

SMART PORT

CONNECTING FUTURE





SMART PORT SMART CITY

เชื่อมโยงเทคโนโลยีกับคุณภาพชีวิต
เพิ่มศักยภาพการเป็นศูนย์กลางทางการค้า พัฒนาท่าเรือมุ่งสู่การเป็นเมืองอัจฉริยะ:
เพื่อการบริหารจัดการที่ดีกว่า



REGIONAL HUB CONNECTING EVERY SUCCESS

เพิ่มขีดความสามารถการขนส่ง เสริมสร้างเศรษฐกิจ

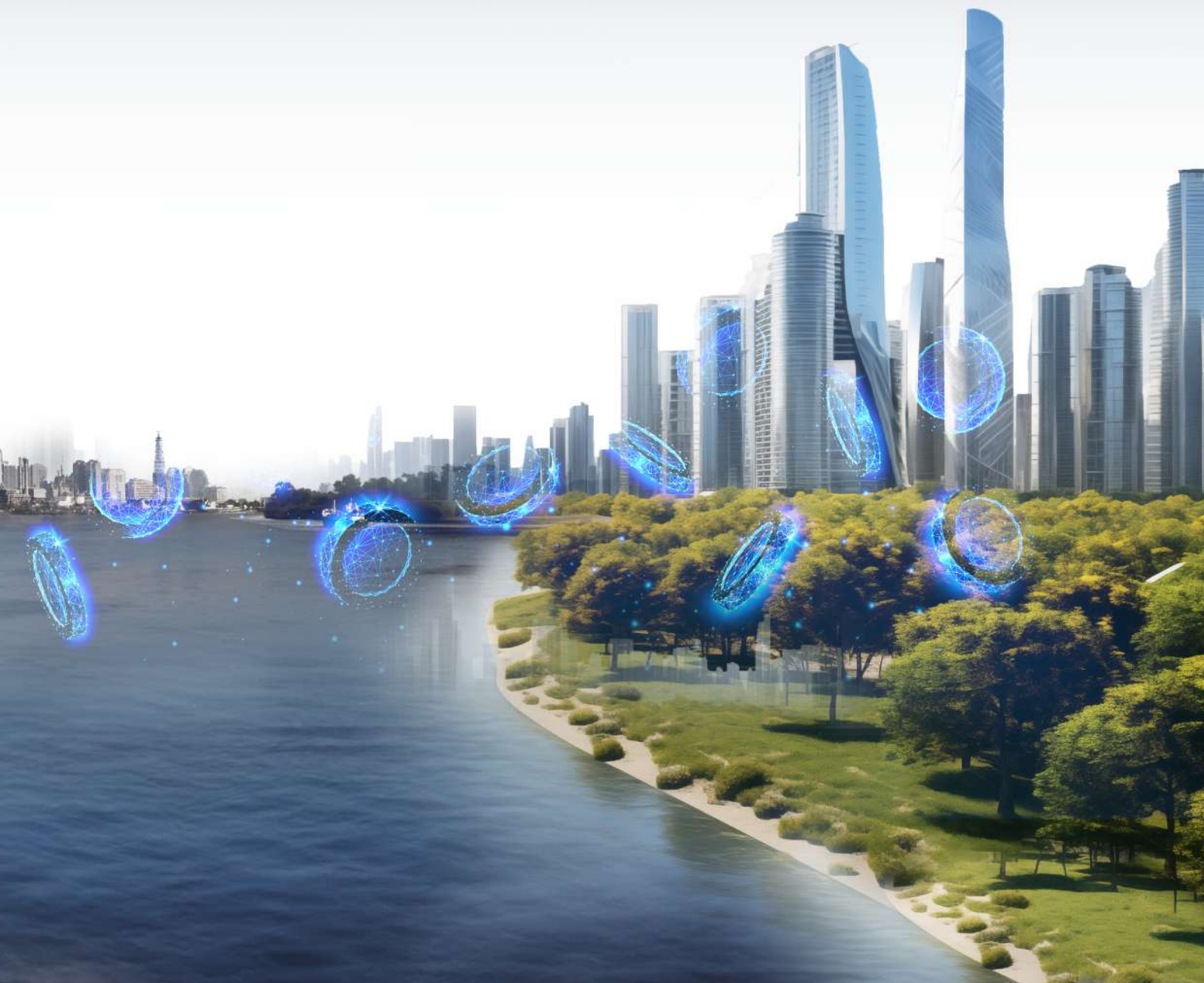
เน้นบทบาทของท่าเรือในฐานะจุดเริ่มต้นที่สำคัญด้านโลจิสติกส์

การขับเคลื่อนเศรษฐกิจ และการนำเทคโนโลยีเหนือระดับมาใช้ในการปฏิบัติงาน





สร้างสรรค์นวัตกรรมเพื่อความยั่งยืน
สู่มิติใหม่ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์





GREEN PORT

เป้าหมายการเป็นท่าเรือที่ล้ำสมัยระดับโลก

ก้าวนำทุกการขนส่ง ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

เพื่ออนาคตและการเติบโตของธุรกิจ





สารบัญ

PART

01

สารจากผู้บริหาร

- 17 สารประธานกรรมการการค้าเรือแห่งประเทศไทย
- 19 สารผู้อำนวยการการค้าเรือแห่งประเทศไทย
- 20 นโยบายคณะกรรมการการค้าเรือแห่งประเทศไทย

PART

02

คณะผู้บริหารและบทบาทหน้าที่

- 22 คณะกรรมการการค้าเรือแห่งประเทศไทย
- 40 บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการการค้าเรือแห่งประเทศไทย
- 47 นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนของคณะกรรมการการค้าเรือแห่งประเทศไทย
- 49 ผู้บริหารระดับสูงการค้าเรือแห่งประเทศไทย
- 64 นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูงการค้าเรือแห่งประเทศไทย

PART

03

ประวัติและการพัฒนาองค์กร

- 66 ประวัติของการค้าเรือแห่งประเทศไทย
- 70 โครงสร้างองค์กร
- 72 บัญชีแสดงยอดอัตราค่าจ้างของพนักงานการค้าเรือแห่งประเทศไทย
- 74 ผลการดำเนินงานของโครงการ/แผนงาน/กิจกรรม ที่สำคัญ
- 78 โครงสร้างเงินทุน
- 79 การบริหารการเงิน
- 80 การบริหารสินทรัพย์
- 81 การดำเนินการด้านบริหารทรัพยากรบุคคลในปีงบประมาณ 2566
- 92 การมุ่งเน้นด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า
- 105 ท่าเรือกรุงเทพ
- 111 ท่าเรือแหลมฉบัง
- 119 ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน
- 121 ท่าเรือเชียงของ
- 123 ท่าเรือระนอง

PART

04

การบริหารการปฏิบัติงาน

- 128 ผลการบริหารการปฏิบัติงานการค้าเรือแห่งประเทศไทย ปี 2562 - 2566
- 131 การวิเคราะห์เศรษฐกิจและอุตสาหกรรม
- การขนส่งทางน้ำและกิจการท่าเรือ
- 135 รายงานวิเคราะห์ผลการดำเนินงานฐานะการเงิน
- 137 บัญชีเชิงสังคม
- 138 ความร่วมมือระหว่างประเทศ
- 148 ประมวลภาพกิจกรรมในรอบปี

PART

05

การกำกับดูแลองค์กร

- 164** รายงานนโยบายและการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลที่ดี
- 165** นโยบายและการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลที่ดี
- 169** การบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน
- 174** นโยบายการปฏิบัติต่อรายการที่เกี่ยวข้องกัน
- 176** การดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540
- 177** นโยบายการจัดซื้อจัดจ้าง
- 180** รายงานผลการดำเนินงานคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือแห่งประเทศไทยประจำปีงบประมาณ 2566
- 183** นโยบายการส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์และการจัดการนวัตกรรม
- ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 184** รายงานนโยบายด้านการพัฒนาความยั่งยืน

PART

06

ความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ

- 186** นโยบายสิ่งแวดล้อมการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 187** ผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญของปีงบประมาณ 2566
- 192** ประมวลภาพกิจกรรมความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ

PART

07

รายงานของผู้สอบบัญชี

- 200** ประกาศการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- 201** รายงานความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยต่อรายงานทางการเงิน
- 202** รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต
- 204** งบแสดงฐานะการเงิน
- 206** งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
- 207** งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้เจ้าของ
- 208** งบกระแสเงินสด
- 210** หมายเหตุประกอบงบการเงิน





ประเภทกิจการ/ ลักษณะการประกอบกิจการ

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

- 1) รับโอนกิจการทำเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ในกรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม
- 2) ประกอบและส่งเสริมกิจการทำเรือเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน
- 3) ดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการทำเรือ

