

GLOBAL GATEWAY

ADVANCING TOWARD A GREEN PORT



GLOBAL EXCELLENCE

มุ่งสู่ท่าเรือระดับโลก

การมุ่งพัฒนาเป็นท่าเรือระดับโลก ด้วยมาตรฐานสากล นวัตกรรม
และบริการที่เป็นเลิศในระดับภูมิภาค



ส่วนที่
01

สารจากผู้บริหาร

- 11 สารประธานกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 13 สารผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 15 นโยบายคณะกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทย
ปีงบประมาณ 2568

ส่วนที่
02

คณะผู้บริหารและบทบาทหน้าที่

- 17 คณะกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทย
ปีงบประมาณ 2567
- 29 บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ
ของคณะกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 35 นโยบายการจ่ายค่าตอบแทนและการประชุมของคณะกรรมการ
ท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 37 ผู้บริหารระดับสูงท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 47 นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง

SMART PORT

เทคโนโลยีล้ำสมัย

การนำเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมล้ำสมัย มาบริหารจัดการท่าเรือ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ความรวดเร็ว และความแม่นยำในการให้บริการ



ส่วนที่ 03

ประวัติและการพัฒนาองค์กร

- 49 ประวัติของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 53 โครงสร้างองค์กร
- 55 บัญชีแสดงยอดอัตราค่าจ้างของพนักงาน
- การท่าเรือแห่งประเทศไทย ประจำปีเดือนกันยายน 2567
- 57 ผลการดำเนินงานของโครงการ/แผนงาน/กิจกรรม ที่สำคัญ
- 60 โครงสร้างเงินทุน
- 61 การบริหารการเงิน
- 62 การบริหารสินทรัพย์
- 63 การบริหารและพัฒนากฎหมายบุคคล และธำรงรักษาบุคลากร
- 71 การมุ่งเน้นด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า
- 76 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร
- 79 ท่าเรือกรุงเทพ
- 85 ท่าเรือแหลมฉบัง
- 93 ท่าเรือพาณิชย์ชายฝั่ง
- 97 ท่าเรือชายฝั่งของ
- 99 ท่าเรือระนอง

ส่วนที่ 04

การบริหารการปฏิบัติงาน

- 107 ผลการบริหาร การปฏิบัติงาน การท่าเรือแห่งประเทศไทย ปี 2563-2567
- 109 การวิเคราะห์เศรษฐกิจและอุตสาหกรรมขนส่งทางน้ำ และกิจการท่าเรือ
- 113 รายงานวิเคราะห์ผลการดำเนินงานและฐานะการเงิน
- 115 บัญชีเชิงสังคม
- 116 ความร่วมมือระหว่างประเทศของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 129 ประสิทธิภาพกิจกรรมในรอบปี

GREEN PORT

การคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม

การพัฒนาท่าเรือที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม

ลดการปล่อยคาร์บอน ใช้พลังงานสะอาด

และส่งเสริมความยั่งยืนทางนิเวศอย่างครบวงจร



ส่วนที่ 05

การกำกับดูแลองค์กร

- 141 นโยบายการกำกับดูแลที่ดี
- 142 การดำเนินงานด้านการกำกับดูแลที่ดี
- 147 การตรวจสอบภายใน
- 149 รายงานผลการดำเนินงาน
- คณะกรรมการตรวจสอบ
- ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- ประจำปีงบประมาณ 2567
- 152 การบริหารจัดการความเสี่ยงและความคุ้มค่า
- 157 นโยบายและผลการจัดการรายการที่เกี่ยวข้องกัน
- 159 การดำเนินงานตามพระราชบัญญัติ
- ข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540
- 160 นโยบายการจัดซื้อจัดจ้าง
- 162 นโยบายส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์
- และการจัดการนวัตกรรมของการท่าเรือ
- แห่งประเทศไทย
- 163 นโยบายด้านการพัฒนาความยั่งยืน

ส่วนที่ 06

ความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ

- 165 นโยบายสิ่งแวดล้อมการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 166 ผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม
- ที่สำคัญของปีงบประมาณ 2567
- 173 ประมวลภาพกิจกรรมความรับผิดชอบต่อ
- ต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ

ส่วนที่ 07

รายงานของผู้สอบบัญชี

- 181 ประกาศการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 182 รายงานความรับผิดชอบต่อ
- ของคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- ต่อรายงานทางการเงิน
- 183 รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต
- 185 งบแสดงฐานะการเงิน
- 187 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
- 188 งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
- 189 งบกระแสเงินสด
- 191 หมายเหตุประกอบงบการเงิน

ภารกิจ หน้าที่ความรับผิดชอบ

การทำเรือแห่งประเทศไทย หรือ กทท. (Port Authority of Thailand: PAT) เป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งขึ้นโดยพระราชบัญญัติ กทท. พุทธศักราช 2494 เพื่อเป็นหน่วยงานหลักด้านการขนส่งทางน้ำ มีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ ควบคุมการขนถ่ายและบรรทุกสินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบสินค้าให้แก่เจ้าของสินค้า มีบทบาทในการสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า และการเสริมสร้างศักยภาพด้านการแข่งขันของประเทศในเวทีการค้าโลกโดยมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้ง กทท. ตามพระราชบัญญัติ กทท. พุทธศักราช 2494 มาตรา 6 ดังนี้

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

นอกจากนี้ กทท. มีอำนาจหน้าที่ภายใต้ขอบเขตแห่งวัตถุประสงค์ ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 6 และมีอำนาจในการดำเนินงานรวมถึง

- 1) สร้าง ซ่อม จัดหา จำหน่าย เช่า ให้เช่า และดำเนินงานเกี่ยวกับเครื่องใช้บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ
- 2) ซื้อ จัดหา เช่า ให้เช่า ถูกรวมสิทธิ์ ครอบครอง จำหน่าย หรือดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งหาริมทรัพย์ หรืออสังหาริมทรัพย์
- 3) กำหนดอัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือ บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ และออกระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว
- 4) จัดระเบียบว่าด้วยความปลอดภัย การใช้ท่าเรือ บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ
- 5) กู้ยืมเงิน
- 6) ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในอาณาบริเวณ
- 7) ควบคุม ปรับปรุงและให้ความสะดวกและความปลอดภัยแก่กิจการท่าเรือและการเดินเรือภายในอาณาบริเวณ
- 8) กำหนดอัตราค่าภาระต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ
- 9) ออกพันธบัตร หรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน
- 10) จัดตั้งบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประกอบกิจการท่าเรือและกิจการอื่นภายใต้ขอบเขตแห่งวัตถุประสงค์ของ กทท. ทั้งนี้ บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดดังกล่าว จะมีคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่าร้อยละสี่สิบเก้าของทุนจดทะเบียนของบริษัทนั้นไม่ได้
- 11) เข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประโยชน์แก่กิจการของ กทท.



วิสัยทัศน์

มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573

ตำแหน่งเชิงกลยุทธ์ของท่าเรือภายใต้ความรับผิดชอบของการท่าเรือฯ



พันธกิจ

- 01** พัฒนาระบบบริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานในระดับสากล เพื่อสนับสนุนและเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- 02** พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) ที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศและในภูมิภาค
- 03** พัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ในเชิงธุรกิจ เพื่อให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม ได้รับผลตอบแทนในอัตราที่เหมาะสมและสนับสนุนการเติบโตขององค์กร
- 04** พัฒนาสู่องค์กรสมรรถนะสูง เพื่อสนับสนุนการบริการและการดำเนินงานที่เป็นเลิศ
- 05** สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและชุมชนโดยรอบต่อการดำเนินกิจการท่าเรือ และบทบาทความสำคัญในการพัฒนาประเทศ เพื่อสร้างการเติบโตและความเป็นอยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืน

ค่านิยม (CORE VALUE)

S

STANDARD

ดำเนินงานอย่างมีธรรมาภิบาลและมาตรฐานสากล
(ดำเนินงานด้วยความรับผิดชอบต่อและสำนึกในหน้าที่ ด้วยความโปร่งใส
และมีคุณธรรม และปฏิบัติงานได้อย่างมีมาตรฐานสากล)

M

MASTERY

ทำงานอย่างมืออาชีพเทียบเท่าองค์กรสมรรถนะสูง
(ปฏิบัติงานอย่างมีความรู้ความสามารถ ด้วยความทุ่มเทและทำให้ดีที่สุด
เพื่อให้ได้ผลงานที่มีคุณภาพสูง พร้อมทั้งมุ่งพัฒนาตนเองในการพัฒนา
ประสิทธิภาพในการทำงานให้ดียิ่งขึ้นอย่างต่อเนื่อง)

A

AGILITY

พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง ด้วยการสร้างสรรค์นวัตกรรมสิ่งใหม่
(พร้อมปรับเปลี่ยนกระบวนการและวิธีการทำงานตามสภาวะแวดล้อม
ที่เปลี่ยนแปลงไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถคิดริเริ่มสร้างสรรค์
สิ่งใหม่ มาพัฒนาประยุกต์ใช้ในการทำงานให้เกิดคุณค่าต่อองค์กร)

R

RESPONSIBILITY

รับผิดชอบต่อสังคมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
(ปฏิบัติงานด้วยจิตสำนึกและรับผิดชอบต่อหน้าที่ องค์กร สังคม สิ่งแวดล้อม
และประเทศ)

T

TEAMWORK

มุ่งมั่นในการทำงานร่วมกัน
(ทำงานร่วมกันด้วยความเคารพเชื่อถือ และร่วมกันระดมความคิดเห็น
อย่างมีหลักการเหตุผลเพื่อมุ่งปฏิบัติงานให้บรรลุเป้าหมายขององค์กร
ได้อย่างมีประสิทธิภาพ)

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (STRATEGIC OBJECTIVE)/ ยุทธศาสตร์ (STRATEGY)/กลยุทธ์ (TACTICS)

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์
SO1 ยกระดับท่าเรือให้ได้มาตรฐานเทียบเท่าระดับสากล	S1.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน/ระบบการบริหารจัดการท่าเรือให้ได้มาตรฐานเทียบเท่าระดับสากล	T1.1.1 พัฒนาขีดความสามารถด้านโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือเพื่อรองรับการให้บริการและการขยายตัวทางการค้าของประเทศ T1.1.2 บริหารจัดการท่าเรืออยู่ในระดับมาตรฐานท่าเรือสากล T1.1.3 พัฒนางองค์กรเพื่อมุ่งสู่ระบบคุณภาพตามมาตรฐานสากล
SO2 ยกระดับขีดความสามารถการให้บริการ ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม	S2.1 การให้บริการที่มุ่งเน้นลูกค้าและผู้ให้บริการเป็นสำคัญ S2.2 รักษา/ขยายพันธมิตรทางธุรกิจเพื่อเพิ่มโอกาสทางการแข่งขันขององค์กร S2.3 พัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ S2.4 ปรับกระบวนการ ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม	T2.1.1 ยกระดับคุณภาพ การให้บริการด้วยมาตรฐานและเป็นที่ยอมรับ T2.1.2 ออกแบบผลิตภัณฑ์และบริการ เพื่อตอบสนองต่อความคาดหวังของลูกค้าและผู้ให้บริการ T2.2.1 รักษาความร่วมมือทางธุรกิจกับลูกค้า ผู้ให้บริการและพันธมิตรทางธุรกิจ T2.2.2 พัฒนารูปแบบการดำเนินการด้านการตลาดรวมทั้งการสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรเพื่อเพิ่มโอกาสทางการแข่งขัน T2.3.1 พัฒนา/ส่งเสริมกิจกรรมการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ T2.4.1 ขับเคลื่อนการใช้ดิจิทัลและนวัตกรรมเพื่อยกระดับการให้บริการ
SO3 สร้างโอกาสเชิงกลยุทธ์ด้วยการบริหารจัดการสินทรัพย์และการลงทุน อย่างมีประสิทธิภาพ	S3.1 การแสวงหาโอกาสในการใช้สินทรัพย์และการลงทุนธุรกิจเชิงพาณิชย์	T3.1.1 บริหารจัดการและใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่าและเหมาะสม T3.1.2 พัฒนารูปแบบการบริหารการเงินและการลงทุนที่มีประสิทธิภาพ
SO4 ยกระดับการบริหารจัดการองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพรองรับการเติบโตอย่างยั่งยืน	S4.1 ทบทวนและปรับปรุงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ให้สอดคล้องกับบริบทการดำเนินงานและการแข่งขัน S4.2 สร้างโครงสร้างองค์กรและทรัพยากรบุคคลที่มีคุณภาพเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน S4.3 การพัฒนาการดำเนินงานอย่างมีส่วนร่วมเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน	T4.1.1 ทบทวน และปรับปรุงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ เพื่อขยายขีดความสามารถทางการแข่งขันเชิงธุรกิจ T4.2.1 บริหารและพัฒนาทุนมนุษย์เชิงกลยุทธ์ (HRM, HRD) T4.2.2 พัฒนาระบบบริหารจัดการความรู้องค์กร (KM) T4.3.1 ดำเนินการตามกรอบแนวทางการพัฒนาความยั่งยืน

ความเชื่อมโยงวิสัยทัศน์ พันธกิจ และวัตถุประสงค์ เชิงยุทธศาสตร์ (ฉบับทบทวน ปีงบประมาณ 2566)

VISION

มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก
พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573

MISSION

1. พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานในระดับสากล เพื่อสนับสนุนและเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
2. พัฒนาศูการเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) ที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศและในภูมิภาค
3. พัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ในเชิงธุรกิจ เพื่อให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม ได้รับผลตอบแทนในอัตราที่เหมาะสมและสนับสนุนการเติบโตขององค์กร
4. พัฒนาศูองค์กรสมรรถนะสูง เพื่อสนับสนุนการบริการและการดำเนินงานที่เป็นเลิศ
5. สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและชุมชนโดยรอบต่อการดำเนินกิจการท่าเรือและบทบาทความสำคัญในการพัฒนาประเทศ เพื่อสร้างการเติบโตและความเป็นอยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืน

ระยะสั้น (ปี 2566 - 2567)

ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน และการบริหารจัดการองค์กรที่เป็นมาตรฐาน และการจัดการสินทรัพย์และค่าใช้จ่ายอย่างมีประสิทธิภาพ

ระยะกลาง (ปี 2568 - 2570)

ยกระดับขีดความสามารถองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล และระบบมาตรฐานคุณภาพในทุกมิติ

ระยะยาว (ปี 2571 - 2573)

สร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันผ่านการร่วมมือกับพันธมิตรด้วยการบริหารจัดการสินทรัพย์และนวัตกรรม

Strategies

SO1 ยกระดับท่าเรือให้ได้มาตรฐานเทียบเท่าระดับสากล

S1.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน/ระบบการบริหารจัดการท่าเรือให้ได้มาตรฐานเทียบเท่าระดับสากล

SO2 ยกระดับขีดความสามารถการให้บริการ ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม

- S2.1** การให้บริการที่มุ่งเน้นลูกค้าและผู้ให้บริการเป็นสำคัญ
S2.2 รักษา/ขยายพันธมิตรทางธุรกิจ เพื่อเพิ่มโอกาสทางการแข่งขันขององค์กร
S2.3 พัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์
S2.4 ปรับกระบวนการด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม

SO3 สร้างโอกาสเชิงกลยุทธ์ด้วยการบริหารจัดการสินทรัพย์และการลงทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

S3.1 การแสวงหาโอกาสในการใช้สินทรัพย์และการลงทุนธุรกิจเชิงพาณิชย์

SO4 ยกระดับการบริหารจัดการองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ รองรับการพัฒนาอย่างยั่งยืน

- S4.1** การทบทวนและปรับปรุงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับให้สอดคล้องกับบริบทการดำเนินงานและการแข่งขัน
S4.2 สร้างโครงสร้างองค์กรและทรัพยากรบุคคลที่มีคุณภาพเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน
S4.3 การพัฒนาการดำเนินงานอย่างมีส่วนร่วมเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน

Value

- CC1:** ความสามารถในการเชื่อมระบบขนส่งทางเรือกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่นแบบครบวงจร
CC2: (อนาคตในระยะสั้น): ความสามารถในการบริหารจัดการสินทรัพย์และการลงทุนด้วยดิจิทัล เพื่อพัฒนาโอกาสการแสวงหาประโยชน์ในเชิงพาณิชย์

SMART

PAT : STANDARD, MASTERY, AGILITY, RESPONSIBILITY, TEAMWORK

01

ส่วนที่

สาร
จากผู้บริหาร





“มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก
พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ
เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน”

สารประธานกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ประเทศไทย ยังมีความจำเป็นต้องพึ่งพารายได้จากการส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศ ทำให้ระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เป็นปัจจัยสำคัญของรากฐานการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศ กระทรวงคมนาคมจึงได้มีนโยบายในการดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ยกย่องการให้บริการในระบบคมนาคมขนส่ง และสนับสนุนภาคโลจิสติกส์ให้ครอบคลุมในทุกมิติ ทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนและนโยบายของรัฐบาลอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

การท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักที่เป็นกลไกหลักของกระทรวงคมนาคมในการสนับสนุนระบบการขนส่งทางน้ำของประเทศ โดยมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การให้บริการ รวมถึงเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างท่าเรือและพื้นที่หลังท่า ให้มีความสะดวก รวดเร็ว คล่องตัว ทันสมัย มีมาตรฐาน มีการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมเป็นเครื่องมือในการสนับสนุน และขับเคลื่อนองค์กรอย่างรอบด้าน ลดต้นทุนรวมด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ด้วยการบริหารงานอย่างมีธรรมาภิบาล โปร่งใส ภายใต้วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน”

ในปี 2567 การท่าเรือฯ ได้ดำเนินการพัฒนาท่าเรือด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมในทุกส่วนงาน เพื่อยกระดับท่าเรือสู่ Smart Port รวมถึงการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Port) เพิ่มขีดความสามารถขององค์กรให้ตอบสนองต่อความต้องการ ความคาดหวังของผู้ใช้บริการ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง มุ่งเน้นการพัฒนาธุรกิจใหม่ ๆ รวมถึงการเพิ่มศักยภาพการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาท่าเรืออย่างยั่งยืน โดยตระหนักถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อเศรษฐกิจ สังคม ชุมชน สิ่งแวดล้อม เพื่อให้องค์กรสามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืนในอนาคต

ในนามของคณะกรรมการการท่าเรือฯ ขอขอบคุณผู้บริหารและพนักงานทุกท่าน ที่ปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนขอบคุณผู้ให้บริการ และผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วนที่ได้สนับสนุนการดำเนินงานของการท่าเรือฯ ด้วยดีเสมอมา และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความร่วมมืออันดีเช่นนี้ตลอดไป



(นายชัยธรรม พรหมศร)

ประธานกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย



“จากการมุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และประสิทธิภาพ
การบริหารในหลายมิติ ส่งผลให้ปี 2567 การท่าเรือฯ
มีผลประกอบการที่มียอดสูงสุดตั้งแต่ก่อตั้งการท่าเรือฯ มา”

สารผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

การทำเรือแห่งประเทศไทย ในฐานะที่เป็นหน่วยงานหลักด้านการขนส่งสินค้าทางน้ำ สังกัดกระทรวงคมนาคม ที่มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุน ส่งเสริม และขับเคลื่อนเศรษฐกิจการค้าของประเทศให้สามารถแข่งขันได้ในเวทีการค้าโลก โดยการทำเรือฯ มุ่งมั่นในการดำเนินพันธกิจ โครงการต่าง ๆ ที่สอดคล้องตามนโยบายของกระทรวงคมนาคมในด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศเชิงรุก ในการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน เสริมสร้างระบบเศรษฐกิจและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายและยุทธศาสตร์ การพัฒนาประเทศ

ในปี 2567 การท่าเรือฯ ได้เร่งรัดโครงการต่าง ๆ อาทิ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการขยายตัวของความต้องการการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โดยดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือที่ได้มาตรฐานชั้นนำระดับโลก พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนโครงข่ายระบบการขนส่งต่อเนื่องทางราง (SRTO) หากโครงการฯ แล้วเสร็จจะมีขีดความสามารถรองรับตู้สินค้าเพิ่มขึ้น 7 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี ส่งผลให้ขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าจากเดิมเฉพาะ ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 11.1 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี เป็น 18.1 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี ความคืบหน้าในการดำเนินโครงการฯ ดังกล่าว คาดว่าจะสามารถเปิดดำเนินการท่าเทียบเรือท่าแรก (ท่าเทียบเรือ F1) ในปี 2571 ซึ่งมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า จำนวน 2 ล้าน ที.อี.ยู. และจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ที่เชื่อมโยงการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านสำหรับท่าเรือกรุงเทพได้นำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการระบบตู้สินค้าในโครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรืออัตโนมัติ (Automated Port) ที่เป็นมาตรฐานสากลสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้ใช้บริการ โดยความคืบหน้าได้ดำเนินการจ้างออกแบบรายละเอียด (Detail และ Design) แล้ว และอยู่ในขั้นตอนของการจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EHIA) พร้อมทั้งได้ดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพและศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center) ที่จะเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการคลังสินค้า ช่วยลดขั้นตอนการให้บริการ ทำให้ลูกค้าผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกรวดเร็ว นอกจากนี้ ได้นำเทคโนโลยีดิจิทัลมาพัฒนาการบริการ โดยดำเนินโครงการพัฒนาการเชื่อมโยง Data Logistic Chain ด้วยระบบ Port Community System มาใช้บริหารจัดการข้อมูลในลักษณะของ e-Logistics Platform สำหรับภาคธุรกิจให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับทุกหน่วยงานที่อยู่ต่างระบบได้โดยอัตโนมัติแบบไร้รอยต่อ ช่วยลดต้นทุน ระยะเวลาของผู้ประกอบการสำหรับโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ได้ดำเนินการศึกษา

วิเคราะห์ความเหมาะสมในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นให้เกิดขึ้นในเชิงพาณิชย์ที่จะช่วยขับเคลื่อนและสนับสนุนการขนส่งหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ (Seamless Transport) ทั้งทางบก ทางราง และทางน้ำสอดคล้องกับนโยบายหลักของกระทรวงคมนาคม

ในการนี้ การท่าเรือฯ ให้ความสำคัญและมุ่งเน้นการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนด้วยการพัฒนาศักยภาพการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานควบคู่กับแผนพัฒนาท่าเรือสู่การเป็นท่าเรือสีเขียว (Green Port) ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยในปีนี้ การท่าเรือฯ ได้รับรางวัลการรับรองให้เป็นองค์กรผู้นำด้านการจัดการก๊าซเรือนกระจก (Climate Action Leading Organization: CALO) ประจำปี 2567 จากเครือข่ายคาร์บอนนิวทรัลประเทศไทย (Thailand Carbon Neutral Network: TCNN) ในประเทศได้เด่น มีผลการประเมินในด้านการตรวจวัดอยู่ในระดับทอง และการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินงานของการท่าเรือฯ อยู่ในระดับเงิน ซึ่งในปี 2567 นี้ การท่าเรือฯ มีความก้าวหน้าในการลดการปล่อยคาร์บอนสุทธิได้กว่า 2,076 ตัน CO₂e เมื่อเทียบกับกรณีปกติ รางวัลดังกล่าว เป็นรางวัลเกียรติยศขององค์กรที่นำมาซึ่งความภาคภูมิใจและแสดงถึงการยกระดับการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมเทียบเท่ามาตรฐานสากล

จากการมุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และประสิทธิภาพการบริหารในหลายมิติ ส่งผลให้ปี 2567 นี้ การท่าเรือฯ มีรายได้รวม 17,224 ล้านบาท และมีกำไร 7,648 ล้านบาท ทั้งนี้ รายได้และกำไรในปี 2567 เป็นผลประกอบการที่มียอดเยี่ยมตั้งแต่ก่อตั้งการท่าเรือฯ มา และผลการดำเนินงานของการท่าเรือฯ ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา (2565 - 2567) มีรายได้และผลกำไรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีกำไรเพิ่มขึ้นเฉลี่ย ปีละ 1,029 ล้านบาท คิดเป็น 17.64%

ท้ายนี้ผมขอขอบคุณคณะกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และหน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องที่ได้ให้ความร่วมมือสนับสนุนการดำเนินงานตามนโยบายและโครงการต่าง ๆ ของการท่าเรือฯ ให้สามารถบรรลุเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพสู่ความยั่งยืน เป็นองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (Engagement) จากลูกค้าผู้ใช้บริการ ชุมชน และสังคม ตลอดจนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งส่งผลดีและเป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจโดยรวมแก่ประเทศต่อไป



(นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข)

ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

นโยบายคณะกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2568

มุ่งเน้นให้เกิดการบริหารงานองค์กรอย่างมีธรรมาภิบาล โปร่งใส พัฒนาการดำเนินงาน และรูปแบบการให้บริการ โดยการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้เพื่อให้เกิดการพัฒนาและเติบโตอย่างยั่งยืน ตลอดจนเพิ่มศักยภาพและยกระดับมาตรฐานองค์กรในภาพรวมให้เทียบเท่าท่าเรือชั้นนำระดับโลก รวมทั้งลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยมีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ ดังนี้

- บริหาร กำกับการดำเนินงานให้มีความถูกต้อง โปร่งใส ตรวจสอบได้ ภายใต้หลักธรรมาภิบาลและการกำกับดูแลที่ดี ตามมาตรฐานสากล และสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงขององค์กร
- พัฒนาและขยายขีดความสามารถด้านโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และรูปแบบการให้บริการของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ให้สอดคล้องและเป็นไปตามแนวทางการพัฒนาสู่การเป็น World Class Port ที่เชื่อมโยงการค้าและการลงทุนในระดับสากล เพื่อสนับสนุนการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ
- สนับสนุน ส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ตลอดจน เร่งรัด ติดตาม และประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การขนส่งสินค้าในลักษณะ Transit และ Transshipment สามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรม
- พัฒนาท่าเรือภูมิภาคให้สามารถเป็นกลไกสำคัญในการสนับสนุนรูปแบบการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างท่าเรือหลักกับท่าเรืออื่นในกลุ่มประเทศ BIMSTEC และ GMS ให้เกิดการบูรณาการและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศ
- พัฒนาการดำเนินงานด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมในทุกส่วนงาน (Digital Transformation) เพื่อยกระดับสู่การเป็นท่าเรือที่ทันสมัย (Smart Port) และสามารถตอบสนองต่อความต้องการ ความคาดหวังของผู้ใช้บริการ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องได้อย่างทันการณ์
- พัฒนาและสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรเชิงกลยุทธ์ (Strategic Partner) เพื่อยกระดับการบริหารจัดการท่าเรือและการให้บริการด้านโลจิสติกส์ เพื่อมุ่งสู่การเป็นท่าเรือที่มีมาตรฐานระดับโลก
- เพิ่มศักยภาพการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ควบคู่กับการพัฒนาท่าเรือที่สอดคล้องรองรับกับการเติบโตของเมือง สังคม และเศรษฐกิจภาพรวม (Port City)
- พัฒนาสมรรถนะบุคลากรตาม Skill Matching ให้มีความพร้อมในการดำเนินงานเชิงรุกที่ทันต่อทิศทางการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของโลกในอนาคต (Global Trend)
- มุ่งเน้นการพัฒนาท่าเรือด้วยความตระหนักถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสังคมและชุมชนโดยรอบ ด้วยการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างครอบคลุม เพื่อให้องค์กรสามารถเติบโตและอยู่ร่วมกับสังคมและชุมชนได้อย่างยั่งยืน
- ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาและการดำเนินงานในภาพรวมที่สอดคล้องกับเป้าหมายการเป็นท่าเรือสีเขียว (Green Port) และการเป็น Carbon Neutral Port ที่สอดคล้องกับเป้าหมายของประเทศ



(นายชัยธรรม พรหมศร)

ประธานกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย

02

ส่วนที่

คณะผู้บริหาร
และบทบาทหน้าที่



คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2567

ตำแหน่งปัจจุบัน

ปลัดกระทรวงคมนาคม

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2566

ไม่มี

วุฒิการศึกษา

- Ph.D. in Civil Engineering (Transportation), The University of Texas at Austin, Texas, USA (โดยทุนรัฐบาลไทย)
- M.Sc. in Civil Engineering (Transportation), The University of Texas at Austin, Texas, USA (โดยทุนรัฐบาลไทย)
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต เกียรตินิยมอันดับ 2 สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 176/2020 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD)
- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง รุ่นที่ 23 พ.ศ. 2561-2562 สถาบันพัฒนาข้าราชการ ฝ่ายตุลาการ ศาลยุติธรรม กระทรวงยุติธรรม
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 56 พ.ศ. 2556-2557 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- หลักสูตรประกาศนียบัตรบริหารงานพิเศษ รุ่นที่ 1 พ.ศ. 2554-2555 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร Executive Development Program (EDP) พ.ศ. 2552 Kellogg School มหาวิทยาลัย Northwestern ประเทศสหรัฐอเมริกา
- หลักสูตรนักปกครองระดับสูง รุ่นที่ 51 พ.ศ. 2550 สถาบันวิทยาลัยมหาดไทย

ประสบการณ์การทำงาน

- ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม
- รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม
- ผู้อำนวยการสำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
- ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานการก่อสร้างและประเมินผล กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านคมนาคมและการขนส่ง
- ด้านกลยุทธ์การวางแผนพัฒนา
- ด้านการกำกับดูแล

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่นต่ำกว่า 3 ปี)

ไม่มี

ข้อมูลหลักกรณีย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมดในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการท่าเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

ไม่มี

รายการเกี่ยวโยงกันของกรรมการการท่าเรือฯ (Connected Transactions)

ไม่มี

นายชยธรรม์ พรหมศร

ประธานกรรมการ

อายุ 59 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 5 ธันวาคม 2508

ดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 3 มีนาคม 2567

ตำแหน่งปัจจุบัน

ทนายความที่ปรึกษากฎหมาย

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2566

ไม่มี

วุฒิการศึกษา

- นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายมหาชน มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการอบรม

- หลักสูตรทนายความผู้ทำคำรับรองลายมือชื่อและเอกสาร พ.ศ. 2561 สถาบันสภาพทนายความในพระบรมราชูปถัมภ์
- หลักสูตรวิชาว่าความ รุ่นที่ 14 พ.ศ. 2540 สถาบันสภาพทนายความในพระบรมราชูปถัมภ์

ประสบการณ์การทำงาน

- ที่ปรึกษาคดีพิเศษ กรมสอบสวนคดีพิเศษ กระทรวงยุติธรรม
- ที่ปรึกษานายกสภาพทนายความในพระบรมราชูปถัมภ์

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านกฎหมาย
- ด้านคมนาคมและการขนส่ง
- ด้านการกำกับดูแล

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่นต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขากฎหมาย
- สาขาคมนาคมและการขนส่ง
- สาขาพิเศษอื่น ๆ ด้านกำกับดูแล

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ปี 2567

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมดในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ไม่มี

รายการเกี่ยวโยงกันของกรรมการการทำเรือฯ (Connected Transactions)

ไม่มี

02 นายคุณธร งามธนะ
กรรมการ
อายุ 51 ปี
วัน/เดือน/ปีเกิด 5 มกราคม 2516



ตำแหน่งปัจจุบัน

อธิบดีกรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2566

ประธานกรรมการ บริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด

วุฒิการศึกษา

- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 242/2017 พ.ศ. 2560 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD)
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 58 พ.ศ. 2558 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์การป้องกันและปราบปรามการทุจริตระดับสูง (นยปส.) รุ่นที่ 4 พ.ศ. 2556 สถาบันป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม (นบส.) รุ่นที่ 73 พ.ศ. 2554 สถาบันวิทยาลัยนักบริหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและพาณิชย์ (TEPCoT) รุ่นที่ 11 พ.ศ. 2561 สถาบันวิทยาการหอการค้า มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน (วพน.) รุ่นที่ 13 พ.ศ. 2562 สถาบันวิทยาการพลังงาน กระทรวงพลังงาน
- หลักสูตรนักบริหารการเงินการคลังภาครัฐระดับสูง (บงส.) รุ่นที่ 7 พ.ศ. 2563 สถาบันพัฒนาบุคลากรด้านการคลังและบัญชีภาครัฐ กรมบัญชีกลาง
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 31 พ.ศ. 2564 สถาบันวิทยาการตลาดทุน ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ประสบการณ์การทำงาน

- รองปลัดกระทรวงการคลัง กระทรวงการคลัง
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง
- ที่ปรึกษาด้านการพัฒนาและบริหารจัดการจัดเก็บภาษี กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง
- รองอธิบดีกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ
- ด้านคมนาคมและการขนส่ง
- ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่นต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขากฎหมาย
- สาขาคมนาคมและการขนส่ง
- สาขาบริหารจัดการภาครัฐ

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ปี 2564 (ครั้งที่ 1)

ข้อมูลหลักกรณีย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมดในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน
ไม่มี

รายการเกี่ยวโยงกันของกรรมการการทำเรือฯ (Connected Transactions)

ไม่มี

นายจำเริญ โพธิยอด

กรรมการ

03

อายุ 61 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 3 พฤศจิกายน 2506

ตำแหน่งปัจจุบัน

ผู้ตรวจราชการ กระทรวงคมนาคม

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2566

ไม่มี

วุฒิการศึกษา

- Ph.D. in Production Sciences, Saitama University, JAPAN
- M.Eng in Civil Engineering, Saitama University, JAPAN
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา สถาบันเทคโนโลยี นานาชาติสิรินธร มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการอบรม

- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่นที่ 17 พ.ศ. 2566 สถาบันวิทยาการพลังงาน
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (นบส.1) รุ่นที่ 94 พ.ศ. 2564 สถาบันสำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (สำนักงาน ก.พ.)

ประสบการณ์การทำงาน

- ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางบก สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงคมนาคม
- ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และวิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ รักษาการแทน ผู้อำนวยการศูนย์ฯ กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม
- ผู้อำนวยการสำนักงานตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและดิจิทัล
- ด้านการคมนาคมและโลจิสติกส์
- ด้านการวิเคราะห์และวางแผนยุทธศาสตร์
- ด้านการบริหารจัดการโครงการ

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่นต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขาคมนาคมและการขนส่ง
- สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ
- สาขาบริหารจัดการโครงการ

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ปี 2565 (ครั้งที่ 2)

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมดในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ไม่มี

รายการเกี่ยวโยงกันของกรรมการการทำเรือฯ (Connected Transactions)

ไม่มี

04 นายชาครีย์ บำรุงวงศ์
กรรมการ
อายุ 50 ปี
วัน/เดือน/ปีเกิด 3 มีนาคม 2517



ตำแหน่งปัจจุบัน

ข้าราชการบำนาญ

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ
และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2566
ไม่มี

วุฒิการศึกษา

- Postgraduate Diploma in Information Management, University of Strathclyde, Scotland
- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 29 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD)
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 298 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD)
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 29 สถาบันวิทยาลัยการตลาดทุน ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์การป้องกันและปราบปรามการทุจริตระดับสูง (นยปส.) รุ่นที่ 8 วิทยาลัยนักบริหาร ป.ป.ช. สถาบันการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สัญญา ธรรมศักดิ์
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 56 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ 17 วิทยาลัยการยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม

ประสบการณ์การทำงาน

- รองปลัดกระทรวงการคลัง หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านรายจ่ายและหนี้สิน กระทรวงการคลัง
- หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง
- ที่ปรึกษาด้านพัฒนาระบบการเงินการคลัง กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง
- รองอธิบดีกรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการเงินการคลัง
- ด้านการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ
- ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่นต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขากฎหมาย
- สาขาการเงิน

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ปี 2563

ข้อมูลหลักกรณีย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมดในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน
ไม่มี

รายการเกี่ยวโยงกันของกรรมการการท่าเรือฯ (Connected Transactions)

ไม่มี



นางสาวสุนหจิต สังข์ใหม่
กรรมการ

05

อายุ 63 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 27 ตุลาคม 2504

ตำแหน่งปัจจุบัน

ประธานกรรมการ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2566

- กรรมการธนาคาร ธนาคารอาคารสงเคราะห์
- ประธานกรรมการบริหาร ธนาคารอาคารสงเคราะห์
- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์
- คณะกรรมการประจำสถาบันวิจัยพุทธศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย
- ประจำกองบัญชาการ กองอาสารักษาดินแดน

วุฒิการศึกษา

- ปรัชญาคุณบัณฑิต สาขาวิทยุทธศาสตร์การพัฒนากุมภักดิ์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี
- ศิษยาภิบาลบัณฑิต สาขาวิชาสหวิทยาการเพื่อการพัฒนาท้องถิ่น คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (สาขาความมั่นคงศึกษา) โรงเรียนเสนาธิการทหารบก
- วิทยาศาสตรบัณฑิต (สาขาส่งเสริมการเกษตร) มหาวิทยาลัยแม่โจ้

ประวัติการอบรบ

- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 220/2567 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตร Public - Private Partnerships for Executives Program (PEP) รุ่นที่ 17/2567 มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRD)
- หลักสูตรผู้นำและผู้ปฏิบัติงานสมาชิกรัฐสภา รุ่นที่ 9 พ.ศ. 2556 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรผู้ช่วยและผู้ปฏิบัติงานของสมาชิกรัฐสภา รุ่นที่ 10/2565 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรหลักประจำวิทยาลัยการทัพบก ชุดที่ 65 (หลักสูตรสูงสุดของกองทัพบก) พ.ศ. 2563 สถาบันวิทยาลัยการทัพบก
- หลักสูตรพัฒนาวินัยและความมั่นคงนักบริหาร พ.ศ. 2561 สถาบันพัฒนาวินัยและความมั่นคงแห่งชาติ (สวมช.)

ประสบการณ์การทำงาน

- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ สถาบันการบินพลเรือน
- ประธานอนุกรรมการบริหารเทคโนโลยีดิจิทัล สถาบันการบินพลเรือน
- ประธานอนุกรรมการวิชาการ สถาบันการบินพลเรือน
- ประธานอนุกรรมการกลั่นกรองวาระประชุมคณะกรรมการสถาบันการบินพลเรือน
- ประธานคณะที่ปรึกษารัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นางมนพร เจริญศรี)
- ที่ปรึกษาด้านงบประมาณ กรมการข้าว กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
- ที่ปรึกษาประธานคณะกรรมการการคุ้มครองผู้บริโภค
- อนุกรรมการพิจารณาศึกษากฎหมาย การจัดเก็บรายได้และภาษีจากการเปิดสถานบันเทิงแบบครบวงจร (Entertainment Complex)

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ
- ด้านกลยุทธ์การวางแผนพัฒนา
- ด้านคมนาคมและการขนส่ง

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่น้อยกว่า 3 ปี)

- สาขาบริหารธุรกิจ
- สาขาคมนาคมและการขนส่ง
- ความเชี่ยวชาญพิเศษอื่น ๆ ด้านกลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ปี 2567

ข้อมูลหลักกรณีย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมดในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ไม่มี

รายการเกี่ยวโยงกันของกรรมการการทำเรือฯ (Connected Transactions)

ไม่มี



ตำแหน่งปัจจุบัน

คณะกรรมการบริหาร บริษัท อะมานะฮ์ ลิสซิ่ง จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2566

กรรมการ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)

วุฒิการศึกษา

- รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการเมืองการปกครอง คณะรัฐศาสตรมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการอบรม

- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและการพาณิชย์ (TEPCoT) รุ่นที่ 5 พ.ศ. 2556 มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 55 พ.ศ. 2555 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 102/2008 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD)
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 3 พ.ศ. 2549 สถาบันวิทยาลัยการตลาดทุน ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูงการเมืองการปกครองในระดับอบประชาธิปไตยสำหรับนักบริหารระดับสูง (ปปร.) รุ่นที่ 7 พ.ศ. 2546 สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์การทำงาน

- กรรมการและประธานกรรมการบริหาร บริษัท จัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน) (EASTWATER)
- กรรมการบริหารและประธานคณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิบัติงานฯ สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน) (GISTDA) กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
- กรรมการและประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการเงิน
- ด้านการบัญชี
- ด้านความยั่งยืนและนวัตกรรม

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่นต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขาการเงิน
- สาขาบริหารธุรกิจ
- สาขาพลังงาน

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ปี 2566

ข้อมูลหลักกรณีย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมดในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ไม่มี

รายการเกี่ยวโยงกันของกรรมการการทำเรือฯ (Connected Transactions)

ไม่มี



นายไพบุลย์ ศิริภาณุเสถียร

กรรมการ

อายุ 61 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 5 กุมภาพันธ์ 2506

ตำแหน่งปัจจุบัน

ศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัย และนวัตกรรม

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2566

- กรรมการสภามหาวิทยาลัยกรุงเทพ (ผู้ทรงคุณวุฒิแต่งตั้งจากกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม)
- กรรมการประจำสถาบันอาณานิคมศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ประธานกรรมการตรวจสอบ บริษัท ซีอีเอส จำกัด (มหาชน)
- ประธานกรรมการตรวจสอบ บริษัท ไวซ์ โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน)

วุฒิการศึกษา

- Ph.D. in International Logistics, Cardiff Business School, Cardiff University, Wales, UNITED KINGDOM
- Maitrise en Droit des Affaires Internationales, L.L.M. International Business Law, Universite de Paris I, Pantheon-Sorbonne, FRANCE
- Licence en Droit International, L.L.B. International Law, Universite de Paris I, Pantheon-Sorbonne, FRANCE

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 39/2021 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD)
- หลักสูตร Ethical Leadership Program (ELP) รุ่นที่ 18/2020 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD)
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 103/2008 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD)

- หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่นที่ 13/2006 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD)
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 44/2005 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD)

ประสบการณ์การทำงาน

- อาจารย์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านคมนาคมและการขนส่ง
- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ
- ด้านการกำกับดูแล

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่น้อยกว่า 3 ปี)

- สาขาคมนาคมและการขนส่ง
- สาขาบริหารธุรกิจ
- สาขาบริหารความเสี่ยง

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ปี 2567

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมดในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการทำเรือ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ไม่มี

รายการเกี่ยวโยงกันของกรรมการการทำเรือ (Connected Transactions)

ไม่มี



ตำแหน่งปัจจุบัน

นายกสมาคมราชกรีฑาสโมสร

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2566

- กรรมการอิสระ ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยงทั้งองค์กร บริษัท พีซีพีจี จำกัด (มหาชน)
- กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ บริษัทหลักทรัพย์ ฟินันเซีย ไซรัส จำกัด (มหาชน)

วุฒิการศึกษา

- รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการเมืองการปกครอง คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมราชา
- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต University of San Francisco, USA
- เศรษฐศาสตรบัณฑิต Vanderbilt University, Tennessee, USA

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Corporate Governance for Capital Market Intermediaries (CGI) รุ่นที่ 3/2015 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD)
- หลักสูตร Advance Audit Committee Program (AAPC) รุ่นที่ 20/2015 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD)
- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บยส.) รุ่นที่ 16 พ.ศ. 2554 สถาบันกระทรวงยุติธรรม
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 53 พ.ศ. 2553 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 2 พ.ศ. 2549 สถาบันวิทยาการตลาดทุน ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- หลักสูตร Audit Committee and Continuing Development Program (ACP) รุ่นที่ 7/2005 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD)

- หลักสูตร Finance for Non-Finance Director (FN) รุ่นที่ 19/2005 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD)
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 11/2004 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD)
- หลักสูตร F.B.I. พ.ศ. 2536 สถาบัน F.B.I. National Academy, USA

ประสบการณ์การทำงาน

- จรตำรวจแห่งชาติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- ผู้บัญชาการ สำนักงานกำลังพล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- ผู้บัญชาการ สำนักงานเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน การคลัง
- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ
- ด้านการคมนาคมและการขนส่ง

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขการเงิน
- สาขาคมนาคมและการขนส่ง
- สาขาเศรษฐศาสตร์

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ปี 2567

ข้อมูลหลักกรณีย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมดในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ไม่มี

รายการเกี่ยวโยงกันของกรรมการการท่าเรือฯ (Connected Transactions)

ไม่มี

พลตำรวจเอก วิสณุ ปราสาททองโอสก
กรรมการ

09

อายุ 62 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 25 พฤศจิกายน 2505

ตำแหน่งปัจจุบัน

ผู้เชี่ยวชาญด้านบริหาร บริษัท เอสซี ออฟฟิศ พลaza จำกัด (SOPZ)

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2566

กรรมการ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)

วุฒิการศึกษา

- นิเทศศาสตรมหาบัณฑิต (นศ.ม.) สาขาวิชานิเทศศาสตร์พัฒนาการ คณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต
- ศีษศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาโสตทัศนศึกษา คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 366/2024 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD)
- หลักสูตรหลักการประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลข่าวสาร พ.ศ. 2546 พรรคไทยรักไทย
- หลักสูตรพัฒนาวิสัยทัศน์ เพื่ออนาคตการเมือง รุ่นที่ 1 พ.ศ. 2546 พรรคไทยรักไทย
- หลักสูตรอบรมโครงการพัฒนาการพูด อ่าน และออกเสียงภาษาไทย พ.ศ. 2544 กรมประชาสัมพันธ์

ประสบการณ์การทำงาน

- ข้าราชการการเมือง สำนักราชเลขาธิการนายกรัฐมนตรี
- คณะทำงานนายกรัฐมนตรี สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี
- ผู้เชี่ยวชาญด้านบริหาร บริษัท เอสซี ออฟฟิศ พลaza จำกัด (SOPZ)
- ผู้ช่วยดำเนินงานสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร
- หัวหน้าฝ่ายกองงานโฆษกพรรคไทยรักไทย พรรคพลังประชาชน และพรรคเพื่อไทย

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านกลยุทธ์การวางแผนพัฒนา
- ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
- ด้านกลยุทธ์ประชาสัมพันธ์

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่นต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขาความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
- สาขากลยุทธ์การวางแผนพัฒนา
- สาขาคมนาคมและการขนส่ง

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ปี 2567

ข้อมูลหลักกรณีย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมดในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ไม่มี

รายการเกี่ยวโยงกันของกรรมการการทำเรือฯ (Connected Transactions)

ไม่มี

10 นางสาวสุกษิา ประทุมกุล
กรรมการ
อายุ 52 ปี
วัน/เดือน/ปีเกิด 26 พฤศจิกายน 2515



ตำแหน่งปัจจุบัน

รองผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ สำนักนายกรัฐมนตรี

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2566

กรรมการ บริษัท วิสาหกิจการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

วุฒิการศึกษา

ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประวัติการอบรม

- หลักสูตรนักบริหารระดับสูงในกระบวนการยุติธรรมทางปกครอง (บสป.) รุ่นที่ 1 พ.ศ. 2566 มุลินีและพัฒนากระบวนการยุติธรรมทางปกครอง สำนักงานศาลปกครอง
- หลักสูตรหลักนิติธรรม เพื่อประชาธิปไตย (นธป.) รุ่นที่ 10 พ.ศ. 2565 สถาบันสำนักงานรัฐธรรมนุญ
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 57 พ.ศ. 2557 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (นบส.) รุ่นที่ 78 พ.ศ. 2556 สถาบันสำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (สำนักงาน ก.พ.)

ประสบการณ์การทำงาน

ที่ปรึกษาสำนักงานงบประมาณ สำนักนายกรัฐมนตรี

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการงบประมาณ การเงิน การคลัง
- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ
- ด้านกฎหมาย

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่นต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขาการเงิน
- สาขาบริหารจัดการองค์กร
- สาขากฎหมาย

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ปี 2567

ข้อมูลหลักกรณีย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมดในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ไม่มี

รายการเกี่ยวโยงกันของกรรมการการท่าเรือฯ (Connected Transactions)

ไม่มี



นายอนันต์ แก้วกำเนิด

กรรมการ

อายุ 58 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 30 กรกฎาคม 2509



บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย ได้รับการแต่งตั้งจาก คณะรัฐมนตรีตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 22 (แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2499) ประกอบด้วย ประธานกรรมการหนึ่งคน กรรมการอื่น ไม่น้อยกว่าหกคนแต่ไม่เกินสิบคน ซึ่งอย่างน้อยจะต้องเป็นผู้มีความรู้และจัดเจนเกี่ยวกับทำเรือหนึ่งคน และเกี่ยวกับการเศรษฐกิจหรือการคลังหนึ่งคน มีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทย ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 29

คณะกรรมการการทำเรือฯ เป็นกลุ่มผู้แทนผู้ถือหุ้นภาครัฐ ที่ได้รับการสรรหาและคัดเลือกกว่าเป็นผู้มีความพร้อมทั้ง ด้านคุณสมบัติ คุณวุฒิ ทักษะความรู้และความสามารถที่เพียงพอ ต่อการขับเคลื่อนการทำเรือฯ ให้เกิดการเติบโตได้อย่างยั่งยืน ตามแนวทางที่ผู้ถือหุ้นภาครัฐกำหนด ด้วยความสำคัญดังกล่าว คณะกรรมการการทำเรือฯ จึงมีบทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบ ที่จะต้องมุ่งมั่นพัฒนาตนเองให้เกิดความเชี่ยวชาญในธุรกิจ การจัดการทำเรือและการขนส่งทางน้ำ รวมถึงยึดถือปฏิบัติตน ตามแนวทางที่ดีที่กรรมการรัฐวิสาหกิจพึงปฏิบัติ โดยบทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบที่สำคัญ ได้แก่ การมีส่วนร่วมในการ กำหนดทิศทางและพิจารณา ให้ความเห็นชอบแผนวิสาหกิจ และแผนปฏิบัติการประจำปีของการทำเรือฯ การจัดตั้งคณะ อนุกรรมการต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการทำหน้าที่ของคณะกรรมการ การทำเรือฯ การเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการอย่างเต็มศักยภาพ การประเมินตนเองของคณะกรรมการการทำเรือฯ และ คณะอนุกรรมการ เพื่อนำผลประเมินไปกำหนดคำตอบแทน และพัฒนาตนเองอย่างเป็นระบบ การเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับการทำเรือฯ ทั้งกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่และ คณะกรรมการทั้งคณะ การประเมินผลการดำเนินงานของ ผู้อำนวยการการทำเรือฯ และผู้บริหารระดับสูง 2 ระดับ รองจากผู้อำนวยการการทำเรือฯ และการวางแผนสืบทอดตำแหน่ง ผู้อำนวยการการทำเรือฯ และผู้บริหารระดับสูงอย่างครบถ้วน ชัดเจน และการกำกับดูแลให้การทำเรือฯ ปฏิบัติได้ตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย

- 1 หน้าที่และความรับผิดชอบตามหลักการและแนวทางกำกับ ดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2562 และแนวปฏิบัติ ด้านบทบาทของคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ (สำนักงาน คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง)

- 1.1 กำหนดทิศทาง นโยบาย และเข้าร่วมจัดทำแผนวิสาหกิจ และแผนปฏิบัติการประจำปีของการทำเรือฯ และให้ ความเห็นชอบก่อนเริ่มปีบัญชีต่อไปอย่างน้อยหนึ่งเดือน
- 1.2 กำกับดูแล และเสริมสร้างมาตรฐานของระบบควบคุม ภายใน ระบบตรวจสอบภายใน ระบบบริหารความเสี่ยง ระบบการบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล และระบบบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล ให้เป็นไปตาม มาตรฐานสากลและแนวทางที่สำนักงานคณะกรรมการ นโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง ให้การยอมรับ เพื่อให้ระบบงานสามารถสนับสนุน ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานและตรวจติดตามให้ การดำเนินงานโดยรวมเกิดความโปร่งใส และเป็นไปตาม หลักจริยธรรมที่กำหนด
- 1.3 ติดตามผลการดำเนินงานด้านการเงินและไม่ใช้การเงิน อย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยเป็นรายไตรมาส และกำกับ ให้รายงานผลการดำเนินงานต่าง ๆ ที่นำเสนอ คณะกรรมการการทำเรือฯ มีคุณภาพเพียงพอ เพื่อประกอบการตัดสินใจ โดยสะท้อนสาระสำคัญ ได้แก่ บทวิเคราะห์และสรุปผลการดำเนินงาน เปรียบเทียบกับเป้าหมายและผลการดำเนินงาน ในปีที่ผ่านมา สาเหตุที่ส่งผลให้ผลการดำเนินงาน ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ปัญหา/อุปสรรค รวมถึง แนวทางแก้ไขปัญหา/อุปสรรค ที่เป็นทางเลือกเพื่อ นำเสนอแก่คณะกรรมการการทำเรือฯ อย่างครบถ้วน โดยไม่แทรกแซงการตัดสินใจและการบริหารงาน ของฝ่ายบริหาร
- 1.4 ประเมินผลการดำเนินงานของผู้บริหารการทำเรือฯ และผู้บริหารระดับสูง 2 ระดับ รองจากผู้อำนวยการ การทำเรือฯ เป็นประจำทุกปี
- 1.5 เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการการทำเรือฯ อย่างสม่ำเสมอ ทุกเดือน โดยปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มศักยภาพ ทั้งการ มอบข้อสังเกตและข้อเสนอแนะอย่างมีสาระสำคัญ แสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระด้วย ความทุ่มเท ซื่อสัตย์ รอบคอบและระมัดระวัง โดยคำนึงถึงประโยชน์ของ ผู้ถือหุ้นภาครัฐ และประเทศเป็นที่ตั้ง
- 1.6 กำกับให้การทำเรือฯ มีระบบการกำกับดูแลที่ดี สอดคล้องตามมาตรฐานสากล รวมถึงหลักการและ แนวปฏิบัติที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบาย รัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง ให้การยอมรับ

- 1.7 จัดให้การทำเรือฯ มีแนวปฏิบัติเพื่อบริหารจัดการกิจการ โดยมุ่งตอบสนองต่อความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มของการทำเรือฯ อย่างสมดุล เท่าเทียม และเป็นธรรม
 - 1.8 จัดให้มีการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศของการทำเรือฯ อย่างถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส และทันกาล
 - 1.9 ประเมินและพัฒนาคณะกรรมการการทำเรือฯ และกรรมการใหม่ อย่างต่อเนื่องทุกปี
 - 1.10 ส่งเสริมและนำแนวคิดด้านการบริหารจัดการนวัตกรรม มาปฏิบัติจนทำให้การทำเรือฯ เกิดความยั่งยืนอย่าง สมดุลคู่กับระบบเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ของประเทศ
 2. การประชุมคณะกรรมการการทำเรือฯ

คณะกรรมการการทำเรือฯ กำหนดแนวทางการประชุม คณะกรรมการการทำเรือฯ ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมุ่งให้กรรมการโดยรวมสามารถปฏิบัติหน้าที่และ แสดงความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ได้อย่างเป็นอิสระ และ เต็มศักยภาพ ด้วยความทุ่มเท ซื่อสัตย์ รอบคอบ รับผิดชอบ และคำนึงถึงประโยชน์ขององค์กร ประเทศ และผู้มีส่วนได้ ส่วนเสียเป็นที่ตั้ง ซึ่งสามารถสรุปแนวทางการประชุมของ คณะกรรมการการทำเรือฯ ได้ดังนี้

 - 2.1 การจัดให้มีปฏิทินกำหนดการประชุมล่วงหน้าของ คณะกรรมการการทำเรือฯ โดยระบุ วัน เดือน ปี ในแต่ละครั้งการประชุมอย่างชัดเจน และมีความถี่ อย่างน้อยเป็นรายเดือนนำเสนอแก่คณะกรรมการ การทำเรือฯ เพื่อให้สามารถเข้าร่วมได้อย่างครบถ้วน สมบูรณ์
 - 2.2 กรรมการการทำเรือฯ ให้ความสำคัญในการเข้าร่วม การประชุมคณะกรรมการการทำเรือฯ อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มีอัตราการเข้าประชุมโดยรวมของคณะกรรมการ การทำเรือฯ ครบถ้วนเกินกว่าร้อยละ 80 ต่อครั้ง การประชุมของคณะกรรมการการทำเรือฯ
 - 2.3 ประธานกรรมการการทำเรือฯ ร่วมหารือกับผู้อำนวยการ การทำเรือฯ เพื่อกำหนดวาระการประชุมคณะกรรมการ การทำเรือฯ ที่ครบถ้วนและสามารถติดตามผล การดำเนินงานทั้งด้านการเงิน และไม่ใช้การเงิน ได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันกาล โดยวาระประชุม ดังกล่าวจะนำเสนอแก่คณะกรรมการการทำเรือฯ เฉลี่ย 7 วันล่วงหน้า ก่อนการประชุมคณะกรรมการ การทำเรือฯ
 - 2.4 คณะกรรมการการทำเรือฯ ปฏิบัติตามวาระการประชุม ที่ได้กำหนดและแจ้งคณะกรรมการการทำเรือฯ ไว้ล่วงหน้า โดยไม่มีการเพิ่ม ถอน เลื่อน หรือเวียนขอสัตยาบัน
- นอกจากนี้ยังกำหนดให้ไม่มีการขอสัตยาบันที่อาจทำให้ การปฏิบัติงานของคณะกรรมการ และฝ่ายบริหาร ไม่สอดคล้องตามหลักการกำกับดูแลที่ดีที่เป็นที่ยอมรับ โดยทั่วไป
- 2.5 การส่งเสริมให้กรรมการสามารถเข้าถึงข้อมูล ทั้งด้านการเงิน และไม่ใช้การเงินที่จำเป็นต่อ การกำกับดูแลการทำเรือฯ ได้โดยสะดวกและคล่องตัว ซึ่งข้อมูลต่าง ๆ ต้องมีความถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ แม่นยำ ทันกาล โปร่งใสตรวจสอบได้ และเพียงพอ ต่อการนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจอย่างรอบคอบ และระมัดระวัง ซึ่งแหล่งข้อมูลต่าง ๆ ครอบคลุมทั้ง แหล่งข้อมูลเชิงเอกสาร แหล่งข้อมูลดิจิทัล และจาก บุคคล/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบุคคลผู้ให้ข้อมูล ต้องชี้แจง และนำเสนอข้อมูลอย่างครบถ้วนและ ถูกต้องตามแนวปฏิบัติที่ดีอย่างไม่มี ความขัดแย้ง ทางผลประโยชน์ ทั้งนี้ ในกรณีที่จำเป็น คณะกรรมการ การทำเรือฯ อาจจัดให้มีการขอความเห็นที่เป็นอิสระ จากที่ปรึกษาหรือผู้เชี่ยวชาญภายนอกได้ตาม ความเหมาะสม ภายใต้งบประมาณและค่าใช้จ่าย ในการดำเนินงานของการทำเรือฯ
 - 2.6 การส่งเสริมให้กรรมการแสดงความคิดเห็นได้อย่าง มีประสิทธิภาพ โดยจัดส่งเอกสารประกอบการประชุม ล่วงหน้าแก่คณะกรรมการการทำเรือฯ อย่างรวดเร็ว เฉลี่ย 7 วัน ก่อนการประชุมคณะกรรมการการทำเรือฯ เพื่อให้คณะกรรมการการทำเรือฯ ได้ทำความเข้าใจ ก่อนแสดงความคิดเห็นมอบข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ รวมถึงลงมติได้อย่างถูกต้อง โดยระหว่างการประชุม ประธานกรรมการการทำเรือฯ จะส่งเสริมให้กรรมการ การทำเรือฯ แสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ และคำนึงถึงประโยชน์ของผู้ถือหุ้นภาครัฐ และ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มที่เกี่ยวข้องอย่างสมดุล โปร่งใส และเป็นธรรม
 - 2.7 คณะกรรมการการทำเรือฯ ดูแลให้มีระบบการบันทึก รายงานการประชุม ให้รายงานการประชุมมีความถูกต้อง และครบถ้วน สำหรับการประชุมคณะกรรมการ การทำเรือฯ และการประชุมคณะอนุกรรมการต่าง ๆ
 - 2.8 คณะกรรมการการทำเรือฯ มีนโยบายที่จะให้กรรมการ ที่ไม่เป็นผู้บริหาร มีโอกาสที่จะประชุมระหว่างกันเอง ตามความจำเป็น เพื่ออภิปรายเกี่ยวกับการดำเนินงาน ของการทำเรือฯ โดยไม่มีกรรมการที่เป็นผู้บริหาร และฝ่ายบริหารร่วมด้วย และแจ้งให้ผู้อำนวยการ การทำเรือฯ ทราบถึงผลการประชุม

**คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้แต่งตั้ง
กรรมการการท่าเรือฯ ให้ร่วมเป็นกรรมการ
ในคณะกรรมการและอนุกรรมการชุดต่าง ๆ
เพื่อช่วยในการกำกับดูแลการดำเนินงาน
ของการท่าเรือฯ ดังนี้**

คณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบตามหลักเกณฑ์ปฏิบัติการ
ตรวจสอบภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ (แก้ไขถึง ฉบับที่ 4)
พ.ศ. 2566) ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 13 ในคู่มือการปฏิบัติงานของ
คณะกรรมการตรวจสอบ สำหรับรัฐวิสาหกิจปี 2566 สำนักงาน
คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง ปี 2566

คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องที่น่าสนใจ คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. สนับสนุนการปฏิบัติงานของคณะกรรมการการท่าเรือฯ
ในการวางนโยบาย และควบคุมดูแลการท่าเรือฯ ให้เป็นไป
ตามเป้าหมาย นโยบาย กลยุทธ์ และแผนธุรกิจที่การท่าเรือฯ
กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพ ถูกต้องตามข้อกำหนด
กฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงให้เป็นไปตาม
แผนงานที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ เห็นชอบ
2. พิจารณากลั่นกรองและเสนอความเห็นเรื่องที่น่าสนใจ
คณะกรรมการการท่าเรือฯ ด้านต่าง ๆ ดังนี้
 - 2.1 พิจารณากลั่นกรองและเสนอความเห็นแก่
คณะกรรมการการท่าเรือฯ ในการอนุมัติจัดซื้อจัดจ้าง
ตามอำนาจและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
 - 2.2 พิจารณากลั่นกรองแผนธุรกิจและแผนงานการท่าเรือฯ
และแผนงานอื่น ๆ ที่เสนอขอความเห็นชอบจาก
คณะกรรมการการท่าเรือฯ
 - 2.3 พิจารณางบประมาณทำการและงบประมาณโครงการ
ลงทุนของการท่าเรือฯ
3. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ มอบหมาย
4. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจง ให้ข้อมูล หรือข้อเสนอแนะ และ
ขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณา
ได้ตามความจำเป็น

คณะกรรมการสรรหาผู้อำนวยการการท่าเรือ แห่งประเทศไทย

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

คณะอนุกรรมการพิจารณาจัดทำสัญญาจ้างและ กำหนดค่าตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่พิจารณาจัดทำสัญญาจ้างและกำหนด
ค่าตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการการท่าเรือฯ และเสนอ
คณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณา ก่อนเสนอกระทรวงการคลัง
ให้ความเห็นชอบ ตามมาตรา 8 จัตวาแห่งพระราชบัญญัติ
คุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ
พ.ศ. 2518 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

คณะกรรมการพิจารณาแผนงานและประเมิน ผลการปฏิบัติงานของผู้ผู้อำนวยการการท่าเรือ แห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาแผนงานที่ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการ
การท่าเรือฯ แล้วนำผลการพิจารณาเสนอคณะกรรมการ
การท่าเรือฯ ให้ความเห็นชอบต่อไป
2. กำหนดรายละเอียด หลักเกณฑ์ และวิธีการประเมินผล
การปฏิบัติงานของผู้ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการ
การท่าเรือฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ
3. ประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ
อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ให้เป็นไปตามสัญญาจ้าง หลักเกณฑ์
และวิธีการที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้ให้ความเห็นชอบ
ก่อนเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาต่อไป
4. พิจารณาการปรับเปลี่ยนค่าตอบแทนคงที่และการจ่าย
ค่าตอบแทนพิเศษประจำปี ตามผลประกอบการของ
การท่าเรือฯ และผลการประเมิน ตามหลักเกณฑ์และ
แนวทางการจ่ายผลตอบแทนของผู้บริหารสูงสุดกำหนด
เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาอนุมัติ
5. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงานได้ตามความจำเป็น
6. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจง ให้ข้อมูล คำปรึกษาหรือข้อเสนอแนะ
และขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการ
พิจารณาได้ตามความจำเป็น

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุม ภายในของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. กำกับดูแลการดำเนินงานด้านการบูรณาการกำกับดูแลที่ดี
(G) การบริหารความเสี่ยง (R) และการปฏิบัติตามกฎหมาย
ระเบียบข้อบังคับและมาตรฐาน (C) หรือ GRC เพื่อสนับสนุน
ให้การท่าเรือฯ สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ตามภารกิจ วิสัยทัศน์
และเป้าหมายที่ตั้งไว้อย่างมั่นใจ มีประสิทธิภาพ เติบโต
และยั่งยืน
2. พิจารณาและอนุมัติกรอบนโยบายการบริหารความเสี่ยง
การควบคุมภายใน และการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ
ของการท่าเรือฯ

3. พิจารณาและให้ความเห็นในการกำหนดระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) ขององค์กรและความเปราะบางของระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Tolerance) ขององค์กร
4. พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยงของการทำธุรกรรมทางการเงินประจำปีของสำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน แผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการทำธุรกรรม ก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการการทำธุรกรรมเพื่อทราบ
5. กำกับและประเมินประสิทธิภาพการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจให้เป็นไปตามนโยบายการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และตามนโยบายการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการทำธุรกรรม
6. กำหนดแนวทางในการจัดทำ/ทบทวนแผนยุทธศาสตร์ของการทำธุรกรรม พร้อมกำกับดูแลเกี่ยวกับกระบวนการวางแผนเชิงกลยุทธ์ของการทำธุรกรรม เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประโยชน์สูงสุด
7. พิจารณากลับกรองแผนวิสาหกิจ แผนงาน/โครงการ และแผนปฏิบัติการของการทำธุรกรรม ก่อนเสนอคณะกรรมการการทำธุรกรรม เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ
8. ติดตามความคืบหน้าของการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจของการทำธุรกรรม เพื่อให้เป็นไปตามทิศทางยุทธศาสตร์ที่กำหนด
9. กำกับดูแลให้มีแนวทางการติดตามผลการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน ทั้งกรณีปกติและเมื่อเกิดเหตุการณ์พิเศษอย่างครบถ้วน และเป็นระบบอย่างต่อเนื่อง
10. แต่งตั้งอนุกรรมการหรือคณะทำงานได้ตามความจำเป็น
11. เชิญผู้ที่เกี่ยวข้องมาชี้แจงให้ข้อมูลคำปรึกษาหรือข้อเสนอแนะ และขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น
12. เสนอข้อมูลการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในในประเด็นที่มีนัยสำคัญหรือประเด็นที่มีระดับความเสี่ยงสูง เพื่อบูรณาการกับงานตรวจสอบ
13. ทบทวน ปรับปรุง และพัฒนาด้านการบูรณาการการกำกับดูแลที่ดี (G) การบริหารความเสี่ยง (R) และการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบข้อบังคับและมาตรฐาน (C) หรือ GRC การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการทำธุรกรรม ให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง และทันสมัยเป็นปัจจุบันอยู่ตลอดเวลา สอดคล้องกับนโยบายและบริบทของการทำธุรกรรม รวมถึงมาตรฐานที่เปลี่ยนแปลงไป
14. ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการการทำธุรกรรมมอบหมาย และตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ
15. รายงานผลการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจพร้อมความเห็นเสนอคณะกรรมการการทำธุรกรรม เพื่อทราบตามระยะเวลาที่เหมาะสม

คณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมของการทำธุรกรรมแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาให้ความเห็นชอบนโยบายและคู่มือการกำกับดูแลที่ดีของการทำธุรกรรม นโยบายด้านความรับผิดชอบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมของการทำธุรกรรม นโยบายและแนวปฏิบัติด้านการป้องกันและต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบของการทำธุรกรรม นโยบายและแนวปฏิบัติการป้องกันการรั่วไหลข้อมูลภายใน นโยบายและแนวปฏิบัติการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ นโยบายและแนวปฏิบัติการป้องกันการเกิดรายการเกี่ยวโยง และคู่มือจริยธรรมของการทำธุรกรรม เสนอคณะกรรมการการทำธุรกรรม เพื่อทราบก่อนเริ่มปีงบประมาณ
2. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนงานด้านกำกับดูแลที่ดีของการทำธุรกรรม ระยะยาวและแผนปฏิบัติการประจำปี แผนงานด้านความรับผิดชอบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมของการทำธุรกรรม ระยะยาวและแผนปฏิบัติการประจำปี แผนงานด้านการป้องกันและต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบของการทำธุรกรรม ระยะยาวและแผนปฏิบัติการประจำปี เสนอคณะกรรมการการทำธุรกรรม เพื่อทราบก่อนเริ่มปีงบประมาณ
3. ติดตามและรายงานผลการดำเนินงานให้เป็นไปตามนโยบายและแนวทางการกำกับดูแลที่ดี และให้บรรลุผลสำเร็จตามแผนงานด้านการกำกับดูแลที่ดีของการทำธุรกรรม แผนงานด้านความรับผิดชอบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมของการทำธุรกรรม แผนงานด้านการป้องกันและต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบของการทำธุรกรรม เสนอคณะกรรมการการทำธุรกรรม เพื่อทราบเป็นรายไตรมาส
4. ส่งเสริมให้คณะกรรมการการทำธุรกรรม ผู้บริหาร และพนักงานมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลที่ดี ความรับผิดชอบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม การป้องกันและต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ และจริยธรรมอย่างต่อเนื่อง
5. ปฏิบัติงานร่วมกับคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน เพื่อบูรณาการการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลที่ดี (Governance) การบริหารจัดการความเสี่ยง (Risk) และการกำกับให้ปฏิบัติได้ตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับ (Compliance) (Governance Risk Management and Compliance: GRC)
6. พิจารณาแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานเพื่อทำหน้าที่สนับสนุนงานด้านกำกับดูแลที่ดี ด้านความรับผิดชอบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม ด้านการป้องกันและต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ และด้านจริยธรรมได้ตามความเหมาะสม
7. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการการทำธุรกรรมมอบหมายเกี่ยวกับงานด้านการกำกับดูแลที่ดี งานด้านความรับผิดชอบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม งานด้านการป้องกันและต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ และด้านจริยธรรมของการทำธุรกรรม

คณะกรรมการบริหารจัดการความรู้ เทคโนโลยี และนวัตกรรมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. กำหนดนโยบายและแนวทางการดำเนินงานด้านการจัดการความรู้ เทคโนโลยีดิจิทัล และนวัตกรรมของการท่าเรือฯ
2. กำกับดูแลการจัดทำ ปรับปรุง และพิจารณาให้ความเห็นชอบ แผนปฏิบัติการดิจิทัลของการท่าเรือฯ และสถาปัตยกรรมองค์กรของการท่าเรือฯ ให้เกิดความสอดคล้องและสนับสนุน ยุทธศาสตร์ตามแผนวิสาหกิจของการท่าเรือฯ แผนคมนาคมดิจิทัลของกระทรวงคมนาคม และแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนนโยบายของรัฐบาลที่เกี่ยวข้อง
3. กำกับดูแลการจัดทำ ปรับปรุง และพิจารณาให้ความเห็นชอบ คู่มือ แผนแม่บทและแผนปฏิบัติการการจัดการความรู้ และนวัตกรรมของการท่าเรือฯ
4. กำกับดูแลธรรมาภิบาลในการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของการท่าเรือฯ (IT Governance)
5. กำกับดูแลการบริหารความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ (Information Security Management) ของการท่าเรือฯ
6. กำกับดูแลการบริหารจัดการการใช้ทรัพยากรด้านการจัดการความรู้ เทคโนโลยีดิจิทัล และนวัตกรรมของการท่าเรือฯ อย่างเหมาะสม (Resource Optimization Management)
7. ติดตามผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการ การจัดการความรู้ นวัตกรรม และการดำเนินงานตาม แผนปฏิบัติการดิจิทัล
8. ส่งเสริม สนับสนุน พัฒนา ยกระดับการจัดการความรู้ เทคโนโลยีดิจิทัล และนวัตกรรมของการท่าเรือฯ
9. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงาน ได้ตามความจำเป็น
10. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจง ให้ข้อมูล คำปรึกษา หรือข้อเสนอแนะ และขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น
11. รายงานผลการดำเนินงานเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบตามระยะเวลาที่เหมาะสม

คณะกรรมการทรัพยากรบุคคลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. กำหนดนโยบายและแนวทางการดำเนินงานด้านการบริหาร และพัฒนาทรัพยากรบุคคลของการท่าเรือฯ
2. กำกับ ดูแล การจัดทำและปรับปรุงแผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคลให้สอดคล้องและสนับสนุนวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ ตามแผนวิสาหกิจของการท่าเรือฯ รวมถึงระบบงานและ แผนงานสำคัญต่าง ๆ ตามระบบประเมินผลการดำเนินงาน ขององค์กร ก่อนเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ

3. กำกับดูแลการดำเนินงานด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล ที่ประกอบด้วย การจัดทำโครงสร้างองค์กร การจัดทำ แผนอัตรากำลังระยะสั้นระยะยาว ระบบการสรรหาบุคลากร การจัดทำระบบทดแทนตำแหน่ง การบริหารจัดการสาย ความก้าวหน้าอาชีพ การบริหารผลการปฏิบัติงานของการ ท่าเรือฯ
4. กำกับดูแลการดำเนินงานด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ที่ประกอบด้วย การจัดทำระบบสมรรถนะ การพัฒนา ศักยภาพบุคคลให้ตรงตามข้อกำหนด กำหนด การจัดทำระบบ พัฒนาผู้มีความรู้สูงการจัดทำระบบการเรียนรู้และพัฒนา ให้กับบุคลากรของการท่าเรือฯ
5. กำกับดูแลการดำเนินงานด้านส่งเสริมสภาพแวดล้อม ที่สนับสนุนการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล อาทิ การสร้างความพึงพอใจและความผูกพันของบุคลากร การสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กร การจัดระบบ สวัสดิการให้สอดคล้องกับความต้องการและกฎหมาย ที่กำหนด การสร้างระบบทรัพยากรบุคคลให้มีธรรมาภิบาล
6. ติดตามผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการ ด้านทรัพยากรบุคคล
7. ส่งเสริม สนับสนุน พัฒนา ยกระดับการบริหารและพัฒนา ทรัพยากรบุคคลของการท่าเรือฯ
8. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงานได้ตามความจำเป็น
9. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจง ให้ข้อมูล คำปรึกษาหรือข้อเสนอแนะ และขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการ พิจารณาได้ตามความจำเป็น
10. รายงานผลการดำเนินงานเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบตามระยะเวลาที่เหมาะสม

คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่ ตามมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติแรงงาน รัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543

คณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและสัญญา ของคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. ให้คำปรึกษาแนะนำ และพิจารณากลับกรองงานด้านกฎหมาย ร่างข้อบังคับ ร่างระเบียบ ร่างสัญญา รวมทั้งพิจารณาปัญหา ข้อกฎหมาย และข้อสัญญาแก่คณะกรรมการการท่าเรือฯ
2. เชิญบุคคลหรือเรียกให้พนักงานของการท่าเรือฯ มาให้ข้อมูล ความเห็น ข้อเสนอแนะ ข้อกฎหมาย หรือขอเอกสารใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการการท่าเรือฯ
3. เชิญผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิภายนอกมาให้คำปรึกษา แนะนำได้ตามความเหมาะสม

4. แต่งตั้งคณะทำงานขึ้นมาช่วยดำเนินงานตามความเหมาะสม
5. จัดทำกฎบัตรด้านกฎหมายและสัญญา ให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบในการดำเนินงานของการทำเรือฯ โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการทำเรือฯ และมีการสอบทานตามความเหมาะสมของกฎบัตรดังกล่าว อย่างน้อยปีละครั้ง
6. ให้เลขาธิการจัดส่งรายงานผลการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและสัญญาของคณะกรรมการการทำเรือฯ ให้สำนักเลขาธิการคณะกรรมการการทำเรือฯ เพื่อเสนอคณะกรรมการการทำเรือฯ
7. ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ประธานกรรมการการทำเรือฯ มอบหมาย

การประชุมคณะกรรมการ/อนุกรรมการชุดต่าง ๆ ปีงบประมาณ 2567 (มีนาคม-กันยายน 2567)

จำนวนเข้าร่วมประชุม/จำนวนการประชุม ดังนี้

ชื่อ-สกุล	คณะกรรมการตรวจสอบของการทำเรือฯ (Audit Committee)	คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องที่น่าสนใจ คณะกรรมการการทำเรือฯ	คณะอนุกรรมการพิจารณาแผนงานและประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการการทำเรือฯ	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการทำเรือฯ	คณะกรรมการกำกับดูแลที่ดี และความรู้ฝังชอบต่อสังคมของการทำเรือฯ	คณะกรรมการบริหารจัดการความรู้ เทคโนโลยี และนวัตกรรมของการทำเรือฯ	คณะกรรมการทรัพยากรบุคคลของการทำเรือฯ	คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ของการทำเรือฯ	คณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและสัญญาของคณะกรรมการการทำเรือฯ
1. นายคุณตร งามธุระ		10/10							2/2
2. นายจำเริญ โพธิยอด	5/5								
3. นายชาครีย์ บำรุงวงศ์		9/10			4/5	6/7	4/4		
4. นางสาวสุนทจิตร สังข์ใหม่	5/5								
5. นายดรุตม์ คำวิจิตรนาภา		10/10			5/5				
6. นายไพบุลย์ ศิริภานุเสถียร		10/10	2/2	5/5			4/4		
7. ศาสตราจารย์ ดร. รุธีร์ พนมยงค์				5/5		7/7			
8. พลตำรวจเอก วิสณุ ปราสาททองโอสถ			2/2	5/5				5/5	
9. นางสาวสุทิษา ประทุมกุล	5/5								
10. นายอนันต์ แก้วกำเนิด					5/5		4/4		

หมายเหตุ : แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่นในคณะกรรมการ กทท. ตั้งแต่วันที่ 3 มีนาคม 2567

นโยบายการจ่ายค่าตอบแทนและการประชุม ของคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

การจ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมให้แก่คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการชุดย่อย เป็นไปตามหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจที่คณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลังกำหนด และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2562 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. ค่าตอบแทนรายเดือน

ประธานกรรมการรัฐวิสาหกิจ ได้รับค่าตอบแทนเป็น 2 เท่าของกรรมการรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

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

ทั้งนี้ กรณีที่กรรมการรัฐวิสาหกิจดำรงตำแหน่งไม่เต็มเดือน ให้จ่ายค่าตอบแทนรายเดือนตามสัดส่วนระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง

2. เบี้ยประชุมกรรมการ

2.1 การจ่ายเบี้ยประชุมให้รัฐวิสาหกิจจ่ายเบี้ยประชุมให้กับกรรมการที่เข้าร่วมประชุมเป็นรายครั้งเดือนละ 1 ครั้ง โดยให้ประธานในที่ประชุมในอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 25 ของเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ

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

ทั้งนี้ กรณีมีเหตุผลสมควร อาจพิจารณาจ่ายเบี้ยประชุมได้เกินกว่า 1 ครั้งต่อเดือน แต่ต้องไม่เกิน 15 ครั้งต่อปี

2.2 การจ่ายค่าเบี้ยประชุมกรรมการในคณะกรรมการชุดย่อย/คณะอนุกรรมการ/คณะทำงานอื่น ให้ได้รับเบี้ยประชุมเป็นรายครั้ง ในอัตรา 0.5 เท่าของเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจเฉพาะกรรมการที่มาประชุม ทั้งนี้ ให้กรรมการรัฐวิสาหกิจได้รับเบี้ยประชุมคณะกรรมการชุดย่อย/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

ทั้งนี้ ให้ประธานกรรมการและรองประธานกรรมการได้รับโบนัสมากกว่ากรรมการ ร้อยละ 25 และร้อยละ 12.5 ตามลำดับ และในบัญชีของรัฐบาลใดที่กรรมการรัฐวิสาหกิจนั้นขาดประชุมเกินกว่า 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 2567 มีการประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ จำนวน 10 ครั้ง (มีนาคม-กันยายน 2567)

ลำดับ	รายชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม	ค่าเบี้ยประชุม (บาท)
1.	นายชยธรรม์ พรหมศร	10	250,000
2.	นายคุณธร งามธุระ	10	200,000
3.	นายจำเริญ โพธิยอด	10	200,000
4.	นายชาครีย์ บำรุงวงศ์	9	180,000
5.	นางสาวชุนจิต สังข์ใหม่	10	200,000
6.	นายดรุตม์ คำวิจิตรนาภา	10	200,000
7.	นายไพบุลย์ ศิริภาณุเสถียร	10	200,000
8.	ศาสตราจารย์ ดร. รุจิรั พนมยงค์	10	200,000
9.	พลตำรวจเอก วิสณุ ปราสาททองโอสถ	10	200,000
10.	นางสาวสุทิษา ประทุมกุล	10	200,000
11.	นายอนันต์ แก้วกำเนิด	9	180,000
รวม			2,210,000

หมายเหตุ : แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่นในคณะกรรมการ กทท. ตั้งแต่วันที่ 3 มีนาคม 2567

ผู้บริหารระดับสูง การท่าเรือแห่งประเทศไทย

วันที่ดำรงตำแหน่ง 1 กุมภาพันธ์ 2565

ประวัติการศึกษา

- ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ประวัติการทำงาน

- พ.ศ. 2538 - 2544 วิศวกรอาวุโส บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (IFCT)
- พ.ศ. 2544 - 2545 อาจารย์ประจำภาควิชาการจัดการ มหาวิทยาลัยโยนก
- พ.ศ. 2543 - 2553 ผู้จัดการ/ผู้จัดการอาวุโส บริษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรมขนาดย่อม (บสย.)
- พ.ศ. 2553 - 2555 รองผู้อำนวยการ ธนาคารทหารไทย (TMB)
- พ.ศ. 2555 - 2565 รองผู้อำนวยการ/รองผู้อำนวยการอาวุโส/ผู้ช่วยผู้จัดการทั่วไป/รองผู้จัดการทั่วไปของบริษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรมขนาดย่อม (บสย.)
- พ.ศ. 2565 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ประวัติการอบรม/ศึกษาดูงาน

- หลักสูตรวิทยาการเกษตรระดับสูง (วกส.) รุ่นที่ 1
- หลักสูตรรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้บริหารระดับสูง (รอส.) รุ่นที่ 9
- ศึกษาดูงานด้านโลจิสติกส์ การพัฒนาเส้นทางการขนส่ง การคมนาคม และความเชื่อมโยงการส่งเสริมความร่วมมือไทย - ยูนนาน

ผลงานและรางวัล

- ปี 2556 รางวัลคนดีศรีของบรรษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรมขนาดย่อม (บสย.) ประเภท Talent
- ปี 2557 เป็นผู้วิจัยงานสัมมนาวิชาการธนาคารแห่งประเทศไทย ประจำปี 2557 (BOT Symposium 2014) เรื่องกลไกการค้าประกันสินเชื่อของภาครัฐและการเข้าถึงแหล่งเงินทุนของ SME
- ปี 2559 ได้รับรางวัลบุคคลที่มีผลงานยอดเยี่ยมและดีเด่นของบรรษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรมขนาดย่อม (บสย.)



นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข
 ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
 อายุ 51 ปี
 วัน/เดือน/ปีเกิด 29 ตุลาคม 2516

วันที่ดำรงตำแหน่ง 1 มีนาคม 2562

ประวัติการศึกษา

- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรคนาวิน โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

- 10 ต.ค. 2556 ผู้อำนวยการสำนักปฏิบัติการ ท่าเรือแหลมฉบัง
- 1 ต.ค. 2558 ผู้ช่วยผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
- 1 พ.ย. 2560 รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
- 1 มี.ค. 2562 ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
- 1 เม.ย. 2563 รองผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร

02

เรือโก ยุทธนา โมกขาว

รองผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร

อายุ 59 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 21 มิถุนายน 2508



วันที่ดำรงตำแหน่ง 1 พฤษภาคม 2564

ประวัติการศึกษา

วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาแพทยศาสตร์ โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

- 22 ต.ค. 2553 รองผู้อำนวยการฝ่ายบริการท่าและเครื่องมือ
ท่าเรือกรุงเทพ
- 31 ก.ค. 2555 ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานสนับสนุน
ท่าเรือกรุงเทพ
- 1 ต.ค. 2559 ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า
ท่าเรือกรุงเทพ
- 1 มี.ค. 2562 รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ
- 1 พ.ค. 2563 ผู้ช่วยผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบริษัทภิบาล
- 1 พ.ค. 2564 รองผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบริษัทภิบาล



เรือเอก รุจน์ สุขปรีดี

รองผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบริษัทภิบาล

อายุ 60 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 9 พฤษภาคม 2507

วันที่ดำรงตำแหน่ง 29 ตุลาคม 2564

ประวัติการศึกษา

วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรคนาวิน โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

- 17 ส.ค. 2555 รองผู้อำนวยการฝ่ายบริการท่าและเครื่องมือ
ท่าเรือกรุงเทพ
- 1 ต.ค. 2556 ผู้อำนวยการฝ่ายบริการท่าและเครื่องมือท่าเรือกรุงเทพ
- 1 ต.ค. 2558 รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
- 1 พ.ย. 2560 รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ
- 1 มี.ค. 2562 ผู้ช่วยผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายตรวจสอบ
- 1 พ.ค. 2563 รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ
- 29 ต.ค. 2564 นักบริหาร 16 ประจำผู้อำนวยการท่าเรือ
แห่งประเทศไทย
- 1 ก.ค. 2565 ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ

04 เรือโท ภูมิ แสงคำ
ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ
อายุ 60 ปี
วัน/เดือน/ปีเกิด 18 ธันวาคม 2507



วันที่ดำรงตำแหน่ง 1 กรกฎาคม 2565

ประวัติการศึกษา

- บริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- วิทยาลัยการทัพเรือ รุ่นที่ 50

ประวัติการทำงาน

- 10 ต.ค. 2556 รองผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบ
- 30 ม.ค. 2558 ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบ สายตรวจสอบ
- 1 มี.ค. 2562 ผู้ช่วยผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร
- 1 ก.ค. 2565 รองผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ



นายอกิเสด พงษ์สุวรรณ

รองผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ

อายุ 60 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 30 พฤษภาคม 2507

วันที่ดำรงตำแหน่ง 28 มิถุนายน 2566

ประวัติการศึกษา

- Postgraduate Diploma in Maritime Affairs, World Maritime University
- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยสยาม
- บัณฑิตบริหาร สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

ประวัติการทำงาน

- 11 ม.ค. 2556 นักบริหาร 13 ประจำผู้อำนวยการการทำเรือ
แห่งประเทศไทย
- 1 ต.ค. 2558 นักบริหาร 14 ประจำผู้อำนวยการการทำเรือ
แห่งประเทศไทย
- 1 พ.ค. 2563 ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ
- 29 ต.ค. 2564 ผู้ช่วยผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
สายตรวจสอบ
- 28 มิ.ย. 2566 นักบริหาร 16 ประจำผู้อำนวยการการทำเรือ
แห่งประเทศไทย

06

ว่าที่ร้อยตรี ธีรกร เขียวไพศาล

นักบริหาร 16

ประจำผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย

อายุ 58 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 24 เมษายน 2509



วันที่ดำรงตำแหน่ง 29 ตุลาคม 2564

ประวัติการศึกษา

วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาแพทยศาสตร์ โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

- | | |
|---------------|--|
| 11 เม.ย. 2559 | ผู้อำนวยการสำนักท่าเรือภูมิภาค
สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ |
| 1 มี.ค. 2562 | ผู้อำนวยการฝ่ายการช่าง สายวิศวกรรม |
| 29 ต.ค. 2564 | ผู้ช่วยผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายวิศวกรรม |

เรือโก กิตติคุณ จารุวัฒนยานนท์
ผู้ช่วยผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายวิศวกรรม

อายุ 53 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 8 มิถุนายน 2514

วันที่ดำรงตำแหน่ง 29 ตุลาคม 2564

ประวัติการศึกษา

- รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต สาขาบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- ประกาศนียบัตรวิชาชีพ สาขาพาณิชยกรรม โรงเรียนเทคนิคมิตรภาพพาณิชย์การ

ประวัติการทำงาน

- 22 มี.ค. 2562 รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้าท่าเรือกรุงเทพ
- 1 พ.ค. 2563 ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้าท่าเรือกรุงเทพ
- 29 ต.ค. 2564 รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ

08

นายเกษมสิน ศรีบางพลีน้อย
รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ
อายุ 59 ปี
วัน/เดือน/ปีเกิด 18 ตุลาคม 2508



วันที่ดำรงตำแหน่ง 28 มิถุนายน 2566

ประวัติการศึกษา

- Master of Science in Maritime Affairs (Port Management),
World Maritime University
- เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ประวัติการทำงาน

- 8 ต.ค. 2558 ผู้อำนวยการสำนักเลขานุการคณะกรรมการ
การทำเรือแห่งประเทศไทย
- 1 ต.ค. 2559 ผู้ตรวจการประจำผู้อำนวยการการทำเรือ
แห่งประเทศไทย
- 1 มี.ค. 2562 ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์องค์กร สายบริหาร
การเงินและกลยุทธ์องค์กร
- 28 มิ.ย. 2566 ผู้ช่วยผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
สายตรวจสอบ



นางสาวพนิดา เจริญผล

ผู้ช่วยผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
สายตรวจสอบ

อายุ 58 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 19 เมษายน 2509

09

วันที่ดำรงตำแหน่ง 28 มิถุนายน 2566

ประวัติการศึกษา

นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการทำงาน

- 18 พ.ย. 2563 รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า
ท่าเรือกรุงเทพ
- 29 ต.ค. 2564 ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า
ท่าเรือกรุงเทพ
- 28 มิ.ย. 2566 รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

10 นายวีระยุทธ สว่างแจ้ง
รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
อายุ 59 ปี
วัน/เดือน/ปีเกิด 27 มิถุนายน 2508



นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง

แผนงานและประเมินผลการปฏิบัติงาน ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการพิจารณาแผนงานและประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการการท่าเรือฯ ประกอบด้วยกรรมการการท่าเรือฯ จำนวน 2 ท่าน โดยมี พลตำรวจเอก วิสนุ ปราสาททองโอสถ เป็นประธานกรรมการ นายไพบุลย์ ศิริภาณุเสถียร เป็นกรรมการ นางศุภนิจ จัยวัฒน์ ที่ปรึกษาประธานกรรมการการท่าเรือฯ เป็นกรรมการ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล เป็นเลขานุการ

คณะกรรมการ มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาแผนงานที่ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ แล้วนำผลการพิจารณาเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ ให้ความเห็นชอบต่อไป
2. กำหนดรายละเอียด หลักเกณฑ์ และวิธีการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ
3. ประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการการท่าเรือฯ ปีละ 1 ครั้ง ให้เป็นไปตามสัญญาจ้าง หลักเกณฑ์ และวิธีการที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ ให้ความเห็นชอบ ก่อนเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาต่อไป
4. พิจารณาการปรับเพิ่มค่าตอบแทนคงที่และการจ่ายค่าตอบแทนพิเศษประจำปี ตามผลประกอบการของการท่าเรือฯ และผลการประเมินตามหลักเกณฑ์และแนวทางการจ่ายผลตอบแทนของผู้บริหารสูงสุดกำหนดเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาอนุมัติ
5. แต่งตั้งคณะกรรมการ หรือกระทำงานได้ตามความจำเป็น
6. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจงให้ข้อมูล คำปรึกษาหรือข้อเสนอแนะ และขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น

ค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูงของ กทก. ตั้งแต่ระดับ 14 ขึ้นไป และผู้อำนวยการการท่าเรือฯ ที่ดำรงตำแหน่งภายในปี 2567 รวม 26 คน ได้รับผลประโยชน์ และสวัสดิการอื่น ๆ ของการท่าเรือฯ ดังนี้

หน่วย : บาท

รายการ	ปี 2567	ปี 2566	ปี 2565
ค่าตอบแทนรวมที่เป็นตัวเงิน	56,791,209.88	61,416,258.34	60,832,886.24
ค่าตอบแทนอื่น	8,918,983.04	13,665,691.96	15,309,706.62
รวม	65,710,192.92	75,081,950.30	76,142,592.86

03

ส่วนที่

ประวัติ
และการพัฒนา
องค์กร



ประวัติของการท่าเรือ แห่งประเทศไทย



ปี พ.ศ.
2478

รัฐบาลจัดตั้งคณะกรรมการ
จัดสร้างท่าเรือขึ้น
มีพลเอก พระบริพัตรพยุหกิจ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจ
เป็นประธานกรรมการดำเนินการ
ขุดลอกสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา
และสร้างท่าเรืออันทันทสมัย
ที่ตำบลคลองเตยตามข้อเสนอ
ของสันนิบาตชาติ

ปี พ.ศ.
2479

คณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือ
ดำเนินการประกวดการออกแบบ
ก่อสร้างท่าเรือ ปรากฏว่า
แบบก่อสร้างท่าเรือของ
ศาสตราจารย์อาคัตซึ ชาวเยอรมัน
ได้รับการคัดเลือกสำหรับ
การประกวดราคาก่อสร้างท่าเรือ
ในการนี้ บริษัท คริสเตียนี
แอนด้นิลเสน ได้รับเลือกให้เป็น
ผู้รับเหมาก่อสร้างท่าเรือ
ในวงเงิน 20 ล้านบาท

ปี พ.ศ.
2481

รัฐบาลได้จัดตั้งสำนักงาน
ท่าเรือกรุงเทพ และให้
หลวงประเสริฐวิจิตรธาดา นายช่าง
จากกรมรถไฟมาดำรงตำแหน่ง
หัวหน้าสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ
(พ.ศ. 2481-2486) และ
ควบคุมการก่อสร้าง โดยมี
นายโรเบิร์ต ซาวาเทเก
เป็นนายช่างที่ปรึกษา ขึ้นตรงต่อ
กระทรวงเศรษฐกิจ และเริ่มลงมือ
ก่อสร้างท่าเรือที่คลองเตย

การท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการในสังกัด
กระทรวงคมนาคม ก่อตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการท่าเรือ
แห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดดำเนินการ
และนำมาซึ่งความเจริญของกิจการท่าเรือ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐ
และประชาชน ปัจจุบันการท่าเรือแห่งประเทศไทยรับผิดชอบ
บริหารท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง
ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง

หลังจากประเทศไทยเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบ
สมบูรณาญาสิทธิราชย์ มาเป็นระบอบประชาธิปไตย เมื่อปี
พ.ศ. 2475 ความคิดริเริ่มที่จะก่อสร้างท่าเรือของรัฐให้ทันสมัย
โดยพลเรือโท พระยาราชวังสัน ซึ่งดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการ
กระทรวงกลาโหมขณะนั้น ได้เสนอโครงการขุดลอกสันดอน
ปากน้ำเจ้าพระยา เพื่อส่งเสริมกิจการด้านพาณิชย์นาวีให้
เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่สามารถผ่านร่องน้ำเข้ามาบรรทุก - ขนถ่าย



ปี พ.ศ.
2483

รัฐบาลได้สั่งต่อเรือสันดอน 1 จากประเทศเนเธอร์แลนด์ และเริ่มขุดลอกร่องน้ำ แต่งานขุดลอก ร่องน้ำและการก่อสร้างท่าเรือ ต้องหยุดชะงักไปเนื่องจาก เกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 ขึ้น ในขณะนั้น ท่าเรือกรุงเทพ มีเพียงเขื่อนเทียบเรือยาว 1,500 เมตร มีโรงพักสินค้า 4 หลัง คลังสินค้าทัณฑ์บน 3 ชั้น 1 หลัง และตึกอำนวยการ 3 ชั้น 1 หลัง

ปี พ.ศ.
2490

ได้เปิดดำเนินการท่าเรือ โดยมี หลวงยุกตเสวีวิวัฒน์ เป็นผู้อำนวยการ และ คณะรัฐมนตรีได้แต่งตั้ง คณะกรรมการจัดวาง นโยบายและควบคุมกิจการ สำนักงานท่าเรือกรุงเทพ มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน

ปี พ.ศ.
2491

นาวาเอกหลวงสุภานุรักษ์ (สุภี จันทมาส) ดำรงตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักงาน ท่าเรือกรุงเทพ ดำเนินการ ซ่อมแซมอาคารต่าง ๆ ที่ได้รับความเสียหาย จากสงคราม พร้อมกับ ก่อสร้างเพิ่มเติม

ปี พ.ศ.
2494

รัฐบาลกู้เงินจากธนาคารโลก มาดำเนินการขุดลอกร่องน้ำ สันดอนทางเดินเรือ จากปากน้ำสมุทรปราการ ในแม่น้ำเจ้าพระยาถึง ท่าเรือคลองเตย รวมระยะทาง ประมาณ 66 กิโลเมตร และจัดซื้ออุปกรณ์ การยกขนสินค้ามาพัฒนา ท่าเรือกรุงเทพ

สินค้าจากท่าเรือได้อย่างสะดวกและปลอดภัย แทนการลำเลียง สินค้าระหว่างกรุงเทพถึงเกาะสีชังที่เคยปฏิบัติกันมาแต่เดิม และปรับปรุงท่าเรือที่มีอยู่ให้เป็นท่าเรือที่ทันสมัยเพื่อส่งเสริม การค้ากับต่างประเทศ แต่โครงการของพลเรือโท พระยาราชวังสัน ต้องประสบกับอุปสรรคนานัปการ ดังนั้น รัฐบาลไทยจึงได้ ส่งเรื่องขอความช่วยเหลือไปยังสำนักงานใหญ่สันนิบาตชาติ ณ กรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์

สองปีต่อมา สันนิบาตชาติได้ส่งผู้เชี่ยวชาญเดินทางมาสำรวจ สภาพเศรษฐกิจการค้าในกรุงเทพฯ และสำรวจสถานที่สร้างท่าเรือ ของรัฐบาลไทย ผู้เชี่ยวชาญทั้งสามได้เสนอให้มีการขุดลอกร่องน้ำ ในแม่น้ำเจ้าพระยา และเสนอบริเวณที่จะก่อสร้างท่าเรือ ให้รัฐบาลไทยเลือก 2 แห่ง คือ ที่ปากน้ำสมุทรปราการ กับที่ตำบล คลองเตย รัฐบาลจึงเลือกที่ตำบลคลองเตยเป็นที่ก่อสร้างท่าเรือ ซึ่งก็คืออาณาบริเวณของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในปัจจุบัน



ปี พ.ศ.
2494

ปี พ.ศ.
2520

ปี พ.ศ.
2534

ในเดือนพฤษภาคม 2494 รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติ การท่าเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 จัดตั้งการท่าเรือ แห่งประเทศไทยขึ้น เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม พร้อมรับโอนกิจการท่าเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพมาดำเนินการ

นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2494 ที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้รับการก่อตั้ง เป็นต้นมา กิจการด้านการขนส่งทางน้ำได้มีการพัฒนาเรื่อยมา เป็นลำดับจนถึงปัจจุบัน โดยในอดีตสินค้าที่ขนส่งทางทะเล เป็นเรือสินค้าทั่วไปและสินค้ากอง ท่าเทียบเรือที่มีอยู่ในขณะนั้น ได้แก่ ท่าเทียบเรือเชียนตะวันออก จำนวน 9 ท่า เป็นท่าสำหรับ บรรทุก-ขนถ่ายสินค้าทั่วไปและสินค้ากอง จนกระทั่งการขนส่ง สินค้าด้วยระบบคอนเทนเนอร์ได้แพร่ขยายเข้ามาสู่ประเทศไทย ประมาณปี 2518-2520 การท่าเรือฯ จึงได้ดำเนินการก่อสร้าง ท่าเทียบเรือเชียนตะวันออกเพื่อใช้เป็นท่าอเนกประสงค์และ จัดให้รับตู้สินค้า โดยเปิดใช้งานได้ในปี 2520

นับแต่ปี 2520 เป็นต้นมา การบรรทุก-ขนถ่ายตู้สินค้าที่ท่าเรือ กรุงเทพมีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี จนกระทั่งท่าเรือกรุงเทพเริ่มแออัด ประกอบกับท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือแม่น้ำ ทำให้มีข้อจำกัด ในการรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ ประกอบกับความเจริญเติบโต

ทางด้านเศรษฐกิจ จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่ เพื่อรองรับเรือและสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น รัฐบาลจึงได้เร่งรัดให้มีการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง แล้วเสร็จสมบูรณ์ในปลายปี 2533 และเริ่มเปิดให้บริการในเดือน มกราคม 2534

ต่อมาได้มีการขยายโครงข่ายคมนาคมสู่ภูมิภาค โดยในปี พ.ศ. 2546 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้เสนอแนวทางพัฒนาท่าเทียบเรือ โดยมอบให้การท่าเรือฯ เป็นผู้บริหารและประกอบการท่าเรือภูมิภาค เพื่อตอบสนอง นโยบายรัฐบาลในการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและเป็นประตูการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ และเพื่อให้การบริการ ท่าเรือสามารถเชื่อมโยงกับศูนย์กลางทางธุรกิจในภูมิภาคต่าง ๆ สร้างความสะดวกและช่วยลดต้นทุนการขนส่งสำหรับสินค้าไทย การท่าเรือฯ ได้ขยายกิจการเพื่อเปิดเส้นทางการค้าใหม่ ๆ ขึ้น โดยการเปิดให้บริการท่าเรือภูมิภาค 2 แห่ง คือ ท่าเรือเชียงแสน เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2546 และท่าเรือเชียงของ เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ ในวันที่ 1 มกราคม 2547



ปี พ.ศ.
2546

ปี พ.ศ.
2547

ปี พ.ศ.
2555

ปัจจุบัน

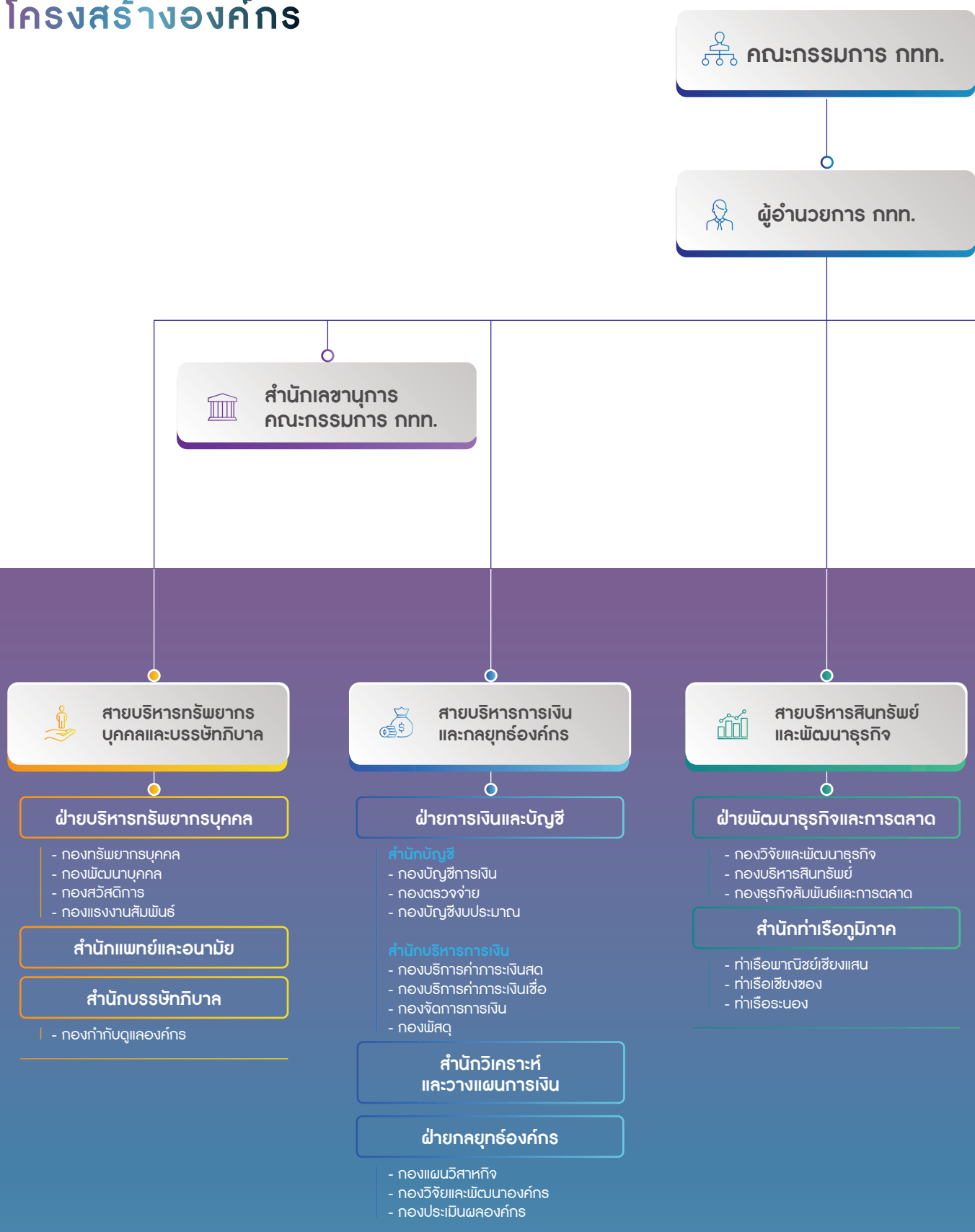
ท่าเรือเชียงแสนเป็นศูนย์กลางหรือประตูการค้าภูมิภาคอินโดจีน และโครงการพัฒนาเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นโครงการความร่วมมือระหว่าง 6 ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และราชอาณาจักรไทย สำหรับท่าเรือเชียงของ เปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2547 เป็นท่าเรืออีกแห่งหนึ่งที่มีงุ่เน้นในการบริการนำเข้า-ส่งออกสินค้า และส่งเสริมการค้าชายแดนระหว่างประเทศตามข้อตกลง 4 ฝ่าย ประกอบด้วย สปป.จีน สหภาพเมียนมา สปป.ลาว และไทย

วันที่ 1 เมษายน 2555 รัฐบาลได้ก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งใหม่ขึ้น และได้ขยายบริการเป็นรูปแบบท่าเรือพาณิชย์สากลโดยใช้ชื่อ “ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน” ในพื้นที่ประมาณ 387 ไร่ เพื่อให้ท่าเรือเชียงแสนสามารถรับปริมาณการค้าระหว่างไทย-จีนตอนใต้ ที่เพิ่มมากขึ้น ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนมีบริการท่าเทียบเรือและมีโรงพักสินค้าให้บริการ 2 หลัง เพื่อเป็นศูนย์กระจายสินค้า

เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546 คณะรัฐมนตรีมีมติให้การทำเรือแห่งประเทศไทย บริหารประกอบการท่าเรือระนองเพื่อเป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้าทางทะเลฝั่งอันดามันของไทย เชื่อมโยงเส้นทางการค้ากับประเทศในเอเชียใต้ แอฟริกาและยุโรป หลังการเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ ท่าเรือระนองเริ่มเป็นที่รู้จักเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ไม่เพียงแต่ในฐานะของท่าเรือที่สนับสนุนกิจกรรมด้านการค้าระหว่างประเทศเท่านั้น ยังเป็นท่าเรือที่รองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการขุดเจาะและสำรวจก๊าซธรรมชาติ

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา การท่าเรือฯ ได้พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการที่ทันสมัยและยกระดับงานบริการของท่าเรือต่าง ๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ได้มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัล รวมทั้งนาระบบรับรองมาตรฐานคุณภาพต่าง ๆ มาใช้เพื่อเสริมสร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการ นอกจากนี้การท่าเรือฯ ได้มีการขยายธุรกิจใหม่ที่เกี่ยวข้องเนื่องในอนาคต ณ วินาทีนี้การท่าเรือฯ ได้ก้าวมาเป็นรัฐวิสาหกิจชั้นนำที่นำเงินรายได้เข้ารัฐ เป็นองค์กรที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรม และเศรษฐกิจการค้าของประเทศ

โครงสร้างองค์กร



หมายเหตุ

..... รายงานต่อ

● รายงานต่อผู้อำนวยการ กทท.

● สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล

● สายบริหารการเงินและกลยุทธองค์กร

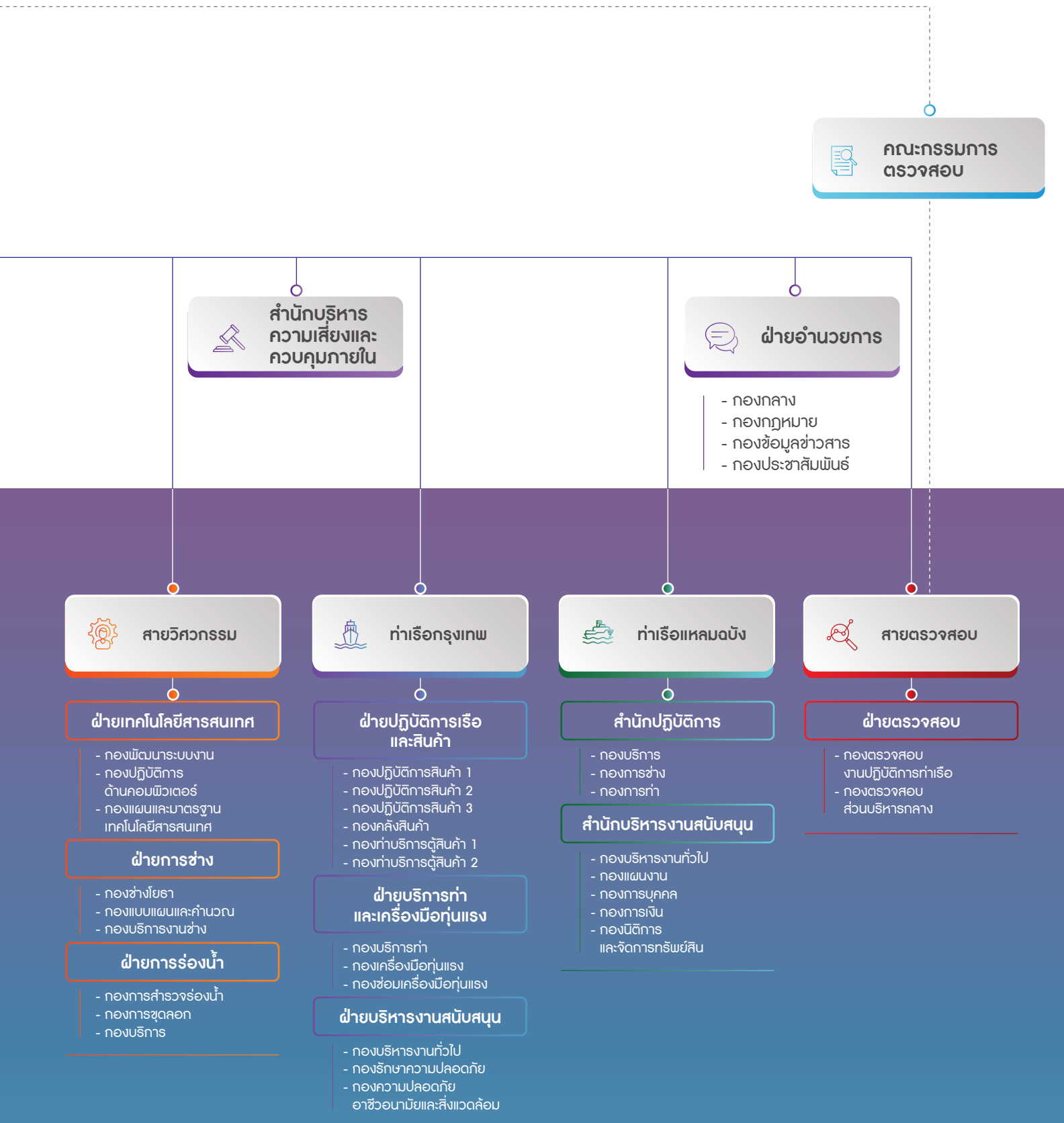
● สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนารุทิจ

● สายวิศวกรรม

● ท่าเรือกรุงเทพ

● ท่าเรือแหลมฉบัง

● สายตรวจสอบ



บัญชีแสดงยอดอัตรากำลังของพนักงาน การทำเรือแห่งประเทศไทย ประจำเดือนกันยายน 2567

หน่วยงาน	ระดับ 17	ระดับ 16	ระดับ 15	ระดับ 14	ระดับ 13	ระดับ 12	ระดับ 11	ระดับ 10	ระดับ 9	
ประจำผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย	-	1	-	3	3	3	3	4	1	
สำนักเลขานุการคณะกรรมการ กทท.	-	-	-	-	1	1	2	2	2	
สำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน	-	-	-	-	1	1	1	2	3	
สายตรวจสอบ	-	-	1	-	-	-	-	-	-	
ฝ่ายตรวจสอบ	-	-	-	1	1	1	1	6	4	
ฝ่ายอำนวยการ	-	-	-	1	1	6	9	16	14	
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล	-	1	-	-	-	-	-	-	-	
ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล	-	-	-	1	1	4	6	19	20	
สำนักแพทย์และอนามัย	-	-	-	-	1	3	4	5	4	
สำนักบรรษัทภิบาล	-	-	-	-	1	1	1	2	1	
สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร	-	1	-	-	-	-	-	-	-	
ฝ่ายการเงินและบัญชี	-	-	-	1	2	8	7	32	34	
ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร	-	-	-	1	1	4	4	8	7	
สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ	-	1	-	-	-	-	-	-	-	
ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด	-	-	-	1	1	3	4	10	10	
สำนักท่าเรือภูมิภาค	-	-	-	-	1	2	1	5	5	
สายเทคโนโลยีสารสนเทศ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
สายวิศวกรรม	-	-	1	-	-	-	-	-	-	
ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	-	-	-	1	1	4	3	10	8	
ฝ่ายการช่าง	-	-	-	1	1	5	5	18	16	
ฝ่ายการร่อนน้ำ	-	-	-	1	1	10	8	32	16	
ท่าเรือกรุงเทพ	-	1	1	-	-	5	9	3	4	
ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า	-	-	-	1	2	6	40	4	49	
ฝ่ายบริการท่าและเครื่องมือทุ่นแรง	-	-	-	1	1	3	4	31	13	
ฝ่ายบริหารงานสนับสนุน	-	-	-	1	1	3	3	9	10	
ท่าเรือแหลมฉบัง	-	-	1	1	1	1	2	1	-	
สำนักปฏิบัติการ	-	-	-	-	1	5	5	26	3	
สำนักบริหารงานสนับสนุน	-	-	-	-	1	5	5	16	3	
อัตราบรรจุ	-	5	4	16	25	84	127	261	227	
อัตราว่าง	1	3	3	-	-	9	5	20	11	
อัตราเต็ม	1	8	7	16	25	93	132	281	238	

	ระดับ 8	ระดับ 6	ระดับ 5	ระดับ 4	ระดับ 3	ระดับ 2	ระดับ 1	อัตราบรรจุ	อัตราว่าง	อัตราจ้าง นิติบุคคล	อัตราเต็ม
	2	-	-	-	-	-	-	20	3	-	23
	2	-	-	-	-	-	-	10	2	2	14
	2	-	-	-	-	-	-	10	3	-	13
	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
	8	8	-	-	-	-	-	30	13	-	43
	9	35	-	-	-	-	-	91	9	12	112
	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	2
	33	51	-	1	-	-	1	137	51	21	209
	6	12	-	4	1	1	-	41	18	5	64
	1	1	-	-	-	-	-	8	-	1	9
	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	2
	72	108	-	2	-	-	-	266	60	17	343
	6	5	-	-	-	-	-	36	9	-	45
	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	2
	12	14	-	2	-	-	-	57	9	2	68
	8	8	-	-	-	-	-	30	22	1	53
	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	2
	14	7	-	-	-	-	-	48	10	1	59
	55	37	13	7	5	-	1	164	93	33	290
	26	54	31	13	34	12	3	241	130	17	388
	15	21	13	-	-	-	-	72	18	1	91
	264	326	228	12	6	-	1	939	472	18	1,429
	158	288	37	11	11	29	-	587	219	14	820
	18	32	-	4	19	-	1	101	37	16	154
	-	2	-	-	-	-	-	9	2	-	11
	34	23	20	12	18	15	-	162	22	-	184
	26	47	-	-	-	-	-	103	6	-	109
	771	1,079	342	68	94	57	7	3,167	-	-	-
	77	397	371	283	112	65	17	-	1,213	161	-
	848	1,476	713	351	206	122	24	-	-	-	4,541

ผลการดำเนินงานของโครงการ/แผนงาน/กิจกรรม ที่สำคัญ

1. โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือเพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โดยจะดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำหรับจอดเรือสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ รวมทั้งปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ ตลอดจนโครงข่ายและระบบการขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังที่จะเชื่อมต่อกับภายนอกให้เพียงพอและพร้อมที่จะรองรับการขยายตัวของปริมาณเรือและสินค้าประเภทต่าง ๆ โดยปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 1-2 มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวมกันที่ 11.10 ล้าน ที.อี.ยู. ดังนั้น หากดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ สามารถรองรับตู้สินค้าได้เพิ่มขึ้น 7 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี ส่งผลให้ท่าเรือแหลมฉบังมีขีดความสามารถเพิ่มขึ้นเป็น 18.10 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี

ระยะเวลาดำเนินการ :

ปีงบประมาณ 2562-2581 (คาดการณ์ว่าเริ่มเปิดให้บริการ: เปิดให้บริการท่าเทียบเรือตู้สินค้า F1 เป็นลำดับแรกได้ตามแผนภายในปี 2570)

สถานะปัจจุบัน :

การสรรหาให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ: ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยลงนามกับ GPC International Terminal เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2564 แล้ว

งานก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค :

- งานก่อสร้างงานทางทะเล (งานส่วนที่ 1) : จัดจ้างกิจการร่วมค้า ซีเอ็นเอ็นซี (ประกอบด้วย จงก่าง คอนสตรัคชั่น กรุ๊ป คอมพานี ลิมิเตด บริษัท เอ็น.ทีแอล.มารีน จำกัด และบริษัท นทลีน จำกัด) ก่อสร้างงานจ้างเหมาก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ส่วนที่ 1) งานก่อสร้างงานทางทะเลในราคา 21,320.00 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 3 กันยายน 2563 ระยะเวลาก่อสร้างแล้วเสร็จไม่เกิน 1,460 วัน นับถัดจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้งจากการท่าเรือฯ ให้เริ่มปฏิบัติงานในวันที่ 5 พฤษภาคม 2564 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 3 พฤษภาคม 2568 อยู่ระหว่างผู้รับจ้างดำเนินการให้แล้วเสร็จตามกรอบเวลาที่กำหนด
- งานก่อสร้างอาคาร ท่าเทียบเรือ ระบบถนน และระบบสาธารณูปโภค (งานส่วนที่ 2) :
 - คณะกรรมการการท่าเรือฯ ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2567 เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2567 มีมติอนุมัติจ้างบริษัท ซีเอชซีซี (ไทย) จำกัด ก่อสร้างโครงการพัฒนา ทลฉ. ระยะที่ 3 (ส่วนที่ 2) งานก่อสร้างอาคาร ท่าเทียบเรือ ระบบถนน และระบบสาธารณูปโภค ในวงเงิน 7,298.00 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ระยะเวลาดำเนินการ

ก่อสร้างแล้วเสร็จไม่เกิน 1,260 วัน นับถัดจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้งจาก กทท. ให้เริ่มปฏิบัติงาน

- ในขั้นตอนการประกาศผู้ชนะการประกวดราคาฯ มีผู้ยื่นอุทธรณ์ 2 ราย การท่าเรือฯ ได้พิจารณาคำอุทธรณ์เรียบร้อยแล้ว และได้มีหนังสือเสนอกรมบัญชีกลาง
- กทท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างบริษัทฯ เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2567 ขณะนี้อยู่ระหว่าง กทท. จัดทำหนังสือแจ้งให้เริ่มปฏิบัติงาน
- งานก่อสร้างระบบรถไฟ (งานส่วนที่ 3) และงานจัดหาประกอบและติดตั้งเครื่องจักรอุปกรณ์สำหรับขนย้ายสินค้า 3 ประเภท จำนวน 10 คัน พร้อมออกแบบประกอบและติดตั้งระบบเทคโนโลยีสำหรับบริหารท่าเรือและโครงสร้างพื้นฐาน (งานส่วนที่ 4)
 - เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2567 กทท. อนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงานและกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอของงานจ้างที่ปรึกษาจัดทำเอกสารประกวดราคา และรายงานสรุปผลการคัดเลือกประมูลโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ส่วนที่ 3) งานก่อสร้างระบบรถไฟ และงานก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ส่วนที่ 4) งานจ้างเหมาสร้างเครื่องจักรสำหรับขนย้ายสินค้า 3 ประเภท จำนวน 10 คัน พร้อมจัดหาและติดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับบริหารท่าเรือและระบบโครงสร้างพื้นฐานเรียบร้อยแล้ว
 - ขณะนี้อยู่ระหว่างคณะกรรมการจัดทำร่าง TOR

2. โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของ กทท. ให้เกิดขึ้นในเชิงพาณิชย์

เป็นโครงการที่อยู่ภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือ (Dry Port) ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายหลักของกระทรวงคมนาคมในการขับเคลื่อนและสนับสนุนการขนส่งหลายรูปแบบเชื่อมโยงการขนส่งทางบก ทางราง และทางน้ำอย่างไร้รอยต่อ (Seamless Transport) และรองรับโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

ระยะเวลาดำเนินการ :

ปีงบประมาณ 2568-2572

สถานะปัจจุบัน :

- กทท. จัดจ้างมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี โดยสถาบันชุมชนพัฒนาเพื่อการพัฒนาธุรกิจเอสเอ็มอี อย่างยั่งยืน ศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมของการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นให้เกิดขึ้นในเชิงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2566

- ที่ปรึกษา ส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ พิจารณารับมอบรายงานฉบับสมบูรณ์(Final Report)เรียบร้อยแล้ว และได้เสนอรายงานผลการศึกษา ต่อคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท. และคณะกรรมการ กทท. เพื่อให้ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเรียบร้อยแล้ว

3. โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรืออัตโนมัติ (Automated Port)

เป็นโครงการที่นำเทคโนโลยีขั้นสูงที่มีประสิทธิภาพสูงมาใช้ในการให้บริการ ซึ่งจะช่วยให้สามารถบริหารพื้นที่ในลานวางตู้สินค้าได้เต็มประสิทธิภาพ และใช้ประโยชน์จากเครื่องมือทุ่นแรงได้อย่างเต็มที่ สามารถลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของรถบรรทุกจากระยะทางวิ่งที่สั้นลง นอกจากนี้ ยังเป็นการลดปริมาณรถขนส่งสินค้าที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าสู่ลานวางตู้สินค้า รวมทั้งลดค่าใช้จ่ายด้านพนักงานของการท่าเรือฯ ในอนาคตได้อีกด้วย โดยโครงการดังกล่าวจะเป็นการขยายขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของท่าเรือกรุงเทพ ลดระยะเวลาเรือคอยเทียบท่า อีกทั้งยังเป็นการรักษาสถานะลูกค้าหลัก และเพิ่มลูกค้ารายใหม่ ๆ รวมทั้งสามารถยกระดับภาพลักษณ์ขององค์กรในการเพิ่มประสิทธิภาพการบริการให้ทันสมัยตามมาตรฐานสากล และสร้างความพึงพอใจระดับสูงให้แก่ลูกค้าในอนาคต

ระยะเวลาดำเนินการ :

ปีงบประมาณ 2566-2577 (เปิดบริการระยะที่ 1 ปี 2575 และเปิดให้บริการเต็มรูปแบบปี 2577)

สถานะปัจจุบัน :

- 1) งานจ้างออกแบบรายละเอียด (Detail Design)
 - กทท. ได้ดำเนินการจ้างออกแบบฯ เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2566 ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2566 (ระยะเวลาดำเนินการ 365 วัน) ผู้รับจ้างได้ส่งมอบ Detail Design เรียบร้อยแล้ว
 - ขณะนี้อยู่ระหว่างคณะกรรมการฯ พิจารณาตรวจรับ
- 2) จ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EHIA)
 - ขณะนี้อยู่ระหว่างกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างฯ ซึ่งได้มีการประกาศผลผู้ชนะทางระบบเรียบร้อยแล้ว แต่เนื่องจากมีผู้ทบทวนจึงต้องส่งเรื่องให้กรมบัญชีกลางพิจารณา

4. โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพและศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center)

เป็นการยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการคลังสินค้า ขยายการให้บริการคลังสินค้าเพื่อรองรับความต้องการลูกค้า ได้แก่ กลุ่มผู้ใช้บริการคลังสินค้าสำหรับแยกกระจายสินค้าประเภท LCL กลุ่ม SMEs กลุ่ม e-Commerce หรือกลุ่มลูกค้า Free Zone รวมทั้งลดขั้นตอนการให้บริการของท่าเรือกรุงเทพ

ให้มีระบบในการจัดระเบียบรถขนส่งสินค้า สามารถบริหารจัดการรถขนส่งสินค้าได้รวดเร็วยิ่งขึ้น ซึ่งจะช่วยให้ลูกค้าได้รับความสะดวกรวดเร็ว เกิดความพึงพอใจเพิ่มมากขึ้น

ระยะเวลาดำเนินการ :

ปีงบประมาณ 2566-2576

สถานะปัจจุบัน :

- ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้า อาคารสำนักงานและพื้นที่สนับสนุนท่าเรือกรุงเทพและคณะกรรมการพิจารณาตรวจรับเรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างนำเสนอคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท. เพื่อทราบ

5. โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อานนท์(S1)

เป็นโครงการลดผลกระทบทางด้านการจราจรของท่าเรือกรุงเทพกับระบบเส้นทางสัญจรทางราบ โดยการเชื่อมโยงพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพเข้ากับทางพิเศษบางนา-อานนท์ (S1) เพื่อให้รถบรรทุกสินค้าสามารถระบายออกสู่เส้นทางพิเศษอื่น ๆ โดยรอบได้อย่างรวดเร็ว โดยรูปแบบการพัฒนาโครงการจะเชื่อมโยงกับการปรับปรุงระบบประตูเข้า-ออกท่าเรือกรุงเทพ ให้มีจำนวนประตูเพียงพอกับรถบรรทุกที่เข้ามาใช้บริการ การร่นระยะประตูเข้า-ออกเพื่อให้มีระยะแถวคอยเพียงพอกับระยะเวลาในการปฏิบัติงานเพื่อผ่านประตู ซึ่งจะช่วยให้ลดผลกระทบด้านการจราจรจากแถวคอยทั้งพื้นที่ภายในและภายนอกท่าเรือกรุงเทพ โดยจะมีจุดเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อานนท์(S1) เพื่อประโยชน์ในการระบายรถบรรทุกขาออกที่มุ่งหน้าออกไปยังทางพิเศษบูรพาวิถี และถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก และรถบรรทุกขาเข้าท่าเรือกรุงเทพ

ระยะเวลาดำเนินการ :

ปีงบประมาณ 2563-2575

สถานะปัจจุบัน :

- รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม(EIA)ได้ผ่านการตรวจจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และพิจารณาสัดส่วนการลงทุนร่วมกับ กทท. เรียบร้อยแล้ว
- ขณะนี้อยู่ระหว่างการปรับปรุงแก้ไขคณะทำงานสำรวจประชากรและทำงานด้านกฎหมายและการรื้อย้ายที่ได้รับผลกระทบโครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ (S1) ก่อนเร่งจัดประชุมเพื่อกำหนดแนวทางในการรวบรวมข้อมูลจากผู้เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาการจัดทำแผนช่วยเหลือหรือให้การเยียวยาตามโครงการแก้ไขปัญหาคู่ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการฯ ต่อไป

6. โครงการพัฒนาการเชื่อมโยง Data Logistic Chain ด้วยระบบ Port Community System

เป็นการปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานโดยการนำเทคโนโลยี Digital เข้ามาสนับสนุนการดำเนินงาน โดยนำระบบ Port Community System (PCS) มาใช้ในการบริหารจัดการด้านข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการในกิจกรรมโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าทางน้ำตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งระบบ ซึ่งเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐกับภาครัฐ (G2G) ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-การส่งออก การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐกับภาคธุรกิจ (B2G) รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาคธุรกิจกับภาคธุรกิจ (B2B) ในลักษณะของ e-Logistics Platform ที่เป็นมาตรฐานสากลให้ภาคธุรกิจสามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับทุกหน่วยงานที่อยู่ต่างระบบ

ได้โดยอัตโนมัติแบบไร้รอยต่อ เพื่อช่วยลดต้นทุน ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในทุก ๆ ขั้นตอนของการดำเนินงาน

ระยะเวลาดำเนินการ :

ปีงบประมาณ 2562-2569

สถานะปัจจุบัน :

- ได้นำเสนอผลการออกแบบฉบับบทพจนและปรับปรุง Conceptual Design ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) และจัดทำรายงาน Conceptual Design ฉบับสมบูรณ์ พร้อมรายงานการออกแบบ Detail Design (ฉบับร่าง) เรียบร้อยแล้ว
- เมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2567 ได้มีการจัดประชุม workshop การออกแบบรายละเอียดฉบับร่าง (Detail Design) ต่อ กทพ. และผู้แทนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อนำข้อมูลมาปรับปรุง Detail Design ให้ถูกต้อง

การร่วมดำเนินงานกับเอกชน

โครงการ	ความก้าวหน้า
1. โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของ กทพ. ให้เกิดขึ้นในเชิงพาณิชย์	- กทพ. จัดจ้างมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี โดยสถาบันชุมชนพัฒนาเพื่อการพัฒนาธุรกิจเอสเอ็มอีอย่างยั่งยืน ศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมของการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นให้เกิดขึ้นในเชิงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2566 - ที่ปรึกษา ส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ พิจารณารับมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) เรียบร้อยแล้ว และได้เสนอรายงานผลการศึกษา ต่อคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทพ. และคณะกรรมการ กทพ. เพื่อให้ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเรียบร้อยแล้ว
2. การดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ภายหลังสิ้นสุดสัญญาท่าเทียบเรือ B1 - B5, A1, A2, A5 ที่ท่าเรือแหลมฉบัง และโครงการเรือบริเวณแหลมฉบัง	- การดำเนินการตาม ม.49 แห่ง พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 (B1 และ B2) <u>ท่าเทียบเรือ B1</u> - เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2566 รวค. เห็นชอบแนวทางการดำเนินการภายหลังสิ้นสุดสัญญาสัมปทานประกอบการท่าเทียบเรือ B1 ทลธ. ตามมาตรา 49 แห่ง พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2562 เรียบร้อยแล้ว <u>ท่าเทียบเรือ B2</u> - เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2566 รวค. เห็นชอบแนวทางการดำเนินการภายหลังสิ้นสุดสัญญาสัมปทานประกอบการท่าเทียบเรือ B2 ทลธ. ตามมาตรา 49 แห่ง พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2562 เรียบร้อยแล้ว - การดำเนินการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ของท่าเทียบเรือ B1 B2 B3 B4 B5 (ตาม ม.22 และ ม.28) <u>ท่าเทียบเรือ B1 และ B2</u> - กทพ. มีหนังสือถึง คค. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ ปี 2562 - ขณะนี้อยู่ระหว่าง รวค. พิจารณาให้ความเห็นชอบ <u>ท่าเทียบเรือ B3 B4 และ B5</u> - คณะทำงานเจรจากับผู้ประกอบการท่าเทียบเรือตู้สินค้า B5 เรียบร้อยแล้ว และจะเสนอคณะกรรมการ กทพ. เพื่อพิจารณาผลการเจรจากับผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ B5 ในวันที่ 25 กันยายน 2567 <u>ท่าเทียบเรือ A5</u> - กทพ. มีหนังสือถึง ทลธ. 22/254 ลงวันที่ 2 กันยายน 2567 เสนอหน่วยงานตามคำสั่งคณะทำงานตามมาตรา 26 แห่ง พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โครงการท่าเทียบเรือ A5 ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อส่งผู้แทนหน่วยงานเข้าร่วมเป็นคณะทำงาน โดยให้จัดส่งรายชื่อภายในวันที่ 11 กันยายน 2567 และนัดประชุมคณะทำงานฯ ในวันที่ 16 กันยายน 2567 - การดำเนินการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ของท่าเทียบเรือ A2 (ม.22) - ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษา - การดำเนินการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ของท่าเทียบเรือ B1 และ B2 (ตามประกาศโครงการที่มีมูลค่าต่ำกว่า 5,000 ล้านบาท) (วิธีไม่ประมูล) - อยู่ระหว่าง กทพ. จัดทำข้อมูลเพิ่มเติมก่อนเสนอ คค. พิจารณาต่อไป - การดำเนินการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ของท่าเทียบเรือ A1 - เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2567 กทพ. ได้จัดจ้างมหาวิทยาลัยบูรพา เป็นที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามข้อกำหนดใน พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ในวงเงิน 7,450,000 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ระยะเวลาดำเนินการ 180 วัน นับถัดจากวันที่ กทพ. มีหนังสือแจ้งให้เริ่มปฏิบัติงาน เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2567 (ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2567) - ขณะนี้อยู่ระหว่างที่ปรึกษาดำเนินการ - การดำเนินการตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ของโครงการเรือบริเวณแหลมฉบัง (ม.49) - กทพ. จัดทำหนังสือเสนอ คค. เพื่อพิจารณาแนวทางการดำเนินการภายใต้การภายหลังสิ้นสุดสัญญาโครงการเรือบริเวณแหลมฉบัง ตามมาตรา 49 แห่ง พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โดยการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน

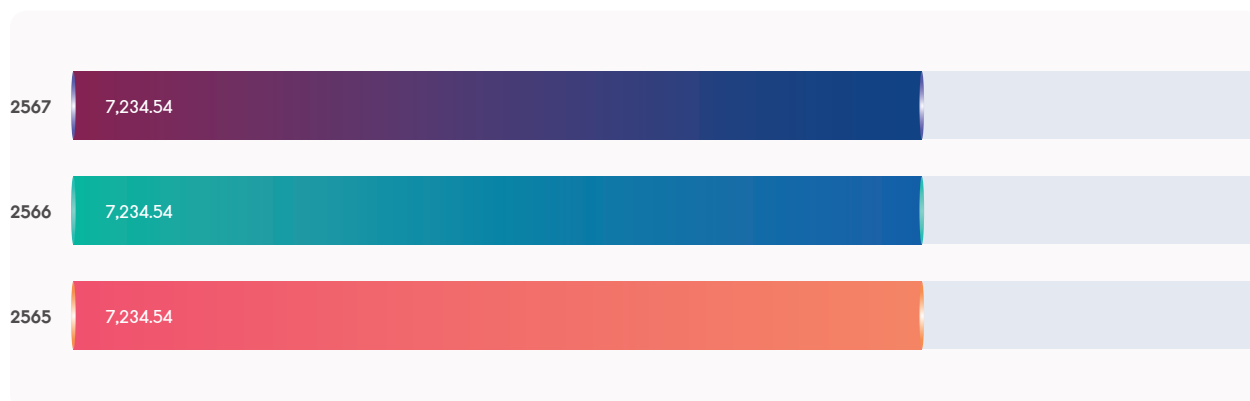
โครงสร้างเงินทุน

ทุนและโครงสร้างผู้ถือหุ้น

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) มีทุนประเดิม ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวน 7,234.54 ล้านบาท เท่ากับปีงบประมาณ 2566 และ 2565 โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น ร้อยละ 100 ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปีงบประมาณ 2567	ปีงบประมาณ 2566	ปีงบประมาณ 2565
ทุนประเดิม	7,234.54	7,234.54	7,234.54



หนี้เงินกู้

การทำเรือฯ ไม่มีหนี้เงินกู้ในปีงบประมาณ 2565-2567

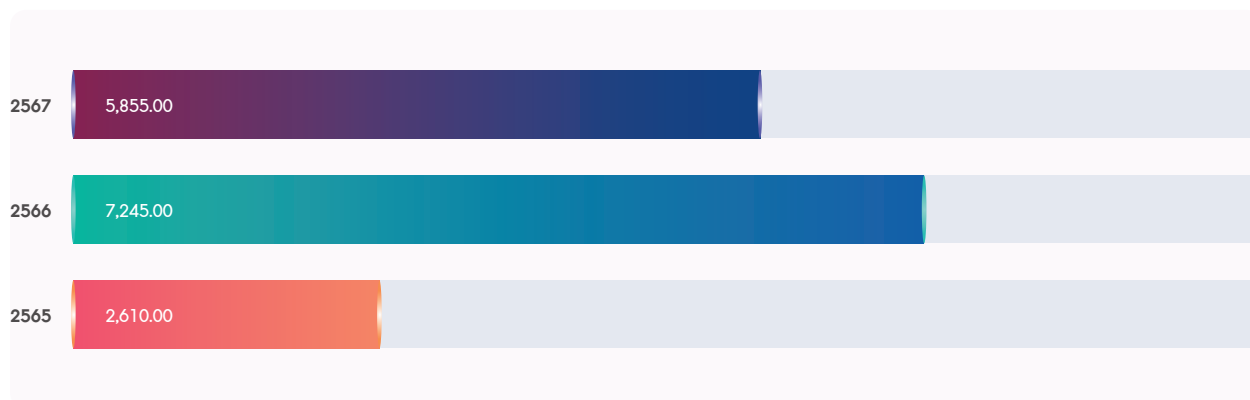
เงินรายได้นำส่งรัฐ

การทำเรือฯ มีเงินรายได้นำส่งรัฐในปีงบประมาณ 2567 จำนวน 5,855.00 ล้านบาท และมีเงินรายได้นำส่งรัฐในปีงบประมาณ 2565-2567 ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปีงบประมาณ 2567	ปีงบประมาณ 2566	ปีงบประมาณ 2565
เงินรายได้นำส่งรัฐ	5,855.00	7,245.00	2,610.00

หมายเหตุ : ในปีงบประมาณ 2566 มีรายได้นำส่งรัฐของปีงบประมาณ 2565 จำนวน 4,879.00 ล้านบาท



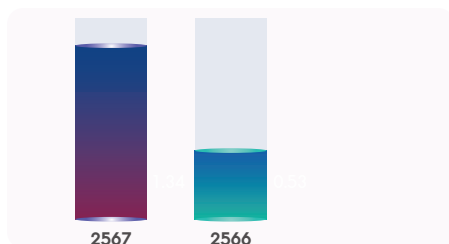
การบริหารการเงิน

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

รายการ	ปีงบประมาณ		
	2567	2566	2565
อัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน (Current Ratio)	1.34 เท่า	1.87 เท่า	1.71 เท่า
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (Return on Total Assets: ROA)	13.40%	12.32%	11.47%
อัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์รวม (Debt to Total Assets)	36.39%	33.35%	37.05%

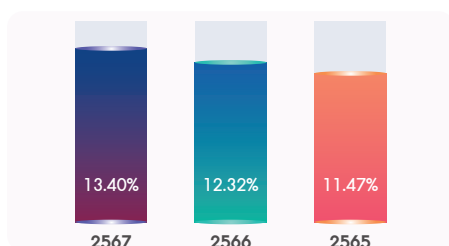
อัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน (Current Ratio)

ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2565-2567 การทำเรือฯ มีอัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน โดยอยู่ในช่วง 1.34-1.87 เท่า โดยในปีงบประมาณ 2567 มีอัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียนที่ 1.34 เท่า ลดจากปีงบประมาณ 2566 ที่มีอัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียนที่ 0.53 เท่า แสดงว่าการทำเรือฯ ยังมีสภาพคล่องที่ดีอยู่ เพราะมีสินทรัพย์หมุนเวียนมากกว่าหนี้สินระยะสั้น ทำให้การทำเรือฯ มีความสามารถในการชำระหนี้สินระยะสั้นได้แต่สภาพคล่องจะน้อยกว่าปี 2566



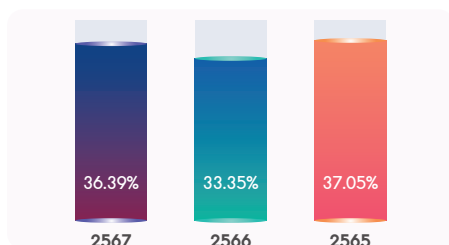
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (Return on Total Assets: ROA)

การทำเรือฯ มีอัตรา ROA ในปีงบประมาณ 2565-2567 ที่ 13.40%, 12.32% และ 11.47% ตามลำดับ โดยในปีงบประมาณ 2567 มีอัตรา ROA เพิ่มขึ้นมากกว่าปีงบประมาณ 2566 และ 2565 แสดงว่าการทำเรือฯ มีประสิทธิภาพในการบริหารสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดกำไรในปีงบประมาณ 2567 ดีขึ้น



อัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์รวม (Debt to Total Assets)

การทำเรือฯ มีอัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์รวม ในปีงบประมาณ 2565-2567 ที่ 36.39%, 33.35% และ 37.05% ตามลำดับ โดยการทำเรือฯ มีสินทรัพย์รวมมากกว่าหนี้สินรวม แสดงว่าการทำเรือฯ มีความเสี่ยงน้อย สามารถที่จะนำสินทรัพย์ไปชำระหนี้สินได้ทั้งหมด



การบริหารสินทรัพย์

สินทรัพย์ประเภทที่ดิน อาคารของการท่าเรือฯ บริเวณนอกเขตรั้ว ศุภการท่าเรือกรุงเทพ มีการบริหารจัดการเพื่อให้เกิดเป็นรายได้ อีกส่วนหนึ่ง โดยการจัดพื้นที่ให้หน่วยงานรัฐและเอกชนเช่า เพื่อดำเนินกิจกรรม สนับสนุนกิจการท่าเรือ และเพื่อให้การใช้พื้นที่เกิดประโยชน์สูงสุด จึงได้มีการศึกษากำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ ดำเนินการแผนการจัดเตรียมพื้นที่เพื่อรองรับ โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพ และทางพิเศษ สายบางนา-อโศก (S1) โดยมีแนวความคิดจะพัฒนาเป็น ชุมชนท่าเรือทันสมัย (Modern Port City) เพื่อให้สามารถใช้พื้นที่ รองรับการพัฒนาท่าเรือให้ได้รับผลตอบแทนในระดับที่เหมาะสม คำนึงต่อการลงทุน และเกิดประโยชน์สูงสุด รวมไปถึงการพัฒนา อาคารสูงให้เป็นที่อยู่อาศัยของชุมชนรอบเขตท่าเรือกรุงเทพ ตามนโยบายรัฐบาลที่จะพัฒนาประเทศตามกรอบยุทธศาสตร์ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทย มีความมั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนา ตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง นำไปสู่การพัฒนาให้คนไทย มีความสุข และตอบสนองต่อการบรรลุซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติ” ในการที่จะพัฒนาคุณภาพชีวิต ยกกระตือรือร้นสร้างรายได้

เป็นประเทศพัฒนาแล้ว และสร้างความสุขของคนไทย สังคม มีความมั่นคง เสมอภาค และเป็นธรรม ประเทศสามารถแข่งขัน ได้ในระบบเศรษฐกิจ การท่าเรือฯ จึงริเริ่มแผนการดำเนินงาน ภายใต้แผนงานพัฒนาที่อยู่อาศัยเพื่อให้เป็น Smart Community

การท่าเรือฯ มีการพัฒนาโครงการฯ เพื่อให้มีระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการที่ดี รวมทั้งสภาวะแวดล้อม เพื่อยกระดับคุณภาพ ชีวิตชุมชนให้มีมาตรฐาน เป็นส่วนหนึ่งของศูนย์กลางเมืองใหม่ ในใจกลางเมือง (New Urban Core Development) การท่าเรือฯ ได้ดำเนินการจัดทำงานออกแบบ/งานสถาปัตยกรรม/งานวิศวกรรม โครงสร้าง พร้อมงานระบบประกอบอาคาร (Detail Design) เรียบร้อยแล้ว พร้อมทั้งดำเนินการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการเสนอ สผ. ต่อไป

ในส่วนของรายได้ที่เกิดจากการบริหารสินทรัพย์ ในปีงบประมาณ 2567 มีรายได้จากการจัดเก็บผลประโยชน์จากที่ดิน อาคาร จากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เช่าใช้ประโยชน์จากพื้นที่นอกเขต รั้วศุภการท่าเรือกรุงเทพ มีรายละเอียด ดังนี้

รายการ	รายได้/ปี			
	ปีงบประมาณ 2567	ปีงบประมาณ 2566	ปีงบประมาณ 2565	ปีงบประมาณ 2564
ค่าเช่าที่ดิน	406,683,834.69	393,540,415.23	369,355,380.65	335,179,940.09
ค่าเช่าอาคาร	85,565,036.21	78,970,370.09	76,000,402.19	75,927,537.06
รวม	492,248,870.90	472,510,785.32	445,355,782.84	411,107,477.15



การบริหารและพัฒนากฎหมายบุคคล และธำรงรักษาบุคลากร

การบริหารบุคลากร

กระบวนการสรรหาและคัดเลือกบุคลากร

กทท. มีกระบวนการสรรหา คัดเลือกที่เป็นระบบ ทั้งบุคลากรระดับบริหารและปฏิบัติการ โดยกำหนดระยะเวลาการสรรหาเพื่อบรรจุตำแหน่งว่าง 2 ครั้ง/ปีงบประมาณ แบ่งออกเป็น การสรรหาจากพนักงานและบุคคลภายนอกเพื่อบรรจุตำแหน่งว่างในอัตราที่จำเป็นตามแผนอัตรากำลังระยะสั้น - ระยะยาว

1. การสรรหาจากพนักงาน ประกอบด้วย

1.1 การสอบคัดเลือกจากพนักงานดำเนินการตามระเบียบ กทท. ว่าด้วยการสรรหาบุคคลเพื่อบรรจุในตำแหน่งว่างของ กทท. พ.ศ. 2563 ใช้สำหรับตำแหน่งงานระดับต้นของสายงาน ตั้งแต่ระดับ 1-6 เพื่อเป็นสายความก้าวหน้า

1.2 การคัดเลือก ดำเนินการตามหลักปฏิบัติในการคัดเลือกบุคคลในตำแหน่งหัวหน้าหน่วยงาน ซึ่งกำหนดขั้นตอน ปัจจัยและน้ำหนักการพิจารณาไว้อย่างชัดเจน เช่น คะแนนประเมินผล KPI ร้อยละ 10 ผลงาน ร้อยละ 30 เป็นต้น ทั้งนี้แบ่งการคัดเลือกออกเป็น 3 ระดับ คือ

- ตำแหน่งงานระดับ 14-16 คัดเลือกโดยคณะกรรมการ กทท. ทั้งนี้ การทำเรื่อง มีการจัดทำแผนสืบทอดตำแหน่งสำหรับตำแหน่งงานระดับ 14 ขึ้นไป
- ตำแหน่งงานระดับ 11-13 ดำเนินการผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการระดับสายงาน โดยมีผู้อำนวยการการทำเรื่องฯ เป็นประธาน
- ตำแหน่งงานระดับ 8-10 ต้องผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการคัดเลือกระดับสำนัก/ฝ่าย (แล้วแต่กรณี) ก่อนนำเข้าพิจารณาคัดเลือกในคณะกรรมการคัดเลือกระดับสายโดยมีผู้อำนวยการการทำเรื่องฯ เป็นประธานต่อไป



2. การสรรหาจากบุคคลภายนอกโดยวิธีการสอบคัดเลือกดำเนินการตามระเบียบการทำเรื่องฯ ว่าด้วยการสรรหาบุคคลเพื่อบรรจุในตำแหน่งว่างของการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2563 ทั้งนี้ จะพิจารณาสรรหาจากพนักงานก่อนเป็นลำดับแรก กรณีไม่มีพนักงานที่มีคุณสมบัติ จึงจะดำเนินการสรรหาจากบุคคลภายนอก

การพัฒนาระบบ Integrated PMS

กทท. มีการพัฒนาระบบ Integrated PMS ซึ่งเป็นการพัฒนาระบบการประเมินผลการปฏิบัติงานให้เป็นฐานสำหรับการบูรณาการเชื่อมโยงระบบต่าง ๆ ของทรัพยากรบุคคล เช่น Career Management, Talent Management, Successor Management เพื่อสร้างฐานข้อมูลระบบบริหารทรัพยากรบุคคลแบบ Single Platform (การจัดการและเข้าถึงข้อมูลทั้งหมดได้อย่างสะดวก รวดเร็วบนเครือข่ายเดียวเบ็ดเสร็จ) เป็นต้น เพื่อสร้างและบูรณาการระบบการบริหารผลการปฏิบัติงานของ กทท. ให้เกิดประสิทธิภาพ ได้จัดทำ Prototype รายงานสำหรับการคัดเลือกพนักงานที่มีศักยภาพสูง โดยเชื่อมโยงกับระบบ PMS ทั้งนี้ อยู่ระหว่างผู้ใช้งานทดลองระบบ



แผนสืบทอดตำแหน่ง

ในปีงบประมาณ 2567 กทท. ได้ทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) โครงการความร่วมมือเพื่อยกระดับผลการดำเนินงาน Core Business Enablers ร่วมกับการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) ซึ่งเป็นแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) โดย กฟภ. ได้ถ่ายทอดองค์ความรู้ ประสบการณ์ และให้คำปรึกษาแก่ กทท. รวมถึงจัดทำแผนการดำเนินงาน (Action Plan) และติดตามผล

ตามแผนงานที่กำหนดร่วมกัน เพื่อปรับปรุงกระบวนการจัดทำแผนสืบทอดตำแหน่งของ กทท. ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และได้ผลลัพธ์ตามที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ 2567 กทท. และ กฟภ. กำหนดตัวชี้วัดร่วมกัน คือ กทท. มีกระบวนการจัดทำแผนสืบทอดตำแหน่ง (Succession Framework) อย่างเป็นระบบ ซึ่งจะนำกระบวนการดังกล่าวที่ได้รับความเห็นชอบแล้วไปดำเนินการในปีงบประมาณ 2568 ต่อไป



การบริหารอัตรากำลัง

กทท. มีการวิเคราะห์ผลผลิตประสิทธิภาพ (Productivity) หรืออัตราส่งระหว่างผลผลิตหลักขององค์กรและจำนวนอัตรากำลัง และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับบุคลากรทั้งในภาพรวมและแยกตามพื้นที่ท่าเรือในแต่ละพื้นที่ เพื่อนำมาเป็นข้อมูลประกอบการจัดทำแผนบริหารอัตรากำลังในการบรรจุอัตรากำลังส่วนเกิน เพื่อให้สามารถคาดการณ์ทั้งแนวโน้มของค่าใช้จ่ายและผลผลิตประสิทธิภาพ

(Productivity) ขององค์กร รวมถึงมีการศึกษาเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรกับคู่แข่ง (Benchmarking) ทั้งในรัฐวิสาหกิจสาขาขนส่งและตัวอย่างรัฐวิสาหกิจทั้ง 3 กลุ่มเพื่อนำผลการศึกษาเปรียบเทียบมาใช้ในการวิเคราะห์และปรับปรุงเพื่อผลลัพธ์ในการวางแผนอัตรากำลังที่ดียิ่งขึ้น

แผนอัตรากำลังระยะสั้นและระยะยาวของ กทท.

