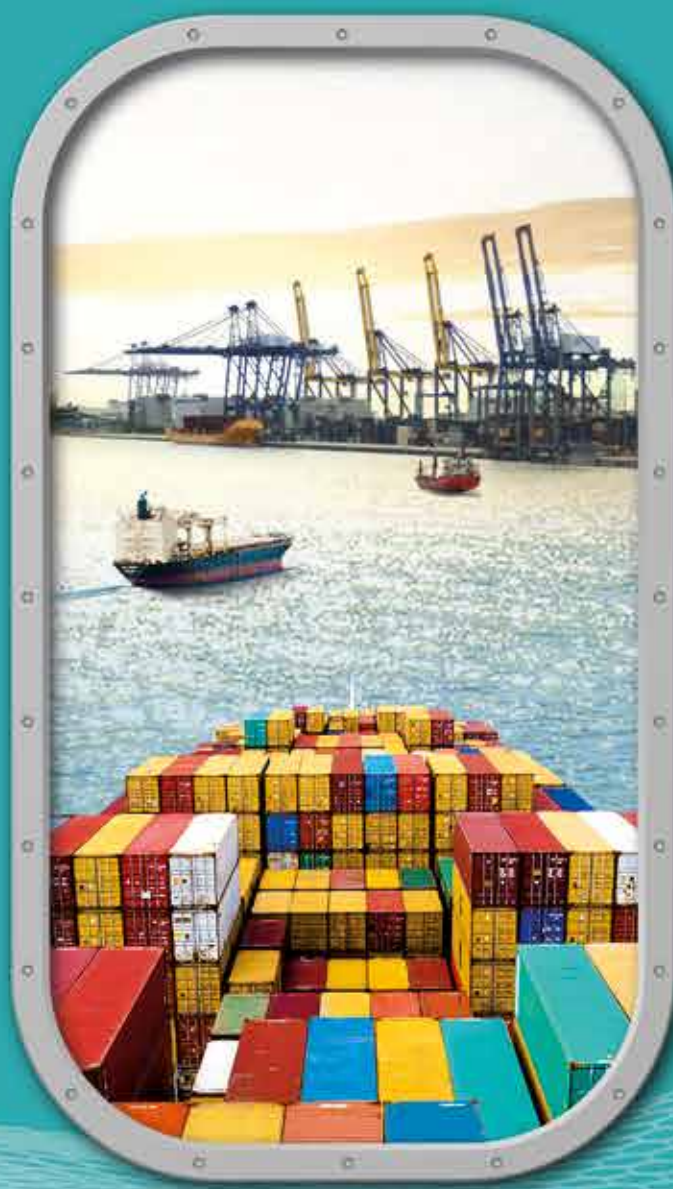


# Gateway towards Global Market Expands



รายงานประจำปี 2561

การทำเรือแห่งประเทศไทย





# มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก

พัฒนาท่าเรือให้มีมาตรฐานระดับโลก (World Class Port)  
ด้วยโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัย  
และมีประสิทธิภาพเทียบเท่าระดับมาตรฐานสากล  
เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ  
เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยในต่างประเทศ



40 metric tonnes



TERMINAL







## พัฒนาสู่ ศูนย์กลางโลจิสติกส์

พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่าย  
รูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport)  
ที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้า  
และระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในและต่างประเทศ  
(Transit & Transshipment) ในการเป็นศูนย์กลาง  
ด้านโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจโลก











## สมาร์ตพอร์ตที่ทันสมัย

นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ  
และเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัย  
มาใช้ในการบริหารจัดการเชื่อมโยงฐานข้อมูล  
 อาทิ การควบคุมการปฏิบัติการระยะไกล  
ท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ (e-Port) เพื่อการเข้าถึง  
ที่รวดเร็ว ยกกระดับการให้บริการที่เป็นเลิศ











## เติบโตร่วมกันอย่างยั่งยืน

บริหารงานด้วยหลักธรรมาภิบาล  
เพื่อให้เกิดความโปร่งใสและเป็นธรรม  
สร้างการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย  
และชุมชนโดยรอบ สร้างสรรค์นวัตกรรมใหม่  
ควบคู่กับการใส่ใจสิ่งแวดล้อม  
เพื่อการเติบโตร่วมกันอย่างยั่งยืน











11

17

33

## สารบัญ

ส่วนที่

1

### สารจากผู้บริหาร

- สารประธานกรรมการ  
การทำเรือแห่งประเทศไทย
- สารผู้อำนวยการ  
การทำเรือแห่งประเทศไทย

ส่วนที่

2

### คณะผู้บริหาร และบทบาทหน้าที่

- คณะกรรมการ  
การทำเรือแห่งประเทศไทย
- บทบาทหน้าที่และ  
ความรับผิดชอบของ  
คณะกรรมการ  
การทำเรือแห่งประเทศไทย  
และค่าตอบแทน
- การประชุมและค่าตอบแทน  
ของคณะกรรมการ  
การทำเรือแห่งประเทศไทย
- ผู้บริหารระดับสูงของ  
การทำเรือแห่งประเทศไทย

ส่วนที่

3

### ประวัติและการพัฒนา องค์กร

- ประวัติของการทำเรือ  
แห่งประเทศไทย
- โครงสร้างองค์กร
- การประเมินผลตามระบบ  
ประเมินคุณภาพ  
รัฐวิสาหกิจ (SEPA)
- การบริหารการเงิน  
และสินทรัพย์
- การดำเนินงานด้านการ  
พัฒนาทรัพยากรบุคลากร
- การลงทุนที่สำคัญ  
ในปัจจุบันและอนาคต
- การมุ่งเน้นลูกค้า ตลาด  
และผู้มีส่วนได้เสีย
- สิ่งอำนวยความสะดวก





59

71

81

88

ส่วนที่

4

### ผลการบริหาร การปฏิบัติงาน

- สถิติบริการเรือและสินค้า
- การวิเคราะห์ผลกระทบ  
และอุตสาหกรรม  
การขนส่งทางน้ำ  
และกิจการท่าเรือ
- ผลการดำเนินงาน  
ขององค์กร
- ประมวลภาพกิจกรรม  
ในรอบปี

ส่วนที่

5

### การกำกับดูแลองค์กร

- การควบคุมภายใน
- การบริหารความเสี่ยง
- จริยธรรมและจรรยาบรรณ  
ของกรรมการ ผู้บริหาร  
และพนักงานการทำเรือ
- การสรรหาผู้อำนวยการ  
การทำเรือแห่งประเทศไทย
- นโยบายการกำกับดูแลที่ดี
- รายงานผลการดำเนินงาน  
คณะกรรมการตรวจสอบ  
ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย  
ประจำปีงบประมาณ 2561
- การดำเนินงานตาม  
พระราชบัญญัติข้อมูล  
ข่าวสารของราชการ  
พ.ศ. 2540

ส่วนที่

6

### ความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ

- สรุปการดำเนินงาน  
ด้านสิ่งแวดล้อม  
ของการท่าเรือ
- ประมวลภาพกิจกรรม  
ความรับผิดชอบต่อชุมชน  
สังคม สิ่งแวดล้อม  
และประเทศ

ส่วนที่

7

### รายงานของ ผู้สอบบัญชี

- รายงานความรับผิดชอบต่อ  
ของคณะกรรมการ  
ต่อรายงานทางการเงิน
- รายงานของผู้สอบบัญชี
- จบแสดงฐานะการเงิน
- จบทำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
- จบแสดงการเปลี่ยนแปลง  
ส่วนของผู้ถือหุ้น
- จบกระแสเงินสด
- หมายเหตุประกอบ  
งบการเงิน





## วิสัยทัศน์

# “ศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ เชื่อมโยงเศรษฐกิจไทยสู่อาเซียน”

## ภารกิจ

1. พัฒนาระบบการบริหารท่าเรือของไทย ให้สนับสนุนและเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศที่สำคัญ โดยให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ และส่งเสริมให้เกิดความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้อย่างยั่งยืน
2. ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาสินทรัพย์ในเชิงธุรกิจอย่างสมดุล เพื่อประโยชน์แก่รัฐและประชาชน
3. สร้างความเข้าใจให้เห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาประเทศควบคู่ไปกับการพัฒนาการค้าและการขนส่งทางน้ำ และความสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

## หน้าที่ความรับผิดชอบ

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

## การบริหารและพัฒนางานองค์กร/แผนงานทางธุรกิจและกลยุทธ์

กลยุทธ์	แผนงานทางธุรกิจที่สำคัญ
1. พัฒนาระบบการบริหารท่าเรือของไทย ให้สนับสนุนและเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศ โดยมุ่งลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ในองคร่วม และเพิ่มประสิทธิภาพด้านการนำเข้า-ส่งออก เพื่อการเป็นศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้าในภูมิภาคอาเซียน	- โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 3 - โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง - โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง - โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการบรรจุสินค้าเพื่อการส่งออก
2. พัฒนาคุณภาพการจัดการท่าเรือ เมืองท่า และระบบโครงข่ายในองคร่วม เพื่อให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มีความยั่งยืน และสนับสนุนให้ผู้ที่เกี่ยวข้องมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นอย่างเท่าเทียม	- โครงการปรับปรุงและพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G - โครงการพัฒนาธุรกิจท่าเรือบก (Dry Port) - โครงการลงทุนและพัฒนารูทขนส่งสินค้าชายฝั่งในอ่าวไทย
3. พัฒนาโอกาสในการสร้างรายได้จากธุรกิจเกี่ยวเนื่อง และธุรกิจสังหาริมทรัพย์ให้มีประสิทธิภาพ สามารถแข่งขันได้และเป็นธรรม	- จัดตั้งหน่วยธุรกิจ/บริษัทลูก/บริษัทร่วมทุน - โครงการพัฒนาสร้างศูนย์ให้บริการที่ครบวงจรของท่าเรือแหลมฉบัง
4. เพิ่มการบริการลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อกิจการท่าเรือ	- แผนการกำหนดประเภทลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมทั้งจัดทำข้อมูลพันธมิตรทางธุรกิจและเครือข่าย - โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยี
5. พัฒนาสู่การเป็นองค์กรสมรรถนะสูง (High Performance Organization) ทั้งในเรื่องกระบวนการ บุคลากร คุณภาพมาตรฐานนวัตกรรม และการจัดการทางการเงิน	- แผนทบทวนและปรับปรุงแก้ไข กระบวนการ ข้อบังคับต่างๆ ของการท่าเรือฯ - แผนการนำระบบมาตรฐานคุณภาพมาใช้เพื่อยกระดับองค์กร - แผนการบริหารการเงิน และผลประโยชน์จากสินทรัพย์ทางการเงิน ให้เป็นไปตามมาตรฐานและเทียบเคียงตลาด



ส่วนที่

1

สารจากผู้บริหาร

- สารประธานกรรมการ  
การทำเรือแห่งประเทศไทย
- สารผู้อำนวยการ  
การทำเรือแห่งประเทศไทย





## สารประธานกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทย

ปี 2561 นับเป็นปีที่การทำเรือแห่งประเทศไทย เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจน จากการพัฒนาที่ต่อเนื่อง ตามนโยบาย “ประเทศไทย 4.0” ของรัฐบาล มาสู่จุดเริ่มต้นการเป็น “ท่าเรือ 4.0” ซึ่งได้มีโครงการลงทุนที่สำคัญ ทั้งที่ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงท่าเรือภูมิภาคที่สนับสนุนการพัฒนาธุรกิจท่าเรือให้เป็นที่ท่าเรือชั้นนำเทียบเท่ามาตรฐานท่าเรือระดับโลก โดยมุ่งเน้นการให้บริการที่เป็นเลิศทางด้านขนถ่ายสินค้าและโลจิสติกส์ ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ รวมถึงการดำเนินธุรกิจที่เป็นมิตรกับชุมชนและสิ่งแวดล้อม

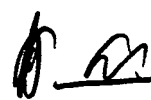
ในปีนี้ การทำเรือฯ จึงได้มีการทบทวนวิสัยทัศน์ กลยุทธ์ และทิศทางขององค์กรในช่วง 5 ปีข้างหน้า เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และนโยบายรัฐบาลที่สำคัญ อาทิ โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development : EEC) โดยการท่าเรือฯ มีแผนงาน/โครงการสำคัญที่รองรับ อาทิ โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 โครงการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพให้เป็น Smart Port โดยพัฒนาระบบท่าเทียบเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi Automated Terminal) ระบบ e-Payment ระบบ Port Community System (PCS) เพื่อพัฒนาการให้บริการที่ทันสมัย ลดขั้นตอนต่างๆ ให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวก รวดเร็ว มีความปลอดภัยสูง นอกจากนี้ ยังมีโครงการพัฒนาทางด้านบุคลากรของการท่าเรือฯ อย่างต่อเนื่อง รองรับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลง โครงการพัฒนาทางด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม ควบคู่กันไป โดยได้ริเริ่มโครงการ Smart Community สำหรับชุมชนโดยรอบ ให้มีความเป็นอยู่ที่ได้มาตรฐาน มีสุขอนามัยที่ดี และไม่กระทบต่อการประกอบอาชีพเดิมของชุมชน รวมถึงโครงการท่าเรือสีเขียว (Green Port) ซึ่งการดำเนินงานต่างๆ ขององค์กร อยู่ภายใต้การบริหารจัดการที่มีความโปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้



“ การท่าเรือฯ ได้มุ่งมั่นที่จะพัฒนาธุรกิจอย่างต่อเนื่อง ให้เติบโตอย่างมั่นคง และมีความยั่งยืน เพื่อสนับสนุนระบบ เศรษฐกิจของประเทศในระยะยาว ”

โครงการพัฒนาต่างๆ ที่เกิดขึ้น ตามนโยบายของคณะกรรมการการท่าเรือฯ ที่มุ่งเน้นการพัฒนาด้านต่างๆ ที่สำคัญ คือ 1) การขยายขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นท่าเรือหลัก รองรับการเจริญเติบโตของประเทศและภูมิภาค พร้อมเชื่อมโยงการขนส่ง โดยกำหนดให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งของประเทศ 2) ให้การท่าเรือฯ เป็นกลไกของรัฐในการบริหาร ระบบการขนส่งทั้ง Inland Coastal และ International Sea ซึ่งจะช่วยให้ Mode การขนส่งทางน้ำมีต้นทุนต่ำ ลดปัญหา ด้านการขนส่ง และลดต้นทุนการขนส่งของประเทศในภาพรวม รวมทั้งเชื่อมโยงระบบราง 3) สร้างความสะดวกและการให้บริการ ในระดับมาตรฐานสากลแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทางธุรกิจของการท่าเรือฯ (Stakeholder) โดยมีการส่งเสริมการนำระบบ IT ที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพมาใช้ในการดำเนินงาน 4) การส่งเสริมให้มี ICD ทางระบบราง และโครงสร้างพื้นฐานรองรับ เพื่อทันการไหลเวียนของการขนส่งสินค้า โดยอาจพิจารณาความเหมาะสมของระยะทางบริเวณโดยรอบกรุงเทพมหานคร ในรัศมีไม่เกิน 200 กิโลเมตร และ 5) การพัฒนาศักยภาพท่าเรือแหลมฉบังให้ติดอันดับ 1 ใน 20 ของท่าเรือโลก โดยต้อง จัดทำแผนความร่วมมือกับทุกภาคส่วน นับเป็นการยืนยันว่า การท่าเรือฯ ได้มุ่งมั่นที่จะพัฒนาธุรกิจอย่างต่อเนื่องให้เติบโต อย่างมั่นคง และมีความยั่งยืน เพื่อสนับสนุนระบบเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาว

ในนามของคณะกรรมการการท่าเรือฯ ผมขอขอบคุณผู้บริหารและพนักงาน ที่ดำเนินบทบาทและปฏิบัติหน้าที่ได้อย่าง สมบูรณ์ ตลอดจนผู้ให้บริการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ที่ให้การสนับสนุนการท่าเรือฯ มาโดยตลอด



(นายสมศักดิ์ ห่มม่วง)

ประธานกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย



## สารผู้อำนวยการ การทำเรือแห่งประเทศไทย

การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการ สังกัดกระทรวงคมนาคม มีบทบาทในการบริหารจัดการท่าเรือและพัฒนาการขนส่งทางน้ำสู่การเป็นประตูการค้าหลักและเป็นศูนย์กลางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Gateway & Intermodal) ของประเทศ โดยได้กำหนดวิสัยทัศน์ไว้ว่า **“To be World Class Port with Excellent Logistics Services for Sustainable Growth : มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก ด้วยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน สอดรับกับยุทธศาสตร์ชาติและนโยบายรัฐบาล โดยเฉพาะอย่างยิ่งนโยบายระเบียงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ Thailand 4.0 พร้อมทั้งสนองตอบความต้องการของลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้ได้รับความพึงพอใจสูงสุด**

ในปีงบประมาณ 2561 การทำเรือฯ ได้ดำเนินโครงการพัฒนาต่างๆ ได้แก่ การพัฒนาบริการให้มีมาตรฐานเทียบท่าท่าเรือชั้นนำระดับโลก โดยเร่งรัดโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 เพื่อขยายขีดความสามารถในการรองรับสินค้าพัฒนาสู่ศูนย์กลางการขนส่งสินค้าของอาเซียน และสามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดในการเป็นหนึ่งใน New S - Curve (Aviation and Logistics) หรืออุตสาหกรรมที่เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต อันจะยังประโยชน์สูงสุดต่อองค์กร สังคม และประเทศชาติ และยกระดับการให้บริการของท่าเรือกรุงเทพให้เป็น Smart Port หรือท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi Automation Terminal) สร้างสถานีบรรจุสินค้าเพื่อการส่งออก (CFS) ขยายบริการธุรกิจเกี่ยวเนื่อง อาทิเช่น การพัฒนาธุรกิจขนส่งสินค้าชายฝั่งอ่าวไทย ธุรกิจท่าเรือบก (Dry Port) รวมทั้งสร้างพันธมิตรทางธุรกิจและการพัฒนาศักยภาพท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน



“

To be World Class Port with Excellent Logistics Services for Sustainable Growth : มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก ด้วยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน

”

ท่าเรือระนอง ให้เป็นประตูการค้าหลัก เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal Transport) เพื่อลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ช่วยเสริมศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ ตลอดจนพัฒนาการให้บริการนโยบายขนส่งในเชิงธุรกิจ โดยจัดตั้งบริษัทบริหารสินทรัพย์บริหารจัดการพื้นที่ในรูปแบบธุรกิจเอกชน นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการบริหารจัดการเชื่อมโยงฐานข้อมูล และบูรณาการการใช้ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) โดยใช้สถาปัตยกรรมการให้บริการด้านการเงิน Service Oriented Architecture (SOA) เชื่อมโยงข้อมูล Logistics แบบไร้รอยต่อด้วยระบบ Port Community System (PCS) รวมทั้งการนำระบบสารสนเทศด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล หรือ HRIS มาบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล ให้มีความคล่องตัว พัฒนาทักษะพนักงานให้มีความเป็นมืออาชีพสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมทางธุรกิจในปัจจุบัน และก้าวทันการเปลี่ยนแปลง มุ่งมั่นบริหารจัดการและกำกับดูแลกิจการให้มีธรรมาภิบาล ให้ความสำคัญในการดูแลสิ่งแวดล้อมและชุมชน โดยมุ่งพัฒนาสู่การเป็นท่าเรือสีเขียว (Green Port) ควบคู่ไปกับการพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชนโดยรอบท่าเรือให้เป็น Smart Community เพื่อให้ชุมชนอยู่ร่วมกับการดำเนินธุรกิจท่าเรืออย่างมีความสุขและยั่งยืน

โอกาสนี้ ผมขอขอบคุณคณะกรรมการ ผู้บริหารและพนักงานการท่าเรือฯ ทุกท่านที่ร่วมกันทุ่มเทกำลังกาย กำลังใจ กำลังสติปัญญา คิดค้นและพัฒนานวัตกรรมใหม่ๆ ในการให้บริการและการบริหารจัดการที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ และพัฒนาสู่การเป็นองค์กรสมรรถนะสูง (High Performing PAT) และขอขอบคุณผู้ให้บริการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ที่ให้ความร่วมมือ สนับสนุนโครงการ/กิจกรรมต่างๆ ของการท่าเรือฯ ด้วยดีเสมอมา

เรื่อโก 

(กมลศักดิ์ WSKMPS-yus)

ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย





ส่วนที่

2

คณะผู้บริหารและบทบาทหน้าที่

- คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย
- บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของ  
คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย  
และค่าตอบแทน
- การประชุมและค่าตอบแทนของคณะกรรมการ  
การทำเรือแห่งประเทศไทย
- ผู้บริหารระดับสูงของการทำเรือแห่งประเทศไทย

# คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย



## นายสมศักดิ์ ห่มม่วง

ประธานกรรมการ

อายุ 59 ปี

### ตำแหน่ง

- รองปลัดกระทรวงคมนาคม (ดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 18 ธันวาคม 2559 - 30 กันยายน 2561)
- อธิบดีกรมเจ้าท่า (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2561)

### ประวัติการศึกษา / อบรม

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

### ความรู้ความชำนาญ

- ด้านเศรษฐกิจ
- ด้านการเงิน
- ด้านการบริหารจัดการสาธารณะ
- ด้านกฎหมายมหาชน

### ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

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

หมายเหตุ : แต่งตั้งเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2561

## นายสุรงค์ บูลกุล

ประธานกรรมการ

อายุ 63 ปี

### ตำแหน่ง

- ประธานกรรมการ บริษัท โกลบอล เพาเวอร์ ซินเนอร์ยี จำกัด (มหาชน)

### ประวัติการศึกษา / อบรม

- Master of Business Administration, Cornell SC Johnson College of Business, Cornell University, New York, USA
- Master of Engineering in Operation Research, Cornell University, New York, USA
- Bachelor of Science in Industrial Engineering and Operations Research, Syracuse University, New York, USA
- หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูงการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 8 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรรัฐร่วมเอกชน (ปริญญาบัตร วปรอ.) รุ่นที่ 4919 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง (วตท.) รุ่นที่ 10 สถาบันวิทยาการตลาดทุน
- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บยส.) รุ่นที่ 15 วิทยาลัยการยุติธรรม สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 121/2009 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

### ความรู้ความชำนาญ

- การค้าระหว่างประเทศ
- โลจิสติกส์
- การขนส่ง
- การบริหารการเงิน
- พลังงาน

### ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- รองประธานกรรมการหอการค้าไทย
- ที่ปรึกษา บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุ : แต่งตั้งเมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2560  
: ลาออกตั้งแต่วันที่ 25 มิถุนายน 2561





### พลเรือเอก ชัยณรงค์ เจริญรักษ์

กรรมการ

อายุ 63 ปี

#### ตำแหน่ง

- นายกสมาคมกีฬารือพายแห่งประเทศไทย  
การกีฬาแห่งประเทศไทย

#### ประวัติการศึกษา / อบรม

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

#### ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการการกีฬาแห่งประเทศไทย ประเภทผู้แทนสมาคมกีฬาที่ใช้คำว่า “ประเทศไทย”

### นางปัทมา เอียรวิศิษฏ์สกุล

กรรมการ

อายุ 59 ปี

#### ตำแหน่ง

- รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
ประวัติการศึกษา / อบรม

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

#### ความรู้ความชำนาญ

- การวิเคราะห์สถานการณ์และแนวโน้มเศรษฐกิจ การเงิน และการคลัง
- การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ และการบริหารจัดการองค์กร
- การวิเคราะห์และการจัดทำยุทธศาสตร์ด้านขีดความสามารถในการแข่งขัน
- การวิเคราะห์สถานการณ์ด้านความยากจน และความเหลื่อมล้ำ

#### ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการบริหารสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน
- กรรมการนวัตกรรมแห่งชาติ
- กรรมการบริหารศูนย์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ
- กรรมการศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์



**นายจำเริญ โพธิ์ยอด**  
กรรมการ (ผู้แทนกระทรวงการคลัง)  
อายุ 56 ปี

#### ตำแหน่ง

- หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง

#### ประวัติการศึกษา / อบรม

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

#### ความรู้ความชำนาญ

- การบริหารจัดการคลังสินค้า
- การบริหารจัดการท่าเรือในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมศุลกากร
- ระบบสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร

#### ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

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

**นายฤทธิเทพ สิมลี**  
กรรมการ  
อายุ 59 ปี

#### ตำแหน่ง

- รองปลัดกระทรวงคมนาคม
- อธิบดีกรมทางหลวงชนบท (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2562)

#### ประวัติการศึกษา / อบรม

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

#### ความรู้ความชำนาญ

- ด้านวิศวกรรมศาสตร์ (โยธา)
- ด้านการบริหารองค์การภาครัฐ

#### ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
- กรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)





### ดร. จุฬารุชฎา สุขมานพ

กรรมาการ

อายุ 53 ปี

#### ตำแหน่ง

- ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

#### ประวัติการศึกษา / อบรม

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

#### ความรู้ความชำนาญ

- การขนส่งทางน้ำ
- กฎหมายการขนส่ง
- กฎหมายพาณิชย์นาวี
- กฎหมายระหว่างประเทศ

#### ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการการรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

### ดร. ฐิติพงศ์ นันทากวีวัฒน์

กรรมาการ

อายุ 42 ปี

#### ตำแหน่ง

- กรรมการอิสระและกรรมการตรวจสอบ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด

#### ประวัติการศึกษา / อบรม

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

#### ความรู้ความชำนาญ

- เทคโนโลยีสารสนเทศ
- โทรคมนาคม
- โลจิสติกส์
- ทุนย่นศาสตร์

#### ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

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



### นายประเวศ อรรถกฤษณ

กรรมการ

อายุ 61 ปี

#### ตำแหน่ง

- กรรมการร่างกฎหมายประจำสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ปัจจุบันเกษียณอายุราชการ)

#### ประวัติการศึกษา / อบรม

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

#### ความรู้ความชำนาญ

- การร่างกฎหมาย และการให้ความเห็นทางกฎหมาย

#### ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

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

หมายเหตุ : แต่งตั้งเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2560

### นางปรารถนา มงคลกุล

กรรมการ

อายุ 54 ปี

#### ตำแหน่ง

- ประธานกรรมการ บริษัท บุติค คอนซัลติ้ง กรุ๊ป จำกัด

#### ประวัติการศึกษา / อบรม

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

#### ความรู้ความชำนาญ

- บริหารการเงิน การบัญชี
- กลยุทธ์ และการลงทุนขององค์กรขนาดใหญ่

#### ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

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

หมายเหตุ : แต่งตั้งเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2560

: ลาออกตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2561





### นางชนัญญาธิษัณห์ เพ็ชรรัตน

กรรมการ

อายุ 55 ปี

#### ตำแหน่ง

- กรรมการผู้จัดการ บริษัท ดีเอสแอล เอ็กซ์เพรส อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล (ประเทศไทย) จำกัด

#### ประวัติการศึกษา / อบรม

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

หมายเหตุ : แต่งตั้งเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2560

: ลาออกตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2561

### พลเอก วีรสรณ์ สุชาติ

กรรมการ

อายุ 62 ปี

#### ตำแหน่ง

- ผู้ทรงคุณวุฒิพิเศษกองทัพบก (ปัจจุบันเกษียณอายุราชการ)

#### ประวัติการศึกษา / อบรม

- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมเครื่องกล คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลีย
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมเครื่องกล คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลีย
- หลักสูตรป้องกันราชอาณาจักรรัฐเอกราชและการเมือง รุ่นที่ 1 วปอ. 54 (วปม. 5) ปี 2555 สถาบันวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรวิทยาลัยการทัพบก รุ่นที่ 46/2554 สถาบันวิทยาลัยการทัพบก
- หลักสูตรเสนาธิการทหารบก รุ่นที่ 67/2531 โรงเรียนเสนาธิการทหารบก

#### ความรู้ความชำนาญ

- ด้านวิศวกรรมเครื่องกล
- ด้านการบริหาร
- ด้านโลจิสติกส์

หมายเหตุ : แต่งตั้งเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2561



## บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทย และค่าตอบแทน

คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย ได้รับการแต่งตั้งจากคณะรัฐมนตรี ตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 22 (แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2499) ประกอบด้วย ประธานกรรมการหนึ่งคน กรรมการอื่นไม่น้อยกว่าหกคนแต่ไม่เกินสิบคน ซึ่งอย่างน้อยจะต้องเป็นผู้มีความรู้ และจัดเจนเกี่ยวกับท่าเรือหนึ่งคน และเกี่ยวกับการเศรษฐกิจหรือการคลังหนึ่งคน มีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและความดูแล โดยทั่วไป ซึ่งกิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทย ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 29

### บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย

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



## คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้แต่งตั้งกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ให้ร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการและอนุกรรมการชุดต่างๆ เพื่อช่วยในการกำกับดูแลการดำเนินงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ดังนี้

### คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความรับผิดชอบต่อสังคมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

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

### คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องที่น่าสนใจเสนอคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่ที่กลั่นกรองเรื่องต่างๆ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ

### คณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบต่อสังคมตามหลักเกณฑ์ที่คณะรัฐมนตรีและกระทรวงการคลังกำหนด (ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 10 ของระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบ และหน่วยตรวจสอบภายในของวิสาหกิจ พ.ศ. 2555)

### คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

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

6. เชิญผู้ที่เกี่ยวข้องชี้แจง ให้ข้อมูล คำปรึกษา หรือข้อเสนอแนะ และขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น

7. รายงานผลการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการดำเนินการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ พร้อมความเห็นเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบตามระยะเวลาที่เหมาะสม

8. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ มอบหมาย

#### คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543

#### คณะกรรมการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT) ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. กำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแนวทางในการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสารของการท่าเรือฯ

2. กำกับดูแลการจัดทำและปรับปรุงแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของการท่าเรือฯ ให้เกิดความสอดคล้องและสนับสนุนต่อกิจกรรมการดำเนินงานภารกิจของการท่าเรือฯ ตลอดจนนโยบายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของกระทรวงคมนาคมและของประเทศไทย

3. กำกับดูแลการจัดทำและปรับปรุงแผนปฏิบัติการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของการท่าเรือฯ

4. กำกับดูแลการจัดทำและปรับปรุงแผนความมั่นคงปลอดภัยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของการท่าเรือฯ (ICT Security Plan)

5. กำกับดูแลธรรมาภิบาลในการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของการท่าเรือฯ (IT Governance)

6. พิจารณากำหนดแนวทางการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้ในกิจการของการท่าเรือฯ อย่างเหมาะสม

7. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงาน ได้ตามความจำเป็น

8. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจง ให้ข้อมูล คำปรึกษา หรือข้อเสนอแนะ และขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น

9. ติดตามและรายงานผลการดำเนินงานเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบ ตามระยะเวลาที่เหมาะสม

#### คณะกรรมการกลั่นกรองงานด้านกฎหมายของคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณากลั่นกรองให้คำปรึกษา และให้ข้อเสนอแนะในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานด้านกฎหมายของคณะกรรมการการท่าเรือฯ ตามที่ได้รับมอบหมาย หรือตามที่เห็นสมควร

2. เชิญเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องมาให้คำชี้แจง หรือขอเอกสาร พยานหลักฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานของการท่าเรือฯ ได้ตามความจำเป็น

3. ปฏิบัติงานอื่นตามที่ประธานกรรมการการท่าเรือฯ หรือคณะกรรมการการท่าเรือฯ มอบหมาย



## คณะกรรมการจริยธรรมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. ควบคุม กำกับ ส่งเสริมและให้คำแนะนำในการปฏิบัติ เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบการท่าเรือฯ ว่าด้วยจริยธรรมของคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานการท่าเรือฯ พ.ศ. 2552 และระเบียบการท่าเรือฯ ว่าด้วยจริยธรรมของคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานการท่าเรือฯ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2554
2. สอดส่องดูแลให้มีการปฏิบัติตามระเบียบฯ ในกรณีที่มีข้อสงสัยหรือมีข้อร้องเรียนว่ามีการฝ่าฝืนจริยธรรม ให้ส่งเรื่องให้ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เพื่อปฏิบัติตามระเบียบฯ นี้โดยเร็ว
3. พิจารณาวินิจฉัยชี้ขาดปัญหาอันเกิดจากการใช้ระเบียบฯ เมื่อได้วินิจฉัยแล้วให้ส่งคำวินิจฉัยให้คณะกรรมการการท่าเรือฯ โดยพลัน ถ้าคณะกรรมการการท่าเรือฯ มิได้วินิจฉัยเป็นอย่างอื่นภายในเก้าสิบวัน นับแต่วันที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ รับเรื่อง ให้ถือว่าคำวินิจฉัยของคณะกรรมการจริยธรรมของการท่าเรือฯ เป็นที่สุด
4. คุ้มครอง ประกันความเป็นอิสระและเที่ยงธรรม ของกลุ่มงานคุ้มครองจริยธรรม หรือกองกำกับดูแลองค์กร
5. คุ้มครองพนักงานซึ่งปฏิบัติตามระเบียบฯ อย่างตรงไปตรงมา มิให้ผู้บังคับบัญชาใช้อำนาจโดยไม่เป็นธรรมต่อพนักงานผู้นั้น
6. พิจารณาให้ความเห็นต่อคณะกรรมการการท่าเรือฯ เกี่ยวกับการประเมินการปฏิบัติตามระเบียบฯ ของผู้อำนวยการการท่าเรือฯ พิจารณาและให้ความเห็นต่อผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เกี่ยวกับการแต่งตั้ง โยกย้าย ถอดถอน และพิจารณาความดีความชอบของผู้อำนวยการกองกำกับดูแลองค์กร
7. เสนอแนะการแก้ไขเพิ่มเติมระเบียบฯ ต่อคณะกรรมการการท่าเรือฯ
8. ตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงาน เพื่อช่วยในการดำเนินงานตามระเบียบฯ
9. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจง ให้ข้อมูล คำปรึกษา หรือข้อเสนอแนะ หรือขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น
10. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ มอบหมาย
11. จัดทำรายงานเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เป็นประจำทุกปี

## คณะกรรมการสรรหาผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่สรรหาบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์เหมาะสมที่จะเป็นผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

## คณะกรรมการพิจารณาแผนงานและประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาแผนงานที่ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ แล้วนำผลการพิจารณาเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ ให้ความเห็นชอบต่อไป
2. กำหนดรายละเอียด หลักเกณฑ์ และวิธีการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ
3. ประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการการท่าเรือฯ ให้เป็นไปตามสัญญาจ้าง หลักเกณฑ์ และวิธีการที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้ให้ความเห็นชอบ ก่อนเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาต่อไป
4. พิจารณาการปรับเพิ่มค่าตอบแทนคงที่และการจ่ายค่าตอบแทนพิเศษประจำปี ตามผลประกอบการของการท่าเรือฯ และผลการประเมิน เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณานุมัติ

## คณะกรรมการพิจารณาจัดทำสัญญาจ้างและกำหนดค่าตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการ การทำเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่พิจารณาจัดทำสัญญาจ้างและกำหนดค่าตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการการทำเรือฯ และเสนอคณะกรรมการการทำเรือฯ พิจารณา ก่อนเสนอกระทรวงการคลังให้ความเห็นชอบต่อไป ตามมาตรา 8 จัตวา แห่งพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

### คณะกรรมการทรัพยากรบุคคลของการทำเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. ให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านทรัพยากรบุคคลของการทำเรือฯ
2. พิจารณาแผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล ก่อนเสนอคณะกรรมการการทำเรือฯ
3. จัดระบบทดแทนและหลักเกณฑ์ในการขึ้นสู่ระดับผู้บริหาร
4. ปฏิบัติหน้าที่อื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลด้านทรัพยากรบุคคลตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการการทำเรือฯ

### คณะกรรมการปฏิรูปสินทรัพย์ของการทำเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. กำหนดแนวทางการบริหาร กำกับดูแล เร่งรัดและติดตามการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณเขตคลองเตยและพื้นที่โดยรอบของการทำเรือฯ ทั้งในเขตรั้วสุลกากรและนอกเขตรั้วสุลกากร ตามผังแม่บทที่ดินคณะกรรมการการทำเรือฯ ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว ตลอดจนพื้นที่ของท่าเรือแหลมฉบังให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับนโยบายของคณะกรรมการการทำเรือฯ และตามนโยบายของรัฐบาล
2. พิจารณาอัตราค่าเช่าให้มีความเหมาะสม สอดคล้องตามศักยภาพของพื้นที่ทั้งบริเวณท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง
3. พิจารณารวบรวม ศึกษาวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อเสนอแนะแนวทางวิธีการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังแม่บท
4. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูล คำแนะนำ คำปรึกษา ข้อเสนอแนะ หรือขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น
5. แต่งตั้งคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม
6. รายงานผลการดำเนินการเสนอคณะกรรมการการทำเรือฯ เพื่อทราบ หรือพิจารณาสั่งการทุกเดือน

### คณะกรรมการกลั่นกรองงบประมาณของการทำเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่พิจารณากลั่นกรองงบประมาณของการทำเรือฯ ให้เป็นไปด้วยความรอบคอบ เรียบร้อย ก่อนเสนอคณะกรรมการการทำเรือฯ รวมถึงพิจารณางบประมาณต่างๆ ตามที่คณะกรรมการการทำเรือฯ มอบหมาย โดยสามารถเชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจง ให้ข้อมูล คำปรึกษา ข้อเสนอแนะ หรือขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น



## การประชุมและค่าตอบแทนของคณะกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทย

การจ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมให้แก่คณะกรรมการการทำเรือฯ และคณะกรรมการชุดย่อย เป็นไปตามหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ ที่คณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง กำหนด และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2556 โดยกำหนดให้ประธานกรรมการรัฐวิสาหกิจ ได้รับค่าตอบแทนรายเดือนเป็น 2 เท่า ของกรรมการรัฐวิสาหกิจ สำหรับอัตราค่าเบี้ยประชุมกรรมการเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีที่แยกตามกลุ่มรัฐวิสาหกิจ และหากกรรมการรัฐวิสาหกิจท่านใดได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการในคณะกรรมการอื่น ๆ มากกว่า 1 คณะ ก็ให้ได้รับเบี้ยประชุมรวมแล้วไม่เกิน 2 คณะ คณะละไม่เกิน 1 ครั้งต่อเดือน

### การประชุมคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย

ในปีงบประมาณ 2561 มีการประชุมคณะกรรมการการทำเรือฯ จำนวน 19 ครั้ง

ลำดับที่	รายชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม	ค่าเบี้ยประชุม (บาท)
1	นายสมศักดิ์ ห่มม่วง	-	-
2	นายสุรงค์ บูลกุล	15	112,500
3	พลเรือเอก ชัยณรงค์ เจริญรักษ์	10	70,000
4	นางปัทมา เรียววิศิษฏ์สกุล	12	100,000
5	นายจำเริญ โพธิยอด	14	120,000
6	นายกฤษเทพ สิมลี	14	110,000
7	ดร. จุฬิภา สุขมานพ	8	60,000
8	ดร. รุติพงษ์ นันทาทิวัฒน์	18	120,000
9	นายประเวศ อรรถสุภผล	19	120,000
10	นางปรารถนา มงคลกุล	18	120,000
11	นางชนัญญารักษ์ เพ็ชรรัตน์	10	70,000
12	พลเอก วิวรรณ สุชาติ	-	-
	รวม		1,002,500

**หมายเหตุ :** - แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่นในคณะกรรมการการทำเรือฯ (ลำดับที่ 2 - 8) ตั้งแต่วันที่ 18 กรกฎาคม 2560 และ (ลำดับที่ 9 - 11) ตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม 2560  
 - เดือนพฤศจิกายน 2560 เดือนมกราคม กุมภาพันธ์ เมษายน และกรกฎาคม 2561 มีประชุมเดือนละ 2 ครั้ง  
 - เดือนพฤษภาคม 2561 มีประชุม 3 ครั้ง  
 - ลำดับที่ 2 ลาออกจากการเป็นประธานกรรมการการทำเรือฯ ตั้งแต่วันที่ 25 มิถุนายน 2561  
 - แต่งตั้งผู้รักษาการประธานกรรมการการทำเรือฯ (ลำดับที่ 7) ตั้งแต่วันที่ 17 กรกฎาคม 2561  
 - แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่นในคณะกรรมการการทำเรือฯ (ลำดับที่ 1 และลำดับที่ 12) ตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน 2561