นอกจากนี้การทำเรือฯ มีอำนาจหน้าที่ภายใต้ขอบเขตแห่งวัตถุประสงค์ ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 6 และมีอำนาจในการดำเนินงานรวมถึง

- (1) สร้าง ซ่อม จัดหา จำหน่าย เช่า ให้เช่า และดำเนินงานเกี่ยวกับเครื่องใช้บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการทำเรือ
- (2) ซ่อม จัดหา เช่า ให้เช่า ถูกรวมสิทธิ์ ครอบครอง จำหน่าย หรือดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งหามิทรัพย์ หรือสิ่งหามิทรัพย์
- (3) กำหนดอัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือ บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการทำเรือ และออกระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว
- (4) จัดระเบียบว่าด้วยความปลอดภัย การใช้ท่าเรือ บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการทำเรือ
- (5) กู้ยืมเงิน
- (6) ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในอาณาบริเวณ
- (7) ควบคุม ปรับปรุงและให้ความสะดวกและความปลอดภัยแก่กิจการทำเรือและการเดินเรือภายในอาณาบริเวณ
- (8) กำหนดอัตราค่าภาระต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ
- (9) ออกพันธบัตร หรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน
- (10) จัดตั้งบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประกอบกิจการทำเรือและกิจการอื่นภายใต้ขอบเขตแห่งวัตถุประสงค์ของการทำเรือฯ ทั้งนี้ บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดดังกล่าว จะมีคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่าร้อยละสี่สิบเก้าของทุนจดทะเบียนของบริษัทนั้นไม่ได้
- (11) เข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประโยชน์แก่กิจการของการทำเรือฯ





วิสัยทัศน์

มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือ ชั้นนำระดับโลก

พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโต อย่างยั่งยืนในปี 2573



ตำแหน่งเชิงกลยุทธ์ของท่าเรือภายใต้ความรับผิดชอบของการท่าเรือฯ



01

ท่าเรือกรุงเทพ

เป็นท่าเรือแม่น้ำ
ที่ได้มาตรฐานสากล
สร้างมูลค่าเพิ่ม ส่งเสริมการค้า
การลงทุนและสนับสนุนธุรกิจ
SMEs



02

ท่าเรือแหลมฉบัง

เป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก
เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์
สู่การค้าโลกแบบไร้รอยต่อ



03

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

ท่าเรือเชียงของ
เป็นท่าเรือที่สนับสนุน
การเชื่อมโยงการค้า
และการขนส่งในอนุภูมิภาค
ลุ่มแม่น้ำโขง



04

ท่าเรือระนอง

การขนส่ง
ทางฝั่งทะเลอันดามัน



พันธกิจ

01

พัฒนาบริการและ
โครงสร้างพื้นฐานท่าเรือ
ให้มีมาตรฐานในระดับสากล
เพื่อสนับสนุนและเป็นกลไก
ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ
ส่งเสริมขีดความสามารถ
ในการแข่งขันของประเทศ

02

พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลาง
การเปลี่ยนถ่าย รูปแบบ
การขนส่ง (Intermodal
Transport) ที่เชื่อมโยง
โครงข่ายการขนส่งสินค้า
และระบบโลจิสติกส์
ทั้งภายในประเทศ
และในภูมิภาค

03

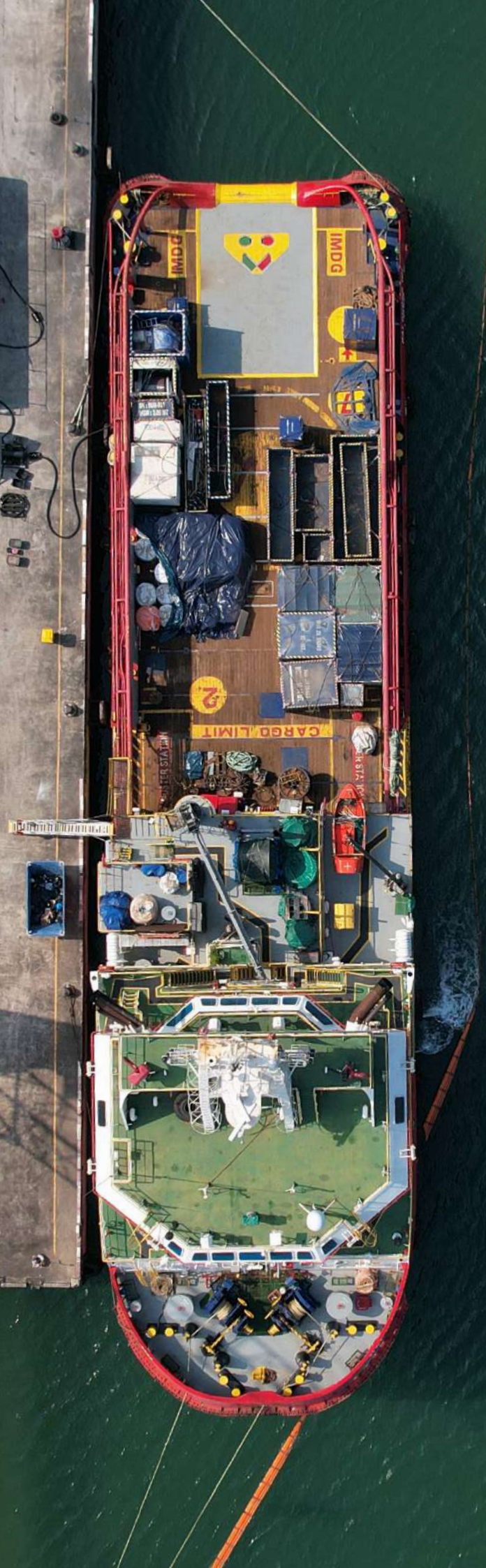
พัฒนาการใช้ประโยชน์
สินทรัพย์ในเชิงธุรกิจ
เพื่อให้สามารถสร้าง
มูลค่าเพิ่ม ได้รับ
ผลตอบแทนในอัตรา
ที่เหมาะสมและสนับสนุน
การเติบโต ขององค์กร

04

พัฒนาสู่องค์กรสมรรถนะสูง
เพื่อสนับสนุนการบริการและ
การดำเนินงานที่เป็นเลิศ

05

สร้างความเชื่อมั่น
และการยอมรับจากผู้มีส่วนได้
ส่วนเสียและชุมชนโดยรอบ
ต่อการดำเนินงานท่าเรือ
และบทบาทความสำคัญ
ในการพัฒนาประเทศ
เพื่อสร้างการเติบโตและ
ความเป็นอยู่ร่วมกัน
อย่างยั่งยืน



ค่านิยม
(CORE
VALUE)

“
S
M
A
R
T
”



STANDARD

ดำเนินงานอย่างมีธรรมาภิบาลและมาตรฐานสากล (ดำเนินงานด้วยความรับผิดชอบและสำนึกในหน้าที่ ด้วยความโปร่งใสและมีคุณธรรม และปฏิบัติงานได้อย่างมีมาตรฐานสากล)



MASTERY

ทำงานอย่างมืออาชีพเทียบเท่าองค์กรสมรรถนะสูง (ปฏิบัติงานอย่างมีความรู้ความสามารถ ด้วยความทุ่มเท และทำให้ดีที่สุด เพื่อให้ได้ผลงานที่มีคุณภาพสูง พร้อมทั้งมุ่งพัฒนาตนเองในการพัฒนาประสิทธิภาพ ในการทำงานให้ดียิ่งขึ้นอย่างต่อเนื่อง)



AGILITY

พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง ด้วยการสร้างสรรค์นวัตกรรมสิ่งใหม่ (พร้อมปรับเปลี่ยนกระบวนการและวิธีการทำงาน ตามสภาวะแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถคิดริเริ่มสร้างสรรค์สิ่งใหม่ มาพัฒนาประยุกต์ใช้ในการทำงานให้เกิดคุณค่าต่อองค์กร)



RESPONSIBILITY

รับผิดชอบต่อสังคมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (ปฏิบัติงานด้วยจิตสำนึกและรับผิดชอบต่อหน้าที่ องค์กร สังคม สิ่งแวดล้อมและประเทศ)



TEAMWORK

มุ่งมั่นในการทำงานร่วมกัน (ทำงานร่วมกันด้วยความเคารพเชื่อถือ และร่วมกันระดมความคิดเห็นอย่างมีหลักการเหตุผล เพื่อมุ่งปฏิบัติงานให้บรรลุเป้าหมายขององค์กร ได้อย่างมีประสิทธิภาพ)

ความเชื่อมโยงวิสัยทัศน์ พันธกิจ และวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

VISION

มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก
พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573

