</u>		
ทุนประเดิม	97.18	97.18
ทุนดำเนินการทำเรือพาณิชย์สัตว์หีบ	117.22	117.22
ทุนพัฒนาเศรษฐกิจ	9.79	9.79
เงินกู้และดอกเบี้ยที่รัฐบาลจ่ายแทน	82.08	82.08
ทุนดำเนินการหน่วยบำรุงรักษาร่องน้ำสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา	3.24	3.24
	309.51	309.51
<u>ทุนทำเรือแหลมฉบัง</u>		
ทุนจากงบประมาณแผ่นดิน	6,688.23	6,688.23
ทุนจากการงดนำเงินส่งคลังเพื่อจำนวนเงินบาทสมทบเงินกู้	40.00	40.00
ทุนได้รับจัดสรรจากเงินกู้เพื่อการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจงวดที่ 2 (SAL2)	96.74	96.74
ทุนจากการรับโอนสินทรัพย์จากท่าเรือพาณิชย์สัตว์หีบ	100.07	100.07
	6,925.04	6,925.04
รวม	7,234.55	7,234.55

28. กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน ประกอบด้วย

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 และ 2563 สินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2564	2563
สินทรัพย์		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	280.15	282.18
รายการระหว่างกัน - ลูกหนี้ กทท. ภาระผูกพัน	10,339.12	11,002.87
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	0.52	0.24
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์ไม่ถึงกำหนดชำระ	60.21	84.65
รวม	10,680.00	11,369.94
หนี้สิน		
เจ้าหนี้สรรพากร	-	1.41
เจ้าหนี้อื่น	13.42	6.76
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	6.75	2.04
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	10,295.06	10,943.61
เงินสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสมค้างจ่าย	364.77	416.12
รวม	10,680.00	11,369.94

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 และ 2563 รายได้และค่าใช้จ่ายกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2564	2563
รายได้		
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร	0.46	0.58
ดอกเบี้ยเงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	9.63	11.48
รายได้เบ็ดเตล็ด	0.02	1.54
รวม	10.11	13.60
ค่าใช้จ่าย		
ดอกเบี้ยเงินสะสม	32.30	33.78
หนี้สงสัยจะสูญของ กสพ.	(0.44)	-
รวม	31.86	33.78

29. กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง ประกอบด้วย

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 และ 2563 สินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2564	2563
สินทรัพย์		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	6.50	2,681.53
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	2,691.98	-
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคารค้างรับ	1.81	2.29
รวม	2,700.29	2,683.82
หนี้สินและกองทุน		
กองทุน	2,683.82	2,644.88
จัดสรรระหว่างปี	16.47	38.94
รวม	2,700.29	2,683.82

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 และ 2563 รายได้และค่าใช้จ่ายกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2564	2563
รายได้		
รายได้ดอกเบี้ย	20.15	42.36
รวม	20.15	42.36
ค่าใช้จ่าย		
ค่าสินไหมทดแทน	3.68	3.43
รวม	3.68	3.43

กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง (ปก.) จัดตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2528 โดยอาศัยอำนาจในมาตรา 29 (1) แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เป็นกองทุนที่รับประกันภัยทรัพย์สินของ กทท. เสมือนหนึ่งทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัย กทท. จะจัดสรรกำไรสุทธิที่ได้จากผลการดำเนินงานในแต่ละปีเข้ากองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง

30. รายได้อื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2564	2563
รายได้ค่าปรับผิดสัญญา	29.67	59.71
รายได้สินทรัพย์รับบริจาค	25.62	23.38
รายได้เบ็ดเตล็ด	122.90	50.27
อื่นๆ	18.24	4.26
รวม	196.43	137.62

31. ค่าตอบแทนผู้บริหาร

ผู้บริหาร หมายถึง ผู้บริหารที่เป็นพนักงานตั้งแต่ระดับผู้ช่วยผู้อำนวยการ กทท. หรือเทียบเท่าขึ้นไป รวมถึง ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี และคณะกรรมการ กทท. รวม 26 ราย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2564	2563
ค่าตอบแทนผู้บริหาร		
ผลประโยชน์ระยะสั้น	45.99	41.06
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	4.62	-
รวม	50.61	41.06

