



มุ่งสู่ความเป็นเลิศ
สู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก



Spreading Excellence

Challenging World Class Standard



Challenging **World Class** Standard

มุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำ
มาตรฐานท่าเรือระดับโลก
(World Class Port)

ด้วยโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัย เปี่ยมด้วยประสิทธิภาพ ก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) ที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ ทั้งภายในและต่างประเทศแบบไร้ขอบเขต (Seamless Transport) เพื่อบรรลุเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจโลก





Spreading Excellence

พัฒนาองค์กรสู่ความเป็นเลิศในทุกมิติ

ทั้งด้านการบริหารจัดการและการให้บริการท่าเรือ ด้านโครงข่าย
การขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ สร้างสรรค์นวัตกรรม พัฒนา
เทคโนโลยีสารสนเทศ เสริมสร้างประสิทธิภาพการลงทุนและบุคลากร
เพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันเปี่ยมด้วยประสิทธิภาพ



มุ่งสู่
ความเป็นเลิศ
สู่มาตรฐานท่าเรือ
ชั้นนำระดับโลก





ยกระดับ บริการที่เป็นเลิศ

ด้วยสมาร์ทพอร์ตที่ทันสมัย

การบริหารจัดการเชื่อมโยงฐานข้อมูล
การควบคุมการปฏิบัติการระยะไกล
ท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ (e-Port)



Completing Future with Sustainable Growth

เติมเต็มอนาคตอย่างยั่งยืน

พัฒนาองค์กรให้มีประสิทธิภาพ ก้าวสมัย ดำเนินงานตาม
หลักธรรมาภิบาล โปร่งใส ใสใจ เป็นมิตรกับชุมชนและสิ่งแวดล้อม
เติมเต็มอนาคตที่สมบูรณ์อย่างยั่งยืนร่วมกัน





สารบัญ

ส่วนที่ 1

สารจากผู้บริหาร

- สารประธานกรรมการ
การทำเรือแห่งประเทศไทย 14
- สารผู้อำนวยการ
การทำเรือแห่งประเทศไทย 16

ส่วนที่ 2

คณะผู้บริหาร บทบาทหน้าที่ และคำตอบแทน

- คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย 18
- ผู้บริหารการทำเรือแห่งประเทศไทย 30
- บทบาทและหน้าที่ความรับผิดชอบของ
คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย 40
- นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนของ
คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย 47
- นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทน
ผู้บริหารระดับสูง 48

ส่วนที่ 3

ข้อมูลทั่วไปและโครงสร้างการบริหาร ของการทำเรือแห่งประเทศไทย

- ประวัติการทำเรือแห่งประเทศไทย 49
- โครงสร้างองค์กร 52
- โครงสร้างอัตรากำลัง 54
- ประเภทกิจการ/ลักษณะ
การประกอบกิจการ 56
- แผนวิสาหกิจ 56
- ผลการดำเนินงานโครงการพัฒนา
ภายใต้แผนวิสาหกิจที่สำคัญ 58
- การลงทุนที่สำคัญในปัจจุบันและอนาคต 63
- โครงสร้างเงินทุน 65
- การบริหารการเงิน 66
- การบริหารสินทรัพย์ 67
- การดำเนินการด้านบริหารทรัพยากรบุคคล 68
- การมุ่งเน้นลูกค้า ตลาด
และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 71
- ทำเรือกรุงเทพ 75
- ทำเรือแหลมฉบัง 80
- ทำเรือพาณิชย์เชียงแสน 84
- ทำเรือเชียงของ 85
- ทำเรือระนอง 86

ส่วนที่ 4

ผลการบริหารการปฏิบัติงาน

- ผลการบริหารการปฏิบัติงาน 88
- การวิเคราะห์เศรษฐกิจและ
ผลการดำเนินงาน 90
- ความร่วมมือระหว่างประเทศ 96
- ประมวลภาพกิจกรรมในรอบปี 100

ส่วนที่ 5

การดำเนินงานด้านการกำกับดูแลที่ดี

- นโยบายการกำกับดูแลที่ดี 105
- การควบคุมภายใน 106
- การบริหารความเสี่ยง 109
- จริยธรรมและจรรยาบรรณของ
คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน
การทำเรือแห่งประเทศไทย 111
- นโยบายการป้องกันและต่อต้าน
การทุจริตคอร์รัปชัน
(Anti-Corruption Policy) 112
- ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ 115
- การปฏิบัติต่อรายการที่เกี่ยวข้องกัน
(Connected Transaction Policy) 116
- การดำเนินงานตามพระราชบัญญัติ
ข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 118
- รายงานผลการดำเนินงาน
คณะกรรมการตรวจสอบของ
การทำเรือแห่งประเทศไทย
ประจำปีงบประมาณ 2563 119
- การจัดซื้อจัดจ้าง 121

ส่วนที่ 6

ความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม

- สิ่งแวดล้อม และประเทศ 122
- ประมวลภาพกิจกรรมความรับผิดชอบต่อ
ชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ 126
- นโยบายการแสดงความรับผิดชอบต่อ
สังคมและสิ่งแวดล้อม 128

ส่วนที่ 7

รายงานของผู้สอบบัญชี

- รายงานวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน
ฐานะการเงิน 130
- รายงานความรับผิดชอบต่อ
คณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน 132
- รายงานของผู้สอบบัญชี 135
- งบแสดงฐานะการเงิน 138
- งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ 140
- งบแสดงการเปลี่ยนแปลง
ส่วนของผู้ถือหุ้น 142
- งบกระแสเงินสด 143
- หมายเหตุประกอบงบการเงิน 146



วิสัยทัศน์

มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก ด้วยการให้บริการ
ด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573

ท่าแห่งเชิงกลยุทธ์ของท่าเรือ
ภายใต้ความรับผิดชอบของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

• ท่าเรือกรุงเทพ

เป็นท่าเรือแม่น้ำที่ได้มาตรฐานสากล บริการที่เป็นเลิศ
สร้างมูลค่าเพิ่ม สนับสนุนการค้าของประเทศ

• ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน / ท่าเรือเชียงของ

เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำในอนุภูมิภาค
ลุ่มแม่น้ำโขงที่ได้มาตรฐาน

• ท่าเรือแหลมฉบัง

เป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก เชื่อมโยงโครงข่าย
โลจิสติกส์สู่การค้าโลกแบบไร้รอยต่อ

• ท่าเรือระนอง

เป็นประตูการขนส่งหลักทางฝั่งทะเลอันดามัน
ที่ได้มาตรฐาน

ภารกิจ

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

หน้าที่ความรับผิดชอบ

มีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำ ทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ ควบคุมการขนถ่ายและบรรทุกสินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบสินค้าให้แก่เจ้าของสินค้า ตลอดจนร่วมมือและประสานงานกับส่วนราชการและท่าเรือต่างประเทศ รวมทั้งพัฒนาและปรับปรุงกิจการท่าเรือให้เจริญก้าวหน้าทันสมัยตามสถานะเศรษฐกิจ มีส่วนร่วมในการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และการเสริมสร้างศักยภาพด้านการแข่งขันของประเทศในเวทีโลก

สารประธานกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทย

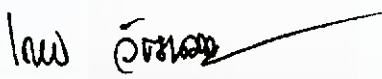


การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม รับผิดชอบการบริหารจัดการท่าเรือหลักของประเทศ 5 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง โดยตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา นับตั้งแต่ก่อตั้งใน พ.ศ. 2494 ได้พัฒนาก้าวหน้าอย่างต่อเนื่อง มีการดำเนินการสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม และแผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาลเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชนเสมอมา

คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้ให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริหารงานอย่างมีธรรมาภิบาล มีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ ขณะเดียวกันได้เร่งพัฒนาการบริหารจัดการและรูปแบบการให้บริการ โดยการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยและนวัตกรรมมาช่วยยกระดับการให้บริการ ตลอดจนเพิ่มศักยภาพเพื่อยกระดับมาตรฐานให้เทียบเท่าท่าเรือชั้นนำของโลก รวมทั้งพัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมในการรองรับการเปลี่ยนแปลงและการแข่งขันในเชิงธุรกิจ ขณะเดียวกันก็ให้ความสำคัญต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม โดยสร้างการมีส่วนร่วมในการดำเนินงานและพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชน และพัฒนาสังคมให้ดีขึ้นและเติบโตอย่างยั่งยืนไปพร้อม ๆ กัน

ในปี 2563 นี้ เป็นปีที่พวกเราทุกคนต้องเผชิญกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งทำให้เกิดผลกระทบทั้งต่อการดำเนินชีวิตของพนักงาน พี่น้องประชาชน และการดำเนินงานของการท่าเรือฯ รวมทั้งเศรษฐกิจของประเทศไทยและเศรษฐกิจโลก อย่างไรก็ตาม ด้วยความร่วมมือร่วมใจของทุกภาคส่วน ทำให้การท่าเรือฯ สามารถก้าวผ่านวิกฤติและช่วงเวลาที่ยากลำบากดังกล่าวมาได้ และยังคงสามารถรักษาระดับผลประกอบการไว้ได้ใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา แม้จะได้มีมาตรการในการเยียวยาช่วยเหลือผู้ใช้บริการ และพี่น้องชุมชนโดยรอบท่าเรือทั้ง 5 ท่าเรือ ซึ่งเปรียบเสมือนกัลยาณมิตรของเราแล้วก็ตาม

ในนามของคณะกรรมการการท่าเรือฯ ผมขอขอบคุณผู้บริหาร พนักงาน ตลอดจนผู้ใช้บริการ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน ที่ร่วมแรงร่วมใจและให้การสนับสนุนการดำเนินงานของการท่าเรือฯ มาโดยตลอด และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความร่วมมืออันดีเช่นนี้ตลอดไป

พลเรือเอก 

(โสภณ วัฒนมงคล)

ประธานกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

สารผู้อำนวยการ

การทำเรือแห่งประเทศไทย



ในโอกาสก้าวเข้าสู่ปีที่ 70 การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีแนวนโยบายในการพัฒนาองค์กรที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติในการสร้างความสามารถด้านการแข่งขันทางการค้าของประเทศ โดยการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ อันเป็นกลไกในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในยุคดิจิทัลที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและมีพลวัตสูง ที่จะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจตามแผนการปฏิรูปประเทศและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) ซึ่งจำเป็นต้องมีการทำงานอย่างบูรณาการร่วมกันในหลายมิติ ในหลายภาคส่วนที่มีความเชื่อมโยงกัน ที่สำคัญคือ ทรัพยากรบุคคลที่มีคุณภาพ มีความรู้ สมรรถนะ และทักษะที่สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี รวมทั้งปัจจัยส่งเสริมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องไปพร้อมกัน ทั้งในส่วนของ IT และนวัตกรรม การสร้างมูลค่าเพิ่มทางธุรกิจ อันเป็นการช่วยต่อยอดการพัฒนาบนพื้นฐานของนโยบาย Thailand 4.0 ส่งผลให้เกิดการสร้างห่วงโซ่มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และสามารถพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในสังคมได้อย่างกว้างขวาง เรามีความภาคภูมิใจที่ได้ดำเนินกิจการมาอย่างยาวนานด้วยประสบการณ์ และมีการพัฒนากิจการมาเป็นลำดับโดยยึดหลักธรรมาภิบาล รับผิดชอบต่อสังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ

สำหรับโครงการหลักของการท่าเรือฯ ที่สอดคล้องกับบริบททางเศรษฐกิจทั้งโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางน้ำและเทคโนโลยีดิจิทัล ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ซึ่งสนับสนุนนโยบายรัฐบาลในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) ที่มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าถึง 7 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี และโครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการของท่าเรือระนอง เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าในการรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) รองรับการค้าชายแดนของเศรษฐกิจในภูมิภาค BIMSTEC และจีน โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกของท่าเรือกรุงเทพให้เป็นท่าเรืออัตโนมัติ (Automated Container Terminal) การนำระบบ Semi-Automated Operation มาใช้บริหารจัดการตู้สินค้าให้มีประสิทธิภาพสูง และโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operation) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ ส่งเสริมการขนส่งทางรางให้เป็นรูปแบบการขนส่งหลัก (Modal Shift) และโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง A ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งการท่าเรือฯ ได้พัฒนาเพื่อเป็นการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางน้ำกับท่าเรือต่าง ๆ ในประเทศ ในอันที่จะสนับสนุนเครือข่ายระบบโลจิสติกส์ของประเทศอย่างบูรณาการ นอกจากนี้ ยังมีการพัฒนาการเชื่อมโยง Data Logistics Chain ด้วยระบบ Port Community System เพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการที่รวดเร็ว ทันสมัย

นอกจากโครงการที่สอดคล้องกับบริบททางเศรษฐกิจดังกล่าวแล้ว การท่าเรือฯ ได้ให้ความสำคัญต่อโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย (Smart Community) ซึ่งเป็นโครงการพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชนโดยรอบการท่าเรือฯ เพื่อก้าวไปพร้อมกันอย่างยั่งยืน และโครงการ “คน... เกื้อหนุนให้แผ่นดิน” ที่ช่วยธำรงรักษาน้ำ สิ่งแวดล้อมที่ดีให้กับสังคม และจากวิกฤติการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) การท่าเรือฯ ได้มอบเงินสนับสนุนการปฏิบัติงานของบุคลากรทางการแพทย์และดูแลประชาชนในชุมชนโดยรอบท่าเรือ รวมทั้งออกมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเพื่อร่วมเป็นส่วนหนึ่งของสังคมและประเทศชาติในการฝ่าฟันวิกฤติดังกล่าวให้ผ่านพ้นไปด้วยดี

ท้ายนี้ ผมขอขอบคุณคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานการท่าเรือฯ ทุกท่านที่ร่วมกันในการขับเคลื่อนองค์กรให้ผ่านการเปลี่ยนแปลง (Disruption) ร่วมแก้ไข ปรับเปลี่ยนพัฒนาตน และคิดริเริ่มพัฒนานวัตกรรมใหม่มาใช้ ด้วยความมุ่งมั่นให้การท่าเรือฯ พัฒนาก้าวหน้าต่อไปในเวทีการค้าและเศรษฐกิจโลกที่มีการแข่งขันสูงได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน

เรือโก

(กมลศักดิ์ WSKUUS:ยฺย)

ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทย



1. พลเรือเอก โสภณ วัฒนมงคล
ประธานกรรมการ

2. นายกฤษฎเทพ สิมลี
กรรมการ

3. พลตำรวจโท เจริญวิทย์ ศรีวนิชย์
กรรมการ

4. นายชินันท์ แก่นศิริ
กรรมการ



5. นายวุฒิไกร ลีวีระพันธุ์
กรรมการ

6. นายจิรุตม์ วิศาลจิตร
กรรมการ

7. นายสมศักดิ์ ห่มม่วง
กรรมการ

8. นายวรพจน์ เี่ยมรักษา
กรรมการ

9. นางสาวชุลลจิต สังข์ใหม่
กรรมการ



พลเรือเอก ไสภณ วัฒนมงคล

ประธานกรรมการ

อายุ 62 ปี

วันเดือนปีเกิด 9 ตุลาคม 2501

ตำแหน่งปัจจุบัน

ข้าราชการบำนาญ

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ
และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2562

- ที่ปรึกษาพิเศษด้านโครงการพัฒนาศูนย์บินอู่ตะเภา
และเมืองการบินภาคตะวันออก

วุฒิการศึกษา

- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา
- วิทยาศาสตรบัณฑิต โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการอบรม

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

ประสบการณ์การทำงาน

- รองผู้บัญชาการทหารเรือ
- ประธานคณะที่ปรึกษากองทัพเรือ
- ที่ปรึกษาพิเศษกองทัพเรือ
- รองเสนาธิการทหารเรือ
- เจ้ากรมส่งกำลังบำรุงทหารเรือ

ความรู้ความชำนาญ

- คมนาคมและการขนส่ง

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่นต่ำกว่า 3 ปี)

- คมนาคมและการขนส่ง

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้น
ที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก
เช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกันของกรรมการการทำเรือฯ
(Connected Transactions)

ไม่มี



นายกฤษณ สิมลี

กสรมการ

อายุ 61 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 26 มิถุนายน 2502

ตำแหน่งปัจจุบัน

ข้าราชการบำนาญ

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ
และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2562

-

วุฒิการศึกษา

- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาผู้นำทางสังคม ธุรกิจ และการเมือง มหาวิทยาลัยรังสิต
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ประวัติการอบรม

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

ประสบการณ์การทำงาน

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

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านวิศวกรรมศาสตร์ (โยธา)
- ด้านการบริหารองค์การภาครัฐ

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขาบริหารจัดการภาครัฐ
- สาขาวิศวกรรม

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ประจำปี 2561 (ครั้งที่ 1)

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้น
ที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก
เช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน
ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกันของกรรมการการทำเรือฯ (Connected Transactions)

ไม่มี



พลตำรวจโท เจริญวิทย์ ศรีวนิชย์

กรรมการ

อายุ 60 ปี

วันเดือนปีเกิด 6 กันยายน 2503

ตำแหน่งปัจจุบัน

ผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 4 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ
และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2562

-

วุฒิการศึกษา

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

ประวัติการอบรม

- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.)
รุ่นที่ 22/2560 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 58/2558
วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูง การเมืองการปกครอง
ในระบอบประชาธิปไตยสำหรับนักบริหารระดับสูง (ปปร.)
รุ่นที่ 14/2553 สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์การทำงาน

- รองผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 4
- ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดมหาสารคาม
- รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเลย

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อความสงบเรียบร้อยของสังคม

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)

- ด้านการบริหารตำรวจและกระบวนการยุติธรรม

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้น
ที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก
เช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกันของกรรมการการทำเรือฯ
(Connected Transactions)

ไม่มี



นายชนินทร์ แก่นศิรภัย

กรรมการ

อายุ 61 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 16 สิงหาคม 2502

ตำแหน่งปัจจุบัน

-

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2562

- กรรมการ ในคณะกรรมการกำกับสำนักงานการปิ่นพลเรือน แห่งประเทศไทย

วุฒิการศึกษา

- นิติศาสตรบัณฑิต สาขาวิชากฎหมาย มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการอบรม

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

ประสบการณ์การทำงาน

- กรรมการ ในคณะกรรมการกำกับสำนักงานการปิ่นพลเรือน แห่งประเทศไทย
- กรรมการบริหาร สำนักกฎหมายพัฒนานิติธรรม
- กรรมการบริหาร บริษัท อเบอร์-แอลไอเอ็ม จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท บางกอกเทคโนโลยีวิศวกรรมและธุรกิจ จำกัด
- กรรมการ บริษัท พีอีเอ อินคอม อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านกฎหมายและการตรวจสอบการทุจริตในองค์กร
- ด้านการจัดซื้อจัดจ้างพัสดุภาครัฐ

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)

-

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้น ที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก เช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกันของกรรมการการทำเรือฯ (Connected Transactions)

ไม่มี



นายวุฒิไกร ลีวีระพันธุ์

กรรมการ

อายุ 54 ปี

วันเดือนปีเกิด 15 กันยายน 2509

ตำแหน่งปัจจุบัน

- อธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2562

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

วุฒิการศึกษา

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

ประวัติการอบรบ

- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและการพาณิชย์ (TEPCoT) รุ่นที่ 12/2562 สถาบันวิทยาการการค้า มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- หลักสูตรผู้ตรวจราชการระดับกระทรวง ประจำปีงบประมาณ 2560 สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 23/2559
- หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์การป้องกันและปราบปรามการทุจริตระดับสูง (นยปส.) รุ่นที่ 5/2557 สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 57/2557 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 67/2553 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (ได้รับรางวัลผลการศึกษาค้นคว้าดีเด่น)
- หลักสูตรการบริหารงานภาครัฐและกฎหมายมหาชน รุ่นที่ 8/2551 สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์การทำงาน

- ผู้ตรวจราชการกระทรวงพาณิชย์ สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์

- ที่ปรึกษาการพาณิชย์ สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์
- ผู้อำนวยการสถาบันกรมพระจันทบุรีนฤนาถ สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์
- ผู้อำนวยการกองพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านเศรษฐกิจการค้า ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ
- ด้านการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพให้กับผู้ประกอบการไทย สามารถแข่งขันได้ในเวทีการค้าระหว่างประเทศ

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่น่ากว่า 3 ปี)

- พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์
- การบริหารจัดการฐานข้อมูล

ข้อมูลหลักกรณีย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก เช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน
ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกันของกรรมการการทำเรือฯ (Connected Transactions)

ไม่มี



นายจิรุม วิศาลจิตร

กรรมการ

อายุ 55 ปี

วันเดือนปีเกิด 22 สิงหาคม 2508

ตำแหน่งปัจจุบัน

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2562

- ประธานกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย

วุฒิการศึกษา

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

ประวัติการอบรม

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

ประสบการณ์การทำงาน

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

ความรู้ความชำนาญ

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

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่นต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขากฎหมาย
- สาขาคมนาคมและการขนส่ง
- สาขาบริหารทรัพยากรบุคคล

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ประจำปี 2561 (ครั้งที่ 1)

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก

เช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกันของกรรมการการทำเรือฯ (Connected Transactions)

ไม่มี



นายสมศักดิ์ ห่มม่วง

กสรมการ

อายุ 61 ปี

วันเดือนปีเกิด 2 เมษายน 2502

ตำแหน่งปัจจุบัน

- ที่ปรึกษา บริษัท พุงคาฮาเบอร์ จำกัด (มหาชน)
- ข้าราชการบำนาญ

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2562

- ประธานกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- กรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
- กรรมการ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

วุฒิการศึกษา

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

ประวัติการอบรม

- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน 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

ประสบการณ์การทำงาน

- อธิบดีกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม
- รองปลัดกระทรวงคมนาคม
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านเศรษฐกิจ
- ด้านการเงินและการบริหารจัดการสาธารณะ (Public Affairs)

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขาระบบขนส่งและคลังสินค้า (Logistics)
- สาขาคมนาคมทางน้ำ

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจเพิ่มเติม ประจำปี 2559 (ครั้งที่ 1)

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก เช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกันของกรรมการการทำเรือฯ (Connected Transactions)

ไม่มี



นายวรพจน์ เอี่ยมรักษา

กรรมการ

อายุ 62 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 13 กันยายน 2501

ตำแหน่งปัจจุบัน

-

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ
และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2562

- ที่ปรึกษา บริษัท Ship Expert Technology Co., Ltd.

วุฒิการศึกษา

- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- นิติศาสตรบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการอบรม

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

ประสบการณ์การทำงาน

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

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการเงิน
- ด้านงบประมาณ
- ด้านกฎหมาย

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่น่ากว่า 3 ปี)

-

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้น
ที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก

เช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องของกรรมการการทำเรือฯ
(Connected Transactions)

ไม่มี



นางสาวชอุณหจิต สังข์ใหม่

กสรมการ

อายุ 59 ปี

วันเดือนปีเกิด 27 ตุลาคม 2504

ตำแหน่งปัจจุบัน

ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ
และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2562

- กรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย
- กรรมการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- กรรมการธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย

วุฒิการศึกษา

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

ประวัติการอบรม

- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 29/2562
- หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์การป้องกันและปราบปรามการทุจริตระดับสูง (นยปส.) รุ่นที่ 8/2560 วิทยาลัยนักบริหาร ป.ป.ช. สถาบันการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สัญญา ธรรมศักดิ์
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (นบส. 2) รุ่นที่ 7/2558 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 56 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ 17/2555 วิทยาลัยการยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์ (นบส.1) รุ่นที่ 45/2548 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน

ประสบการณ์การทำงาน

- ที่ปรึกษาด้านพัฒนาระบบการเงินการคลัง กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง
- รองอธิบดีกรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง
- ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการเงินการคลัง
- ด้านการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ
- ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่น่ากว่า 3 ปี)

- สาขากฎหมาย
- สาขาการเงิน

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ประจำปี 2563

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้น
ที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก
เช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน
ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกันของกรรมการการทำเรือฯ
(Connected Transactions)

ไม่มี



THAILAND

BROMMA

ผู้บริหาร

การท่าเรือแห่งประเทศไทย



1. เรือโก กมลศักดิ์ พรหมประยูร
ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
2. ร้อยตำรวจตรี มนต์รี ฤกษ์จำเนียร
ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
3. เรือโก ดร.ชำนาญ ไชยฤทธิ์
รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ
4. นางอัมณา พรหมประยูร
รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล
5. ร้อยตำรวจตรี ธาณิน อัมพะพะสิน
รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายวิศวกรรม
6. นายอังกูร ล้วนประพันธ์
นักบริหาร 16 ประจำผู้อำนวยการ
การท่าเรือแห่งประเทศไทย
7. เรือโก ยุทธนา โมกขาว
รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร
8. นายบัณฑิต สาครวิเศษ
ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ



10

9

11

12

13

14

15

9. ร้อยตำรวจโท ประจักษ์ ศรีวรรณะ
ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายตรวจสอบ

10. เรือโท ภูมิ แสงคำ
รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ

11. เรือเอก รุ่งนัย ลุยปรีดี
ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบริหารทั่วไป

12. นายเรืองศักดิ์ บำเหน็จพันธุ์
ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายวิศวกรรม

13. นายอภิเสถ พงษ์สุวรรณ
ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร

14. นายสมชาย เหมทอง
ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ

15. เรือเอก กานต์ เมนะรุจิ
รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง



1. เรือโก กมลศักดิ์ พรหมประยูร

ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
อายุ 58 ปี
วัน/เดือน/ปีเกิด 13 พฤศจิกายน 2504

ประวัติการศึกษา

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

ประวัติการทำงาน

- 9 มีนาคม 2547 นักบริหาร 13
 ท่าเรือกรุงเทพ
- 20 มกราคม 2548 ผู้อำนวยการฝ่ายบริการท่า
 ท่าเรือกรุงเทพ
- 1 มกราคม 2551 นักบริหาร 15
 ประจำผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 30 มีนาคม 2553 รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ
- 28 ธันวาคม 2554 นักบริหาร 16
 ประจำผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 1 ตุลาคม 2555 รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
 สายวิศวกรรม
- 1 ตุลาคม 2557 รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
 สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนารัฐกิจ
- 25 กุมภาพันธ์ 2562 ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย



2. ร้อยตำรวจตรี มนต์รี ฤกษ์จำเนียร

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
อายุ 56 ปี
วัน/เดือน/ปีเกิด 27 พฤษภาคม 2507

ประวัติการศึกษา

- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาบริหารรัฐกิจ
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรรคกลิน
โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

- 9 มีนาคม 2547 นักบริหาร 13
 ท่าเรือแหลมฉบัง
- 1 ตุลาคม 2553 ผู้ช่วยผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
- 1 ตุลาคม 2555 รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
- 1 ตุลาคม 2558 ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
- 1 มีนาคม 2562 รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
 สายวิศวกรรม
- 1 เมษายน 2563 ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง



3. เรือโท ดร.ชำนาญ ไชยฤทธิ์

รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนารัฐกิจ
อายุ 56 ปี
วัน/เดือน/ปีเกิด 3 มกราคม 2507

ประวัติการศึกษา

- ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซีย
- การจัดการภาครัฐและภาคเอกชนมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรรคกลิน โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

- 1 ตุลาคม 2554 รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานสนับสนุนท่าเรือกรุงเทพ
- 28 ธันวาคม 2554 ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานสนับสนุนท่าเรือกรุงเทพ
- 31 กรกฎาคม 2555 รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ
- 1 ตุลาคม 2559 ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ
- 1 พฤศจิกายน 2560 นักบริหาร 16
- 1 มีนาคม 2562 ประจำผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 1 มีนาคม 2562 รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนารัฐกิจ

4. นางอัมณา พรหมประยูร

รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบริษัทภิบาล
อายุ 57 ปี
วัน/เดือน/ปีเกิด 15 มิถุนายน 2506

ประวัติการศึกษา

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

ประวัติการทำงาน

- 30 มีนาคม 2553 ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลสายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน
- 31 กรกฎาคม 2555 ผู้ตรวจการประจำผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 1 ตุลาคม 2556 ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน
- 1 มีนาคม 2562 นักบริหาร 16
- 1 มีนาคม 2562 ประจำผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 1 เมษายน 2563 รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบริษัทภิบาล



5. ร้อยตำรวจตรี ราณิน อัมพะวงพะลิน

รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายวิศวกรรม
อายุ 57 ปี
วัน/เดือน/ปีเกิด 12 กันยายน 2506

ประวัติการศึกษา

- รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรคนาวิน
โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

- 12 มีนาคม 2555 รองผู้อำนวยการฝ่ายการร่อนน้ำ
สายวิศวกรรม
- 1 ตุลาคม 2556 ผู้อำนวยการฝ่ายการร่อนน้ำ
สายวิศวกรรม
- 1 ตุลาคม 2557 ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายวิศวกรรม
- 1 มีนาคม 2562 รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล
- 1 เมษายน 2563 รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายวิศวกรรม

6. นายอังkur ล้วนประพันธ์

นักบริหาร 16
ประจำผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
อายุ 59 ปี
วัน/เดือน/ปีเกิด 2 กุมภาพันธ์ 2504

ประวัติการศึกษา

- บริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาการบัญชี
มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการทำงาน

- 18 ธันวาคม 2551 ผู้อำนวยการสำนักบัญชี
ฝ่ายการเงินและบัญชี
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน
- 28 ธันวาคม 2554 ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน
- 1 ตุลาคม 2558 ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน
- 1 มีนาคม 2562 รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร
- 1 เมษายน 2563 นักบริหาร 16
ประจำผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย



7. เรือโท ยุทธนา โบกขาว

รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร
อายุ 55 ปี
วัน/เดือน/ปีเกิด 21 มิถุนายน 2508

ประวัติการศึกษา

- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรคนาวิน โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

- 10 ตุลาคม 2556 ผู้อำนวยการสำนักปฏิบัติการท่าเรือแหลมฉบัง
- 1 ตุลาคม 2558 ผู้ช่วยผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
- 1 พฤศจิกายน 2560 รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
- 1 มีนาคม 2562 ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
- 1 เมษายน 2563 รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร

8. นายบัณฑิต สาครวิเศษ

ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ
อายุ 58 ปี
วัน/เดือน/ปีเกิด 15 ตุลาคม 2504

ประวัติการศึกษา

- อดิศาสตร์ศาสตรบัณฑิต สาขาเทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ประวัติการทำงาน

- 10 ตุลาคม 2556 รองผู้อำนวยการฝ่ายบริการท่าและเครื่องมือทุ่นแรงท่าเรือกรุงเทพ
- 1 ตุลาคม 2558 ผู้อำนวยการฝ่ายบริการท่าและเครื่องมือทุ่นแรงท่าเรือกรุงเทพ
- 1 มีนาคม 2562 รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
- 1 เมษายน 2563 ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ



9. ร้อยตำรวจโท ประจักษ์ ศรีวรรณะ

ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายตรวจสอบ
อายุ 59 ปี
วัน/เดือน/ปีเกิด 22 กันยายน 2504

ประวัติการศึกษา

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรรคกลิน
โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

- 12 กุมภาพันธ์ 2551 รองผู้อำนวยการฝ่ายการร่อนน้ำ
ท่าเรือกรุงเทพ
- 28 ธันวาคม 2554 ผู้ตรวจการ
ประจำผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 31 กรกฎาคม 2555 ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน
- 1 ตุลาคม 2555 นักบริหาร 14
ประจำผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 1 ตุลาคม 2558 ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ
- 1 มีนาคม 2562 ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบริหารกิจการ
- 1 พฤษภาคม 2563 ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายตรวจสอบ

10. เรือโท ภูมิ แสงคำ

รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ
อายุ 55 ปี
วัน/เดือน/ปีเกิด 18 ธันวาคม 2507

ประวัติการศึกษา

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรรคนาวัน
โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

- 17 สิงหาคม 2555 รองผู้อำนวยการฝ่ายบริการท่า
และเครื่องมือน้ำหนัก
ท่าเรือกรุงเทพ
- 1 ตุลาคม 2556 ผู้อำนวยการฝ่ายบริการท่า
และเครื่องมือน้ำหนัก
ท่าเรือกรุงเทพ
- 1 ตุลาคม 2558 รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
- 1 พฤศจิกายน 2560 รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ
- 1 มีนาคม 2562 ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายตรวจสอบ
- 1 พฤษภาคม 2563 รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ



11. เรือเอก รุจน์ สุขปรีดี

ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล
อายุ 56 ปี
วัน/เดือน/ปีเกิด 9 พฤษภาคม 2507

ประวัติการศึกษา

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรรคกลิน
โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

- 22 ตุลาคม 2553 รองผู้อำนวยการฝ่ายบริการท่า
และเครื่องมือน้ำหนัก
ท่าเรือกรุงเทพ
- 31 กรกฎาคม 2555 ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานสนับสนุน
ท่าเรือกรุงเทพ
- 1 ตุลาคม 2559 ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า
ท่าเรือกรุงเทพ
- 1 มีนาคม 2562 รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ
- 1 พฤษภาคม 2563 ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล



12. นายเรืองศักดิ์ บำเหน็จพันธุ์

ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายวิศวกรรม
อายุ 57 ปี
วัน/เดือน/ปีเกิด 22 ธันวาคม 2505

ประวัติการศึกษา

- วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิทยาการคอมพิวเตอร์
มหาวิทยาลัยรังสิต
- เศรษฐศาสตรบัณฑิต
มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการทำงาน

- 10 กันยายน 2553 รองผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
สายพัฒนาองค์กรและเทคโนโลยีสารสนเทศ
- 1 ตุลาคม 2556 ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
สายวิศวกรรม
- 1 มีนาคม 2562 ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายวิศวกรรม



13. นายอภิเสถ พงษ์สุวรรณ

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ
การท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร
อายุ 56 ปี
วัน/เดือน/ปีเกิด 30 พฤษภาคม 2507

ประวัติการศึกษา

- บริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- วิทยาลัยการทัพเรือ รุ่นที่ 50

ประวัติการทำงาน

- 10 ตุลาคม 2556 รองผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบ
- 30 มกราคม 2558 ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบสายตรวจสอบ
- 1 มีนาคม 2562 ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทยสายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร



14. นายสมชาย เหมทอง

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ
การท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ
อายุ 58 ปี
วัน/เดือน/ปีเกิด 18 พฤศจิกายน 2504

ประวัติการศึกษา

- เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการทำงาน

- 12 มีนาคม 2555 ผู้อำนวยการสำนักท่าเรือภูมิภาคสายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ
- 10 ตุลาคม 2556 รองผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจและบริหารสินทรัพย์สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ
- 1 ตุลาคม 2559 ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจและบริหารสินทรัพย์สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ
- 1 มีนาคม 2562 ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทยสายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ



15. เรือเอก กานต์ เมนะรุจิ

รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
อายุ 57 ปี
วัน/เดือน/ปีเกิด 31 มีนาคม 2506

ประวัติการศึกษา

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรรคกลิน โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

- 10 ตุลาคม 2556 รองผู้อำนวยการฝ่ายการร่อนน้ำสายวิศวกรรม
- 1 ตุลาคม 2557 ผู้อำนวยการฝ่ายการร่อนน้ำสายวิศวกรรม
- 1 ตุลาคม 2559 ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานสนับสนุนท่าเรือกรุงเทพ
- 1 มีนาคม 2562 ผู้อำนวยการฝ่ายบริการท่าและเครื่องมือทุ่นแรงท่าเรือกรุงเทพ
- 1 พฤษภาคม 2563 รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง



60Te

ZEM

60Te

ZEM

60Te

ZEM

60Te

ZEM

60Te

ZEM

60Te

ZEM

60Te

ZEM

60Te

ZEM

60Te

ZEM

60Te

ZEM

105

IVECO

106

IVECO

113

IVECO



บทบาทและหน้าที่ความรับผิดชอบ ของคณะกรรมการการค้าเรือแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการการค้าเรือแห่งประเทศไทย ได้รับการแต่งตั้งจากคณะรัฐมนตรีตามพระราชบัญญัติการค้าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 22 [แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการค้าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2499] ประกอบด้วย ประธานกรรมการหนึ่งคน กรรมการอื่นไม่น้อยกว่าหกคนแต่ไม่เกินสิบคน ซึ่งอย่างน้อยจะต้องเป็นผู้มีความรู้และจัดเจนเกี่ยวกับท่าเรือหนึ่งคน และเกี่ยวกับการเศรษฐกิจหรือการค้าหนึ่งคน มีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 29

คณะกรรมการการค้าเรือฯ เป็นกลุ่มผู้แทนผู้ถือหุ้นภาครัฐที่ได้รับการสรรหาและคัดเลือกกว่าเป็นผู้มีความพร้อมทั้งด้านคุณสมบัติ คุณวุฒิ ทักษะความรู้และความสามารถที่เพียงพอต่อการขับเคลื่อนการค้าเรือฯ ให้เกิดการเติบโตได้อย่างยั่งยืนตามแนวทางที่ผู้ถือหุ้นภาครัฐกำหนด ด้วยความสำคัญดังกล่าว คณะกรรมการการค้าเรือฯ จึงมีบทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบที่จะต้องมุ่งมั่นพัฒนาตนเองให้เกิดความเชี่ยวชาญในธุรกิจการจัดทำเรือและการขนส่งทางน้ำ รวมถึงยึดถือปฏิบัติตามแนวทางที่ดีที่กรรมการรัฐวิสาหกิจพึงปฏิบัติ โดยบทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบที่สำคัญ ได้แก่ การมีส่วนร่วมในการกำหนดทิศทางและพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการประจำปีของการท่าเรือฯ การจัดตั้งคณะอนุกรรมการ

ต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการทำหน้าที่ของคณะกรรมการการค้าเรือฯ การเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการการค้าเรือฯ อย่างเต็มศักยภาพ การประเมินตนเองของคณะกรรมการการค้าเรือฯ และคณะอนุกรรมการ เพื่อนำผลประเมินไปกำหนดคำตอบและพัฒนาดตนเองอย่างเป็นระบบ การเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการท่าเรือฯ ทั้งกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่และคณะกรรมการทั้งคณะ การประเมินผลการดำเนินงานของผู้อำนวยการการค้าเรือฯ และผู้บริหารระดับสูง 2 ระดับรองจากผู้อำนวยการการค้าเรือฯ และการวางแผนสืบทอดตำแหน่งผู้อำนวยการการค้าเรือฯ และผู้บริหารระดับสูงอย่างครบถ้วนชัดเจน และการกำกับดูแลให้การทำเรือฯ ปฏิบัติได้ตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการการค้าเรือแห่งประเทศไทย

1. หน้าที่และความรับผิดชอบตามแบบปฏิบัติที่ดีด้านบทบาทของคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง ปี 2562)

- 1.1 กำหนดทิศทาง นโยบาย และเข้าร่วมจัดทำแผนวิสาหกิจ และแผนปฏิบัติการประจำปีของการท่าเรือฯ ก่อนให้ความเห็นชอบก่อนเริ่มปีบัญชีถัดไปอย่างน้อยหนึ่งเดือน
- 1.2 กำกับดูแลและเสริมสร้างมาตรฐานของระบบควบคุมภายใน ระบบตรวจสอบภายใน ระบบบริหารความเสี่ยง ระบบการบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล และระบบบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและแนวทางที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง ให้การยอมรับ เพื่อให้ระบบงานสามารถสนับสนุนประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน และตรวจติดตามให้การดำเนินงานโดยรวมเกิดความโปร่งใส และเป็นไปตามหลักจริยธรรมที่กำหนด
- 1.3 ติดตามผลการดำเนินงานด้านการเงินและไม่ใช้การเงินอย่างสม่ำเสมออย่างน้อยเป็นรายไตรมาส และกำกับให้รายงานผลการดำเนินงานต่าง ๆ ที่นำเสนอคณะกรรมการท่าเรือฯ มีคุณภาพเพียงพอ เพื่อประกอบการตัดสินใจโดยสะท้อนสาระสำคัญ ได้แก่ บทวิเคราะห์และสรุปผลการดำเนินงานเปรียบเทียบกับเป้าหมายและผลการดำเนินงานในปีที่ผ่านมา สาเหตุที่ส่งผลให้ผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ปัญหา/อุปสรรค รวมถึงแนวทางแก้ไขปัญหา/อุปสรรคที่เป็นทางเลือกเพื่อนำเสนอแก่คณะกรรมการท่าเรือฯ อย่างครบถ้วน โดยไม่แทรกแซงการตัดสินใจและการบริหารงานของฝ่ายบริหาร
- 1.4 ประเมินผลการดำเนินงานของผู้อำนวยการท่าเรือฯ และผู้บริหารระดับสูง 2 ระดับรองจากผู้อำนวยการท่าเรือฯ เป็นประจำปี
- 1.5 การเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการท่าเรือฯ อย่างสม่ำเสมอทุกเดือน โดยปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มศักยภาพ ทั้งการมอบข้อสังเกตและข้อเสนอแนะอย่างมีสาระสำคัญ แสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระด้วยความทุ่มเท ซื่อสัตย์ รอบคอบและระมัดระวัง โดยคำนึงถึงประโยชน์ของผู้ถือหุ้น ภาครัฐและประเทศเป็นที่ตั้ง



คณะกรรมการการค้าเรือ
เป็นกลุ่มผู้แทนผู้ถือหุ้นภาครัฐ
ที่ได้รับการสรรหาและคัดเลือก
ว่าเป็นผู้มีความพร้อม
ทั้งด้านคุณสมบัติ คุณวุฒิ
ทักษะความรู้และความสามารถ
ที่เพียงพอต่อการขับเคลื่อน
การท่าเรือฯ ให้เกิดการเติบโต
ได้อย่างยั่งยืนตามแนวทาง
ที่ผู้ถือหุ้นภาครัฐกำหนด



- 1.6 กำกับให้การท่าเรือฯ มีระบบการกำกับดูแลที่ดีที่สอดคล้องตามมาตรฐานสากล รวมถึงหลักการและแนวปฏิบัติที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง ให้การยอมรับ
- 1.7 จัดให้การท่าเรือฯ มีแนวปฏิบัติเพื่อบริหารจัดการกิจการโดยมุ่งตอบสนองต่อความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มของการท่าเรือฯ อย่างสมดุลเท่าเทียม และเป็นธรรม
- 1.8 จัดให้มีการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศของการท่าเรือฯ อย่างถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส และทันกาล
- 1.9 ประเมินและพัฒนาคณะกรรมการการท่าเรือฯ และกรรมการใหม่อย่างต่อเนื่องทุกปี
- 1.10 ส่งเสริมและนำแนวคิดด้านการบริหารจัดการนวัตกรรมมาปฏิบัติจนทำให้การท่าเรือฯ เกิดความยั่งยืนอย่างสมดุลกับระบบเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของประเทศ

2. การประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ

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

- 2.1 การจัดให้มีปฏิทินกำหนดการประชุมล่วงหน้าของคณะกรรมการการท่าเรือฯ โดยระบุวัน เดือน ปี ในแต่ละครั้งการประชุมอย่างชัดเจน และมีความถี่อย่างน้อยเป็นรายเดือนนำเสนอแก่คณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อให้สามารถเข้าร่วมได้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์
- 2.2 กรรมการการท่าเรือฯ ให้ความสำคัญในการเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มีอัตราการเข้าประชุมโดยรวมของคณะกรรมการการท่าเรือฯ ครบถ้วนเกินกว่าร้อยละ 80 ต่อครั้งการประชุมของคณะกรรมการการท่าเรือฯ
- 2.3 ประธานกรรมการการท่าเรือฯ ร่วมหารือกับผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เพื่อกำหนดวาระการประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ ที่ครบถ้วนและสามารถติดตามผลการดำเนินงานทั้งด้านการเงินและไม่ใช้การเงินได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันกาล โดยวาระประชุมดังกล่าวจะนำเสนอแก่คณะกรรมการการท่าเรือฯ อย่างรวดเร็ว

เฉลี่ยภายใน 7 วันล่วงหน้าก่อนการประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ

- 2.4 คณะกรรมการการท่าเรือฯ ปฏิบัติตามวาระการประชุมที่ได้กำหนดและแจ้งคณะกรรมการการท่าเรือฯ ไว้ล่วงหน้า โดยไม่มีการเพิกถอน เลื่อน เพิ่ม เติม และเวียนวาระการประชุม นอกจากนั้น ยังกำหนดให้ไม่มีการขอสัตยาบันที่อาจทำให้การปฏิบัติงานของคณะกรรมการและฝ่ายบริหารไม่สอดคล้องตามหลักการกำกับดูแลที่ดีที่เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป
- 2.5 การส่งเสริมให้กรรมการสามารถเข้าถึงข้อมูลทั้งด้านการเงิน และไม่ใช้การเงินที่จำเป็นต่อการกำกับดูแลการท่าเรือฯ ได้โดยสะดวกและคล่องตัว ซึ่งข้อมูลต่าง ๆ ต้องมีความถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ แม่นยำ ทันกาล โปร่งใสตรวจสอบได้ และเพียงพอต่อการนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจอย่างรอบคอบและระมัดระวัง ซึ่งแหล่งข้อมูลต่าง ๆ ครอบคลุมทั้งแหล่งข้อมูลเชิงเอกสาร แหล่งข้อมูลดิจิทัล และจากบุคคล/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบุคคลผู้ให้ข้อมูลต้องชี้แจง และนำเสนอข้อมูลอย่างครบถ้วน และถูกต้องตามแนวปฏิบัติที่ดีอย่างไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ทั้งนี้ ในกรณีที่จำเป็น คณะกรรมการการท่าเรือฯ อาจจัดให้มีการขอความเห็นที่เป็นอิสระจากที่ปรึกษาหรือผู้เชี่ยวชาญภายนอกได้ตามความเหมาะสมภายใต้งบประมาณและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของการท่าเรือฯ
- 2.6 การส่งเสริมให้คณะกรรมการแสดงความคิดเห็นได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยจัดส่งเอกสารประกอบการประชุมล่วงหน้าแก่คณะกรรมการอย่างรวดเร็วภายในเฉลี่ย 7 วันก่อนการประชุมคณะกรรมการ (รวมวันหยุด) เพื่อให้คณะกรรมการได้ทำความเข้าใจก่อนแสดงความคิดเห็น มอบข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ รวมถึงลงมติได้อย่างถูกต้อง โดยระหว่างการประชุมประธานกรรมการการท่าเรือฯ จะส่งเสริมให้กรรมการแสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ และคำนึงถึงประโยชน์ของผู้ถือหุ้นภาครัฐและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มที่เกี่ยวข้องอย่างสมดุล โปร่งใส และเป็นธรรม
- 2.7 คณะกรรมการควรดูแลให้มีระบบการบันทึกการรายงานการประชุม ให้รายงานการประชุมมีความถูกต้องและครบถ้วน สำหรับการประชุมคณะกรรมการ การประชุมคณะอนุกรรมการต่าง ๆ และการประชุมต่าง ๆ ภายในคณะกรรมการ
- 2.8 คณะกรรมการควรถือเป็นนโยบายที่จะให้กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารมีโอกาสที่จะประชุมระหว่างกันเองตาม

ความจำเป็น เพื่ออธิบายเกี่ยวกับการดำเนินงานของการทำเรื่อง โดยไม่มีกรรมการที่เป็นผู้บริหารและฝ่ายบริหารร่วมด้วย และควรแจ้งให้ผู้อำนวยการการทำเรื่องทราบถึงผลการประชุมด้วย

คณะกรรมการการทำเรื่อง ได้แต่งตั้งกรรมการการทำเรื่อง ให้ร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการและอนุกรรมการชุดต่าง ๆ เพื่อช่วยในการกำกับดูแลการดำเนินงานของการทำเรื่อง ดังนี้

คณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ของการทำเรื่องแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการและกระทรวงการคลังกำหนด (ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 10 ของระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2555)

คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องที่น่าสนใจคณะกรรมการการทำเรื่องแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่เสมือนคณะกรรมการบริหาร ดังนี้

1. สนับสนุนการปฏิบัติงานของคณะกรรมการการทำเรื่อง ในการกำกับการทำเรื่อง ให้เป็นไปตามเป้าหมาย นโยบาย กลยุทธ์ และแผนธุรกิจที่การทำเรื่อง กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพ ถูกต้องตามข้อกำหนดกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
2. กลั่นกรองเรื่องที่น่าสนใจคณะกรรมการการทำเรื่อง
3. พิจารณากลั่นกรอง หรืออนุมัติการจัดซื้อจัดจ้างตามอำนาจและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
4. พิจารณากลั่นกรองแผนธุรกิจและแผนงานของการทำเรื่อง
5. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการการทำเรื่อง มอบหมาย

คณะกรรมการสภาผู้อำนวยการการทำเรื่องแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่สรรหาบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์เหมาะสมที่จะเป็นผู้อำนวยการการทำเรื่อง เสนอคณะกรรมการการทำเรื่อง พิจารณาตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

คณะอนุกรรมการพิจารณาจัดทำสัญญาจ้างและกำหนดค่าตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการการทำเรื่องแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่พิจารณาจัดทำสัญญาจ้างและกำหนดค่าตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการการทำเรื่อง และเสนอ

คณะกรรมการการทำเรื่อง พิจารณาก่อนเสนอกระทรวงการคลังให้ความเห็นชอบต่อไป ตามมาตรา 8 จัตวา แห่งพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