## การประชุมคณะกรรมการ/อนุกรรมการชุดต่างๆ

ปีงบประมาณ 2561 จำนวนเข้าร่วมประชุม/จำนวนการประชุม ดังนี้

ชื่อ-นามสกุล	การประชุมคณะกรรมการ/อนุกรรมการชุดต่างๆ													
	คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความรับผิดชอบต่อสังคมของการทำเรือฯ	คณะกรรมการกัลณ์กรของเรือฯ	คณะกรรมการตรวจสอบของการทำเรือฯ (Audit Committee)	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการทำเรือฯ	คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ของการทำเรือฯ	คณะกรรมการเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร (ICT) ของการทำเรือฯ	คณะกรรมการกัลณ์กรของงานด้านกฎหมายของคณะกรรมการการทำเรือฯ	คณะกรรมการจริยธรรมของการทำเรือฯ	คณะกรรมการสรรหาผู้อำนวยการทำเรือฯ	คณะกรรมการอนุกรรมการพิจารณาแผนงาน และประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการทำเรือฯ	คณะกรรมการพิจารณาจัดทำสัญญาจ้างและกำหนดค่าตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่ง ผู้อำนวยการทำเรือฯ	คณะกรรมการทรัพยากรบุคคลของการทำเรือฯ	คณะกรรมการปฏิรูปสินทรัพย์ของการทำเรือฯ	คณะกรรมการกัลณ์กรงบประมาณของการทำเรือฯ
1. พลเรือเอก ชัยณรงค์ เจริญรักษ์	5/5			11/12	12/12							4/4		1/3
2. นางปัทมา เจริญวิเศษกุล				11/12					7/7			4/4		2/3
3. นายจำเริญ โพธิยอด		6/12		12/12		9/11						3/4	7/11	
4. นายกฤษเทพ สิมลี	3/5								7/7					
5. ดร. จุฬิา สุขมานพ		11/12					6/6		3/7					
6. ดร. รุติพงศ์ นันทาภิวัฒน์			9/11			11/11						2/4	3/4	
7. นายประเวศ อรรถสุภผล							6/6		6/7					
8. นางปรารถนา มงคลกุล	1/5	8/12	11/11										11/11	3/3
9. นางชนัญญารักษ์ เพ็ชรรัตน์			8/11			7/11			3/7					

หมายเหตุ : - แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่นในคณะกรรมการการทำเรือฯ (ลำดับที่ 1 - 6) ตั้งแต่วันที่ 18 กรกฎาคม 2560  
 - แต่งตั้งกรรมการการทำเรือฯ (ลำดับที่ 7 - 9) ตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม 2560  
 - แต่งตั้งกรรมการการทำเรือฯ (ลำดับที่ 6) ในคณะกรรมการปฏิรูปสินทรัพย์ของการทำเรือฯ ตั้งแต่วันที่ 23 พฤษภาคม 2561



## ผู้บริหารระดับสูง ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย



1. เรือตรี ทรงธรรม จันทประสิทธิ์  
รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย  
สายวิศวกรรม รักษาการแทน  
ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
2. เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร  
รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย  
สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนารุรกิจ
3. ร้อยตำรวจตรี มนต์รี ฤกษ์จำเนียร  
ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
4. เรือโท ชำนาญ ไชยฤทธิ์  
นักบริหาร 16  
ประจำผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
5. นายโกล ศรีบางพลีน้อย  
ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ



- |  |  |   |
|--|--|---|
| <p>6. นางอัทธนา พรหมประยูร<br/>         ผู้ช่วยผู้อำนวยการ<br/>         การท่าเรือแห่งประเทศไทย<br/>         สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล</p>      | <p>7. ร้อยตำรวจตรี ธาณิน อัมพะวะพะสิน<br/>         ผู้ช่วยผู้อำนวยการ<br/>         การท่าเรือแห่งประเทศไทย<br/>         สายวิศวกรรม</p>              | <p>8. นายอภิชาติ พูลต่าย<br/>         ผู้ช่วยผู้อำนวยการ<br/>         การท่าเรือแห่งประเทศไทย<br/>         สายตรวจสอบ</p> |
| <p>9. ร้อยตำรวจโท ประจักษ์ ศรีวรรณะ<br/>         ผู้ช่วยผู้อำนวยการ<br/>         การท่าเรือแห่งประเทศไทย<br/>         สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนารุทกิจ</p> | <p>10. นายอังกูร ล้วนประพันธ์<br/>         ผู้ช่วยผู้อำนวยการ<br/>         การท่าเรือแห่งประเทศไทย<br/>         สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร</p> | <p>11. เรือโท ภูมิ แสงคำ<br/>         รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ</p>  |
| <p>12. เรือโท ยุทธนา โมกขาว<br/>         รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง</p>   |  |   |

ส่วนที่

3

### ประวัติและการพัฒนาองค์กร

- ประวัติของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- โครงสร้างองค์กร
- การประเมินผลตามระบบประเมินคุณภาพ  
รัฐวิสาหกิจ (SEPA)
- การบริหารการเงินและสินทรัพย์
- การดำเนินงานด้านการพัฒนาทรัพยากร  
บุคลากร
- การลงทุนที่สำคัญ ในปัจจุบันและอนาคต
- การมุ่งเน้นลูกค้า ตลาด และผู้มีส่วนได้เสีย
- สิ่งอำนวยความสะดวก





## ประวัติของ การทำเรือแห่งประเทศไทย

การทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการในสังกัดกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการทำเรือเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน ปัจจุบันการทำเรือแห่งประเทศไทยรับผิดชอบบริหารท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง

หลังจากประเทศไทยเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบบสมบูรณาญาสิทธิราช มาเป็นระบอบประชาธิปไตย เมื่อปี พ.ศ. 2475 ความคิดริเริ่มที่จะก่อสร้างท่าเรือของรัฐให้ทันสมัย โดยพลเรือโท พระยาราชวังสัน ซึ่งดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ขณะนั้น ได้เสนอโครงการขุดลอกสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา เพื่อส่งเสริมกิจการด้านพาณิชย์นาวีให้เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่สามารถผ่านร่องน้ำเข้ามาบรรทุก - ขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือได้อย่างสะดวกและปลอดภัย แทนการลำเลียงสินค้า ระหว่างกรุงเทพ ถึงเกาะสีชัง ที่เคยปฏิบัติกันมาแต่เดิม และปรับปรุงท่าเรือที่มีอยู่ให้เป็นท่าเรือที่ทันสมัย เพื่อส่งเสริมการค้ากับต่างประเทศ แต่โครงการของพลเรือโท พระยาราชวังสัน ต้องประสบกับอุปสรรคนานัปการ ดังนั้น รัฐบาลไทยจึงได้ส่งเรื่องขอความช่วยเหลือไปยังสำนักงานใหญ่สันนิบาตชาติ ณ กรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์

สองปีต่อมา สันนิบาตชาติได้ส่งผู้เชี่ยวชาญเดินทางมาสำรวจสภาพเศรษฐกิจการค้าในกรุงเทพ และสำรวจสถานที่สร้างท่าเรือของรัฐบาลไทย ผู้เชี่ยวชาญทั้งสามได้เสนอให้มีการขุดลอกร่องน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา และเสนอบริเวณที่จะก่อสร้างท่าเรือให้รัฐบาลไทยเลือก 2 แห่ง คือ ที่ปากน้ำสมุทรปราการ กับที่ตำบลคลองเตย รัฐบาลจึงเลือกที่ตำบลคลองเตยเป็นที่ก่อสร้างท่าเรือ ซึ่งก็คืออาณาบริเวณของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในปัจจุบัน

◀ **ปี พ.ศ. 2478** ▶ รัฐบาลจัดตั้งคณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือขึ้น มีพลเอก พระบริภัณฑ์ ยุทธกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจเป็นประธานกรรมการดำเนินการขุดลอกสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา และสร้างท่าเรือที่ทันสมัยที่ตำบลคลองเตย ตามข้อเสนอของสันนิบาตชาติ

◀ **ปี พ.ศ. 2479** ▶ คณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือดำเนินการประกวดการออกแบบก่อสร้างท่าเรือ ปรากฏว่าแบบก่อสร้างท่าเรือของศาสตราจารย์อาคัทซ์ ชาวเยอรมันได้รับการคัดเลือก สำหรับการประกวดราคาค่าก่อสร้างท่าเรือ ปรากฏว่า บริษัท คริสเตียนีแอนด์ นีลเสน ได้รับเลือกให้เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างท่าเรือในวงเงิน 20 ล้านบาท

◀ **ปี พ.ศ. 2481** ▶ รัฐบาลได้จัดตั้งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ให้หลวงประเสริฐวิจิตร นายช่างจากกรมรถไฟมาดำรงตำแหน่งหัวหน้าสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ (พ.ศ. 2481 - 2486) และควบคุมการก่อสร้าง โดยมี นายโรเบิร์ต ชาวาทเก เป็นนายช่างที่ปรึกษา ขึ้นตรงต่อกระทรวงเศรษฐการ และเริ่มลงมือก่อสร้างท่าเรือที่คลองเตย

◀ **ปี พ.ศ. 2483** ▶ รัฐบาลได้สั่งต่อเรือสันดอน 1 จากประเทศเนเธอร์แลนด์ และเริ่มขุดลอกร่องน้ำ แต่งานขุดลอกร่องน้ำ และการก่อสร้างท่าเรือต้องหยุดชะงักไปเนื่องจากเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 ขึ้น ในขณะนั้น ท่าเรือกรุงเทพมีเพียงเขื่อนเทียบเรือ ยาว 1,500 เมตร มีโรงพักสินค้า 4 หลัง คลังสินค้า 3 ชั้น 1 หลัง (คลังสินค้าทันสมัยฉบับปัจจุบัน) อาคาร OB

◀ **ปี พ.ศ. 2490** ▶ ได้เปิดดำเนินกิจการท่าเรือ โดยมี หลวงยุกตเสวีวิวัฒน์ เป็นผู้อำนวยการ และคณะรัฐมนตรีได้แต่งตั้งคณะกรรมการจัดวางนโยบายและควบคุมกิจการสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน

◀ **ปี พ.ศ. 2491** ▶ นาวาเอกหลวงสุภักุทธการ (สุภี จันทมาส) ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ดำเนินการซ่อมแซมอาคารต่างๆ ที่ได้รับความเสียหายจากสงคราม พร้อมกับก่อสร้างเพิ่มเติม

◀ **ปี พ.ศ. 2494** ▶ รัฐบาลกู้เงินจากธนาคารโลกมาดำเนินการขุดลอกร่องน้ำสันดอนทางเดินเรือ จากปากน้ำสมุทรปราการ - ในแม่น้ำเจ้าพระยา ถึงท่าเรือคลองเตย รวมระยะทางประมาณ 66 กิโลเมตร และจัดซื้ออุปกรณ์การยกขนสินค้า มาพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ

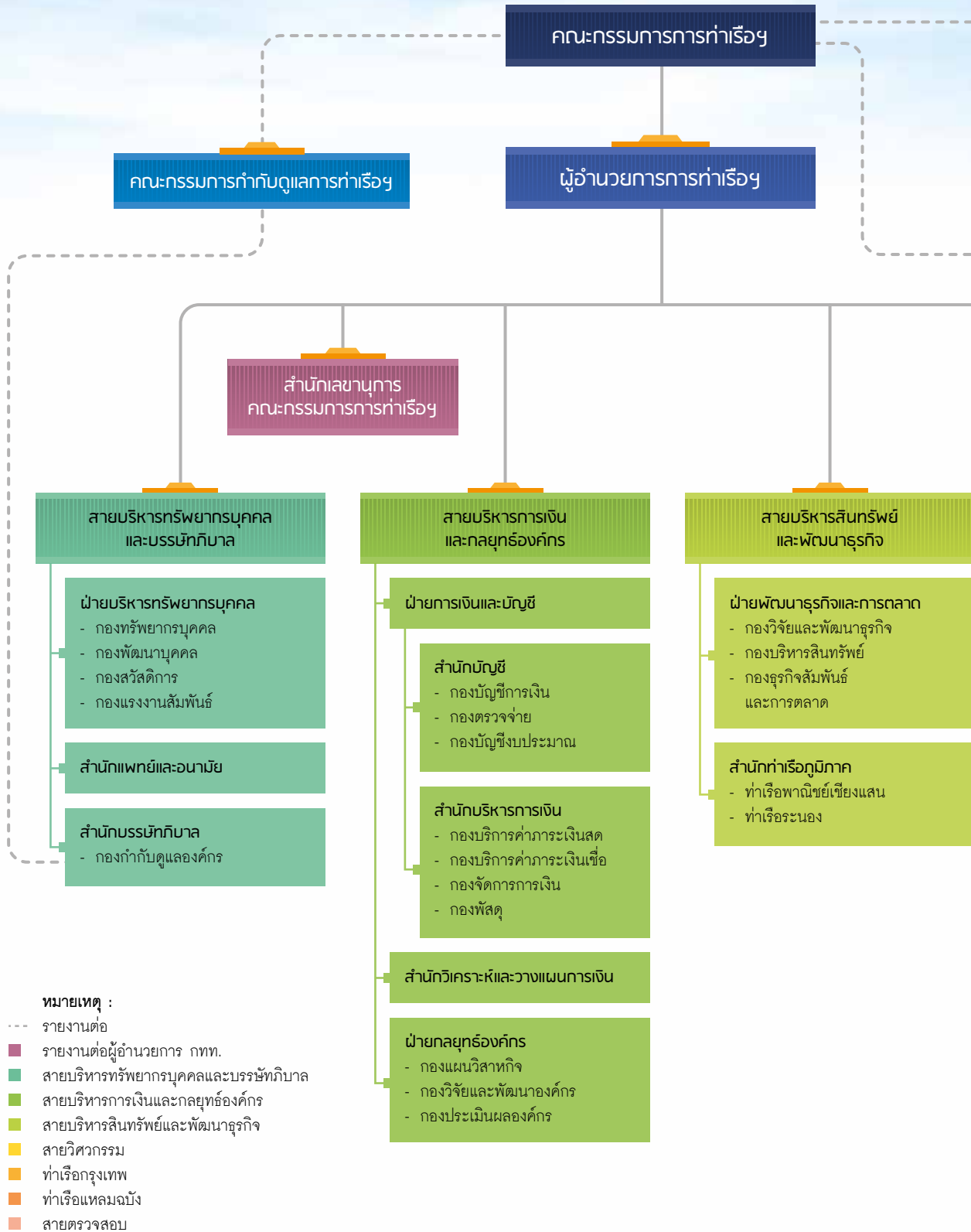
◀ **ในเดือนพฤษภาคม 2494** ▶ รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 จัดตั้งการทำเรือแห่งประเทศไทยขึ้นเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม พร้อมรับโอนกิจการท่าเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพมาดำเนินการ

นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2494 ที่การทำเรือแห่งประเทศไทยได้รับการก่อตั้งเป็นต้นมา กิจการด้านการขนส่งทางน้ำได้มีการพัฒนาเรื่อยมาเป็นลำดับจนถึงปัจจุบัน โดยในอดีตสินค้าที่ขนส่งทางทะเลเป็นเรือสินค้าทั่วไปและสินค้ากอง ท่าเทียบเรือที่มีอยู่ในขณะนั้น ได้แก่ ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันตกจำนวน 9 ท่า เป็นท่าสำหรับบรรทุก - ขนถ่ายสินค้าทั่วไปและสินค้ากอง จนกระทั่งการขนส่งสินค้าด้วยระบบคอนเทนเนอร์ได้แพร่ขยายเข้ามาสู่ประเทศไทยประมาณปี 2518 - 2520 การท่าเรือฯ จึงได้ดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออกเพื่อใช้เป็นท่าอเนกประสงค์และจัดให้รับตู้สินค้า โดยเปิดใช้งานได้ในปี 2520

◀ **ตั้งแต่ปี 2520 เป็นต้นมา** ▶ มีการบรรทุก - ขนถ่ายตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี จนท่าเรือกรุงเทพเริ่มแออัดเนื่องจากเครื่องมือทุ่นแรงที่จำเป็นสำหรับบรรทุก - ขนถ่าย และเคลื่อนย้ายตู้สินค้ามีไม่เพียงพอ จนกระทั่งปี 2530 - 2531 เกิดภาวะความแออัดอย่างรุนแรง การท่าเรือฯ จึงได้เร่งพัฒนาท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออกเป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า โดยติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่าในระยะเริ่มแรกจำนวน 7 คัน และได้จัดซื้อเพิ่มเติมจนปัจจุบันมีจำนวน 14 คัน ปรับปรุงพื้นที่หลังท่าให้สามารถวางตู้สินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งจัดหาเครื่องมือทุ่นแรงบริเวณหลังท่า เพื่อใช้จัดเรียงตู้สินค้าและนำระบบคอมพิวเตอร์เข้ามาใช้ในกิจการ ทำให้มีวิสัยทัศน์ในการรับตู้สินค้าเพิ่มขึ้นเป็น 1.3 ล้าน ที.อี.ยู. ภายหลังรัฐบาลได้มีนโยบายจำกัดตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพไว้ที่ 1 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี เพื่อลดปัญหาการจราจรและส่งเสริมให้มีผู้ใช้ท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มมากขึ้น

เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือแม่น้ำ ทำให้มีข้อจำกัดในการรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ ประกอบกับความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจจึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่เพื่อรองรับเรือและสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้รัฐบาลได้เร่งรัดให้มีการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งการก่อสร้างแล้วเสร็จสมบูรณ์ปลายปี 2533 และเริ่มเปิดให้บริการในเดือนมกราคม 2534 โดยในระหว่างการก่อสร้างได้มีการเปิดใช้ท่าเอกชนในแม่น้ำเจ้าพระยาสำหรับบรรทุกขนถ่ายตู้สินค้าเป็นการชั่วคราว เพื่อผ่อนคลายความแออัดที่ท่าเรือกรุงเทพ ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาการท่าเรือฯ ได้พัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพงานบริการของท่าเรือต่างๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบ นอกจากนี้ ยังได้นำระบบการบริหารจัดการสมัยใหม่และเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ รวมทั้งปรับเปลี่ยนระบบการบริหารงานเป็นแบบธุรกิจเอกชน เพื่อความคล่องตัวในการดำเนินงานและรองรับการขยายธุรกิจใหม่ๆ ที่เกี่ยวเนื่องในอนาคต ตลอดจนนำระบบรับรองมาตรฐานคุณภาพต่างๆ มาใช้เพื่อเสริมสร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการ ณ วันนี้ การท่าเรือฯ ได้ก้าวมาเป็นรัฐวิสาหกิจที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจการค้าของประเทศ มีผลประกอบการที่ดีติด 10 อันดับแรกของรัฐวิสาหกิจที่นำเงินรายได้เข้ารัฐสูงสุด ได้รับการประเมินผลงานจากรัฐบาลให้เป็นรัฐวิสาหกิจขั้นดีติดต่อกันหลายปี เป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการทั้งในและต่างประเทศ

# โครงสร้างองค์กร





คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบ

สำนักบริหารความเสี่ยง  
และควบคุมภายใน

สายวิศกรรม

ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

- กองพัฒนาระบบงาน
- กองปฏิบัติการด้านคอมพิวเตอร์
- กองแผนและมาตรฐานเทคโนโลยีสารสนเทศ

ฝ่ายช่าง

- กองช่างโยธา
- กองแบบแผนและคำนวณ
- กองบริการงานช่าง

ฝ่ายการร่อนน้ำ

- กองการสำรวจร่อนน้ำ
- กองการขุดลอก
- กองบริการ

ท่าเรือกรุงเทพ

ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า

- กองปฏิบัติการสินค้า 1
- กองปฏิบัติการสินค้า 2
- กองปฏิบัติการสินค้า 3
- กองคลังสินค้า
- กองท่าบริการตู้สินค้า 1
- กองท่าบริการตู้สินค้า 2

ฝ่ายบริการท่าและเครื่องมือทุ่นแรง

- กองบริการท่า
- กองเครื่องมือทุ่นแรง
- กองซ่อมเครื่องมือทุ่นแรง

ฝ่ายบริหารงานสนับสนุน

- กองบริหารงานทั่วไป
- กองรักษาความปลอดภัย
- กองความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม

ท่าเรือแหลมฉบัง

สำนักปฏิบัติการ

- กองบริการ
- กองช่าง
- กองการทำ

สำนักบริหารงานสนับสนุน

- กองบริหารงานทั่วไป
- กองแผนงาน
- กองการบุคคล
- กองการเงิน
- กองนิติการและจัดการทรัพย์สิน

ฝ่ายอำนวยการ

- กองกลาง
- กองกฎหมาย
- กองข้อมูลข่าวสาร
- กองประชาสัมพันธ์

สายตรวจสอบ

ฝ่ายตรวจสอบ

- กองตรวจสอบงานปฏิบัติการท่าเรือ
- กองตรวจสอบส่วนบริหารกลาง



## การประเมินผลตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA)

การทำเรือฯ ได้ดำเนินการตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Performance Appraisal : SEPA) มาอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน โดยการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2561 คณะกรรมการการทำเรือฯ โดยให้ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ/แนวทางการแก้ไขที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาปรับปรุงการทำเรือฯ ตามแนวทาง PDCA (Plan Do Check Act) ซึ่งการทำเรือฯ ได้บูรณาการประเด็นข้อคิดเห็นดังกล่าวร่วมกับประเด็นโอกาสในการปรับปรุงตามรายงานผลการประเมินตามระบบ SEPA ประจำปีงบประมาณ 2560 มาเป็นแนวทางในการดำเนินการพัฒนาปรับปรุงตามระบบ SEPA ของการทำเรือฯ

นอกจากนี้ การทำเรือฯ ได้ดำเนินการตามกรอบระยะเวลาการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจซึ่งสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กำหนด และดำเนินการเพื่อเพิ่มศักยภาพในด้านต่างๆ อาทิ การฝึกอบรมการบรรยายพิเศษให้แก่ผู้บริหารระดับสูง เพื่อสนับสนุนภารกิจในการดำเนินงานตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA) ของคณะกรรมการบริหารจัดการเพื่อพัฒนาองค์กรตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจของทำเรือฯ และคณะทำงานพัฒนาองค์กรตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจของทำเรือฯ รวมทั้งจัดประชุม/สัมมนาเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับองค์กรที่มีมาตรฐานการบริหารจัดการองค์กรและได้รับการยอมรับจากสาธารณะ และนำมาเป็นแนวทางในการปรับปรุงผลดำเนินการตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA) ของการทำเรือฯ ให้เกิดประสิทธิภาพและการพัฒนาอย่างยั่งยืน สะท้อนการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ฉบับที่ 11 ปีงบประมาณ 2558 - 2562 ของการทำเรือฯ ให้บรรลุเป้าหมายต่อไป

## การบริหารการเงินและสินทรัพย์

การทำเรือฯ มุ่งเน้นการบริหารการเงินให้มีประสิทธิภาพสูงสุดทั้งด้านงบประมาณและบัญชีการเงิน รวมถึงการบริหารจัดการเกี่ยวกับเงินสด (Cash Management) การวิเคราะห์ ซึ่งมีการติดตามตรวจสอบอย่างใกล้ชิด นำเครื่องมือทางการเงินมาวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อช่วยในการตัดสินใจและการบริหารโดยมีอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ ดังนี้

	ปีงบประมาณ 2561	ปีงบประมาณ 2560
อัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน (Current Ratio)	1.37 เท่า	1.63 เท่า
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (Return on Total Assets)	12.36%	12.54%
อัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์รวม (Debt to Total Assets)	50.76%	51.74%

สินทรัพย์ประเภทที่ดิน อาคาร สัญญาเช่าต่างๆ ของการทำเรือฯ บริเวณนอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ มีการบริหารจัดการเพื่อให้เกิดเป็นรายได้อีกส่วนหนึ่งด้วย โดยการจัดพื้นที่ให้หน่วยงานรัฐและเอกชนเช่า เพื่อดำเนินกิจกรรมสนับสนุนกิจการท่าเรือ และเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด จึงได้มีการศึกษากำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ โดยมีแนวความคิดจะพัฒนาเป็นชุมชนท่าเรือทันสมัย (Modern Port City) เพื่อให้สามารถใช้พื้นที่รองรับการพัฒนาท่าเรือให้ได้รับผลตอบแทนในระดับที่เหมาะสม คุ่มค่าต่อการลงทุนและเกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งรายได้ที่เกิดจากการบริหารสินทรัพย์ในปีงบประมาณ 2561 มีรายได้จากการจัดเก็บผลประโยชน์จากที่ดิน อาคาร จากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เช่าใช้ประโยชน์จากพื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ มีรายละเอียด ดังนี้

### รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ บริเวณนอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ

รายการ	ปีงบประมาณ 2561	ปีงบประมาณ 2560
รายได้ค่าเช่าที่ดิน	242,622,174 ล้านบาท	242,178,192 ล้านบาท
รายได้ค่าเช่าอาคาร	89,719,926 ล้านบาท	76,262,317 ล้านบาท
<b>รวม</b>	<b>332,342,100 ล้านบาท</b>	<b>318,440,509 ล้านบาท</b>

หมายเหตุ : อ้างอิงข้อมูลจาก แผนกบัญชีลูกหนี้ กองบัญชีการเงิน ฝ่ายการเงินและบัญชี





## การดำเนินงานด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคลากร

การทำเรือฯ ได้มีการพิจารณาทบทวนกระบวนการดำเนินงานด้านการพัฒนาบุคลากรให้เป็นไปตามแผนวิสาหกิจของ  
การทำเรือฯ นโยบายรัฐบาล สภาพแวดล้อมและปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีการดำเนินงานที่แบ่งออกเป็น 2 ด้านที่สำคัญ คือ

1. **ด้านการพัฒนาศักยภาพของบุคลากร** โดยได้จัดการเรียนรู้ในรูปแบบต่างๆ ให้พนักงานทุกระดับ รวมถึงการจัดส่ง  
พนักงานไปศึกษา ฝึกอบรม สัมมนา ประชุม และดูงานภายนอกการทำเรือฯ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ตามโครงการ  
ฝึกอบรม/สัมมนา ประจำปีงบประมาณ 2561 ดังนี้

- การฝึกอบรมตามแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan) เพื่อเพิ่มพูนความรู้ ความสามารถ  
และประสบการณ์ในการบริหารงานให้ก้าวทันความเปลี่ยนแปลงต่างๆ เสริมสร้างทัศนคติในการทำงานร่วมกัน  
ให้สอดคล้องกับนโยบาย เป้าหมาย แผนงานขององค์กร รวมทั้งเป็นการเตรียมความพร้อมที่จะรับการเลื่อนขั้น  
เลื่อนตำแหน่งต่อไป อาทิ หลักสูตรการปฐมนิเทศพนักงาน การพัฒนาทักษะด้านภาษาต่างประเทศ การฝึกอบรม/  
สัมมนา ฯลฯ เพื่อพัฒนาสมรรถนะหลัก (Core Competency)
- การฝึกอบรมตามแผนพัฒนาความก้าวหน้าในสายงาน (Career Development) แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ
  - หลักสูตรเตรียมความพร้อมเพื่อเลื่อนตำแหน่ง เพื่อให้พนักงานเข้าใจบทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบในงาน  
ของตน ซึ่งจะมีผลต่อการวางตัวและการปฏิบัติตัวให้เกิดการยอมรับของผู้ร่วมงาน เช่น หลักสูตรพัฒนา  
การปฏิบัติงาน ก้าวสู่ผู้บริหาร ผู้บริหารระดับกลาง การฝึกพนักงานขับเครื่องมือทุ่นแรง การฝึกขับรถยกตู้สินค้า ฯลฯ
  - หลักสูตรตามลักษณะงาน เพื่อให้พนักงานมีความรู้ ทักษะ และความสามารถในงานของตน สามารถนำความรู้  
มาประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การฝึกอบรมเพื่อพัฒนาสมรรถนะตามบทบาทหน้าที่  
(Functional Competency) ความรู้พื้นฐานด้านการขุดลอกร่องน้ำ การเพิ่มประสิทธิภาพการเป็นเจ้าหน้าที่  
ฝึกอบรม Training Officer (TO) เทคนิคการเป็นวิทยากรมืออาชีพ ฯลฯ
- การฝึกอบรมตามแผนพัฒนาผู้สืบทอดตำแหน่ง (Successor Development) เพื่อให้พนักงานมีศักยภาพ และ  
สามารถทดแทนตำแหน่งที่ว่างลงในอนาคต อาทิ การฝึกอบรมเพื่อพัฒนาสมรรถนะทางการบริหาร (Managerial  
Competency) การพัฒนาทักษะการบริหารจัดการ เป็นต้น

- การฝึกอบรม/สัมมนา หลักสูตรที่สนับสนุนการดำเนินงานขององค์กร รองรับกฎหมายและมาตรฐานต่างๆ เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานและแก้ไขปัญหาที่กระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายและมาตรฐานสากล เช่น การบริหารท่าเทียบเรือตู้สินค้า การจัดการสินค้าอันตราย การดับเพลิงขั้นต้น การฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟ ฯลฯ
- โครงการฝึกอบรมหลักสูตรภายนอกการทำเรือฯ สำหรับพัฒนาผู้สืบทอดตำแหน่ง (Successor) พนักงานระดับ 12 - 16 ประกอบด้วย หลักสูตรผู้บริหารการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (Public-Private Partnership for Executives Program: PEP) หลักสูตรผู้นำ 4.0 ด้วยต้นแบบนวัตกรรมการบริหารประเทศ คลัง 4.0 หลักสูตรการเสนอผลงานและการพูดเพื่อการประชุม (Oral Communication Course: OCC) หลักสูตรภาษาอังกฤษสำหรับใช้ในการปฏิบัติงาน (Intensive Language Course: ILC) เป็นต้น
- โครงการฝึกอบรม/ดูงาน ณ ต่างประเทศ เช่น การศึกษาดูงานการปฏิบัติงานท่าเรืออัตโนมัติ ณ ท่าเทียบเรือ Tobishima Handling System Co., Ltd. ประเทศญี่ปุ่น การศึกษาดูงานการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ณ ราชอาณาจักรสเปน และการศึกษาดูงานที่สถาบันวิจัย OGIS Research Institute ณ ประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น

## 2. ด้านการพัฒนาเครื่องมือในการพัฒนาบุคลากร ดังนี้

- ดำเนินการพัฒนากระบวนการประเมินระบบสมรรถนะ (Competency Based) ทั้ง 3 ด้าน ประกอบด้วย สมรรถนะหลัก (Core Competency) สมรรถนะการบริหาร (Managerial Competency) สมรรถนะตามลักษณะงาน (Functional Competency) มาใช้ในการประเมินหาช่องว่างสมรรถนะ เพื่อนำมาใช้จัดทำเป็นแผนพัฒนารายบุคคล และพัฒนาบุคลากรให้มีสมรรถนะตรงตามที่องค์กรต้องการ โดยมีการปรับปรุงระบบประเมินสมรรถนะเป็นการประเมินผ่านระบบ HR Application
- นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการประเมินผลการฝึกอบรม โดยใช้ระบบออนไลน์ผ่านการทำ QR Code
- พัฒนาระบบการลงทะเบียนเข้ารับการฝึกอบรมให้เป็นการใช้รหัสประจำตัวพนักงาน เพื่อลงทะเบียนผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
- ดำเนินการประเมินประสิทธิภาพ และความคุ้มค่าในการฝึกอบรมของการท่าเรือฯ (Return on Investment for Training : ROI) โดยสามารถวัดผลในรูปของตัวเงินที่สามารถลดค่าใช้จ่ายให้กับองค์กรจากหลักสูตรเทคนิคการนำกิจกรรมกลุ่มเพื่อการฝึกอบรม (Techniques for Group Activities)
- ดำเนินโครงการจัดเก็บองค์ความรู้อย่างเป็นระบบของการท่าเรือฯ โดยถ่ายทอดจัดเก็บองค์ความรู้ครบตามกระบวนการหลัก จัดทำเนียบผู้เชี่ยวชาญ จัดพิธีมอบโล่เชิดชูเกียรติให้กับผู้ถ่ายทอดองค์ความรู้ จัดการประกวด KM Award คัดเลือกองค์ความรู้จากการปรับปรุงกระบวนการทำงานที่อิงตามตัวชี้วัด ซึ่งการดำเนินงานได้ผลคะแนนการประเมินจาก สสร. ในระดับ 5

## 3. การบำรุงรักษาบุคลากร ดังนี้

- โครงการเสริมสร้างความผูกพันของพนักงานการทำเรือฯ (แบบไม่เป็นทางการ เพื่อมุ่งเน้นการเสริมสร้างให้พนักงานตามกลุ่มเป้าหมาย (ระดับ 10 หรือเทียบเท่าลงมา) ให้มีความพึงพอใจและผูกพันในองค์กร โดยผลลัพธ์ความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมโครงการฯ จากการประเมินสำเร็จตามเป้าหมาย
- โครงการประกันชีวิต (กลุ่ม) พนักงานการทำเรือฯ เพื่อเป็นหลักประกันให้แก่ครอบครัวของพนักงานที่เสียชีวิตหรือทุพพลภาพสิ้นเชิงและถาวร โดยการท่าเรือฯ จะสำรองเบี้ยประกันให้เป็นรายปีและหักคืนจากพนักงานผู้เข้าร่วมโครงการฯ เป็นรายเดือนจากเงินเดือน
- การมอบของที่ระลึกสำหรับพนักงานที่ปฏิบัติงานครบ 15 ปี จะได้รับเข็มกลัดทองคำสัญลักษณ์การทำเรือฯ มูลค่า 6,000 บาท และพนักงานที่ปฏิบัติงานครบ 25 ปี จะได้รับแหวนทองคำลงยำน้ำหนัก 7.6 กรัม



## การลงทุนที่สำคัญ ในปัจจุบันและอนาคต

### 1. โครงการลงทุนที่สำคัญในปัจจุบัน

กิจกรรมดำเนินการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	วัตถุประสงค์/ความคืบหน้า
1) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3	47,060.000	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้าของประเทศ และเป็นการสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ อีกทางหนึ่ง และเพื่อให้มีท่าเทียบเรือรองรับความต้องการการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้น ทำให้สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าที่จะเพิ่มสูงขึ้นเกินกว่าวิสัยสามารถในปัจจุบัน</li> <li>- อยู่ระหว่างสรรหาผู้ประกอบการ พร้อมทั้งจัดจ้างที่ปรึกษาออกแบบก่อสร้างและสรรหาผู้รับจ้างเพื่อก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน</li> </ul>
2) พัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้า ทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 1	2,031.150	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เพื่อส่งเสริมนโยบายการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนนมาสู่ระบบราง (Shift Mode) เป็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศให้มีการประหยัดพลังงาน ลดมลภาวะ ลดต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศ และสามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มขึ้นในอนาคต</li> <li>- เริ่มปฏิบัติงานขนถ่ายตู้สินค้ากับขบวนรถไฟจริงเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2561 และเปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2561</li> </ul>



กิจกรรมดำเนินการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	วัตถุประสงค์/ความคืบหน้า
3) จำเหมาก่อสร้าง ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก	1,864.190	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เพื่อให้บริการแบบสาธารณะสำหรับการขนส่งสินค้าทางท่าเรือชายฝั่งและเรือลำเลียงภายในประเทศ ให้สามารถรับเรือสินค้าชายฝั่งพร้อมกันได้ 2 ลำในเวลาเดียวกัน เพื่อเชื่อมโยงท่าเรือและการขนส่งหลายรูปแบบ รวมถึงการพัฒนาปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคด้านต่างๆ ให้มีประสิทธิภาพและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น</li> <li>- งานก่อสร้างดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2561</li> <li>- อยู่ระหว่างผู้รับจ้างดำเนินการติดตั้งเครื่องมือทุ่นแรงส่วนที่เหลือ กำหนดแล้วเสร็จเดือนสิงหาคม 2562 คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในปี 2562</li> </ul>
4) โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการบรรจุตู้สินค้าเพื่อการส่งออก (Exported Container Freight Station)	1,357.320	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เพื่อรองรับแนวทางการดำเนินกิจกรรมรูปแบบใหม่ของการบรรจุที่ทันสมัยมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย ได้มาตรฐานสากลด้วยระบบเทคโนโลยี พร้อมทั้งให้บริการกับกลุ่มผู้ประกอบการบรรจุสินค้าในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพใช้เป็นสถานที่เก็บสินค้าเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มในเขตพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ</li> <li>- อยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างเพื่อก่อสร้างและติดตั้งเครื่องมือทุ่นแรง คาดว่าจะได้ผู้รับจ้างภายในเดือนกันยายน 2562</li> </ul>
5) โครงการปรับปรุงและพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G	614.000	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เพื่อปรับปรุงท่าเทียบเรือ 20G ไว้รองรับตู้สินค้าที่มากับเรือชายฝั่ง เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพยังไม่มีท่าเทียบเรือชายฝั่งโดยเฉพาะ รวมทั้งรองรับปริมาณตู้สินค้าที่มากับเรือชายฝั่งที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นในอนาคตและเป็นการเพิ่มรายได้ให้แก่การทำเรือฯ</li> <li>- ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนเมษายน 2561</li> </ul>

## 2. โครงการลงทุนที่สำคัญในอนาคต

โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	แหล่งที่มา ของเงินทุน
1) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 3	114,046.930	การทำเรือแห่งประเทศไทยและภาคเอกชน (PPP)
2) โครงการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพฝั่งตะวันตก (BKP Distribution Park)	-	อยู่ระหว่างรอผลการศึกษา
3) โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรืออัตโนมัติ (Terminal Automation)	-	อยู่ระหว่างรอผลการศึกษา
4) โครงการเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพ - ทางพิเศษบูรพาวิถี (Express Way Ramp)	-	อยู่ระหว่างรอผลการศึกษา
5) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 2	913.780	การทำเรือแห่งประเทศไทย
6) โครงการศึกษาการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าชายฝั่งทะเลอันดามัน	15.000	การทำเรือแห่งประเทศไทย
7) โครงการพัฒนารูกรุกท่าเรือบก (Dry Port) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย	35.000	การทำเรือแห่งประเทศไทย
8) โครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยเพื่อให้เป็น Smart Community	5.000	การทำเรือแห่งประเทศไทย

# การมุ่งเน้นลูกค้า ตลาด และผู้มีส่วนได้เสีย

การทำเรือแห่งประเทศไทย ดำเนินการจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาด (Marketing Activity) และกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์ลูกค้า (CRM) ประจำปีงบประมาณ 2561 ดังนี้

## ท่าเรือกรุงเทพ

1. สัมมนา Waterborne Transport Regional Seminar ร่วมกับรัฐบาลแคว้นแฟลนเดอร์ ประเทศเบลเยียม เมื่อวันที่ 7 - 8 ธันวาคม 2560 ในหัวข้อ "Port Handling of Dangerous Goods and Safe Transport" ประกอบด้วย องค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศที่การทำเรือฯ เป็นสมาชิก ได้แก่ ASEAN Ports Association และ APEC Ports Services Network และหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ของแผนการจัดการสินค้าอันตรายในท่าเรือ และเส้นทางการเดินเรือในกลุ่มแม่น้ำโขง

2. สัมมนาเรื่อง "Increasing Transshipment Cargo and Logistics Activity Between Busan and Thailand" เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2560 เพื่อส่งเสริมเครือข่ายด้านโลจิสติกส์ สนับสนุนการขนส่งทางเรือระหว่างการทำเรือฯ และการท่าเรือปูซาน พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ศูนย์กระจายสินค้าของการท่าเรือปูซาน (Busan New Port Distripark)

3. ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือเพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าและตู้สินค้าทางน้ำภายในประเทศ ในเส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือสุราษฎร์ธานี และท่าเรือสงขลา รวมทั้งการสนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินการด้านการตลาดทั้งในและต่างประเทศร่วมกัน แลกเปลี่ยนประสบการณ์ ข้อมูล ความรู้และเทคโนโลยีในด้านการบริหารจัดการท่าเรือ งานปฏิบัติการท่าเรือ และโครงการพัฒนาต่างๆ

4. เสวนาประชาสัมพันธ์เรื่อง "การพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าภายในประเทศ" เมื่อวันที่ 5 มกราคม 2561 เพื่อประชาสัมพันธ์โครงการและแนะนำบริการใหม่ของการท่าเรือฯ ให้แก่ผู้ที่มีความสนใจเข้ามาใช้บริการ พร้อมทั้งตอบข้อซักถามแก่ผู้ใช้บริการทั้งภาครัฐและเอกชนที่สนใจ รวมทั้งสรุปประเด็นสำคัญต่างๆ ที่ได้จากการเสวนา เพื่อที่การทำเรือฯ จะนำข้อเสนอแนะไปปรับปรุงการให้บริการให้เหมาะสมต่อไป โดยกลุ่มเป้าหมายผู้เข้าร่วมเสวนาประกอบด้วย บริษัทสายเรือ/ตัวแทนสายเรือ บริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) รวมทั้งสมาคมฯ สมาพันธ์ฯ สภาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

5. ประชุมความร่วมมือระหว่างผู้ใช้บริการ และหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง สมาคม สมาพันธ์ต่างๆ และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

- ครั้งที่ 1 (วันที่ 16 มกราคม 2561) : ประชาสัมพันธ์โครงการพัฒนาของท่าเรือกรุงเทพ การเชื่อมโยงข้อมูลสินค้า/ตู้สินค้า และการให้บริการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ เช่น BKP Tracking (Customer Access Portal) e-Payment และแนวทางการแก้ไขยางปะกับเชือก
- ครั้งที่ 2 (วันที่ 29 มีนาคม 2561) : ประชาสัมพันธ์เรื่องบัตรอนุญาตผ่านเข้า-ออกท่าเรือกรุงเทพ ค่าบริการ ชั่งน้ำหนักตู้สินค้าผ่านเข้า-ออก ท่าเรือกรุงเทพ ระบบ SOA และ e-Payment ในการให้บริการสินค้า แนวทางการเชื่อมต่อทางด่วนกับการทางพิเศษ การสร้างความพึงพอใจในการให้บริการของเครื่องมือทุ่นแรงและการแก้ปัญหาการจราจร
- ครั้งที่ 3 (วันที่ 20 มิถุนายน 2561) : ประชาสัมพันธ์ขั้นตอนการลงทะเบียน e-Payment ตู้สินค้าขาออกผ่านท่า และการเตรียมความพร้อมเพื่อรับการตรวจระบบ ISPS Code พร้อมติดตามการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดที่ Main Gate รวมถึงการกำหนดแนวทางเปิดตรวจสินค้าที่กองท่าบริการตู้สินค้า 1 และ 2 และ BKP Goods Service

## ท่าเรือแหลมฉบัง

1. สัมมนารับฟังความคิดเห็นจากภาคเอกชน (Market Sounding) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2561 เพื่อรับฟังข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และตอบข้อซักถาม เพื่อสร้างการรับรู้และรับฟังความคิดเห็นจากนักลงทุน และผู้ให้บริการ
2. การประชุมร่วมระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับผู้ประกอบการในเขตท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อชี้แจงปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2561
3. กิจกรรมแนะนำวิธีใช้งานการขอเข้าเทียบท่าผ่านทางเว็บไซต์บนระบบบริหารเรือและใบแจ้งหนี้ (VIS) จำนวน 2 ครั้ง เมื่อเดือนมกราคมและเดือนพฤศจิกายน 2561
4. กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หน่วยงานรัฐ และท่าเรือแหลมฉบัง เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2561 ประกอบด้วยกิจกรรมละลายพฤติกรรม (Ice Breaking) และกิจกรรม Team Building เพื่อสร้างความสัมพันธ์
5. การประชุมหารือร่วมกับผู้ประกอบการที่สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2561 เพื่อรายงานความคืบหน้าของโครงการพัฒนา SRTO พร้อมรับฟังความคิดเห็น ปัญหาอุปสรรค เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาการดำเนินโครงการ

## ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

1. ลงนามในเงื่อนไขการใช้ท่าเรือ บริการและความสะดวกของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (ทชส.) ร่วมกับบริษัท Nord Frost จำกัด เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2560 เพื่อส่งเสริมการให้บริการขนส่งตู้สินค้าขึ้นส่วนไถ่แข็งระหว่างท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนกับท่าเรือกวานเหล่ย
2. ประชุมผู้ให้บริการเพื่อเสนอผลการดำเนินงานและประชาสัมพันธ์กิจกรรมขนถ่ายตู้สินค้าไถ่แข็งเส้นทางกวานเหล่ย สาธารณรัฐประชาชนจีน - ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ซึ่งเป็นการให้บริการใหม่ ณ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน เมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2561 กลุ่มเป้าหมายประกอบด้วย ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าไถ่แข็ง ผู้ประกอบการปัจจุบันของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ที่ให้บริการขนส่งสินค้าทั่วไป และมีความสนใจให้บริการขนส่งสินค้าด้วยระบบตู้สินค้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเตรียมความพร้อมและนำเสนอผลการดำเนินงาน และแจ้งความคืบหน้าในการแก้ไขปัญหาข้อเสนอแนะในปีที่ผ่านมา พร้อมรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการให้บริการจากผู้ให้บริการในปัจจุบัน รวมทั้งแนะนำการให้บริการ และนำเสนอความพร้อมของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนในการรองรับการให้บริการการขนส่งตู้สินค้าขึ้นส่วนไถ่แข็งจากประเทศไทยไปยังท่าเรือกวานเหล่ย สาธารณรัฐประชาชนจีน
3. ประชุมชี้แจงทำความเข้าใจให้ผู้ให้บริการ เกี่ยวกับสถานการณ์ในการให้บริการ กระบวนการและขั้นตอนในการส่งออกอาหารแช่แข็งผ่านท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ไปยังท่าเรือกวานเหล่ย สาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2561 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อชี้แจงให้ผู้ให้บริการที่มีความสนใจจะดำเนินการขนส่งสินค้าไถ่แข็งด้วยระบบตู้สินค้าผ่านท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนไปยังท่าเรือกวานเหล่ย เข้าใจขั้นตอนและกระบวนการจัดการส่งออกสินค้าดังกล่าวอย่างถูกต้อง และมีเอกสารการส่งออกที่ครบถ้วนตามมาตรฐานสากล

นอกจากนี้ ในปีงบประมาณ 2561 ยังมีการพัฒนาบริการใหม่ เพื่อตอบสนองความต้องการลูกค้า ผ่านการดำเนินโครงการต่างๆ ดังนี้

## ท่าเรือกรุงเทพ

1. พัฒนาระบบ e-Matching และ BKP Tracking โดยเชื่อมโยงข้อมูลไปกับการขนถ่ายสินค้าของกรมศุลกากร (Goods Transition Control) กับเอกสารแบบขนถ่ายสินค้าขาออกผ่านเข้าเขตท่าเรือกรุงเทพ (ททท. 308.2 หรือ ใบ ข.)