32. ค่าใช้จ่ายอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2564	2563
ค่าใช้จ่ายเดินทาง - ภายในประเทศ	3.43	8.70
ค่าใช้จ่ายเดินทาง - ต่างประเทศ	0.03	5.41
ค่าอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้	3.32	3.28
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบคอมพิวเตอร์	19.09	20.04
ค่าใช้จ่ายพัสดุคุมจำนวน	8.28	18.68
ค่าจัดพิมพ์หนังสือ	0.62	0.87
ค่าใช้จ่ายในการวิจัยและพัฒนาสิ่งแวดลอม	29.88	5.78
ค่าเช่าเครื่องและค่าถ่ายเอกสาร	1.32	1.59
ค่าสอบบัญชี	6.50	2.00
ค่าบริการเรือรับ - ส่งเจ้าพนักงานนำร่องในบริเวณ ทลฉ.	29.09	28.51
ค่าใช้จ่ายการกีฬาของพนักงาน	5.46	18.71
ค่าเช่ารถอื่นๆ	12.51	24.48
ค่าธรรมเนียม	3.95	4.59

	หน่วย : ล้านบาท	
	2564	2563
ค่าเบี้ยประกันภัย	4.35	4.59
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนตัดจ่าย	0.28	-
ค่ารับรอง	10.84	9.73
ค่าบำรุงสมาคมและเงินอุดหนุน	42.19	18.50
เงินบริจาค	67.18	40.01
ค่าใช้จ่ายสถานการณ์ฉุกเฉิน - น้ำท่วม, ไฟไหม้ ฯลฯ	6.11	6.26
ผลขาดทุนด้านเครดิตลูกหนี้ (กลับรายการ)	(15.34)	3.71
ผลขาดทุนด้านเครดิตรายได้ค่าเช่ารถเรียกเก็บ	34.37	-
เงินชดเชยค่าเสียหาย (กลับรายการ)	(17.47)	34.64
ค่าภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	17.38	11.86
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	1.70	1.55
ค่าใช้จ่ายพัสดุเสื่อมสภาพ	15.28	4.45
อื่นๆ	36.53	18.19
รวม	326.88	296.13

33. การผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ประกอบด้วย

การผูกพัน

1) ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 กทท. มีภาระค้ำประกันการใช้ไฟฟ้า โดยใช้บัญชีเงินฝากธนาคารกรุงไทยประเภทฝากประจำ 12 เดือน จำนวน 0.30 ล้านบาท

2) คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2528 อนุมัติให้กรมธนารักษ์อนุญาตให้ กทท. ใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุ แปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ได้ก่อนพร้อมทั้งให้ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพที่ดินราชพัสดุ และขายให้แก่ กทท. ในราคาผ่อนปรน กรมธนารักษ์จึงอนุญาตให้กระทรวงคมนาคมใช้ที่ดินราชพัสดุแปลงดังกล่าว เนื้อที่ประมาณ 1,910-0-09 ไร่ เพื่อประโยชน์ในการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง เป็นการชั่วคราวในระหว่างที่การดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกา ถอนสภาพ และขายให้ กทท. ในราคาผ่อนปรนไม่แล้วเสร็จ

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

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

กระทรวงการคลังเห็นชอบให้ขายที่ดินราชพัสดุแปลงดังกล่าว โดยกำหนดราคาขายที่ดินทั้งแปลง เนื้อที่ 1,941-2-15 ไร่ ในราคาไร่ละ 1.83 ล้านบาท หากคิดตามส่วนที่ได้ดำเนินการถอนสภาพฯ เนื้อที่ 1,456-0-83 ไร่ คิดเป็นเงินจำนวน 2,660.49 ล้านบาท โดยให้ กทท. ผ่อนชำระเงิน 4 งวดๆ ละ 665.12 ล้านบาท ภายในระยะเวลา 4 ปี และเมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2562 กทท. ได้ชำระเงินงวดสุดท้ายให้แก่กระทรวงการคลังเรียบร้อยแล้ว