คณะอนุกรรมการพิจารณาแผนงานและประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการการทำเรื่องแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาแผนงานที่ผู้อำนวยการการทำเรื่อง เสนอคณะกรรมการการทำเรื่อง แล้วนำผลการพิจารณาเสนอคณะกรรมการการทำเรื่อง ให้ความเห็นชอบต่อไป
2. กำหนดรายละเอียด หลักเกณฑ์ และวิธีการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการการทำเรื่อง เสนอคณะกรรมการการทำเรื่อง พิจารณาให้ความเห็นชอบ
3. ประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการการทำเรื่อง ให้เป็นไปตามสัญญาจ้าง หลักเกณฑ์ และวิธีการที่คณะกรรมการการทำเรื่อง ได้ให้ความเห็นชอบ ก่อนเสนอคณะกรรมการการทำเรื่อง พิจารณาต่อไป
4. พิจารณาการปรับเพิ่มค่าตอบแทนคงที่และการจ่ายค่าตอบแทนพิเศษประจำปี ตามผลประกอบการของการทำเรื่อง และผลการประเมิน เสนอคณะกรรมการการทำเรื่อง พิจารณานุมัติ

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการทำเรื่องแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาและอนุมัติกรอบนโยบายการบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายใน และกรอบนโยบายการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการทำเรื่อง
2. พิจารณาวางกฎบัตรเพื่อการบูรณาการกับคณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ของการทำเรื่อง
3. พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง แผนดำเนินการบริหารความเสี่ยง แผนดำเนินการควบคุมภายใน และแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการทำเรื่อง
4. กำกับและประเมินประสิทธิภาพการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน และการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการทำเรื่อง ให้เป็นไปตามนโยบายการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในของการทำเรื่อง และนโยบายการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการทำเรื่อง
5. กำหนดแนวทางในการจัดทำ ทบทวนแผนยุทธศาสตร์ของการทำเรื่อง
6. พิจารณากลั่นกรองแผนวิสาหกิจ แผนงาน โครงการ และแผนปฏิบัติการของการทำเรื่อง ก่อนเสนอคณะกรรมการการทำเรื่อง เพื่อพิจารณา



7. ติดตามความคืบหน้าของผลการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจของการท่าเรือฯ เพื่อให้เป็นไปตามทิศทางการยุทธศาสตร์ที่กำหนด
 8. แต่งตั้งคณะกรรมการ หรือคณะทำงานได้ตามความจำเป็น
 9. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจง ให้ข้อมูล คำปรึกษา หรือข้อเสนอแนะ และขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น
 10. รายงานผลการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการท่าเรือฯ และการดำเนินการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการท่าเรือฯ พร้อมความเห็นเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบตามระยะเวลาที่เหมาะสม
 11. ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ มอบหมาย
- คณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย**
- มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้
1. พิจารณาให้ความเห็นชอบนโยบายและคู่มือการกำกับดูแลที่ดีของการท่าเรือฯ นโยบายและคู่มือด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของการท่าเรือฯ และนโยบายและมาตรการการป้องกันและต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันของการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ ให้ความเห็นชอบ ก่อนเริ่มปฏิบัติงาน
 2. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนงานด้านกำกับดูแลที่ดีของการท่าเรือฯ ระยะเวลา และแผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของการท่าเรือฯ ระยะเวลา และแผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของการท่าเรือฯ ประจำปี แผนงานด้านต่อต้านการทุจริตของการท่าเรือฯ ระยะเวลา และแผนงานด้านต่อต้านการทุจริตของการท่าเรือฯ ประจำปี ก่อนเริ่มปฏิบัติงาน
 3. ติดตามและรายงานผลการดำเนินงานของการท่าเรือฯ ให้เป็นไปตามนโยบายและแนวทางการกำกับดูแลที่ดี และให้บรรลุผลสำเร็จตามแผนงานด้านการกำกับดูแลที่ดีของการท่าเรือฯ แผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของการท่าเรือฯ และแผนงานด้านต่อต้านการทุจริตของการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบเป็นรายไตรมาส
 4. ส่งเสริมให้คณะกรรมการการท่าเรือฯ ผู้บริหาร และพนักงานมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของการท่าเรือฯ อย่างต่อเนื่อง
 5. ปฏิบัติงานร่วมกับคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน เพื่อบูรณาการการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลที่ดี (Good Governance) การบริหารจัดการความเสี่ยง (Risk Management) และการกำกับให้ปฏิบัติได้ตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับ (Compliance) (Governance, Risk Management and Compliance: GRC)

6. พิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการ หรือคณะทำงานเพื่อทำหน้าที่สนับสนุนงานด้านกำกับดูแลที่ดี ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ด้านต่อต้านการทุจริต ได้ตามความเหมาะสม
7. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการการทำเรื่อง มอบหมาย ที่เกี่ยวกับงานด้านการกำกับดูแลที่ดี งานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และงานด้านการต่อต้านการทุจริต

คณะกรรมการบริหารจัดการความรู้ เทคโนโลยี และนวัตกรรมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. กำหนดนโยบายและแนวทางดำเนินงานด้านการจัดการความรู้ เทคโนโลยีดิจิทัล และนวัตกรรมของการท่าเรือ
2. กำกับดูแลการจัดทำและปรับปรุงแผนปฏิบัติการดิจิทัลของการท่าเรือ ให้เกิดความสอดคล้องและสนับสนุนยุทธศาสตร์ตามแผนวิสาหกิจของการท่าเรือ แผนคมนาคมดิจิทัลของกระทรวงคมนาคม และแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนนโยบายของรัฐบาลที่เกี่ยวข้อง
3. กำกับดูแลการจัดทำและปรับปรุงแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการการจัดการความรู้และนวัตกรรมของการท่าเรือ
4. กำกับดูแลธรรมาภิบาลในการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของการท่าเรือ (IT Governance)
5. กำกับดูแลการบริหารความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ (Information Security Management) ของการทำเรื่อง
6. กำกับดูแลการบริหารจัดการการใช้ทรัพยากรด้านการจัดการความรู้ เทคโนโลยีดิจิทัล และนวัตกรรมของการท่าเรือ อย่างเหมาะสม (Resource Optimization Management)

7. ติดตามผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการการจัดการความรู้และนวัตกรรม และการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการดิจิทัล
8. ส่งเสริม สนับสนุน พัฒนา ยกระดับการจัดการความรู้ เทคโนโลยีดิจิทัล และนวัตกรรมของการท่าเรือ
9. แต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงานได้ตามความจำเป็น
10. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจง ให้ข้อมูล คำปรึกษา หรือข้อเสนอแนะ และขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น
11. รายงานผลการดำเนินงานเสนอคณะกรรมการการทำเรื่อง เพื่อทราบตามระยะเวลาที่เหมาะสม

คณะกรรมการทรัพยากรบุคคลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. ให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านทรัพยากรบุคคลของการท่าเรือ
2. พิจารณาแผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล ก่อนเสนอคณะกรรมการการทำเรื่อง
3. จัดระบบทดแทนและหลักเกณฑ์ในการขึ้นสู่ระดับผู้บริหาร
4. ปฏิบัติหน้าที่อื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลด้านทรัพยากรบุคคลตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการการทำเรื่อง

คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543



การประชุมคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยในปีงบประมาณ 2563

มีการประชุมคณะกรรมการการทำเรือ จำนวน 15 ครั้ง (ตุลาคม 2562 - กันยายน 2563)

ลำดับ	รายชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม	ค่าเบี้ยประชุม (บาท)
1.	พลเรือเอก โสภณ วัฒนมงคล	15	375,000
2.	นายฤทธิเทพ สิมลี	12	240,000
3.	พลตำรวจโท เจริญวิทย์ ศรีวนิชย์	13	260,000
4.	นายชนินทร์ แก่นหิรัญ	14	280,000
5.	นายวุฒิไกร ลีวีระพันธุ์	15	300,000
6.	นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	12	220,000
7.	นายสมศักดิ์ ห่มม่วง	14	280,000
8.	นายวรพจน์ เอี่ยมรักษา	15	300,000
9.	นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่	14	280,000
รวม			2,535,000

หมายเหตุ :

- แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่นในคณะกรรมการการทำเรือ ตั้งแต่วันที่ 24 ธันวาคม 2562
- เดือนมกราคม และเดือนพฤษภาคม - เดือนสิงหาคม 2563 มีการประชุมเดือนละ 2 ครั้ง
- การประชุมคณะกรรมการการทำเรือ ครั้งที่ 5/2563 มีการประชุม 2 ครั้ง ครั้งที่ 1 วันที่ 28 เมษายน 2563 และครั้งที่ 2 วันที่ 5 พฤษภาคม 2563

การประชุมคณะกรรมการ/อนุกรรมการชุดต่าง ๆ ปีงบประมาณ 2563

จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม/จำนวนการประชุม ดังนี้

ชื่อ - สกุล	คณะกรรมการตรวจสอบ ของการทำเรือ (Audit Committee)	คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่อง นำเสนอคณะกรรมการทำเรือ	คณะอนุกรรมการพิจารณาแผนงาน และประเมินผลการปฏิบัติงานของ ผู้อำนวยการการทำเรือ	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และควบคุมภายในของการทำเรือ	คณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีและ ความรับผิดชอบต่อสังคม ของการทำเรือ	คณะกรรมการบริหารจัดการความรู้ เทคโนโลยี และนวัตกรรมของ การทำเรือ	คณะอนุกรรมการทรัพยากรบุคคล ของการทำเรือ	คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ ของการทำเรือ
1. นายฤทธิเทพ สิมลี		12/13		5/6	5/5			
2. พลตำรวจโท เจริญวิทย์ ศรีวนิชย์	7/7							9/9
3. นายชนินทร์ แก่นหิรัญ		12/13		6/6		4/4		
4. นายวุฒิไกร ลีวีระพันธุ์			1/2				1/1	
5. นายจิรุตม์ วิศาลจิตร			2/2		3/5			
6. นายสมศักดิ์ ห่มม่วง	7/7				5/5	4/4		
7. นายวรพจน์ เอี่ยมรักษา		13/13		6/6			1/1	
8. นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่	7/7		2/2					

หมายเหตุ : แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่นในคณะกรรมการการทำเรือ ตั้งแต่วันที่ 24 ธันวาคม 2562

นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทน ของคณะกรรมการการค้าเรือแห่งประเทศไทย

การจ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมให้แก่คณะกรรมการการค้าเรือ และคณะกรรมการชุดย่อย เป็นไปตามหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจที่คณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลังกำหนด และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 24 เมษายน พ.ศ. 2562 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. ค่าตอบแทนรายเดือน

ประธานกรรมการรัฐวิสาหกิจได้รับค่าตอบแทนเป็น 2 เท่าของกรรมการรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

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

ทั้งนี้ กรณีที่กรรมการรัฐวิสาหกิจดำรงตำแหน่งไม่เต็มเดือนให้จ่ายค่าตอบแทนรายเดือนตามสัดส่วนระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง

2. เบี้ยประชุมกรรมการ

2.1 การจ่ายเบี้ยประชุมให้รัฐวิสาหกิจจ่ายเบี้ยประชุมให้กับกรรมการที่เข้าร่วมประชุมเป็นรายครั้งเดือนละ 1 ครั้ง โดยให้ประธานในที่ประชุมในอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 25 ของเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ

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

ทั้งนี้ ในกรณีมีเหตุผลสมควรอาจพิจารณาจ่ายเบี้ยประชุมได้เกินกว่า 1 ครั้งต่อเดือน แต่ต้องไม่เกิน 15 ครั้งต่อปี

2.2 การจ่ายค่าเบี้ยประชุมกรรมการในคณะกรรมการชุดย่อย/คณะอนุกรรมการ/คณะทำงานอื่น ให้ได้รับเบี้ยประชุมเป็นรายครั้งในอัตรา 0.5 เท่าของเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ เฉพาะกรรมการที่มาประชุม ทั้งนี้ ให้กรรมการ

รัฐวิสาหกิจได้รับเบี้ยประชุมคณะกรรมการชุดย่อย/คณะอนุกรรมการ/คณะทำงานอื่น รวมแล้วไม่เกิน 2 คณะ คณะละไม่เกิน 1 ครั้งต่อเดือน

- ประธานฯ ได้รับเดือนละ 12,500.- บาท
- กรรมการฯ ได้รับเดือนละ 10,000.- บาท

3. โบนัส

การจ่ายค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินตามระบบประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ หัวข้อการจ่ายโบนัสคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ เพื่อสร้างแรงจูงใจ พิจารณาจากกำไรสุทธิและคะแนนประเมินผลรัฐวิสาหกิจ ตามหลักเกณฑ์ที่กระทรวงการคลังกำหนด

ทั้งนี้ ให้ประธานกรรมการและรองประธานกรรมการได้รับโบนัสมากกว่ากรรมการ ร้อยละ 25 และร้อยละ 12.5 ตามลำดับ และในบัญชีรัฐวิสาหกิจใดที่กรรมการรัฐวิสาหกิจนั้นขาดประชุมเกินกว่า 3 เดือน ให้จ่ายโบนัสตามหลักเกณฑ์ ดังนี้

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



นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทน

ผู้บริหารระดับสูง

แผนงานและประเมินผลการปฏิบัติงานผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการพิจารณาแผนงานและประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการการท่าเรือฯ ประกอบด้วยกรรมการการท่าเรือฯ จำนวน 3 ท่าน โดยมีนายจิรุตม์ วิศาลจิตร เป็นประธานกรรมการ นายวุฒิไกร ลีวีระพันธุ์ นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่ เป็นอนุกรรมการ และนายธนวัฒน์ สาริกรินทร์ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล เป็นเลขานุการ นางประภัสสร บุตบัณฑิตย์ ผู้อำนวยการกองแผนวิสาหกิจ เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

คณะกรรมการฯ มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาแผนงานที่ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เสนอ คณะกรรมการการท่าเรือฯ แล้วนำผลการพิจารณาเสนอ คณะกรรมการการท่าเรือฯ ให้ความเห็นชอบต่อไป
2. กำหนดรายละเอียด หลักเกณฑ์ และวิธีการประเมิน ผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เสนอ คณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ
3. ประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการการท่าเรือฯ ให้เป็นไปตามสัญญาจ้าง หลักเกณฑ์ และวิธีการที่ คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้ให้ความเห็นชอบ ก่อนเสนอ คณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาต่อไป
4. พิจารณาการปรับเพิ่มค่าตอบแทนคงที่และการจ่าย ค่าตอบแทนพิเศษประจำปี ตามผลประกอบการของ การท่าเรือฯ และผลการประเมิน เสนอคณะกรรมการ การท่าเรือฯ พิจารณานุมัติ

ค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูงของการท่าเรือฯ

ค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูงตั้งแต่ระดับ 14 เป็นต้นไป ที่ดำรงตำแหน่งในปี 2563 รวม 31 คน ผู้บริหารระดับสูงได้รับผลประโยชน์ และสวัสดิการอื่น ๆ ของการท่าเรือฯ

หน่วย : บาท

	ปี 2563	ปี 2562	ปี 2561
ค่าตอบแทนรวมที่เป็นตัวเงิน	56,184,649.50	54,537,723.14	47,694,080.30
ค่าตอบแทนอื่น	18,596,681.75	15,818,413.00	14,164,560.79
รวม	74,781,331.25	70,356,136.14	61,858,641.09

ประวัติ

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการในสังกัดกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติ การท่าเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของ กิจการท่าเรือ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน ปัจจุบันการท่าเรือฯ รับผิดชอบบริหารท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง



หลังจากประเทศไทยเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์ มาเป็นระบอบประชาธิปไตย เมื่อปี 2475 ความคิดริเริ่มที่จะก่อสร้างท่าเรือของรัฐให้ทันสมัย โดยพลเรือโท พระยาราชวังสัน ซึ่งดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมขณะนั้น ได้เสนอโครงการขุดลอกสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อส่งเสริมกิจการด้านพาณิชย์นาวีให้เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่สามารถผ่านร่องน้ำเข้ามาบรรทุก-ขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือได้อย่างสะดวกและปลอดภัย แทนการลำเลียงสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ ถึงเกาะสีชัง ที่เคยปฏิบัติกันมาแต่เดิม และปรับปรุงท่าเรือที่มีอยู่ให้เป็นท่าเรือที่ทันสมัย เพื่อส่งเสริมการค้ากับต่างประเทศ แต่โครงการของพลเรือโท พระยาราชวังสัน ต้องประสบกับอุปสรรค

นานัปการ ดังนั้น รัฐบาลไทยจึงได้ส่งเรื่องขอความช่วยเหลือไปยังสำนักงานใหญ่สันนิบาตชาติ ณ กรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์

สองปีต่อมา สันนิบาตชาติได้ส่งผู้เชี่ยวชาญเดินทางมาสำรวจสภาพเศรษฐกิจการค้าในกรุงเทพฯ และสำรวจสถานที่สร้างท่าเรือของรัฐบาลไทย ผู้เชี่ยวชาญทั้งสามได้เสนอให้มีการขุดลอกร่องน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา และเสนอบริเวณที่จะก่อสร้างท่าเรือให้รัฐบาลไทยเลือก 2 แห่ง คือ ที่ปากน้ำสมุทรปราการ กับที่ตำบลคลองเตย รัฐบาลจึงเลือกที่ตำบลคลองเตยเป็นที่ก่อสร้างท่าเรือ ซึ่งก็คืออาณาบริเวณของการท่าเรือฯ ในปัจจุบัน

• ปี 2478

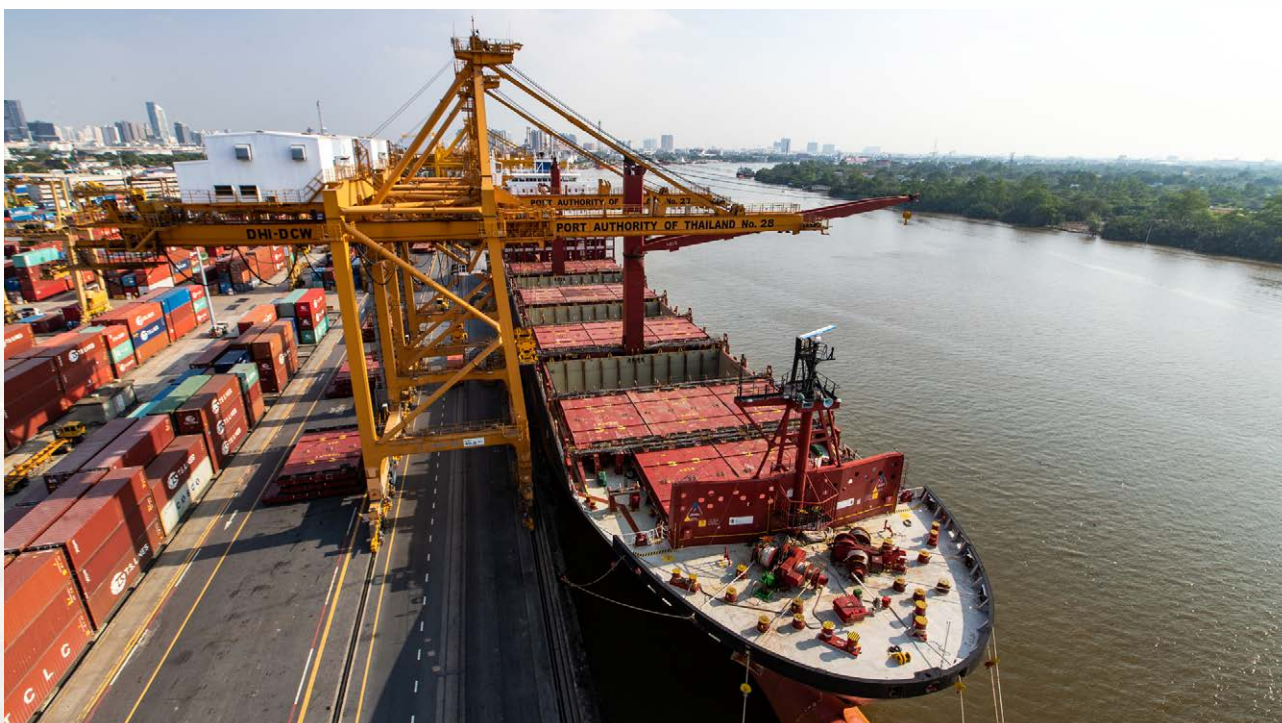
รัฐบาลจัดตั้งคณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือขึ้น มีพลเอก พระบริภัณฑ์ยุทธกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐการ เป็นประธานกรรมการดำเนินการขุดลอกสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา และสร้างท่าเรือที่ทันสมัยที่ตำบลคลองเตยตามข้อเสนอของสันนิบาตชาติ

• ปี 2479

คณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือดำเนินการประกวดการออกแบบก่อสร้างท่าเรือ โดยแบบก่อสร้างท่าเรือของศาสตราจารย์ อากัทซ์ ชาวเยอรมัน ได้รับการคัดเลือก สำหรับการประกวดราคาก่อสร้างท่าเรือปรากฏว่า บริษัท คริสเตียนี แอนด์ นีลเสน ได้รับเลือกให้เป็นผู้รับเหมา ก่อสร้างท่าเรือในวงเงิน 20 ล้านบาท

• ปี 2481

รัฐบาลได้จัดตั้งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ให้หลวงประเสริฐวิจิตร นายช่างจากกรมรถไฟมาดำรงตำแหน่งหัวหน้าสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ (ปี 2481 - 2486) และควบคุมการก่อสร้าง โดยมี นายโรเบิร์ต ซวาทเก เป็นนายช่างที่ปรึกษา ขึ้นตรงต่อกระทรวงเศรษฐการ และเริ่มลงมือก่อสร้างท่าเรือที่คลองเตย



• ปี 2483

รัฐบาลได้สั่งซื้อเรือสันดอน 1 จากประเทศ เนเธอร์แลนด์ และเริ่มขุดลอกร่องน้ำ แต่งงานขุดลอกร่องน้ำและการก่อสร้างท่าเรือต้องหยุดชะงักไปเนื่องจากเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 ขึ้น ในขณะนั้นท่าเรือกรุงเทพมีเพียงเขื่อนเทียบเรือยาว 1,500 เมตร มีโรงพักสินค้า 4 หลัง คลังสินค้า 3 ชั้น 1 หลัง (คลังสินค้าทันสมัยปัจจุบัน) อาคาร OB

• ปี 2490

ได้เปิดดำเนินการกิจการท่าเรือ โดยมีหลวงยุคตเสวีวัฒน์เป็นผู้อำนวยการ และคณะรัฐมนตรีได้แต่งตั้งคณะกรรมการจัดวางนโยบายและควบคุมกิจการสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน

• ปี 2491

นาวาเอก หลวงสุวิทูทธาร (สุกี จันทมาส) ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ดำเนินการซ่อมแซมอาคารต่าง ๆ ที่ได้รับความเสียหายจากสงคราม พร้อมกับก่อสร้างเพิ่มเติม

- ปี 2494

รัฐบาลกู้เงินจากธนาคารโลกมาดำเนินการขุดลอกร่องน้ำ
สันดอนทางเดินเรือ จากปากน้ำสมุทรปราการ-ในแม่น้ำ
เจ้าพระยาถึงท่าเรือคลองเตย รวมระยะทางประมาณ
66 กิโลเมตร และจัดซื้ออุปกรณ์การยกขนสินค้ามาพัฒนา
ท่าเรือกรุงเทพ

- ในเดือนพฤษภาคม 2494

รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย
พุทธศักราช 2494 จัดตั้งการทำเรือแห่งประเทศไทยขึ้น
เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม พร้อมรับโอน
กิจการทำเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพมาดำเนินการ



นับตั้งแต่ปี 2494 ที่การทำเรือฯ ได้รับการก่อตั้งเป็นต้นมา กิจการด้านการขนส่งทางน้ำได้มีการพัฒนาเรื่อยมา
เป็นลำดับจนถึงปัจจุบัน โดยในอดีตสินค้าที่ขนส่งทางทะเลเป็นเรือสินค้าทั่วไปและสินค้ากอง ท่าเทียบเรือที่มีอยู่
ในขณะนั้น ได้แก่ ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันตก จำนวน 9 ท่า เป็นท่าสำหรับบรรทุก-ขนถ่ายสินค้าทั่วไปและสินค้ากอง
จนกระทั่งการขนส่งสินค้าด้วยระบบคอนเทนเนอร์ได้แพร่ขยายเข้ามาสู่ประเทศไทย ประมาณปี 2518 - 2520
การทำเรือฯ จึงได้ดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออกเพื่อใช้เป็นท่าอเนกประสงค์และจัดให้รับตู้สินค้า
โดยเปิดใช้งานได้ในปี 2520

โครงสร้าง องค์กร

คณะกรรมการจริยธรรมและความรับผิดชอบต่อสังคม

ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ

สำนักเลขานุการคณะกรรมการการท่าเรือฯ

สายบริหารทรัพยากรบุคคล
และบรรษัทภิบาล

ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล

- กองทรัพยากรบุคคล
- กองพัฒนาบุคคล
- กองสวัสดิการ
- กองแรงงานสัมพันธ์

สำนักแพทย์และอนามัย

สำนักบรรษัทภิบาล

- กองกำกับดูแลองค์กร

สายบริหารการเงิน
และกลยุทธ์องค์กร

ฝ่ายการเงินและบัญชี

สำนักบัญชี

- กองบัญชีการเงิน
- กองตรวจจ่าย
- กองบัญชีงบประมาณ

สำนักบริหารการเงิน

- กองบริการค่าภาระเงินสด
- กองบริการค่าภาระเงินเชื่อ
- กองจัดการการเงิน
- กองพัสดุ

สำนักวิเคราะห์และวางแผนการเงิน

ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร

- กองแผนวิสาหกิจ
- กองวิจัยและพัฒนาองค์กร
- กองประเมินผลองค์กร

สายบริหารสินทรัพย์
และพัฒนาธุรกิจ

ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด

- กองวิจัยและพัฒนาธุรกิจ
- กองบริหารสินทรัพย์
- กองธุรกิจสัมพันธ์และการตลาด

สำนักท่าเรือภูมิภาค

- ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน
- ท่าเรือระนอง

คณะกรรมการการท่าเรือฯ

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบ

สำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน

สายวิศวกรรม

ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

- กองพัฒนาระบบงาน
- กองปฏิบัติการด้านคอมพิวเตอร์
- กองแผนและมาตรฐานเทคโนโลยีสารสนเทศ

ฝ่ายการช่าง

- 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
- กองการช่าง
- กองการทำ

สำนักบริหารงานสนับสนุน

- กองบริหารงานทั่วไป
- กองแผนงาน
- กองการบุคคล
- กองการเงิน
- กองนิติการและจัดการทรัพย์สิน

สายตรวจสอบ

ฝ่ายตรวจสอบ

- กองตรวจสอบงานปฏิบัติการท่าเรือ
- กองตรวจสอบส่วนบริหารกลาง

ฝ่ายอำนวยความสะดวก

- กองกลาง
- กองกฎหมาย
- กองข้อมูลข่าวสาร
- กองประชาสัมพันธ์

หมายเหตุ :

- ... รายงานต่อ
- ◀ รายงานต่อผู้อำนวยการท่าเรือฯ
- ◀ สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล
- ◀ สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร

- ◀ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ
- ◀ สายวิศวกรรม
- ◀ ท่าเรือกรุงเทพ
- ◀ ท่าเรือแหลมฉบัง
- ◀ สายตรวจสอบ

โครงสร้างอัตรากำลัง

บัญชีแสดงยอดอัตรากำลังของพนักงานการทำงานเรือแห่งประเทศไทย
ประจำปีเดือนกันยายน 2563

หน่วยงาน	ระดับ 17 อกร.	ระดับ 16 รอง อกร. อ.กกก. อ.กลด.	ระดับ 15 พช. อกร. รอง อ.กกก. รอง อ.กลด.	ระดับ 14 ผู้อำนวยการ ฝ่าย พช.อกลด.	ระดับ 13 รอง ผู้อำนวยการ ฝ่าย	ระดับ 12 ผู้อำนวยการ กอง	ระดับ 11 ผู้ช่วย ผู้อำนวยการ กอง กสอ.	ระดับ 10 หัวหน้า แผนก	
ประจำผู้อำนวยการการทำเรือฯ	-	1	-	3	3	4	2	4	
สำนักเลขานุการคณะกรรมการการทำเรือฯ	-	-	-	-	1	1	2	2	
สำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน	-	-	-	-	1	1	-	2	
สายตรวจสอบ	-	-	1	-	-	-	-	-	
ฝ่ายตรวจสอบ	-	-	-	1	1	2	2	5	
ฝ่ายอำนวยการ	-	-	-	1	1	6	10	15	
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล	-	1	1	-	-	-	-	-	
ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล	-	-	-	1	1	5	6	19	
สำนักแพทย์และอนามัย	-	-	-	-	1	3	4	4	
สำนักบรรษัทภิบาล	-	-	-	-	1	1	1	2	
สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร	-	1	1	-	-	-	-	-	
ฝ่ายการเงินและบัญชี	-	-	-	1	2	8	8	35	
ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร	-	-	-	1	1	4	4	8	
สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ	-	1	1	-	-	-	-	-	
ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด	-	-	-	1	1	4	4	10	
สำนักท่าเรือภูมิภาค	-	-	-	-	1	2	1	5	
สายวิศวกรรม	-	1	1	-	-	-	-	-	
ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	-	-	-	1	1	4	3	10	
ฝ่ายการช่าง	-	-	-	1	1	4	5	17	
ฝ่ายการร่อนน้ำ	-	-	-	1	1	13	9	33	
ท่าเรือกรุงเทพ	-	1	1	-	-	5	9	2	
ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า	-	-	-	1	2	6	40	2	
ฝ่ายบริการท่าและเครื่องมือทุ่นแรง	-	-	-	1	1	3	4	31	
ฝ่ายบริหารงานสนับสนุน	-	-	-	1	1	3	4	8	
ท่าเรือแหลมฉบัง	-	1	1	1	1	1	2	1	
สำนักปฏิบัติการ	-	-	-	-	1	5	5	24	
สำนักบริหารงานสนับสนุน	-	-	-	-	1	5	5	15	
อัตราบรรจุ	-	7	7	16	25	90	130	254	
อัตราว่าง	1	-	-	-	1	3	5	24	
อัตราเต็ม	1	7	7	16	26	93	135	278	

หมายเหตุ : อัตราจ้างนิติบุคคล รวมทั้งหมด 257 อัตรา (นอกกรอบ 86 อัตรา และในกรอบ 171 อัตรา) / ตำแหน่งผู้อำนวยการการทำเรือฯ
เป็นอัตราจ้างตามสัญญา

	ระดับ 9 ผู้ช่วย หัวหน้า แผนก	ระดับ 8 หัวหน้า หมวด	ระดับ 6 เจ้าหน้าที่	ระดับ 5 ต่ำกว่า เจ้าหน้าที่	ระดับ 4 ต่ำกว่า เจ้าหน้าที่	ระดับ 3 ต่ำกว่า เจ้าหน้าที่	ระดับ 2 ต่ำกว่า เจ้าหน้าที่	ระดับ 1 ต่ำกว่า เจ้าหน้าที่	อัตรา บรรจุ	อัตรา ว่าง	อัตรา จ้าง นิติบุคคล	อัตรา เดิม
	1	2	-	-	-	-	-	-	20	3	-	23
	2	2	2	-	-	-	-	-	12	-	2	14
	3	3	1	-	-	-	-	-	11	2	-	13
	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
	4	13	9	-	-	-	-	-	37	6	-	43
	13	10	32	-	-	-	-	-	88	10	15	113
	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2
	20	33	61	-	1	-	1	1	149	41	19	209
	4	6	14	-	-	5	-	1	42	14	8	64
	1	1	1	-	-	-	-	-	8	2	-	10
	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2
	34	74	122	-	2	-	1	-	287	38	18	343
	6	8	2	-	-	-	-	-	34	10	1	45
	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2
	10	12	17	-	1	-	1	-	61	4	3	68
	5	4	8	3	-	-	-	-	29	23	1	53
	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2
	8	14	8	-	-	-	-	-	49	9	2	60
	18	55	41	11	7	6	-	1	167	86	37	290
	15	29	49	31	23	32	32	2	270	101	17	388
	4	17	25	15	-	-	-	-	79	11	1	91
	52	293	334	352	16	5	1	1	1,105	309	16	1,430
	13	128	362	31	17	17	38	1	647	158	16	821
	10	19	30	-	2	19	-	-	97	41	15	153
	-	-	2	-	-	-	-	-	10	1	-	11
	2	28	23	19	13	18	12	-	150	34	-	184
	5	27	44	-	-	-	-	-	102	7	-	109
	230	778	1,187	462	82	102	86	7	3,463	-	-	-
	7	37	319	260	264	102	38	20	-	910	171	-
	237	815	1,506	722	346	204	124	27	-	-	-	4,544

ประเภทกิจการ/ลักษณะการประกอบกิจการ

การทำเรือแห่งประเทศไทย หรือ กทท. (Port Authority of Thailand : PAT) เป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งขึ้นโดยพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 เพื่อเป็นหน่วยงานหลักด้านการขนส่งทางน้ำ มีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ ควบคุมการขนถ่ายและบรรทุกลูกสินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบสินค้าให้แก่เจ้าของสินค้า มีบทบาทในการสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า และการเสริมสร้างศักยภาพด้านการแข่งขันของประเทศในเวทีการค้าโลก

แผนวิสาหกิจ (การทบทวนและจัดทำแผนวิสาหกิจ/ แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/แผนปฏิบัติการ และผลการดำเนินงานโครงการภายใต้ แผนวิสาหกิจที่สำคัญ)

การทบทวนแผนวิสาหกิจ

การทำเรือฯ ได้ดำเนินการทบทวนแผนวิสาหกิจการทำเรือฯ ปีงบประมาณ 2562 - 2566 เพื่อจัดทำแผนงาน/โครงการ ปีงบประมาณ 2564 - 2566 และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ 2564 - 2565 ของการทำเรือฯ ทั้งนี้ วิสัยทัศน์ภารกิจ และกลยุทธ์หลักภายใต้แผนวิสาหกิจการทำเรือฯ ปีงบประมาณ 2562 - 2566 ยังคงมีความเหมาะสมที่จะใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานของการทำเรือฯ โดยสามารถสรุปได้ ดังนี้

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

ภารกิจที่ 1 : พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานระดับโลก (World Class Port) เพื่อสนับสนุนและเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	ภารกิจที่ 2 : พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนผ่านรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) ที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจโลก	ภารกิจที่ 3 : พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้สามารถรองรับการเติบโตของเศรษฐกิจ การเติบโตขององค์กร
ยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาและบริหารจัดการท่าเรือให้มีมาตรฐานในระดับโลก (World Class Port)	ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนาศูนย์บริการเป็นประตูการค้าหลักและศูนย์กลางการเปลี่ยนผ่านรูปแบบการขนส่ง (Gateway & Intermodal Transport)	ยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้สามารถรองรับการเติบโตของเศรษฐกิจ การเติบโตขององค์กร
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : เป็นท่าเรือที่มีมาตรฐานในระดับโลก ด้วยการพัฒนาบริการโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกท่าเรือที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพเทียบท่าเรือมาตรฐานสากล เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานธุรกิจหลักให้มีความสามารถในการแข่งขัน กลยุทธ์ที่ 1 : พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานในระดับโลก สนับสนุนการดำเนินงานธุรกิจหลักให้มีความสามารถในการแข่งขัน	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนผ่านรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) ที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในและภายนอกประเทศ (Transit & Transshipment) โดยมุ่งลดต้นทุนโลจิสติกส์ในองค์กรและเพิ่มประสิทธิภาพด้านการนำเข้าส่งออก เพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจโลก กลยุทธ์ที่ 2 : พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีความสามารถในการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ สนับสนุนกิจการท่าเรือและพัฒนาประเทศ	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : เพิ่มผลตอบแทนและรายได้จากสินทรัพย์อย่างของการท่าเรือฯ ที่สามารถก่อให้เกิดรายได้ พร้อมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้จ่ายและลงทุน เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานขององค์กร กลยุทธ์ที่ 3 : พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้สามารถรองรับการเติบโตของเศรษฐกิจ การเติบโตขององค์กร
ภารกิจที่ 4 : พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานระดับโลก เพื่อสนับสนุนการบริการและการดำเนินงานที่เป็นเลิศ	ภารกิจที่ 5 : สร้างความมั่นคงและยั่งยืนจากผู้ใช้บริการได้ส่วนเสียและชุมชนโดยรอบต่อการดำเนินงานท่าเรือ เพื่อสร้างความยั่งยืน	ภารกิจที่ 5 : สร้างความมั่นคงและยั่งยืนจากผู้ใช้บริการได้ส่วนเสียและชุมชนโดยรอบต่อการดำเนินงานท่าเรือ เพื่อสร้างความยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานระดับโลก วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ : พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีประสิทธิภาพเทียบท่าเรือมาตรฐานสากล เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานธุรกิจหลักให้มีความสามารถในการแข่งขัน กลยุทธ์ที่ 1 : พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีความสามารถในการแข่งขัน กลยุทธ์ที่ 2 : พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีความสามารถในการแข่งขัน กลยุทธ์ที่ 3 : พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีความสามารถในการแข่งขัน	ยุทธศาสตร์ที่ 5 : พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีความสามารถในการแข่งขัน กลยุทธ์ที่ 1 : พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีความสามารถในการแข่งขัน กลยุทธ์ที่ 2 : พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีความสามารถในการแข่งขัน กลยุทธ์ที่ 3 : พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีความสามารถในการแข่งขัน	ยุทธศาสตร์ที่ 6 : พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีความสามารถในการแข่งขัน กลยุทธ์ที่ 1 : พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีความสามารถในการแข่งขัน กลยุทธ์ที่ 2 : พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีความสามารถในการแข่งขัน กลยุทธ์ที่ 3 : พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีความสามารถในการแข่งขัน
กลยุทธ์ที่ 4 : พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีความสามารถในการแข่งขัน กลยุทธ์ที่ 5 : พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีความสามารถในการแข่งขัน กลยุทธ์ที่ 6 : พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีความสามารถในการแข่งขัน	กลยุทธ์ที่ 7 : พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีความสามารถในการแข่งขัน กลยุทธ์ที่ 8 : พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีความสามารถในการแข่งขัน	กลยุทธ์ที่ 9 : พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีความสามารถในการแข่งขัน กลยุทธ์ที่ 10 : พัฒนาศูนย์บริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีความสามารถในการแข่งขัน

ผลการดำเนินงาน

โครงการพัฒนากายใต้แผนวิสาหกิจที่สำคัญ

• ท่าเรือกรุงเทพ

โครงการพัฒนากำเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรืออัตโนมัติ (Automated Container Terminal)

โดยมีแนวความคิดให้เป็น Smart Port ให้มีการนำระบบ Semi-Automated Operation ที่มีประสิทธิภาพสูงมาใช้ในการให้บริการ ซึ่งจะช่วยให้สามารถบริหารพื้นที่ในลานวางตู้สินค้าได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

ความคืบหน้าโครงการ :

- การท่าเรือฯ ได้จัดตั้งคณะทำงานจัดลำดับแผนพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ เพื่อทบทวนโครงการให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน โดยในเดือนมิถุนายนและเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2563 ได้มีการประชุมคณะทำงานฯ ดังกล่าว ครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2 เรียบร้อยแล้ว
- ขณะนี้อยู่ระหว่างการเตรียมการประชุมครั้งที่ 3 ซึ่งเมื่อได้ข้อสรุปจากคณะทำงานฯ ดังกล่าว จะนำเสนอคณะกรรมการฝ่ายบริหารการท่าเรือฯ เพื่อพิจารณาต่อไป



โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อกำเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อ่าวณรงค์ (S1)

ที่จะสามารถลดผลกระทบทางด้านการจราจรบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ โดยการเชื่อมโยงพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อ่าวณรงค์ (S1) ซึ่งจะสามารถยกระดับภาพลักษณ์ขององค์กรในการเพิ่มประสิทธิภาพการบริการให้ทันสมัยตามมาตรฐานสากล และสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าในอนาคต

ความคืบหน้าโครงการ :

- การท่าเรือฯ และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ลงนามในข้อตกลงความร่วมมือแล้ว เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน พ.ศ. 2561 โดยมีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร) ให้เกียรติเป็นประธานในพิธี
- คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้อนุมัติงบประมาณงานจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมเศรษฐกิจการเงินและผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการออกแบบรายละเอียดเส้นทาง งบประมาณจ้างที่ปรึกษา 74 ล้านบาท (ปี 2562 - 2563) โดยให้การทางพิเศษฯ เป็นผู้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษา

งานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม (Feasibility Study) และผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จัดจ้างกลุ่มบริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอพซิลอน จำกัด บริษัท ไวส์ โปรเจ็ค คอนซัลตติ้ง จำกัด และบริษัท ฟรี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ในวงเงิน 29.75 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ระยะเวลาดำเนินงาน 17 เดือน สิ้นสุดตามสัญญาในเดือนธันวาคม 2563 อยู่ระหว่างผู้รับจ้างดำเนินการ ปัจจุบันการทางพิเศษฯ ได้รับมอบผลการศึกษาจำนวน 2 วงด จาก 8 วงด เรียบร้อยแล้ว และอยู่ระหว่างดำเนินการตามสัญญา

งานจัดหาผู้รับจ้างออกแบบรายละเอียด (Detail Design)

ปัจจุบันการทางพิเศษฯ ได้ดำเนินการร่างขอบเขตของงาน เรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการขออนุมัติดำเนินการ ตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างฯ พ.ศ. 2560 การทางพิเศษฯ ได้ดำเนินการจัดหาผู้รับจ้าง ออกแบบรายละเอียดเรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างรอลงนาม ในสัญญาจ้าง



โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย (Smart Community)

การทำเรือย มีนโยบายที่จะพัฒนาศักยภาพการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ขณะเดียวกันก็ดูแลและพัฒนา คุณภาพชีวิตของชุมชนโดยรอบท่าเรือไปพร้อมกันด้วย การทำเรือย จึงได้จัดทำโครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยให้เป็น Smart Community สำหรับชุมชนโดยรอบท่าเรือกรุงเทพจำนวน 26 ชุมชน 13,000 ครัวเรือน

ความคืบหน้าโครงการ :

- การทำเรือย ได้ทำพิธีเปิดโครงการเมื่อวันที่ 9 มกราคม 2562 โดยมีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร) ให้เกียรติเป็นประธานในพิธี
- ดำเนินการปฏิบัติการข่าวสารกับชุมชนต่าง ๆ เพื่อสร้าง การรับรู้และการยอมรับโดยได้ดำเนินการไปจนถึงเดือน เมษายน 2562 ที่ผ่านมา สรุปผลการดำเนินงาน ดังนี้
 - 1) ชุมชนได้รับข้อมูลข่าวสารของโครงการฯ เกิดความรู้ ความเข้าใจว่าโครงการฯ จะนำมาซึ่งการพัฒนาคุณภาพ สังคมใหม่ในชุมชนคลองเตย ทำให้เกิดการปรับปรุง ด้านสถานที่และสิ่งแวดล้อม และรับรู้บทบาทหน้าที่ ของการทำเรือย มากขึ้น
 - 2) ชุมชนต้องการมีส่วนร่วมในทุกกระบวนการขั้นตอน ของโครงการพัฒนาพื้นที่ฯ
 - 3) ต้องการให้การทำเรือย กำหนดสิทธิในการอยู่อาศัย ที่ชัดเจน ทั้ง 3 ทางเลือกเป็นอย่างไร
 - 4) เสนอทางเลือกที่ 4 คือ อยู่ในพื้นที่เดิมโดยชุมชน บริหารจัดการเอง
- โครงการจ้างเหมาสำรวจประชากรชุมชนคลองเตย 26 ชุมชน อยู่ระหว่างดำเนินการจ้างเหมาสำรวจประชากร ชุมชนคลองเตย



งานจ้างออกแบบงานสถาปัตยกรรม/งานวิศวกรรมโครงสร้างพร้อมงานระบบประกอบอาคาร (Detail Design) ระยะที่ 1 (อาคารที่พักอาศัยที่ 1 และอาคารบริวาร)

- การทำเรื่อง ได้ประกาศเชิญชวน เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2563 เปิดให้ผู้สนใจรับเอกสาร ระหว่างวันที่ 4 - 25 สิงหาคม 2563 กำหนดยื่นซองวันที่ 25 สิงหาคม 2563 โดยมีผู้ยื่นข้อเสนอจำนวน 2 ราย และคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาเรียบร้อยแล้ว โดยผู้ยื่นข้อเสนอได้รับคะแนนคุณภาพสูงสุด คือ กลุ่มนิติบุคคลร่วมทำงาน “AAhoa” เป็นเงินรวมภาษีมูลค่าเพิ่มทั้งสิ้น 70.49 ล้านบาท กำหนดเวลาแล้วเสร็จภายใน 270 วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญาจ้าง
- คณะกรรมการการทำเรื่อง ในคราวประชุม ครั้งที่ 13/2563 เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2563 ได้อนุมัติจ้างกลุ่มนิติบุคคลร่วมทำงาน “AAhoa”

งานจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ภาพรวมทั้งโครงการ

- การทำเรื่อง ได้ประกาศเชิญชวน เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2563 โดยกำหนดยื่นข้อเสนอวันที่ 24 สิงหาคม 2563 โดยมีผู้ยื่นข้อเสนอจำนวน 1 ราย คือ กิจการร่วมค้าโพธิ์เทียมรักดี และคณะกรรมการฯ ได้ร่วมกันพิจารณาแล้ว โดยผู้ที่ยื่นข้อเสนอไม่ผ่านเกณฑ์การพิจารณาเนื่องจากคุณสมบัติที่ไม่ครบถ้วน
- ขณะนี้อยู่ระหว่างพัสดุดำเนินการที่ทยอยเลิกงานจ้างที่ปรึกษา ก่อนที่จะทำการประกาศหาผู้รับจ้างรายใหม่ต่อไป

• ท่าเรือแหลมฉบัง

โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

จากความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของท่าเทียบเรือต่าง ๆ ในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 รวมกันที่ประมาณ 11.1 ล้าน ที.อี.ยู./ปี เมื่อนำตัวเลขการคาดการณ์อัตราการขยายตัวปริมาณตู้สินค้าประมาณ 4% จะพบว่า ท่าเรือแหลมฉบังจำเป็นต้องเปิดให้บริการท่าเทียบเรือท่าแรกในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ภายในปี 2566 ซึ่งเมื่อท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เปิดให้บริการครบทุกท่าจะมีขีดความสามารถรองรับตู้สินค้าได้ประมาณปีละ 18.1 ล้าน ที.อี.ยู. ซึ่งจะผลักดันให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือหลัก (Main Port) ในการรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย และสนับสนุนนโยบายรัฐบาลในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ของประเทศต่อไป



งบประมาณ :

114,046.93 ล้านบาท ปี 2561 - 2584 (คาดว่าจะเปิดให้บริการ ท่าเทียบเรือตู้สินค้า F เป็นลำดับแรก ภายในปี 2566)

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

ความคืบหน้าโครงการ :

การดำเนินการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ในส่วนท่าเทียบเรือ F)

- ขณะนี้อยู่ระหว่างการท่าเรือฯ นำเรื่องผลการเจรจาของ คณะกรรมการคัดเลือกร่วมลงทุนโครงการ EEC (โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3) เสนอต่อสำนักงาน คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และร่วมตรวจสอบข้อเท็จจริงและจัดทำความเห็นเพื่อใช้ประกอบการนำเสนอผลการเจรจาดังกล่าวเพื่อพิจารณาต่อไป

งานก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 พร้อมจัดหาและติดตั้งเครื่องมือยกขนหลัก (โครงสร้างพื้นฐาน และสาธารณูปโภค)

การสรรหาผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ส่วนที่ 1) งานก่อสร้างงานทางทะเล

- มติคณะกรรมการการท่าเรือฯ ในคราวประชุมที่ 10/2563 เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2563 มีมติอนุมัติจ้างกิจการร่วมค้า ซีเอ็นเอ็นซี ก่อสร้างงานจ้างเหมาก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ส่วนที่ 1) งานก่อสร้างงานทางทะเล ด้วยวิธีประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์ (e-Bidding) ในราคารวมภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นเงินทั้งสิ้น 21,320,000,000 บาท กำหนดยื่นราคาไม่น้อยกว่า