ผ่านระบบ National Single Window (NSW) เพื่อลดขั้นตอนด้านเอกสารและยกเลิกเอกสารใบกำกับการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า และแบบขออนำตู้สินค้าขาออกผ่านเข้าเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ เปิดดำเนินการตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2560

2. โครงการท่าเรือชายฝั่งท่าเรือกรุงเทพ (20G) เพื่อรองรับการให้บริการเรือชายฝั่ง เปิดดำเนินการตั้งแต่เดือนมีนาคม 2561
3. ติดตั้งปั้นจั่นยกตู้สินค้าชนิดบนราง (Rail Mounted Shoreside Gantry Crane) ขนาดยกน้ำหนักไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน จำนวน 2 คัน เพื่อทดแทนปั้นจั่นยกตู้สินค้า ที่เสื่อมสภาพ เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ ดำเนินการติดตั้งแล้วเสร็จตั้งแต่เดือนมีนาคม 2561
4. โครงการพัฒนาระบบการชำระค่าภาระสินค้าและค่าบริการเงินเชื่อออนไลน์ (e-Payment) เปิดดำเนินการตั้งแต่เดือนกันยายน 2561

## ท่าเรือแหลมฉบัง

1. เพิ่มช่องทางเข้า-ออก ประตูตรวจสอบสินค้าท่าเรือแหลมฉบัง จาก 18 ช่องทาง เป็น 32 ช่องทาง เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรที่มีอยู่และเพื่อให้เพียงพอต่อการรองรับปริมาณการจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดดำเนินการตั้งแต่เดือนมีนาคม 2561
2. ติดตั้งระบบบริหารเวลารถบรรทุกสินค้าเข้าออกท่าเรือแหลมฉบัง (Truck Queuing) บริเวณประตูตรวจสอบที่ 4 ท่าเรือแหลมฉบัง โดยเปิดดำเนินการตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2561
3. โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) เปิดดำเนินการตั้งแต่เดือนตุลาคม 2561
4. การปรับปรุงขั้นตอนการขอใช้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในการขนถ่ายเรือเข้าเทียบท่าผ่านทางเว็บไซต์บนระบบบริหารเรือและใบแจ้งหนี้ (VIS) โดยเปิดดำเนินการตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2561

## กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์ลูกค้า (CRM) ประจำปี 2561

### 1. ท่าเรือระนอง

โครงการส่งเสริมการตลาดท่าเรือระนอง ประจำปี 2561 การจัดเสวนา “แนวทางการพัฒนาเส้นทางการขนส่งสินค้าเชื่อมระหว่างตะนาวศรี ผ่านด่านสิงขร และท่าเรือระนองไปประเทศที่สาม” เมื่อวันที่ 12 - 13 มีนาคม 2561 จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนเส้นทางการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่างมะริดกับท่าเรือระนอง ในการขนส่งสินค้าแห้งแข็งที่ดำเนินการแปรรูปเบื้องต้น (Pre-Process) ที่มะริด ก่อนส่งด้วยระบบตู้สินค้ามายังท่าเรือระนอง เพื่อนำไปแปรรูปและดำเนินกิจกรรมเพิ่มมูลค่า (Value added Activities) ให้กับสินค้าที่จังหวัดระนอง ก่อนส่งออกประเทศที่สามผ่านท่าเรือระนอง ตามแนวคิดรูปแบบการขนส่งในอนาคต โดยเฉพาะแนวคิดรูปแบบทางทะเล มะริด - ท่าเรือระนอง จังหวัดระนอง (แปรรูป) - ท่าเรือระนอง/ท่าเรือประจวบ - ประเทศที่สาม ให้เป็นรูปธรรมและเป็นการสร้างโอกาสให้กับท่าเรือระนองต่อไป

### 2. การทำเรือฯ

ได้ว่าจ้างบริษัท รีเสิร์ช อินเทลลิเจนซ์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาโครงการงานจ้างที่ปรึกษาดำเนินการสำรวจ วิจัยความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าเรือฯ และประเมินประสิทธิผลด้านการสื่อสารของผู้นำองค์กรและความรับผิดชอบต่อสังคมในกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ปีงบประมาณ 2561 เพื่อนำความคิดเห็นดังกล่าว มาวางแผนการดำเนินงานให้ตอบสนองต่อความพึงพอใจความต้องการและความคาดหวังในกลุ่มผู้ให้บริการท่าเรือฯ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศและสังคมโดยรวม ตามพันธกิจของการท่าเรือฯ ภายใต้ความรับผิดชอบของการท่าเรือฯ ทั้ง 5 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือภูมิภาค (ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง)

## กลุ่มลูกค้าสินทรัพย์ ที่ดินชุมชน และงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

### การมุ่งเน้นลูกค้า ตลาดและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

1. กิจกรรมการเข้าเยี่ยมลูกค้าเนื่องในโอกาสเทศกาลขึ้นปีใหม่ 2561 (ลูกค้าสินทรัพย์และลูกค้าท่าเรือภูมิภาค) ระหว่างวันที่ 25 ธันวาคม 2560 - 12 มกราคม 2561 เพื่อสร้างความสัมพันธ์และความเข้าใจอันดีระหว่างการทำเรือฯ กับกลุ่มลูกค้า รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะทำให้การทำเรือฯ สามารถตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ สร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าเพิ่มมากขึ้นและเป็นประโยชน์ในการติดต่อประสานงานระหว่างกันให้เกิดความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น ก่อให้เกิดผลดีต่อการพัฒนาโครงการพื้นที่ต่างๆ ของการทำเรือฯ

2. ดำเนินการจัดโครงการตามแผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม และการสร้างคุณค่าร่วมของการทำเรือฯ ปีงบประมาณ 2561 เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และสร้างโอกาสให้แก่เยาวชน ผู้อยู่อาศัยภายในชุมชน ให้มีความรู้ประสบการณ์ต่างๆ เพื่อสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นให้กับชุมชน โดยมีโครงการดังนี้

2.1 โครงการกีฬาชุมชนสามัคคีต่อต้านยาเสพติด จำนวน 2 กิจกรรม ดังนี้

2.1.1 กิจกรรมการแข่งขันกีฬาฟุตบอลเยาวชนชาย ในชุมชนบริเวณโดยรอบการทำเรือฯ จำนวน 26 ชุมชน จัดการแข่งขันในวันเสาร์ที่ 28 เมษายน 2561 - วันเสาร์ที่ 16 มิถุนายน 2561 ณ สนามฟุตบอลการทำเรือฯ (โกดังสเตเดียม)

2.1.2 กิจกรรมการแข่งขันกีฬาฟุตบอลเยาวชนชาย และแชร์บอลเยาวชนหญิง ให้กับโรงเรียนในพื้นที่โดยรอบการทำเรือฯ เพื่อส่งเสริมให้เด็กและเยาวชนได้ใช้เวลาว่างให้เกิดประโยชน์ สร้างความรักและสามัคคี ลดปัญหา ยาเสพติด และปัญหาทางสังคม จัดการแข่งขันในวันเสาร์ที่ 25 สิงหาคม 2561 ณ สนามฟุตบอลการทำเรือฯ (PAT STADIUM)

2.2 โครงการมอบทุนการศึกษาให้แก่เยาวชนเรียนดี ให้กับนักเรียนในโรงเรียนโดยรอบการทำเรือฯ จำนวน 123 ทุน เพื่อให้เยาวชนได้เห็นความสำคัญของการศึกษา พร้อมทั้งเป็นขวัญกำลังใจให้แก่เยาวชนที่เรียนดี และมีความประพฤติดี ได้มีโอกาสในการศึกษาในระดับชั้นพื้นฐาน ในวันพฤหัสบดีที่ 14 มิถุนายน 2561 ณ ห้องนิทรรศการ ชั้น 1 อาคารปฏิบัติการทำเรือฯ

2.3 โครงการจัดตั้งกลุ่มวิสาหกิจชุมชนร้านค้าและแปรรูปไม้ฉำฉา ในเขตพื้นที่คลองเตย เพื่อให้ผู้ประกอบการแปรรูปไม้ฉำฉา ได้มีการพัฒนาสินค้าให้เป็นที่รู้จักแพร่หลาย และมีกระบวนการบริหารจัดการตามรูปแบบมาตรฐานเพื่อก้าวสู่การเป็นสินค้า OTOP ของเขตพื้นที่คลองเตย จำนวน 200,000 บาท

2.4 โครงการสนับสนุนเครื่องสูบน้ำดับเพลิงชนิดหาลามในชุมชนคลองเตย เพื่อแก้ไขสถานการณ์เบื้องต้นเมื่อเกิดอัคคีภัยภายในชุมชน พร้อมทั้งมีการจัดการอบรมให้ผู้อยู่อาศัยรับทราบเกี่ยวกับวิธีการป้องกัน จำนวน 334,000 บาท

2.5 โครงการสนับสนุนการปรับปรุงและซ่อมบำรุงศูนย์บรรเทาสาธารณภัย ฐานอาจรณรงค์ชุมชนลือก 1-2-3 เพื่อปรับปรุงและซ่อมบำรุงศูนย์บรรเทาสาธารณภัย ฐานอาจรณรงค์ชุมชนลือก 1-2-3 ให้แล้วเสร็จ และสร้างความพร้อมในการใช้งานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น จำนวน 300,000 บาท

2.6. โครงการส่งเสริมการงานอาชีพสู่วิสาหกิจชุมชน

2.6.1 กิจกรรมส่งเสริมอาชีพภายในชุมชน ดำเนินการเปิดหลักสูตรสอนอาชีพให้แก่ผู้อยู่อาศัยภายในชุมชนคลองเตย ตั้งแต่วันที่ 20 ธันวาคม 2560 - 30 มีนาคม 2561 ณ โรงเรียนฝึกอาชีพกรุงเทพมหานคร (คลองเตย) ได้แก่ 1) ส่งเสริมอาชีพนวดแผนไทย 2) ส่งเสริมอาชีพขนมไทย เพื่อนำไปประกอบอาชีพ ลดปัญหาการว่างงานหรือรายได้ไม่เพียงพอต่อรายจ่ายภายในครอบครัว และสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับผู้อยู่อาศัยภายในชุมชนคลองเตย

2.6.2 กิจกรรมส่งเสริมช่องทางตลาดให้แก่ชุมชน เพื่อผลักดันให้เกิดอาชีพและรายได้ แก้ไขปัญหาการว่างงานของผู้อยู่อาศัยภายในชุมชน รวมทั้งเพิ่มช่องทางตลาดรองรับอาชีพของชุมชน ทำให้เกิดรายได้ที่สามารถเลี้ยงตนเองและครอบครัวได้อย่างยั่งยืน โดยสนับสนุนงบประมาณเพื่อจัดซื้ออุปกรณ์ในการประกอบวิชาชีพ สนับสนุนเงินบำรุงการศึกษาและค่าสถานที่ ให้กับโรงเรียนฝึกอาชีพกรุงเทพมหานคร (คลองเตย)



## ท่าเรือกรุงเทพ

ทิศตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา  
อยู่ระหว่างหลักกิโลเมตรที่ +26.5 ถึง +28.5  
ปากคลองพระโขนง เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร

ยกระดับสู่  
**เมืองท่าเรือระดับโลก**  
สร้างมูลค่าเพิ่ม และรองรับการเติบโตในอนาคต

พื้นที่ทางบก รวม  
**2,353.2 ไร่**

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

พื้นที่ปฏิบัติงานด้านสินค้า  
ประกอบด้วย

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

พื้นที่ทางน้ำ รวมระยะทาง  
**66 กิโลเมตร**

- ร่องน้ำตอนอก : ยาว 18 กิโลเมตร  
(จากปากร่องน้ำกิโลเมตรที่ -18  
ถึงป้อมพระจุลฯ กิโลเมตรที่ 0)
- ร่องน้ำตอใน : ยาว 48 กิโลเมตร  
(จากป้อมพระจุลฯ กิโลเมตรที่ 0  
ถึงสะพานพระพุทธยอดฟ้าฯ  
กิโลเมตรที่ 48)



## ท่าเทียบเรือ/หลักและทุ่นผูกเรือ

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

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

## พื้นที่วางสินค้า/ตู้สินค้า

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

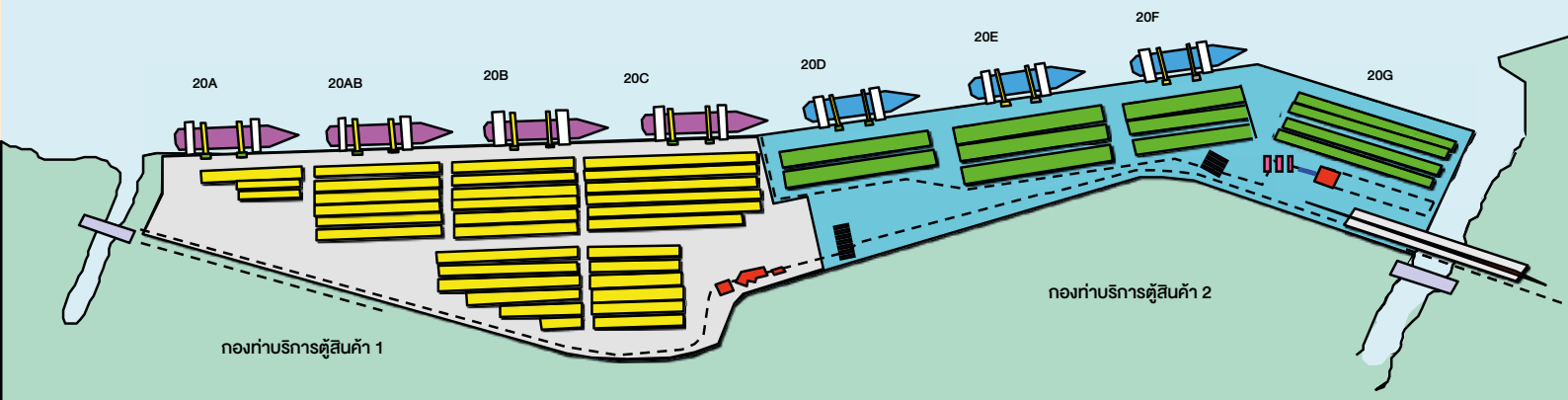
หมายเหตุ : Ground Slots หน่วยนับพื้นที่สำหรับวางตู้สินค้าขนาดมาตรฐาน 20 ฟุต ชั้นเดียว

## ข้อมูลรถเครื่องมือทุ่นแรง

ลำดับ	รายการ	ขนาด (เมตรกตัน)	จำนวน (คัน)
1	รถยกตู้สินค้าหนัก	40	29
2	รถยกตู้สินค้าเปล่า	7	23
3	รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	10	4
4	รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	50	3
5	รถหัวลากฟางตู้สินค้า	30	29
6	แชสซีสบรรทุกตู้สินค้า	40 - 45	32
7	รถยกสินค้า (ขนาดเล็ก)	2.5 - 5	230
8	รถยกสินค้า (ขนาดใหญ่)	10 - 25	8
9	รถยนต์บรรทุก	5 - 7	40
10	รถหัวลาก (อเนกประสงค์)	30	24
11	แชสซีสบรรทุกตู้สินค้า (อเนกประสงค์)	30	18
12	แชสซีสบรรทุกตู้สินค้า (คอม้า)	20	2
13	แชสซีสบรรทุกตู้สินค้า	45	6

## เรือบริการ

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



## สิ่งอำนวยความสะดวก ท่าเทียบเรือตู้สินค้า 1 และ 2

ท่าเทียบเรือตู้สินค้า 1	
ท่าเทียบเรือ	
ท่าเทียบเรือหมายเลข	
20A	162 เมตร
20AB	152 เมตร
20B	183 เมตร
20C	183 เมตร
ความยาวหน้าท่ารวม	680.00 เมตร
ระดับความลึก	8.23 เมตร
ขนาดน้ำหนักเรือเทียบท่า	10,000 - 12,000 เดดเวตตัน
พื้นที่วางตู้สินค้า	
ลานวางตู้สินค้า	98,600 ตารางเมตร
ความสามารถในการจัดวางตู้สินค้า	3,024 กราวด์สล็อต
ลานกองเก็บตู้สินค้าบล็อก A, B, C และ D	8,380 ที.อี.ยู.
ปลั๊กเต้าเสียบตู้สินค้าห้องเย็น	460 จุด
ด้านตรวจสอบภายในขาเข้า	5 ช่อง
ด้านตรวจสอบภายในขาออก	3 ช่อง
เครื่องมือทุ่นแรง	
ปั้นจั่นหน้าท่าชนิดเดินบนราง ขนาด 40 ตัน	8 คัน
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า (35 ตัน)	23 คัน
แบบ 4 + 1 ช้อนตู้ได้ 3 ชั้น	12 คัน
แบบ 4 + 1 ช้อนตู้ได้ 4 ชั้น	11 คัน
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า (35 ตัน)	62 คัน
รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า (45 ตัน)	62 คัน
ระบบคอมพิวเตอร์บริการ	
SOFTWARE "NAVIS" SYSTEM	1 หน่วย
การให้บริการ	
จำนวนพนักงาน	324 คน
ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง, 7 วัน / สัปดาห์	
บุคลากรประจำหน่วยงานให้บริการ	

ท่าเทียบเรือตู้สินค้า 2	
ท่าเทียบเรือ	
ท่าเทียบเรือหมายเลข	
20D	183 เมตร
20E	183 เมตร
20F	183 เมตร
20G	250 เมตร
ความยาวหน้าท่ารวม	799.00 เมตร
ระดับความลึก	8.23 เมตร
ขนาดน้ำหนักเรือเทียบท่า	10,000 - 12,000 เดดเวตตัน
พื้นที่วางตู้สินค้า	
ลานวางตู้สินค้า	49,000 ตารางเมตร
ความสามารถในการจัดวางตู้สินค้า	1,372 กราวด์สล็อต
ลานกองเก็บตู้สินค้าบล็อก E, F, G และ H	4,755 ที.อี.ยู.
ปลั๊กเต้าเสียบตู้สินค้าห้องเย็น	324 จุด
ด้านตรวจสอบภายในขาเข้า	4 ช่อง
ด้านตรวจสอบภายในขาออก	3 ช่อง
เครื่องมือทุ่นแรง	
ปั้นจั่นหน้าท่าชนิดเดินบนราง ขนาด 40 ตัน	6 คัน
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า (35 ตัน)	15 คัน
แบบ 4 + 1 ช้อนตู้ได้ 4 ชั้น	5 คัน
แบบ 6 + 1 ช้อนตู้ได้ 4 ชั้น	10 คัน
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า (35 ตัน)	46 คัน
รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า (45 ตัน)	46 คัน
ระบบคอมพิวเตอร์บริการ	
SOFTWARE "NAVIS" SYSTEM	1 หน่วย
การให้บริการ	
จำนวนพนักงาน	261 คน
ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง, 7 วัน / สัปดาห์	
บุคลากรประจำหน่วยงานให้บริการ	





# ท่าเรือแหลมฉบัง

ต.ทุ่งสุขลา อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี

## Logistics Hub

ศูนย์กลางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและโลจิสติกส์ของอาเซียน

### แอ่งจอดเรือที่ 1

- ท่าเทียบเรือตู้สินค้า 5 ท่า
- ท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ 1 ท่า
- ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ 2 ท่า
- ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประเภทเทกอง 1 ท่า
- ท่าเทียบเรือ Ro-Ro 1 ท่า
- ท่าเทียบเรือโดยสารและ Ro-Ro 1 ท่า

ขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า

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

### แอ่งจอดเรือที่ 2

ท่าเทียบเรือ 7 ท่า

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

ขีดความสามารถ 6.8 ล้าน ที.อี.ยู. / ปี

เมื่อเปิดบริการครบทุกท่า

## ขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า

หน่วย : ล้าน ที.อี.ยู.

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

## ท่าเทียบเรือ

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

## พื้นที่วางสินค้า

พื้นที่วางสินค้า	พื้นที่ (ตารางเมตร)			
	หน้าท่า	ลานกองเก็บ	โรงพักสินค้า	อื่นๆ
ท่าเทียบเรือ (A0)	29,500	144,489	550	
ท่าเทียบเรือ (A1, A2, A4, A5)	49,425	163,875	30,570	
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (B1 - B5)	41,475	574,430	18,480	43,286
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า C0	50,000	315,440	3,000	
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า C3	12,500	123,424	4,944	84,132
ท่าเทียบเรือ (A3)	17,762	73,500	2,700	
ท่าเทียบเรือ (C1, C2)	36,000	490,510	4,776	
ลานตู้สินค้ารถไฟ (Basin 1)		57,305		
ลานตู้สินค้ารถไฟ (Basin 2)		58,410		
ลานสินค้าภายนอก (Basin 1)		56,100		
ลานสินค้าภายนอก (Basin 2)		303,900		
ลานสำรองตู้สินค้าเปล่า (Basin 1)		160,400		
ลานสำรองตู้สินค้าเปล่า (Basin 2)		324,012		
คลังสินค้าทับทบ			4,800	
คลังสินค้าตักค้าง			4,500	
คลังสินค้าอันตราย		119,943	10,478	4,776
พื้นที่คลังสินค้าทั่วไป		1,800	3,660	
พื้นที่คลังแยกและบรรจุตู้สินค้าทั่วไป		111,750		
คลังสินค้า (Basin 2)			4,800	
พื้นที่สำรอง (Basin 2)		929,661		
ลานกองเก็บตู้สินค้าเปล่านอกเขตรั้วศุลกากร		67,677		

## เรือบริการ

ชื่อเรือ	กำลังเครื่องยนต์ รวม 2 เครื่อง (แรงม้า)	กำลังจุด (เมตริกตัน)
1 เรือท่าเรือ 203 (ลากจูง)	3,000	43
2 เรือท่าเรือ 206 (ลากจูง)	1,600	12
3 เรือท่าเรือ 207 (ลากจูง)	1,600	12
4 เรือท่าเรือ 208 (วางทุ่น)	1,000	-
5 เรือท่าเรือ 301 (ลากจูง)	3,550	40
6 เรือท่าเรือ 302 (ลากจูง)	4,340	50
7 เรือท่าเรือ 303 (ลากจูง)	5,914	70
8 เรือท่าเรือ 304 (ลากจูง)	4,400	50
9 เรือท่าเรือ 305 (ลากจูง)	4,400	50
10 เรือท่าเรือ 306 (ลากจูง)	4,400	50
10 เรือรับเหียง 5	210	-
11 เรือรับเหียง 6	210	-
12 เรือบริการ	445	-
13 เรือสำรวจ	445	-

หมายเหตุ ไม่รวมเรือลากจูงของเอกชน ข้อมูล ณ กันยายน 2561



## Infrastructure

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

\* ความจุออกแบบในการรองรับสินค้า = พื้นที่ ตรม.

## Laem Chabang Port Handling Equipment

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

# ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

พื้นที่รวม 387 ไร่

ตั้งอยู่ฝั่งขวาของปากแม่น้ำสกก  
ต.บ้านแซว อ.เชียงแสน จ.เชียงราย

## สิ่งอำนวยความสะดวก

- บันจันเคลื่อนที่ขนาด 50 ตัน
- รถยกขนาด 3.5 และ 2.5 ตัน
- ปลั๊กตู้สินค้าห้องเย็น 70 ชุด
- เครื่องขังน้ำหนักรถบรรทุกขาเข้าและขาออก
- ที่จอดรถบรรทุกรอการขนถ่าย
- โรงพักสินค้าขนาด 30 x 30 เมตร 2 หลัง
- เรือจูง 1 ลำ

## การให้บริการ One Stop Service

ณ อาคารศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ ประกอบด้วย

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

## โครงข่ายการขนส่งทางน้ำ

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

## ท่าเทียบเรือ

- ท่าเทียบเรือแบบทางลาด 2 ระดับ ยาว 300 เมตร จำนวน 2 ท่า รองรับการขนถ่ายสินค้าทั่วไป
- ท่าเทียบเรือแบบแนวตั้ง จำนวน 1 ท่า ยาว 200 เมตร รองรับการขนถ่ายสินค้าทั่วไป/ตู้สินค้า

## ทางบก

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

## ประโยชน์ที่ได้รับ

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนเป็นจุดเชื่อมโยงการค้ากับมณฑลทางตอนใต้ของประเทศจีน เมียนมา และ สปป.ลาว รวมทั้งการขนส่งต่อเนื่องไปยังประเทศต่างๆ โดยผ่านท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือระนอง



# ท่าเรือเชียงของ

ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขง  
อ.เชียงของ จ.เชียงราย

## โครงข่ายการขนส่งทางน้ำ :

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

## ทางบก :

ถนนเชื่อมระหว่างอำเภอเชียงแสน - เชียงของ

## การให้บริการ

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

## สิ่งอำนวยความสะดวก

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

## ประโยชน์ที่ได้รับ

ท่าเรือเชียงของมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศแถบกลุ่มแม่น้ำโขง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง สปป.ลาว เขตหลวงพระบาง ซึ่งมีสินค้าประเภทวัสดุก่อสร้างและสาธารณูปโภค สินค้าเพื่อการบริโภค ส่งออกเป็นจำนวนมาก





มีระบบการให้บริการที่เป็นมาตรฐานสากล รองรับการขนส่งฝั่งอันดามันเชื่อมโยงภูมิภาคต่างๆ ทำเรือระนอง มีบทบาทสำคัญเป็นฐานสนับสนุน วัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ในโครงการสำรวจและขุดเจาะ ก๊าซธรรมชาติ และน้ำมันในบริเวณอ่าวเบงกอล

บริหารประกอบการพื้นที่เขตริ้วสุภากร **59** ไร่  
บนพื้นที่โครงการท่าเทียบเรือเอกประสงค์จังหวัดระนอง **315** ไร่

# ท่าเรือระนอง

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

## โครงข่ายการขนส่ง

**ทางน้ำ :** สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากฝั่งอ่าวไทยโดยผ่านท่าเรือ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และจังหวัดสุราษฎร์ธานีมายังท่าเรือระนอง

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

**ทางราง :** สามารถขนส่งทางรางมายังจังหวัดชุมพร เชื่อมต่อทางถนนอีก 110 กิโลเมตร

## การให้บริการ One Stop Service

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

## ประโยชน์ที่ได้รับ

- พร้อมเป็นประตูการค้าการขนส่งเชื่อมโยง BIMSTEC
- ใช้เป็นฐานสนับสนุนกลุ่มสำรวจและขุดเจาะก๊าซธรรมชาติ
- รองรับเรือประเภทต่างๆ เพื่อการค้าและความมั่นคง
- เกิดการจ้างงานกิจกรรมตรงและเกี่ยวเนื่อง

## ท่าเทียบเรือเอกประสงค์

- รองรับเรือขนาดไม่เกิน 500 ตัน ได้ 2 ลำ
- สะพานเชื่อมฝั่ง 2 สะพาน

## ท่าเทียบเรือตู้สินค้า

รองรับเรือขนาดไม่เกิน 12,000 เดทเวทตัน ได้ 1 ลำ

## สิ่งอำนวยความสะดวก

- Mobile Harbour Crane 63 ตัน
- รถยกตู้สินค้าขนาด 40 ตัน
- รถยกตู้สินค้าเปล่า 7 ตัน
- รถยกขนาด 10 ตัน 3.5 ตัน 2.5 ตัน
- รถยนต์หัวลากและหางลาก
- ปลั๊กตู้สินค้าห้องเย็น 30 ชุด
- เครื่องชั่งน้ำหนักรถบรรทุก
- ที่จอดรถบรรทุกการขนถ่าย
- บันจูน 50 ตัน

## คลังสินค้า

- โรงพักสินค้า 1,500 ตารางเมตร
- พื้นที่วางสินค้าทั่วไป 7,200 ตารางเมตร
- พื้นที่วางตู้สินค้า 11,000 ตารางเมตร
- คลังสินค้ากลางแจ้ง 8,000 ตารางเมตร
- คลังสินค้าทึบตันทั่วไป 559 ตารางเมตร

ส่วนที่

4

ผลการบริหารการปฏิบัติงาน  
ปีงบประมาณ 2561

- สถิติบริการเรือและสินค้า
- การวิเคราะห์เศรษฐกิจและอุตสาหกรรม  
การขนส่งทางน้ำ และกิจการท่าเรือ
- ผลการดำเนินงานขององค์กร
- ประเมินภาพกิจกรรมในรอบปี

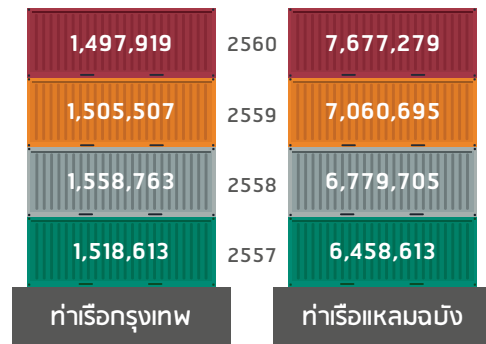
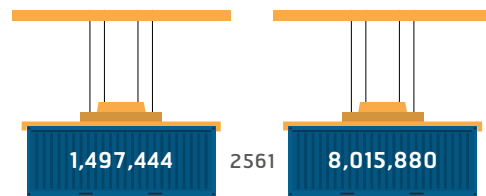
# ผลการบริหารการปฏิบัติงาน ปีงบประมาณ 2561

## สถิติบริการเรือและสินค้า

สถิติบริการเรือและสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง

จำนวนตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง (หน่วย : ที.อี.ยู.)

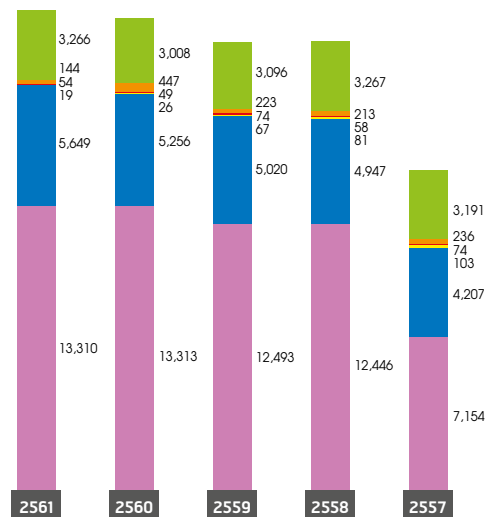
ปีงบประมาณ	2561	2560	2559	2558	2557
<b>ท่าเรือกรุงเทพ</b>					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	880,911	868,333	884,375	896,714	845,553
- ตู้บรรจุสินค้า	864,893	846,084	859,742	864,620	802,123
- ตู้สินค้าเปล่า	16,018	22,249	24,633	32,094	43,430
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	616,533	629,586	621,132	662,049	673,060
- ตู้บรรจุสินค้า	583,444	611,885	605,223	650,703	665,422
- ตู้สินค้าเปล่า	33,089	17,701	15,909	11,346	7,638
<b>รวมตู้สินค้าผ่านท่า</b>	<b>1,497,444</b>	<b>1,497,919</b>	<b>1,505,507</b>	<b>1,558,763</b>	<b>1,518,613</b>
<b>ท่าเรือแหลมฉบัง</b>					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	3,955,688	3,753,493	3,457,758	3,339,166	3,140,698
- ตู้บรรจุสินค้า	2,312,909	2,168,898	1,957,386	1,841,310	1,730,416
- ตู้สินค้าเปล่า	1,600,699	1,541,675	1,469,830	1,460,963	1,381,681
- จำนวนตู้สินค้าถ่ายลำ	42,080	42,920	30,543	36,894	28,601
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	4,060,192	3,923,786	3,602,937	3,440,538	3,317,915
- ตู้บรรจุสินค้า	3,960,491	3,822,600	3,501,346	3,338,247	3,237,502
- ตู้สินค้าเปล่า	58,450	58,714	72,345	72,015	60,768
- จำนวนตู้สินค้าถ่ายลำ	41,252	42,472	29,247	30,277	19,646
<b>รวมตู้สินค้าผ่านท่า</b>	<b>8,015,880</b>	<b>7,677,279</b>	<b>7,060,695</b>	<b>6,779,705</b>	<b>6,458,613</b>



จำนวนเรือเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง (หน่วย : เที่ยว)

ปีงบประมาณ	2561	2560	2559	2558	2557
<b>ท่าเรือกรุงเทพ</b>					
เชียนเทียนเรือ	3,266	3,008	3,096	3,267	3,191
หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย	144	447	223	213	236
หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ	54	49	74	58	74
ทูนผูกเรือสาธุประดิษฐ์	19	26	67	81	103
ท่าเรือเอกชนอื่นๆ (กรุงเทพฯ)	5,649	5,256	5,020	4,947	4,207
<b>ท่าเรือแหลมฉบัง</b>	<b>13,310</b>	<b>13,313</b>	<b>12,493</b>	<b>12,446</b>	<b>7,154</b>

- เชียนเทียนเรือ
- หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย
- หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ
- ทูนผูกเรือสาธุประดิษฐ์
- ท่าเรือเอกชนอื่นๆ (กรุงเทพฯ)
- ท่าเรือแหลมฉบัง

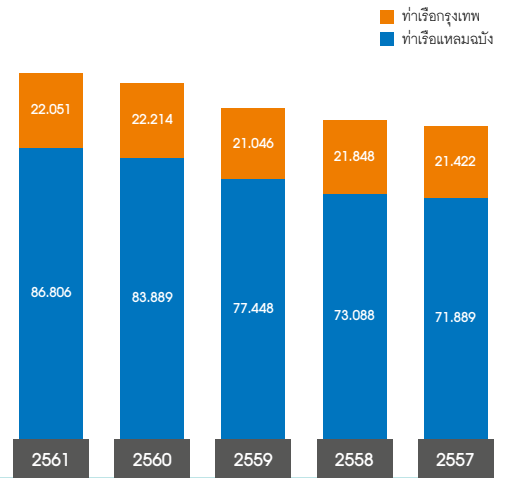






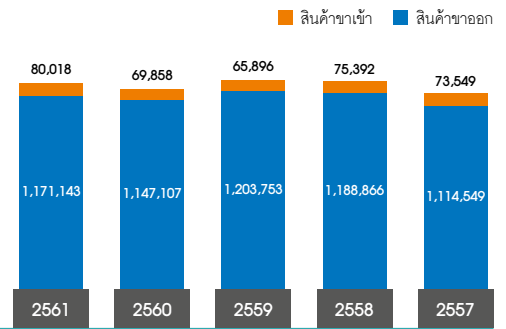
จำนวนสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง (หน่วย : ล้านตัน)

ปีงบประมาณ	2561	2560	2559	2558	2557
<b>ท่าเรือกรุงเทพ</b>					
สินค้าขาเข้า	13.027	12.887	11.996	12.088	11.292
สินค้าขาออก	9.024	9.327	9.050	9.760	10.130
<b>รวม</b>	<b>22.051</b>	<b>22.214</b>	<b>21.046</b>	<b>21.848</b>	<b>21.422</b>
<b>ท่าเรือแหลมฉบัง</b>					
สินค้าขาเข้า	34.738	32.575	29.029	27.471	26.906
สินค้าขาออก	51.082	50.286	47.654	45.135	44.460
สินค้าถ่ายลำ	0.986	1.028	0.765	0.482	0.523
<b>รวม</b>	<b>86.806</b>	<b>83.889</b>	<b>77.448</b>	<b>73.088</b>	<b>71.889</b>



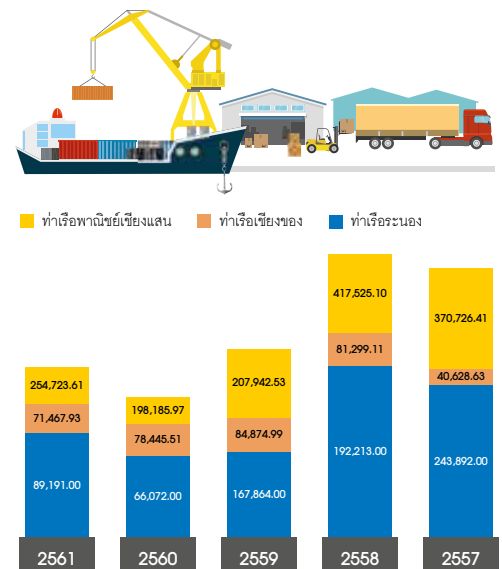
จำนวนรถยนต์ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง (หน่วย : คัน)

ปีงบประมาณ	2561	2560	2559	2558	2557
ขาเข้า	80,018	69,858	65,896	75,392	73,549
ขาออก	1,171,143	1,147,107	1,203,753	1,188,866	1,114,549
<b>รวม</b>	<b>1,251,161</b>	<b>1,216,965</b>	<b>1,269,649</b>	<b>1,264,258</b>	<b>1,188,098</b>



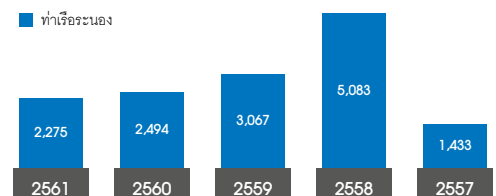
จำนวนสินค้าที่ท่าเรือภูมิภาค (หน่วย : เมตริกตัน)

ปีงบประมาณ	2561	2560	2559	2558	2557
<b>ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน</b>					
สินค้าขาเข้า	3,249.40	5,311.36	11,255.50	14,939.40	24,913.80
สินค้าขาออก	251,474.21	192,874.61	196,687.03	402,585.70	345,812.61
<b>รวม</b>	<b>254,723.61</b>	<b>198,185.97</b>	<b>207,942.53</b>	<b>417,525.10</b>	<b>370,726.41</b>
<b>ท่าเรือเชียงของ</b>					
สินค้าขาเข้า	201.00	0.00	1,809.00	4,181.00	2,129.00
สินค้าขาออก	71,266.93	78,445.51	83,065.99	77,118.11	38,499.63
<b>รวม</b>	<b>71,467.93</b>	<b>78,445.51</b>	<b>84,874.99</b>	<b>81,299.11</b>	<b>40,628.63</b>
<b>ท่าเรือระนอง</b>					
สินค้าขาเข้า	17,878.00	12,321.00	63,286.00	65,803.00	82,982.00
สินค้าขาออก	71,313.00	53,751.00	104,578.00	126,410.00	160,910.00
<b>รวม</b>	<b>89,191.00</b>	<b>66,072.00</b>	<b>167,864.00</b>	<b>192,213.00</b>	<b>243,892.00</b>



จำนวนตู้สินค้าผ่านท่าเรือระนอง (หน่วย : ที.อี.ยู.)