กทท. ให้ความสำคัญกับการพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคลจึงเป็นสิ่งสำคัญ เนื่องจากทรัพยากรบุคคลในฐานะทุนมนุษย์ (Human Capital) เป็นปัจจัยที่สำคัญขององค์กรที่จะขับเคลื่อนการดำเนินงานขององค์กรให้บรรลุวิสัยทัศน์ ภารกิจ และยุทธศาสตร์ของการท่าเรือฯ จึงจำเป็นต้องพัฒนาแผนแม่บททรัพยากรบุคคลเพื่อใช้เป็นกรอบในการบริหารจัดการอย่างมีอาชีพเป็นระบบ และเกิดการบูรณาการในการสร้างทรัพยากรบุคคลที่มีศักยภาพและสามารถสร้างคุณค่าในกิจการการท่าเรือได้

จึงจัดทำแผนอัตรากำลังระยะสั้นและระยะยาว ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2567-2571 มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นกรอบการบรรจุอัตรากำลังสำหรับรองรับการเติบโตของปริมาณเรือและสินค้า รวมทั้งการขยายธุรกิจและบริการที่เกี่ยวข้อง

ทั้งในปัจจุบันและอนาคต ตลอดจนแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของสภาวะแวดล้อมด้านการจัดการทรัพยากรบุคคลของการท่าเรือฯ โดยเป็นการคาดการณ์ปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อด้านบุคลากรจากสภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก โดยอ้างอิงข้อมูลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ 2566 รวมทั้งข้อมูลที่ได้จากกระบวนการทบทวนแผนวิสาหกิจเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ปัจจุบันและมีความใกล้เคียงกับสภาพการณ์ที่แท้จริงมากที่สุด การวางแผนอัตรากำลังระยะสั้นและระยะยาว (Manpower Planning) จะดำเนินการวิเคราะห์อุปทานของอัตรากำลังการทดแทนของเทคโนโลยี และพิจารณาให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ทั้งของชาติและองค์กร เพื่อให้การท่าเรือฯ มีอัตรากำลังทั้งในเชิงคุณภาพและปริมาณอย่างเหมาะสมที่จะสามารถดำเนินการให้บริการทั้งในปัจจุบันและอนาคตขององค์กรได้

แนวทางการวิเคราะห์แผนการบริหารอัตรากำลังระยะสั้นและระยะยาว

เพื่อให้การทำเรือฯ มีอัตรากำลังทั้งในเชิงคุณภาพและปริมาณอย่างเหมาะสมที่จะสามารถดำเนินการให้บริการธุรกิจ ทั้งในปัจจุบันและอนาคตขององค์กร การบริหารอัตรากำลังระยะสั้นและระยะยาวของการทำเรือฯ จะใช้การในหลายรูปแบบ ดังนี้

1. การวิเคราะห์อัตรากำลังตามปริมาณงานที่มีข้อมูล/กระบวนการ (Full Time Equivalent - FTE based on Requirements)
2. การวิเคราะห์อัตรากำลังตามอัตราส่วน (Ratio Analysis)
3. การวิเคราะห์อัตรากำลังตามปริมาณงานที่ต้องใช้การประมาณการ (FTE based on Workload Estimation)

ที่มาของข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์

1. ข้อมูลที่หน่วยงานจัดทำในเบื้องต้น (แบบฟอร์มที่ที่ปรึกษาส่งให้ รวมทั้งการสื่อสาร การกรอกแบบฟอร์ม)
2. การจัดประชุมร่วมกับแต่ละหน่วยงาน เพื่อหารือและทำความเข้าใจเกี่ยวกับปริมาณงานที่หน่วยงานจัดทำในช่วงวันที่ 26 ตุลาคม - 19 พฤศจิกายน 2564
3. ข้อมูลที่หน่วยงานส่งกลับให้ที่ปรึกษาหลังจากการประชุมร่วมกับหน่วยงาน โดยข้อมูลผ่านการกลั่นกรองหรือรับทราบจากผู้บริหารหน่วยงาน
4. การสอบถามข้อมูลจากหน่วยงานเพิ่มเติม ระหว่างที่ปรึกษาวิเคราะห์ปริมาณงาน

หลักการจัดทำแผนอัตรากำลัง

1. การจัดทำแผนอัตรากำลังระยะสั้น (ภายใน 3 ปี) และระยะยาว (ภายใน 5 ปี) ข้อมูลประกอบในการวิเคราะห์ ได้แก่
 - แผนวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2566-2570 (ฉบับทบทวน ปี 2566)
 - แผนปฏิบัติการดิจิทัลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2563-2567
 - แผนแม่บททรัพยากรบุคคลระยะ 5 ปี พ.ศ. 2563-2567
2. ทุกตำแหน่งงานต้องมีหน้าที่รับผิดชอบกำหนดอย่างชัดเจน
3. วิเคราะห์จำนวนพนักงานที่เหมาะสมและจำเป็นตามปริมาณงานหลักของหน่วยงาน (Core Works/Activities) และกิจกรรมของหน่วยงาน (Functional Activities) เป็นหลัก
4. งานตามมอบหมาย/โครงการพิเศษ (Assignment/Projects) เป็นงานที่มีแล้วเสร็จสิ้นไปในระยะเวลาหนึ่ง ซึ่งในกรณีที่ปริมาณงานของตำแหน่งงานเกินจากงานประเภทนี้ อาจจะใช้วิธีการบริหารบุคลากรในรูปแบบอื่น ๆ เช่น การจ้างลูกจ้างชั่วคราว การจ้างเหมางาน เป็นต้น

5. คำนึงถึงการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาช่วยในการปฏิบัติงานเพื่อลดขั้นตอนและระยะเวลาในการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2563-2567 ตลอดจนแผนการจัดทำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของหน่วยงานต่าง ๆ ที่นอกเหนือจากแผนปฏิบัติการดิจิทัลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2563-2567
6. งานที่ต้องกำหนดเป็นพนักงานประจำ จะพิจารณาจากเกณฑ์ดังต่อไปนี้
 - งานที่เป็นภารกิจหลักหรือหน้าที่ความรับผิดชอบหลักขององค์กร
 - งานที่มีผลต่อเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์และนโยบายองค์กรในระยะยาว
 - งานที่ต้องสร้างองค์ความรู้ความเชี่ยวชาญที่จำเป็นในระยะยาวแก่องค์กร
 - งานที่ต้องดำเนินการอย่างสม่ำเสมอและติดต่อกันในระยะยาวเกินกว่า 5 ปีขึ้นไป และต้นทุนการจ้างในระยะยาวของพนักงานคุ้มค่ากว่า
 - งานที่เป็นชั้นความลับขององค์กร
7. งานที่สามารถใช้ลูกจ้างชั่วคราว (Outsource) หรือการจ้างเหมางานจากภายนอกได้ จะพิจารณาจากเกณฑ์ดังต่อไปนี้
 - งานที่ไม่มีเส้นทางการเติบโต (Career) ภายในองค์กร
 - งานที่เป็นงานเฉพาะกิจ งานเกิดขึ้นชั่วคราว
 - งานที่ไม่ได้กำหนดในระเบียบขององค์กร และไม่ได้เป็นงานที่เกี่ยวกับความผิดทางอาญา
 - งานที่ไม่เป็นชั้นความลับขององค์กร
 - งานที่สามารถหาผู้ดำเนินการแทนในตลาดได้ (Availability of outsourcing service)
 - งานที่สามารถกำหนดกรอบการดำเนินการหรือสัญญาการจ้างงานได้อย่างชัดเจน
8. กำหนดให้มีตำแหน่งงานที่จำเป็นกำหนดตามกฎหมาย/ระเบียบ/คำสั่ง/มติ ครม. ที่การทำเรือฯ ต้องถือปฏิบัติ
9. กรณีมีตำแหน่งงาน/จำนวนพนักงานเกินจากการนำเสนอแผนอัตรากำลังระยะสั้น (ภายใน 3 ปี) และระยะยาว (ภายใน 5 ปี) รวมทั้งตำแหน่งที่เสนอให้เป็นงานจ้าง (outsource) แนะนำให้มีการบริหารจัดการอย่างเหมาะสม เช่น
 - ไม่จ้างงานเมื่อตำแหน่งงานนั้นเกษียณอายุงาน
 - จัดสรรงาน/เกลี่ยงานภายในองค์กร/หน่วยงาน ไปในหน่วยงานที่ต้องการ เป็นต้น

สรุปผลการวิเคราะห์อัตรากำลัง

จากการวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง นโยบายภาครัฐ แผนวิสาหกิจ การกิจทั้งในปัจจุบันและที่จะเกิดขึ้นในอนาคตสภาพแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลง ปัจจัยขับเคลื่อนของหน่วยงาน ปริมาณงาน และข้อมูลความเคลื่อนไหวของอัตรากำลังของ กทท. การเกษียณอายุของพนักงานในปี 2566-2571 จึงขอนำเสนอจำนวนพนักงานในภาพรวมของ กทท. ได้ดังนี้

สรุปอัตรากำลังตามแผนอัตรากำลังในระยะสั้น (ปี 2567-2569)

- ความต้องการอัตรากำลังของ กทท. คือ 3,993 อัตรา
- ความเคลื่อนไหวของอัตรากำลัง คือ 425 อัตรา
- อัตรากำลังทดแทนที่ต้องการ คือ 1,325 อัตรา

สรุปอัตรากำลังตามแผนอัตรากำลังในระยะยาว (ปี 2570-2571)

- ความต้องการอัตรากำลังของ กทท. คือ 3,925 อัตรา
- ความเคลื่อนไหวของอัตรากำลัง คือ 198 อัตรา
- อัตรากำลังทดแทนที่ต้องการ คือ 198 อัตรา

ทั้งนี้ การทำเรือฯ จะมีการดำเนินการทบทวนแผนอัตรากำลังฯ เพื่อให้มั่นใจว่าหน่วยงานต่าง ๆ ของการทำเรือฯ มีอัตรากำลังที่เหมาะสมสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับผลิตภาพ (Productivity) ที่กำหนดไว้

การออกแบบโครงสร้างองค์กรให้ตอบสนองต่ออนาคต

กทท. มีการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรที่สนองต่อภารกิจในปัจจุบัน เพื่อเป็นองค์กรที่มีศักยภาพ สามารถแข่งขันทางธุรกิจทั้งในและต่างประเทศในการบริหารจัดการท่าเรือ (Port Operation & Management) และรองรับภารกิจใหม่สู่การเป็นองค์กรโลจิสติกส์ทางทะเล (Marine Logistics) ตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดกระบวนการ ด้วยการพัฒนาธุรกิจและการตลาดอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง เพื่อการส่งมอบบริการที่เป็นเลิศและตอบสนองความต้องการของ

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง ซึ่งต้องประกอบด้วยหน่วยงานหลัก และหน่วยงานที่สนับสนุนและรองรับภารกิจต่าง ๆ เช่น หน่วยงานทางด้านการตลาด การบริหารและพัฒนาสินทรัพย์ การพัฒนาธุรกิจใหม่และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานด้านเทคโนโลยี ดิจิทัลและนวัตกรรม เพื่อก้าวสู่การเป็นท่าเรือที่ทันสมัย Port 4.0 เป็นต้น โดยได้ดำเนินการปรับและใช้โครงสร้างจำลอง (Sandbox) ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 ในปีงบประมาณ 2567

การพัฒนาแบบ HR Analytics

กทท. มีการศึกษาแนวทางการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้สำหรับ HR Analytics การวิเคราะห์ข้อมูลด้านทรัพยากรบุคคล HR Analytics เพื่อใช้เป็นแนวทางในการนำไปพัฒนาระบบบูรณาการสารสนเทศเพื่อผู้บริหารในการตัดสินใจของ กทท. ซึ่งเป็นการนำข้อมูลจำนวนมากที่มีอยู่ในองค์กร (Big Data) มาวิเคราะห์ ประมวลผล เพื่อนำผลลัพธ์ที่ได้ไปใช้ประโยชน์ประกอบการวางแผนและตัดสินใจของผู้บริหารและหน่วยงาน โดยอาศัยเทคโนโลยีและเครื่องมือเชิงสถิติ เพื่อประกอบการวางแผนวิเคราะห์ คาดการณ์ผลที่จะเกิดขึ้นในอนาคต รวมถึงการปรับปรุงรูปแบบการรายงานข้อมูลโดยจัดทำ Dashboard ในรูปแบบของ Data Visualization ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่สำคัญ นำมาเป็นปัจจัยนำเข้าเพื่อใช้ในการจัดทำแผนกลยุทธ์ด้าน HR ให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ พันธกิจขององค์กร รวมไปถึงการปรับปรุงและพัฒนางานด้านทรัพยากรบุคคลผ่านการรวบรวม และใช้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์เพื่อให้เกิดการดำเนินงานได้อย่างแม่นยำ และสะท้อนประสิทธิภาพการบริหารทรัพยากรบุคคลขององค์กร ซึ่งการศึกษาแนวทางดังกล่าว เป็นการต่อยอดจากการนำข้อมูลจากระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคล HRIS มาประมวลผลและแสดงสถิติข้อมูลด้านทรัพยากรบุคคล ในรูปแบบของ Data Visualization อย่างง่าย เช่น สถิติข้อมูลจำนวนอัตรากำลังแยกตามสายงาน/หน่วยงาน จำนวน



พนักงานเกษียณอายุ เป็นต้น โดยอยู่ระหว่างพิจารณาปรับปรุงระบบศูนย์กลางข้อมูลสารสนเทศใหม่ เพื่อใช้ในการขับเคลื่อนการวางแผนและตัดสินใจ ตามโครงการจ้างมาพัฒนาระบบบูรณาการสารสนเทศเพื่อผู้บริหารในการตัดสินใจของ กทท. ปีงบประมาณ 2567-2568

การพัฒนาทรัพยากรบุคคล

กทท. ได้มีการพิจารณาทบทวนกระบวนการดำเนินงานด้านการพัฒนาบุคลากรให้เป็นไปตามแผนวิสาหกิจของการท่าเรือฯ นโยบายรัฐบาล สภาวแวดล้อมและปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีการดำเนินงานที่แบ่งออกเป็น 2 ด้านที่สำคัญ คือ

1. ด้านการพัฒนาศักยภาพของบุคลากร โดยได้จัดการเรียนรู้ในรูปแบบต่าง ๆ ให้พนักงานทุกระดับ รวมถึงการจัดส่งพนักงานไปศึกษา ฝึกอบรม สัมมนา ประชุม และดูงานภายนอกการท่าเรือฯ ทั้งในประเทศและต่างประเทศตามโครงการฝึกอบรม/สัมมนา ประจำปีงบประมาณ 2567 ดังนี้
 - การฝึกอบรมตามแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan) เพื่อเพิ่มพูนความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ในการบริหารงานให้ก้าวทันความเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ เสริมสร้างทัศนคติในการทำงานร่วมกัน ให้สอดคล้องกับนโยบาย เป้าหมาย แผนงานขององค์กร รวมทั้งเป็นการเตรียมความพร้อมที่จะรับการเลื่อนขั้น เลื่อนตำแหน่งต่อไป ได้แก่ การปฐมนิเทศพนักงานใหม่ การพัฒนาทักษะด้านภาษาต่างประเทศ โครงการพัฒนาสมรรถนะตามดัชนีชี้วัดพฤติกรรม (Behavior Indicators) จากผลการประเมินผลการปฏิบัติงาน เป็นต้น
 - การฝึกอบรมตามแผนพัฒนาความก้าวหน้าในสายงาน (Career Development) คือ
 - หลักสูตรเตรียมความพร้อมตามสายความก้าวหน้าอาชีพ เพื่อตระหนักถึงความสำคัญของการเป็นหัวหน้างานที่ส่งผลโดยตรงต่อความสำเร็จของทีมงานและองค์กร
 - การฝึกอบรมตามแผนพัฒนาผู้สืบทอดตำแหน่ง (Successor Development) เพื่อให้พนักงานมีศักยภาพ และสามารถทดแทนตำแหน่งที่ว่างลงในอนาคต
 - การฝึกอบรมตามแผนแม่บททรัพยากรบุคคลและแผนงานสำคัญของ กทท. เพื่อเพิ่มพูนความรู้ ทักษะต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับแผนปฏิบัติการ สามารถนำความรู้ที่ได้รับไปปฏิบัติงานได้อย่างเป็นระบบ
 - การฝึกอบรม/สัมมนา หลักสูตรที่สนับสนุนการดำเนินงานขององค์กร รองรับกฎหมายและมาตรฐานต่าง ๆ เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานและแก้ไขปัญหาที่กระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายและมาตรฐานสากล
 - การฝึกอบรมตามแผนพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงด้านดิจิทัล (PORT 4.0) เพื่อให้ทราบและทำความเข้าใจกับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงในยุค Thailand 4.0 ที่มีต่อการบริหารทรัพยากรมนุษย์ เข้าใจทักษะ ความสามารถ และหน้าที่สำคัญของบุคลากรที่จำเป็นสำหรับองค์กร สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงในยุค 4.0 ประยุกต์การบริหารทรัพยากรมนุษย์ภายใต้โลกดิจิทัล (HR in Digital Economy) โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

- การสร้างความตระหนักรู้ด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cyber Security Awareness)
 - การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Technology Personnel Development)
 - โครงการฝึกอบรมหลักสูตรภายนอกการท่าเรือฯ สำหรับการพัฒนาศักยภาพพนักงานระดับ 12-16 ประกอบด้วย การศึกษาหลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) นักบริหารระดับสูงกระทรวงคมนาคม (นบส.คค.) หลักสูตรนักบริหารระดับต้น/กลาง/สูง กระทรวงคมนาคม เป็นต้น
 - โครงการฝึกอบรม/สัมมนา หรือทุนที่ได้รับแจ้งผ่านสำนักงานความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศ เช่น ทุนรัฐบาลญี่ปุ่น สิงคโปร์ หรือมาเลเซีย เป็นต้น
2. ด้านการพัฒนาเครื่องมือในการพัฒนาบุคลากร ดังนี้
 - จัดทำระบบพัฒนาแบบนอกชั้นเรียน (Non - Classroom) เพื่อพัฒนาพนักงานในด้านต่าง ๆ คือ
 - โครงการพัฒนาพนักงานด้วยแนวทางการพัฒนานอกชั้นเรียน (Non - Classroom Training) ด้วยวิธีการ ดังนี้
 - ระบบการเรียนรู้ด้วยตนเองผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Learning) อาทิ การวางแผน การพัฒนาทักษะด้านภาษาต่างประเทศ การจัดการความรู้ของ กทท. (KM) ค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กร
 - การสอนงาน (Coaching) ในหัวข้อ ความรู้พื้นฐานด้านการขุดลอกร่องน้ำ และความรู้ตามบทบาทหน้าที่ตามตำแหน่งงาน
 - การฝึกอบรมในงาน (On the Job Training: OJT) เป็นการเรียนรู้งานโดยการสังเกตการณ์ทำงานของพนักงานที่มีความชำนาญและลงมือปฏิบัติจริง โดยให้ผู้บังคับบัญชากำหนดวิธีการและระยะเวลาการฝึกปฏิบัติงาน
 - การฝึกอบรม Simulation เป็นการฝึกขับใช้เครื่องมือทุ่นแรงด้วยเครื่องจำลองการฝึกเพื่อเตรียมความพร้อมให้กับพนักงานรุ่นใหม่เพื่อทดแทนพนักงานที่จะเกษียณอายุราชการในอนาคต อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มศักยภาพพนักงานให้มีความรู้ความสามารถในการขับใช้รถเครื่องมือทุ่นแรงได้หลากหลายชนิด
 - นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในกระบวนการจัดอบรม คือการประเมินผลการฝึกอบรม ผ่านระบบ QR Code และการลงทะเบียนผ่านระบบคอมพิวเตอร์

ธำรงรักษาบุคลากร การจัดสวัสดิการทางเลือก

กทท. มีการจัดระบบสวัสดิการทางเลือกที่เหมาะสม เพื่อสามารถจัดสวัสดิการได้ตรงกับความต้องการของพนักงานในแต่ละกลุ่ม ส่วน และช่วงอายุมากยิ่งขึ้น โดยการสำรวจความคิดเห็นจากพนักงานเกี่ยวกับสวัสดิการทางเลือกที่เพิ่มเติมจากสวัสดิการที่ กทท. ได้มอบให้ ศึกษาแนวทางการจัดสวัสดิการทางเลือกจากหน่วยงานภายนอก เพื่อออกแบบระบบสวัสดิการในองค์กรที่พนักงานสามารถเลือก และปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสมของสถานการณ์และสอดคล้องกับความต้องการของพนักงาน ทั้งนี้ยังเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน โดยมุ่งหวังให้พนักงานผู้ปฏิบัติงานมีขวัญและกำลังใจที่ดี และสามารถใช้ร่างกาย แรงใจ และสติปัญญาความสามารถของตนในการปฏิบัติงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ โดยไม่ต้องวิตกกังวล ปัญหายุ่งยากทั้งในทางส่วนตัวและครอบครัว ให้ความความพอใจในงาน มีความรักงานและตั้งใจที่จะทำงานในองค์กร



การกำประกันชีวิตกลุ่มให้กับพนักงาน กทท.

กองทุนสวัสดิการ ดำเนินการทำประกันชีวิตกลุ่มให้กับพนักงาน กทท. ที่ปฏิบัติงานอยู่ ณ วันที่ 30 เมษายน ของทุกปี โดยกรมธรรม์ มีระยะเวลาความคุ้มครอง 1 ปี เริ่มตั้งแต่ปี 2566 เป็นต้นไป ทั้งนี้ ในปี 2567 นี้ กองทุนสวัสดิการดำเนินการทำประกันชีวิตกลุ่มให้กับพนักงาน กทท. และในกรณีที่ผู้เอาประกันชีวิตที่มีอายุ กรมธรรม์ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไปจะได้รับความคุ้มครองที่เพิ่มขึ้น



การฉีดวัคซีนไขหวัดใหญ่ 4 สายพันธุ์ เพื่อเป็นสวัสดิการให้กับพนักงาน

คณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท. มีมติเห็นชอบให้ สพอ. จัดหาวัคซีนไขหวัดใหญ่ 4 สายพันธุ์ให้กับพนักงาน กทท. โดยใช้งบประมาณของกองทุนสวัสดิการ กทท. ซึ่งสอดคล้องกับผลการสำรวจความต้องการของพนักงาน กทท. พบว่า พนักงาน กทท. มีความต้องการสวัสดิการด้านสุขภาพและอนามัยในหัวข้อการตรวจสุขภาพและวัคซีน คิดเป็นร้อยละ 74.31 ของผู้ตอบแบบสำรวจทั้งหมด



กิจกรรมการพัฒนาระบบ Proactive Employee Experience

กทท. ดำเนินการจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการ ศึกษา วิเคราะห์และปรับปรุงสภาพแวดล้อมองค์กรใหม่ให้สอดคล้องกับ Employee Experiences สำหรับคณะกรรมการดำเนินการด้านความพึงพอใจ 19 ฝ่าย/สำนัก ผู้แทนฝ่าย/สำนัก

1. สื่อสารผลการสำรวจ ปี 2566 และสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ Employee Experiences
2. ออกแบบระบบและวางแผนการพัฒนา Employee Experiences
 - 2.1 ให้ความรู้และออกแบบประเมินสุขภาพจิต “Stop Stress-Go Strong” สร้าง Support Counseling หลังอบรม ได้รับใบรับรอง (Certification)
 - 2.2 สำรวจสุขภาพจิตพนักงานและจัดทำแผน Employee Experiences พร้อมเก็บรวบรวมความต้องการของพนักงาน



การดำเนินการจัดจ้างผู้รับจ้างบริหารอาคารแฟลต 26-29 (อาคารแฟลตโรงหมู)

กทท. ดำเนินการจัดจ้างผู้รับจ้างบริหารอาคารแฟลต 26-29 (อาคารแฟลตโรงหมู) เพื่อจัดการเกี่ยวกับสวัสดิการและการดูแลสุขภาพความปลอดภัยสำหรับพนักงานที่พักอาศัยภายในอาคารบ้านพักบริเวณแฟลตโรงหมูและแฟลตสนามบอล ตั้งแต่เดือนเมษายน 2567 และต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน รวมถึงได้นำข้อเสนอแนะ ความคิดเห็นและความต้องการจากการสำรวจความคิดเห็นพนักงานที่อยู่อาศัยในอาคารแฟลตมาเพิ่มเติมในขอบเขตการจ้างงานผู้บริหารจัดการอาคารแฟลต เพื่อให้การดำเนินงานนี้มีความสอดคล้องและตรงตามความต้องการของพนักงานผู้ได้รับสิทธิอยู่อาศัยในอาคารแฟลตมากที่สุด

กิจกรรมทบทวนปัจจัยความผูกพันและความพึงพอใจ (Focus Group) และทดสอบแบบสอบถาม (Try Out) กับกลุ่มตัวอย่างที่กำหนดตามบริบทองค์กรตามพื้นที่ปฏิบัติงาน

กทท. ดำเนินการทบทวนปัจจัยความผูกพันและความพึงพอใจตามกลุ่มพนักงานและบริบทองค์กร เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อความพึงพอใจและความผูกพัน ประสิทธิภาพที่ดีของพนักงาน โดยการทดสอบ Focus Group เพื่อรวบรวมข้อมูลโดยการหาความเที่ยงตรง (Validity) และทดสอบ (Try Out) กับพนักงานกลุ่มตัวอย่างทุกระดับตามบริบทองค์กรครอบคลุมทุกพื้นที่ ทั้งท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือระนอง รวมทั้งท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและท่าเรือเชียงของ



จัดกิจกรรม Employee Experiences Sandbox กับกลุ่มเป้าหมายให้สอดคล้องกับความต้องการของพนักงาน

เพื่อประเมินอารมณ์/ความกังวล และประเมินความสุขในการทำงาน/การใช้ชีวิต ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ - เมษายน 2567

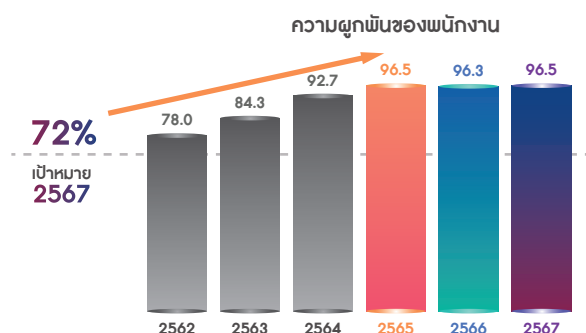
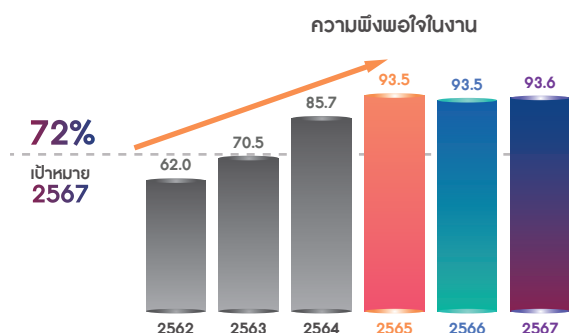
- กิจกรรมศิลปะเยียวยา ด้วยภาพเกลียสี
- กิจกรรม Mood & Tone เสียงในการผ่อนคลาย
- กิจกรรมฝึกสมาธิไปกับสวนขวดแก้ว
- กิจกรรมผ่อนคลาย สร้างความมั่นใจไปกับ Art & Body Perform



การสำรวจความพึงพอใจและความผูกพันองค์กรของพนักงาน กทท.

กทท. ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจและความผูกพันองค์กร/สำรวจ Employee Experiences พนักงานทุกระดับทั้งองค์กร ซึ่งครอบคลุมหน่วยงานทั้ง 5 พื้นที่ในการกำกับดูแลของการท่าเรือ ประกอบด้วย ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือระนอง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและท่าเรือเชียงของ (สำรวจในรูปแบบ Online) สรุปผลการสำรวจ ดังนี้

- พนักงานมีความพึงพอใจ ระดับ 93.6% และความผูกพันระดับ 96.3% ซึ่งสูงกว่าค่าชีวิตที่ กทท. กำหนด (ความพึงพอใจ 75% และความผูกพัน 70%)
- พนักงานมีประสบการณ์ที่ดี ระดับ 69.0% ต่ำกว่าค่าชีวิตที่ กทท. กำหนด 70%



การมุ่งเน้นด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้ดำเนินงานด้านการมุ่งเน้นด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า ตามแนวทางการประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (Enablers) เพื่อส่งเสริมและตอบสนองกับสภาพแวดล้อมในการดำเนินภารกิจ/ธุรกิจ การแข่งขัน ความต้องการความคาดหวังของผู้ใช้บริการ และกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มของ กทท. เพื่อทันต่อบริบทที่เปลี่ยนแปลงไปด้วยการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพและเป็นระบบให้สามารถรักษาจุดแข็ง ปรับปรุงข้อด้อย และเพิ่มเติมประเด็นของการจัดการสมัยใหม่ ๆ โดยมี การดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

การดำเนินงานด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder Management)

กทท. ให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม โดยมีแผนงาน/โครงการ เพื่อการบริหารและจัดการความสัมพันธ์ที่ดี สื่อสารทำความเข้าใจต่อการดำเนินงานของ กทท. กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้ง 14 กลุ่ม รวมถึงการมีส่วนร่วมรับฟังความคิดเห็นต่อการดำเนินงาน เพื่อให้เกิดการยอมรับต่อการพัฒนาโครงการต่าง ๆ โดยในปี 2567 กทท. ดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 2 ยุทธศาสตร์หลัก คือ ยุทธศาสตร์ที่ 1

เสริมสร้างการยอมรับของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อมุ่งเน้นการบริหารความผูกพันกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในและภายนอกองค์กร และยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับห่วงโซ่คุณค่าและเสริมสร้างเครือข่ายความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจำนวน 22 แผนงาน/โครงการ ตามมาตรฐาน A1000 Stakeholder Engagement Standard (AA1000SES) และกรอบแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ตามระบบ State Enterprise Assessment Model (SE-AM) ด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ทั้งนี้ กทท. ได้ดำเนินการจัดทำแผนงาน/โครงการ เพื่อตอบสนองประเด็นความต้องการ/ความคาดหวัง ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสร้างประโยชน์แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมอย่างสมดุล พร้อมทั้งติดตาม รายงานผลการดำเนินต่อคณะกรรมการ กทท. เพื่อพิจารณาทบทวน และปรับปรุงการดำเนินงานในด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและการขับเคลื่อนองค์กรอย่างยั่งยืนต่อไป โดยมีผลการดำเนินงานในปี 2567 ดังนี้



กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	หน่วยงานภาครัฐผู้ถือหุ้นภาครัฐ	ลูกค้า/ผู้ให้บริการ	ชุมชนสังคม	คู่ค้า/ผู้ส่งมอบ	NGO	พนักงาน/ลูกจ้าง/สหภาพ	คู่แข่ง/คู่เทียบ, หน่วยงานมาตรฐานด้านการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ, แพลตฟอร์ม, สื่อมวลชน, พันธมิตรทางธุรกิจ, องค์กรวิชาชีพต่าง ๆ
ช่องทางในการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	- จัดประชุมร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ เพื่อการประสานงานแก้ไขปัญหา - การพบปะเยี่ยมชมนงานกิจกรรมของ กทท. ในพื้นที่ - การเข้าพบในวาระโอกาสต่าง ๆ	- สื่อออนไลน์/เว็บไซต์ - วารสาร/สื่อประชาสัมพันธ์ - การจัดกิจกรรม CRM - การเข้าพบกับลูกค้า - สำรวจความพึงพอใจการใช้บริการ - ช่องทางการรับข้อร้องเรียน	- สื่อออนไลน์/เว็บไซต์ - วารสาร/สื่อประชาสัมพันธ์ - การจัดกิจกรรม CSR - การเข้าพบกับลูกค้า - สำรวจความพึงพอใจการใช้บริการ - ช่องทางการรับข้อร้องเรียน	- การจัดประชุมร่วมกัน - การสื่อสารประชาสัมพันธ์ - ข่าวสาร - ช่องทางการรับข้อร้องเรียน	- การจัดประชุมหารือ และร่วมกันแก้ปัญหาในการปฏิบัติงาน - การจัดกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์	- การจัดประชุม/สัมมนาร่วมกับสหภาพแรงงาน - จัดกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์ - การจัดหลักสูตรและสื่อการเรียนรู้ - จัดกิจกรรมเพื่อสร้างการมีส่วนร่วม	- การจัดประชุมหารือและร่วมกันแก้ปัญหาในการปฏิบัติงาน - การจัดกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์ - วารสาร/สื่อประชาสัมพันธ์
ความถี่	- รายเดือน - รายปี	- รายเดือน - รายปี	รายปี	รายไตรมาส	รายไตรมาส	- รายเดือน - รายปี	รายปี
ความต้องการความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	- การปฏิบัติตามนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ - การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลที่ดีและรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม - พัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งทางน้ำ - ประสานความร่วมมือและการบูรณาการการทำงานร่วมกัน	- การให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพรวดเร็ว ตรงเวลา และมีมาตรฐานผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ - การดำเนินธุรกิจตามหลักการค้ากับดูแลที่ดีและรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม - พัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งทางน้ำ	- การบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยที่ดีเป็นมาตรฐานไม่สร้างผลกระทบต่อชุมชนและสังคม - การสร้างกิจกรรมสัมพันธ์กับชุมชนอย่างสม่ำเสมอ - การมีส่วนร่วมของชุมชนโดยรอบและจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็น/การรับฟังชุมชนโดยรอบ - การสร้างอาชีพให้กับชุมชน - การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดี - การจ่ายค่าชดเชยในการขอคืนพื้นที่เป็นธรรม	- สภาพแวดล้อมและระบบรักษาความปลอดภัยที่ได้มาตรฐาน - การเพิ่มช่องทางในการให้ติดต่อประสานงานผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ - การให้ข้อมูลข่าวสารอย่างถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ และเป็นธรรม - การบริหารและกำกับดูแลเป็นไปตามสัญญาที่กำหนดอย่างถูกต้อง ครบถ้วน เป็นธรรม และไม่เลือกปฏิบัติ	- การสนับสนุนและพัฒนาร่วมกัน รวมถึงสิ่งแวดล้อมให้เติบโตอย่างสมดุลควบคู่กับธุรกิจและเศรษฐกิจของประเทศ - การบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยที่ดีเป็นมาตรฐานไม่สร้างผลกระทบต่อชุมชนและสังคม	- เสริมสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงาน ความรู้และความเชี่ยวชาญของพนักงาน และลูกจ้าง - การจัดสภาพแวดล้อมบรรยากาศ สิ่งอำนวยความสะดวกในการทำงานให้มีความปลอดภัยและมาตรฐาน	- สร้างพันธมิตรทางธุรกิจ เพื่อยกระดับห่วงโซ่อุปทานในการปฏิบัติงานและการให้บริการ - การแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ สาระสนเทศกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานร่วมกัน - การสื่อสารข่าวและข้อมูลอย่างถูกต้องและครบถ้วน - การร่วมกันปรับปรุงกฎระเบียบ ข้อบังคับให้ทันต่อสถานการณ์ปัจจุบัน

กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	หน่วยงานภาครัฐ ผู้ถือหุ้นภาครัฐ	ลูกค้า/ผู้ใช้บริการ	ชุมชนสังคม	คู่ค้า/ผู้ส่งมอบ	NGO	พนักงาน/ลูกจ้าง/สหภาพ	คู่แข่ง/คู่เทียบ, หน่วยงานมาตรฐานด้านการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ, แหล่งเงินทุน, สื่อมวลชน, พันธมิตรทางธุรกิจ, องค์กรวิชาชีพต่าง ๆ
โครงการดำเนินงานที่สำคัญในปี 2567	• แผนยกระดับการสื่อสารและสร้างความเข้าใจในธุรกิจของ กทท. กับหน่วยงานรัฐ • แผนการแลกเปลี่ยนข้อมูลและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งระบบราง • แผนยกระดับความสัมพันธ์เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานร่วมกัน • ระดับความพึงพอใจศึกษาดูงาน	• โครงการจัดการความสัมพันธ์ลูกค้า (CRM) • แผนเสริมสร้างความสัมพันธ์และมีส่วนร่วมในการทำงานของท่าเรือกรุงเทพ • แผนการส่งเสริมสื่อสารช่องทาง Line Official Account • แผนสื่อสารทำความเข้าใจกับผู้เช่าอสังหาริมทรัพย์นอกเขตรั้วศุลกากร • โครงการพัฒนาการสร้างความสัมพันธ์/ความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจ	• โครงการจัดการความสัมพันธ์โครงการทุนการศึกษายั่งยืน • โครงการสำรวจความพึงพอใจของชุมชนโดยรอบ (พื้นที่ปลูกป่า) ที่มีต่อโครงการปลูกป่าของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน/ท่าเรือระนอง • โครงการพัฒนาการสร้างความสัมพันธ์/ความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง	• แผนเสริมสร้างความสัมพันธ์และการทำงานแบบมีส่วนร่วม (การพบปะและร่วมแก้ไขปัญหาของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ/รถบรรทุก) • แผนการร่วมแก้ไขปัญหากับคู่ค้าและผู้ส่งมอบ • แผนเสริมสร้างความสัมพันธ์กับผู้ส่งมอบ	• แผนเสริมสร้างความสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมกับกลุ่ม NGOs ของคณะทำงานพิจารณา กลั่นกรองข้อมูล ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	• แผนการสร้างการรับรู้และความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานตรวจสอบภายใน • แผนเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงานในการทำเรื่องต่างๆ ในการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน • แผนการส่งเสริมสุขภาพที่ดีของพนักงาน • แผนการเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงานในการปรับปรุงของสถานที่ทำงาน • แผนพัฒนาระบบให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้ระบบปรับปรุงระบบให้ทันสมัยและพร้อมใช้งาน	• การประชุมร่วมกันภายใต้โครงการ Super port • กิจกรรมภายใต้สถาบันด้านการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ (MLI) • จัดกิจกรรมกับสื่อมวลชนสานสัมพันธ์เพื่อลด Fake news • การประชุมหารือเพื่อแก้ไข พ.ร.บ. ท่าเรือ

กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	หน่วยงานภาครัฐผู้ถือหุ้นภาครัฐ	ลูกค้า/ผู้ให้บริการ	ชุมชนสังคม	คู่ค้า/ผู้ส่งมอบ	NGO	พนักงาน/ลูกจ้าง/สหภาพ	คู่แข่ง/คู่เทียบ, หน่วยงานมาตรฐานด้านการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ, แหล่งเงินทุน, สื่อมวลชน, พันธมิตรทางธุรกิจ, องค์กรวิชาชีพต่าง ๆ
ผลการดำเนินงานในปี 2567	- การศึกษาดูงานกิจกรรมการปฏิบัติงานภายในอาณาบริเวณร่อนน้ำสันดอนเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2567 - จัดโครงการสัมมนาศึกษาดูงานแลกเปลี่ยนข้อมูลและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งทางราง เมื่อวันที่ 23 - 24 พฤษภาคม 2566	- การจัดกิจกรรมเลี้ยงขอบคุณผู้เช่าอสังหาริมทรัพย์ Icon Siam เมื่อวันที่ 12 มกราคม 2567 - การจัดกิจกรรมโบว์ลิ่งกระชับมิตรในท่าปาร์ดีให้กับลูกค้ารายสำคัญ (Key Account) ของ กทท. - จัดกิจกรรมขอบคุณผู้ใช้บริการ แรลลี่รถยนต์เชื่อมความสัมพันธ์ประจำปี 2567 เส้นทางกรุงเทพถึงเพชรบุรีให้แก่ผู้ใช้บริการ กทท. เมื่อวันที่ 22-23 มิ.ย. 67	- การจัดกิจกรรมมอบเงินสนับสนุนการศึกษาสำหรับเยาวชนในชุมชนรอบท่าเรือแหลมฉบัง เมื่อเดือนสิงหาคม 2567 - โครงการพัฒนาอาชีพและเสริมสร้างรายได้เมื่อเดือนสิงหาคม 2567	- จัดกิจกรรม “Laem Chabang Port Dinner Talk” ระหว่างผู้บริหาร กทท. และ ทลฉ. กับกลุ่มลูกค้า/คู่ค้าผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ (TLC) และสมาคมผู้ประกอบการท่าเทียบเรือสินค้าและคอนเทนเนอร์ (TICTA) เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2567 ณ โรงแรม Oakood Hotel & Residence Sri Racha จ.ชลบุรี - การจัดงานบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ ทลฉ. ภายใต้ชื่องาน “LCP Dinner Talk 2024” ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2567 ณ ห้อง Private Wave & Wind Restaurant โรงแรม Grande Centre Point Pattaya จ.ชลบุรี	การจัดประชุมผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ประจำปี 3 เดือน	- ประชุมเชิงปฏิบัติการและสัมมนาเพื่อสร้างระบบแรงงานสัมพันธ์ที่ดีระหว่างวันที่ 19-20 สิงหาคม 2567 ณ โรงแรม Holiday Inn and sweet จ.ระยอง - กิจกรรม Employee Experience Sandbox	- ประชุมโครงการ Super port - จัดตั้งสถาบันด้านการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ (MLI) - กิจกรรมร่วมค้าซีเอ็นเอ็นซี ผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 (ส่วนที่1) งานก่อสร้างงานทางทะเล ร่วมกับท่าเรือแหลมฉบัง เปิดกิจกรรมเยี่ยมชมโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ส่วนที่ 1) งานก่อสร้างงานทางทะเล ครั้งที่ 1 ประจำปี พ.ศ. 2567 เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2567 กิจกรรมครั้งนี้มี นายวิกิจ มานะโรจน์กิจ นายอำเภอบางละมุง นายณพัทธ์ ศรีพรหม นายอำเภอศรีราชา ผู้ควบคุมงานก่อสร้างผู้บริหารกิจการร่วมค้าซีเอ็นเอ็นซี ผู้รับเหมาติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Third Party)/ผู้แทนเทศบาลนครแหลมฉบัง ผู้แทนเทศบาลตำบลบางละมุง ผู้แทนเทศบาลตำบลตะเคียนเตี้ย ผู้แทนชุมชนผู้แทนกลุ่มประมงจำนวน 180 คน เข้าร่วมกิจกรรม ณ ห้องแตรทองท่าเรือแหลมฉบัง - ประชุมหารือเพื่อแก้ไขพ.ร.บ. ท่าเรือ

กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	หน่วยงานภาครัฐ ผู้ถือหุ้น ภาครัฐ	ลูกค้า/ ผู้ใช้บริการ	ชุมชนสังคม	คู่ค้า/ ผู้ส่งมอบ	NGO	พนักงาน/ ลูกจ้าง/ สหภาพ	คู่แข่ง/ คู่เทียบ, หน่วยงานมาตรฐานด้านการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ, แหล่งเงินทุน, สื่อมวลชน, พันธมิตรทางธุรกิจ, องค์กรวิชาชีพต่าง ๆ
เป้าหมาย/ผลลัพธ์	- ระดับความพึงพอใจในการเยี่ยมชมปฏิบัติงานในอาณาบริเวณร่องน้ำสันดอนเจ้าพระยาของ กทท. ร้อยละ 95.20 - ระดับความพึงพอใจในการบริหารความสัมพันธ์อยู่ที่ ร้อยละ 90.50	- ความพึงพอใจของลูกค้ามีคะแนนอยู่ที่ 4.1 ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา 5.3% - การให้บริการที่มีคุณภาพตามมาตรฐาน	- ระดับความพึงพอใจของชุมชนมีคะแนนอยู่ที่ 4.2 - ลดผลกระทบต่อชุมชน สังคม บริเวณโดยรอบพื้นที่ กทท.	- ระดับความพึงพอใจของลูกค้าอยู่ที่ 4.13 คะแนน - ระดับความพึงพอใจของผู้ส่งมอบอยู่ที่ 4.29 คะแนน	- ระดับความพึงพอใจอยู่ที่ 4.20 คะแนน - ลดผลกระทบต่องานของ NGOs บริเวณโดยรอบพื้นที่ กทท.	- ระดับความรู้และความเข้าใจตามแผนตรวจสอบค่าเฉลี่ยที่ร้อยละ 98.77 - คะแนนความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมโครงการของสำนักแพทย์ อยู่ที่ ร้อยละ 93.15 - ผลสำรวจคะแนนด้านแรงงานสัมพันธ์ที่ดีภายในองค์กรอยู่ที่ ร้อยละ 82.81	- บริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างต่อเนื่อง - ระดับความพึงพอใจของคู่แข่ง/คู่เทียบอยู่ที่ 4.00 คะแนน - ระดับความพึงพอใจของสื่อมวลชนอยู่ที่ 4.00 คะแนน - ระดับความพึงพอใจของพันธมิตรทางธุรกิจอยู่ที่ 4.20 คะแนน
ประโยชน์ที่ได้รับ	- ความเชื่อมั่นต่อองค์กร - ความร่วมมือกับหน่วยงานเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพและการดำเนินงาน - ความร่วมมือและการบูรณาการการทำงานร่วมกัน	- การสร้างความพึงพอใจและเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ - การพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อสร้างขีดความสามารถในการให้บริการ	- ลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินธุรกิจ - สนับสนุนในเรื่องการศึกษา กีฬา และพัฒนาอาชีพรายได้ และความเข้มแข็งของชุมชน	- ความเชื่อมั่นในการดำเนินธุรกิจ - ปฏิบัติตามเงื่อนไขและสัญญาอย่างเคร่งครัด	- การสร้างความสัมพันธ์ที่ดี - ลดผลกระทบต่อการดำเนินงานขององค์กร	- การสร้างความสัมพันธ์ที่ดีทั้งหน่วยงานภายในและภายนอก - พนักงานตระหนักถึงการดูแลสุขภาพ - การสร้างการรับรู้ทิศทางการดำเนินงานของ กทท. กับสภาพแรงงาน กทท.	- ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้าใจการทำงานของ กทท. ให้การสนับสนุนร่วมมือ ไม่ต่อต้านการดำเนินงานของ กทท. - สนับสนุนการตั้งสถาบันการศึกษา สนับสนุนการจัดการความรู้ของ กทท. ในอนาคต
หน่วยงานที่รับผิดชอบ	- ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) - ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร (ผก.) - ฝ่ายการเงินและบัญชี (ผง.) - ฝ่ายการร่อนน้ำ (ผน.)	- ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) - ฝ่ายอำนวยการ (ผอ.) - ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด (ผพต.)	- ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) - สำนักท่าเรือภูมิภาค (สทภ.) - ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด (ผพต.)	- ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) - ฝ่ายการช่าง (ผช.)	- ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) - ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด (ผพต.)	- ฝ่ายบริการทรัพยากรบุคคล (ผบ.) - ฝ่ายตรวจสอบ (ผต.) - สำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน (สสค.) - สำนักแพทย์และอนามัย (สพอ.) - ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ (ผทส.)	- ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) - ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) - ฝ่ายอำนวยการ (ผอ.)

คะแนนความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. ปีงบประมาณ 2567 อยู่ที่ 4.20 คะแนน จาก 5 คะแนน

ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร

1) รายชื่อรัฐวิสาหกิจ (ภาษาไทย/ภาษาอังกฤษ) ที่ตั้ง หมายเลขโทรศัพท์/โทรสาร

การทำเรือแห่งประเทศไทย (PORT AUTHORITY OF THAILAND) กรุงเทพฯ ฯ
โทรศัพท์หมายเลข 0-2269-3000

2) สังกัดกระทรวง คมนาคม

3) กฎหมายจัดตั้ง รัฐวิสาหกิจ

4) หน้าที่และภารกิจหลักของรัฐวิสาหกิจ

การทำเรือแห่งประเทศไทย ก่อตั้งขึ้นเพื่อประกอบกิจการ
ท่าเรือและกิจการอื่น ภายในขอบเขตวัตถุประสงค์ของ
การทำเรือฯ และเพื่อส่งเสริมการค้าต่างประเทศ
ซึ่งได้เริ่มมาตั้งแต่ปี 2475

วิสัยทัศน์

“มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการ
ด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน”

ภารกิจ

1. พัฒนาบริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มี
มาตรฐานในระดับสากล เพื่อสนับสนุนและเป็นกลไก
ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ ส่งเสริมขีดความสามารถ
ในการแข่งขันของประเทศ
2. พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบ
การขนส่ง (Intermodal Transport) ที่เชื่อมโยง
โครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายใน
ประเทศและในภูมิภาค
3. พัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ในเชิงธุรกิจ เพื่อให้
สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม ได้รับผลตอบแทนในอัตรา
ที่เหมาะสมและสนับสนุนการเติบโตขององค์กร
4. พัฒนาสู่องค์กรสมรรถนะสูง เพื่อสนับสนุนการบริการ
และการดำเนินงานที่เป็นเลิศ
5. สร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
และชุมชนโดยรอบต่อการดำเนินกิจการท่าเรือ
และบทบาทความสำคัญในการพัฒนาประเทศ
เพื่อสร้างการเติบโตและความเป็นอยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืน



หน้าที่ความรับผิดชอบ

มีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ขุดลอก บำรุงรักษาร่องน้ำ ทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ ควบคุมการขนถ่ายและบรรทุกสินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษาและส่งมอบสินค้าให้แก่เจ้าของสินค้า ตลอดจนร่วมมือและประสานงานกับส่วนราชการและท่าเรือ ต่างประเทศ รวมทั้งพัฒนาและปรับปรุงกิจการท่าเรือให้เจริญก้าวหน้า ทันสมัยตามสถานะเศรษฐกิจ และมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบ ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยมีหน้าที่และภารกิจหลัก ดังนี้

- 1) การรับเรือสินค้าที่เข้าและออกจากท่า
 - 1.1) ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำ และติดตั้งเครื่องหมาย การเดินเรือ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่เรือ ที่ผ่าน เข้า - ออกในอาณาบริเวณ
 - 1.2) ติดต่อสื่อสารทางวิทยุโทรคมนาคมกับเรือเดินทะเล ต่างประเทศที่ใช้ท่าเทียบเรือ ท่าผูกเรือ หรือหลักผูกเรือ กลางน้ำ
 - 1.3) ให้บริการเรือลากจูง เรือรับเชือก ในการเทียบท่าและ ออกจากท่า
- 2) การบรรทุกและขนถ่ายสินค้า
 - 2.1) ควบคุมให้ผู้ประกอบกิจการ และผู้ทำหน้าที่บรรทุก หรือขนถ่ายสินค้าเรือเดินทะเลต่างประเทศ ดำเนินงาน ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการนี้
 - 2.2) การยกขนเคลื่อนย้ายสินค้า
 - 2.3) จัดหาเครื่องมือทุ่นแรง และให้เช่าเกี่ยวกับการบรรทุก ขนถ่าย ยกขนและเคลื่อนย้ายสินค้า
- 3) การรับฝากสินค้า
 - 3.1) รับมอบสินค้าจากเรือ เก็บรักษาสินค้าทั้งขาเข้า - ขาออก สินค้าผ่านแดน สินค้าทัณฑ์บน สินค้าตกค้าง สินค้า กลางแจ้ง สินค้าอันตราย และตู้สินค้า
- 4) การส่งมอบสินค้า
 - 4.1) ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่งหรือตัวแทนเจ้าของสินค้า โดยทางน้ำ ทางรถไฟ รถยนต์ หรือรถลากพ่วง

สายงานที่สังกัดอยู่ภายใต้การควบคุมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

- 1) ท่าเรือกรุงเทพ
- 2) ท่าเรือแหลมฉบัง
- 3) ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน
- 4) ท่าเรือเชียงของ
- 5) ท่าเรือระนอง





5) รายงานคณะกรรมการ พร้อมระบุการแต่งตั้ง (โดยชื่อหรือตำแหน่ง)

คณะกรรมการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

(ระยะเวลาการดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 3 มีนาคม - 30 กันยายน 2567)

- 5.1) นายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม ประธานกรรมการ
- 5.2) นายคุณธร งามธุระ ทนายความที่ปรึกษากฎหมาย กรรมการ
- 5.3) นายจำเริญ โพธิยอด อธิบดีกรมธนารักษ์ กรรมการ
- 5.4) นายชาครีย์ บำรุงวงศ์ ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการ กรรมการขนส่งทางบก
- 5.5) นางสาวสุนหจิต สังข์ใหม่ ผู้ตรวจราชการกระทรวง การคลัง กรรมการ
- 5.6) นายตรุฒ คำวิจิตรธนาภา ประธานกรรมการ กรรมการ บริษัท ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด
- 5.7) นายไพบุลย์ ศิริภาณุเสถียร ประธานกรรมการบริหาร กรรมการ บริษัท อะมานะฮ์ ลิสซิ่ง จำกัด (มหาชน)
- 5.8) ศาสตราจารย์ รุธีร์ พนมยงค์ คณบดีคณะพาณิชยศาสตร์ และการบัญชี กรรมการ
- 5.9) พลตำรวจเอก วิสณุ ปราสาททองโอสถ ประธานกรรมการ กรรมการ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- 5.10) นางสาวสุทิษา ประทุมกุล ผู้เชี่ยวชาญด้านบริหาร กรรมการ บริษัท เอสซี ออฟฟิศ พลาซ่า จำกัด
- 5.11) นายอนันต์ แก้วกำเนต รองผู้อำนวยการสำนัก งบประมาณ กรรมการ



ท่าเรือกรุงเทพ

- 📍 444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
- ☎ 0-2269-3000
- ☎ 0-2269-7156
- 🌐 www.bkp.port.co.th

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

ร่องน้ำสันดอนท่าเรือกรุงเทพมีความยาว 18 กิโลเมตร
ความกว้างร่องน้ำในทางตรง 150 เมตร และความกว้างร่องน้ำ
ในทางโค้ง 250 เมตร ร่องน้ำดังกล่าวได้รับการบำรุงรักษา
ให้คงความลึกที่ 8.5 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง
ในส่วนของแม่น้ำบริเวณท่าเรือกรุงเทพ จะมีความลึกระหว่าง
8.5-11 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง



พื้นที่ทางบก

มีอาณาบริเวณพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพและบริเวณโดยรอบรวมทั้งสิ้น 2,353.20 ไร่ ประกอบด้วยพื้นที่ในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ อีกประมาณ 943.20 ไร่ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ แบ่งเป็นพื้นที่หน่วยงานรัฐเช่า 160.26 ไร่ และพื้นที่เอกชนเช่า 516.50 ไร่ ในส่วนของพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์เชิงสังคม ได้แก่ พื้นที่สร้างอาคารที่ทำการต่าง ๆ ของการทำเรือ จำนวน 117.86 ไร่ พื้นที่ที่หน่วยงานรัฐขอใช้ ได้แก่ กรมศุลกากร ด้านกักพืช และสัตว์ ฯลฯ 217.92 ไร่ ชุมชนแออัด 197.93 ไร่ และทางสัญจร 199.54 ไร่ นอกจากนี้ ยังมีพื้นที่อาคารสำนักงานให้เช่า สำหรับบริษัทผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้อง กิจกรรมการให้บริการเรือ และสินค้าในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ คลังสินค้า เป็นต้น

การบริการชุดลอกร่องน้ำ

ในปี 2567 ได้ดำเนินการชุดลอกบำรุงรักษาและสำรวจร่องน้ำ ในเขตท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง โดยดินชุดได้รวมทั้งสิ้น 854,785 ลูกบาศก์เมตร สำหรับท่าเอกชนได้ดำเนินการชุดลอก ตามคำขอใช้บริการ เพื่อให้เรือผ่านเข้า-ออกได้สะดวกและปลอดภัย ตลอดจนการสำรวจร่องน้ำในอาณาบริเวณท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมทั้งบำรุงรักษาเครื่องหมายทางเดินเรือ เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินเรือ

พื้นที่ปฏิบัติงานด้านสินค้า

ประกอบด้วยพื้นที่เขื่อนตะวันตก จำนวน 567.20 ไร่ เป็นพื้นที่ สำหรับให้บริการตู้สินค้าทั่วไป ท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ/ ภายในประเทศ หน่วยงานที่ปฏิบัติงานและรับผิดชอบ คือ กองปฏิบัติการสินค้า 1-3 และกองคลังสินค้า

ท่าเทียบเรือ/หลักผูกเรือ

ท่าเทียบเรือ/หลัก/ทุ่น	ความยาว (เมตร)	จำนวน	ขนาดจำกัดของเรือ ความยาว/กินน้ำลึก (เมตร)	สมรรถวิสัย (ลำ)
ท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ (20A - 20F)	1,240	7 ท่า	172.25/8.23	6
ท่าเทียบเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง (20G)	250	1 ท่า	106.67/5.00	3
ท่าเทียบเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง (22I - 22J)	348	2 ท่า	172.25/8.23	2
ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป (22B - 22H)	1,079	7 ท่า	172.25/8.23	7
ท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (22A)	233	1 ท่า	179.00/8.23	1
หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย	1,320	34 หลัก	172.25/8.23	7
หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ	1,320	24 หลัก	172.25/8.23	4
ทุ่นผูกเรือสาธิตประติมากรรม	-	5 ทุ่น	137.19/7.62	3 (ทุ่น 1, 3)
			121.95/7.62	1 (ทุ่น 4)
			94.46/7.00	1 (ทุ่น 5)

พื้นที่วางสินค้า/ตู้สินค้า

พื้นที่	พื้นที่วางสินค้า					
	ภายใน โรงพัก สินค้า (ตร.ม.)	ภายนอก โรงพัก สินค้า (ตร.ม.)	ลาน โรงพัก สินค้า (ตร.ม.)	ลานวางตู้สินค้า		
				(ตร.ม.)	(Ground Slots)	(ก๊อปปี้)
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, 15-17)	35,000	56,206	5,280	57,562	1,964	1,964
โรงพักสินค้าเพื่อการส่งออก	5,569	17,376		6,380	168	588
โรงพักสินค้า 13	5,569	17,376		6,380	240	840
ลานบรรจุตู้สินค้า (90 ไร่)				148,194	2,296	8,036
ลานบรรจุตู้สินค้า (45 ไร่)				72,000	896	3,136
ลานเสา 5 - 6 (ขาออก กองท่าบริการตู้สินค้า 1)				21,540	682	1,925
ลานเสา 7 - 8 (ขาออก กองท่าบริการตู้สินค้า 1)				23,510	804	2,327
พื้นที่ลาน C (ขาออก กองท่าบริการตู้สินค้า 2)				61,998	1,083	3,250
ลานตู้สินค้าเปล่า				62,936	1,438	5,033
คลังสินค้าผ่านแดน	3,360	7,920		11,280		444
คลังสินค้าทัณฑ์บน 1						
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 หน่วยงานพื้นที่สำหรับวางตู้สินค้าขนาดมาตรฐาน 20 ฟุต ชั้นเดียว

พื้นที่เชื่อมตะวันออก

จำนวน 331 ไร่ เป็นพื้นที่สำหรับให้บริการสินค้าประเภทตู้สินค้า และท่าเทียบเรือตู้สินค้า รวมทั้งเครื่องมือทุนแรง หน่วยงานที่ปฏิบัติงาน และรับผิดชอบ 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
ขนาดน้ำหนักรือเทียบท่า	10,000 - 12,000	เดคเวทตัน



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 20 G	5.00	เมตร
ขนาดน้ำหนักรือเทียบท่า	10,000 - 12,000	เดคเวทตัน



พื้นที่วางตู้สินค้า กองท่าบริการตู้สินค้า 1		
ลานวางตู้สินค้า	98,600	ตารางเมตร
ความสามารถในการจัดวางตู้สินค้า	2,036	Ground Slots
ลานกองเก็บตู้สินค้าบล็อก A, B, C และ D	7,882	ที่อียู
ปลั๊กเต้าเสียบตู้สินค้าห้องเย็น	460	จุด
ด้านตรวจสอบภายในขาเข้า	5	ช่อง
ด้านตรวจสอบภายในขาออก	3	ช่อง



พื้นที่วางตู้สินค้า กองท่าบริการตู้สินค้า 2		
ลานวางตู้สินค้า	49,000	ตารางเมตร
ความสามารถในการจัดวางตู้สินค้า	1,372	Ground Slots
ลานกองเก็บตู้สินค้าบล็อก E, F, G และ H	4,755	ที่อียู
ปลั๊กเต้าเสียบตู้สินค้าห้องเย็น	320	จุด
ด้านตรวจสอบภายในขาเข้า	4	ช่อง
ด้านตรวจสอบภายในขาออก	3	ช่อง



การให้บริการ กองท่าบริการตู้สินค้า 1

จำนวนพนักงาน	343	คน
ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง 7 วันต่อสัปดาห์		
บุคลากรประจำหน่วยงานให้บริการ		


การให้บริการ กองท่าบริการตู้สินค้า 2

จำนวนพนักงาน	251	คน
ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง 7 วันต่อสัปดาห์		
บุคลากรประจำหน่วยงานให้บริการ		

ระบบคอมพิวเตอร์บริการ กองท่าบริการตู้สินค้า 1

Software "NAVIS" System	1	หน่วย
-------------------------	---	-------

ระบบคอมพิวเตอร์บริการ กองท่าบริการตู้สินค้า 2

Software "NAVIS" System	1	หน่วย
-------------------------	---	-------


เครื่องมือทุ่นแรง กองท่าบริการตู้สินค้า 1

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
แชสซีรับตู้สินค้า	61	คัน


เครื่องมือทุ่นแรง กองท่าบริการตู้สินค้า 2

ปั้นจั่นหน้าท่าชนิดเดินบนราง ขนาด 40 ตัน	8	คัน
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า		
- แบบ 4+1 ช้อนตู้ได้ 4 ชั้น (35 ตัน)	5	คัน
- แบบ 6+1 ช้อนตู้ได้ 4 ชั้น (35 ตัน)	10	คัน
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า	51	คัน
แชสซีรับตู้สินค้า	47	คัน



เครื่องมือทุ่นแรง

รายการ	ขนาด (เมตรกตัน)	จำนวน (คัน)
รถยกตู้สินค้าหนัก	40	34
รถยกตู้สินค้าเปล่า	7	24
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	10	4
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	50	2
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า	30	56
รถยกสินค้า	2.5 - 25	181
รถยนต์บรรทุก	5 - 7	36
รถหัวลาก (อเนกประสงค์)	30	19
รถกึ่งพ่วงบรรทุกตู้สินค้า	45	4
แชสซีบรรทุกตู้สินค้า (คอม้า)	20	2
แชสซีบรรทุกตู้สินค้า	40 - 45	32

เรือบริการ

ประเภทเรือ	สมรรถวิสัย	จำนวน (ลำ)
เรือสันดอน	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
เรื่อน้ำมัน	21.5 เมตรกตัน	1
เรือท่าเรือ	270 - 420 แรงม้า	2
เรือลากจูง	2,400 - 3,200 แรงม้า	9
เรือรับขยะ	200 - 276 แรงม้า	2
เรือรับเชื้อเพลิง	150 - 187 แรงม้า	7
เรือบรรทุกน้ำ	884 แรงม้า	1
เรือรับรอง	2,000 แรงม้า	1
เรือตรวจการณ์	250 แรงม้า	1





ท่าเรือแหลมฉบัง

-  ถนนสุขุมวิท ตำบลทุ่งสุขลา
อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20230
-  0-3840-9000
-  0-3849-0149
-  www.lcp.port.co.th

ตั้งอยู่ที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา และตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี มีพื้นที่ประมาณ 6,340 ไร่ มีท่าเทียบเรือในแอ่งจอดเรือที่ 1 จำนวน 11 ท่า โดยให้เอกชนเช่าบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือทั้งหมด ปัจจุบันได้เปิดให้บริการแล้วทั้งหมด จำนวน 11 ท่า ได้แก่ ท่า A0 - A5 และ

ท่า B1 - B5 มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวม 4.3 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี (ท่าเทียบเรือตู้สินค้า 6 ท่า, ท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ 2 ท่า, ท่าเทียบเรือสินค้าเทกอง 1 ท่า, ท่าเทียบเรือ Ro - Ro 1 ท่า และท่าเทียบเรือโดยสารและ Ro - Ro 1 ท่า)

สำหรับแอ่งจอดเรือที่ 2 จำนวน 7 ท่า เปิดให้บริการแล้วจำนวน 7 ท่า ได้แก่ ท่า C3 (เดือนกรกฎาคม 2547) ท่า C0 (เดือนกุมภาพันธ์ 2550) ท่า C1 - C2 (เดือนตุลาคม 2550) สำหรับท่า D1 - D3 มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวม 6.8 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี

ทั้งนี้ แอ่งจอดเรือที่ 1 และแอ่งจอดเรือที่ 2 จะมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวม 11.1 ล้าน ที.อี.ยู. ดังนี้



ขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า

หน่วย : ล้าน ที.อี.ยู.

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

ท่าเทียบเรือ

ท่าเทียบเรือ	ความยาว/ลึก (เมตร)	จำนวน (ท่า)	ขนาดน้ำหนักเรือ/ ลำที่เทียบท่า (DWT)	สมรรถวิสัย (ลำ)
แอ่งจอดเรือที่ 1				
ท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ (A0)	590/14	1	1,000	2
ท่าเทียบเรือโดยสาร (A1)	365/14	1	70,000	1
ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ (A2)	400/14	1	50,000	1
ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ (A3)	350/14	1	83,000	1
ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไปประเภทเทกอง (A4)	350/14	1	60,000	1
ท่าเทียบเรือ Ro/Ro (A5)	697/14	1	70,000	1
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า B1	359/14	1	50,000	1
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (B2 - B4)	900/14	3	50,000	3
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (B5)	400/14	1	50,000	1
แอ่งจอดเรือที่ 2				
ท่าเทียบเรือ (C0)	500/16	1	80,000	1
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (C1)	700/16	1	80,000	2
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (C2)	500/16	1	80,000	1
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (C3)	500/16	1	80,000	1
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (D1)	1,700/16	3	200,000	4
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (D2 - D3)				



เครื่องมือทุ่นแรง

รายการ	ขนาด (ตัน)	จำนวน (คัน)
ปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่าชนิดเดินบนราง (Gantry Crane)	36 - 61	64
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า (RTG)	38 - 41	177
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (RMG)	38 - 41	2
รถยกตู้สินค้า (Reach Stacker)	40 - 45	34
รถยกตู้สินค้า (Top Load)	8 - 30.5	28
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่ (Mobile Crane)	48 - 160	4
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า (Trailer)	40' - 45'	412
รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า (Yard Tractor)	-	351
รถยกสินค้า (Forklift)	2.5 - 16	81

หมายเหตุ : รวมเครื่องมือทุ่นแรงของผู้ประกอบการในแต่ละท่า ข้อมูล ณ กุมภาพันธ์ 2567

พื้นที่วางสินค้า

พื้นที่วางสินค้า	พื้นที่ (ตารางเมตร)			
	หน้าท่า	ลานกองเก็บ	โรงพักสินค้า	อื่น ๆ
ท่าเทียบเรือ (A0)	29,500	144,489	550	
ท่าเทียบเรือ (A1, A2, A4, A5)	49,425	163,875	30,570	
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (B1 - B5)	41,475	574,430	18,480	43,286
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า C0	50,000	315,440	3,045	
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า C3	12,500	123,424	4,944	84,132
ท่าเทียบเรือ (A3)	17,762	73,500	2,700	
ท่าเทียบเรือ (C1, C2)	36,000	490,510	4,776	
ลานตู้สินค้ารถไฟ (Basin 1)		57,305		
ลานตู้สินค้ารถไฟ (Basin 2)		58,410		
ลานสินค้าภายนอก (Basin 1)		56,100		
ลานสินค้าภายนอก (Basin 2)		303,900		
ลานสำรองตู้สินค้าเปล่า (Basin 1)		160,400		
ลานสำรองตู้สินค้าเปล่า (Basin 2)		324,012		
คลังสินค้าทัณฑ์บน			4,800	
คลังสินค้าตากค้าง			4,500	
คลังสินค้าอันตราย		128,390	6,883	1,057
พื้นที่คลังสินค้าทั่วไป		1,800	3,660	
พื้นที่คลังแยกและบรรจุตู้สินค้าทั่วไป		111,750		
คลังสินค้า (Basin 2)			4,800	
พื้นที่สำรอง (Basin 2)		929,661		
ลานกองเก็บตู้สินค้าเปล่านอกเขตรั้วศุลกากร				272,000





เรือบริการ

ประเภทเรือ	สมรรถวิสัย (แรงม้า)	จำนวน (ลำ)	กำลังดูด
1. เรือลากจูง			
เรือท่าเรือ 203	3,000	1	43
เรือท่าเรือ 206	1,600	1	12
เรือท่าเรือ 207	1,600	1	12
เรือท่าเรือ 301	3,550	1	40
เรือท่าเรือ 302	4,340	1	50
เรือท่าเรือ 303	5,920	1	70
เรือท่าเรือ 304	4,335	1	50
เรือท่าเรือ 305	4,434	1	50
เรือท่าเรือ 306	4,434	1	50
2. เรือรับเชือก			
เรือรับเชือก 5	210	1	
เรือรับเชือก 6	210	1	

หมายเหตุ : 1. ไม่รวมเรือลากจูงของเอกชน จำนวน 11 ลำ
 2. ข้อมูล ณ ธันวาคม 2567

โครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1

ท่าเทียบเรือด้านทิศเหนือ

1. ท่าเทียบเรือ A0 เป็นท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ ความยาวหน้าท่า 590 เมตร มีขีดความสามารถในการรองรับสินค้าทั่วไปที่ขนส่งโดยเรือลำเลียง เรือเดินทะเลชายฝั่งและเรือสินค้าทั่วไปปีละประมาณ 0.75 ล้านตัน และมีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือโดยสารขนาด 1,000 เดดเวทตัน มีขีดความสามารถในการรับตู้สินค้าปีละประมาณ 0.30 ล้าน ที.อี.ยู.
2. ท่าเทียบเรือ A1 เป็นท่าเทียบเรือโดยสาร และเรือ Ro/Ro ความยาวหน้าท่า 365 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการรับส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ การบรรทุกขนถ่ายสินค้าจากเรือ Ro/Ro มีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือโดยสารขนาด 70,000 เดดเวทตัน และสามารถขนส่งสินค้าทั่วไปประเภทรถยนต์ได้ปีละประมาณ 0.25 ล้านตัน
3. ท่าเทียบเรือ A2 เป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ความยาวหน้าท่า 400 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งสินค้าทั่วไปและตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือสินค้าทั่วไปและเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 เดดเวทตัน รับสินค้าปีละประมาณ 0.60 ล้านเมตริกตัน และรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.40 ล้าน ที.อี.ยู.
4. ท่าเทียบเรือ A3 ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ความยาวหน้าท่า 350 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) และมีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือสินค้าทั่วไปและเรือตู้สินค้าขนาด 83,000 เดดเวทตัน มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.40 ล้าน ที.อี.ยู.
5. ท่าเทียบเรือ A4 เป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประเภทเทกอง ความยาวหน้าท่า 350 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งสินค้าประเภทน้ำตาลและกากน้ำตาล มีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือสินค้าทั่วไปขนาด 60,000 เดดเวทตัน และรับสินค้าปีละประมาณ 0.70 ล้านเมตริกตัน
6. ท่าเทียบเรือ A5 เป็นท่าเทียบเรือ Ro/Ro เพื่อรองรับรถยนต์ส่งออกและเรือสินค้าทั่วไป ความยาวหน้าท่า 527 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) มีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือสินค้าทั่วไปขนาด 70,000 เดดเวทตัน และรองรับสินค้ารถยนต์ส่งออกปีละประมาณ 0.70 ล้านคัน
7. อุ้งต่อและซ่อมเรือ พื้นที่รองด้านเหนือสุดของท่าเทียบเรือฝั่ง A เป็นอุ้งต่อเรือและซ่อมเรือ โดยกำหนดให้มีอุ้งลอย 2 อุ้ง มีสมรรถนะในการให้บริการซ่อมเรือขนาด 140,000 เดดเวทตัน และ 75,000 เดดเวทตัน และอุ้งแห้งพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับซ่อมเรือขนาดไม่ต่ำกว่า 13,000 GT อย่างน้อย 1 อุ้ง



ท่าเทียบเรือด้านทิศใต้

1. ท่าเทียบเรือ B1 มีความยาวหน้าท่า 359 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 เดดเวทตัน รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.60 ล้าน ที.อี.ยู.
2. ท่าเทียบเรือ B2 มีความยาวหน้าท่า 300 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 เดดเวทตัน รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.60 ล้าน ที.อี.ยู.
3. ท่าเทียบเรือ B3 มีความยาวหน้าท่า 300 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 เดดเวทตัน รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.60 ล้าน ที.อี.ยู.
4. ท่าเทียบเรือ B4 มีความยาวหน้าท่า 300 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 เดดเวทตัน รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.60 ล้าน ที.อี.ยู.
5. ท่าเทียบเรือ B5 มีความยาวหน้าท่า 400 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 เดดเวทตัน รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.8 ล้าน ที.อี.ยู.

โครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2

1. ท่าเทียบเรือ C0 เป็นท่าเทียบเรือ Ro/Ro เรือสินค้าทั่วไป และเรือสินค้าทั่วไปที่มีตู้สินค้าบรรทุกมาด้วย เทียบละไม่เกิน 50 ที.อี.ยู. โดยบริษัทแหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนลเทอร์มินัล จำกัด เป็นผู้เช่าลงทุน มีสมรรถวิสัยในการรับเรือสินค้าทั่วไป ประมาณ 1.00 ล้าน Revenue Ton และเรือ Ro/Ro ได้ประมาณ ปีละ 1.10 ล้านตันขีดความสามารถการรองรับเรือ ขนาด 80,000 เดเดเวตัน/สามารถรับเรือขนาดความยาว 140 เมตร ได้พร้อมกันจำนวน 3 ลำ หรือเรือขนาดความยาว 199 เมตร ได้จำนวน 2 ลำ
2. ท่าเทียบเรือ C1 และ C2 บริษัท ฮัทซันส แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด เป็นผู้เช่าลงทุน ความยาวหน้าท่า 700 เมตร และ 500 เมตร ตามลำดับ ความลึก 16 เมตร จากระดับ ทะเลปานกลาง (MSL) และรับเรือตู้สินค้าปีละประมาณ 2.4 ล้าน ที.อี.ยู. ขีดความสามารถการรองรับเรือ รับเรือได้ถึงขนาด 120,000 เดเดเวตัน เทียบทำได้ จำนวน 3 ลำ พร้อมกัน
3. ท่าเทียบเรือ C3 มีความยาวหน้าท่า 500 เมตร ลึก 16 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า โดยมี บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด เป็นผู้เช่าลงทุน มีขีดความสามารถรองรับเรือตู้สินค้าได้ 80,000 เดเดเวตัน และรับเรือตู้สินค้าปีละประมาณ 1.0 ล้าน ที.อี.ยู.
4. ท่าเทียบเรือชุด D1 - D3 บริษัท ฮัทซันส แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด เป็นผู้เช่าลงทุน มีความยาวหน้าท่า 1,700 เมตร หรือ ท่าเทียบเรือตู้สินค้า D1, D2 และ D3 จะมีความยาวหน้าท่า 700 เมตร 500 เมตร และ 500 เมตร ตามลำดับ มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ประมาณปีละ 1.4 ล้าน ที.อี.ยู., 1.0 ล้าน ที.อี.ยู. และ 1.0 ล้าน ที.อี.ยู. ตามลำดับ โดยจะเริ่มประกอบเมื่อมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือ A3, C1 และ C2 รวมกันมากกว่า 75% หรือภายในไม่เกิน 7 ปี นับจากวันลงนามในสัญญา รับเรือได้ถึงขนาด 200,000 เดเดเวตัน เทียบทำได้ จำนวน 4 ลำ พร้อมกัน



โครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3

ปัจจุบันการทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) ขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 แล้วเสร็จ โดย ทลฉ. ขั้นที่ 1 ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือชุด A จำนวน 6 ท่า และท่าเทียบเรือชุด B จำนวน 5 ท่า นั้น ได้เปิดให้บริการครบทุกท่าแล้ว ส่วนท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ซึ่งประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ ชุด C จำนวน 4 ท่า และท่าเทียบเรือ ชุด D จำนวน 3 ท่า ได้เปิดให้บริการท่าเทียบเรือชุด C ทุกท่าแล้ว ท่าเทียบเรือชุด D จำนวน 3 ท่า ซึ่งท่าเทียบเรือ D1 เปิดให้บริการแล้ว โดยมีความยาวหน้าท่า 970 เมตร สำหรับท่าเทียบเรือ D2 - D3 อยู่ระหว่างการก่อสร้างให้แล้วเสร็จ และคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จภายในปี 2569 โดยเมื่อเปิดให้บริการท่าเทียบเรือใน ขั้นที่ 1 และ ขั้นที่ 2 ครบทุกท่าแล้ว ท่าเรือแหลมฉบังจะมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวม 11.10 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี และรองรับการนำเข้าส่งออกสินค้ารถยนต์ได้ 2.0 ล้านคัน ต่อปี

รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าภายในประเทศให้มากขึ้น และได้บรรจุโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 อยู่ในโครงการสำคัญของ EEC และมีนโยบายให้ ทลฉ. ปรับปรุงศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTOT) ทลฉ. ระยะที่ 3 ให้รองรับตู้สินค้าได้สูงสุด 4 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี จากเดิมที่ออกแบบให้รองรับเพียง 1.00 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี เพื่อเพิ่มปริมาณสัดส่วนการขนส่งทางรางขึ้นเป็นร้อยละ 30 และเพิ่มระบบการจัดการขนส่งตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) ในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) เมื่อการก่อสร้าง ทลฉ. ขั้นที่ 3 แล้วเสร็จ คาดว่า ทลฉ. จะมีวิสัยสามารถรองรับตู้สินค้าผ่านท่ารวมกันได้ประมาณปีละ 18.00 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี และรองรับปริมาณตู้สินค้าทางรถไฟ 6.00 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี และคาดว่าจะเปิดให้บริการท่าเทียบเรือ F1 ได้ภายในปี 2570

ในส่วนของการสรรหาเอกชนเข้าร่วมลงทุน บริหาร และประกอบการท่าเรือฯ ได้ดำเนินการตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาและส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการ ในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. 2560 ซึ่งการทำเรือ ฯ ได้ลงนามร่วมลงทุนกับเอกชน (PPP) ในส่วนของท่าเทียบเรือ F กับบริษัท จีพีซี อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2564 ระยะเวลาสัมปทาน 35 ปี นับจากวันที่มีหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน



โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบังมีโครงการพัฒนาพื้นที่ริมฝั่งบริเวณกันแอ่งจอดเรือที่ 1 (Basin 1) ตั้งอยู่ระหว่างท่าเทียบเรือโดยสาร A1 และท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ A0 โดยมีท่าเทียบเรือรูปตัว L กว้าง 30 เมตร ความยาวหน้าท่า 120 เมตร และ 125 เมตร ขนาดแอ่งจอดเรือ 115 x 120 เมตร ลึก 10 เมตร (MSL) จอดเรือขนาด 1,000 DWT และ 3,000 DWT ซึ่งขนตู้สินค้าได้คราวละ 100 TEU และ 200 TEU ในเวลาเดียวกัน พร้อมพื้นที่สนับสนุนบนฝั่งประมาณ 43 ไร่ ซึ่งพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ริมน้ำ (Waterfront Area) มีความยาวค่อนข้างจำกัด แต่ก็มีศักยภาพที่จะพัฒนาเป็นท่าเทียบเรือเพื่อรับเรือสินค้าขนาดเล็กได้ ซึ่งจะมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ 300,000 ที.อี.ยู. ต่อปี ซึ่งจะทำให้สัดส่วนในการขนส่งตู้สินค้าทางบกมาสู่ระบบการขนส่งทางน้ำ ที่ ทลธ. เพิ่มขึ้นจากเดิม 5% มาเป็น 10% ในอนาคต

โครงการนี้จะเป็นการสนับสนุนนโยบายการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนสู่ระบบการขนส่งทางน้ำ (Shift Mode) เพื่อช่วยลดภาระต้นทุนค่าใช้จ่าย การขนส่งโดยรวมของประเทศ ด้วยการพัฒนาศักยภาพระบบโลจิสติกส์ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้เป็นรูปธรรม และเปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการแล้ว เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2563



โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator: SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

ตามที่รัฐบาลมีนโยบายปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) จากทางถนนมาเป็นทางรางและทางน้ำนั้น เพื่อเป็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศให้มีการประหยัดพลังงานมากขึ้น ลดมลภาวะ และเป็นการลดต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศให้ต่ำลง กทท. ในฐานะหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ จึงมีนโยบายพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลธ.) เพื่อรองรับการขนส่งตู้สินค้าด้วยระบบรางที่ ทลธ. โดยในปัจจุบันสัดส่วนการขนส่งตู้สินค้าที่ ทลธ. ไปยังพื้นที่หลังท่า ส่วนใหญ่ 88% ขนส่งทางถนน มีเพียง 7% เท่านั้นที่ขนส่งด้วยระบบราง และอีก 5% ขนส่งด้วยระบบลำน้ำ เนื่องจากท่าเรือไม่มีโครงสร้างพื้นฐานเพียงพอที่จะรองรับการขนส่งตู้สินค้าด้วยระบบราง ทำให้ ทลธ. มีขีดความสามารถในการขนส่งตู้สินค้าด้วยระบบรางประมาณ 500,000 ที.อี.ยู. ต่อปีเท่านั้น ดังนั้น ทลธ. จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ ทลธ. โดยทำการก่อสร้างลานขนถ่ายตู้สินค้าทางรถไฟ (Rail Yard) ในพื้นที่ Zone 4 อยู่ระหว่างท่าเทียบเรือชุด B และชุด C พื้นที่ประมาณ 600 ไร่ (ใช้พื้นที่ 370 ไร่ และสำรอง 230 ไร่) โดยลักษณะของ Rail Yard จะติดตั้งรางรถไฟลักษณะเป็นพวงราง จำนวน 6 ราง แต่ละรางมีความยาวในช่วง 1,224-1,434 เมตร สามารถจอดขบวนรถไฟได้รางละ 2 ขบวน รวมเป็น 12 ขบวน ในเวลาเดียวกัน โดยติดตั้งเครื่องมือยกขนตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (Rail Mounted Gantry Crane: RMG) สามารถทำงานคร่อมรางรถไฟได้ทั้ง 6 ราง ในเวลาเดียวกัน ซึ่งจะมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ 2.0 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี และเปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2561





ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

-  เลขที่ 888 หมู่ที่ 10 ตำบลบ้านแซว
อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย 57150
-  0-5318-1750
-  0-5318-1747
-  www.csp.port.co.th

ตั้งอยู่ที่บริเวณฝั่งขวาของปากแม่น้ำสบกก ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ห่างจากท่าเรือเชียงแสน ทางบกประมาณ 10 กิโลเมตร และทางน้ำประมาณ 6 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 387 ไร่ ฝั่งตรงข้ามเป็นสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ด้านหลังติดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1129 (เชียงแสน-เชียงของ)



ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน เป็นประตูการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน เพื่อส่งเสริมการขนส่งการค้าระหว่างประเทศ ตามข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือเพื่อการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ระหว่าง 4 ประเทศ คือ จีน พม่า สปป.ลาว และไทย รวมถึงเป็นการเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและการลงทุนให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2554 ให้ กทท. เป็นผู้บริหารท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ซึ่ง กทท. ได้เริ่มเข้าบริหารท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2555 และท่าเรือเชียงแสนเดิมจะเปลี่ยนเป็นท่าเรือท่องเที่ยว

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนมีท่าเรือแบบลาด 2 ระดับ จำนวน 2 ท่า คือ ท่าด้านทิศเหนือ รับเรือขนาดยาว 50 เมตร ได้พร้อมกัน 3 ลำ ท่าด้านทิศใต้รับเรือขนาดยาว 50 เมตร ได้พร้อมกัน 4 ลำ มีเครื่องมือทุ่นแรงและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการให้บริการครบถ้วน รวมทั้งติดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยรองรับการให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop-Service) เชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมเจ้าท่า กรมศุลกากร กองตรวจคนเข้าเมือง ฯลฯ

โครงการขนส่งทางน้ำ

รองรับเส้นทางการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกวเหล่ย์ (ท่าเรือใต้สุด) สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา และ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว รวมระยะทาง 265 กิโลเมตร

การขนส่งภายในประเทศทางถนน

1. ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1290 อำเภอแม่สาย-อำเภอ เชียงแสน-อำเภอเชียงของ
2. ทางหลวงชนบท ชร.1063 อำเภอเมืองเชียงราย-อำเภอเชียงแสน

ท่าเทียบเรือ

- ท่าเทียบเรือแบบทางลาด 2 ระดับ จำนวน 2 ท่า ความยาว ท่าเทียบเรือ 300 เมตร รับเรือขนาดความยาวไม่เกิน 50 เมตร รองรับรถขนถ่ายสินค้าทั่วไป ได้พร้อมกัน 3-5 ลำ
- ท่าเทียบเรือแบบแนวตั้ง จำนวน 1 ท่า ความยาวท่าเทียบเรือ 200 เมตร รับเรือขนาดความยาว 50 เมตร รองรับรถขนถ่าย สินค้าทั่วไปตู้สินค้า ได้พร้อมกัน 2 ลำ

- ท่าเทียบเรือขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง จำนวน 1 ท่า ความยาว ท่าเทียบเรือ 150 เมตร รับเรือขนาดความยาว 50 เมตร รองรับ การขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ได้พร้อมกัน 2 ลำ

การให้บริการ

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ณ อาคารสำนักงานเดียวกัน ประกอบด้วย

- สำนักงานท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน
- สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาเชียงราย
- ด่านศุลกากรเชียงแสน
- ด่านอาหารและยาเชียงแสน เชียงของ
- ด่านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ
- ด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงแสน
- ด่านตรวจพืชเชียงแสน
- ด่านกักกันสัตว์เชียงราย
- ศูนย์บริหารจัดการด่านตรวจประมง เขต 1 (เชียงราย)



สิ่งอำนวยความสะดวก

- ลานตู้คอนเทนเนอร์กลางแจ้ง ขนาด 20,000 ตารางเมตร
- ลานจอดรถบรรทุกสินค้าสามารถรองรับได้ 100 คัน
- แอ่งจอดเรือขนาด 200 x 800 เมตร
- โรงพักสินค้าขนาด 30 x 30 ตารางเมตร จำนวน 2 หลัง
- พื้นที่สำหรับกิจกรรมขนถ่ายน้ำมันขนาด 32,000 ตารางเมตร (15 ไร่)
- พื้นที่วางสินค้าทั่วไป 9,600 ตารางเมตร จำนวน 2 จุด
- ปลั๊กเสียบตู้สินค้าห้องเย็น จำนวน 70 ปลั๊ก
- รถปั้นจั่นเคลื่อนที่ 30 ตัน จำนวน 1 คัน
- รถยกสินค้าขนาด 5 ตัน จำนวน 2 คัน

- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศรองรับการให้บริการขนถ่ายสินค้า
- มาตรการด้านความปลอดภัย กล้องวงจรปิด CCTV จำนวน 14 จุด

เครื่องมือทุบแรง

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

หมายเหตุ : ข้อมูล ณ พฤศจิกายน 2567





ท่าเรือเชียงของ

- 📍 หมู่ที่ 1 ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย 57140
- ☎ 0-5379-1719
- ☎ 0-5379-1719
- 🌐 www.ckp.port.co.th

ตั้งอยู่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ด้านหน้าติดแม่น้ำโขง ฝั่งตรงข้ามคือเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว ด้านหลังติดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1290 ซึ่งเชื่อมระหว่างอำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ ดำเนินการโดยมุ่งเน้นประสิทธิภาพการให้บริการนำเข้า - ส่งออกสินค้า และส่งเสริมการค้าชายแดนระหว่าง สปป.ลาว กับประเทศไทย

ท่าเรือเชียงของ รองรับเรือบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก ซึ่งเป็นเรือจาก สปป.ลาว ประมาณร้อยละ 90 ของเรือเทียบท่าทั้งหมด การบรรทุกขนถ่ายใช้แรงงานยกคนเป็นหลัก โดยเจ้าของสินค้าจะเป็นผู้จัดหาแรงงานเอง และท่าเรือเชียงของให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ โดยผู้ให้บริการสามารถทำพิธีการด้านสินค้า ศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง การตรวจสอบคุณภาพสินค้า และบริการอื่น ๆ ได้ ณ อาคารสำนักงานท่าเรือเชียงของ

โครงข่ายการขนส่งทางน้ำ

ตรงข้ามเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว รองรับเรือสินค้าไปสู่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (หลวงพระบาง) ร้อยละ 90 ของเรือทั้งหมด



ทางบก

เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางบกด้วยทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1020 (เมืองเชียงราย-เชียงใหม่)

ท่าเทียบเรือ

- ท่าเทียบเรือแบบทางลาด จำนวน 1 ท่า มีความกว้าง 24 เมตร ความยาว 180 เมตร สามารถรองรับการขนถ่ายสินค้าทั่วไป รองรับเรือขนาด 80-150 ตัน และแพขนานยนต์ได้พร้อมกัน จำนวน 3-5 ลำ

การให้บริการ

แบบ One Stop Service รองรับเรือบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก เรือท่องเที่ยว การบรรทุกขนถ่ายใช้แรงงานยกขนเป็นหลัก ผู้ใช้บริการสามารถทำพิธีการด้านสินค้าศุลกากรและบริการอื่น ๆ ได้ ณ อาคารสำนักงานท่าเรือเชียงของ

สิ่งอำนวยความสะดวก

- ลานจอดรถบรรทุกสินค้าภายในเขตท่าเรือเชียงของสามารถรองรับรถบรรทุก 10 ล้อ ได้พร้อมกัน จำนวน 5-10 คัน
- ปลั๊กเสียบตู้สินค้าห้องเย็น จำนวน 5 ปลั๊ก



ท่าเรือระนอง

- 📍 160/1 หมู่ที่ 5 บ้านเขาบางหงส์ ตำบลปากน้ำ-ท่าเรือ อำเภอมือง จังหวัดระนอง 85000
- ☎ 0-7787-3960-1
- ☎ 0-7787-3962
- 🌐 www.rnp.port.co.th

ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำกระบุรี ฝั่งตะวันออก ตำบลปากน้ำ-ท่าเรือ อำเภอมือง จังหวัดระนอง บนเนื้อที่ 80-0-16 ไร่ ท่าเทียบเรือ อเนกประสงค์ มีความยาวหน้าท่า 134 เมตร กว้าง 26 เมตร และ ท่าเทียบเรือตู้สินค้ามีความยาวหน้าท่า 150 เมตร กว้าง 30 เมตร

ท่าเทียบเรือทั้ง 2 ท่า มีความลึกหน้าท่า 8 เมตร สามารถรองรับ เรือขนาดไม่เกิน 12,000 เดดเวทตัน จอดเทียบท่าได้ ท่าละ 1 ลำ มีสะพานเชื่อมฝั่งกว้าง 7.5 เมตร ยาว 212 เมตร และสะพานเชื่อมกับ ท่าเรืออเนกประสงค์ กว้าง 8.5 เมตร ยาว 40 เมตร

สำหรับเครื่องมือทุ่นแรง เพื่อให้การบริการเรือสินค้าสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ท่าเรือระนองได้จัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ได้แก่ บันจันเคลื่อนที่หน้าท่า เครื่องมือทุ่นแรง ประเภทต่าง ๆ สำหรับการยกขนและเคลื่อนย้ายสินค้า



ด้านคลังสินค้า ท่าเรือระนองได้จัดพื้นที่รองรับสินค้าทั่วไป และ
ตู้สินค้า ดังนี้คือ โรงพักสินค้า 1,500 ตารางเมตร พื้นที่วางสินค้า
ทั่วไป 7,200 ตารางเมตร พื้นที่วางตู้สินค้า 11,000 ตารางเมตร

ด้านการรักษาความปลอดภัย ได้ติดตั้งระบบไฟฟ้าและแสงสว่าง
ระบบโทรทัศน์วงจรปิด เพื่อควบคุมความปลอดภัยของท่าเรือและ
สินค้าฝากเก็บในเขตพื้นที่ของท่าเรือระนอง ตามระบบมาตรฐาน
ความปลอดภัย เพื่อเพิ่มความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการยิ่งขึ้น

ร่องน้ำ

ร่องน้ำทางเดินเรือเริ่มตั้งแต่บริเวณทิศตะวันตกของเกาะช้าง
จนถึงท่าเทียบเรือ รวมระยะทาง 28 กิโลเมตร โดยมีความลึก
ของร่องน้ำ 8 เมตร จากระดับน้ำลงต่ำสุด และความกว้าง
ของร่องน้ำ 120 เมตร ตลอดระยะแนวร่องน้ำมีเครื่องหมาย
การเดินเรือ เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ

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

สามารถขนส่งทางน้ำฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทยโดยฝั่งอ่าวไทยจะขนส่งมายังท่าเรือระนองที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และจังหวัดสุราษฎร์ธานี แล้วขนส่งทางถนนมายังท่าเรือระนอง

ทางอากาศ

มีสนามบินพาณิชย์และเที่ยวบินประจำ เชื่อมต่อระหว่าง ระนอง-กรุงเทพฯ

การให้บริการ

ท่าเรือระนองให้บริการบรรทุกขนถ่าย เคลื่อนย้าย ฝากเก็บ และส่งมอบสินค้า และเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ จึงได้นำระบบบริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ มาให้บริการ โดยผู้ใช้บริการสามารถชำระค่าพิธีการศุลกากร พิธีการตรวจคนเข้าเมือง และบริการอื่น ๆ ได้โดยสะดวกรวดเร็ว ณ อาคาร One Stop Service บริเวณหน้าทางเข้าท่าเรือระนอง

นอกจากนี้เพื่อรองรับการขนส่งระบบตู้สินค้า การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้นำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการควบคุมตู้สินค้าและการออกใบแจ้งหนี้ค่าธรรมเนียม ตลอดจนการเตรียมความพร้อมด้านสาธารณูปโภคอื่น ๆ อาทิ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และการสื่อสารโทรคมนาคมไว้ด้วย เพื่อความสะดวกของผู้ใช้บริการ

ด้วยทำเลที่ตั้งอันเหมาะสมติดกับทะเลอันดามัน และความพร้อมด้านสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบครัน ปัจจุบันท่าเรือระนองยังมีบทบาทสำคัญในโครงการสำรวจและขุดเจาะก๊าซธรรมชาติและน้ำมันในบริเวณอ่าวมะตะมะด้วย



สิ่งอำนวยความสะดวก

- พื้นที่วางสินค้าทั่วไป 7,200 ตารางเมตร พื้นที่วางตู้สินค้า 11,000 ตารางเมตร โรงพักสินค้า จำนวน 1 หลัง ขนาด 1,500 ตารางเมตร สถานีตรวจสอบสินค้า (Checking Post) 1 หลัง ที่ทำการศุลกากร 1 หลัง อาคารสำนักงานแผนกการทำและสินค้า 1 หลัง และอาคารศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (OSS) 1 หลัง
- หอไฟฟ้าบริเวณลานวางสินค้าและตู้สินค้า 3 หอ เครื่องหมายช่วยการเดินเรือกำหนดแนวร่องน้ำเดินเรือ 14 ท่อน และหลักไฟนำ 3 คู่
- เครื่องชั่งน้ำหนักรถบรรทุกสินค้า 1 เครื่อง

เครื่องมือทุ่นแรง

รายการ	สมรรถนะ (ตัน)	จำนวน (คัน)
รถยกสินค้า	2.5 - 15	5
รถยกตู้สินค้าหนัก	40	2
รถยกตู้สินค้าเปล่า	7	1
รถหัวลาก	30	4
รถปั้นจั่นหน้าท่าล้อยางขับเคลื่อนด้วยตัวเอง	63	1
รถปั้นจั่นหน้าท่าล้อยางขับเคลื่อนด้วยตัวเอง		1
รถกึ่งพ่วงบรรทุกตู้สินค้า		5
รถกึ่งพ่วงบรรทุกตู้สินค้าอเนกประสงค์		3
ปลั๊กตู้สินค้าห้องเย็น		30



สถิติบริการเรือและสินค้า ที่ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง จำนวนเรือเทียบท่า

หน่วย : เที่ยว

ปีงบประมาณ	2567	2566	2565	2564	2563
ท่าเรือกรุงเทพ					
เชียนเทียนเรือ	4,165	3,937	4,549	4,170	3,822
หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย	71	81	84	85	109
หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ	1	1	10	11	27
ทุ่นผูกเรือสาธิตประดิษฐ์	33	16	9	6	7
ท่าเรือเอกชนอื่น ๆ (กรุงเทพ)	5,635	4,739	5,129	4,624	5,128
ท่าเรือแหลมฉบัง	12,124	11,692	11,696	11,041	11,092

จำนวนสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพ - ท่าเรือแหลมฉบัง

หน่วย : ล้านตัน

ปีงบประมาณ	2567	2566	2565	2564	2563
ท่าเรือกรุงเทพ					
สินค้าขาเข้า	12.041	11.415	12.077	13.275	12.867
สินค้าขาออก	6.976	7.121	6.590	7.910	8.285
รวม	19.017	18.536	18.667	21.185	21.152
ท่าเรือแหลมฉบัง					
สินค้าขาเข้า	43.255	40.590	39.568	38.919	34.427
สินค้าขาออก	55.406	52.627	55.926	50.566	46.874
สินค้าถ่ายลำ	0.919	0.883	0.996	1.000	1.657
รวม	99.580	94.100	96.490	90.485	82.958



จำนวนตู้สินค้าที่ทำเรือกรุงเทพ - ท่าเรือแหลมฉบัง

หน่วย : ล้าน ที.อี.ยู.

ปีงบประมาณ	2567	2566	2565	2564	2563
ท่าเรือกรุงเทพ					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	0.785	0.759	0.796	0.874	0.848
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	0.447	0.459	0.440	0.529	0.552
ตู้บรรจุสินค้าขนส่งทางน้ำ (เรือชายฝั่ง)	-	-	-	-	-
ทางรถไฟ (ขาเข้า-ขาออก)	-	-	-	-	-
ตู้เปล่า (ขาเข้า-ขาออก)	0.042	0.041	0.041	0.034	0.035
สินค้าขาออก	1.274	1.259	1.277	1.437	1.435
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	19.017	18.536	18.667	21.185	21.152
ท่าเรือแหลมฉบัง					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	3.036	2.800	2.690	2.671	2.415
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	4.535	4.182	4.221	4.076	3.720
ตู้เปล่า (ขาเข้า-ขาออก)	1.894	1.694	1.819	1.672	1.507
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	9.465	8.676	8.730	8.419	7.642

หมายเหตุ : *ที.อี.ยู. = ตู้สินค้าขนาดมาตรฐาน ความยาว 20 ฟุต (TEU = Twenty Equivalent Unit)

จำนวนสินค้าที่ทำเรือกรุงเทพ - ท่าเรือแหลมฉบัง

หน่วย : ตัน

ปีงบประมาณ	2567	2566	2565	2564	2563
ขาเข้า	230,527	261,625	169,787	112,238	92,229
ขาออก	1,141,297	1,260,235	1,083,271	948,742	774,021
รวม	1,371,824	1,521,860	1,253,058	1,060,980	866,025

จำนวนสินค้าผ่านท่าเรือภูมิภาค

หน่วย : เมตริกตัน

ปีงบประมาณ	2567	2566	2565	2564	2563
ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน - ท่าเรือเชียงของ					
ขาเข้า	12,855	4,342	6,706	5,829	4,127
ขาออก	102,520	86,097	70,319	98,171	152,646
รวม	115,375	90,439	77,025	104,000	156,772
ท่าเรือระนอง					
ขาเข้า	264,280	6,358	11,028	13,268	16,889
ขาออก	60,653	86,103	55,809	115,418	65,846
รวม	324,933	92,461	66,837	128,686	82,735

จำนวนตู้สินค้าที่ท่าเรือระนอง

หน่วย : ตู้

ปีงบประมาณ	2567	2566	2565	2564	2563
ท่าเรือระนอง (ขาเข้า-ขาออก)	2,796	1,323	2,423	4,173	2,727

สรุปยอดยานพาหนะ ณ สิ้นปีงบประมาณ (ภาพรวม)

หน่วย : ตู้

รายการ	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572
100 รถประจำตำแหน่ง (สัญญาเช่า)	-	-	14	14	14	14	14	14	14	14
200 รถรับรอง (สัญญาเช่า)	-	-	3	3	3	3	3	3	3	3
300 รถยนต์ส่วนบุคคล	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
400 รถพยาบาล	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3
500 รถบรรทุก	57	57	65	65	65	65	65	65	65	65
600 รถเครื่องมือกล	1,572	1,572	1,572	1,572	1,572	1,572	1,572	1,572	1,572	1,572
700 รถโดยสาร	5	5	5	6	9	9	9	9	9	9
800 รถจักรยานยนต์	173	174	174	174	174	174	174	174	174	174
900 รถจักรยาน	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1000 เรือ	60	61	61	59	59	59	59	59	61	61
1100 ยานพาหนะอื่น ๆ (ระบุว่าเป็นประเภทใด นอกจากที่ระบุไว้แล้วข้างต้น)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1200 รวมทั้งสิ้น	1,896	1,898	1,923	1,922	1,924	1,925	1,925	1,925	1,927	1,927



04

ส่วนที่

การบริหาร
การปฏิบัติงาน



ผลการบริหาร การปฏิบัติงาน การท่าเรือแห่งประเทศไทย ปี 2563-2567

จำนวนตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง (หน่วย : ที.อี.ยู.)

ปีงบประมาณ	2567	2566	2565	2564	2563
ท่าเรือกรุงเทพ					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	803,171	776,044.00	824,724	894,342	864,476
- ตู้บรรจุสินค้า	784,906	759,091	796,091	874,311	847,547
- ตู้สินค้าเปล่า	18,265	16,953.50	28,633	20,031	16,929
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	470,815	483,326.25	452,394	543,506	570,589
- ตู้บรรจุสินค้า	447,432	459,344	439,673	529,439	552,328
- ตู้สินค้าเปล่า	23,383	23,982.50	12,721	14,067	18,261
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	1,273,986	1,259,370.25	1,277,118	1,437,848	1,435,065
ท่าเรือแหลมฉบัง					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	4,732,217.75	4,359,570.75	4,436,742.75	4,188,698.50	3,787,384
- ตู้บรรจุสินค้า	2,999,595.50	2,763,791.25	2,654,206.75	2,628,392.25	2,353,495
- ตู้สินค้าเปล่า	1,696,252.25	1,559,064.75	1,746,740.75	1,517,894.50	1,372,450
- จำนวนตู้สินค้าถ่ายลำ	36,370	36,714.75	35,795.25	42,411.75	61,440
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	4,733,129.00	4,316,229.75	4,293,185.00	4,146,685.25	3,810,516
- ตู้บรรจุสินค้า	4,497,422.50	4,144,552.00	4,184,548.25	4,032,288.50	3,658,707
- ตู้สินค้าเปล่า	197,821.75	134,663.00	72,001.50	70,564.75	90,537
- จำนวนตู้สินค้าถ่ายลำ	37,884.75	37,014.75	36,635.25	43,832.00	61,272
ตู้ Shifting	0	0	0	83,327.50	44,047
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	9,465,346.75	8,675,800.50	8,729,927.75	8,418,711	7,641,947

จำนวนสินค้าที่ท่าเรือภูมิภาค (หน่วย : เมตริกตัน)

ปีงบประมาณ	2567	2566	2565	2564	2563
ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	12,854	3,548.27	6,705.70	5,805.28	4,069.70
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	102,132	85,420.70	70,279.11	98,166.70	150,151.28
รวม	114,986	88,968.97	76,984.81	103,971.98	154,220.98
ท่าเรือเชียงของ					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	1	794	0	24	57.00
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	388	676	40	4	2,494.48
รวม	389	1,470	40	28	2,551.48
ท่าเรือระนอง					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	264,280	6,358	11,028	13,268	16,889
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	60,653	86,103	55,809	115,418	65,846
รวม	324,933	92,461	66,837	128,686	82,735

จำนวนสินค้าที่ท่าเรือภูมิภาค (หน่วย : เมตริกตัน)

ปีงบประมาณ	2567	2566	2565	2564	2563
ท่าเรือกรุงเทพ					
เชื้ยนเทียบเรือ	4,165	3,937	4,549	4,170	3,822
หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย	71	81	84	85	109
หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ	1	1	10	11	27
ทุ่นผูกเรือสาธุประดิษฐ์	33	16	9	6	7
ท่าเรือเอกชนอื่น ๆ (กรุงเทพ)	5,635	4,739	5,129	4,624	5,128
ท่าเรือแหลมฉบัง	12,124	11,692	11,696	11,041	11,092

จำนวนสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง (หน่วย : ล้านตัน)

ปีงบประมาณ	2567	2566	2565	2564	2563
ท่าเรือกรุงเทพ					
สินค้าขาเข้า	12.041	11.415	12.077	13.275	12.867
สินค้าขาออก	6.976	7.121	6.590	7.910	8.285
รวม	19.017	18.536	18.667	21.185	21.151
ท่าเรือแหลมฉบัง					
สินค้าขาเข้า	43.255	40.59	39.568	38.919	34.43
สินค้าขาออก	55.406	52.627	55.926	50.566	46.87
สินค้าถ่ายลำ	0.919	0.883	0.996	1.000	1.657
รวม	99.580	94.100	96.490	90.485	82.958

จำนวนรถยนต์ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง (หน่วย : คัน)

ปีงบประมาณ	2567	2566	2565	2564	2563
ขาเข้า	230,527	261,625	169,787	112,238	92,229
ขาออก	1,141,297	1,260,235	1,083,271	948,742	774,021
รวม	1,371,824	1,521,860	1,253,058	1,060,980	866,250

จำนวนตู้สินค้าผ่านท่าเรือระนอง (หน่วย : ตู้)

ปีงบประมาณ	2567	2566	2565	2564	2563
สินค้าขาเข้า	1,272	636	1,314	2,007	1,382
สินค้าขาออก	1,524	687	1,109	2,166	1,345
รวม	2,796	1,323	2,423	4,173	2,727

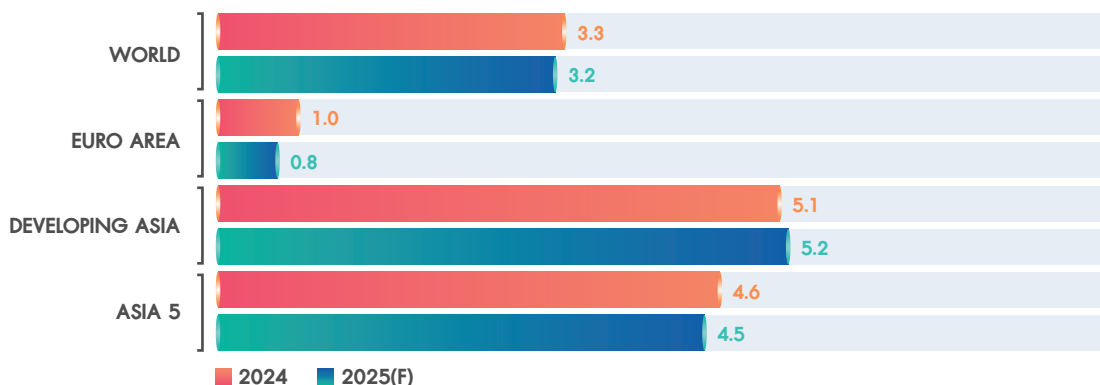
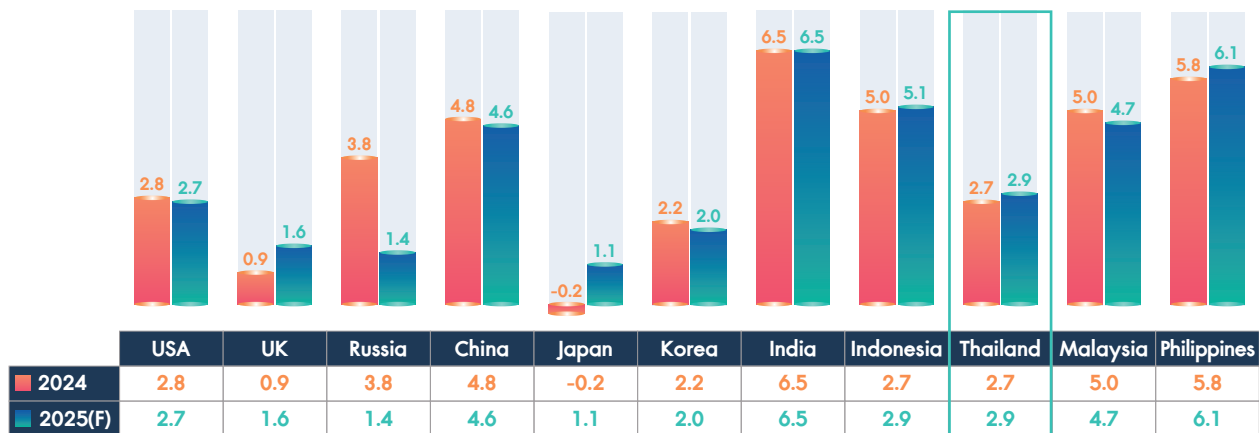
การวิเคราะห์เศรษฐกิจและอุตสาหกรรมการขนส่งทางน้ำ และกิจการท่าเรือ

ภาพรวมเศรษฐกิจปี 2567 และแนวโน้มปี 2568

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) เผยแพร่เศรษฐกิจโลก ปี 2567 อยู่ที่ระดับร้อยละ 3.2 และปี 2568 คาดการณ์อยู่ที่ระดับร้อยละ 3.3 เศรษฐกิจโลกกำลังเติบโตอย่างมีเสถียรภาพ แต่อย่างไรก็ตาม อัตราการเติบโตนี้ยังต่ำกว่าอัตราการขยายตัวที่เฉลี่ย 3.7% ในช่วงสองทศวรรษแรกของศตวรรษที่ 21 ส่วนอัตราเงินเฟ้อโลก IMF คาดการณ์ว่าจะลดลงต่อไปโดยคาดว่าจะอยู่ที่ 4.2% ในปี 2568 และ 3.5% ในปี 2569

ปริมาณการค้าของโลกจะลดลงเล็กน้อยในปี 2568 และ 2569 เพราะความไม่แน่นอนทางนโยบายการค้าที่เพิ่มขึ้น ซึ่งจะกระทบต่อการลงทุนในบริษัทที่พึ่งพาการค้าจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม ผลกระทบนี้คาดว่าจะแค่ชั่วคราว นอกจากนี้ การเร่งส่งออกสินค้าบางอย่างเพื่อรับมือกับความไม่แน่นอนทางนโยบายและการจำกัดการค้า จะช่วยบรรเทาผลกระทบในระยะสั้นเงินเฟ้อจะยังคงลดลงต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม คาดว่าเงินเฟ้อในสหรัฐฯ จะใกล้เคียงกับเป้าหมาย 2 เปอร์เซ็นต์ของธนาคารกลางมากกว่า Euro Zone และในจีนคาดว่าเงินเฟ้อจะยังคงต่ำอยู่ ดังนั้น อัตราดอกเบี้ยนโยบายในสหรัฐฯ จะสูงกว่าประเทศอื่น ๆ มากขึ้น

Real GDP



สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) คาดว่าเศรษฐกิจไทยจะขยายตัวในช่วงร้อยละ 2.3-3.3 โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการเพิ่มขึ้นของรายจ่ายภาครัฐ การขยายตัวของอุปสงค์ภาคเอกชนในประเทศ และการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องของภาคการท่องเที่ยว ทั้งนี้ คาดว่าการบริโภคและการลงทุนภาคเอกชนจะขยายตัวร้อยละ 3.0 และร้อยละ 2.8 ตามลำดับ การอุปโภคบริโภคและการลงทุนภาครัฐ จะขยายตัวร้อยละ 2.1 และร้อยละ 6.5 มูลค่าการส่งออกสินค้าในรูปดอลลาร์ สรอ. ขยายตัวร้อยละ 2.6 ส่วนอัตราเงินเฟ้อทั่วไปเฉลี่ยอยู่ในช่วงร้อยละ 0.3-1.3 และดุลบัญชีเดินสะพัดเกินดุลร้อยละ 2.6 ของ GDP

ปัจจัยสนับสนุน	ข้อจำกัดและปัจจัยเสี่ยง
• การเพิ่มขึ้นของรายจ่ายภาครัฐ • การขยายตัวของอุปสงค์ภาคเอกชนในประเทศตามแนวโน้มการปรับตัวดีขึ้นของการลงทุนภาคเอกชนและการขยายตัวต่อเนื่องของการอุปโภคบริโภคภาคเอกชน • การฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องของภาคการท่องเที่ยว • การขยายตัวต่อเนื่องของการส่งออกสินค้า	• ความเสี่ยงการขยายตัวต่ำกว่าที่คาดของเศรษฐกิจและปริมาณการค้าโลกท่ามกลางความไม่แน่นอนของการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจของสหรัฐฯ ความยืดหยุ่นของสถานการณ์ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ และแนวโน้มการชะลอตัวของเศรษฐกิจจีน • ภาระหนี้สินครัวเรือนและภาคธุรกิจที่อยู่ในระดับสูง • แนวโน้มความผันผวนในภาคการเกษตรทั้งผลผลิตและราคาสินค้าเกษตร

ผลกระทบจากการเลือกตั้งสหรัฐฯ ต่อเศรษฐกิจไทย การที่โดนัลด์ ทรัมป์ ได้รับเลือกเป็นประธานาธิบดีสหรัฐฯ อาจทำให้เกิดสงครามการค้าระลอกใหม่ โดยเฉพาะการขึ้นภาษีนำเข้าสินค้าจากจีนและประเทศอื่น ๆ ซึ่งส่งผลกระทบต่อไทยในหลายด้าน

ผลกระทบ	โอกาส
• การส่งออกไปสหรัฐฯ อาจเผชิญภาษีที่สูงขึ้น โดยเฉพาะกลุ่มอิเล็กทรอนิกส์และยานยนต์ • ห่วงโซ่อุปทานเปลี่ยนแปลง บริษัทอาจย้ายฐานการผลิตจากจีนมายังอาเซียน ซึ่งไทยอาจได้ประโยชน์จากการลงทุนใหม่ • ความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจ ส่งผลต่อการตัดสินใจลงทุนของภาคธุรกิจ	• การดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ หากบริษัทต้องการหลีกเลี่ยงภาษีนำเข้าของสหรัฐฯ ต่อจีน ไทยอาจเป็นทางเลือกใหม่สำหรับการลงทุนในอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และยานยนต์ไฟฟ้า (EV) • ขยายตลาดส่งออกไปยังประเทศอื่น ๆ ไทยสามารถใช้ข้อตกลงการค้าเสรี (FTA) ขยายตลาดในอาเซียนและยุโรป • การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเทคโนโลยี การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงและเมืองอัจฉริยะ จะช่วยเพิ่มศักยภาพของไทยในการแข่งขันระดับโลก

ธุรกิจอุตสาหกรรม

UNCTAD คาดการณ์ว่าปริมาณการค้าทางทะเลเติบโตในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 2 ต่อปีในปี 2567 และการค้าตู้สินค้าจะเติบโตร้อยละ 3.5 ในช่วงปี 2568-2572 UNCTAD คาดว่าการค้าทางทะเลจะเติบโตเฉลี่ยต่อปีที่ร้อยละ 2.4 และการค้าตู้สินค้าจะเติบโตเฉลี่ยที่ร้อยละ 2.7 ซึ่งการเติบโตนี้ได้รับแรงผลักดันจากความต้องการสินค้าหลัก รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี และการเปลี่ยนแปลงไปสู่พลังงานสะอาด อย่างไรก็ตาม ยังมีความเสี่ยงสำคัญที่อาจขัดขวางการฟื้นตัวของการค้าทางทะเล เช่น ความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์และความรุนแรงที่เพิ่มขึ้นของเหตุการณ์สภาพอากาศสุดขั้ว ซึ่งเพิ่มความเปราะบางที่อาจดำเนินต่อไปในอนาคต

การค้าตู้สินค้าในปี 2567 มีการเติบโตของอุปสงค์ที่แข็งแกร่ง โดยปริมาณการขนส่งผ่านท่าเรือทั่วโลกเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.1 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า (Drewry) ปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดการเติบโตนี้ได้แก่ การเบี่ยงเบนเส้นทางผ่านทะเลแดง ซึ่งบังคับให้เรือสินค้าต้องเปลี่ยนเส้นทางผ่านแหลมกู๊ดโฮป ทำให้เวลาขนส่งเพิ่มขึ้นและลดกำลังการขนส่งที่มีอยู่ นอกจากนี้ อเมริกาเหนือและเอเชียเป็นภูมิภาคที่มีการเติบโตสูงสุด โดยมีอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งที่ร้อยละ 12.2 และร้อยละ 8.8 ตามลำดับ ขณะที่ภูมิภาคตะวันออกกลางประสบกับการลดลงอย่างรุนแรงที่ร้อยละ 12.2 อันเป็นผลมาจากความไม่มั่นคงในภูมิภาคและการเปลี่ยนแปลงของเส้นทางการค้า

แม้ว่าจะมีการเติบโตที่แข็งแกร่ง แต่ยังคงมีความไม่แน่นอนจากการกลับมาของโดนัลด์ ทรัมป์ ในตำแหน่งประธานาธิบดีสหรัฐอเมริกาในปี 2568 ก่อให้เกิดความกังวลเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงนโยบายการค้า ซึ่งรวมถึงการเพิ่มภาษีศุลกากรต่อสินค้าจากจีน ซึ่งอาจทำให้กระแสการค้าทั่วโลกเปลี่ยนแปลงไป นอกจากนี้ แม้ว่าการเติบโตของอุปสงค์ในปี 2567 อาจถูกมองว่าเป็นระยะฟื้นตัวจากภาวะตกต่ำที่เกิดจากการระบาดของโรคโควิด-19 แต่แนวโน้มในระยะยาวแสดงให้เห็นถึงการกลับไปสู่ระดับการเติบโตปกติที่ประมาณร้อยละ 2.8 ในปี 2568

ในด้านอุปทาน การขยายตัวของกองเรือยังคงดำเนินไปอย่างรวดเร็ว ซึ่งก่อให้เกิดความกังวลเกี่ยวกับภาวะอุปทานส่วนเกินในอนาคต กองเรือทั่วโลกขยายตัวขึ้นร้อยละ 11 ในปี 2567 ซึ่งถือเป็นหนึ่งในอัตราการเติบโตประจำปีที่สูงที่สุดในประวัติศาสตร์ การเติบโตนี้ได้รับแรงหนุนจากการส่งต่อเรือใหม่ในระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ โดยมีคำสั่งซื้อเรือใหม่เพิ่มขึ้นถึง 4.1 ล้าน TEU

เมื่อมองไปยังปี 2568 กองเรือคาดว่าจะขยายตัวเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 4.9 ซึ่งสูงกว่าอัตราการเติบโตของอุปสงค์ที่คาดการณ์ไว้ที่ร้อยละ 2.8 ความแตกต่างนี้ชี้ให้เห็นว่าอุปทานส่วนเกินจะเป็นปัญหาที่ทวีความรุนแรงขึ้น อาจกดดันอัตราค่าระวางให้อยู่ในระดับต่ำ แม้ว่าผู้ให้บริการจะสามารถรักษาระดับกำไรได้ผ่านกลยุทธ์การบริหารกำลังการขนส่ง เช่น การระงับเที่ยวเรือ การลดความเร็วเดินเรือ และการพักใช้งานเรือ แต่กลยุทธ์เหล่านี้ อาจไม่เพียงพอที่จะลดผลกระทบจากภาวะอุปทานส่วนเกินที่คาดการณ์ไว้

อุตสาหกรรมขนส่งตู้สินค้าเติบโตแข็งแกร่งอย่างคาดไม่ถึงถึงในปี 2567 แต่แนวโน้มในปี 2568 มีความไม่แน่นอนอย่างมาก ทั้งการเติบโตของอุปสงค์ แต่การขยายตัวของกองเรือยังคงดำเนินต่อไปในอัตราที่ต่ำลง ซึ่งอาจเพิ่มความเสี่ยงของภาวะอุปทานส่วนเกินและการลดลงของอัตราค่าระวาง ปัจจัยด้านภูมิรัฐศาสตร์ การเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบ และนโยบายการค้ายังเป็นปัจจัยที่ทำให้แนวโน้มของอุตสาหกรรมซับซ้อนขึ้น เพื่อให้เกิดเสถียรภาพในระยะยาว ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต้องใช้กลยุทธ์ที่ปรับตัวและสามารถยืดหยุ่นได้ดี ซึ่งช่วยรักษาสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทาน ปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงาน และลดความเสี่ยงจากปัจจัยภายนอก โดยการใช้แนวทางที่มองไปข้างหน้า อุตสาหกรรมจะสามารถรับมือกับความท้าทายและรักษาความยืดหยุ่นในตลาดการค้าระดับโลกที่ซับซ้อนมากขึ้น

ผลการดำเนินงานของ กทท. ปี 2567

ผลการดำเนินงานการให้บริการเรือ สินค้า และตู้สินค้าผ่านท่าเรือหลักของ กทท. ในรอบ 12 เดือน ประจำปีงบประมาณ 2567 มีจำนวนเรือเทียบท่า 14,447 เทียวก เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.24 สินค้าผ่านท่า 118,597 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.29 และตู้สินค้าผ่านท่า 10.74 ล้าน ที.อี.ยู. เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.09 การเพิ่มขึ้นของเรือเทียบท่า/ตู้สินค้าที่เพิ่มขึ้น เป็นผลมาจากการส่งออกของไทยที่ได้ปรับตัวดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะตลาดหลักที่กลับมาฟื้นตัวได้ดี อาทิ สหรัฐฯ จีน อาเซียน และสหภาพยุโรป อีกทั้งปัจจัยบวกจากการชะลอตัวของอัตราเงินเฟ้อเฉลี่ยทั่วโลก ตลอดจนจนโครงการเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ (Bangkok Port Free Zone) เป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่มีส่วนช่วยสนับสนุนการเพิ่มขึ้นของปริมาณตู้สินค้า

โดยมีรายละเอียดของท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (ทชส.) ท่าเรือเชียงของ (ทชช.) และท่าเรือระนอง (ทรน.) ดังนี้

ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.)

มีเรือเทียบท่าทั้งหมด 4,154 เทียวก เพิ่มขึ้น 5.62% (แบ่งเป็นเรือสินค้าเทียบท่า 1,663 เทียวก ลดลง 4.70% และเรือชายฝั่งเทียบท่า 2,491 เทียวก เพิ่มขึ้น 13.85% สินค้าผ่านท่า 19.017 ล้านตัน เพิ่มขึ้น 2.60% มีตู้สินค้าผ่านท่า 1.274 ล้าน ที.อี.ยู. เพิ่มขึ้น 1.16% (โดยตู้สินค้าผ่านเรือชายฝั่งลดลง 24.32% ขณะที่ตู้สินค้าผ่านเรือ Feeder เพิ่มขึ้น 5.31%)

หมายเหตุ: 1. เทียวกเรือของ ทกท. ได้แก่ เรือสินค้าทั่วไป เรือตู้สินค้า และเรือชายฝั่ง
2. ปริมาณตันสินค้าของ ทกท. ได้แก่ สินค้าทั่วไป สินค้าบรรจุ (เข้าและออก) และสินค้ากลางน้ำคลองเตย

ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.)

มีเรือเทียบท่า 10,293 เทียวก เพิ่มขึ้น 3.69% สินค้าผ่านท่า 99.58 ล้านตัน เพิ่มขึ้น 5.82% มีตู้สินค้าผ่านท่า 9.465 ล้าน ที.อี.ยู. เพิ่มขึ้น 9.10% และมีปริมาณรถยนต์ผ่านท่า 1.522 ล้านคัน เพิ่มขึ้น 21.45%

หมายเหตุ: เทียวกเรือของ ทลฉ. ได้แก่ เรือตู้สินค้าระหว่างประเทศ เรือชายฝั่ง เรือสินค้าทั่วไป เรือ RO-RO และเรือสินค้าเทกอง

สำนักงานท่าเรือภูมิภาค

ท่าเรือระนอง (ทรน.)

มีเรือเทียบท่า 281 เทียวก เพิ่มขึ้น 68.26% สินค้าผ่านท่า 324,933 ตัน เพิ่มขึ้น 251.43% มีตู้สินค้าผ่านท่า 2,796 ตู้ เพิ่มขึ้น 111.34%

หมายเหตุ: สถานการณ์การเมืองของเมียนมาที่ยังไม่สงบ ส่งผลให้มีปริมาณเรือและสินค้ามากขึ้น

ท่าเรือเชียงแสน (ทชส.)

มีเรือเทียบท่า 3,427 เทียวก เพิ่มขึ้น 16.41% สินค้าผ่านท่า 114,986 ตัน เพิ่มขึ้น 29.24% มีตู้สินค้าผ่านท่า 4,783 ที.อี.ยู. เพิ่มขึ้น 20.52% และรถยนต์ผ่านแดน 22,802 คัน เพิ่มขึ้น 152.49%

หมายเหตุ: รถยนต์ผ่านแดนมีปริมาณเพิ่มขึ้น เนื่องจากผู้ประกอบการให้ความสนใจในการนำเข้าส่งออกรถยนต์เพิ่มมากขึ้น ในปีงบประมาณ 2567 ทกท. จะผลักดันให้เกิดเขตปลอดอากรที่ทชส. เพื่อสนับสนุนการขนส่งรถยนต์ผ่านแดน

ท่าเรือเชียงของ (ทชช.)

มีเรือเทียบท่า 114 เทียวก ลดลง 35.59% มีสินค้าผ่านท่า 389 ตัน ลดลง 73.54%

หมายเหตุ: ปี 2566 บริษัทเรือท่องเที่ยวมาใช้บริการจอดซ่อมบำรุงรักษาเรือเป็นเวลานาน ทำให้ปริมาณสินค้าอุปโภคและบริโภคมากขึ้นในปีดังกล่าว

โครงการนักจัดเก็บองค์ความรู้และสร้างสรรค์นวัตกรรม หรือ PAT DNA



คณะกรรมการการทำเรื่อง มีนโยบายส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์ และการจัดการนวัตกรรม ให้ผู้บริหารระดับสูงและพนักงานตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารจัดการความคิดสร้างสรรค์ และการสร้างนวัตกรรม รวมถึงการต่อยอดความคิดสร้างสรรค์ และนวัตกรรม เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม เพิ่มรายได้ ลดต้นทุน เพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันขององค์กร ให้เติบโตอย่างยั่งยืน

ในปีงบประมาณ 2567 คณะทำงานเพื่อบริหารจัดการความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรม ของ กทท. (Innovation Champion) ได้มีมติให้รวมการประกวดการจัดการองค์ความรู้ (Knowledge Management: KM) และนวัตกรรม (Innovation Management: IM) ภายใต้โครงการนักจัดเก็บองค์ความรู้และสร้างสรรค์นวัตกรรม หรือ PAT DNA เพื่อเสริมสร้างองค์ความรู้ และส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์ ส่งเสริมการพัฒนานวัตกรรม อีกทั้งเป็นการกระตุ้นให้พนักงานสร้างการเปลี่ยนแปลงทางความคิด จนเกิดเป็นการพัฒนา ปรับปรุงกระบวนการทำงาน นวัตกรรมผลิตภัณฑ์ บริการ และรูปแบบธุรกิจ/ภารกิจใหม่ เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2567 ศาสตราจารย์ รุธีร์ พนมยงค์ กรรมการการทำเรื่อง ในฐานะประธานกรรมการบริหารจัดการความรู้ เทคโนโลยีและนวัตกรรม

ของการทำเรื่องฯ เป็นประธานเปิดงานตัดสินรางวัล โดยมี นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการทำเรื่องฯ ผู้บริหาร กทท. และพนักงานเข้าร่วมงานฯ ณ โรงแรม 31 สุขุมวิท กรุงเทพฯ

โดยมีนักจัดเก็บองค์ความรู้และสร้างสรรค์นวัตกรรม หรือ PAT DNA จำนวน 92 คน เข้าร่วมกิจกรรม ทั้งนี้ PAT DNA ที่ได้รับรางวัลชนะเลิศ ได้นำเสนอโครงการ PAT Property Plus การพัฒนากระบวนการบริหารสัญญาเช่าพื้นที่บริเวณนอกเขต ร้างสุลาการท่าเรือกรุงเทพ สำหรับลูกค้าปัจจุบัน ด้วย Tracking & Booking Queue System เพื่อช่วยบริหารจัดการสัญญาเช่าอย่างเป็นระบบและลดขั้นตอนการทำงานและการใช้ทรัพยากรของการทำเรื่องฯ รวมทั้งสามารถติดตามความคืบหน้าการต่อสัญญา และการประมาณการรายได้เพื่อกำหนดทิศทางการบริหารสัญญาได้ผ่านแดชบอร์ด

รวมถึงจัดให้มีการแบ่งปันประสบการณ์จากการเดินทางไปศึกษา ดูงานท่าเรือชั้นนำในต่างประเทศ ภายใต้โครงการพัฒนานักสร้างสรรค์แนวคิดเพื่อพัฒนานวัตกรรม รุ่นที่ 2 (The Ideator GEN 2) เพื่อสร้างแรงจูงใจและตระหนักถึงความสำคัญของการปลูกฝังค่านิยมและวัฒนธรรมนวัตกรรมแก่พนักงานทุกระดับ

รายงานวิเคราะห์ผลการดำเนินงานและฐานะการเงิน

ผลการดำเนินงาน

สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ท่าเรือกรุงเทพ	ท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือพาณิชย์ เชียงใหม่ และเชียงใหม่	ท่าเรือระนอง	การท่าเรือ แห่งประเทศไทย
รายได้จากการดำเนินงาน	5,639.33	8,286.09	19.76	25.13	13,970.31
รายได้ไม่เกี่ยวกับการดำเนินงาน	381.95	2,861.80	0.35	10.10	3,254.20
รวมรายได้ทั้งสิ้น	6,021.28	11,147.89	20.11	35.23	17,224.51
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน	4,701.03	1,592.55	19.06	19.91	6,332.55
ค่าใช้จ่ายไม่เกี่ยวกับการดำเนินงาน	1,679.19	1,541.84	7.59	14.97	3,243.59
รวมค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น	6,380.22	3,134.39	26.65	34.88	9,576.14
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	(358.94)	8,013.50	(6.54)	0.35	7,648.37
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ผลกำไรจากการประมาณการ ตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สำหรับโครงการผลประโยชน์ พนักงาน	(1,692.40)	(87.33)	(1.52)	(0.57)	(1,781.82)
กำไรเบ็ดเสร็จรวม	(2,051.34)	7,926.17	(8.06)	(0.22)	5,866.55

บทวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของปีงบประมาณ 2567 เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2566

กำไรสุทธิ

ปีงบประมาณ 2567 การท่าเรือฯ มีกำไรสุทธิรวมจำนวน 7,648.37 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2566 จำนวน 982.64 ล้านบาท (14.74%)

รายได้รวม

ปีงบประมาณ 2567 การท่าเรือฯ มีรายได้รวมจำนวน 17,224.51 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2566 จำนวน 979.10 ล้านบาท (6.03%) โดยที่กลุ่มรายได้เกี่ยวกับเรือเพิ่มขึ้น 25.92 ล้านบาท กลุ่มรายได้ค่าเช่าฯ เพิ่มขึ้น 658.46 ล้านบาท เป็นรายได้ค่าขาดผลประโยชน์จากพื้นที่ให้เช่า บ.ยูนิไทยฯ 377.90 ล้านบาท และรายได้ค่าเช่าอื่น 280.56 ล้านบาท กลุ่มรายได้อื่นเพิ่มขึ้น 388.07 ล้านบาท เป็นค่าปรับสัญญาเช่าบ.ยูนิไทยฯ 311 ล้านบาท และรายได้อื่น 77.07 ล้านบาท รายได้เกี่ยวกับสินค้าลดลง 98.42 ล้านบาท รายได้เกี่ยวกับบริการลดลง 95.73 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายรวม

ปีงบประมาณ 2567 การท่าเรือฯ มีค่าใช้จ่ายรวมจำนวน 9,576.14 ล้านบาท ลดลงจากปีงบประมาณ 2566 3.53 ล้านบาท (0.04%) โดยค่าใช้จ่ายพลังงานลดลง 160.35 ล้านบาท เนื่องจากค่า Ft. ที่ลดลง 0.52 บาท/หน่วย ค่าสาธารณูปโภคลดลง 14.08 ล้านบาท ค่าจ้างเหมาบริการเรือลากจูงและโครงการทางรถไฟฯ ลดลง 84.73 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ลดลง 23.53 ล้านบาท ในขณะที่กลุ่มค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคคลเพิ่มขึ้น 138.08 ล้านบาท เนื่องจากการปรับฐานเงินเดือนและผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้น จากการปรับคำนวณค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ตามนักคณิตศาสตร์ในปี 2567 ค่าจ้างผู้เชี่ยวชาญภายนอกเพิ่มขึ้น 40.53 ล้านบาท ค่าการตลาดเพิ่มขึ้น 18.26 ล้านบาท และค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้น 78.02 ล้านบาท

ฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ท่าเรือกรุงเทพ	ท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือพาณิชย์ เชียงใหม่ และเชียงใหม่	ท่าเรือระนอง	การท่าเรือ แห่งประเทศไทย
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน	8,105.29	15,866.53	10.64	18.54	11,020.35
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	6,506.51	39,501.99	11.06	19.06	46,038.61
รวมสินทรัพย์	14,611.80	55,368.51	21.70	37.60	57,058.96
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สิน					
หนี้สินหมุนเวียน	2,070.43	6,141.30	11.06	9.40	8,232.19
หนี้สินไม่หมุนเวียน	25,223.68	66.13	86.86	133.79	12,529.81
รวมหนี้สิน	27,294.11	6,207.43	97.92	143.19	20,762.00
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุน	309.51	6,925.03	-	-	7,234.54
กำไรสะสม	(12,991.82)	42,236.05	(76.22)	(105.59)	29,062.42
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(12,682.31)	49,161.08	(76.22)	(105.59)	36,296.97
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	14,611.80	55,368.51	21.70	37.60	57,058.96

หมายเหตุ : มีรายการระหว่างกัน โดยท่าเรือแหลมฉบัง บันทึกไว้เป็นสินทรัพย์หมุนเวียน จำนวน 12,980.65 ล้านบาท และท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือพาณิชย์ เชียงใหม่และเชียงใหม่ บันทึกไว้เป็นหนี้สินไม่หมุนเวียน รวมจำนวน 12,980.65 ล้านบาท



สินทรัพย์รวม

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 การท่าเรือฯ มีสินทรัพย์รวมจำนวน 57,058.96 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2566 จำนวน 2,992.85 ล้านบาท (5.25%)

หนี้สินรวม

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 การท่าเรือฯ มีหนี้สินรวมจำนวน 20,762.00 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2566 จำนวน 2,731.43 ล้านบาท (13.16%) เนื่องจากมีการผูกพันผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้น 1,086.82 ล้านบาท และหนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 1,685.54 ล้านบาทเป็นค่าปรับงานก่อสร้าง ทลธ. เฟส 3

บัญชีเชิงสังคม

การทำเรือแห่งประเทศไทยได้เปิดเผยรายการบัญชีธุรกรรมนโยบายรัฐ หรือบัญชีเชิงสังคม (PSA) ซึ่งแสดงรายละเอียดการดำเนินการตามโครงการต่าง ๆ ตามนโยบายรัฐบาล ในการช่วยเหลือประชาชนหรือสังคม เพื่อให้ทราบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นและผลการดำเนินงานแท้จริงในโครงการต่าง ๆ ดังนี้

1. โครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการของท่าเรือระนอง คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546 ให้การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) บริหารประกอบ การท่าเรือระนองเพื่อเป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้าทางฝั่งอันดามันของไทย เชื่อมโยงเส้นทางการค้ากับประเทศในเอเชียใต้และยุโรป และมีมติคณะรัฐมนตรีสั่งการจังหวัดระนองและชุมพร เมื่อวันที่ 20-21 สิงหาคม 2561 ให้ กทท. พัฒนาการท่าเรือระนองให้เป็นประตูการค้าฝั่งตะวันตก โดยปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการท่าเรือระนองให้มีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับการให้บริการตามนโยบายรัฐบาลในการผลักดันโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC) เชื่อมโยงการขนส่งทางน้ำ ถนน และรางระหว่างฝั่งอันดามันกับฝั่งอ่าวไทยจากท่าเรือระนองกับท่าเรือชุมพร และท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) เพื่อเพิ่มมูลค่าทางการค้าของประเทศ อีกทั้งเพื่อผลักดันให้ท่าเรือระนองเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าฝั่งทะเลอันดามัน เชื่อมโยงไปยังประเทศในกลุ่ม BIMSTEC ได้แก่ บังกลาเทศ ศรีลังกา อินเดีย เมียนมา เนปาล ภูฏาน และไทย เพื่อรองรับพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้
2. คณะรัฐมนตรีมีมติให้การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นผู้บริหารท่าเทียบเรือเชียงแสนและเชียงของ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มศักยภาพรองรับความต้องการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำโขงในเขตภาคเหนือที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต อันเนื่องมาจากการเข้าเป็นสมาชิกองค์การค้าโลก (WTO) และการเปิดการค้าเสรีอาเซียนหรืออาฟต้า (AFTA) การเปิดเขตการค้าอาเซียน-จีน และนโยบายการค้าระหว่างประเทศกับประเทศจีนเกี่ยวกับการเปิดเสรีสินค้าเกษตรกรรมหมวดผัก-ผลไม้ นอกจากนี้ ท่าเทียบเรือเชียงแสนและเชียงของได้ถูกกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาประเทศภายใต้ยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีการกำหนดเป็นแผนงานโครงการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมีบทบาทรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำในเขตภาคเหนือ ซึ่งมีการขนส่งระหว่างประเทศไทยกับจีน พม่า และลาว ลดต้นทุนในการขนส่งของผู้ประกอบการในประเทศ

การทำเรือแห่งประเทศไทย รายงานบัญชีเชิงสังคม

สำหรับงวดปี สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : บาท

รายได้ทางบัญชีเชิงสังคม

รายได้ของท่าเรือระนอง	35,231,049.40
รายได้ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและเชียงของ	20,114,902.54

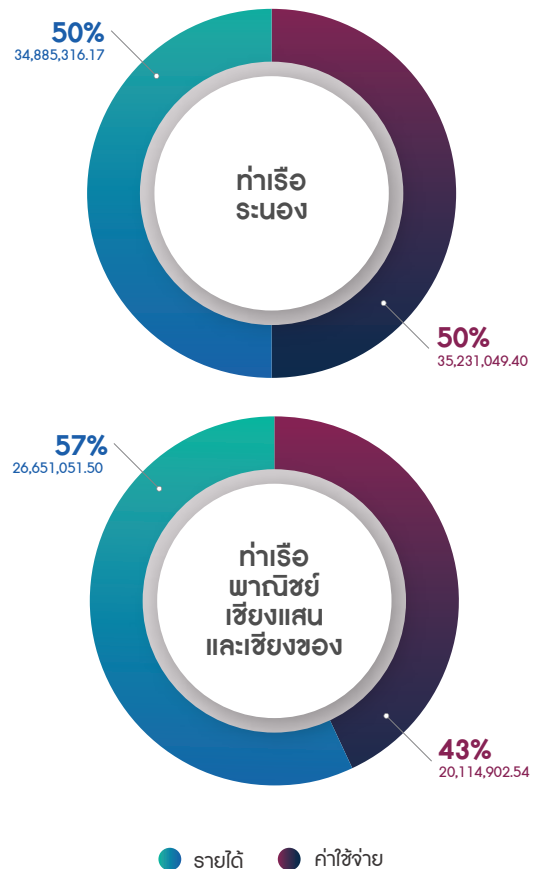
รวมรายได้บัญชีเชิงสังคม	55,345,951.94
--------------------------------	----------------------

ค่าใช้จ่ายทางบัญชีเชิงสังคม

ค่าใช้จ่ายท่าเรือระนอง	34,885,316.17
ค่าใช้จ่ายท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและเชียงของ	26,651,051.50

รวมค่าใช้จ่ายบัญชีเชิงสังคม	61,536,367.67
------------------------------------	----------------------

กำไร (ขาดทุน) ทางบัญชีเชิงสังคม	(6,190,415.73)
--	-----------------------



ความร่วมมือระหว่างประเทศของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

การท่าเรือฯ ได้จัดทำข้อตกลงความร่วมมือ/บันทึกความเข้าใจ/ข้อตกลงท่าเรือพี่น้องกับท่าเรือหรือหน่วยงานภายในต่างประเทศ ทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อพัฒนาความร่วมมือเชิงวิชาการในการส่งเสริมศักยภาพการขนส่งทางน้ำของประเทศไทยให้ทัดเทียมท่าเรือชั้นนำของโลก ทั้งด้านการบริหารจัดการท่าเรือ การกำหนดยุทธศาสตร์/วางแผนการพัฒนาท่าเรือ และส่งเสริมขีดความสามารถในการพัฒนาด้านบุคลากร การแลกเปลี่ยนข้อมูลสารสนเทศด้านการบริหารจัดการท่าเรือ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม ตลอดจนช่วยส่งเสริมความสัมพันธ์ระดับประเทศให้ดียิ่งขึ้น ผ่านกิจกรรมความร่วมมือลักษณะต่าง ๆ อาทิ การส่งเสริมด้านการตลาด การจัดประชุม/สัมมนา/เสวนา/ฝึกอบรม ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ดังนี้

ความร่วมมือในระดับทวิภาคี

โดยในปีงบประมาณ 2567 การท่าเรือฯ ดำเนินกิจกรรมภายใต้ความร่วมมือระดับทวิภาคี ดังนี้

1) ข้อตกลงความร่วมมือมิตรภาพ (Friendship Agreement) ระหว่างการท่าเรือฯ และรัฐบาล แคว้นแฟลนเดอร์ส ราชอาณาจักรเบลเยียม

- เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2566
- เรือโท ยุทธนา โมกขาว รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร พร้อมด้วย Mr. Filip Boelaert, Secretary General of Mobility and Public Works ร่วมประชุม Mixed Working Group Meeting เพื่อหารือถึงกิจกรรมภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างกัน และร่วมลงนามในหนังสือแสดงเจตจำนงฉบับใหม่ (Letter of Intent: LOI) โดยมีนายชาครีย์ บำรุงวงศ์ ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางบก ผู้แทนจากกระทรวงคมนาคม ร่วมเป็นสักขีพยาน โดยหนังสือแสดงเจตจำนงดังกล่าว จัดทำขึ้นเพื่อประสานความร่วมมือด้านการขนส่งทางน้ำและการพัฒนาด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือระหว่างท่าเรือฯ กับรัฐบาลแคว้นแฟลนเดอร์ส ราชอาณาจักรเบลเยียม ผ่านการดำเนินกิจกรรมประกอบด้วย
 - การจัดสัมมนาระดับภูมิภาค การส่งเสริมและแลกเปลี่ยนข้อมูลและความเชี่ยวชาญระหว่างกัน ทูตการฝึกอบรมระยะสั้นและการศึกษาปริญญาโท รวมทั้งการส่งเสริมบทบาทของรัฐบาลแคว้นแฟลนเดอร์สในเวทีสมาคมอาเซียน ในการนี้ เรือโท ยุทธนา โมกขาวฯ เข้าร่วมงานเฉลิมฉลองความสัมพันธ์ระหว่างการท่าเรือฯ และรัฐบาลแคว้นแฟลนเดอร์สครบรอบ 30 ปี ที่ทางรัฐบาลแคว้นแฟลนเดอร์ส จัดขึ้น ณ ทำเนียบเอกอัครราชทูตเบลเยียม ประจำประเทศไทย
 - การท่าเรือฯ ได้ประชุมร่วมกับรัฐบาลแคว้นแฟลนเดอร์ส เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2567 เพื่อหารือถึงกิจกรรม/โครงการที่จะดำเนินการร่วมกันภายใต้หนังสือแสดงเจตจำนงฉบับใหม่ อาทิ การจัด Local Seminar, Regional Seminars การพิจารณาทุน APEC ทุน C-MAT



2) ข้อตกลงระหว่างการทำเรือฯ และเมืองโยโกฮาม่า ประเทศญี่ปุ่น

- เมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2567
- การทำเรือฯ ให้การต้อนรับคณะผู้แทนจาก Yokohama Port Corporation (YPC) นำโดย Mr. Shinsuke ITOH ประธาน Yokohama Port Corporation (YPC) และคณะ เพื่อเยี่ยมชมกิจการของท่าเรือกรุงเทพ และเสริมสร้างความสัมพันธ์ รวมทั้งหารือด้านการพัฒนาท่าเรือและปฏิบัติการภายในท่าเรืออย่างยั่งยืน ณ ห้องประชุม 1601 อาคารที่ทำงานการทำเรือฯ



- เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2567
- นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย ร่วมเป็นผู้บรรยายพิเศษในงานสัมมนา “Yokohama/Kawasaki Port Seminar in Bangkok” ซึ่งจัดขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเวทีในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการบริหารจัดการ การตลาด เทคโนโลยี และการพัฒนาท่าเรืออย่างยั่งยืน รวมทั้งสนับสนุนการฝึกอบรมแลกเปลี่ยนบุคลากรระหว่างกัน ตลอดจนส่งเสริมการค้า การจัดส่งคณะผู้แทน และการเยี่ยมชมกิจการของทั้งสองฝ่าย โดยมี นายชินยะ อิโตะมิ ประธานและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร โยโกฮาม่า คาวาซากิ อินเตอร์เนชั่นแนล พอร์ท คอร์ปอเรชั่น เป็นประธานเปิดงาน พร้อมทั้งนายทาชุนิ นิชิโอกะ รองหัวหน้าสำนักงานสถานเอกอัครราชทูตญี่ปุ่นประจำประเทศไทย และผู้เกี่ยวข้องเข้าร่วมงานสัมมนา ณ ห้องสีลมบอลรูม โรงแรมฮอลิเดย์ อินน์ กรุงเทพฯ สีสม



ความร่วมมือในระดับพหุภาคี

1) กรอบความร่วมมือของสมาคมท่าเรืออาเซียน (The ASEAN Ports Association: APA)

- ระหว่างวันที่ 13-17 พฤศจิกายน 2567
- ผู้แทนการทำเรือฯ เข้าร่วมการประชุมใหญ่สมาคมท่าเรืออาเซียน ครั้งที่ 47 ณ เมืองบาห์ลี อินโดนีเซีย เพื่อร่วมพิจารณาแผนกลยุทธ์ของสมาคมฯ (APA Strategic Programme) ซึ่งประกอบด้วยโครงการพัฒนาด้านบุคลากร (Human Resource Development) โครงการพัฒนาด้านสิ่งแวดล้อมท่าเรือ และโครงการปรับปรุงประสิทธิภาพและการปฏิบัติงานของท่าเรือ (Efficiency and Productivity Improvement Projects) ในการนี้ การทำเรือฯ ได้นำเสนอโครงการพัฒนาแนวทางท่าเรืออัจฉริยะ (Guideline for Smart Port) เพื่อศึกษาตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านท่าเรือในภูมิภาคอาเซียน โดยเฉพาะด้านดิจิทัลเทคโนโลยีและนวัตกรรม ซึ่งสอดคล้องกับแผนงานและโครงการของสมาคมฯ นอกจากนี้ การทำเรือฯ ร่วมพิจารณาและติดตามผลการดำเนินงานของสมาคมฯ และโครงการพัฒนาท่าเรือที่สำคัญของอาเซียน พร้อมรายงานโครงการพัฒนาระบบ Port Community System (PCS) และการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศขององค์กร

- เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2567
- ผู้แทนการทำเรือฯ เข้าร่วมประชุมคณะทำงานสมาคมท่าเรืออาเซียน (Online) ซึ่งมีเมียนมาเป็นเจ้าภาพ โดยมีผู้แทนจากสมาคมท่าเรืออาเซียนประเทศต่าง ๆ ได้แก่ บรูไนดารุสซาลาม สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สิงคโปร์ เวียดนาม มาเลเซีย ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐอินโดนีเซีย และประเทศไทย เข้าร่วมการประชุมฯ เพื่อพิจารณาติดตาม และรายงานผลการดำเนินการภายใต้โครงการพัฒนาท่าเรือ รวมทั้งกิจกรรมต่าง ๆ ภายใต้แผนกลยุทธ์ของสมาคมฯ ก่อนเสนอที่ประชุมใหญ่สมาคมท่าเรืออาเซียนต่อไป



- **ระหว่างวันที่ 19-24 สิงหาคม 2567**
- คณะผู้แทนการทำเรือฯ ประกอบด้วยคณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้บริหารการทำเรือฯ และคณะนักกีฬา จำนวน 115 คน เดินทางเข้าร่วมการแข่งขันกีฬาสมาคมทำเรืออาเซียน ครั้งที่ 14 (14th APA SPORTS MEET 2024) ณ เมืองซาร์ อลาม รัฐเซอลาโงร์ สหพันธรัฐมาเลเซีย การแข่งขันกีฬาฯ ซึ่งจัดขึ้นเป็นประจำทุก ๆ 3 ปี โดยในครั้งนี้มีประเทศสมาชิกเข้าร่วมการแข่งขันทั้งหมด 8 ประเทศ ประกอบด้วย ไทย บรูไนดารุสซาลาม กัมพูชา อินโดนีเซีย มาเลเซีย (เจ้าภาพ) สิงคโปร์ พม่า และเวียดนาม จัดการแข่งขันทั้งสิ้น 6 ประเภทกีฬา ได้แก่ กอล์ฟ ฟุตซอล มินิมารathon แบดมินตัน เทเบิลเทนนิส และโบว์ลิง คณะนักกีฬากำหนดเป้าหมายคว้าเหรียญรางวัลได้ถึง 33 เหรียญ ทำให้นักกีฬากำหนดเป้าหมายคว้าเหรียญ APA SPORTS MEET 2024 ที่อันดับที่ 2 ในตารางสรุปเหรียญ
- สำหรับผลงานของทีมนักกีฬากำหนดเป้าหมายคว้าเหรียญ ใน APA SPORTS MEET 2024 มีดังนี้ (1) แบดมินตัน 1 เหรียญเงิน 5 เหรียญทองแดง (2) ฟุตซอล ชนะเลิศ 1 เหรียญทอง (3) กอล์ฟ



- 1 เหรียญทอง 2 เหรียญเงิน (4) มินิมารathon 2 เหรียญทอง 3 เหรียญเงิน (5) ปิงปอง 1 เหรียญเงิน 3 เหรียญทองแดง (6) โบว์ลิง 6 เหรียญทอง 4 เหรียญเงิน 4 เหรียญทองแดง
- นอกจากนี้ การทำเรือฯ มีกำหนดเป็นเจ้าภาพการแข่งขันกีฬาสมาคมทำเรืออาเซียน ครั้งที่ 15 ในปี 2070 ต่อไป

2) กรอบความร่วมมืออาเซียน

- **ระหว่างวันที่ 16-20 ตุลาคม 2566**
- การทำเรือฯ เข้าร่วมการประชุมเจ้าหน้าที่ด้านการขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 45 ณ เมืองโฮจิมินห์ เวียดนาม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหารือและผลักดันการดำเนินงานตามแผนงานยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งกัวลาลัมเปอร์ (KLTSF) ซึ่งเป็นการดำเนินโครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ด้านการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ การอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง และการขนส่งอย่างยั่งยืน



- **ระหว่างวันที่ 6-11 พฤศจิกายน 2566**
- การทำเรือฯ เข้าร่วมการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 29 และการประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียน (ASEAN Senior Transport Officials Meeting: STOM) ครั้งที่ 58 พร้อมด้วยผู้แทนจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมเจ้าท่า กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมการขนส่งทางราง สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย การท่าเรือแห่งประเทศไทย และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เข้าร่วมการประชุมฯ ณ เมืองหลวงพระบาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว)
- โดยที่ประชุมได้ร่วมหารือและติดตามความคืบหน้าของความร่วมมือด้านการขนส่งตามแผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งของอาเซียน หรือแผนยุทธศาสตร์กัวลาลัมเปอร์ (Kuala Lumpur Transport Strategic Plan: KLTSF) และได้ตระหนักถึง

ความสำคัญของการขนส่งในฐานะกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจและความเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค นอกจากนี้ ที่ประชุมร่วมรับรองงานที่มีลำดับความสำคัญและผลลัพธ์ที่สำคัญในสาขาการขนส่ง ประจำปี 2567 และเอกสารต่าง ๆ อาทิ แนวทางสำหรับท่าเรืออัจฉริยะ ข้อเสนอแนะเรื่องการอำนวยความสะดวกการผลิตเปลี่ยนและส่งลูกเรือกลับสู่ภูมิภาคอาเซียน ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานสถานีอัดประจุสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าในอาเซียน เอกสารแนวทางการประเมินด้านความสามารถ/ประสิทธิภาพของท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ในภูมิภาคอาเซียน รายงานฉบับสมบูรณ์เรื่อง การพัฒนาขีดความสามารถของเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางน้ำ ปี 2563-2564 ผลการศึกษาเรื่องการจัดทำร่างยุทธศาสตร์อาเซียนว่าด้วยการขนส่งอัจฉริยะ แผนปฏิบัติการหลวงพระบางภายใต้ความเป็นหุ้นส่วนด้านการขนส่งระหว่างอาเซียน-ญี่ปุ่น รายงานฉบับสมบูรณ์เรื่องโครงการฝึกอบรมระบบนำร่องเดินอากาศในอาเซียน

แผนปฏิบัติการอาเซียนด้านการบินที่ยั่งยืน แผนแม่บทว่าด้วยการจัดการจราจรทางอากาศ ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 3 พิธีสาร 3 ว่าด้วยความสามารถในการกำกับดูแลความปลอดภัยขององค์การบริหารการบินแห่งชาติ

- **ระหว่างวันที่ 20-21 กุมภาพันธ์ 2567**
- ผู้แทนท่าเรือฯ เข้าร่วมการประชุม The 21st ASEAN - Japan Port Technology Group Meeting (PTG) ณ ประเทศญี่ปุ่น ในหัวข้อการพัฒนาแนวทางการมุ่งสู่ท่าเรือที่มีความเป็นกลางทางคาร์บอนในภูมิภาคอาเซียน (Development of Guideline for realizing “Carbon Neutral Ports” in ASEAN Region) ซึ่งเป็นโครงการตามแผนการดำเนินการร่วมกับภูมิภาคอาเซียนภายใต้กรอบ ASEAN-Japan ปี 2025-2026 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหารือและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นร่วมกัน รวมถึงเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาท่าเรือที่มีความเป็นกลางทางคาร์บอนในภูมิภาคอาเซียน
- **ระหว่างวันที่ 5-8 พฤศจิกายน 2567**
- การท่าเรือฯ เข้าร่วมการประชุมเจ้าหน้าที่ด้านการขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 46 ณ กรุงไคโร โดยมียุทธศาสตร์เพื่อ



หารือและผลักดันการดำเนินงานตามแผนงานยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งกัวลาลัมเปอร์ (KLTP) ซึ่งเป็นการดำเนินโครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ด้านการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ การอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง และการขนส่งอย่างยั่งยืน โดยในคราวการประชุมดังกล่าว ผู้แทนท่าเรือฯ ได้เข้าร่วมและแลกเปลี่ยนประสบการณ์ในการประชุมเชิงปฏิบัติการ ASEAN ship waste management อีกด้วย

- **ระหว่างวันที่ 16-20 กันยายน 2567**
- การท่าเรือฯ เข้าร่วมการประชุมเจ้าหน้าที่ด้านการขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 47 ณ กรุงไคโร โดยมียุทธศาสตร์เพื่อหารือและผลักดันการดำเนินงานตามแผนงานยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งกัวลาลัมเปอร์ (KLTP) ซึ่งเป็นการดำเนินโครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ด้านการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ การอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง และการขนส่งอย่างยั่งยืน โดยในคราวการประชุมดังกล่าว ผู้แทนท่าเรือฯ ได้นำเสนอในการประชุมเชิงปฏิบัติการ Developing Sustainable Ports through Policy, Planning, Partnership and Innovation ที่จัดขึ้นในช่วงการประชุมดังกล่าวด้วย
- **ระหว่างวันที่ 11-13 มิถุนายน 2567**
- การท่าเรือฯ เข้าร่วมการประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียน (ASEAN Senior Transport Officials Meeting: STOM) ครั้งที่ 57 ณ เมืองปิ่นังสหพันธรัฐมาเลเซีย โดยที่ประชุมฯ ได้ร่วมหารือประเด็นสำคัญในการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งของอาเซียน หรือแผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งกัวลาลัมเปอร์ ปี 2569-2573 (Kuala Lumpur Transport Strategic Plan: KLTP 2026-2030) ซึ่งเป็นแนวทางส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านการขนส่งระหว่างกันในอาเซียน พร้อมร่วมพิจารณาผลการประชุมคณะทำงานด้านการคมนาคมขนส่งสาขาต่าง ๆ โดยเฉพาะด้านการขนส่งทางน้ำ ซึ่งมีโครงการสำคัญที่นำขึ้นหารือ ดังนี้
 - 1) โครงการตลาดการขนส่งทางทะเลร่วมอาเซียน (ASEAN Single Shipping Market: ASSM)
 - 2) โครงการจัดการฝึกอบรมสำหรับผู้ปฏิบัติงาน VTS

- 3) การดำเนินงานโครงการยกระดับการหมุนเวียนตู้สินค้าของประเทศสมาชิกอาเซียน ในด้านการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) ของท่าเรืออาเซียน และการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลและระบบอัตโนมัติของท่าเรืออาเซียน
- 4) โครงการสำรวจอุทกศาสตร์ร่วมในช่องแคบมะละกาและสิงคโปร์
- 5) ความร่วมมือในการดำเนินการตามอนุสัญญาแรงงานทางทะเล



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

- ระหว่างวันที่ 2-6 มิถุนายน 2567
- การทำเรือฯ เข้าร่วมการประชุม The 4th APEC Green Port Development Forum ซึ่งจัดขึ้นเพื่อส่งเสริมการพัฒนาที่ยั่งยืนของอุตสาหกรรมท่าเรือ สนับสนุนการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการประหยัดพลังงาน และการใช้พลังงานสะอาดในอุตสาหกรรมท่าเรือ นอกจากนี้ยังเป็นการส่งเสริมและแลกเปลี่ยนความรู้ของท่าเรือต่าง ๆ ในระดับประเทศ ในการนี้ นายจิรวิชัย กล่อมเกลา ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์องค์กร ในฐานะ Second Vice President of APEC Port Services Network (APSN) และเป็นผู้แทนไทยในฐานะเจ้าหน้าที่อาวุโส (Senior Officials) เข้าร่วมการประชุมฯ พร้อมเป็นผู้ดำเนินรายการ (Moderator) ในการเสวนาภายใต้หัวข้อ “Application of Clean Energy in Port and Shipping Industry” ซึ่งมีผู้แทนจากภาคการขนส่งทางน้ำ ทั้งผู้ประกอบการท่าเรือ อุตสาหกรรมการขนส่งทางน้ำ และภาคการศึกษาชั้นนำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ร่วมให้ความรู้และแบ่งปันประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีพลังงานสะอาดกับอุตสาหกรรมท่าเรือ และเป็นผู้บรรยาย Green and Sustainable Port ภายใต้หัวข้อ Green Port Practice Sharing ณ เมืองชิงต่าว สาธารณรัฐประชาชนจีน



- ระหว่างวันที่ 24-27 ตุลาคม 2566
- การทำเรือฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการ The APEC Port Service Network (APSN) Forum ภายใต้หัวข้อ “Innovative Ports for a Low-Carbon and Digital Future” ท่าเรือแห่งนวัตกรรมมุ่งสู่สังคมคาร์บอนต่ำและท่าเรือดิจิทัล ในอนาคตในคราวเดียวกับการประชุม APSN Council ครั้งที่ 15 ณ โรงแรมชาเทรียม ริเวอร์ไซด์ กรุงเทพฯ โดยนายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย ให้เกียรติกล่าวเปิดการประชุมฯ และเรือโท ยุทธนา โมกขาว รองผู้อำนวยการท่าเรือฯ สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร ได้ร่วมบรรยายในหัวข้อ “International Green Policies and Sustainability Efforts for Low-Carbon Future” เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาท่าเรือตามแนวนโยบายสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศเพื่อความยั่งยืนสู่สังคมคาร์บอนต่ำในอนาคต และหัวข้อ “Innovation and Digital Transformation in the Maritime Sector” เพื่อนำเสนอการพัฒนาด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลของท่าเรือ นอกจากนี้ ผู้อำนวยการท่าเรือฯ ได้เป็นประธานมอบรางวัล Green Port Award System (GPAS) 2023 ให้แก่หน่วยงานผู้ให้บริการท่าเรือและท่าเทียบเรือที่มีการบริหารจัดการและความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม จำนวน 13 องค์กร โดยในครั้งนี้ ว่าที่ร้อยตรีรัฐกร เขียวไพศาล นักบริหาร 16 รักษาการผู้อำนวยการ