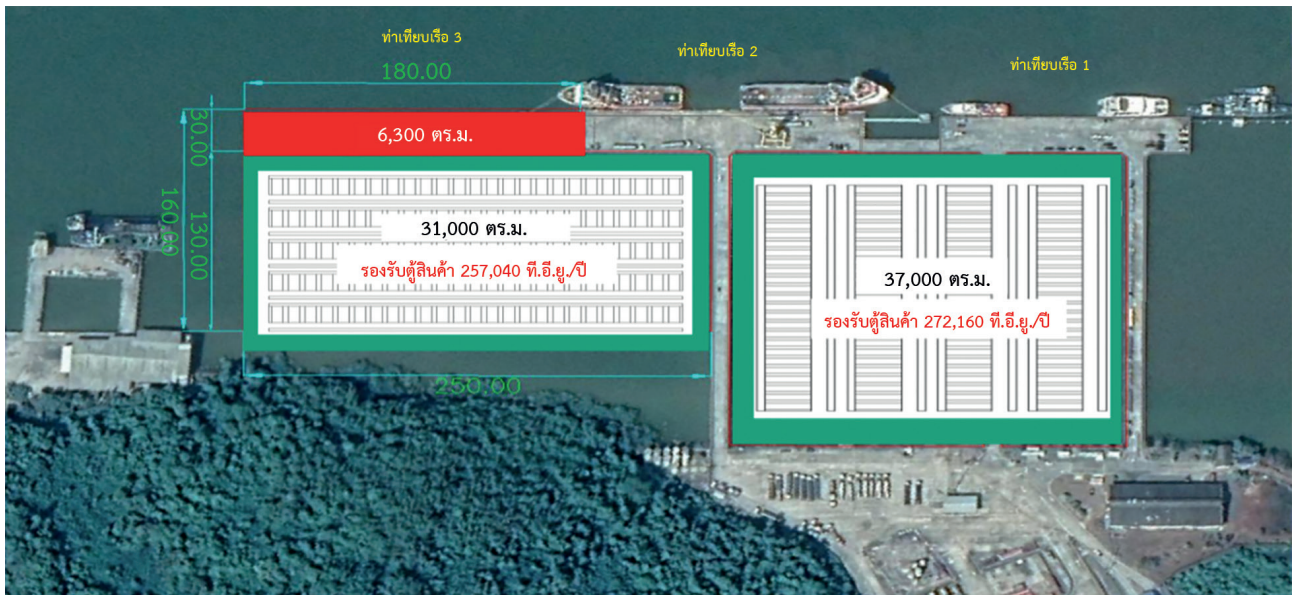
180 วัน นับตั้งแต่วันเสนอราคา และกำหนดเวลาดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จไม่เกิน 1,460 วัน นับถัดจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้งจากการท่าเรือฯ ให้เริ่มงาน ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 3 กันยายน 2563 อยู่ระหว่างการท่าเรือฯ จัดทำหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน

การสรรหาผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ส่วนที่ 2) งานก่อสร้างอาคาร ท่าเทียบเรือ ระบบถนน และระบบสาธารณูปโภค

- การท่าเรือฯ ได้ยกเลิกการประกวดราคางานก่อสร้างโครงการฯ เนื่องจากแบบรูปรายการบัญชีแสดงปริมาณงานและราคามีความไม่สอดคล้องกันและไม่ครบถ้วน ขณะนี้อยู่ระหว่างคณะกรรมการจัดทำรูปแบบรายการก่อสร้างและกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ

โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2563 ซึ่งเป็นโครงการที่สนองนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ อีกทั้งยังเป็นการสนับสนุนนโยบายสำคัญในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนเป็นทางรางและทางน้ำ และส่งเสริมการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรือกรุงเทพ ประกอบกับที่ผ่านมามีท่าเรือแหลมฉบังยังไม่มีท่าเทียบเรือชายฝั่งที่เปิดให้บริการเป็นการเฉพาะ ดังนั้น การเปิดให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งแห่งนี้จะช่วยลดค่าเสียเวลาของเรือ ประหยัดค่าขนส่ง ลดการใช้พลังงาน ทุเลาปัญหาการจราจรที่แออัด และลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศอีกด้วย โดยมีขีดความสามารถในการรองรับปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าได้ 300,000 ที.อี.ยู./ปี



• ท่าเรือภูมิภาค

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

ความคืบหน้าโครงการ :

- การท่าเรือฯ ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ร่วมกับท่าเรือพันธมิตรที่มีศักยภาพในกลุ่มประเทศ BIMSTEC รวม 7 ท่า 3 ประเทศ
 1. Hambantota International Port Group Pvt Ltd. สาธารณรัฐสังคมนิยมประชาธิปไตยศรีลังกา
 2. Navayuga Container Terminal, Krishnapatnam Port สาธารณรัฐอินเดีย
 3. Chennai Container Terminal Private Limited (DP World Chennai) สาธารณรัฐอินเดีย
 4. Chennai Port Trust สาธารณรัฐอินเดีย
 5. Port of Visakhapatnam สาธารณรัฐอินเดีย
 6. Kolkata Port Trust สาธารณรัฐอินเดีย
 7. Myanmar Port Authority สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา
- ท่าเรือระนองมีการปรับปรุงโครงสร้างท่าเทียบเรือ 1 และท่าเทียบเรือ 2 วงเงิน 22.25 ล้านบาท โดยจัดจ้าง
 - บริษัท กิจการร่วมค้าเสรีการโยธา-โกลบอล โซลูชั่น โปรไวเดอร์ วงเงิน 15.49 ล้านบาท ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2562 ระยะเวลา 365 วัน กำหนดแล้วเสร็จ 30 กรกฎาคม 2563 บริษัทได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยคณะกรรมการตรวจรับงานฯ ได้ตรวจเรียบร้อยแล้ว
 - งานจ้างที่ปรึกษาสำรวจออกแบบ (Detail Design) และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ลานวางตู้สินค้าหลังท่า)
 - ได้ดำเนินการจัดทำ TOR และเปิดประกวดราคาแล้วเสร็จ โดยได้บริษัทที่ปรึกษาแล้ว คือ กลุ่มบริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ในวงเงิน 54.998 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 365 วัน แล้วเสร็จวันที่ 24 กันยายน 2564 ลงนามสัญญาวันที่ 24 กันยายน 2563

การลงทุนที่สำคัญ ในปัจจุบันและอนาคต

1. โครงการลงทุนที่สำคัญในปัจจุบัน

กิจกรรมดำเนินการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	วัตถุประสงค์/ความคืบหน้า
1. จัดหาพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคล (HRIS) ทดแทนระบบงานเดิม	50.718	- เพื่อให้การทำเรื่อง มีระบบสารสนเทศด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้งานได้อย่างครบถ้วน มีระบบในการวางแผนและตัดสินใจในการบริหารจัดการบุคลากรและการพัฒนาบุคลากรได้อย่างมีประสิทธิภาพ - ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
2. ปรับปรุงโครงสร้างเขื่อนและพื้นที่บริเวณองค์พระพุทธรูปสมุทรมงคลเขตต์ท่าเรือกรุงเทพ	49.785	- เพื่อให้โครงสร้างเขื่อนมีความมั่นคงแข็งแรง มีความปลอดภัยต่อการใช้งาน และระบบปั๊มน้ำมีประสิทธิภาพในการระบายน้ำได้ดี สามารถระบายน้ำจากท่าเรือกรุงเทพ และป้องกันน้ำจากแม่น้ำเจ้าพระยาเข้าสู่พื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ - ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
3. ซื้อรถยกตู้สินค้าเปล่า (Reach Stacker) ขนาดยกไม่น้อยกว่า 7 เมตรกั้นแบบจัดเรียงได้ 3 แถว จำนวน 2 คัน (ทดแทน)	47.880	- เพื่อใช้ยกตู้สินค้าเปล่าในกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ เช่น การยกตู้สินค้าขึ้นลงจากลานและรถบรรทุกตู้สินค้า พร้อมจัดเรียงตู้สินค้าเปล่าในลานตู้สินค้า และลานบรรจุรวมถึงในโรงพักสินค้าต่าง ๆ ให้เป็นระเบียบเรียบร้อยและสนับสนุนงานของกรมศุลกากร - ขณะนี้อยู่ระหว่างผู้รับจ้างดำเนินการ กำหนดแล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ 2564
4. ปรับปรุงถนนบริเวณจุดตัดแยกภายในท่าเรือแหลมฉบังจำนวน 4 จุด	26.895	- เพื่อให้การขนส่งสินค้า ตู้สินค้า และการสัญจรภายในท่าเรือแหลมฉบังมีความสะดวกปลอดภัย ลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น อีกทั้งยังเป็นการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานภายในท่าเรือแหลมฉบังให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น - ตรวจรับงานแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม 2563
5. สร้างกระโจมไฟ E, E1, K และหลักแสดงขอบแนวร่องน้ำ จำนวน 16 หลัก	26.000	- เพื่อเป็นเครื่องหมายช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ โดยมีกระโจมไฟเป็นหลักแสดงแนวเขตขอบร่องน้ำ ซึ่งจะช่วยให้ความปลอดภัยให้แก่เรือสินค้าขณะสัญจรผ่านร่องน้ำทางเข้าท่าเรือกรุงเทพ ตลอดกลางวันและกลางคืน - ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
6. จัดหาซ่อมทำใหญ่เรือสันดอน 9 เข้าอยู่ประจำปีงบประมาณ 2563	22.000	- เพื่อให้การปฏิบัติงานด้านการบำรุงรักษาร่องน้ำเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด และมีความปลอดภัยต่อเรือสินค้าจากการสัญจรผ่านร่องน้ำสันดอนเจ้าพระยาและร่องน้ำท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งจะส่งผลต่อรายได้ค่าภาระผ่านร่องน้ำของการท่าเรือฯ ที่เพิ่มมากขึ้น - ตรวจรับงานแล้วเมื่อเดือนพฤษภาคม 2563
7. ซื้อพร้อมติดตั้งเครื่องไมโครคอมพิวเตอร์ เครื่องพิมพ์ และเครื่องสำรองไฟฟ้า	20.537	- เพื่อให้การทำเรื่อง มีเครื่องไมโครคอมพิวเตอร์ เครื่องพิมพ์ และเครื่องสำรองไฟฟ้าครอบคลุมและเพียงพอในการใช้งานและบริการในระบบงานต่าง ๆ ของการทำเรื่องได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น - ตรวจรับงานแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม 2563

กิจกรรมดำเนินการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	วัตถุประสงค์/ความคืบหน้า
8. ซ้อมพร้อมติดตั้งยกกันกระแทกทำเทียบเรือ 1 และ 2 ที่ท่าเรือระนอง จำนวน 37 ชุด	19.456	- เพื่อเสริมสร้างท่าเรือให้สามารถรองรับแรงกระแทกจากเรือ เพิ่มความปลอดภัยและเพิ่มประสิทธิภาพให้แก่ท่าเรือระนอง ในการรองรับเรือบรรทุกสินค้าที่มีขนาด 12,000 DWT (เดิม 500 GT หรือ 1,000 DWT) ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพมากขึ้น - ตรวจรับงานแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม 2563
9. ซ้อมพร้อมติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ภายในอาคารที่ทำการท่าเรือ	15.748	- เพื่อเป็นการดูแลสถานการณ์หรือเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของพนักงานและผู้ใช้บริการรอบ ๆ อาคารที่ทำการท่าเรือ - ตรวจรับงานแล้วเมื่อเดือนกรกฎาคม 2563
10. จ้างเหมาเปลี่ยนสายเคเบิลไฟฟ้าแรงสูงใต้ดินพร้อมอุปกรณ์การจ่ายไฟฟ้าจากสถานีไฟฟ้าย่อย 1 (Incoming 2) ไปยังสถานีไฟฟ้า 115 เควี (ทดแทน)	13.000	- เพื่อเป็นการป้องกันการชำรุดหรือระเบิดของสายเคเบิลจากอายุการใช้งาน อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มการรองรับปริมาณการใช้ไฟฟ้าที่จะเพิ่มขึ้นจากโครงการใหม่ ๆ ของท่าเรือแหลมฉบังในอนาคต - ตรวจรับงานแล้วเมื่อเดือนมีนาคม 2563

2. โครงการลงทุนที่สำคัญในอนาคต

โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	แหล่งที่มาของเงินทุน
1) พัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง (ระยะที่ 2)	913.780	การทำเรือแห่งประเทศไทย
2) จ้างเหมาสร้างปั้นจั่นยกตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (Rail Mounted Shoreside Gantry Crane) ขนาดยกน้ำหนักไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน จำนวน 2 คัน (ทดแทนปั้นจั่นฯ หมายเลข 17 และ 18)	520.000	การทำเรือแห่งประเทศไทย
3) ซ้อมพร้อมติดตั้งปั้นจั่นชนิดเคลื่อนที่ (Mobile Harbour Crane) ขนาดยกน้ำหนักไม่น้อยกว่า 35 ตัน ณ ท่าเทียบเรือระนอง (เพิ่มเติม)	135.514	การทำเรือแห่งประเทศไทย
4) ปรับปรุงพื้นลานจอดรถบรรทุก 70 ไร่ พร้อมก่อสร้างห้องน้ำ จำนวน 1 หลัง ภายในเขตท่าเรือแหลมฉบัง	90.861	การทำเรือแห่งประเทศไทย
5) ซ้อมพร้อมติดตั้งตู้ตัดตอนไฟฟ้า (Switchgear) สถานีไฟฟ้าย่อยที่ 4 (ทดแทน)	88.200	การทำเรือแห่งประเทศไทย
6) จ้างเหมาปรับปรุงอุปกรณ์จ่ายไฟฟ้าประจำสถานีไฟฟ้าย่อยจำนวน 7 สถานี (ทดแทน)	68.557	การทำเรือแห่งประเทศไทย

โครงสร้างเงินกู้

ทุนและโครงสร้างผู้ถือหุ้นของรัฐวิสาหกิจ

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 การทำเรื่อง มีทุนประเดิม 7,234 ล้านบาท เท่ากับปีงบประมาณ 2562 โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100

หนี้เงินกู้ของรัฐวิสาหกิจ

ในปีงบประมาณ 2563 การทำเรื่อง ไม่มีหนี้เงินกู้คงค้างของรัฐวิสาหกิจ

เงินรายได้นำส่งรัฐ

ในปีงบประมาณ 2563 การทำเรื่อง มีเงินรายได้นำส่งรัฐ จำนวน 6,230 ล้านบาท

โครงสร้างเงินกู้

ทุนและโครงสร้างผู้ถือหุ้น

การทำเรื่องแห่งประเทศไทยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น ร้อยละ 100 ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปีงบประมาณ 2563	ปีงบประมาณ 2562	ปีงบประมาณ 2561
ทุนประเดิม	7,234	7,234	7,234

หนี้เงินกู้

การทำเรื่อง ไม่มีหนี้เงินกู้ในปี 2561 - 2563

เงินรายได้นำส่งรัฐ

การทำเรื่อง ได้จัดส่งเงินรายได้นำส่งรัฐในปีงบประมาณ 2561 - 2563 ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปีงบประมาณ 2563	ปีงบประมาณ 2562	ปีงบประมาณ 2561
เงินรายได้นำส่งรัฐ	6,230	4,760	2,777

การบริหารการเงิน

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

รายการ	ปีงบประมาณ			
	2563	2562	2561	2560
อัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน (Current Ratio)	1.90 เท่า	1.61 เท่า	1.37 เท่า	1.63 เท่า
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (Return on Total Assets : ROA)	11.24%	10.93%	12.36%	12.54%
อัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์รวม (Debt to Total Assets)	44.10%	47.99%	50.76%	51.74%

อัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน (Current Ratio) ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2560 - 2563 การทำเรื่อง มีอัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียนอยู่ในช่วง 1.37 - 1.90 เท่า แสดงว่าการทำเรื่อง มีสภาพคล่องที่ดีขึ้น เพราะมีสินทรัพย์หมุนเวียนมากกว่าหนี้สินระยะสั้น ทำให้การทำเรื่อง มีความสามารถในการชำระหนี้สินระยะสั้นได้

อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (Return on Total Assets : ROA) การทำเรื่อง มีอัตรา ROA ในปีงบประมาณ 2560 - 2563 ที่ 12.54%, 12.36%, 10.93% และ 11.24% ตามลำดับ โดยในปีงบประมาณ 2563 มีอัตรา ROA เพิ่มขึ้นมากกว่าปี 2562

แสดงว่าการทำเรื่อง มีประสิทธิภาพในการบริหารสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดกำไรในปีงบประมาณ 2563 ดีขึ้น

อัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์รวม (Debt to Total Assets) ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2560 - 2563 การทำเรื่อง มีอัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์รวมอยู่ในช่วง 51.74%, 50.76%, 47.99% และ 44.10% ตามลำดับ โดยการทำเรื่อง มีสินทรัพย์รวมมากกว่าหนี้สินรวม แสดงว่าการทำเรื่อง มีความเสี่ยงน้อย สามารถที่จะนำสินทรัพย์ไปชำระหนี้สินได้ทั้งหมด

การบริหารสินทรัพย์

สินทรัพย์ประเภทที่ดิน อาคารของการท่าเรือ บริเวณนอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ มีการบริหารจัดการเพื่อให้เกิดเป็นรายได้อีกส่วนหนึ่ง โดยการจัดพื้นที่ให้หน่วยงานรัฐและเอกชนเช่าเพื่อดำเนินกิจกรรมสนับสนุนกิจการท่าเรือ และเพื่อให้การใช้พื้นที่เกิดประโยชน์สูงสุด จึงได้มีการศึกษากำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ ดำเนินการแผนการจัดเตรียมพื้นที่เพื่อรองรับโครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพ และทางพิเศษสายบางนา-อาคเนย์ (S1)

โดยมีแนวความคิดจะพัฒนาเป็นชุมชนท่าเรือทันสมัย (Modern Port City) ให้สามารถใช้พื้นที่รองรับการพัฒนาท่าเรือ ให้ได้รับผลตอบแทนในระดับที่เหมาะสม คำนวณค่าต่อการลงทุน และเกิดประโยชน์สูงสุด รวมไปถึงการพัฒนาอาคารสูงให้เป็นที่อยู่อาศัยของชุมชนรอบเขตท่าเรือกรุงเทพ ตามนโยบายรัฐบาลที่จะพัฒนาประเทศตามกรอบยุทธศาสตร์ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศมีความมั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” นำไปสู่การพัฒนาให้คนไทยมีความสุข และตอบสนองต่อการบรรลุซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติ” ในการที่จะพัฒนาคุณภาพชีวิต ยกกระดานการสร้างรายได้เป็นประเทศพัฒนาแล้ว และสร้างความสุขของคนไทย สังคมมีความมั่นคง เสมอภาคและเป็นธรรม ประเทศสามารถแข่งขันได้ในระบบเศรษฐกิจ

การท่าเรือ จึงริเริ่มแผนการดำเนินงานภายใต้แผนงานพัฒนาที่อยู่อาศัยเพื่อเป็น Smart Community ปีงบประมาณ 2562 - 2566 ให้ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาดดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของชุมชนโดยรอบเขตท่าเรือ เพื่อทราบถึงความต้องการ และข้อคิดเห็นในการจัดหาที่อยู่อาศัยใหม่ในรูปแบบเมืองสมัยใหม่ (Smart Community) และเน้นให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของชุมชนตั้งแต่เริ่มพัฒนาโครงการ เพื่อให้มีระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่ดี รวมทั้งสภาวะแวดล้อมเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตชุมชนให้มีมาตรฐาน เป็นส่วนหนึ่งของศูนย์กลางเมืองใหม่ในใจกลางเมือง (New Urban Core Development) ซึ่งรายได้ที่เกิดจากการบริหารสินทรัพย์ในปีงบประมาณ 2563 มีรายได้จากการจัดเก็บผลประโยชน์จากที่ดิน อาคาร จากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เช่าใช้ประโยชน์จากพื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ มีรายละเอียด ดังนี้

รายการ	ประมาณการรายได้/ปี			
	ปีงบประมาณ 2563	ปีงบประมาณ 2562	ปีงบประมาณ 2561	ปีงบประมาณ 2560
1. ค่าเช่าที่ดิน	325,093,973.67	296,563,770.58	242,622,173.68	242,178,192.00
2. ค่าเช่าอาคาร	73,160,884.14	79,703,896.73	78,605,914.53	76,262,316.55
รวม	398,254,857.81	376,267,667.31	321,228,088.21	318,440,508.55



การดำเนินการด้านบริหาร ทรัพยากรบุคคล

กระบวนการสรรหา บรรจุ และแต่งตั้งบรรจุบุคลากร

1. กระบวนการคัดเลือกและสรรหาบุคลากรดำเนินการตามหลักปฏิบัติในการบรรจุตำแหน่งว่างล่วงหน้าตามรอบเวลาดังนี้

รอบการบรรจุ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2
ประเด็น	บรรจุทดแทนตำแหน่งที่ว่างในปัจจุบัน	บรรจุทดแทนพนักงานที่เกษียณอายุ (ล่วงหน้า)
1. เริ่มดำเนินการ	เดือนตุลาคม	เดือนมกราคม
2. กำหนดเวลาดำเนินการ		
2.1 จัดส่งแบบขอบรรจุ (ฟป.4)	เดือนตุลาคมของทุกปี	เดือนมกราคมของทุกปี
2.2 สรรหาโดยวิธีการคัดเลือก/ย้าย	เดือนตุลาคม - มกราคมของทุกปี	เดือนพฤษภาคม - สิงหาคมของทุกปี
2.3 สรรหาโดยวิธีสอบคัดเลือก	เดือนธันวาคม - กันยายนของทุกปี	เดือนเมษายน - มกราคมของทุกปี
3. คำสั่งมีผล ณ วันที่	ข้อ 2.2 ไม่เกินเดือนมกราคมของทุกปี ข้อ 2.3 ณ วันที่ 1 ตุลาคมของทุกปี	ข้อ 2.2 ณ วันที่ 1 ตุลาคมของทุกปี ข้อ 2.3 ไม่เกินเดือนมกราคมของทุกปี

2. หลักเกณฑ์การสรรหาแบ่งตามวิธีการสรรหา ดังนี้

2.1 การสรรหาโดยวิธีการสอบคัดเลือก ดำเนินการตามระเบียบการทำเรื่อง ว่าด้วยการสรรหาบุคคลเพื่อบรรจุในตำแหน่งว่างของการทำเรื่อง พ.ศ. 2563 โดยในปี 2563 การทำเรื่อง ได้พัฒนากระบวนการสรรหาและคัดเลือกบุคลากรให้เป็นระบบและมีมาตรฐานมากยิ่งขึ้น ทั้งบุคลากรระดับบริหารและปฏิบัติการ โดยยึดถือระบบคุณธรรม (Merit System) หลักความโปร่งใสและตรวจสอบได้เป็นสำคัญ เช่น การปรับปรุงระเบียบการทำเรื่องแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการสรรหาบุคคลเพื่อบรรจุในตำแหน่งว่างของการทำเรื่อง พ.ศ. 2563 โดยมีสาระสำคัญคือการจัดสอบภาคความรู้ความสามารถบุคคลทั่วไป เพื่อคัดเลือกเป็นพนักงานการทำเรื่อง ผ่านสถาบันการศึกษาชั้นนำที่มีมาตรฐาน ก่อนสอบภาควิชาเฉพาะหน้าที่โดยการทำเรื่อง อีกครั้งหนึ่ง เพื่อคัดกรองบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและมีศักยภาพ เข้าเป็นพนักงานการทำเรื่อง

2.2 การสรรหาโดยวิธีการย้ายตำแหน่งสำหรับตำแหน่งที่อยู่ในระดับเดียวกัน โดยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากต้นสังกัดทั้งสองฝ่าย และต้องไม่เป็นการปิดกั้นสายความก้าวหน้าของพนักงานในสังกัดของตำแหน่งว่าง ในกรณีที่ลักษณะการปฏิบัติงานของตำแหน่งทั้งสองแตกต่างกันหรือต่างสายงาน สามารถย้ายได้ โดยทดสอบความรู้ความสามารถตามตำแหน่งงาน ทั้งนี้ พนักงานผู้ที่ประสงค์จะย้ายตำแหน่งจะต้องมีคุณสมบัติตรงตามที่ตำแหน่งว่างต้องการ

2.3 การสรรหาโดยวิธีการคัดเลือก

2.3.1 การสรรหาโดยการคัดเลือกสำหรับพนักงานระดับ 1 - 6 ดำเนินการตามหลักเกณฑ์การคัดเลือกในตำแหน่งงานอาวุโส หัวหน้างานระดับ 1 และตำแหน่งเจ้าหน้าที่หรือเทียบเท่าที่ตั้งขึ้นตามข้อตกลงกับสหภาพแรงงานพนักงานการทำเรื่อง และหลักปฏิบัติการคัดเลือกบุคคลเพื่อบรรจุตำแหน่งระดับหัวหน้าของฝ่ายการร่อนน้ำ

2.3.2 การสรรหาโดยการคัดเลือกสำหรับพนักงานระดับ 8 - 13 ดำเนินการตามหลักปฏิบัติในการคัดเลือกบุคคลในตำแหน่งหัวหน้าหน่วยงาน โดยฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลจะจัดส่งตารางเปรียบเทียบให้ต้นสังกัดที่ประสงค์จะบรรจุตำแหน่งว่าง กลับกรอง

รายชื่อผู้มีคุณสมบัติในการคัดเลือก ทั้งนี้ ระดับ 8 - 10 ให้แนบบรรายงานคะแนนคัดเลือกพนักงานของคณะกรรมการระดับฝ่ายและระดับสาย โดยส่งถึงผู้อำนวยการกองทรัพยากรบุคคลล่วงหน้าก่อนทำการคัดเลือกอย่างน้อย 7 วันทำการ ส่วนระดับ 11 - 13 แนบบรรายงานคะแนนระดับสายส่งถึงผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล เพื่อนำเข้าพิจารณาคัดเลือกในคณะกรรมการกำหนดนโยบายการบริหารงานบุคคลและพัฒนาบุคลากรของการทำเรื่อง (กนบ.) ต่อไป

การพัฒนาระบบบริหารผลการปฏิบัติงานของพนักงานอย่างต่อเนื่อง

1. ปรับปรุงตัวชี้วัดเชิงพฤติกรรมให้สอดคล้องกับลักษณะงานของแต่ละสังกัด โดยฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลจัดทำคู่มือคำจำกัดความตัวชี้วัดเชิงพฤติกรรม และกำหนดตัวชี้วัดเชิงพฤติกรรมแยกเป็น 2 กลุ่ม คือ ระดับ 1 - 9 และระดับ 10 - 16 ให้ต้นสังกัดเลือกตัวชี้วัดเชิงพฤติกรรมที่เหมาะสมกับลักษณะงานของตนมากที่สุด เพื่อใช้ประกอบการประเมินผลการปฏิบัติงานควบคู่กับการประเมิน KPI
2. เพิ่มการกำกับติดตามและตรวจสอบการกำหนดตัวชี้วัด KPI เกี่ยวกับการถ่ายทอดตัวชี้วัดระดับองค์กรลงสู่ระดับหน่วยงานและระดับบุคคลเป็นชั้น ๆ เน้นการวัดผลงานที่ช่วยตอบสนองต่อทิศทางและเป้าหมายองค์กรในปี 2563 โดยฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการร่วมกับผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรบุคคล เพื่อให้คำปรึกษาและแนะนำแก่หน่วยงานต้นสังกัด ตลอดจนร่วมตรวจสอบคุณภาพตัวชี้วัดและเป้าหมาย เพื่อให้มีมาตรฐานเพิ่มขึ้นและถูกต้องตามหลักเกณฑ์
3. ปรับปรุงระบบสารสนเทศประเมินผลการปฏิบัติงาน KPI ให้ผู้ใช้งาน (ผู้ประเมินและผู้ถูกประเมิน) สามารถเข้าถึงระบบฯ ได้สะดวกและง่ายมากขึ้น ผ่านระบบ Online <https://pat.aos-app.com> โดยมีการปรับปรุงระบบฯ เน้นกระบวนการติดตามผลงานผ่านระบบ Online เพื่อให้เห็นถึงความก้าวหน้าของงานทั้งในฝ่ายผู้ประเมินและผู้ถูกประเมิน และเน้นให้เกิดกระบวนการพูดคุยทั้ง 2 ฝ่าย เพื่อให้ข้อมูลและช่วยกันปรับปรุงแก้ไขผลสัมฤทธิ์ของงานให้ประสบความสำเร็จมากยิ่งขึ้นและเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

การจัดทำกลุ่มงาน (Job Family)

การทำเรื่อง จัดแบ่งกลุ่มงาน (Job Family) ทั้งหมด 17 กลุ่มงาน โดยจำแนกตำแหน่งงานได้ 45 สายงาน ซึ่งเป็นการจัดกลุ่มงานตามบทบาทหน้าที่ที่มีลักษณะงานคล้ายคลึงกันที่ต้องใช้ความรู้ ทักษะ หรือสมรรถนะในการทำงานคล้ายคลึงกัน และดำเนินการสื่อสารประชาสัมพันธ์ให้พนักงานในองค์กรทราบเรียบร้อยแล้ว ในปีงบประมาณ 2563

Job Family การจัดกลุ่มงาน

ประโยชน์ของการจัดกลุ่มงาน

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

มติคณะกรรมการการทำเรื่อง ครั้งที่ 15/2561 เห็นชอบการจัดกลุ่มงาน (Job Family) จำนวน 17 กลุ่มงาน ทั้งนี้การจัดกลุ่มงานต้องมีความสอดคล้องกับโครงสร้างองค์กรของการทำเรื่อง ซึ่งปัจจุบันการทำเรื่อง มีการจำแนกตำแหน่งแบ่งเป็นสายงานต่าง ๆ จำนวน 45 สายงาน และสามารถนำมาจัดกลุ่มงานได้ 17 กลุ่มงาน โดยเป็นการจัดกลุ่มตามบทบาทงานต่าง ๆ ที่มีลักษณะงานคล้ายคลึงกันเข้าไว้ด้วยกัน โดยพิจารณา ลักษณะงาน วัตถุประสงค์ของงาน ตลอดจนผลลัพธ์/ผลสัมฤทธิ์ของงานเป็นเกณฑ์ ทั้งนี้การจัดกลุ่มงานไม่ได้ทำให้สายการบังคับบัญชาเปลี่ยนแปลงไปแต่อย่างใด

การทำเรื่องแห่งประเทศไทย มีทั้งหมด 17 กลุ่มงาน ดังนี้

1  กลยุทธ์องค์กร	7  สายเรือ	13  บริหารงานทั่วไปและเลขานุการ
2  การตลาดและพัฒนารูทกิจ	8  กำกับและควบคุม	14  บัญชีและการเงิน
3  ปฏิบัติการสินค้า	9  พัสดุ	15  เทคโนโลยีสารสนเทศ
4  เครื่องมือทุ่นแรง	10  ประชาสัมพันธ์	16  กฎหมาย
5  วิศวกรรม / สถาปัตยกรรม	11  ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม	17  แพทย์และอนามัย
6  ช่างเทคนิค	12  ทรัพยากรบุคคล	ข้อมูลเพิ่มเติม 



การมุ่งเน้นลูกค้า ตลาด และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์ลูกค้า (CRM)

- **ท่าเรือระนอง**

1. เข้าร่วมการประชุมงาน BIMSTEC Ports Conclave (Panel Discussion) ณ สาธารณรัฐอินเดีย เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้และแนวทางการดำเนินงานของท่าเรือสมาชิก และส่งเสริมความร่วมมือทางทะเล เพื่อขยายความร่วมมือระหว่างท่าเรือในอ่าวเบงกอลให้เพิ่มมากขึ้น โดยในงานประชุมฯ ดังกล่าวได้มีพิธีลงนามความเข้าใจ (Memorandum of Understanding: MOU) ระหว่างการทำเรือฯ กับท่าเรือในสาธารณรัฐอินเดีย จำนวน 3 แห่ง ประกอบด้วย Chennai Port Trust, Kolkata Port Trust และ Port of Visakhapatnam
2. เทศกาลปีใหม่เข้าเยี่ยมลูกค้าผู้ใช้บริการปัจจุบันและลูกค้าเป้าหมายในอนาคต รวมถึงหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เนื่องในโอกาสเทศกาลปีใหม่ 2563 และประชาสัมพันธ์การให้บริการท่าเรือระนองกับกลุ่ม Supply Base ตัวแทนเรือ ทูตพาณิชย์ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
3. เข้าพบกลุ่มผู้ประกอบการสินค้าที่มีศักยภาพ สภาหอการค้าไทย-จีน / สภาธุรกิจไทย-จีน / สภาธุรกิจไทย-อินเดีย และสภาธุรกิจไทย-ศรีลังกา เพื่อเก็บข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับสินค้าที่มีศักยภาพเพื่อส่งออกไปยังกลุ่มประเทศ BIMSTEC และสาธารณรัฐประชาชนจีน

4. ลงพื้นที่เข้าพบผู้ประกอบการสินค้าที่มีศักยภาพ ได้แก่ กลุ่มไม้ยางพาราแปรรูป กลุ่มผลิตภัณฑ์ยางพารา และกลุ่มผลไม้ (ทุเรียน) บริเวณภาคใต้ตอนบน (จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และกระบี่) ร่วมกับตัวแทนเรือเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ประกอบการนำเข้าและส่งออก และผลักดันให้เกิดเส้นทางการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าเรือระนองไปยังประเทศที่สาม ภายใต้ “โครงการพัฒนาการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระบบตู้สินค้า (Container) ผ่านท่าเรือระนอง”
 5. สร้างพันธมิตรและท่าตลาดเชิงรุก โดยเข้าพบกลุ่มสายเรือ (Sealand - A Maersk Company Asia), กลุ่ม Freight Forwarder (บริษัท Meridian Shipping จำกัด และบริษัท LEO Global Logistic จำกัด) กลุ่ม Shipping (บริษัท ท็อปไลน์ โลจิสติกส์ จำกัด) และกลุ่มผู้ประกอบการ [บริษัท ไทยฮั่วยางพารา จำกัด (มหาชน)] เพื่อประชาสัมพันธ์การเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า และแนวทางการขนส่งสินค้าด้วยระบบตู้สินค้านี้ระหว่างท่าเรือระนองไปยังกลุ่มประเทศ BIMSTEC และสาธารณรัฐประชาชนจีน
 6. เนื่องจากผลกระทบจากสถานการณ์ COVID-19 ได้จัดให้มีการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Joint Working Group Meeting) ในรูปแบบออนไลน์ร่วมกับท่าเรือฮัมบับโตตา สาธารณรัฐสังคมนิยมประชาธิปไตยศรีลังกา ที่ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ในปี 2562
- **ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน**
7. การเข้าพบหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ซึ่งมีประสบการณ์ทางด้านการค้าและการขนส่งสินค้าชายแดนระหว่างสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว รวมทั้งสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อหาแนวทางในการส่งเสริมการตลาดของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ตามบริบทของพื้นที่จังหวัดเชียงราย และติดตามสถานการณ์การค้าชายแดนในปัจจุบัน ประกอบด้วย
 - คุณผกายมาศ เวียร์รา รองประธานหอการค้าเชียงราย ประธานหอการค้าอำเภอแม่สาย และกรรมการผู้จัดการบริษัท แม่โขง เดลต้า ทราเวล เอเจนซี่ จำกัด
 - คุณณรงค์ หวังตระกูลชัย กรรมการผู้จัดการบริษัท วัลดีแม่สาย จำกัด ผู้ส่งออกสินค้าทั้งทางถนนและทางน้ำรายใหญ่ของจังหวัดเชียงราย
 8. จัดการประชุมกลุ่มผู้ประกอบการที่ใช้บริการส่งออกน้ำมัน ผ่านด่านศุลกากรแม่สาย ด่านศุลกากรเชียงแสน และด่านศุลกากรเชียงของ เพื่อชี้แจงทำความเข้าใจและประชาสัมพันธ์การให้บริการใหม่ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน พร้อมทั้งขั้นตอนการให้บริการและอัตราค่าใช้บริการให้ผู้ใช้บริการทราบ
 9. จัดการประชุมลูกค้าสัมพันธ์ลูกค้าท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ประจำปีงบประมาณ 2563 ประกอบด้วยผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก และตัวแทนผู้นำเข้าส่งออก โดยนำเสนอผลการดำเนินงานของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และความคืบหน้าการปรับปรุงการให้บริการ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน รวมทั้งรับทราบปัญหาอุปสรรคในการใช้บริการและรับฟังข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการให้บริการของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนต่อไป พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์และแนะนำบริการใหม่ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนให้ผู้ใช้บริการทราบ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจใช้บริการต่อไป
- **ท่าเรือเอกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด**
10. มติคณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2561 ที่มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาให้การท่าเรือฯ เป็นผู้บริหารท่าเรือเอกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด โดยดำเนินการตามกฎหมาย ระเบียบ และมติรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องตามขั้นตอนต่อไป
 11. ระหว่างวันที่ 18 - 19 มิถุนายน 2563 นายอิทธิรัฐ รัตนเศรษฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เดินทางไปตรวจเยี่ยมและมอบนโยบาย รวมทั้งร่วมรับฟัง แลกเปลี่ยนข้อมูลกับผู้ว่าราชการจังหวัดตราด หน่วยราชการในอำเภอคลองใหญ่ ผู้ประกอบการภาคเอกชน และบริเวณใกล้เคียง โดยมีเรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ พร้อมด้วย เรือโท ดร.ชานัญ ไชยฤทธิ์ รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ ให้การต้อนรับ ณ ท่าเรือคลองใหญ่ จังหวัดตราด

แผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) และการสร้างคุณค่าร่วมของฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด

1. โครงการสนับสนุนเครื่องสูบน้ำดับเพลิงชนิดหาลบภายในชุมชนคลองเตย

เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2562 ดำเนินการมอบเงินสนับสนุนโครงการให้กับหน่วยบรรเทาสาธารณภัยคลองเตยใต้ (41-00) สำหรับดำเนินโครงการสนับสนุนเครื่องสูบน้ำดับเพลิงชนิดหาลบภายในชุมชนคลองเตย

ซึ่งเป็นโครงการต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 เพื่อจัดซื้อเครื่องสูบน้ำดับเพลิงชนิดหาลบจำนวน 3 เครื่อง พร้อมอุปกรณ์ดับเพลิง เพื่อใช้ในบริเวณที่รถดับเพลิงไม่สามารถเข้าถึงพื้นที่เกิดเหตุได้



2. โครงการสอนสนทนาภาษาอังกฤษในโรงเรียนชุมชนคลองเตย

เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2562 ดำเนินการมอบเงินสนับสนุนให้กับมูลนิธิดวงประทีป สำหรับดำเนินโครงการสอนสนทนาภาษาอังกฤษในโรงเรียนชุมชน

คลองเตย โดยเป็นโครงการนำร่องในการสอนภาษาอังกฤษให้แก่เด็กนักเรียนโรงเรียนชุมชนหมู่บ้านพัฒนา ชั้นประถมศึกษาปีที่ 3 - 6 จำนวน 8 ห้องเรียน รวม 280 คน



3. โครงการพัฒนาคุณภาพชุมชนคลองเตยผ่านเสียงดนตรี

เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2562 ดำเนินการมอบเงินสนับสนุนโครงการพัฒนาคุณภาพชุมชนคลองเตยผ่านเสียงดนตรี ให้แก่มูลนิธิดนตรีเพื่อชีวิต (Music for Life Foundation) เพื่อดำเนินการสนับสนุนค่าอุปกรณ์การเรียน อุปกรณ์เครื่องดนตรี และอุปกรณ์

สำนักงาน และฝึกสอนเยาวชนภายในชุมชนคลองเตยที่มีความสนใจให้ได้รับความรู้ ทักษะการเรียนรู้เครื่องดนตรีคลาสสิกอย่างเต็มศักยภาพ และสามารถนำไปพัฒนาเพื่อก้าวสู่การเป็นนักดนตรีระดับมืออาชีพต่อไป



4. มอบเงินสนับสนุนกิจกรรมวันเด็กแห่งชาติ ประจำปี 2563

เมื่อวันที่ 7 มกราคม 2563 การท่าเรือฯ มอบเงินสนับสนุนกิจกรรมวันเด็กฯ ให้แก่ประธานชุมชนและมูลนิธิรวม 28 แห่ง เพื่อนำไปจัดกิจกรรมวันเด็กฯ ในแต่ละชุมชน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เด็กและเยาวชน

ในเขตคลองเตยทั้ง 26 ชุมชน ได้แสดงออก กล้าคิด กล้าทำในเชิงสร้างสรรค์ และมีส่วนร่วมในการทำกิจกรรมตามความสามารถและความสนใจของเยาวชน

5. โครงการการท่าเรือฯ สู้ COVID-19 ไปด้วยกัน (Fight COVID-19 with PAT)

เมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2563 เรือโท ดร.ชำนาญ ไชยฤทธิ์ รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ เป็นประธานในพิธีมอบถุงยังชีพในกิจกรรม “มีแล้วแบ่งปัน” ภายใต้โครงการการท่าเรือฯ สู้ COVID-19 ไปด้วยกัน (Fight COVID-19 with PAT) พร้อมด้วยผู้บริหาร พนักงานการท่าเรือฯ คณะจิตอาสา 904 ประธานและผู้อยู่อาศัยชุมชนร่วมใจพัฒนาโลก 7-12 เข้าร่วมพิธี

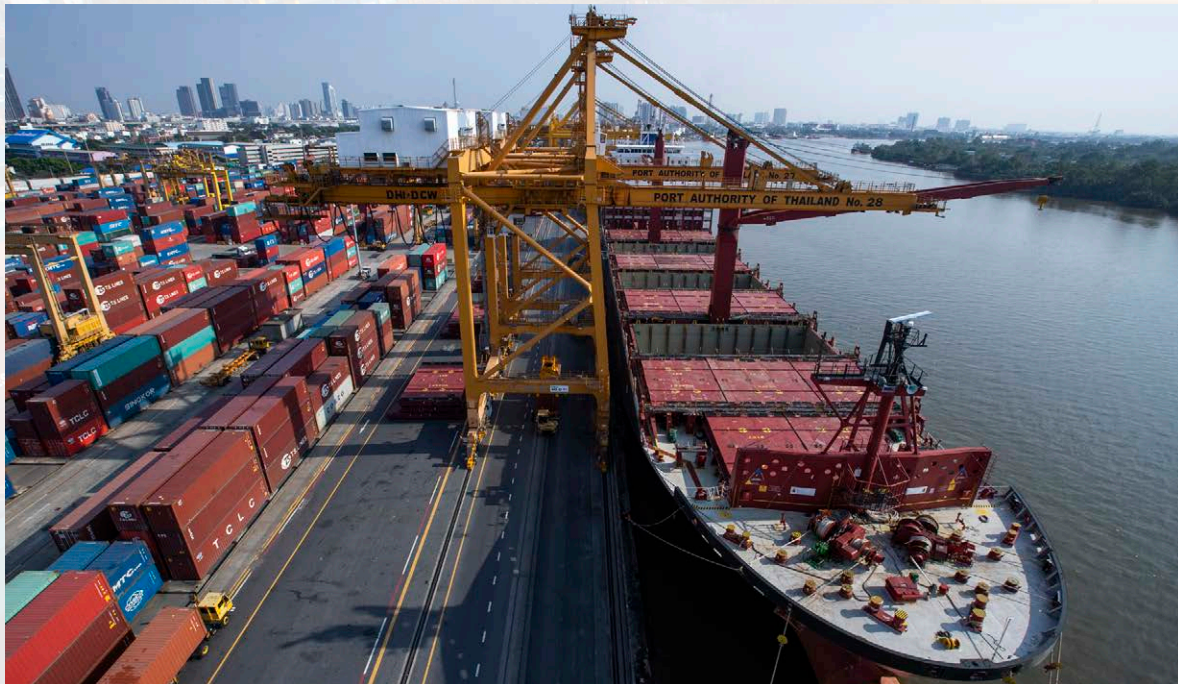
โครงการฯ ดังกล่าวเป็นการช่วยเหลือและบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ชุมชนในพื้นที่ของการท่าเรือฯ บริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ จำนวน 26 ชุมชน รวม 13,000 ครัวเรือน ที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 หรือ COVID-19 เป็นเงิน

รวมทั้งสิ้น 4,800,000 บาท ซึ่งการท่าเรือฯ ได้มอบถุงยังชีพให้แก่ชุมชนร่วมใจพัฒนาโลก 7-12 เป็นชุมชนแรก จำนวน 98 ครัวเรือน

และในวันที่ 18, 22 และ 30 มิถุนายน 2563 เรือโท ดร.ชำนาญ ไชยฤทธิ์ รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ นำทีมจัดกิจกรรมบรรจุถุงยังชีพในโครงการ “การท่าเรือฯ สู้ COVID-19 ไปด้วยกัน” โดยมีพนักงานการท่าเรือฯ พนักงานจิตอาสา 904 ของการท่าเรือฯ และชาวบ้านชุมชนโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ร่วมบรรจุสิ่งของยังชีพที่จำเป็น เพื่อนำไปแจกจ่ายบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ชุมชนโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

ท่าเรือกรุงเทพ

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



อยู่ทางทิศตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา ระหว่างหลักกิโลเมตรที่ +26.5 ถึง +28.5 ปากคลองพระโขนง เขตคลองเตย กรุงเทพฯ

ยกระดับสู่เมืองท่าเรือระดับโลก สร้างมูลค่าเพิ่ม และรองรับการเติบโตในอนาคต

พื้นที่ทางบก รวม 2,353.2 ไร่

- พื้นที่ใช้ในกิจการการท่าเรือ 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

พื้นที่ทางน้ำ รวมระยะทาง 66 กิโลเมตร

- ร่องน้ำตอนนอก : ยาว 18 กิโลเมตร (จากปากร่องน้ำ กิโลเมตรที่ -18 ถึงป้อมพระจุลย์ กิโลเมตรที่ 0)
- ร่องน้ำตอนใน : ยาว 48 กิโลเมตร (จากป้อมพระจุลย์ กิโลเมตรที่ 0 ถึงสะพานพระพุทธยอดฟ้า กิโลเมตรที่ 48)

พื้นที่ปฏิบัติงานด้านสินค้า ประกอบด้วย

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

ท่าเทียบเรือ/หลักผูกเรือ

ท่าเทียบเรือ/หลักผูกเรือ	ความยาว	จำนวนท่า	ข้อจำกัดของเรือ ความยาว/กินน้ำลึก	สมรรถวิสัย
	(เมตร)	(ท่า)	(เมตร)	(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	6
			91.46/8.23	1
หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ	1,600	24 หลัก	172.25/8.23	8
ทุ่นผูกเรือสาธูประติษฐ์	1,580	5 ทุ่น	137.19/7.62	4
			91.46/7.00	1

พื้นที่วางสินค้า/ตู้สินค้า

พื้นที่	พื้นที่วางสินค้า					
	ภายใน โรงพักสินค้า (ตารางเมตร)	ภายนอก โรงพักสินค้า (ตารางเมตร)	ชาน โรงพักสินค้า (ตารางเมตร)	ลานวางตู้สินค้า		
				(ตารางเมตร)	(Ground Slots)	(ท.อ.ย.)
โรงพักสินค้า (1 - 2)	10,400	7,200		7,200	230	460
โรงพักสินค้า (3 - 8)	26,670	9,476	2,400	22,269	850	1,700
โรงพักสินค้า (9, 11, 13, 15, 17)	40,569	73,582	5,280	57,562	1,964	1,964
โรงพักสินค้าเพื่อการส่งออก	5,569	17,376		6,380	200	200
ลานบรรจุตู้สินค้า (เดิม)				107,200	2,625	2,625
ลานบรรจุตู้สินค้า (45 ไร่)				72,000	777	777
ลานตู้สินค้าเปล่า พื้นที่ลาน C				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					
คลังสินค้าตกค้าง	8,955	1,120				
คลังสินค้ารถยนต์	1,890	2,954		5,120	75	210
คลังสินค้าอันตราย	1,367	400		14,976	280	560
หมวดสินค้า ปอ ฝ้าย นุ่น	6,400			5,900	144	236

หมายเหตุ:
 - Ground Slots หน่วยนับพื้นที่สำหรับวางตู้สินค้าขนาดมาตรฐาน 20 ฟุต ชั้นเดียว

รถเครื่องมือทุ่นแรง

ลำดับ	รายการ	จำนวน (คัน)	หมายเหตุ
1.	รถยกขนาดยกไม่น้อยกว่า 2.5 เมตริกตัน	31	
2.	รถยกขนาดยกไม่น้อยกว่า 3 เมตริกตัน	112	
3.	รถยกขนาดยกไม่น้อยกว่า 5 เมตริกตัน	37	
4.	รถยกขนาดยกไม่น้อยกว่า 10 เมตริกตัน	3	
5.	รถยกขนาดยกไม่น้อยกว่า 15 เมตริกตัน	5	
6.	รถยกขนาดยกไม่น้อยกว่า 25 เมตริกตัน	1	
7.	รถยกไฟฟ้าขนาดยกไม่น้อยกว่า 1 เมตริกตัน	2	
8.	รถยกไฟฟ้าขนาดยกไม่น้อยกว่า 3 เมตริกตัน	49	
9.	รถยกตู้สินค้าหนัก ขนาด 40 เมตริกตัน	31	
10.	รถยกตู้สินค้าเปล่า ขนาด 7 เมตริกตัน	23	
11.	รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า ขนาด 30 เมตริกตัน	29	
12.	แชสซีสบรรทุกตู้สินค้า ขนาด 40 - 45 เมตริกตัน	32	
13.	รถยนต์บรรทุก ขนาด 5 - 7 เมตริกตัน	36	
14.	รถปั้นจั่นเคลื่อนที่ ขนาด 10 เมตริกตัน	4	
15.	รถปั้นจั่นเคลื่อนที่ ขนาด 50 เมตริกตัน	3	
16.	รถหัวลากอเนกประสงค์ ขนาด 30 เมตริกตัน	30	
17.	แชสซีสบรรทุกตู้สินค้าพื้นเรียบ (อเนกประสงค์) ขนาด 30 เมตริกตัน	23	
18.	แชสซีสบรรทุกตู้สินค้า (คอผ้า) ขนาด 20 เมตริกตัน	3	