ปีงบประมาณ	2561	2560	2559	2558	2557
ตู้สินค้าขาเข้า	1,116	1,269	1,534	2,373	691
ตู้สินค้าขาออก	1,159	1,225	1,533	2,710	742
<b>รวม</b>	<b>2,275</b>	<b>2,494</b>	<b>3,067</b>	<b>5,083</b>	<b>1,433</b>





## การวิเคราะห์เศรษฐกิจและอุตสาหกรรมขนส่งทางน้ำ และกิจการท่าเรือ

### ภาพรวมเศรษฐกิจปี 2561 และแนวโน้มปี 2562

เศรษฐกิจโลกช่วงปี 2561 ได้รับการสนับสนุนจากปัจจัยพื้นฐานด้านการบริโภคจากตลาดแรงงานที่แข็งแกร่งและนโยบายการเงินแบบผ่อนคลาย (Easy Monetary Policy) การเติบโตของเศรษฐกิจโลกถูกขับเคลื่อนโดยเศรษฐกิจสหรัฐอเมริกาที่มีการเติบโตสูงเกินศักยภาพ ในขณะที่กลุ่ม EU ญี่ปุ่น และจีน เริ่มขยายตัวในอัตราที่ชะลอลง แต่เศรษฐกิจโลกจะยังคงสามารถเติบโตต่อเนื่องได้ด้วยปัจจัยขับเคลื่อนสำคัญจากการค้าโลกที่ยังสนับสนุนกลุ่มประเทศผู้ส่งออก และแนวโน้มการสร้างความร่วมมือทางการค้าการลงทุนระหว่างภูมิภาค เช่น CPTPP (ความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก - Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership) เป็นต้น ที่จะช่วยบรรเทาความเสี่ยงจากมาตรการกีดกันทางการค้าจากสหรัฐฯ

เศรษฐกิจไทยในปี 2561 ขยายตัวร้อยละ 4.2 (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ณ ธันวาคม 2561) ซึ่งปัจจัยขับเคลื่อนเศรษฐกิจสำคัญ คือการบริโภคภาคเอกชนและการส่งออก โดยมูลค่าการส่งออกขยายตัวร้อยละ 7.2 จากการส่งออกไปยังตลาดญี่ปุ่น สหภาพยุโรป และอาเซียน ซึ่งเป็นผลจากการขยายตัวเพิ่มขึ้นของการส่งออกไปยังกลุ่มประเทศ CLMV (กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม) ขณะที่ตลาดสหรัฐฯ จีน และออสเตรเลีย ปรับตัวลดลง สำหรับด้านอุตสาหกรรมขยายตัวได้ดี โดยดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมที่มีสัดส่วนการผลิตเพื่อส่งออกมากกว่าร้อยละ 60 ขยายตัวต่อเนื่อง มีการใช้อัตราการใช้จ่ายการผลิตเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 66.5 และสำหรับสาขาการขนส่งและการคมนาคมขยายตัวในเกณฑ์ดีต่อเนื่อง

แนวโน้มเศรษฐกิจไทยปี 2562 คาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 3.5 - 4.5 โดยมีแรงสนับสนุนที่สำคัญ ประกอบด้วย (1) การใช้จ่ายภาครัฐยังมีแนวโน้มขยายตัวในเกณฑ์ดีและสนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจได้อย่างต่อเนื่อง (2) การปรับตัวดีขึ้นของการลงทุนรวม โดยการลงทุนภาครัฐมีแนวโน้มขยายตัวขึ้น และการลงทุนภาคเอกชนขยายตัวในเกณฑ์ดีต่อเนื่อง (3) การปรับตัวดีขึ้นของภาคการท่องเที่ยว (4) การขยายตัวของเศรษฐกิจและปริมาณการค้าโลกที่สามารถสนับสนุนการขยายตัวของการส่งออกได้อย่างต่อเนื่อง และ (5) การเปลี่ยนแปลงทิศทางการค้า การผลิต และการลงทุนระหว่างประเทศ ทั้งนี้ คาดว่ามูลค่าการส่งออกสินค้าจะขยายตัวได้อย่างต่อเนื่องจากปี 2561

### ธุรกิจอุตสาหกรรม

สืบเนื่องจากในปี 2560 เกิดการเปลี่ยนแปลงในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ ตั้งแต่การควบรวมธุรกิจของสายการบินเรือ การจับมือเป็นพันธมิตรทางธุรกิจไปจนถึงการล้มละลายของสายการบินเรือรายใหญ่สัญชาติเกาหลีใต้ ซึ่งผลกระทบดังกล่าวสร้างแรงกดดันต่อเนื่องจนถึงปี 2561

การขนส่งในระบบตู้สินค้าปี 2561 ขยายตัวลดลงจากปีก่อนหน้าที่ขยายตัวร้อยละ 6.1 โดยมีการคาดการณ์เฉลี่ยว่าจะขยายตัวที่ร้อยละ 2.3 (ปี 2561 - 2564) ซึ่งเส้นทางที่ขยายตัวได้สูงสุดคือเส้นทาง Inter Asia ขยายตัวร้อยละ 3.1 ซึ่งมีภูมิภาคเอเชียและจีนเป็นตัวขับเคลื่อนหลักคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 64 ของตู้สินค้าที่มีการขนส่งทั่วโลก ตามด้วยเส้นทาง Europe-South America ร้อยละ 3.0 เส้นทาง Far East-Latin America ร้อยละ 2.8 และเส้นทาง Far East-Europe ร้อยละ 1.6 โดยปัจจัยที่ส่งเสริมการขนส่งในระบบตู้สินค้าให้ขยายตัวประกอบด้วย (1) เศรษฐกิจมหภาคของสหรัฐฯ สหภาพยุโรป และจีน และ (2) การขยายตัวของกลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว รวมถึงการเพิ่มประสิทธิภาพของเจ้าของเรือ ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากการขยายตัวของอัตราค่าระวางเรืออย่างค่อยเป็นค่อยไป เป็นการเปลี่ยนแปลงที่ดีขึ้น อย่างไรก็ตาม ปัจจัยความท้าทายการขนส่งในระบบตู้สินค้าส่วนใหญ่เกิดจากภาวะเรือล้นตลาด (Oversupply) จากปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่องและขนาดที่ใหญ่ขึ้น ทั้งนี้ หากการขนส่งในระบบตู้สินค้ามีอัตราการเติบโตแต่ละปีน้อยกว่าร้อยละ 5 จะทำให้ปัญหาภาวะเรือล้นตลาดนี้ยาวไปจนถึงปี 2563

ในขณะที่ธุรกิจการเดินเรือของโลกกำลังเริ่มฟื้นตัว ท่าเรือต่างๆ ในโลกกำลังเผชิญกับความเปลี่ยนแปลงสำหรับการพัฒนาท่าเรือ ทั้งนี้ ปัจจัยสำคัญสืบเนื่องมาจากนโยบายสนับสนุนการค้าทางทะเล "One Belt One Road" ซึ่งนโยบายนี้เป็นกุญแจสำคัญในการเพิ่มโอกาสทางการค้าสำหรับผู้ประกอบการท่าเทียบเรือให้ท่าเรือต่างๆ ทั้งในเอเชียและยุโรป ให้เข้าสู่การเปลี่ยนแปลงและประสบความสำเร็จมากขึ้น โดยแนวโน้มของท่าเทียบเรือเปลี่ยนไปสู่การดำเนินงานที่เป็น Gateway มากกว่าการเป็น Transshipment ยิ่งไปกว่านั้นจะเริ่มมองเห็นผลกระทบทางเศรษฐกิจมหภาคของนโยบาย One Belt One Road ได้ชัดเจนยิ่งขึ้น หนึ่งในนั้นคือการควบรวมกิจการของ COSCO และ China Shipping กลายเป็นผู้ประกอบการคลังสินค้าที่ใหญ่ที่สุด ส่งผลต่อการปรับสมดุลอย่างมากของงานดำเนินการค้าโลก ซึ่งผู้ประกอบการท่าเรือที่มีขนาดเล็กยังต้องมีการเร่งปรับตัวในอนาคตอันใกล้นี้ และสิ่งที่สำคัญที่สุดก็คือผู้ประกอบการท่าเทียบเรือจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาเหล่านี้ แต่ยังมีโอกาสทางการค้าสำหรับผู้ประกอบการที่สามารถใช้ประโยชน์จากสิ่งที่เกิดขึ้นได้

ในระยะยาวยังจำเป็นต้องอาศัยแรงขับเคลื่อนสำคัญในอุตสาหกรรมเอง ได้แก่ การมีระบบขนถ่ายตู้สินค้าอัตโนมัติแบบเต็มรูปแบบในท่าเรือ (Automated Port) โดยระบบอัตโนมัติแบบเต็มรูปแบบจะช่วยลดจำนวนพนักงานและเชื้อเพลิง เป็นมิตรกับสังคมและสิ่งแวดล้อม ทำให้ต้นทุนต่อตู้สินค้าลดลง และเพิ่มขีดความสามารถในการขนถ่ายตู้สินค้าให้สูงขึ้น

จากรายงานโลกจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2560 (มิถุนายน 2561) พบว่าสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เฉลี่ยของโลกในปีล่าสุด (ปี 2559) อยู่ที่ร้อยละ 10.9 โดยประเทศในทวีปอเมริกาเหนือและยุโรปมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP อยู่ในระดับต่ำที่สุดที่ร้อยละ 8.6 และ 9.5 ตามลำดับ ในขณะที่ประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 12.7 โดยต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีสัดส่วนร้อยละ 13.9 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (Nominal GDP) ลดลงจากร้อยละ 14.0 จากปีก่อนหน้า ซึ่งมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์รวมขยายตัวในอัตราที่สูงขึ้นตามการเติบโตของเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม และจากการฟื้นตัวของส่งออกและอุปสงค์ในประเทศ ในขณะที่สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อย เนื่องจากผู้ประกอบการยังคงเลือกใช้การขนส่งทางถนนที่มีต้นทุนค่าขนส่งต่อหน่วยสูงเป็นหลัก และโครงการลงทุนพัฒนาระบบขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกที่สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งยังอยู่ระหว่างการพัฒนา ซึ่งแนวโน้มต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2560 คาดว่ามีแนวโน้มลดลงเหลือร้อยละ 13.8 โดยคาดว่าต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังจะปรับลดลง ส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและต้นทุนการบริหารจัดการมีสัดส่วนคงที่

## ผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมที่มีต่อการดำเนินงานของการท่าเรือฯ

การท่าเรือฯ มีรายได้จากการให้บริการเรือ สินค้า และตู้สินค้า ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงของปริมาณเรือ สินค้า และตู้สินค้าผ่านท่าเรือ จึงมีความสำคัญต่อผลการประกอบการของการท่าเรือฯ ทั้งนี้ ปัจจัยดังกล่าวจะปรับตัวสอดคล้องกับปัจจัยทางเศรษฐกิจเป็นส่วนใหญ่ อาทิ อัตราแลกเปลี่ยน ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศไทย ผลิตภัณฑ์มวลรวมของคู่ค้าสำคัญ อาทิ จีน ญี่ปุ่น กลุ่มประเทศพัฒนา (OECD) และอาเซียน เป็นต้น รวมทั้งมูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้าหลักที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง อาทิ เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ สินแร่และเศษโลหะ เครื่องใช้ไฟฟ้าและส่วนประกอบเคมีภัณฑ์ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์ เครื่องมือวิทยาศาสตร์การแพทย์ เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ เป็นต้น



## ผลการดำเนินงาน ขององค์กร

จากภาวะเศรษฐกิจในปี 2561 ขยายตัวได้ดีต่อเนื่อง การส่งออกสินค้าที่เติบโตดีกว่าการคาดการณ์ในตลาดส่งออกสำคัญ อาทิ ตลาดอาเซียน ส่งผลดีต่อการดำเนินงานของการท่าเรือฯ (ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง) โดยในปีงบประมาณ 2561 การท่าเรือฯ มีผลการดำเนินงานด้านเรือ สินค้า และตู้สินค้า ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ในปีงบประมาณ 2561 การท่าเรือฯ มีผลการดำเนินงานในภาพรวมเมื่อเทียบกับปีงบประมาณที่ผ่านมาดีขึ้นในทุกๆ ด้าน ทั้งปริมาณเรือ ปริมาณสินค้าและตู้สินค้า โดยแบ่งออกเป็น ปริมาณเรือเท่ากับ 14,853 เที่ยว เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.433 ปริมาณสินค้าผ่านท่าเท่ากับ 108,541 ล้านตัน เพิ่มขึ้น 3,673 ล้านตัน และปริมาณตู้สินค้าเท่ากับ 9,513 ล้าน ที.อี.ยู. เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.684 มีรายละเอียดผลการดำเนินงานของแต่ละท่า ดังนี้

**ท่าเรือกรุงเทพ** มีเที่ยวเรือ 3,243 เที่ยว เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.413 มีปริมาณตันสินค้ารวม 22,077 ล้านตัน เพิ่มขึ้น 1,228 ล้านตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 5.891 และมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ 1,497 ล้าน ที.อี.ยู. ลดลง 0.001 ล้าน ที.อี.ยู. หรือคิดเป็นร้อยละ 0.032

*หมายเหตุ : 1. เที่ยวเรือของท่าเรือกรุงเทพ ได้แก่ เรือสินค้าทั่วไป เรือตู้สินค้า และเรือชายฝั่ง  
2. ปริมาณตันสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ ได้แก่ สินค้าทั่วไป สินค้าบรรจุตู้ (เข้าและออก) และสินค้ากลางน้ำคลองเตย*

**ท่าเรือแหลมฉบัง** มีเที่ยวเรือ 11,610 เที่ยว ลดลงร้อยละ 1.818 มีปริมาณสินค้า 86,490 ล้านตัน เพิ่มขึ้น 2,601 ล้านตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 3.100 และมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเท่ากับ 8,016 ล้าน ที.อี.ยู. เพิ่มขึ้น 0.339 ล้าน ที.อี.ยู. หรือคิดเป็นร้อยละ 4.410

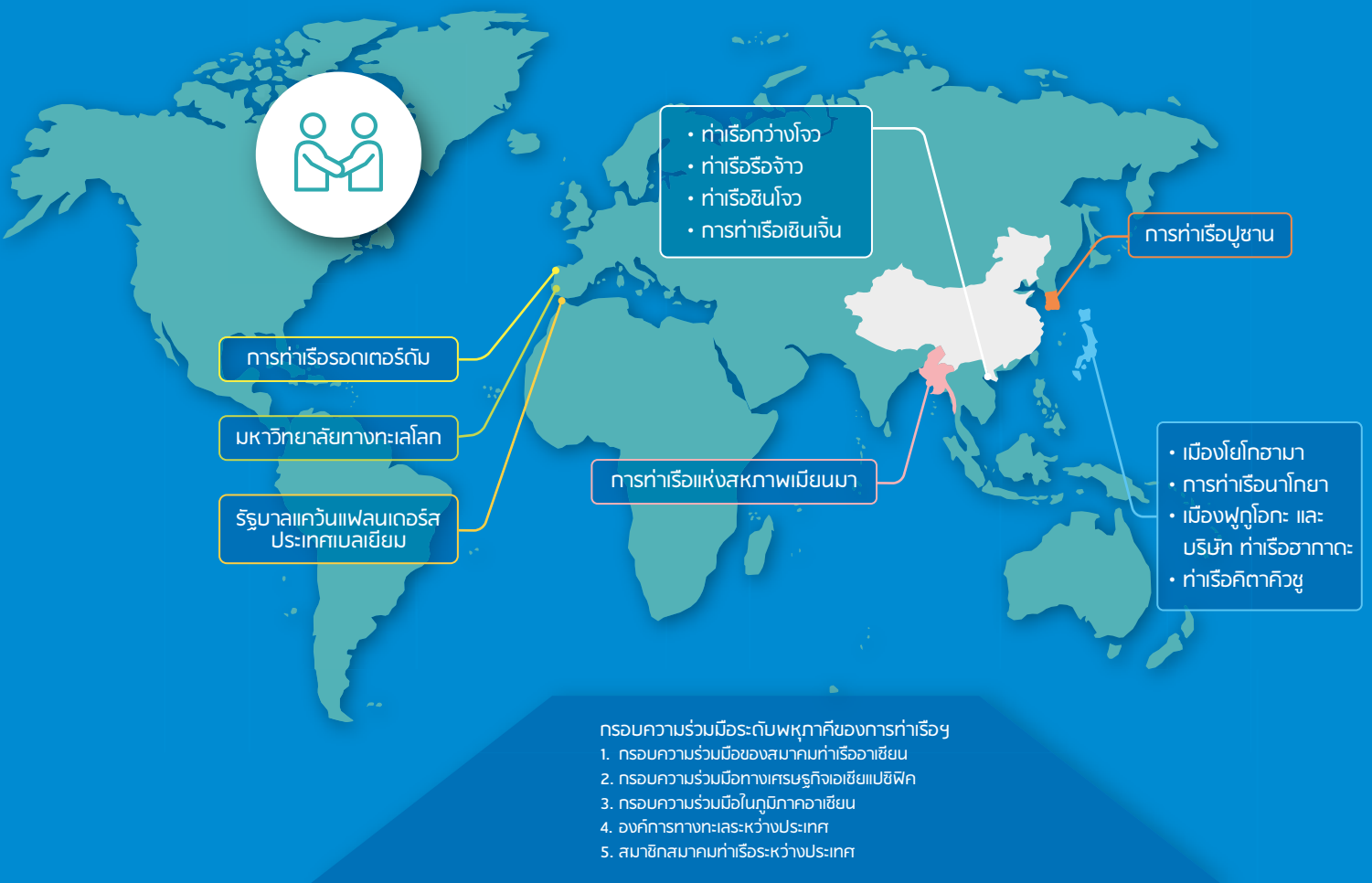
*หมายเหตุ : เที่ยวเรือของท่าเรือแหลมฉบัง ได้แก่ เรือตู้สินค้าระหว่างประเทศ เรือชายฝั่ง เรือสินค้าทั่วไป เรือ RO-RO และเรือสินค้าเทกอง*

**สำนักท่าเรือภูมิภาค** ผลการดำเนินงานของสำนักท่าเรือภูมิภาค ในปีงบประมาณ 2561 มีปริมาณเรือและสินค้าที่เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณก่อน โดยแบ่งออกเป็นปริมาณเรือที่เพิ่มขึ้น 1,160 เที่ยว หรือคิดเป็นร้อยละ 30.327 ปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 72,679 ตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 21.208 แต่อย่างไรก็ตามปริมาณตู้สินค้าของสำนักท่าเรือภูมิภาคลดลง 2,494 ตู้ หรือคิดเป็นร้อยละ 8.781 เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยมีรายละเอียดของแต่ละท่า ดังนี้

**ท่าเรือระนอง** มีเที่ยวเรือ 288 เที่ยว เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณก่อนร้อยละ 19.008 มีสินค้าผ่านท่า 0.071 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 36.092 โดยมีผู้ให้บริการหลักของท่าเรือระนอง คือ กลุ่มบริษัทที่ได้รับสัมปทานสำรวจการขุดเจาะก๊าซธรรมชาติและปิโตรเลียมในอ่าวมะแฉะมะนำเรือ Off Shore Supply Vessel เข้ามาให้บริการ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 85.763 เมื่อเทียบกับปริมาณเรือทั้งหมด ซึ่งในปัจจุบันเรือ Off Shore มีปริมาณเพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณก่อน 63 เที่ยว หรือคิดเป็นร้อยละ 34.239

**ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน** มีเที่ยวเรือ 3,614 เที่ยว เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.321 มีสินค้าผ่านท่า 0.255 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 28.528 และ **ท่าเรือเชียงของ** มีเที่ยวเรือ 1,083 เที่ยว เพิ่มขึ้นร้อยละ 60.207 มีสินค้าผ่านท่า 0.071 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 8.895

โดยสาเหตุหลักที่ส่งผลให้การดำเนินงานของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และท่าเรือเชียงของเพิ่มขึ้น เนื่องมาจากประเทศจีนได้จัดให้ท่าเรือกว๋นเหล่ย์เป็นท่าเรือหลักในการนำเข้าและส่งออกสินค้าแห้งแข็ง ผักและผลไม้ของประเทศจีนกับประเทศต่างๆ ซึ่งถือเป็นท่าเรือสำคัญของสินค้าไทยที่จะส่งต่อไปยังมณฑลต่างๆ ของประเทศจีน จึงเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้การดำเนินงานของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และท่าเรือเชียงของ มีผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นในช่วงปีงบประมาณที่ผ่านมา



- กรอบความร่วมมือระดับพหุภาคีของการทำเรือ
1. กรอบความร่วมมือของสมาคมท่าเรืออาเซียน
  2. กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจเอเชียแปซิฟิก
  3. กรอบความร่วมมือในภูมิภาคอาเซียน
  4. องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ
  5. สมาชิกรัฐสภาท่าเรือระหว่างประเทศ

## ความร่วมมือระหว่างประเทศ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย

### ความร่วมมือระหว่างประเทศ

การทำเรือฯ ได้จัดทำข้อตกลงความร่วมมือทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี โดยมีความร่วมมือภายใต้กรอบระดับทวิภาคีทั้งหมด 13 ฉบับ ทั้งนี้ ภายใต้ความร่วมมือระหว่างประเทศนั้น มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความสัมพันธ์ ร่วมกันส่งเสริมและพัฒนากิจการท่าเรือและการขนส่งทางน้ำ โดยมีกิจกรรมความร่วมมือลักษณะต่างๆ อาทิ การส่งเสริมด้านการตลาด ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ การพัฒนาด้านบุคลากร การแลกเปลี่ยนข้อมูล ความรู้และผู้เชี่ยวชาญระหว่างกัน รวมถึงการจัดประชุม/สัมมนา/เสวนา/ฝึกอบรมทั้งในประเทศและต่างประเทศที่สำคัญ ดังนี้

#### ความร่วมมือในระดับทวิภาคี

1) ข้อตกลงความร่วมมือมิตรภาพระหว่างการทำเรือฯ กับรัฐบาลแคว้นเฟลันเดอร์ส ประเทศเบลเยียม (The Friendship Agreement between the Port Authority of Thailand and the Government of Flanders)

- การทำเรือฯ ร่วมจัดการสัมมนาระดับภูมิภาคด้านการขนส่งทางน้ำ (Waterborne Transport Regional Seminar) ภายใต้หัวข้อ "Port Handling of Dangerous Goods and Safe Transport" เพื่อพัฒนาระบบการจัดการด้านสินค้าอันตรายและความปลอดภัย
- ผู้แทนการทำเรือฯ เข้าร่วมเป็นวิทยากร และสัมมนาระดับภูมิภาค ภายใต้หัวข้อ "Flood Control" เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้และแผนการจัดการน้ำในเขตพื้นที่ท่าเรือ



- รัฐบาลแคว้นแฟลนเดอร์สให้ทุนผู้แทนการทำเรือฯ ในการเข้าร่วมการฝึกอบรมระยะสั้น ภายใต้หลักสูตร Port Management, Port Business Development and Marketing, Container Terminal Management และ Port Logistics จำนวน 4 หลักสูตร 5 ทุน
  - รัฐบาลแคว้นแฟลนเดอร์สสนับสนุนทุนบางส่วน และจัดส่งผู้เชี่ยวชาญเข้าร่วมการเสวนาเชิงวิชาการ ภายใต้หัวข้อ "PAT International Conference 2018 : Technological Innovation for Smart Port" มีวัตถุประสงค์เพื่อให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ใหม่ของการทำเรือฯ ที่มุ่งสู่การเพิ่มศักยภาพการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ เพื่อเป็นท่าเรือระดับโลก
  - รัฐบาลแคว้นแฟลนเดอร์สสนับสนุนผู้เชี่ยวชาญให้คำปรึกษาโครงการการบริหารจัดการตะกอน (Sediment Trap Project)
- 2) ข้อตกลงระหว่างการทำเรือฯ และเมืองโยโกฮามา (The City of Yokohama)
- การทำเรือฯ ร่วมกับท่าเรือโยโกฮามาดำเนินโครงการกลไกเครดิตร่วม (Joint Credit Mechanism: JCM) เพื่อศึกษาแนวทางการลดปริมาณการปล่อยมลพิษทางอากาศของการทำเรือฯ
  - ผู้แทนการทำเรือฯ นำโดยผู้ช่วยผู้อำนวยการการทำเรือฯ (สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร) เข้าร่วมการเสวนา ภายใต้หัวข้อ Port Financing, Port Pricing and Economic Effect in the Port of Yokohama เพื่อศึกษาแนวทางการจัดหาแหล่งเงินทุน พร้อมประชุมหารือเพื่อกำหนดกิจกรรมภายใต้กรอบบันทึกความเข้าใจ
- 3) บันทึกความเข้าใจระหว่างการทำเรือฯ และการท่าเรือปูซาน
- แลกเปลี่ยนข้อมูลที่เป็นประโยชน์ระหว่างกัน ได้แก่ ปริมาณตู้สินค้าระหว่างการทำเรือฯ และการท่าเรือปูซาน ข้อมูลด้านการตลาด การพัฒนาท่าเรือ กลยุทธ์ด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ ตลอดจนแนวทางการขยายธุรกิจใหม่
  - การทำเรือฯ ร่วมจัดการสัมมนาภายใต้หัวข้อ "Increasing Transshipment Cargo and Fostering Logistics Activities between Busan and Thailand" เพื่อสร้างเครือข่ายด้านโลจิสติกส์ สนับสนุนการขนส่งทางเรือระหว่างการทำเรือฯ และการท่าเรือปูซาน พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ศูนย์กระจายสินค้าของการท่าเรือปูซาน (Busan New Port Stripark)
- 4) บันทึกความเข้าใจระหว่างการทำเรือฯ และมหาวิทยาลัยทางทะเลโลก (World Maritime University: WMU)
- ผู้บริหารและผู้แทนการทำเรือฯ เข้าร่วมพิธีลงนามในบันทึกความเข้าใจระหว่างการทำเรือฯ และมหาวิทยาลัยทางทะเลโลก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาความร่วมมือเชิงวิชาการระหว่างกัน
  - WMU จัดหลักสูตร Executive Professional Development Course (EPDC) ให้แก่คณะกรรมการการทำเรือฯ และผู้บริหารของการท่าเรือฯ ประกอบด้วยหัวข้อสำคัญ ได้แก่ 1) Port and Shipping Trend 2) Port Financing Funding and Pricing และ 3) Value-added Service and Hinterland Connectivity
- 5) ข้อตกลงท่าเรือพี่น้องระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือชินโจว
- ผู้บริหารและผู้แทนการทำเรือฯ เข้าร่วมพิธีลงนามในบันทึกความเข้าใจระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือชินโจว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่างกัน การเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันและส่งเสริมการเปิดเส้นทางเดินเรือใหม่ระหว่างชินโจวและไทย (ท่าเรือแหลมฉบัง) พร้อมร่วมประชุม Mixed Working Group เพื่อหารือถึงกิจกรรมภายใต้กรอบความร่วมมือ



## ความร่วมมือในระดับพหุภาคี

- 1) กรอบความร่วมมือของสมาคมท่าเรืออาเซียน (The ASEAN Ports Association : APA)
  - ผู้แทนการทำเรือฯ เดินทางเข้าร่วมการประชุมใหญ่สมาคมท่าเรืออาเซียน ครั้งที่ 44 การประชุมคณะทำงานสมาคมท่าเรืออาเซียน ครั้งที่ 37 และการประชุมเตรียมการแข่งขันกีฬาสมาคมท่าเรืออาเซียน ครั้งที่ 13
  - การทำเรือฯ ร่วมกับท่าเรือประเทศอินโดนีเซีย จัดทำแบบสอบถามในประเด็นการเข้าใช้ website ของสมาคมท่าเรืออาเซียน เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพของ website
  - การทำเรือฯ เข้าร่วมในคณะทำงานกลุ่มย่อยของสมาคมท่าเรืออาเซียน เพื่อหารือถึงแนวทางการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพของ website รวมทั้งร่วมประชุมหารือแนวทางการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรในท่าเรืออาเซียน
- 2) กรอบความร่วมมือในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN)
  - ผู้แทนการทำเรือฯ เข้าร่วมการประชุมการขนส่งอาเซียน (ASEAN Transport) ครั้งที่ 22
  - ผู้แทนการทำเรือฯ เข้าร่วมการประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางน้ำของอาเซียน ครั้งที่ 36 (The 36<sup>th</sup> ASEAN Maritime Transport Working Group Meeting: MTWG) และการประชุม 12<sup>th</sup> ASEAN-China Maritime Consultation Mechanism Meeting (ACMCN)
  - การทำเรือฯ ร่วมเป็นคณะทำงานและเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก สำหรับการประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งของอาเซียน (ASEAN Senior Transport Officials Meeting : STOM) ครั้งที่ 46 และการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน (ASEAN Transport Ministers Meeting: ATM) ครั้งที่ 24
- 3) องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO)
  - การทำเรือฯ ได้รับมอบหมายให้เป็นหน่วยงานหลักสำหรับการเตรียมการลงสมัครรับเลือกตั้งและรณรงค์หาเสียงเพื่อเข้าร่วมเป็นสมาชิกคณะมนตรีขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) สำหรับวาระปี 2561 - 2562 ทั้งนี้ประเทศไทยได้รับเลือกเป็นสมาชิกคณะมนตรีของ IMO
  - ผู้แทนการทำเรือฯ เข้าร่วมการประชุมคณะมนตรีขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ครั้งที่ 120 และ 121 (The 120<sup>th</sup> - 121<sup>th</sup> Session of the IMO Council)
- 4) APEC
  - ผู้แทนการทำเรือฯ เข้าร่วมการประชุมและบรรยายเรื่องโครงการการพัฒนาเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางลำน้ำของไทยและโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง
- 5) APSN
  - การทำเรือฯ นำเสนอ Proposal Best Practices on Port Service Quality and Performance for APEC Ports ซึ่งถูกนำไประบุในแผนการดำเนินงานปี 2562 ของ APSN Study Center (ASC)
  - ท่าเรือกรุงเทพรับรางวัลโครงการประเมินผลเรื่องท่าเรือสีเขียวของท่าเรือในภูมิภาคเอเปค (APSN Green Port Award System)
  - นายจิรวิทย์ กล่อมเกรี ผู้อำนวยการกองวิจัยและพัฒนาองค์กร ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร ในฐานะ APSN Council ของประเทศไทย ได้รับรางวัล APSN 10<sup>th</sup> Anniversary Contribution Awards
  - ผู้แทนการทำเรือฯ เข้าร่วมการประชุม “APEC Port Services Network (APSN) Council” ครั้งที่ 11 และร่วมการสัมมนา “Port Connectivity Forum” เพื่อหารือและเตรียมการดำเนินกิจกรรมหรือโครงการต่างๆ กำหนดแนวทางการพัฒนาองค์กรในอนาคตเพื่อให้เกิดความแข็งแกร่งและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อสมาชิกและภูมิภาคเอเปค

## อื่นๆ

- 1) การทำเรือฯ ร่วมกับสถาบัน Overseas Coastal Area Development Institute (OCDI) และองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency: JICA) จัดโครงการฝึกอบรมดูงานระยะสั้น Port Management ให้แก่คณะผู้แทนจากท่าเรือประเทศกำลังพัฒนาและคณะผู้แทนจากกระทรวงคมนาคมอินโดนีเซีย
- 2) ผู้บริหารและผู้แทนการทำเรือฯ เข้าร่วมหารือกับท่าเรือ Rotterdam และ Hamburg ในประเด็นการพัฒนาท่าเรืออัตโนมัติในยุคดิจิทัล พร้อมศึกษาการพัฒนาระบบ Port Community System ของท่าเรือ Rotterdam

# ประมวลภาพกิจกรรม ในรอบปี

## Seatrade Cruise Global 2018

ระหว่างวันที่ 5 - 8 มีนาคม 2561 นางปรารถนา มงคลกุล ดร. รุติพงษ์ นันทาทวีวัฒน์ กรรมการการท่าเรือฯ นายประสิทธิ์ สืบชนะ กรรมการคณะปฏิรูปสินทรัพย์ของการท่าเรือฯ พร้อมด้วย เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ นายโกมล ศรีบางพลีน้อย ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ และเรือโท ยุทธนา โมกขาว รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง เป็นผู้แทนการท่าเรือฯ เดินทางเข้าร่วมงาน Seatrade Cruise Global 2018 ณ เมือง Fort Lauderdale รัฐฟลอริดา สหรัฐอเมริกา เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลของรัฐบาลไทยและสร้างการรับรู้ว่าประเทศไทยสามารถเป็น Port of call ที่ดีที่สุดในอาเซียน พร้อมผลักดันให้ประเทศไทยเป็น Home Port ที่ได้มาตรฐานต่อไปในอนาคต และยังได้เข้าร่วมสัมมนา World Cruise Tourism Summit ณ Fort Lauderdale Convention Center.