MISSION

- พัฒนาบริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานในระดับสากล เพื่อสนับสนุนและเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่าย รูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) ที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศและในภูมิภาค
- พัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ในเชิงธุรกิจ เพื่อให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม ได้รับผลตอบแทนในอัตราที่เหมาะสมและสนับสนุนการเติบโตขององค์กร
- พัฒนาสู่องค์กรสมรรถนะสูง เพื่อสนับสนุนการบริการและการดำเนินงานที่เป็นเลิศ
- สร้างความเชื่อมั่น และการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและชุมชนโดยรอบต่อการดำเนินงานท่าเรือและบทบาทความสำคัญในการพัฒนาประเทศเพื่อสร้างการเติบโตและความเป็นอยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืน

ระยะสั้น (ปี 2566 - 2567)

ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน และการบริหารจัดการองค์กรที่เป็นมาตรฐาน และการจัดการสินทรัพย์และค่าใช้จ่ายอย่างมีประสิทธิภาพ

ระยะกลาง (ปี 2568 - 2570)

ยกระดับขีดความสามารถองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล และระบบมาตรฐานคุณภาพในทุกมิติ

ระยะยาว (ปี 2571 - 2573)

สร้างรายได้เปรียบทางการแข่งขันผ่านการร่วมมือกับพันธมิตรด้วยการบริหารจัดการสินทรัพย์และนวัตกรรม

Strategies

SO1 ยกระดับท่าเรือให้ได้มาตรฐานเทียบเท่าระดับสากล

S1.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน/ระบบการบริหารจัดการท่าเรือให้ได้มาตรฐานเทียบเท่าระดับสากล

SO2 ยกระดับขีดความสามารถการให้บริการ ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม

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

SO3 สร้างโอกาสเชิงกลยุทธ์ด้วยการบริหารจัดการสินทรัพย์และการลงทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

S3.1 การแสวงหาโอกาสในการใช้สินทรัพย์และการลงทุนธุรกิจเชิงพาณิชย์

SO4 ยกระดับการบริหารจัดการองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ รองรับการเติบโตอย่างยั่งยืน

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

Value

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

SMART

PAT : STANDARD, MASTERY, AGILITY, RESPONSIBILITY, TEAMWORK

PART

01

สารจากผู้บริหาร

LAEM CHABANG

พืงศอศ
TARU 304



**การให้บริการ
โดยการนำเทคโนโลยี
และนวัตกรรมมาใช้
เพื่อให้เกิดการพัฒนา
และเติบโตอย่างยั่งยืน**

เพิ่มศักยภาพและยกระดับมาตรฐานให้เทียบเท่าท่าเรือชั้นนำของโลก
ลดต้นทุนโลจิสติกส์เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ



สารประธานกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทย

การทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศ เป็นหน่วยงานที่เชื่อมต่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและภายในประเทศ ดำเนินการตามนโยบายรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม โดยมีหน้าที่บริหารและพัฒนาท่าเรือให้มีความพร้อมในการให้บริการที่มีประสิทธิภาพเป็นที่พึงพอใจและยอมรับของผู้ใช้บริการ พร้อมยกระดับการพัฒนาการทำเรือให้เป็นท่าเรือชั้นนำของโลก และสนับสนุนให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือและเชื่อมโยงการขนส่งได้อย่างเป็นรูปธรรม

ปีงบประมาณ ๒๕๖๖ การดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์มีการเติบโตและพัฒนาอย่างรวดเร็ว เพื่อสนับสนุนเป้าหมายการลดต้นทุนโลจิสติกส์ สร้างขีดความสามารถในการแข่งขันการทำเรือฯ มีนโยบายในการพัฒนาบริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐาน เพื่อเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในและภายนอกประเทศ พัฒนาการให้บริการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพเป็นที่พึงพอใจและยอมรับของผู้ใช้บริการ รวมทั้งบริหารจัดการสินทรัพย์ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในเชิงธุรกิจสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มและผลตอบแทนที่เหมาะสม


ในขณะเดียวกันคณะกรรมการการทำเรือฯ ก็ให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยกำหนดนโยบายที่มุ่งเน้นให้เกิดการบริหารงานองค์กรอย่างมีธรรมาภิบาล พัฒนาการดำเนินงานและรูปแบบการให้บริการโดยการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ เพื่อให้เกิดการพัฒนาและเติบโตอย่างยั่งยืน ตลอดจนเพิ่มศักยภาพและยกระดับมาตรฐานให้เทียบเท่าท่าเรือชั้นนำของโลก รวมทั้งลดต้นทุนโลจิสติกส์เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ท้ายนี้ คณะกรรมการการทำเรือฯ ขอขอบคุณผู้ให้บริการ และผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน ที่ได้สนับสนุนการดำเนินงานของการทำเรือฯ ด้วยดีเสมอมา ผู้บริหารและพนักงานทุกท่านที่ปฏิบัติหน้าที่อย่างสมบุรณ์ เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของการทำเรือฯ และหวังเป็นอย่างยิ่งว่า จะได้รับความร่วมมืออันดีเช่นนี้ตลอดไป



(นายปริญญา แสงสุวรรณ)

ประธานกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย

A portrait of a middle-aged man with short dark hair, wearing glasses, a dark blue suit jacket, a dark blue shirt, and a grey patterned tie. He is smiling slightly and looking towards the camera. The background is a solid dark blue.

ให้ความสำคัญกับพนักงาน โดยคำนึงถึงสวัสดิการ สวัสดิภาพของพนักงาน และการสร้างความมั่นใจ ให้กับผู้ใช้บริการ

พนักงานการทำเรือฯ ทุกคนมีส่วนร่วมในการพัฒนาองค์กรให้ได้มาตรฐาน
ตามระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ISO 22301 ทำให้การทำเรือฯ
มีผลประกอบการและกำไรสูงสุดในรอบ 72 ปี



สารผู้อำนวยการ การทำเรือแห่งประเทศไทย

การทำเรือแห่งประเทศไทย ในฐานะรัฐวิสาหกิจ องค์กรหลักของประเทศที่ดำเนินกิจการด้านการขนส่งทางน้ำได้ดำเนินการพัฒนาเติบโตอย่างต่อเนื่อง ยาวนานเป็นเวลา 72 ปี นับว่าการทำเรือฯ ได้สั่งสมประสบการณ์ ความเชี่ยวชาญในด้านการขนส่งทางน้ำ และยังคงมุ่งมั่นพัฒนาในทุกด้านต่อไป เพื่อบรรลุวิสัยทัศน์ “มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573”

ในปี 2566 ที่ผ่านมา การทำเรือฯ ได้เร่งรัดพัฒนาโครงการต่าง ๆ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ เชื่อมโยงโครงข่ายด้านการขนส่งสินค้าและลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ และเพื่อส่งเสริมศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศในเวทีการค้าโลก อาทิ โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal) ของท่าเรือกรุงเทพ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง และโครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการของท่าเรือระนอง สำหรับเส้นทางขนส่งทางฝั่งทะเลอันดามัน และยังมีโครงการพัฒนาพื้นที่สำหรับจัดตั้งเขตปลอดอากรท่าเรือกรุงเทพ (Bangkok Port Free Zone) โครงการการพัฒนาท่าเรือบกที่จังหวัดขอนแก่น ซึ่งเป็นโครงการที่เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมที่เป็นการพัฒนาศักยภาพทางการตลาดของการทำเรือฯ และช่วยสร้างคุณค่า (Value) ให้แก่ผู้ใช้บริการ

ผมรู้สึกภาคภูมิใจที่ผู้บริหารทุกระดับ และพนักงานการทำเรือฯ ทุกท่าน มีส่วนร่วมในการพัฒนาองค์กรให้ได้มาตรฐานตามระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ISO 22301 ทำให้การทำเรือฯ มีผลประกอบการและกำไรสูงสุดในรอบ 72 ปี ทั้งหมดนี้เกิดจากความร่วมมือของทุกภาคส่วน โดยในปีนี้การทำเรือฯ ได้รับรางวัล “แรงงานสัมพันธ์ดีเด่น” และ “รางวัลองค์กรเกียรติยศ” ซึ่งทั้งสองรางวัลเกิดจากการที่การทำเรือฯ ได้ให้ความสำคัญกับพนักงานโดยคำนึงถึงสวัสดิการ สวัสดิภาพของพนักงาน และเล็งเห็นถึงความสำคัญในการสร้างความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการ ด้วยการเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและมีส่วนร่วมในหลากหลายกิจกรรม ทั้งนี้ การทำเรือฯ ได้บริหารงานองค์กรโดยยึดหลักคุณธรรม จริยธรรม ประกอบกับความมุ่งมั่นของพนักงานที่ได้ปฏิบัติงานตามค่านิยม SMART และขับเคลื่อนองค์กรอย่างสร้างสรรค์ ด้วยนวัตกรรมสู่การเป็นท่าเรืออัจฉริยะ (Smart Port) และท่าเรือสีเขียว (Green Port) รักษาสิ่งแวดล้อม เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับสังคมไทยและสังคมโลก เป็นองค์กรที่เจริญเติบโตได้อย่างยั่งยืน