ท่าเรือแหลมฉบังขึ้นรับรางวัล GPAS ปี 2023 ในนามท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังได้รับรางวัลดังกล่าวเป็นครั้งที่ 2 นับตั้งแต่ปี 2019 สะท้อนให้เห็นถึงความพยายามและความมุ่งมั่นทุ่มเทเพื่อพัฒนาการบริหารจัดการท่าเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและรับผิดชอบต่อสังคม ทั้งนี้ท่าเรือแหลมฉบังมีแผนด้านสิ่งแวดล้อมของท่าเรือที่มีเป้าหมายชัดเจน รวมทั้งมีการพัฒนาการใช้พลังงานสะอาดในการปฏิบัติการท่าเทียบเรือ และการใช้อุปกรณ์เครื่องทุ่นแรงต่าง ๆ ที่ปฏิบัติงานด้วยพลังงานไฟฟ้า ซึ่งจะช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการให้บริการท่าเรือแหลมฉบัง สอดรับกับเป้าหมายในการลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ที่จะลด 10%



ภายในปี 2573 นอกจากนี้ เรือโท ภูมิ แสงคำ ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ ได้รับเกียรติเชิญร่วมถ่ายรูปกับผู้บริหารท่าเรือชั้นนำของ APSN เนื่องด้วยท่าเรือกรุงเทพได้รับรางวัล GPAS 2022 ทั้งนี้ APSN Forum มีวัตถุประสงค์เพื่อแลกเปลี่ยนแนวทางและนวัตกรรมเพื่อพัฒนาท่าเรือ รวมถึงโครงการและกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนากิจการท่าเรือและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง และสอดคล้องกับกระแสการพัฒนาที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมภายในงาน จำนวน 120 คน และผู้เข้าร่วมงานผ่านการประชุมรูปแบบทางไกล จำนวน 500 คน ประกอบด้วยผู้แทนจากประเทศเขตเศรษฐกิจเอเปค หน่วยงานภาครัฐและเอกชนในประเทศไทย ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กรมเจ้าท่า สมาคมเจ้าของเรือไทย และผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ ฯลฯ สำหรับการประชุม APSN Council ซึ่งจะจัดถัดจาก APSN Forum มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความร่วมมือด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า การลงทุน การเสริมสร้างศักยภาพ และขีดความสามารถ ตลอดจนการแลกเปลี่ยนข้อมูลและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการท่าเรือหรืออุตสาหกรรม



ที่เกี่ยวข้องระหว่างเขตเศรษฐกิจต่าง ๆ ในกลุ่มประเทศสมาชิกจาก 18 เขตเศรษฐกิจเอเปค โดยมี นายจิรวิทย์ กล่อมเกรี ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์องค์กร เป็นเจ้าหน้าที่อาวุโส (Council Member) ของประเทศไทย ซึ่งในการประชุมคราวนี้ คาดว่า นายจิรวิทย์ฯ จะได้รับเลือกเป็น 2nd Vice President ของ APSN

• เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2567

- การท่าเรือฯ โดย นายจิรวิทย์ กล่อมเกรี ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์องค์กร ในฐานะ Second Vice President of APEC Port Services Network (APSN) พร้อมด้วยผู้แทนการท่าเรือฯ เข้าร่วมการประชุม The 1st APSN President Meeting ผ่านระบบการประชุมออนไลน์ ร่วมกับ Ms. Sonya Read, President of APSN Council (ผู้แทนจากแคนาดา) Capt. Mohamad Halim Bin Ahmed, First Vice Present (ผู้แทนจากมาเลเซีย) และ Dr. Li Qing, Secretary-General

of APSN (ผู้แทนจากจีน) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหารือเกี่ยวกับการดำเนินงานต่าง ๆ ภายใต้กรอบความร่วมมือ APSN อาทิ โครงการ Green Port Award System (GPAS) การศึกษาโครงการภายใต้ APSN Study Center การจัดการประชุมที่สำคัญและสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (APSN Forum) และการจัดการศึกษาและโครงการต่าง ๆ รวมทั้งร่วมกันกำหนดหัวข้อ (Theme) สำหรับปี 2567 คือ Green Maritime Corridors พร้อมทั้งรับฟังการรายงานการเป็นเจ้าภาพจัดงาน APSN Forum ของประเทศมาเลเซีย



- ระหว่างวันที่ 30 กันยายน - 2 ตุลาคม 2567
- ผู้แทนการทำเรือฯ เข้าร่วมการประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งของเอเปค ครั้งที่ 54 (The 54th Transportation Working Group Meeting: TPTWG 54) ณ ประเทศสิงคโปร์ ซึ่งประกอบด้วยกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ 4 สาขา ได้แก่ กลุ่มการขนส่งทางอากาศ (AEG) กลุ่มการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและระบบขนส่งอัจฉริยะ (IIEG) กลุ่มการขนส่งทางน้ำ (MEG) และกลุ่มการขนส่งทางบก (LEG) โดยนายจิรวิชัยฯ ในฐานะผู้แทนประเทศไทย ได้เข้าร่วมการประชุมในกลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางน้ำ (MEG) และรายงานความคืบหน้าของโครงการพัฒนาที่สำคัญภายใต้การดำเนินงานด้านการขนส่งทางน้ำของไทย อาทิ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3, โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพ และทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ (S1), โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal) รวมทั้งได้ร่วมพิจารณากำหนดแนวนโยบายหลัก (Main Policy Theme) ของเอเปค โดยที่ประชุมได้มีมติกำหนดให้ A sustainable, inclusive and protected maritime workforce เป็นแนวนโยบายหลักกลุ่มการขนส่งทางน้ำ (MEG) ของภูมิภาคเอเปค สำหรับปี 2568 ดังกล่าวต่อไป



4) องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO)

- ระหว่างวันที่ 27 พฤศจิกายน 2566 – 1 ธันวาคม 2566
- รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นางมนพร เจริญศรี) เข้าร่วมการประชุมสมัชชา ครั้งที่ 33 ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) ณ สำนักงานใหญ่ IMO กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร พร้อมด้วย นายธานี ทองภักดี เอกอัครราชทูต ณ กรุงลอนดอน ผู้แทนถาวรของไทยประจำ IMO นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์ รองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง นายภูริพัฒน์ ธีระกุลพิศุทธิ์ รองอธิบดีกรมเจ้าท่า นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย นายสรพันธุ์ คุณากรวงศ์ ผู้ช่วยเลขาธิการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และผู้แทนกรมเจ้าท่า ผู้แทนกองการต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้แทนการทำเรือแห่งประเทศไทย ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ เข้าร่วมการประชุม และดำเนินกิจกรรมการรณรงค์หาเสียงเลือกตั้งสำหรับการลงสมัครเป็นสมาชิกคณะมนตรี IMO ของประเทศไทย สำหรับวาระปี ค.ศ. 2024-2025 ซึ่งจะมีการเลือกตั้งในวันที่ 1 ธันวาคม 2566 โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและผู้บริหารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศสมาชิก IMO จำนวน 175 ประเทศ เข้าร่วมการประชุม ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2566 รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้พบหารือกับรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมและ



โครงสร้างพื้นฐานของตุรกี (Mr. Durmus Unuvar) ในประเด็นความร่วมมือทั่วไปด้านการคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะการขนส่งทางอากาศและการขนส่งทางน้ำ ความร่วมมือระหว่างกันภายใต้กรอบ IMO และการครบรอบความสัมพันธ์ทางการทูต 65 ปี ระหว่างไทย-ตุรกี นอกจากนี้ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมได้กล่าวถึงความสัมพันธ์อันดีระหว่างสองฝ่ายโดยเฉพาะในกรอบ IMO ที่ประเทศไทยได้ให้การสนับสนุนผู้แทนของประเทศตุรกีในการลงสมัครรับเลือกตั้งเป็นเลขาธิการ IMO เมื่อเดือนกรกฎาคมที่ผ่านมา รวมถึงการขอรับเสียงสนับสนุนซึ่งกันและกันในการลงสมัครรับเลือกตั้งเป็นสมาชิกคณะมนตรี IMO ในกลุ่ม C สำหรับวาระปี ค.ศ. 2024-2025 ในโอกาสนี้เข้าร่วมการประชุม

และดำเนินกิจกรรมการรณรงค์หาเสียงเลือกตั้งสำหรับการลงสมัครเป็นสมาชิกคณะมนตรี IMO ของประเทศไทย เพื่อทำหน้าที่พิจารณาอนุมัติแผนงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับทางทะเล ในวาระปี ค.ศ. 2024-2025 ซึ่งจะมีการเลือกตั้งในวันที่ 1 ธันวาคม 2566 โดยมีประเทศสมาชิก 175 ประเทศ เข้าร่วมการประชุม ณ สำนักงานใหญ่ IMO กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร โดยเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2566 รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นางมนพร เจริญศรี) ได้กล่าว ถ้อยแถลงของประเทศไทยในระหว่างการประชุมสมัชชา ครั้งที่ 33 ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้ 1. ความสำคัญของความปลอดภัย ความมั่นคง และการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากการเดินเรือในภาคการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ และความสำคัญของ IMO ในฐานะองค์การระหว่างประเทศที่กำกับดูแลกฎระเบียบด้านการเดินเรือและการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ 2. การดำเนินงานที่สำคัญของประเทศไทยในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา ได้แก่ การจัดทำแผนกลยุทธ์การดำเนินการตามข้อกำหนดของ IMO การส่งเสริมการมีส่วนร่วมเชิงรุกในเวที IMO ในฐานะสมาชิกคณะมนตรี และการสร้างความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับหน่วยงานระหว่างประเทศเพื่อดำเนินการตามแผนการต่อต้านการทำประมงผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และไร้การควบคุม (IUU Fishing) การคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล และความปลอดภัยในการเดินเรือ 3. การนำเสนอโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อ



พัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างทะเลอ่าวไทยอันดามัน (Land bridge) ของประเทศไทย ซึ่งเมื่อโครงการแล้วเสร็จจะช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจในภูมิภาค ลดระยะเวลาและความหนาแน่นของการจราจร ผ่านช่องแคบมะละกา 4. เน้นย้ำการเฉลิมฉลองเนื่องในโอกาสครบรอบ 50 ปี ความสัมพันธ์ระหว่างไทย-IMO ในปี 2566 และการทำหน้าที่ประเทศสมาชิกที่ดีในการให้ความร่วมมือกับ IMO และประเทศสมาชิกเพื่อยกระดับความมั่นคงปลอดภัย และคุณภาพของท้องทะเลเพื่อคนรุ่นถัดไป นอกจากนี้ในวันดังกล่าว ประเทศไทยได้เป็นเจ้าภาพเลี้ยงรับรองอาหารว่างของประเทศสมาชิกทั้ง 175 ประเทศ ณ สำนักงานใหญ่ IMO กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร

- **ระหว่างวันที่ 8-12 กรกฎาคม 2567**
- การทำเรือฯ เข้าร่วมการประชุมคณะมนตรี IMO ครั้งที่ 132 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหารือถึงการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ของ IMO แผนงานงบประมาณ รายงานการประชุมคณะกรรมการด้านต่าง ๆ ของ IMO และร่วมพิจารณาระเบียบวาระประชุมสมัชชาสามัญสามัญ กฎข้อบังคับและระเบียบวิธีปฏิบัติของคณะมนตรี และอื่น ๆ
- การทำเรือฯ ในฐานะคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อประสานงานกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และคณะมนตรีขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (โดยมีผู้อำนวยการการทำเรือฯ ทำหน้าที่ประธานอนุกรรมการ) และคณะทำงานด้านสภารัตถะเพื่อเตรียมการสมัครรับเลือกตั้งเป็นสมาชิกคณะมนตรีขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ วาระปี ค.ศ. 2024-2025 ได้เข้าร่วมการประชุมต่าง ๆ เพื่อพิจารณากำหนดแผนงานและกิจกรรมเพื่อเตรียมการสมัครรับเลือกตั้งฯ โดยในปีนี้เป็นโอกาสครบรอบ 50 ปี ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับ IMO ซึ่งประเทศไทยจะจัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์และเน้นย้ำถึงความมุ่งมั่นในการสนับสนุนพันธกิจและเป้าหมายของ IMO ในการพัฒนาการขนส่งทางทะเลอย่างยั่งยืนต่อไป โอกาสนี้ คณะผู้แทนฯ ได้เข้าพบ นายธานี ทองภักดี เอกอัครราชทูตไทยประจำกรุงลอนดอน เพื่อร่วมหารือแนวทางในการจัดกิจกรรมรณรงค์หาเสียงในการลงสมัครรับเลือกตั้งเป็นคณะมนตรีฯ ของไทยต่อไป



กิจกรรมด้านระหว่างประเทศอื่น ๆ

- เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2566
- การทำเรือฯ เข้าประชุมร่วมกับผู้แทนสหพันธ์แรงงานขนส่งระหว่างประเทศ (International Transport Workers' Federation: ITF) เพื่อหารือแนวทางในการให้ความช่วยเหลือคนประจำเรือที่ต้องการความช่วยเหลือในเขตพื้นที่รับผิดชอบ รวมทั้งผลักดันให้เกิดเครือข่ายความร่วมมือในการช่วยเหลือฯ อย่างเป็นรูปธรรมต่อไป ณ โรงแรม Hilton สุขุมวิท



- ระหว่างวันที่ 9-11 พฤศจิกายน 2566
- การทำเรือฯ เข้าร่วมการประชุม Expert Group Meeting on port digitalization ณ เมืองดานัง ประเทศเวียดนาม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล ความท้าทาย และแนวทางปฏิบัติที่ดีด้าน Port Digitalization พร้อมทั้งหารือเกี่ยวกับการออกแบบตัวชี้วัดเพื่อประเมินความพร้อมของท่าเรือสู่การเป็น Port Digitalization
- เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2566
- การทำเรือฯ ให้การต้อนรับคณะผู้บริหารจาก Japan Association of Cargo-handling Systems (JACMS) ประเทศญี่ปุ่น เพื่อหารือแนวทางการพัฒนาธุรกิจร่วมกัน ณ ห้องรับรอง ชั้น 17 อาคารที่ทำการท่าเรือฯ



- เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2566
- การทำเรือฯ ให้การต้อนรับคณะผู้แทนจาก Korea Maritime Institute (KMI) และ Economic and Social Commission for Asia and the Pacific United Nations (UNESCAP) นำโดย Dr. Kim Jongdoeg ประธานกรรมการ KMI และ Mr. Sooyeob Kim เจ้าหน้าที่ดูแลด้านเศรษฐกิจด้านขนส่งของ UNESCAP เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์ รวมทั้งหารือด้านการพัฒนาท่าเรือและปฏิบัติการภายในท่าเรืออย่างยั่งยืน โดยเฉพาะในประเด็นความพร้อมด้านเทคโนโลยีดิจิทัลและสิ่งแวดล้อม ณ การทำเรือฯ พร้อมเยี่ยมชมกิจการท่าเรือฯ ภายในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ



- ระหว่างวันที่ 29-30 พฤศจิกายน 2566
- ผู้แทนการทำเรือฯ เข้าร่วมการประชุมเชิงปฏิบัติการ Capacity Building workshop on Port Digitalization and progress towards Smart Ports - UNESCAP ซึ่งมีผู้แทนจากหน่วยงานด้านระดับโลก อาทิ International Association of Ports and Harbors (IAPH) Korea Maritime Institute (KMI) สำนักเลขาธิการอาเซียน ประเทศสมาชิก UNESCAP เข้าร่วมแลกเปลี่ยนประสบการณ์และความเป็นเลิศในการพัฒนาอุตสาหกรรมท่าเรือด้านเทคโนโลยี นอกจากนี้ ผู้แทนการทำเรือฯ ได้นำเสนอผลการศึกษาโครงการ Guideline on Smart Port ซึ่งเป็นโครงการภายใต้ความร่วมมือกรอบอาเซียนที่ประเทศไทยเป็นผู้นำริเริ่ม และในการศึกษาดังกล่าวด้วย (Lead Country)
- เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2567
- การทำเรือฯ จัดงานประชุมรับฟังสรุปผลการดำเนินกิจกรรมภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ เพื่อนำเสนอสถานะความร่วมมือระหว่างประเทศของการท่าเรือฯ รวมทั้งสรุปผลการดำเนินกิจกรรมและแผนดำเนินงานด้านความร่วมมือระหว่างประเทศในอนาคต ตลอดจนรับฟังมุมมองและประสบการณ์การเข้าร่วมกิจกรรมภายใต้กรอบความร่วมมือฯ จากผู้ที่เคยเข้าร่วมกิจกรรม เพื่อร่วมกันพัฒนากิจการท่าเรือและระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้ทัดเทียมมาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก วันที่ (16 มกราคม 2567)



นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการทำเรือฯ เป็นประธานในพิธีเปิดการประชุมรับฟังสรุปผลการดำเนินกิจกรรมภายใต้กรอบความร่วมมือฯ โดยมีคณะผู้บริหารพร้อมทั้งผู้แทนจากหน่วยงานภายในของการทำเรือฯ จำนวน 100 คน เข้าร่วมรับฟังการบรรยายภาพรวมโครงการและกิจกรรมจากผู้แทนหน่วยงานต่าง ๆ ที่รับผิดชอบโครงการหรือเคยเข้าร่วมโครงการและกิจกรรมภายใต้กรอบความร่วมมือฯ การทำเรือฯ ปัจจุบันการทำเรือฯ ได้มีการดำเนินกิจกรรมภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ โดยมุ่งเน้นการแลกเปลี่ยนความรู้ทางวิชาการและเทคโนโลยีเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว และมุ่งสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals หรือ SDGs) โดยสามารถสรุปผลการดำเนินกิจกรรมฯ ในปีงบประมาณ 2566 เป็น 4 ประเด็นหลัก ดังนี้ 1. ผลการดำเนินงานด้านความร่วมมือฯ ในระดับทวิภาคี มีความร่วมมือภายใต้ทวิภาคีทั้งหมด 17 ฉบับ จาก 10 ประเทศ โดยกระจายความร่วมมือไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ทั้งเอเชีย และยุโรป และในระดับพหุภาคีมีจำนวน 5 กรอบความร่วมมือ 2. ทุนฝึกอบรม ทั้งระยะสั้นและระยะยาวภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ อาทิ ทุนสมมนาระยะสั้นจากรัฐบาลแคว้นฟแลนด์เดออร์ส, ทำเรือ Antwerp, ทำเรือกว้างโจว, ทำเรือปูซาน, JICA และ IMO รวมถึงทุนการศึกษาระดับปริญญาโท ณ World Maritime University (WMU) และสถาบัน C-MAT โดยมีพนักงานการทำเรือฯ ได้รับทุนรวมทั้งสิ้น 76 คน จาก 11 หน่วยงาน

3. ภาพรวมกรอบความร่วมมือฯ ได้แก่ ความช่วยเหลือด้านวิชาการ, ด้านการบริหารจัดการท่าเรือ, ด้านการแสวงหาตลาดใหม่และส่งเสริมธุรกิจ, ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ, ด้านสิ่งแวดล้อม ฯลฯ 4. กิจกรรมภายใต้กรอบความร่วมมือฯ ประจำปี 2565-2566 แบ่งเป็น 6 กิจกรรมหลัก ได้แก่ การต้อนรับและประชุมหารือกับผู้แทนหน่วยงาน/ท่าเรือต่างประเทศ, การเข้าร่วมประชุม/เสวนา/ฝึกอบรม, การเป็นเจ้าภาพการจัดประชุม/Workshop, การจัดการการศึกษาและรายงาน และงานที่ได้รับมอบหมายต่าง ๆ ทั้งนี้แผนการดำเนินงานในปี 2567 จะมีการจัดทำบันทึกความเข้าใจและข้อตกลงความร่วมมือฯ ทั้งหมด 10 ฉบับ โดยมีทุนการศึกษาและฝึกอบรมภายใต้กรอบความร่วมมือฯ ทั้งสิ้นจำนวน 9 ทุน และนอกจากจะมีการจัดการประชุมสมมนาระยะสั้นในแต่ละเดือนแล้วยังมีกิจกรรมการแข่งขันกีฬาสมาคมท่าเรืออาเซียน (APA Sports Meet) ในเดือนสิงหาคม ซึ่งการทำเรือฯ จะส่งพนักงานเข้าร่วมการแข่งขันด้วยอหฺร. กล่าวว่าการร่วมมือระหว่างประเทศถือเป็นฟันเฟืองที่สำคัญในการพัฒนาการดำเนินงานของการทำเรือฯ ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และส่งเสริมให้การทำเรือฯ บรรลุวิสัยทัศน์ได้อย่างยั่งยืน อีกทั้งยังเน้นย้ำว่าการทำเรือฯ มินโยบายให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับการพัฒนาบุคลากร ซึ่งเชื่อมั่นว่าการแลกเปลี่ยนประสบการณ์จากผู้ที่เคยผ่านการเข้าร่วมกิจกรรมในครั้งนี้จะเป็นแรงบันดาลใจให้พนักงานสนใจเข้าร่วมกิจกรรม/โครงการภายใต้ความร่วมมือระหว่างประเทศ เพื่อเปิดโลกแห่งการเรียนรู้และร่วมพัฒนาการทำเรือฯ ให้ก้าวต่อไปอย่างยั่งยืน



- **เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2567**
- นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการทำเรือฯ แห่งประเทศไทย พร้อมด้วยคณะทำงานประสานความร่วมมือเพื่อดำเนินโครงการการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือในประเทศไทย (Thailand Port Security) ให้การต้อนรับ Mr. Kevin Toohers ผู้จัดการประจําภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ Ms. Anna Pitzer ผู้จัดการภูมิภาคอินโด-แปซิฟิก และคณะเจ้าหน้าที่จากสถานเอกอัครราชทูตสหรัฐอเมริกาประจำประเทศไทย และองค์การการค้าและการพัฒนาของ





สหรัฐอเมริกา (U.S. Trade and Development Agency: USTDA) เพื่อหารือถึงความร่วมมือระหว่างการทำเรือฯ และ USTDA ในด้านการยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของท่าเรือกรุงเทพและโครงการพัฒนาของการท่าเรือฯ ทั้งปัจจุบันและในอนาคต ณ ห้องประชุม 1301 ชั้น 13 อาคารที่ทำการการท่าเรือฯ

• **เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2567**

- การท่าเรือฯ ให้การต้อนรับ Mr. Nelson Nema Kapo ผู้ช่วยผู้บัญชาการสำนักงานศุลกากรรัฐเอกราชปาปัวนิวกินี และคณะข้าราชการระดับสูง เข้าเยี่ยมชมกิจการการท่าเรือฯ โดยมี นายพงศ์ธร ชิตสนธิ รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า นายปรเมธ โชติรัตน์ ผู้อำนวยการกองท่าบริการตู้สินค้า 1 ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า ท่าเรือกรุงเทพ ร่วมให้การต้อนรับ พร้อมทั้งบรรยายสรุปและตอบข้อซักถาม ณ ห้องประชุม ชั้น 19 อาคารที่ทำการการท่าเรือฯ จากนั้น คณะได้ลงพื้นที่เข้าเยี่ยมชมการปฏิบัติงานด้านสินค้า ณ โรงพักสินค้า 15 และภายในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ



• **เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2567**

- การท่าเรือฯ ให้การต้อนรับ นาย Harry Goh รองหัวหน้าสำนักงาน สถานเอกอัครราชทูตสาธารณรัฐสิงคโปร์ประจำประเทศไทย พร้อมด้วยนาย Tristan Koh ผู้อำนวยการประจำภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หน่วยงาน Enterprise Singapore และนางสาว Fiona Leong เลขานุการโท ในโอกาสเข้าเยี่ยมชมการท่าเรือฯ พร้อมร่วมหารือแนวทางการความเป็นไปได้ในการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างการทำเรือฯ กับหน่วยงาน Enterprise Singapore ในอนาคต ณ ห้องรับรอง ชั้น 17 อาคารที่ทำการการท่าเรือฯ



• **ระหว่างวันที่ 9-13 กันยายน 2567**

- การท่าเรือฯ ให้การต้อนรับ Mr. Higuchi Yoshiaki, Team Leader Port Management, The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan (OCDI) พร้อมคณะในโอกาสเข้าเยี่ยมชมกิจการการท่าเรือฯ และหารือถึงโครงการพัฒนาของการท่าเรือฯ และท่าเรือแหลมฉบัง โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าทางรถไฟและท่าเทียบเรือชายฝั่ง A โครงการพัฒนาท่าเรือสีเขียว การบำรุงรักษาการทอดร่อนน้ำ และการจัดการความปลอดภัยในการเดินเรือ ณ ห้องประชุม ชั้น 19 อาคารที่ทำการการท่าเรือฯ พร้อมทั้งอำนวยความสะดวกในการเยี่ยมชมหน่วยงานด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทย อาทิ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ไอซีที ลาดกระบัง



- เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2567
- นายถนอมสิน ศรีบางพลิน้อย รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ ให้การต้อนรับ Mr. Miyake Koichi ประธาน The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan (OCDI) และคณะ เพื่อร่วมหารือ ตอบข้อซักถามและบรรยายสรุป เกี่ยวกับโครงการท่าเรือสีเขียว (Green Port) และโครงการพัฒนาต่าง ๆ ของการท่าเรือฯ ณ ห้องประชุม 1701 อาคารที่ทำการการท่าเรือแห่งประเทศไทย



- ระหว่างวันที่ 21-25 มกราคม 2567
- เรือโท ยุทธนา โมกขาว รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร เข้าร่วมการฝึกอบรม Program for JICA Port Alumni 2024 เพื่อศึกษาการบริหารจัดการท่าเรือ พร้อมทั้งแลกเปลี่ยนประสบการณ์และแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศด้านการบริหารจัดการท่าเรือ นโยบายในการพัฒนาท่าเรือหลังจากสถานการณ์ Covid-19 พร้อมกันนี้ เรือโท ยุทธนาฯ ได้ร่วมบรรยายในหัวข้อ ASEAN Port's Challenges โดยมีผู้บริหารจากท่าเรือในภูมิภาคอาเซียนเข้าร่วมการฝึกอบรมฯ และรับฟังการบรรยายฯ ณ กรุงจาการ์ตา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย



- เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2567
- คณะกรรมการการท่าเรือฯ นำโดย พลตำรวจเอก วิสณุ ปราสาททองโอสถ นายไพบุลย์ศิริภานุเสถียร ศาสตราจารย์ รุธีร์พนมยงค์ นายเศรษฐ์ คิววิชิตธนาภา พร้อมด้วยนายเกรียงไกรไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เรือโท ภูมิ แสงคำ ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ สหภาพการท่าเรือฯ และพนักงานการท่าเรือฯ ที่เกี่ยวข้อง เดินทางเข้าเยี่ยมชมท่าเทียบเรือ Tan Cang - Cat Lai Terminal ซึ่งเป็นท่าเรือที่ใหญ่และทันสมัยที่สุดของเวียดนาม บริหารโดยบริษัท Saigon Newport Corporation (SNP) โดยมี นาย Bui Van QUY รองผู้อำนวยการท่าเรือ TCTT ให้การต้อนรับและร่วมหารือถึงการพัฒนาและการบริหารจัดการด้านเทคโนโลยี การบริหารงานบริษัทลูกของ SNP อาทิ การให้บริการสายการเดินเรือภายในประเทศ การบริหารจัดการคลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า พร้อมเยี่ยมชมการปฏิบัติงานหน้าท่า เพื่อเป็นประโยชน์แก่การท่าเรือฯ ในการบริหารจัดการท่าเรือและพัฒนาระบบเทคโนโลยีของท่าเรือให้เป็นมาตรฐานและมีประสิทธิภาพสูงสุด รวมถึงโอกาสในการขยายบริการที่เกี่ยวข้อง



- เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2567
- การทำเรือฯ ให้การต้อนรับ คณะผู้แทนเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle: IMT-GT) เข้าเยี่ยมชมและศึกษาดูงานความเป็นมา ภารกิจ การบริหารจัดการการขนส่งสินค้าท่าเรือกรุงเทพ รวมถึงขั้นตอนการส่งออกและนำเข้าทางเรือ พร้อมทั้งเยี่ยมชมการปฏิบัติงานคลังสินค้าภายในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ



- เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2567
- การทำเรือฯ นำโดย นายไพบูลย์ ศิริภาณุเสถียร นายตรุฒ คำวิจิตรธนาภา กรรมการการท่าเรือฯ พร้อมด้วย นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เรือโท ยุทธนา โมกขาว รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารการเงินและกลยุทธ์ องค์กร ว่าที่ร้อยตรี รัฐกร เพียวไพศาล นักบริหาร 16 ประจำ ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ ปฏิบัติหน้าที่ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง ผู้แทนสหภาพ และพนักงานการท่าเรือฯ เดินทางเข้าร่วมประชุมสัมมนา Smart Transportation Shanghai Expo Center เพื่อรับฟังการบรรยายหัวข้อ Amplify Intelligence in Transportation การนำนวัตกรรมเทคโนโลยีดิจิทัล และ AI มาใช้ในการขนส่งและโลจิสติกส์ ยกระดับการคมนาคมขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ สร้างเครือข่ายทางธุรกิจและเป็นเวทีในการสร้างความร่วมมือในอนาคตกับองค์กรในระดับนานาชาติ รวมทั้งได้เข้าร่วมชมนิทรรศการด้านการพัฒนา Smart City และ Smart Transportation ด้วยโอกาสนี้คณะการท่าเรือฯ ได้เข้าร่วมประชุม HUAWEI CONNECT 2024 เพื่อหารือแนวทางการพัฒนาท่าเรือสมัยใหม่ร่วมกับบริษัท หัวเว่ย เทคโนโลยี จำกัด ภายใต้บันทึกความเข้าใจระหว่างการทำเรือฯ กับบริษัทหัวเว่ยฯ ที่จะเป็นประโยชน์ในการบริหารจัดการท่าเรือและพัฒนา นวัตกรรม ระบบเทคโนโลยีของท่าเรือให้เป็นมาตรฐานและมีประสิทธิภาพสูงสุดต่อไป เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2567 ณ นครเซี่ยงไฮ้ สาธารณรัฐประชาชนจีน



ประมวลภาพกิจกรรมในรอบปี



การท่าเรือฯ ต้อนรับและร่วมพิธีเปิดเรือห้องสมุด MV “DOULOS HOPE”

วันที่ 17 ตุลาคม 2566

นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย พร้อมด้วย เรือโท ภูมิ แสงคำ ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ และพนักงานการท่าเรือฯ เข้าร่วมพิธีเปิดเรือห้องสมุด MV “DOULOS HOPE” สัญชาติ MALTA ซึ่งได้เดินทางมาเยือนประเทศไทย โดยมี นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เป็นประธานในพิธีเปิดเรือห้องสมุดฯ MV “DOULOS HOPE” สัญชาติ MALTA ซึ่งได้เดินทางมาเยือนประเทศไทย ณ โรงพักสินค้า 1-2 ท่าเรือชายฝั่ง ท่าเรือกรุงเทพ (ท่าเรือคลองเตย)

สำหรับเรือ MV “DOULOS HOPE” ได้เดินทางไปทั่วโลก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้คนทั้งโลกได้มีการแลกเปลี่ยนหนังสือซึ่งกันและกัน โดยในครั้งนี้ได้นำความรู้ต่าง ๆ จากคนทั่วโลกมาให้คนไทยได้แลกเปลี่ยนและเรียนรู้

นายกรัฐมนตรี ตรวจเยี่ยม-มอบนโยบาย ท่าเรือแหลมฉบัง

วันที่ 4 พฤศจิกายน 2566



นายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ลงพื้นที่ตรวจเยี่ยมและมอบนโยบายการปฏิบัติงานท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมด้วย นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นางมนพร เจริญศรี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายพงศ์ศรัณย์ อัศวชัยโสภณ รองเลขาธิการนายกรัฐมนตรีฝ่ายการเมือง นายชนินทร์ รุ่งธนเกียรติ รองเลขาธิการนายกรัฐมนตรีฝ่ายการเมือง นายศุภณัฐ จัยวัฒน์ ที่ปรึกษาของนายกรัฐมนตรี และคณะตรวจราชการ ร่วมลงพื้นที่ฯ โดยมีนายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ คณะผู้บริหารและพนักงานการท่าเรือฯ นายธวัชชัย ศรีทอง ผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี หัวหน้าส่วนราชการในพื้นที่ ผู้นำส่วนท้องถิ่น ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ บริษัทผู้รับเหมาและประชาชนให้การต้อนรับ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จ.ชลบุรี



ในการนี้นายกรัฐมนตรีรับฟังความคืบหน้าโครงการพัฒนาสำคัญ เช่น โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 โครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ฯลฯ รวมทั้ง แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพของ ทลธ. แผนปรับปรุงถนน การจราจรภายในท่าเรือแหลมฉบัง ฯลฯ โดยกำชับให้การทำเรือฯ เร่งดำเนินการสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 อย่างเร่งด่วน

โดยนายกรัฐมนตรีได้เดินทางโดยรถไฟขบวนพิเศษจากสถานีรถไฟกรุงเทพฯ (หัวลำโพง) ไปยังสถานีรถไฟแหลมฉบัง จากนั้นคณะรับฟังบรรยายสรุปจากนายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการ กทท. เกี่ยวกับภาพรวมและผลการดำเนินงาน ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 โครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ฯลฯ รวมทั้ง แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพของท่าเรือแหลมฉบัง แผนปรับปรุง

ถนนการจราจรภายในท่าเรือแหลมฉบัง ฯลฯ โดยนายกรัฐมนตรี กำชับให้การทำเรือฯ เร่งดำเนินการโครงการพัฒนาท่าเรือ แหลมฉบัง ระยะที่ 3 อย่างเร่งด่วน ทั้งนี้โครงการดังกล่าว เพิ่มความมั่นใจในศักยภาพของประเทศไทยและสร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักลงทุนต่างประเทศ” โดยความคืบหน้างานจ้างเหมา ก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ส่วนที่ 1 ผู้รับจ้างฯ ได้ส่ง มอบพื้นที่ถมทะเลพื้นที่ 1 และ 2 เรียบร้อยแล้ว “นอกจากนี้ ให้การทำเรือฯ พิจารณาให้มีความสำคัญกับการขนส่งสินค้าหลาย รูปแบบ Multi-modal โดยให้เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางราง ที่ท่าเรือแหลมฉบัง จากวันละ 24 เที่ยว เพิ่มเป็นวันละ 30 เที่ยว รวมทั้งผลักดันขีดความสามารถการขนส่งทางรถไฟจากปัจจุบัน 4 แขนง ที่อียู เพิ่มเป็น 5 แขนง ที่อียู เนื่องจากการขนส่งทางรางจะ ช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์” รวมทั้งได้เน้นให้การทำเรือฯ เพิ่ม ประสิทธิภาพการลงทุนพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง และการแก้ไข ปัญหาการจราจรภายในท่าเรือและบริเวณโดยรอบ

การทำเรือฯ ร่วมมือกับ

กรมการขนส่งทางบก ตรวจวัดควันดำ รถบรรทุก ในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ

เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2566



นายสุรพงษ์ ปิยะโชติ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานตรวจเยี่ยมการตรวจวัดควันดำ รถบรรทุกตาม มาตรการเพื่อป้องกันและลดมลพิษจากฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM 2.5 ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม และกรุงเทพมหานคร โดยมี นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร นายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมการขนส่งทางบก เรือโท ภูมิ แสงคำ ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ เข้าร่วมการตรวจวัดควันดำ รถบรรทุกในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ พร้อมออกนโยบายเชิงรุกคุมเข้ม เพื่อสนับสนุนการแก้ไขปัญหาฝุ่นละออง PM 2.5 ในเขตพื้นที่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ณ ประตูเขื่อนตะวันออก ด้านขาออก ท่าเรือกรุงเทพ



ในการนี้การทำเรือฯ ได้ตระหนักถึงปัญหามลพิษที่เกิดจากฝุ่นละออง ซึ่งถือเป็นปัญหาสำคัญด้านสิ่งแวดล้อมของประเทศ โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จึงกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบจากฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM 2.5 ในระยะยาวอย่างเป็นรูปธรรม ดังนี้ 1.) รมรงค์ให้ดับเครื่องยนต์รถเครื่องมือทุ่นแรง เมื่อไม่ได้ใช้งาน 2.) ฉีดพ่นละอองน้ำด้วยเครื่องพ่นละอองน้ำแรงดันสูง ในช่วงเวลาที่มีฝุ่นละอองเกินค่ามาตรฐานเป็นประจำทุกวัน 3.) เฝ้าระวังสถานการณ์ค่าฝุ่นละอองประจำวันจากกรมควบคุมมลพิษ โดยประชาสัมพันธ์ให้พนักงานได้รับทราบผ่านช่องทางการสื่อสารภายในองค์กร 4.) เปลี่ยนรถเครื่องมือทุ่นแรงที่ใช้ใช้น้ำมันบางส่วนเป็นรถเครื่องมือทุ่นแรงที่ใช้ไฟฟ้าทดแทน (อยู่ระหว่างการเปลี่ยนรถเครื่องมือทุ่นแรงที่ใช้เครื่องยนต์ Euro 3 เป็น Euro 5 ซึ่งมีประสิทธิภาพในการกรองฝุ่นละอองได้ดี 5.) สุ่มตรวจวัดควันดำของรถบรรทุกที่ผ่านเข้า-ออก ทกท. เป็นประจำทุกเดือนตามโครงการ “ทำเรือปลอดควัน ไร้ควันดำ” 6.) ตรวจสอบสภาพรถยนต์และรถเครื่องมือทุ่นแรงที่ใช้ในกิจการของ ทกท. อย่างสม่ำเสมอ พร้อมตรวจสอบมลพิษทางอากาศและเสียงจากรถ ตามโครงการตรวจสอบมลพิษทางอากาศและเสียงรบกวน 7.) ตรวจวัดควันดำของรถบรรทุกขนส่งสินค้าและผู้สินค้าที่ใช้เชื้อเพลิง ประเภทน้ำมันดีเซล ณ ประตูทางเข้า ทกท. (ดำเนินการร่วมกับสำนักงานเขตคลองเตยและกรมการขนส่งทางบก) สำหรับผลการตรวจวัดควันดำของรถบรรทุกด้วยระบบวัดความทึบแสงของควันนี้ จำนวนทั้งสิ้น 88 คัน พบว่ามีรถบรรทุกที่ผ่านเกณฑ์จำนวน 87 คัน และไม่ผ่านเกณฑ์จำนวน 1 คัน โดยตรวจพบค่าควันดำเกินกว่าร้อยละ 30 ซึ่งรถที่มีค่าควันดำเกินกำหนดจะถูกออกหนังสือแจ้งข้อกล่าวหา มีความผิดเรื่องควันดำ และปรับสูงสุด 5,000 บาท และสั่งห้ามใช้รถด้วยการพ้นข้อความ “ห้ามใช้” จนกว่าเจ้าของรถจะนำรถไปแก้ไขสภาพเครื่องยนต์ไม่ให้มีค่าควันดำเกินกำหนด และนำมาตรวจสภาพอีกครั้งจนผ่านการตรวจวัดจึงจะนำไปใช้งานได้

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นำคณะตรวจเยี่ยมท่าเรือแหลมฉบัง

วันที่ 11 มีนาคม 2567



นางมนพร เจริญศรี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วย นายทวีศักดิ์ อนรรฆพันธ์ ที่ปรึกษารัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมและคณะ โดยมี นายเศรษฐ์ คำวิจิตรธนาภักกร กรรมการท่าเรือฯ นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการท่าเรือฯ ว่าที่ร้อยตรี รัฐกร เชี่ยวไพศาล นักบริหาร 16 ประจำผู้อำนวยการท่าเรือฯ ปฏิบัติหน้าที่ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง คณะผู้บริหารท่าเรือฯ และกิจการร่วมค้า CNNC : ซีเอ็นเอ็นซี ประกอบด้วย จงก่าง คอนสตรัคชั่น กรุ๊ป คอมพานี ลิมิเต็ด บริษัท เอ็นทีแอล มารีน จำกัด และบริษัท นทลิน จำกัด ร่วมให้การต้อนรับ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี

ทั้งนี้ ความคืบหน้าการดำเนินโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 โดยกิจการร่วมค้า CNNC มั่นใจว่าจะสามารถส่งมอบพื้นที่ถมทะเล 3 ได้ทันภายในเดือนมิถุนายน 2567 นี้ และจะส่งมอบพื้นที่ F1 ของโครงการฯ ให้แก่บริษัทเอกชนคู่สัญญาได้ภายในปลายปี 2568 และกำหนดส่งมอบแล้วเสร็จทั้งโครงการฯ ในปี 2569 สำหรับการดำเนินการสรรหาเอกชนร่วมลงทุนใหม่ตาม พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2562 ของท่าเทียบเรือ A5 ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือสำหรับขนส่งรถยนต์ มีความยาวหน้าท่า 527 เมตร และมีขีดความสามารถขนถ่ายรถยนต์ 700,000 คัน/ปี โดยบริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด เป็นผู้ประกอบการ ซึ่งจะสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 30 เมษายน 2569 ได้มีการจัดทำรายงานผลการศึกษาและหลักการโครงการฯ เสรียบร้อยแล้ว โดยเสนอผ่านกระทรวงคมนาคม ตามขั้นตอนของกฎหมาย และอยู่ระหว่างขั้นตอนการดำเนินการตามมติคณะกรรมการ PPP สำหรับโครงการ Single Rail Transfer Operator (SRTTO) ซึ่งเปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2561 ตั้งอยู่บนพื้นที่ 600 ไร่ บริเวณท่าเทียบเรือ B กับ C มีจำนวนรวม 6 ราง สามารถจอดรถไฟได้สูงสุด 8 ขบวน รองรับ

ตู้สินค้าสูงสุด 2 ล้าน TEU ต่อปี ได้มีการจัดทำแผนดำเนินการเพิ่มเติมจำนวน 3 แผน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และปริมาณการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟของการท่าเรือฯ คือ การจ้างเหมาบริการ Reach Stacker จำนวน 2 คัน ภายในเดือนเมษายน 2567 การจ้างเหมาเปลี่ยนสายไฟฟ้า (Cable Reel) ของ RMG จำนวน 2 คัน (เพิ่มระยะสายจาก 480 เมตร เป็น 600 เมตร) ภายในเดือนกรกฎาคม 2568 และการจ้างเหมาสร้างรถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (RMG) จำนวน 2 คัน และรถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า (Rubber Tired Gantry Crane: RTG) จำนวน 4 คัน (จัดหาเครื่องมือระยะที่ 2) หากดำเนินการแล้วเสร็จตามแผนจะสามารถสนับสนุนนโยบายการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) จากทางถนนเป็นทางรางเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศให้มีการประหยัดพลังงานมากขึ้น ลดมลภาวะ รวมทั้งลดต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศให้ต่ำลง ในส่วนของโครงการท่าเทียบเรือ A เป็นท่าเทียบเรือที่ตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ อีกทั้งยังเป็นการสนับสนุนนโยบายสำคัญในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนเป็นทางรางและทางน้ำ และส่งเสริมการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งในปัจจุบันได้มีการยกเลิกประกาศการท่าเรือฯ เรื่องให้เรือชายฝั่งที่รับตู้สินค้าเข้าที่ท่าเรือแหลมฉบัง ดำเนินการบรรจุตู้สินค้าลงเรือ (Loading Container) ณ ท่าเทียบเรือชายฝั่งข้อที่ 1 “ให้เรือชายฝั่งที่จะดำเนินการบรรทุกตู้สินค้าลงเรือ (Loading Container) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง มาดำเนินการบรรทุกตู้สินค้า ณ ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) เท่านั้น” โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2566 เป็นต้นไปนั้น ได้ส่งผลให้ปริมาณตู้สินค้าในท่าเรือแหลมฉบังลดลง เพราะเจ้าของตู้สินค้าประสงค์จะขนถ่ายตรง ณ TLC เนื่องจากค่าใช้จ่ายถูกกว่า

คณะกรรมการ กิจการศาลา ตรวจเยี่ยมติดตามความคืบหน้า โครงการ Smart Community

วันที่ 2 พฤษภาคม 2567



นายสัญญา นิลสุพรรณ ประธานคณะกรรมการกิจการศาลา
องค์การอิสระ องค์การอัยการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และ
กองทุน พร้อมคณะฯ ตรวจเยี่ยมและศึกษาดูงานการทำเรือ
แห่งประเทศไทย โดยมีนายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการ
การทำเรือแห่งประเทศไทย ผู้บริหาร พนักงาน และสหภาพ
รัฐวิสาหกิจการทำเรือฯ ร่วมให้การต้อนรับ ณ ห้องประชุม ชั้น 19
อาคารที่ทำการการทำเรือฯ

ในการนี้ คณะฯ ลงพื้นที่เยี่ยมชมกิจการภายในรั้วเขตศุลกากร
ท่าเรือกรุงเทพเพื่อศึกษาภาพรวม รวมถึงโครงการพัฒนาพื้นที่
ต่าง ๆ ของการทำเรือฯ โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัย
ในชุมชนคลองเตย (Smart Community) พร้อมหารือแนวทาง
การบริหารสินทรัพย์ขององค์กรให้เกิดประโยชน์สูงสุด นอกจากนี้
ได้ประชุมติดตามความคืบหน้า หาหรือแลกเปลี่ยนความคิดเห็น
เกี่ยวกับและดำเนินโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัย
ในชุมชนคลองเตย (Smart Community) และมาตรการเยียวยา
ชุมชนในโครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและ
ทางพิเศษสายบางนา-อโศก (S1) รวมทั้งโครงการพัฒนา
ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 โดยคณะกรรมการฯ ได้มีข้อสังเกต
และข้อเสนอแนะในประเด็นต่าง ๆ ซึ่งการทำเรือฯ จะนำข้อคิดเห็น
ดังกล่าว มาเป็นแนวทางในการบริหารจัดการเพื่อประโยชน์สูงสุด
ต่อองค์กร สังคม เศรษฐกิจ และประเทศชาติต่อไป



คณะกรรมการการท่าเรือฯ ลงพื้นที่ติดตามความคืบหน้า ทลท. ระยะที่ 3 ส่วนที่ 1

วันที่ 2 มิถุนายน 2567



นายชยธรรม์ พรหมศร ประธานกรรมการการท่าเรือฯ นำคณะลงพื้นที่ติดตามความคืบหน้าโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ส่วนที่ 1 งานก่อสร้างทางทะเล เพื่อเร่งรัดติดตามการดำเนินงานให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาของสัญญา พร้อมเยี่ยมชมโครงการศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator: SRTO) และท่าเทียบเรือชายฝั่ง ทั้งนี้ได้เข้าเยี่ยมชมการปฏิบัติงานของบริษัท ฮัทชีสันเทอร์มินัล จำกัด ณ ท่าเทียบเรือชุด D เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาด้านระบบโลจิสติกส์ให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ รวมถึงศึกษาการนำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาปรับใช้ในการปฏิบัติการในอนาคต เพื่อยกระดับศักยภาพความปลอดภัยและแม่นยำ ตลอดจนการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ที่ใช้บริการได้อย่างเต็มรูปแบบ โดยมีคณะกรรมการการท่าเรือฯ ที่ปรึกษาประธานกรรมการการท่าเรือฯ พร้อมด้วย นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ ผู้บริหารการท่าเรือฯ และพนักงานการท่าเรือฯ ร่วมลงพื้นที่ โดยมีผู้แทนกลุ่มกิจการร่วมค้า CNNC ได้รายงานผลการดำเนินงานความคืบหน้าโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ส่วนที่ 1 CNNC : ซีเอ็นเอ็นซี ประกอบด้วย จงก่าง คอนสตรัคชั่น กรุ๊ป คอมพานี ลิมิเต็ด บริษัท เอ็นทีแอล มารีน จำกัด และบริษัท นทลีน จำกัด ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จ.ชลบุรี

สำหรับการลงพื้นที่ตรวจเยี่ยมฯ ในครั้งนี้ นายชยธรรม์ฯ ได้กำชับให้กลุ่มกิจการร่วมค้าฯ เร่งรัดงานในทุกส่วนให้เป็นไปตามแผนงานที่วางไว้ ซึ่งเป้าหมายคือ การส่งมอบพื้นที่ F และพื้นที่ถมทะเลโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่ได้กำหนดไว้ เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบกับการพัฒนาโครงการฯ ในภาพรวม





การท่าเรือฯ เข้าร่วมการประชุม The 4th APEC Green Port Development Forum

ระหว่างวันที่ 2-6 มิถุนายน 2567

นายจิรวิชัย กล่อมเกริ ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์องค์กร ในฐานะ Second Vice President of APEC Port Services Network (APSN) และเป็นผู้แทนไทยในฐานะเจ้าหน้าที่อาวุโส (Senior Officials) เข้าร่วมการประชุม The 4th APEC Green Port Development Forum พร้อมเป็นผู้ดำเนินรายการ (Moderator) ในการเสวนาภายใต้หัวข้อ “Application of Clean Energy in Port and Shipping Industry” และเป็นผู้บรรยาย Green and Sustainable Port ภายใต้หัวข้อ Green Port Practice Sharing ณ เมืองชิงต่าว สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งมีผู้แทนจากภาคการขนส่งทางน้ำ ทั้งผู้ประกอบการท่าเรือ อุตสาหกรรมการขนส่งทางน้ำ และภาคการศึกษาชั้นนำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก เข้าร่วมการประชุม ซึ่งจัดขึ้นเพื่อส่งเสริมการพัฒนาที่ยั่งยืนของอุตสาหกรรมท่าเรือ สนับสนุนการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการประหยัดพลังงาน และการใช้พลังงานสะอาดในอุตสาหกรรมท่าเรือ นอกจากนี้ยังเป็นการส่งเสริมและแลกเปลี่ยนความรู้ของท่าเรือต่าง ๆ ในระดับประเทศ ร่วมให้ความรู้และแบ่งปันประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีพลังงานสะอาดกับอุตสาหกรรมท่าเรือ

การท่าเรือฯ เดินทางเข้าเยี่ยมชม ท่าเทียบเรือชั้นนำในเวียดนาม

วันที่ 9-10 กรกฎาคม 2567



คณะกรรมการการท่าเรือฯ โดยพลตำรวจเอก วิสนุ ปราสาททองโอสถ นายไพบุลย์ ศิริภาณุเสถียร ศาสตราจารย์ รุจิร พนมยงค์ นายตรุฒ คำวิจิตธนาภา พร้อมด้วย นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เรือโท ภูมิ แสงคำ ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ สหภาพแรงงานการท่าเรือฯ และพนักงานการท่าเรือฯ ที่เกี่ยวข้อง เดินทางเข้าเยี่ยมชมท่าเทียบเรือ Tan Cang - Cat Lai Terminal ซึ่งเป็นท่าเรือที่ใหญ่และทันสมัยของเวียดนาม บริหารโดยบริษัท Saigon Newport Corporation (SNP) โดยคณะฯ ได้เยี่ยมชมและร่วมหารือเกี่ยวกับการพัฒนาและการบริหารจัดการด้านเทคโนโลยี การบริหารงานบริษัทลูกของ SNP อาทิ การให้บริการสายการเดินเรือภายในประเทศ การบริหารจัดการ

คลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า พร้อมเยี่ยมชมการปฏิบัติงานหน้าท่า ในการบริหารจัดการท่าเรือและพัฒนาระบบเทคโนโลยี ให้เป็นมาตรฐานและมีประสิทธิภาพสูงสุด รวมถึงโอกาสในการขยายบริการที่เกี่ยวข้อง จากนั้นคณะฯ ได้เดินทางเข้าเยี่ยมชม ท่าเทียบเรือ Cai Mep International Terminal (CMIT) ซึ่งเป็นการร่วมลงทุนระหว่าง Saigon Port, Vinaline และบริษัท APMT โดยร่วมหารือถึงการพัฒนา ร่วมกับบริษัทสายเรือ Maersk line และการพัฒนาระบบเทคโนโลยีท่าเรือ ระบบการบริหารจัดการตู้สินค้า เรือและสินค้า พร้อมเยี่ยมชมการปฏิบัติงานหน้าท่า ณ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม



การท่าเรือฯ ร่วมงานสัมมนา “Yokohama/Kawasaki Port Seminar in Bangkok

วันที่ 17 กรกฎาคม 2567



นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ร่วมเป็นผู้บรรยายพิเศษในงานสัมมนา “Yokohama/Kawasaki Port Seminar in Bangkok” โดยมี นายชินยะ ฮิโตะมิ ประธานและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร โยโกฮามา คาวาซากิ อินเตอร์เนชั่นแนล พอร์ต คอร์ปอเรชั่น เป็นประธานเปิดงาน พร้อมทั้ง นายทาชุนิ นิชิโอกะ รองหัวหน้าสำนักงานสถานเอกอัครราชทูตญี่ปุ่นประจำประเทศไทย และผู้เกี่ยวข้องเข้าร่วมงานสัมมนา ณ ห้องสโกลมบอลรูม โรงแรม สอริเตย์ อินน์ กรุงเทพฯ สีสลม

ซึ่งงานสัมมนาฯ ดังกล่าวจัดขึ้นเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการบริหารจัดการ การตลาด เทคโนโลยี และการพัฒนาท่าเรือ อย่างยั่งยืน รวมทั้งสนับสนุนการฝึกอบรม แลกเปลี่ยนบุคลากรระหว่างกัน ตลอดจนส่งเสริมด้านการค้า การจัดส่งคณะผู้แทน และการเยี่ยมชมกิจการ



ร่วมโครงการ

“คมนาคมร้อยดวงใจ เทิดไท้องค์ราชัน”

วันที่ 24 กรกฎาคม 2567



นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายชัยธรรม พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ ข้าราชการและพนักงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม 22 หน่วยงาน พร้อมใจกันจัดทำโครงการ “คมนาคมร้อยดวงใจ เทิดไท้องค์ราชัน” ถวายพระพรชัยมงคล และถวายสัตย์ปฏิญาณ เพื่อเป็นข้าราชการที่ดีและพลังของแผ่นดิน โดยมอบธงตราสัญลักษณ์งานเฉลิมพระเกียรติให้กับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงฯ พร้อมกันนี้ ได้มีผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ผู้แทนสายการบินเรือผู้ประกอบการ และประชาชนในชุมชนรอบพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ จำนวนทั้งหมด 7,200 คน เข้าร่วมถวายพระพรชัยมงคล ถวายสัตย์ปฏิญาณฯ เฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 6 รอบ 28 กรกฎาคม 2567 เพื่อแสดงความจงรักภักดีและน้อมสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ประกาศเจตนางานบรรลุปเป้าหมายในการบริการโลติร่วมกันของบุคลากรกระทรวงฯ รวมทั้งสิ้น 2 ล้านซีซี ถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และมอบทุนการศึกษา จำนวน 172 ทุน ให้กับนักเรียนในโรงเรียนบริเวณรอบท่าเรือกรุงเทพ เพื่อเพิ่มโอกาสและสร้างขวัญกำลังใจให้กับเยาวชน ซึ่งเป็นรากฐานสำคัญในการสร้างและพัฒนาสังคม รวมถึงประเทศชาติที่ยั่งยืนในอนาคตต่อไป ณ บริเวณลานริมน้ำ อาคาร OB ท่าเรือกรุงเทพ



การท่าเรือฯ เข้าร่วมงานวันชาติสิงคโปร์

วันที่ 6 สิงหาคม 2567



นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย เข้าร่วมแสดงความยินดี เนื่องในวันชาติสิงคโปร์ โดยมี นางสาวห่อง เสี่ยว ผิง แคเทอร์ริน เอกอัครราชทูตวิสามัญผู้ชำนาญการประจำประเทศไทยและคณะ ร่วมให้การต้อนรับผู้แทนจากคณะทูตประเทศต่าง ๆ และแขกผู้มีเกียรติจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เข้าร่วมแสดงความยินดี เนื่องในวันชาติสิงคโปร์ ณ โรงแรมแชงกรี-ลา กรุงเทพฯ

การท่าเรือฯ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน “แกนต์ไครนพลังงานไฟฟ้า”

วันที่ 30 สิงหาคม 2567



นายตรุณ คำวิชิตธนาภา กรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีเปิดแกนต์ไครนพลังงานไฟฟ้ายกตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (Rail Mounted Shoreside Gantry Crane) ณ บริเวณท่าเทียบเรือ 20F ท่าเรือกรุงเทพ โดยมีนายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เรือโท ภูมิ แสงคำ ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ ผู้บริหารและพนักงานการท่าเรือฯ รวมถึงกิจการร่วมค้าประกอบด้วย SANY Marine Heavy Industry Co., Ltd. และบริษัท ABSS จำกัด ในฐานะผู้สร้างปั้นจั่นมหาวิทยาลัยบูรพา ในฐานะที่ปรึกษาโครงการ และสื่อมวลชน เข้าร่วมพิธี

การท่าเรือฯ ได้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยเปลี่ยนมาใช้ “แกนต์ไครนพลังงานไฟฟ้า” ซึ่งเป็นปั้นจั่นพลังงานไฟฟ้ายกตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (Rail Mounted Shoreside Gantry Crane) หมายเลข 33 และ 34 ขนาดยกน้ำหนักไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน จำนวน 2 คัน ยี่ห้อ SANY จากบริษัท SANY Marine Heavy Industry Co., Ltd. ประเทศจีน ซึ่งท่าเรือกรุงเทพนำมา

ทดแทนปั้นจั่นยกตู้สินค้าหมายเลข 17 และ 18 ที่เสื่อมสภาพจากการใช้งานมานานถึง 15 ปี โดยติดตั้งที่บริเวณท่าเทียบเรือ 20F เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการดำเนินงานของการท่าเรือฯ ซึ่งเป็นภารกิจที่สำคัญในการเพิ่มศักยภาพการให้บริการ โดยเพิ่มความเร็ว ความแม่นยำ และเพิ่มประสิทธิภาพในการยกขนเคลื่อนย้ายตู้สินค้า อีกทั้งยังสามารถรองรับน้ำหนักได้มากขึ้น ทำให้เกิดความคล่องตัวในการขนส่งสินค้า และกระจายสินค้า ลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ลดระยะเวลาการรอคอย อันเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการที่มุ่งสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้า พร้อมก้าวสู่การเป็นท่าเรือสีเขียว (Green Port) ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เป็นการลดมลพิษ นำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน ที่สอดคล้องกับนโยบายของการท่าเรือฯ ในการมุ่งยกระดับสู่การเป็น Smart Port และ Green Port มาตรฐานสากล ที่นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมต่าง ๆ มาใช้พัฒนาท่าเรือ ควบคู่กับการใช้พลังงานสะอาดที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

การทำเรือฯ ร่วมงานวันทางทะเลโลก ประจำปี 2567

วันที่ 25 กันยายน 2567



นางมนพร เจริญศรี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีเปิดงานวันทางทะเลโลก ประจำปี 2567 ภายใต้หัวข้อ “Navigating the Future Safety First : เดินเรือปลอดภัย ก้าวไกลสู่นาคต” ซึ่งจัดขึ้นโดยกรมเจ้าท่ากระทรวงคมนาคม ร่วมกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ โดยมี นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย เข้าร่วมงานฯ ในการนี้ การท่าเรือฯ ได้ร่วมออกบูธนิทรรศการเพื่อประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับพันธกิจของการท่าเรือฯ และส่งเสริมภาพลักษณ์องค์กร ณ โรงแรมโนโวเทล สุวรรณภูมิ แอร์พอร์ต

การทำเรือฯ รับรางวัล EIA Monitoring Awards 2024

วันที่ 9 ตุลาคม 2567



นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย เข้ารับรางวัลสถานประกอบการที่ปฏิบัติตามมาตรการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมประจำปี 2567 (EIA Monitoring Awards 2024) ประเภทคมนาคม โดยโครงการท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ได้รับรางวัลระดับดีเด่น และโครงการท่าเรือระนอง ได้รับรางวัลระดับชมเชย จากนายเฉลิมชัย ศรีอ่อน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พร้อมร่วมรับฟังสัมมนาเชิงวิชาการเกี่ยวกับระบบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ณ โรงแรมแกรนด์ริชมอนด์



05

ส่วนที่

การกำกับ

ดูแลองค์กร



นโยบายการกำกับดูแลที่ดี

1. การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) มีความมุ่งมั่นและแน่วแน่ในการยึดถือและปฏิบัติตามหลักการและแนวทางการปฏิบัติของการกำกับดูแลที่ดีเพื่อให้กทท. สามารถบรรลุวิสัยทัศน์ (Vision) ภารกิจ (Mission) กลยุทธ์ (Strategy) และเป้าหมายระยะยาว (Long Term Goal) ซึ่งจะเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันและทำให้ กทท. มีการเติบโตอย่างยั่งยืนต่อไป

2. การกำกับดูแลที่ดีของ กทท. พัฒนาขึ้นจากหลักการและแนวทางตามมาตรฐานสากลที่เป็นที่ยอมรับทั้งในและต่างประเทศ เช่น หลักการกำกับดูแลที่ดีของ Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) ปี 2023 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 การบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน หมวดที่ 9 จริยธรรม และหมวดที่ 10 การติดตามผลการดำเนินงาน

3. คณะกรรมการ และผู้บริหารให้ความสำคัญ มีบทบาทในการกำกับดูแลและเป็นแบบอย่างที่ดี (Role Model) โดยแสดงถึงความมุ่งมั่นและแน่วแน่ในการยึดถือและปฏิบัติตามหลักการและแนวทางปฏิบัติของการกำกับดูแลที่ดี

4. พนักงาน กทท. จะเป็นผู้ปฏิบัติตามบทบาทหน้าที่อย่างจริงจัง เข้มแข็ง เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานตามทิศทาง เป้าหมาย และยุทธศาสตร์ที่ได้กำหนดไว้ โดยมีหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีเป็นกรอบในการปฏิบัติ ที่ถูกปลูกฝังจนเกิดเป็นวัฒนธรรมที่ดีของ กทท.

5. กทท. จัดให้มีการรายงานการปฏิบัติตามแนวทางการกำกับดูแลที่ดีตามมาตรฐานสากล และการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับ กทท. แก่ผู้ถือหุ้นภาครัฐและสาธารณชนรับรู้ เป็นประจำทุกปี

6. กทท. จะมีการทบทวนและปรับปรุงนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลที่ดีของ กทท. ให้พัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทันสมัย และเป็นปัจจุบัน

จึงประกาศให้ทราบโดยทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2567



(นายเศรษฐ คำวิจิตรธรรมา)

ประธานกรรมการกำกับดูแลที่ดี
และความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทท.



คู่มือการกำกับดูแลที่ดี
ของ กทท. ฉบับปรับปรุง
ประกาศใช้ในปีงบประมาณ 2568

การดำเนินงานด้านการกำกับดูแลที่ดี

คณะกรรมการการทำเรือฯ ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมของการทำเรือฯ เพื่อกำหนดนโยบายแนวปฏิบัติ และแผนงานด้านการกำกับดูแลที่ดี การป้องกันและต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ งานด้านชุมชน และจริยธรรม รวมถึงการบูรณาการการกำกับดูแลที่ดีกับการบริหารความเสี่ยงและการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และกำกับติดตามผลการดำเนินงาน ให้เป็นไปตามนโยบายและแนวทางการกำกับดูแลที่ดี เพื่อให้บรรลุผลสำเร็จตามแผนงานด้านการกำกับดูแลที่ดี

สำหรับระบบการกำกับดูแลที่ดีของการทำเรือฯ ได้ประยุกต์ตามหลักการกำกับดูแลที่ดีของ Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) ปี 2023 สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ประกอบด้วย 10 หมวด โดยได้มีการกำหนดโครงสร้างผู้รับผิดชอบ แนวทางการบริหารจัดการ การส่งเสริมและตรวจสอบ ติดตาม เพื่อผนวกเป็นส่วนหนึ่งของการปฏิบัติงานประจำของการทำเรือฯ โดยการทำเรือฯ ได้มีการดำเนินการตามแนวปฏิบัติดังกล่าว ดังนี้

หมวดที่ 1

การสนับสนุนบทบาทของผู้ถือหุ้นภาครัฐ การทำเรือฯ มีการกำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการรายงานผลการปฏิบัติงานตามนโยบายและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีแก่ผู้ถือหุ้นภาครัฐ โดยได้มีการรายงานผลการปฏิบัติงานฯ ใน 3 ประเด็น ได้แก่ รายงานผลการดำเนินงานด้านการเงินและไม่ใช้การเงิน รายงานผลการปฏิบัติตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และรายงานผลการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับกิจการ รวมถึงได้มีการจัดทำกระบวนการการรายงาน และมีการติดตามผลการดำเนินงานตามแผนการกำกับดูแลที่ดีของการทำเรือฯ เสนอคณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีฯ และคณะกรรมการการทำเรือฯ เพื่อทราบเป็นรายไตรมาส

หมวดที่ 2

การสนับสนุนด้านการตลาดที่เป็นธรรม การทำเรือฯ ได้มีการส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันทางการตลาดอย่างไม่ผูกขาด การไม่เลือกปฏิบัติในการจัดซื้อจัดจ้าง การต่อต้านการทุจริตที่จะส่งผลให้การทำเรือฯ เสียประโยชน์ทั้งด้านการเงินและภาพลักษณ์ ความน่าเชื่อถือทางสังคม นอกจากนั้นเพื่อทำให้การดำเนินงานตามภารกิจของการทำเรือฯ เกิดประสิทธิภาพสูงสุด การทำเรือฯ ยังส่งเสริมให้มีการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้วยความเป็นธรรม เช่น คู่ค้า ผู้ส่งมอบ คู่ความร่วมมือและพันธมิตรทางการค้าที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ เพื่อร่วมยกระดับมาตรฐานการปฏิบัติงานขององค์กร เพื่อให้บรรลุได้ตามหลักปฏิบัติที่เป็นธรรมดังกล่าว โดยการทำเรือฯ ได้มีการดำเนินงานครอบคลุมประเด็นสำคัญ ดังนี้

- การส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรม ได้มีการกำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรม (คู่แข่ง) โดยการทำเรือฯ มุ่งดำเนินธุรกิจภายใต้กรอบของกฎหมาย และกติกาของการแข่งขันที่กำหนด ไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางธุรกิจด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม ต่อต้านการผูกขาดและการเลือกปฏิบัติการค้า หลีกเลี่ยงการใช้อำนาจของรัฐเพื่อให้ได้มาซึ่งสิทธิผูกขาดในการดำเนินธุรกิจ รวมถึงดำเนินกิจกรรมเพื่อสร้างความสัมพันธ์กับคู่แข่ง
- การเข้าถึงแหล่งเงินทุนอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม การทำเรือฯ กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการเข้าถึงแหล่งเงินทุนอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม (เจ้าหนี้) โดยคำนึงถึงต้นทุนทางการเงินและความเสี่ยงในการจัดหาเงินทุนการบริหารจัดการด้านเงินทุนให้มีความเหมาะสม เพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจและรักษาความเชื่อมั่นต่อเจ้าหนี้ ดำเนินการจัดสรรแหล่งเงินทุนที่ได้จากเงินรายได้ เงินอุดหนุนจากรัฐบาล และเงินกู้ อย่างรอบคอบและคุ้มค่า โดยพิจารณาถึงความจำเป็นและเหมาะสมสอดคล้องกับสภาพธุรกิจสถานะตลาดเงินตลาดทุน และเป็นไปตามนโยบายที่กระทรวงการคลังกำหนด ปฏิบัติตามพันธสัญญาหรือเงื่อนไขต่าง ๆ



และกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด มุ่งมั่นในการรักษา สัมพันธภาพที่ยั่งยืนกับเจ้าหนี้และให้ความเชื่อถือซึ่งกันและกัน รวมถึงเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศที่ถูกต้องและครบถ้วน อย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้ การทำเรือฯ ได้ดำเนินการจัดทำ แผนความต้องการเงินกู้ระยะปานกลาง 5 ปี (ปีงบประมาณ 2568-2572) และแผนบริหารหนี้สาธารณะ เสนอสำนักงานบริหาร หนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง และกระทรวงคมนาคม ซึ่งคณะกรรมการการทำเรือฯ และคณะกรรมการฝ่ายบริหารการทำเรือฯ ได้มีการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งได้มีการรายงานการกู้เงินและรายงานข้อมูลหนี้เงินกู้ ต่อสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง

- การจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นธรรมและไม่เลือกปฏิบัติกับกลุ่มลูกค้าและผู้ส่งมอบ การทำเรือฯ คำนึงถึงความสำคัญของกระบวนการ จัดซื้อจัดจ้างให้เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล มีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และตระหนักถึงการสร้างความเชื่อมั่นให้กับ สาธารณชนในการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง โดยได้ใช้หลักปฏิบัติ ที่เป็นมาตรฐานเดียวกับหน่วยงานของรัฐทุกแห่ง ภายใต้ พระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อ จัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 ทั้งนี้ การทำเรือฯ ได้มีการกำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติ จัดทำแผนปฏิบัติการ จัดซื้อจัดจ้าง คู่มือการดำเนินงานด้านพัสดุ ซึ่งเผยแพร่ผ่าน ทางเว็บไซต์ของการทำเรือฯ รวมทั้งจัดทำรายงานการมีส่วนร่วม ได้ ส่วนเสียในการทำการค้าที่เกี่ยวข้องการจัดซื้อจัดจ้าง ซึ่งมี วงเงิน 500,000 บาทขึ้นไป สำหรับคณะกรรมการซึ่งได้รับการ แต่งตั้งในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง และผู้มีอำนาจอนุมัติลงนาม เพื่อให้กระบวนการจัดซื้อจัดจ้างเป็นไปด้วยความโปร่งใส
- การต่อต้านทุจริตและรับสินบน การทำเรือฯ กำหนดนโยบาย และแนวปฏิบัติด้านการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ (Anti-Corruption Policy) แผนปฏิบัติการด้านการต่อต้าน การทุจริตและประพฤติมิชอบของการทำเรือฯ ซึ่งจัดทำขึ้น ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนแม่บทภายใต้ ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ 21 การต่อต้านการทุจริตและ ประพฤติมิชอบ โดยมีการรายงานผลการดำเนินงานตามแผนฯ ต่อคณะกรรมการกำกับดูแลที่ 1 คณะกรรมการการทำเรือฯ สำนักงาน ป.ป.ช. และกระทรวงคมนาคม ทั้งนี้ได้มีการจัดทำ แนวทางการปฏิบัติการไม่รับของขวัญหรือของกำนัลทุกชนิด จากการปฏิบัติหน้าที่ (No Gift Policy) การอบรมหลักเกณฑ์ No Gift Policy เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจให้แก่ ผู้บริหารและพนักงาน การรายงานเรื่องความขัดแย้งทาง ผลประโยชน์สำหรับคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน การทำเรือฯ ทุกระดับ จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริต เพื่อรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตและประพฤติมิชอบ รวมทั้งได้เข้าร่วมการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใส ในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity &

Transparency Assessment: ITA) โดยในปี 2567 การทำเรือฯ ได้คะแนนการประเมินทั้งสิ้น 89.90 คะแนน

- การแยกบัญชีเชิงสังคมและพาณิชย์ การทำเรือฯ กำหนด นโยบายและแนวปฏิบัติการแยกบัญชีเชิงสังคมและพาณิชย์ โดยคำนึงถึงการแสดงข้อมูลการวัดผลการดำเนินงาน ที่สะท้อนประสิทธิภาพ เพื่อให้ทราบต้นทุนที่แท้จริงในส่วน ของการดำเนินการตามนโยบาย ซึ่งเป็นกิจกรรมที่เน้นการ ช่วยเหลือสังคมและกลุ่มเป้าหมายตามนโยบายภาครัฐ และได้ จัดทำคู่มือการปฏิบัติงานจัดทำรายงานบัญชีเชิงสังคม (Public Service Accounting) สำหรับการจำแนกและบริหารจัดการ กิจกรรม/รายการการดำเนินงานเชิงพาณิชย์และบริการ สาธารณะหรือเชิงสังคมได้อย่างถูกต้อง มีประสิทธิภาพตาม กรอบหลักการ มาตรฐานที่ภาครัฐกำหนดและให้การยอมรับ โดยการทำเรือฯ กำหนดให้มีการจัดทำบัญชีเชิงสังคมแยกออก จากบัญชีเชิงพาณิชย์ เพื่อให้เห็นผลการดำเนินงานที่แท้จริง และเปิดเผยรายการบัญชีธุรกรรมนโยบายรัฐ หรือบัญชี เชิงสังคม (PSA) ซึ่งแสดงรายละเอียดการดำเนินงานตาม โครงการต่าง ๆ ตามนโยบายรัฐบาล ในการช่วยเหลือ ประชาชนหรือสังคม เพื่อให้ทราบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น และ ผลการดำเนินงานแท้จริงในโครงการต่าง ๆ เช่น โครงการ พัฒนาศักยภาพโครงการพื้นฐานและการให้บริการของ ท่าเรือระนอง โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 โครงการอื่น ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคตตามนโยบาย ของรัฐบาลหรือมติคณะรัฐมนตรี
- การกำหนดช่องทางรับข้อร้องเรียนและชดเชย กรณีคู่แข่งและ เจ้าหนี้ถูกละเมิดสิทธิตามกฎหมายการทำเรือฯ มีการกำหนด นโยบายและแนวปฏิบัติในการรับข้อร้องเรียนและชดเชยฯ โดย กองข้อมูลข่าวสาร ฝ่ายอำนวยการ เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ รับข้อร้องเรียน มีการกำหนดช่องทางการรับข้อร้องเรียน ผ่านช่องทางต่าง ๆ รวมถึงการติดตามและการรายงานผล การปฏิบัติงานตามนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการพัฒนา ช่องทางการรับข้อร้องเรียนฯ อย่างเป็นระบบ

หมวดที่ 3

สิทธิของผู้ถือหุ้นภาครัฐ การทำเรือฯ มีการกำหนดนโยบาย และ จัดทำคู่มือการป้องกันการใช้ข้อมูลภายใน การป้องกันการเกิด รายการเกี่ยวโยง และการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ตาม พ.ร.บ. ประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. 2561 และ พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสาร ของราชการ พ.ศ. 2540 โดยกำหนดให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานการทำเรือฯ รายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และลงนามรับทราบบัญชีข้อมูลข่าวสารที่ไม่เปิดเผยต่อประชาชน ภายในเดือนสิงหาคมของทุกปี รวมทั้งให้คณะกรรมการการทำเรือฯ และคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ รวมทั้งผู้เข้าร่วมประชุมทุกคณะ ทุกครั้งที่มีการประชุมลงนามหนังสือแสดงความโปร่งใสในการ



ดำเนินงาน และให้การยืนยันว่าจะรักษาความลับของการประชุม รวมถึงไม่ใช่ข้อมูล หรือไม่นำความลับของการประชุมไปใช้เพื่อประโยชน์ของตนเอง หรือผู้อื่น พร้อมทั้งรายงานสรุปเสนอฝ่ายตรวจสอบ รวมทั้งมีการติดตามและจัดทำรายงานผลการดำเนินงานดังกล่าว เสนอคณะกรรมการกำกับดูแลฯ และคณะกรรมการการทำเรือฯ เพื่อทราบทุกไตรมาส

หมวดที่ 4

บทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย การทำเรือฯ ให้ความสำคัญยิ่งต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม เนื่องจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีบทบาทในการส่งเสริมให้การทำเรือฯ เติบโตสู่ความยั่งยืนได้อย่างมั่นคง ด้วยความสำคัญดังกล่าว การปฏิบัติงานตามภารกิจของการทำเรือฯ จึงต้องคำนึงถึงความเป็นอยู่ที่ดีของสังคม ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่าง ๆ และการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจัง โดยผู้เกี่ยวข้องกับความสำเร็จและความยั่งยืนของการทำเรือฯ ทั้งทางตรงและทางอ้อม ได้แก่ คณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการฯ พนักงาน/ลูกจ้าง กลุ่มสหภาพแรงงาน หน่วยงานกำกับดูแลภาครัฐ/หน่วยงานภาครัฐ คู่ค้า ผู้ส่งมอบ ลูกค้า สื่อมวลชน พันธมิตรทางธุรกิจ องค์กรวิชาชีพ รวมถึงผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการปฏิบัติงานของการทำเรือฯ ที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ อาชีวอนามัย และความปลอดภัย เช่น ชุมชน/สังคม และหน่วยงาน NGOs รอบพื้นที่ปฏิบัติงานของการทำเรือฯ ทั้งนี้ การทำเรือฯ ได้บริหารจัดการความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยได้กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีการระบุผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย การจัดลำดับความสำคัญ และดำเนินการสร้างความสัมพันธ์ การตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และมีการติดตามรายงานผลการดำเนินงานเสนอต่อคณะกรรมการการทำเรือฯ เป็นรายไตรมาส รวมทั้งได้สำรวจความพึงพอใจของลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นประจำทุกปี

เพื่อให้ได้ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความพึงพอใจ และความผูกพันของลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อนำไปจัดทำแผนงานและแนวทางการปรับปรุงกระบวนการทำงานและการให้บริการของการทำเรือฯ ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น รวมถึงเป็นปัจจัยนำเข้าในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ของการทำเรือฯ