นอกจากนี้ คณะกรรมการและผู้บริหารการท่าเรือฯ ยังได้ร่วมหารือกับ Mr. Bruce Krumrine, Vice President Shore Excursions, Holland America Group และ Mr. Dickson Chin, Managing Director Wallem Ship Agency พร้อมคณะ เกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ และการส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญของไทยร่วมกัน

ในการนี้ การท่าเรือฯ ร่วมกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และบริษัท การบินไทย จำกัด จัดบุญนิธิบรรณาการเพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ท่าเทียบเรือโดยสาร พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ และสถานที่ท่องเที่ยวในประเทศไทย



## การประชุมระหว่างประเทศด้านการขนส่งทางน้ำ

เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2561 นายไพโรจน์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (รชค.) พร้อมด้วย เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ เข้าร่วมประชุมระหว่างประเทศระดับรัฐมนตรีว่าด้วยการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจทางทะเลและการเดินเรือภายในประเทศแห่งโปแลนด์ เข้าร่วมประชุมตามคำเชิญของเลขาธิการคณะกรรมการเศรษฐกิจแห่งสหประชาชาติประจำภูมิภาคยุโรป มีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งเน้นให้ผู้นำกำหนดนโยบายให้ความสำคัญกับการส่งเสริมบทบาทของการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ รวมทั้งสนับสนุนให้ประเทศต่างๆ ใช้ประโยชน์จากศักยภาพของการขนส่งทางน้ำอย่างเต็มที่ และหารือในประเด็นด้านการพัฒนาการขนส่งที่ยั่งยืนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ ซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญในการส่งเสริมการดำเนินการเพื่อบรรลุวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน ค.ศ. 2030

รชค. ได้กล่าวถ้อยแถลงร่วมกับรัฐมนตรีขนส่งของประเทศต่างๆ จากทวีปยุโรป เอเชีย และแอฟริกา ภายใต้หัวข้อ Coordinated Development of Inland Waterways พร้อมนี้ได้ร่วมลงนามปฏิญญาระดับรัฐมนตรีสำหรับการประชุมระหว่างประเทศว่าด้วยการคมนาคมขนส่งทางน้ำภายในประเทศซึ่งเป็นเอกสารผลลัพธ์การประชุมปฏิญญาดังนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อยืนยันเจตนารมณ์ของรัฐมนตรีที่เข้าร่วมการประชุมในการที่จะส่งเสริมบทบาทของการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ และส่งเสริมให้มีการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ กองเรือในประเทศ และท่าเรือภายในประเทศให้ทันสมัยโดยส่งเสริมเทคโนโลยีสมัยใหม่ และการใช้พลังงานทางเลือก ณ Wroclaw Congress Center at Centennial Hall เมืองวอโรตซ์ฟ สาธารณรัฐโปแลนด์

## การทำเรือ เปิดให้บริการ “ท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G ท่าเรือกรุงเทพ” อย่างเป็นทางการ

เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2561 นายไพโรจน์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ให้เกียรติเป็นประธานในพิธีเปิดท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G ท่าเรือกรุงเทพ นายสุรงค์ บูลกุล ประธานกรรมการท่าเรือฯ คณะกรรมการท่าเรือฯ นายกุลิศ สมบัติศิริ อธิบดีกรมศุลกากร นายมานิตย์ สุภาพร ผู้ช่วยเลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เรือตรี ทรงธรรม จันทประสิทธิ์ รองผู้อำนวยการท่าเรือฯ สายวิศวกรรม รักษาการแทนผู้อำนวยการท่าเรือฯ นายโกมล ศรีบางพลีน้อย ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ ผู้บริหารระดับสูงท่าเรือฯ เจ้าหน้าที่กรมศุลกากร หน่วยงานราชการต่างๆ สมาคมและสหพันธ์ ผู้ประกอบการภาคเอกชน แยกผู้มีเกียรติ และสื่อมวลชน เข้าร่วมพิธี ณ บริเวณท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G ท่าเรือกรุงเทพ

สำหรับโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G ท่าเรือกรุงเทพ ดังกล่าว ได้มีการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่บริเวณหน้าท่า Terminal 2 ฝั่งเขื่อนตะวันออก (ปากคลองพระโขนง) มีความยาว 250 เมตร รองรับเรือขนส่งสินค้าชายฝั่ง (BARGE) ได้พร้อมกัน 3 ลำ ความยาวไม่เกิน 60 เมตร สนับสนุนการให้บริการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเชื่อมโยงการขนส่งตู้สินค้าภายในประเทศเพื่อการส่งออกจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือต่างประเทศ



## งาน PRE-Arrival Processing By Ship

เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2561 ร้อยตำรวจตรี มนต์รี ฤกษ์จำเนียร ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมด้วย นายเชาวลิตร์ แสงอุทัย รองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี นายนิติ วิวัฒน์วานิช นายอำเภอศรีราชา นายกุลิศ สมบัติศิริ อธิบดีกรมศุลกากร นายยุทธนา พูลพิพัฒน์ ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง Mr. Stephen Ashworth กรรมการผู้จัดการ กลุ่มบริษัท ฮัทซันท์ พอร์ท (ประเทศไทย) จำกัด เข้าร่วมงานประชาสัมพันธ์กระบวนการปล่อยสินค้าเข้าทางเรือล่วงหน้า (PRE-Arrival Processing By Ship) เพื่อให้กรมศุลกากรนำข้อมูลมาประเมินความเสี่ยงของเที่ยวการขนส่ง โดยจะสามารถลดเวลาในการส่งมอบสินค้า และลดค่าธรรมเนียมในการจัดเก็บสินค้าก่อนการตรวจปล่อยออกจากอาคารศุลกากรได้อย่างแน่นอน รวมทั้งสร้างความสะดวกและเรียบง่ายต่อการขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้า ณ ท่าเทียบเรือ A3 บริษัท ฮัทซันท์ แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด จังหวัดชลบุรี



## กกท. จัดงาน “PAT CG DAY 2018”

เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2561 นายกฤษฎเทพ สิมลี กรรมการการท่าเรือฯ ในฐานะประธานกำกับดูแลกิจการและความรับผิดชอบต่อสังคมของการท่าเรือฯ พร้อมด้วยผู้บริหารการท่าเรือฯ เข้าร่วมงาน PAT CG DAY 2018 เพื่อเป็นแบบอย่างที่ดีต่อบุคลากรในการปฏิบัติตามกฎหมายและประพฤติปฏิบัติอย่างมีจริยธรรม เป็นการสร้างการมีส่วนร่วมของคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการส่งเสริมกำกับดูแลกิจการที่ดี มีการมอบรางวัลบุคคลต้นแบบด้านความโปร่งใสในการดำเนินงานของการท่าเรือฯ การจัดนิทรรศการให้ความรู้เกี่ยวกับระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการเสวนาหัวข้อ “ผลประโยชน์ทับซ้อน” โดยมี เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์ และพัฒนาธุรกิจ เรือโท ดร. ชำนาญ ไชยฤทธิ์ นักบริหาร 16 ประจำผู้อำนวยการการท่าเรือฯ และ นายโกมล ศรีบางพลีน้อย ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ เป็นผู้เข้าร่วมเสวนา และ อาจารย์เสนห์ ศรีสุวรรณ เป็นผู้ดำเนินการเสวนา เพื่อให้ผู้บริหารและพนักงานสามารถนำความรู้มาปฏิบัติได้อย่างเหมาะสม รวมทั้งการแสดง Talk Show หัวข้อ “ทำดี..อย่าเดี๋ยว” โดย น้าโยง เข็ญยิ้ม และการตอบคำถามชิงรางวัลเกี่ยวกับพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต โดยมีผู้เข้าร่วมงานฯ ประมาณ 500 คน ณ ห้องนิทรรศการ อาคารบี อาคารที่ทำการการท่าเรือฯ



## นายกรัฐมนตรี และคณะ ตรวจเยี่ยมกิจการท่าเรือระนอง พร้อมผลักดัน SEC อย่างยั่งยืน

เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2561 พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และคณะรัฐมนตรี (ครม.) เยี่ยมชมการบริหารจัดการท่าเรือระนอง (ทรน.) โดยมีนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายไพโรจน์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม และเรือตรี ทรงธรรม จันทประสิทธิ์ รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายวิศวกรรมรักษาการแทนผู้อำนวยการการท่าเรือฯ ให้การต้อนรับและบรรยายสรุปทิศทางการพัฒนาท่าเรือระนอง เป็นศูนย์กลางการค้าและโลจิสติกส์ชายฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อรองรับแผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย และกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคอ่าวเบงกอล

โดยนายกรัฐมนตรีได้มอบปะการังเทียมให้แก่ผู้แทนประชาชนในพื้นที่ เพื่อการมีส่วนร่วมในการฟื้นฟูแนวปะการังธรรมชาติให้เจริญเติบโตอย่างเหมาะสม พร้อมกล่าวกับข้าราชการและเจ้าหน้าที่ทุกคนว่า ทุกอย่างต้องใช้เวลาในการฟื้นฟูและอนุรักษ์ ดังนั้นการพัฒนาท่าเรือ สนามบิน ต้องคุ้มค่า คุ้มทุน และหวังว่ารัฐบาลหน้าสานต่อและดำเนินการต่อไป

ทั้งนี้ ครม. ได้เห็นชอบกรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ “Southern Economic Corridor” (SEC) อย่างยั่งยืน ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เสนอ โดยในระยะแรกจะดำเนินการครอบคลุมพื้นที่ 4 จังหวัด ได้แก่ ชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช โดยเร่งสานต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ รถไฟทางคู่ ชุมพร - ระนอง เชื่อมฝั่งทะเลอันดามัน โครงการปรับปรุงท่าเรือระนองเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการพัฒนาเป็นท่าเรือที่ให้บริการอย่างครบวงจร และเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าทางเรือสำคัญของฝั่งตะวันตกเชื่อมโยงสู่มหาสมุทรอินเดีย ซึ่งแผนพัฒนาแบ่งเป็นการพัฒนาท่าเทียบเรือ และพื้นที่หลังท่า การลงทุนด้านเครื่องมือทุ่นแรง และการนำเทคโนโลยีมาใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อการบริหารท่าเทียบเรือต่อไป

ส่วนที่

5

### การกำกับดูแลองค์กร

- การควบคุมภายใน
- การบริหารความเสี่ยง
- จริยธรรมและจรรยาบรรณของกรรมการ  
ผู้บริหาร และพนักงานการทำเรือ
- การสรรหาผู้อำนวยการ  
การทำเรือแห่งประเทศไทย
- นโยบายการกำกับดูแลที่ดี
- รายงานผลการดำเนินงาน  
คณะกรรมการตรวจสอบ  
ของการทำเรือแห่งประเทศไทย  
ประจำปีงบประมาณ 2561
- การดำเนินงานตามพระราชบัญญัติ  
ข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

## การควบคุมภายใน

ระบบการควบคุมภายในของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง และดำเนินการสอดคล้องกับแนวทางการควบคุมภายในของ The Committee of Sponsoring Organization of the Tread way Commission (COSO) โดยสำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน ภายใต้การกำกับดูแลของผู้อำนวยการและนักบริหาร 16 ประจำผู้อำนวยการ เป็นหน่วยงานทำหน้าที่ควบคุมดูแลการจัดการความเสี่ยงและการบริหารการควบคุมภายในของส่วนงานต่างๆ เพื่อจัดทำข้อมูลและรายงานสรุปเสนอคณะกรรมการตามโครงสร้างการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการท่าเรือฯ พิจารณาดำเนินการให้การดำเนินงานการควบคุมภายในของการท่าเรือฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลยิ่งขึ้น

การท่าเรือฯ ให้ความสำคัญกับการติดตามผลการปรับปรุงการควบคุมภายใน รวมถึงการสอบทานผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ ขณะเดียวกันยังให้ความสำคัญกับการประสานงานกับฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการประเมินและสอบทานการควบคุมภายในอย่างเป็นอิสระ และเป็นเครื่องมือที่สำคัญที่จะทำให้การบริหารจัดการองค์กรเป็นไปอย่างสุจริต โปร่งใส มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ทั้งนี้ เพื่อเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี สร้างความมั่นใจว่าการดำเนินงานจะบรรลุวัตถุประสงค์ของการควบคุมภายในด้านประสิทธิภาพของการดำเนินงาน ได้แก่ การใช้ทรัพยากร การดูแลรักษาทรัพย์สิน การป้องกันหรือลดความผิดพลาด ความเสียหาย การรั่วไหล การสิ้นเปลือง ความเชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินการบัญชี และรายงานอื่นๆ รวมถึงการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรีและนโยบาย โดยได้ประเมินระบบการควบคุมภายในของการท่าเรือฯ ในด้านต่างๆ เช่น สภาพแวดล้อมการควบคุม การประเมินความเสี่ยง สารสนเทศและการสื่อสาร และการติดตามประเมินผลการดำเนินงาน เป็นต้น

ด้วยพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2561 โดยมาตรา 79 บัญญัติให้หน่วยงานของรัฐจัดให้มีการตรวจสอบภายใน การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง โดยให้ถือปฏิบัติตามมาตรฐานและหลักเกณฑ์ที่กระทรวงการคลังกำหนด

กระทรวงการคลังจึงได้กำหนดหลักเกณฑ์กระทรวงการคลัง ว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 ให้หน่วยงานของรัฐถือปฏิบัติ เพื่อให้หน่วยงานของรัฐจัดให้มีการควบคุมภายในเป็นไปตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561

โดยในปี 2561 การท่าเรือฯ ได้ดำเนินการตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลัง ว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 และสรุปผลการประเมินเกี่ยวกับการควบคุมภายในรายงานต่อกระทรวงคมนาคมภายใน 90 วัน นับจากวันสิ้นปีงบประมาณ

ที่สำคัญ การท่าเรือฯ ให้ความสำคัญกับการติดตามผลการปรับปรุงการควบคุมภายใน โดยนำระบบสารสนเทศเพื่อการติดตามผลการปรับปรุงการควบคุมภายในของหน่วยงานต่างๆ ที่ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการ รวมถึงการสอบทานผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ และนำเรียนให้ที่ประชุมคณะกรรมการตามโครงสร้างการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการท่าเรือฯ พิจารณา เพื่อให้การดำเนินการปรับปรุงการควบคุมภายในแต่ละปีบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนด

นอกจากนี้ การท่าเรือฯ ได้จัดทำแผนพัฒนาการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในประจำปี เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการท่าเรือฯ ในการพัฒนาทบทวนและเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจให้พนักงานทุกระดับอย่างสม่ำเสมอ เพื่อเป็นช่องทางส่งเสริมให้พนักงานทุกคนในองค์กรตระหนักและให้ความสำคัญในเรื่องดังกล่าว และเสริมสร้างให้พนักงานเกิดความรับผิดชอบในการจัดการความเสี่ยงในทุกระดับและผลักดันให้การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กร



# การบริหารความเสี่ยง

การทำเรือแห่งประเทศไทย ดำเนินการกำกับดูแลและบริหารความเสี่ยงขององค์กรให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการตามโครงสร้างการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการทำเรือ ประกอบด้วยกรรมการการทำเรือฯ เพื่อพิจารณาในระดับนโยบาย และผู้บริหารระดับสูงเพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาในระบบจัดการความเสี่ยงและติดตามการบริหารความเสี่ยงขององค์กรอย่างสม่ำเสมอทุกเดือน โดยสำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน ทำหน้าที่ดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยงขององค์กรโดยรวมและพัฒนากระบวนการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในอย่างเป็นระบบและเป็นระเบียบด้วยการสนับสนุนการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในให้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องบูรณาการเข้ากับระบบการบริหารอื่นๆ ขององค์กร

การทำเรือฯ มีนโยบายและแผนพัฒนาการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ในอันที่จะสร้างกระบวนการบริหารความเสี่ยงให้เป็นเครื่องมือในการบริหารงานตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Governance) เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการบริหารความเสี่ยงของการทำเรือฯ มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลต่อการบรรลุเป้าหมายทางธุรกิจ สอดคล้องกับวิสัยทัศน์และทิศทางขององค์กร ลดผลกระทบจากความไม่แน่นอนของสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ สามารถพัฒนาและเติบโตตามกลยุทธ์สู่เป้าหมายที่วางไว้ในระดับที่มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องยอมรับและพึงพอใจ โดยให้ความสำคัญกับกรอบการดำเนินงานและขั้นตอนการบริหารความเสี่ยงที่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ที่เป็นมาตรฐานสากล มีระบบการบริหารความเสี่ยงที่สามารถรองรับความเสี่ยงในทุกมิติตามที่หน่วยงานที่กำกับดูแลกำหนด

ในการประเมินความเสี่ยงระดับองค์กรประจำปีงบประมาณ 2561 การทำเรือฯ ดำเนินการตามกระบวนการบริหารความเสี่ยงซึ่งเป็นไปตามมาตรฐาน COSO - ERM โดยกำหนดให้มีการประเมินความเสี่ยงในระดับสายงาน และระดับองค์กร เชื่อมโยงกับแผนวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2561 - 2564 เพื่อขจัดความเสี่ยงที่อาจมีผลกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ตามกลยุทธ์ของการทำเรือฯ โดยได้จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี 2561 และมอบหมายผู้บริหารระดับสูงกำกับและควบคุมดูแลการบริหารความเสี่ยงให้ลดระดับอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ขององค์กร

สำหรับการดำเนินการตามแนวนโยบายระดับประเทศ การทำเรือฯ ได้ตระหนักและให้ความสำคัญในการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจโดยดำเนินการจัดวางระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจให้ครบถ้วนทุกทำเรือในกำกับดูแล ในฐานะที่การทำเรือฯ เป็นหน่วยงานสนับสนุนกระทรวงคมนาคมในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติตามนโยบายรัฐบาล โดยการทำเรือฯ ได้จัดทำแผนงาน “โครงการจัดวางระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจตามมาตรฐานสากลของการทำเรือฯ (พ.ศ. 2558 - 2561)” และดำเนินการตามมาตรฐานสากล ISO 22301 รองรับเหตุการณ์ภัยพิบัติที่อาจเกิดขึ้น เพื่อให้การทำเรือฯ สามารถดำเนินการทางธุรกิจที่สำคัญได้อย่างต่อเนื่อง เป็นการลดโอกาสและผลกระทบจากภัยคุกคามที่อาจทำให้เกิดการหยุดชะงักของการดำเนินธุรกิจ ซึ่งเป็นเรื่องยากต่อการคาดการณ์ และอาจก่อให้เกิดความสูญเสียอย่างมีนัยสำคัญต่อการทำเรือฯ และประเทศชาติในองค์กรรวม

ในปีงบประมาณ 2561 การทำเรือฯ ได้รับการรับรองระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ตามข้อกำหนดของมาตรฐานสากล ISO 22301 ครบทุกทำเรือ



## จริยธรรมและจรรยาบรรณของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตามข้อบังคับคณะกรรมการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ว่าด้วยจริยธรรมและจรรยาบรรณของคณะกรรมการ ผู้อำนวยการ และพนักงานการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2561 ได้กำหนดให้ปฏิบัติด้านจริยธรรมและจรรยาบรรณ ดังนี้

### ด้านจริยธรรม

คณะกรรมการ ผู้อำนวยการ และพนักงาน ต้องปฏิบัติหน้าที่โดยยึดมั่นในจริยธรรมอันเป็นค่านิยมหลัก ดังนี้

1. การยึดมั่นในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข
2. การยึดมั่นในคุณธรรมและจริยธรรม
3. การมีจิตสำนึกที่ดี ซื่อสัตย์ สุจริต และรับผิดชอบ
4. การยึดถือประโยชน์ของประเทศชาติเหนือกว่าประโยชน์ส่วนตน และไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อน
5. การยืนหยัดทำในสิ่งที่ถูกต้อง เป็นธรรม และถูกกฎหมาย
6. การให้บริการแก่ประชาชนด้วยความรวดเร็ว มีอัธยาศัย และไม่เลือกปฏิบัติ
7. การให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างครบถ้วน ถูกต้อง และไม่บิดเบือนข้อเท็จจริง
8. การมุ่งผลสัมฤทธิ์ของงาน รักษามาตรฐาน มีคุณภาพ โปร่งใส และตรวจสอบได้
9. ไม่กระทำการใด อันอาจนำความเสียหายและไม่ไว้วางใจให้เกิดแก่การท่าเรือฯ
10. การยึดมั่นในหลักจรรยาวิชาชีพของตน และจรรยาวิชาชีพขององค์กร

## ด้านจรรยาบรรณ

1. ผู้อำนวยการและผู้บังคับบัญชา พึงดูแลเอาใจใส่ผู้ใต้บังคับบัญชา ทั้งในด้านการปฏิบัติงาน ขวัญกำลังใจ สวัสดิการ และรับฟังความคิดเห็นของผู้ใต้บังคับบัญชา ตลอดจนปกครองผู้ใต้บังคับบัญชาด้วยระบบคุณธรรม การรายงานความดีความชอบของผู้ใต้บังคับบัญชา การโยกย้าย การเลื่อนขั้น ให้ใช้ระบบคุณธรรม โดยคำนึงถึงความซื่อสัตย์สุจริต ความรู้ ความสามารถ ผลงานดีเด่น พฤติกรรมทางจริยธรรมของบุคคลและอาวุโสด้วย
2. ผู้อำนวยการและพนักงาน พึงใช้งบประมาณ ทรัพย์สิน สิทธิและประโยชน์ที่ทางการทำเรื่อง จัดให้ ด้วยความประหยัด คุ่มค่า ไม่ฟุ่มเฟือย
3. ผู้อำนวยการและพนักงาน พึงช่วยเหลือเกื้อกูลกันในงานที่ชอบ รวมทั้งส่งเสริมสนับสนุนให้เกิดความสามัคคี ร่วมแรงร่วมใจในบรรดาผู้ร่วมงานในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อประโยชน์ส่วนรวม
4. ผู้อำนวยการและพนักงาน พึงปฏิบัติต่อผู้ร่วมงานตลอดจนผู้เกี่ยวข้องด้วยความสุภาพ มีน้ำใจ และมนุษยสัมพันธ์อันดี
5. ผู้อำนวยการและพนักงาน พึงรับฟังความคิดเห็นของผู้อื่น
6. ผู้อำนวยการและพนักงาน พึงพิทักษ์รักษาทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และความหลากหลายทางชีวภาพ รวมทั้งปกป้องคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ
7. พนักงาน พึงใฝ่หาความรู้ เพิ่มพูนความรู้และทักษะในการทำงาน และพึงใช้ความรู้ความสามารถ ความระมัดระวัง ในการปฏิบัติหน้าที่ตามคุณภาพและมาตรฐานวิชาชีพโดยเคร่งครัด
8. พนักงาน พึงวางตนให้เหมาะสม ครองตนอย่างพอเพียงสมฐานานุรูป
9. พนักงาน พึงพัฒนาตนให้มีบุคลิกภาพที่ดีงามและแต่งกายสุภาพเรียบร้อย เหมาะสม ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่
10. พนักงาน พึงเอาใจใส่ดูแลรักษาสถานที่ทำงาน สถานที่พักอาศัยของการทำเรื่องฯ และบริเวณสถานที่ดังกล่าว ให้สว่างาม พนักงานพึงถนอมรักษาสภาพของสถานที่ราชการฯ ให้อยู่ในสภาพเรียบร้อย ใช้การได้ตลอดเวลา
11. พนักงาน พึงละเว้นการให้สัมภาษณ์ การอภิปราย การแสดงปาฐกถา การบรรยาย หรือการวิพากษ์วิจารณ์อันกระทบ ต่อความเป็นกลางทางการเมือง เว้นแต่เป็นการแสดงความเห็นทางวิชาการตามหลักวิชา
12. พนักงาน พึงละเว้นการลอกหรือนำผลงานของผู้อื่นมาใช้เป็นของตนเอง โดยมีได้ระบุแหล่งที่มา

## ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (Conflict of Interests)

ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (Conflict of Interests) ได้มีการปรับปรุงระเบียบการทำเรื่องฯ ว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ พ.ศ. 2557 ให้มีความถูกต้องและเหมาะสมยิ่งขึ้น เป็นระเบียบการทำเรื่องฯ ว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 โดยในเดือนสิงหาคมของทุกปี ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลจะจัดทำบันทึกแจ้งเวียนผู้อำนวยการและพนักงานระดับ 15 - 16 เพื่อจัดทำรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ตามแบบ ขป.1 และแบบรายงานสถานภาพพนักงานตามแบบ ขป.1.1 และพนักงานระดับ 14 ลงมา เพื่อจัดทำรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ตามแบบ ขป.2 และแบบรายงานสถานภาพพนักงานตามแบบ ขป.2.1

ในกรณีที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้ผู้อำนวยการจัดทำแบบเปิดเผยข้อมูลตามแบบ ขป.3 เสนอต่อคณะกรรมการการทำเรื่องฯ และให้พนักงานจัดทำแบบเปิดเผยข้อมูลตามแบบ ขป.4 เสนอต่อผู้บังคับบัญชาตามลำดับขั้นจนถึงผู้อำนวยการแนบมาด้วย และส่งให้ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลรวบรวมรายงานดังกล่าว สรุปเสนอผู้อำนวยการเพื่อพิจารณาสั่งการหรือดำเนินการตามแบบ ขป.5 ก่อนฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลสำเนาส่งฝ่ายตรวจสอบ และฝ่ายอำนาจการ เพื่อดำเนินการต่อไป





## การสรรหาผู้อำนวยการ การทำเรือแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการสรรหาผู้อำนวยการการทำเรือฯ ประกอบด้วยกรรมการการทำเรือฯ จำนวน 5 ท่าน โดยมี นายกฤษเทพ สิมลี ทำหน้าที่ประธานกรรมการสรรหา นางปัทมา เรียงวิศิษฐ์สกุล นายจุฬา สุขมานพ นายประเวศ อรรถศุภผล นางชนัญญารักษ์ เพ็ชรรัตน์ เป็นกรรมการสรรหา และมีรองผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล รักษาการแทนผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล และนักบริหาร 13 ประจำผู้อำนวยการการทำเรือฯ เป็นเลขานุการและผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการสรรหาฯ

คณะกรรมการสรรหาฯ ได้ปฏิบัติหน้าที่สรรหาบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์เหมาะสมที่จะเป็นผู้อำนวยการการทำเรือฯ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการการทำเรือฯ พิจารณาตามที่คณะกรรมการการทำเรือฯ มอบหมายด้วยความรอบคอบ โปร่งใส ตามขั้นตอนและแนวทางการสรรหาผู้บริหารสูงสุดของรัฐวิสาหกิจ ตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม และหลักเกณฑ์ที่กระทรวงการคลังกำหนด รวมทั้งดำเนินการตามกรอบขั้นตอนและหลักเกณฑ์เดียวกับการสรรหาที่ผ่านมา ซึ่งในปีงบประมาณ 2561 คณะกรรมการสรรหาฯ มีการประชุมทั้งสิ้น 6 ครั้ง โดยมีการพิจารณาในเรื่องที่สำคัญดังนี้

- พิจารณาหลักเกณฑ์การรับสมัครบุคคลเพื่อเข้ารับการศึกษาคัดเลือกเข้าดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการการทำเรือฯ ให้เป็นไปตามคุณสมบัติและการไม่มีลักษณะต้องห้ามของผู้บริหารสูงสุดของรัฐวิสาหกิจตามที่กฎหมายกำหนด และกำหนดความรู้ ความสามารถและประสบการณ์ที่เหมาะสมต่อการบริหารงานการทำเรือฯ โดยให้มีการตรวจสอบข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาคัดเลือกผู้ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมตามกฎหมาย

- พิจารณาหลักเกณฑ์การประเมินวิสัยทัศน์ ความคิดริเริ่ม ความเป็นผู้นำ ความรู้ความสามารถประสบการณ์ที่เหมาะสม และตอบสนองต่อยุทธศาสตร์ของการทำเรือฯ เพื่อคัดเลือกบุคคลที่มีความเหมาะสมให้คณะกรรมการการทำเรือฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ



# การทำเรือแห่งประเทศไทย นโยบายการกำกับดูแลที่ดี

การทำเรือแห่งประเทศไทย มุ่งมั่นที่จะเป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจทำเรือและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจการทำเรือ โดยการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กร และมีคุณธรรมในการดำเนินธุรกิจที่มีความโปร่งใส เป็นธรรมและตรวจสอบได้ ภายใต้หลักธรรมาภิบาล ดังนี้

1. คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนปฏิบัติหน้าที่ด้วยความมุ่งมั่น ทุ่มเท และรับผิดชอบอย่างเต็มความสามารถตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี 7 ประการ ได้แก่

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

2. คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย ดำเนินบทบาทสำคัญร่วมกับผู้บริหารในการกำหนดวิสัยทัศน์ นโยบาย กลยุทธ์ แผนงานที่สำคัญขององค์กรและมีการวางแนวทางการบริหารจัดการ และการดำเนินกิจการที่มีความเหมาะสม

3. การทำเรือแห่งประเทศไทยมีการเปิดเผยสารสนเทศทั้งในเรื่องทางการเงินและที่ไม่ใช่เรื่องทางการเงินขององค์กรอย่างโปร่งใส ถูกต้อง และตรวจสอบได้ รวมถึงให้ความสำคัญและแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์กรทุกภาคส่วน

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

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

จึงประกาศให้ทราบและถือปฏิบัติโดยทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560

(นายสุรงค์ บูลกุล)

ประธานกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย

พลเรือเอก

(ชัยณรงค์ เจริญรักษ์)

ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการ  
และความรับผิดชอบต่อสังคม  
ของการทำเรือแห่งประเทศไทย

เรือตรี

(ทองธรรม จันทประสิทธิ์)

รองผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย  
สายวิศวกรรม รักษาการแทน  
ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย

# รายงานผลการดำเนินงานคณะกรรมการตรวจสอบ ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ 2561

คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ตามคำสั่งที่ 32/2560 ลงวันที่ 11 สิงหาคม 2560 ประกอบด้วยกรรมการการท่าเรือฯ ที่เป็นอิสระ 3 ท่าน โดยมีนางปรารถนา มงคลกุล เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ นายวิฑิตพงษ์ นันทาภิวัฒน์ นางชนัญญารักษ์ เพ็ชรรัตน์ เป็นกรรมการตรวจสอบ และนายอภิชาติ พูลต่าย ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายตรวจสอบ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2555 กฎบัตร หลักเกณฑ์ แนวปฏิบัติตามคู่มือการปฏิบัติงานสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง และตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการการท่าเรือฯ ในปีงบประมาณ 2561 คณะกรรมการตรวจสอบได้จัดให้มีการประชุมจำนวน 11 ครั้ง และได้เชิญผู้บริหารระดับสูงและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของหน่วยรับตรวจต่างๆ ในการท่าเรือฯ เข้าร่วมประชุมตามความเหมาะสม นอกจากนี้ มีการประชุมร่วมกันระหว่างผู้บริหาร และการประชุมร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ของ สตง. โดยไม่มีฝ่ายบริหาร เข้าร่วมประชุมด้วย จำนวน 1 ครั้ง เพื่อหารือเกี่ยวกับประเด็นที่ตรวจพบทางการเงินและบัญชีและข้อมูลสำหรับการพิจารณาจัดทำแผนการตรวจสอบภายในเพื่อลดการปฏิบัติงานที่ซ้ำซ้อนกัน รวมทั้งมีการจัดทำรายงานการประชุมทุกครั้งหลังเสร็จสิ้นการประชุม และมีการแจ้งเวียนมติคณะกรรมการตรวจสอบการท่าเรือฯ ที่สำคัญๆ ให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบหรือนำไปปฏิบัติผลการดำเนินงานที่สำคัญในปีงบประมาณ 2561 สรุปได้ดังนี้

1. สอบทานให้มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและน่าเชื่อถือของรายงานทางการเงินประจำปีงบประมาณ 2561 อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้รายงานทางการเงินของการท่าเรือฯ แสดงผลการดำเนินงานและฐานะการเงินด้วยข้อมูลที่มีสาระสำคัญอย่างเพียงพอถูกต้องเชื่อถือได้ เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งกฎ ระเบียบ ที่เกี่ยวข้อง
2. สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการบริหารความเสี่ยงและระบบควบคุมภายในขององค์กร รวมทั้งได้ให้ข้อเสนอแนะต่อฝ่ายบริหารเพื่อปรับปรุงระบบควบคุมภายในของการท่าเรือฯ ในกรณีที่พบว่ามีจุดอ่อนที่สำคัญ ติดตามความคืบหน้าผลการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยงและการปรับปรุงการควบคุมภายใน รวมทั้งสอบทานรายงานการสอบทานการประเมินผลการควบคุมภายในของผู้ตรวจสอบภายใน (แบบ ปส.) ประจำปีงบประมาณ 2560 เพื่อพิจารณา/สั่งการ/ติดตามให้มีการปรับปรุง/แก้ไขจุดอ่อนการควบคุมภายในที่สำคัญอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง
3. สอบทานการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการ เพื่อให้การท่าเรือฯ มีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
4. สอบทานรายงานผลการตรวจสอบการดำเนินงานต่างๆ ให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล เน้นการตรวจสอบเชิงป้องกัน เสนอประเด็นจากผลการตรวจสอบที่สำคัญต่อคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อให้มีการพิจารณาดำเนินการ/สั่งการและติดตามการแก้ไขปัญหาในส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ 1) รายงานผลการตรวจสอบท่าเรือพาณิชย์เชียงใหม่ 2) รายงานผลการติดตามความคืบหน้าการปรับปรุงแก้ไขของหน่วยรับตรวจตามข้อเสนอแนะจากรายงานผลการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ 2560 3) รายงานผลการตรวจสอบท่าเรือระนอง 4) รายงานผลการตรวจสอบงานบริหารสินทรัพย์ (ที่ดิน อาคาร และสิ่งปลูกสร้าง) ท่าเรือแหลมฉบัง 5) รายงานผลการตรวจสอบงานด้านกฎหมายเพื่อบูรณาการติดตามลูกหนี้ที่ค้างชำระค่าเช่าที่ดินและอาคาร 6) รายงานผลการตรวจสอบบัญชีของท่าเรือกรุงเทพ ไตรมาสที่ 4 ประจำปีงบประมาณ 2560 7) รายงานผลการตรวจสอบงานบัญชีของท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) ประจำปีงบประมาณ 2560 8) รายงานผลการตรวจสอบงานบริหารสัญญาเช่าบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ (ปี 2 ปี 3 และ ปี 4) 9) รายงานผลการตรวจสอบงานจ้างเหมาบุคคลภายนอก 10) รายงานผลการตรวจสอบงานรักษาความปลอดภัยและป้องกันอุบัติเหตุ 11) รายงานผลการตรวจสอบงานให้บริการเครื่องมือทุ่นแรง 12) รายงานผลการตรวจสอบงานกองคลังสินค้า (คลังสินค้าทัณฑ์บน) 13) รายงานผลการตรวจสอบงานจัดซื้อ จัดจ้าง 14) รายงานผลการตรวจสอบงานทรัพยากรบุคคล 15) รายงานผลการตรวจสอบงานปฏิบัติการสินค้าและตู้สินค้า (เรือที่ทำการขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือเอกชนและท่าเรืออนุญาต) 16) รายงานผลการตรวจสอบ งานจัดเก็บรายได้ - ค่าภาระเรือเข้าท่า (PORT DUES)



ค่าภาระสินค้า (CARGO DUES) ค่าภาระสินค้าขนถ่ายข้างลำ (OVERSIDE CARGO DUES) 17) รายงานผลการตรวจสอบงานตรวจสอบบัญชีของท่าเรือกรุงเทพ ไตรมาสที่ 1 - 3 ประจำปีงบประมาณ 2561 18) รายงานผลการสังเกตการณ์ตรวจสอบทรัพย์สิน พัสดุดูจำนวน และพัสดुकงคลังของการท่าเรือฯ 19) รายงานผลการสังเกตการณ์รับและเปิดซองการจัดซื้อจัดจ้างที่มีวงเงินเกิน 5 ล้านบาท ของการท่าเรือฯ ทั้งนี้ เพื่อให้การท่าเรือฯ มีการปฏิบัติงานที่เป็นระบบ ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ วิธีปฏิบัติงาน มติคณะรัฐมนตรี ประกาศ หรือคำสั่งที่เกี่ยวข้อง และเพื่อให้มั่นใจว่าการจัดซื้อจัดจ้างเป็นไปตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 รวมถึงการติดตามความคืบหน้าผลการดำเนินการตามมติ/ข้อสังเกต/ข้อแนะนำของคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ จากการสอบทานรายงานผลการตรวจสอบ

5. ส่งเสริมและสนับสนุนการตรวจสอบด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยการท่าเรือฯ อยู่ในระหว่างการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อพัฒนาบุคลากรด้านการตรวจสอบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Audit) ด้านการตรวจสอบการควบคุมระบบงานโดยทั่วไปและการควบคุมเฉพาะระบบในลักษณะ Co-Sourcing

6. กำกับดูแลการบริหารงานและการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน โดยสอบทานและอนุมัติกฎบัตรการตรวจสอบภายใน คู่มือการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน แผนฝึกอบรมเพื่อพัฒนาบุคลากรของฝ่ายตรวจสอบ แผนการบริหารงานและแผนการตรวจสอบภายในประจำปีงบประมาณ 2562 แผนการตรวจสอบประจำ 3 ปี (2562 - 2564) สอบทานผลการประเมินการปฏิบัติงานด้วยตนเองของฝ่ายตรวจสอบประจำปีงบประมาณ 2560 สอบทานรายงานผลการตรวจสอบแต่ละแผนงาน/โครงการ ติดตามความคืบหน้าผลการบริหารงานและการปฏิบัติงานตามแผนการตรวจสอบทุกไตรมาส ติดตามผลการปรับปรุงแก้ไขที่หน่วยรับตรวจได้ปฏิบัติตามข้อเสนอแนะที่ได้ตกลงร่วมกันจากรายงานผลการตรวจสอบ พร้อมทั้งให้ข้อสังเกตเพิ่มเติมเพื่อนำไปปรับปรุงการปฏิบัติงานของการท่าเรือฯ ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ส่งเสริมให้มีการพัฒนาและฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตรวจสอบให้มีความรู้ความสามารถด้านวิชาชีพตรวจสอบภายใน ด้านการตรวจสอบเทคโนโลยีสารสนเทศ ด้านการบริหาร และด้านอื่นๆ อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งรับทราบการแต่งตั้ง โยกย้าย เลื่อนขั้น เลื่อนตำแหน่งของพนักงานตรวจสอบภายใน และประเมินผลงานของหัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน

7. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือมีโอกาสเกิดการทุจริตที่อาจมีผลกระทบต่อกรปฏิบัติงานของการท่าเรือฯ ให้ข้อสังเกตหรือข้อแนะนำต่าง ๆ เพื่อให้การดำเนินงานของการท่าเรือฯ ให้เป็นไปด้วยความโปร่งใส นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์เพื่อแสดงความโปร่งใสในการดำเนินงานในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบทุกครั้ง

8. ดำเนินงานตามแนวทางปฏิบัติที่ดีของคณะกรรมการตรวจสอบ โดยได้ทบทวน/ปรับปรุงและจัดทำกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี จัดทำรายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจสอบภายในของคณะกรรมการตรวจสอบเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบทุกไตรมาส และได้เปิดเผยรายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบไว้ในรายงานประจำปีของการท่าเรือฯ สำเนาส่งกระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลังเพื่อทราบด้วย นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ได้เข้ารับการอบรมกับสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD) จำนวน 6 หลักสูตร คือ 1) Role of the Chairman Program (RCP) 2) Board Nomination and Compensation Program (BNCP) 3) Financial Statements for Directors (FSD) 4) Boardroom Success through Financing and investment (BFI) 5) Ethical Leadership Program (ELP) 6) Strategic Board Master Class (SBM)

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



(นางปรารถนา มงคลกุล)

ประธานกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

# การดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

การทำเรื่องฯ ได้ดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ในด้านต่างๆ ดังนี้

1. จัดตั้งกองข้อมูลข่าวสารของการทำเรื่องฯ ซึ่งมีข้อมูลข่าวสารตามหมวด 1 การเปิดเผยข้อมูลข่าวสาร มาตรา 7 - 13 หมวด 2 ข้อมูลข่าวสารที่ไม่ต้องเปิดเผย มาตรา 14 - 20 หมวด 3 ข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคล มาตรา 21 - 25 และหมวด 4 เอกสารประวัติศาสตร์ มาตรา 26 รวมทั้งประกาศคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ กฎกระทรวงและมติคณะรัฐมนตรีที่ออกตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ไว้ให้ประชาชนเข้าตรวจดูได้สะดวกโดยจัดทำเป็นแฟ้มจำแนกข้อมูลแต่ละประเภทไว้เผยแพร่
2. ปรับปรุงแก้ไขข้อบังคับ ระเบียบคำสั่ง และประกาศของการทำเรื่องฯ เพื่อนำเรื่องไปประกาศลงราชกิจจานุเบกษา จำนวน 26 เรื่อง ประกอบด้วย
  - ข้อบังคับ จำนวน - เรื่อง
  - ระเบียบ จำนวน 6 เรื่อง
  - คำสั่ง จำนวน - เรื่อง
  - ประกาศ จำนวน 20 เรื่อง
3. เผยแพร่ประกาศสอบราคา ประกวดราคา ประกวดราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์และสรุปผลการดำเนินการจัดซื้อ/จัดจ้าง (สขร.1) จำนวน 4,130 เรื่อง
4. ส่งเสริมความรู้ให้แก่พนักงานการทำเรื่องฯ โดยการจัดฝึกอบรมหลักสูตร “แนวทางการปฏิบัติงานเกี่ยวกับข้อมูลข่าวสาร”
5. ด้านการดำเนินการตามคำร้องขอของประชาชนที่มาขอข้อมูลข่าวสารและการพิจารณาไม่เปิดเผยข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคล ในปี 2561 มีผู้ใช้บริการขอข้อมูลข่าวสารตามพระราชบัญญัติฯ จำนวน 368 ราย สามารถให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารทั่วไปได้ทุกราย
6. ด้านการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร การทำเรื่องฯ ได้อำนวยความสะดวกให้ประชาชนเข้าถึงและสืบค้นข้อมูลข่าวสารได้ 5 ช่องทาง ได้แก่
  - 6.1 มาด้วยตนเอง ที่กองข้อมูลข่าวสาร การทำเรื่องฯ อาคารบี ชั้น 2 ข้างห้องสมุดการทำเรื่องฯ
  - 6.2 โทรศัพท์สายด่วน 0-2269-5555 กด 1 (การขอข้อมูลข่าวสาร) กด 3 (การรับเรื่องราวร้องทุกข์) และทางโทรศัพท์ 0-2269-5464 (การขอข้อมูลข่าวสาร) 0-2269-5465 (การรับเรื่องราวร้องทุกข์)
  - 6.3 ทางโทรสาร 0-2269-5466
  - 6.4 จดหมายถึงกองข้อมูลข่าวสาร ฝ่ายอำนวยการ การทำเรื่องฯ แห่งประเทศไทย เลขที่ 444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
  - 6.5 e-mail ที่ info@port.co.th และ www.port.co.thสำหรับข้อ 6.1 และ ข้อ 6.2 ให้บริการระหว่างเวลา 08.30 - 16.30 น. ของวันทำงาน
7. ด้านการดำเนินเรื่องอุทธรณ์การไม่เปิดเผยข้อมูลข่าวสารโดยคณะกรรมการวินิจฉัยการเปิดเผยข้อมูลข่าวสาร ในปี 2561 ไม่มีการอุทธรณ์การไม่เปิดเผยข้อมูลข่าวสารต่อคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ
8. การรับเรื่องราวร้องทุกข์และการแก้ไขปัญหาข้อร้องทุกข์ จำนวน 43 เรื่อง ประกอบด้วย
  - 8.1 เรื่องเกี่ยวกับเงินนอกระบบ จำนวน - เรื่อง
  - 8.2 เรื่องเกี่ยวกับการให้คำแนะนำและการให้บริการ จำนวน 16 เรื่อง
  - 8.3 เรื่องเกี่ยวกับสินค้า จำนวน 3 เรื่อง
  - 8.4 เรื่องทั่วไป จำนวน 24 เรื่อง
9. ในปีงบประมาณ 2561 มีเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้าง จำนวน - เรื่อง

ส่วนที่

6

ความรับผิดชอบต่อชุมชน  
สังคม สิ่งแวดล้อม  
และประเทศ

- สรุปการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม  
ของการทำเรื่อง
- ประมวลภาพกิจกรรมความรับผิดชอบต่อ  
ชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ





## สรุปการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม ของการท่าเรือฯ

การท่าเรือฯ ให้ความสำคัญกับคุณภาพชีวิตของพนักงาน ผู้ใช้บริการ ชุมชนรอบข้าง รวมถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินกิจการของการท่าเรือฯ มาโดยตลอด โดยได้มีการพัฒนาและดำเนินงานท่าเรือสีเขียว (Green Port) มาอย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับภารกิจและกลยุทธ์ของการท่าเรือฯ ที่จะดำเนินกิจการท่าเรือควบคู่กับการดูแลสิ่งแวดล้อม สร้างการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อกิจการท่าเรือ และสร้างการเติบโตและความเป็นอยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืน โดยมีเป้าหมายในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>) ได้ 10% ภายในปี 2566 เมื่อเทียบกับปี 2556 (ปีฐาน) และสนับสนุนการมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้แก่ พนักงาน ลูกค้า ผู้ใช้บริการ และชุมชน ในการรักษาและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาท่าเรือ โดยในปีงบประมาณ 2561 การท่าเรือฯ มีการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ดังนี้

### 1. โครงการที่สนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

จากการดำเนินโครงการที่สนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ปี 2561 การท่าเรือฯ สามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์รวม 2,419 TonCO<sub>2</sub> ซึ่งประกอบด้วย

#### 1.1 โครงการปรับปรุงและพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G

ท่าเรือกรุงเทพได้ทำการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ Terminal 2 บริเวณปากคลองพระโขนง โดยได้ดำเนินการปรับปรุงพื้นที่บริเวณหน้าท่าความยาว 250 เมตร เพื่อให้สามารถรองรับเรือชายฝั่งได้ 3 ลำ (ขนาดไม่เกิน 60 เมตร) พร้อมติดตั้งปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า ชนิดเดินบนราง (Rail Mounted Gantry Crane : RMG) จำนวน 2 คัน โดยมีขีดความสามารถรองรับเรือชายฝั่งได้ประมาณปีละ 4,000 ลำ หรือคิดเป็นปริมาณตู้สินค้า 240,000 ที.อี.ยู. ต่อปี เป็นการสนับสนุนนโยบายรัฐบาลในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางบกมาเป็นทางน้ำ ลดปริมาณรถบรรทุกที่วิ่งไปยังท่าเรือแหลมฉบังได้ประมาณ 200,000 เที่ยวต่อปี ซึ่งช่วยลดปัญหาจราจรติดขัด อุบัติเหตุ และปัญหามลพิษ โดยในปี 2561 มีตู้สินค้าขาออกผ่านท่าเรือชายฝั่ง 20G ที่ 2,300 ที.อี.ยู. คิดเป็นปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ลดได้ 209 TonCO<sub>2</sub>