ท้ายนี้ผมขอขอบคุณคณะกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนที่ให้ความร่วมมือ สนับสนุนการดำเนินงานตามนโยบายและโครงการต่าง ๆ ให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งส่งผลดีและเป็นประโยชน์ส่วนรวมต่อประเทศชาติสืบไป



(นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข)
ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย



นโยบายคณะกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2567

มุ่งเน้นให้เกิดการบริหารงานองค์กรอย่างมีธรรมาภิบาล โปร่งใส พัฒนาการดำเนินงานและรูปแบบการให้บริการ โดยการนำเทคโนโลยี และนวัตกรรมมาใช้เพื่อให้เกิดการพัฒนาและเติบโตอย่างยั่งยืน ตลอดจนเพิ่มศักยภาพและยกระดับมาตรฐานองค์กรในภาพรวม ให้เทียบเท่าท่าเรือชั้นนำของโลก รวมทั้งลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยมีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ ดังนี้

- บริหาร กำกับการดำเนินงานให้มีความถูกต้อง โปร่งใส ตรวจสอบได้ ภายใต้หลักธรรมาภิบาลและการกำกับดูแลที่ดีตามมาตรฐานสากล และสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงขององค์กร
- พัฒนาและขยายขีดความสามารถด้านโครงสร้างพื้นฐาน และรูปแบบการให้บริการ เพื่อให้สามารถรองรับต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ เป็นไปตามนโยบายภาครัฐ
- สนับสนุน ส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ตลอดจนเร่งรัดติดตาม และประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การขนส่งสินค้าในลักษณะ Transit และ Transshipment สามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรม
- พัฒนาท่าเรือภูมิภาคให้สามารถเป็นกลไกสำคัญในการสนับสนุนรูปแบบการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างท่าเรือหลักกับท่าเรืออื่นในกลุ่มประเทศ BIMSTEC และ GMS ตลอดจนแสวงหาโอกาส ในการดำเนินธุรกิจด้านอื่น ๆ เพิ่มเติม เพื่อสร้างรายได้หรือลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานภาพรวม
- พัฒนาท่าเรือด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมในทุกส่วนงาน (Digital Transformation) เพื่อยกระดับท่าเรือสู่ Smart Port เพิ่มขีดความสามารถให้แก่องค์กร สามารถตอบสนองต่อความต้องการความคาดหวังของผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องได้อย่างทันการณ์
- มุ่งเน้นการพัฒนาธุรกิจ/บริการ รูปแบบธุรกิจใหม่ ๆ รวมถึงการบริหารจัดการอสังหาริมทรัพย์ให้สามารถสร้างรายได้และเกิดมูลค่าเพิ่มต่อองค์กร
- พัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมในการดำเนินงานเชิงรุก และมีความสามารถในการปฏิบัติงานด้านกฎหมาย ด้านการจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารสัญญา เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงและการแข่งขันในเชิงธุรกิจ
- พัฒนาและสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างทั่วถึง ครอบคลุม เพื่อให้การดำเนินงานทุกด้านขององค์กรได้รับการยอมรับ และได้รับการสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง
- ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาท่าเรืออย่างยั่งยืน โดยดำเนินงานที่ตระหนักถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สามารถเติบโตร่วมกันได้อย่างยั่งยืนในอนาคต

(นายปริญญา แสงสุวรรณ)
ประธานกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย



PART

02

คณะผู้บริหารและบุคลากรหน้าที





คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2566

(ระยะเวลาการดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 25 เมษายน - 30 กันยายน 2566)



นายปรินญา แสงสุวรรณ

ประธานกรรมการ

อายุ 60 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 24 กันยายน 2506

ตำแหน่งปัจจุบัน

อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2565

- กรรมการบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.)
ระหว่างวันที่ 20 ม.ค. 2565-30 ก.ย. 2566
- กรรมการบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด
ระหว่างวันที่ 30 ส.ค. 2565-25 ม.ค. 2566

วุฒิการศึกษา

- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ประวัติการอบรบ

- หลักสูตร นักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม (นบส.)
รุ่นที่ 77 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
(สำนักงาน ก.พ.) (ระหว่างวันที่ 20 ธ.ค. 2555-25 เม.ย. 2556)
- หลักสูตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 58
สถาบันวิชาป้องกันประเทศ (ประจำปีการศึกษา 2558-2559)

ประสบการณ์การทำงาน

- ประธานคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิง
อากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
(ระหว่างวันที่ 30 มี.ค. 2564-30 ก.ย. 2566)
- ประธานคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการระบบให้บริการเชื้อเพลิง
อากาศยาน Into-Plane ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระหว่างวันที่
30 มี.ค. 2564-30 ก.ย. 2566)
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม (ก.พ. 2564-ต.ค. 2564)
- วิศวกรใหญ่ที่ปรึกษาวิชาชีพเฉพาะด้านวิศวกรรมโยธา
(ด้านควบคุมการก่อสร้าง) วิศวกรโยธาทรงคุณวุฒิ กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม (ม.ค. 2560-ก.พ. 2564)
- ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 3 (สกลนคร) กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม (ธ.ค. 2553-ม.ค. 2560)
- ปฏิบัติราชการในตำแหน่งผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม (ม.ค. 2551-ธ.ค. 2553)

ความรู้ความชำนาญ

- วิศวกรรมโยธา (ด้านควบคุมการก่อสร้าง)
- คมนาคมและการขนส่ง

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขาคมนาคมและการขนส่ง

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ปี 2563 (ครั้งที่ 1)

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวน
หุ้นกับบริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมดในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก
เช่นเดียวกับที่การท่าเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

ไม่มี

รายการเกี่ยวโยงกันของกรรมการการท่าเรือฯ (Connected Transactions)

ไม่มี



นายกฤษเทพ สิมลี

กรรมการ

อายุ 64 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 26 มิถุนายน 2502

ตำแหน่งปัจจุบัน

ข้าราชการบำนาญ

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2565

- กรรมการบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- กรรมการอื่นในคณะกรรมการการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

วุฒิการศึกษา

- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาผู้นำทางสังคมธุรกิจและการเมือง มหาวิทยาลัยรังสิต
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders รุ่นที่ 25/2021 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD)
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 149/2018 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD)
- หลักสูตร Ethical Leadership Program (ELP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD)
- หลักสูตร นักปกครองระดับสูง (นปส.) รุ่นที่ 54 พ.ศ. 2553 สถาบันดำรงราชานุภาพ วิทยาลัยมหาดไทย สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย
- หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูงการบริหารงานภาครัฐและกฎหมายมหาชน รุ่นที่ 9 พ.ศ. 2552 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร นักบริหารระดับกลาง รุ่นที่ 6 พ.ศ. 2541 กรมโยธาธิการและผังเมือง
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 53 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- ศึกษาคุณงาน การออกแบบการใช้งานและการบำรุงรักษาทางลอดและทางต่างระดับ ประเทศนอร์เวย์ พ.ศ. 2539
- หลักสูตร การบริหารสำหรับผู้บังคับบัญชาระดับกลาง รุ่นที่ 18 พ.ศ. 2533 กรมโยธาธิการ

ประสบการณ์การทำงาน

- อธิบดีกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม
- รองปลัดกระทรวงคมนาคม
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
- รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม
- ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างทาง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม
- ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 5 (นครราชสีมา) กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม
- วิศวโยธา 8 วช. สำนักก่อสร้างทาง ผู้อำนวยการสำนัก (วิศวกรรมโยธา) กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านวิศวกรรมศาสตร์ (โยธา)
- ด้านการบริหารองค์การภาครัฐ

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขาบริหารจัดการภาครัฐ
- สาขาวิศวกรรม

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ปี 2561 (ครั้งที่ 1)

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมดในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก เช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน
ไม่มี

รายการที่ยาวโยงกันของกรรมการการทำเรือฯ (Connected Transactions)

ไม่มี



พลตำรวจโท เจริญวิทย์ ศรีวนิชย์
กรรมการ
อายุ 63 ปี
วัน/เดือน/ปีเกิด 6 กันยายน 2503

ตำแหน่งปัจจุบัน
ข้าราชการบำนาญ

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2565
ไม่ระบุ

วุฒิการศึกษา

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

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 186/2021 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD)
- หลักสูตร ผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่นที่ 17 (วพน.17) พ.ศ. 2566 สถาบันวิทยาการพลังงาน
- หลักสูตร ผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ 22 พ.ศ. 2560 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม
- หลักสูตร การป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 58 พ.ศ. 2558 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- หลักสูตร ประกาศนียบัตรชั้นสูง การเมืองการปกครองในระบบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูง (ปปร.) รุ่นที่ 14 พ.ศ. 2553 สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์การทำงาน

- ผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 4
- รองผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 4
- ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดมหาสารคาม
- รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเลย

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อความสงบเรียบร้อยของสังคม

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)
ไม่ระบุ

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมดในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก เช่นเดียวกับที่การทำเรื่อง ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน
ไม่มี

รายการเกี่ยวโยงกันของกรรมการการทำเรื่อง (Connected Transactions)
ไม่มี



นายชินกร์ แก่นศิริ

กรรมการ

หมายเหตุ: ระยะเวลาการดำรงตำแหน่งตั้งแต่

วันที่ 25 เมษายน - 27 กันยายน 2566

อายุ 64 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 16 สิงหาคม 2502

ตำแหน่งปัจจุบัน

หัวหน้าสำนักกฎหมาย พัฒนานิติธรรม

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2565

- กรรมการในคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- รองประธานกรรมการตรวจสอบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- ประธานอนุกรรมการด้านกฎหมาย คดี และนิติกรรมสัญญา สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- ประธานอนุกรรมการประเมินผลงานผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- อนุกรรมการ อ.ก.พ. ประจำกระทรวงคมนาคม
- อนุกรรมการกลั่นกรองระเบียบวาระของการประชุมของคณะกรรมการการบินพลเรือน คณะกรรมการการบินพลเรือน
- กรรมการนโยบายการขนส่งทางบก
- กรรมการจัดตั้งสายเดินเรือแห่งประเทศไทย
- ประธานอนุกรรมการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทย และอันดามัน ด้านการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนและกฎหมาย
- อนุกรรมการ Executive Committee กลั่นกรองเรื่องที่จะนำเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

- กรรมการพิจารณาอุทธรณ์วินัยคัลป์ไลเซนซึ่ง สมาคมกีฬาฟุตบอลแห่งประเทศไทย สมาพันธ์ฟุตบอลแห่งเอเชีย (AFC)
- ประธานกรรมการ บริษัท ลีเกล อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล แชนแนลเอ็นท์ จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท บีอี คอมมิวนิเคชั่น จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท บางกอกเทคโนโลยีวิศวกรรมและธุรกิจ จำกัด
- ที่ปรึกษากฎหมาย บริษัท เอราวิณประกันภัย จำกัด

วุฒิการศึกษา

- นิติศาสตรบัณฑิต สาขาวิชากฎหมาย มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders รุ่นที่ 25/2021 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD)
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 188/2021 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD)
- หลักสูตร Board Nomination & Compensation Program (BNCP) รุ่นที่ 12/2021 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD)
- หลักสูตร Super Series “Leadership & Effective Corporate Culture” รุ่นที่ 3 พ.ศ. 2565 สถาบันมูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP)
- หลักสูตร Board Essentials Program (BEP) รุ่นที่ 1 พ.ศ. 2565 สถาบันมูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP)
- หลักสูตร การกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงขององค์กรกำกับดูแล (Regulators) รัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน รุ่นที่ 24 พ.ศ. 2565 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร หลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย (น.ร.ป.) รุ่นที่ 8 พ.ศ. 2562 วิทยาลัยศาลรัฐธรรมนูญ
- หลักสูตร พัฒนาการเมืองและการเลือกตั้งระดับสูง (พตส.) รุ่นที่ 6 พ.ศ. 2558 สถาบันพัฒนาการเมืองและการเลือกตั้ง

ประสบการณ์การทำงาน

- อนุกรรมการการวินิจฉัยคำร้อง และปัญหาหรือข้อโต้แย้ง สำนักงานคณะกรรมการการเลือกตั้ง
- กรรมการในคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- หัวหน้าสำนักงานกฎหมาย พัฒนานิติธรรม
- กรรมการบริหาร บริษัท อเบอร์-แอลไอเอ็ม จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท บางกอกเทคโนโลยีวิศวกรรมและธุรกิจ จำกัด
- กรรมการ บริษัท พี อี เอ เอ็นคอม อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล จำกัด

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านกฎหมาย และการตรวจสอบการทุจริตในองค์กร
- ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ
- ด้านการจัดซื้อจัดจ้างพัสดุภาครัฐ

ความช่วยเหลือ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานี้ ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขากฎหมาย
 - สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ
 - ความเชี่ยวชาญพิเศษอื่น ๆ ด้านการจัดซื้อจัดจ้างพัสดุภาครัฐ
- หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ประจำปี 2565 (ครั้งที่ 1)

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมดในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก เช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

ไม่มี

รายการเกี่ยวโยงกันของกรรมการการทำเรือฯ (Connected Transactions)

ไม่มี



นายวุฒิไกร ลีวีระพันธุ์

กรรมการ

อายุ 57 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 15 กันยายน 2509

ตำแหน่งปัจจุบัน

อธิบดีกรมทรัพย์สินทางปัญญา

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2565

ไม่ระบุ

วุฒิการศึกษา

- Master of Science in Administration Organization Policy, Boston University, USA
- รัฐศาสตรบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ สายบริหารงานบุคคล จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตร การป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 57 พ.ศ. 2557 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD) Online รุ่นที่ 45/2022 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD)
- หลักสูตร Director Leadership Certification Program (DLCP) Online รุ่นที่ 4/2022 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD)
- หลักสูตร Role of The Chairman Program (RCP) Online รุ่นที่ 49/2022 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD)
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 295/2020 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD)
- หลักสูตร รัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้บริหารระดับสูง (e-GCEO) รุ่นที่ 8 พ.ศ. 2565 สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน)
- หลักสูตร ผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและการพาณิชย์ (TEPCoT) รุ่นที่ 12 พ.ศ. 2562 วิทยาการการค้า มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- หลักสูตร ผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 23 พ.ศ. 2559 สถาบันวิทยาการตลาดทุน
- หลักสูตร นักบริหารยุทธศาสตร์การป้องกันและปราบปรามการทุจริตระดับสูง (นยปส.) รุ่นที่ 5 พ.ศ. 2557
- หลักสูตร การบริหารงานภาครัฐและกฎหมายมหาชน รุ่นที่ 8 พ.ศ. 2551 สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์การทำงาน

- อธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงพาณิชย์
- ที่ปรึกษาการพาณิชย์
- ผู้อำนวยการสถาบันกรมพระจันทบุรีนฤนาถ
- ผู้อำนวยการกองพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านเศรษฐกิจการค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ
- ด้านการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพให้กับผู้ประกอบการไทย สามารถแข่งขันได้ในเวทีการค้าระหว่างประเทศ
- ด้านพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ
- สาขาบริหารจัดการองค์กร
- สาขาบริหารทรัพยากรบุคคล

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ประจำปี 2565 (ครั้งที่ 1)

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นกับบริษัทที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก เช่นเดียวกับที่การทำเรื่อง ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

ไม่มี

รายการเกี่ยวโยงกันของกรรมการการทำเรื่อง (Connected Transactions)

ไม่มี



พลตำรวจโท กฤษฏา กาญจนอลงกรณ์
กรรมการ
อายุ 52 ปี
วัน/เดือน/ปีเกิด 31 พฤษภาคม 2514

ตำแหน่งปัจจุบัน

ผู้บัญชาการ ประจำสำนักงานผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2565

ไม่ระบุ

วุฒิการศึกษา

- Master of Social Science in Development Administration, University of Birmingham, United Kingdom
- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร การบริหารงานตำรวจชั้นสูงรุ่นที่ 38 พ.ศ. 2557 สถาบันวิทยาลัยการตำรวจ
- หลักสูตร FBI National Academy 196th Session ปี 2542 สถาบัน FBI Academy, Quantico Virginia, USA
- หลักสูตร การบริหารงานยุติธรรม ปี 2542 สถาบัน The University of Virginia, USA

ประสบการณ์การทำงาน

- รองผู้บัญชาการสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- ผู้บังคับบัญชาตรวจคนเข้าเมือง 4 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- ผู้บังคับการสถาบันฝึกอบรมระหว่างประเทศว่าด้วยการดำเนินการให้เป็นตามกฎหมาย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- รองผู้บังคับการสืบสวนสอบสวน ตำรวจภูธร ภาค 1 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ความรู้ความชำนาญ

ไม่ระบุ

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขากฎหมาย
- สาขาบริหารจัดการภาครัฐ
- สาขาบริหารธุรกิจ

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ปี 2566 (ครั้งที่ 1)

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมดในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก เช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

ไม่มี

รายการเกี่ยวโยงกันของกรรมการการทำเรือฯ (Connected Transactions)