หมวดที่ 5

การเปิดเผยข้อมูล การทำเรือฯ มีการเปิดเผยข้อมูลแก่ผู้ถือหุ้น ภาครัฐ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของการทำเรือฯ เพื่อแสดงถึงความโปร่งใส น่าเชื่อถือ ตรวจสอบได้ เพื่อให้ได้รับข้อมูลที่พึงได้รับตามกฎหมาย ซึ่งครอบคลุมอย่างน้อย ได้แก่ พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสารของทางราชการ พ.ศ. 2540 หลักการและแนวปฏิบัติที่ดีตามแนวทางการเปิดเผยข้อมูลของรัฐวิสาหกิจของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับกิจการการทำเรือและขนส่งทางน้ำ โดยการทำเรือฯ ได้เผยแพร่ข้อมูลผ่าน Website ของการทำเรือฯ ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาสำคัญทั้งด้านการเงิน และไม่ใช้การเงิน รวมทั้งได้มีการจัดทำรายงานประจำปี ซึ่งมีข้อมูลและเนื้อหา ประกอบด้วย โครงสร้างของผู้ถือหุ้น ประวัติคณะกรรมการ และผู้บริหาร การทำเรือฯ งบการเงินที่ได้รับการรับรองจากผู้สอบบัญชี คำอธิบายเชิงวิเคราะห์เกี่ยวกับฐานะการเงินผลการดำเนินงาน การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบต่อรายงานทางการเงิน ความเสี่ยงหลักของการดำเนินธุรกิจ แผนกลยุทธ์ของการทำเรือฯ การดำเนินงานด้านการกำกับดูแลที่ดี และความรับผิดชอบต่อสังคมของการทำเรือฯ เป็นต้น รวมทั้งได้เปิดเผยข้อมูลสำคัญผ่านทางเว็บไซต์ของการทำเรือฯ ได้แก่ ทิศทางนโยบายของคณะกรรมการ และผู้บริหารการทำเรือฯ นโยบายการกำกับดูแลที่ดี แผนงานที่สำคัญ การจัดซื้อจัดจ้าง ผลการดำเนินงานทางการเงินและไม่ใช้การเงินที่สำคัญ รวมถึงรายงานประจำปี เป็นต้น

หมวดที่ 6

บทบาทคณะกรรมการ คณะกรรมการการท่าเรือฯ เป็นกลุ่มผู้แทนผู้ถือหุ้นภาครัฐที่ได้รับการสรรหาและคัดเลือกกว่าเป็นผู้มีความพร้อมทั้งด้านคุณสมบัติ คุณวุฒิ ทักษะความรู้และความสามารถที่เพียงพอต่อการขับเคลื่อนการท่าเรือฯ ให้เกิดการเติบโตได้อย่างยั่งยืน ตามแนวทางที่ผู้ถือหุ้นภาครัฐกำหนดด้วยความสำคัญดังกล่าว คณะกรรมการการท่าเรือฯ จึงมีบทบาทหน้าที่ ความรับผิดชอบ ที่จะต้องมุ่งมั่นพัฒนาตนเองให้เกิดความเชี่ยวชาญในธุรกิจการจัดการท่าเรือและการขนส่งทางน้ำ รวมถึงยึดถือปฏิบัติตามแนวทางที่ดีที่กรรมการรัฐวิสาหกิจพึงปฏิบัติ โดยบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบที่สำคัญ ได้แก่ การมีส่วนร่วมในการกำหนดทิศทางและพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนวิสาหกิจ และแผนปฏิบัติการประจำปีของการท่าเรือฯ การจัดตั้งคณะอนุกรรมการต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของคณะกรรมการการท่าเรือฯ การเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ อย่างเต็มศักยภาพ การประเมินตนเองของคณะกรรมการการท่าเรือฯ และคณะอนุกรรมการ เพื่อนำผลประเมินไปกำหนดคำตอบแทนและพัฒนาตนเองอย่างเป็นระบบ การเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการท่าเรือฯ ทั้งกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่และคณะกรรมการทั้งคณะ การประเมินผลการดำเนินงานของผู้อำนวยการการท่าเรือฯ และผู้บริหารระดับสูง 2 ระดับรองจากผู้อำนวยการ กทท. และการวางแผนสืบทอดตำแหน่ง ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ และผู้บริหารระดับสูงอย่างครบถ้วน ชัดเจน รวมทั้งการกำกับดูแลให้การท่าเรือฯ ปฏิบัติได้ตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง



หมวดที่ 7

การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน การท่าเรือฯ ให้ความสำคัญในการกำกับดูแลการบริหารความเสี่ยงองค์กร และการควบคุมภายใน เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการรับมือกับปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ ทั้งจากปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกองค์กร ซึ่งส่งผลกระทบต่อการทำงานของการทำงานของการท่าเรือฯ การบริหารความเสี่ยงจึงเป็นส่วนสำคัญที่จะช่วยลดผลกระทบทำให้การท่าเรือฯ สามารถบรรลุเป้าหมายทางธุรกิจที่ตั้งไว้ คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการท่าเรือฯ เพื่อทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย แผนการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน รวมทั้งติดตามประสิทธิภาพของระบบการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ยอมรับ เช่น COSO ERM 2017 เป็นต้น และเสนอแนะแนวทางให้การบริหารความเสี่ยงในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจให้เป็นไปอย่างเหมาะสมมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล รวมทั้งดำเนินการบูรณาการการกำกับดูแลที่ดี (G) การบริหารความเสี่ยง (R) และการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับและมาตรฐาน (C) หรือ GRC โดยมีการจัดทำคู่มือ GRC การสื่อสารนโยบายหลักการและแนวปฏิบัติ GRC และเชื่อมโยงระบบการทำงานภายในของการท่าเรือฯ ให้มีความสอดคล้อง สร้างผลลัพธ์เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายทางธุรกิจ สอดคล้องกับวิสัยทัศน์และทิศทางขององค์กร ลดผลกระทบจากความไม่แน่นอนของสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ

หมวดที่ 8

จรรยาบรรณ การท่าเรือฯ ให้ความสำคัญต่อการดำเนินงานด้วยหลักจริยธรรมและจรรยาบรรณ โดยได้จัดทำคู่มือจริยธรรมและจรรยาบรรณของการท่าเรือฯ ตามพระราชบัญญัติมาตรฐานทางจริยธรรม พ.ศ. 2562 แนวปฏิบัติที่ดีตามกรอบหลักการ OECD และหลักการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจของ สคร. ซึ่งครอบคลุมทั้งระดับคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานการท่าเรือฯ เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ และเป็นแนวทางในการปฏิบัติอย่างมีจริยธรรม ทั้งนี้การท่าเรือฯ ได้มีการจัดกิจกรรมสร้างความรู้ความเข้าใจด้านคุณธรรม จริยธรรม การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ กิจกรรมด้านศาสนา และการยกย่องเชิดชูบุคลากรที่มีความประพฤติดีซื่อสัตย์มีจริยธรรม และมีความโปร่งใสในการปฏิบัติงาน การเข้าร่วมการประเมินองค์กรคุณธรรม โดยในปี 2567 การท่าเรือฯ มีผลการประเมินอยู่ในระดับที่ 3 “องค์กรคุณธรรมต้นแบบ” รวมทั้งมีการติดตามผลการดำเนินงาน การประเมินการรับรู้ความเข้าใจคู่มือจริยธรรมและจรรยาบรรณ การประเมินด้านจริยธรรมของคณะกรรมการผู้บริหารและพนักงานทุกระดับ และการจัดการข้อร้องเรียนด้านจริยธรรม กรณีที่มีการประพฤติปฏิบัติที่ฝ่าฝืนจริยธรรม ตามข้อบังคับคณะกรรมการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ว่าด้วยจริยธรรมและจรรยาบรรณของคณะกรรมการผู้อำนวยการ และพนักงานการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2561

หมวดที่ 9

ความยั่งยืนและนวัตกรรม

- ด้านนวัตกรรม คณะกรรมการการท่าเรือฯ มีการกำหนดนโยบายการส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์และการจัดการนวัตกรรม โดยได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารจัดการความรู้ เทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อขับเคลื่อนงานด้านนวัตกรรม ดำเนินการจัดทำกฎบัตรอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร กำหนดยุทธศาสตร์ด้านนวัตกรรม การเป็น Role Model ในการส่งเสริมค่านิยมวัฒนธรรมในการมุ่งเน้นความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรม รวมทั้งกำกับและติดตามผลการดำเนินงานด้านนวัตกรรม ทั้งนี้ การท่าเรือฯ ได้ดำเนินการกำหนดค่านิยมและส่งเสริมค่านิยมด้านนวัตกรรมเพื่อให้พนักงานเกิดการรับรู้และปฏิบัติงานเกิดเป็นวัฒนธรรมนวัตกรรม รวมทั้งได้มีการสื่อสารทิศทางการดำเนินงานด้านนวัตกรรมให้แก่กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของการท่าเรือฯ พร้อมทั้งดำเนินการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์กฎบัตร นโยบายและคู่มือการส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์ และแผนแม่บทการจัดการนวัตกรรมเพื่อให้พนักงานการท่าเรือฯ ได้รับทราบและเป็นแนวทางปฏิบัติทั่วทั้งองค์กร
- ด้านความยั่งยืน คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้กำหนดนโยบาย ทิศทางการดำเนินงานเพื่อพัฒนาการท่าเรือฯ รวมทั้งนโยบายการพัฒนาความยั่งยืน เพื่อให้เกิดการพัฒนาและเติบโตอย่างยั่งยืน ตลอดจนเพิ่มศักยภาพและยกระดับมาตรฐานให้เทียบเท่าท่าเรือชั้นนำระดับโลก และสามารถบรรลุวิสัยทัศน์ตามที่ได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การท่าเรือฯ ได้มี

การทบทวนข้อมูลปัจจัยที่ส่งผลต่อความยั่งยืนของการท่าเรือฯ เพื่อเป็นปัจจัยนำเข้า (Input) สำหรับการจัดทำ/ทบทวนแผนยุทธศาสตร์ และแผนปฏิบัติการประจำปีของการท่าเรือฯ และขอความเห็นชอบร่างกรอบยุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกับปัจจัยความยั่งยืนของการท่าเรือฯ ต่อคณะกรรมการฝ่ายบริหารการท่าเรือฯ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการท่าเรือฯ และคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อนำไปจัดทำแผนปฏิบัติการที่สอดคล้อง รวมทั้งได้มีการจัดทำคู่มือปฏิบัติงานเพื่อการพัฒนาความยั่งยืนที่สอดคล้องกับกระบวนการวางแผนยุทธศาสตร์องค์กร พร้อมประมวลความครบถ้วน ถูกต้องของแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการที่สอดคล้องกับร่างยุทธศาสตร์การท่าเรือฯ

หมวดที่ 10

การติดตามผลการดำเนินงาน คณะกรรมการการท่าเรือฯ มีการติดตามผลการดำเนินงานด้านการเงินและไม่ใช่การเงินอย่างสม่ำเสมออย่างน้อยเป็นรายไตรมาส และกำกับให้รายงานผลการดำเนินงานต่าง ๆ ที่นำเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ มีคุณภาพเพียงพอ เพื่อประกอบการตัดสินใจ โดยสะท้อนสาระสำคัญ ได้แก่ บทวิเคราะห์และสรุปผลการดำเนินงานเปรียบเทียบกับเป้าหมายและผลการดำเนินงานในปีที่ผ่านมา สาเหตุที่ส่งผลให้ผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ปัญหา/อุปสรรค รวมถึงแนวทางแก้ไขปัญหา/อุปสรรคที่เป็นทางเลือกเพื่อนำเสนอแก่คณะกรรมการการท่าเรือฯ อย่างครบถ้วน โดยไม่แทรกแซงการตัดสินใจและการบริหารงานของฝ่ายบริหาร



การตรวจสอบภายใน

การตรวจสอบภายในเป็นการปฏิบัติงานเพื่อให้ความเชื่อมั่นและให้คำปรึกษา (Assurance and Consulting Services) อย่างเที่ยงธรรมและเป็นอิสระ เพื่อเพิ่มคุณค่าและปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงาน สนับสนุนการบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร โดยการประเมินและปรับปรุงประสิทธิภาพของกระบวนการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการกำกับดูแลอย่างเป็นระบบ การปฏิบัติงานตรวจสอบภายในของสายตรวจสอบได้ยึดตามแนวปฏิบัติที่ดีตามมาตรฐานสากลสำหรับการปฏิบัติงานวิชาชีพการตรวจสอบภายใน หลักเกณฑ์การปฏิบัติการตรวจสอบภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2566 คู่มือการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในสำหรับรัฐวิสาหกิจ ฉบับปรับปรุงปี 2566 หลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ Core Business Enablers ของรัฐวิสาหกิจ ฉบับปรับปรุงปี 2567 รวมถึงหลักเกณฑ์อื่นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

โครงสร้างของสายตรวจสอบ

โครงสร้างการปฏิบัติงานของสายตรวจสอบมีการรายงานเกี่ยวกับการปฏิบัติงานตรวจสอบต่อคณะกรรมการตรวจสอบและผู้บริหารสูงสุด โดยงานด้านการบริหารงานทั่วไปขึ้นตรงต่อผู้บริหารสูงสุด สายตรวจสอบสามารถปฏิบัติงานตรวจสอบด้วยความเป็นอิสระ โดยผู้ตรวจสอบภายในไม่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติงานอื่นนอกเหนือจากงานตรวจสอบ ทั้งนี้ มีการจัดทำกฎบัตรสายตรวจสอบซึ่งกำหนดบทบาทและหน้าที่ความรับผิดชอบไว้อย่างชัดเจน และสื่อสารให้ผู้บริหาร พนักงานทุกคนได้รับทราบทั่วทั้งองค์กร และผู้ตรวจสอบภายในยืนยันความเป็นอิสระต่อคณะกรรมการตรวจสอบอย่างน้อยปีละ 1 ครั้งเป็นประจำทุกปี

ความสัมพันธ์กับผู้บริหารสูงสุดและคณะกรรมการตรวจสอบ

สายตรวจสอบมีการหารือร่วมกับผู้บริหารสูงสุด และคณะกรรมการตรวจสอบ ในประเด็นต่าง ๆ และนำข้อมูลความคาดหวังที่ได้รับมาใช้ประกอบการพิจารณาทบทวนกฎบัตรและวางแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์และแผนการตรวจสอบประจำปี ให้มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์และความเสี่ยงที่สำคัญขององค์กร โดยกฎบัตรและแผนการตรวจสอบได้รับการพิจารณาเห็นชอบจากผู้บริหารสูงสุดและเสนอคณะกรรมการตรวจสอบอนุมัติ

หน้าที่ความรับผิดชอบของสายตรวจสอบ

สายตรวจสอบจัดทำกฎบัตรเพื่อกำหนดบทบาท อำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานตรวจสอบไว้อย่างชัดเจนเป็นลายลักษณ์อักษร โดยกฎบัตรได้รับการพิจารณาเห็นชอบจากผู้บริหารสูงสุด และเสนอคณะกรรมการตรวจสอบอนุมัติ การปฏิบัติงานตรวจสอบภายในครอบคลุมการประเมินประสิทธิภาพประสิทธิผลของกระบวนการบริหารความเสี่ยง การควบคุม และการกำกับดูแล สอบทานความถูกต้อง และความน่าเชื่อถือได้ของข้อมูลทางการเงิน การปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รายการที่อาจขัดแย้งทางผลประโยชน์ โอกาสเกิดทุจริต การดำเนินงานตามหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงาน และการจัดการ Core Business Enablers ของรัฐวิสาหกิจ นอกจากนี้ สายตรวจสอบมีการประสานงานกับผู้สอบบัญชีและหน่วยงานกำกับ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าขอบเขตของงานตรวจสอบครอบคลุมเรื่องที่สำคัญอย่างเหมาะสม และลดการปฏิบัติงานที่ซ้ำซ้อน

การจัดทำแผน การปฏิบัติงานตรวจสอบ และการรายงานผลการตรวจสอบ

สายตรวจสอบมีการจัดทำแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ และแผนการตรวจสอบประจำปีตามฐานความเสี่ยง (Risk-Based Audit) ที่ครอบคลุมกระบวนการทำงานหลักและกระบวนการย่อยของการทำเรือฯ โดยนำปัจจัยต่าง ๆ ทั้งจากภายในและภายนอกมาใช้ประกอบการพิจารณา เช่น แผนวิสาหกิจ ข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงาน แผนบริหารความเสี่ยง กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ผลจากการตรวจสอบที่ผ่านมา ข้อสังเกต/ข้อเสนอแนะของหน่วยงานกำกับ รวมถึงประเด็นข้อมูลที่ได้หารือร่วมกับผู้บริหารหน่วยรับตรวจ ผู้บริหารสูงสุด และคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อให้มั่นใจว่าแผนการตรวจสอบช่วยสนับสนุนการปฏิบัติงานของการทำเรือฯ ให้เป็นไปตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ที่กำหนด

ทั้งนี้ สายตรวจสอบรายงานผลการตรวจสอบเสนอคณะกรรมการตรวจสอบ ผู้บริหารสูงสุด และผู้บริหารหน่วยรับตรวจรับทราบเป็นรายเดือน รายงานผลการดำเนินงานตามแผนและผลสืบหน้าการติดตามการปรับปรุงแก้ไข รวมถึงรายงานผลการตรวจสอบประจำปีเสนอต่อคณะกรรมการตรวจสอบ และแผนการตรวจสอบประจำปีจะได้รับการทบทวนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงที่มีผลกระทบอย่างมีสาระสำคัญ

การประกันและปรับปรุงคุณภาพงานตรวจสอบภายใน

สายตรวจสอบได้มีการจัดให้มีการประกันและปรับปรุงคุณภาพงานตรวจสอบภายในอย่างสม่ำเสมอทุกปี สอดคล้องกับแนวปฏิบัติ การประกันและการปรับปรุงคุณภาพงานตรวจสอบภายใน ของกรมบัญชีกลาง โดยการประเมินภายในองค์กร ประกอบด้วย การประเมินโดยหน่วยรับตรวจเมื่อการตรวจสอบเสร็จสิ้น การประเมินตนเองของผู้ตรวจสอบภายในเป็นรายบุคคล การประเมินผลการปฏิบัติงานด้านการให้ความเชื่อมั่นและ ด้านการให้คำปรึกษาจากคณะกรรมการตรวจสอบ ผู้บริหารสูงสุด และผู้บริหารของหน่วยรับตรวจ รวมทั้งการประเมินภายนอก

องค์กรโดยผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ประเมินอิสระจากภายนอกอย่างน้อย ทุก 5 ปี เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเป็นไปตามมาตรฐานและ จรรยาบรรณ การตรวจสอบภายใน โดยสายตรวจสอบได้นำ ผลการประเมินคุณภาพงานตรวจสอบมาปรับปรุงประสิทธิภาพ งานตรวจสอบภายใน รวมถึงกำหนดแผนสรรหา การพัฒนา การรักษาศักยภาพด้านการตรวจสอบภายในที่มีความรู้ความสามารถ และการสนับสนุนเพื่อให้ผู้ตรวจสอบภายในพัฒนาตนเองในการเป็น Certified Internal Auditor (CIA) หรือประกาศนียบัตรทางวิชาชีพอื่น ที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งส่งเสริมให้เข้ารับการฝึกอบรมทั้งภายใน และภายนอก ไม่น้อยกว่า 40 ชั่วโมง ต่อคนต่อปี



รายงานผลการดำเนินงานคณะกรรมการตรวจสอบ ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ 2567

คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ในด้านต่าง ๆ โดยมีอย่างน้อย 1 คน เป็นผู้ที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน ให้ปฏิบัติหน้าที่ในปีงบประมาณ 2567 ดังนี้

1. คำสั่งคณะกรรมการการท่าเรือฯ ที่ 4/2566 ลงวันที่ 12 พฤษภาคม 2566 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ของการท่าเรือฯ ประกอบด้วย นายโรทัย โกศลพิศิษฐ์กุล ประธานกรรมการตรวจสอบ พลตำรวจโท เจริญวิทย์ ศรีวินิชย์ กรรมการตรวจสอบ นายวิบูลย์ รัตนภรณ์วงศ์ กรรมการตรวจสอบ เนื่องจากคณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้ลาออกจากตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2566 ส่งผลให้คณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ พ้นวาระการดำรงตำแหน่งตามไปด้วย

2. คำสั่งคณะกรรมการการท่าเรือฯ ที่ 1/2567 สั ง ณ วันที่ 9 เมษายน 2567 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ของการท่าเรือฯ ประกอบด้วย นางสาวสุนหจิต สังข์ใหม่ ประธานกรรมการตรวจสอบ นายจำเริญ โพธิยอด กรรมการตรวจสอบ นางสาวสุทิษา ประทุมกุล กรรมการตรวจสอบ

โดยมีผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายตรวจสอบ ทำหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ

คณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการการท่าเรือฯ ตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ และคู่มือการปฏิบัติงานคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ซึ่งสอดคล้องตามหลักเกณฑ์ปฏิบัติการตรวจสอบภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ (แก้ไขถึง (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2566) คู่มือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบสำหรับรัฐวิสาหกิจ ปี 2566 โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง และหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ Core Business Enablers ของรัฐวิสาหกิจ โดยคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเป็นอิสระและเที่ยงธรรมในการสอบทานการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายในที่เพียงพอ มีการตรวจสอบภายในที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และให้ข้อเสนอแนะที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่การท่าเรือฯ นำไปยกระดับกระบวนการปฏิบัติงานของการท่าเรือฯ ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น โดยคำนึงถึงความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างรอบด้าน ดังนี้

1. ผลักดันให้เกิดการยกระดับกระบวนการควบคุมภายใน กระบวนการบริหารความเสี่ยง และกระบวนการกำกับดูแลที่ดี รวมถึงการปฏิบัติตามกฎหมาย และระเบียบ รวมทั้งทบทวนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานให้เหมาะสม

2. ให้ข้อเสนอแนะแก่ฝ่ายบริหารในกระบวนการดำเนินการของการท่าเรือฯ เพื่อกำกับ ดูแล และติดตามกระบวนการดำเนินงานของหน่วยงานต่าง ๆ ในการท่าเรือฯ

3. มอบนโยบายการยกระดับคุณภาพการตรวจสอบภายใน ของหน่วยตรวจสอบภายใน เพื่อให้การตรวจสอบภายในมีประสิทธิภาพ มีประสิทธิผล และน่าเชื่อถือเป็นไปตามมาตรฐานการตรวจสอบภายใน รวมถึงเพิ่มบทบาทการให้คำปรึกษา เพื่อเพิ่มคุณค่าให้กับการท่าเรือฯ ควบคู่ไปกับการส่งเสริมการได้รับวุฒิบัตรทางวิชาชีพและพัฒนาผู้ตรวจสอบภายใน ตลอดจนการปรับปรุงพัฒนากระบวนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยแนะนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการปฏิบัติงานตรวจสอบ

ในปีงบประมาณ 2567 คณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ มีการประชุม จำนวน 7 ครั้ง ประกอบด้วย ประธานกรรมการตรวจสอบ และกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ เข้าประชุมครบองค์ประชุม โดยทุกท่านเข้าประชุมทุกครั้ง หลังเสร็จสิ้นการประชุมมีการจัดทำรายงานการประชุมทุกครั้ง และมีการแจ้งเวียนมติคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบหรือนำไปปฏิบัติ รวมทั้งได้รายงานผลการประชุมต่อคณะกรรมการการท่าเรือฯ ภายหลังเสร็จสิ้นการประชุมทุกครั้ง และได้เชิญผู้บริหารระดับสูง และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานต่าง ๆ ในการท่าเรือฯ เข้าร่วมประชุมตามความเหมาะสม นอกจากนี้ ยังมีการประชุมร่วมกับสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) และผู้สอบบัญชีภายนอก ซึ่งเป็นผู้แทนจาก สตง. โดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุมด้วย โดยผลการดำเนินงานที่สำคัญในปีงบประมาณ 2567 สรุปได้ดังนี้

1. การสอบทานรายงานทางการเงิน คณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ สอบทานและรับทราบการวิเคราะห์รายงานทางการเงินรายไตรมาสและประจำปีของการท่าเรือฯ ร่วมกับสายตรวจสอบ โดยมอบข้อเสนอแนะผ่านมติคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ เพื่อให้หน่วยงานนำไปปฏิบัติ รวมทั้งประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีภายนอก เกี่ยวกับประเด็นที่ตรวจพบจากการสอบทานและตรวจสอบงบการเงินของผู้สอบบัญชี การปรับปรุงรายการบัญชีที่สำคัญ รวมถึงความเพียงพอเหมาะสม

ของวิธีการบันทึกบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลอย่างถูกต้องครบถ้วน เพียงพอ และความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี เพื่อให้มั่นใจว่า รายงานทางการเงินของการทำเรือฯ เป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายและมาตรฐานบัญชีตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป มีความเชื่อถือได้ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญอย่างถูกต้อง เพียงพอ และเป็นประโยชน์กับผู้ใช้งายงานทางการเงิน

2. การสอบทานการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการตรวจสอบของการทำเรือฯ ได้สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลการบริหารความเสี่ยง รวมถึงแผนงานและแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานของเรือฯ พร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะต่อฝ่ายบริหารผ่านมติคณะกรรมการตรวจสอบของการทำเรือฯ เพื่อการพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

3. การสอบทานการควบคุมภายใน คณะกรรมการตรวจสอบของการทำเรือฯ ได้สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลการควบคุมภายในโดยพิจารณาจากรายงานการประเมินผลการควบคุมภายในของการทำเรือฯ และของผู้ตรวจสอบภายใน รายงานการตรวจสอบของสายตรวจสอบ การประเมินการควบคุมภายในด้วยตนเอง และให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมทั้งติดตามผลการดำเนินการปรับปรุงแก้ไข การควบคุมภายใน และการแก้ไขประเด็นที่ตรวจพบจากการตรวจสอบทั้งของสายตรวจสอบและหน่วยงานกำกับให้เป็นไปอย่างเหมาะสม เพื่อให้มั่นใจว่าการควบคุมภายในของการทำเรือฯ มีความเหมาะสม เพียงพอ

4. การสอบทานการกำกับดูแลกิจการที่ดี คณะกรรมการตรวจสอบของการทำเรือฯ ได้สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยพิจารณาแผนการกำกับดูแลที่ดีของการทำเรือฯ และแผนปฏิบัติการดำเนินงานกำกับดูแล และผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านการกำกับดูแลที่ดีของการทำเรือฯ มีการสอบทานกระบวนการปฏิบัติงานตามกฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของการทำเรือฯ และระบบงานที่กำหนดไว้ การตรวจสอบประสิทธิภาพของกระบวนการ/ระบบงานที่สำคัญ ทั้งด้านการเงินและไม่ใช้การเงิน สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือมีโอกาสเกิดการทุจริตที่อาจมีผลกระทบต่อการทำงานของเรือฯ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นต่อการปฏิบัติงานของการทำเรือฯ โดยมีข้อเสนอแนะให้หน่วยงาน Compliance ของการทำเรือฯ จัดทำแผนการดำเนินงาน ประจำปีงบประมาณ 2568 ให้ครอบคลุมบทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบงานด้าน Compliance และข้อเสนอแนะตามรายงานผลการตรวจสอบ

5. การสอบทานการดำเนินงานตามหลักเกณฑ์ Core Business Enablers คณะกรรมการตรวจสอบของการทำเรือฯ ได้สอบทานและติดตามผลประเมินการดำเนินงานของการทำเรือฯ ประจำปีงบประมาณ 2566 ตามหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงาน และการจัดการ Core Business Enablers ของรัฐวิสาหกิจ โดย สคร. ด้านการตรวจสอบภายใน และแผนปรับปรุงการดำเนินงาน รวมทั้งมีการติดตามและเร่งรัดการดำเนินงานตามข้อสังเกต/ข้อเสนอแนะตามที่ สคร. และ สตง. ได้ให้ไว้กับการทำเรือฯ อาทิ การติดตามการดำเนินงานตามข้อสังเกต/ข้อเสนอแนะของ สคร. มีข้อเสนอแนะให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดค่าเป้าหมายในการเพิ่มรายได้และลดค่าใช้จ่ายของแต่ละแผนงานตามแผนระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาวที่กำหนด รวมทั้งให้ติดตามผลการดำเนินงานตามค่าเป้าหมายที่กำหนดของแต่ละแผนงานเป็นรายไตรมาส และตามข้อสังเกตของ สตง. มีข้อเสนอแนะให้การทำเรือฯ เร่งดำเนินการจัดจ้างผู้สอบบัญชี ประจำปีงบประมาณ 2568 ให้แล้วเสร็จภายในกรอบเวลาที่กำหนด

6. การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน คณะกรรมการตรวจสอบของการทำเรือฯ ได้สอบทานและอนุมัติแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ แผนการตรวจสอบประจำปี แผนพัฒนาและสรรหาบุคลากร และแผนตรวจสอบระยะยาว รวมถึงผลการตรวจสอบและการปฏิบัติงานตามแผนของสายตรวจสอบ โดยให้ข้อเสนอแนะและติดตามการดำเนินการแก้ไขในประเด็นที่มีนัยสำคัญ เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลที่ดีและมีกรควบคุมภายในที่เพียงพอ นำไปสู่การปรับปรุงการปฏิบัติงานของการทำเรือฯ ให้มีประสิทธิภาพและเพิ่มมูลค่า อีกทั้งมีการสอบทาน และอนุมัติกฎบัตรด้านการตรวจสอบภายใน อนุมัติคู่มือการปฏิบัติงานฝ่ายตรวจสอบ ดัชนีวัดผลการปฏิบัติงาน ความเพียงพอของงบประมาณ ส่งเสริมให้มีการพัฒนาและฝึกอบรมผู้ตรวจสอบให้มีความรู้ความสามารถด้านวิชาชีพตรวจสอบภายใน ด้านการตรวจสอบเทคโนโลยีสารสนเทศ และด้านอื่น ๆ อย่างต่อเนื่อง การพิจารณาความเป็นอิสระของสายตรวจสอบ รวมถึงพิจารณาความดีความชอบประจำปีของผู้ช่วยผู้อำนวยการการทำเรือฯ สายตรวจสอบ และผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบ เสนอคณะกรรมการการทำเรือฯ และรับทราบการแต่งตั้ง โยกย้าย เลื่อนขั้น เลื่อนตำแหน่งของผู้ตรวจสอบภายใน นอกจากนี้ มีการสอบทานรายงานการประเมินคุณภาพงานตรวจสอบจากภายในองค์กรและภายนอกองค์กร แผนการปรับปรุงการปฏิบัติงาน ตรวจสอบภายใน และสนับสนุนให้มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยสนับสนุนการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน รวมถึงการสอบวุฒิบัตรวิชาชีพด้านการตรวจสอบภายใน หรือวิชาชีพอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยคณะกรรมการตรวจสอบของการทำเรือฯ ได้มอบนโยบายให้สายตรวจสอบปฏิบัติงานเป็นไปตามมาตรฐาน และนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยสนับสนุนการปฏิบัติงาน ตรวจสอบภายใน และกำกับให้มีการปรับปรุงคุณภาพและยกระดับการตรวจสอบภายในอย่างต่อเนื่อง

7. การรักษาคุณภาพของคณะกรรมการตรวจสอบ
 คณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ได้ทบทวนและปรับปรุง กฎบัตรและคู่มือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์แนวทางปฏิบัติและคู่มือที่เกี่ยวข้อง มีการทบทวนและประเมินองค์ประกอบ คุณสมบัติ ประสบการณ์และทักษะ (Skill Matrix) ที่กำหนดไว้ มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ในภาพรวมทั้งคณะ รายบุคคล และรายบุคคลแบบไขว้ตามแนวทางปฏิบัติที่ดีในคู่มือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบสำหรับรัฐวิสาหกิจ เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุผลตามที่ได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ ผลการประเมินฯ อยู่ในเกณฑ์ดีเยี่ยม โดยมีการกำหนดแนวทางการปรับปรุงการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ รวมถึงรายงานผลการประชุมและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ต่อคณะกรรมการการท่าเรือฯ ทราบทุกเดือน นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ได้เข้ารับการอบรมกับสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD) จำนวน 1 หลักสูตร ได้แก่ Director Certification Program (DCP) เพื่อเพิ่มศักยภาพให้สอดคล้องกับ Skill Matrix และบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ

8. พิจารณาขอบเขต แนวทางการปฏิบัติงานสอบบัญชี และคำตอบแทนของผู้สอบบัญชี ประจำปีงบประมาณ 2568
 ในคราวประชุมคณะกรรมการตรวจสอบฯ ครั้งที่ 1/2567 เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2567 คณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ได้มีมติเห็นชอบการกำหนดขอบเขต แนวทางการปฏิบัติงานสอบบัญชี และคำตอบแทนของผู้สอบบัญชี ประจำปีงบประมาณ 2568

จำนวน 6,500,000 บาท ตามที่ฝ่ายการเงินและบัญชีเสนอ และมีข้อเสนอแนะให้เพิ่มความในข้อคุณสมบัติของผู้สอบบัญชีควรเป็นผู้สอบบัญชีที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) เสนอให้คณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาขอบเขต แนวทางการปฏิบัติงานสอบบัญชี และคำตอบแทนของผู้สอบบัญชี ประจำปีงบประมาณ 2568 ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ มีการประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีเป็นการเฉพาะเพื่อหารือเกี่ยวกับขอบเขต แนวทางการดำเนินงาน แผนการสอบบัญชี และความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่ รวมถึงการแสดงความเห็นของผู้สอบบัญชี โดยให้ความสำคัญกับการนำเสนอข้อมูลอย่างถูกต้อง ครบถ้วน และเพียงพอ

โดยสรุปคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ได้ปฏิบัติตามหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับไว้ในกฎบัตรและคู่มือของคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ โดยใช้ความรู้ความสามารถ ความระมัดระวังอย่างรอบคอบ และมีความเป็นอิสระในการแสดงความเห็น และให้คำแนะนำแก่ฝ่ายบริหารและผู้เข้าร่วมประชุมอย่างตรงไปตรงมา โดยมุ่งเน้นประโยชน์ของการท่าเรือฯ เป็นสำคัญ ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ มีความเห็นว่า รายงานทางการเงินมีการเปิดเผยข้อมูลครบถ้วน ถูกต้อง เพียงพอ เชื่อถือได้ สอดคล้องตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป การบริหารและการดำเนินงานของการท่าเรือฯ มีการพัฒนา มีกำกับดูแลกิจการที่ดี มีการบริหารจัดการความเสี่ยง และมีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสม รวมทั้งมีการกำกับกับการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง



(นางสาวชณหิต สังข์ใหม่)

ประธานกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ

การบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นหน่วยงานที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีความตระหนักถึงความสำคัญของระบบการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน ตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 ตามมาตรา 79 บัญญัติให้หน่วยงานของรัฐจัดให้มีการตรวจสอบภายใน การควบคุมภายใน และการบริหารจัดการความเสี่ยง

กทท. ให้ความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน เนื่องจากเป็นเครื่องมือสำคัญที่ช่วยให้การดำเนินงานขององค์กรสามารถบรรลุเป้าหมาย ด้วยการลดผลกระทบ โอกาสที่จะเกิดและหลีกเลี่ยงความเสี่ยงที่อาจจะสร้างความเสียหายหรือความสูญเสียให้กับองค์กร การทำเรือฯ ดำเนินการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในตามแนวทางมาตรฐานสากล COSO ERM 2017 และ COSO 2013 โดยมีการระบุ วิเคราะห์ ประเมิน ความเพียงพอของการควบคุมภายในและความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นกับองค์กร รวมทั้งการจัดทำแผนบริหารจัดการความเสี่ยงรองรับความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้น โดยครอบคลุมความเสี่ยงประเภทต่างๆ เช่น ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ ความเสี่ยงการดำเนินงาน ความเสี่ยงด้านการเงิน และความเสี่ยงด้านกฎระเบียบ เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในทุกภาคส่วน

การบริหารความเสี่ยง

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ดำเนินธุรกิจหลักเกี่ยวกับการให้บริการด้านเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือ และแอ่งจอดเรือ ควบคุมการขนถ่ายและบรรทุกสินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบสินค้าให้แก่เจ้าของสินค้า รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า การขนส่งสินค้าและ

โลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งการมุ่งสู่วิสัยทัศน์ที่กำหนดไว้คือ “มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน” กทท. ในฐานะที่เป็นหน่วยงานหลักในการสนับสนุนระบบการขนส่งและระบบเศรษฐกิจของประเทศ จึงต้องการเตรียมความพร้อมในการรองรับสถานการณ์ต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสถานการณ์ปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ทั้งทางด้านเทคโนโลยี นวัตกรรม ทำให้รูปแบบการประกอบธุรกิจเปลี่ยนแปลงไป รวมถึงทิศทางการดำเนินธุรกิจส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับการสร้างความยั่งยืนขององค์กร ภายใต้กรอบแนวทาง ESG Model ซึ่งประกอบด้วย E : Environment สิ่งแวดล้อม S : Social สังคม G : Good Governance การกำกับดูแลที่ดี ส่งผลต่อทิศทางการพัฒนาของ กทท. ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

กทท. จึงได้นำการบริหารความเสี่ยงมาใช้เป็นเครื่องมือสนับสนุนการดำเนินงาน โดยนำกรอบมาตรฐานการบริหารความเสี่ยงที่ดีตามแนวทางของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO ERM 2017) ทั้ง 5 องค์ประกอบ ได้แก่ ด้านธรรมาภิบาล และวัฒนธรรมองค์กร (Governance and Culture) การกำหนดยุทธศาสตร์และวัตถุประสงค์/เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategy & Objectives Setting) กระบวนการบริหารความเสี่ยง (Performance) การทบทวนการบริหารความเสี่ยง (Review & Revision) และข้อมูลสารสนเทศ การสื่อสาร และการรายงานผล (Information, Communication & Reporting) มาประยุกต์ใช้ในการบริหารความเสี่ยงขององค์กร เพื่อให้มั่นใจว่าปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของ กทท. ได้มีการพิจารณาข้อมูลได้อย่างรอบด้าน

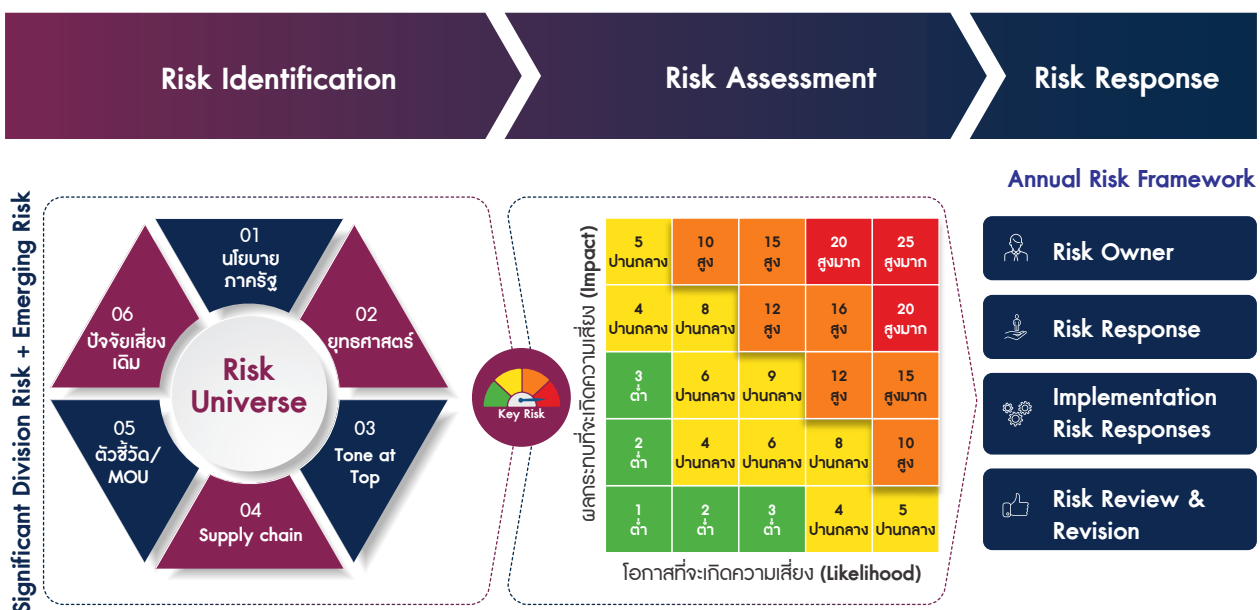
COSO'S ENTERPRISE RISK MANAGEMENT FRAMEWORK



กทท. ได้ดำเนินการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงของ กทท. โดยการประชุมเชิงปฏิบัติการดำเนินการประเมินความเสี่ยงระดับองค์กร ตามประเด็นหลักของแต่ละยุทธศาสตร์ ตามแผนวิสาหกิจ กทท. และดำเนินการวิเคราะห์บริบท สภาพแวดล้อมขององค์กร ปัจจัยภายในและภายนอก และเป้าหมายที่สำคัญขององค์กร จุดอ่อน ความต้องการความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตัวชี้วัดที่สำคัญขององค์กร เพื่อระบุปัจจัยเสี่ยงที่เป็นไปได้ทั้งหมดขององค์กร จากแหล่งที่มาของความเสี่ยง (Risk Universe) รวมทั้ง กลั่นกรอง ประเมินประสิทธิภาพการควบคุม และเสนอปัจจัยเสี่ยง

(Risk Factor) ซึ่งหากพบปัจจัยเสี่ยงที่มีนัยสำคัญเกินระดับที่ยอมรับได้ กทท. ต้องดำเนินการวิเคราะห์ออกแบบมาตรการบริหารความเสี่ยง (Risk Mitigation Plan) เพื่อจัดการความเสี่ยงให้ลดลงอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ เพื่อให้ กทท. สามารถรักษาคูณค่าขององค์กร สำหรับการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยง ได้ดำเนินการโดยผู้บริหารระดับสูงสุด ในลักษณะบูรณาการการทำงานร่วมกันทั้งองค์กร เพื่อให้ได้ข้อตกลงร่วมกันและสามารถนำไปปฏิบัติได้ทันที

RISK IDENTIFICATION PROCESS & METHODOLOGY



สำหรับปีงบประมาณ 2567 กทท. ได้มีการวิเคราะห์ข้อมูลที่สำคัญขององค์กรในประเด็นปัจจัยเสี่ยง จากทั่วทั้งองค์กร 982 ประเด็น ปัจจัยเสี่ยงสายงานจากแผนงานโครงการลงทุนที่สำคัญ 30 ประเด็น ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญ 15 ประเด็น และสามารถสรุปความเสี่ยงของ กทท. สำหรับปีงบประมาณ 2568 ออกเป็น 7 ปัจจัยเสี่ยง ตามกลุ่มประเภทความเสี่ยง 4 ด้าน ได้แก่

1. ด้านกลยุทธ์ (Strategic Risks) ความเสี่ยงที่เชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์แผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการ เช่น กทท. ไม่สามารถบริหารทรัพยากรบุคคลให้มีผลิตภาพได้ตามเป้าหมาย (Productivity) เป็นต้น

2. ด้านการดำเนินงาน (Operational Risks) ความเสี่ยงที่เชื่อมโยงกับความเสี่ยงจากการดำเนินงานที่สำคัญของทุกสายงาน เช่น กทท. ไม่สามารถนำระบบเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาบริหารจัดการองค์กรได้ตามเป้าหมาย และ กทท. ไม่สามารถพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ให้ได้ตามระยะเวลาที่กำหนด เป็นต้น

3. ด้านการเงิน (Financial Risks) ความเสี่ยงที่เชื่อมโยงกับเสถียรภาพทางการเงินการคาดการณ์แนวโน้มอนาคตด้านการเงิน เช่น กทท. มีปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบังต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนด กทท. ต่อสัญญาสัมปทานในรูปแบบ PPP ของท่าเรือแหลมฉบังล่าช้ากว่าเวลาที่กำหนด และ กทท. บริหารจัดการท่าเรือเชียงของ มีผลประกอบการขาดทุน เป็นต้น

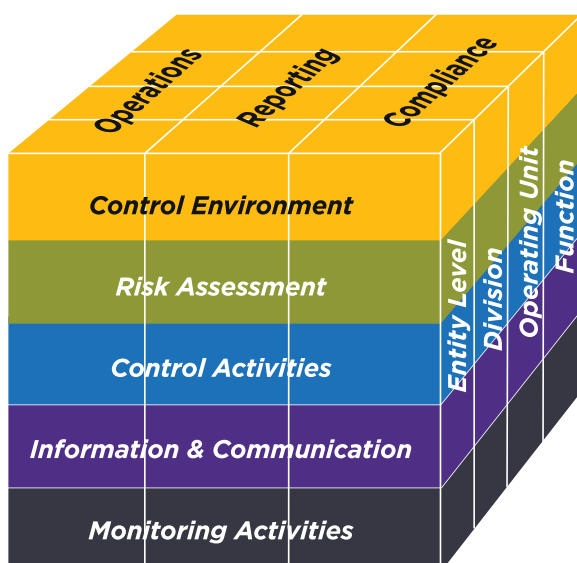
4. ด้านการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบ (Compliance Risks) ความเสี่ยงที่เชื่อมโยงกับกฎหมายที่สำคัญ มาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงาน เช่น การบริหารจัดการท่าเรือกรุงเทพ มีประสิทธิภาพต่ำกว่ามาตรฐาน (Port Performance) เป็นต้น

การควบคุมภายใน

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ให้ความสำคัญในการดำเนินการควบคุมภายในของ กทท. เพื่อให้องค์กรบรรลุวัตถุประสงค์ของการควบคุมภายในทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ ด้านการปฏิบัติงาน (Operation) ด้านการรายงาน (Reporting) และด้านการปฏิบัติ

ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ (Compliance) เพื่อสร้างความยั่งยืนแก่องค์กร โดยคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยแต่งตั้งและมอบหมายให้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของ กทท. กำกับดูแลงานบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของ กทท. ทำหน้าที่พิจารณาและอนุมัติกรอบนโยบายการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน พิจารณาวางกฎบัตรคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของ กทท. พิจารณาและอนุมัติแผนดำเนินงานบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของ กทท. รวมทั้งแผนบริหารความเสี่ยงของ กทท. โดยมีคณะอนุกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน ดำเนินการบริหารจัดการให้การปฏิบัติงานด้านบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ กำกับและประเมินประสิทธิภาพการควบคุมภายในให้เป็นไปตามนโยบายการบูรณาการการกำกับดูแลที่ดี การบริหารความเสี่ยง และการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบข้อบังคับ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง

การควบคุมภายในของ กทท. ดำเนินการตามแนวทาง COSO 2013 และหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 ซึ่งเป็นกลไกที่สำคัญและเป็นเครื่องมือในการบริหารงานที่เน้นประสิทธิภาพ (Effective Internal Control) เพื่อทำให้องค์กรมั่นใจว่าระบบการควบคุมภายในทำหน้าที่ได้อย่างเหมาะสม โดยในแต่ละองค์ประกอบต้องทำงานบูรณาการร่วมกัน หากมีประเด็นใดที่ยังเป็นจุดอ่อนหรือไม่เพียงพอจะต้องรายงานผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการแก้ไขอย่างทันท่วงทีในกรอบเวลาที่เหมาะสมตามองค์ประกอบแนวทางการควบคุมภายใน 5 ประการ ดังนี้



1. สภาพแวดล้อมของการควบคุม (Control Environment)

การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) กำหนดแนวทางและการปฏิบัติที่อยู่บนหลักความซื่อตรงและการรักษาจริยธรรมและจรรยาบรรณในการดำเนินงานเพื่อให้มีสภาพแวดล้อมในการควบคุมที่ดี ได้แก่ จริยธรรมของการทำงาน ความซื่อสัตย์ ความโปร่งใส ซึ่งรวมถึงการกำหนดนโยบาย โครงสร้าง และระเบียบวิธีปฏิบัติที่เหมาะสม โดยการกำหนดนโยบายและกลยุทธ์การดำเนินงานมาตรฐานและมีแนวทางการปฏิบัติงานเป็นลายลักษณ์อักษรชัดเจน มีการกำหนดโครงสร้างและสายการบังคับบัญชาที่ชัดเจน รวมทั้งมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบให้แก่บุคลากรในแต่ละตำแหน่งอย่างเหมาะสม มีการกำหนดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนเกี่ยวกับการพัฒนาการประเมินผลการปฏิบัติงานการเลื่อนขั้น เลื่อนตำแหน่ง รวมทั้งการจ่ายค่าตอบแทนและผลประโยชน์อื่น มีการกำหนดคุณลักษณะงานเฉพาะตำแหน่ง (Job Description) ของบุคลากรทุกตำแหน่งหน้าที่ รวมทั้งความรู้ความสามารถและทักษะที่จำเป็นในแต่ละงานอย่างชัดเจน และการประเมินผลการปฏิบัติงานของบุคลากรอย่างเป็นธรรม รวมทั้งกำหนดบทลงโทษทางวินัยไว้อย่างชัดเจน เพื่อใช้เป็นแนวทางสำหรับการปฏิบัติงาน และมีการกำหนดแนวปฏิบัติกรณีที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (Conflict of Interest)

2. การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ให้ความสำคัญในการบริหารความเสี่ยง โดยนำกรอบแนวทางการบริหารความเสี่ยงตามมาตรฐานสากล COSO 2017 มาใช้เป็นแนวทางและปฏิบัติตามหลักเกณฑ์มาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการบริหารจัดการความเสี่ยงสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2562 โดยมีการกำหนดให้ทุกหน่วยงานประเมินความเสี่ยงระดับสายงานและระดับองค์กรเป็นประจำทุกปี สม่ำเสมอ และสร้างกลไกสำหรับการบริหารความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้หรือกำหนดมาตรการการควบคุมที่เหมาะสม โดยการกำหนดแผนงาน/โครงการที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และแผนยุทธศาสตร์ของ กทท. รวมถึงมีการระบุปัจจัยเสี่ยงที่ครอบคลุมถึงผลกระทบจากปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง อุทสาหกรรม และสิ่งแวดล้อมต่อการดำเนินงานหรือปัจจัยอื่น ๆ ที่มีผลกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ของ กทท. โดยนำมาวิเคราะห์และจัดลำดับความสำคัญของความเสี่ยงตามหลักเกณฑ์คู่มือการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของ กทท. โดยหัวหน้าสายงานทุกสายงานร่วมกับผู้อำนวยการฝ่าย/ผู้อำนวยการสำนัก/ผู้อำนวยการกองและหัวหน้าแผนก ผู้ขับเคลื่อนการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในของแต่ละสายงาน รวมทั้งการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงประจำปีของ กทท. เพื่อเป็นแนวทางในการบริหารจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้หรือระดับความเสี่ยงตามเป้าหมายที่กำหนด

3. กิจกรรมการควบคุมการปฏิบัติงาน (Control Activities)

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) จัดให้มีกิจกรรมการควบคุมเพื่อลดความเสี่ยง เพื่อให้สร้างความมั่นใจในประสิทธิภาพของระบบการควบคุมภายในที่มีอยู่ โดยผู้บริหารมีการกำหนดบทบาทและอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย วางแผนปฏิบัติงาน แนวทางการปฏิบัติงาน อำนาจในการอนุมัติ เพื่อป้องกันความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น โดย กทท. มีการควบคุมในลักษณะการป้องกันการผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้นในทางปฏิบัติ (Preventive Control) ได้แก่ การกระจายอำนาจและแบ่งแยกหน้าที่ ความรับผิดชอบระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ หรือบุคคลให้ชัดเจน เช่น ผู้ที่มีหน้าที่รับเงิน จ่ายเงิน บันทึกบัญชี การกำหนดวงเงินสำหรับผู้มีอำนาจอนุมัติ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวและความชัดเจนในการปฏิบัติงาน สามารถสอบทานและตรวจสอบการปฏิบัติงานระหว่างกันได้ และมีการจัดทำคู่มือปฏิบัติงานประจำหน่วยงาน เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานสามารถปฏิบัติงานแทนได้ รู้วิธีและขั้นตอนปฏิบัติงานอย่างชัดเจน เป็นต้น และมีการควบคุมในลักษณะของการค้นพบข้อผิดพลาด (Detective Control) เช่น การทำงบกระทบยอดเงินฝากธนาคาร การตรวจนับพัสดุประจำปี เป็นต้น รวมทั้งการควบคุมในลักษณะการเสนอแนะ เพื่อปรับปรุงและพัฒนากระบวนการดำเนินงานและระบบการควบคุมภายในให้เหมาะสมกับสถานการณ์ รวมถึงมีการควบคุมทรัพย์สินที่มีตัวตนพร้อมเอกสารหลักฐาน โดยการจัดทำทะเบียนเพื่อควบคุมทรัพย์สิน และการเข้าถึงทรัพย์สินนั้น ๆ

4. สารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล (Information & Communication)

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) จัดให้มีการควบคุมภายในของระบบสารสนเทศเกี่ยวกับการควบคุมการนำข้อมูลเข้าสู่ระบบ โดยการแบ่งแยกงาน การให้สิทธิ์ในการเข้าถึงข้อมูล การรับ-ส่งข้อมูลระหว่างระบบงาน และการควบคุมการใช้งานระบบสารสนเทศ โดย กทท. ได้จัดหาระบบสารสนเทศที่สามารถตอบสนองผู้ใช้บริการและผู้ปฏิบัติงานอย่างเพียงพอเหมาะสม โดยจัดการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยมาใช้ในการจัดทำและรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการเงินในระบบ ERP ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงานในระบบบริการผู้สินค้า ระบบเรือและสินค้าการจัดทำระบบข้อมูลทรัพยากรบุคคล (HRIS) สำหรับจัดเก็บฐานข้อมูลของพนักงาน การเบิกสวัสดิการของพนักงาน และข้อมูลเกี่ยวกับการปฏิบัติตาม กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ มติการประชุมคณะต่าง ๆ คู่มือปฏิบัติงาน จัดเก็บในระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ (OA) และระบบจัดเก็บและค้นหาเอกสารกลางอิเล็กทรอนิกส์ มีการจัดหาระบบ e-meeting เพื่อเป็นระบบสำหรับนัดหมายการประชุมคณะต่าง ๆ

รวมทั้งการจัดให้มีการสื่อสารอย่างทั่วทั้งองค์กร ได้แก่ การสื่อสารภายในหน่วยงาน เช่น การพบปะบุคลากรโดยตรง การสื่อสารผ่านโครงการเสริมสร้างความผูกพันองค์กร การสื่อสารผ่านช่องทาง Line PAT Network และช่องทาง Line Official ทันข่าว ทำเรือ

และ PAT Connex สำหรับใช้สื่อสารและประชาสัมพันธ์หน่วยงานภายนอก เพื่อให้ได้รับรู้ข่าวสารและข้อมูลประชาสัมพันธ์ของ กทท. หรือสอบถามข้อมูลในการใช้บริการของ กทท. รวมทั้งการให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามระบบการควบคุมที่กำหนดไว้ และมีระบบการสื่อสารข้อมูลที่สำคัญและข่าวสารที่เป็นสัญญาณบอกเหตุ ทำให้ผู้บริหารสามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างทันกาลและบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ



5. ระบบการติดตามและประเมินผล (Monitoring Activities)

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) จัดให้มีการติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานตามระบบการควบคุมภายในที่กำหนดไว้ โดยการประเมินระบบการควบคุมภายในที่มีอยู่ว่ายังมีความเพียงพอหรือเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมในปัจจุบันหรือไม่ โดยฝ่ายบริหารมีการติดตามและประเมินผล เพื่อให้ทราบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของระบบการควบคุมภายในว่าอยู่ในระดับที่เหมาะสมสอดคล้อง เพียงพอกับสถานการณ์ปัจจุบันเพียงใด ซึ่งขึ้นอยู่กับผลการประเมินความเสี่ยงและการประเมินประสิทธิภาพในการควบคุมภายใน และผลที่ได้จากการติดตามประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานนั้น

กทท. กำหนดให้มีการติดตามประเมินผลระบบควบคุมภายในตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 โดยรายงานการประเมินผลการควบคุมภายในของระดับองค์กรและจัดทำรายงานต่าง ๆ ตามที่กระทรวงหรือหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องกำหนด โดยกำหนดให้หน่วยงานต่าง ๆ ดำเนินการประเมินความเสี่ยงระดับสายงานและความเพียงพอการควบคุมด้วยตนเอง (Control Self Assessment: CSA) ตั้งแต่หน่วยงานย่อย ระดับแผนก ระดับกอง ระดับสำนัก/ฝ่าย ระดับหัวหน้าสายงาน และระดับองค์กร และมีระบบติดตามโดยรายงานให้คณะกรรมการตามโครงสร้างการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของ กทท. เพื่อทราบ/พิจารณา เป็นประจำทุกไตรมาส



การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM)



การทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม และได้ดำเนินการเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติตามนโยบายของรัฐบาล สนับสนุนวิสัยทัศน์การทำเรือฯ และยกระดับการดำเนินงานการให้บริการให้ทัดเทียมมาตรฐานสากล เสริมสร้างนวัตกรรม การบริหารที่มีธรรมาภิบาล สร้างความนิยมและการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อกิจการทำเรือ สอดรับกับแผนวิสาหกิจ การทำเรือฯ ปีงบประมาณ 2566-2570 และหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ (Enablers) ของรัฐวิสาหกิจ โดยจัดทำโครงการจัดวางระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการทำเรือฯ พ.ศ. 2558-2561 และดำเนินการตามมาตรฐานสากล ISO 22301:2012 ซึ่งมีแผนบริหารจัดการภาวะวิกฤต (Crisis Management Plan: CMP) แผนขั้นตอนดำเนินการฝ่ายงานสนับสนุน (Support Group Plan) และแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan: BCP) ใน 4 พื้นที่ของการทำเรือฯ ได้แก่ พื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ และส่วนงานสนับสนุน พื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง พื้นที่ท่าเรือพาณิชย์

เชียงแสนรวมท่าเรือเชียงของ พื้นที่ท่าเรือระนอง เพื่อเตรียมความพร้อมรับมือเหตุภัยพิบัติที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งส่งผลทำให้เกิดการหยุดชะงักของการดำเนินธุรกิจของการทำเรือฯ

ในปีงบประมาณ 2561 กทท. ได้การรับรองมาตรฐานการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ตามมาตรฐานสากล ISO 22301:2012 สำหรับ 4 พื้นที่ของการทำเรือฯ เป็นครั้งที่ 1

ในปีงบประมาณ 2564 กทท. ได้การรับรองมาตรฐานการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ตามมาตรฐานสากล ISO 22301:2019 สำหรับ 4 พื้นที่ของการทำเรือฯ เป็นครั้งที่ 2

ในปีงบประมาณ 2567 กทท. ได้ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการโครงการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของ กทท. ประจำปีงบประมาณ 2567 และได้การรับรองมาตรฐานการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ตามมาตรฐานสากล ISO 22301:2019 เป็นครั้งที่ 3

นโยบายและผลการจัดการรายงานที่เกี่ยวข้องกัน

การทำเรือฯ ได้กำหนดนโยบายการป้องกันการรั่วไหลข้อมูลภายใน การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และการป้องกันการเกิดรายการเกี่ยวโยง เพื่อเป็นกลไกในการกำกับดูแลกิจการที่ดี ในการทำรายการของการทำเรือฯ ให้มีความโปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้ ภายใต้หลักธรรมาภิบาล ดังนี้

คำนิยาม

การใช้ข้อมูลภายใน หมายถึง การที่คณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้อำนวยการ ผู้บริหาร และพนักงานกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งหรือบุคคลใด บุคคลหนึ่งรับรู้หรือสามารถเข้าถึงข้อมูลทั้งด้านการเงินและไม่ใช่การเงินที่มีความสำคัญและยังไม่มีเปิดเผยหรือห้ามเปิดเผยต่อสาธารณะโดยทั่วไป และนำข้อมูลดังกล่าวมาแสวงหาประโยชน์ ทั้งแก่ส่วนตนและผู้อื่น ซึ่งจะส่งผลให้การทำเรือฯ ผู้ถือหุ้นภาครัฐ หรือประชาชนผู้เป็นเจ้าของที่แท้จริงเสียประโยชน์ เช่น ข้อมูล สินเชื่อกลุ่มลูกค้า ผู้ประกอบการ ข้อมูลการลงทุนและผู้บริหาร โครงการ การจัดหาพัสดุ งานบัญชีและการเงิน เป็นต้น

ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หมายถึง การใช้ตำแหน่งหน้าที่ ของตนเอง ทั้งทางตรงและทางอ้อมในการแสวงหาประโยชน์ ให้กับตนเอง ญาติ หรือบุคคลในครอบครัว หรือบุคคลอื่นใด โดยอาศัยการกระทำใด ๆ ที่มีการทำเรือฯ หรือในนามการทำเรือฯ หรือมีผลถึงกิจการของการทำเรือฯ ซึ่งทำให้เกิดประโยชน์ได้เสีย ในการกระทำนั้น และขัดแย้งหรือมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ ของการทำเรือฯ หรือเป็นการขัดกันระหว่างประโยชน์ส่วนตน และประโยชน์ส่วนรวม

รายการที่เกี่ยวข้องกัน หมายถึง การทำรายการระหว่างการทำเรือฯ หรือองค์กร/บริษัทย่อยกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกันของการทำเรือฯ

บุคคลที่เกี่ยวข้องกัน หมายถึง บุคคลหรือนิติบุคคลใด ๆ ที่อาจทำให้ คณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้อำนวยการ หรือผู้บริหารของการทำเรือฯ มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในการตัดสินใจดำเนินงานว่าจะคำนึงถึงผลประโยชน์ของบุคคลนั้น หรือประโยชน์สูงสุดของการทำเรือฯ ได้แก่

- (1) คณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้บริหาร รวมทั้งผู้เกี่ยวข้องและญาติของบุคคลดังกล่าว
- (2) นิติบุคคลใด ๆ ที่มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุม เป็นบุคคลในข้อ 1
- (3) บุคคลใด ๆ ที่มีพฤติกรรมบ่งชี้ว่าเป็นผู้กระทำความผิดหรืออยู่ภายใต้ อิทธิพลของข้อ (1) และ (2) ในขั้นตอนของการตัดสินใจ การกำหนดเป้าหมาย การบริหารจัดการหรือการดำเนินงาน

นโยบาย

1. คณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้อำนวยการ ผู้บริหาร และพนักงาน การทำเรือฯ ต้องไม่ใช้อำนาจหน้าที่ หรือยินยอมให้ผู้อื่นใช้ตำแหน่ง หน้าที่ของตนทั้งในทางตรงและทางอ้อม เพื่อแสวงหาประโยชน์ ส่วนตนและพวกพ้อง

2. คณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้อำนวยการ ผู้บริหาร และ พนักงานการทำเรือฯ ต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ส่วนรวมมากกว่า ผลประโยชน์ส่วนตน โดยหลีกเลี่ยงการทำรายการที่เกี่ยวข้อง ในลักษณะที่เป็นการขัดแย้งทางผลประโยชน์กับการทำเรือฯ

3. คณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้อำนวยการ ผู้บริหารการทำเรือฯ ต้องไม่เป็นผู้ร่วมพิจารณาอนุมัติหรือออกเสียงลงมติในเรื่องที่ตน มีส่วนได้เสีย หรือมีรายการเกี่ยวโยง

4. ผู้อำนวยการ ผู้บริหาร และพนักงานการทำเรือฯ ต้องไม่ร่วมเป็น กรรมการจัดซื้อจัดจ้างในเรื่องที่ตนมีส่วนได้เสีย หรือมีรายการเกี่ยวโยง

5. คณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้อำนวยการ ผู้บริหาร และพนักงาน การทำเรือฯ มีหน้าที่ในการรายงานข้อมูลการมีส่วนได้เสียของตน และผู้ที่เกี่ยวข้องให้การทำเรือฯ ทราบ เพื่อให้การทำเรือฯ มีข้อมูล สำหรับใช้ประโยชน์ในการดำเนินการตามข้อกำหนดเกี่ยวกับ รายการที่เกี่ยวข้อง และการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

6. คณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้อำนวยการ และผู้บริหาร การทำเรือฯ จะอนุมัติการเข้าทำรายการใด ๆ ต้องพิจารณาด้วย ความโปร่งใส เป็นธรรม เหมาะสม และรอบคอบ โดยคำนึงถึง ผลประโยชน์สูงสุดของการทำเรือฯ อย่างเคร่งครัด

7. คณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้อำนวยการ ผู้บริหาร และพนักงาน การทำเรือฯ ที่รับรู้หรือสามารถเข้าถึงข้อมูลทั้งด้านการเงิน และ ไม่ใช่การเงินที่มีความสำคัญ และยังไม่มีการเปิดเผยหรือห้ามเปิดเผย ต่อสาธารณะโดยทั่วไป ต้องไม่ใช้ข้อมูลดังกล่าวเพื่อแสวงหา ประโยชน์ทั้งแก่ส่วนตนและผู้อื่น ซึ่งจะส่งผลให้การทำเรือฯ ผู้ถือหุ้นภาครัฐ หรือประชาชนผู้เป็นเจ้าของที่แท้จริงเสียประโยชน์

8. การกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งเป็นผลให้คณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้อำนวยการ ผู้บริหาร และพนักงานการทำเรือฯ ได้รับประโยชน์ ทางการเงิน และประโยชน์อื่นใดนอกเหนือจากที่พึงได้ตามปกติ หรือเป็นเหตุให้การทำเรือฯ ได้รับความเสียหาย ให้สันนิษฐาน ว่าเป็นการกระทำที่ขัดแย้งกับผลประโยชน์ของการทำเรือฯ ดังนี้

8.1 การใช้ข้อมูลของการทำเรือฯ เพื่อแสวงหาผลประโยชน์ ให้ตนเองหรือผู้อื่น

- 8.2 การดำรงตำแหน่งกรรมการ ผู้จัดการ หรือเป็นผู้ถือหุ้นสำคัญ ในกิจการที่เป็นคู่สัญญากับการทำเรือฯ หรือกิจการ ที่มีลักษณะเป็นการแข่งขันกับการทำเรือฯ
- 8.3 การทำธุรกรรมระหว่างบุคคลที่เกี่ยวข้องกับคณะกรรมการ การทำเรือฯ ผู้อำนวยการ ผู้บริหารการทำเรือฯ โดยมิได้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์ของการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน
- 8.4 การกำหนดนโยบายที่เอื้อประโยชน์การใช้สินทรัพย์ หรือ บริการอื่น หรือโอกาสทางธุรกิจของการทำเรือฯ

รูปแบบการขัดกันระหว่างประโยชน์ส่วนตนและประโยชน์ส่วนรวม แบ่งออกเป็น 10 รูปแบบ ดังนี้

1. การรับผลประโยชน์ต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นทรัพย์สิน ของขวัญ การลดราคา การรับความบันเทิง การรับบริการ การรับการฝึกอบรม หรือสิ่งอื่นใดในลักษณะเดียวกันนี้ ส่งผลต่อการตัดสินใจของ เจ้าพนักงานของรัฐในการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่
2. การทำธุรกิจกับตนเอง หรือเป็นคู่สัญญา เป็นการเข้าไปมีส่วนได้เสีย ในสัญญาที่ทำกับหน่วยงานที่ตนสังกัด โดยอาจจะเป็นเจ้าของบริษัท ที่ทำสัญญาเอง หรือเป็นของเครือญาติ สถานการณ์เช่นนี้เกิดบทบาท ที่ขัดแย้ง หรือเรียกได้ว่าเป็นทั้งผู้ซื้อและผู้ขายในเวลาเดียวกัน
3. การทำงานหลังจากออกจากตำแหน่งหรือหลังเกษียณ หลังจากลาออก หรือเกษียณจากหน่วยงานแล้ว มีการไปทำงานในบริษัทเอกชน ที่ดำเนินธุรกิจประเภทเดียวกันหรือบริษัทที่มีความเกี่ยวข้องกับ หน่วยงานเดิม ทำให้ข้อมูลความลับ ขั้นตอนวิธีการทำงาน
4. การทำงานพิเศษ รูปแบบนี้มีได้หลายลักษณะ เช่น การแข่งขัน กับหน่วยงานหรือองค์กรที่ตนสังกัด รับจ้างเป็นที่ปรึกษาโครงการ

การใช้ตำแหน่งสร้างความเชื่อถือ หรือในกรณีรับงานพิเศษ เป็นที่ปรึกษาหรือดำเนินการให้กับบริษัทที่ต้องถูกตรวจสอบ

5. การรับรู้ข้อมูลภายใน เป็นการใช้ประโยชน์จากการที่ตนเอง รับรู้ข้อมูลภายในหน่วยงาน และนำข้อมูลนั้นไปหาผลประโยชน์ ให้กับตนเองหรือพวกพ้อง และอาจจะไปหาประโยชน์ในการขาย ข้อมูลหรือเข้าเอาประโยชน์เสียเอง
6. การใช้ทรัพย์สินของหน่วยงานเพื่อประโยชน์ธุรกิจส่วนตัว เป็นการนำเอาทรัพย์สินของหน่วยงานที่จะต้องใช้เพื่อประโยชน์ ของหน่วยงานเท่านั้น ไปใช้เพื่อประโยชน์ของตนเองหรือพวกพ้อง หรือการใช้ให้ผู้ได้บังคับบัญชาไปทำงานส่วนตัว
7. การนำโครงการของหน่วยงานลงเขตเลือกตั้งเพื่อประโยชน์ ทางการเมือง เป็นการที่ผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมืองหรือผู้บริหาร ระดับสูงอนุมัติโครงการไปลงพื้นที่หรือบ้านเกิดของตนเอง หรือการใช้งบประมาณหน่วยงานเพื่อหาเสียง
8. การใช้ตำแหน่งหน้าที่เอื้อประโยชน์แก่เครือญาติหรือพวกพ้อง เป็นการใช้ตำแหน่งหน้าที่แสวงหาประโยชน์แก่เครือญาติหรือ พวกพ้อง หรืออาจจะเรียกว่าระบบอุปถัมภ์พิเศษ
9. การใช้อิทธิพลเข้าไปมีผลต่อการตัดสินใจ เพื่อให้เกิดประโยชน์ แก่ตนเองหรือพวกพ้อง เช่น การใช้ตำแหน่งหน้าที่ของตนข่มขู่ ผู้ได้บังคับบัญชาให้หยุดทำการตรวจสอบบริษัทของเครือญาติของตน
10. การขัดกันระหว่างประโยชน์ส่วนบุคคลกับประโยชน์ส่วนรวม รูปแบบอื่น ๆ คือพฤติกรรมของการขัดกันระหว่างประโยชน์ ส่วนบุคคลกับประโยชน์ส่วนรวมที่นอกเหนือจาก 9 รูปแบบดังกล่าว

รูปแบบรายการที่เกี่ยวข้องกัน แบ่งออกเป็น 5 ประเภท ดังนี้

ประเภท	คำอธิบาย	ตัวอย่าง
1. รายการธุรกิจปกติ	เป็นรายการทางการค้าที่ กทท. หรือองค์กร/บริษัทย่อย ทำเป็นปกติเพื่อประกอบธุรกิจที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป	ขายสินค้า ซื้อวัตถุดิบ ให้บริการ
2. รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ	เป็นรายการที่ทำเพื่อสนับสนุนรายการธุรกิจปกติที่มี เงื่อนไขการค้าทั่วไป	การว่าจ้างขนส่งสินค้า การว่าจ้างทำโฆษณา สัญญา ว่าจ้างบริหาร การรับความช่วยเหลือทางเทคนิค
3. รายการเช่าหรือให้เช่า	เป็นรายการเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ที่มีอายุสัญญา ไม่เกิน 3 ปี และไม่สามารถแสดงได้ว่ามีเงื่อนไขการค้าทั่วไป	เช่าอาคารเพื่อเป็นสำนักงาน เช่าอาคารหรือที่ดิน เพื่อเป็นคลังสินค้า
4. รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์ หรือบริการ	เป็นรายการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ สิทธิการให้ หรือรับบริการ	ซื้อเครื่องจักร ซื้อเงินลงทุน ขายอาคาร ขายสิทธิ การเช่าที่ดิน การได้รับสัมปทาน
5. รายการให้หรือรับ	การให้ความช่วยเหลือทางการเงิน	ให้กู้ยืมเงิน ค้ำประกัน

ทั้งนี้ การทำเรือฯ ได้มีการจัดทำคู่มือการป้องกันการใช้ข้อมูลภายใน การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และการป้องกันการเกิดรายการ เกี่ยวโยง ซึ่งได้มีการกำหนดแนวทางปฏิบัติและหน่วยงานผู้รับผิดชอบไว้อย่างชัดเจน โดยในปี 2567 การทำเรือฯ ได้จัดทำแบบรายงานความขัดแย้ง ทางผลประโยชน์ รายการที่เกี่ยวข้อง รับทราบและให้การยืนยันการใช้ข้อมูลภายใน สำหรับคณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้อำนวยการ และ ผู้บริหารระดับ 15-16 ได้ลงนามครบถ้วนแล้ว โดยไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งได้รับทราบการใช้ข้อมูลภายใน

การดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

การทำเรือแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ดังนี้

1. ศูนย์ข้อมูลข่าวสารของการท่าเรือฯ มีการจัดแสดงข้อมูลข่าวสารตามมาตรา 7 มาตรา 9 เพื่อรองรับสิทธิของประชาชนในการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของราชการ และพิจารณาการขอข้อมูลข่าวสารตามมาตรา 11 รวมทั้งเผยแพร่ประกาศคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ กฎกระทรวง และมติคณะรัฐมนตรีที่ออกตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ไว้ให้ประชาชนเข้าตรวจดูในศูนย์ข้อมูลข่าวสารอิเล็กทรอนิกส์ของราชการ การท่าเรือฯ (<http://www.oic.go.th/infocenter/6/602/>) และ (<http://infocenter.oic.go.th/การท่าเรือแห่งประเทศไทย>)

2. การนำข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง และประกาศของการท่าเรือฯ ไปประกาศในราชกิจจานุเบกษา ปีงบประมาณ 2567 รวมจำนวน 10 เรื่อง

3. การศึกษาดูงานสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ศูนย์ข้อมูลข่าวสารกระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นหน่วยงานราชการที่ผ่านเกณฑ์การประเมินให้เป็นศูนย์ข้อมูลข่าวสารของราชการโดดเด่นในปี 2566 ที่ผ่านมา

4. การส่งเสริมความรู้ให้แก่พนักงานการท่าเรือฯ โดยการจัดฝึกอบรมหลักสูตร “แนวทางการปฏิบัติงานเกี่ยวกับพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 รุ่นที่ 11”

5. การเข้าร่วมประกวดศูนย์ข้อมูลข่าวสารของราชการโดดเด่น ปี 2567

6. การเข้าร่วมโครงการฝึกอบรมเพิ่มประสิทธิภาพศูนย์ข้อมูลข่าวสารอิเล็กทรอนิกส์สำหรับหน่วยงานของรัฐ ประจำปี 2567

7. การเข้าร่วมอบรมเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ และทดสอบความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐ ประจำปี 2567

8. การเข้าร่วมอบรมโครงการคลินิกข้อมูลข่าวสารของสำนักงานคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ

9. การเข้าร่วมอบรมโครงการเสริมสร้างความรู้เพื่อการบริหารจัดการข้อมูลข่าวสารภาครัฐที่มีประสิทธิภาพ

10. การเผยแพร่บทความ “สารหน้ารู้ พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540” เพื่อเป็นการเผยแพร่ความรู้ให้กับประชาชนได้รับทราบข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการดำเนินการของรัฐได้อย่างกว้างขวางมากยิ่งขึ้น

11. การให้บริการข้อมูลข่าวสารตามพระราชบัญญัติฯ ปีงบประมาณ 2567 รวมจำนวน 74 ราย สามารถจำแนกได้ดังนี้

1) มาด้วยตนเอง	จำนวน 41 ราย
2) ทางโทรศัพท์	จำนวน - ราย
3) จดหมาย	จำนวน 2 ราย
4) ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์	จำนวน 31 ราย

12. การรายงานผลการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ประจำปีงบประมาณ 2567 (1 ตุลาคม 2566 – 30 กันยายน 2567) ต่อปลัดกระทรวงคมนาคม

13. การรายงานผลการปฏิบัติเกี่ยวกับข้อมูลข่าวสารลับ ประจำปี พ.ศ. 2566 ตามระเบียบว่าด้วยการรักษาความลับของทางราชการ พ.ศ. 2544 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ต่อคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ

14. ช่องทางการให้บริการข้อมูลข่าวสาร จำนวน 5 ช่องทาง ได้แก่

- มาด้วยตนเอง ที่กองข้อมูลข่าวสาร อาคารบี ชั้น 2 ข้างห้องสมุทรการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- โทรศัพท์ 0-2269-5464 (การขอข้อมูลข่าวสาร) และ 0-2269-5555 กด 1 (การขอข้อมูลข่าวสาร)
- ทางโทรสาร 0-2269-5466
- จดหมายถึงกองข้อมูลข่าวสาร ฝ่ายอำนวยการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย เลขที่ 444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
- ทางไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : info@port.co.th

กองข้อมูลข่าวสาร เปิดให้บริการระหว่างเวลา 08.30 - 16.30 น. (ในวันและเวลาราชการ)



**ศูนย์ข้อมูลข่าวสารอิเล็กทรอนิกส์ของราชการ
การท่าเรือแห่งประเทศไทย**

ประกาศการท่าเรือแห่งประเทศไทย เรื่อง นโยบายการจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นธรรม (คู่ค้าผู้ส่งมอบ)

การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้คำนึงถึงความสำคัญของกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง เพื่อให้เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล มีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 เพื่อให้การปฏิบัติการจัดซื้อจัดจ้างของหน่วยงานพัสดุต่าง ๆ ของ กทท. เป็นไปในทิศทางเดียวกัน กทท. จึงได้กำหนดนโยบายการจัดซื้อจัดจ้าง เพื่อให้หน่วยงานที่ดำเนินงานด้านพัสดุของ กทท. ได้ทราบแนวทางการปฏิบัติ ดังนี้

ข้อ 1 จัดซื้อจัดจ้าง โดยคำนึงถึงคุณภาพ ราคา ปริมาณ การให้บริการ และความรวดเร็วในการตอบสนอง โดยให้ความสำคัญทางด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตลอดจนคำนึงถึงการมีส่วนร่วมและความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

ข้อ 2 การจัดซื้อจัดจ้าง ต้องมีการวางแผนการดำเนินงานและมีการประเมินผลการปฏิบัติงาน เพื่อให้การจัดซื้อจัดจ้างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล รวมทั้งเพื่อให้เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล

ข้อ 3 จัดซื้อจัดจ้างอย่างโปร่งใส เป็นธรรม ตรวจสอบได้ รวมทั้งปฏิบัติตามระเบียบ ข้อกำหนดและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เคารพสิทธิมนุษยชน และไม่เรียกรับ หรือรับ หรือจ่ายผลประโยชน์ใด ๆ ที่ไม่สุจริตในการค้ากับคู่ค้าหรือผู้ส่งมอบ

ข้อ 4 จัดซื้อจัดจ้างโดยไม่เอารัดเอาเปรียบคู่ค้าหรือผู้ส่งมอบ ให้ข้อมูลที่ครบถ้วน ถูกต้อง ชัดเจน เปิดเผย และปฏิบัติต่อคู่ค้าหรือผู้ส่งมอบอย่างเท่าเทียมกัน รวมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะของคู่ค้าหรือผู้ส่งมอบเพื่อการปรับปรุง

ข้อ 5 ส่งเสริมการจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น สินค้าที่ได้รับการรับรองฉลากสีเขียว เป็นต้น

แนวทางปฏิบัติด้านการจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นธรรม ไม่เลือกปฏิบัติ (คู่ค้าและผู้ส่งมอบ)

กทท. กำหนดโครงสร้างผู้รับผิดชอบ และแนวทางบริหารการจัดซื้อจัดจ้าง โดยมีรายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้

ข้อ 1 โครงสร้างผู้รับผิดชอบงานจัดซื้อจัดจ้าง ประกอบด้วย กองพัสดุ สำนักบริหารการเงิน ฝ่ายการเงินและบัญชี แผนกพัสดุ ฝ่ายบริหารงานสนับสนุน ท่าเรือกรุงเทพ แผนกพัสดุและจัดซื้อ กองบริการ ฝ่ายการร่อนน้ำ แผนกพัสดุ ฝ่ายการช่าง แผนกพัสดุ กองบริหารงานทั่วไป สำนักบริหารงานสนับสนุน ท่าเรือแหลมฉบัง และเจ้าหน้าที่ดำเนินการพัสดุ สำนักท่าเรือส่วนภูมิภาค

ข้อ 2 กองพัสดุ สำนักบริหารการเงิน ฝ่ายการเงินและบัญชี แผนกพัสดุ ฝ่ายบริหารงานสนับสนุน ท่าเรือกรุงเทพ แผนกพัสดุ และจัดซื้อ กองบริการฝ่ายการร่อนน้ำ แผนกพัสดุ ฝ่ายการช่าง แผนกพัสดุ กองบริหารงานทั่วไป สำนักบริหารงานสนับสนุน ท่าเรือแหลมฉบัง และเจ้าหน้าที่ดำเนินการพัสดุ สำนักท่าเรือส่วนภูมิภาค แต่ละหน่วยงานจัดทำรายงานแผนการจัดซื้อจัดจ้าง ประจำปี ลงระบบ Electronic Government Procurement (e-GP) ในเว็บไซต์ www.gprocurement.go.th ของกรมบัญชีกลาง และเว็บไซต์ www.port.co.th ของหน่วยงาน กทท.