## 1.2 โครงการกักกันลมท่าเรือแหลมฉบัง

การทำเรือฯ ได้มีการสนับสนุนการใช้พลังงานทดแทนภายในองค์กร โดยมีการปรับปรุงกังหันลมผลิตไฟฟ้าของท่าเรือแหลมฉบังในปี 2560 และเก็บข้อมูลปริมาณการใช้ไฟฟ้าที่ผลิตได้จากกังหันลม ซึ่งในปี 2561 กังหันลมท่าเรือแหลมฉบังสามารถผลิตกระแสไฟฟ้าและจ่ายเข้าระบบได้ 120,226 kWh ซึ่งสามารถลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ประมาณ 70 TonCO<sub>2</sub>

## 1.3 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในหน่วยงานภาครัฐ

ในปี 2561 การทำเรือฯ ได้เข้าร่วมโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในหน่วยงานภาครัฐ โดยใช้เงินกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ประกอบด้วย 1) การปรับเปลี่ยนหลอดไฟ LED Flood Light ขนาดไม่เกิน 500 วัตต์ จำนวน 338 หลอด 2) ติดตั้งอุปกรณ์ปรับความเร็วรอบมอเตอร์ปั๊มน้ำเย็น ขนาดไม่ต่ำกว่า 55 กิโลวัตต์ จำนวน 3 ชุด และ 3) ปรับเปลี่ยนเครื่องทำน้ำเย็นประสิทธิภาพสูงชนิดระบายความร้อนด้วยน้ำ ขนาดไม่ต่ำกว่า 350 ตันความเย็น จำนวน 3 ระบบ จากการดำเนินโครงการดังกล่าว การทำเรือฯ สามารถประหยัดพลังงานไฟฟ้ารวม 3,682,820 หน่วยต่อปี และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ 2,140 TonCO<sub>2</sub>

## 2. โครงการที่สนับสนุนการมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในด้านสิ่งแวดล้อม

### 2.1 ด้านการจัดการขยะและของเสียจากเรือ

- ท่าเรือกรุงเทพได้ดำเนินโครงการ “คัดแยกขยะ ลดภาวะโลกร้อน” ซึ่งเป็นโครงการต่อเนื่องด้านสิ่งแวดล้อมที่รณรงค์และส่งเสริมให้พนักงานและผู้ใช้บริการคัดแยกขยะอย่างถูกวิธีมาตั้งแต่ปี 2559 โดยในปี 2561 มีการติดตั้งถังขยะแบบแยกประเภท 3 ถัง ขนาด 60 ลิตร (ถังสีน้ำเงิน สำหรับขยะทั่วไป ถังสีเหลืองสำหรับขยะรีไซเคิล และถังสีแดงสำหรับขยะอันตราย) เพิ่มเติมอีก 14 ชุด บริเวณสำนักงานภายในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ รวมทั้งมีการประชาสัมพันธ์และให้ความรู้เกี่ยวกับการคัดแยกขยะผ่านการออกนุรในงานสัปดาห์ความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม ประจำปีงบประมาณ 2561

- ในด้านการจัดเก็บขยะให้มีประสิทธิภาพ ในปี 2561 การทำเรือฯ ได้สำรวจและเปลี่ยนทดแทนถังขยะขนาด 200 ลิตรภายในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ จำนวน 200 ถัง ประกอบด้วยถังสีน้ำเงินสำหรับขยะทั่วไป จำนวน 100 ถัง และถังสีเหลืองสำหรับขยะรีไซเคิล จำนวน 100 ถัง เพื่อให้เพียงพอและไม่ให้เกิดปัญหาขยะตกค้างในพื้นที่ท่าเรือ

- ท่าเรือกรุงเทพได้ดำเนินโครงการ “ปรับปรุงระบบการดูแลบริหารจัดการขยะและของเสียจากเรือให้สอดคล้องกับอนุสัญญา MARPOL” โดยมีการปรับปรุงคู่มือการจัดการของเสียจากเรือของท่าเรือกรุงเทพให้เป็นปัจจุบัน และเผยแพร่คู่มือการจัดการของเสียจากเรือของท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้ผู้ให้บริการและผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบ รวมทั้งมีการติดตามผลการดำเนินงานโครงการฯ โดยมีการเก็บสถิติของผู้ใช้บริการที่ส่งแบบแจ้งข้อมูลของเสียจากเรือเป็นประจำทุกเดือน ซึ่งพบว่า เรือที่ต้องการถ่ายเทของเสียจากเรือ ณ ท่าเรือกรุงเทพในปี 2561 ร้อยละ 100 มีการส่งแบบแจ้งข้อมูลของเสียจากเรือตามที่กำหนด

### 2.2 ด้านการเพิ่มพื้นที่สีเขียว

- ท่าเรือแหลมฉบังดำเนินโครงการ “เพิ่มพื้นที่สีเขียวและปรับปรุงภูมิทัศน์ในเขตท่าเรือแหลมฉบัง” ซึ่งเป็นโครงการเพิ่มพื้นที่สีเขียวภายในท่าเรือแหลมฉบังที่มีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ 2558 โดยในปี 2561 ได้ทำการปลูกต้นไม้ใหญ่เพิ่มเติมบริเวณข้างอาคารบริหารท่าเรือแหลมฉบัง

- ท่าเรือแหลมฉบังดำเนินโครงการ “อนุรักษ์ป่าชายเลนและชายฝั่งทะเลแหลมฉบัง” โดยได้ทำการเก็บขยะและซ่อมแซมสะพานในศูนย์การเรียนรู้ป่าชายเลนและชายฝั่งทะเลแหลมฉบังในวันที่ 5 มิถุนายน 2561 มีผู้เข้าร่วมโครงการฯ รวมทั้งสิ้น 265 คน ประกอบด้วย ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ หน่วยงานราชการในพื้นที่ใกล้เคียง โรงเรียน และชุมชนโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง

## 3. การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA)

การทำเรือฯ มีการดำเนินการตรวจสอบและติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานที่อาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของพนักงาน ผู้ให้บริการ และผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียง โดยมีการตรวจวัดคุณภาพอากาศ คุณภาพน้ำทิ้ง และระดับเสียงทั่วไปในบรรยากาศ รวมทั้งผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมอื่นๆ ของท่าเรือในความรับผิดชอบ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และท่าเรือระนอง อย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี

# ประมวลภาพกิจกรรมความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ



## การทำเรื่อง มอบเครื่องกระตุกหัวใจ

เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2561 เรือตรี ทรงธรรม จันทประสิทธิ์ รองผู้อำนวยการการทำเรือฯ สายวิศวกรรม รักษาการแทนผู้อำนวยการการทำเรือฯ พร้อมด้วย เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร รองผู้อำนวยการการทำเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ นางอัมณา พรหมประยูร ผู้ช่วยผู้อำนวยการการทำเรือฯ สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล เรือเอก รุจน์ สุขปรีดี ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า และผู้เกี่ยวข้อง เดินทางไปมอบเงินรายได้จากการจัดการแข่งขันกีฬาเปตองการกุศล “ทำเรือไอโฟน ครั้งที่ 30” ให้แก่โรงพยาบาลเทพรัตนเวชชานุกูล เฉลิมพระเกียรติ 60 พรรษา จำนวน 400,000 บาท เพื่อนำไปจัดซื้อเครื่องกระตุกหัวใจ พร้อมอุปกรณ์ชนิด Biphasic (Defibrillator) ณ โรงพยาบาลเทพรัตนเวชชานุกูล เฉลิมพระเกียรติ 60 พรรษา จ.เชียงใหม่

## โครงการกีฬาชุมชนสามัคคีต่อต้านยาเสพติด ประจำปี 2561

เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2561 เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร รองผู้อำนวยการการทำเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ เป็นประธานเปิด “โครงการกีฬาชุมชนสามัคคีต่อต้านยาเสพติด” ประจำปี 2561 โดยจัดการแข่งขันกีฬาฟุตบอลเยาวชนภายในชุมชนคลองเตย จำนวน 26 ชุมชน และ 3 สหกรณ์ เพื่อเปิดโอกาสให้เยาวชนได้แสดงศักยภาพของตนเอง ใช้เวลาว่างให้เกิดประโยชน์และห่างไกลจากยาเสพติด ซึ่งมีการแข่งขันทุกวันเสาร์ตั้งแต่วันที่ 28 เมษายน จนถึงกำหนดปิดในวันที่ 16 มิถุนายน 2561 โดยมี นายเดชา นุชพุ่ม ผู้อำนวยการกองบริหารสินทรัพย์ เป็นประธานพิธีปิดโครงการดังกล่าว พร้อมมอบถ้วยรางวัลและเงินรางวัลแก่เยาวชนที่เข้าร่วมโครงการฯ ณ สนามฟุตบอลการทำเรือฯ (โกดังสเตเดียม)







## การแข่งขันเดิน - วิ่ง การกุศล ครอบรอบวันคล้ายวันสถาปนาการทำเรือ ครอบรอบ 67 ปี “การทำเรือ มินิมาราธอน 2018” ประจำปี 2561 และประกาศเจตนารมณ์ต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน

เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2561 พลเรือเอก ชัยณรงค์ เจริญรักษ์ กรรมการการทำเรือฯ ในฐานะประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการและความรับผิดชอบต่อสังคมของการทำเรือฯ เป็นประธานเปิดกิจกรรมเดิน - วิ่งการกุศล ครอบรอบวันคล้ายวันสถาปนาการทำเรือฯ ครอบรอบ 67 ปี “การทำเรือ มินิมาราธอน 2018” ครั้งที่ 6 ประจำปี 2561 โดยมีผู้บริหาร พนักงานการทำเรือฯ และครอบครัว ผู้ประกอบการ ผู้แทนชุมชนโดยรอบการทำเรือฯ และประชาชนทั่วไป เข้าร่วมการแข่งขันฯ กว่า 8,900 คน เส้นทางเดิน - วิ่ง ดังกล่าว เริ่มต้นที่อาคารที่ทำการการทำเรือฯ เข้าสู่เส้นทางถนนสงสินคำริมแม่น้ำเจ้าพระยาที่สวยงามที่สุด รวมระยะทาง 10 กิโลเมตร

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนมีสุขภาพพลานามัยที่ดีและให้ความสำคัญกับการออกกำลังกายเป็นประจำ และนำรายได้หลังหักค่าใช้จ่ายร่วมบริจาคเพื่อสาธารณประโยชน์ต่อไป รวมทั้งเป็นการสร้างการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของการทำเรือฯ ในการประกาศเจตนารมณ์ต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันร่วมกัน





## กิจกรรม “การทำเรือย อาสาปลูกป่าให้แผ่นดิน” เนื่องในวันแม่แห่งชาติ ปีที่ 1

เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2561 เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร รองผู้อำนวยการการทำเรือย สายบริหาร สันทิพย์และพัฒนารุกิจ เป็นประธานเปิดกิจกรรม “การทำเรือย อาสาปลูกป่าให้แผ่นดิน” เนื่องในวันแม่แห่งชาติ ปีที่ 1 เพื่อสืบสานพระราชปณิธานของสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ในรัชกาลที่ 9 พร้อมด้วยผู้บริหาร และพนักงานการทำเรือย รวมทั้งสิ้น 173 คน ทั้งนี้ เพื่อให้พนักงานได้มีโอกาสร่วมกันทำความดีถวายสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ฯ โดยร่วมกันปลูกต้นลำพูและต้นโกงกาง จำนวน 4,000 ต้น ในพื้นที่ 1 ไร่ เพื่ออนุรักษ์ทรัพยากรป่าไม้และระบบนิเวศชายฝั่งให้คงความอุดมสมบูรณ์ต่อไป โดยมี พันเอก ธีรวิสิทธิ์ ไทธินอก ผู้อำนวยการกองสถานพักผ่อนบางปู ให้การต้อนรับ ณ สถานตากอากาศบางปู จ.สมุทรปราการ







### การทำเรือฯ ส่งมอบฝายประชารัฐ ปีที่ 3 ณ อ.ลอง จ.แพร่ และ อ.แม่สาย จ.เชียงใหม่

การทำเรือแห่งประเทศไทย นำโดยผู้บริหารและพนักงานจิตอาสาการทำเรือฯ สนับสนุนการสร้างฝายประชารัฐต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 โดยน้อมนำพระราชดำริในหลวงรัชกาลที่ 9 “สร้างฝายได้มากกว่าน้ำ” มาดำเนินการและสนองตอบนโยบายรัฐบาลในการสร้างฝายประชารัฐในพื้นที่ต่างๆ เพื่อคืนสายน้ำให้กับแผ่นดินและปลูกจิตสำนึกในการอนุรักษ์แหล่งต้นน้ำลำธารและการรักษาระบบนิเวศทางธรรมชาติ โดยได้เริ่มสนับสนุนการสร้างฝายครั้งแรกเมื่อปี 2559 ที่ อ.ลับแล จ.อุตรดิตถ์ ปี 2560 ที่ อ.ลี้ จ.ลำพูน อ.ทองแสนขัน และ อ.ท่าปลา จ.อุตรดิตถ์

ระหว่างวันที่ 9 - 10 สิงหาคม 2561 เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร รองผู้อำนวยการการทำเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ พร้อมด้วยผู้บริหาร พนักงานจิตอาสาการทำเรือฯ และกลุ่มพันธมิตรที่ดำเนินกิจการด้านการขนส่งทางน้ำ ได้แก่ กรมศุลกากร สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ และบริษัท เอสซี กรุ๊ป ได้เดินทางไปร่วมสร้างและส่งมอบฝายประชารัฐในโครงการ “คน..เก็บน้ำให้แผ่นดิน” โดยมี ผู้ว่าราชการจังหวัดแพร่ นายอำเภอลอง นายอำเภอแม่สาย ข้าราชการ ทหาร ผู้นำชุมชน และประชาชนเจ้าของพื้นที่ให้การต้อนรับและร่วมทำพิธีส่งมอบฯ ณ อ.ลอง จ.แพร่ และ อ.แม่สาย จ.เชียงใหม่ ซึ่งการทำเรือฯ ได้ให้การสนับสนุนงบประมาณจังหวัดละ 500,000 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 1,000,000 บาท พร้อมมอบอุปกรณ์กีฬา การจัดเลี้ยงอาหารกลางวัน และจัดกิจกรรมสันทนาการให้กับนักเรียนและผู้เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ชมรมกีฬาออลฟองการทำเรือฯ ยังได้สนับสนุนเครื่องผลิตกระแสไฟฟ้าพลังน้ำ และนักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรหมู่สิงโต สนับสนุนเครื่องตบ่น้ำ

การสร้างฝายได้ช่วยประชาชนในพื้นที่ในการเก็บกักน้ำ เพื่อใช้ในการอุปโภคบริโภค แก้ปัญหาภัยแล้ง อุทกภัย ไฟป่า ช่วยอนุรักษ์ฟื้นฟูป่าต้นน้ำให้มีความอุดมสมบูรณ์ อีกทั้งยังก่อเกิดความรัก ความสามัคคี อีกด้วย





## ส่วนที่

# 7


### รายงานของผู้สอบบัญชี

- รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการ  
ต่อรายงานทางการเงิน
- รายงานของผู้สอบบัญชี
- งบแสดงฐานะการเงิน
- งบทำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
- งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
- งบกระแสเงินสด
- หมายเหตุประกอบงบการเงิน

## รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการ ต่อรายงานทางการเงิน

งบการเงินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย ซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้ตรวจสอบงบการเงิน

คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย รับผิดชอบต่อความถูกต้อง และครบถ้วนของข้อมูลทางบัญชี เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สิน รวมทั้งป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ และมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงินตามมาตรฐานการบัญชี



(นายสมศักดิ์ ทม่ม่วง)

ประธานกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

เรือโท 

(กมลศักดิ์ พรหมประยูร)

ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

## ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย

เรื่อง งบการเงินของการทำเรือแห่งประเทศไทย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561 และ 2560

---

ด้วยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ได้ตรวจสอบและรับรองงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 และ 2560 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของการทำเรือแห่งประเทศไทยแล้ว

จึงประกาศให้ทราบทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ 11 เมษายน พ.ศ. 2562

เรือโท 

(กมลศักดิ์ พรหมประยูร)

ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย



# รายงานของ ผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

## ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และ งบกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตาม มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

## เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน ในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากกิจการ ตามมาตรฐาน การตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในส่วนที่เกี่ยวข้อง กับการตรวจสอบงบการเงิน และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่นๆ ซึ่งเป็น ไปตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณเหล่านี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐาน การสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสม เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงาน การตรวจเงินแผ่นดิน

## ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 30 เรื่อง ภาวะผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ในส่วนของหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งอธิบายถึงความไม่แน่นอนเกี่ยวกับผลของคดีที่การท่าเรือฯ ถูกฟ้องร้องเพื่อขดใช้ค่าเสียหาย ทั้งนี้ ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากเรื่องนี้

## ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงิน และรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น ซึ่งผู้บริหารจะจัดเตรียมรายงานประจำปีให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ภายหลังจากวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่า ข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อ่านรายงานประจำปี หากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสรุปได้ว่ามี การแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้หน้าที่ในการกำกับดูแล

### ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่อง ที่เกี่ยวกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ผู้บริหาร มีความตั้งใจที่จะเลิกกิจการหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกิจการ

### ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่า งบการเงินโดยรวม ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และ เสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือ ความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินและ ตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อ ข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ขัดต่อ ข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงิน เหล่านี้

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยของผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงาน ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจาก การทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐาน การสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยง ที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงผล การแสดงผล ข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน

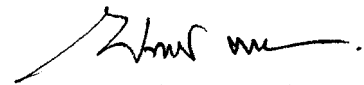
- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับ สถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกิจการ

- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและ การเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร

- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กิจการต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง

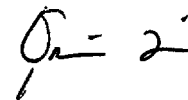
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำกับดูแลในเรื่องต่างๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ รวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



(นายณรงค์ ภาณุวัฒน์)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินและบริหารพัสดุที่ 12



(นางสาวชุตินา วัฒนามาณี)

นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการพิเศษ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

วันที่ 22 มกราคม 2562



การท่าเรือแห่งประเทศไทย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2561

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2561	2560
<b>สินทรัพย์</b>			
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4	6,156,750,102.94	5,693,042,044.64
เงินลงทุนชั่วคราว	5	2,494,465,655.48	2,392,178,320.53
ลูกหนี้การค้า	6	1,069,784,305.04	914,396,892.96
ลูกหนี้อื่น	7	4,245,891.25	6,588,028.37
พัสดุดังเหลือ	9	113,825,048.11	110,249,527.85
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	10	56,624,772.65	100,293,213.85
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		9,895,695,775.47	9,216,748,028.20
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>			
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานยังไม่ถึงกำหนดชำระ	8	107,971,423.70	126,298,229.56
รายได้ค่าเช่ารถเรียกเก็บ	11	17,119,854,753.98	16,786,848,668.65
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	12	5,944,619,296.36	6,237,224,988.69
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	13	12,914,096,057.89	8,017,752,223.03
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	14	1,766,816,977.74	5,355,292,141.42
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอดัดจ่าย	15	333,568,238.79	334,585,234.77
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	16	198,628,881.71	232,438,470.47
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		2,100,381,911.03	1,527,395,588.20
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		40,485,937,541.20	38,617,835,544.79
<b>รวมสินทรัพย์</b>		<b>50,381,633,316.67</b>	<b>47,834,583,572.99</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 30 กันยายน 2561

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2561	2560
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>			
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>			
เจ้าหนี้การค้า		790,634,949.40	794,970,539.32
เจ้าหนี้อื่น	17	1,439,071,584.92	1,332,491,829.39
รายได้แผ่นดินค้างนำส่งคลัง	18	4,502,700,000.00	2,777,000,000.00
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	19	470,196,973.07	761,023,969.36
รวมหนี้สินหมุนเวียน		7,202,603,507.39	5,665,486,338.07
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>			
รายได้สินทรัพย์รับบริจาครอการรับรู้	20	219,368,463.70	249,889,418.09
เงินสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสมค้างจ่าย	21	393,503,207.47	424,657,705.29
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	22	17,719,723,971.41	18,272,024,258.92
ประมาณการหนี้สิน	23	38,578,616.70	138,869,985.90
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		18,371,174,259.28	19,085,441,368.20
<b>รวมหนี้สิน</b>		<b>25,573,777,766.67</b>	<b>24,750,927,706.27</b>
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>			
ทุน	24	7,234,545,409.65	7,234,545,409.65
กำไรสะสม			
จัดสรรแล้ว			
สำรองเพื่อขยายงานและลงทุน		8,625,662,587.26	8,625,662,587.26
กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	26	2,523,699,797.50	2,384,913,318.43
ยังไม่ได้จัดสรร		6,423,947,755.59	4,838,534,551.38
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		24,807,855,550.00	23,083,655,866.72
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>		<b>50,381,633,316.67</b>	<b>47,834,583,572.99</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

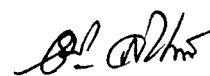
ร้อยตำรวจตรี



(มนตรี ฤกษ์จำเนียร)

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง รักษาการแทน

ผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย



(นายอังกูร ล้วนประพันธ์)

ผู้ช่วยผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย

สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร

การท่าเรือแห่งประเทศไทย  
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2561	2560
<b>รายได้</b>			
รายได้เกี่ยวกับเรือ		2,041,122,477.85	1,924,733,734.25
รายได้เกี่ยวกับสินค้า		10,769,301,227.94	10,253,705,611.36
รายได้เกี่ยวกับบริการ		340,545,159.11	332,760,996.25
รายได้ค่าเช่าที่ดิน อาคาร และคลังสินค้า		1,270,975,629.17	1,170,239,729.12
รายได้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจำหน่ายให้ผู้ประกอบการ		561,148,728.97	499,446,607.83
รายได้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	25	15,960,231.96	18,066,663.98
รายได้กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	26	38,553,705.85	37,218,803.33
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์		9,435,694.09	7,023,645.82
ดอกเบี้ยรับ		44,192,159.23	84,329,796.81
รายได้อื่น	27	228,414,088.18	228,307,957.55
<b>รวมรายได้</b>		<b>15,319,649,102.35</b>	<b>14,555,833,546.30</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>			
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน		4,147,972,532.54	4,041,278,854.49
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา		942,344,593.67	854,771,985.94
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพลังงาน		750,700,818.71	689,352,969.89
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจำหน่ายให้ผู้ประกอบการ		551,087,610.00	491,597,660.00
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		1,714,190,855.64	1,606,355,011.24
ค่าสาธารณูปโภค		52,213,775.28	51,752,776.55
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์และค่าหนังสือ		19,353,250.95	21,221,590.12
ค่าใช้จ่ายและอุปกรณ์ความปลอดภัย		4,533,926.13	10,960,223.75
ค่าดำเนินงานประชาสัมพันธ์และการตลาด		62,892,060.57	70,940,101.29
ค่าจ้างผู้เชี่ยวชาญและบุคคลภายนอก		290,347,961.74	280,792,347.63
ค่าจ้างเหมาบริการเรือลากจูงเอกชน		145,513,926.75	158,581,331.03
ค่าใช้จ่ายกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	25	33,953,356.06	34,561,767.01
ค่าใช้จ่ายกองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	26	1,159,392.56	3,063,630.84
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์		-	7,387,385.66
ค่าใช้จ่ายอื่น	29	376,485,358.47	235,891,586.67
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>		<b>9,092,749,419.07</b>	<b>8,558,509,222.11</b>
<b>กำไรสำหรับปี</b>		<b>6,226,899,683.28</b>	<b>5,997,324,324.19</b>
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น :</b>		<b>-</b>	<b>-</b>
<b>กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี</b>		<b>6,226,899,683.28</b>	<b>5,997,324,324.19</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



การทำรายการประเทศไทย  
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้เจ้าของ  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	ทุน	กำไรสะสม				รวม
		จัดสรรแล้ว		ยังไม่ได้ จัดสรร		
		สำรองเพื่อขยายงาน และลงทุน	เงินกองทุนประกันภัย ทรัพย์สินแบบประกัน ตนเอง			
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2559</b>	7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,255,752,475.94	3,247,371,069.68	21,363,331,542.53	
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	5,997,324,324.19	5,997,324,324.19	
สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง	-	-	-	(4,277,000,000.00)	(4,277,000,000.00)	
จัดสรรเข้ากองทุนประกันภัยฯ	-	-	129,160,842.49	(129,160,842.49)	-	
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2560</b>	7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,384,913,318.43	4,838,534,551.38	23,083,655,866.72	
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2560</b>	7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,384,913,318.43	4,838,534,551.38	23,083,655,866.72	
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	6,226,899,683.28	6,226,899,683.28	
สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง	-	-	-	(4,502,700,000.00)	(4,502,700,000.00)	
จัดสรรเข้ากองทุนประกันภัยฯ	-	-	138,786,479.07	(138,786,479.07)	-	
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2561</b>	7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,523,699,797.50	6,423,947,755.59	24,807,855,550.00	

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	2561	2560
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>		
กำไรสำหรับปี	6,226,899,683.28	5,997,324,324.19
รายการปรับกระทบกำไรสำหรับปีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)		
จากกิจกรรมดำเนินงาน		
หนี้สูญ	-	12,093,797.21
หนี้สงสัยจะสูญ	129,053,589.16	(57,212,137.27)
ค่าใช้จ่ายพัสดุเสื่อมสภาพ	(8,279,392.00)	1,940,667.89
ค่าพัสดุดังคลังเพื่อจำหน่าย	-	(7,933,892.10)
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,714,190,855.64	1,606,355,011.24
ขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์	-	7,387,385.66
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนตัดจ่าย	1,016,995.98	826,883.46
(กำไร) ขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์	(9,435,694.09)	(7,023,645.82)
ภาระผลประโยชน์พนักงาน	807,657,346.59	785,351,868.70
ประมาณการหนี้สิน	13,602,594.34	11,033,074.16
ดอกเบี้ยรับ	(44,192,159.23)	(84,329,796.81)
รายได้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	(15,738,550.95)	(17,694,332.51)
ค่าใช้จ่ายกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	33,951,532.06	34,916,477.08
รายได้กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	(38,553,705.85)	(37,218,803.33)
รายได้ค่าเช่าเรือเรียกเก็บ	(333,006,085.33)	(371,334,456.59)
รายได้สินทรัพย์รับบริจาค	(35,188,954.39)	(31,151,514.27)
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์	8,441,978,055.21	7,843,330,910.89
และหนี้สินดำเนินงาน		
สินทรัพย์ดำเนินงานลดลง (เพิ่มขึ้น)		
ลูกหนี้การค้า	(284,444,491.06)	180,526,636.92
ลูกหนี้อื่น	2,345,626.94	3,960,167.24
พัสดุดังคลัง	4,703,871.74	(6,741,842.77)
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	18,326,805.86	49,832,112.58
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	42,463,691.88	(17,630,445.65)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)		
เจ้าหนี้การค้า	122,562,570.34	60,087,452.02
เจ้าหนี้อื่น	106,579,755.53	(24,824,087.70)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(290,826,996.29)	262,368,850.84
	8,163,688,890.15	8,350,909,754.37
เงินสดรับจากดอกเบี้ย	99,689,165.35	142,946,583.33
เงินสดรับจากพนักงานเป็นเงินสะสม	14,415,143.10	15,772,260.56
เงินสดจ่ายเงินสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสม	(79,521,172.98)	(68,717,877.37)
เงินสดจ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	(1,359,957,634.10)	(1,217,938,239.42)
เงินสดจ่ายชำระหนี้สินคดีความ	(113,893,963.54)	(3,438,616.24)
<b>เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>	<b>6,724,420,427.98</b>	<b>7,219,533,865.23</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	2561	2560
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>		
เงินลงทุนชั่วคราว (เพิ่มขึ้น) ลดลง	(102,287,334.95)	3,565,996,079.30
เงินลงทุนระยะยาวลดลง	-	20,000,000.00
เงินสดรับจากการขายสินทรัพย์	19,898,386.43	11,293,970.93
เงินสดจ่ายลงทุนในที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	(14,917,636.01)	(15,780,881.25)
เงินสดจ่ายเงินล่วงหน้าลงทุนในที่ดินกรมธนารักษ์	(665,122,776.00)	(665,122,776.00)
เงินสดจ่ายลงทุนในสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(1,193,458.90)	-
เงินสดจ่ายลงทุนในสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	(2,720,089,550.25)	(3,951,049,774.37)
<b>เงินสดสุทธิเข้าไปในกิจกรรมลงทุน</b>	<b>(3,483,712,369.68)</b>	<b>(1,034,663,381.39)</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>		
เงินนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน	(2,777,000,000.00)	(5,130,000,000.00)
<b>เงินสดสุทธิเข้าไปในกิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>(2,777,000,000.00)</b>	<b>(5,130,000,000.00)</b>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ	463,708,058.30	1,054,870,483.84
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	4	5,693,042,044.64
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	4	6,156,750,102.94
<b>ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบกระแสเงินสด</b>		
การซื้อที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ โดยที่ยังไม่ได้ชำระ	444,900.00	5,223,563.39
การจัดหาสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง โดยที่ยังไม่ได้ชำระ	211,750,862.33	333,174,359.20
การจัดหาสินทรัพย์ไม่มีตัวตน โดยที่ยังไม่ได้ชำระ	-	696,000.00

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



## การทำเรือแห่งประเทศไทย

# หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

## 1. ข้อมูลทั่วไป

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการในสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มีฐานะเป็นนิติบุคคล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการทำเรือ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน โดยกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ควบคุมนโยบายการบริหารและแผนพัฒนารัฐกิจของการทำเรือฯ ให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล รวมทั้งทำหน้าที่คัดเลือกคณะกรรมการบริหารของการทำเรือฯ

การทำเรือฯ มีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ ควบคุมการขนถ่ายและบรรทุกสินค้าและตู้สินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบให้แก่เจ้าของสินค้า หรือเจ้าของตู้สินค้า ตลอดจนร่วมมือและประสานงานกับส่วนราชการและท่าเรือต่างประเทศ รวมทั้งพัฒนา และปรับปรุงกิจการทำเรือให้เจริญก้าวหน้าทันสมัยตามสภาวะเศรษฐกิจ

ปัจจุบันการทำเรือฯ มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบท่าเรือ ดังนี้

(1) ท่าเรือกรุงเทพ เป็นท่าเรือแม่ข่ายที่สำคัญในการให้บริการเรือสินค้าทั่วไป และเรือตู้สินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งประกอบกิจการและบริหารท่าเทียบเรือโดยการทำเรือฯ เองทั้งหมด

(2) ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือแม่ข่ายหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยการทำเรือฯ ทำหน้าที่เป็นองค์การบริหารท่าเรือโดยรวม ส่วนงานด้านปฏิบัติการเป็นการให้เอกชนเช่าประกอบกิจการท่า

(3) ท่าเรือภูมิภาค เป็นท่าเรือที่ก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่า ท่าเรือภูมิภาคแต่ละแห่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องส่งมอบให้กรมธนารักษ์ขึ้นทะเบียนเป็นที่ราชพัสดุ การทำเรือฯ ได้เข้าบริหารจัดการและประกอบกิจการท่าเรือภูมิภาค ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546

ท่าเรือภูมิภาค ประกอบด้วย

- ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (ทชส.) แห่งที่ 2 เปิดดำเนินการ เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2555

- ท่าเรือเชียงของ (ทชข.) เปิดดำเนินการ เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2547

- ท่าเรือระนอง (ทรน.) เปิดดำเนินการ เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2547

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

## 2. เกณฑ์การจัดทำงบการเงิน

### 2.1 เกณฑ์การถือปฏิบัติ

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

สภาวิชาชีพบัญชีได้ออกมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง และมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2561 วันที่ 1 มกราคม 2562 และวันที่ 1 มกราคม 2563

สำหรับมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง และมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ที่ยังไม่มีผลบังคับใช้ ได้เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 31 และข้อ 32 ตามลำดับ

## 2.2 เกณฑ์การวัดมูลค่า

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์คงค้าง

## 2.3 การประมาณการและการใช้ดุลยพินิจ

ในการจัดทำงบการเงินนี้เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ผู้บริหารต้องใช้วิจารณญาณการประมาณ และข้อสมมติฐานหลายประการ ซึ่งมีผลกระทบต่อการกำหนดนโยบายการบัญชีและการรายงานจำนวนเงินที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่าย ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างจากที่ประมาณไว้

ประมาณการและข้อสมมติฐานที่ใช้ในการจัดทำงบการเงินจะได้รับการทบทวนอย่างต่อเนื่อง การปรับประมาณการทางบัญชีจะบันทึกในงวดบัญชีที่ประมาณการดังกล่าวได้รับการทบทวนและในงวดอนาคตที่ได้รับผลกระทบ ข้อมูลเกี่ยวกับการประมาณความไม่แน่นอนและข้อสมมติฐานที่สำคัญในการกำหนดนโยบายการบัญชี มีผลกระทบต่อการรับรู้จำนวนเงินในงบการเงิน ดังนี้

### ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญเป็นการปรับมูลค่าของลูกหนี้ด้วยมูลค่าที่คาดว่าจะอาจเกิดความเสียหาย เนื่องจากการเก็บหนี้ไม่ได้ ผู้บริหารใช้ดุลยพินิจในการประมาณค่าความเสียหายสำหรับยอดลูกหนี้คงเหลือ โดยพิจารณาจากหลายวิธี ได้แก่ การวิเคราะห์อายุหนี้ ประสบการณ์การเก็บหนี้ โดยพิจารณาสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจปัจจุบันรวมด้วย อย่างไรก็ตามการใช้วิธีประมาณค่าและสมมติฐานต่าง ๆ เหล่านี้อาจมีผลกระทบต่อมูลค่าการประมาณการค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญและอาจต้องมีการปรับปรุงค่าเผื่อดังกล่าวในอนาคต

### อาคารและอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ผู้บริหารเป็นผู้ประมาณการอายุการใช้งานและมูลค่าคงเหลือสำหรับอาคารและอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนของการทำเรือฯ โดยส่วนใหญ่อ้างอิงจากข้อมูลเชิงเทคนิคของสินทรัพย์นั้น และรวมถึงการพิจารณาการตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่เสื่อมสภาพหรือไม่ได้ใช้งานโดยการขายหรือเลิกใช้

### ประมาณการหนี้สินโครงการผลประโยชน์พนักงานภายหลังเกษียณอายุ

การทำเรือฯ จัดให้มีผลประโยชน์พนักงานภายหลังการเลิกจ้างหรือเกษียณอายุเพื่อจ่ายให้แก่พนักงานตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้แก่ ประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2549 หรือกฎหมายแรงงานไทย มูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินค่าตอบแทนพนักงานภายหลังเกษียณอายุ คำนวณโดยใช้สมมติฐานหลายประการโดยรวมถึงอัตราคิดลด อัตราการเพิ่มขึ้นของเงินเดือนพนักงาน และอัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน การเปลี่ยนแปลงในอัตราเหล่านี้มีผลต่อประมาณการค่าใช้จ่ายและหนี้สินโครงการผลประโยชน์พนักงานภายหลังการเกษียณอายุ

## 3. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

### 3.1 การนำเสนองบการเงิน

การทำเรือฯ ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน ภายใต้ข้อกำหนดของมาตรฐานที่ปรับปรุงใหม่ งบการเงินประกอบด้วย

- งบแสดงฐานะการเงิน
- งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
- งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
- งบกระแสเงินสด
- หมายเหตุประกอบงบการเงิน

### 3.2 การรับรู้รายได้

- รายได้จากบริการให้บริการ

รับรู้ในงวดบัญชีที่มีการให้บริการ

- รายได้จากบริการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ (Fixed Fee) และประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee)

รายได้จากการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ (Fixed Fee) ซึ่งรวมถึงจำนวนเงินขั้นต่ำอื่น ๆ ที่ต้องจ่ายตลอดระยะเวลาคงเหลือของสัญญาเช่ารับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า สำหรับผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) ที่จะต้องชำระเพิ่มเติมตามปริมาณตู้สินค้าหรือสินค้าที่เกิดขึ้นจริงในแต่ละปีตามอัตราที่กำหนดไว้ในแต่ละสัญญา ถือเป็นค่าเช่าที่อาจเกิดขึ้น รับรู้เป็นรายได้ในรอบระยะเวลาบัญชีซึ่งค่าเช่านั้นเกิดขึ้น

- ดอกเบี้ยรับ

1. ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลา

2. ดอกเบี้ยเงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน รับรู้ตามงวดที่ถึงกำหนดชำระ ยกเว้นดอกเบี้ยเงินกู้

กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานที่ผิดนัดชำระเกิน 6 เดือน จะรับรู้ตามเกณฑ์เงินสด

### 3.3 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในงบกระแสเงินสด หมายถึง เงินสดในมือ เงินฝากธนาคารทุกประเภท ซึ่งมีระยะเวลาไม่เกินสามเดือนนับจากวันที่ได้มา แต่ไม่รวมเงินฝากธนาคารประเภทที่ต้องจ่ายคืนเมื่อสิ้นระยะเวลาที่กำหนด

### 3.4 เงินลงทุนชั่วคราว

หมายถึง เงินฝากธนาคารประเภทฝากประจำ ซึ่งมีอายุเกินสามเดือนนับจากวันที่ได้มา แต่ไม่เกินสิบสองเดือน

### 3.5 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นแสดงในราคาตามใบแจ้งหนี้หักค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ

ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญตั้งเป็นจำนวนเท่ากับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ โดยประมาณขึ้นจากประสบการณ์การเก็บเงินในอดีตและตามสถานการณ์ในปัจจุบันของลูกหนี้ที่มีไม่ชำระเงินตามกำหนดชำระ ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงินและถือปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วย การบัญชีและการเงินของรัฐบาล พ.ศ. 2548 และหลักเกณฑ์ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการการท่าเรือ ครั้งที่ 9/2549 วันที่ 16 ตุลาคม 2549 โดยตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญสำหรับลูกหนี้ที่มีไม่ชำระเงินหรือรัฐบาล ดังนี้

ระยะเวลาที่หนี้ค้างชำระ

ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ

อัตราร้อยละ

เกินกว่า 3 เดือน - 6 เดือน

50

เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี

75

เกินกว่า 1 ปี

100

การตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายและเมื่อมีหนี้สูญเกิดขึ้นจริงจะหักจากค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ

### 3.6 พัสดุลูกเรือ

พัสดุลูกเรือ ณ วันสิ้นงวด บันทึกบัญชีตามราคาทุน โดยถือเกณฑ์วิธีถ่วงเฉลี่ยเคลื่อนที่ (Moving Average Method) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า อะไหล่เครื่องมือยกขนสินค้าที่เสื่อมสภาพล้าสมัย ตั้งค่าเผื่อพัสดุลูกเรือตามจริง

### 3.7 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

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



ที่ดินที่ได้รับโอนมาเมื่อจัดตั้งการทำเรือฯ ในปี 2494 รับรู้ด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่โอน

ราคาทุน รวมถึงต้นทุนทางตรงที่เกี่ยวข้องกับการได้มาของสินทรัพย์ ต้นทุนของการก่อสร้าง สินทรัพย์ที่การทำเรือฯ ก่อสร้างเอง รวมถึงต้นทุนของวัสดุ แรงงานทางตรง และต้นทุนทางตรงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสินทรัพย์เพื่อให้สินทรัพย์นั้น อยู่ในสภาพที่พร้อมจะใช้งานได้ตามความประสงค์ ส่วนประกอบของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์แต่ละรายการที่มีอายุ การให้ประโยชน์ไม่เท่ากัน ต้องบันทึกแต่ละส่วนประกอบที่มีนัยสำคัญแยกต่างหากหากต่างกัน การกำหนดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์พิจารณาแต่ละส่วนแยกต่างหากหากต่างกัน เมื่อแต่ละส่วนประกอบนั้นมีสาระสำคัญ

สินทรัพย์จากการบริจาคจะบันทึกคู่กับรายได้สินทรัพย์รับบริจาคหรือการรับรู้ และทยอยรับรู้รายได้สินทรัพย์รับบริจาคหรือการรับรู้เป็นรายได้เท่ากับค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์จากการบริจาค

กำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ คือ ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายกับมูลค่าตามบัญชีของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ โดยรับรู้สุทธิเป็นรายได้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

การจัดประเภทอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้ใช้งานเป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการใช้งานจากอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้ใช้งานเป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน อสังหาริมทรัพย์นั้นจะถูกจัดประเภทใหม่เป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนด้วยมูลค่าตามบัญชี