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

1) กรมธนารักษ์โดยสำนักกฎหมายประสานกับ กทท. ตรวจสอบและติดตามว่าในพื้นที่ที่ยังไม่มีการถอนสภาพ เนื้อที่ 485-1-32 ไร่ มีการฟ้องเป็นคดีจำนวนกี่คดี อยู่ในการพิจารณาของศาลแพ่งหรือศาลปกครอง มีจำนวนกี่ราย และหากกระทรวงการคลังจะดำเนินการถอนสภาพการเป็นที่ราชพัสดุในพื้นที่ดังกล่าวระหว่างที่คดียังไม่ถึงที่สุด จะกระทำหรือไม่ หากกระทำได้จะมีผลต่อคดีหรือไม่ อย่างไร

2) ให้กรมธนารักษ์หรือกรมที่ดิน กรณีพื้นที่ที่ถอนสภาพ เนื้อที่ 1,456-0-83 ไร่ ซึ่งได้มีการโอนกรรมสิทธิ์ที่ราชพัสดุแปลงดังกล่าวตามกฎหมายที่ราชพัสดุแล้ว และ กทท. เข้าใช้ประโยชน์เต็มพื้นที่แล้วมาตั้งแต่ พ.ศ. 2528 จะถือว่ากระทรวงการคลังได้ส่งมอบสิทธิการครอบครองหรือกรรมสิทธิ์ในที่ดินให้ กทท. ตามกฎหมายแล้วหรือไม่ เนื่องจากที่ดินราชพัสดุแปลงดังกล่าวไม่มีเอกสารสิทธิตามกฎหมายที่ดิน จึงไม่สามารถดำเนินการจดทะเบียนเปลี่ยนนามผู้ถือสิทธิหรือกรรมสิทธิ์ในที่ดินตามประมวลกฎหมายที่ดินได้

3) กำหนดแนวทางในการดำเนินการพื้นที่ที่ถอนสภาพแล้ว แต่ยังไม่สามารถออกโฉนดที่ดินได้ และอยู่ระหว่างการพิจารณาคดีของศาล ต้องรอดคดีถึงที่สุดก่อน

สำหรับที่ดินราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 เนื้อที่ 485-1-32 ไร่ ที่ยังไม่ดำเนินการถอนสภาพฯ กรมธนารักษ์จะดำเนินการขออนุญาตหนังสือสำหรับที่หลวง (น.ส.ล.) ต่อกรมที่ดินก่อน และเมื่อได้ น.ส.ล. แล้ว กรมธนารักษ์จะไปดำเนินการถอนสภาพการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่ใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะ เพื่อขายให้แก่ กทท. ต่อไป โดยในระหว่างที่การดำเนินการดังกล่าวยังไม่แล้วเสร็จ กรมธนารักษ์จะเรียกเก็บค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์กับ กทท. นับแต่วันที่ กทท. เข้าใช้ประโยชน์ปี 2531 ก่อน และจะดำเนินการขออนุญาตโฉนดที่ดินให้เสร็จสิ้นโดยเร็วเพื่อจะได้ดำเนินการโอนกรรมสิทธิ์ให้กับ กทท. ให้เสร็จสิ้นตามมติคณะรัฐมนตรีต่อไป

ต่อมา เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2563 กทท. ได้มีหนังสือที่ กทท. 6025/2924 ขอทราบความคืบหน้า กรณีกรมธนารักษ์หรือกรมที่ดิน ประเด็นการโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี เนื้อที่ 1,456-0-83 ไร่ แต่ยังไม่ได้รับการตอบกลับจากกรมธนารักษ์ และเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 คณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท. จึงมีมติให้ ทลจ.หารือกับกรมธนารักษ์เพื่อติดตามความคืบหน้าการโอนที่ดินดังกล่าว

หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 กทท. มีคดีที่ถูกฟ้องร้องดำเนินคดีรวมทั้งสิ้น จำนวน 636 คดี มูลค่ารวม 19,449.79 ล้านบาท มีรายละเอียดดังนี้

1) กทท. ถูกฟ้องร้องดำเนินคดี จำนวน 635 คดี มูลค่ารวม 2,129.05 ล้านบาท ประกอบด้วย

1) คดีทั่วไป จำนวน 15 คดี โดยโจทก์ฟ้องร้องให้ กทท. ชดเชยค่าเสียหายรวมเป็นเงินประมาณ 764.87 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) เรื่องอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล คดียังไม่ถึงที่สุด และ กทท. ได้บันทึกประมาณการหนี้สินไว้แล้ว จำนวน 24.96 ล้านบาท

2) คดีเกี่ยวกับค่าล่วงเวลา จำนวน 609 คดี มูลค่ารวม 1,321.93 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) โดยในปี 2548 - 2564 มีพนักงาน กทท. ฟ้อง กทท. ในคดีจ่ายค่าทำงานค่าล่วงเวลา ค่าทำงานในวันหยุด และค่าล่วงเวลาในวันหยุด ไม่ชอบด้วยกฎหมายแรงงาน ปัจจุบันอยู่ระหว่างพิจารณาคดีของศาลแรงงาน

3) คดีเงินชดเชยกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ จำนวน 11 คดี โดยโจทก์ฟ้องร้องให้ กทท. ชดเชยค่าเสียหายรวมเป็นเงินประมาณ 42.25 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) เรื่องอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล และคดียังไม่ถึงที่สุด

2) กทท. มีเรื่องที่คณะอนุญาโตตุลาการ มีคำชี้ขาดให้ กทท. ชดใช้ค่าเสียหาย จำนวน 1 คดี เป็นจำนวนเงิน 1,033.59 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) และต่อมาคู่พิพาทได้ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองให้ กทท. ชดใช้ค่าเสียหายเพิ่มเติมจากที่คณะอนุญาโตตุลาการ มีคำชี้ขาดอีกจำนวน 16,287.15 ล้านบาท รวมเป็นจำนวนเงิน 17,320.74 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) หลังจากทราบผลคำชี้ขาด กทท. ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาคดีของ ศาลปกครอง

34. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์ ซึ่ง กทท. ยังไม่ได้นำมาถือปฏิบัติก่อนวันมีผลบังคับใช้

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2564

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ปรับปรุง ในปี 2563 ซึ่ง กทท. จะต้องถือปฏิบัติตามการปรับปรุงต่างๆ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป การปรับปรุงดังกล่าวเนื่องมาจากหลักการสำคัญดังต่อไปนี้

การปรับปรุงการอ้างอิงกรอบแนวคิดในมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน	เรื่อง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1	การนำเสนองบการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8	นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีและข้อผิดพลาด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34	การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37	ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2	การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3	การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6	การสำรวจและการประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12	ข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 19	การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20	ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 22	รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศและสิ่งตอบแทนจ่ายล่วงหน้า