ข้อ 3 หน่วยงาน (ต้นเรื่อง) เมื่อมีการดำเนินการจัดซื้อหรือจ้าง ซึ่งมีวงเงินเกิน 500,000 บาท จะต้องจัดทำแบบฟอร์มรายงานการมีส่วนได้เสียในการทำรายการที่เกี่ยวข้องของการจัดซื้อจัดจ้าง พร้อมบันทึกขออนุมัติ เพื่อให้ผู้มีอำนาจอนุมัติลงนาม รวมทั้งจัดทำแบบฟอร์มรายงานการมีส่วนได้เสียในการทำรายการที่เกี่ยวข้องในการจัดซื้อจัดจ้าง สำหรับคณะกรรมการร่างขอบเขตของงานหรือรายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะพัสดุที่จะซื้อหรือจ้าง

ข้อ 4 กองพัสดุ สำนักบริหารการเงิน ฝ่ายการเงินและบัญชี แผนกพัสดุ ฝ่ายบริหารงานสนับสนุน ท่าเรือกรุงเทพ แผนกพัสดุและจัดซื้อ กองบริการฝ่ายการร่อนน้ำ แผนกพัสดุ ฝ่ายการช่าง แผนกพัสดุ กองบริหารงานทั่วไป สำนักบริหารงานสนับสนุน ท่าเรือแหลมฉบัง และเจ้าหน้าที่ดำเนินการพัสดุ สำนักท่าเรือส่วนภูมิภาคแต่ละหน่วยงาน เมื่อมีการดำเนินการจัดซื้อหรือจ้างซึ่งมีวงเงินเกิน 500,000 บาท จะต้องจัดทำฟอร์มรายงานการมีส่วนได้เสียในการทำรายการที่เกี่ยวข้องของการจัดซื้อจัดจ้างพร้อมบันทึกขออนุมัติ เพื่อให้ผู้มีอำนาจอนุมัติลงนาม รวมทั้งจัดทำแบบฟอร์มรายงานการมีส่วนได้เสียในการทำรายการที่เกี่ยวข้องในการจัดซื้อจัดจ้าง สำหรับคณะกรรมการซึ่งได้รับแต่งตั้งในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง

ข้อ 5 กองพัสดุ สำนักบริหารการเงิน ฝ่ายการเงินและบัญชี เป็นตัวแทนหน่วยงานพัสดุ ทั้ง 6 หน่วยงาน เพื่อเผยแพร่รายงานผลการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานจัดซื้อจัดจ้าง ประจำปีงบประมาณ

ข้อ 6 คู่มือการดำเนินงานด้านพัสดุของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้เผยแพร่ทางเว็บไซต์ www.port.co.th ของหน่วยงาน กทท.

ข้อ 7 กองกฎหมายดำเนินการจัดทำสัญญาการจัดซื้อจัดจ้าง ตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 ให้กับคู่ค้าและผู้ส่งมอบอย่างโปร่งใส เป็นธรรม ไม่เลือกปฏิบัติตรวจสอบได้

ข้อ 8 ฝ่ายตรวจสอบมีหน้าที่และรับผิดชอบในการตรวจสอบ และสอบทานการปฏิบัติงานว่าเป็นไปอย่างถูกต้อง ตรงตามนโยบาย และแนวปฏิบัติ อำนาจดำเนินการ ระเบียบปฏิบัติ และกฎหมาย ข้อกำหนดของหน่วยงานกำกับดูแล เพื่อให้มั่นใจว่ามีระบบควบคุมที่เหมาะสมและรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อเป็นการประเมินผล

ข้อ 9 เพื่อความโปร่งใส เป็นธรรม กทท. ได้กำหนดผู้รับผิดชอบช่องทางรับข้อร้องเรียนในกรณีการจัดซื้อจัดจ้างไม่เป็นธรรม โดยเลือกปฏิบัติ (คู่แข่งและผู้ส่งมอบ) ดังนี้

9.1 การร้องเรียนด้านการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการจัดซื้อจัดจ้าง ในทุกกระบวนการตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 และระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้ที่กองข้อมูลข่าวสาร ฝ่ายอำนวยการ โทรศัพท์ 0-2269-5464, 0-2269-5465 โทรสาร 0-2269-5466 E-mail : info@port.co.th

9.2 การร้องเรียนด้านการทุจริตคอร์รัปชัน กทท. กำหนดให้ร้องเรียนได้ที่ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริต กทท. โทรศัพท์ 0-2269-5932, 0-2269-5933

E-mail : anticorruption.pat@port.co.th

จึงประกาศมาเพื่อทราบโดยทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2565



(นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข)

ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

นโยบายส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์และการจัดการนวัตกรรม ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ตระหนักในความสำคัญกับการบริหารจัดการความคิดสร้างสรรค์และการสร้างนวัตกรรม รวมถึงการต่อยอดความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรม เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม เพิ่มรายได้ ลดต้นทุน เพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันขององค์กรให้เติบโตอย่างยั่งยืน สอดคล้องตามยุทธศาสตร์ขององค์กร จึงได้กำหนดนโยบายส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์และการจัดการนวัตกรรมของ กทท. ดังนี้

1. พัฒนาการจัดการนวัตกรรมโดยกำหนดโครงสร้างผู้รับผิดชอบในระดับองค์กร พร้อมบทบาทหน้าที่ในการทำงาน และกำหนดให้มีแผนแม่บทนวัตกรรม แผนปฏิบัติการประจำปี รวมทั้งจัดสรรทรัพยากรที่เหมาะสมเพื่อส่งเสริมการสร้างนวัตกรรม

2. ส่งเสริมการพัฒนานวัตกรรมองค์กรอย่างเป็นระบบตามมาตรฐานสากล มุ่งเน้นการบริหารจัดการระบบบริหารจัดการนวัตกรรมองค์กรในการขับเคลื่อนนวัตกรรม

3. สนับสนุนการให้ความรู้ และให้โอกาสอย่างเท่าเทียม รวมทั้งสร้างบรรยากาศ ค่านิยมและแรงจูงใจ เพื่อส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพของพนักงานให้เกิดความคิดสร้างสรรค์ และการสร้างนวัตกรรมใหม่ จนเกิดเป็นวัฒนธรรมที่ดีของ กทท.

4. สนับสนุนการพัฒนาต่อยอดองค์ความรู้และนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการพัฒนานวัตกรรมเพื่อยกระดับการให้บริการท่าเรือ

5. ส่งเสริมและสร้างความร่วมมือกับลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้เกิดการพัฒนานวัตกรรมบริการกระบวนการทำงาน และธุรกิจใหม่ เพื่อตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของลูกค้า พร้อมสร้างคุณค่าต่อองค์กรและสังคม



(ศาสตราจารย์ รุจิร พนมยงค์)

กรรมการ กทท.

ประธานกรรมการบริหารจัดการความรู้
เทคโนโลยี และนวัตกรรมของ กทท.

1 สิงหาคม 2567

นโยบายด้านการพัฒนาความยั่งยืน

เพื่อให้การทำเรือฯ สามารถบรรลุวิสัยทัศน์ในการเป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน

คณะกรรมการการทำเรือฯ จึงได้มอบนโยบายด้านการพัฒนาความยั่งยืน เพื่อเป็นกรอบแนวทางในการขับเคลื่อนและดำเนินกิจการขององค์กรให้สามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน ตามแนวทางต่อไปนี้

1. ดำเนินกิจการตามหลักการกำกับดูแลที่ดี การบริหารจัดการความเสี่ยงขององค์กร ปฏิบัติตามข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยยึดถือปฏิบัติตามคู่มือจริยธรรมอย่างเคร่งครัด
2. คำนึงถึงการรักษาความสมดุลทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมถึงการสร้างการยอมรับความไว้วางใจ และการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียม
3. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งที่เชื่อมโยงโครงข่ายระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในและนอกประเทศที่ได้มาตรฐานสากล
4. ส่งเสริมการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อปรับปรุงและพัฒนาการดำเนินงาน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และเกิดประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน
5. มีระบบการบริหารจัดการบุคลากรที่ส่งเสริมผลการดำเนินงานเพื่อให้บุคลากรมีศักยภาพ สอดคล้องกับภารกิจและสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าและเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง
6. ตระหนักถึงความสำคัญของสิ่งแวดล้อม โดยสนับสนุนการดำเนินงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและจัดให้มีการบริหารจัดการประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย อาชีวอนามัย อย่างมีประสิทธิภาพ
7. การเปิดเผยข้อมูลผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาความยั่งยืน ทั้งข้อมูลทางการเงินและไม่ใช้การเงินที่มีความน่าเชื่อถือตามมาตรฐานสากล เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง



06

ส่วนที่

ความรับผิดชอบ

ต่อชุมชน สังคม
สิ่งแวดล้อม และประเทศ



นโยบายสิ่งแวดล้อมการทำเรือแห่งประเทศไทย

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) มุ่งมั่นที่จะก้าวสู่การเป็นท่าเรือชั้นนำที่ยั่งยืนในระดับสากล ตามวิสัยทัศน์ขององค์กร “มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573” กทท. จึงกำหนดและประกาศใช้นโยบายสิ่งแวดล้อม เพื่อให้พนักงานทั่วทั้งองค์กรยึดถือปฏิบัติและเผยแพร่ต่อสาธารณชน ดังนี้

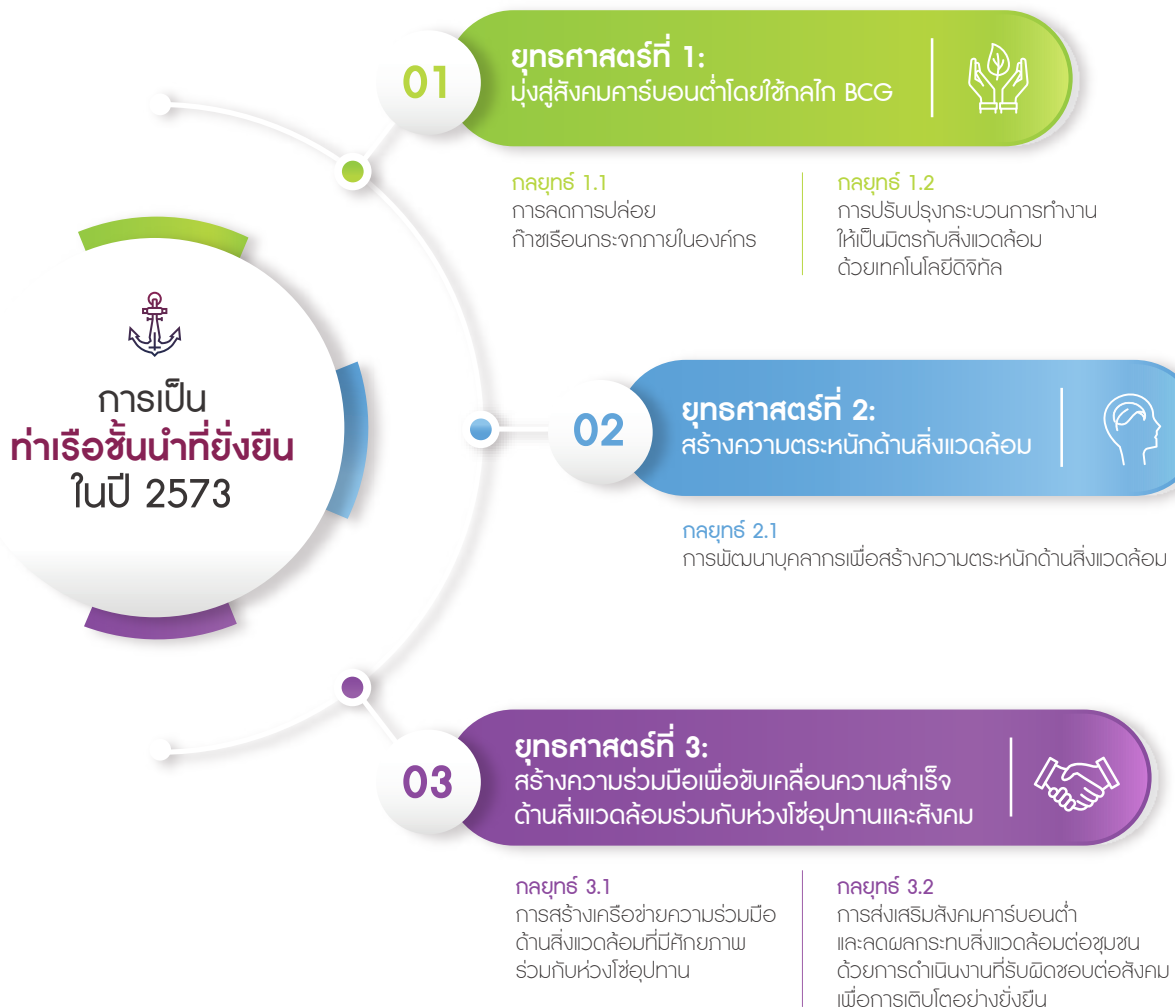
1. กทท. จะดำเนินธุรกิจให้สอดคล้องกับกฎระเบียบและกฎหมายทั้งในประเทศและระดับสากล ตลอดจนจะยึดถือแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อผลักดันให้มีการปกป้องสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ
2. กทท. จะพัฒนาระบบการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากลที่มุ่งเน้นการปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่องให้ทัดเทียมกับผู้ประกอบการท่าเรือชั้นนำในระดับสากล
3. กทท. มุ่งเน้นการดำเนินธุรกิจที่ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด ด้วยการประยุกต์หลักการเศรษฐกิจหมุนเวียนและเศรษฐกิจสีเขียว และตั้งเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกิจกรรมภายในองค์กรที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของประเทศ
4. กทท. จะขยายผลแนวคิดการดำเนินธุรกิจคาร์บอนต่ำไปยังทั่วทั้งห่วงโซ่อุปทาน รวมถึงคู่ค้า ผู้ประกอบการ ผู้จัดหา ผู้รับจ้าง และลูกค้า ผ่านกระบวนการความร่วมมือและกำกับดูแลอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
5. กทท. จะสนับสนุนให้พนักงานและคู่ค้า คิดค้นนวัตกรรมด้านสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่องเพื่อสนับสนุนให้เกิดผลการดำเนินงานที่ดีเสริมสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมด้านสิ่งแวดล้อมขององค์กร และก้าวสู่ความเป็นองค์กรชั้นนำในระดับสากล
6. กทท. จะใช้ศักยภาพและความสามารถของบุคลากรในองค์กรเพื่อขยายผลการดูแลสิ่งแวดล้อมที่ดีและแนวคิดคาร์บอนต่ำไปสู่สังคมในวงกว้างผ่านโครงการและกิจกรรมเพื่อสังคม
7. กทท. จะปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการรวบรวมและเปิดเผยผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมที่โปร่งใส น่าเชื่อถือ และเป็นไปตามมาตรฐานสากลสู่สาธารณชน
8. กทท. จะมีการทบทวนและปรับปรุงนโยบายสิ่งแวดล้อมเป็นประจำด้วยการพิจารณาถึงแนวโน้มด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดจนกฎระเบียบและกฎหมาย ทั้งในประเทศและระดับสากล

นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข
ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย

ผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญของ ปีงบประมาณ 2567

การทำเรือฯ ได้มีการพัฒนาองค์กรควบคู่ไปกับการใส่ใจสิ่งแวดล้อมมาโดยตลอด โดยได้พัฒนาท่าเรือให้มีความพร้อมในด้านการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เป็นไปตามมาตรฐานสิ่งแวดล้อมในระดับประเทศและสากล ซึ่งการทำเรือฯ มีนโยบาย 2D ที่มุ่งสู่การเป็น Low Carbon Port ประกอบด้วย Decarbonization คือ การสนับสนุนให้เกิดสังคมคาร์บอนต่ำ มุ่งใช้เทคโนโลยีสะอาด ประหยัดพลังงาน และเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทน พร้อมเพิ่มพื้นที่สีเขียวภายในท่าเรือและพื้นที่โดยรอบ เพื่อสร้างท่าเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และ Digital Transformation คือ การนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในทุกขั้นตอนของกระบวนการทำงาน ตั้งแต่การจัดการข้อมูล การติดตามสถานะสินค้า การให้บริการลูกค้าแบบเรียลไทม์ รวมถึงการบริหารจัดการท่าเรือด้วยระบบอัตโนมัติ ซึ่งจะสามารถช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินงานได้

การทำเรือฯ ได้แสดงความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการท่าเรือด้านสิ่งแวดล้อมไว้ในนโยบายสิ่งแวดล้อมของการทำเรือฯ อาทิ การดำเนินธุรกิจให้สอดคล้องกับกฎระเบียบและกฎหมายทั้งภายในประเทศและระดับสากล การมุ่งเน้นการดำเนินธุรกิจที่ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด การขยายผลแนวคิดการดำเนินธุรกิจคาร์บอนต่ำไปยังทั่วทั้งห่วงโซ่อุปทาน การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการรวบรวมและเปิดเผยผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมเป็นต้น โดยได้กำหนดเป้าหมายลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินงานของท่าเรือให้สอดคล้องกับนโยบายของประเทศไทย และมีแผนการพัฒนาท่าเรือก้าวสู่การเป็น Carbon Neutral Port ภายในปี 2050 ซึ่งเป้าหมายดังกล่าวได้บรรจุไว้ในแผนวิสาหกิจท่าเรือฯ และแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของการทำเรือฯ ปีงบประมาณ 2567-2573 (ฉบับทบทวนปีงบประมาณ 2566)



สรุปผลการดำเนินงาน และกิจกรรม/โครงการที่สนับสนุนการดำเนินงานของแต่ละยุทธศาสตร์ภายใต้แผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมในปี 2567 ดังนี้

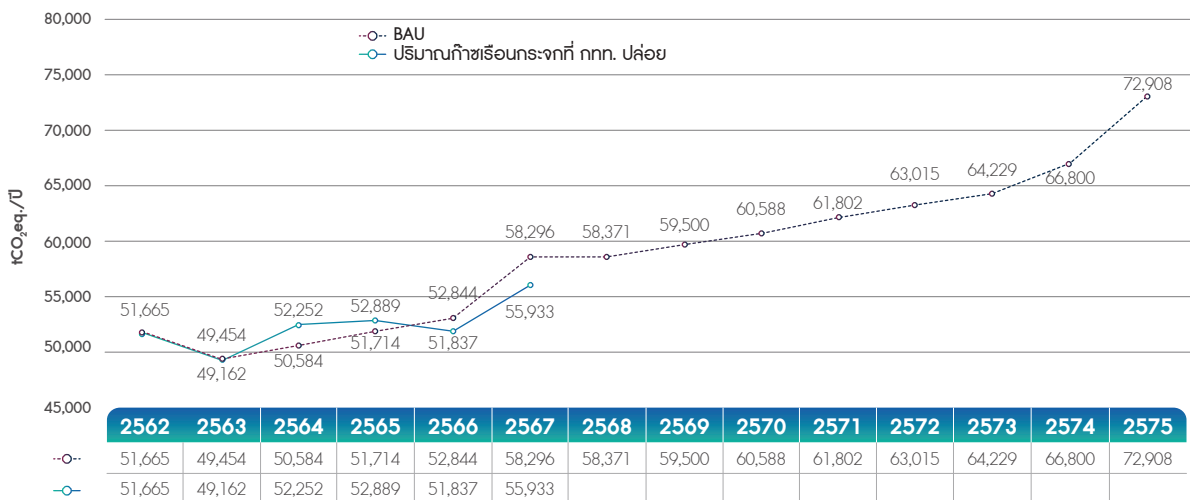


ยุทธศาสตร์ที่ 1 : มุ่งสู่สังคมคาร์บอนต่ำโดยใช้เทคโนโลยี BCG

กลยุทธ์ 1.1 ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภายในองค์กร

เป้าหมาย : ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กรลดลง 4% จากกรณีปกติ

ผลการดำเนินงาน : ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรงและทางอ้อมจากการดำเนินงานของการท่าเรือฯ ลดลง 4% (2,363 Ton CO₂eq) จากกรณีฐาน (BAU)



การสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDG)

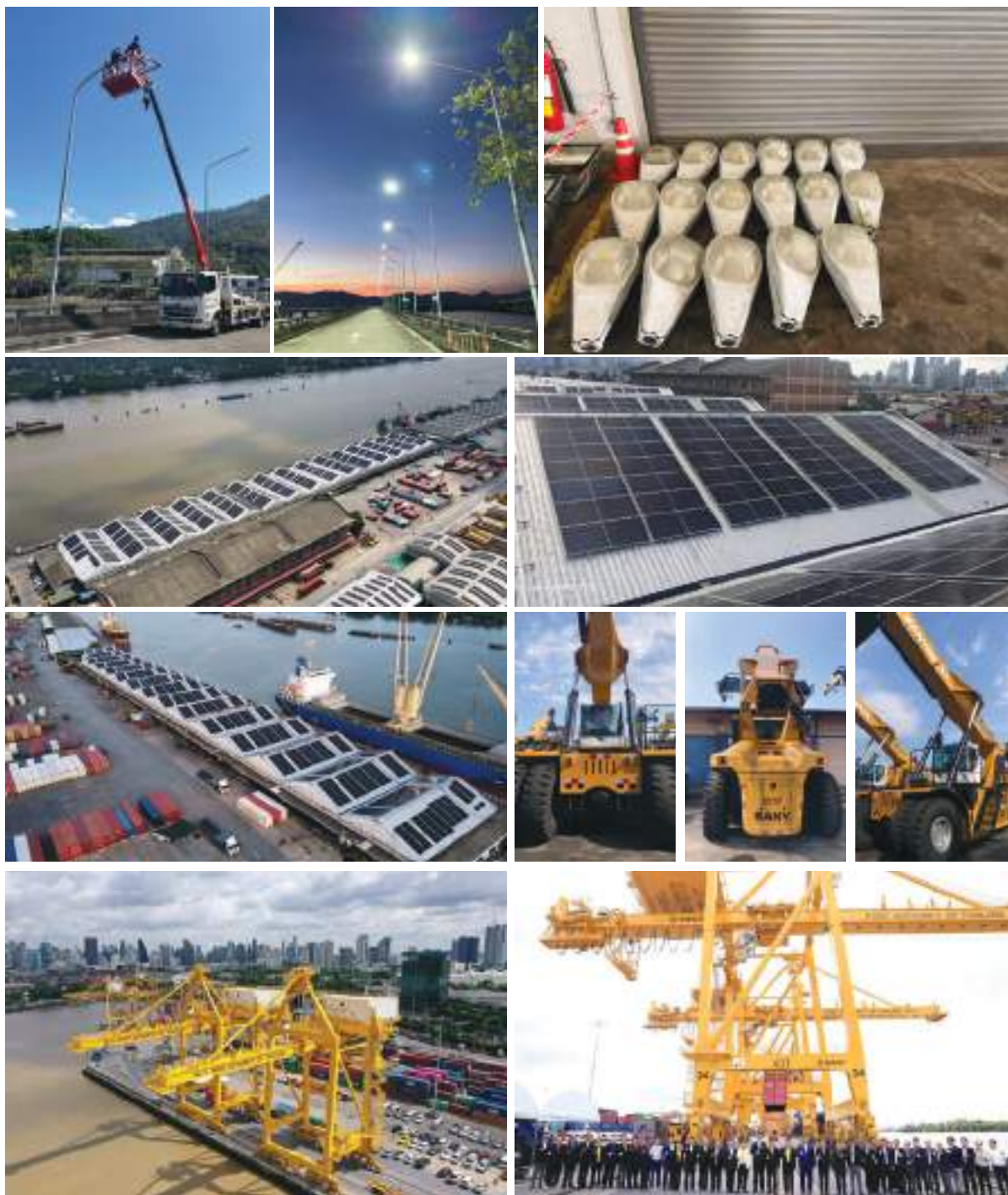


การท่าเรือฯ ได้มีการประเมินการปล่อยก๊าซเรือนกระจกตามหลักการประเมินคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กร (Carbon Footprint for Organization: CFO) ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐาน ISO 14064-1 โดยขอบเขตการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ประกอบด้วย ขอบเขตที่ 1 คือ การปล่อยทางตรงจากการใช้น้ำมัน และขอบเขตที่ 2 การปล่อยทางอ้อมจากการใช้ไฟฟ้า ในปี 2567 พบว่าปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในขอบเขตที่ 1 และ 2 มีค่าเท่ากับ 55,933 Ton CO₂eq ซึ่งมีปริมาณเพิ่มขึ้นจากปีก่อนเนื่องจากการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของการท่าเรือฯ มีความสัมพันธ์โดยตรงกับปริมาณสินค้าผ่านท่า เนื่องจากการท่าเรือฯ เป็นผู้ให้บริการขนถ่ายสินค้าและเครื่องมือที่ให้บริการใช้น้ำมันและไฟฟ้าเป็นหลัก ดังนั้นปริมาณสินค้าผ่านท่าจึงสูงขึ้นจากอัตราการเติบโตของการขนส่งสินค้าทั่วโลกที่เพิ่มขึ้น โดยภูมิภาคเอเชียมีอัตราการเติบโตของตู้สินค้าอยู่ที่ร้อยละ 35 ของปริมาณตู้สินค้าทั่วโลก และจากอัตราการเติบโตของตู้สินค้า

ที่เพิ่มขึ้นในภูมิภาคเอเชีย ทำให้เกิดความหนาแน่นในท่าเรือสิงคโปร์และมาเลเซีย ส่งผลให้สายเรือปรับเปลี่ยนเส้นทางมายังท่าเรือแหลมฉบังซึ่งมีความพร้อมในการรองรับตู้สินค้าที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ปัญหาสงครามที่เกิดขึ้นภายในเมียนมาส่งผลให้เกิดอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าทางบก ทำให้ผู้ประกอบการหันมาขนส่งสินค้าทางเรือเพิ่มมากขึ้น จึงทำให้ปริมาณสินค้าผ่านท่าของท่าเรือระนองเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งการท่าเรือฯ ได้พยายามลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในขอบเขตที่ 1 ด้วยการปรับเปลี่ยนเครื่องมือทุ่นแรงที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้นเพื่อประหยัดน้ำมัน และในขอบเขตที่ 2 ด้วยการติดตั้งระบบผลิตพลังงานไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์บนหลังคาโรงพักสินค้าภายในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ ทำให้การใช้ไฟฟ้าลดลง จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้การท่าเรือฯ บรรลุเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลง 4% จากกรณีฐานตามที่กำหนดไว้

กิจกรรม/โครงการ :

- 1) โครงการเปลี่ยนหลอดไฟฟ้าภายในท่าเรือระนอง เป็นหลอด LED
- 2) โครงการจัดการพลังงานไฟฟ้าด้วยระบบผลิตพลังงานไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์แบบติดตั้งบนหลังคา (Solar Rooftop) ของโรงพักสินค้าท่าเรือกรุงเทพ
- 3) ซื้อรถยกตู้สินค้าหนัก (Top Loader) ขนาดยกไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน แบบจัดเรียงได้ 3 แถว (ทดแทน) ที่ท่าเรือกรุงเทพ
- 4) ติดตั้งปั้นจั่นพลังงานไฟฟ้ายกตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (Rail Mounted Shoreside Gantry Crane) ขนาดยกน้ำหนักไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน จำนวน 2 คัน ทดแทนปั้นจั่นเดิมที่ท่าเรือกรุงเทพ
- 5) ดำเนินมาตรการลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของเรือลากจูงที่ท่าเรือกรุงเทพ



กลยุทธ์ 1.2 การปรับปรุงกระบวนการทำงานให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล

เป้าหมาย : ได้รับการรับรองระบบมาตรฐานการจัดการสิ่งแวดล้อมหรือได้รับรางวัลด้านสิ่งแวดล้อม

ผลการดำเนินงาน : การท่าเรือฯ ได้รับรางวัลด้านสิ่งแวดล้อมระดับประเทศและสากลรวม 5 รางวัล ดังนี้

- 1) การท่าเรือฯ ได้รับโล่ประกาศเกียรติคุณองค์กรที่เป็นผู้นำในการจัดการก๊าซเรือนกระจก (CALO) ระดับดีเด่น
- 2) ท่าเรือกรุงเทพได้รับรางวัล Green Port Awards System (GPAS)
- 3) ท่าเรือกรุงเทพได้รับรางวัลดีเด่นในโครงการเขตมลพิษต่ำ (Low Emission Zone: LEZ) ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
- 4) ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนได้รับรางวัลดีเด่น EIA Monitoring Awards 2024
- 5) ท่าเรือระนองได้รับรางวัลชมเชย EIA Monitoring Awards 2024

การสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDG)



กิจกรรม/โครงการ :

- 1) โครงการปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสียของโรงอาหารท่าเรือกรุงเทพ
- 2) มาตรการเฝ้าระวังปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM 2.5 ของท่าเรือกรุงเทพ
- 3) การประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-Efficiency: EE) ของการท่าเรือฯ พบว่าค่า EE ของปี 2567 ดีกว่าปี 2565 (ปีฐาน) โดยได้ค่า Factor เท่ากับ 1.00207
- 4) การติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA)
- 5) ระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System: PSHEMS) Level 2 ของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง
- 6) ระบบการจัดการของเสียจากเรือออนไลน์และการรายงานข้อมูลการให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกในการรองรับของเสียจากเรือให้กับกรมเจ้าท่า





ยุทธศาสตร์ที่ 2 : สร้างความตระหนักด้านสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์ 2.1 การพัฒนาบุคลากรเพื่อสร้างความตระหนักด้านสิ่งแวดล้อม

เป้าหมาย : เสริมสร้างทักษะและความรู้เรื่องการลดก๊าซเรือนกระจกและการจัดการสิ่งแวดล้อมสำหรับพนักงาน

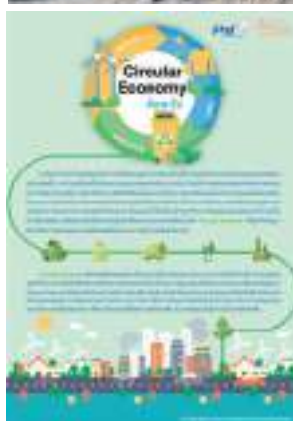
ผลการดำเนินงาน : พนักงานได้รับความรู้เรื่องการลดก๊าซเรือนกระจก และด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องผ่านกิจกรรมหรือโครงการเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กรด้านสิ่งแวดล้อมอย่างน้อย 1 โครงการ

การสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDG)



กิจกรรม/โครงการ :

- 1) โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านแนวคิดเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy)
- 2) โครงการประชาสัมพันธ์ด้านสิ่งแวดล้อม
- 3) โครงการส่งเสริมการจัดซื้อสีเขียว (Green Procurement)





ยุทธศาสตร์ที่ 3 : สร้างความร่วมมือเพื่อขับเคลื่อนความสำเร็จด้านสิ่งแวดล้อมร่วมกับห่วงโซ่อุปทานและสังคม

กลยุทธ์ 3.1 สร้างเครือข่ายความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อมที่มีศักยภาพร่วมกับห่วงโซ่อุปทาน

เป้าหมาย : การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากเครือข่ายที่ลดลง

ผลการดำเนินงาน : มีโครงการส่งเสริมให้เครือข่ายลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

การสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDG)



กิจกรรม/โครงการ :

- 1) โครงการจ้างเหมารถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน ปรับอากาศพร้อมคนขับรถ จำนวน 25 คัน (รถยนต์ไฟฟ้า) สำหรับใช้ในการปฏิบัติงานของการท่าเรือฯ



การท่าเรือฯ
มุ่งสู่ LOW CARBON PORT
ด้วยนโยบาย 2D

D ECARBONIZATION

สนับสนุนให้เกิดสังคมคาร์บอนต่ำ มุ่งใช้พลังงานทดแทน และเทคโนโลยีสะอาด ประหยัดพลังงาน พร้อมพัฒนาพื้นที่สีเขียวภายในท่าเรือและชุมชนโดยรอบ เพื่อสร้างมาตรฐานใหม่ในการดำเนินงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

D IGITAL TRANSFORMATION

การนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการทุกขั้นตอนของกระบวนการทำงาน ตั้งแต่การจัดการข้อมูล การติดตามสถานะสินค้า การให้บริการลูกค้าแบบเรียลไทม์ ด้วยระบบอัตโนมัติให้เหมาะสมกับธุรกิจในยุคดิจิทัล

กองประชาสัมพันธ์

กลยุทธ์ 3.2 การส่งเสริมสังคมคาร์บอนต่ำและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อชุมชนด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน

เป้าหมาย : เพิ่มปริมาณการดูดซับก๊าซเรือนกระจกจากโครงการกิจกรรมเพื่อสังคม (CSR) รวมทั้งมีโครงการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อชุมชน

ผลการดำเนินงาน :

- ชุมชนรอบท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนกว่า 929 ครัวเรือน ได้ประโยชน์จากโครงการพลังงานทดแทนเพื่อชุมชนจากการประหยัดค่าไฟฟ้าประมาณ 68,000 บาทต่อปี คิดเป็นปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ลดลงจากเครือข่าย 9 Ton CO₂eq ทั้งนี้ เมื่อวัดผลการดำเนินงานของโครงการรวมของปี 2566 และ 2567 พบว่าสามารถลดก๊าซเรือนกระจกได้กว่า 13 Ton CO₂eq
- เพิ่มปริมาณการดูดซับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเพิ่มพื้นที่ป่าจำนวน 95 ไร่ รวมจำนวนต้นไม้กว่า 17,000 ต้น สามารถเพิ่มปริมาณการดูดซับก๊าซเรือนกระจกประมาณ 95 Ton CO₂eq ซึ่งการทำเรือฯ ได้ดำเนินการเพิ่มพื้นที่สีเขียวตั้งแต่ปี 2561 - ปัจจุบัน รวมกว่า 1,200 ไร่

การสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDG)



กิจกรรม/โครงการ :

- 1) โครงการปลูกป่า และอนุรักษ์ป่าบริเวณโดยรอบท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน
- 2) โครงการปลูกป่าชายเลน และอนุรักษ์ป่าและป่าชายเลนบริเวณจังหวัดระนอง
- 3) โครงการพลังงานทดแทนเพื่อชุมชน โดยนำระบบพลังงานแสงอาทิตย์ไปใช้กับการผลิตน้ำประปาหมู่บ้านรอบท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ขนาดกำลังผลิตรวม 20 kW
- 4) โครงการแกนนำเครือข่ายชุมชนลุ่มน้ำโขงเผ่ากระวังและรักษาสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างจิตสำนึกให้กับชุมชนโดยรอบท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนในการอนุรักษ์ต้นน้ำ
- 5) โครงการอนุรักษ์ป่าชายเลนและชายฝั่งทะเลแหลมฉบัง
- 6) โครงการคมนาคมร่วมใจปลูกต้นไม้เฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว



การดำเนินงานด้าน CSR

การทำเรือแห่งประเทศไทย มีการดำเนินงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม ในปีงบประมาณ 2567 โดยมุ่งเน้นการแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม สร้างการยอมรับและความสัมพันธ์ที่ดีกับชุมชนและสิ่งแวดล้อม และส่งเสริมให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการสร้างชุมชนเข้มแข็ง โดยมีการแบ่งกลุ่มชุมชนสำคัญตามหลักเกณฑ์การคัดเลือกชุมชนเป้าหมาย (Communities) ที่กำหนดไว้ในบริบทของรัฐธรรมนูญ เพื่อประโยชน์ในการบริหารจัดการผลกระทบเชิงลบ โดยในปีงบประมาณ 2567 มีแผนงาน/โครงการที่สนับสนุนชุมชนครอบคลุม ดังนี้

1. ด้านการศึกษาและวัฒนธรรม
2. ด้านการสร้างการจ้างงานและการพัฒนาทักษะ
3. ด้านการสร้างความมั่นคงและรายได้ของชุมชน
4. ด้านการส่งเสริมสุขภาพ ความปลอดภัยในชุมชน (กีฬา สุขภาพ ความปลอดภัย)
5. ด้านการลงทุนทางสังคมและสิ่งแวดล้อม

ซึ่งรวมจำนวนทั้งสิ้น 26 แผนงาน/โครงการ

ประมวลภาพกิจกรรมความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ

การทำเรือฯ สนับสนุนกีฬาส่งเสริมสุขภาพ ด้านกายาเสพติด

วันที่ 29 พฤษภาคม 2567 นายอภิชาติ พงษ์สุวรรณ รองผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ นายอิทธิพล ศัมภูพันธุ์ ผู้อำนวยการสำนักท่าเรือภูมิภาค นายจักรกฤษณ์ คุ่มภัย ผู้จัดการท่าเรือระนอง และพนักงานการทำเรือฯ ร่วมพิธีส่งมอบลานกีฬาอเนกประสงค์ส่งเสริมสุขภาพด้านกายาเสพติด ณ โรงเรียนบ้านเกาะสินไห จังหวัดระนอง





พิธีอัญเชิญถ้วยพระราชทานพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ในการแข่งขันกีฬาเปิดทองการกุศล “ท่าเรือโอเพ่น” ประจำปี 2567

วันที่ 8 กรกฎาคม 2567 การท่าเรือแห่งประเทศไทย จัดพิธีอัญเชิญถ้วยพระราชทานพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถ้วยพระราชทานสมเด็จพระนางเจ้า พระบรมราชินี และถ้วยพระราชทานสมเด็จพระกนิษฐาธิราชเจ้า กรมสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี สำหรับการแข่งขันกีฬาเปิดทองการกุศล “ท่าเรือโอเพ่น” ประจำปี 2567 เพื่อเฉลิมพระเกียรติเนื่องในโอกาสวันคล้ายวันเฉลิมพระชนมพรรษาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และเพื่อดำรงไว้ซึ่งประเพณีการแข่งขันกีฬาเปิดทองท่าเรือโอเพ่น ที่มีมาอย่างยาวนาน โดยมี นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย นายแพทย์มรุต จิรเศรษฐสิริ กรรมการและผู้ช่วยเลขาธิการมูลนิธิโรงพยาบาลสมเด็จพระยุพราช ผู้บริหารและพนักงาน กทท. คณะกรรมการจัดการแข่งขันเปิดทองฯ และสื่อมวลชน โดยมีขบวนร่วมในพิธีแห่ถ้วย ถ้วยพระราชทานในบริเวณพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ พร้อมนำถ้วยพระราชทานมาประดิษฐานยังแท่นพิธีหน้าพระบรมฉายาลักษณ์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถ้วยพระราชทานมอบให้แก่ผู้ชนะเลิศทีมชาย ทีมหญิง และทีมเยาวชน ณ บริเวณโถงชั้นล่าง อาคารที่ทำการการท่าเรือฯ





การทำเรือฯ จัดการแข่งขันเปิดทองการกุศล “ทำเรือโอเพ่น” ประจำปี 2567

วันที่ 13 กรกฎาคม 2567 พลอากาศเอก จอม รุ่งสว่าง องคมนตรี ให้เกียรติเป็นประธานในพิธีเปิดการแข่งขันเปิดทองการกุศล “ทำเรือโอเพ่น” ประจำปี 2567 ซึ่งถ้วยพระราชทานพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ถ้วยพระราชทานสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี และถ้วยพระราชทานสมเด็จพระกนิษฐาธิราชเจ้า กรมสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี โดยมีนายไพฑูรย์ ศิริภานุเสถียร และนายจำเริญ โพธิยอด กรรมการการท่าเรือฯ นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ ผู้บริหาร และพนักงานการท่าเรือฯ ผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ลูกค้า คู่ค้า ผู้ประกอบการ คณะกรรมการตัดสินจากสมาคมเปตองแห่งประเทศไทย นักกีฬาเปตอง และสื่อมวลชน เข้าร่วมพิธี ณ สนามเปตอง การท่าเรือฯ

การจัดการแข่งขันฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อเฉลิมพระเกียรติเนื่องในโอกาสวันคล้ายวันเฉลิมพระชนมพรรษาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ครบ 6 รอบ 72 พรรษา และเพื่อดำรงไว้ซึ่งประเพณีของการจัดการแข่งขันฯ ที่มีมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2531 รวมทั้งเพื่อสืบสานพระราชปณิธานในการเผยแพร่กีฬาเปตองหรือกีฬาสมเด็จพระเจ้าให้เป็นที่แพร่หลายในประเทศไทย รายได้ทั้งหมดจากการแข่งขัน ไม่หักค่าใช้จ่าย และมอบให้แก่โรงพยาบาลสมเด็จพระยุพราชเชียงใหม่ของ จังหวัดเชียงใหม่ เพื่อนำไปจัดซื้ออุปกรณ์ทางการแพทย์ที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ ในการรักษาประชาชน



การทำเรือฯ จัดโครงการเยาวชนคลองเตยวาดฝัน “ทำเรือ - ชุมชน” อยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืน



วันที่ 13 สิงหาคม 2567 นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นประธานจัดประกวดวาดภาพและมอบรางวัลผู้ชนะเลิศภาพวาด ภายใต้แนวคิด “ทำเรือกรุงเทพในฝัน” ที่นำเสนอมุมมองและจินตนาการของเยาวชนที่มีความรักความผูกพันผ่านการดำเนินกิจการของการทำเรือฯ ในฐานะองค์กรด้านการขนส่งทางน้ำขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ และให้ความสำคัญกับการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อให้สามารถอยู่ร่วมกับชุมชนและเติบโตร่วมกันได้อย่างยั่งยืน โดยมีนักเรียนจาก 6 โรงเรียนรอบท่าเรือกรุงเทพเข้าร่วมโครงการฯ เพื่อจุดประกายจินตนาการให้กับเยาวชนในชุมชนโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ สะท้อนการอยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืนของท่าเรือและชุมชน ณ ห้องรับรองอาคารโอบี ท่าเรือกรุงเทพ

ในการนี้ การทำเรือฯ พร้อมเป็นองค์กรที่ส่งเสริมให้เยาวชนได้แสดงศักยภาพในเชิงสร้างสรรค์อย่างเต็มความสามารถ เพื่อการพัฒนาต่อยอดสู่เวทีในระดับสากล เพราะเราเชื่อว่าการศึกษาทั้งในและนอกห้องเรียน ล้วนเป็นก้าวสำคัญในการเสริมสร้างทักษะองค์ความรู้และความสามารถ ซึ่งเยาวชนเหล่านี้คืออนาคตของประเทศ



การทำเรือฯ ห่วงใยพี่น้องภาคเหนือผู้ประสบภัยน้ำท่วม

วันที่ 2 กันยายน 2567 นายธนพงศ์ ใจเชื้อ ผู้อำนวยการฝ่ายอำนวยการในฐานะผู้แทนการทำเรือแห่งประเทศไทย พร้อมด้วย นายณัฐพล รัชตะศิลป์ ผู้จัดการทำเรือพาณิชย์เชียงแสน และพนักงานการทำเรือฯ ให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วมทางภาคเหนือตอนบนที่ได้รับความเสียหาย โดยส่งมอบสิ่งของอุปโภคบริโภคแก่ผู้ประสบภัย เพื่อบรรเทาทุกข์และความเดือดร้อนแก่พี่น้องชาวอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย





การทำเรือ ร่วมทำบุญทอดกฐินประจำปี 2567 ให้แก่วัดในพื้นที่โดยรอบการทำเรือ 4

เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2567 นางสาวผานิตตา เจริญผล ผู้ช่วยผู้อำนวยการ การทำเรือแห่งประเทศไทย สายตรวจสอบ ในฐานะหัวหน้าคณะจัดพิธี ทอดกฐินของการทำเรือฯ พร้อมด้วยพนักงานการทำเรือฯ ร่วมทำบุญ ทอดกฐินประจำปี 2567 ณ วัดที่ตั้งอยู่ในพื้นที่โดยรอบการทำเรือฯ ได้แก่ วัดคลองเตยใน และวัดสะพาน เป็นจำนวนเงินวัดละ 100,000 บาท





การทำเรือฯ สานต่อพระราชปณิธาน “สร้างฝายได้มากกว่าน้ำ” ก้าวสู่ปีที่ 10

วันที่ 13 ธันวาคม 2567 การทำเรือแห่งประเทศไทยจัดพิธีส่งมอบฝายในโครงการ “คน...เก็บน้ำให้แผ่นดิน” โดยได้รับเกียรติจาก นายไพฑูรย์ ศิริภานุเสถียร กรรมการการท่าเรือฯ เป็นประธานในพิธีฯ พร้อมด้วย นายตรุฒ คำวิจิตรธนาภา กรรมการการท่าเรือฯ เรือโท ยุทธนา โมกขาว ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง ในฐานะหัวหน้าคณะทำงานโครงการฯ นายวีระยุทธ สว่างแจ้ง รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนารูทิง นางสาวผาณิตตา เจริญผล รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล และพนักงานการท่าเรือฯ ร่วมกับจิตอาสาข้าราชการ ทหาร ตำรวจ ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ร่วมพิธีส่งมอบฝาย พร้อมปล่อยสัตว์น้ำเพื่อคืนสมดุลสู่ธรรมชาติ ในการนี้ได้ทำพิธีส่งมอบฝายจำนวน 3 ฝาย ได้แก่ ตำบลไผ่โทน อำเภอร้องกวาง จังหวัดแพร่

ทั้งนี้ ปีงบประมาณ 2567 การท่าเรือฯ สนับสนุนการสร้างฝายในพื้นที่ต้นน้ำเจ้าพระยาทางภาคเหนือเป็นจำนวนกว่า 11 ฝาย ด้วยความมุ่งมั่นที่จะคืนสายน้ำให้แผ่นดิน ดังที่ในหลวงรัชกาลที่ 9 ทรงตรัสว่า “น้ำคือชีวิต”

ส่วนที่
07

รายงาน
ของผู้สอบบัญชี



ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย

เรื่อง งบการเงินของการทำเรือแห่งประเทศไทย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

ด้วยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พิจารณางบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของการทำเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งผู้สอบบัญชีรับอนุญาตได้ตรวจสอบรับรองแล้ว

จึงประกาศให้ทราบทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2568



นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข
ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย

รายงานความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทยต่อรายงานทางการเงิน

งบการเงินของการทำเรือแห่งประเทศไทย ได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย ซึ่งผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเป็นผู้ตรวจสอบงบการเงินโดยผ่านการพิจารณาของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย รับผิดชอบต่อความถูกต้อง และครบถ้วนของข้อมูลทางบัญชี เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สิน รวมทั้งป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ และมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงินตามมาตรฐานการบัญชี



นายชยธรรม์ พรหมศร

ประธานกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอ คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลง ส่วนของเจ้าของ และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงิน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบาย การบัญชีที่สำคัญ

ข้าพเจ้าเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชี ต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจาก กทท. ตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน และตามประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพฯ รวมถึงมาตรฐานเรื่องความเป็นอิสระที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี (ประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดิน และตามประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

ข้าพเจ้าขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 31 เรื่อง ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งอธิบายถึงความไม่แน่นอนเกี่ยวกับผลของคดีที่ กทท. ถูกฟ้องร้องเพื่อชดเชยค่าเสียหาย ทั้งนี้ความเห็นของข้าพเจ้าไม่ได้มีเงื่อนไขในเรื่องนี้

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปีแต่ไม่รวมถึงงบการเงิน และรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานนั้น ซึ่งคาดว่ารายงานประจำปีจะถูกจัดเตรียมให้ข้าพเจ้าภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของข้าพเจ้าต่อการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่น และข้าพเจ้าไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน คือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้า หรือปรากฏว่า ข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปี หากข้าพเจ้าสรุปได้ว่าการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้าพเจ้าต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแล เพื่อให้ผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแลดำเนินการแก้ไขข้อมูลที่แสดงขัดต่อข้อเท็จจริง

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่อการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของ กทท. ในการดำเนินงานต่อเนื่องเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่อง และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกิจการหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการสอดส่องดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของ กทท.

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชี ซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผล คือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผล ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกัน จะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของข้าพเจ้ารวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาดเนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของ กทท.
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร

- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับเหตุการณ์ หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของ กทท. ในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า โดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่เกี่ยวข้องหรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของข้าพเจ้าจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้ กทท. ต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง
- ประเมินการนำเสนอโครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายใน หากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ผู้สอบบัญชีที่รับผิดชอบงานสอบบัญชีและการนำเสนอรายงานฉบับนี้คือ นางสาวโชติมา กิจศิริกร



(นางสาวโชติมา กิจศิริกร)

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต ทะเบียนเลขที่ 7318

บริษัท สอบบัญชีธรรมนิติ จำกัด
กรุงเทพมหานคร
วันที่ 13 มีนาคม 2568

งบแสดงฐานะการเงิน

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : บาท

หมายเหตุ		2567	2566 (ปรับปรุงใหม่)
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5	5,746,885,504.54	4,263,076,488.49
ลูกหนี้การค้า	6	1,203,451,457.08	1,023,046,444.21
ลูกหนี้อื่น	7	13,404,984.24	2,779,138.84
พัสดุดังเหลือ	8	53,866,842.32	57,609,084.85
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	9	215,679,646.98	143,230,082.26
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	10	3,787,061,954.86	6,757,809,609.43
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		11,020,350,390.02	12,247,550,848.08
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
รายได้ค่าเช่าเรือเรียกเก็บ	12	16,483,097,959.99	16,883,402,036.10
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	13	4,943,622,171.53	5,069,036,680.66
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	14	10,992,002,500.30	11,142,791,757.44
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	15	9,042,582,317.21	3,568,127,474.63
สินทรัพย์สิทธิการใช้		18,476,204.58	13,822,680.40
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่าย	16	335,578,665.57	335,854,293.39
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	17	175,750,944.61	228,378,752.28
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	18	4,047,502,810.45	4,577,148,120.52
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		46,038,613,574.24	41,818,561,795.42
รวมสินทรัพย์		57,058,963,964.26	54,066,112,643.50
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น			
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้การค้า		1,728,357,694.85	1,251,872,862.97
เจ้าหนี้อื่น	19	1,484,087,665.63	1,443,382,889.81
รายได้แผ่นดินคืนค้างส่งคลัง	20	2,453,000,000.00	2,702,866,000.00
หนี้สินตามสัญญาเช่าส่วนที่ครบกำหนดชำระภายในหนึ่งปี		6,148,247.99	8,995,350.78
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	21	2,560,600,240.53	1,139,537,567.73
รวมหนี้สินหมุนเวียน		8,232,193,849.00	6,546,654,671.29

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

การทำเรือแห่งประเทศไทย

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2567	2566 (ปรับปรุงใหม่)
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
รายได้สินทรัพย์รับบริจาคการรับรู้	22	76,395,456.71	99,735,173.56
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	24	12,364,179,462.11	11,318,720,465.55
ประมาณการหนี้สิน	25	76,160,649.14	59,672,438.64
หนี้สินตามสัญญาเช่า		13,070,859.97	5,784,632.08
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		12,529,806,427.93	11,483,912,709.83
รวมหนี้สิน		20,762,000,276.93	18,030,567,381.12
ส่วนของเจ้าของ			
ทุน	26	7,234,545,409.65	7,234,545,409.65
กำไรสะสม			
จัดสรรแล้ว			
สำรองเพื่อขยายงานและลงทุน		8,625,662,587.26	8,625,662,587.26
กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	28	2,802,326,669.12	2,747,276,486.79
ยังไม่ได้จัดสรร		17,634,429,021.30	17,428,060,778.68
รวมส่วนของเจ้าของ		36,296,963,687.33	36,035,545,262.38
รวมหนี้สินและส่วนของเจ้าของ		57,058,963,964.26	54,066,112,643.50



(นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข)
ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย



(นายวิวัฒน์ อมริต)
ผู้ช่วยผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร
รักษาการแทนผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : บาท

หมายเหตุ		2567	2566
รายได้			
		2,214,023,990.03	2,188,106,975.92
		10,592,624,030.41	10,691,045,066.13
		601,478,848.54	697,206,792.98
		2,364,061,935.47	1,705,602,028.18
		668,133,812.36	692,381,103.44
	27	9,234,096.32	7,279,140.91
	28	62,564,136.66	34,074,373.12
		6,447,515.45	-
		174,786,191.99	97,811,524.68
	29	531,156,714.74	143,084,139.61
รวมรายได้		17,224,511,271.97	16,256,591,144.97
ค่าใช้จ่าย			
		3,601,866,550.10	3,463,784,509.91
		1,147,247,001.17	1,146,697,577.23
		925,846,146.70	1,061,663,699.44
		657,590,240.00	682,123,730.00
		1,637,565,939.98	1,559,550,017.34
		66,407,831.64	80,487,818.24
		19,745,225.27	18,984,063.06
		4,968,256.00	4,517,024.75
		85,388,794.28	67,124,246.79
		450,241,275.98	409,710,411.88
		185,820,367.96	248,709,038.14
		149,214,920.00	171,057,139.89
	27	23,011,673.50	22,702,909.50
	28	7,518,454.33	5,323,311.54
		-	11,183,301.66
	30	613,709,508.24	637,241,340.29
รวมค่าใช้จ่าย		9,576,142,185.15	9,590,860,139.66
กำไรสำหรับปี		7,648,369,086.82	6,665,731,005.31
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี :			
รายการที่จะไม่จัดประเภทรายการใหม่เข้าไปในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง			
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย			
สำหรับโครงการผลประโยชน์พนักงาน		(1,781,816,661.87)	-
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		5,866,552,424.95	6,665,731,005.31

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

การก่อหนี้แห่งประเทศไทย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

หมายเหตุ	ทุน	กำไรสะสม			หน่วย : บาท
		จัดสรรแล้ว		ยังไม่ได้จัดสรร	
		สำรองเพื่อขยายงานและลงทุน	เงินกองทุนประกันภัยรัยสินแบบประกันตนเอง		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565	7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,718,525,425.21	15,851,946,834.95	34,430,680,257.07
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี					
กำไรสำหรับปี	-	-	-	6,665,731,005.31	6,665,731,005.31
สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง - ปี 2565	-	-	-	8,000,000.00	8,000,000.00
สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง - ปี 2566	-	-	-	(5,068,866,000.00)	(5,068,866,000.00)
จัดสรรเข้ากองทุนประกันภัยฯ	-	-	28,751,061.58	(28,751,061.58)	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,747,276,486.79	17,428,060,778.68	36,035,545,262.38
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566	7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,747,276,486.79	17,428,060,778.68	36,035,545,262.38
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี					
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	7,648,369,086.82	7,648,369,086.82
สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง - ปี 2566	-	-	-	(1,781,816,661.87)	(1,781,816,661.87)
สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง - ปี 2566	-	-	-	(134,000.00)	(134,000.00)
สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง - ปี 2567	-	-	-	(5,605,000,000.00)	(5,605,000,000.00)
จัดสรรเข้ากองทุนประกันภัยฯ	-	-	55,050,182.33	(55,050,182.33)	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,802,326,669.12	17,634,429,021.30	36,296,963,687.33

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	2567	2566 (ปรับปรุงใหม่)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน		
กำไรสำหรับปี	7,648,369,086.82	6,665,731,005.31
รายการปรับกระทบกำไรสำหรับปีเป็นเงินสดรับ (จ่าย) สุทธิ		
จากกิจกรรมดำเนินงาน		
ผลขาดทุนด้านเครดิตของลูกหนี้ (กลับรายการ)	(19,567,178.73)	76,891,791.36
ค่าใช้จ่ายพัสดุเสื่อมสภาพ	1,146,391.59	6,434,754.66
ขาดทุนจากการขายและตัดจำหน่ายพัสดุ	340,587.06	4,950,628.06
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,637,565,939.98	1,559,550,017.34
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนตัดจ่าย	275,627.82	138,874.02
ขาดทุน (กำไร) จากการจำหน่ายสินทรัพย์	(6,447,515.45)	11,740,340.01
ค่าตัดจ่ายรับคืนโครงการ	21,754,502.80	5,343,484.69
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	465,561,978.64	421,851,718.08
ประมาณการหนี้สิน	16,778,522.71	67,411,091.92
ดอกเบี้ยรับ	(174,786,191.99)	(97,811,524.68)
รายได้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	(9,164,168.84)	(7,159,463.53)
ค่าใช้จ่ายกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	23,004,377.50	22,694,341.50
รายได้กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	(62,564,136.66)	(34,074,373.12)
รายได้ค่าเช่าเรือเรียกเก็บ	400,304,076.11	304,650,654.34
ค่าใช้จ่ายพัสดुकุมจำนวน	2,526,428.00	1,923,522.49
รายได้สินทรัพย์รับบริจาค	(35,308,460.85)	(23,339,716.88)
รายได้สินทรัพย์ตามสัญญาให้เช่า	(311,000,000.00)	-
กำไรจากการตัดจำหน่ายเจ้าหนี้การค้า	(1,206,083.67)	(327,248.35)
กำไรจากการตัดจำหน่ายเจ้าหนี้อื่น	(1,135,527.57)	-
กำไรจากการตัดจำหน่ายหนี้สินหมุนเวียนอื่น	(10,025,749.87)	(4,518,737.28)
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์		
และหนี้สินดำเนินงาน	9,586,422,505.40	8,982,081,159.94
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง		
ลูกหนี้การค้า	(160,977,605.76)	53,689,134.18
ลูกหนี้อื่น	(10,486,073.78)	26,842,519.62
พัสดुकงเหลือ	2,255,263.88	(4,959,195.43)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(65,914,218.28)	(12,329,562.54)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

การทำเรือแห่งประเทศไทย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	2567	2566 (ปรับปรุงใหม่)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)		
เจ้าหนี้การค้า	95,425,438.30	(182,995,435.48)
เจ้าหนี้อื่น	41,840,303.39	230,375,980.90
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	1,431,088,422.67	445,929,110.66
	10,919,654,035.82	9,538,633,711.85
เงินสดรับจากดอกเบี้ย	239,979,151.05	129,760,730.88
เงินสดจ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	(1,224,924,021.45)	(1,247,466,763.85)
เงินสดจ่ายชำระหนี้สินคดียานยนต์	(290,312.21)	(7,738,653.28)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	9,934,418,853.21	8,413,189,025.60
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน		
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น (เพิ่มขึ้น)	2,970,747,654.57	(2,543,513,912.04)
เงินสดรับจากการขายสินทรัพย์	16,780,940.00	3,045,180.65
เงินสดจ่ายลงทุนในที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	(357,602,079.42)	(215,911,269.08)
เงินสดจ่ายลงทุนในสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	(5,213,207,086.60)	(2,197,455,186.82)
เงินสดจ่ายลงทุนในสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(3,057,985.74)	(22,448,534.05)
เงินสดสุทธิใช้ในกิจกรรมลงทุน	(2,586,338,557.19)	(4,976,283,721.34)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน		
เงินนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน	(5,855,000,000.00)	(7,245,000,000.00)
เงินสดจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า	(9,271,279.97)	(10,093,075.26)
เงินสดสุทธิใช้ในกิจกรรมจัดหาเงิน	(5,864,271,279.97)	(7,255,093,075.26)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	1,483,809,016.05	(3,818,187,771.00)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นปี	5 4,263,076,488.49	8,081,264,259.49
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปี	5 5,746,885,504.54	4,263,076,488.49
ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบกระแสเงินสด		
การซื้อที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ โดยที่ยังไม่ได้ชำระ	3,749,613.95	666,600.00
การจัดหาสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง โดยที่ยังไม่ได้ชำระ	904,913,569.83	525,731,106.53
สินทรัพย์สิทธิการใช้เพิ่มขึ้น โดยไม่ได้จ่ายเป็นเงินสด	13,710,405.07	2,689,274.38

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

หมายเหตุ	หัวข้อเรื่อง	หน้า
1.	ข้อมูลทั่วไป	192
2.	เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน	192
3.	มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปัจจุบัน	193
4.	นโยบายการบัญชีที่สำคัญ	194
5.	เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	202
6.	ลูกหนี้การค้า	202
7.	ลูกหนี้อื่น	203
8.	พัสดุดังกล่าว	204
9.	สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	204
10.	สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	205
11.	ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานยังไม่ถึงกำหนดชำระ	205
12.	รายได้ค่าเช่าเรือเรียกเก็บ	206
13.	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	207
14.	ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	210
15.	สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	211
16.	สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่าย	211
17.	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	212
18.	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	212
19.	เจ้าหนี้อื่น	213
20.	รายได้แผ่นดินค้ำนำส่งคลัง	213
21.	หนี้สินหมุนเวียนอื่น	214
22.	รายได้สินทรัพย์รับบริจาคหรือการรับรู้	214
23.	เงินสะสมและดอกเบียเงินสะสมค้างจ่าย	215
24.	ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	215
25.	ประมาณการหนี้สิน	218
26.	ทุน	218
27.	กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	219
28.	กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	220
29.	รายได้อื่น	220
30.	ค่าใช้จ่ายอื่น	221
31.	ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น	222
32.	คดีฟ้องร้องที่สิ้นสุดในระหว่างปี	224
33.	มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์ ซึ่ง กทท. ยังไม่ได้นำมาถือปฏิบัติก่อนวันมีผลบังคับใช้	224
34.	การจัดประเภทรายการบัญชีใหม่	225
35.	การอนุมัติงบการเงิน	225

1. ข้อมูลทั่วไป

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

ตั้งอยู่เลขที่ 444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110

กทท. มีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือควบคุมการขนถ่ายและบรรทุกสินค้า และผู้สินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบให้แก่เจ้าของสินค้าหรือเจ้าของผู้สินค้า ตลอดจนร่วมมือและประสานงานกับส่วนราชการและท่าเรือต่างประเทศ รวมทั้งพัฒนาและปรับปรุงกิจการท่าเรือให้เจริญก้าวหน้า ทันสมัยตามภาวะเศรษฐกิจ

ปัจจุบัน กทท. มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบท่าเรือ ดังนี้

- (1) ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) เป็นท่าเรือแม่น้ำที่สำคัญในการให้บริการเรือสินค้าทั่วไป และเรือผู้สินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งประกอบการและบริหารท่าเทียบเรือโดย กทท. เองทั้งหมด
 - (2) ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) เป็นท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดย กทท. ทำหน้าที่เป็นองค์กรบริการท่าเรือโดยรวม ส่วนงานด้านปฏิบัติการเป็นการให้เอกชนเช่าประกอบการท่า
 - (3) ท่าเรือภูมิภาค เป็นท่าเรือที่ก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่า ท่าเรือภูมิภาคแต่ละแห่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จต้องส่งมอบให้กรมธนารักษ์ขึ้นทะเบียนเป็นที่ราชพัสดุ กทท. ได้เข้าบริหารจัดการและประกอบการ ท่าเรือภูมิภาค 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 เพื่อบริการรับสินค้า และให้ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนแห่งที่ 1 ซึ่งเปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2546 เป็นท่าเรือโดยสาร/ท่องเที่ยว กทท. ได้เปิดดำเนินการท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน แห่งที่ 2 เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2555 และได้ส่งคืนท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนแห่งที่ 1 ให้กรมธนารักษ์เพื่อส่งมอบให้เทศบาลตำบลเวียงเชียงแสนเป็นผู้บริหารเมื่อวันที่ 10 มกราคม 2556

2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

2.1 เกณฑ์การถือบัญชี

งบการเงินนี้นำเสนอเพื่อวัตถุประสงค์ของการรายงานเพื่อใช้ในประเทศไทย และจัดทำเป็นภาษาไทย โดยจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน รวมถึงการตีความ และแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศใช้โดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์ (สภาวิชาชีพบัญชี) กฎระเบียบและประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ที่เกี่ยวข้องซึ่งเป็นไปตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปของประเทศไทย

สภาวิชาชีพบัญชีได้ออกมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง และมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566 และวันที่ 1 มกราคม 2567 สำหรับมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง และมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ที่ยังไม่มีผลบังคับใช้ ได้เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

2.2 เกณฑ์การวัดมูลค่า

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์คงค้าง

2.3 การประมาณการและการใช้ดุลยพินิจ

ในการจัดทำงบการเงินนี้เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ผู้บริหารต้องใช้วิจารณญาณการประมาณและข้อสมมติฐานหลายประการ ซึ่งมีผลกระทบต่อข้อกำหนดนโยบายการบัญชีและการรายงานจำนวนเงินที่เกี่ยวกับ สินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่าย ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างจากที่ประมาณไว้

ประมาณการและข้อสมมติฐานที่ใช้ในการจัดทำงบการเงินจะได้รับการทบทวนอย่างต่อเนื่องการปรับประมาณการทางบัญชีจะบันทึกในงวดบัญชีที่ประมาณการดังกล่าวได้รับการทบทวนและในงวดอนาคตที่ได้รับผลกระทบ ข้อมูลเกี่ยวกับการประมาณการความไม่แน่นอนและข้อสมมติฐานที่สำคัญในการกำหนดนโยบายการบัญชี มีผลกระทบสำคัญต่อการรับรู้จำนวนเงินในงบการเงิน ดังนี้

ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้

ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้ตั้งแต่วันแรกที่รับรู้รายการลูกหนี้ของ กทท. ในงบการเงิน และเป็นการคาดการณ์ไปในอนาคตโดยพิจารณาเหตุการณ์ในอดีต สถานการณ์ปัจจุบัน และการพยากรณ์สถานการณ์ทางเศรษฐกิจในอนาคต

อาคารและอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ผู้บริหารเป็นผู้ประมาณการอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์และมูลค่าคงเหลือสำหรับอาคารและอุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนของ กทท. โดยส่วนใหญ่อ้างอิงจากข้อมูลเชิงเทคนิคของสินทรัพย์นั้น และรวมถึงการพิจารณา การตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่เสื่อมสภาพหรือไม่ได้ใช้งานโดยการขายหรือเลิกใช้

อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่ม

กทท. ไม่สามารถกำหนดอัตราดอกเบี้ยตามนโยบายของสัญญาเช่า ดังนั้นจึงใช้อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่มของ กทท. ในการคิดลดหนี้สินตามสัญญาเช่า โดยอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่มเป็นอัตราดอกเบี้ยที่ กทท. จะต้องจ่ายในการกู้ยืมเงินที่จำเป็นเพื่อให้ได้มาซึ่งสินทรัพย์ที่มีมูลค่าใกล้เคียงกับสินทรัพย์สิทธิการใช้ในสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่คล้ายคลึง โดยมีระยะเวลาการกู้ยืมและหลักประกันที่คล้ายคลึง

ประมาณการหนี้สินโครงการผลประโยชน์พนักงานภายหลังเกษียณอายุ

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

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ที่มีผลบังคับใช้ในปีปัจจุบัน

ในระหว่างปี กทท. ได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงจำนวนหลายฉบับ ที่มีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้ปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนขึ้นเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้งมาตรฐาน โดยเป็นการแก้ไข/ปรับปรุงทั้งหมด 4 เรื่อง ดังนี้

1. แก้ไขการรับรู้สิ่งตอบแทนที่ได้รับก่อนที่ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์จะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามประสงค์เป็น “รายได้จากการขาย” แทนการนำไปหักออกจากต้นทุนของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์นั้น
2. แก้ไขการระบุต้นทุนการทำให้เสร็จสิ้นตามสัญญาใดบ้างที่ต้องนำมาเข้ามารวมเป็นส่วนหนึ่งในการพิจารณาว่าสัญญานั้นเป็นสัญญาที่สร้างภาระหรือไม่
3. การปรับปรุงเพิ่มเติมมาตรฐานการรายงานทางการเงินในเรื่อง
 - 3.1 ส่วนต่างจากการแปลงค่าสะสมกรณีบริษัทย่อยเป็นผู้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินมาใช้เป็นครั้งแรก
 - 3.2 การพิจารณาค่าธรรมเนียมร้อยละ 10 กับการทดสอบการตัดรายการหนี้สินทางการเงิน
 - 3.3 การชำระภาษีกับการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ชีวภาพ
4. การปรับปรุงเพื่อให้สอดคล้องตามกรอบแนวคิดสำหรับการรายงานทางการเงินฉบับที่มีผลบังคับใช้ ณ ปัจจุบัน

การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินในปีปัจจุบัน

4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การนำเสนองบการเงิน

กทท. ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2565) เรื่อง การนำเสนองบการเงินภายใต้ข้อกำหนดของมาตรฐานที่ปรับปรุงใหม่ งบการเงินประกอบด้วย

- งบแสดงฐานะการเงิน
- งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
- งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
- งบกระแสเงินสด
- หมายเหตุประกอบงบการเงิน

4.2 การรับรู้รายได้

- รายได้จากการให้บริการ

รับรู้ในงวดบัญชีที่มีการให้บริการ

- รายได้จากการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ (Fixed Fee) และผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee)

รายได้จากการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ (Fixed Fee) ซึ่งรวมถึงจำนวนเงินขั้นต้นอื่น ๆ ที่ต้องจ่ายตลอดระยะเวลาของสัญญาเช่ารับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า สำหรับผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) ที่จะต้องชำระเพิ่มเติมตามปริมาณผู้โดยสารหรือสินค้าที่เกิดขึ้นจริงในแต่ละปีตามอัตราที่กำหนดไว้ในแต่ละสัญญา ถือเป็นค่าเช่าที่อาจเกิดขึ้น รับรู้เป็นรายได้ในรอบระยะเวลาบัญชีซึ่งค่าเช่านั้นเกิดขึ้น

- รายได้จากการขาย

รายได้จากการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง รับรู้เมื่อได้มีการส่งมอบน้ำมันให้แก่ลูกค้าแล้ว

- ดอกเบี้ยรับ

1. ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลา

2. ดอกเบี้ยเงินกู้ยืมกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน รับรู้ตามงวดที่ถึงกำหนดชำระ ยกเว้นดอกเบี้ยเงินกู้ยืมกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานที่ผิดนัดชำระเกิน 6 เดือน จะรับรู้ตามเกณฑ์เงินสด

4.3 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในงบกระแสเงินสด หมายรวมถึง เงินสดในมือ เงินฝากธนาคารทุกประเภท ซึ่งมีระยะเวลาไม่เกินสามเดือนนับจากวันที่ได้มา แต่ไม่รวมเงินฝากธนาคารประเภทที่ต้องจ่ายคืน เมื่อสิ้นระยะเวลาที่กำหนด

4.4 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นแสดงถึงจำนวนเงินที่ลูกค้าจะต้องชำระสำหรับการขายสินค้าและการให้บริการตามปกติของธุรกิจ

กทท. รับรู้ลูกหนี้การค้าเมื่อเริ่มแรกด้วยจำนวนเงินของสิ่งตอบแทนที่ปราศจากเงื่อนไขในการได้รับชำระ ในกรณีที่มีส่วนประกอบด้านการจัดหาเงินที่มีนัยสำคัญจะรับรู้ด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านงบกำไรขาดทุน

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

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นแสดงในราคาตามใบแจ้งหนี้หักค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตั้งเป็นจำนวนเท่ากับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้โดยประมาณขึ้นจากประสบการณ์การเก็บเงินในอดีตและตามสถานการณ์ในปัจจุบันของลูกหนี้ที่มีใช้ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ คงค้าง ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงินและถือปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วย การบัญชีและการเงินของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2548 และหลักเกณฑ์ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการ กทท. ครั้งที่ 9/2549 วันที่ 16 ตุลาคม 2549 โดยตั้งค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับลูกหนี้ที่มีใช้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

ระยะเวลาที่หนี้ค้างชำระ	ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นอัตราร้อยละ
เกินกว่า 3 เดือน - 6 เดือน	50
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	75
เกินกว่า 1 ปี	100

การตั้งค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายและเมื่อหนี้สูญเกิดขึ้นจริงจะหักจากค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

4.5 เครื่องมือทางการเงิน

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กทท. จัดประเภทสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่รับรู้รายการเริ่มแรก เป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน โดยพิจารณาจากแผนธุรกิจของกิจการในการจัดการสินทรัพย์ทางการเงิน และลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินนั้น

ตราสารทุนสามารถจำแนกและไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามประเภทของการวัดมูลค่าได้สองประเภท ได้แก่ การวัดมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน หรือการวัดมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ซึ่งไม่สามารถจัดประเภทรายการใหม่เข้าไปไว้ในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง

การรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกของสินทรัพย์ทางการเงินที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนด้วยมูลค่ายุติธรรมบวกหรือหักด้วยต้นทุนการทำรายการซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับการได้มาหรือการออกสินทรัพย์ทางการเงินนั้น ต้นทุนการทำรายการของสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนนั้นรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในกำไรหรือขาดทุน อย่างไรก็ตาม สำหรับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นที่ไม่มียอดคงเหลือเกี่ยวกับการจัดหาเงินที่มีนัยสำคัญ กทท. จะรับรู้สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าวด้วยราคาของรายการ

การวัดมูลค่าในภายหลังของตราสารหนี้ทำได้ 3 วิธี โดยขึ้นอยู่กับการจัดประเภทตราสารหนี้

- สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย เมื่อถือครองสินทรัพย์ทางการเงินนั้นเพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญาและเงื่อนไขตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินที่ก่อให้เกิดกระแสเงินสดซึ่งเป็นการรับชำระเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นในวันที่ระบุไว้เท่านั้น สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าวต้องคำนวณโดยใช้วิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงและต้องมีการประเมินการด้อยค่า กำไรหรือขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการ การเปลี่ยนแปลงหรือการด้อยค่าดังกล่าวจะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน
- สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น เมื่อถือครองสินทรัพย์ทางการเงิน เพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญาและเพื่อขายสินทรัพย์ทางการเงิน และเงื่อนไขตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินที่ก่อให้เกิดกระแสเงินสด ซึ่งเป็นการรับชำระเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นในวันที่ระบุไว้เท่านั้น การเปลี่ยนแปลงของมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงินรับรู้ผ่านกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ยกเว้น รายการขาดทุนจากการด้อยค่า รายได้ดอกเบี้ยและกำไรขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกี่ยวข้องจะรับรู้เป็นกำไรหรือขาดทุน เมื่อมีการตัดรายการสินทรัพย์ทางการเงินกำไรหรือขาดทุนสะสมที่เคยรับรู้รายการในกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจะต้องจัดประเภทรายการใหม่เข้ากำไรหรือขาดทุนสินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าวต้องคำนวณโดยใช้วิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงเช่นเดียวกับสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย
- สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน เมื่อสินทรัพย์ทางการเงินนั้นไม่เข้าเงื่อนไขการวัดมูลค่าด้วยมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายหรือวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และแสดงในงบแสดงฐานะการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงสุทธิของมูลค่ายุติธรรมในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

การวัดมูลค่าในภายหลังของตราสารทุนต้องแสดงตราสารทุนโดยใช้มูลค่ายุติธรรม และบันทึกกำไรหรือขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมเข้ากำไรหรือขาดทุน หรือกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ขึ้นอยู่กับการจัดประเภทรายการของตราสารทุนนั้น

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของหนี้สินทางการเงิน

กทท. รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกของหนี้สินทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม หักต้นทุนการทำรายการ และจัดประเภทหนี้สินทางการเงินเป็นหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย โดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง ในการคำนวณมูลค่าราคาทุนตัดจำหน่ายคำนึงถึงค่าธรรมเนียมหรือต้นทุนที่ถือเป็นส่วนหนึ่งของอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงนั้นด้วย ทั้งนี้ ค่าตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงแสดงเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนทางการเงินในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