ต้นทุนที่เกิดขึ้นในภายหลัง

ต้นทุนในการเปลี่ยนแทนส่วนประกอบจะรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าตามบัญชีของรายการ ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ถ้ามีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่การทำเรือฯ จะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากรายการนั้น และสามารถวัดมูลค่าต้นทุนของรายการนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ ชิ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแทนจะถูกตัดจำหน่ายตามมูลค่าตามบัญชี ต้นทุนที่เกิดขึ้นในการปรับปรุงหรือซ่อมบำรุงที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ที่เกิดขึ้นเป็นประจำจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดขึ้น

ค่าเสื่อมราคา

ค่าเสื่อมราคาคำนวณจากมูลค่าเสื่อมสภาพของสินทรัพย์ ซึ่งประกอบด้วยราคาทุนของสินทรัพย์หรือต้นทุนในการเปลี่ยนแทนอื่น หักด้วยมูลค่าคงเหลือของสินทรัพย์

ค่าเสื่อมราคาบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ คำนวณโดยวิธีเส้นตรง ตามเกณฑ์อายุการใช้งานโดยประมาณของส่วนประกอบของสินทรัพย์แต่ละรายการซึ่งอยู่ในระหว่าง 2 - 30 ปี

มูลค่าคงเหลือของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ต้องมีการประมาณด้วยมูลค่าที่การทำเรือฯ คาดว่าจะได้รับในปัจจุบันจากการจำหน่ายสินทรัพย์ ประหนึ่งว่าสินทรัพย์มีอายุและสภาพที่คาดว่าน่าจะเป็นเมื่อสิ้นสุดอายุการให้ประโยชน์ นอกจากนี้ได้มีการสอบทานมูลค่าคงเหลือและอายุการให้ประโยชน์อย่างน้อยทุกสิ้นปี

### 3.8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

โครงการพัฒนาระบบบัญชีการเงินบัญชีบริหารและระบบวางแผนทรัพยากรองค์กรรวมลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์โปรแกรม SAP และโปรแกรมสำเร็จรูปอื่นเพื่อใช้พัฒนาระบบบัญชี เป็นค่าใช้จ่ายในการพัฒนาระบบบัญชีการเงินและบัญชีบริหาร ระบบงานทรัพยากรบุคคล ระบบพัสดุ ระบบงานซ่อมบำรุงรักษา และระบบงานสารสนเทศเพื่อการบริหารของการทำเรือฯ ใช้จ่ายในการพัฒนาซึ่งรับรู้เป็นสินทรัพย์แสดงด้วยราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม และขาดทุนจากการลดมูลค่า โดยตัดจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายภายใน 3 - 5 ปี

### 3.9 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ได้แก่ อสังหาริมทรัพย์ที่ถือครองเพื่อหาประโยชน์จากรายได้ค่าเช่า หรือจากมูลค่าที่เพิ่มขึ้นหรือทั้งสองอย่าง ทั้งนี้ไม่ได้มีไว้เพื่อขายตามปกติธุรกิจหรือใช้ในการผลิตหรือจัดหาสินค้าหรือให้บริการหรือใช้ในการบริหารงาน

ราคาทุนของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนรวมถึงต้นทุนทางตรงเพื่อให้ได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ต้นทุนของการก่อสร้างที่การทำเรือฯ ก่อสร้างเองรวมถึงต้นทุนวัตถุดิบ ค่าแรงทางตรงและต้นทุนทางตรงอื่นเพื่อให้อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนแสดงในราคาหุ้นหักค่าเสื่อมราคาสะสมและขาดทุนจากการด้อยค่า ค่าเสื่อมราคาจะบันทึกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ซึ่งคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์แต่ละรายการ

### 3.10 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ภาระผูกพันของการทำเรื่องฯ กับผลประโยชน์ของพนักงานรับรู้ และวัดมูลค่าผลประโยชน์ของพนักงานแต่ละประเภทดังนี้

1. ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงานการทำเรื่องฯ รับรู้หนี้สินและค่าใช้จ่ายจากวันหยุดพักผ่อนประจำปีที่ยกออกไปใช้ในปีถัดไป โดยรับรู้ ณ ราคาต้นทุนที่คาดว่าจะมีการยกยอดวันหยุดพักผ่อนประจำปี โดยไม่ได้มีการปรับด้วยอัตราคิดลดให้เป็นปัจจุบัน

2. ผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

#### 2.1 โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน

2.1.1 โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุและโครงการค่ารักษาพยาบาลหลังเกษียณอายุ โดยใช้เทคนิคการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ต้นทุนบริการปัจจุบัน ต้นทุนบริการในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการ ตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นทันที

2.1.2 โครงการสมทบเงินที่กำหนดไว้เป็นโครงการผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงาน ซึ่งการทำเรื่องฯ จัดตั้งเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่

- โครงการกองทุนสงเคราะห์พนักงานการทำเรื่องฯ จ่ายเงินสมทบเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนไปในกองทุนการทำเรื่องฯ จัดตั้งขึ้น โดยไม่ได้แยกเป็นนิติบุคคลจากการทำเรื่องฯ และสมทบเพิ่มเติมให้เท่ากับภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงาน โดยใช้เทคนิคการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันในส่วนของบำเหน็จ บำนาญ และบำเหน็จตกทอด 30 เท่า ต้นทุนบริการปัจจุบัน ต้นทุนบริการในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นทันที

- โครงการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานการทำเรื่องฯ จ่ายเงินสมทบเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนไปในอีกกิจการหนึ่งแยกต่างหากและจะไม่มีภาระผูกพันตามกฎหมายหรือภาระผูกพันโดยอนุमानที่จะต้องจ่ายสมทบเพิ่มเติม ภาระผูกพันในการสมทบเงินเข้าโครงการจะถูกรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายพนักงานในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในรอบระยะเวลาที่พนักงานได้ทำงานให้กับการทำเรื่องฯ

การทำเรื่องฯ ได้จดทะเบียนจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ตามทะเบียนเลขที่ 4/2548 มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 7 มิถุนายน 2548 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพฯ มีฐานะเป็นนิติบุคคล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการส่งเสริมการออมทรัพย์และเพื่อเป็นสวัสดิการและหลักประกันแก่พนักงานที่เป็นสมาชิกและครอบครัว ในกรณีที่พนักงานตายหรือลาออกจากงานหรือลาออกจากกองทุนฯ เริ่มรับสมัครพนักงานเข้าเป็นสมาชิกกองทุนฯ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2548 และมติคณะกรรมการการทำเรื่องฯ ครั้งที่ 14/2548 เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2548 ได้อนุมัติให้พนักงานสมัครเข้าเป็นสมาชิกกองทุนฯ เพิ่มเติมตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2548 ผู้สมัครในช่วงเวลาดังกล่าวทั้งสองกลุ่มจะได้รับเงินเพิ่มพิเศษตอบแทนตามมาตรการจูงใจจากการทำเรื่องฯ เป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 10 ของอัตราเงินเดือน ณ เดือนที่กองทุนฯ รับเข้าเป็นสมาชิก ในจำนวนคงที่ จนถึงวันที่พ้นจากสมาชิกภาพของกองทุนฯ และได้รับสิทธิในการคำนวณเงินประเดิม และเงินเพิ่มพิเศษจากรฐานของเงินเดือนปีงบประมาณ 2549 ตามข้อบังคับกองทุนฯ กำหนดให้สมาชิกสามารถเลือกจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนฯ ได้ในอัตราร้อยละ 5 หรือ 10 หรือ 12 หรือ 15 ของเงินเดือน และการทำเรื่องฯ ต้องจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนฯ เป็นอัตราร้อยละ 5 ถึงร้อยละ 12 ของเงินเดือนตามอายุงาน

2.1.3 โครงการผลประโยชน์พนักงานเมื่อเลิกจ้าง การทำเรื่องฯ แสดงเจตนาผูกพันอย่างชัดเจนเกี่ยวกับการเลิกจ้างและไม่มีความเป็นไปได้ที่จะยกเลิก มีรายละเอียดอย่างเป็นทางการ ทั้งการเลิกจ้างก่อนวันเกษียณตามปกติหรือการสนับสนุนการออกจากงานโดยสมัครใจ ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อการทำเรื่องฯ เสนอให้มีการออกจากงานโดยสมัครใจและมีความเป็นไปได้ที่จะได้รับการตอบรับข้อเสนอแนะ และสามารถประมาณจำนวนของการยอมรับข้อเสนอได้อย่างสมเหตุสมผล มีการคิดลดกระแสเงินสด หากระยะเวลาการจ่ายผลประโยชน์เกินกว่า 12 เดือน นับจากวันที่รายงานได้แก่ โครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด

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

### 3.11 ประมาณการหนี้สิน

ประมาณการหนี้สินจะรับรู้ต่อเมื่อการทำเรื่องฯ มีภาระหนี้สินตามกฎหมายหรือจากการอนุมานที่เกิดขึ้น อันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตและมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าการทำเรื่องฯ จะเสียประโยชน์เชิงเศรษฐกิจไปเพื่อจ่ายชำระภาระหนี้สินดังกล่าวและตามประมาณการที่น่าเชื่อถือของจำนวนที่ต้องจ่าย

### 3.12 การถ้อยคำของสินทรัพย์

มูลค่าสินทรัพย์ตามบัญชีของการทำเรื่องฯ ได้รับการทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานว่ามีข้อบ่งชี้ เรื่องการด้อยค่าหรือไม่ ในกรณีที่มีข้อบ่งชี้จะทำการประมาณมูลค่าสินทรัพย์ที่คาดว่าจะได้รับคืน ขาดทุนจากการด้อยค่า รับรู้เมื่อมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ขาดทุนจากการด้อยค่าบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดขึ้น

การคำนวณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน

มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน หมายถึง มูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์หรือมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หักต้นทุนในการขายแล้วแต่มูลค่าใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์ ประมาณการกระแสเงินสดที่จะได้รับในอนาคตจะคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันเพื่อให้สะท้อนมูลค่าที่อาจประเมินได้ในตลาดปัจจุบัน ซึ่งแปรไปตามเวลาและความเสี่ยงที่มีต่อสินทรัพย์ สำหรับสินทรัพย์ที่ไม่ก่อให้เกิดกระแสเงินสดรับโดยอิสระจากสินทรัพย์อื่น จะพิจารณามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนร่วมกับหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดที่สินทรัพย์นั้นเกี่ยวข้องด้วย

การกลับรายการด้อยค่า

ขาดทุนจากการด้อยค่าจะถูกกลับรายการ หากการทำเรื่องฯ ประเมินว่ามีข้อบ่งชี้ที่แสดงให้เห็นว่า ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่เคยรับรู้ในงวดก่อนได้หมดไปหรือลดลง โดยการทำเรื่องฯ จะประมาณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์นั้น ขาดทุนจากการด้อยค่าจะถูกกลับรายการเพียงเท่าที่มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่เกินกว่ามูลค่าตามบัญชีภายหลังหักค่าเสื่อมราคาหรือค่าตัดจำหน่าย เสมือนหนึ่งไม่เคยมีการบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่ามาก่อน

### 3.13 กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง

กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง จัดตั้งขึ้นตามระเบียบการทำเรื่องฯ แห่งประเทศไทย ว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง พ.ศ. 2528 ซึ่งได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการทำเรื่องฯ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 29 (1) แห่งพระราชบัญญัติการทำเรื่องฯ แห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเงินกองทุนสำหรับการประกันภัยในทรัพย์สินของการทำเรื่องฯ

สินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนประกันภัยฯ ได้แสดงรวมอยู่ในสินทรัพย์และหนี้สินของการทำเรื่องฯ ส่วนของทุนแสดงไว้ในกำไรสะสมที่จัดสรรแล้วของการทำเรื่องฯ รายได้และค่าใช้จ่ายของกองทุนประกันภัยฯ รับรู้เป็นรายได้และค่าใช้จ่ายของการทำเรื่องฯ

#### 4. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
เงินสด	172.28	94.94
เงินฝากธนาคารประเภท		
- กระแสรายวัน	(9.57)	(71.47)
- ออมทรัพย์	4,149.12	2,756.37
- ประจำ 3 เดือนไม่มีภาระผูกพัน	1,844.92	2,913.20
รวม	6,156.75	5,693.04

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 6,156.75 ล้านบาท เป็นของการทำเรือฯ จำนวน 5,918.08 ล้านบาท กองทุนสงเคราะห์ฯ จำนวน 203.56 ล้านบาท และกองทุนประกันภัยฯ จำนวน 35.11 ล้านบาท

#### 5. เงินลงทุนชั่วคราว ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
เงินฝากธนาคารประเภทประจำเงิน 3 เดือน		
- มีภาระผูกพัน	10.01	9.86
- ไม่มีภาระผูกพัน	2,484.46	2,382.32
รวม	2,494.47	2,392.18

เงินฝากธนาคารประเภทประจำเงิน 3 เดือน มีภาระผูกพัน จำนวน 10.01 ล้านบาท การทำเรือฯ ได้นำไปค้ำประกันการใช้ไฟฟ้า จำนวน 0.30 ล้านบาท และค้ำประกันเงินกู้เพื่อที่อยู่อาศัยของโครงการพัฒนาเคหะชุมชนคลองเตยระยะที่ 3 จำนวน 9.71 ล้านบาท ส่วนเงินฝากธนาคารประเภทประจำเงิน 3 เดือน ไม่มีภาระผูกพัน จำนวน 2,484.46 ล้านบาท เป็นของท่าเรือกรุงเทพ จำนวน 0.31 ล้านบาท กองทุนประกันภัยฯ จำนวน 2,484.15 ล้านบาท

#### 6. ลูกหนี้การค้า ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
ลูกหนี้การค้า	1,233.53	949.09
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(163.75)	(34.69)
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	1,069.78	914.40

ลูกหนี้การค้า แยกตามอายุหนี้ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

อายุหนี้	2561	2560
ยังไม่ได้ถึงกำหนดชำระ	989.98	912.24
เกินกว่า 3 เดือน - 6 เดือน	158.05	3.48
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	3.13	1.66
เกินกว่า 1 ปี	82.37	31.71
รวม	1,233.53	949.09

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ จำนวน 163.75 ล้านบาท เป็นของลูกหนี้ค่าภาระ จำนวน 135.74 ล้านบาท ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน อาคาร ไฟฟ้า และน้ำประปา จำนวน 27.67 ล้านบาท และลูกหนี้ประกันค่าภาระเรือ จำนวน 0.34 ล้านบาท



## 7. ลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2561	2560
ลูกหนี้เงินยืมโดยตรง	4.10	6.49
ลูกหนี้ขาดใช้ค่าเสียหาย	0.15	0.16
ลูกหนี้เบ็ดเตล็ด	2.43	2.37
รวม	6.68	9.02
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(2.43)	(2.43)
ลูกหนี้อื่น - สุทธิ	4.25	6.59

## 8. ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2561	2560
ลูกหนี้เงินกู้ทั่วไป	84.00	94.74
ลูกหนี้เงินกู้เพื่อที่อยู่อาศัย	2.35	2.37
ลูกหนี้เงินกู้เพื่อซื้อรถจักรยานยนต์	0.21	0.22
ลูกหนี้เงินกู้พิเศษ	23.59	26.85
ลูกหนี้เงินกู้พิเศษเนื่องจากวิกฤตอุทกภัย	-	4.30
รวม	110.15	128.48
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(2.18)	(2.18)
รวม	107.97	126.30
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานยังไม่ถึงกำหนดชำระ	107.97	126.30

ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานมีค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญที่คาดว่าจะเกิดความเสียหาย เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด จำนวน 2.18 ล้านบาท

## 9. วัสดุคงเหลือ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2561	2560
อะไหล่เครื่องมือนอกขนสินค้า	131.38	132.77
อะไหล่เรือ	7.62	7.94
อุปกรณ์ไฟฟ้าและโทรศัพท์	5.59	4.46
วัสดุซ่อมแซมอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	2.71	1.46
น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	8.75	5.66
เครื่องเขียนแบบพิมพ์และของใช้สิ้นเปลือง	5.90	6.06
อุปกรณ์ประปาและสุขาภิบาล	0.97	0.84
อะไหล่รถยนต์และเครื่องมือกล	0.26	0.22
อะไหล่เครื่องมือทุ่นแรง-ท่าเรือภูมิภาค	2.83	2.83
พัสดุค่ายาและเวชภัณฑ์	3.34	2.56
พัสดุอื่นๆ	27.39	36.64
รวม	196.74	201.44
หัก สำรองพัสดุเสื่อมสภาพ	(82.91)	(91.19)
รวมพัสดุกงเหลือ	113.83	110.25

ในระหว่างปี 2561 การท่าเรือฯ ได้กลับรายการค่าเผื่อพัสดุเสื่อมสภาพ จำนวน 7.57 ล้านบาท เนื่องจากเบิกใช้พัสดุ และจำหน่ายพัสดุดังกล่าวที่มีการตั้งสำรองพัสดุเสื่อมสภาพแล้ว จำนวน 0.77 ล้านบาท และมีการตั้งสำรองพัสดุเสื่อมสภาพ ในปีนี้ จำนวน 0.06 ล้านบาท

## 10. สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคารค้างรับ	12.57	13.78
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	1.29	8.18
เงินมัดจำ	0.53	0.53
ภาษีซื้อรอเครดิต	41.97	77.75
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	0.26	0.05
รวม	56.62	100.29

## 11. รายได้ค่าเช่าอเรียกเก็บ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
ยอดยกมา	16,786.85	16,415.51
บวก รายได้ตามวิธีเส้นตรง	3,600.22	3,609.19
หัก รายได้ตามสัญญา	(3,267.22)	(3,237.85)
ยอดยกไป	17,119.85	16,786.85

การท่าเรือฯ มีสัญญาที่มีอายุตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป จำนวน 64 สัญญา ประกอบด้วย

	ท่าเรือกรุงเทพ (สัญญา)	ท่าเรือแหลมฉบัง (สัญญา)	รวม
สัญญาเช่าพื้นที่	5	46	51
สัญญาเช่าที่เพื่อประกอบการให้บริการท่าเรือ	-	13	13
รวม	5	59	64

## 12. อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน		
	ที่ดิน	อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	รวม
<b>ราคาทุน</b>			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2560	237.49	13,866.16	14,103.65
บวก โอนเปลี่ยนแปลง	59.43	-	59.43
ณ วันที่ 30 กันยายน 2561	296.92	13,866.16	14,163.08
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2560	-	7,866.43	7,866.43
บวก ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	352.04	352.04
ณ วันที่ 30 กันยายน 2561	-	8,218.47	8,218.47
<b>ราคาตามบัญชี - สุทธิ</b>			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2560	237.49	5,999.73	6,237.22
ณ วันที่ 30 กันยายน 2561	296.92	5,647.69	5,944.61

ค่าเสื่อมราคาอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนประจำปี จำนวน 352.04 ล้านบาท เป็นค่าเสื่อมราคาของกลุ่มสินทรัพย์จากการบริจาด จำนวน 23.15 ล้านบาท

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

การทำเรือแห่งประเทศไทย	ยอดตามบัญชี ณ วันที่ 30 กันยายน 2561		
	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน		
	ทุน	ค่าเสื่อมราคาสะสม	ราคาตามบัญชีสุทธิ
ที่ดินที่การทำเรือฯ ถือครองไว้เพื่อประโยชน์จากรายได้ค่าเช่าและการเพิ่มขึ้นของราคาในอนาคต			
ทำเรือกรุงเทพ			
ที่ดินเปล่าภายใต้สัญญาเช่าที่ดิน	16,117,562.68	-	16,117,562.68
ทำเรือแหลมฉบัง			
ที่ดินเปล่าภายใต้สัญญาเช่าที่ดิน	172,389,099.61	-	172,389,099.61
โอนเปลี่ยนประเภท	59,430,640.00	-	59,430,640.00
	231,819,739.61	-	231,819,739.61
ที่ดินการเคหะ/บ้านพัก	20,168,283.63	-	20,168,283.63
	251,988,023.24	-	251,988,023.24
ที่ดินว่างเปล่า	28,818,347.62	-	28,818,347.62
รวมที่ดิน	296,923,933.54	-	296,923,933.54
กลุ่มอาคารให้เช่าภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน			
ทำเรือกรุงเทพ			
อาคารพาณิชย์และแฟลตชุมชนฯ	802,252,406.27	(571,077,309.13)	231,175,097.14
อาคารคลังสินค้า	16,200,833.75	(16,191,276.14)	9,557.61
อาคารสำนักงาน	31,545,892.97	(18,720,708.56)	12,825,184.41
	849,999,132.99	(605,989,293.83)	244,009,839.16
ทำเรือแหลมฉบัง			
สิ่งปลูกสร้างบนพื้นที่ให้เช่า	13,016,169,617.19	(7,612,484,093.53)	5,403,685,523.66
รวมอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	13,866,168,750.18	(8,218,473,387.36)	5,647,695,362.82
รวม	14,163,092,683.72	(8,218,473,387.36)	5,944,619,296.36

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนของการทำเรือฯ ประกอบด้วย

ที่ดินที่การทำเรือฯ ถือครองไว้เพื่อประโยชน์จากรายได้ค่าเช่าและการเพิ่มขึ้นของราคาในอนาคต จำนวน 4,268.99 ไร่ ตั้งอยู่ที่ทำเรือกรุงเทพ 682.19 ไร่ และทำเรือแหลมฉบัง 3,586.80 ไร่ ซึ่งได้ให้บุคคลภายนอกเช่าภายใต้สัญญาเช่าที่ดินทั้งระยะสั้นและระยะยาว ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 ที่ดินให้เช่าดังกล่าวมีมูลค่าตามบัญชี จำนวน 268.10 ล้านบาท และมีมูลค่ายุติธรรม จำนวน 41,376.52 ล้านบาท ซึ่งประเมินขึ้นโดยอ้างอิงจากราคาประเมินที่ดินของกรมธนารักษ์สำหรับปี 2559 - 2562 กรณีทำเรือกรุงเทพ ส่วนทำเรือแหลมฉบังอ้างอิงจากราคาประเมินที่ดินของสำนักงานที่ดินที่ประเมินให้ทำเรือแหลมฉบังโดยเฉพาะ สำหรับปี 2559 - 2562

ที่ดินว่างเปล่าที่เป็นกรรมสิทธิ์ของกิจการตั้งอยู่ ณ ทำเรือแหลมฉบัง จำนวน 432 ไร่ ไม่ได้มีไว้เพื่อใช้ในการให้บริการหรือใช้ในการบริหารงานของกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 ที่ดินว่างเปล่ามีมูลค่าตามบัญชี จำนวน 28.82 ล้านบาท และมีมูลค่ายุติธรรม จำนวน 432.47 ล้านบาท โดยอ้างอิงจากราคาประเมินที่ดินของสำนักงานที่ดินที่ประเมินให้ทำเรือแหลมฉบังโดยเฉพาะ สำหรับปี 2559 - 2562

อาคารพาณิชย์และแฟลตชุมชนฯ อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ได้ให้บุคคลภายนอกเช่าภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 มีราคาทุน จำนวน 850.00 ล้านบาท มูลค่าตามบัญชี จำนวน 244.01 ล้านบาท และมูลค่ายุติธรรม จำนวน 1,902.00 ล้านบาท ซึ่งประเมินด้วยวิธีต้นทุนทดแทน โดยพิจารณาการเสื่อมราคาจากการเสื่อมทางกายภาพ การเสื่อมราคาของประโยชน์ใช้สอย และการเสื่อมราคาเนื่องจากปัจจัยภายนอก

กลุ่มสินทรัพย์ประเภทสิ่งปลูกสร้างภายใต้สัญญาเช่าประกอบการทำเทียบเรือ จำนวน 13 ท่า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ได้ให้บริษัทเอกชนเช่าประกอบและบริหารงานทำเทียบเรือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 มีราคาทุน จำนวน 13,016.17 ล้านบาท มีมูลค่าตามบัญชี จำนวน 5,403.69 ล้านบาท และมูลค่ายุติธรรม จำนวน 43,700.00 ล้านบาท ซึ่งประเมินขึ้นโดยกิจการด้วยวิธีรายได้ (Income Method, DCF Technique)

จำนวนเงินที่เกี่ยวข้องกับอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนที่ได้รับรู้ในงบกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จ ได้แก่

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
รายได้ค่าเช่าที่ดิน อาคาร และคลังสินค้า	1,270.98	1,170.24
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานโดยตรงที่เกิดจากอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ซึ่งก่อให้เกิดรายได้ค่าเช่าสำหรับปี	352.04	349.86

ณ 30 กันยายน 2561 การทำเรือฯ มีอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม แยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน			
ที่ดิน - ที่การทำเรือฯ ถือเพื่อประโยชน์จากรายได้ค่าเช่า	41,376.52		
ที่ดิน - ที่ดินว่างเปล่าท่าเรือแหลมฉบัง	432.47		
อาคารพาณิชย์และแฟลตชุมชนฯ อาคารสำนักงานและอาคารคลังสินค้าท่าเรือกรุงเทพ		1,902.00	
กลุ่มสินทรัพย์ประเภทสิ่งปลูกสร้างภายใต้สัญญาเช่าประกอบการทำเทียบเรือ จำนวน 13 ท่า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง			43,700.00

### 13. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

ราคาทุน	ที่ดิน	สิ่งปลูกสร้าง	สินทรัพย์ลอยน้ำ	เครื่องมือยกขนสินค้า	สินทรัพย์อื่น			รวม
					การทำเรือฯ	กองทุนสงเคราะห์ฯ	กองทุนประกันภัยฯ	
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2560	133.01	6,679.90	6,119.59	8,958.30	3,854.55	0.06	0.04	25,745.45
ซื้อ	-	2.37	-	-	7.77	-	-	10.14
รับบริจาค	-	-	-	-	4.67	-	-	4.67
โอนมาจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	-	2,317.82	2,079.98	1,581.18	258.70	-	-	6,237.68
โอนเปลี่ยนประเภทไปอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	(59.43)	-	-	-	-	-	-	(59.43)
จำหน่าย	-	(114.60)	(8.50)	(316.19)	(165.33)	-	-	(604.62)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2561	73.58	8,885.49	8,191.07	10,223.29	3,960.36	0.06	0.04	31,333.89



หน่วย : ล้านบาท

	ที่ดิน	สิ่งปลูกสร้าง	สินทรัพย์ ลอยน้ำ	เครื่องมือ ยกขนสินค้า	สินทรัพย์อื่น			รวม
					การทำเรือฯ	กองทุน สงเคราะห์ฯ	กองทุน ประกันภัยฯ	
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>								
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2560	-	4,231.69	3,743.87	6,610.61	3,134.89	0.06	0.04	17,721.16
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี จำหน่าย	-	250.88	262.22	555.59	217.56	-	-	1,286.25
	-	(114.48)	(8.09)	(306.45)	(165.14)	-	-	(594.16)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2561	-	4,368.09	3,998.00	6,859.75	3,187.31	0.06	0.04	18,413.25
<b>ค่าเผื่อการด้อยค่า</b>								
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2560	-	-	-	-	6.54	-	-	6.54
ค่าเผื่อการด้อยค่าสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
ณ วันที่ 30 กันยายน 2561	-	-	-	-	6.54	-	-	6.54
<b>ราคาตามบัญชี - สุทธิ</b>								
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2560	133.01	2,448.21	2,375.72	2,347.69	713.12	-	-	8,017.75
ณ วันที่ 30 กันยายน 2561	73.58	4,517.40	4,193.07	3,363.54	766.51	-	-	12,914.10

ในงวดบัญชีปี 2561 การทำเรือฯ มีค่าเสื่อมราคาประจำปี จำนวน 1,286.25 ล้านบาท เป็นค่าเสื่อมราคาของกลุ่มสินทรัพย์จากการบริจาค จำนวน 7.38 ล้านบาท และการทำเรือฯ ได้ทบทวนอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์ ประเภทสินทรัพย์ลอยน้ำ (เรือ) ประกอบด้วย เรือขุด เรือบรรทุกดิน และเรือลากจูง จาก 15 ปี เป็น 30 ปี เรือจูง จาก 10 ปี เป็น 30 ปี และประเภทเครื่องมือยกขนสินค้า ประกอบด้วย รถปั้นจั่นยกตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (ปตส.) จาก 10 ปี เป็น 12 ปี และรถคานเคลื่อนที่ (รคส.) จาก 10 ปี เป็น 12 ปี ซึ่งถือเป็นการเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี โดยถือปฏิบัติตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2561 เป็นต้นไป สำหรับในการทบทวนอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์ในครั้งนี้ ทำให้ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ และค่าเสื่อมราคาสะสมสินทรัพย์ลดลง จำนวน 13.46 ล้านบาท

การพิจารณาอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์ ประเภทสินทรัพย์ลอยน้ำ (เรือ) อาศัยข้อมูลอายุการใช้งานของสินทรัพย์จากสถิติการใช้งานของสินทรัพย์มาเป็นตัวกำหนด และสำหรับประเภทเครื่องมือยกขนสินค้าอาศัยข้อมูลสถิติอายุการใช้งานเฉลี่ยจนถึงวันที่จำหน่ายสินทรัพย์ในช่วงปี 2551 - 2561 มาเป็นตัวกำหนด

#### 14. สินทรัพย์ระยะกว้างก่อสร้างและติดตั้ง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2561				2560
	ยอดยกมา	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอดยกไป	
งานระหว่างก่อสร้าง	3,094.62	926.62	(2,474.41)	1,546.83	3,094.62
สินทรัพย์ระหว่างสั่งซื้อ	2,258.23	1,736.07	(3,776.75)	217.55	2,258.23
งานซ่อมบำรุงระหว่างดำเนินการ	2.44	28.11	(28.11)	2.44	2.44
รวม	5,355.29	2,690.80	(6,279.27)	1,766.82	5,355.29

ในงวดบัญชีปี 2561 การทำเรือฯ มีงานที่เพิ่มขึ้น จำนวน 2,690.80 ล้านบาท ส่วนหนึ่งเป็นการโอนมาจากเงินล่วงหน้าจำนวน 92.14 ล้านบาท

## 15. สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่าย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่าย	334.58	335.41
หัก ตัดจ่ายระหว่างปี	(1.01)	(0.83)
รวม	333.57	334.58

สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่ายเป็นโครงการที่การทำเรื่องฯ ดำเนินการเพื่อพัฒนาเคหะชุมชนคลองเตยร่วมกับการเคหะแห่งชาติ มีวัตถุประสงค์ในการรื้อย้ายชุมชนแออัดออกจากที่ดินของการทำเรื่องฯ จำนวน 4,200 ครอบครัวยุ และชุมชนแออัดบริเวณลี้ก 7 - 12 จำนวน 600 หน่วย เพื่อพัฒนาพื้นที่สำหรับใช้ในกิจการของการทำเรื่องฯ ประกอบด้วย การก่อสร้างอาคารแฟลตในที่ดินของการทำเรื่องฯ จำนวน 1,680 หน่วย ซึ่งการทำเรื่องฯ ได้สร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วและการจัดหาที่ดินแปลงโล่งนอกเขตการทำเรื่องฯ โดยการจัดซื้อที่ดินบริเวณซอยวัชรพล และบริเวณหนองจอก ซึ่งจะตัดเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อชุมชนย้ายไปอยู่อาศัยและโอนกรรมสิทธิ์แล้ว

ในงวดบัญชีปี 2561 มีการโอนกรรมสิทธิ์ในที่ดินซอยวัชรพลให้กับชาวชุมชนทั้งสิ้น 14 ราย เนื้อที่รวม 287.80 ตารางวา ละ 3,533.69 บาท รวมเป็นจำนวนเงิน 1.01 ล้านบาท คงเหลือที่ดินซอยวัชรพลที่ยังไม่ได้โอนกรรมสิทธิ์เนื้อที่รวม 25-0-45.20 ไร่ คิดเป็น 10,045.20 ตารางวา มูลค่าที่ดิน 35.50 ล้านบาท และที่ดินบริเวณหนองจอก จำนวน 214 ไร่ แบ่งเป็น 2,140 แปลง มูลค่าที่ดิน 298.07 ล้านบาท ยังไม่มีการรื้อย้ายและการโอนกรรมสิทธิ์ให้กับชาวชุมชนแต่อย่างใด

## 16. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	โครงการพัฒนาระบบบัญชีและระบบวางแผนทรัพยากรบุคคล	ลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์โปรแกรมสำเร็จรูปอื่นๆ	รวม
<b>ราคาทุน</b>			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2560	82.98	477.98	560.96
ซื้อ	-	0.50	0.50
โอนมาจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	-	41.59	41.59
ณ วันที่ 30 กันยายน 2561	82.98	520.07	603.05
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2560	82.98	244.69	327.67
ค่าตัดจำหน่าย	-	75.90	75.90
ณ วันที่ 30 กันยายน 2561	82.98	320.59	403.57
<b>ค่าเผื่อการด้อยค่า</b>			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2560	-	0.85	0.85
ณ วันที่ 30 กันยายน 2561	-	0.85	0.85
<b>ราคาตามบัญชี - สุทธิ</b>			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2560	-	232.44	232.44
ณ วันที่ 30 กันยายน 2561	-	198.63	198.63

ในงวดบัญชีปี 2561 การทำเรื่องฯ มีค่าตัดจำหน่ายประจำปี จำนวน 75.90 ล้านบาท เป็นค่าตัดจำหน่ายของกลุ่มสินทรัพย์จากการบริจาค จำนวน 0.67 ล้านบาท

## 17. เจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
ค่าแรง และค่าล่วงเวลาดังจ่าย	188.31	185.20
โบนัสกรรมการและพนักงานค้างจ่าย	659.27	581.14
เงินบำนาญและเงินบำเหน็จตกทอดค้างจ่าย	8.29	9.94
ค่าเช่าที่ดิน อาคารและคลังสินค้า	41.10	18.55
ค่าตอบแทนจากการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ (Fixed Fee) และประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee)	435.84	429.28
ค่าผ่านทำอัตโนมิติ	0.04	-
อื่นๆ	106.22	108.38
รวม	1,439.07	1,332.49

## 18. รายได้แผ่นดินค้างนำส่งคลัง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
รายได้แผ่นดินค้างนำส่งคลัง ณ วันต้นงวด	2,777.00	3,630.00
<u>บวก</u> สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง - จากกำไรสุทธิประจำปี	4,502.70	4,277.00
รวม	7,279.70	7,907.00
<u>หัก</u> นำส่งกระทรวงการคลัง ณ วันที่ 30 กันยายน	(2,777.00)	(5,130.00)
	4,502.70	2,777.00

การทำเรื่อง ต้องสำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลังจากกำไรสุทธิประจำปีในอัตราร้อยละ 65 ของกำไรสุทธิก่อนค่าใช้จ่ายสำรองโบนัส หรือตามความเห็นของกระทรวงการคลัง ในปี 2561 การทำเรื่อง ต้องนำส่งรายได้แผ่นดินจากกำไรสุทธิประจำปี 2561 จำนวน 4,502.70 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2560 การทำเรื่อง ได้นำส่งรายได้แผ่นดิน งวดที่ 1 ประจำปี 2560 ส่วนที่เหลือจำนวน 600.00 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2561 ได้นำส่งรายได้แผ่นดิน งวดที่ 2 ประจำปี 2560 จำนวน 2,177.00 ล้านบาท

ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 มีรายได้แผ่นดินค้างนำส่งคลัง จำนวน 4,502.70 ล้านบาท

## 19. หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
เจ้าหนี้กรมสรรพากร	68.13	14.41
เงินมัดจำและเงินประกัน	322.62	352.03
เงินฝากเพื่อถอนคืน	13.40	11.06
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	4.44	48.61
ภาษีขายรอการชำระ	39.17	28.27
ภาษีเงินได้นิติบุคคลหัก ณ ที่จ่าย	0.82	5.61
เจ้าหนี้บริษัทผู้ประกอบการทำเรือ	2.00	1.93
เช็คจ่ายระหว่างทาง	10.75	290.44
เงินรับฝากค่าภาษีโรงเรือน	7.61	7.80
หนี้สินหมุนเวียนอื่น ๆ	1.26	0.86
รวม	470.20	761.02

## 20. รายได้สินทรัพย์รับบริจาคการรับรู้ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
ยอดยกมา	249.89	281.04
หัก รับรู้เป็นรายได้	(30.52)	(31.15)
ยอดคงเหลือ	219.37	249.89

## 21. เงินสะสมและดอกเบียเงินสะสมค้างจ่าย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2561			2560
	เงินสะสม ค้างจ่าย	ดอกเบียเงินสะสม ค้างจ่าย	รวม	รวม
ยอดยกมา	169.20	255.46	424.66	442.69
บวก เพิ่มระหว่างปี	14.41	33.95	48.36	50.69
รวม	183.61	289.41	473.02	493.38
หัก จ่ายระหว่างปี	(29.12)	(50.40)	(79.52)	(68.72)
ยอดคงเหลือ	154.49	239.01	393.50	424.66

ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 เงินสะสมและดอกเบียเงินสะสมค้างจ่าย จำนวน 393.50 ล้านบาท การทำเรื่อง จ่ายให้เมื่อพนักงานออกจากงานหรือพ้นสภาพการเป็นพนักงาน

## 22. ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

จำนวนที่รับรู้ในงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 และ 2560 มีดังต่อไปนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
<b>1. ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน</b>		
โครงการวันลาหยุดพักผ่อนประจำปีสะสม	42.80	45.02
<b>2. ผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน</b>		
<b>ภาวะผูกพันโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน</b>		
โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	984.06	1,022.51
โครงการกองทุนสงเคราะห์	12,061.52	12,501.48
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	4,600.86	4,546.98
โครงการผลตอบแทนพิเศษก่อนเกษียณอายุ	-	122.35
รวม ภาวะผูกพันโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน	17,646.44	18,193.32
<b>ภาวะผูกพันโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น</b>		
โครงการผลตอบแทนการทำงานระยะยาว	8.99	10.81
โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	21.49	22.87
รวม ภาวะผูกพันโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	30.48	33.68
<b>รวม ภาวะผูกพันโครงการผลประโยชน์พนักงาน</b>	<b>17,719.72</b>	<b>18,272.02</b>



การเปลี่ยนแปลงของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561 และ 2560 มีดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2561	2560
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันต้นงวด 1 ต.ค.	18,272.02	18,704.61
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	343.87	310.09
ต้นทุนดอกเบี้ย	463.79	475.26
รายการที่เกิดขึ้นจริง	(1,359.96)	(1,217.94)
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันสิ้นงวด 30 ก.ย.	17,719.72	18,272.02

ค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561 และ 2560 มีดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2561	2560
โครงการวันลาหยุดพักผ่อนประจำปีสะสม	1.35	2.20
โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	71.65	68.65
โครงการกองทุนสงเคราะห์	444.23	472.97
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	225.66	210.03
โครงการผลตอบแทนพิเศษก่อนเกษียณอายุ	62.87	29.52
โครงการผลตอบแทนการทำงานระยะยาว	1.41	1.48
โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	0.49	0.50
รวม ค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	807.66	785.35

ข้อสมมติฐานหลักในการประมาณการตามหลักการคณิตศาสตร์ประกันภัยมีดังนี้

	2561 ร้อยละ	2560 ร้อยละ
อัตราคิดลด		
โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	2.10	2.10
โครงการกองทุนสงเคราะห์	2.50 และ 2.80	2.50 และ 2.80
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	2.50 และ 2.80	2.50 และ 2.80
โครงการผลตอบแทนการทำงานระยะยาว	2.10	2.10
โครงการผลตอบแทนพิเศษก่อนเกษียณอายุ	2.10	2.10
โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	2.50	2.50
อัตราการเพิ่มขึ้นของเงินเดือนในอนาคต (เฉลี่ย)	6.50	6.50
อัตราเงินเฟ้อ	2.20	2.20
อัตราการเติบโตของค่ารักษาพยาบาล	5.60	5.60
อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน		
อายุ 0 - 20 ปี	-	-
อายุ 21 - 40 ปี	1.00	1.00
อายุ 41 - 50 ปี	0.20	0.20
อายุ 51 - 60 ปี	-	-

ข้อสมมติฐานที่เกี่ยวกับการมรณะ อ้างอิงตามตารางมรณะ พ.ศ. 2551 ซึ่งเป็นข้อมูลทางสถิติที่เผยแพร่ทั่วไป ตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของข้อสมมติหลักในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

	การเปลี่ยนแปลงข้อสมมติ		ผลกระทบต่อภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์พนักงาน			
			การเพิ่มขึ้นของข้อสมมติ		การลดลงของข้อสมมติ	
	2561 ร้อยละ	2560 ร้อยละ	2561 ล้านบาท	2560 ล้านบาท	2561 ล้านบาท	2560 ล้านบาท
อัตราคิดลด	1	1	(1,801.60)	(1,870.58)	2,181.58	2,271.24
อัตราขึ้นเงินเดือน	1	1	262.90	246.78	(275.90)	(258.30)
อัตราเงินเฟ้อ	1	1	0.94	0.84	(0.79)	(0.72)
อัตราแนวโน้มค่ารักษาพยาบาล	1	1	854.05	814.59	(690.80)	(659.95)