ค่านิยมของควมมีสาระสำคัญ

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เรื่อง

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1

การนำเสนองบการเงิน

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8

นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีและข้อผิดพลาด

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10

เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34

การรายงานทางการเงินระหว่างกาล

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37

ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3

การรวมธุรกิจ

การปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เรื่อง

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7

การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9

เครื่องมือทางการเงิน

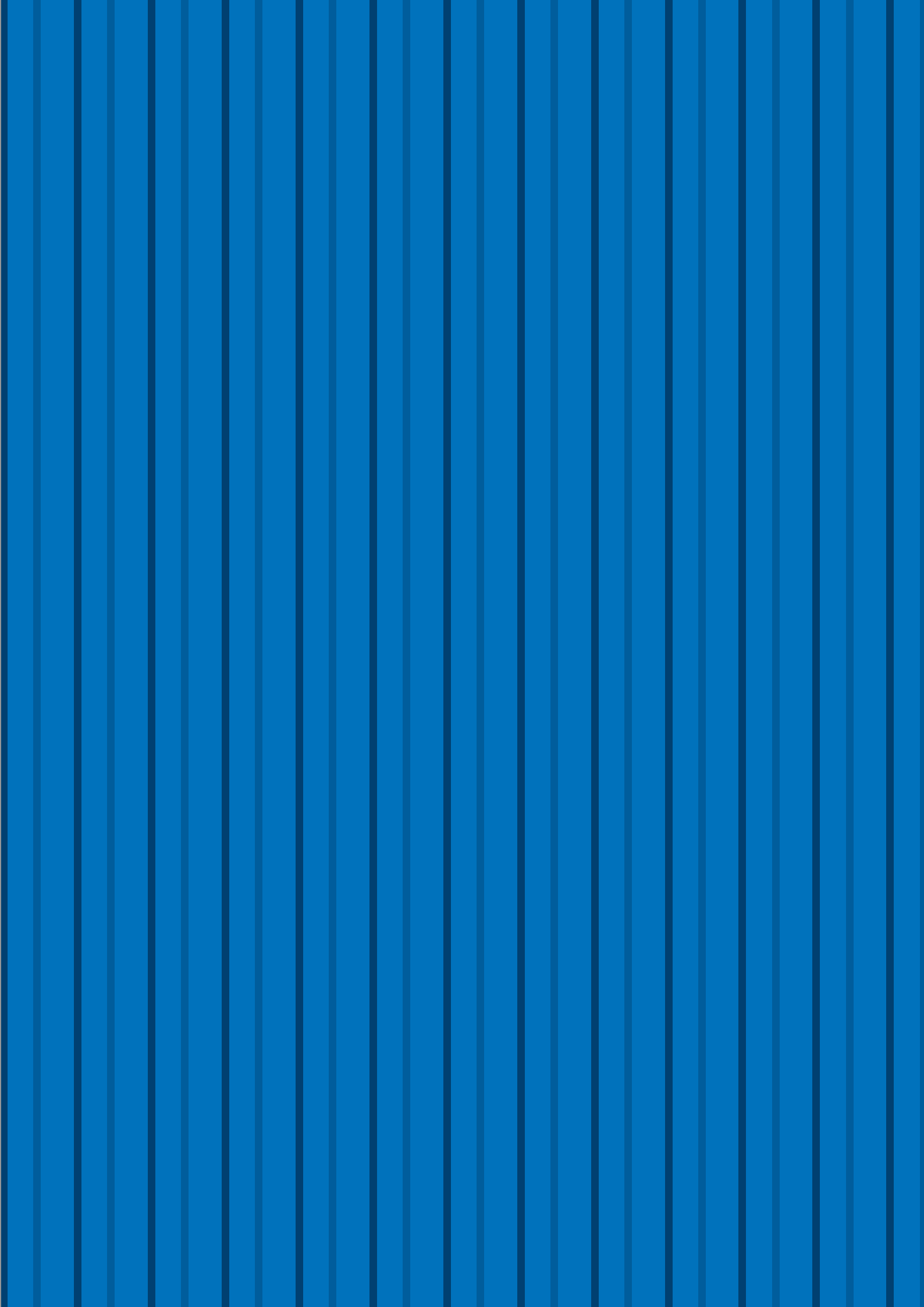
มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงบางฉบับ ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชี และมาตรฐานการรายงานทางการเงินบางฉบับมีการให้ข้อผ่อนปรนในทางปฏิบัติหรือข้อยกเว้นชั่วคราวกับผู้ใช้งมาตรฐาน

ปัจจุบันผู้บริหารของ กทท. อยู่ระหว่างประเมินผลกระทบของการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าว มาถือปฏิบัติ

35. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ ได้รับอนุมัติเมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2564 โดยผู้อำนวยการ กทท. ที่ได้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการ กทท.





การท่าเรือแห่งประเทศไทย

444 ถนนท่าเรือ คลองเตย กรุงเทพฯ 10110

โทรศัพท์ : 0 2269 3000

แฟกซ์ : 0 2672 7156



www.port.co.th