ไม่มี



นายวอร์พงษ์ เอี่ยมริกษา

กรรมการ

หมายเหตุ: ระยะเวลาการดำรงตำแหน่งตั้งแต่

วันที่ 25 เมษายน - 27 กันยายน 2566

อายุ 65 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 13 กันยายน 2501

ตำแหน่งปัจจุบัน

ข้าราชการบำนาญ

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2565

ไม่ระบุ

วุฒิการศึกษา

- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- นิติศาสตรบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Super Series “Leadership & Effective Corporate Culture” รุ่นที่ 3 พ.ศ. 2565 มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP)

- หลักสูตร การกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูง ขององค์กรกำกับดูแล (Regulators) รัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน ประจำปี 2565 รุ่นที่ 24 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร ทักษะการคิดแบบนักบริหารมืออาชีพ รุ่นที่ 3 พ.ศ. 2551 มหาวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์ร่วมกับกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น
- หลักสูตร การบริหารองค์ภาครัฐยุคใหม่ พ.ศ. 2550 ธนาคารกรุงไทย (จำกัด) มหาชน
- หลักสูตร MINI MASTER OF PUBLIC AND PRIVATE MANAGEMENT (MINI MPPM) รุ่นที่ 3
- หลักสูตร การพัฒนาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน พ.ศ. 2548 สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- หลักสูตร นักปกครองระดับสูง รุ่นที่ 45 พ.ศ. 2547 สถาบันดำรงราชานุภาพ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย
- หลักสูตร เจ้าหน้าที่บริหารงานการเงินและบัญชีของส่วนราชการ รุ่นที่ 62 พ.ศ. 2547 กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง
- หลักสูตร นายอำเภอ รุ่นที่ 44 พ.ศ. 2540 วิทยาลัยการปกครอง
- หลักสูตร CIVIL AID SERVICE พ.ศ. 2533 เขตบริหารพิเศษฮ่องกง แห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน

ประสบการณ์การทำงาน

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

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการเงิน
- ด้านงบประมาณ
- ด้านกฎหมาย

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)

- ด้านกฎหมาย
 - ด้านการเงิน
 - ความเชี่ยวชาญพิเศษอื่น ๆ งานด้านงบประมาณ
- หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ประจำปี 2565 (ครั้งที่ 2)

ข้อมูลหลักกรณีย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก เช่นเดียวกับที่การทำเรื่อง ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน
ไม่มี

รายการเกี่ยวโยงกันของกรรมการการทำเรื่อง (Connected Transactions)

ไม่มี



นายวิบูลย์ รัตนารณวงศ์

กรรมการ

อายุ 63 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 15 กันยายน 2503

ตำแหน่งปัจจุบัน

ข้าราชการบำนาญ

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2565

- ที่ปรึกษาคณะกรรมการบริหารสมาคมรัฐประศาสนศาสตร์ แห่งประเทศไทย

วุฒิการศึกษา

- ปริญญาตรีบัณฑิต สาขารัฐประศาสนศาสตร์ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการบริหารโครงการ คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ประกาศนียบัตรบัณฑิตทางกฎหมายมหาชน สาขากฎหมายมหาชน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- นิติศาสตรบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- รัฐศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาบริหารรัฐกิจ คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Financial Statements for Director (FSD) รุ่นที่ 49 / 2023 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD)
- หลักสูตร ผู้ตรวจราชการระดับกระทรวง พ.ศ. 2561 สำนักปลัดกระทรวง สำนักนายกรัฐมนตรี
- หลักสูตร นักบริหารงบประมาณระดับสูง รุ่นที่ 3 พ.ศ. 2558 สำนักงบประมาณ
- หลักสูตร นักปกครองระดับสูง รุ่นที่ 51 พ.ศ. 2550 สถาบันดำรงราชานุภาพ กระทรวงมหาดไทย

ประสบการณ์การทำงาน

- ผู้ว่าราชการจังหวัด สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย
- ผู้ตรวจราชการกระทรวง สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย
- รองผู้ว่าราชการจังหวัด สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย
- อธิการวิทยาลัยการปกครอง กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย
- นายอำเภอ กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

ความรู้ความชำนาญ

ไม่ระบุ

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขากฎหมาย
- สาขาบริหารจัดการภาครัฐ
- สาขาบริหารจัดการองค์กร

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ปี 2564 (ครั้งที่ 1)

ข้อมูลหลักกรรม (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักเช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

ไม่มี

รายการเกี่ยวโยงกันของกรรมการการทำเรือฯ (Connected Transactions)

ไม่มี



นายจิรุตม์ วิศาลจิตร

กรรมการ

อายุ 58 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 22 สิงหาคม 2508

ตำแหน่งปัจจุบัน

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2565

- ประธานกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย

วุฒิการศึกษา

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

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร หลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย (นธป.) รุ่นที่ 11 วิทยาลัยศาสตร์รัฐธรรมนุญ
- หลักสูตร การกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงขององค์กรกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชน รุ่นที่ 22 พ.ศ. 2565 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร ผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน (วพน.) รุ่นที่ 14 พ.ศ. 2562 สถาบันวิทยาการพลังงาน
- หลักสูตร ผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตพ.) รุ่นที่ 25 พ.ศ. 2560 สถาบันวิทยาการตลาดทุน
- หลักสูตร ผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บยส.) รุ่นที่ 20 พ.ศ. 2559 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม
- หลักสูตร ประกาศนียบัตรนักบริหารการยุติธรรมทางปกครองระดับสูง (บยป.) รุ่นที่ 6 พ.ศ. 2558 สถาบันวิทยาลัยการยุติธรรมทางปกครอง สำนักงานศาลปกครอง
- หลักสูตร การป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 56 พ.ศ. 2556 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- หลักสูตร ประกาศนียบัตรชั้นสูง การเมืองการปกครองในระบบอบประชาธิปไตยสำหรับนักบริหารระดับสูง (ปปร.) รุ่นที่ 16 พ.ศ. 2555 สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์การทำงาน

- รองปลัดกระทรวงคมนาคม
- หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
- อธิบดีกรมเจ้าท่า
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
- รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก

ความรู้ความชำนาญ

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

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขาคมนาคมและการขนส่ง
- สาขาบริหารจัดการภาครัฐ

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ปี 2566 (ครั้งที่ 1)

ข้อมูลหลักกรณีย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นกับบริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก เช่นเดียวกับที่การทำเรื่องฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน
ไม่มี

รายการที่เกี่ยวข้องกันของกรรมการการทำเรื่องฯ (Connected Transactions)

ไม่มี



นายวโรทัย โทศลพิศขุกุล

กรรมการ

อายุ 55 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 18 สิงหาคม 2511

ตำแหน่งปัจจุบัน

ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2565

- กรรมการบริหารและประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (ธสน.)
- กรรมการและประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัท เอ็นไอพี อสังหาริมทรัพย์และอุตสาหกรรม จำกัด (มหาชน)

วุฒิการศึกษา

- Doctor of Economics and Social Science, University of Innsbruck, Austria
- Master of Arts in Economics (Econometrics), University of Memphis, USA
- เศรษฐศาสตรบัณฑิต สาขาการเงินและการคลัง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Advance Audit Committee Program (AAP) รุ่นที่ 33/2019 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD)
- หลักสูตร How to Develop a Risk Management Plan (HRP) รุ่นที่ 17/2018 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD)
- หลักสูตร Director's Certificate Program (DCP) รุ่นที่ 242/2017 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD)
- หลักสูตร วิทยาการประกันภัยระดับสูง (วปส.) รุ่นที่ 8 พ.ศ. 2561 สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)
- หลักสูตร ผู้บริหารระดับสูง (วตพ.) รุ่นที่ 24 พ.ศ. 2560 สถาบันวิทยาการตลาดทุน
- หลักสูตร CLMVT Bankers' Leadership Program รุ่นที่ 1 พ.ศ. 2559 สมาคมธนาคารไทย และธนาคารแห่งประเทศไทย
- หลักสูตร ประกาศนียบัตรชั้นสูงการบริหารงานภาครัฐและกฎหมายมหาชน (ปรม.) รุ่นที่ 10 พ.ศ. 2555 สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์การทำงาน

- กรรมการบริหารธนาคารพัฒนาเอเชีย (Executive Director), Asian Development Bank (ADB)
- Chair of the Development Effectiveness Committee, Asian Development Bank (ADB)
- Former Chair of the Audit Committee, Asian Development Bank (ADB)
- The Vice-Chair of the Human Resources Committee, Asian Development Bank (ADB)
- ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการคลัง สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง
- รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง
- ผู้อำนวยการสำนักนโยบายภาษี สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง

ความรู้ความชำนาญ

ไม่ระบุ

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่นต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขาบริหารความเสี่ยง
 - สาขาบริหารจัดการภาครัฐ
 - สาขาเศรษฐศาสตร์
- หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ปี 2566 (ครั้งที่ 1)

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก เช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

ไม่มี

รายการเกี่ยวโยงกันของกรรมการการท่าเรือฯ (Connected Transactions)