การตัดรายการของเครื่องมือทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดรายการออกจากบัญชีเมื่อสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสินทรัพย์นั้นได้สิ้นสุดลง หรือได้มีการโอนสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสินทรัพย์นั้น รวมถึงได้มีการโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์นั้น หรือมีการโอนการควบคุมในสินทรัพย์นั้น แม้ว่าจะไม่มีการโอนหรือไม่ได้คงไว้ซึ่งความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์นั้น

หนี้สินทางการเงินจะถูกตัดรายการออกจากบัญชีก็ต่อเมื่อได้มีการปฏิบัติตามภาระผูกพันของหนี้สินนั้นแล้ว มีการยกเลิกภาระผูกพันนั้น หรือมีการสิ้นสุดลงของภาระผูกพันนั้น ในกรณีที่มีการเปลี่ยนหนี้สินทางการเงินที่มีอยู่ให้เป็นหนี้สินใหม่จากผู้ให้กู้รายเดียวกัน ซึ่งมีข้อกำหนดที่แตกต่างกันอย่างมา หรือมีการแก้ไขข้อกำหนดของหนี้สินที่มีอยู่อย่างเป็นสาระสำคัญ จะถือว่าเป็นการตัดรายการหนี้สินเดิมและรับรู้หนี้สินใหม่ โดยรับรู้ผลแตกต่างของมูลค่าตามบัญชีดังกล่าวในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย หรือสินทรัพย์ทางการเงินประเภทตราสารหนี้ที่วัดมูลค่าด้วยวิธีมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และสินทรัพย์ที่เกิดจากภาระผูกพันวงเงินสินเชื่อและสัญญาค้ำประกันทางการเงิน ประเมินโดยไม่จำเป็นต้องรอให้เกิดเหตุการณ์ด้านเครดิตเกิดขึ้นก่อน กทท. ใช้วิธีทั่วไป (General approach) ในการพิจารณาค่าเผื่อผลขาดทุนจากการด้อยค่า สำหรับลูกหนี้การค้า กทท. ใช้วิธีการอย่างง่าย (Simplified approach) ในการคำนวณค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น กทท. รับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของลูกหนี้การค้า โดยอ้างอิงจากประสบการณ์ในอดีต ปรับปรุงด้วยข้อมูลการคาดการณ์ไปในอนาคตเกี่ยวกับลูกหนี้การค้า และสภาพแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจ

การหักกลบของเครื่องมือทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินจะนำมาหักกลบกัน และแสดงด้วยยอดสุทธิในงบแสดงฐานะการเงิน ก็ต่อเมื่อกิจการมีสิทธิบังคับใช้ได้ตามกฎหมายอยู่แล้วในการหักกลบจำนวนเงินที่รับรู้ และกิจการมีความตั้งใจที่จะชำระด้วยยอดสุทธิ หรือตั้งใจที่จะรับสินทรัพย์และชำระหนี้สินพร้อมกัน

4.6 พัสดุงเหลือ

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

4.7 สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น

หมายถึง เงินฝากธนาคารประเภทฝากประจำ ซึ่งมีอายุเกินสามเดือนนับจากวันที่ได้มา แต่ไม่เกินสิบสองเดือน

4.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ที่มีราคาตั้งแต่ 30,000 บาทขึ้นไป แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ได้มา หรือก่อสร้างแล้วเสร็จ หักค่าเสื่อมราคาสะสม และขาดทุนจากการลดมูลค่า ส่วนที่มีราคาต่ำกว่า 30,000 บาท ลงมา รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวดบัญชีที่ซื้อมา

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

ราคาทุน รวมถึงต้นทุนทางตรงที่เกี่ยวข้องกับการได้มาของสินทรัพย์ ต้นทุนของการก่อสร้างสินทรัพย์ที่ กทท. ก่อสร้างเอง รวมถึงต้นทุนของวัสดุ แรงงานทางตรง และต้นทุนทางตรงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสินทรัพย์เพื่อให้สินทรัพย์นั้นอยู่ในสภาพที่พร้อมจะใช้งานได้ตามความประสงค์ ส่วนประกอบของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์แต่ละรายการที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่เท่ากัน ต้องบันทึกแต่ละส่วนประกอบที่มีนัยสำคัญแยกต่างหากหากต่างกัน การกำหนดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์พิจารณาแต่ละส่วนแยกต่างหากหากต่างกัน เมื่อแต่ละส่วนประกอบนั้นมีสาระสำคัญ

สินทรัพย์จากการบริจาคมที่ได้รับบริจาคจากบุคคล คณะบุคคล หรือหน่วยงานต่าง ๆ กทท. จะบันทึกดังนี้

กรณีรับบริจาคสินทรัพย์โดยไม่มีภาระผูกพัน ให้รับรู้สินทรัพย์ที่ได้รับด้วยมูลค่ายุติธรรม และรับรู้รายได้ด้วยจำนวนที่เท่ากัน แต่หากมีภาระผูกพันที่ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องในอนาคต ให้รับรู้รายการดังกล่าวเป็นรายได้สินทรัพย์รับบริจาคการรับรู้ในส่วนของหนี้สิน และทยอยรับรู้รายได้สินทรัพย์รับบริจาคการรับรู้เป็นรายได้เท่ากับค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์จากการบริจาคมหรืออาจนำเงินอุดหนุนดังกล่าวแสดงหักจากมูลค่าของสินทรัพย์ กรณีเป็นเงินอุดหนุนที่เกี่ยวกับสินทรัพย์

กำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ คือ ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายกับมูลค่าตามบัญชีของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ โดยรับรู้สุทธิเป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

การจัดประเภทอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้ใช้งานเป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการใช้งานจากอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้ใช้งานเป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน อสังหาริมทรัพย์นั้นจะถูกจัดประเภทใหม่เป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนด้วยมูลค่าตามบัญชี

ต้นทุนที่เกิดขึ้นในภายหลัง

ต้นทุนในการเปลี่ยนแทนส่วนประกอบจะรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าตามบัญชีของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ถ้ามีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่ กทท. จะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากรายการนั้น และสามารถวัดมูลค่าต้นทุนของรายการนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ ชิ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแทนจะถูกตัดจำหน่ายตามมูลค่าตามบัญชี ต้นทุนที่เกิดขึ้นในการปรับปรุงหรือซ่อมบำรุงที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ที่เกิดขึ้นเป็นประจำจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดขึ้น

ค่าเสื่อมราคา

ค่าเสื่อมราคาคำนวณจากมูลค่าเสื่อมสภาพของสินทรัพย์ ซึ่งประกอบด้วยราคาทุนของสินทรัพย์หรือต้นทุนในการเปลี่ยนแทนอื่นหักด้วยมูลค่าคงเหลือของสินทรัพย์

ค่าเสื่อมราคบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์โดยประมาณของส่วนประกอบของสินทรัพย์แต่ละรายการซึ่งอยู่ในระหว่าง 2 - 30 ปี

มูลค่าคงเหลือของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ต้องมีการประมาณด้วยมูลค่าที่ กทท. คาดว่าจะได้รับในปัจจุบันจากการจำหน่ายสินทรัพย์ ประหนึ่งว่าสินทรัพย์มีอายุและสภาพที่คาดว่าจะสิ้นสุดอายุการให้ประโยชน์ นอกจากนี้ได้มีการสอบทานมูลค่าคงเหลือและอายุการให้ประโยชน์อย่างน้อยทุกสิ้นปี

4.9 สินทรัพย์สิทธิการใช้

สัญญาเช่าต้องมีอายุมากกว่า 12 เดือน มูลค่าต่อรายการเท่ากับหรือมากกว่า 300,000 บาทขึ้นไป สัญญาเช่าที่มีสินทรัพย์หลายรายการและมีความสัมพันธ์ต้องใช้งานร่วมกันไม่สามารถแยกออกจากกัน ได้ให้รวมมูลค่าสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้องกันเท่ากับ 1 รายการ และหากค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่ระบุในสัญญาแต่ไม่สามารถแยกราคาได้ให้คิดรวมเป็นต้นทุนของสินทรัพย์

อัตราดอกเบี้ยสำหรับสัญญาเช่า

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

ค่าเสื่อมราคา

สินทรัพย์ที่เช่าที่ไม่ได้กรรมสิทธิ์ ให้ตัดค่าเสื่อมราคาตามอายุของสัญญาเช่า หรืออายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า และหากสินทรัพย์ที่เช่าที่ได้กรรมสิทธิ์ ให้ตัดค่าเสื่อมราคาตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์

4.10 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

โครงการพัฒนาระบบบัญชีการเงินบัญชีบริหารและระบบวางแผนทรัพยากรองค์กรรวมลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์โปรแกรม SAP และโปรแกรมสำเร็จรูปอื่นเพื่อใช้พัฒนาระบบบัญชี เป็นค่าใช้จ่ายในการพัฒนาระบบบัญชีการเงินและบัญชีบริหาร ระบบงานทรัพยากรบุคคล ระบบพัสดุ ระบบงานซ่อมบำรุงรักษาและระบบงานสารสนเทศเพื่อการบริหารของ กทท. รายจ่ายในการพัฒนาซึ่งรับรู้เป็นสินทรัพย์ แสดงด้วยราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม และขาดทุนจากการลดมูลค่า โดยตัดจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายภายใน 3 - 10 ปี ตามอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน

4.11 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ได้แก่ อสังหาริมทรัพย์ที่ถือครองเพื่อหาประโยชน์จากรายได้ค่าเช่าหรือจากมูลค่าที่เพิ่มขึ้นหรือทั้งสองอย่าง ทั้งนี้ไม่ได้มีไว้เพื่อขายตามปกติธุรกิจหรือใช้ในการผลิตหรือจัดหาสินค้าหรือให้บริการหรือใช้ในการบริหารงาน

ราคาทุนของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนรวมถึงต้นทุนทางตรงเพื่อให้ได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ต้นทุนการก่อสร้างที่ กทท. ก่อสร้างเองรวมถึงต้นทุนวัตถุดิบ ค่าแรงทางตรงและต้นทุนทางตรงอื่นเพื่อให้อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนแสดงในราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและขาดทุนจากการด้อยค่า ค่าเสื่อมราคา จะบันทึกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ซึ่งคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์โดยประมาณของสินทรัพย์แต่ละรายการซึ่งอยู่ในระหว่าง 3 - 30 ปี

4.12 สัญญาเช่า

สัญญาเช่า - กรณี กทท. เป็นผู้เช่า

ณ วันเริ่มต้นของสัญญา กทท. ประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ โดยสัญญาจะเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่า ถ้าสัญญาเช่านั้นเป็นการให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ที่ระบุสำหรับช่วงเวลาหนึ่งเพื่อการแลกเปลี่ยนกับสิ่งตอบแทน

กทท. รับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล สินทรัพย์สิทธิการใช้วัดมูลค่าโดยใช้ราคาทุนซึ่งประกอบด้วยจำนวนเงินของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการวัดมูลค่าเริ่มแรก ปรับปรุงด้วยการจ่ายชำระใด ๆ ตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเริ่มมีผลหรือก่อนวันที่สัญญาเริ่มมีผล ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกใด ๆ ที่เกิดขึ้น และประมาณการต้นทุนที่จะเกิดขึ้นสำหรับผู้เช่าในการรื้อและการขนย้ายสินทรัพย์อ้างอิง การบูรณะสถานที่ตั้งของสินทรัพย์อ้างอิง หรือการบูรณะสินทรัพย์อ้างอิงให้อยู่ในสภาพตามที่กำหนดไว้ หักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับใด ๆ

หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าด้วยมูลค่าปัจจุบันของการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่ยังไม่ได้จ่ายชำระ ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล ซึ่งคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่าหากอัตรานั้นสามารถกำหนดได้ทุกเมื่อ แต่หากอัตรานั้นไม่สามารถกำหนดได้ กทท. ใช้อัตราดอกเบี้ยเงินให้สินเชื่อของธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ชนิดอัตราดอกเบี้ยลูกค้ารายใหญ่ชั้นดีประเภทเงินกู้แบบมีระยะเวลา (Minimum Loan Rate) ตามประกาศของธนาคารกรุงไทยฯ ณ วันที่สัญญาเริ่มมีผลบังคับใช้

การจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่รวมอยู่ในการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่า ประกอบด้วย

- การจ่ายชำระคงที่ รวมถึงการจ่ายชำระคงที่โดยเนื้อหา
- การจ่ายชำระค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตรา ซึ่งการวัดมูลค่าเริ่มแรกใช้ดัชนีหรืออัตรา ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล
- จำนวนเงินที่คาดว่าจะต้องจ่ายชำระภายใต้การรับประกันมูลค่าคงเหลือ
- ราคาใช้สิทธิเลือกซื้อ หากมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่ กทท. จะใช้สิทธิเลือกซื้อนั้น โดยราคาดังกล่าวเป็นค่าเช่าที่คาดว่าจะต้องจ่ายชำระในระยะการต่อสัญญาตามสิทธิเลือกซื้อ และ
- การจ่ายชำระค่าปรับเพื่อการยกเลิกสัญญาเช่า หากมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลว่า กทท. จะยกเลิกสัญญาเช่า

กทท. ต้องวัดมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้ด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสม และปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ กทท. จะคิดค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์สิทธิการใช้โดยใช้วิธีเส้นตรงนับจากวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลจนถึงวันสิ้นสุดอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์สิทธิการใช้หรือวันสิ้นสุดอายุสัญญาเช่าแล้วแต่วันใดจะเกิดขึ้นก่อนอย่างใดก็ตาม หากสัญญาเช่าโอนความเป็นเจ้าของในสินทรัพย์อ้างอิงให้แก่ กทท. เมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาเช่า หรือหากราคาทุนของสินทรัพย์สิทธิการใช้สะท้อนว่า กทท. จะใช้สิทธิเลือกซื้อ กทท. ต้องคิดค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์สิทธิการใช้จากวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลจนถึงวันสิ้นสุดอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์อ้างอิง อายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์สิทธิการใช้พิจารณาโดยใช้หลักการเดียวกันกับการพิจารณาอายุการใช้ประโยชน์ของที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

หนี้สินตามสัญญาเช่าต้องมีการวัดมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงจำนวนเงินที่คาดว่าจะต้องจ่ายชำระในอนาคต ซึ่งอาจเกิดจากการเปลี่ยนแปลงดังต่อไปนี้

- 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 - กรณีกทท. เป็นผู้ให้เช่า

กทท. พิจารณาเมื่อเริ่มแรกว่าแต่ละสัญญาเช่าเป็นสัญญาเช่าการเงินหรือสัญญาเช่าดำเนินงาน ในการจำแนกประเภทสัญญาเช่าแต่ละครั้ง กทท. ต้องประเมินว่าสัญญานั้นโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์อ้างอิงที่ผู้เป็นเจ้าของพึงได้รับว่าสัญญาเช่ามีการโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนทั้งหมดหรือไม่ หากเป็นไปตามนั้น สัญญาเช่าดังกล่าวจัดประเภทเป็นสัญญาเช่าการเงิน หรือหากไม่เป็นไปตามนั้น สัญญาเช่าดังกล่าวจะจัดประเภทเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน

สินทรัพย์ที่ให้เช่าตามสัญญาเช่าทางการเงินบันทึกเป็นลูกหนี้สัญญาเช่าทางการเงินด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่า ผลต่างระหว่างยอดรวมของลูกหนี้เบื้องต้นกับมูลค่าปัจจุบันของลูกหนี้บันทึกเป็นรายได้ทางการเงินค้างรับ รายได้จากสัญญาเช่าระยะยาวรับรู้ตลอดอายุของสัญญาเช่าโดยใช้วิธีเงินลงทุนสุทธิซึ่งสะท้อนอัตราผลตอบแทนคงที่ทุกงวด ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกโดยรวมอยู่ในการวัดมูลค่าลูกหนี้สัญญาเช่าทางการเงินเริ่มแรกและจะทยอยรับรู้โดยลดจากรายได้ตลอดอายุของสัญญาเช่า

สินทรัพย์ที่ให้เช่าตามสัญญาเช่าดำเนินงานรวมแสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงินในส่วนที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และตัดค่าเสื่อมราคาตลอดอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์ด้วยเกณฑ์เดียวกันกับรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ของ กทท. ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกันรายได้ค่าเช่า (สุทธิจากสิ่งตอบแทนจูงใจที่ได้จ่ายให้แก่ผู้เช่า) รับรู้ด้วยวิธีเส้นตรงตลอดช่วงเวลาการให้เช่า

4.13 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ภาระผูกพันของ กทท. กับผลประโยชน์ของพนักงานรับรู้ และวัดมูลค่าผลประโยชน์ของพนักงานแต่ละประเภท ดังนี้

1. ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน โครงการวันลาหยุดพักผ่อนประจำปี

โครงการวันลาหยุดพักผ่อนประจำปีสะสม โดยใช้เทคนิคการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ในส่วนของวันลาพักผ่อนสะสมยกไปใช้ในปีถัดไป สำหรับพนักงานที่ยังคงอยู่และสำหรับพนักงานที่ครบอายุเกษียณในแต่ละปี โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในงวดที่เกิดรายการ

2. ผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

2.1 โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน

2.1.1 โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังเกษียณอายุ และโครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน โดยใช้เทคนิคการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ต้นทุนบริการปัจจุบัน ต้นทุนบริการในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้ หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นทันที

2.1.2 โครงการสมทบเงินที่กำหนดไว้เป็นโครงการผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงาน ซึ่ง กทท. จัดตั้งเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่

- โครงการกองทุนสงเคราะห์พนักงาน กทท. จ่ายเงินสมทบเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนไปในกองทุนที่ กทท. จัดตั้งขึ้น โดยไม่ได้แยกเป็นนิติบุคคลจาก กทท. และสมทบเพิ่มเติมให้เท่ากับภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงาน โดยใช้เทคนิคการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ในส่วนของบำเหน็จบำนาญ และบำเหน็จตกทอด 30 เท่า ต้นทุนบริการปัจจุบัน ต้นทุนบริการในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นทันที
- โครงการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ กทท. จ่ายเงินสมทบเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนไปในอีกกิจการหนึ่งแยกต่างหากและจะไม่มีภาระผูกพันตามกฎหมายหรือภาระผูกพันโดยอนุमानที่จะต้องจ่ายสมทบเพิ่มเติม ภาระผูกพันในการสมทบเงินเข้าโครงการจะถูกรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายพนักงานในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในรอบระยะเวลาที่พนักงานได้ทำงานให้กับ กทท.

กทท. ได้จดทะเบียนจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ตามทะเบียนเลขที่ 4/2548 มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 7 มิถุนายน 2548 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพฯ มีฐานะเป็นนิติบุคคล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการส่งเสริมการออมทรัพย์และเพื่อเป็นสวัสดิการและหลักประกันแก่พนักงานที่เป็นสมาชิกและครอบครัวในกรณีที่พนักงานตายหรือลาออกจากงานหรือลาออกจากกองทุนฯ เริ่มรับสมัครพนักงานเข้าเป็นสมาชิกกองทุนฯ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2548 และมติคณะกรรมการ 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 9 ถึงร้อยละ 12 ของเงินเดือนตามอายุงาน

2.1.3 โครงการผลประโยชน์พนักงานเมื่อเลิกจ้าง กทท. แสดงเจตนาผูกพันอย่างชัดเจนเกี่ยวกับการเลิกจ้างและไม่มีความเป็นไปได้ที่จะยกเลิก มีรายละเอียดอย่างเป็นทางการ ทั้งการเลิกจ้างก่อนวันเกษียณตามปกติหรือการสนับสนุนการออกจากงานโดยสมัครใจ ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อ กทท. เสนอให้มีการออกจากงานโดยสมัครใจและมีความเป็นไปได้ที่จะได้รับการตอบรับข้อเสนอแนะ และสามารถประมาณจำนวนของการยอมรับข้อเสนอได้อย่างสมเหตุสมผล มีการคิดลดกระแสเงินสดหากระยะเวลาการจ่ายผลประโยชน์เกินกว่า 12 เดือน นับจากวันที่รายงาน ได้แก่ โครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด

2.2 โครงการผลประโยชน์พนักงานระยะยาวอื่น โดยใช้เทคนิคการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ต้นทุนบริการปัจจุบัน ต้นทุนบริการในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในงวดที่เกิดรายการ ได้แก่ ราชวัลดจากการทำงาน 15/25/35 ปี

4.14 ประมาณการหนี้สิน

ประมาณการหนี้สินจะรับรู้ก็ต่อเมื่อ กทท. มีภาระหนี้สินตามกฎหมายหรือจากการอนุมานที่เกิดขึ้น อันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีต และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่า กทท. จะเสียประโยชน์เชิงเศรษฐกิจไปเพื่อจ่ายชำระภาระหนี้สินดังกล่าวและตามประมาณการที่น่าเชื่อถือของจำนวนที่ต้องจ่าย

4.15 การด้อยค่าของสินทรัพย์

มูลค่าสินทรัพย์ตามบัญชีของ กทท. ได้รับการทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานว่ามีข้อบ่งชี้เรื่องการด้อยค่าหรือไม่ ในกรณีที่มีข้อบ่งชี้ จะทำการประมาณมูลค่าสินทรัพย์ที่คาดว่าจะได้รับคืน ขาดทุนจากการด้อยค่ารับรู้เมื่อมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ขาดทุนจากการด้อยค่าบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดขึ้น

การคำนวณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน

มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน หมายถึง มูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์หรือมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หักต้นทุนในการขายแล้วแต่มูลค่าใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์ ประมาณการกระแสเงินสด ที่จะได้รับในอนาคตจะคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบัน เพื่อให้สะท้อนมูลค่าที่อาจประเมินได้ในตลาดปัจจุบัน ซึ่งแปรไปตามเวลาและความเสี่ยงที่มีต่อสินทรัพย์ สำหรับสินทรัพย์ที่ไม่ก่อให้เกิดกระแสเงินสดรับโดยอิสระจากสินทรัพย์อื่น จะพิจารณามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนรวมกับหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดที่สินทรัพย์นั้นเกี่ยวข้องด้วย

การกลับรายการด้อยค่า

ขาดทุนจากการด้อยค่าจะถูกกลับรายการ หาก กทท. ประเมินว่ามีข้อบ่งชี้ที่แสดงให้เห็นว่าผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่เคยรับรู้ในงวดก่อนได้หมดไปหรือลดลง โดย กทท. จะประมาณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์นั้น ขาดทุนจากการด้อยค่าจะถูกกลับรายการเพียงเท่าที่มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่เกินกว่ามูลค่าตามบัญชีภายหลังหักค่าเสื่อมราคาหรือค่าตัดจำหน่ายเสมือนหนึ่งไม่เคยมีการบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่ามาก่อน

4.16 กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง

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

สินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนประกันภัยฯ ได้แสดงรวมอยู่ในสินทรัพย์และหนี้สินของ กทท. ส่วนของทุน แสดงไว้ในกำไรสะสมที่จัดสรรแล้วของ กทท. รายได้และค่าใช้จ่ายของกองทุนประกันภัยฯ รับรู้เป็นรายได้และค่าใช้จ่ายของ กทท.

5. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566 (ปรับปรุงใหม่)
เงินสด	10.98	91.98
เงินฝากธนาคารประเภท		
- กระแสรายวัน	(1.43)	(4.50)
- ออมทรัพย์	3,702.66	3,175.58
- ประจำ 3 เดือนไม่มีภาระผูกพัน	2,034.67	1,000.01
รวม	5,746.88	4,263.07

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 5,746.88 ล้านบาท เป็นของ กทท. จำนวน 5,728.64 ล้านบาท กองทุนประกันภัยฯ จำนวน 18.24 ล้านบาท

6. ลูกหนี้การค้า ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566
ลูกหนี้การค้า	768.98	852.26
สินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญา	841.34	597.09
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(406.87)	(426.30)
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	1,203.45	1,023.05

ลูกหนี้การค้าและสินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญาแยกตามอายุหนี้ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

อายุหนี้	2567	2566
สินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญา	841.34	597.09
ยังไม่ได้ถึงกำหนดชำระ - เกินกำหนด 3 เดือน	351.44	428.96
เกินกว่า 3 เดือน - 6 เดือน	14.95	6.04
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	2.87	4.82
เกินกว่า 1 ปี	399.72	412.44
รวม	1,610.32	1,449.35

รายการเคลื่อนไหวค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นลูกหนี้การค้าได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566
ยอดยกมา	426.30	349.41
บวก ตั้งเพิ่ม	-	76.89
หัก กลับรายการออก	(19.43)	-
ยอดยกไป	406.87	426.30

ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้ จำนวน 406.87 ล้านบาท เป็นของลูกหนี้ค่าภาระ จำนวน 364.09 ล้านบาท ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน อาคาร ไฟฟ้า และน้ำประปา จำนวน 36.15 ล้านบาท ลูกหนี้ประกันค่าภาระเรือ จำนวน 0.35 ล้านบาท และสินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญา-รายได้ค้างรับ จำนวน 6.28 ล้านบาท

7. ลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566
ลูกหนี้เงินยืมโดยตรง	11.27	1.06
ลูกหนี้ขาดใช้ค่าเสียหาย	0.01	0.15
ลูกหนี้ค่าภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	1.67	1.27
ลูกหนี้เบ็ดเตล็ด	2.75	2.73
รวม	15.70	5.21
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(2.29)	(2.43)
ลูกหนี้อื่น - สุทธิ	13.41	2.78

รายการเคลื่อนไหวค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นลูกหนี้อื่นได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566
ยอดยกมา	2.43	2.43
หัก กลับรายการออก	(0.14)	-
ยอดยกไป	2.29	2.43

8. พัสดุกงเหลือ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566
อะไหล่เครื่องมือยกขนสินค้า	112.20	110.09
อะไหล่เรือ	0.87	0.87
อุปกรณ์ไฟฟ้าและโทรศัพท์	5.19	5.48
วัสดุซ่อมแซมอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	2.36	2.55
น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	4.71	6.01
เครื่องเขียนแบบพิมพ์และของใช้สิ้นเปลือง	5.59	6.56
อุปกรณ์ประปาและสุขาภิบาล	1.17	1.19
อะไหล่รถยนต์และเครื่องมือกล	0.17	0.18
อะไหล่เครื่องมือทุ่นแรง-ท่าเรือภูมิภาค	2.58	2.59
พัสดุกายาและเวชภัณฑ์	4.40	5.60
พัสดุอื่น ๆ	17.94	18.65
รวม	157.18	159.77
หัก สำรองพัสดุเสื่อมสภาพ	(103.31)	(102.16)
รวมพัสดุกงเหลือ	53.87	57.61

รายการเคลื่อนไหวสำรองพัสดุเสื่อมสภาพได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566
ยอดยกมา	102.16	95.73
บวก ตั้งเพิ่ม	1.51	11.39
หัก กลับรายการออก	(0.36)	(4.96)
ยอดยกไป	103.31	102.16

ในระหว่างปี 2567 กทท. ได้กลับรายการค่าเผื่อพัสดุเสื่อมสภาพ จำนวน 0.36 ล้านบาท เนื่องจากจำหน่ายพัสดุ และมีการตั้งสำรองพัสดุเสื่อมสภาพในปีนี้ จำนวน 1.51 ล้านบาท

9. สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566 (ปรับปรุงใหม่)
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคารค้างรับ	27.13	20.58
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	68.35	57.94
เงินมัดจำ	0.52	0.53
ภาษีซื้อรอเครดิต	119.68	64.18
รวม	215.68	143.23

10. สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566
เงินฝากธนาคารประเภทประจำเกิน 3 เดือน		
- มีภาระผูกพัน	0.30	0.30
- ไม่มีภาระผูกพัน		
เกิน 3 เดือน - ไม่เกิน 6 เดือน	2,248.34	3,513.86
12 เดือน	1,538.42	3,243.65
รวม	3,787.06	6,757.81

เงินฝากธนาคารประเภทประจำเกิน 3 เดือน มีภาระผูกพัน จำนวน 0.30 ล้านบาท กทท. ได้นำไปค้ำประกันการใช้ไฟฟ้า จำนวน 0.30 ล้านบาท ส่วนเงินฝากธนาคารประเภทประจำเกิน 3 เดือน ไม่มีภาระผูกพัน จำนวน 3,786.76 ล้านบาท เป็นของ ทกท. จำนวน 1,010.60 ล้านบาท กองทุนประกันภัยฯ จำนวน 2,776.16 ล้านบาท

11. ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานยังไม่ถึงกำหนดชำระ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566 (ปรับปรุงใหม่)
ลูกหนี้เงินกู้ทั่วไป	31.71	34.05
ลูกหนี้เงินกู้เพื่อที่อยู่อาศัย	1.74	1.74
ลูกหนี้เงินกู้พิเศษ	10.36	10.37
รวม	43.81	46.16
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(1.74)	(1.74)
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานยังไม่ถึงกำหนดชำระ	42.07	44.42
หัก นำไปแสดงสุทธิภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานโครงการกองทุนสงเคราะห์	(42.07)	(44.42)
สุทธิ	-	-

รายการเคลื่อนไหวค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566
ยอดยกมา	1.74	1.74
หัก กลับรายการออก	-	-
ยอดยกไป	1.74	1.74

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน มีค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด จำนวน 1.74 ล้านบาท

12. รายได้ค่าเช่าอเรียกเก็บ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566
ยอดยกมา	16,883.40	17,188.05
บวก รายได้ตามวิธีเส้นตรง	5,986.39	5,619.47
หัก รายได้ตามสัญญา	(6,386.69)	(5,924.12)
ยอดยกไป	16,483.10	16,883.40

กทท. มีสัญญาที่มีอายุตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไป จำนวน 63 สัญญา ประกอบด้วย

	ท่าเรือกรุงเทพ (สัญญา)	ท่าเรือแหลมฉบัง (สัญญา)	รวม (สัญญา)
สัญญาเช่าพื้นที่	15	37	52
สัญญาเช่าที่เพื่อประกอบการให้บริการท่าเรือ	-	11	11
รวม	15	48	63

รายได้ที่รับรู้ในอนาคตสำหรับภาระที่ยังปฏิบัติไม่เสร็จสิ้นของสัญญาให้เช่า ตามวิธีเส้นตรง

	ท่าเรือกรุงเทพ	ท่าเรือแหลมฉบัง	รวม
1 ปี - 5 ปี ข้างหน้า	1,404.24	20,491.73	21,895.97
6 ปี - 10 ปี ข้างหน้า	894.74	16,298.68	17,193.42
เกินกว่า 10 ปีขึ้นไป	313.38	2,423.24	2,736.62
รวม	2,612.36	39,213.65	41,826.01

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 กทท. คาดว่าจะมีรายได้ที่รับรู้ในอนาคตสำหรับภาระที่ยังปฏิบัติไม่เสร็จสิ้นของสัญญาให้เช่าเป็นจำนวนเงิน 41,826.01 ล้านบาท เป็นของ กทท. จำนวนเงิน 2,612.36 ล้านบาท และ ทลธ. จำนวนเงิน 39,213.65 ล้านบาท ซึ่งคาดว่าจะปฏิบัติตามภาระของสัญญาดังกล่าวเสร็จสิ้นภายในปี 2593

13. อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน			
	ที่ดิน	อาคาร และสิ่งปลูกสร้าง	สินทรัพย์ ตามสัญญาให้เช่า	รวม
ราคาทุน				
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566	296.73	14,450.49	-	14,747.22
<u>บวก</u> รับบริจาค	-	11.97	-	11.97
รับโอนทรัพย์สินเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า	-	-	311.00	311.00
รับโอนมาจากที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	0.49	60.29	-	60.78
ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	297.22	14,522.75	311.00	15,130.97
ค่าเสื่อมราคาสะสม				
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566	-	9,678.18	-	9,678.18
<u>บวก</u> ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	367.32	83.70	451.02
รับโอนมาจากที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	-	58.15	-	58.15
ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	-	10,103.65	83.70	10,187.35
ราคาตามบัญชี - สุทธิ				
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566	296.73	4,772.31	-	5,069.04
ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	297.22	4,419.10	227.30	4,943.62

ค่าเสื่อมราคาอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนประจำปี จำนวน 451.02 ล้านบาท และโอนมาจากที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ จำนวน 58.15 ล้านบาท เป็นค่าเสื่อมราคาของกลุ่มสินทรัพย์จากการบริจาค จำนวน 17.14 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2567 กทท. ได้รับโอนกรรมสิทธิ์ออกจากบริษัทแห่งหนึ่ง โดยที่ กทท. ไม่ต้องจ่ายค่าตอบแทน ซึ่งเป็นไปตามบันทึกข้อตกลงการประนีประนอมข้อพิพาทอันเกี่ยวเนื่องจากสัญญาเช่าพื้นที่ เพื่อดำเนินการโครงการอุโมงค์เรือบริเวณแหลมฉบัง วันที่ 20 ตุลาคม 2566 และเมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2567 กทท. ได้บันทึกรายการทรัพย์สินดังกล่าวเข้ามาแล้ว มูลค่ายุติธรรม 311.00 ล้านบาท ซึ่งมูลค่ายุติธรรมประเมินโดยผู้ประเมินอิสระ

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

การกำรือแห่งประเทไทย	ยอดตามบัญชี ณ วันที่ 30 กันยายน 2567		
	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน		
	ทุน	ค่าเสื่อมราคาสะสม	ราคาตามบัญชีสุทธิ
ที่ดินที่ กทท. ถือครองไว้เพื่อประโยชน์จากรายได้ค่าเช่าและการเพิ่มขึ้นของราคาในอนาคต			
ท่าเรือกรุงเทพ			
ที่ดินเปล่าภายใต้สัญญาเช่าที่ดิน	16,419,108.99	-	16,419,108.99
	16,419,108.99	-	16,419,108.99
ท่าเรือแหลมฉบัง			
ที่ดินเปล่าภายใต้สัญญาเช่าที่ดิน	225,227,873.02	-	225,227,873.02
ที่ดินการเคหะ/บ้านพัก	20,168,283.63	-	20,168,283.63
	245,396,156.65	-	245,396,156.65
รวมที่ดิน	297,225,479.85	-	297,225,479.85
กลุ่มอาคารให้เช่าภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน			
ท่าเรือกรุงเทพ			
อาคารพาณิชย์และแพลตฟอร์ม	767,769,179.10	(682,469,127.07)	85,300,052.03
อาคารคลังสินค้า	79,993,315.22	(67,872,758.45)	12,120,556.77
อาคารสำนักงาน	49,905,422.30	(41,472,917.87)	8,432,504.43
	897,667,916.62	(791,814,803.39)	105,853,113.23
ท่าเรือแหลมฉบัง			
สิ่งปลูกสร้างบนพื้นที่ให้เช่า	13,625,083,664.41	(9,311,841,998.80)	4,313,241,665.61
เพิ่ม/ลด ระหว่างปี	311,000,000.00	(83,698,087.16)	227,301,912.84
รวมอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	14,833,751,581.03	(10,187,354,889.35)	4,646,396,691.68
รวม	15,130,977,060.88	(10,187,354,889.35)	4,943,622,171.53

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนของ กทท. ประกอบด้วย

ที่ดินที่ กทท. ถือครองไว้เพื่อประโยชน์จากรายได้ค่าเช่าและการเพิ่มขึ้นของราคาในอนาคต จำนวน 4,240.94 ไร่ ตั้งอยู่ที่ท่าเรือกรุงเทพ 694.95 ไร่ และท่าเรือแหลมฉบัง 3,545.99 ไร่ ซึ่งได้ให้บุคคลภายนอกเช่าภายใต้สัญญาเช่าที่ดินทั้งระยะสั้นและระยะยาว ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 ที่ดินให้เช่าดังกล่าวมีมูลค่าตามบัญชี จำนวน 261.82 ล้านบาท และมูลค่ายุติธรรมจำนวน 35,752.12 ล้านบาท ซึ่งประเมินขึ้นโดยอ้างอิงจากราคาประเมินที่ดินของกรมธนารักษ์สำหรับปี 2566 - 2569 กรณี กทท. ส่วน ทลธ. อ้างอิงจากราคาประเมินที่ดินของสำนักงานที่ดินที่ประเมินให้ ทลธ. โดยเฉพาะ สำหรับปี 2566 - 2569 และจากราคาประเมินที่ดินของกรมธนารักษ์สำหรับปี 2566 - 2569

ที่ดินว่างเปล่าที่เป็นกรรมสิทธิ์ของกิจการตั้งอยู่ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน 472.99 ไร่ ไม่ได้มีไว้เพื่อใช้ในการให้บริการ หรือใช้ในการบริหารงานของกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 ที่ดินว่างเปล่ามีมูลค่าตามบัญชี จำนวน 35.41 ล้านบาท และมีมูลค่ายุติธรรม จำนวน 610.27 ล้านบาท โดยอ้างอิงจากราคาประเมินที่ดินของสำนักงานที่ดินที่ประเมินให้ ทลธ. โดยเฉพาะสำหรับปี 2566 - 2569 และราคาประเมินที่ดินของกรมธนารักษ์สำหรับปี 2566 - 2569 (ตามหนังสือของสำนักงานธนารักษ์พื้นที่ชลบุรี ที่ ขบ. 0020.02(2)/16968 ลงวันที่ 22 สิงหาคม 2566)

อาคารพาณิชย์และแฟลตชุมชนฯ อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ได้ให้บุคคลภายนอกเช่าภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 มีราคาทุน จำนวน 897.67 ล้านบาท มูลค่าตามบัญชี จำนวน 105.85 ล้านบาท และมูลค่ายุติธรรม จำนวน 1,687.34 ล้านบาท ซึ่งประเมินด้วยวิธีต้นทุนทดแทน โดยพิจารณาการเสื่อมราคาจากการเสื่อมทางกายภาพ การเสื่อมราคาของประโยชน์ใช้สอยและการเสื่อมราคาเนื่องจากปัจจัยภายนอก

กลุ่มสินทรัพย์ประเภทสิ่งปลูกสร้างภายใต้สัญญาเช่าประกอบการทำเทียบเรือจำนวน 13 สัญญา สัญญาเช่าประกอบการคลังสินค้าอันตรายจำนวน 1 สัญญา และอู่ลอยให้เช่าจำนวน 1 อู่ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ได้ให้บริษัทเอกชนเช่าประกอบการและบริหารงานทำเทียบเรือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 มีราคาทุน จำนวน 14,216.89 ล้านบาท มีมูลค่าตามบัญชี จำนวน 4,821.34 ล้านบาท และมูลค่ายุติธรรม จำนวน 71,255.10 ล้านบาท ซึ่งประเมินขึ้นโดยกิจการด้วยวิธีรายได้ (Income Method, DCF Technique)

จำนวนเงินที่เกี่ยวข้องกับสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนที่ได้รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ได้แก่

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566
รายได้ค่าเช่าที่ดิน อาคาร และคลังสินค้า	2,364.06	1,705.60
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานโดยตรงที่เกิดจากอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ซึ่งก่อให้เกิดรายได้ค่าเช่าสำหรับปี	451.02	311.75

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 กทท. มีอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม แยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน			
ที่ดิน - ที่ กทท. ถือเพื่อประโยชน์จากรายได้ค่าเช่า	35,752.12		
ที่ดิน - ที่ดินว่างเปล่า ทลธ.	610.27		
อาคารพาณิชย์และแฟลตชุมชนฯ อาคารสำนักงาน และอาคารคลังสินค้า กทท.		1,687.34	
กลุ่มสินทรัพย์ประเภทสิ่งปลูกสร้างภายใต้สัญญาเช่าประกอบการ ทำเทียบเรือ และอู่ลอยให้เช่า ณ ทลธ.			71,255.10

14. ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ที่ดิน	สิ่งปลูกสร้าง	สินทรัพย์ ลอยน้ำ	เครื่องมือ ยกขนสินค้า	สินทรัพย์อื่น	รวม
					การเช่าเรือ ลงทุน ลงทุน	
ราคาทุน						
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566	73.77	10,442.95	7,999.22	10,452.20	4,717.63	33,685.87
ซื้อ	-	11.83	151.13	121.27	76.45	360.68
โอนมาจากสินทรัพย์ระหว่าง ก่อสร้างและติดตั้ง	-	29.70	-	516.06	66.23	611.99
โอนมาจากสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	-	-	-	-	0.19	0.19
โอนไปส่งหาริมทรัพย์ เพื่อการลงทุน	(0.49)	(60.29)	-	-	-	(60.78)
จำหน่าย	-	(0.60)	(69.81)	(400.26)	(5.73)	(476.40)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	73.28	10,423.59	8,080.54	10,689.27	4,854.77	34,121.55
ค่าเสื่อมราคาสะสม						
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566	-	5,854.06	4,747.63	8,319.68	3,621.59	22,543.06
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	315.31	286.82	315.61	192.93	1,110.67
โอนมาจากสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	-	-	-	-	0.02	0.02
โอนไปส่งหาริมทรัพย์ เพื่อการลงทุน	-	(58.15)	-	-	-	(58.15)
จำหน่าย	-	(0.60)	(69.32)	(390.45)	(5.70)	(466.07)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	-	6,110.62	4,965.13	8,244.84	3,808.84	23,129.53
ค่าเผื่อการด้อยค่า						
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566	-	-	-	-	0.02	0.02
ค่าเผื่อการด้อยค่าสำหรับปี	-	-	-	-	-	-
ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	-	-	-	-	0.02	0.02
ราคาตามบัญชี - สุทธิ						
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566	73.77	4,588.89	3,251.59	2,132.52	1,096.02	11,142.79
ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	73.28	4,312.97	3,115.41	2,444.43	1,045.91	10,992.00

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 กทท. มีค่าเสื่อมราคาประจำปี จำนวน 1,110.67 ล้านบาท เป็นค่าเสื่อมราคาของกลุ่มสินทรัพย์จากการบริจาค จำนวน 8.48 ล้านบาท

15. สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2567				2566
	ยอดยกมา	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอดยกไป	รวม
งานระหว่างก่อสร้าง	3,320.21	5,535.67	(28.23)	8,827.65	3,320.21
สินทรัพย์ระหว่างสั่งซื้อ	245.02	548.06	(581.05)	212.03	245.02
งานซ่อมบำรุงระหว่างดำเนินการ	2.90	38.29	(38.29)	2.90	2.90
รวม	3,568.13	6,122.02	(647.57)	9,042.58	3,568.13

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 กทท. มีงานที่เพิ่มขึ้น จำนวน 6,122.02 ล้านบาท

ลดลงจำนวน 647.57 ล้านบาท จากการโอนไปที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ จำนวน 611.99 ล้านบาท โอนไปสินทรัพย์ไม่มีตัวตน จำนวน 11.30 ล้านบาท โอนเข้าเป็นค่าใช้จ่ายพัสดุค้ำจำนวน จำนวน 2.53 ล้านบาท และจำหน่ายเข้าเป็นค่าใช้จ่ายในการบริการ จำนวน 21.75 ล้านบาท

16. สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่าย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่าย	335.85	332.50
บวก ต้นทุนเพิ่มขึ้นระหว่างปี	-	3.49
หัก ตัดจ่ายระหว่างปี	(0.27)	(0.14)
รวม	335.58	335.85

สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่ายเป็นโครงการที่ กทท. ดำเนินการเพื่อพัฒนาเคหะชุมชน คลองเตยร่วมกับการเคหะแห่งชาติ มีวัตถุประสงค์ในการรื้อย้ายชุมชนแออัดออกจากที่ดินของ กทท. จำนวน 4,200 ครัวเรือนและชุมชนแออัดบริเวณสี่กั๊ก 7-12 จำนวน 600 หน่วย เพื่อพัฒนาพื้นที่สำหรับใช้ในกิจการของ กทท. ประกอบด้วยการก่อสร้างอาคารแฟลตในที่ดินของ กทท. จำนวน 1,680 หน่วย ซึ่ง กทท. ได้สร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วและการจัดหาที่ดินแปลงนอกเขต กทท. โดยการจัดซื้อที่ดินบริเวณซอยวัชรพลและบริเวณหนองจอก ซึ่งจะตัดเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อชุมชนย้ายไปอยู่อาศัยและโอนกรรมสิทธิ์แล้ว

ระหว่างปี 2567 มีการโอนโฉนดที่ดินแปลงซอยวัชรพล จำนวน 4 รายการ เนื้อที่ 78.00 ตารางวา ราคาตารางวาละ 3,533.69 บาท เป็นจำนวน 275,627.82 บาท

ระหว่างปี 2566 มีการโอนโฉนดที่ดินแปลงซอยวัชรพล จำนวน 2 รายการ เนื้อที่ 39.30 ตารางวา ราคาตารางวาละ 3,533.69 บาท เป็นจำนวน 138,874.02 บาท และมีการสร้างรั้วรอบที่ดินบริเวณหนองจอก จำนวนเงิน 3,495,283.32 บาท ซึ่งเดิมมูลค่าที่ดิน 298,071,616.00 บาท รวมเป็นมูลค่าที่ดินบริเวณหนองจอกทั้งสิ้น 301,566,899.32 บาท

ดังนั้นในวคบัญญัติปี 2567 มีที่ดินซอยวัชรพลที่ยังไม่ได้โอนกรรมสิทธิ์ เนื้อที่รวม 24-0-25 ไร่ คิดเป็น 9,625 ตารางวา มูลค่าที่ดิน 34.01 ล้านบาท และที่ดินบริเวณหนองจอก จำนวน 214 ไร่ แบ่งเป็น 2,140 แปลง มูลค่าที่ดิน 301.56 ล้านบาท ยังไม่มีการรื้อย้ายและการโอนกรรมสิทธิ์ให้กับชาวชุมชนแต่อย่างใด

17. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	โครงการพัฒนาระบบบัญชีและระบบวางแผนทรัพยากรบุคคล	ลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์โปรแกรมสำเร็จรูปอื่น ๆ	รวม
ราคาทุน			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566	82.98	822.75	905.73
ซื้อ	-	3.06	3.06
โอนมาจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	-	11.30	11.30
โอนไปที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	-	(0.19)	(0.19)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	82.98	836.92	919.90
ค่าเสื่อมราคาสะสม			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566	82.98	594.37	677.35
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	-	66.82	66.82
โอนไปที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	-	(0.02)	(0.02)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	82.98	661.17	744.15
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566	-	228.38	228.38
ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	-	175.75	175.75

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 กทท. มีค่าตัดจำหน่าย จำนวน 66.82 ล้านบาท เป็นค่าตัดจำหน่ายของกลุ่มสินทรัพย์จากการบริจาค จำนวน 0.98 ล้านบาท และโอนไปที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ จำนวน 0.02 ล้านบาท

18. สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566
เงินจ่ายล่วงหน้าค่าที่ดิน (หมายเหตุ 31)	2,660.49	2,660.49
เงินจ่ายล่วงหน้าอื่น ๆ	1,377.66	1,907.31
อื่น ๆ	9.35	9.35
รวม	4,047.50	4,577.15

19. เจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566 (ปรับปรุงใหม่)
ค่าแรงและค่าล่วงเวลาค้างจ่าย	170.52	167.86
โบนัสกรรมการและพนักงานค้างจ่าย	723.16	640.21
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	51.22	82.02
ค่าเช่าที่ดิน อาคาร และคลังสินค้า	21.54	25.16
ค่าตอบแทนจากการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ (Fixed Fee) และประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee)	517.61	528.09
ค่าผ่านทางอัตโนมัติ	0.04	0.04
รวม	1,484.09	1,443.38

20. รายได้แผ่นดินค้างนำส่งคลัง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566
รายได้แผ่นดินค้างนำส่งคลัง		
ณ วันที่ 1 ตุลาคม	2,702.87	4,887.00
<u>บวก</u> สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง		
- จากกำไรสำหรับปี 2565	-	(8.00)
- จากกำไรสำหรับปี 2566	0.13	5,068.87
- จากกำไรสำหรับปี 2567	5,605.00	-
รวม	8,308.00	9,947.87
<u>หัก</u> นำส่งกระทรวงการคลัง	(5,855.00)	(7,245.00)
ณ วันที่ 30 กันยายน	2,453.00	2,702.87

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 กทท. ได้สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลังจากกำไรสุทธิประจำปีในอัตราร้อยละ 65 และ 70 ของกำไรสุทธิสำหรับปีก่อนค่าใช้จ่ายสำรองโบนัสเป็นจำนวน 5,605.00 ล้านบาท และจากกำไรสำหรับปี 2566 จำนวน 0.13 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2566 กทท. ได้นำส่งรายได้แผ่นดินงวดที่ 1 ประจำปี 2566 จำนวน 2,366.00 ล้านบาท และวันที่ 31 พฤษภาคม 2567 กทท. ได้นำส่งรายได้แผ่นดินงวดที่ 2 ประจำปี 2566 จำนวน 2,703.00 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2567 ได้นำส่งรายได้แผ่นดินงวดที่ 1 ประจำปี 2567 จำนวน 3,152.00 ล้านบาท

21. หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566 (ปรับปรุงใหม่)
เจ้าหนี้กรรมสรรพากร	53.54	56.38
เงินมัดจำและเงินประกัน	706.19	639.16
เงินฝากเพื่อถอนคืน	1,400.98	377.07
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	5.09	4.76
ภาษีขายรอการชำระ	43.57	50.87
ภาษีเงินได้นิติบุคคลหัก ณ ที่จ่าย	5.44	2.33
เจ้าหนี้บริษัทผู้ประกอบการท่าเรือ	3.35	6.00
เชื้อจ่ายระหว่างทาง	324.66	0.85
เงินรับฝากค่าภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	0.06	0.04
หนี้สินหมุนเวียนอื่น ๆ	17.72	2.08
รวม	2,560.60	1,139.54

22. รายได้สินทรัพย์รับบริการรอการรับรู้ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566
ยอดยกมา	99.73	146.44
หัก รับรู้เป็นรายได้	(23.34)	(23.34)
ยอดคงเหลือ	76.39	99.73

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 มียอดคงเหลือรายได้สินทรัพย์รับบริการรอการรับรู้ที่คาดว่าจะถูกกลับรายการในอนาคต ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ใน 1 ปี ข้างหน้า	22.76
ใน 2 - 5 ปี ข้างหน้า	41.26
เกินกว่า 5 ปี ขึ้นไป	12.37

23. เงินสะสมและดอกเบียเงินสะสมค้างจ่าย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2567			2566 (ปรับปรุงใหม่)
	เงินสะสมค้างจ่าย	ดอกเบียเงินสะสม ค้างจ่าย	รวม	รวม
ยอดยกมา	96.90	182.03	278.93	286.42
บวก เพิ่มระหว่างปี	7.35	23.00	30.35	30.18
รวม	104.25	205.03	309.28	316.60
หัก จ่ายระหว่างปี	(8.87)	(17.80)	(26.67)	(37.67)
ยอดคงเหลือ	95.38	187.23	282.61	278.93
หัก นำไปแสดงสุทธิภาระผูกพัน ผลประโยชน์พนักงาน โครงการกองทุนสงเคราะห์	(95.38)	(187.23)	(282.61)	(278.93)
สุทธิ	-	-	-	-

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 เงินสะสมและดอกเบียเงินสะสมค้างจ่าย จำนวน 282.61 ล้านบาท กทท. จ่ายให้เมื่อพนักงานออกจากงาน หรือพ้นสภาพการเป็นพนักงาน

24. การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

24.1 จำนวนที่รับรู้ในงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 และ 2566 มีดังต่อไปนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566 (ปรับปรุงใหม่)
1. ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน		
1.1 โครงการวันลาหยุดพักผ่อนประจำปีสะสม	69.30	67.61
2. ผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน		
การผูกพันโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน		
2.1 โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	944.16	921.45
2.2 โครงการกองทุนสงเคราะห์	7,658.48	7,080.37
2.3 โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	3,258.88	2,850.67
2.4 โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	400.41	368.25
รวม ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน	12,261.93	11,220.74
3. การผูกพันโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น		
3.1 โครงการผลตอบแทนการทำงานระยะยาว	32.95	30.37
รวม ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	32.95	30.37
รวม ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์พนักงาน	12,364.18	11,318.72

24.2 การเปลี่ยนแปลงของการผูกพันผลประโยชน์ของพนักงาน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 และ 2566 มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566 (ปรับปรุงใหม่)
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ เริ่มต้นปี 1 ต.ค.	11,375.71	12,136.58
ต้นทุนบริการในอดีต	4.15	-
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	154.96	148.12
ต้นทุนดอกเบี้ย	303.43	273.73
รายจ่ายที่เกิดขึ้นจริง	(1,160.56)	(1,182.72)
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	1,784.84	-
หัก สินทรัพย์สุทธิจากกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	(98.35)	(56.99)
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันสิ้นปี 30 ก.ย.	12,364.18	11,318.72

24.3 ค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 และ 2566 มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566
โครงการวันลาหยุดพักผ่อนประจำปีสะสม	5.58	24.80
โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	82.27	73.31
โครงการกองทุนสงเคราะห์	222.59	207.87
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	108.78	96.57
โครงการตอบแทนการทำงานระยะยาว	6.43	3.09
โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	39.91	35.76
รวม ค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	465.56	421.85

24.4 ข้อสมมติฐานหลักในการประมาณการตามหลักการคณิตศาสตร์ประกันภัย มีดังนี้

	2567	2566
	ร้อยละ	ร้อยละ
อัตราคิดลด		
โครงการวันลาหยุดพักผ่อนประจำปีสะสม	3.44	3.28
โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	3.44 และ 3.55	3.28 และ 3.41
โครงการกองทุนสงเคราะห์	2.84 และ 3.06	2.49 และ 2.78
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	2.76 และ 3.33	2.49 และ 3.15
โครงการผลตอบแทนการทำงานระยะยาว	3.44	3.41
โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	3.33 และ 3.24	3.28 และ 3.15
อัตราการเพิ่มขึ้นของเงินเดือนในอนาคต (เฉลี่ย)	5.50	5.50
อัตราเงินเฟ้อระยะยาว	3.00	3.00
อัตราการเติบโตของค่ารักษาพยาบาล	9.00	8.00
อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน		
อายุ < 25	1.15	1.15
อายุ 25 - 29	0.86	0.86
อายุ 30 - 34	0.57	0.57
อายุ 35 - 39	0.38	0.38
อายุ 40 - 44	0.29	0.29
อายุ 45 - 49	0.19	0.19
อายุ 50 - 60	0.10	0.10

ข้อสมมติฐานที่เกี่ยวกับการมรณะ อ้างอิงตามตารางมรณะ พ.ศ. 2560 ในอัตราร้อยละ 105 ซึ่งเป็นข้อมูลทางสถิติที่เผยแพร่ทั่วไปตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

24.5 การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของข้อสมมติหลักในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

	การเปลี่ยนแปลงข้อสมมติ	ผลกระทบต่อภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์พนักงาน		การเปลี่ยนแปลงข้อสมมติ	ผลกระทบต่อภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์พนักงาน	
		การเพิ่มขึ้นของข้อสมมติ	การลดลงของข้อสมมติ		การเพิ่มขึ้นของข้อสมมติ	การลดลงของข้อสมมติ
	2567 ร้อยละ	2567 ล้านบาท	2567 ล้านบาท	2566 ร้อยละ	2566 ล้านบาท	2566 ล้านบาท
อัตราคิดลด	1	(610.04)	684.85	1	(500.78)	560.19
อัตราเงินเฟ้อระยะยาว	1	0.47	(0.39)	-	-	-
อัตราขึ้นเงินเดือน	1	507.38	(461.27)	1	425.38	(387.43)
อัตราหมุนเวียนพนักงาน	20	(4.57)	4.59	20	(4.10)	4.12
อัตราแนวโน้มค่ารักษาพยาบาล	1	201.03	(139.55)	1	140.19	(86.30)

24.6 จำนวนเงินที่คาดว่าจะต้องจ่ายภายใน 1 ปี เป็นจำนวนเงิน 1,424.87 ล้านบาท จำนวนเงินที่คาดว่าจะต้องจ่ายในปีที่ 2 - 5 เป็นจำนวนเงิน 4,748.06 ล้านบาท และจำนวนเงินที่คาดว่าจะต้องจ่ายปีที่ 6 เป็นต้นไป เป็นจำนวนเงิน 5,858.56 ล้านบาท

25. ประมาณการหนี้สิน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	การฟ้องร้องคดีอื่น ๆ
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566	59.67
ประมาณการหนี้สินเพิ่ม	16.88
ประมาณการหนี้สินลดลง	(0.10)
จ่ายชำระประมาณการหนี้สิน	(0.29)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	76.16

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 กทท. ได้รับรู้ประมาณการหนี้สินจากการถูกฟ้องร้องดำเนินคดีเพิ่มขึ้น จำนวน 2 คดี จำนวนเงิน 14.34 ล้านบาท

ประมาณการหนี้สินเพิ่มขึ้น จำนวนเงิน 16.88 ล้านบาท เกิดจากการบันทึกบัญชี ดังนี้

- ดอกเบี้ยตามคำพิพากษาศาลของคดีอื่นๆ จำนวน 1 คดี จำนวนเงิน 2.54 ล้านบาท
- หนี้สินตามคำพิพากษาศาลของคดีอื่นๆ จำนวน 2 คดี จำนวนเงิน 14.34 ล้านบาท

จ่ายชำระประมาณการหนี้สินของคดีอื่น ๆ จำนวน 1 คดี จำนวนเงิน 0.29 ล้านบาท

26. ทุน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566
ทุนท่าเรือกรุงเทพ		
ทุนประเดิม	97.18	97.18
ทุนดำเนินการท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	117.22	117.22
ทุนพัฒนาเศรษฐกิจ	9.79	9.79
เงินกู้และดอกเบี้ยที่รัฐบาลจ่ายแทน	82.08	82.08
ทุนดำเนินการหน่วยบำรุงรักษาร่องน้ำสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา	3.24	3.24
	309.51	309.51
ทุนท่าเรือแหลมฉบัง		
ทุนจากงบประมาณแผ่นดิน	6,688.23	6,688.23
ทุนจากการงดนำเงินส่งคลังเพื่อจำนวนเงินบาทสมทบเงินกู้	40.00	40.00
ทุนได้รับจัดสรรจากเงินกู้เพื่อการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ งวดที่ 2	96.74	96.74
ทุนจากการรับโอนสินทรัพย์จากท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	100.07	100.07
	6,925.04	6,925.04
รวม	7,234.55	7,234.55

27. กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน ประกอบด้วย

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 และ 2566 สินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566
สินทรัพย์		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	250.55	306.68
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	100.00	-
รายการระหว่างกัน - ลูกหนี้ กทท. ภาระผูกพัน	7,658.48	7,080.37
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	2.16	0.50
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์ไม่ถึงกำหนดชำระ	42.06	44.42
รวม	8,053.25	7,431.97
หนี้สิน		
เจ้าหนี้อื่น	10.14	11.48
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	3.67	4.20
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	7,756.83	7,137.36
เงินสะสมและดอกเบี่ยเงินสะสมค้างจ่าย	282.61	278.93
รวม	8,053.25	7,431.97

รายการสินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนฯ นำไปแสดงสุทธิยอดภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานของ กทท.

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 และ 2566 รายได้และค่าใช้จ่ายกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566
รายได้		
ดอกเบี่ยเงินฝากธนาคาร	3.52	1.14
ดอกเบี่ยเงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	5.64	6.02
รายได้เบ็ดเตล็ด	0.07	0.12
รวม	9.23	7.28
ค่าใช้จ่าย		
ดอกเบี่ยเงินสะสม	23.01	22.70
รวม	23.01	22.70

28. กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง ประกอบด้วย

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 และ 2566 สินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566
สินทรัพย์		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	18.25	12.02
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	2,776.16	2,733.16
ดอกเบียเงินฝากธนาคารค้างรับ	7.92	2.10
รวม	2,802.33	2,747.28
หนี้สินและกองทุน		
กองทุน	2,747.28	2,718.53
จัดสรรระหว่างปี	55.05	28.75
รวม	2,802.33	2,747.28

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 และ 2566 รายได้และค่าใช้จ่ายกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566
รายได้		
รายได้ดอกเบีย	62.56	34.07
รายได้อื่น	0.01	-
รวม	62.57	34.07
ค่าใช้จ่าย		
ค่าสินไหมทดแทน	7.52	5.32
รวม	7.52	5.32

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

29. รายได้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566
รายได้ค่าปรับผิดสัญญา	16.56	11.95
รายได้สินทรัพย์รับบริจาค	35.31	23.34
รายได้เบ็ดเตล็ด	93.28	40.85
รายได้ทรัพย์สินตามสัญญาให้เช่า	311.00	-
อื่น ๆ	75.01	66.94
รวม	531.16	143.08

30. ค่าใช้จ่ายอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2567	2566
ค่าใช้จ่ายเดินทาง - ภายในประเทศ	5.82	5.14
ค่าใช้จ่ายเดินทาง - ต่างประเทศ	5.47	10.68
ค่าอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้	6.74	5.16
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบคอมพิวเตอร์	20.23	21.87
ค่าใช้จ่ายพัสดุคัมจำนวน	11.71	10.85
ค่าใช้จ่ายในการวิจัยและพัฒนาสิ่งแวดล้อม	28.36	6.28
ค่าเช่าเครื่องและค่าถ่ายเอกสาร	1.15	1.06
ค่าสอบบัญชี	4.00	4.00
ค่าบริการเรือรับ - ส่งเจ้าพนักงานนำร่องในบริเวณ ทลธ.	33.84	35.60
ค่าใช้จ่ายการกีฬาของพนักงาน	20.13	17.13
ค่าเช่ารถอื่น ๆ	14.65	12.77
ค่าธรรมเนียม	5.02	5.23
ค่าเบี้ยประกันภัย	4.92	4.89
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนตัดจ่าย	0.27	0.14
ค่ารับรอง	12.74	11.73
ค่าบำรุงสมาคมและเงินอุดหนุน	10.25	25.18
เงินบริจาค	72.09	37.53
ค่าใช้จ่ายสถานการณ์ฉุกเฉิน - น้ำท่วม, ไฟไหม้ ฯลฯ	7.81	6.78
ผลขาดทุนด้านเครดิตลูกหนี้ (กลับรายการ)	(19.57)	76.89
เงินชดเชยค่าเสียหาย	16.61	66.78
ค่าภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	264.04	211.93
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	2.17	4.57
ค่าใช้จ่ายพัสดุเสื่อมสภาพ	1.15	6.43
อื่น ๆ	84.11	48.62
รวม	613.71	637.24

31. การระงับข้อพิพาทและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ประกอบด้วย

การระงับข้อพิพาท

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 กทท. มีภาระผูกพันที่มีสาระสำคัญ ประกอบด้วย

31.1 มีภาระผูกพันกับการใช้ไฟฟ้า โดยใช้บัญชีเงินฝากธนาคารกรุงไทยประเภทฝากประจำ 12 เดือน จำนวน 0.30 ล้านบาท

31.2 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2528 อนุมัติให้กรมธนารักษ์อนุญาตให้ กทท.

ใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุ แปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ได้ก่อนพร้อมทั้งให้ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพที่ดินราชพัสดุ และขายให้แก่ กทท. ในราคาผ่อนปรน กรมธนารักษ์จึงอนุญาตให้กระทรวงคมนาคมใช้ที่ดินราชพัสดุแปลงดังกล่าว เนื้อที่ประมาณ 1,910-0-09 ไร่ เพื่อประโยชน์ในการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉะเชิงเทรา เป็นการชั่วคราวในระหว่างที่การดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพ 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 ส่วนพื้นที่ที่เหลือเนื้อที่ 485-1-32 ไร่ ยังไม่ได้ดำเนินการถอนสภาพ เนื่องจากมีราษฎรโต้แย้งสิทธิในที่ดิน

กระทรวงการคลังเห็นชอบให้ขายที่ดินราชพัสดุแปลงดังกล่าว โดยกำหนดราคาขายที่ดินทั้งแปลง เนื้อที่ 1,941-2-15 ไร่ ในราคาไร่ละ 1.83 ล้านบาท หากคิดตามส่วนที่ได้ดำเนินการถอนสภาพ 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 และหากกระทรวงการคลังจะดำเนินการถอนสภาพการเป็นที่ดินราชพัสดุในพื้นที่ดังกล่าวระหว่างที่คดียังไม่ถึงที่สุด จะกระทำหรือไม่ หากกระทำได้จะมีผลต่อคดีหรือไม่ อย่างไร
- 2) ให้กรมธนารักษ์หารือกรมที่ดิน กรณีพื้นที่ที่ถอนสภาพ เนื้อที่ 1,456-0-83 ไร่ ซึ่งได้มีการโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินราชพัสดุแปลงดังกล่าวตามกฎหมายที่ดินแล้ว และ กทท. เข้าใช้ประโยชน์เต็มพื้นที่แล้วมาตั้งแต่ พ.ศ. 2528 จะถือว่ากระทรวงการคลังได้ส่งมอบสิทธิการครอบครองหรือกรรมสิทธิ์ในที่ดินให้ กทท. ตามกฎหมายแล้วหรือไม่ เนื่องจากที่ดินราชพัสดุแปลงดังกล่าวไม่มีเอกสารสิทธิตามกฎหมายที่ดิน จึงไม่สามารถดำเนินการจดทะเบียนเปลี่ยนนามผู้ถือสิทธิหรือกรรมสิทธิ์ในที่ดินตามประมวลกฎหมายที่ดินได้
- 3) กำหนดแนวทางในการดำเนินการพื้นที่ที่ถอนสภาพแล้ว แต่ยังไม่สามารถออกโฉนดที่ดินได้ และอยู่ระหว่างการพิจารณาคดีของศาล ต้องรอคดีถึงที่สุดก่อน

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

เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2563 กทท. ได้มีหนังสือที่ กทท 6025/2924 ขอทราบความคืบหน้า กรณีกรมธนารักษ์หารือกรมที่ดิน ประเด็น การโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี เนื้อที่ 1,456-0-83 ไร่ แต่ยังไม่ได้รับการตอบกลับจากกรมธนารักษ์ และเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 คณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท. จึงมีมติให้ ทลธ. หารือกับกรมธนารักษ์เพื่อติดตามความคืบหน้าการโอนที่ดินดังกล่าว

ตามรายงานการประชุมคณะกรรมการฝ่ายบริหาร กทท. เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2565 มีมติให้ ทลธ. หารือกับกรมธนารักษ์ เพื่อติดตามความคืบหน้าการโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินราชพัสดุในส่วนที่ถอนสภาพฯ และเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2566 ทลธ. ได้มีหนังสือ ที่ กทท 6025/1842 ถึงกรมธนารักษ์ เพื่อติดตามความคืบหน้าการโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินราชพัสดุฯ พร้อมเรียนเชิญผู้เกี่ยวข้องเยี่ยมชม พื้นที่ ทลธ. และรับฟังข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินราชพัสดุฯ ดังกล่าว อยู่ระหว่างรอหนังสือตอบรับจากกรมธนารักษ์ต่อไป

กทท. ได้มีหนังสือที่ กทท 6025/0979 ลงวันที่ 22 มีนาคม 2567 ขอทราบความคืบหน้าอีกครั้ง และกรมธนารักษ์มีหนังสือ ที่ กค 0307/4792 ลงวันที่ 29 เมษายน 2567 แจ้งว่ากรมที่ดินได้เคยตอบข้อหารือถึงกรมธนารักษ์จำนวน 2 ครั้งในปี 2548 และ 2566 โดยมีประเด็นความเห็นข้อกฎหมายทั้ง 2 ครั้ง ยังไม่สอดคล้องเป็นไปในแนวเดียวกัน กรมธนารักษ์จึงมีหนังสือหารือ ขอให้กรมที่ดินพิจารณายืนยันความเห็นดังกล่าว เนื่องจากที่ราชพัสดุฯ ไม่มีเอกสารสิทธิตามกฎหมายที่ดิน และกรมธนารักษ์ ต้องดำเนินการให้ถูกต้องตามแนวทางของหนังสือกรมที่ดินฉบับใด ก่อนกรมธนารักษ์ดำเนินการต่อไป

ในส่วนที่ดินราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 เนื้อที่ 485-1-32 ไร่ ที่ยังไม่ดำเนินการถอนสภาพฯ สำนักงานธนารักษ์พื้นที่ ชลบุรี ได้มีหนังสือถึง ทลธ. ที่ กค 0318.08/1980 ลงวันที่ 15 สิงหาคม 2566 แจ้งเข้าสำรวจจริงวัดจัดทำแผนที่ โดยกำหนดแผน ดำเนินการภาคสนามช่วงระหว่างวันที่ 15 - 25 สิงหาคม 2566 ต่อมา กรมธนารักษ์มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กค 0304/13523 ลงวันที่ 15 พฤศจิกายน 2566 แจ้งผลการดำเนินการสำรวจจริงวัดจัดทำแผนที่ที่ดินราชพัสดุฯ ในส่วนที่ยังไม่ได้ถอนสภาพฯ พร้อมนำเสนอ แผนดินและระวางแผนที่ที่ดินราชพัสดุฯ ในส่วนที่ยังไม่ได้ถอนสภาพฯ สำเนาแบบคำนวณเนื้อที่ และแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ ต่อมา สำนักงานธนารักษ์พื้นที่ชลบุรี ได้มีหนังสือ ที่ 0318.08/900 ลงวันที่ 27 มีนาคม 2567 แจ้งว่าเพื่อให้ทราบบริเวณที่เป็นที่ออก ริมตลิ่งเป็นที่ดินที่ต่อเนื่องจากที่ราชพัสดุฯ หรือไม่ ประกอบกับเพื่อให้ทราบขอบเขตเนื้อที่เดิมที่อนุญาตแก่ กทท. จึงมอบหมายเจ้าหน้าที่ นายช่างสำรวจประจำสำนักงานธนารักษ์ฯ ดำเนินการสำรวจจริงวัดจัดทำแผนที่เพิ่มเติม โดยได้ร่วมลงพื้นที่กับผู้แทน กทท. เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2567 ซึ่งสำนักงานธนารักษ์ฯ จะจัดทำข้อมูลสำรวจจริงวัดฯ เพิ่มเติม และนำเสนอข้อมูลแก่กรมธนารักษ์ ก่อนกรมธนารักษ์จะมีหนังสือแจ้งผลการจัดทำแผนที่ใหม่แก่ กทท. ต่อไป ปัจจุบันกรมธนารักษ์ยังไม่แจ้งผลจัดทำข้อมูลสำรวจจริงวัดฯ เพิ่มเติมแก่ กทท.

31.3 มีการผูกพันที่ต้องจ่ายตามสัญญาที่มีสาระสำคัญ ดังนี้

- 1) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 จำนวน 4 สัญญา ที่ต้องจ่ายตามสัญญางานจ้างก่อสร้างงานทางทะเล สัญญาจ้าง ควบคุมงานก่อสร้าง สัญญาจ้างตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสัญญาจ้างก่อสร้างอาคารท่าเทียบเรือ ถนนและระบบ สาธารณูปโภค เป็นจำนวนเงินประมาณ 20,387.37 ล้านบาท
- 2) งานสัญญาจ้างเหมาและงานจ้างบริการอื่นๆ จำนวนเงินประมาณ 630.09 ล้านบาท

31.4 ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 กทท. มีคดีที่ถูกฟ้องร้องดำเนินคดีรวมทั้งสิ้น จำนวน 40 คดี มูลค่ารวม 19,198.08 ล้านบาท มีรายละเอียดดังนี้

- 1) กทท. ถูกฟ้องร้องดำเนินคดี จำนวน 39 คดี มูลค่ารวม 1,877.34 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - คดีทั่วไป จำนวน 9 คดี โดยโจทก์ฟ้องร้องให้ กทท. ชดเชยค่าเสียหายรวมเป็นเงินประมาณ 1,795.06 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) เรื่องอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล คดียังไม่ถึงที่สุด
 - คดีเกี่ยวกับกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ จำนวน 30 คดี โดยโจทก์ฟ้องร้องให้ กทท. ชดเชยค่าเสียหายรวมเป็นเงินประมาณ 82.28 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) เรื่องอยู่ระหว่างการพิจารณาคดีของศาลแรงงาน และคดียังไม่ถึงที่สุด
- 2) กทท. มีเรื่องที่คณะอนุญาโตตุลาการ มีคำชี้ขาดให้ กทท. ชดเชยค่าเสียหาย จำนวน 1 คดี เป็นจำนวนเงิน 1,033.59 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) และต่อมาคู่พิพาทได้ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองให้ กทท. ชดเชยค่าเสียหายเพิ่มเติมจากที่คณะอนุญาโตตุลาการ มีคำชี้ขาดอีกจำนวนเงิน 16,287.15 ล้านบาท รวมเป็นจำนวนเงิน 17,320.74 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) หลังจากทราบ

- ผลคำชี้ขาด กทท. ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2567 ศาลปกครองกลางพิพากษาเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ในส่วนที่ให้ กทท. ชดใช้ค่าเสียหายตามคำขอ และยกคำร้องของคู่พิพาทคืนค่าธรรมเนียมศาลทั้งหมดให้แก่ กทท. และคู่พิพาท เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2567 คู่พิพาท มีการยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุด และเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2567 กทท. มีการยื่นแก้คำอุทธรณ์
- 3) กทท. มีเรื่องที่คณะอนุญาโตตุลาการ มีคำชี้ขาดให้ กทท. ชดใช้ค่าเสียหาย จำนวน 1 คดี เป็นจำนวนเงิน 161.00 ล้านบาท หลังทราบผลคำชี้ขาด กทท. ได้มีมติคณะกรรมการฝ่ายบริหารให้มีหนังสือถึงสำนักงานอัยการสูงสุดเพื่อแต่งตั้งพนักงานอัยการ ดำเนินการยื่นเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครอง ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ

ฝ่ายบริหารและฝ่ายกฎหมายของ กทท. ไม่สามารถประเมินผลของคดีได้จนกว่าศาลจะมีคำพิพากษาในอนาคต

32. กติฟ่องร้องที่สิ้นสุดในระหว่างปี

คดีเกี่ยวกับค่าล่วงเวลา จำนวน 384 คดี ทุนทรัพย์ จำนวน 635.75 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) โดยในปี 2548 - 2565 มีพนักงาน กทท. ฟ้อง กทท. ในคดีจ่ายค่าทำงานค่าล่วงเวลาทำงานในวันหยุด และค่าล่วงเวลาในวันหยุดไม่ชอบด้วยกฎหมายแรงงาน โดยในระหว่างปีศาลแรงงานมีคำพิพากษาให้ยกฟ้อง

33. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์ ซึ่ง กทท. ยังไม่ได้นำมาถือปฏิบัติก่อนวันมีผลบังคับใช้

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2567

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงหลายฉบับ และได้ลงประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2567 ซึ่งการปรับปรุงนี้เป็นการปรับปรุงเพื่อให้มาตรฐานการรายงานทางการเงินมีความชัดเจนและมีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้นโดยเป็นการปรับปรุงทั้งหมด 4 เรื่อง ดังนี้

- คำนิยามของประมาณการทางบัญชีเพื่อจำแนกความแตกต่างของ “การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี” จาก “การเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี”
- การเปิดเผยข้อมูลของนโยบายการบัญชี
- ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์และหนี้สินที่เกิดขึ้นจากรายการเดียว
- การปรับปรุงอื่นเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงมาตรฐานรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 สัญญาประกันภัย

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2568

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงใหม่ ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2568 ซึ่งเป็นฉบับปรับปรุงตามมาตรฐานรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่ที่มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2568 ได้แก่ มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 เรื่อง สัญญาประกันภัย และมีการปรับปรุงของมาตรฐานการรายงานทางการเงินทั้งหมด 4 เรื่อง โดยมีรายละเอียดดังนี้

- การจัดประเภทรายการหนี้สินเป็นไม่หมุนเวียนตามข้อกำหนดสำหรับกิจการที่มีสิทธิที่จะเลื่อนการชำระหนี้เป็นเวลานานอย่างน้อย 12 เดือนภายหลังจากรอบระยะเวลารายงาน
- หนี้สินไม่หมุนเวียนที่ต้องดำรงสถานะ
- การเปิดเผยข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับข้อตกลงจัดหาเงินทุนเพื่อขายผู้ขาย
- ข้อกำหนดการวัดมูลค่าภายหลังสำหรับหนี้สินตามสัญญาเช่าในการขายและเช่ากลับคืน

ผู้บริหารของ กทท. ประเมินแล้วเชื่อว่าการปรับปรุงมาตรฐานนี้จะไม่ส่งผลกระทบต่อทางการเงินในปีที่เริ่มนำมาตรฐานดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

34. การจัดประเภทรายการบัญชีใหม่

การทำเรือแห่งประเทศไทย ได้มีการจัดประเภทการแสดงรายการสินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานใหม่ ดังนั้นจึงประเภทรายการในรายงานการเงินสำหรับปี 2566 เพื่อให้สอดคล้องกับการแสดงรายการในรายงานการเงินงวดปัจจุบัน ไม่มีผลกระทบต่อกำไร (ขาดทุน) สุทธิ หรือส่วนของเจ้าของตามที่รายงานไปแล้ว โดยมีผลกระทบต้องบแสดงฐานะการเงินตามที่ได้รายงานไว้ ดังนี้

หน่วย : บาท

	ตามที่แสดงไว้เดิม	รายการจัดประเภท	จัดประเภทใหม่
งบแสดงฐานะทางการเงิน			
ณ วันที่ 30 กันยายน 2566			
สินทรัพย์			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4,569,754,797.57	(306,678,309.08)	4,263,076,488.49
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	143,727,838.46	(497,756.20)	143,230,082.26
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงาน และคนงานยังไม่ถึงกำหนดชำระ	44,424,053.65	(44,424,053.65)	-
หนี้สิน			
เจ้าหนี้อื่น	1,454,862,481.72	(11,479,591.91)	1,443,382,889.81
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	1,143,740,552.28	(4,202,984.55)	1,139,537,567.73
เงินสะสมและดอกเบี่ยเงินสะสมค้างจ่าย	278,927,877.43	(278,927,877.43)	-
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	11,375,710,130.59	(56,989,665.04)	11,318,720,465.55

35. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติ เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2568 โดยผู้อำนวยการ กทท. ที่ได้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการ กทท.



PAT
PORT AUTHORITY OF THAILAND

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

โทรศัพท์ : +66-2269-3000

โทรสาร : +66-2672-7156

WWW.PORT.CO.TH