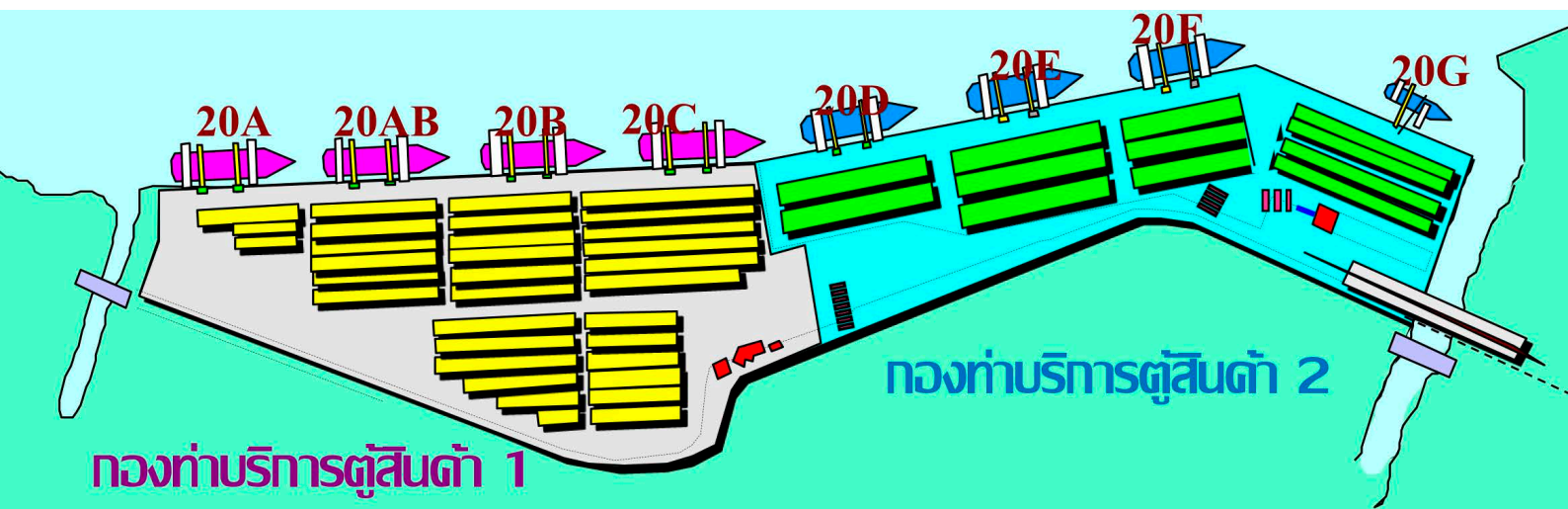
เรือบริการ

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

สิ่งอำนวยความสะดวก กองท่าบริการตู้สินค้า 1 และ 2

กองท่าบริการตู้สินค้า 1		กองท่าบริการตู้สินค้า 2	
ท่าเทียบเรือ		ท่าเทียบเรือ	
ท่าเทียบเรือหมายเลข	4 ท่า	ท่าเทียบเรือหมายเลข	4 ท่า
20A	162 เมตร	20D	183 เมตร
20AB	152 เมตร	20E	183 เมตร
20B	183 เมตร	20F	183 เมตร
20C	183 เมตร	20G	250 เมตร
ความยาวหน้าท่ารวม	680.00 เมตร	ความยาวหน้าท่ารวม	799.00 เมตร
ระดับความลึก	8.23 เมตร	ระดับความลึก - 20D, 20E, 20F	8.23 เมตร
		- 20G	4.30 เมตร
ขนาดน้ำหนักเรือเทียบท่า	10,000 - 12,000 เดดเวทตัน	ขนาดน้ำหนักเรือเทียบท่า	10,000 - 12,000 เดดเวทตัน

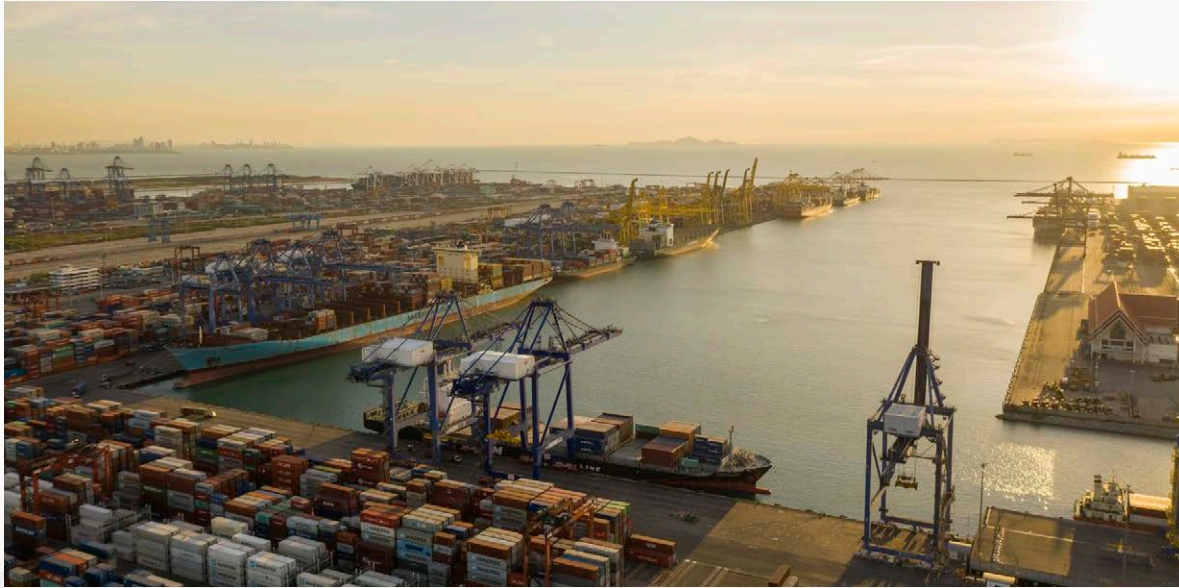
กองท่าบริการตู้สินค้า 1		กองท่าบริการตู้สินค้า 2	
พื้นที่วางตู้สินค้า		พื้นที่วางตู้สินค้า	
ลานวางตู้สินค้า	98,600 ตารางเมตร	ลานวางตู้สินค้า	49,000 ตารางเมตร
ความสามารถในการจัดวางตู้สินค้า	3,024 กราวด์สล็อต	ความสามารถในการจัดวางตู้สินค้า	1,512 กราวด์สล็อต
ลานกองเก็บตู้สินค้าบล็อก A, B, C และ D	8,380 ที.อี.ยู.	ลานกองเก็บตู้สินค้าบล็อก E, F, G และ H	5,175 ที.อี.ยู.
ปลั๊กเต้าเสียบตู้สินค้าห้องเย็น	460 จุด	ปลั๊กเต้าเสียบตู้สินค้าห้องเย็น	324 จุด
ด่านตรวจสอบภายในขาเข้า	5 ช่อง	ด่านตรวจสอบภายในขาเข้า	4 ช่อง
ด่านตรวจสอบภายในขาออก	3 ช่อง	ด่านตรวจสอบภายในขาออก	3 ช่อง
เครื่องมือทุ่นแรง		เครื่องมือทุ่นแรง	
ปั้นจั่นหน้าท่าชนิดเดินบนราง ขนาด 40 ตัน	8 คัน	ปั้นจั่นหน้าท่าชนิดเดินบนราง ขนาด 40 ตัน	8 คัน
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า (35 ตัน)	23 คัน	รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า (35 ตัน)	15 คัน
แบบ 4 + 1 ช้อนตักได้ 3 ชั้น	12 คัน	แบบ 4 + 1 ช้อนตักได้ 4 ชั้น	5 คัน
แบบ 4 + 1 ช้อนตักได้ 4 ชั้น	11 คัน	แบบ 6 + 1 ช้อนตักได้ 4 ชั้น	10 คัน
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า (35 ตัน)	62 คัน	รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า (35 ตัน)	46 คัน
รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า (45 ตัน)	62 คัน	รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า (45 ตัน)	46 คัน
ระบบคอมพิวเตอร์บริการ		ระบบคอมพิวเตอร์บริการ	
SOFTWARE "NAVIS" SYSTEM	1 หน่วย	SOFTWARE "NAVIS" SYSTEM	1 หน่วย
การให้บริการ		การให้บริการ	
จำนวนพนักงาน 324 คน		จำนวนพนักงาน 261 คน	
ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง, 7 วัน / สัปดาห์		ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง, 7 วัน / สัปดาห์	
บุคลากรประจำหน่วยงานให้บริการ		บุคลากรประจำหน่วยงานให้บริการ	





ท่าเรือแหลมฉบัง

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



Logistics Hub

ศูนย์กลางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและโลจิสติกส์ของอาเซียน
ท่าเรือแหลมฉบังมีพื้นที่ประมาณ 6,340 ไร่

โครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 1 (แอ่งจอดเรือที่ 1)

มีท่าเทียบเรือจำนวน 11 ท่า โดยให้เอกชนเช่าบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ ได้แก่
ท่าเทียบเรือด้านทิศเหนือ

- ท่า A0 เป็นท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ โดยบริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด
- ท่า A1 เป็นท่าเทียบเรือโดยสารและเรือ RO/RO โดยบริษัท เอ็น วาย เค ออโต้ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
- ท่า A2 เป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ โดยบริษัท ไทยแหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด
- ท่า A3 เป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ โดยบริษัท ฮัทชิสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด
- ท่า A4 เป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป โดยบริษัท อ่าวไทยคลังสินค้า จำกัด
- ท่า A5 เป็นท่าเทียบเรือ RO/RO โดยบริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน)

ท่าเทียบเรือด้านทิศใต้

- ท่า B1 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า โดยบริษัท แอล ซี บี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล จำกัด
- ท่า B2 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า โดยบริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด
- ท่า B3 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า โดยบริษัท อีสเทิร์นซี แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด
- ท่า B4 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า โดยบริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด
- ท่า B5 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า โดยบริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด

ซึ่งมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าน้ำหนัก 4.3 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี

โครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 2 (แอ่งจอดเรือที่ 2)

มีท่าเทียบเรือจำนวน 7 ท่า โดยให้เอกชนเช่าบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ ได้แก่

- ท่า C0 เป็นท่าเทียบเรือ RO/RO เรือสินค้าทั่วไป โดยบริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล จำกัด
- ท่า C1 และ C2 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า โดยบริษัท ฮัทชิสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด
- ท่า C3 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า โดยบริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด
- ท่า D1-D3 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า โดยบริษัท ฮัทชิสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด

ซึ่งมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวม 6.8 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี

โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A)

การทำเรือฯ เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2563 โดยมีขีดความสามารถรองรับตู้สินค้า 300,000 ที.อี.ยู. ต่อปี

ท่าเทียบเรือ

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

เรือบริการ

ประเภทเรือ	สมรรถวิสัย (แรงแม้า)	จำนวน (ลำ)
เรือลากจูง	800/3,000/3,550/4,340/4,400/5,914	9
เรือรับขยะ/เรือจัดเก็บขยะ	188	1
เรือรับเชื้อก	210	2
เรือบริการ	445	2
เรือวางทุ่นและขจัดคราบน้ำมัน	1,000	1

หมายเหตุ : ไม่รวมเรือลากจูงของเอกชน จำนวน 11 ลำ

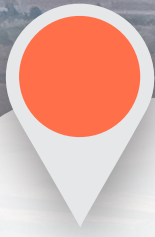
เครื่องมือก่อบาง

รายการ	ขนาด (ตัน)	จำนวน (คัน)
ปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่าชนิดเดินบนราง (Gantry Crane)	36 - 61	55
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า (RTG)	38 - 41	158
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (RMG)	38 - 41	2
รถยกตู้สินค้า (Reach Stacker)	40 - 45	34
รถยกตู้สินค้า (Top Loader)	8 - 30.5	31
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่ (Mobile Crane)	48 - 160	7
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า (Trailer)	40' - 45'	401
รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า (Yard Tractor)	-	370
รถยกสินค้า (Forklift)	2.5 - 16	86

หมายเหตุ : รวมเครื่องมือทุ่นแรงของผู้ประกอบการในแต่ละท่า

พื้นที่วางสินค้า

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



ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

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



สิ่งอำนวยความสะดวก

- ลานตู้คอนเทนเนอร์กลางแจ้ง
- ลานจอดรถบรรทุกสินค้าสามารถรองรับได้ 100 คัน
- แอ่งจอดเรือขนาด 200 x 800 เมตร
- โรงพักสินค้าขนาด 30 x 30 เมตร จำนวน 2 หลัง
- พื้นที่สำหรับกิจกรรมขนถ่ายน้ำมัน
- ขนาด 32,000 ตารางเมตร (15 ไร่)
- พื้นที่วางสินค้าทั่วไป 9,600 ตารางเมตร จำนวน 2 จุด
- ปลั๊กเสียบตู้สินค้าห้องเย็น จำนวน 70 ปลั๊ก
- รถปั้นจั่นเคลื่อนที่ 50 ตัน จำนวน 1 คัน
- รถยกสินค้าขนาด 5 ตัน จำนวน 2 คัน
- รถยกสินค้าขนาด 2.5 ตัน จำนวน 2 คัน
- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศรองรับการให้บริการ
- ขนถ่ายสินค้า
- อาคาร (One Stop Service) ประกอบด้วย
 - สำนักงานท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน
 - สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาเชียงราย
 - ด่านศุลกากรเชียงแสน
 - ด่านอาหารและยา เชียงแสน เชียงของ
 - ด่านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ
 - ด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงแสน
 - ด่านตรวจพืชเชียงแสน
 - ด่านกักกันสัตว์เชียงราย
 - ศูนย์บริหารจัดการด่านตรวจสัตว์น้ำ เขต 1 เชียงราย

โครงข่ายการขนส่งทางน้ำ

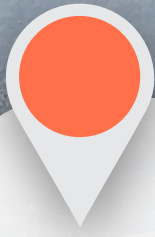
รองรับเส้นทางการขนส่งสินค้าจากท่าเรือ Guanlei (ท่าเรือใต้สุด) สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว รวมระยะทาง 265 กิโลเมตร

ท่าเทียบเรือ

- ท่าเทียบเรือแบบทางลาด 2 ระดับ จำนวน 2 ท่า ความยาวท่าเทียบเรือ 300 เมตร รองรับการขนถ่ายสินค้าทั่วไป รับเรือขนาดยาว 50 เมตร
- ท่าเทียบเรือแบบแฉ่ง จำนวน 2 ท่า ความยาวท่าเทียบเรือ 200 เมตร รับเรือขนาดความยาว 50 เมตร ได้พร้อมกัน 4 ลำ รองรับการขนถ่ายสินค้าทั่วไป/ตู้สินค้า และท่าเทียบเรือขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

การขนส่งภายในประเทศทางถนน

1. ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1290
อำเภอแม่สาย - อำเภอเชียงแสน - อำเภอเชียงของ
2. ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1016
อำเภอแม่จัน - อำเภอเชียงแสน
3. ทางหลวงชนบท ชร.1063
อำเภอเมืองเชียงราย - อำเภอเชียงแสน



ท่าเรือเชียงของ

หมู่ที่ 3 ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ
จังหวัดเชียงราย 57140
โทรศัพท์ : 0-5379-1719
โทรสาร : 0-5379-1719
อีเมล : ck_port@hotmail.com



สิ่งอำนวยความสะดวก

- ลานจอดรถบรรทุกสินค้าภายในเขตท่าเรือเชียงของ สามารถรองรับรถบรรทุก 10 ล้อได้ 5 - 10 คัน
- ปลั๊กเสียบตู้สินค้าห้องเย็น จำนวน 5 ปลั๊ก

โครงข่ายการขนส่งทางน้ำ

ตรงข้ามเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว รองรับเรือสินค้าไปสู่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (หลวงพระบาง) ร้อยละ 90 ของเรือทั้งหมด

ทางบก

ถนนเชื่อมระหว่างอำเภอเชียงแสน - เชียงของ

การให้บริการ

แบบ One Stop Service รองรับเรือบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก เรือท่องเที่ยว การบรรทุกขนถ่ายใช้แรงงาน ยกขนเป็นหลัก ผู้ใช้บริการสามารถทำพิธีการด้านสินค้า ศุลกากรและบริการอื่น ๆ ได้ ณ อาคารสำนักงานท่าเรือเชียงของ

ท่าเทียบเรือ

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

ประโยชน์ที่ได้รับ

ท่าเรือเชียงของมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางด้านการเศรษฐกิจและสังคมของประเทศแถบกลุ่มแม่น้ำโขง โดยเฉพาะอย่างยิ่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เขตหลวงพระบาง ซึ่งมีสินค้าประเภทวัสดุก่อสร้างและสาธารณูปโภค สินค้าเพื่อการบริโภค ส่งออกเป็นจำนวนมาก



ท่าเรือระนอง

เลขที่ 160/1 หมู่ที่ 5 บ้านเขานางหงส์
ตำบลปากน้ำ อำเภอเมืองระนอง
จังหวัดระนอง 85000
โทรศัพท์ : 0-7787-3961-4
โทรสาร : 0-7787-3962-3
อีเมล : ranongport@yahoo.com,
regional_port@port.co.th



ริมฝั่งแม่น้ำกระบุรีฝั่งตะวันออก ตำบลปากน้ำ อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง

ท่าเรือระนองมีบทบาทสำคัญเป็นฐานสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ในโครงการสำรวจและขุดเจาะก๊าซธรรมชาติ และน้ำมันในบริเวณอ่าวเบงกอล มีระบบการให้บริการที่เป็นมาตรฐานสากล รองรับบริการขนส่งฝั่งอันดามัน เชื่อมโยงภูมิภาคต่าง ๆ บริหารประกอบบริการพื้นที่เขตเศรษฐกิจ 59 ไร่ บนพื้นที่โครงการท่าเทียบเรือเนกประสงค์ จังหวัดระนอง 315 ไร่

สิ่งอำนวยความสะดวก

- รถยกสินค้า ขนาด 2.5 ตัน จำนวน 2 คัน
- รถยกสินค้า ขนาด 3.5 ตัน จำนวน 1 คัน
- รถยกสินค้า ขนาด 10 ตัน จำนวน 1 คัน
- รถยกสินค้า ขนาด 15 ตัน จำนวน 1 คัน
- รถปั้นจั่นเคลื่อนที่หน้าท่า (Mobile Harbor Crane) จำนวน 1 คัน
- รถปั้นจั่น ขนาด 50 ตัน จำนวน 1 คัน
- รถหัวลาก จำนวน 6 คัน
- หางลาก จำนวน 8 หาง
- รถยกตู้สินค้าเปล่า ขนาด 7 ตัน จำนวน 1 คัน
- รถยกตู้สินค้าหนัก ขนาด 40 ตัน จำนวน 2 คัน
- ปลั๊กเสียบตู้สินค้าห้องเย็น จำนวน 30 ปลั๊ก
- เครื่องชั่งน้ำหนักบรรทุก/ตู้สินค้า

คลังสินค้า

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

การขนส่งเชื่อมโยง : Inland Trans

- **ทางถนน** : ใช้ทางหลวงหมายเลข 4 ถนนเพชรเกษม กรุงเทพฯ - ชุมพร (4 เลน) - ระนอง ระยะทาง 568 กิโลเมตร เลี้ยวขวาเข้าถนนหมายเลข 4010 ที่บริเวณบ้านน้ำตก ระยะทาง 13 กิโลเมตร ถึงท่าเรือระนอง
- **ทางรถไฟ** : สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายด้วยการขนส่งระบบรางจากทุกภูมิภาคมายังจังหวัดชุมพร และขนส่งต่อเนื่องมาทางถนนชุมพรมายังท่าเรือระนอง ระยะทางประมาณ 110 กิโลเมตร และในอนาคตรัฐบาลมีโครงการพัฒนาระบบรางเชื่อมโยงถึงท่าเรือระนอง
- **ทางน้ำ** : สามารถขนส่งทางน้ำฝั่งอ่าวไทยเชื่อมโยงมายังท่าเรือระนองที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์และจังหวัดสุราษฎร์ธานี แล้วขนส่งทางถนนมายังท่าเรือระนอง
- **ทางอากาศ** : มีสนามบินพาณิชย์ และเที่ยวบินประจำเชื่อมต่อระหว่างระนอง-กรุงเทพฯ

บริการ : Services

ท่าเรือระนองให้บริการบรรทุกขนถ่าย เคลื่อนย้าย ฝากเก็บ และส่งมอบสินค้า เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ จึงได้นำระบบบริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จมาให้บริการ โดยผู้ใช้บริการสามารถชำระค่าพิธีการศุลกากร พิธีการตรวจคนเข้าเมือง และบริการอื่น ๆ ได้โดยสะดวกรวดเร็ว ณ อาคาร One Stop Service บริเวณหน้าทางเข้าท่าเรือระนอง เครื่องชั่งน้ำหนักรถบรรทุก และปลั๊กตู้สินค้าห้องเย็น จำนวน 30 ปลั๊ก

ประโยชน์ที่ได้รับ

ท่าเรือระนองมีบทบาทเป็นประตูการค้าทางทะเลในฝั่งตะวันตกของประเทศ โดยมีโครงการพัฒนาต่าง ๆ ของรัฐบาล อาทิ SEC, EEC และ NEC อีกทั้งยังตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่ได้เปรียบในการเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศ BIMSTEC ซึ่งสามารถลดระยะเวลาในการขนส่งสินค้าลงได้กว่า 3 เท่า จาก 15 - 20 วัน เหลือเพียง 4 - 7 วัน และในอนาคตจะมีแผนการส่งเสริมการขนส่งสินค้าไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนอีกด้วย

ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ : Multi-Purpose Terminal

- ขนาดกว้าง 26 เมตร ยาว 134 เมตร
- รองรับเรือสินค้าไม่เกิน 12,000 เดดเวตตัน
- จอดเทียบท่าได้ 1 ลำ
- มีสะพานเชื่อมฝั่ง ขนาดกว้าง 10 เมตร ยาว 212 เมตร จำนวน 2 สะพาน

ท่าเทียบเรือ : Berth Facilities

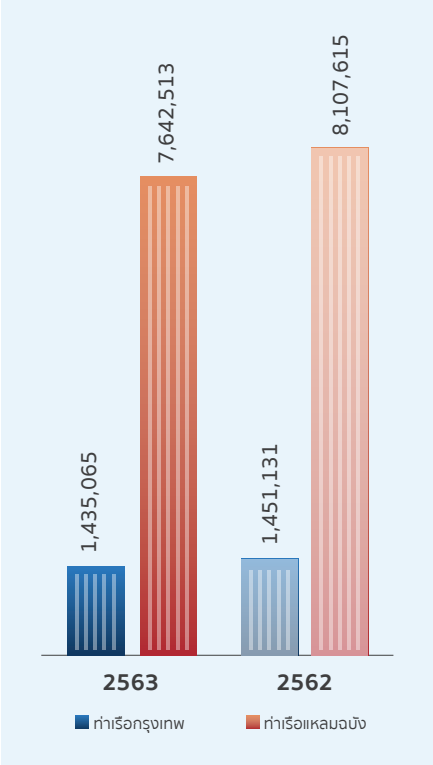
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า : Container Terminal Berth

- ขนาดกว้าง 30 เมตร ยาว 150 เมตร
- รองรับเรือสินค้าไม่เกิน 12,000 เดดเวตตัน
- จอดเทียบท่าได้ 1 ลำ
- มีสะพานเชื่อมฝั่งกว้าง 7.5 เมตร ยาว 212 เมตร
- สะพานเชื่อมกับท่าเรืออเนกประสงค์ กว้าง 8.5 เมตร ยาว 40 เมตร

ผลการบริหารการปฏิบัติงาน

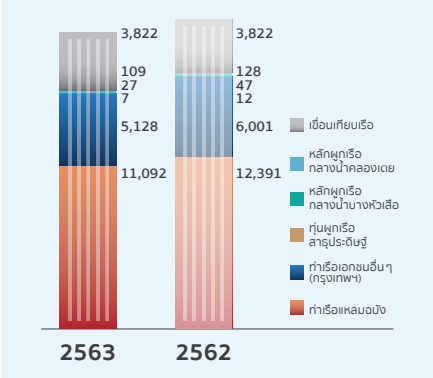
จำนวนตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง (หน่วย : ที.อี.ยู.)

ปีงบประมาณ	2563	2562	2561	2560	2559
ท่าเรือกรุงเทพ					
ตู้บรรจุสินค้าเข้า	864,476	880,139	880,911	868,333	884,375
- ตู้บรรจุสินค้า	847,547	868,910	864,893	846,084	859,742
- ตู้สินค้าเปล่า	16,929	11,229	16,018	22,249	24,633
ตู้บรรจุสินค้าออก	570,589	570,992	616,533	629,586	621,132
- ตู้บรรจุสินค้า	552,328	536,331	583,444	611,885	605,223
- ตู้สินค้าเปล่า	18,261	34,661	33,089	17,701	15,909
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	1,435,065	1,451,131	1,497,444	1,497,919	1,505,507
ท่าเรือแหลมฉบัง					
ตู้บรรจุสินค้าเข้า	3,787,537	3,997,581	3,955,688	3,753,493	3,457,758
- ตู้บรรจุสินค้า	2,353,648	2,473,271	2,312,909	2,168,898	1,957,386
- ตู้สินค้าเปล่า	1,372,450	1,482,546	1,600,699	1,541,675	1,469,830
- จำนวนตู้สินค้าถ่ายลำ	61,440	41,764	42,080	42,920	30,543
ตู้บรรจุสินค้าออก	3,810,957	4,066,403	4,060,192	3,923,786	3,602,937
- ตู้บรรจุสินค้า	3,659,138	3,941,174	3,960,491	3,822,600	3,501,346
- ตู้สินค้าเปล่า	90,547	84,685	58,450	58,714	72,345
- จำนวนตู้สินค้าถ่ายลำ	61,272	40,544	41,252	42,472	29,247
ตู้ Shifting	44,019	43,632	0	0	0
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	7,642,513	8,107,615	8,015,880	7,677,279	7,060,695



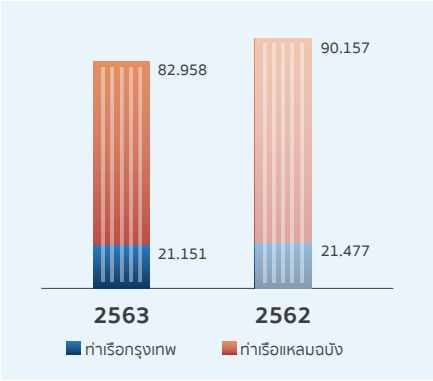
จำนวนเรือเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง (หน่วย : เที่ยว)

ปีงบประมาณ	2563	2562	2561	2560	2559
ท่าเรือกรุงเทพ					
เชิอนเทียบเรือ	3,822	3,803	3,266	3,008	3,096
หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย	109	128	144	447	223
หลักผูกเรือกลางน้ำบางหวีเสื่อ	27	47	54	49	74
ทุ่นผูกเรือสาธิตประติษฐ์	7	12	19	26	67
ท่าเรือเอกชนอื่น ๆ (กรุงเทพฯ)	5,128	6,001	5,649	5,256	5,020
ท่าเรือแหลมฉบัง	11,092	12,391	13,310	13,313	12,493



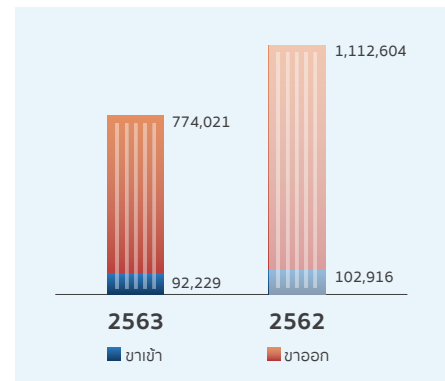
จำนวนสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง (หน่วย : ล้านตัน)

ปีงบประมาณ	2563	2562	2561	2560	2559
ท่าเรือกรุงเทพ					
สินค้าเข้า	12.867	13.297	13.027	12.887	11.996
สินค้าออก	8.285	8.180	9.024	9.327	9.050
รวม	21.151	21.477	22.051	22.214	21.046
ท่าเรือแหลมฉบัง					
สินค้าเข้า	34.43	36.693	34.738	32.575	29.029
สินค้าออก	46.87	52.510	51.082	50.286	47.654
สินค้าถ่ายลำ	1.657	0.954	0.986	1.028	0.765
รวม	82.958	90.157	86.806	83.889	77.448



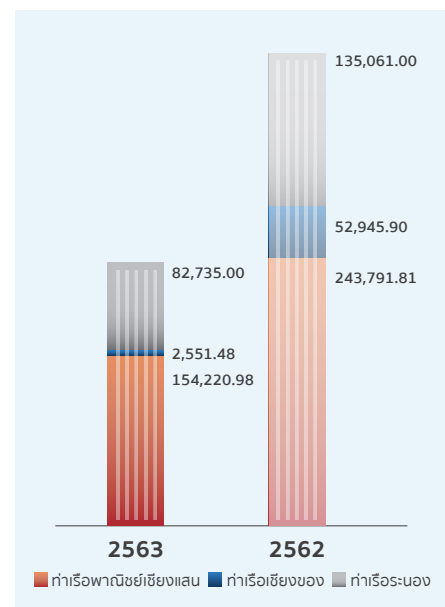
จำนวนรถยนต์ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง (หน่วย : คัน)

ปีงบประมาณ	2563	2562	2561	2560	2559
ขาเข้า	92,229	102,916	80,018	69,858	65,896
ขาออก	774,021	1,112,604	1,171,143	1,147,107	1,203,753
รวม	866,250	1,215,520	1,251,161	1,216,965	1,269,649



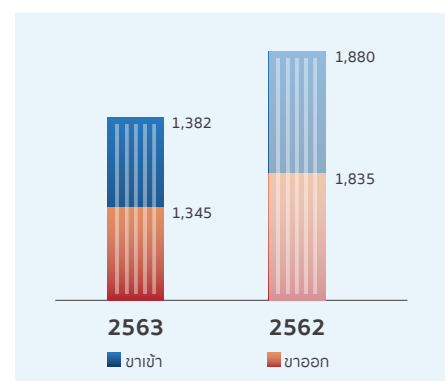
จำนวนสินค้าที่ทำเรือภูมิภาค (หน่วย : เมตริกตัน)

ปีงบประมาณ	2563	2562	2561	2560	2559
ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	4,069.70	1,721.90	3,249.40	5,311.36	11,255.50
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	150,151.28	242,069.91	251,474.21	192,874.61	196,687.03
รวม	154,220.98	243,791.81	254,723.61	198,185.97	207,942.53
ท่าเรือเชียงของ					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	57.00	111.00	201.00	0.00	1,809.00
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	2,494.48	52,834.90	71,266.93	78,445.51	83,065.99
รวม	2,551.48	52,945.90	71,467.93	78,445.51	84,874.99
ท่าเรือระนอง					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	16,889.00	24,873.00	17,878.00	12,321.00	63,286.00
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	65,846.00	110,188.00	71,313.00	53,751.00	104,578.00
รวม	82,735.00	135,061.00	89,191.00	66,072.00	167,864.00



จำนวนตู้สินค้าผ่านท่าเรือระนอง (หน่วย : ที.อี.ยู.)

ปีงบประมาณ	2563	2562	2561	2560	2559
สินค้าขาเข้า	1,382	1,880	1,116	1,269	1,534
สินค้าขาออก	1,345	1,835	1,159	1,225	1,533
รวม	2,727	3,715	2,275	2,494	3,067





การวิเคราะห์เศรษฐกิจ และผลการดำเนินงาน

การคาดการณ์เศรษฐกิจโลก

การเติบโตของเศรษฐกิจทั่วโลกได้รับผลกระทบทางลบจากการแพร่ระบาดอย่างรุนแรงของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) การแพร่ระบาดในครั้งนี้ส่งผลให้ห่วงโซ่มูลค่าและห่วงโซ่อุปทานระหว่างประเทศหยุดชะงัก ขัดขวางกิจกรรมการผลิตและผลกระทบทางเศรษฐกิจในระยะยาว ทำให้เกิดการลดหรือเลิกการจ้างงาน อัตราการว่างงานพุ่งสูงขึ้นและปริมาณการค้าทั่วโลกลดลง โดยมีการคาดการณ์ว่าทั้งปี 2563 จะลดลงระหว่างร้อยละ 7 ถึงร้อยละ 9 ซึ่งจะทำให้ครั้งนี้เป็นภาวะถดถอยที่เลวร้ายที่สุด มากกว่าวิกฤตการเงินโลกปี 2552 และเป็นการหดตัวลงอย่างรวดเร็วที่สุดนับตั้งแต่สงครามโลกครั้งที่ 2 (UNCTAD, Nov 2020)

ธนาคารโลก (World Bank) (ตุลาคม 2563)

คาดว่าเศรษฐกิจโลกจะหดตัวร้อยละ 5.2 และจะกลับมาขยายตัวที่ร้อยละ 4.2 ในปี 2564 ด้านเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียตะวันออกและแปซิฟิก (EAP) กำลังฟื้นตัวในบางประเทศที่สามารถควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 ได้ สำหรับการคาดการณ์เศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียนหรือเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ธนาคารโลกได้คาดการณ์อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ (GDP) ของไทยในปีนี้จะติดลบร้อยละ 8.3 ขณะที่กรณีที่แย่ที่สุดคาดว่าจะติดลบร้อยละ 10.4 จากผลกระทบ COVID-19 อย่างไรก็ตาม ในปี 2564 คาดว่า GDP ของไทยในกรณีที่แย่ที่สุดจะขยายตัวได้ร้อยละ 3.5

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund (IMF)

ได้ประเมินว่า การระบาดของ COVID-19 จะทำให้เศรษฐกิจโลกหดตัวร้อยละ 4.4 และเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศอาเซียนจะลดลงราวร้อยละ 2.1 ซึ่งคาดว่าฟิลิปปินส์และไทยจะได้รับผลกระทบมากที่สุดในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยจะหดตัวถึงร้อยละ 8.3 และ 7.1 ทั้งนี้ เนื่องจากภาคการท่องเที่ยวที่มีสัดส่วนสูงถึงประมาณร้อยละ 17 ในระบบเศรษฐกิจไทย (BOT, 2019)

เศรษฐกิจโลก

วิกฤตครั้งนี้เปรียบเสมือนสงครามที่มนุษย์ต้องต่อสู้กับศัตรูที่มองไม่เห็น และไม่มีชาติใดที่จะหนีจากภาวะการถดถอยทางเศรษฐกิจได้ แต่ขนาดของผลกระทบและทิศทางการฟื้นตัวของแต่ละประเทศต่างกัน ขึ้นกับ 4 ปัจจัย คือ (1) ระยะเวลาการล็อกดาวน์ ซึ่งขึ้นอยู่กับมาตรการระบาดและความร่วมมือของประชาชน (2) ระดับการพึ่งพาทางเศรษฐกิจ ประเทศที่เชื่อมโยงกับห่วงโซ่การผลิตโลกหรือพึ่งพาการส่งออกและการท่องเที่ยวสูงจะได้รับผลกระทบที่สูงกว่า (3) พื้นฐานโครงสร้างเศรษฐกิจ เศรษฐกิจในหลายประเทศขยายตัวมานาน บางประเทศได้รับผลกระทบจากสงครามการค้า ขณะที่บางประเทศมีปัญหาหนี้ในระดับรุนแรง ทำให้เศรษฐกิจเปรียบเสมือนผู้ป่วยเรื้อรังที่อาจฟื้นตัวได้ช้ากว่า และ (4) มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐ ซึ่งถือได้ว่ามีความจำเป็นเพื่อให้เศรษฐกิจฟื้นตัว

อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันหลายประเทศในแถบยุโรปมีสถานการณ์ที่ยืดเยื้อมากกว่าที่คาด ทั้งจากการระบาดในรอบสองที่ยังไม่สามารถควบคุมได้ รวมถึงยังไม่มีวัคซีนป้องกันโรค ทำให้มีความคิดเห็นหลากหลายต่อรูปแบบการฟื้นตัว สรุปได้เป็น 5 รูปแบบ ดังนี้

รูปแบบการฟื้นตัวเศรษฐกิจโลกหลัง COVID-19 : “The 5 Shapes of Economic Recovery”



ที่มา : Simon Kennedy (2020) และ Rodeck, David (2020)

สถานการณ์ประเทศคู่ค้าสำคัญ

สหรัฐอเมริกา

คาดการณ์ GDP จะเติบโตร้อยละ 5.3 ในปี 2564 และร้อยละ 3.8 ในปี 2565 “ผลเลือกตั้งสหรัฐ” ประธานาธิบดีคนที่ 46 ของสหรัฐอเมริกาออกมาที่ “โจ ไบเดน” ในด้านของภูมิสภาพของสหรัฐฯ เองนั้นอาจได้พรรครีพับลิกัน ซึ่งอาจทำให้มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจหลังจากรัฐนี้มีขนาดลดลงกว่าที่คาดการณ์ในตอนแรก

ยุโรปโซน

GDP คาดว่าจะลดลงร้อยละ 10.5 นับเป็นการลดลงต่ำที่สุดเป็นประวัติการณ์ เทียบกับการขยายตัวร้อยละ 1.3 ในปี 2562 และปรับลดจากที่คาดว่าจะลดลงร้อยละ 7.4 ในสมมติฐานการประมาณการครั้งก่อน เนื่องจากการระบาดที่รุนแรงยืดเยื้อกว่าที่คาด และบางประเทศยังคงเผชิญกับสถานการณ์การระบาดระลอกสอง

ญี่ปุ่น

GDP คาดว่าจะลดลงร้อยละ 6.2 นับเป็นอัตราการลดลงต่ำที่สุดเป็นประวัติการณ์ เทียบกับการขยายตัวร้อยละ 0.7 ในปี 2562 และปรับลดจากการลดลงร้อยละ 4.9 ในการประมาณการครั้งก่อน เนื่องจากการแพร่ระบาดมีความรุนแรงมากขึ้นและ

การระบาดระลอกสองซึ่งสะท้อนจากจำนวนผู้ติดเชื้อใหม่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

จีน

GDP คาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 2.0 ถือเป็นอัตราการขยายตัวต่ำสุดในรอบ 44 ปี นับตั้งแต่ปี 2519 และยังคงเท่ากับการประมาณการครั้งก่อน โดยเศรษฐกิจจีนในช่วงไตรมาสที่สองเริ่มกลับมาขยายตัวภายหลังมีการผ่อนคลายมาตรการควบคุมในบางพื้นที่นับตั้งแต่ในช่วงกลางเดือนกุมภาพันธ์

เศรษฐกิจกลุ่มประเทศอาเซียน คาดว่าในปี 2563 เศรษฐกิจอินโดนีเซีย มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ มีแนวโน้มจะลดลงร้อยละ 1.3 ร้อยละ 5.0 และร้อยละ 5.0 เทียบกับการขยายตัวร้อยละ 5.0 ร้อยละ 4.3 และร้อยละ 6.0 ตามลำดับ ในปี 2562 เป็นการปรับลดจากเดิมที่คาดว่าจะทั้งเศรษฐกิจอินโดนีเซียและฟิลิปปินส์จะขยายตัวร้อยละ 0.5 และมาเลเซียซึ่งเดิมคาดว่าจะลดลงร้อยละ 1.7 ในปี 2563 โดยเป็นผลจากสถานการณ์การระบาดที่รุนแรง ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลกและทำให้เศรษฐกิจในไตรมาสที่สองลดลงมากกว่าที่คาด

การคาดการณ์เศรษฐกิจไทยปี 2564

ธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.)

เศรษฐกิจไทยทั้งปี 2563 หดตัวที่ร้อยละ 7.8 ทั้งนี้ ภาวการณ์ท่องเที่ยวและการส่งออกสินค้ายังคงหดตัวสูง สำหรับในปี 2564 จะเป็นการฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป และอัตราการฟื้นตัวไม่ได้เร็วตัวมาก ซึ่งมีแนวโน้มการขยายตัวทางเศรษฐกิจ (GDP) จะกลับมาเป็นบวกได้ภายในไตรมาสที่ 3 ของปี 2564 หรือขยายตัวร้อยละ 3.6 โดยมูลค่าการส่งออกสินค้าในปี 2563 หดตัวร้อยละ 8.2 และกลับมาขยายตัวร้อยละ 4.5 ในปี 2564 สำหรับอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าในสิ้นปี 2563 คาดว่าหดตัวที่ร้อยละ 4.5 และกลับมาขยายตัวที่ร้อยละ 4.4 ในปี 2564 ทั้งนี้การฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทยจะใช้เวลาไม่น้อยกว่า 2 ปี (ปลายปี 2565) ถึงจะกลับไปสู่ระดับก่อนการระบาด

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

แนวโน้มเศรษฐกิจไทยปี 2563 คาดว่าจะลดลงร้อยละ 6.0 โดยมูลค่าการส่งออกสินค้าปรับตัวลดลงร้อยละ 7.5 และ ในปี 2564 คาดว่าจะขยายตัวในช่วงร้อยละ 3.5 - 4.5

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย

เศรษฐกิจไทยไตรมาสที่ 3 ของปี 2563 หดตัวร้อยละ 8 ดีขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยกิจกรรมทางเศรษฐกิจในไตรมาสที่ 3 ที่ฟื้นตัวดี ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากความต้องการที่สะสมมาจากช่วงก่อนหน้า หลังจากมีการผ่อนปรนมาตรการล็อกดาวน์ในหลายประเทศรวมถึงไทย ทั้งนี้ เศรษฐกิจไทยในไตรมาสที่ 4 ของปี 2563 คาดว่าจะยังหดตัวอยู่ใกล้เคียงกับไตรมาสที่ 3 ท่ามกลางมาตรการกระตุ้นการใช้จ่ายครัวเรือนของภาครัฐเป็นปัจจัยสนับสนุน โดยประเมินภาพรวมเศรษฐกิจไทยปี 2563 มีแนวโน้มหดตัวไม่ต่ำกว่าร้อยละ 7

ศูนย์วิจัยเศรษฐกิจและธุรกิจธนาคารไทยพาณิชย์

คาดว่า GDP ในปี 2563 หดตัวที่ร้อยละ 7.8 สำหรับในปี 2564 คาดว่าเศรษฐกิจจะฟื้นตัวอย่างช้า ๆ และสูงกว่าที่คาดไว้ที่ร้อยละ 3.5 แม้ว่าประเทศไทยสามารถจัดการกับสถานการณ์การระบาดของโรคได้ดี แต่เศรษฐกิจไทยยังคงได้รับผลกระทบในระดับสูง เนื่องจากเศรษฐกิจไทยมีการพึ่งพาเศรษฐกิจต่างประเทศค่อนข้างมาก

ศูนย์วิจัยธนาคารออมสิน

คาดว่าเศรษฐกิจไทยจะมีการฟื้นตัวแบบค่อยเป็นค่อยไป และธุรกิจที่ได้รับผลกระทบจะเริ่มทยอยฟื้นตัว แต่จะใช้เวลาไม่เท่ากันขึ้นอยู่กับประเภทธุรกิจ ลักษณะจำเพาะหรือโครงสร้างของธุรกิจที่มีความแตกต่างกัน รวมถึงความรุนแรงที่ได้รับผลกระทบ ตลอดจนความสามารถในการบริหารจัดการและความแข็งแกร่งทางการเงิน



เศรษฐกิจไทย

เศรษฐกิจไทยปี 2563 มีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้นจากจุดต่ำสุดในไตรมาสที่ 3 อย่างช้า ๆ โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการผ่อนคลายมาตรการควบคุมของภาครัฐซึ่งจะส่งผลให้ภาคเศรษฐกิจในประเทศปรับตัวเข้าสู่ภาวะปกติมากขึ้น การปรับตัวดีขึ้นของกิจกรรมทางเศรษฐกิจในประเทศคู่ค้า การเบิกจ่ายภายใต้กรอบงบประมาณและมาตรการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของภาครัฐ และแรงขับเคลื่อนจากการผลิตและการส่งออกสินค้าที่ได้รับประโยชน์จากมาตรการกีดกันทางการค้าและการระบอบการระบาดของโรค COVID-19

ปัจจัยสนับสนุน

- ความสำเร็จในการควบคุมและป้องกันการระบาดของโรคในประเทศ และการผ่อนคลายมาตรการปิดสถานที่และจำกัดการเดินทางในประเทศอย่างต่อเนื่อง
- การเบิกจ่ายภายใต้กรอบงบประมาณและมาตรการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของภาครัฐ
- การปรับตัวในทิศทางที่ดีขึ้นของเศรษฐกิจและปริมาณการค้าโลกในช่วงครึ่งปีหลัง
- การผลิตและการส่งออกสินค้าสำคัญ ๆ
- ความเสี่ยงที่เศรษฐกิจคู่ค้าและเศรษฐกิจโลกขยายตัวต่ำกว่าคาดการณ์

ข้อจำกัดการขยายตัว

ปัจจัยเสี่ยง

- การลดลงรุนแรงของจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติในช่วงครึ่งปีแรก และแนวโน้มความล่าช้าของการเปิดรับนักท่องเที่ยวในช่วงครึ่งปีหลัง
- สถานการณ์ภัยแล้ง
- การเพิ่มขึ้นของการว่างงานและข้อจำกัดด้านฐานะการเงินของภาคครัวเรือนและธุรกิจ
- ความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนในสถานการณ์การระบาดของไวรัส
- ความผันผวนของเศรษฐกิจและระบบการเงินโลก
- ความยากจนมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นเป็นครั้งแรกในรอบ 20 ปี



6 New Normal ธุรกิจยุค COVID-19

การแพร่ระบาดของ COVID-19 เป็นปัจจัยกระตุ้นครั้งสำคัญระดับโลก หลายสิ่งที่เราคุ้นเคยและดูเป็นมาตรฐานโลกใบเก่า อาจถูกทดแทนด้วย “ความปกติใหม่” (New Normal) อย่างรวดเร็ว ไม่ว่าจะเป็นสภาพเศรษฐกิจและสังคม ระบบโลจิสติกส์ รวมถึงนวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าขึ้น อาทิ

B2B > B2C

ธุรกิจควรปรับรูปแบบโมเดลให้มีความหลากหลาย เน้นการให้บริการทั้งธุรกิจ B2B และ B2C เพื่อตอบโจทย์ความต้องการของลูกค้าในปัจจุบัน ที่ผู้บริโภคสินค้าและบริการใช้ช่องทางการซื้อทาง Online มากขึ้น

การบริหารงานโลจิสติกส์ด้วยข้อมูลดิจิทัลมีความจำเป็นต่อการทำงานแบบ Day-to-Day ในธุรกิจ โดยข้อมูลในระบบดิจิทัลจะช่วยสนับสนุนการตัดสินใจได้ดีและเร็วขึ้น มีข้อมูลที่จะสามารถวิเคราะห์ Supply Chain ทั้งระบบ และสามารถควบคุมการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วได้ง่ายขึ้น

Rethinking Supply Chains

ลดการพึ่งพาวัตถุดิบเพียงแหล่งเดียว ควรปรับห่วงโซ่อุปทานให้มีความยืดหยุ่นเพื่อกระจายความเสี่ยงในการผลิต

Digital Platform for Logistics

จากพฤติกรรมของผู้บริโภคมีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงไป หลังจากวิกฤติ COVID-19 อาจเข้าสู่ “Next Normal” ที่สภาพสังคมหรือพฤติกรรมบริโภคมุ่งไปสู่ยุค “On Demand” ที่ผู้ใช้บริการสั่งซื้อสินค้าผ่านแอปพลิเคชันได้ในทันที

Just-In-Time to Just-In-Case

จากวิกฤติ COVID-19 ทำให้ธุรกิจต้องรักษาระดับสินค้าคงคลังเพื่อการกระจายและจำหน่ายสู่ผู้บริโภคอย่างเพียงพอต่อความต้องการ ควรรักษาระดับปริมาณสินค้าคงคลัง (Cycle Stock) สำหรับสินค้าประเภท Fast-Moving ให้มีเพียงพอต่อความต้องการของลูกค้าเสมอ

Agile Supply Chains

ธุรกิจอุตสาหกรรมต้องปรับเปลี่ยน Supply Chain ให้มีความยืดหยุ่นและคล่องตัวมากขึ้น ทั้งการเพิ่มความยืดหยุ่นในการปรับสายการผลิตสู่สินค้าที่มีความคล้ายคลึงกันได้อย่างรวดเร็ว หากเกิดภาวะชะงักงันใน Supply Chain หรือสามารถเสริมกำลังการผลิตในกรณีที่มีการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ชั่วคราวของธุรกิจได้อย่างรวดเร็ว