### 23. ประมาณการหนี้สิน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	การฟ้องร้องคดี ค่าล่วงเวลา	การฟ้องร้องคดี อื่นๆ	รวม
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2560	107.07	31.80	138.87
ประมาณการหนี้สินเพิ่ม	5.89	17.05	22.94
ประมาณการหนี้สินลด	(9.34)	-	(9.34)
จ่ายชำระประมาณการหนี้สิน	(75.17)	(38.72)	(113.89)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2561	28.45	10.13	38.58

ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 การทำเรื่องฯ ได้รับรู้ประมาณการหนี้สินจากการถูกฟ้องร้องดำเนินคดีดังกล่าวข้างต้น จำนวน 67 คดี จำนวนเงิน 38.58 ล้านบาท โดยเป็นคดีที่ทำเรื่องฯ ถูกฟ้องร้องคดีค่าล่วงเวลา จำนวน 60 คดี จำนวนเงิน 28.45 ล้านบาท และคดีอื่นๆ จำนวน 7 คดี จำนวนเงิน 10.13 ล้านบาท

ประมาณการหนี้สินเพิ่มขึ้น จำนวนเงิน 22.94 ล้านบาท เกิดจากคดีค่าล่วงเวลา จำนวนเงิน 5.89 ล้านบาท จากการบันทึกหนี้สินตามคำพิพากษาศาล จำนวนเงิน 1.31 ล้านบาท และบันทึกดอกเบี้ยตามคำพิพากษาศาล จำนวนเงิน 4.58 ล้านบาท และคดีอื่นๆ จำนวนเงิน 17.05 ล้านบาท จากการบันทึกหนี้สินตามคำพิพากษาศาล จำนวนเงิน 16.29 ล้านบาท และบันทึกดอกเบี้ยตามคำพิพากษาศาล จำนวนเงิน 0.76 ล้านบาท ประมาณการหนี้สินลดลง จำนวนเงิน 9.34 ล้านบาท เกิดจากการกลับรายการของคดีค่าล่วงเวลา จ่ายชำระประมาณการหนี้สิน จำนวนเงิน 113.89 ล้านบาท เป็นคดีที่ทำเรื่องฯ ถูกฟ้องร้องคดีค่าล่วงเวลา จำนวน 411 คดี จำนวนเงิน 75.17 ล้านบาท และคดีอื่นๆ จำนวน 3 คดี จำนวนเงิน 38.72 ล้านบาท

## 24. ทุน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
<b>ทุนท่าเรือกรุงเทพ</b>		
ทุนประเดิม	97.18	97.18
ทุนดำเนินการท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	117.22	117.22
ทุนพัฒนาเศรษฐกิจ	9.79	9.79
เงินกู้และดอกเบียที่รัฐบาลจ่ายแทน	82.08	82.08
ทุนดำเนินการหน่วยบำรุงรักษาร่องน้ำสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา	3.24	3.24
	309.51	309.51
<b>ทุนท่าเรือแหลมฉบัง</b>		
ทุนจากงบประมาณแผ่นดิน	6,688.23	6,688.23
ทุนจากการงดนำเงินส่งคลังเพื่อเป็นเงินบาทสมทบเงินกู้	40.00	40.00
ทุนได้รับจัดสรรจากเงินกู้เพื่อการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจงวดที่ 2 (SAL2)	96.74	96.74
ทุนจากการรับโอนสินทรัพย์จากท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	100.07	100.07
	6,925.04	6,925.04
รวม	7,234.55	7,234.55

## 25. กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน ประกอบด้วย

ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 และ 2560 สินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
<b>สินทรัพย์</b>		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	203.56	217.92
รายการระหว่างกัน - ลูกหนี้การทำเรือฯ ภาระผูกพัน	27,975.67	27,544.48
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	0.43	0.20
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์ไม่ถึงกำหนดชำระ	107.97	126.30
รวม	28,287.63	27,888.90
<b>หนี้สิน</b>		
เจ้าหนี้อื่น	8.29	9.94
เจ้าหนี้การทำเรือฯ	15,821.92	14,944.75
เจ้าหนี้ กปร.	-	4.71
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	2.40	3.36
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	12,061.52	12,501.48
เงินสะสมและดอกเบียเงินสะสมค้างจ่าย	393.50	424.66
รวม	28,287.63	27,888.90

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561 และ 2560 รายได้และค่าใช้จ่ายกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
รายได้		
ดอกเบียเงินฝากธนาคาร	0.56	0.48
ดอกเบียเงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	15.18	17.21
รายได้เบ็ดเตล็ด	0.22	0.37
รวม	15.96	18.06
ค่าใช้จ่าย		
ดอกเบียเงินสะสม	33.95	34.92
หนี้สงสัยจะสูญของ กสพ.	-	(0.36)
รวม	33.95	34.56

## 26. กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง

ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 และ 2560 สินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
สินทรัพย์		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	35.11	29.35
เงินลงทุนชั่วคราว	2,484.15	2,347.01
ลูกหนี้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	-	4.71
ดอกเบียค้างรับ	4.44	3.84
รวม	2,523.70	2,384.91
หนี้สินและกองทุน		
กองทุน	2,384.91	2,255.75
จัดสรรระหว่างปี	138.79	129.16
รวม	2,523.70	2,384.91

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561 และ 2560 รายได้และค่าใช้จ่ายกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
รายได้		
รายได้ดอกเบีย	38.55	37.22
รวม	38.55	37.22
ค่าใช้จ่าย		
ค่าสินไหมทดแทน	1.16	3.06
รวม	1.16	3.06

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



## 27. รายได้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
รายได้ค่าปรับผิดสัญญา	153.48	155.90
รายได้สินทรัพย์รับบริจาค	35.19	31.15
รายได้เบ็ดเตล็ด	36.11	35.74
อื่นๆ	3.63	5.52
รวม	228.41	228.31

## 28. ค่าตอบแทนผู้บริหาร

ผู้บริหาร หมายถึง ผู้บริหารที่เป็นพนักงานตั้งแต่ระดับผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือฯ หรือเทียบเท่าขึ้นไป รวมถึงผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี และคณะกรรมการการท่าเรือฯ รวม 25 ราย

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
ค่าตอบแทนผู้บริหาร		
ผลประโยชน์ระยะสั้น	29.83	34.21
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	6.45	6.02
รวม	36.28	40.23

## 29. ค่าใช้จ่ายอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
ค่าใช้จ่ายเดินทาง - ภายในประเทศ	7.42	5.56
ค่าใช้จ่ายเดินทาง - ต่างประเทศ	13.53	1.32
ค่าอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้	3.28	3.35
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบคอมพิวเตอร์	16.21	24.82
ค่าใช้จ่ายพัสดุคุมจำนวน	11.27	13.54
ค่าจัดพิมพ์หนังสือ	2.34	4.25
ค่าใช้จ่ายในการวิจัยและพัฒนาสิ่งแวดล้อม	4.39	26.85
ค่าเช่าเครื่องและค่าถ่ายเอกสาร	2.14	1.69
ค่าสอบบัญชี	2.00	2.00
ค่าบริการเรือรับ - ส่งเจ้าพนักงานนำร่องในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง	34.15	32.99
ค่าใช้จ่ายการกีฬาของพนักงาน	19.34	14.30
ค่าใช้จ่ายโครงการพัฒนาทางรถไฟฯ และท่าเทียบเรือชายฝั่ง	-	1.61
ค่าเช่ารถอื่นๆ	22.31	22.99
ค่าธรรมเนียม	4.52	5.34
ค่าเบี้ยประกันภัย	4.56	4.73
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนตัดจ่าย	1.01	0.83
ค่ารับรอง	8.32	9.24
ค่าบำรุงสมาคมและเงินอุดหนุน	12.25	16.40
เงินบริจาค	31.44	46.58

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
ค่าใช้จ่ายสถานการณ์ฉุกเฉิน - น้ำท่วม, ไฟไหม้ ฯลฯ	6.50	6.73
หนี้สงสัยจะสูญ	129.06	(56.86)
เงินขาดใช้ค่าเสียหาย	23.37	12.78
หนี้สูญ	-	12.09
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	0.40	3.31
ค่าใช้จ่ายพัสดุเสื่อมสภาพ	(7.51)	1.94
อื่นๆ	24.18	17.51
รวม	376.48	235.89

### 30. การผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ประกอบด้วย

#### การผูกพัน

1) ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 การทำเรือฯ มีภาระค้ำประกัน โดยบัญชีเงินฝากธนาคารประเภทฝากประจำ 12 เดือน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

		2561	2560
<b>ภาระค้ำประกัน</b>	<b>ธนาคาร</b>		
การใช้ไฟฟ้า	ธนาคารกรุงไทยฯ	0.30	0.30
การชำระหนี้เงินกู้เพื่อที่อยู่อาศัยโครงการพัฒนาเคหะชุมชนคลองเตย ระยะที่ 3	ธนาคารอาคารสงเคราะห์	9.71	9.56
รวม		10.01	9.86

2) คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2528 อนุมัติตามมติของคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกให้กรมธนารักษ์อนุญาตให้การทำเรือฯ ใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุ บริเวณตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี แปลงหมายเลขทะเบียน ขบ. 341 ไปก่อน และให้ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่ใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะของที่ราชพัสดุ เพื่อขายให้แก่การทำเรือฯ ในราคาผ่อนปรนต่อไป กรมธนารักษ์จึงอนุญาตให้กระทรวงคมนาคมใช้ที่ราชพัสดุแปลงดังกล่าวเนื้อที่ประมาณ 1,910-0-09 ไร่ เพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉิมเป็นการชั่วคราว ตามมติคณะรัฐมนตรี

ปัจจุบันได้มีพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่ใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะของที่ราชพัสดุในท้องที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2548 ตามพระราชกฤษฎีกาฯ เบื้องต้น เล่มที่ 122 ตอนที่ 37ก หน้า 19 ลงวันที่ 6 พฤษภาคม 2548 โดยให้ถอนสภาพการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่ใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะของที่ราชพัสดุ แปลงหมายเลขทะเบียน ขบ. 341 เนื้อที่ทั้งหมดประมาณ 1,941-2-15 ไร่ บางส่วน โดยมีเนื้อที่ประมาณ 1,456-0-83 ไร่ ในท้องที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี

การดำเนินการเกี่ยวกับการขายที่ราชพัสดุแปลงดังกล่าวให้กับการทำเรือฯ กรมธนารักษ์ได้ดำเนินการตามที่กฎหมายที่ราชพัสดุกำหนดไว้เรียบร้อยแล้ว คือกระทรวงการคลังได้ให้ความยินยอมแล้ว ตามข้อ 2 (2) แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ. 2518 และกระทรวงการคลังได้ให้ความเห็นชอบในราคาขายแล้ว ตามข้อ 4 แห่งกฎกระทรวงดังกล่าว โดยมีราคาทั้งแปลงไร่ละ 1.83 ล้านบาท คิดตามส่วนที่ได้ดำเนินการถอนสภาพฯ เรียบร้อยแล้ว เนื้อที่ 1,456-0-83 ไร่ คิดเป็นเงินจำนวน 2,660.49 ล้านบาท และให้การทำเรือฯ ผ่อนชำระเป็น 4 งวดๆ ละเท่าๆ กัน โดยเริ่มต้นชำระในปีงบประมาณ 2550 จนถึงปีงบประมาณ 2553

การทำเรื่อง พิจารณาแล้วเห็นว่าราคาที่ดินที่กรมธนารักษ์แจ้งมานั้นเป็นราคาที่ยังไม่เหมาะสม และเพื่อให้ปัญหายุติลงโดยเร็ว คณะกรรมการการทำเรื่อง ให้การทำเรื่อง ดำเนินการเจรจาต่อรองราคาขายที่ดินราชพัสดุ แปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 ในราคาผ่อนปรนตามมติคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติตามมติของคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยใช้หลักเกณฑ์การคำนวณราคาขายที่ดิน ที่การทำเรื่องฯ ได้จ่ายทดแทนให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองตามพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา และตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2521 มีจำนวนทั้งสิ้น 1,260 ไร่ ราคาทดแทนสูงสุดไร่ละ 0.10 ล้านบาท และราคาต่ำสุดไร่ละ 0.03 ล้านบาท เนื้อที่เวนคืนทั้งสิ้น 4,388-2-92 ไร่ เป็นเงิน 199.56 ล้านบาท โดยเฉลี่ยราคาไร่ละ 0.05 ล้านบาท มาใช้เป็นเกณฑ์ในการคำนวณราคาขายที่ดินที่ราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 จำนวนเนื้อที่ทั้งหมด 1,456-0-83 ไร่ เป็นเงินทั้งสิ้น 66.98 ล้านบาท คิดราคาผ่อนปรนตามมติคณะรัฐมนตรี โดยปรับลดร้อยละ 10 (10%) เหลือราคาขายเป็นเงิน 60.28 ล้านบาท ซึ่งการทำเรื่องฯ ได้มีหนังสือถึงกรมธนารักษ์เพื่อโปรดพิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2551

เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2558 ได้มีการประชุมร่วมกันระหว่างกรมธนารักษ์ และการทำเรื่องฯ โดยมีมติดังนี้

1) ราคาขายที่ดินราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี เนื้อที่ 1,456-0-83 ไร่ ราคาไร่ละ 1,827,000 บาท รวมเป็นเงิน 2,660,491,103 บาท ให้กรมธนารักษ์แจ้งแหล่งที่มาของการกำหนดราคาขาย และแจ้งรายละเอียดการชำระราคาซึ่งยืนยันตามหลักการเดิม โดยให้การทำเรื่องฯ ผ่อนชำระเงิน 4 งวดๆ ละเท่าๆ กันภายในระยะเวลา 4 ปี ให้การทำเรื่องฯ ทราบต่อไป

2) ที่ดินราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 เนื้อที่ 485-1-32 ไร่ ที่ยังไม่ดำเนินการถอนสภาพฯ กรมธนารักษ์จะดำเนินการขอออกหนังสือสำคัญสำหรับที่หลวง (น.ส.ล.) ต่อกรมที่ดินก่อน และเมื่อได้ น.ส.ล. แล้ว กรมธนารักษ์จะไปดำเนินการถอนสภาพการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่ใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะ เพื่อขายให้แก่การทำเรื่องฯ ต่อไป โดยในระหว่างที่ดำเนินการดังกล่าวยังไม่แล้วเสร็จ กรมธนารักษ์จะเรียกเก็บค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์กับการทำเรื่องฯ นับแต่วันที่ทำเรื่องฯ เข้าใช้ประโยชน์ปี 2531 ก่อน

3) ตามมติที่ประชุมข้อ 1 และ 2 การทำเรื่องฯ จะนำเสนอคณะกรรมการการทำเรื่องแห่งประเทศไทยเพื่อพิจารณาต่อไป

4) กรณีการโต้แย้งกรรมสิทธิ์และการเรียกร้องเงินค่าทดแทนการเวนคืนจากราชฎาราย

4.1 ในพื้นที่ที่ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพฯ แล้วกรมธนารักษ์ยืนยันว่าเป็นที่ราชพัสดุ ไม่มีราชฎารายใดมีสิทธิในที่ดินดังกล่าว หากมีผู้ใดกล่าวอ้างสิทธิให้ไปใช้สิทธิทางศาล

4.2 ในพื้นที่ที่ยังไม่ได้ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพฯ หากราชฎารายใดนำ ส.ค.1 มากล่าวอ้างให้ราชฎารายนั้นไปใช้สิทธิทางศาลตามประมวลกฎหมายที่ดิน

กรมธนารักษ์มีหนังสือที่ กค. 0303/3524 ลงวันที่ 11 มีนาคม 2559 ขอให้การทำเรื่องฯ ดำเนินการ ดังนี้

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

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

ทั้งนี้ กรมธนารักษ์ได้สั่งการให้สำนักงานธนารักษ์พื้นที่ชลบุรีเร่งรัดการดำเนินการ เพื่อให้ได้โฉนดที่ดินบริเวณที่ได้มีพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพฯ พื้นที่ 1,456-0-83 ไร่ และดำเนินการออกหนังสือสำคัญสำหรับที่หลวง

การทำเรื่องฯ ได้ดำเนินการชำระค่าที่ดินราชพัสดุฯ งวดที่ 1 งวดที่ 2 และงวดที่ 3 รวมเป็นเงิน 1,995.37 ล้านบาท ให้แก่กรมธนารักษ์เรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างรอกรมธนารักษ์ประสานเรื่องการลงนามในบันทึกข้อตกลง และโอนกรรมสิทธิ์

สำหรับที่ดินในส่วนที่ยังไม่ได้มีการถอนสภาพฯ พื้นที่ 485-1-32 ไร่ เพื่อดำเนินการถอนสภาพการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่ใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะและจะดำเนินการขออนุญาตที่ดินให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว เพื่อจะได้ดำเนินการโอนกรรมสิทธิ์ให้กับการทำเรือฯ ให้เสร็จสิ้นตามมติคณะรัฐมนตรีต่อไป

การทำเรือฯ ได้แจ้งให้กรมธนารักษ์ทราบว่าเป็นปัจจุบันการทำเรือฯ ไม่สามารถเข้าทำประโยชน์ในที่ดินแปลงดังกล่าวได้เต็มพื้นที่ ดังนั้น ที่ประชุมจึงมีมติให้กรมธนารักษ์ และการทำเรือฯ ร่วมกันตรวจสอบข้อมูลเกี่ยวกับรายละเอียดที่ดินแปลงดังกล่าว เพื่อให้ได้ข้อมูลก่อนกรมธนารักษ์ดำเนินการเรียกเก็บค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ในที่ดินตามเนื้อที่ที่ใช้จริงกับการทำเรือฯ ต่อไป

เมื่อวันที่ 26 - 27 สิงหาคม 2559 การทำเรือฯ ได้ลงพื้นที่ร่วมกับสำนักงานธนารักษ์พื้นที่ชลบุรี เพื่อตรวจสอบตำแหน่งพิกัดที่ดินที่การทำเรือฯ ใช้ประโยชน์จริง โดยสำนักงานธนารักษ์พื้นที่ชลบุรีจะนำข้อมูลที่ได้จากการลงพื้นที่ครั้งนี้ไปจัดทำแผนที่เพื่อใช้เป็นเอกสารประกอบการคิดค่าเช่าที่ดินกับการทำเรือฯ ต่อไป

สำนักงานธนารักษ์ฯ พื้นที่ชลบุรี ได้มีหนังสือที่ กค. 0311.08.3/1769 ลงวันที่ 31 สิงหาคม 2559 ขอให้การทำเรือฯ ตรวจสอบความถูกต้องและลงนามรับรองในแผนที่ และนัดชี้ระวางแนวเขตที่ดิน 485-1-32 ไร่ ในวันที่ 6 ธันวาคม 2559 โดยสามารถดำเนินการชี้แนวเขตได้เพียงบางส่วน

การทำเรือฯ ตรวจสอบข้อมูลรายละเอียดพื้นที่ ตามแผนที่แสดงแนวเขตที่ราชพัสดุฯ ไม่สามารถยืนยันความถูกต้องได้ จึงได้มีหนังสือถึงสำนักงานธนารักษ์ฯ ที่ ทลจ. 25/626 ลงวันที่ 4 ตุลาคม 2559 แจ้งให้สำนักงานธนารักษ์ฯ นำส่งเอกสารและข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เพิ่มเติม ต่อมาสำนักงานธนารักษ์ฯ ได้มีหนังสือที่ กค. 0311.08.3/126 ลงวันที่ 24 มกราคม 2560 นำส่งข้อมูลเพิ่มเติมโดยเป็นรายการคำนวณค่าพิกัดฉากในระบบ UTM และบันทึกข้อมูลในแผ่นบันทึกข้อมูล CD-R แต่เมื่อการทำเรือฯ ตรวจสอบข้อมูลดังกล่าว พบว่าขาดผังพื้นที่ที่จะใช้เป็นเอกสารสำคัญในการรับรอง จึงได้มีหนังสือถึงสำนักงานธนารักษ์ฯ ที่ ทลจ. 25/234 ลงวันที่ 24 เมษายน 2560 แจ้งขอเอกสารเพิ่มเติม

การทำเรือฯ ได้มีหนังสือถึงกรมธนารักษ์ฯ ที่ ทลจ. 6025/1373 ลงวันที่ 8 พฤษภาคม 2560 ขอรื้อหรือความคืบหน้าการทำบันทึกข้อตกลงการโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินราชพัสดุฯ แปลงเนื้อที่ 1,456-0-83 ไร่ เนื่องจากกรมธนารักษ์ฯ มีหน้าที่จัดทำบันทึกข้อตกลงก่อนร่วมลงนามกับการทำเรือฯ รวมถึงการทำเรือฯ ต้องการทราบความคืบหน้าการออกโฉนดที่ดินราชพัสดุฯ แปลงเนื้อที่ 1,456-0-83 ไร่

สำนักงานธนารักษ์ฯ มีหนังสือที่ กค. 0311.08/882 ลงวันที่ 29 พฤษภาคม 2560 ขอนำส่งเอกสารข้อมูลเพิ่มเติมโดยเป็นผังแผนที่ที่ประกอบด้วยชื่อหมู่เขตที่ดินและพิกัดที่ดิน แต่ตรวจสอบข้อมูลดังกล่าวแล้วพบว่ายังไม่ถูกต้อง ต่อมาเมื่อวันที่ 24 และ 25 ตุลาคม 2560 เจ้าหน้าที่รังวัดของสำนักงานที่ดินฯ ได้ดำเนินการรังวัดที่ดิน โดยการทำเรือฯ ประสานขอเข้าพื้นที่เช่าของบริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน) บริษัท ยูนิไทย ชิปปาร์ต แอนด์ เอนจิเนียริง จำกัด และภายในทำเทียบเรือ A1 และ B1 เพื่อดำเนินการรังวัดที่ดิน และเลื่อนการรังวัดชี้แนวเขตในส่วนอื่นออกไป

สำนักงานธนารักษ์ฯ นัดชี้แนวเขตที่ดินราชพัสดุ 485-1-32 ไร่ ครั้งที่ 2 ในวันที่ 19 มิถุนายน 2560 แต่ได้มีการขอเลื่อนไปดำเนินการช่วงวันที่ 21 - 27 มิถุนายน 2560 และเมื่อดำเนินการมีบางพื้นที่มีอุปสรรคเพราะอยู่ในพื้นที่ของผู้ประกอบการจำนวน 4 จุด สำนักงานธนารักษ์ฯ จึงขอให้การทำเรือฯ ประสานผู้ประกอบการเพื่อขอเข้าพื้นที่ดำเนินการให้เสร็จสิ้น และแจ้งกำหนดวันที่เหมาะสมต่อสำนักงานธนารักษ์ฯ

วันที่ 12 และ 13 ธันวาคม 2560 เจ้าหน้าที่รังวัดของสำนักงานที่ดินฯ ได้ดำเนินการรังวัดที่ดินบริเวณรอยต่อของที่ดินราชพัสดุฯ ทั้ง 2 แปลง โดยการทำเรือฯ ได้อำนวยความสะดวกประสานขอเข้าพื้นที่เช่าของบริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด ซึ่งบริษัทฯ ได้อนุญาตและจัดเรียงและย้ายตู้คอนเทนเนอร์จำนวนมาก เพื่ออำนวยความสะดวกในการรังวัดดังกล่าว และเจ้าหน้าที่รังวัดของสำนักงานที่ดินฯ ได้นำข้อมูลไปจัดทำแผนที่แนวเขต จึงขอเลื่อนการรังวัดที่ดินราชพัสดุฯ ทั้ง 2 แปลง ออกไป

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการนัดรังวัดพื้นที่ที่ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพฯ เพิ่มเติม สำหรับพื้นที่ที่ยังไม่ได้ดำเนินการขออนุญาตพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพฯ สำนักงานธนารักษ์ฯ ยังไม่สามารถออกหนังสือสำคัญที่หลวงได้ เนื่องจากราษฎรคัดค้านการออกหนังสือสำคัญดังกล่าว

### **หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น**

ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 การทำเรือฯ มีคดีที่ถูกฟ้องร้องดำเนินคดีรวมทั้งสิ้นจำนวน 1,149 คดี ทุนทรัพย์รวม 23,055.79 ล้านบาท มีรายละเอียดดังนี้



- 1) การทำเรือฯ ถูกฟ้องร้องดำเนินคดี จำนวน 1,148 คดี ทุนทรัพย์ จำนวน 5,735.05 ล้านบาท ประกอบด้วย
  - ถูกฟ้องร้องดำเนินคดีทั่วไป จำนวน 26 คดี โดยโจทก์ฟ้องร้องให้การทำเรือฯ ชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินประมาณ 2,597.24 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) เรื่องอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล และคดียังไม่ถึงที่สุด
  - ถูกฟ้องร้องดำเนินคดีเกี่ยวกับค่าล่วงเวลา จำนวน 321 คดี โดยโจทก์ฟ้องร้องให้การทำเรือฯ ชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินประมาณ 358.43 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) เรื่องอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล และคดียังไม่ถึงที่สุด
  - ถูกฟ้องร้องดำเนินคดีเงินชดเชยกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ จำนวน 801 คดี โดยโจทก์ฟ้องร้องให้การทำเรือฯ ชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินประมาณ 2,779.38 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) เรื่องอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล และคดียังไม่ถึงที่สุด

2) การทำเรือฯ มีเรื่องที่คณะกรรมการอนุญาโตตุลาการมีคำสั่งชี้ขาดให้การทำเรือฯ ชดใช้ค่าเสียหายเป็นจำนวนเงิน 1,033.59 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) จำนวน 1 คดี ซึ่งคู่พิพาทให้การทำเรือฯ ชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินประมาณ 17,320.74 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) ปัจจุบันการทำเรือฯ ได้ขอความอนุเคราะห์พนักงานอัยการในการร้องเพิกถอนคำสั่งชี้ขาด คณะอนุญาโตตุลาการ และคู่ความได้ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองให้การทำเรือฯ ชดใช้ค่าเสียหายเพิ่มเติมจากที่คณะอนุญาโตตุลาการมีคำสั่งชี้ขาดอีก 16,287.15 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย)

คดีที่การทำเรือฯ ถูกฟ้อง และอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล คดีที่มีทุนทรัพย์สูง ดังนี้

1) ในปี 2548 - 2561 มีพนักงานการทำเรือฯ ฟ้องการทำเรือฯ ในคดีจ่ายเงินค่าทำงานล่วงเวลาค่าทำงานในวันหยุด และค่าล่วงเวลาในวันหยุดไม่ชอบด้วยกฎหมายแรงงานรวม จำนวน 321 คดี ทุนทรัพย์ จำนวน 358.43 ล้านบาท ตามความคืบหน้าของคดี

- ศาลชั้นต้นมีคำพิพากษาแล้ว จำนวน 61 คดี ให้การทำเรือฯ จ่ายค่าเสียหาย จำนวน 40.41 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) ปัจจุบันอยู่ในกระบวนการพิจารณาของศาลฎีกา คดียังไม่ถึงที่สุด และการทำเรือฯ ได้บันทึกประมาณการหนี้สินไว้เรียบร้อยแล้ว

- ศาลชั้นต้นมีคำพิพากษายกฟ้อง จำนวน 259 คดี ปัจจุบันอยู่ในกระบวนการพิจารณาของศาลฎีกา คดียังไม่ถึงที่สุด
- คดีอยู่ระหว่างพิจารณาของศาลแรงงาน จำนวน 1 คดี

2) บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด ได้เสนอเรื่องผลกระทบจากการดำเนินงานตามสัญญาต่อคณะกรรมการประสานงานท่าเทียบเรือตู้สินค้า ซี3 ซึ่งตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 พร้อมทั้งแจ้งเหตุผลความจำเป็นในการขอปรับปรุงข้อกำหนดของสัญญา และบริษัทฯ ได้มีหนังสือร้องเรียนไปยังสำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดิน ว่าการทำเรือฯ ปฏิบัติหน้าที่ในการทำสัญญาประกอบการท่าเทียบเรือโดยไม่เป็นธรรม จนเป็นเหตุให้บริษัทฯ ประสบภาวะขาดทุน ซึ่งต่อมาสำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดินได้แจ้งผลการวินิจฉัยเรื่องดังกล่าวว่าการดำเนินการของการทำเรือฯ ในการบังคับให้การทำเรือฯ เป็นไปตามที่สัญญากำหนดเป็นการดำเนินการตามหน้าที่ และเป็นไปตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายหรือระเบียบของทางราชการ โดยเฉพาะข้อกำหนดในสัญญาประกอบการท่าเทียบเรือของบริษัทฯ ประสบปัญหาการขาดทุนอาจเกิดมาจากหลายสาเหตุ ข้อเท็จจริงตามคำร้องเรียนจึงยังฟังไม่ได้ จึงวินิจฉัยให้ยุติการพิจารณาตามมาตรา 28 (3) แห่งพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญฯ

ต่อมาบริษัทฯ ยื่นคำร้องขอคุ้มครองชั่วคราวต่อศาลปกครองกลาง และศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งให้ยกคำร้องของบริษัทฯ และให้ถือว่าคำสั่งนั้นเป็นที่สุด ตามคำสั่งกรณีขอให้ใช้วิธีการชั่วคราวเพื่อคุ้มครองประโยชน์ก่อนหรือขณะดำเนินการ

จากนั้นบริษัทฯ ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักกระงับข้อพิพาท สำนักงานศาลยุติธรรม ได้มีหนังสือถึงการทำเรือฯ แจ้งว่าบริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักกระงับข้อพิพาท เป็นข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 54/2553 เรียกร้องให้การทำเรือฯ ชำระเงินค่าเสียหายค่าดอกเบี้ยในเงินต้นค่าเสียหาย และค่าใช้จ่ายในการดำเนินกระบวนการพิจารณาชั้นอนุญาโตตุลาการ เป็นเงินจำนวนทั้งสิ้น 17,320.74 ล้านบาท การทำเรือฯ ได้เสนอเรื่องให้สำนักงานอัยการสูงสุด (สำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายการอนุญาโตตุลาการ) เป็นผู้แก้ต่างคดีให้การทำเรือฯ

เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2560 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำสั่งชี้ขาด เป็นข้อพิพาทหมายเลขแดง ที่ 21/2560 ให้การทำเรือฯ ชดใช้ค่าเสียหายจากการสูญเสียรายได้จากการที่ท่าเรือกรุงเทพ ได้เพิ่มการจำกัด/ปริมาณตู้สินค้าจากไม่เกิน

1.00 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี เป็นไม่เกิน 1.34 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี ซึ่งทำให้ส่วนแบ่งตลาดของท่าเทียบเรือ ซี3 ลดลงตั้งแต่ปี 2547 ถึงปี 2552 เป็นจำนวนเงิน 403.93 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี โดยคิดดอกเบี้ยตั้งแต่ปีที่เกิดมูลหนี้จนถึงวันเสนอข้อพิพาท และให้การท่าเรือฯ ชดใช้ค่าเสียหายในขนาดตจากการสูญเสียดังกล่าวได้ เมื่อท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณตู้สินค้าเกิน 1.00 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี นับตั้งแต่ปี 2550 ถึงปี 2552 เป็นเงินจำนวน 629.66 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี โดยคิดดอกเบี้ยนับแต่วันที่คณะอนุญาโตตุลาการชี้ขาดจนกว่าการท่าเรือฯ จะชำระค่าเสียหายเสร็จ และให้การท่าเรือฯ ชำระเงินเป็นปีๆ ไปจนถึงปี 2562 หรือเมื่อมีการแก้ไขปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพกลับมาที่ 1.00 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี

หลังจากทราบผลคำชี้ขาดการท่าเรือฯ ได้ขอความอนุเคราะห์พนักงานอัยการในการร้องเพิกถอนคำชี้ขาดคณะอนุญาโตตุลาการ และพนักงานอัยการได้ยื่นคำร้องขอให้ศาลเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการแล้วเมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2560 ตามคดีหมายเลขดำที่ 1057/2560 ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

และเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2560 บริษัทฯ ได้เป็นโจทก์ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองระยอง คดีหมายเลขดำที่ 137/2560 ขอให้ศาลมีคำพิพากษาหรือคำสั่งเพิกถอนคำวินิจฉัยชี้ขาดที่ไม่ชอบของคณะอนุญาโตตุลาการ เฉพาะในส่วนที่วินิจฉัยว่าการท่าเรือฯ มิได้ผิดสัญญา และมีให้ค่าเสียหายในส่วนที่การท่าเรือฯ เปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์ของท่าเทียบเรือ เอ0 และขยายท่าเทียบเรือ เอ3, ซี1, ซี2, ดี1, ดี2 และ ดี3 รวม 6 ท่า ที่ท่าเรือแหลมฉบังและขอให้ศาลมีคำพิพากษาว่าการท่าเรือฯ เป็นผู้ผิดสัญญา และขอให้การท่าเรือฯ ชดใช้ค่าเสียหายในส่วนที่คณะอนุญาโตตุลาการยังมีได้วินิจฉัยให้แก่บริษัทเป็นเงินจำนวน 16,287.15 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองระยอง

3) นายวิรัตน์ มีบุบผา เป็นโจทก์ยื่นฟ้องกระทรวงคมนาคม เป็นจำเลยที่ 1 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นจำเลยที่ 2 การท่าเรือฯ เป็นจำเลยที่ 3 คณะกรรมการการท่าเรือฯ เป็นจำเลยที่ 4 ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เป็นจำเลยที่ 5 กรมธนารักษ์ เป็นจำเลยที่ 6 และอธิบดีกรมธนารักษ์ เป็นจำเลยที่ 7 ต่อศาลจังหวัดพัทลุง เป็นคดีแพ่งหมายเลขดำที่ พ 994/2560 ในข้อหาหรือฐานความผิด สิทธิในที่ดิน เรียกให้ชำระราคาที่ดิน ละเมิด ค่าสินไหมทดแทนฐานละเมิด โดยมีทุนทรัพย์ที่ฟ้องจำนวน 2,123.40 ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างพนักงานอัยการจังหวัดพัทลุงจัดทำคำให้การเสนอต่อศาลศาลนัดชี้สองสถานในวันที่ 30 มกราคม 2562 เวลา 13.30 น.

ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 การท่าเรือฯ ได้รับรู้ประมาณการหนี้สินจากการถูกฟ้องร้องดำเนินคดีดังกล่าวข้างต้น จำนวน 67 คดี เป็นเงิน 38.58 ล้านบาท ทุนทรัพย์รวม 63.69 ล้านบาท

### 31. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี ซึ่งการท่าเรือฯ นำมาถือปฏิบัติ

การท่าเรือฯ ได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชีที่มีผลบังคับใช้ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2560 นำมาถือปฏิบัติแล้ว ซึ่งฝ่ายบริหารพิจารณาแล้วว่า ไม่มีผลกระทบที่เป็นสาระสำคัญต่อการเงินของการท่าเรือฯ

### 32. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี ซึ่งการท่าเรือฯ ยังไม่ได้นำมาถือปฏิบัติ ก่อนวันมีผลบังคับใช้

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2561

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน	เรื่อง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2560)	การนำเสนองบการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2560)	สินค้าคงเหลือ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2560)	งบกระแสเงินสด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2560)	นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี และข้อผิดพลาด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560)	เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2560)	สัญญาก่อสร้าง

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2560)	ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2560)	ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2560)	สัญญาเช่า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2560)	รายได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2560)	ผลประโยชน์ของพนักงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2560)	การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและ การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2560)	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยน เงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2560)	ต้นทุนการกู้ยืม
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2560)	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2560)	การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2560)	งบการเงินเฉพาะกิจการ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2560)	เงินลงทุนในบริษัทร่วม และการร่วมค้า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2560)	การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2560)	กำไรต่อหุ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2560)	การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2560)	การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2560)	ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2560)	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2560)	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2560)	เกษตรกรรม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2560)	การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2560)	การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2560)	สัญญาประกันภัย
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2560)	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2560)	การสำรวจและการประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2560)	ส่วนงานดำเนินงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560)	งบการเงินรวม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2560)	การร่วมกิจการ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2560)	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2560)	การวัดมูลค่ายุติธรรม
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560)	ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้อง อย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2560)	สัญญาเช่าดำเนินงาน - สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2560)	ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการ หรือของผู้ถือหุ้น
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2560)	การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่สร้างขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2560)	การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2560)	รายได้ - รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2560)	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2560)	การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2560)	การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2560)	สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2560)	การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้ มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560)	การรายงานทางการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2560)	ข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2560)	โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2560)	ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2560)	สัญญาสำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2560)	การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2560)	การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2560)	ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2560)	เงินที่นำส่งรัฐ

ฝ่ายบริหารของการทำเรื่องฯ ได้ประเมินแล้วเห็นว่ามาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าว ไม่มีผลกระทบที่เป็นสาระสำคัญต่องบการเงิน เมื่อนำมาถือปฏิบัติ

**มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562**

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2561)	การนำเสนองบการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2561)	สินค้านำมาดัดแปลง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2561)	งบกระแสเงินสด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2561)	นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี และข้อผิดพลาด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561)	เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2561)	ภาษีเงินได้



มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2561)	ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2561)	สัญญาเช่า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2561)	ผลประโยชน์ของพนักงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2561)	การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2561)	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2561)	ต้นทุนการกู้ยืม
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2561)	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2561)	การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2561)	งบการเงินเฉพาะกิจการ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2561)	เงินลงทุนในบริษัทร่วม และการร่วมค้า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2561)	การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2561)	กำไรต่อหุ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2561)	การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2561)	การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2561)	ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2561)	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2561)	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2561)	เกษตรกรรม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2561)	การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินมาใช้เป็นครั้งแรก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2561)	การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2561)	การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2561)	สัญญาประกันภัย
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2561)	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2561)	การสำรวจและการประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2561)	ส่วนงานดำเนินงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561)	งบการเงินรวม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2561)	การร่วมกิจการ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2561)	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2561)	การวัดมูลค่ายุติธรรม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2561)	รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561)	ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2561)	สัญญาเช่าดำเนินงาน - สิ่งสูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2561)	ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2561)	การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่สร้างขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2561)	การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2561)	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2561)	การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2561)	การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2561)	สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2561)	การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้ มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561)	การรายงานทางการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2561)	ข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2561)	ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2561)	การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2561)	ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2561)	เงินที่นำส่งรัฐ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 22 (ปรับปรุง 2561)	รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศและสิ่งตอบแทนจ่ายล่วงหน้า

ฝ่ายบริหารของการทำเรื่องฯ อยู่ระหว่างประเมินผลกระทบของการนำมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

**มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563**

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน	เรื่อง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32	การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7	การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9	เครื่องมือทางการเงิน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16	การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 19	การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน

**33. การอนุมัติงบการเงิน**

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติเมื่อวันที่ 22 มกราคม 2562 โดย ผู้อำนวยการการทำเรื่องฯ ที่ได้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการการทำเรื่องฯ

1

### การท่าเรือแห่งประเทศไทย

เลขที่ 444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย  
เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110  
โทรศัพท์ : 0 2269 3000  
โทรสาร : 0 2672 7156  
www.port.co.th

2

### สำนักงานท่าเรือภูมิภาค

#### การท่าเรือแห่งประเทศไทย

เลขที่ 444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย  
เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110  
โทรศัพท์ : 0 2269 5421, 0 2269 5422, 0 2269 5325  
โทรสาร : 0 2269 5500  
อีเมล : orp.port12@gmail.com

3

### ท่าเรือแหลมฉบัง

ถนนสุขุมวิท ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา  
จังหวัดชลบุรี 20230  
โทรศัพท์ : 0 3849 0000  
โทรสาร : 0 3849 0149  
อีเมล : contact@laemchabangport.com  
pr@laemchabangport.com  
www.laemchabangportnew.com

4

### ท่าเรือพานิชย์เชียงใหม่

เลขที่ 888 หมู่ 10 ตำบลบ้านแซว  
อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย 57150  
โทรศัพท์ : 0 5318 1750  
โทรสาร : 0 5318 1747

5

### ท่าเรือเชียงของ

หมู่ที่ 3 ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ  
จังหวัดเชียงราย 57140  
โทรศัพท์ : 0 5379 1719  
โทรสาร : 0 5379 1719

6

### ท่าเรือระนอง

เลขที่ 160/1 หมู่ 5 บ้านเขานางหงส์  
ตำบลปากน้ำ ท่าเรือ อำเภอเมือง  
จังหวัดระนอง 85000  
โทรศัพท์ : 0 7787 3961-4  
โทรสาร : 0 7787 3962-3  
อีเมล : Ranongport@yahoo.com  
regional\_port@port.co.th

การทำเรือแห่งประเทศไทย  
444 ถนนท่าเรือ คลองเตย กรุงเทพฯ 10110  
โทรศัพท์ : 0 2269 3000  
แฟกซ์ : 0 2672 7156  
[www.port.co.th](http://www.port.co.th)