ไม่มี



คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2566

(ระยะเวลาการดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 24 ธันวาคม 2562 - 23 ธันวาคม 2565)



พลเรือเอก ไสภณ วัฒนมงคล

ประธานกรรมการ

อายุ 65 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 9 ตุลาคม 2501

ตำแหน่งปัจจุบัน

ข้าราชการบำนาญ

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2565

- ที่ปรึกษาพิเศษด้านโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก (ถึงวันที่ 31 ตุลาคม 2565)

วุฒิการศึกษา

- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา
- วิทยาศาสตรบัณฑิต โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการอบรม

- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงานรุ่นที่ 16 (วพน.16) สถาบันวิทยาการพลังงาน
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 291/2020 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD)
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 20/2558
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 55 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

ประสบการณ์การทำงาน

- รองผู้บัญชาการทหารเรือ
- ประธานคณะที่ปรึกษากองทัพเรือ
- ที่ปรึกษาพิเศษกองทัพเรือ
- รองเสนาธิการทหารเรือ
- เจ้ากรมส่งกำลังบำรุงทหารเรือ

ความรู้ความชำนาญ

- คมนาคมและการขนส่ง

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี) ไม่ระบุ

ข้อมูลหลักกริพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมดในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก เช่นเดียวกับการท่าเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน
ไม่มี

รายการเกี่ยวโยงกันของกรรมการการท่าเรือฯ (Connected Transactions)

ไม่มี



นายกฤษเทพ สิมลี

กรรมการ

อายุ 64 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 26 มิถุนายน 2502

ตำแหน่งปัจจุบัน

ข้าราชการบำนาญ

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2565

- กรรมการบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- กรรมการอื่นในคณะกรรมการการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

วุฒิการศึกษา

- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาผู้นำทางสังคมธุรกิจและการเมือง มหาวิทยาลัยรังสิต
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders รุ่นที่ 25/2021 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD)
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 149/2018 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD)
- หลักสูตร Ethical Leadership Program (ELP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD)
- หลักสูตร นักปกครองระดับสูง (นปส.) รุ่นที่ 54 พ.ศ. 2553 สถาบันดำรงราชานุภาพ วิทยาลัยมหาดไทย สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย
- หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูงการบริหารงานภาครัฐและกฎหมายมหาชน รุ่นที่ 9 พ.ศ. 2552 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร นักบริหารระดับกลาง รุ่นที่ 6 พ.ศ. 2541 กรมโยธาธิการและผังเมือง
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 53 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- ศึกษาคุณงาน การออกแบบการใช้งานและการบำรุงรักษาทางลอดและทางต่างระดับ ประเทศนอร์เวย์ พ.ศ. 2539
- หลักสูตร การบริหารสำหรับผู้บังคับบัญชาระดับกลาง รุ่นที่ 18 พ.ศ. 2533 กรมโยธาธิการ

ประสบการณ์การทำงาน

- อธิบดีกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม
- รองปลัดกระทรวงคมนาคม
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
- รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม
- ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างทาง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม
- ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทที่ 5 (นครราชสีมา) กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม
- วิศวโยธา 8 วช. สำนักก่อสร้างทาง ผู้อำนวยการสำนัก (วิศวกรรมโยธา) กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านวิศวกรรมศาสตร์ (โยธา)
- ด้านการบริหารองค์การภาครัฐ

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่นต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขาบริหารจัดการภาครัฐ
- สาขาวิศวกรรม

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ปี 2561 (ครั้งที่ 1)

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมดในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก เช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน
ไม่มี

รายการที่ยาวโยงกันของกรรมการการทำเรือฯ (Connected Transactions)

ไม่มี



พลตำรวจโท เจริญวิทย์ ศรีวนิชย์
กรรมการ
อายุ 63 ปี
วัน/เดือน/ปีเกิด 6 กันยายน 2503

ตำแหน่งปัจจุบัน
ข้าราชการบำนาญ

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2565
ไม่ระบุ

วุฒิการศึกษา

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

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 186/2021 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD)
- หลักสูตร ผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่นที่ 17 (วพน.17) พ.ศ. 2566 สถาบันวิทยาการพลังงาน
- หลักสูตร ผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ 22 พ.ศ. 2560 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม
- หลักสูตร การป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 58 พ.ศ. 2558 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- หลักสูตร ประกาศนียบัตรชั้นสูง การเมืองการปกครองในระบบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูง (ปปร.) รุ่นที่ 14 พ.ศ. 2553 สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์การทำงาน

- ผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 4
- รองผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 4
- ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดมหาสารคาม
- รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเลย

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อความสงบเรียบร้อยของสังคม

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)
ไม่ระบุ

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมดในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก เช่นเดียวกับที่การทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน
ไม่มี

รายการเกี่ยวโยงกันของกรรมการการทำเรือฯ (Connected Transactions)
ไม่มี



นายชินนทร์ แก่นศิรินทร์

กรรมการ

อายุ 64 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 16 สิงหาคม 2502

ตำแหน่งปัจจุบัน

หัวหน้าสำนักกฎหมาย พัฒนานิติธรรม

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2565

- กรรมการในคณะกรรมการกำกับสำนักงานการbinพลเรือนแห่งประเทศไทย
- รองประธานกรรมการตรวจสอบสำนักงานการbinพลเรือนแห่งประเทศไทย
- ประธานอนุกรรมการด้านกฎหมาย คดี และนิติกรรมสัญญา สำนักงานการbinพลเรือนแห่งประเทศไทย
- ประธานอนุกรรมการประเมินผลงานผู้อำนวยการสำนักงานการbinพลเรือนแห่งประเทศไทย
- อนุกรรมการ อ.ก.พ. ประจำกระทรวงคมนาคม
- อนุกรรมการกลั่นกรองระเบียบวาระของการประชุมของคณะกรรมการการbinพลเรือน คณะกรรมการการbinพลเรือน
- กรรมการนโยบายการขนส่งทางบก
- กรรมการจัดตั้งสายเดินเรือแห่งประเทศไทย
- ประธานอนุกรรมการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทย และอันดามัน ด้านการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนและกฎหมาย
- อนุกรรมการ Executive Committee กลั่นกรองเรื่องที่จะนำเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

- กรรมการพิจารณาอุทธรณ์วินัยคัลป์ไลเซนซึ่ง สมาคมกีฬาฟุตบอลแห่งประเทศไทย สมาพันธ์ฟุตบอลแห่งเอเชีย (AFC)
- ประธานกรรมการ บริษัท ลีเคิล อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล แชนแนลเอ็นท์ จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท บีอี คอมมิวนิเคชั่น จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท บางกอกเทคโนโลยีวิศวกรรมและธุรกิจ จำกัด
- ที่ปรึกษากฎหมาย บริษัท เอราวิณประกันภัย จำกัด

วุฒิการศึกษา

- นิติศาสตรบัณฑิต สาขาวิชากฎหมาย มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders รุ่นที่ 25/2021 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD)
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 188/2021 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD)
- หลักสูตร Board Nomination & Compensation Program (BNCP) รุ่นที่ 12/2021 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD)
- หลักสูตร Super Series “Leadership & Effective Corporate Culture” รุ่นที่ 3 พ.ศ. 2565 สถาบันมูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP)
- หลักสูตร Board Essentials Program (BEP) รุ่นที่ 1 พ.ศ. 2565 สถาบันมูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP)
- หลักสูตร การกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงขององค์กรกำกับดูแล (Regulators) รัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน รุ่นที่ 24 พ.ศ. 2565 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร หลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย (น.ร.ป.) รุ่นที่ 8 พ.ศ. 2562 วิทยาลัยศาลรัฐธรรมนูญ
- หลักสูตร พัฒนาการเมืองและการเลือกตั้งระดับสูง (พตส.) รุ่นที่ 6 พ.ศ. 2558 สถาบันพัฒนาการเมืองและการเลือกตั้ง

ประสบการณ์การทำงาน

- อนุกรรมการการวินัยคำร้อง และปัญหาหรือข้อโต้แย้ง สำนักงานคณะกรรมการการเลือกตั้ง
- กรรมการในคณะกรรมการกำกับสำนักงานการbinพลเรือนแห่งประเทศไทย
- หัวหน้าสำนักงานกฎหมาย พัฒนานิติธรรม
- กรรมการบริหาร บริษัท อเบอร์-แอลไอเอ็ม จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท บางกอกเทคโนโลยีวิศวกรรมและธุรกิจ จำกัด
- กรรมการ บริษัท พี อี เอ เอ็นคอม อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล จำกัด

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านกฎหมาย และการตรวจสอบการทุจริตในองค์กร
- ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ
- ด้านการจัดซื้อจัดจ้างพัสดุภาครัฐ