ที่มา : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, มิถุนายน 2563



ผลการดำเนินงาน

ในช่วงที่ผ่านมา COVID-19 ได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและการค้าโลกอย่างรุนแรงเป็นวงกว้าง แม้ปัจจุบันการส่งออกของหลายประเทศรวมถึงไทยได้ปรับตัวดีขึ้นจนผ่านจุดต่ำสุดไปแล้ว แต่ยังเป็นการฟื้นตัวที่แตกต่างกัน (Uneven Recovery) โดยการส่งออกของไทยยังอยู่ในระดับต่ำกว่าภูมิภาค สาเหตุหลักมาจากโครงสร้างของสินค้าส่งออกและตลาดส่งออกของไทยที่กระจุกอยู่ในกลุ่มสินค้าและตลาดที่ฟื้นตัวช้า รวมทั้งบทบาทของไทยในห่วงโซ่อุปทานโลก (Global Supply Chain) ที่ลดลง ซึ่งจะมีนัยต่อความสามารถในการแข่งขันของการส่งออกไทยในระยะยาว

ผลการดำเนินงานให้บริการเรือ สินค้า และตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (ทชส.) ท่าเรือเชียงของ (ทชข.) และท่าเรือระนอง (ทรน.) ในรอบ 12 เดือน ประจําปีงบประมาณ 2563 (ตุลาคม 2562 - กันยายน 2563) โดยเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า สรุปดังนี้

ท่าเรือกรุงเทพ

เรือเทียบท่า	3,821	เที่ยว	ลดลง	0.05%
สินค้าผ่านท่า	21.446	ล้านตัน	ลดลง	0.05%
ตู้สินค้าผ่านท่า	1.44	ล้าน ที.อี.ยู.	ลดลง	1.11%

ท่าเรือแหลมฉบัง

เรือเทียบท่า	9,833	เที่ยว	ลดลง	7.98%
สินค้าผ่านท่า	84.349	ล้านตัน	ลดลง	6.44%
ตู้สินค้าผ่านท่า	7.598	ล้าน ที.อี.ยู.	ลดลง	5.77%

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

เรือเทียบท่า	2,493	เที่ยว	ลดลง	16.81%
สินค้าผ่านท่า	154,221	ตัน	ลดลง	58.08%
ตู้สินค้าผ่านท่า	7,478	ตู้	เพิ่มขึ้น	10.54%

ท่าเรือเชียงของ

เรือเทียบท่า	145	เที่ยว	ลดลง	455.86%
สินค้าผ่านท่า	2,551	ตัน	ลดลง	1,975.11%

ท่าเรือระนอง

เรือเทียบท่า	214	เที่ยว	ลดลง	48.60%
สินค้าผ่านท่า	82,735	ตัน	ลดลง	63.25%
ตู้สินค้าผ่านท่า	2,727	ตู้	ลดลง	36.23%



ความร่วมมือระหว่างประเทศ

การทำเรือฯ ได้จัดทำข้อตกลงความร่วมมือทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความสัมพันธ์ร่วมกัน ส่งเสริมและพัฒนากิจการท่าเรือและการขนส่งทางน้ำ โดยมีกิจกรรมความร่วมมือลักษณะต่าง ๆ อาทิ การส่งเสริมด้านการตลาด ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ การพัฒนาด้านบุคลากร การแลกเปลี่ยนข้อมูล ความรู้และผู้เชี่ยวชาญระหว่างกัน รวมถึง การจัดประชุม/สัมมนา/เสวนา/ฝึกอบรม ทั้งในประเทศและต่างประเทศที่สำคัญ ดังนี้

ความร่วมมือในระดับทวิภาคี

การทำเรือฯ ได้จัดทำความร่วมมือระดับทวิภาคี จำนวน 21 ฉบับ ใน 10 ประเทศ (ดังภาพ) โดยในปีงบประมาณ 2563 มีกิจกรรม ภายใต้ความร่วมมือระดับทวิภาคี ดังนี้



1. ข้อตกลงความร่วมมือมิตรภาพระหว่างการทำเรือฯ กับรัฐบาลแคว้นเฟลันเดอร์ส ราชอาณาจักรเบลเยียม

- การทำเรือฯ นำโดยนางอัมมา พรหมประยูร (นักบริหาร 16 ประจำผู้อำนวยการการทำเรือฯ ตำแหน่งในขณะนั้น) ในฐานะหัวหน้าคณะ เดินทางเข้าร่วมการประชุม Mixed Working Group และพิธีลงนามในหนังสือแสดงเจตจำนงระหว่างการทำเรือฯ กับรัฐบาลแคว้นเฟลันเดอร์ส ปี 2563 - 2565 ระหว่างวันที่ 1 - 5 ธันวาคม 2562 ณ ราชอาณาจักรเบลเยียม ตลอดจนร่วมประชุมกับท่าเรือ Ghent (North Sea Port) เพื่อหารือประเด็นและแนวทางการพัฒนาท่าเรือกับท่าเรือชั้นนำ
- การทำเรือฯ ได้ประชุมคณะทำงานย่อยกับเจ้าหน้าที่รัฐบาลแคว้นเฟลันเดอร์ส เพื่อหารือและติดตามกิจกรรมและโครงการที่จะดำเนินร่วมกันอย่างต่อเนื่อง

2. ข้อตกลงท่าเรือพี่น้องระหว่างการท่าเรือฯ กับท่าเรือรือจ้าว สาธารณรัฐประชาชนจีน

- การท่าเรือฯ และท่าเรือรือจ้าว ร่วมแลกเปลี่ยนข้อมูลโครงการพัฒนา โดยเฉพาะแนวทางการพัฒนาเพื่อมุ่งสู่การเป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก (World Class Port) รวมทั้งแนวทางและมาตรการในการดำเนินงานของท่าเรือในสถานการณ์โรค COVID-19
- การท่าเรือฯ ร่วมแสดงความยินดีแก่ท่าเรือรือจ้าวทั้งในรูปแบบจดหมายและวิดีโอ เนื่องในโอกาสการครบรอบ 1 ปี ของการก่อตั้ง Shandong Port Group Co., Ltd. (SPG) ตามนโยบายของรัฐบาลมณฑลซานตง

3. บันทึกความเข้าใจระหว่างการท่าเรือฯ กับเมืองโยโกฮาม่า ประเทศญี่ปุ่น

- การท่าเรือฯ และเมืองโยโกฮาม่า ร่วมแลกเปลี่ยนข้อมูลโครงการพัฒนา โดยเฉพาะแนวทางการพัฒนาเพื่อมุ่งสู่การเป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก (World Class Port) รวมทั้งแนวทางและมาตรการในการดำเนินงานของท่าเรือในสถานการณ์โรค COVID-19
- การท่าเรือฯ ได้เข้าร่วมสัมมนาเกี่ยวกับความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อมของญี่ปุ่น ภายใต้กลไก Joint Crediting Mechanism (JCM) เพื่อรายงานผลการดำเนินงานภายใต้โครงการ JCM ของไทยในปี 2563 ตลอดจนผลกระทบจากสถานการณ์โรคติดต่อ COVID-19

4. บันทึกความเข้าใจระหว่างการท่าเรือฯ กับท่าเรือปูซาน สาธารณรัฐเกาหลี

- การท่าเรือฯ นำโดยกรรมการท่าเรือฯ ในฐานะหัวหน้าคณะเดินทางเข้าร่วมการประชุมเพื่อหารือระหว่างผู้บริหารท่าเรือฯ กับท่าเรือปูซานในด้านการบริหารจัดการท่าเรือและโลจิสติกส์ รวมทั้งโอกาสในการดำเนินธุรกิจร่วมกัน ระหว่างวันที่ 6 - 10 กุมภาพันธ์ 2563 ณ สาธารณรัฐเกาหลี
- การท่าเรือฯ และการท่าเรือปูซาน ร่วมแลกเปลี่ยนข้อมูลโครงการพัฒนา โดยเฉพาะแนวทางการพัฒนาเพื่อมุ่งสู่การเป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก (World Class Port) รวมทั้งแนวทางและมาตรการในการดำเนินงานของท่าเรือในสถานการณ์โรค COVID-19
- การท่าเรือฯ และการท่าเรือปูซาน ร่วมจัดทำการศึกษาความเป็นไปได้ในการดำเนินธุรกิจใหม่ด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือ และดำเนินโครงการ Coaching ด้านการตลาด เพื่อพัฒนาการบริหารจัดการด้านการตลาดของท่าเรือให้มีประสิทธิภาพสูงสุด
- การท่าเรือฯ และการท่าเรือปูซาน ร่วมกันหาโอกาสความเป็นไปได้ในการจัดทำการศึกษาความเป็นไปได้ในการดำเนินธุรกิจใหม่ด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือ เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2563

5. บันทึกความเข้าใจระหว่างการท่าเรือฯ กับท่าเรือ Rotterdam ราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์

- การท่าเรือฯ และท่าเรือ Rotterdam ร่วมประชุมเพื่อหารือเกี่ยวกับการพัฒนาด้านเทคโนโลยี (Port Community System) โดยการท่าเรือฯ ได้ศึกษาโครงการ PortMas ซึ่งเป็นระบบการบริหารจัดการและติดตามเรือของท่าเรือ Rotterdam เพื่อเป็นประโยชน์ในการพัฒนาระบบ PCS ของการท่าเรือฯ ต่อไป
- การท่าเรือฯ ประชุมระดับคณะทำงานร่วมกับผู้แทนท่าเรือ Rotterdam เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2563 และ 5 สิงหาคม 2563 เพื่อพิจารณาและติดตามกิจกรรมภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างการท่าเรือฯ กับท่าเรือ Rotterdam

6. บันทึกความเข้าใจระหว่างการท่าเรือฯ (ท่าเรือระนอง) กับท่าเรือ Hambantota International Port Group สาธารณรัฐสังคมนิยมประชาธิปไตยศรีลังกา

- การท่าเรือฯ ได้ประชุมเชิงปฏิบัติการ (Joint Working Group Meeting) กับท่าเรือ Hambantota International Port Group เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2563 เพื่อหารือและติดตามกิจกรรมและโครงการที่จะดำเนินร่วมกัน

7. บันทึกความเข้าใจระหว่างการทำเรือฯ (ท่าเรือระนอง) กับท่าเรือ Visakhapatnam Port Trust สาธารณรัฐอินเดีย

- การทำเรือฯ ได้ลงนามร่วมกับท่าเรือ Visakhapatnam Port Trust สาธารณรัฐอินเดีย เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2562 เพื่อสร้างพันธมิตรความร่วมมือด้านการบริหารจัดการท่าเรือ ด้านการตลาด และการลงทุน ระหว่างท่าเรือระนองกับท่าเรือในกลุ่มประเทศ BIMSTEC

8. บันทึกความเข้าใจระหว่างการทำเรือฯ (ท่าเรือระนอง) กับท่าเรือ Chennai Port Trust สาธารณรัฐอินเดีย

- การทำเรือฯ ได้ลงนามร่วมกับท่าเรือ Chennai Port Trust สาธารณรัฐอินเดีย เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2562 เพื่อสร้างพันธมิตรความร่วมมือด้านการบริหารจัดการท่าเรือ ด้านการตลาด และการลงทุน ระหว่างท่าเรือระนองกับท่าเรือในกลุ่มประเทศ BIMSTEC

9. บันทึกความเข้าใจระหว่างการทำเรือฯ (ท่าเรือระนอง) กับท่าเรือ Kolkata Port Trust สาธารณรัฐอินเดีย

- การทำเรือฯ ได้ลงนามร่วมกับท่าเรือ Kolkata Port Trust สาธารณรัฐอินเดีย เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2562 เพื่อสร้างพันธมิตรความร่วมมือด้านการบริหารจัดการท่าเรือ ด้านการตลาด และการลงทุน ระหว่างท่าเรือระนองกับท่าเรือในกลุ่มประเทศ BIMSTEC
- นอกจากนี้ การทำเรือฯ ได้แลกเปลี่ยนข้อมูลที่เป็นประโยชน์ระหว่างท่าเรือพันธมิตร อาทิ แนวทางการพัฒนาท่าเรือเพื่อมุ่งสู่การเป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก (World Class Port) การบริหารจัดการรถบรรทุก รวมทั้งแนวทางและมาตรการป้องกันของท่าเรือในสถานการณ์โรค COVID-19

ความร่วมมือในระดับพหุภาคี

1. กรอบความร่วมมือของสมาคมท่าเรืออาเซียน (The ASEAN Ports Association: APA)

- การทำเรือฯ ได้ร่วมพัฒนาและปรับปรุงเว็บไซต์ของสมาคมท่าเรืออาเซียน พร้อมทั้งลงข้อมูลเพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์การทำเรือฯ บนเว็บไซต์ของสมาคมฯ

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

- การทำเรือฯ เข้าร่วมประชุมเพื่อหารือทิศทางการดำเนินงานของไทยในการประชุมเอเปคและการเสนอโครงการเพื่อขอรับการสนับสนุนด้านงบประมาณจากเอเปค ประจำปี 2564 เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2563 ณ กระทรวงการต่างประเทศ
- การทำเรือฯ เข้าร่วมการประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งเอเปค ครั้งที่ 49 (APEC Transportation Working Group Meeting: TPTWG) ครั้งที่ 49 เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2563 เพื่อติดตามโครงการที่เกี่ยวข้อง พร้อมบรรยายแนวทางและมาตรการป้องกันสถานการณ์โรค COVID-19 ของประเทศไทยและการท่าเรือฯ รวมทั้งผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจของโลก การขนส่งทางทะเล และผลการดำเนินงานของท่าเรือ

3. APEC Port Services Network (APSN)

- การทำเรือฯ เข้าร่วมสัมมนา GPAS เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2563 พร้อมบรรยายโครงการด้านสิ่งแวดล้อมแนวทางและมาตรการป้องกันสถานการณ์โรค COVID-19 ของประเทศไทยและการท่าเรือฯ รวมทั้งผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจของโลก การขนส่งทางทะเล และผลการดำเนินงานของท่าเรือ

4. กรอบความร่วมมือในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN)

- การทำเรือฯ เข้าร่วมประชุมคณะทำงานเฉพาะกิจเพื่อทบทวนแผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งของอาเซียน ปี 2016 - 2025 ระยะกลาง (Task Force Meeting on Mid-Term Review of the Kuala Lumpur Transport Strategic Plan) ครั้งที่ 1 ด้วยระบบการประชุมทางไกล (VDO Conference) เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2563 ณ กระทรวงคมนาคม เพื่อประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งของอาเซียน หรือแผนยุทธศาสตร์กัวลาลัมเปอร์ (Kuala Lumpur Transport Strategic Plan 2016 - 2025: KLTSP) ของประเทศสมาชิกอาเซียน ระยะกลาง ทั้งด้านการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ การอำนวยความสะดวกในการขนส่ง และ

การขนส่งที่ยั่งยืน รวมถึงการทบทวนแผนงานและเป้าหมายรายกิจกรรม เพื่อให้การดำเนินงานตาม KLTSP มีความสอดคล้องกับสถานะปัจจุบันและข้อริเริ่มระดับภูมิภาคและระดับโลก และการประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งของอาเซียน (ASEAN Senior Transport Officials Meeting: STOM) ครั้งที่ 49 เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2563

- การทำเรือฯ ร่วมเป็นคณะทำงานจัดประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางน้ำของอาเซียน และเข้าร่วมการประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางน้ำของอาเซียน ครั้งที่ 40 (The 40th ASEAN Maritime Transport Working Group Meeting: MTWG) เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2563 ณ กรมเจ้าท่า

5. องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO)

- การทำเรือฯ ร่วมเป็นคณะอนุกรรมการเพื่อเตรียมการสมัครรับเลือกตั้งเป็นสมาชิกคณะมนตรีขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ โดยมีผู้อำนวยการการทำเรือฯ ทำหน้าที่ประธานอนุกรรมการ
- การทำเรือฯ ประชุมร่วมกับกระทรวงคมนาคม กระทรวง

การต่างประเทศ และกรมเจ้าท่าอย่างต่อเนื่อง เพื่อจัดทำคู่มือสำหรับเตรียมการสมัครรับเลือกตั้งเป็นสมาชิกคณะมนตรีขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และเตรียมการสำหรับการสมัครรับเลือกตั้งรอบต่อไป

กิจกรรมด้านระหว่างประเทศอื่น ๆ

1. การทำเรือฯ จัดโครงการฝึกอบรมระยะสั้นให้คณะผู้แทนจากสถาบัน Overseas Coastal Area Development Institute (OCDI) และองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency: JICA) ระหว่างวันที่ 24 - 26 กุมภาพันธ์ 2563 ในหัวข้อโครงการฝึกอบรมระยะสั้น Strategic Port Administration and Management และประสานงานขอเข้าเยี่ยมชมกิจการที่เกี่ยวข้องด้านโลจิสติกส์ ณ ประเทศไทย
2. การทำเรือฯ ให้การต้อนรับคณะผู้แทน EU-ASEAN เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2563 และคณะผู้แทนจากสถานทูตอเมริกา เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2563 และ 19 สิงหาคม 2563
3. การทำเรือฯ ได้ร่วมประชุมหารือและประสานองค์กรระหว่างประเทศ อาทิ Port Round Table, International Association of Ports and Harbors (IAPH) เพื่อติดตาม

แนวทางและมาตรการป้องกันสถานการณ์โรค COVID-19 อย่างใกล้ชิด

4. การทำเรือฯ เข้าร่วมการประชุมคณะทำงานสาขาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่ง ครั้งที่ 12 แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2563 และการประชุมระดับรัฐมนตรี ครั้งที่ 25 และการประชุมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับแผนงาน IMT-GT
5. การทำเรือฯ เข้าร่วมการประชุมกรอบกลุ่มแม่น้ำโขง GMS Regional Investment Framework (RIF) Annual Update (2020) เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2563 เพื่อรายงานความคืบหน้าโครงการพัฒนาของการทำเรือฯ ตามแผนกรอบกลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2565
6. การทำเรือฯ เข้าร่วมกิจกรรมวันทางทะเลโลก เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2563

ประมวลภาพ กิจกรรมในรอบปี

การทำเรือฯ จัดกิจกรรมวันแม่



เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2563 เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการการทำเรือฯ พร้อมด้วยผู้บริหารและพนักงานการทำเรือฯ เข้าร่วมกิจกรรมเฉลิมพระเกียรติ พร้อมร่วมลงนามถวายพระพร สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 12 สิงหาคม 2563 เพื่อแสดงถึงความจงรักภักดีและสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณที่ได้ทรงปฏิบัติพระราชกรณียกิจนานัปการ เพื่อประโยชน์สุขแห่งอาณาราษฎร ณ อาคารที่ทำการการทำเรือฯ



โอกาสนี้ เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการการทำเรือฯ พร้อมด้วยจิตอาสาการทำเรือฯ ร่วมแจกข้าวกล่องพร้อมน้ำดื่ม PAT จำนวน 1,000 กล่อง ตามแผนการจัดกิจกรรมประจำปี 2563 ของศูนย์ส่งเสริมคุณธรรมของการทำเรือฯ ณ บริเวณประตูทางเข้าการทำเรือฯ

ผู้บริหารการทำเรือฯ ร่วมบันทึกเทปถวายพระพรฯ



เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2563 เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการการทำเรือฯ พร้อมด้วยผู้บริหารระดับ 15 ขึ้นไป เข้าร่วมบันทึกเทปถวายพระพรชัยมงคล เนื่องในโอกาสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ วชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว



ทรงเจริญพระชนมพรรษา 68 พรรษา 28 กรกฎาคม 2563 และสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง ทรงเจริญพระชนมพรรษา 88 พรรษา 12 สิงหาคม 2563 ณ ห้องส่ง 5 อาคารปฏิบัติการ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)

คณะกรรมการคมนาคม วุฒิสภา เยี่ยมชมกิจการการท่าเรือ

เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2563 เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ พร้อมคณะผู้บริหารการท่าเรือฯ ให้การต้อนรับพลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ ประธานคณะกรรมการการท่าเรือฯ พร้อมคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ในโอกาสที่เดินทางมาศึกษาดูงานและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการบริหารจัดการและโครงการสำคัญของการท่าเรือฯ ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง โครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการของท่าเรือระนอง โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย (Smart Community) รวมทั้งแผนการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพให้เป็นท่าเรือชายฝั่ง เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางชายฝั่งในประเทศ แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณท่าเรือและจุดเชื่อมต่อทางพิเศษสายบางนา-อาคารถังค์ (S1) ณ ห้องประชุมชั้น 19 อาคารที่ทำการการท่าเรือฯ และในโอกาสเดียวกันนี้ได้ตรวจเยี่ยมการปฏิบัติงานภายในเขตรั้วศุลกากรการท่าเรือฯ ด้วย



รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ลงพื้นที่ท่าเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ จ.ตราด

นายอิทธิรัฐ รัตนเศรษฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ลงพื้นที่ตรวจท่าเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ ตำบลคลองใหญ่ อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2563 และเป็นประธานการประชุมร่วมกับว่าที่ร้อยตรี พิเชียน ลิมป์หวังอยู่ ผู้ว่าราชการจังหวัดตราด เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เรือโท ดร.ชานัญ ไชยฤทธิ์ รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์ และพัฒนารัฐกิจ พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่การท่าเรือฯ และผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนในพื้นที่ ร่วมประชุมรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ณ ห้องประชุมโรงเรียนคลองใหญ่วิทยาคม

สืบเนื่องจากนโยบายของรัฐบาลและการประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เรื่องการบริหารและประกอบกิจการท่าเรือคลองใหญ่ มีมติเห็นชอบให้การท่าเรือฯ เข้าบริหารท่าเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ ภายในปี 2564 ซึ่งจากการลงพื้นที่

และเข้าร่วมประชุมหารือ นายอิทธิรัฐ รัตนเศรษฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้มอบนโยบายพร้อมข้อสั่งการ และได้เน้นให้การท่าเรือฯ ใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำชายฝั่งทะเลในภาคตะวันออกให้ดียิ่งขึ้น และสามารถรองรับการขนส่งสินค้ากับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการส่งเสริมภาคธุรกิจการท่องเที่ยวในจังหวัดตราดและพื้นที่ใกล้เคียง ให้มีความน่าสนใจและสามารถนำรายได้เข้าสู่ประเทศ ในฐานะที่การท่าเรือฯ เป็นผู้ประกอบกิจการท่าเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่อีกด้วย



ประเทศไทยได้รับเลือกตั้งให้ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะมนตรีองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ต่อเนื่องเป็นสมัยที่ 8

นายอิทธิรัฐ รัตนเศรษฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นำคณะผู้แทนไทย ประกอบด้วย นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ รองปลัดกระทรวงคมนาคม นายพิษณุ สุวรรณะชฎ เอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงลอนดอน เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการการท่าเรือ และนายสมชาย สมนัสขจรกุล รองอธิบดีกรมเจ้าท่า พร้อมด้วยผู้แทนจากการท่าเรือ กรมเจ้าท่า สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กระทรวงการต่างประเทศ และสถานทูตไทย ณ กรุงลอนดอน เข้าร่วมประชุมสมัชชาสมัยสามัญองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) ครั้งที่ 31 ณ สำนักงานใหญ่ IMO กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร

ในการนี้ ได้มีการเลือกตั้งสมาชิกคณะมนตรีองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Assembly) วาระปี 2020 - 2021 เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2562 ประเทศไทยได้รับเลือกจากประเทศสมาชิก IMO ให้ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะมนตรี IMO กลุ่ม C ด้วยคะแนนเสียง 127 เสียงจากรัฐสมาชิกที่มีสิทธิลงคะแนนเสียงทั้งหมด 165 ประเทศ ซึ่งได้รับคะแนนสูงกว่าทุกครั้งที่ผ่านมา และเป็นอันดับที่ 16 ของประเทศที่ได้รับเลือกทั้งหมด 20 ประเทศ ส่งผลให้ประเทศไทยได้ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะมนตรี IMO ต่อเนื่องเป็นสมัยที่ 8 จากการที่ไทยมีบทบาทสำคัญในเวทีระหว่างประเทศในด้านการจัดการทางทะเล



ผู้บริหารการท่าเรือฯ ต้อนรับคณะเจ้าหน้าที่สถานเอกอัครราชทูตสหรัฐอเมริกาประจำประเทศไทย

เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2563 เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ นายสมชาย เหมทอง ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ ให้การต้อนรับ Mr. Eric Groff และคณะเจ้าหน้าที่ฝ่ายเศรษฐกิจ สถานเอกอัครราชทูตสหรัฐอเมริกาประจำประเทศไทย เข้าพบเพื่อหารือเกี่ยวกับโครงการพัฒนาท่าเรือต่าง ๆ ของการท่าเรือฯ

เช่น โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 โครงการพัฒนาท่าเรือระนอง โครงการ Smart Community อันเป็นประโยชน์ต่อการส่งเสริมความร่วมมือด้านโครงการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยกับสหรัฐอเมริกา รวมถึงมาตรการและผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ณ ห้องประชุม 1701 อาคารที่ทำการการท่าเรือฯ



พิธีลงนามบันทึกข้อตกลงระหว่างการทำเรือฯ กับ SCG

เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2563 เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการการทำเรือฯ เรือโท ดร.ชำนาญ ไชยฤทธิ์ รองผู้อำนวยการการทำเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ พร้อมด้วย คุณชัช วงศ์สงวน กรรมการผู้จัดการ บริษัท เอสซีจี สกิลส์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด คุณไพฑูรย์ จิรานันตรัตน์ Head of SCG Logistics Business ร่วมลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการพัฒนาบุคลากรและบุคคลทั่วไป ระหว่างการทำเรือฯ กับบริษัท เอสซีจี สกิลส์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด โดยมีคุณรุ่งโรจน์ รังสิโยภาส กรรมการผู้จัดการใหญ่

เอสซีจี คุณนิธิ ภัทรโชค กรรมการผู้จัดการใหญ่ ธุรกิจซีเมนต์และผลิตภัณฑ์ก่อสร้าง ร่วมเป็นสักขีพยานในการลงนามฯ และมีผู้บริหารและพนักงานผู้เกี่ยวข้องของทั้งสองหน่วยงานเข้าร่วมพิธี ณ ห้อง Executive Dining Room สำนักงานใหญ่ 3 เอสซีจี การลงนามในครั้งนี้เป็นการสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐ การทำเรือฯ กับบริษัท เอสซีจี สกิลส์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด เพื่อพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ ความชำนาญงาน มีทักษะฝีมือในการปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งพนักงานสามารถปฏิบัติงานได้อย่างปลอดภัยตามมาตรฐานสากลของระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งทักษะอื่นตามสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียนและของโลก สร้างความยั่งยืน สร้างโอกาสการพัฒนา และมุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก





DHI-DCW

PORT AUTHORITY OF

DHI-DCW

No. 21

รพช.ท่าเรือ

นโยบายการกำกับดูแลที่ดี

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

1. การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) มีความมุ่งมั่นและแน่วแน่ในการยึดถือและปฏิบัติตามหลักการและแนวทางการปฏิบัติของการกำกับดูแลที่ดี เพื่อให้ กทท. สามารถบรรลุวิสัยทัศน์ (Vision) ภารกิจ (Mission) กลยุทธ์ (Strategy) และเป้าหมายระยะยาว (Long Term Goal) ซึ่งจะเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันและทำให้ กทท. มีการเติบโตอย่างยั่งยืนต่อไป
2. การกำกับดูแลที่ดีของ กทท. พัฒนาขึ้นจากหลักการและแนวทางตามมาตรฐานสากลที่เป็นที่ยอมรับทั้งในและต่างประเทศ เช่น หลักการกำกับดูแลที่ดีของ Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) ปี 2015 สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยประยุกต์ให้เข้ากับบริบทของ กทท. ตามที่ปรากฏในคู่มือการกำกับดูแลที่ดีของ กทท. ซึ่งประกอบด้วย 10 หมวด ได้แก่ หมวดที่ 1 การสนับสนุนบทบาทของผู้ถือหุ้นภาครัฐ หมวดที่ 2 การสนับสนุนด้านการตลาดที่เป็นธรรม หมวดที่ 3 สิทธิของผู้ถือหุ้นภาครัฐ หมวดที่ 4 บทบาทคณะกรรมการ กทท. หมวดที่ 5 บทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หมวดที่ 6 ความยั่งยืนและนวัตกรรม หมวดที่ 7 การเปิดเผยข้อมูล หมวดที่ 8 การบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน หมวดที่ 9 จริยธรรม และหมวดที่ 10 การติดตามผลการดำเนินงาน
3. คณะกรรมการและผู้บริหารให้ความสำคัญ มีบทบาทในการกำกับดูแลและเป็นแบบอย่างที่ดี (Role Model) โดยแสดงถึงความมุ่งมั่นและแน่วแน่ในการยึดถือและปฏิบัติตามหลักการและแนวทางปฏิบัติของการกำกับดูแลที่ดี
4. พนักงาน กทท. จะเป็นผู้ปฏิบัติตามบทบาทหน้าที่อย่างจริงจัง เข้มแข็ง เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานตามทิศทาง เป้าหมาย และยุทธศาสตร์ที่ได้กำหนดไว้ โดยมีหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีเป็นกรอบในการปฏิบัติ ที่ถูกปลูกฝังจนเกิดเป็นวัฒนธรรมที่ดีของ กทท.
5. กทท. จัดให้มีการรายงานการปฏิบัติตามแนวทางการกำกับดูแลที่ดีตามมาตรฐานสากล และการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับ กทท. แก่ผู้ถือหุ้นภาครัฐและสาธารณชนรับรู้เป็นประจำทุกปี
6. กทท. จะมีการทบทวนและปรับปรุงนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลที่ดีของ กทท. ให้พัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทันสมัย และเป็นปัจจุบัน

จึงประกาศให้ทราบโดยทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2563



(นายสมศักดิ์ ห่มม่วง)

ประธานกรรมการกำกับดูแลที่ดี

และความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทท.



การควบคุมภายใน

การทำเรื่อง ให้มีความสำคัญต่อการควบคุมภายในโดยนำหลักของการควบคุมภายในที่ดีตามมาตรฐาน The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission: COSO 2013 (ประกอบด้วย 5 องค์ประกอบ 17 หลักการ) และการทำเรื่อง ได้นำแบบประเมินความเสี่ยงของระบบการควบคุมภายในของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ มาเป็นกรอบแนวทางในการจัดวางระบบการควบคุมภายในของการทำเรื่อง ให้เหมาะสมกับลักษณะ ขนาด และความซับซ้อนของการทำงานในความรับผิดชอบ และมีการติดตามประเมินผลและปรับปรุงการควบคุมภายในให้เพียงพอและเหมาะสม รวมถึงมีการปฏิบัติตามอย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งเน้นให้มีการจัดวางระบบการควบคุมภายในที่ครอบคลุมทุกกิจกรรมอย่างเพียงพอและเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ใน 3 ด้าน ได้แก่ วัตถุประสงค์ด้านการดำเนินงาน (Operation Objectives) วัตถุประสงค์ด้านการรายงาน ความเชื่อถือได้ของรายงานทางการเงิน (Reporting Objectives) และวัตถุประสงค์ด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับ (Compliance Objectives) และการทำเรื่อง ได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 โดยหมวด 4 การบัญชี การรายงาน และการตรวจสอบ มาตรา 79 บัญญัติให้หน่วยงานของรัฐจัดให้มีการตรวจสอบภายใน การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง โดยให้ถือปฏิบัติตาม “หลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561”

การทำเรื่อง กำหนดให้มีหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับงานควบคุมภายใน โดยตั้งคณะกรรมการดำเนินการด้านการควบคุมของการทำเรื่อง เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามมาตรฐานสากลและแนวทางที่กำหนด คณะกรรมการฯ จึงกำหนดแนวทางในการประเมินผลการควบคุมภายใน รวบรวมพิจารณา กลั่นกรอง และสรุปผลการประเมินการควบคุมภายในในภาพรวมของการทำเรื่อง และต้องพิจารณาความสอดคล้อง

ของผลการประเมินการควบคุมด้วยตนเอง (Control Self Assessment: CSA) กับผลการประเมินการควบคุมภายในของผู้ตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการการทำเรื่อง แต่งตั้งและมอบหมายให้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการทำเรื่อง มีอำนาจหน้าที่พิจารณาและอนุมัติกรอบนโยบายการบริหารความเสี่ยง

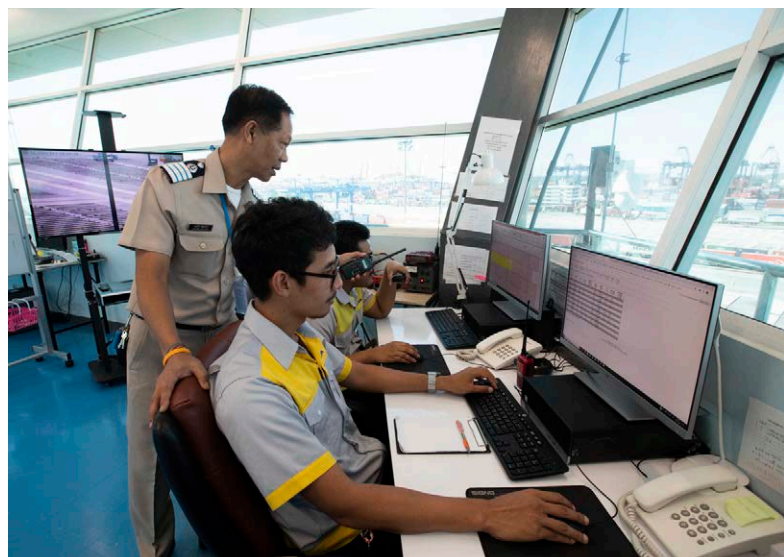
และควบคุมภายในของการท่าเรือฯ พิจารณาวางกฎบัตรเพื่อ
การบูรณาการกับคณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee)
ของการท่าเรือฯ พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง
ของการท่าเรือฯ แผนการดำเนินงานการควบคุมภายในของ
การท่าเรือฯ และแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของ
การท่าเรือฯ กำกับและประเมินประสิทธิภาพการบริหาร
ความเสี่ยง การควบคุมภายในและการบริหารความต่อเนื่อง
ทางธุรกิจของการท่าเรือฯ ให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนด

การท่าเรือฯ มีนโยบายการบูรณาการการกำกับดูแลที่ดี การบริหาร
ความเสี่ยง และการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบข้อบังคับ หรือ
ที่เรียกว่า GRC ของการท่าเรือฯ ตามหลักการและ
แนวปฏิบัติที่เป็นสากลของ OCEG รวมถึงการบูรณาการ
กระบวนการข้อมูลและสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง โดยมีบุคลากร
และเทคโนโลยีสารสนเทศหรือเทคโนโลยีดิจิทัลเป็นปัจจัยสำคัญ
ของ GRC ของการท่าเรือฯ มีการเผยแพร่นโยบาย GRC ของ
การท่าเรือฯ เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจ และนำไปใช้ปฏิบัติ
จริงอย่างเป็นรูปธรรม โดยการท่าเรือฯ จะทำการทบทวน
ปรับปรุงเพื่อให้ GRC ของการท่าเรือฯ เหมาะสมทันสมัยและ
ตอบสนองวัตถุประสงค์ของการนำ GRC มาใช้อย่างต่อเนื่อง
เป็นประจำทุกปี

ระบบการควบคุมภายในของการท่าเรือฯ ได้มีการปรับปรุงและ
พัฒนาให้ทันสมัยอยู่เสมอ ตามบริบทที่มีการเปลี่ยนแปลงทั้ง
ภายนอกและภายใน โดยในปี 2563 การท่าเรือฯ ได้ดำเนินการ
ประเมินการควบคุมภายในแบ่งเป็น 5 องค์ประกอบ ดังนี้

1. สภาพแวดล้อมของการควบคุม (Control Environment)

คณะกรรมการการท่าเรือฯ เป็นผู้กำกับควบคุมดูแลการบริหาร
จัดการองค์กร การตัดสินใจ การวางแผนนโยบายและวางแผน
กลยุทธ์ เพื่อบรรลุเป้าหมายขององค์กร จึงได้มีการตั้งคณะ
กรรมการชุดต่าง ๆ และมีการกำหนดขอบเขตอำนาจหน้าที่ของ
คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานเป็นลายลักษณ์อักษร
มีการสื่อสารให้พนักงานทุกคนรับทราบ มีการกำหนดตัวชี้วัด
เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานของพนักงาน มีการติดตาม
ผลการดำเนินงานประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลของ
การควบคุมภายในที่วางไว้อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ รวมทั้ง



การท่าเรือฯ มีนโยบายการ
บูรณาการการกำกับดูแลที่ดี
การบริหารความเสี่ยง
และการปฏิบัติตามกฎหมาย
ระเบียบข้อบังคับ หรือที่เรียก
โดยย่อว่า GRC ของการท่าเรือฯ
ตามหลักการและแนวปฏิบัติ
ที่เป็นสากลของ OCEG

มีการทบทวนเป้าหมายประจำปี ซึ่งพนักงานทุกคนทราบถึง
บทบาทอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของตน ส่งเสริมให้มี
การอบรมพัฒนาเพื่อสร้างความรู้และความเข้าใจ คณะกรรมการ
การท่าเรือฯ ประกาศเจตจำนงสุจริตในการต่อต้านการทุจริตและ
บริหารงานด้วยหลักธรรมาภิบาล เพื่อให้บุคลากรของการท่าเรือฯ
ยึดถือและใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานตามหลักมาตรฐาน
สากล มีบทลงโทษ รวมถึงการเปิดเผยเกี่ยวกับการขัดกัน
ผลประโยชน์ส่วนตนกับกิจการขององค์กร (Conflict of Interest)
เพื่อป้องกันกิจกรรมที่อาจเกิดผลประโยชน์ทับซ้อน

2. การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

การทำเรือฯ ตระหนักและให้ความสำคัญเรื่องการบริหารความเสี่ยง โดยนำกรอบแนวทาง COSO-ERM 2017 (20 หลักการ 5 องค์ประกอบ) มาใช้ในการวางแผนการดำเนินงานด้านต่าง ๆ เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของการดำเนินธุรกิจ การปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ และการจัดทำรายงานต่าง ๆ ให้เชื่อถือได้ ภายใต้การเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจทั้งจากปัจจัยภายในและภายนอก ซึ่งการบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการบริหารจัดการองค์กร สำหรับความเสี่ยงในระดับองค์กรจะมีการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบผ่านคณะกรรมการตามโครงสร้าง การบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของเรือฯ และการบริหารความเสี่ยงจะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของผู้บริหารที่รับผิดชอบการปฏิบัติงานในสายงานนั้น ๆ

3. กิจกรรมการควบคุม (Control Activities)

การทำเรือฯ ได้กำหนดกิจกรรมการควบคุมที่มีประสิทธิภาพ มีการกำหนดนโยบายและระเบียบปฏิบัติเป็นลายลักษณ์อักษร มีการดำเนินการตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 ระเบียบและข้อกำหนดว่าด้วยการพัสดุ ซึ่งได้กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างไว้อย่างชัดเจน เพื่อให้การควบคุมกิจกรรมด้านการบริหารมีความเหมาะสมและเพียงพอ ตรวจสอบและติดตามได้ ฝ่ายบริหารมีการสอบทานผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ โดยกำหนดขอบเขตอำนาจหน้าที่ของผู้บริหารและพนักงานแต่ละระดับ รวมถึงการแบ่งแยกอำนาจอนุมัติรายการและมีการสอบทานการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามกฎระเบียบข้อบังคับ และคู่มือการปฏิบัติงานต่าง ๆ อย่างสม่ำเสมอ เพื่อความมั่นใจว่ามีระบบตรวจสอบและคานอำนาจกันได้ รวมถึงการทำเรือฯ มีนโยบายและแนวปฏิบัติในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ ตามข้อกำหนดของมาตรฐาน ISO 27001

4. ระบบสารสนเทศและการสื่อสาร (Information & Communication)

การทำเรือฯ มีกลยุทธ์ในการพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานโดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ มีการพัฒนาบริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานระดับโลก (World Class Port) เพื่อสนับสนุนและเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ เช่น โครงการพัฒนาเชื่อมโยง Data Logistic Chain ด้วยระบบ Port Community System รวมถึงการส่งเสริมและพัฒนาระบบธรรมาภิบาลและความโปร่งใส รวมทั้งสนับสนุนการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ประเทศ นโยบาย Thailand 4.0 แบบก้าวกระโดด ตามโครงการพัฒนาระเบียง

เศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) การทำเรือฯ ได้พัฒนาระบบ e-Payment มาใช้จัดเก็บค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่าและค่าธรรมเนียมสินค้าขาออก ณ ประตูตรวจสอบสินค้าเขื่อนตะวันออก รวมถึงพัฒนาระบบ Port Community System (PCS) เพื่อเป็นระบบกลางในการบริหารจัดการ การทำธุรกรรมระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในภาคขนส่งสินค้านำเข้า-ส่งออกทางเรือ และเพื่อบูรณาการบริการทุกภาคส่วนของทุกท่าเรือในความรับผิดชอบของการทำเรือฯ โดยเชื่อมต่อกับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องใน Logistics Chain เช่น กรมศุลกากร ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า เจ้าของสินค้า สายเรือ ระบบ National Single Window (NSW) และอื่น ๆ ได้อย่างสะดวกและไร้รอยต่อ ภายใต้หลักการ Seamless Transportation เพื่อบูรณาการบริการทุกภาคส่วนในการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์แบบบีทูบี (Business to Business) และบีทูจี (Business to Government) โดยมีการนำอุปกรณ์อัจฉริยะ (Smart Device) ในระดับสากล อันจะนำไปสู่การลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ

5. ระบบติดตามและประเมินผล (Monitoring & Evaluation)

การทำเรือฯ สร้างความตระหนักให้กับทุกหน่วยงานซึ่งมีบทบาทสำคัญที่สุดที่จะทำให้การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ได้กำหนดให้การดำเนินการควบคุมภายในเป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคนในองค์กร ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด โดยกำหนดให้ทุกหน่วยงานดำเนินการประเมินการควบคุมด้วยตนเอง (CSA) เป็นประจำรายไตรมาส ตามมาตรฐานการควบคุมภายใน COSO 2013 ทั้ง 5 องค์ประกอบ 17 หลักการ และตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 และแบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ฝ่ายตรวจสอบเป็นหน่วยงานอิสระได้สอบทานการควบคุมภายใน เพื่อสร้างความมั่นใจว่าการควบคุมภายในที่มีอยู่มีความเพียงพอเหมาะสม พร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการควบคุมภายใน โดยสื่อสารให้ผู้บริหารรับทราบ เพื่อดำเนินการปรับปรุงเพื่อให้มั่นใจว่า ข้อตรวจพบจากการตรวจสอบและการสอบทานได้รับการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขอย่างทันท่วงที และรายงานผลการตรวจสอบและผลการติดตามความคืบหน้าของการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องจนแล้วเสร็จต่อคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งระบบการควบคุมภายในของการทำเรือฯ มีความเพียงพอและมีประสิทธิภาพประสิทธิผลต่อการดำเนินธุรกิจ



การบริการความเสี่ยง

การทำเรื่อง ให้มีความสำคัญในการกำกับดูแลการบริหารความเสี่ยงองค์กร เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการรับมือกับปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ ทั้งจากปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกองค์กร ซึ่งส่งผลกระทบต่อการทำงานของการทำงาน การบริการความเสี่ยงจึงเป็นส่วนสำคัญที่จะช่วยลดผลกระทบทำให้การทำงาน สามารถบรรลุเป้าหมายทางธุรกิจที่ตั้งไว้

คณะกรรมการการทำเรื่อง ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหาร ความเสี่ยงของการทำเรื่อง ให้ทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย และเสนอแนะแนวทางให้การบริหารความเสี่ยงในด้านต่าง ๆ ที่ เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจเป็นไปอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลในการบรรลุเป้าหมายทางธุรกิจ สอดคล้องกับ วิสัยทัศน์และทิศทางขององค์กร ลดผลกระทบจากความ ไม่แน่นอนของสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ

โดยตลอดปี 2563 ที่ผ่านมา คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และควบคุมภายในของการทำเรื่อง มีการดำเนินการสรุปได้ ดังนี้

1. กำกับดูแลการบริหารความเสี่ยงโดยมีการจัดทำแผน บริหารความเสี่ยงให้ครบถ้วนเป็นไปตามมาตรฐานสากล COSO 2017 ซึ่งเป็นแนวทางการบริหารความเสี่ยง ที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยแนะนำให้บริษัท จดทะเบียนนำไปใช้ปฏิบัติ อาทิ กระบวนการบริหาร ความเสี่ยงที่เชื่อมโยงระหว่างแผนกลยุทธ์ทางธุรกิจกับ ผลการดำเนินงาน การอนุมัติใช้ “ความเสี่ยงที่ยอมรับได้”

(Risk Appetite) เพื่อกำหนดระดับความเสี่ยงที่องค์กร ยอมรับได้ในแต่ละประเภทความเสี่ยงสำหรับใช้ภายใน องค์กร โดยจะมีการติดตามและบริหารจัดการอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความมั่นใจว่าองค์กรสามารถดำเนินงานได้บรรลุ วัตถุประสงค์ตามกลยุทธ์และเป้าหมายขององค์กร ที่กำหนดไว้ เห็นชอบนโยบาย หลักการ และแนวทาง การปฏิบัติ การบูรณาการ การกำกับดูแลที่ดี และการบริหาร ความเสี่ยง และการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ (Governance, Risk, and Compliance: GRC Policy, Principle, and Practices) ของการทำเรื่อง เห็นชอบการ ปรับปรุงกฎบัตรคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและ ควบคุมภายในของการทำเรื่อง เห็นชอบแผนดำเนินงาน การบริหารความเสี่ยง ปีงบประมาณ 2564 และแผน บริหารความเสี่ยงของการทำเรื่อง ประจำปีงบประมาณ 2564 ก่อนเสนอคณะกรรมการการทำเรื่อง เพื่อทราบ/ เห็นชอบต่อไป



2. ติดตามการบริหารความเสี่ยงองค์กร ประจำปี 2563 อย่างใกล้ชิดเป็นประจำทุกไตรมาส มีการให้ข้อเสนอแนะแนวทางการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กรต่อฝ่ายบริหาร โดยคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในของการท่าเรือ ทำหน้าที่กำกับดูแล ผลักดันให้การบริหารความเสี่ยงระดับองค์กรเป็นไปตามนโยบายและแนวทางที่กำหนด เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการดำเนินการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถลดความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้อย่างมีประสิทธิภาพ
3. พิจารณาและให้ความเห็นชอบความเสี่ยงระดับองค์กร ประจำปี 2564 ก่อนการนำเสนอคณะกรรมการการท่าเรือ เพื่อทราบ โดยพิจารณาปัจจัยความเสี่ยงให้มีความสอดคล้องกับทิศทางการดำเนินธุรกิจ กลยุทธ์ เป้าหมายขององค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป รายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในของการท่าเรือ ให้คณะกรรมการการท่าเรือ ได้รับทราบเป็นประจำทุกไตรมาส

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในของการท่าเรือ ได้ปฏิบัติงานตามที่ได้รับมอบหมายอย่างเป็นระบบ รอบคอบ และครบถ้วน เต็มกำลังความสามารถ มุ่งมั่นพัฒนาประสิทธิภาพในการบริหารความเสี่ยงให้ดียิ่งขึ้น ด้วยความเป็นอิสระและสอดคล้องกับการกำกับดูแลที่ดี เพื่อให้สามารถบริหารความเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพเหมาะสมและควบคุมให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ เพื่อประโยชน์ต่อการท่าเรือ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่น ๆ อย่างเหมาะสม และบรรลุเป้าหมายธุรกิจที่ตั้งไว้ได้อย่างยั่งยืน

สำหรับการดำเนินการตามแนวนโยบายระดับประเทศ การท่าเรือได้ตระหนักและให้ความสำคัญในการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ โดยดำเนินการจัดวางระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจให้ครบถ้วนทุกท่าเรือในการกำกับดูแล ในฐานะที่การท่าเรือ เป็นหน่วยงานสนับสนุนกระทรวงคมนาคมในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติตามนโยบายรัฐบาล โดยการท่าเรือ ได้จัดทำ “โครงการจัดวางระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจตามมาตรฐานสากลของการท่าเรือ (พ.ศ. 2558 - 2561)” และดำเนินการตามมาตรฐานสากล ISO 22301:2012 ในการรองรับเหตุการณ์ภัยพิบัติที่อาจเกิดขึ้น เพื่อให้การท่าเรือ สามารถดำเนินการทางธุรกิจที่สำคัญได้อย่างต่อเนื่อง เป็นการลดโอกาสและผลกระทบจากภัยคุกคามที่อาจทำให้เกิดการหยุดชะงักของการดำเนินธุรกิจ ซึ่งเป็นเรื่องยากต่อการคาดการณ์ และอาจก่อให้เกิดความสูญเสียอย่างมีนัยสำคัญต่อการท่าเรือ และประเทศชาติในองค์กรรวมทั้งนี้ การท่าเรือ ได้ดำเนินการตามมาตรฐานดังกล่าวเรื่อยมาจนได้รับการรับรองระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจตามข้อกำหนดของมาตรฐานสากล ISO 22301:2012 ทั้ง 4 พื้นที่ของการท่าเรือ ครอบคลุมท่าเรือ ได้แก่ พื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) และส่วนงานสนับสนุน พื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) พื้นที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (ทชส.) รวมถึงท่าเรือเชียงของ (ทชข.) และพื้นที่ท่าเรือระนอง (ทรน.) ในปีงบประมาณ 2561 เพื่อเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่องค์กร และการรับประกันให้กับลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเห็นว่า การท่าเรือจะไม่หยุดดำเนินการแม้จะมีเหตุร้ายแรง จึงได้ดำเนินโครงการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการท่าเรือ ตามมาตรฐานสากล ISO 22301:2012 มาอย่างต่อเนื่อง เป็นหนึ่งในหลาย ๆ โครงการที่สนับสนุนกลยุทธ์ที่ 8 (ยกระดับการดำเนินงานการให้บริการให้ทัดเทียมมาตรฐานสากล เสริมสร้างนวัตกรรมการบริหารที่มีธรรมาภิบาล สร้างความนิยมและการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อกิจการท่าเรือ) ของแผนวิสาหกิจการท่าเรือ ปีงบประมาณ 2562 - 2566

ในปี 2563 การท่าเรือ ได้ดำเนินการทบทวน ทดสอบ ระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการท่าเรือ ในขั้นตอนต่าง ๆ ที่สำคัญตามกรอบแนวทางมาตรฐานสากล ISO 22301: 2012 ทั้งนี้ เพื่อรักษามาตรฐานการบริหารจัดการความต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจ ISO 22301:2012 (Certified ISO 22301 : 2012) ของทุกท่าเรือในการกำกับดูแล



จริยธรรมและจรรยาบรรณของ คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน การท่าเรือแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการการท่าเรือฯ ส่งเสริมให้บุคลากรประพฤติปฏิบัติอย่างมีจริยธรรม โดยได้ดำเนินการ ดังนี้

1. ตั้งคณะกรรมการจริยธรรมและความรับผิดชอบต่อสังคมของการท่าเรือฯ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการการท่าเรือฯ จำนวน 3 ท่าน ผู้บริหารระดับสูง จำนวน 4 ท่าน มีอำนาจหน้าที่ในการให้ความเห็นชอบแผนงานส่งเสริมคุณธรรมจริยธรรม การต่อต้านการทุจริต และแผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของการท่าเรือฯ ส่งเสริมให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานมีความรู้ความเข้าใจ และประพฤติปฏิบัติตามคู่มือจริยธรรม จรรยาบรรณของการท่าเรือฯ มีส่วนร่วมในการต่อต้านการทุจริตและส่งเสริมให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน ชุมชน ลูกค้า และประชาชนทั่วไป มีส่วนร่วมในกิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของการท่าเรือฯ รวมทั้งมีการตรวจติดตามดำเนินการหากมีการประพฤติปฏิบัติที่ฝ่าฝืนต่อจริยธรรมตามข้อบังคับคณะกรรมการของการท่าเรือฯ ว่าด้วยจริยธรรมและจรรยาบรรณของคณะกรรมการ ผู้อำนวยการ และพนักงานการท่าเรือฯ พ.ศ. 2561 ซึ่งประกาศใช้เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2561 โดยข้อบังคับฯ ได้มีการระบุนขั้นตอนการร้องเรียนอย่างชัดเจน ทั้งนี้ ปีงบประมาณ 2563 ไม่มีเรื่องร้องเรียนด้านจริยธรรม
2. จัดให้มีคู่มือจริยธรรมของการท่าเรือฯ และเผยแพร่ให้พนักงานใช้เป็นแนวทางในการประพฤติปฏิบัติทั่วทั้งองค์กร
3. จัดกิจกรรมส่งเสริมการสร้างจิตสำนึกด้านคุณธรรมและจริยธรรม ตามแผนปฏิบัติการป้องกันและปราบปรามการทุจริต และส่งเสริมคุณธรรมจริยธรรมของการท่าเรือฯ ซึ่งประกอบด้วยกิจกรรมสร้างความรู้ความเข้าใจด้านคุณธรรม จริยธรรม กิจกรรมด้านศาสนา และการยกย่องเชิดชูบุคลากรที่มีความประพฤติดี ชื่อสัตย์ มีจริยธรรม และมีความโปร่งใสในการปฏิบัติงาน เป็นต้น



นโยบายการป้องกันและต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน (Anti-Corruption Policy)

- ปฏิบัติตามนโยบายการป้องกันและต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันของการท่าเรือแห่งประเทศไทย รวมทั้งไม่ละเมิดรัฐธรรมนูญ กฎหมาย กฎ ข้อบังคับ ระเบียบ ประกาศ คำสั่ง
- การป้องกันและต่อต้านการทุจริตถือเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ ผู้อำนวยการ และพนักงาน ดังนั้น ระบบ กระบวนการ กิจกรรม และวิธีปฏิบัติที่มีผลบังคับใช้ จะต้องให้ความร่วมมือและถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด
- ไม่เข้าไปเกี่ยวข้องและไม่กระทำการใด ๆ ที่แสดงถึงเจตนาว่าเป็นการทุจริตคอร์รัปชัน เพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์แก่ตนเองหรือญาติ ทั้งโดยทางตรงและทางอ้อม รวมถึงไม่ส่งเสริมหรือมีส่วนร่วมให้บุคคลใดกระทำการดังกล่าวด้วย
- ไม่ละเลยหรือเพิกเฉยเมื่อพบเห็นการกระทำที่เข้าข่ายการทุจริตคอร์รัปชันที่เกี่ยวข้องกับการท่าเรือฯ โดยถือเป็นหน้าที่ที่ต้องแจ้งให้ผู้บังคับบัญชาหรือบุคคลที่รับผิดชอบได้ทราบ และให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริงต่าง ๆ
- ให้ความสำคัญกับประโยชน์ส่วนรวมมากกว่าประโยชน์ส่วนตน และต้องปฏิบัติหน้าที่ของตนเพื่อประโยชน์ของการท่าเรือฯ เท่านั้น เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดผลประโยชน์ทับซ้อน (Conflict of Interest)



การทำเรือฯ ได้อันดับ 1

การประเมินคุณธรรม
และความโปร่งใสประจำปี
2563

ของกระทรวงคมนาคม
ด้วยผลประเมิน

91.87 คะแนน

เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2563 สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) ประกาศผลคะแนนการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity & Transparency Assessment: ITA) ประจำปีงบประมาณ 2563 จำนวนทั้งสิ้น 8,303 หน่วยงาน บุคลากรภาครัฐ 447,790 ราย และผู้รับบริการหรือผู้มาติดต่อ 853,875 ราย โดยคะแนนเฉลี่ยภาพรวมทั้งหมดของประเทศ 67.90 คะแนน (เกรด C)

การทำเรือฯ ได้คะแนนการประเมินทั้งสิ้น 91.87 คะแนน เพิ่มขึ้นจากปี 2562 ที่มีผลการประเมินอยู่ที่ 89.71 คะแนน เป็นอันดับที่ 1 ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมทั้ง 18 หน่วยงาน โดยมีกรมทางหลวงชนบท (90.72 คะแนน) และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (89.63 คะแนน) ได้อันดับที่ 2 และ 3 ตามลำดับ และอยู่ในอันดับที่ 15 จาก 53 หน่วยงาน (หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ)

การทำเรือฯ ได้เข้าร่วมโครงการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity & Transparency Assessment: ITA) ของสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) ซึ่งโครงการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐทั่วประเทศได้รับทราบถึงสถานะและปัญหาการดำเนินงานด้านคุณธรรมและความโปร่งใสขององค์กร โดยผลการประเมินที่ได้จะช่วยให้หน่วยงานภาครัฐสามารถนำไปใช้ในการปรับปรุง

พัฒนาองค์กรให้มีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน การให้บริการสามารถอำนวยความสะดวกและตอบสนองความต้องการของประชาชนได้ดียิ่งขึ้น

ทั้งนี้ โครงการฯ มีการเก็บข้อมูล 3 ส่วน ได้แก่ บุคลากรในหน่วยงานภาครัฐ (Internal Integrity and Transparency Assessment: IIT) ผู้รับบริการหรือผู้ติดต่อหน่วยงานภาครัฐ (External Integrity and Transparency Assessment: EIT) และการเปิดเผยข้อมูลทางเว็บไซต์ของหน่วยงาน (Open Data Integrity and Transparency Assessment: OIT) เป็นการตรวจสอบระดับการเปิดเผยข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐที่เผยแพร่ไว้ทางหน้าเว็บไซต์ของหน่วยงาน ซึ่งมีหลักเกณฑ์การประเมินการรับรู้และความคิดเห็น 10 ตัวชี้วัด ได้แก่ การปฏิบัติหน้าที่ การใช้งบประมาณ คุณภาพการดำเนินงาน ประสิทธิภาพการสื่อสาร การเปิดเผยข้อมูล เป็นต้น

ผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

อันดับ	หน่วยงาน	2563	ลำดับการเปลี่ยนแปลง	2562	2561
1.	การทำเรือแห่งประเทศไทย	91.87	+2	89.71	85.33
2.	กรมทางหลวงชนบท	90.72	-	91.00	87.98
3.	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	89.63	+13	83.88	92.28
4.	สำนักปลัดกระทรวงคมนาคม	89.48	-3	91.64	89.96
5.	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	88.11	+2	88.36	80.34
6.	การรถไฟขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	88.01	-	88.96	85.95
7.	กรมเจ้าท่า	86.68	+3	87.17	85.27
8.	กรมท่าอากาศยาน	85.65	+5	86.14	81.47
9.	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	85.46	+5	85.29	82.10
10.	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	85.38	-5	89.40	89.46
11.	การรถไฟแห่งประเทศไทย	84.60	-	86.83	80.56
12.	กรมการขนส่งทางบก	84.14	-8	89.52	87.66
13.	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	83.64	+2	84.40	84.04
14.	สถาบันการบินพลเรือน	83.22	+3	82.21	72.18
15.	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	79.93	+3	77.80	-
16.	บริษัท ขนส่ง จำกัด	77.05	-4	86.42	90.15
17.	กรมทางหลวง	73.41	-8	87.80	81.76
18.	กรมการขนส่งทางราง	59.94	-	-	-



ความขัดแย้ง ทางผลประโยชน์

การทำเรื่อง ตระหนักถึงความสำคัญของการดำเนินการตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Governance) เพื่อให้ผู้บริหารและพนักงานหลีกเลี่ยงการกระทำใด ๆ ที่ขัดต่อผลประโยชน์ของการทำเรื่อง ตามระเบียบการทำเรื่อง ว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ พ.ศ. 2557 และระเบียบฯ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 ซึ่งได้กำหนดแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (Conflict of Interest) เพื่อให้ผู้บริหารและพนักงานการทำเรื่อง ถือปฏิบัติซึ่งมีการตรวจสอบเป็นประจำทุกปีงบประมาณ

โดยให้พนักงานทุกคนและทุกระดับตำแหน่งจัดทำรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของพนักงานตามแบบรายงานที่กำหนด ทั้งนี้ ผู้อำนวยการรายงานต่อประธานกรรมการการทำเรื่อง และพนักงานรายงานตามสายการบังคับบัญชาตามลำดับชั้นจนถึงผู้อำนวยการ ก่อนฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลดำเนินการต่อไป เพื่อให้พนักงานยึดมั่นและปฏิบัติตามหลักการที่กำหนดในระเบียบอย่างเคร่งครัดเพื่อมุ่งผลสัมฤทธิ์ของงานรักษามาตรฐาน มีคุณธรรม มีความโปร่งใสและตรวจสอบได้



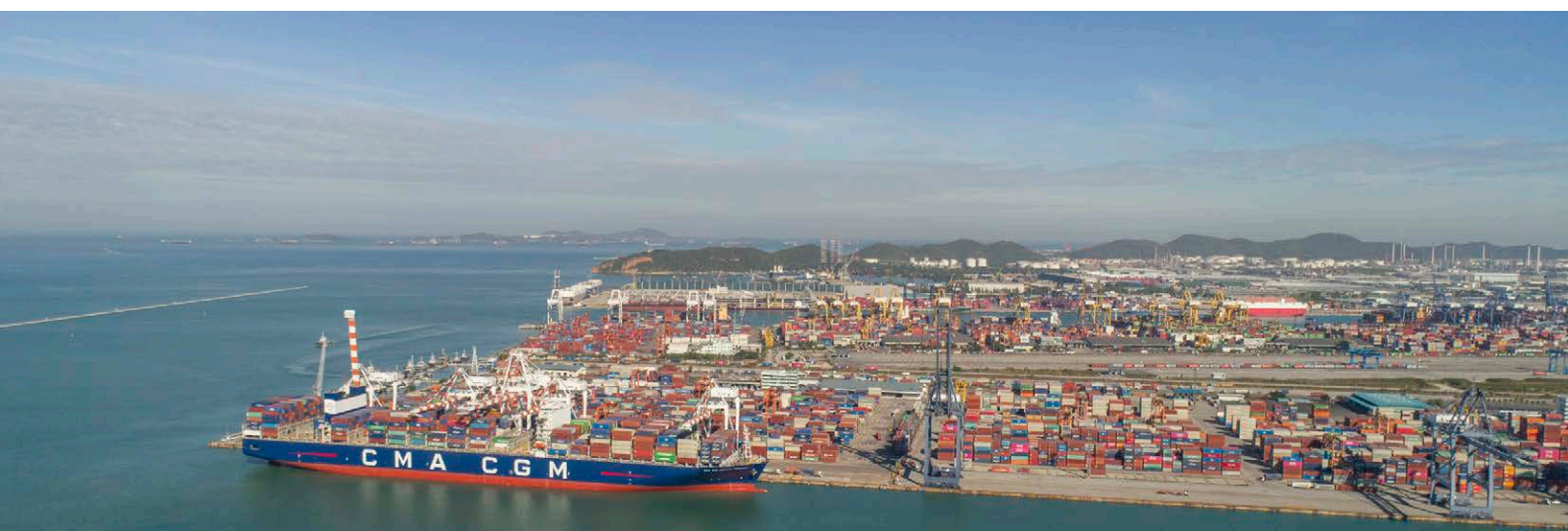
การปฏิบัติต่อรายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transaction Policy)

1. การทำเรื่อง กำหนดนิยามของรายการที่เกี่ยวข้องกันโดยอิงจากนิยามของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (สำนักงาน ก.ล.ต.) ดังนี้ “รายการที่เกี่ยวข้องกัน หมายถึง การทำรายการระหว่างการทำเรื่อง หรือองค์กร/บริษัทย่อยกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกันของการทำเรื่อง” โดยบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน หมายถึง บุคคลหรือนิติบุคคลใด ๆ ที่อาจทำให้กรรมการหรือผู้บริหารของการทำเรื่อง มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในการตัดสินใจดำเนินงานว่าจะคำนึงถึงประโยชน์ของบุคคลนั้น หรือประโยชน์สูงสุดของการทำเรื่อง เป็นสำคัญ
2. รายการที่เกี่ยวข้องกันแบ่งออกเป็น 5 ประเภท ดังนี้

ประเภท	คำอธิบาย	ตัวอย่าง
1. รายการธุรกิจปกติ	เป็นรายการทางการค้าที่การทำเรื่อง หรือองค์กร/บริษัทย่อยทำเป็นปกติ เพื่อประกอบธุรกิจที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป	ขายสินค้า ซื้อวัตถุดิบ ให้บริการ
2. รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ	เป็นรายการที่ทำเพื่อสนับสนุนรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป	การว่าจ้างขนส่งสินค้า การว่าจ้างทำโฆษณา สัญญาว่าจ้างบริหาร การรับความช่วยเหลือทางเทคนิค
3. รายการเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ไม่เกิน 3 ปี	เป็นรายการเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ที่มีอายุสัญญาไม่เกิน 3 ปี และไม่สามารถแสดงได้ว่ามีเงื่อนไขการค้าทั่วไป	เช่าอาคารเพื่อเป็นสำนักงาน เช่าอาคารหรือที่ดินเพื่อเป็นคลังสินค้า
4. รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ	เป็นรายการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ สิทธิ การให้หรือรับบริการ	ซื้อเครื่องจักร ซื้อเงินลงทุน ขายอาคาร ขายสิทธิการเช่าที่ดิน การได้รับสัมปทาน
5. รายการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน	การให้ความช่วยเหลือทางการเงิน	ให้กู้ยืมเงิน ค้ำประกัน

3. การเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ดังนั้น เพื่อให้เกิดความโปร่งใสและเป็นธรรมต่อผู้ถือหุ้น การทำเรื่อง จึงทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน โดยยึดหลักการ ดังนี้
 - เป็นรายการที่ผ่านกระบวนการอนุมัติที่โปร่งใส โดยกรรมการและผู้บริหาร ด้วยความรับผิดชอบ ระมัดระวัง และซื่อสัตย์สุจริต โดยผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ไม่ได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจ
 - เป็นรายการที่กระทำโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของการทำเรื่อง เสมือนการทำรายการกับบุคคลภายนอก
 - มีระบบการติดตามและตรวจสอบที่ทำให้มั่นใจได้ว่าการทำรายการเป็นไปตามขั้นตอนที่ถูกต้อง
4. คณะกรรมการการทำเรื่อง จะกำกับให้มีการบริหารจัดการรายการที่เกี่ยวข้องกัน โดยใช้หลักปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานและเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปทั้งในภาครัฐและเอกชน อย่างน้อยตามเอกสารหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน ตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (สำนักงาน ก.ล.ต.) และแนวปฏิบัติอื่น ๆ ตามความเหมาะสม
5. หากการทำเรื่อง มีการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน การทำเรื่อง จะทำตามแนวปฏิบัติที่ดี คือ การเปิดเผยข้อมูลสำคัญของรายการที่เกี่ยวข้องกันในมติคณะกรรมการหรือช่องทางอื่นที่เหมาะสมตามลักษณะและข้อเท็จจริงของรายการ โดยข้อมูลสำคัญดังกล่าวมีดังนี้
 - 1) วัน เดือน ปี ที่เกิดรายการและคู่สัญญา
 - 2) คำอธิบายเกี่ยวกับลักษณะของสินทรัพย์ บริการ

- การให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน และในกรณีที่เป็นเงินลงทุน ให้ระบุชื่อและประเภทกิจการ ลักษณะการดำเนินธุรกิจ สรุปฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน รายชื่อผู้ถือหุ้นใหญ่และกรรมการ
- 3) มูลค่ารวมและเกณฑ์ที่ใช้กำหนดมูลค่ารวมของรายการมูลค่ารวมของสิ่งตอบแทน วิธีการชำระ เงินไข อัตราดอกเบี้ย วงการชำระ ดอกเบี้ยและหลักประกัน(ถ้ามี)
 - 4) ชื่อบุคคลที่เกี่ยวข้องกันและลักษณะความเกี่ยวข้อง
 - 5) ลักษณะและขอบเขตของส่วนได้ส่วนเสียของบุคคลที่เกี่ยวข้องกันในการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันนั้น
 - 6) แหล่งเงินทุนที่ใช้ในการเข้าซื้อสินทรัพย์ และให้ความช่วยเหลือทางการเงินและความเพียงพอของเงินทุนหมุนเวียน กรณีที่เป็นการกู้ยืม ให้ระบุเงื่อนไขที่อาจมีผลกระทบต่อสิทธิของผู้ถือหุ้นภาครัฐเช่นกระทรวงการคลังด้วย เช่น ข้อจำกัดการจ่ายเงินนำส่งรัฐ เป็นต้น
 - 7) ระบุชื่อกรรมการที่มีส่วนได้เสียและ/หรือกรรมการที่เป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน และระบุว่าบุคคลดังกล่าวไม่เข้าร่วมประชุมและไม่มีสิทธิออกเสียงในการประชุมคณะกรรมการการทำเรื่อง
 - 8) ความเห็นของคณะกรรมการการทำเรื่อง เกี่ยวกับการตกลงเข้าทำรายการ โดยระบุถึงความสมเหตุสมผล ประโยชน์สูงสุดต่อการทำเรื่อง เมื่อเปรียบเทียบกับ การเข้าทำรายการกับบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระและความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการเข้าทำรายการ
 - 9) ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบและ/หรือกรรมการของการทำเรื่อง ที่แตกต่างจากความเห็นของคณะกรรมการการทำเรื่อง (ถ้ามี) รวมถึงกรณีกรรมการดังกล่าวงดออกเสียง



การดำเนินงานตามพระราชบัญญัติ

ข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

การทำเรื่อง ได้ดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ในด้านต่าง ๆ ดังนี้

1. จัดตั้งกองข้อมูลข่าวสารของการทำเรื่อง ซึ่งมีข้อมูลข่าวสารตามหมวด 1 การเปิดเผยข้อมูลข่าวสาร มาตรา 7-13 หมวด 2 ข้อมูลข่าวสารที่ไม่ต้องเปิดเผย มาตรา 14-20 หมวด 3 ข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคล มาตรา 21-25 และหมวด 4 เอกสารประวัติศาสตร์ มาตรา 26 รวมทั้งประกาศคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ กฎกระทรวง และมติคณะรัฐมนตรีที่ออกตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ไว้ให้ประชาชนเข้าตรวจสอบได้สะดวก โดยจัดทำเป็นแฟ้มจำแนกข้อมูลแต่ละประเภทไว้เผยแพร่
2. ปรับปรุงแก้ไขข้อบังคับ ระเบียบคำสั่ง และประกาศของการทำเรื่อง เพื่อนำเรื่องไปประกาศลงราชกิจจานุเบกษา จำนวน 16 เรื่อง ประกอบด้วย
 - ข้อบังคับ จำนวน - เรื่อง
 - ระเบียบ จำนวน - เรื่อง
 - คำสั่ง จำนวน - เรื่อง
 - ประกาศ จำนวน 16 เรื่อง
3. เผยแพร่ประกาศสอบราคา ประกวดราคา ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์และสรุปผลการดำเนินการจัดซื้อ/จัดจ้าง (สขร.1) จำนวน 3,678 เรื่อง
4. ส่งเสริมความรู้ให้แก่พนักงานการทำเรื่อง โดยการจัดฝึกอบรมหลักสูตร “แนวทางการปฏิบัติงานเกี่ยวกับข้อมูลข่าวสาร”
5. ดำเนินการตามคำร้องขอของประชาชนที่มาขอข้อมูลข่าวสารและการพิจารณาไม่เปิดเผยข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคล ในปี 2563 มีผู้ใช้บริการขอข้อมูลข่าวสารตามพระราชบัญญัติฯ จำนวน 165 ราย สามารถให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารทั่วไปได้ทุกราย
6. พัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของการทำเรื่อง ได้อำนวยความสะดวกให้ประชาชนเข้าถึงและสืบค้นข้อมูลข่าวสารได้ 5 ช่องทาง ได้แก่
 - 6.1 มาด้วยตนเอง ที่กองข้อมูลข่าวสาร การทำเรื่อง อาคารบี ชั้น 2 ข้างห้องสมุดการทำเรื่อง
 - 6.2 โทรศัพท์สายด่วน 0-2269-5555 กด 1 (การขอข้อมูลข่าวสาร) กด 3 (การรับเรื่องราวร้องทุกข์) และทางโทรศัพท์ 0-2269-5464 (การขอข้อมูลข่าวสาร) 0-2269-5465 (การรับเรื่องราวร้องทุกข์)
 - 6.3 ทางโทรสาร 0-2269-5466
 - 6.4 จดหมายถึงกองข้อมูลข่าวสาร ฝ่ายอำนวยการ การทำเรื่องแห่งประเทศไทย เลขที่ 444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
 - 6.5 e-mail ที่ info@port.co.th และ www.port.co.th สำหรับข้อ 6.1 และ ข้อ 6.2 ให้บริการระหว่างเวลา 08.30 - 16.30 น. ของวันทำงาน
7. ดำเนินการเรื่องอุทธรณ์การไม่เปิดเผยข้อมูลข่าวสาร โดยคณะกรรมการวินิจฉัยการเปิดเผยข้อมูลข่าวสาร ใน พ.ศ. 2563 ไม่มีการอุทธรณ์การไม่เปิดเผยข้อมูลข่าวสาร ต่อคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ
8. รับเรื่องราวร้องทุกข์และแก้ไขปัญหาคำร้องทุกข์ จำนวน 36 เรื่อง ประกอบด้วย
 - 8.1 เรื่องเกี่ยวกับเงินนอกระบบ จำนวน 1 เรื่อง
 - 8.2 เรื่องเกี่ยวกับการให้คำแนะนำและการให้บริการ จำนวน 10 เรื่อง
 - 8.3 เรื่องเกี่ยวกับสินค้า จำนวน 2 เรื่อง
 - 8.4 เรื่องทั่วไป จำนวน 23 เรื่อง
9. ในปีงบประมาณ 2563 มีเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้าง จำนวน - เรื่อง

รายงานผลการดำเนินงาน

คณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ 2563

คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ตามคำสั่งที่ 6/2563 เมื่อวันที่ 14 มกราคม พ.ศ. 2563 ประกอบด้วยกรรมการการท่าเรือฯ ที่เป็นอิสระ 3 ท่าน ดังนี้

- | | |
|------------------------------------|----------------------|
| 1. นางสาวชุนหจิต สังข์ไหม | ประธานกรรมการตรวจสอบ |
| 2. พลตำรวจโท เจริญวิทย์ ศรีวินิชย์ | กรรมการตรวจสอบ |
| 3. นายสมศักดิ์ ห่มม่วง | กรรมการตรวจสอบ |

โดยมีร้อยตำรวจโท ประจักษ์ ศรีวรรณะ ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายตรวจสอบ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบของ กทท.

คณะกรรมการตรวจสอบฯ ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐบาล พ.ศ. 2555 กฎบัตร หลักเกณฑ์ แนวปฏิบัติตามคู่มือ การปฏิบัติงานสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐบาล พ.ศ. 2555 โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐบาล (สคร.) กระทรวงการคลัง และตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการการท่าเรือฯ ในปีงบประมาณ 2563 คณะกรรมการตรวจสอบได้จัดให้มีการประชุมจำนวน 7 ครั้ง รวมทั้งมีการจัดทำรายงานการประชุมทุกครั้ง หลังเสร็จสิ้นการประชุม โดยมีการแจ้งเวียนมติคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบหรือนำไปปฏิบัติ และได้เชิญผู้บริหารระดับสูงและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของหน่วยรับตรวจต่าง ๆ ในการท่าเรือฯ เข้าร่วมประชุมตามความเหมาะสม นอกจากนี้มีการประชุมร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน โดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุมด้วย จำนวน 1 ครั้ง เพื่อหารือเกี่ยวกับประเด็นที่ตรวจพบทางการเงินและบัญชีและข้อมูลสำหรับการพิจารณาจัดทำแผนการตรวจสอบ ในปีงบประมาณ 2563 สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้ตรวจสอบบัญชีของการท่าเรือฯ โดยค่าสอบบัญชีเป็นจำนวนเงิน 5,825,000 บาท โดยผลการดำเนินงานที่สำคัญในปีงบประมาณ 2563 สรุปได้ ดังนี้

1. สอบทานให้มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและน่าเชื่อถือ คณะกรรมการตรวจสอบฯ ได้สอบทานรายงานทางการเงินประจำปีงบประมาณ 2563 อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้รายงานทางการเงินของการท่าเรือฯ แสดงผลการดำเนินงานและฐานะการเงินด้วยข้อมูลที่มีสาระสำคัญอย่างเพียงพอ ถูกต้อง เชื่อถือได้ เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
2. สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการบริหารความเสี่ยง และระบบควบคุมภายในของการท่าเรือฯ รวมทั้งได้ให้ข้อเสนอแนะต่อฝ่ายบริหารเพื่อปรับปรุงระบบควบคุมภายในของการท่าเรือฯ ในกรณีที่พบว่า มีจุดอ่อนที่สำคัญ รวมทั้งสอบทานรายงานการสอบทานการประเมินผลการควบคุมภายในของผู้ตรวจสอบภายในสำหรับปีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2562 (แบบ ปค. 6) ประจำปีงบประมาณ 2562 เพื่อพิจารณา/สั่งการ/ติดตามให้มีการปรับปรุง/แก้ไขจุดอ่อนการควบคุมภายในที่สำคัญอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง
3. สอบทานการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้การท่าเรือฯ มีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแล

กิจการที่ดี โดยการตรวจสอบประสิทธิภาพของกระบวนการ/ระบบงานที่สำคัญ ทั้งด้านการเงินและไม่ใช้การเงิน ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นต่อการปฏิบัติงานของการทำเรื่อง

4. สอบทานรายงานผลการตรวจสอบการดำเนินงานต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เน้นการตรวจสอบเชิงป้องกัน เสนอประเด็นจากผลการตรวจสอบที่สำคัญ ต่อคณะกรรมการการทำเรื่อง เพื่อให้มีการพิจารณาดำเนินการ/สั่งการและติดตามการแก้ไขปัญหาในส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เพื่อให้การทำเรื่อง มีการปฏิบัติงานที่เป็นระบบ ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ วิธีปฏิบัติงาน มติคณะรัฐมนตรี ประกาศ หรือคำสั่งที่เกี่ยวข้อง และรวมถึงการติดตามความคืบหน้าผลการดำเนินการตามมติ/ข้อสั่งการ/ข้อแนะนำของคณะกรรมการตรวจสอบฯ จากการสอบทานรายงานผลการตรวจสอบ
5. ส่งเสริมและสนับสนุนการตรวจสอบด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยการทำเรื่อง ได้จ้างบริษัท ดีลอยท์ ทูช ไร้มัทส์ ซายยัค ที่ปรึกษา จำกัด เป็นที่ปรึกษาเพื่อพัฒนาบุคลากรด้านการตรวจสอบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Audit) ด้านการตรวจสอบการควบคุมระบบงานโดยทั่วไปและการควบคุมเฉพาะระบบในลักษณะ Co-Sourcing ซึ่งปฏิบัติงานตามแผนการตรวจสอบด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ประจำปีงบประมาณ 2563 รวมทั้งติดตามความคืบหน้าการแก้ไขประเด็นข้อตรวจพบด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ
6. กำกับดูแลการบริหารงานและการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน โดยสอบทานรายงานผลการตรวจสอบแต่ละแผนงาน/โครงการ ติดตามความคืบหน้าผลการบริหารงาน และการปฏิบัติงานตามแผนการตรวจสอบทุกไตรมาส ติดตามผลการปรับปรุงแก้ไขที่หน่วยรับตรวจได้ปฏิบัติตามข้อเสนอนะที่ได้ตกลงร่วมกันจากรายงานผลการตรวจสอบ พร้อมทั้งให้ข้อสังเกตเพิ่มเติมเพื่อนำไปปรับปรุงการปฏิบัติงานของการทำเรื่อง ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ส่งเสริมให้มีการพัฒนาและฝึกอบรมผู้ตรวจสอบ ให้มีความรู้ความสามารถด้านวิชาชีพตรวจสอบภายใน ด้านการตรวจสอบเทคโนโลยีสารสนเทศ ด้านการบริหาร และด้านอื่น ๆ อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งรับทราบการแต่งตั้งโยกย้าย เลื่อนขั้น เลื่อนตำแหน่งของผู้ตรวจสอบภายใน

7. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือมีโอกาสเกิดการทุจริต ที่อาจมีผลกระทบต่อการปฏิบัติงานของการทำเรื่อง ให้ข้อสังเกตหรือข้อแนะนำต่าง ๆ เพื่อให้การดำเนินงานของการทำเรื่อง เป็นไปด้วยความโปร่งใส นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบฯ ได้รายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์เพื่อแสดงความโปร่งใสในการดำเนินงาน ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบฯ ทุกครั้ง
8. ดำเนินงานตามแนวทางปฏิบัติที่ดีของคณะกรรมการตรวจสอบฯ โดยจัดทำรายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจสอบภายในของคณะกรรมการตรวจสอบฯ เสนอคณะกรรมการการทำเรื่อง เพื่อทราบทุกเดือน และทุกไตรมาส นอกจากนี้คณะกรรมการตรวจสอบฯ ได้เข้ารับการอบรมกับสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD) จำนวน 2 หลักสูตร ได้แก่ หลักสูตร Corporate Governance for Executives (CGE) และหลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL)

โดยสรุปคณะกรรมการตรวจสอบฯ ได้ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรู้ความสามารถอย่างรอบคอบ โปร่งใส และเชื่อถือได้ มีความเป็นอิสระในการแสดงความเห็น ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบฯ มีความเห็นว่า การบริหารและการดำเนินงานของการทำเรื่อง มีการพัฒนา กำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างต่อเนื่อง มีการบริหารจัดการความเสี่ยง และจัดวางระบบการควบคุมภายในขององค์กรที่เพียงพอเหมาะสม รายงานทางการเงินมีการเปิดเผยข้อมูลครบถ้วน ถูกต้อง เพียงพอ เชื่อถือได้ สอดคล้องตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งมีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบและข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง



(นางสาวชุณหิจต์ สังข์ไข่ม)

ประธานกรรมการตรวจสอบของ กกก.



การจัดซื้อจัดจ้าง

ด้วยการท่าเรือฯ ได้คำนึงถึงความสำคัญของกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล มีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และตระหนักถึงการสร้างความเชื่อมั่นให้กับสาธารณชนในการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง โดยการท่าเรือฯ ได้ใช้หลักปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานเดียวกับหน่วยงานของรัฐทุกแห่ง ภายใต้พระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560

ทั้งนี้ การท่าเรือฯ มีมาตรการส่งเสริมความโปร่งใสในการจัดซื้อจัดจ้าง ตามประกาศการท่าเรือแห่งประเทศไทย เรื่อง มาตรการส่งเสริมความโปร่งใสในการจัดซื้อจัดจ้าง ประกาศ ณ วันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2562 เพื่อให้การดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างตอบสนองต่อการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ

ว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) ในยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบป้องกันการทุจริตเชิงรุกกลยุทธ์ที่ 2 สร้างกลไกการป้องกันเพื่อยับยั้งการทุจริต เพื่อให้การปฏิบัติการจัดซื้อจัดจ้างเป็นไปในแนวทางเดียวกัน



สรุปการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

การทำเรือ ให้มีความสำคัญกับคุณภาพชีวิตของพนักงาน ผู้ใช้บริการ ชุมชนรอบข้าง รวมถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินกิจการของการทำเรือ มาโดยตลอดอย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการดำเนินงานท่าเรือสีเขียว (Green Port) เพื่อรองรับภารกิจและกลยุทธ์ของการทำเรือ ที่จะดำเนินกิจการท่าเรือควบคู่กับการดูแลสิ่งแวดล้อม สร้างความนิยมและการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและชุมชนโดยรอบต่อการดำเนินกิจการท่าเรือ เพื่อสร้างการเติบโตและความเป็นอยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืน โดยมีเป้าหมายในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) และปรับปรุงการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น นอกจากนี้ การทำเรือ ได้นำการประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-Efficiency) ตามมาตรฐาน ISO 14045 มาใช้ในการสร้างความสมดุลระหว่างความเจริญเติบโตทางธุรกิจในแง่ของการเพิ่มผลกำไรให้กับองค์กรหรือการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับบริการ ไปพร้อมกับการรักษาระบบนิเวศ โดยการลดการใช้ทรัพยากรหรือลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในกระบวนการดำเนินงานของหน่วยงาน ซึ่ง Eco-Efficiency ยังเป็นดัชนีชี้วัดความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมที่มุ่งเน้นการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) อันเป็นเป้าหมายรวมของนานาประเทศในระยะยาว

ในระยะเวลาที่ผ่านมา การทำเรือ ได้ดำเนินมาตรการลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) มาอย่างต่อเนื่อง โดยตั้งแต่ปี 2559 - 2563 มีโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมจำนวน 26 โครงการ และสามารถจัดกลุ่มโครงการ/มาตรการดังกล่าวได้เป็น 6 กลุ่ม ดังนี้

1. กลุ่มเครื่องมือทุ่นแรง เช่น การจัดซื้อรถยก (Forklift) ชนิดไฟฟ้า และการจัดซื้อรถ Hybrid RTGs
2. กลุ่มยานพาหนะและการขนส่งทางถนน ที่ช่วยสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) เช่น โครงการทำเทียบเรือชายฝั่ง 20G
3. กลุ่มเรือ เช่น การเดินเรือด้วยความเร็วมัธยัสถ์
4. กลุ่มพลังงานไฟฟ้า เช่น การติดตั้งหลอดไฟจากพลังงานแสงอาทิตย์ การติดตั้งโคมไฟ LED การลดการใช้พลังงานไฟฟ้าสิ้นเปลืองในระบบจำหน่ายไฟฟ้า และการติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าพลังงานทดแทนจากพลังงานแสงอาทิตย์และพลังงานลม เป็นต้น
5. กลุ่มการปลูกต้นไม้ เช่น การปลูกป่าไม้ยืนต้น และการปลูกป่าชายเลน เป็นต้น
6. กลุ่มการจัดการขยะ เช่น โครงการด้านการจัดการขยะของท่าเรือกรุงเทพ

จากการดำเนินโครงการ/มาตรการดังกล่าว การทำเรือฯ สามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ได้ประมาณ 6,753 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (Ton of CO₂ equivalent: tCO₂e) โดยพบว่ากลุ่มยานพาหนะและการขนส่งทางถนน เป็นกลุ่มโครงการ/มาตรการที่ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) มากที่สุดประมาณ 2,578 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า tCO₂e รองลงมาคือกลุ่มการใช้พลังงานไฟฟ้าประมาณ 2,452 tCO₂e และกลุ่มการปลูกต้นไม้ประมาณ 862 tCO₂e ซึ่งในปีงบประมาณ 2563 การทำเรือฯ มีการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ดังนี้

โครงการที่สนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

ในปีงบประมาณ 2563 การทำเรือฯ มีโครงการที่สนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จำนวน 7 โครงการ ซึ่งสามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ได้ประมาณ 4,899 tCO₂e ประกอบด้วย

1. โครงการทำเทียบเรือชายฝั่ง 20G

ท่าเรือกรุงเทพได้ดำเนินงานขนถ่ายสินค้าผ่านท่าเรือชายฝั่ง 20G ช่วยสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางบกมาเป็นทางน้ำ ลดปริมาณรถบรรทุกที่วิ่งไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ลดปัญหาจราจรติดขัด อุบัติเหตุ และปัญหามลพิษ โดยในปีงบประมาณ 2563 ท่าเรือชายฝั่ง 20G ได้ขนถ่ายตู้สินค้าประมาณ 161,000 ตู้.อี.ยู คิดเป็นปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ลดได้ 3,281 tCO₂e

2. โครงการซื้อพร้อมติดตั้งหม้อแปลงไฟฟ้าความสูญเสียต่ำพร้อมอุปกรณ์ประกอบ จำนวน 53 ชุด

การทำเรือฯ ดำเนินการเปลี่ยนหม้อแปลงไฟฟ้าเดิมเป็นหม้อแปลงไฟฟ้าความสูญเสียต่ำจำนวน 53 ชุด เพื่อให้การจำหน่ายไฟฟ้าภายในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพมีเสถียรภาพและความมั่นคง ซึ่งหม้อแปลงไฟฟ้าความสูญเสียต่ำดังกล่าวเป็นอุปกรณ์ไฟฟ้าประสิทธิภาพสูงที่สามารถลดการใช้พลังงานไฟฟ้าสิ้นเปลืองในระบบจำหน่ายไฟฟ้าได้ สามารถลดการปล่อยปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ประมาณ 725 tCO₂e ต่อปี

3. โครงการปลูกป่าเฉลิมพระเกียรติ

การทำเรือฯ ร่วมกับอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย หน่วยงานภาครัฐ เอกชน และชุมชนในพื้นที่ปลูกป่า เพิ่มพื้นที่สีเขียวบนพื้นที่กว่า 740 ไร่ เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2563 ณ เทศบาลตำบลโยนก และเทศบาลตำบลบ้านแซว รวมจำนวนต้นไม้ที่ปลูก 42,000 ต้น ซึ่งเป็นพรรณไม้ใหญ่ประจำถิ่น เช่น สักทอง ประดู่ มะค่า พยุง มะหาด หวาย ชี้เหล็ก จามจุรี ไข่ เป็นต้น โดยสามารถดูดซับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ได้ 665 tCO₂e ต่อปี

4. โครงการปลูกป่าชายเลนบริเวณโดยรอบท่าเรือระนอง

การทำเรือฯ จัดกิจกรรมการปลูกป่าชายเลนบริเวณโดยรอบท่าเรือระนองเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2562 ณ บริเวณหมู่ที่ 4 ตำบลหงาว อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง โดยมีหน่วยงานภาครัฐ เอกชน ผู้ให้บริการ และนักเรียน นักศึกษาเข้าร่วมกิจกรรมประมาณ 600 คน ซึ่งเป็นการปลูกต้นไม้รวม 50 ไร่ เป็นพรรณไม้ชายเลน (โกงกางพันธุ์ใบใหญ่) จำนวน 35,000 ต้น สามารถช่วยดูดซับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ 108 tCO₂e ต่อปี

5. มาตรการลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ด้วยการเดินเรือด้วยความเร็วมัธยัสถ์

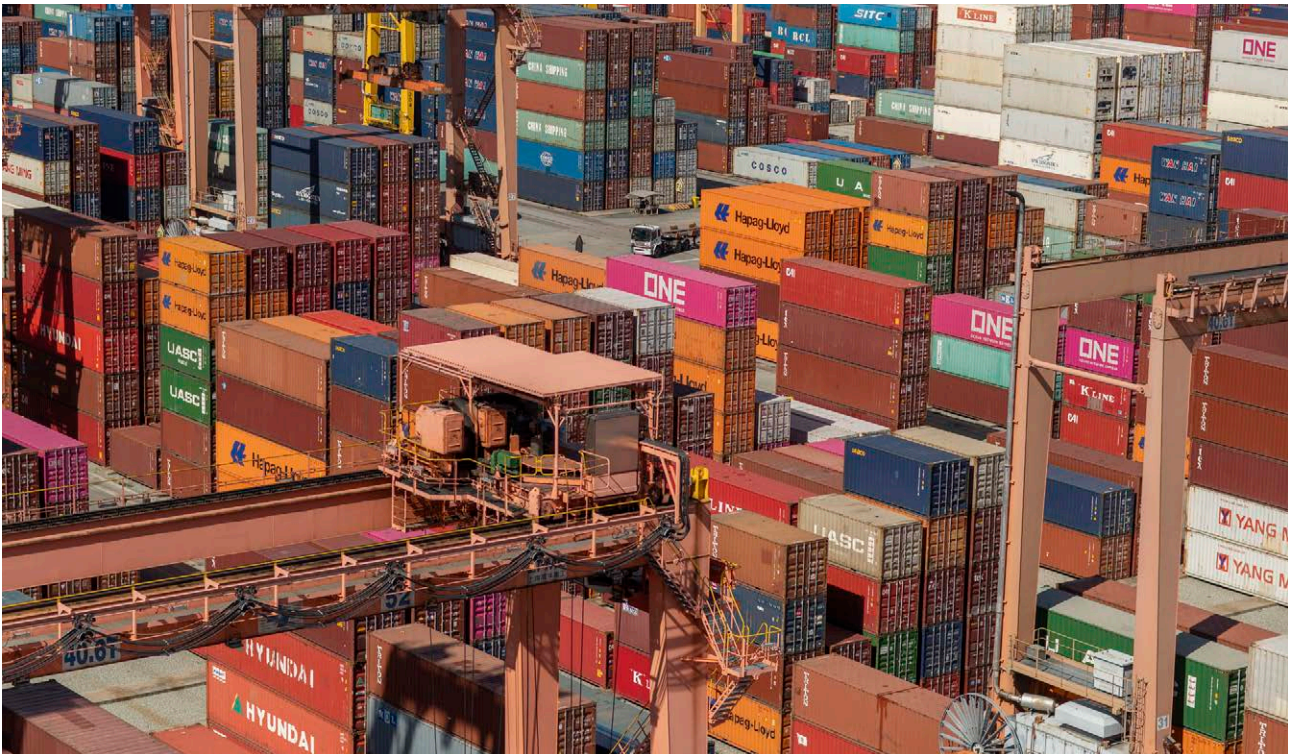
ฝ่ายการร่อนน้ำได้ดำเนินมาตรการลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ด้วยการเดินเรือด้วยความเร็วมัธยัสถ์อย่างต่อเนื่อง โดยในปีงบประมาณ 2563 ได้วางแผนการปฏิบัติงานของเรือสันดอน 7, 8, และ 9 และเก็บข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงขณะเดินเรือด้วยความเร็วมัธยัสถ์ ซึ่งสามารถช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ประมาณ 86 tCO₂e ต่อปี

6. โครงการเปลี่ยนไฟถนนพลังงานแสงอาทิตย์และเปลี่ยนโคม LED ในพื้นที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนได้ดำเนินการเปลี่ยนไฟถนนในพื้นที่ท่าเรือเป็นโคมไฟถนนแบบใช้พลังงานแสงอาทิตย์จำนวน 46 โคม และเปลี่ยนมาใช้โคม LED (Spotlight) จำนวน 12 โคม สามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ 24 tCO₂e ต่อปี

7. โครงการเปลี่ยนไฟถนนประหยัดพลังงานด้วยหลอด LED

ท่าเรือระนองได้ดำเนินการเปลี่ยนไฟถนนโดยใช้หลอดไฟประหยัดพลังงาน LED จำนวน 23 โคม สามารถช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ 10 tCO₂e ต่อปี



โครงการปรับปรุงการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมให้ได้มาตรฐานและมีประสิทธิภาพ

1. การประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-Efficiency) ของการทำเรือฯ

การทำเรือฯ ได้นำการประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-Efficiency) ตามมาตรฐาน ISO 14045 มาประเมินการดำเนินงานของการทำเรือฯ โดยคณะกรรมการฝ่ายบริหารการทำเรือฯ มีมติเห็นชอบค่าประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-Efficiency) ของการทำเรือฯ ปีงบประมาณ 2562 คือ รายได้ต่อปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ซึ่งพบว่าในการดำเนินงานเพื่อสร้างรายได้ 264,000 บาท จะปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินงานจำนวน 1 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า นอกจากนี้ การทำเรือฯ ยังได้รับรองคาร์บอนฟุตพริ้นท์องค์กรจากองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) ของปีงบประมาณ 2562 ที่ 50,143 tCO₂e ต่อปี

2. โครงการปรับปรุงระบบการดูแลบริหารจัดการขยะและของเสียจากเรือให้สอดคล้องกับอนุสัญญา MARPOL

ท่าเรือกรุงเทพดำเนินโครงการปรับปรุงระบบการดูแลบริหารจัดการขยะและของเสียจากเรือให้สอดคล้องกับอนุสัญญา MARPOL โดยปรับปรุงคู่มือการจัดการของเสียจากเรือของท่าเรือกรุงเทพให้เป็นปัจจุบัน และเผยแพร่คู่มือฯ ให้ผู้ใช้บริการ

และผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบผ่านทาง www.port.co.th รวมทั้งมีการจัดประชุมชี้แจงข้อมูลรายละเอียดโครงการฯ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกเมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2563 เพื่อเผยแพร่คู่มือฯ ติดตามผลการดำเนินงาน สอบถามความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และหารือเกี่ยวกับปัญหา อุปสรรคจากการดำเนินงาน พบว่าผู้ใช้บริการส่งแบบแจ้งข้อมูลของเสียจากเรือ (Waste Notification Form) ร้อยละ 100

3. โครงการ Paperless

คณะทำงานเพื่อศึกษาพิจารณากำหนดประเภทเอกสาร และกระบวนการทำงานของระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ที่จะนำมาใช้ในรูปแบบ Electronic Paperless ของการทำเรือฯ ได้เห็นชอบให้กำหนดตัวชี้วัดของโครงการ Paperless คือ การลดปริมาณการใช้กระดาษของทุกหน่วยงาน โดยใช้ข้อมูลปี 2562 เป็นปีฐาน และได้กำหนดเป้าหมายการลดปริมาณการใช้กระดาษในปี 2564 ไว้ที่ร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับปีฐาน

4. โครงการอนุรักษ์ป่าชายเลนและชายฝั่งทะเลแควมอบัง

ท่าเรือแหลมฉบังดำเนินโครงการอนุรักษ์ป่าชายเลนและชายฝั่งทะเลแหลมฉบัง โดยได้มอบเงินสนับสนุนเพื่อซ่อมแซมสะพาน

ทางเดินชมธรรมชาติในป่าชายเลนแหลมฉบังมีความยาวประมาณ 80 เมตร สำหรับใช้เป็นทางเดินให้กับผู้เข้าเยี่ยมชมป่าชายเลนที่จะใช้ในการศึกษาระบบนิเวศป่าชายเลนและเป็นที่ท่องเที่ยวเชิงนิเวศต่อไป

5. โครงการคัดแยกขยะ ลดภาวะโลกร้อน

ท่าเรือกรุงเทพได้จัดทำชุดถังขยะแบบแยกประเภทเพิ่มเติมอีกจำนวน 14 ชุด ซึ่งใน 1 ชุดประกอบด้วย ถังสีน้ำเงินสำหรับขยะทั่วไป ถังสีเหลืองสำหรับขยะรีไซเคิล และถังสีแดงสำหรับขยะอันตราย โดยจัดวาง ณ บริเวณอาคารที่ทำการท่าเรือ โรงอาหาร และอาคารสำนักงานภายในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ นอกจากนี้ ยังได้ประชาสัมพันธ์โครงการฯ โดยการแจกแผ่นพับ และประชาสัมพันธ์ผ่าน LINE Official ของการท่าเรือฯ ผู้แทนด้านสิ่งแวดล้อมประจำหน่วยงาน เพื่อรณรงค์และส่งเสริมให้พนักงานและผู้ให้บริการคัดแยกขยะอย่างถูกวิธี ซึ่งได้ดำเนินงานมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2559 และจากการสุ่มตรวจการคัดแยกขยะของโครงการฯ พบว่ามีการคัดแยกขยะถูกต้องตามประเภทที่กำหนดกว่าร้อยละ 75 ของจำนวนถังขยะแบบแยกประเภททั้งหมด

6. โครงการลดใช้วันละถุงคุณทำได้กับ BKP Go GREEN

ท่าเรือกรุงเทพได้จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อลดการใช้ถุงพลาสติก โดยได้ประชาสัมพันธ์/ชี้แจงโครงการลดใช้วันละถุงคุณทำได้กับ BKP Go GREEN แก่พนักงาน ผู้ให้บริการ และผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายอาหารผ่านการแจกแผ่นพับ และ LINE Official ของการท่าเรือฯ ผู้แทนด้านสิ่งแวดล้อมประจำหน่วยงาน และตัวแทนผู้ประกอบการร้านค้าจำหน่ายอาหาร รวมทั้งติดโปสเตอร์และไว้นิลประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ อาทิ โรงอาหาร โรงพักสินค้า กองคลังสินค้า เป็นต้น

7. การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA)

การท่าเรือฯ มีการดำเนินการตรวจสอบและติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานที่อาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของพนักงาน ผู้ให้บริการ และผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียง โดยมีการตรวจวัดคุณภาพอากาศ คุณภาพน้ำทิ้ง และระดับเสียงทั่วไปในบรรยากาศ รวมทั้งผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ ของท่าเรือในความรับผิดชอบ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และท่าเรือระนองอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี



8. การจัดการด้านมลพิษทางอากาศ

การท่าเรือฯ ได้จัดทำมาตรการลดฝุ่นละอองในบรรยากาศ เพื่อลดปริมาณฝุ่นละอองภายในพื้นที่ท่าเรือ ได้แก่ การดับเครื่องยนต์ทุกครั้งที่ไม่ได้ปฏิบัติงาน การลดการใช้น้ำมันดีเซลรถยก ตู้สินค้าหนักในช่วงเวลาที่รอปฏิบัติงาน โดยการจัดหาห้องพัก รอปฏิบัติงานสำหรับพนักงานขับรถยกตู้สินค้าหนัก การดูดฝุ่นภายในโรงพักสินค้า การล้างถนนภายในท่าเรือ การฉีดน้ำป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองบริเวณที่มีการก่อสร้าง การบำรุงรักษา/ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ตามระยะเวลาที่กำหนด และจัดระเบียบเรื่องการจราจรให้คล่องตัว เป็นต้น รวมทั้งมีการรายงานผลการตรวจวัดฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 2.5 ไมครอน (PM2.5) ไปยังกระทรวงคมนาคมเพื่อทราบเป็นประจำทุกวัน

9. การจัดการฐานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Information System: EIS)

การท่าเรือฯ มีการจัดการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (EIS) โดยจัดเก็บข้อมูลการใช้ทรัพยากรต่าง ๆ ของการท่าเรือฯ ได้แก่ ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ไฟฟ้า น้ำประปา ของเสีย จำนวนต้นไม้ที่ปลูก และผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ซึ่งสามารถใช้ในการติดตามข้อมูลและประเมินปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของการท่าเรือฯ ได้

ประมวลภาพกิจกรรม

ความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ

การท่าเรือฯ จัดกิจกรรมปลูกป่าชายเลน ณ จังหวัดระนอง

เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2562 นายกมล วัฒนทำ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานเปิดกิจกรรมปลูกป่าชายเลนบริเวณจังหวัดระนอง โดยมี นายจตุพจน์ ปิยามิบุตร ผู้ว่าราชการจังหวัดระนอง ร่วมเป็นประธานในพิธี และเรือโท ดร.ชำนาญ ไชยฤทธิ์ รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ ผู้บริหารการท่าเรือฯ หัวหน้าส่วนราชการ ผู้ใช้บริการ พนักงานการท่าเรือฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมพิธี ณ บริเวณหมู่ที่ 4 ตำบลหงาว อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง

สำหรับกิจกรรมปลูกป่าชายเลนในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มปริมาณป่าชายเลนและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่เปิดโอกาสให้ชุมชนและหน่วยงานทุกภาคส่วนในพื้นที่ได้มีส่วนร่วมกันอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม บริหาร

จัดการพื้นที่ให้เกิดประโยชน์แก่ประชาชน โดยได้รับความร่วมมือจากสถานีพัฒนาทรัพยากรป่าชายเลนที่ 10 จังหวัดระนอง โดยการปลูกป่าชายเลนบนพื้นที่นาถุ้งเก่าบริเวณหมู่ที่ 4 ตำบลหงาว อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง จำนวน 50 ไร่



การท่าเรือฯ มอบเงินสนับสนุนมูลนิธิรักษาวินบารมี ในโอกาสครบรอบ 69 ปี

เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2563 เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ พร้อมด้วยผู้บริหารการท่าเรือฯ มอบเงินสนับสนุนจากการบริจาคของผู้บริหารและพนักงานการท่าเรือฯ เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนาการท่าเรือฯ ครบรอบ 69 ปี ในปี 2563 ให้แก่มูลนิธิรักษาวินบารมีจำนวน 398,122 บาท โดยมี ดร. นพ.สมยศ ติรักษิมี ประธานมูลนิธิรักษาวินบารมี เป็นผู้รับมอบ เพื่อใช้สนับสนุนการปฏิบัติงานของรถตรวจเอกซเรย์เต้านมเคลื่อนที่ประสิทธิภาพสูง (Mammogram) ของมูลนิธิฯ

สำหรับปี 2564 ในวาระพิเศษที่การท่าเรือฯ ครบรอบ 70 ปี การท่าเรือฯ จะร่วมสมทบทุนเพื่อจัดซื้อรถตรวจเอกซเรย์เต้านมเคลื่อนที่จำนวน 1 คัน ในวงเงินจำนวน 33,000,000 บาท เพื่อมอบ

ให้แก่มูลนิธิฯ สำหรับเป็นหน่วยคัดกรองมะเร็งเต้านมเคลื่อนที่ให้แก่สตรีกลุ่มเสี่ยงและด้อยโอกาส ที่อยู่ในพื้นที่ทุรกันดารทั่วประเทศโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย



การทำเรือฯ ร่วมพิธีส่งมอบฝายเฉลิมพระเกียรติ ภายใต้โครงการ “คน...เก็บน้ำให้แผ่นดิน” เนื่องในโอกาสมหามงคลพระราชพิธีบรมราชาภิเษก

เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2563 เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการการทำเรือฯ นำคณะผู้บริหารและพนักงานจิตอาสา 904 การทำเรือฯ ร่วมกับพันธมิตร ประกอบด้วย กรมชลประทาน กลุ่มบริษัทเอสซี สมัคคมชิปปิงแห่งประเทศไทย สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) ร่วมทำพิธีส่งมอบฝายเฉลิมพระเกียรติ ภายใต้โครงการ “คน...เก็บน้ำให้แผ่นดิน” เนื่องในโอกาสมหามงคลพระราชพิธีบรมราชาภิเษก จำนวน 2 ฝาย ในตำบลนาแสง อำเภอกะเครา จังหวัดลำปาง โดยมีนายสิทธิชัย จินดาหลวง รองผู้ว่าราชการจังหวัดลำปาง ให้เกียรติเป็นผู้รับมอบฝายฯ พร้อมด้วยนายอำเภอกะเครา กำนันตำบลนาแสง ผู้บริหารส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และชาวบ้านในพื้นที่ประมาณ 100 คน เข้าร่วมพิธี ณ จุดสร้างฝายบ้านหาดปู้ด้าย จังหวัดลำปาง

สำหรับในปีงบประมาณ 2563 การทำเรือฯ สนับสนุนการสร้างฝาย จำนวน 9 ฝาย ในพื้นที่ต้นน้ำ ได้แก่ อำเภอวังทอง จังหวัดพิษณุโลก อำเภอกะเครา จังหวัดลำปาง อำเภอแม่เมาะ จังหวัดเชียงใหม่ อำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย และอำเภอลับแล จังหวัดอุตรดิตถ์ งบประมาณทั้งสิ้น 1,770,000 บาท โดยเน้นสร้างฝายที่มั่นคง แข็งแรง และ

ใช้ประโยชน์ได้อย่างยั่งยืน ด้วยการทำเรือฯ เห็นความสำคัญของพื้นที่ต้นน้ำ โดยการสืบสานและต่อยอดโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร สร้างฝายตามศาสตร์พระราชา และสร้างพันธมิตรจิตอาสาจากทุกภาคส่วน



นโยบายการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

1. การทำเรื่องแห่งประเทศไทย (กทท.) ตระหนักถึงและให้ความสำคัญต่อการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (Corporate Social Responsibility in Process, CSR in process) ที่จะส่งเสริมให้ กทท. เติบโตอย่างยั่งยืนได้อย่างมั่นคงจากการปฏิบัติงานตามภารกิจ และวัตถุประสงค์ที่ตั้ง โดยมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่ดี คำนึงถึงความเป็นอยู่ที่ดีของสังคมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่าง ๆ และดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจัง
2. การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (CSR in process) ของ กทท. พัฒนาขึ้นจากหลักการและแนวทางที่ดีที่เป็นที่ยอมรับทั้งในและต่างประเทศ คือ ISO 26000 ซึ่งได้ประยุกต์ให้เข้ากับบริบทของ กทท. ผ่านคู่มือการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการเพื่อความยั่งยืนของ กทท. โดยประกอบไปด้วยทั้งสิ้น 7 หลักการ (7 Principles) ได้แก่ 1) ความรับผิดชอบ (Accountability) 2) ความโปร่งใส (Transparency) 3) การปฏิบัติอย่างมีจริยธรรม (Ethical Behavior) 4) การเคารพต่อผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Respect for Stakeholder Interests) 5) การเคารพต่อหลักนิติธรรม (Respect for the Rule of Law) 6) การเคารพต่อการปฏิบัติตามแนวทางของสากล (Respect for International Norms of Behavior) และ 7) การเคารพต่อสิทธิมนุษยชน (Respect for Human Rights) ซึ่งนำมาสู่กระบวนการสำคัญภายในองค์กรที่ประยุกต์ตาม 7 หัวข้อ (7 Subjects) ของ ISO 26000 ซึ่งประกอบด้วย 1) ธรรมชาติ 2) สิทธิมนุษยชน 3) การปฏิบัติด้านแรงงาน 4) สิ่งแวดล้อม 5) การปฏิบัติที่เป็นธรรม 6) ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับผู้ให้บริการ และ 7) การมีส่วนร่วมของชุมชนและการพัฒนาชุมชน
3. คณะกรรมการและผู้บริหารให้ความสำคัญและมีบทบาทในการกำกับดูแลและเป็นตัวอย่างที่ดี (Role Model) ที่แสดงถึงความมุ่งมั่นและแน่วแน่ในการยึดถือและปฏิบัติตามหลักการและแนวทางปฏิบัติของการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ
4. พนักงาน กทท. จะเป็นผู้ปฏิบัติตามบทบาทหน้าที่อย่างจริงจัง เข้มแข็ง เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานตามทิศทางเป้าหมายและยุทธศาสตร์ที่ได้กำหนดไว้ โดยคำนึงถึงการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการที่ได้รับการปลูกฝังจนเกิดเป็นวัฒนธรรมที่ดีของ กทท.
5. กทท. จะมีการทบทวนและปรับปรุงการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ ของ กทท. ให้พัฒนาให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง และเป็นปัจจุบันอยู่ตลอดเวลา

จึงประกาศให้ทราบโดยทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2563



(นายสมศักดิ์ ห่มม่วง)

ประธานกรรมการกำกับดูแลที่ดี

และความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทท.



รายงานวิเคราะห์ ผลการดำเนินงาน ฐานะการเงิน

ผลการดำเนินงาน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ท่าเรือ กรุงเทพ	ท่าเรือ แหลมฉบัง	ท่าเรือ พาณิชย์ เชียงใหม่และ เชียงใหม่	ท่าเรือ ระนอง	การท่าเรือ แห่งประเทศไทย
รายได้จากการดำเนินงาน	5,630.298	6,780.986	8.898	18.967	12,439.149
รายได้ไม่เกี่ยวกับการดำเนินงาน	619.784	1,561.323	0.590	10.998	2,192.695
รวมรายได้ทั้งสิ้น	6,250.082	8,342.309	9.488	29.965	14,631.844
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน	4,365.995	1,046.997	17.077	26.972	5,457.041
ค่าใช้จ่ายไม่เกี่ยวกับการดำเนินงาน	2,273.835	1,252.058	3.866	14.955	3,544.714
รวมค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น	6,639.830	2,299.055	20.943	41.927	9,001.755
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(389.748)	6,043.254	(11.455)	(11.962)	5,630.089
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ผลกำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์พนักงาน	-	-	-	-	-
กำไรเบ็ดเสร็จรวม	(389.748)	6,043.254	(11.455)	(11.962)	5,630.089

บทวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของปีงบประมาณ 2563 เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2562

กำไรสุทธิ

ปีงบประมาณ 2563 การท่าเรือ มีกำไรสุทธิรวมจำนวน 5,630 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2562 จำนวน 28 ล้านบาท (0.50%) โดยมีกำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์ลอยน้ำและอื่น ๆ จำนวน 21 ล้านบาท แต่เนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลก การผลิต การกระจายสินค้า จึงส่งผลกระทบต่อ การดำเนินงานของการท่าเรือ ทำให้มีรายได้รวมลดลงจำนวน 526 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายรวมลดลงจำนวน 554 ล้านบาท

รายได้รวม

ปีงบประมาณ 2563 การท่าเรือ มีรายได้รวมจำนวน 14,632 ล้านบาท ลดลงจากปีงบประมาณ 2562 จำนวน 526 ล้านบาท (-3.47%) เนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทำให้ปริมาณสินค้า และตู้สินค้า ลดลงจากปีงบประมาณ 2562 จำนวน 6.966 ล้านตัน และ 475,119 ที.อี.ยู. ทำให้กลุ่มรายได้เกี่ยวกับสินค้าลดลงจำนวน 380 ล้านบาท รายได้น้ำมันเชื้อเพลิงจำหน่ายให้ผู้ประกอบการลดลงจำนวน 105 ล้านบาท ในส่วนของกลุ่มรายได้ค่าเช่าที่ดิน อาคาร และคลังสินค้าเพิ่มขึ้นจำนวน 22 ล้านบาท เนื่องจากการต่อสัญญาเช่าใหม่

ค่าใช้จ่ายรวม

ปีงบประมาณ 2563 การทำเรื่อง มีค่าใช้จ่ายรวมจำนวน 9,002 ล้านบาท ลดลงจากปีงบประมาณ 2562 จำนวน 554 ล้านบาท (-5.79%) โดยในปีงบประมาณ 2562 การทำเรื่อง ต้องรับรู้ต้นทุนค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้นจำนวน 348 ล้านบาท ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2562 ค่าชดเชยสำหรับพนักงานที่เกษียณอายุและมีอายุงานมากกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี เปลี่ยนจากจำนวน 300 วันของค่าจ้างอัตราสุดท้าย เป็น 400 วันของค่าจ้างอัตราสุดท้าย คำนวณขึ้นเพื่อเพิ่มจำนวนให้ผู้ประกอบการ ลดลงจำนวน 105 ล้านบาท และกลุ่มของค่าเสื่อมราคาลดลงจำนวน 67 ล้านบาท เนื่องจากการจำหน่ายทรัพย์สินลายน้และอื่น ๆ

ฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ทำเรือ กรุงเทพ	ทำเรือ แหลมฉบัง	ทำเรือ พาณิชย์ เชียงใหม่และ เชียงใหม่	ทำเรือระนอง	การทำเรือ แห่งประเทศไทย
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน	7,339.120	10,283.566	8.298	13.857	8,779.615
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	7,476.505	33,764.725	10.668	43.919	41,295.818
รวมสินทรัพย์	14,815.625	44,048.291	18.966	57.776	50,075.433
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน	1,697.515	2,912.703	4.837	4.577	4,619.632
หนี้สินไม่หมุนเวียน	26,083.473	82.018	44.352	117.758	17,462.376
รวมหนี้สิน	27,780.988	2,994.721	49.189	122.335	22,082.008
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุน	309.510	6,925.035	-	-	7,234.545
กำไรสะสม	(13,274.873)	34,128.535	(30.223)	(64.559)	20,758.880
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(12,965.363)	41,053.570	(30.223)	(64.559)	27,993.425
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	14,815.625	44,048.291	18.966	57.776	50,075.433

หมายเหตุ : มีรายการระหว่างกัน โดยทำเรือแหลมฉบัง บันทึกไว้เป็นสินทรัพย์หมุนเวียน จำนวน 8,865.226 ล้านบาท และทำเรือกรุงเทพ ทำเรือพาณิชย์เชียงใหม่และเชียงใหม่ ทำเรือระนอง บันทึกไว้เป็นหนี้สินไม่หมุนเวียน รวมจำนวน 8,865.226 ล้านบาท

สินทรัพย์รวม

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 การทำเรื่อง มีสินทรัพย์รวมจำนวน 50,075 ล้านบาท ลดลงจากปีงบประมาณ 2562 จำนวน 1,201 ล้านบาท (-2.34%) โดยลูกหนี้การค้าลดลงจำนวน 168 ล้านบาท จากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และมีการจำหน่ายสินทรัพย์ลายน้และอื่น ๆ จำนวน 580 ล้านบาท

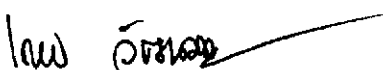
หนี้สินรวม

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 การทำเรื่อง มีหนี้สินรวมจำนวน 22,082 ล้านบาท ลดลงจากปีงบประมาณ 2562 จำนวน 2,525 ล้านบาท เนื่องจากในปีงบประมาณ 2562 ได้ตั้งสำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลังไว้ โดย สคร. ให้นำส่งรายได้แผ่นดินนำส่งคลังในปีงบประมาณ 2563

รายงานความรับผิดชอบ ของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

งบการเงินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย ซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้ตรวจสอบงบการเงิน

คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย รับผิดชอบต่อความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลทางบัญชี เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สิน รวมทั้งป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ และมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงินตามมาตรฐานการบัญชี

พลเรือเอก 
(โสภณ วัฒนมงคล)
ประธานกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

เรือโท 
(กมลศักดิ์ พรหมประยูร)
ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ประกาศการทำเรือแห่งชาติ

เรื่อง งบการเงินของการทำเรือแห่งชาติ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563 และ 2562

ด้วยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ได้ตรวจสอบและรับรองงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 และ 2562 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของการทำเรือแห่งชาติแล้ว

จึงประกาศให้ทราบทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ 3 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2564

เรือโก 

(กมลศักดิ์ พรหมประยูร)

ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งชาติ

รายงาน
ของผู้สอบบัญชี
และรายงาน
งบการเงิน

รายงาน ของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงิน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากการท่าเรือฯ ตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณเหล่านี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่า หลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสม เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่นับ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 31 เรื่อง ภาวะผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในส่วนหนึ่งของหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งอธิบายถึงความไม่แน่นอนเกี่ยวกับผลของคดีที่การท่าเรือฯ ถูกฟ้องร้องเพื่อชดเชยค่าเสียหาย ทั้งนี้ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากเรื่องนี้

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น ซึ่งผู้บริหารจะจัดเตรียมรายงานประจำปีให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ภายหลังจากที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน คือ การอ่านและพิจารณาว่า ข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อ่านรายงานประจำปี หากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสรุปได้ว่าการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควร ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็น เพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของการทำเรื่อง ในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผย เรื่องที่เกี่ยวกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกิจการหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของการทำเรื่อง

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่า งบการเงินโดยรวม ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอ รายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือ ความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่า การปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจ เงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูล ที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่า รายการ ที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้ งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐาน การสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

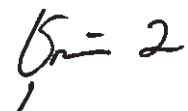
- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริต หรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบ เพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐาน การสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยง ที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริต อาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน

- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของการทำเรื่อง
 - ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร
 - สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์ หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของการทำเรื่อง ในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้การทำเรื่อง ต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง
 - ประเมินการนำเสนอโครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่
- สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ รวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายใน หากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



(นายณรงค์ ภาณุสุวัฒน์)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินและบริหารพัสดุที่ 12



(นางสาวชุตินา วัฒนาเอม)

นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการพิเศษ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

วันที่ 26 มกราคม 2564

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2563	2562
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5	7,713,071,928.24	6,895,556,298.86
เงินลงทุนชั่วคราว	6	10,617,659.30	2,914,099,025.29
ลูกหนี้การค้า	7	793,189,431.83	964,807,417.74
ลูกหนี้อื่น	8	419,055.98	2,226,695.96
พัสดุดังเหลือ	10	77,714,306.62	87,616,935.41
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	11	184,602,774.08	63,946,410.95
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		8,779,615,156.05	10,928,252,784.21
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงาน และคนงานยังไม่ถึงกำหนดชำระ	9	84,647,921.08	90,912,212.16
รายได้ค่าเช่าอเรือเรียกเก็บ	12	17,012,168,933.99	17,091,842,731.01
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	13	5,252,606,947.52	5,597,697,256.47
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	14	12,150,457,565.69	12,576,205,247.26
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	15	1,511,256,445.88	1,773,388,352.77
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่าย	16	333,499,331.84	333,499,331.84
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	17	177,012,438.36	204,377,854.15
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		4,774,168,503.78	2,680,635,793.50
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		41,295,818,088.14	40,348,558,779.16
รวมสินทรัพย์		50,075,433,244.19	51,276,811,563.37

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2563	2562
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น			
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้การค้า		671,240,281.68	960,829,153.78
เจ้าหนี้อื่น	18	1,344,700,559.42	1,353,723,922.09
รายได้แผ่นดินค้างส่งคลัง	19	2,091,745,000.00	4,015,654,000.00
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	20	511,945,718.22	448,106,171.57
รวมหนี้สินหมุนเวียน		4,619,631,559.32	6,778,313,247.44
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
รายได้สินทรัพย์รับบริจาคการรับรู้	21	169,793,938.07	193,168,705.38
เงินสะสมและดอกเบียเงินสะสมค้างจ่าย	22	416,119,191.02	402,944,696.19
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	23	16,829,024,314.24	17,202,778,192.00
ประมาณการหนี้สิน	24	47,438,820.98	30,178,933.60
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		17,462,376,264.31	17,829,070,527.17
รวมหนี้สิน		22,082,007,823.63	24,607,383,774.61
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
ทุน	25	7,234,545,409.65	7,234,545,409.65
กำไรสะสม			
จัดสรรแล้ว			
สำรองเพื่อขยายงานและลงทุน		8,625,662,587.26	8,625,662,587.26
กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	27	2,683,814,917.93	2,644,876,502.86
ยังไม่ได้จัดสรร		9,449,402,505.72	8,164,343,288.99
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		27,993,425,420.56	26,669,427,788.76
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		50,075,433,244.19	51,276,811,563.37

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

เรือโท 

(กมลศักดิ์ พรหมประยูร)

ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย



(นายวิวัฒน์ อะมริต)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี

การท่าเรือแห่งประเทศไทย งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2563	2562
รายได้			
รายได้เกี่ยวกับเรือ		1,935,453,224.98	2,046,339,390.45
รายได้เกี่ยวกับสินค้า		10,086,327,758.41	10,466,517,442.35
รายได้เกี่ยวกับบริการ		417,368,155.69	382,692,629.87
รายได้ค่าเช่าที่ดิน อาคาร และคลังสินค้า		1,491,371,135.78	1,469,101,314.12
รายได้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจำหน่ายให้ผู้ประกอบการ		416,708,177.58	522,557,196.25
รายได้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	26	13,600,794.44	13,897,320.13
รายได้กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	27	42,364,977.61	41,972,187.23
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์		21,067,175.52	4,948,754.95
ดอกเบี้ยรับ		69,964,909.26	55,621,676.15
รายได้อื่น	28	137,617,384.73	154,024,506.11
รวมรายได้		14,631,843,694.00	15,157,672,417.61
ค่าใช้จ่าย			
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน		4,025,928,132.04	4,349,222,238.37
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา		1,089,628,133.69	1,039,887,608.91
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพลังงาน		711,431,149.29	730,646,037.71
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจำหน่ายให้ผู้ประกอบการ		407,935,070.00	513,030,370.00
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		1,705,488,385.90	1,772,623,754.88
ค่าสาธารณูปโภค		51,346,525.78	51,099,974.56
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์และค่าหนังสือ		18,977,850.68	19,580,747.26
ค่าใช้จ่ายและอุปกรณ์ความปลอดภัย		4,814,341.76	8,113,739.76
ค่าดำเนินงานประชาสัมพันธ์และการตลาด		50,480,272.27	72,822,006.88
ค่าจ้างผู้เชี่ยวชาญและบุคคลภายนอก		395,598,291.44	406,199,737.89
ค่าจ้างเหมาบริการเรือลากจูงเอกชน		187,251,960.40	175,162,560.53

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2563	2562
ค่าใช้จ่ายโครงการพัฒนาทางรถไฟ และท่าเทียบเรือชายฝั่ง		19,533,083.06	384,193.33
ค่าใช้จ่ายกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	26	33,783,167.17	32,703,607.63
ค่าใช้จ่ายกองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	27	3,426,562.54	5,616,690.49
ค่าใช้จ่ายอื่น	30	296,132,136.18	378,348,901.65
รวมค่าใช้จ่าย		9,001,755,062.20	9,555,442,169.85
กำไรสำหรับปี		5,630,088,631.80	5,602,230,247.76
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น :			
รายการที่ไม่จัดประเภทรายการใหม่เข้าไปในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง			
กำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สำหรับโครงการผลประโยชน์พนักงาน		-	532,295,991.00
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		5,630,088,631.80	6,134,526,238.76

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การทำรายการประเทศไทย งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	ทุน	กำไรสะสม			รวม
			จัดสรรแล้ว		ยังไม่ได้จัดสรร	
			สำรองเพื่อชดเชยงานและลงทุน	เงินกองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561		7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,523,699,797.50	6,423,947,755.59	24,807,855,550.00
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	-	-	6,134,526,238.76	6,134,526,238.76
สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง - ปี 2562		-	-	-	(4,015,654,000.00)	(4,015,654,000.00)
สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง - ปี 2561		-	-	-	(257,300,000.00)	(257,300,000.00)
จัดสรรเข้ากองทุนประกันภัยฯ		-	-	121,176,705.36	(121,176,705.36)	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2562		7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,644,876,502.86	8,164,343,288.99	26,669,427,788.76
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562		7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,644,876,502.86	8,164,343,288.99	26,669,427,788.76
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	-	-	5,630,088,631.80	5,630,088,631.80
สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง - ปี 2563	19	-	-	-	(4,045,284,624.69)	(4,045,284,624.69)
สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง - ปี 2562 (เพิ่มเติม)	19	-	-	-	(4,346,000.00)	(4,346,000.00)
สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง - ปี 2563 (เพิ่มเติม)	19	-	-	-	(256,460,375.31)	(256,460,375.31)
จัดสรรเข้ากองทุนประกันภัยฯ	27	-	-	38,938,415.07	(38,938,415.07)	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563		7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,683,814,917.93	9,449,402,505.72	27,993,425,420.56

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2563	2562
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
กำไรสำหรับปี		5,630,088,631.80	5,602,230,247.76
รายการปรับกระทบกำไรสำหรับปีเป็นเงินสดรับ (จ่าย) จากกิจกรรมดำเนินงาน			
หนี้สงสัยจะสูญ		3,714,889.52	89,760,903.66
ค่าใช้จ่ายวัสดุเสื่อมสภาพ		4,545,584.20	2,581,181.53
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		1,705,488,385.90	1,772,623,754.88
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนตัดจ่าย		-	68,906.95
(กำไร) จากการจำหน่ายสินทรัพย์		(21,067,175.52)	(4,948,754.95)
ภาระผลประโยชน์พนักงาน		799,336,980.75	1,134,597,467.25
ประมาณการหนี้สิน		33,594,339.83	(3,976,751.55)
ดอกเบี้ยรับ		(69,964,909.26)	(55,621,676.15)
รายได้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน		(12,063,527.31)	(13,677,890.35)
ค่าใช้จ่ายกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน		33,781,306.17	32,701,895.63
รายได้กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง		(42,364,977.61)	(41,972,187.23)
รายได้ค่าเช่าเรือเรียกเก็บ		79,673,797.02	28,012,022.97
รายได้สินทรัพย์รับบริจาค		(23,374,767.31)	(26,199,758.32)
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์ และหนี้สินดำเนินงาน		8,121,388,558.18	8,516,179,362.08

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2563	2562
สินทรัพย์ดำเนินงานลดลง (เพิ่มขึ้น)			
ลูกหนี้การค้า		167,911,580.69	15,216,025.91
ลูกหนี้อื่น		1,799,155.68	2,019,153.02
พัสดुकงคลัง		5,357,044.59	23,626,931.17
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน		6,264,291.08	17,059,211.54
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		(126,353,052.40)	(469,803.29)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)			
เจ้าหนี้การค้า		2,677,547.82	(19,014,147.91)
เจ้าหนี้อื่น		(9,023,362.67)	(85,347,662.83)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		63,839,546.65	(22,090,801.50)
		8,233,861,309.62	8,447,178,268.19
เงินสดรับจากดอกเบี้ย		130,090,103.45	104,419,918.72
เงินสดรับจากพนักงานเป็นเงินสะสม		13,052,442.49	13,405,625.18
เงินสดจ่ายเงินสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสม		(33,659,253.83)	(36,666,032.09)
เงินสดจ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน		(1,173,090,858.51)	(1,119,247,255.66)
เงินสดจ่ายชำระหนี้สินคดียุติความ		(16,334,452.45)	(4,422,931.55)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน		7,153,919,290.77	7,404,667,592.79

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2563	2562
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินลงทุนชั่วคราวลดลง (เพิ่มขึ้น)		2,903,481,365.99	(419,633,369.81)
เงินสดรับจากการขายสินทรัพย์		25,666,261.69	7,513,915.95
เงินสดจ่ายลงทุนในที่ดิน อาคารและอุปกรณ์		(11,522,443.53)	(15,199,197.43)
เงินสดจ่ายเงินล่วงหน้าลงทุนในที่ดินกรรมสิทธิ์		-	(665,122,775.00)
เงินสดจ่ายลงทุนในสินทรัพย์ไม่มีตัวตน		(100,044.75)	(322,619.37)
เงินสดจ่ายลงทุนในสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง		(3,023,928,800.79)	(813,097,351.21)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน		(106,403,661.39)	(1,905,861,396.87)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน		(6,230,000,000.00)	(4,760,000,000.00)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน		(6,230,000,000.00)	(4,760,000,000.00)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ		817,515,629.38	738,806,195.92
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	4	6,895,556,298.86	6,156,750,102.94
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	4	7,713,071,928.24	6,895,556,298.86
ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบกระแสเงินสด			
การซื้อที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ โดยที่ยังไม่ได้ชำระ		2,251,237.30	215,670.09
การจัดหาสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง โดยที่ยังไม่ได้ชำระ		106,886,457.40	401,188,444.53

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการเงิน

การทำเรือแห่งประเทศไทย

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563

1. ข้อมูลทั่วไป

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการในสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มีฐานะเป็นนิติบุคคล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการทำเรือ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน โดยกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ควบคุมนโยบายการบริหารและแผนพัฒนาธุรกิจของ กทท. ให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล รวมทั้งทำหน้าที่คัดเลือกคณะกรรมการบริหารของ กทท.

กทท. มีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ ควบคุมการขนถ่ายและบรรทุกสินค้าและตู้สินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบให้แก่เจ้าของสินค้า หรือเจ้าของตู้สินค้า ตลอดจนร่วมมือและประสานงานกับส่วนราชการและท่าเรือต่างประเทศ รวมทั้งพัฒนาและปรับปรุงกิจการทำเรือให้เจริญก้าวหน้า ทันสมัยตามภาวะเศรษฐกิจ

ปัจจุบัน กทท. มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบท่าเรือ ดังนี้

- (1) ท่าเรือกรุงเทพ เป็นท่าเรือแม่น้ำที่สำคัญในการให้บริการเรือสินค้าทั่วไป และเรือตู้สินค้านระหว่างประเทศ ซึ่งประกอบกิจการและบริหารท่าเทียบเรือโดย กทท. เองทั้งหมด
- (2) ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้านระหว่างประเทศ โดย กทท. ทำหน้าที่เป็นองค์กรบริการท่าเรือโดยรวม ส่วนงานด้านปฏิบัติการเป็นการให้เอกชนเช่าประกอบการท่า
- (3) ท่าเรือภูมิภาค เป็นท่าเรือที่ก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่า ท่าเรือภูมิภาคแต่ละแห่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องส่งมอบให้กรมธนารักษ์ขึ้นทะเบียนเป็นที่ราชพัสดุ กทท. ได้เข้าบริหารจัดการและประกอบกิจการท่าเรือภูมิภาค ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546

ท่าเรือภูมิภาค ประกอบด้วย

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

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

2. เหตุการณ์สำคัญระหว่างงวดที่รายงาน

จากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) เมื่อต้นปี 2563 ปัจจุบันยังคงส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจโลก การผลิต การกระจายสินค้า ตลอดจนผลการดำเนินงานของหลายกิจการ และสถานการณ์ดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ กทท. ซึ่งแปรผันตามปริมาณการนำเข้าและส่งออก โดยพบว่า ตั้งแต่เดือนมกราคมถึงเดือนกันยายน มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่ารวม 6.66 ล้าน ที.อี.ยู. ซึ่งเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน พบว่า ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าลดลงร้อยละ 5.81 ทำให้รายได้ลดลงจำนวน 560.97 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.91 และสถานการณ์ดังกล่าวยังส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานสำหรับปี 2563 ด้วยเช่นกัน

3. เกณฑ์การจัดทำงบการเงิน

3.1 เกณฑ์การถือปฏิบัติ

งบการเงินนี้นำเสนอเพื่อวัตถุประสงค์ของการรายงานเพื่อใช้ในประเทศไทย และจัดทำเป็นภาษาไทย โดยจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน รวมถึงการตีความและแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศใช้โดยสภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์ (สภาวิชาชีพบัญชี) กฏระเบียบและประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นไปตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปของประเทศไทย

สภาวิชาชีพบัญชีได้ออกมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง และมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562 และวันที่ 1 มกราคม 2563 สำหรับมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง และมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ที่ยังไม่มีผลบังคับใช้ ได้เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 32 และข้อ 33 ตามลำดับ

3.2 เกณฑ์การวัดมูลค่า

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์คงค้าง

3.3 การประมาณการและการใช้ดุลยพินิจ

ในการจัดทำงบการเงินนี้เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ผู้บริหารต้องใช้วิจารณญาณการประมาณและข้อสมมติฐานหลายประการ ซึ่งมีผลกระทบต่อการกำหนดนโยบายการบัญชีและการรายงานจำนวนเงินที่เกี่ยวกับสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่าย ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างจากที่ประมาณไว้

ประมาณการและข้อสมมติฐานที่ใช้ในการจัดทำงบการเงินจะได้รับการทบทวนอย่างต่อเนื่อง การปรับประมาณการทางบัญชีจะบันทึกในงวดบัญชีที่ประมาณการดังกล่าวได้รับการทบทวนและในงวดอนาคตที่ได้รับผลกระทบ ข้อมูลเกี่ยวกับการประมาณความไม่แน่นอนและข้อสมมติฐานที่สำคัญในการกำหนดนโยบายการบัญชี มีผลกระทบสำคัญต่อการรับรู้จำนวนเงินในงบการเงิน ดังนี้

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญเป็นการปรับมูลค่าของลูกหนี้ด้วยมูลค่าที่คาดว่าจะเกิดความเสียหาย เนื่องจากการเก็บหนี้ไม่ได้ ผู้บริหารใช้ดุลยพินิจในการประมาณค่าความเสียหายสำหรับยอดลูกหนี้คงเหลือ โดยพิจารณาจากหลายวิธี ได้แก่ การวิเคราะห์อายุหนี้ ประสิทธิภาพการเก็บหนี้ โดยพิจารณาสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจปัจจุบันร่วมด้วย อย่างไรก็ตาม การใช้วิธีประมาณค่าและสมมติฐานต่าง ๆ เหล่านี้อาจมีผลกระทบต่อมูลค่าการประมาณการค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ และอาจต้องมีการปรับปรุงค่าเผื่อดังกล่าวในอนาคต

อาคารและอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ผู้บริหารเป็นผู้ประมาณการอายุการใช้งานและมูลค่าคงเหลือสำหรับอาคารและอุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนของ กทท. โดยส่วนใหญ่อ้างอิงจากข้อมูลเชิงเทคนิคของสินทรัพย์นั้น และรวมถึงการพิจารณาการตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่เสื่อมสภาพหรือไม่ได้ใช้งานโดยการขายหรือเลิกใช้

ประมาณการหนี้สินโครงการผลประโยชน์พนักงานภายหลังเกษียณอายุ

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

4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การนำเสนองบการเงิน

กทท. ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน ภายใต้ข้อกำหนดของมาตรฐานที่ปรับปรุงใหม่ งบการเงินประกอบด้วย

- งบแสดงฐานะการเงิน
- งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
- งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
- งบกระแสเงินสด
- หมายเหตุประกอบงบการเงิน

4.2 การรับรู้รายได้

- รายได้จากการให้บริการ
รับรู้ในงวดบัญชีที่มีการให้บริการ
- รายได้จากการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ (Fixed Fee) และประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee)
รายได้จากการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ (Fixed Fee) ซึ่งรวมถึงจำนวนเงินขั้นต่ำอื่น ๆ ที่ต้องจ่ายตลอดระยะเวลาคงเหลือของสัญญาเช่ารับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยวิธีเส้นตรง ตลอดอายุสัญญาเช่า สำหรับผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) ที่จะต้องชำระเพิ่มเติมตามปริมาณผู้โดยสารหรือสินค้าที่เกิดขึ้นจริงในแต่ละปีตามอัตราที่กำหนดไว้ในแต่ละสัญญา ถือเป็นค่าเช่าที่อาจเกิดขึ้น รับรู้เป็นรายได้ในรอบระยะเวลาบัญชีซึ่งค่าเช่านั้นเกิดขึ้น
- ดอกเบี้ยรับ
 1. ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลา
 2. ดอกเบี้ยเงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน รับรู้ตามงวดที่ถึงกำหนดชำระ ยกเว้นดอกเบี้ยเงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานที่ผิดนัดชำระเกิน 6 เดือน จะรับรู้ตามเกณฑ์เงินสด

4.3 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในงบกระแสเงินสด หมายถึง เงินสดในมือ เงินฝากธนาคารทุกประเภท ซึ่งมีระยะเวลาไม่เกินสามเดือนนับจากวันที่ได้มา แต่ไม่รวมเงินฝากธนาคารประเภทที่ต้องจ่ายคืนเมื่อสิ้นระยะเวลาที่กำหนด

4.4 เงินลงทุนชั่วคราว

หมายถึง เงินฝากธนาคารประเภทฝากประจำ ซึ่งมีอายุเกินสามเดือนนับจากวันที่ได้มา แต่ไม่เกินสิบสองเดือน

4.5 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นแสดงในราคาตามใบแจ้งหนี้หักค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญตั้งเป็นจำนวนเท่ากับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ โดยประมาณขึ้นจากประสบการณ์การเก็บเงินในอดีตและตามสถานการณ์ในปัจจุบันของลูกหนี้ที่มีใช้ส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจคงค้าง ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงินและถือปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการบัญชี และการเงินของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2548 และหลักเกณฑ์ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการ กทท. ครั้งที่ 9/2549 วันที่ 16 ตุลาคม 2549 โดยตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับลูกหนี้ที่มีใช้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

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

การตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายและเมื่อมีหนี้สูญเกิดขึ้นจริงจะหักจากค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ

4.6 พัสดุลงเหลือ

พัสดุลงเหลือ ณ วันสิ้นงวด บันทึกบัญชีตามราคาทุน โดยถือเกณฑ์วิธีถ่วงเฉลี่ยเคลื่อนที่ (Moving Average Method) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า อะไหล่เครื่องมือยกขนสินค้าที่เสื่อมสภาพล้าสมัย ตั้งค่าเผื่อพัสดุลงเหลือตามจริง

4.7 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

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

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

ราคาทุน รวมถึงต้นทุนทางตรงที่เกี่ยวข้องกับการได้มาของสินทรัพย์ ต้นทุนของการก่อสร้างสินทรัพย์ที่ กทท. ก่อสร้างเอง รวมถึงต้นทุนของวัสดุ แรงงานทางตรง และต้นทุนทางตรงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสินทรัพย์เพื่อให้สินทรัพย์นั้นอยู่ในสภาพที่พร้อมจะใช้งานได้ตามความประสงค์ ส่วนประกอบของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์แต่ละรายการที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่เท่ากัน ต้องบันทึกแต่ละส่วนประกอบที่มีนัยสำคัญแยกต่างหากหากจากกัน การกำหนดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์พิจารณาแต่ละส่วนแยกต่างหากหากจากกัน เมื่อแต่ละส่วนประกอบนั้นมีสาระสำคัญ

สินทรัพย์จากการบริจาคที่ได้รับบริจาคจากบุคคล คณะบุคคล หรือหน่วยงานต่าง ๆ กทท. จะบันทึกดังนี้

กรณีรับบริจาคสินทรัพย์โดยไม่มีภาระผูกพัน ให้รับรู้สินทรัพย์ที่ได้รับด้วยมูลค่ายุติธรรม และรับรู้รายได้ด้วยจำนวนที่เท่ากัน แต่หากมีภาระผูกพันที่ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องในอนาคต ให้รับรู้รายการดังกล่าวเป็นรายได้สินทรัพย์รับบริจาคการรับรู้ในส่วนของหนี้สิน และทยอยรับรู้รายได้สินทรัพย์รับบริจาคการรับรู้เป็นรายได้เท่ากับค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์จากการบริจาค หรืออาจนำเงินอุดหนุนดังกล่าวแสดงหักจากมูลค่าของสินทรัพย์ กรณีเป็นเงินอุดหนุนที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์

กำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ คือ ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายกับมูลค่าตามบัญชีของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ โดยรับรู้สุทธิเป็นรายได้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

การจัดประเภทอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้ใช้งานเป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการใช้งานจากอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้ใช้งานเป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน อสังหาริมทรัพย์นั้นจะถูกจัดประเภทใหม่เป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนด้วยมูลค่าตามบัญชี

ต้นทุนที่เกิดขึ้นในภายหลัง

ต้นทุนในการเปลี่ยนแทนส่วนประกอบจะรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าตามบัญชีของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ถ้ามีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่ กทท. จะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากรายการนั้น และสามารถวัดมูลค่าต้นทุนของรายการนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ ชิ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแทนจะถูกตัดจำหน่ายตามมูลค่าตามบัญชี ต้นทุนที่เกิดขึ้นในการปรับปรุงหรือซ่อมบำรุงที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ที่เกิดขึ้นเป็นประจําจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดขึ้น

ค่าเสื่อมราคา

ค่าเสื่อมราคาคำนวณจากมูลค่าเสื่อมสภาพของสินทรัพย์ ซึ่งประกอบด้วยราคาทุนของสินทรัพย์หรือต้นทุนในการเปลี่ยนแทนอื่น หักด้วยมูลค่าคงเหลือของสินทรัพย์

ค่าเสื่อมราคามันก็เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ คำนวณโดยวิธีเส้นตรง ตามเกณฑ์อายุการใช้งานโดยประมาณของส่วนประกอบของสินทรัพย์แต่ละรายการซึ่งอยู่ในระหว่าง 2 - 30 ปี

มูลค่าคงเหลือของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ต้องมีการประมาณด้วยมูลค่าที่ กทท. คาดว่าจะได้รับในปัจจุบันจากการจำหน่ายสินทรัพย์ ประหนึ่งว่าสินทรัพย์มีอายุและสภาพที่คาดว่าจะเป็เมื่อสิ้นสุดอายุการให้ประโยชน์ นอกจากนี้ได้มีการสอบทานมูลค่าคงเหลือและอายุการให้ประโยชน์อย่างน้อยทุกสิ้นปี

4.8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

โครงการพัฒนาระบบบัญชีการเงินบัญชีบริหารและระบบวางแผนทรัพยากรองค์กรรวมลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์โปรแกรม SAP และโปรแกรมสำเร็จรูปอื่นเพื่อใช้พัฒนาระบบบัญชี เป็นค่าใช้จ่ายในการพัฒนาระบบบัญชีการเงินและบัญชีบริหารระบบงานทรัพยากรบุคคล ระบบพัสดุ ระบบงานซ่อมบำรุงรักษา และระบบงานสารสนเทศเพื่อการบริหารของ กทท. รายการจ่ายในการพัฒนาซึ่งรับรู้เป็นสินทรัพย์แสดงด้วยราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม และขาดทุนจากการลดมูลค่าโดยตัดจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายภายใน 3 - 5 ปี

4.9 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ได้แก่ อสังหาริมทรัพย์ที่ถือครองเพื่อหาประโยชน์จากรายได้ค่าเช่า หรือจากมูลค่าที่เพิ่มขึ้นหรือทั้งสองอย่าง ทั้งนี้ไม่ได้มีไว้เพื่อขายตามปกติธุรกิจหรือใช้ในการผลิตหรือจัดหาสินค้าหรือให้บริการหรือใช้ในการบริหารงาน

ราคาทุนของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนรวมถึงต้นทุนทางตรงเพื่อให้ได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ต้นทุนการก่อสร้างที่ กทท. ก่อสร้างเองรวมถึงต้นทุนวัตถุดิบ ค่าแรงทางตรงและต้นทุนทางตรงอื่น เพื่อให้่อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนแสดงในราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและขาดทุนจากการด้อยค่า ค่าเสื่อมราคาจะบันทึกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ซึ่งคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์แต่ละรายการ

4.10 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ภาระผูกพันของ กทท. กับผลประโยชน์ของพนักงานรับรู้และวัดมูลค่าผลประโยชน์ของพนักงานแต่ละประเภท ดังนี้

1. ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน กทท. รับรู้หนี้สินและค่าใช้จ่ายจากวันหยุดพักผ่อนประจำปีที่ยกยอดไปใช้ใน ปีถัดไป โดยรับรู้ ณ ราคาต้นทุนที่คาดว่าจะมีการยกยอดวันหยุดพักผ่อนประจำปี โดยไม่ได้มีการปรับด้วยอัตรา คิดลดให้เป็นปัจจุบัน

2. ผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

2.1 โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน

2.1.1 โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุและโครงการค่ารักษาพยาบาลหลังเกษียณอายุ โดยใช้เทคนิคการ ประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของ ภาระผูกพัน ต้นทุนบริการปัจจุบัน ต้นทุนบริการในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้ หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการ ตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นทันที

2.1.2 โครงการสมทบเงินที่กำหนดไว้เป็นโครงการผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงาน ซึ่ง กทท. จัดตั้งเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่

- โครงการกองทุนสงเคราะห์พนักงาน กทท. จ่ายเงินสมทบเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนไปในกองทุน ที่ กทท. จัดตั้งขึ้น โดยไม่ได้แยกเป็นนิติบุคคลจาก กทท. และสมทบเพิ่มเติมให้เท่ากับภาระผูกพัน ผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงาน โดยใช้เทคนิคการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ ประกันภัย และคิดลดผลประโยชน์ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ในส่วนของบำเหน็จ บำนาญ และบำเหน็จตกทอด 30 เท่า ต้นทุนบริการปัจจุบัน ต้นทุนบริการในอดีต โดยรับรู้เป็น หนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้หากมีผลกำไร ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นทันที
- โครงการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ กทท. จ่ายเงินสมทบเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนไปในอีกกิจการหนึ่ง แยกต่างหากและจะไม่มีภาระผูกพันตามกฎหมายหรือภาระผูกพันโดยอนุমানที่จะต้องจ่ายสมทบ เพิ่มเติม ภาระผูกพันในการสมทบเงินเข้าโครงการจะถูกรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายพนักงานในงบกำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จในรอบระยะเวลาที่พนักงานได้ทำงานให้กับ กทท.

กทท. ได้จดทะเบียนจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ตามทะเบียนเลขที่ 4/2548 มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 7 มิถุนายน 2548 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ มีฐานะเป็นนิติบุคคล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็น การส่งเสริมการออมทรัพย์และเพื่อเป็นสวัสดิการและหลักประกันแก่พนักงานที่เป็นสมาชิกและ ครอบครัว ในกรณีที่พนักงานตายหรือลาออกจากงานหรือลาออกจากกองทุนฯ เริ่มรับสมัครพนักงาน เข้าเป็นสมาชิกกองทุนฯ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2548 และมติคณะกรรมการ กทท. ครั้งที่ 14/2548 เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2548 ได้อนุมัติให้พนักงานสมัครเข้าเป็นสมาชิกกองทุนฯ เพิ่มเติมตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2548 ผู้สมัครในช่วงเวลาดังกล่าวทั้งสองกลุ่มจะได้รับเงินเพิ่มพิเศษตอบแทนตาม มาตรการจูงใจจาก กทท. เป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 10 ของอัตราเงินเดือน ณ เดือนที่กองทุนฯ รับเข้าเป็นสมาชิกในจำนวนคงที่ จนถึงวันที่พ้นจากสมาชิกภาพของกองทุนฯ และได้รับสิทธิในการ คำนวณเงินประเดิม และเงินเพิ่มพิเศษจากฐานของเงินเดือนปีงบประมาณ 2549 ตามข้อบังคับ กองทุนฯ กำหนดให้สมาชิกสามารถเลือกจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนฯ ได้ในอัตราร้อยละ 5 หรือ 10 หรือ 12 หรือ 15 ของเงินเดือน และ กทท. ต้องจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนฯ เป็นอัตราร้อยละ 5 ถึงร้อยละ 12 ของเงินเดือนตามอายุงาน

2.1.3 โครงการผลประโยชน์พนักงานเมื่อเลิกจ้าง กทท. แสดงเจตนาผูกพันอย่างชัดเจนเกี่ยวกับการเลิกจ้าง และไม่มีความเป็นไปได้ที่จะยกเลิก มีรายละเอียดอย่างเป็นทางการ ทั้งการเลิกจ้างก่อนวันเกษียณ ตามปกติหรือการสนับสนุนการออกจากงานโดยสมัครใจ ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างรับรู้เป็นค่าใช้จ่าย เมื่อ กทท. เสนอให้มีการออกจากงานโดยสมัครใจและมีความเป็นไปได้ที่จะได้รับการตอบรับข้อเสนอแนะ และสามารถประมาณจำนวนของการยอมรับข้อเสนอได้อย่างสมเหตุสมผล มีการคิดลดกระแสเงินสด หากระยะเวลาการจ่ายผลประโยชน์เกินกว่า 12 เดือน นับจากวันที่รายงาน ได้แก่ โครงการเกษียณอายุ ก่อนกำหนด

2.2 โครงการผลประโยชน์พนักงานระยะยาวอื่น โดยใช้เทคนิคการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย และคิดลดผลประโยชน์ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ต้นทุนบริการปัจจุบัน ต้นทุนบริการในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้หากมี ผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในงวด ที่เกิดรายการ ได้แก่ เงินตอบแทนการทำงานครบ 15/25 ปี และสวัสดิการกรณีทุพพลภาพหรือถึงแก่กรรม จากการทำงาน

4.11 ประมาณการหนี้สิน

ประมาณการหนี้สินจะรับรู้ก็ต่อเมื่อ กทท. มีภาระหนี้สินตามกฎหมายหรือจากการอนุमानที่เกิดขึ้น อันเป็นผลมาจาก เหตุการณ์ในอดีตและมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่า กทท. จะเสียประโยชน์เชิงเศรษฐกิจไปเพื่อจ่ายชำระ ภาระหนี้สินดังกล่าวและตามประมาณการที่น่าเชื่อถือของจำนวนที่ต้องจ่าย

4.12 การด้อยค่าของสินทรัพย์

มูลค่าสินทรัพย์ตามบัญชีของ กทท. ได้รับการทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานว่ามีข้อบ่งชี้เรื่องการด้อยค่าหรือไม่ ในกรณี ที่มีข้อบ่งชี้จะทำการประมาณมูลค่าสินทรัพย์ที่คาดว่าจะได้รับคืน ขาดทุนจากการด้อยค่า รับรู้เมื่อมูลค่าตามบัญชี ของสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ขาดทุนจากการด้อยค่าบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดขึ้น

การคำนวณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน

มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน หมายถึง มูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์หรือมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หักต้นทุนในการขาย แล้วแต่มูลค่าใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์ ประมาณการกระแสเงินสดที่จะได้รับในอนาคต จะคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันเพื่อให้สะท้อนมูลค่าที่อาจประเมินได้ในตลาดปัจจุบัน ซึ่งแปรไปตามเวลาและความเสี่ยง ที่มีต่อสินทรัพย์ สำหรับสินทรัพย์ที่ไม่ก่อให้เกิดกระแสเงินสดรับโดยอิสระจากสินทรัพย์อื่น จะพิจารณามูลค่าที่คาดว่าจะ ได้รับคืนรวมกับหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดที่สินทรัพย์นั้นเกี่ยวข้องด้วย

การกลับรายการด้อยค่า

ขาดทุนจากการด้อยค่าจะถูกกลับรายการ หาก กทท. ประเมินว่ามีข้อบ่งชี้ที่แสดงให้เห็นว่า ผลขาดทุนจากการด้อยค่า ของสินทรัพย์ที่เคยรับรู้ในงวดก่อนได้หมดไปหรือลดลง โดย กทท. จะประมาณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์นั้น ขาดทุนจากการด้อยค่าจะถูกกลับรายการเพียงเท่าที่มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่เกินกว่ามูลค่าตามบัญชี ภายหลังหักค่าเสื่อมราคาหรือค่าตัดจำหน่าย เสมือนหนึ่งไม่เคยมีการบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่ามาก่อน

4.13 กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง

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

สินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนประกันภัยฯ ได้แสดงรวมอยู่ในสินทรัพย์และหนี้สินของ กทท. ส่วนของทุนแสดงไว้ในกำไรสะสมที่จัดสรรแล้วของ กทท. รายได้และค่าใช้จ่ายของกองทุนประกันภัยฯ รับรู้เป็นรายได้และค่าใช้จ่ายของ กทท.

5. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
เงินสด	95.85	112.66
เงินฝากธนาคารประเภท		
กระแสรายวัน	(13.01)	(9.97)
ออมทรัพย์	4,259.16	2,260.67
ประจำ 3 เดือนไม่มีภาระผูกพัน	3,371.07	4,532.20
รวม	7,713.07	6,895.56

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 7,713.07 ล้านบาท เป็นของ กทท. จำนวน 4,749.36 ล้านบาท กองทุนสงเคราะห์ จำนวน 282.18 ล้านบาท และกองทุนประกันภัยฯ จำนวน 2,681.53 ล้านบาท

6. เงินลงทุนชั่วคราว ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
เงินฝากธนาคารประเภทประจำเกิน 3 เดือน		
มีภาระผูกพัน	0.30	10.16
ไม่มีภาระผูกพัน	10.32	2,903.94
รวม	10.62	2,914.10

เงินฝากธนาคารประเภทประจำเกิน 3 เดือน มีภาระผูกพัน จำนวน 0.30 ล้านบาท กทท. ได้นำไปค้ำประกันการใช้ไฟฟ้าจำนวน 0.30 ล้านบาท ส่วนเงินฝากธนาคารประเภทประจำเกิน 3 เดือน ไม่มีภาระผูกพัน จำนวน 10.32 ล้านบาท เป็นของ ทกท. ทั้งจำนวน

7. ลูกหนี้การค้า ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
ลูกหนี้การค้า	1,050.41	1,218.32
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(257.22)	(253.51)
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	793.19	964.81

ลูกหนี้การค้า แยกตามอายุหนี้ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

อายุหนี้	2563	2562
ยังไม่ได้ถึงกำหนดชำระ	791.56	939.70
เกินกว่า 3 เดือน - 6 เดือน	1.52	2.38
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	3.49	95.66
เกินกว่า 1 ปี	253.84	180.58
รวม	1,050.41	1,218.32

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ จำนวน 257.22 ล้านบาท เป็นของลูกหนี้ค่าภาระ จำนวน 227.08 ล้านบาท ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน อาคาร ไฟฟ้า และน้ำประปา จำนวน 29.80 ล้านบาท และลูกหนี้ประกันค่าภาระเรือ จำนวน 0.34 ล้านบาท

8. ลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
ลูกหนี้เงินยืมโดยตรง	0.05	1.41
ลูกหนี้ชดใช้ค่าเสียหาย	0.15	0.15
ลูกหนี้เบ็ดเตล็ด	2.66	3.10
รวม	2.86	4.66
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(2.44)	(2.43)
ลูกหนี้อื่น - สุทธิ	0.42	2.23

9. ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
ลูกหนี้เงินกู้ทั่วไป	69.64	73.03
ลูกหนี้เงินกู้เพื่อที่อยู่อาศัย	2.31	2.33
ลูกหนี้เงินกู้เพื่อซื้อรถจักรยานยนต์	0.06	0.11
ลูกหนี้เงินกู้พิเศษ	14.82	17.62
รวม	86.83	93.09
หัก ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ	(2.18)	(2.18)
รวม	84.65	90.91
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานยังไม่ถึงกำหนดชำระ	84.65	90.91

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานมีค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญที่คาดว่าจะเกิดความเสียหาย เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด จำนวน 2.18 ล้านบาท

10. พัสดุคงเหลือ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
อะไหล่เครื่องมือยกขนสินค้า	128.34	129.16
อะไหล่เรือ	2.75	7.62
อุปกรณ์ไฟฟ้าและโทรศัพท์	5.21	5.40
วัสดุซ่อมแซมอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	2.62	2.51
น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	6.60	9.54
เครื่องเขียนแบบพิมพ์และของใช้สิ้นเปลือง	5.76	5.36
อุปกรณ์ประปาและสุขาภิบาล	1.02	0.96
อะไหล่รถยนต์และเครื่องมือกล	0.10	0.15
อะไหล่เครื่องมือทุ่นแรง-ท่าเรือภูมิภาค	2.68	2.76
พัสดุกายาและเวชภัณฑ์	4.92	4.97
พัสดุอื่น ๆ	7.75	4.68
รวม	167.75	173.11
หัก สำรองพัสดุเสื่อมสภาพ	(90.04)	(85.49)
รวมพัสดุคงเหลือ	77.71	87.62

ในระหว่างปี 2563 กทท. ได้กลับรายการค่าเผื่อพัสดุเสื่อมสภาพ จำนวน 0.17 ล้านบาท เนื่องจากเบิกใช้พัสดุ และมีการตั้งสำรองพัสดุเสื่อมสภาพในปีนี้ จำนวน 4.72 ล้านบาท

11. สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคารค้างรับ	13.73	19.43
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	5.68	3.06
เงินมัดจำ	0.53	0.53
ภาษีซื้อรอเครดิต	164.57	40.76
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	0.09	0.17
รวม	184.60	63.95

12. รายได้ค่าเช่าอเรียกเก็บ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
ยอดยกมา	17,091.84	17,119.85
<u>บวก</u> รายได้ตามวิธีเส้นตรง	3,509.11	3,579.75
<u>หัก</u> รายได้ตามสัญญา	(3,588.78)	(3,607.76)
ยอดยกไป	17,012.17	17,091.84

กทท. มีสัญญาที่มีอายุตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป จำนวน 62 สัญญา ประกอบด้วย

	ท่าเรือกรุงเทพ (สัญญา)	ท่าเรือแหลมฉบัง (สัญญา)	รวม
สัญญาเช่าพื้นที่	4	46	50
สัญญาเช่าที่เพื่อประกอบการให้บริการท่าเรือ	-	12	12
รวม	4	58	62

13. อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน		
	ที่ดิน	อาคาร และสิ่งปลูกสร้าง	รวม
ราคาทุน			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562	296.92	13,869.82	14,166.74
ณ วันที่ 30 กันยายน 2563	296.92	13,869.82	14,166.74
ค่าเสื่อมราคาสะสม			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562	-	8,569.04	8,569.04
<u>บวก</u> ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	345.10	345.10
ณ วันที่ 30 กันยายน 2563	-	8,914.14	8,914.14
ราคาตามบัญชี - สุทธิ			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562	296.92	5,300.78	5,597.70
ณ วันที่ 30 กันยายน 2563	296.92	4,955.68	5,252.60

ค่าเสื่อมราคาอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนประจำปี จำนวน 345.10 ล้านบาท เป็นค่าเสื่อมราคาของกลุ่มสินทรัพย์จากการบริจาค จำนวน 16.08 ล้านบาท

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

การท่าเรือแห่งประเทศไทย	ยอดตามบัญชี ณ วันที่ 30 กันยายน 2563		
	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน		
	ทุน	ค่าเสื่อมราคาสะสม	ราคาตามบัญชีสุทธิ
ที่ดินที่ กทท. ถื้ครองไว้เพื่อประโยชน์ จากรายได้ค่าเช่าและการเพิ่มขึ้น ของราคาในอนาคต			
ท่าเรือกรุงเทพ			
ที่ดินเปล่าภายใต้สัญญาเช่าที่ดิน	16,117,562.68	-	16,117,562.68
ท่าเรือแหลมฉบัง			
ที่ดินเปล่าภายใต้สัญญาเช่าที่ดิน	231,819,739.61	-	231,819,739.61
ที่ดินการเคหะ/บ้านพัก	20,168,283.63	-	20,168,283.63
	251,988,023.24	-	251,988,023.24
ที่ดินว่างเปล่า	28,818,347.62	-	28,818,347.62
รวมที่ดิน	296,923,933.54	-	296,923,933.54
กลุ่มอาคารให้เช่าภายใต้สัญญาเช่า ดำเนินงาน			
ท่าเรือกรุงเทพ	805,906,572.67	(624,453,844.42)	181,452,728.25
อาคารพาณิชย์และแฟลตชุมชนฯ			
อาคารคลังสินค้า	16,200,833.75	(16,196,057.22)	4,776.53
อาคารสำนักงาน	31,545,892.97	(20,621,314.45)	10,924,578.52
	853,653,299.39	(661,271,216.09)	192,382,083.30
ท่าเรือแหลมฉบัง			
สิ่งปลูกสร้างบนพื้นที่ให้เช่า	13,016,169,617.19	(8,252,868,686.51)	4,763,300,930.68
รวมอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	13,869,822,916.58	(8,914,139,902.60)	4,955,683,013.98
รวม	14,166,746,850.12	(8,914,139,902.60)	5,252,606,947.52

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนของ กทท. ประกอบด้วย

ที่ดินที่ กทท. ถื้ครองไว้เพื่อประโยชน์จากรายได้ค่าเช่าและการเพิ่มขึ้นของราคาในอนาคต จำนวน 4,268.99 ไร่ ตั้งอยู่ที่ท่าเรือกรุงเทพ 682.19 ไร่ และท่าเรือแหลมฉบัง 3,586.80 ไร่ ซึ่งได้ให้บุคคลภายนอกเช่าภายใต้สัญญาเช่าที่ดินทั้งระยะสั้นและระยะยาว ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 ที่ดินให้เช่าดังกล่าวมีมูลค่าตามบัญชี จำนวน 268.10 ล้านบาท และมูลค่า

ยุติธรรม จำนวน 41,376.52 ล้านบาท ซึ่งประเมินขึ้นโดยอ้างอิงจากราคาประเมินที่ดินของกรมธนารักษ์สำหรับ ปี 2559 - 2563 กรณี ทกท. ส่วน ทลจ. อ้างอิงจากราคาประเมินที่ดินของสำนักงานที่ดินที่ประเมินให้ ทลจ. โดยเฉพาะ สำหรับปี 2559 - 2563

ที่ดินว่างเปล่าที่เป็นกรรมสิทธิ์ของกิจการตั้งอยู่ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน 432 ไร่ ไม่ได้มีไว้เพื่อใช้ในการให้บริการ หรือใช้ในการบริหารงานของกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 ที่ดินว่างเปล่ามีมูลค่าตามบัญชี จำนวน 28.82 ล้านบาท และมีมูลค่ายุติธรรม จำนวน 432.47 ล้านบาท โดยอ้างอิงจากราคาประเมินที่ดินของสำนักงานที่ดินที่ประเมินให้ ทลจ. โดยเฉพาะ สำหรับปี 2559 - 2563

อาคารพาณิชย์และแฟลตชุมชน อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ได้ให้บุคคลภายนอกเช่าภายใต้ สัญญาเช่าดำเนินงาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 มีราคาทุน จำนวน 853.65 ล้านบาท มูลค่าตามบัญชี จำนวน 192.38 ล้านบาท และมูลค่ายุติธรรม จำนวน 2,000.83 ล้านบาท ซึ่งประเมินด้วยวิธีต้นทุนทดแทน โดยพิจารณาการเสื่อมราคา จากการเสื่อมทางกายภาพ การเสื่อมราคาของประโยชน์ใช้สอยและการเสื่อมราคาเนื่องจากปัจจัยภายนอก

กลุ่มสินทรัพย์ประเภทสิ่งปลูกสร้างภายใต้สัญญาเช่าประกอบการทำเทียบเรือจำนวน 13 ท่า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ได้ให้บริษัทเอกชนเช่าประกอบการและบริหารงานทำเทียบเรือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 มีราคาทุน จำนวน 13,016.17 ล้านบาท มีมูลค่าตามบัญชี จำนวน 4,763.30 ล้านบาท และมูลค่ายุติธรรม จำนวน 55,916.15 ล้านบาท ซึ่งประเมินขึ้นโดยกิจการด้วยวิธีรายได้ (Income Method, DCF Technique)

จำนวนเงินที่เกี่ยวข้องกับอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนที่ได้รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ได้แก่

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
รายได้ค่าเช่าที่ดิน อาคารและคลังสินค้า	1,491.37	1,469.10
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานโดยตรงที่เกิดจากอสังหาริมทรัพย์ เพื่อการลงทุนซึ่งก่อให้เกิดรายได้ค่าเช่าสำหรับปี	345.10	350.57

ณ 30 กันยายน 2563 ทกท. มีอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม แยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่า ยุติธรรม ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน			
ที่ดิน - ที่ ทกท. ถือเพื่อประโยชน์จากรายได้ค่าเช่า	41,376.52		
ที่ดิน - ที่ดินว่างเปล่า ทลจ.	432.47		
อาคารพาณิชย์และแฟลตชุมชน อาคารสำนักงาน และอาคารคลังสินค้า ทกท.		2,000.83	
กลุ่มสินทรัพย์ประเภทสิ่งปลูกสร้างภายใต้สัญญาเช่า ประกอบการทำเทียบเรือ จำนวน 13 ท่า ณ ทลจ.			55,916.15

14. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ที่ดิน	สิ่ง ปลูกสร้าง	สินทรัพย์ ลอยน้ำ	เครื่องมือ ยุทโธปกรณ์ อื่น	สินทรัพย์อื่น			รวม
					การถาวร	กองทุน สงเคราะห์	กองทุน ประกันภัย	
ราคาทุน								
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562	73.58	9,094.69	8,200.82	10,523.56	4,278.72	0.06	0.04	32,171.47
ซื้อ	-	1.52	-	-	12.04	-	-	13.56
โอนมาจากสินทรัพย์ระหว่าง ก่อสร้างและติดตั้ง	-	144.75	207.68	275.16	238.22	-	-	865.81
จำหน่าย	-	(21.83)	(497.42)	(9.87)	(51.46)	-	-	(580.58)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2563	73.58	9,219.13	7,911.08	10,788.85	4,477.52	0.06	0.04	32,470.26
ค่าเสื่อมราคาสะสม								
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562	-	4,639.22	4,243.76	7,407.23	3,304.93	0.06	0.04	19,595.24
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	282.15	280.06	517.00	221.30	-	-	1,300.51
จำหน่าย	-	(17.37)	(497.42)	(9.87)	(51.31)	-	-	(575.97)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2563	-	4,904.00	4,026.40	7,914.36	3,474.92	0.06	0.04	20,319.78
ค่าเพื่อการด้อยค่า								
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562	-	-	-	-	0.02	-	-	0.02
ค่าเพื่อการด้อยค่าสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
ณ วันที่ 30 กันยายน 2563	-	-	-	-	0.02	-	-	0.02
ราคาตามบัญชี - สุทธิ								
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562	73.58	4,455.47	3,957.06	3,116.33	973.77	-	-	12,576.21
ณ วันที่ 30 กันยายน 2563	73.58	4,315.13	3,884.68	2,874.49	1,002.58	-	-	12,150.46

ในงวดบัญชีปี 2563 กทท. มีค่าเสื่อมราคาประจำปี จำนวน 1,300.51 ล้านบาท เป็นค่าเสื่อมราคาของกลุ่มสินทรัพย์จากการบริจาค จำนวน 7.27 ล้านบาท

15. สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2563				2562
	ยอดยกมา	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอดยกไป	
งานระหว่างก่อสร้าง	1,412.29	313.31	(350.23)	1,375.37	1,412.29
สินทรัพย์ระหว่างสั่งซื้อ	350.77	226.00	(443.32)	133.45	350.77
งานซ่อมบำรุงระหว่างดำเนินการ	10.33	96.78	(104.67)	2.44	10.33
รวม	1,773.39	636.09	(898.22)	1,511.26	1,773.39

ในงวดบัญชีปี 2563 กทท. มีงานที่เพิ่มขึ้น จำนวน 636.09 ล้านบาท ส่วนหนึ่งเป็นการโอนมาจากเงินล่วงหน้า จำนวน 8.50 ล้านบาท

16. สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่าย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่าย	333.50	333.57
<u>หัก</u> ตัดจ่ายระหว่างปี	-	(0.07)
รวม	333.50	333.50

สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่ายเป็นโครงการที่ กทท. ดำเนินการเพื่อพัฒนาเคหะชุมชนคลองเตยร่วมกับการเคหะแห่งชาติ มีวัตถุประสงค์ในการรื้อย้ายชุมชนแออัดออกจากที่ดินของ กทท. จำนวน 4,200 ครอบครัวยุคและชุมชนแออัดบริเวณล็อก 7-12 จำนวน 600 หน่วย เพื่อพัฒนาพื้นที่สำหรับใช้ในกิจการของ กทท. ประกอบด้วย การก่อสร้างอาคารแฟลตในที่ดินของ กทท. จำนวน 1,680 หน่วย ซึ่ง กทท. ได้สร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วและการจัดหาที่ดินแปลงโล่งนอกเขต กทท. โดยการจัดซื้อที่ดินบริเวณซอยวัชรพลและบริเวณหนองจอก ซึ่งจะตัดเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อชุมชนย้ายไปอยู่อาศัยและโอนกรรมสิทธิ์แล้ว

ในงวดบัญชีปี 2563 มีที่ดินซอยวัชรพลที่ยังไม่ได้โอนกรรมสิทธิ์ เนื้อที่รวม 25-0-25.70 ไร่ คิดเป็น 10,025.70 ตารางวา มูลค่าที่ดิน 35.43 ล้านบาท และที่ดินบริเวณหนองจอก จำนวน 214 ไร่ แบ่งเป็น 2,140 แปลง มูลค่าที่ดิน 298.07 ล้านบาท ยังไม่มีการรื้อย้ายและการโอนกรรมสิทธิ์ให้กับชาวชุมชนแต่อย่างใด

17. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	โครงการพัฒนาระบบบัญชีและระบบวางแผนทรัพยากรบุคคล	ลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์โปรแกรมสำเร็จรูปอื่น ๆ	รวม
ราคาทุน			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562	82.98	597.17	680.15
ซื้อ	-	0.10	0.10
โอนมาจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	-	32.41	32.41
ณ วันที่ 30 กันยายน 2563	82.98	629.68	712.66
ค่าเสื่อมราคาสะสม			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562	82.98	392.79	475.77
ค่าตัดจำหน่าย	-	59.88	59.88
ณ วันที่ 30 กันยายน 2563	82.98	452.67	535.65
ราคาตามบัญชี - สุทธิ			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562	-	204.38	204.38
ณ วันที่ 30 กันยายน 2563	-	177.01	177.01

ในงวดบัญชีปี 2563 กทท. มีค่าตัดจำหน่ายประจำปี จำนวน 59.88 ล้านบาท เป็นค่าตัดจำหน่ายของกลุ่มสินทรัพย์จากการบริจาค จำนวน 0.66 ล้านบาท

18. เจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
ค่าแรงและค่าล่วงเวลาค้างจ่าย	181.70	178.11
โบนัสกรรมการและพนักงานค้างจ่าย	591.74	569.61
เงินบำนาญและเงินบำเหน็จตกทอดค้างจ่าย	4.94	7.71
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	87.98	105.49
ค่าเช่าที่ดิน อาคารและคลังสินค้า	25.58	18.57
ค่าตอบแทนจากการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ (Fixed Fee) และประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee)	449.27	474.19
ค่าผ่านทำอัตโนมัติ	0.04	0.04
อื่น ๆ	3.45	-
รวม	1,344.70	1,353.72

19. รายได้แผ่นดินค้างนำส่งคลัง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
รายได้แผ่นดินค้างนำส่งคลัง		
ณ วันต้นงวด	4,015.65	4,502.70
<u>บวก</u> สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง		
- จากกำไรสุทธิประจำปี	4,045.28	4,015.65
- ตั้งเพิ่มเติมจากปี 2561	-	257.30
- ตั้งเพิ่มเติมจากปี 2562	4.35	-
- ตั้งเพิ่มเติมจากปี 2563	256.46	-
รวม	8,321.74	8,775.65
<u>หัก</u> นำส่งกระทรวงการคลัง	(6,230.00)	(4,760.00)
ณ วันที่ 30 กันยายน	2,091.74	4,015.65

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 กทท. ได้สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลังจากกำไรสุทธิประจำปี ในอัตราร้อยละ 65 ของกำไรสุทธิก่อนค่าใช้จ่ายสำรองโบนัส จำนวน 4,045.28 ล้านบาท และได้ตั้งสำรองเพิ่มเติมจากรายงานการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 และ 2563 ตามเอกสารงบประมาณฉบับที่ 2 ประมาณการรายรับประจำปีงบประมาณ 2563 และ 2564 จำนวน 4.35 ล้านบาท และ 256.46 ล้านบาท ตามลำดับ

เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2562 กทท. ได้นำส่งรายได้แผ่นดิน งวดที่ 1 ประจำปี 2562 จำนวน 2,100.00 ล้านบาท เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2563 ได้นำส่งรายได้แผ่นดิน งวดที่ 2 ประจำปี 2562 จำนวน 1,920.00 ล้านบาท และวันที่ 25 สิงหาคม 2563 ได้นำส่งรายได้แผ่นดิน งวดที่ 1 ประจำปี 2563 จำนวน 2,210.00 ล้านบาท

20. หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
เจ้าหนี้กรมสรรพากร	63.71	57.56
เงินมัดจำและเงินประกัน	306.76	266.99
เงินฝากเพื่อถอนคืน	13.16	13.37
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	5.06	5.35
ภาษีขายรอการชำระ	39.21	46.31
ภาษีเงินได้นิติบุคคลหัก ณ ที่จ่าย	20.77	1.11
เจ้าหนี้บริษัทผู้ประกอบการท่าเรือ	-	2.06
เช็คจ่ายระหว่างทาง	53.67	46.10
เงินรับฝากค่าภาษีโรงเรือน	-	8.34
เงินรับฝากค่าภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	8.05	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น ๆ	1.56	0.92
รวม	511.95	448.11

21. รายได้สินทรัพย์รับบริจาคการรับรู้ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
ยอดยกมา	193.17	219.37
<u>หัก</u> รับรู้เป็นรายได้	(23.38)	(26.20)
ยอดคงเหลือ	169.79	193.17

22. เงินสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสมค้างจ่าย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2563			2562
	เงินสะสม ค้างจ่าย	ดอกเบี้ย เงินสะสม ค้างจ่าย	รวม	รวม
ยอดยกมา	154.85	248.09	402.94	393.50
<u>บวก</u> เพิ่มระหว่างปี	13.06	33.78	46.84	46.11
รวม	167.91	281.87	449.78	439.61
<u>หัก</u> จ่ายระหว่างปี	(12.22)	(21.44)	(33.66)	(36.67)
ยอดคงเหลือ	155.69	260.43	416.12	402.94

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 เงินสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสมค้างจ่าย จำนวน 416.12 ล้านบาท กทท. จ่ายให้เมื่อพนักงานออกจากงานหรือพ้นสภาพการเป็นพนักงาน

23. การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

จำนวนที่รับรู้ในงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 และ 2562 มีดังต่อไปนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
1. ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน		
โครงการวันลาหยุดพักผ่อนประจำปีสะสม	47.24	45.70
2. ผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน		
ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน		
โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	1,459.39	1,451.04
โครงการกองทุนสงเคราะห์	10,943.61	11,360.93
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	4,315.66	4,286.53
รวม ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน	16,718.66	17,098.50
ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น		
โครงการผลตอบแทนการทำงานระยะยาว	9.56	8.50
โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	53.56	50.08
รวม ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	63.12	58.58
รวม ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์พนักงาน	16,829.02	17,202.78

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
ภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน แสดงดังต่อไปนี้		
มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	16,781.78	17,157.08

การเปลี่ยนแปลงของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563 และ 2562 มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันต้นงวด 1 ต.ค.	17,202.78	17,719.72
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	246.71	321.15
ต้นทุนดอกเบี้ย	446.75	455.32
ต้นทุนบริการในอดีต	105.87	358.13
รายการที่เกิดขึ้นจริง	(1,173.09)	(1,119.25)
กำไรตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	-	(532.29)
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันสิ้นงวด 30 ก.ย.	16,829.02	17,202.78

ค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563 และ 2562 มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
โครงการวันลาหยุดพักผ่อนประจำปีสะสม	6.52	6.53
โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	99.99	429.94
โครงการกองทุนสงเคราะห์	482.80	473.86
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	202.13	222.41
โครงการผลตอบแทนการทำงานระยะยาว	2.13	1.37
โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	5.76	0.49
รวม ค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	799.33	1,134.60

กำไรตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563 และ 2562 มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	-	(85.92)
โครงการกองทุนสงเคราะห์	-	281.26
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	-	366.73
โครงการผลตอบแทนการทำงานระยะยาว	-	0.09
โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	-	(29.87)
รวม กำไรตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	-	532.29

ข้อสมมติฐานหลักในการประมาณการตามหลักการคณิตศาสตร์ประกันภัยมีดังนี้

	2563 ร้อยละ	2562 ร้อยละ
อัตราคิดลด		
โครงการเงินทดเชยเกษียณอายุ	2.03	2.03
โครงการกองทุนสงเคราะห์	2.40 และ 3.40	2.40 และ 3.40
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	2.40 และ 3.40	2.40 และ 3.40
โครงการผลตอบแทนการทำงานระยะยาว	2.03	2.03
โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	2.03 และ 2.40	2.03 และ 2.40
อัตราการเพิ่มขึ้นของเงินเดือนในอนาคต (เฉลี่ย)	7.12	7.12
แนวโน้มทองคำ	3.85	3.85
อัตราการเติบโตของค่ารักษาพยาบาล	8.00	8.00
อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน		
อายุ 0 - 20 ปี	-	-
อายุ 21 - 30 ปี	1.30	1.30
อายุ 31 - 40 ปี	1.05	1.05
อายุ 41 - 50 ปี	0.30	0.30
อายุ 51 - 60 ปี	-	-

ข้อสมมติฐานที่เกี่ยวกับการมรณะ อ้างอิงตามตารางมรณะ พ.ศ. 2560 ซึ่งเป็นข้อมูลทางสถิติที่เผยแพร่ทั่วไปตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของข้อสมมติหลักในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

	ผลกระทบต่อการผูกพันโครงการผลประโยชน์พนักงาน					
	การเปลี่ยนแปลงข้อสมมติ		การเพิ่มขึ้นของข้อสมมติ		การลดลงของข้อสมมติ	
	2563 ร้อยละ	2562 ร้อยละ	2563 ล้านบาท	2562 ล้านบาท	2563 ล้านบาท	2562 ล้านบาท
อัตรามรณะของผู้ได้รับผลประโยชน์	20	20	(2.58)	(2.38)	3.11	2.86
อัตรามรณะ	20	20	(1,378.75)	(1,324.09)	1,827.20	1,758.15
อัตราหมุนเวียนพนักงาน	1	1	(522.83)	(465.47)	42.77	36.91
อัตรามรณะจากการทำงาน	0.0001	0.0001	16.78	14.46	(16.93)	(14.59)
อัตราคิดลด	1	1	(1,683.67)	(1,760.52)	2,035.29	2,134.46
อัตราขึ้นเงินเดือน	1	1	381.04	373.18	(543.79)	(482.85)
อัตราแนวโน้มค่ารักษาพยาบาล	1	1	756.72	728.59	(616.92)	(594.47)
อัตราแนวโน้มราคาทอง	1	1	1.02	0.86	(0.86)	(0.73)

24. ประมาณการหนี้สิน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	การฟ้องร้อง คดีล่วงเวลา	การฟ้องร้อง คดีอื่น ๆ	รวม
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562	20.00	10.18	30.18
ประมาณการหนี้สินเพิ่ม	1.14	32.67	33.81
ประมาณการหนี้สินลด	(0.22)	-	(0.22)
จ่ายชำระประมาณการหนี้สิน	(0.84)	(15.49)	(16.33)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2563	20.08	27.36	47.44

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 กทท. ได้รับรู้ประมาณการหนี้สินจากการถูกฟ้องร้องดำเนินคดีดังกล่าวข้างต้น จำนวน 51 คดี จำนวนเงิน 47.44 ล้านบาท โดยเป็นคดีที่ กทท. ถูกฟ้องร้องคดีค่าล่วงเวลา จำนวน 48 คดี จำนวนเงิน 20.08 ล้านบาท และคดีอื่น ๆ จำนวน 3 คดี จำนวนเงิน 27.36 ล้านบาท

ประมาณการหนี้สินเพิ่มขึ้น จำนวนเงิน 33.81 ล้านบาท เกิดจากการบันทึกดอกเบี้ยตามคำพิพากษาศาล จำนวนเงิน 8.51 ล้านบาท โดยเป็นคดีค่าล่วงเวลา จำนวนเงิน 1.11 ล้านบาท คดีอื่น ๆ จำนวนเงิน 7.40 ล้านบาท และเกิดจากบันทึกหนี้สินตามคำพิพากษาศาลเพิ่ม จำนวน 5 คดี จำนวนเงิน 25.30 ล้านบาท

ประมาณการหนี้สินลดลง จำนวนเงิน 0.22 ล้านบาท เกิดจากการกลับรายการประมาณการหนี้สิน และจ่ายชำระประมาณการหนี้สิน จำนวนเงิน 16.33 ล้านบาท เป็นคดีที่ กทท. ถูกฟ้องร้องคดีค่าล่วงเวลา จำนวน 1 คดี และคดีอื่น ๆ จำนวน 4 คดี

25. ทุน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
ทุนทำเรือกรุงเทพ		
ทุนประเดิม	97.18	97.18
ทุนดำเนินการทำเรือพาณิชย์สัดหีบ	117.22	117.22
ทุนพัฒนาเศรษฐกิจ	9.79	9.79
เงินกู้และดอกเบี้ยที่รัฐบาลจ่ายแทน	82.08	82.08
ทุนดำเนินการหน่วยบำรุงรักษาร่องน้ำสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา	3.24	3.24
	309.51	309.51
ทุนทำเรือแหลมฉบัง		
ทุนจากงบประมาณแผ่นดิน	6,688.23	6,688.23
ทุนจากการงดนำเงินส่งคลังเพื่อเป็นเงินบาทสมทบเงินกู้	40.00	40.00
ทุนได้รับจัดสรรจากเงินกู้เพื่อการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ งวดที่ 2 (SAL2)	96.74	96.74
ทุนจากการรับโอนสินทรัพย์จากท่าเรือพาณิชย์สัดหีบ	100.07	100.07
	6,925.04	6,925.04
รวม	7,234.55	7,234.55

26. กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน ประกอบด้วย

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 และ 2562 สินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
สินทรัพย์		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	282.18	224.23
รายการระหว่างกัน - ลูกหนี้ กทท. ภาระผูกพัน	28,637.46	28,160.53
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	0.24	0.34
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์ไม่ถึงกำหนดชำระ	84.65	90.91
รวม	29,004.53	28,476.01
หนี้สิน		
เจ้าหนี้สรรพากร	1.41	-
เจ้าหนี้อื่น	6.76	7.71
เจ้าหนี้ กทท.	17,634.59	16,701.98
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	2.04	2.45
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	10,943.61	11,360.93
เงินสะสมและดอกเบี่ยเงินสะสมค้างจ่าย	416.12	402.94
รวม	29,004.53	28,476.01

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563 และ 2562 รายได้และค่าใช้จ่ายกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
รายได้		
ดอกเบี่ยเงินฝากธนาคาร	0.58	0.61
ดอกเบี่ยเงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	11.48	13.07
รายได้เบ็ดเตล็ด	1.54	0.22
รวม	13.60	13.90
ค่าใช้จ่าย		
ดอกเบี่ยเงินสะสม	33.78	32.70
รวม	33.78	32.70

27. กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 และ 2562 สินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
สินทรัพย์		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	2,681.53	136.04
เงินลงทุนชั่วคราว	-	2,503.63
ดอกเบียค้างรับ	2.29	5.21
รวม	2,683.82	2,644.88
หนี้สินและกองทุน		
กองทุน	2,644.88	2,523.70
จัดสรรระหว่างปี	38.94	121.18
รวม	2,683.82	2,644.88

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563 และ 2562 รายได้และค่าใช้จ่ายกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
รายได้		
รายได้ดอกเบีย	42.36	41.97
รวม	42.36	41.97
ค่าใช้จ่าย		
ค่าสินไหมทดแทน	3.43	5.62
รวม	3.43	5.62

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

28. รายได้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
รายได้ค่าปรับผิดสัญญา	59.71	54.64
รายได้สินทรัพย์รับบริจาค	23.38	26.20
รายได้เบ็ดเตล็ด	50.27	67.65
อื่น ๆ	4.26	5.53
รวม	137.62	154.02

29. ค่าตอบแทนผู้บริหาร

ผู้บริหาร หมายถึง ผู้บริหารที่เป็นพนักงานตั้งแต่ระดับผู้ช่วยผู้อำนวยการ กทท. หรือเทียบเท่าขึ้นไป รวมถึงผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี และคณะกรรมการ กทท. รวม 25 ราย

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
ค่าตอบแทนผู้บริหาร		
ผลประโยชน์ระยะสั้น	41.06	40.43
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	-	1.48
รวม	41.06	41.91

30. ค่าใช้จ่ายอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
ค่าใช้จ่ายเดินทาง - ภายในประเทศ	8.70	12.12
ค่าใช้จ่ายเดินทาง - ต่างประเทศ	5.41	14.98
ค่าอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้	3.28	2.96
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบคอมพิวเตอร์	20.04	17.33
ค่าใช้จ่ายวัสดุคูนจำนวน	18.68	47.32
ค่าจัดพิมพ์หนังสือ	0.87	2.78
ค่าใช้จ่ายในการวิจัยและพัฒนาสิ่งแวดล้อม	5.78	4.98
ค่าเช่าเครื่องและค่าถ่ายเอกสาร	1.59	1.79
ค่าสอบบัญชี	2.00	2.00
ค่าบริการเรือรับ-ส่งเจ้าพนักงานนำร่องในบริเวณ ทลฉ.	28.51	32.69
ค่าใช้จ่ายการกีฬาของพนักงาน	18.71	27.02
ค่าเช่ารถอื่น ๆ	24.48	21.91
ค่าธรรมเนียม	4.59	4.95
ค่าเบี้ยประกันภัย	4.59	4.28
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนตัดจ่าย	-	0.07
ค่ารับรอง	9.73	8.90
ค่าบำรุงสมาคมและเงินอุดหนุน	18.50	15.69
เงินบริจาค	40.01	34.79
ค่าใช้จ่ายสถานการณ์ฉุกเฉิน - น้ำท่วม, ไฟไหม้ ฯลฯ	6.26	6.85
หนังสือจะสูญ	3.71	89.76
เงินชดใช้ค่าเสียหาย	34.64	(1.84)
ค่าภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	11.86	-
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	1.55	2.94
ค่าใช้จ่ายวัสดุเสื่อมสภาพ	4.45	2.75
อื่น ๆ	18.19	21.33
รวม	296.13	378.35

31. การผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ประกอบด้วย

การผูกพัน

- 1) ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 กทท. มีภาระค้ำประกัน โดยบัญชีเงินฝากธนาคารประเภทฝากประจำ 12 เดือน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

		2563	2562
<u>ภาระค้ำประกัน</u>	<u>ธนาคาร</u>		
การใช้ไฟฟ้า	ธนาคารกรุงไทยฯ	0.30	0.30
การชำระหนี้เงินกู้เพื่อที่อยู่อาศัยโครงการพัฒนาเคหะชุมชนคลองเตยระยะที่ 3	ธนาคารอาคารสงเคราะห์	-	9.86
รวม		0.30	10.16

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

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

ต่อมาได้มีพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่ใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะของที่ดินราชพัสดุ ในท้องที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2548 ซึ่งมีผลบังคับใช้กับเนื้อที่ 1,456-0-83 ไร่ ส่วนพื้นที่ที่เหลือ เนื้อที่ 485-1-32 ไร่ ยังไม่ได้ดำเนินการถอนสภาพ เนื่องจากมีราษฎรได้แย่งสิทธิในที่ดิน

กระทรวงการคลังเห็นชอบให้ขายที่ดินราชพัสดุแปลงดังกล่าว โดยกำหนดราคาขายที่ดินทั้งแปลง เนื้อที่ 1,941-2-15 ไร่ ในราคาไร่ละ 1.83 ล้านบาท หากคิดตามส่วนที่ได้ดำเนินการถอนสภาพ เนื้อที่ 1,456-0-83 ไร่ คิดเป็นเงินจำนวน 2,660.49 ล้านบาท โดยให้ กทท. ผ่อนชำระเงิน 4 งวด งวดละ 665.122 ล้านบาท ภายในระยะเวลา 4 ปี และเมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2562 กทท. ได้ชำระเงินงวดสุดท้ายให้แก่กระทรวงการคลังเรียบร้อยแล้ว

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

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

- 2) ให้กรมธนารักษ์หรือกรมที่ดิน กรณีพื้นที่ที่ถอนสภาพฯ เนื้อที่ 1,456-0-83 ไร่ ซึ่งได้มีการโอนกรรมสิทธิ์ที่ราชพัสดุแปลงดังกล่าวตามกฎหมายที่ราชพัสดุแล้ว และ กทท. เข้าใช้ประโยชน์เต็มพื้นที่แล้วมาตั้งแต่ พ.ศ. 2528 จะถือว่ากระทรวงการคลังได้ส่งมอบสิทธิการครอบครองหรือกรรมสิทธิ์ในที่ดินให้ กทท. ตามกฎหมายแล้วหรือไม่ เนื่องจากที่ดินราชพัสดุแปลงดังกล่าวไม่มีเอกสารสิทธิตามกฎหมายที่ดิน จึงไม่สามารถดำเนินการจดทะเบียนเปลี่ยนนามผู้ถือสิทธิหรือกรรมสิทธิ์ในที่ดินตามประมวลกฎหมายที่ดินได้
- 3) กำหนดแนวทางในการดำเนินการพื้นที่ที่ถอนสภาพฯ แล้ว แต่ยังไม่สามารถออกโฉนดที่ดินได้ และอยู่ระหว่างการพิจารณาคดีของศาล ต้องรอคดีถึงที่สุดก่อน

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

ต่อมา เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2563 กทท. ได้มีหนังสือที่ กทท. 6025/2924 ขอรบความคืบหน้า กรณีกรมธนารักษ์หรือกรมที่ดิน ประเด็นการโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี เนื้อที่ 1,456-0-83 ไร่ แต่ยังไม่ได้รับการตอบกลับจากกรมธนารักษ์

หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 กทท. มีคดีที่ถูกฟ้องร้องดำเนินคดีรวมทั้งสิ้น จำนวน 824 คดี ทุนทรัพย์รวม 19,594.12 ล้านบาท มีรายละเอียดดังนี้

- 1) กทท. ถูกฟ้องร้องดำเนินคดี จำนวน 823 คดี ทุนทรัพย์จำนวน 2,273.38 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - 1.1 คดีทั่วไป จำนวน 15 คดี โดยโจทก์ฟ้องร้องให้ กทท. ชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินประมาณ 89.46 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) เรื่องอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล และคดียังไม่ถึงที่สุด และ กทท. ได้บันทึกประมาณการหนี้สินไว้แล้ว จำนวน 27.36 ล้านบาท
 - 1.2 คดีเกี่ยวกับค่าล่วงเวลา จำนวน 661 คดี ทุนทรัพย์ จำนวน 1,365.25 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) โดยในปี 2548 - 2563 มีพนักงาน กทท. ฟ้อง กทท. ในคดีจ่ายค่าทำงานค่าล่วงเวลา ค่าทำงานในวันหยุด และค่าล่วงเวลาในวันหยุดไม่ชอบด้วยกฎหมายแรงงานซึ่งมีความคืบหน้าของคดี ดังนี้
 - 1.2.1 คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลแรงงาน จำนวน 613 คดี จำนวน 1,335.56 ล้านบาท
 - 1.2.2 คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา จำนวน 48 คดี จำนวน 29.69 ล้านบาท และ กทท. ได้บันทึกประมาณการหนี้สินไว้แล้ว จำนวน 20.08 ล้านบาท
 - 1.3 คดีเงินชดเชยกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ จำนวน 147 คดี โดยโจทก์ฟ้องร้องให้ กทท. ชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินประมาณ 818.67 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) เรื่องอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล และคดียังไม่ถึงที่สุด
- 2) กทท. มีเรื่องที่ดินคณะกรรมการอนุญาตตุลาการมีคำสั่งขาดให้ กทท. ชดใช้ค่าเสียหาย จำนวน 1 คดี เป็นจำนวนเงิน 1,033.59 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) และต่อมาคู่พิพาทได้ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองให้ กทท. ชดใช้ค่าเสียหายเพิ่มเติมจากที่ดินคณะกรรมการมีคำสั่งขาดอีก 16,287.15 ล้านบาท รวมเป็นเงิน 17,320.74 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) หลังจากทราบผลคำชี้ขาด กทท. ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครอง ขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะกรรมการอนุญาตตุลาการแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาคดีของศาลปกครอง

32. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์ ซึ่ง กทท. นำมาถือปฏิบัติ

กทท. ได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชีที่มีผลบังคับใช้ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562 นำมาถือปฏิบัติแล้ว ซึ่งฝ่ายบริหารพิจารณาแล้วว่า ไม่มีผลกระทบที่เป็นสาระสำคัญต่อการเงินของ กทท.

33. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์ ซึ่ง กทท. ยังไม่ได้นำมาถือปฏิบัติก่อนวันมีผลบังคับใช้

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน	เรื่อง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1	การนำเสนองบการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2	สินค้างหนี้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7	งบกระแสเงินสด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8	นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี และข้อผิดพลาด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10	เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12	ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16	ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19	ผลประโยชน์ของพนักงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20	การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23	ต้นทุนการกู้ยืม
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26	การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27	งบการเงินเฉพาะกิจการ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28	เงินลงทุนในบริษัทร่วม และการร่วมค้า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29	การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32	การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33	กำไรต่อหุ้น

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน	เรื่อง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34	การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36	การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37	ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41	เกษตรกรรม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1	การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินมาใช้เป็นครั้งแรก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2	การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3	การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4	สัญญาประกันภัย
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6	การสำรวจและการประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7	การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8	ส่วนงานดำเนินงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9	เครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10	งบการเงินรวม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11	การร่วมการงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13	การวัดมูลค่ายุติธรรม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14	รายการที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลอดีตบัญชี
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15	รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16	สัญญาเช่า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7	การเริ่มต้นใช้สกุลเงินยูโรเป็นครั้งแรก
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10	ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มี ความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25	ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษี ของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29	การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน	เรื่อง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1	การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2	หุ้นของสมาชิกในกิจการสหกรณ์และเครื่องมือ ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5	สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6	หนี้สินที่เกิดขึ้นจากการมีส่วนร่วมในตลาด ที่เฉพาะเจาะจง - เศษเหลือทิ้งของเครื่องใช้ไฟฟ้า และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7	การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจ ที่เงินเฟ้อรุนแรง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10	การรายงานทางการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12	ข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14	ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16	การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิ ในหน่วยงานต่างประเทศ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17	การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 19	การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20	ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21	เงินที่นำส่งรัฐ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 22	รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศและสิ่งตอบแทน จ่ายล่วงหน้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 23	ความไม่แน่นอนเกี่ยวกับวิธีการทางภาษีเงินได้

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2564

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ปรับปรุงในปี 2563 ซึ่ง กทท. จะต้องถือปฏิบัติตามการปรับปรุงต่าง ๆ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป การปรับปรุงดังกล่าวเนื่องมาจากหลักการสำคัญดังต่อไปนี้

การปรับปรุงการอ้างอิงกรอบแนวคิดในมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

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

คำนิยามของความมีสาระสำคัญ

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน	เรื่อง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1	การนำเสนองบการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8	นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี และข้อผิดพลาด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10	เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34	การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37	ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3	การรวมธุรกิจ

การปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน	เรื่อง
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7	การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9	เครื่องมือทางการเงิน

ปัจจุบันผู้บริหารของ กทท. อยู่ระหว่างประเมินผลกระทบของการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

34. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติ เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2564 โดยผู้أำนวยการ กทท. ที่ได้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการ กทท.



การท่าเรือแห่งประเทศไทย

444 ถนนท่าเรือ คลองเตย กรุงเทพฯ 10110

โทรศัพท์ : 0-2269-3000

โทรสาร : 0-2672-7156