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขากฎหมาย
 - สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ
 - ความเชี่ยวชาญพิเศษอื่น ๆ ด้านการจัดซื้อจัดจ้างพัสดุภาครัฐ
- หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ประจำปี 2565 (ครั้งที่ 1)

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นกับบริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมดในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก เช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

ไม่มี

รายการเกี่ยวโยงกันของกรรมการการทำเรือฯ (Connected Transactions)

ไม่มี



นายวุฒิไกร ลีวีระพันธุ์

กรรมการ

อายุ 57 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 15 กันยายน 2509

ตำแหน่งปัจจุบัน

อธิบดีกรมทรัพย์สินทางปัญญา

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2565

ไม่ระบุ

วุฒิการศึกษา

- Master of Science in Administration Organization Policy, Boston University, USA
- รัฐศาสตรบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ สายบริหารงานบุคคล จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตร การป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 57 พ.ศ. 2557 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD) Online รุ่นที่ 45/2022 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD)
- หลักสูตร Director Leadership Certification Program (DLCP) Online รุ่นที่ 4/2022 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD)
- หลักสูตร Role of The Chairman Program (RCP) Online รุ่นที่ 49/2022 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD)
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 295/2020 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD)
- หลักสูตร รัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้บริหารระดับสูง (e-GCEO) รุ่นที่ 8 พ.ศ. 2565 สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน)
- หลักสูตร ผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและการพาณิชย์ (TEPCoT) รุ่นที่ 12 พ.ศ. 2562 วิทยาการการค้า มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- หลักสูตร ผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 23 พ.ศ. 2559 สถาบันวิทยาการตลาดทุน
- หลักสูตร นักบริหารยุทธศาสตร์การป้องกันและปราบปรามการทุจริตระดับสูง (นยปส.) รุ่นที่ 5 พ.ศ. 2557
- หลักสูตร การบริหารงานภาครัฐและกฎหมายมหาชน รุ่นที่ 8 พ.ศ. 2551 สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์การทำงาน

- อธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงพาณิชย์
- ที่ปรึกษาการพาณิชย์
- ผู้อำนวยการสถาบันกรมพระจันทบุรีนฤนาถ
- ผู้อำนวยการกองพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านเศรษฐกิจการค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ
- ด้านการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพให้กับผู้ประกอบการไทย สามารถแข่งขันได้ในเวทีการค้าระหว่างประเทศ
- ด้านพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ
- สาขาบริหารจัดการองค์กร
- สาขาบริหารทรัพยากรบุคคล

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ประจำปี 2565 (ครั้งที่ 1)

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นกับบริษัทที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก เช่นเดียวกับที่การทำเรื่อง ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

ไม่มี

รายการเกี่ยวโยงกันของกรรมการการทำเรื่อง (Connected Transactions)

ไม่มี



นายจิรุตม์ วิศาลจิตร

กรรมการ

อายุ 58 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 22 สิงหาคม 2508

ตำแหน่งปัจจุบัน

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2565

- ประธานกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย

วุฒิการศึกษา

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

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร หลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย (นธป.) รุ่นที่ 11 วิทยาลัยศาสตร์รัฐธรรมนุญ
- หลักสูตร การกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงขององค์กรกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชน รุ่นที่ 22 พ.ศ. 2565 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร ผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน (วพน.) รุ่นที่ 14 พ.ศ. 2562 สถาบันวิทยาการพลังงาน
- หลักสูตร ผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 25 พ.ศ. 2560 สถาบันวิทยาการตลาดทุน
- หลักสูตร ผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บยส.) รุ่นที่ 20 พ.ศ. 2559 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม
- หลักสูตร ประกาศนียบัตรนักบริหารการยุติธรรมทางปกครองระดับสูง (บยป.) รุ่นที่ 6 พ.ศ. 2558 สถาบันวิทยาลัยการยุติธรรมทางปกครอง สำนักงานศาลปกครอง
- หลักสูตร การป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 56 พ.ศ. 2556 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- หลักสูตร ประกาศนียบัตรชั้นสูง การเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตยสำหรับนักบริหารระดับสูง (ปปร.) รุ่นที่ 16 พ.ศ. 2555 สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์การทำงาน

- รองปลัดกระทรวงคมนาคม
- หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
- อธิบดีกรมเจ้าท่า
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
- รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก

ความรู้ความชำนาญ

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

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขาคมนาคมและการขนส่ง
- สาขาบริหารจัดการภาครัฐ

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ปี 2566 (ครั้งที่ 1)

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก เช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

ไม่มี

รายการเกี่ยวโยงกันของกรรมการการทำเรือฯ (Connected Transactions)

ไม่มี



นายสมศักดิ์ ห่มม่วง

กรรมการ

อายุ 64 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 2 เมษายน 2502

ตำแหน่งปัจจุบัน

- รองประธานกรรมการ บริษัท ท่าเรือราชาเฟอร์รี่ จำกัด (มหาชน)
- ข้าราชการบำนาญ

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2565

ไม่ระบุ

วุฒิการศึกษา

- รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการบริหารจัดการสาธารณะ (Public Affairs) คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- เศรษฐศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 2) สาขาเศรษฐศาสตร์ ระหว่างประเทศ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ประกาศนียบัตรกฎหมายมหาชน รุ่นที่ 13 สาขากฎหมายมหาชน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Director Leadership Certification Program (DLCP) รุ่นที่ 7/2022 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD)
- หลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD) Online รุ่นที่ 45/2022 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD)
- หลักสูตร Corporate Governance for Executives (CGE) รุ่นที่ 16/2020 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD)
- หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL) รุ่นที่ 21/2020 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD)
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจ และองค์กรมหาชน รุ่นที่ 17 พ.ศ. 2560 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 220/2016 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD)
- หลักสูตร Maritime Transport Management พ.ศ. 2531 สถาบัน WES (BELGIUM) ราชอาณาจักรเบลเยียม
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (นบส.) พ.ศ. 2552 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรประกาศนียบัตรกฎหมายมหาชน รุ่นที่ 13 พ.ศ. 2545 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประสบการณ์การทำงาน

- ประธานกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- อธิบดีกรมเจ้าท่า
- รองปลัดกระทรวงคมนาคม
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านเศรษฐกิจ
- ด้านการเงินและการบริหารจัดการสาธารณะ (Public Affairs)

ความเชี่ยวชาญ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)

- สาขาคมนาคมและการขนส่ง
- หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจเพิ่มเติม ประจำปี 2564 (ครั้งที่ 1)

ข้อมูลหลักเกณฑ์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก เช่นเดียวกับที่การทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน
ไม่มี

รายการเกี่ยวโยงกันของกรรมการการทำเรือฯ (Connected Transactions)

ไม่มี



นายวอร์พงษ์ เอี่ยมรักษา

กรรมการ

อายุ 65 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 13 กันยายน 2501

ตำแหน่งปัจจุบัน

ข้าราชการบำนาญ

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ และบริษัท ระหว่างปีบัญชี 2565

ไม่ระบุ

วุฒิการศึกษา

- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- นิติศาสตรบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Super Series “Leadership & Effective Corporate Culture” รุ่นที่ 3 พ.ศ. 2565 มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDPO)
- หลักสูตร การกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงขององค์กรกำกับดูแล (Regulators) รัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน ประจำปี 2565 รุ่นที่ 24 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร ทักษะการคิดแบบนักบริหารมืออาชีพ รุ่นที่ 3 พ.ศ. 2551 มหาวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์ร่วมกับกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น
- หลักสูตร การบริหารองค์กรภาครัฐยุคใหม่ พ.ศ. 2550 ธนาคารกรุงไทย (จำกัด) มหาชน
- หลักสูตร MINI MASTER OF PUBLIC AND PRIVATE MANAGEMENT (MINI MPPM) รุ่นที่ 3
- หลักสูตร การพัฒนาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน พ.ศ. 2548 สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- หลักสูตร นักปกครองระดับสูง รุ่นที่ 45 พ.ศ. 2547 สถาบันดำรงราชานุภาพ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย
- หลักสูตร เจ้าหน้าที่บริหารงานการเงินและบัญชีของส่วนราชการ รุ่นที่ 62 พ.ศ. 2547 กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง
- หลักสูตร นายอำเภอ รุ่นที่ 44 พ.ศ. 2540 วิทยาลัยการปกครอง
- หลักสูตร CIVIL AID SERVICE พ.ศ. 2533 เขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน

ประสบการณ์การทำงาน

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

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการเงิน
- ด้านงบประมาณ
- ด้านกฎหมาย

ความช่วยเหลือ (ประสบการณ์การทำงานในสาขานั้น ไม่ต่ำกว่า 3 ปี)

- ด้านกฎหมาย
- ด้านการเงิน
- ความเชี่ยวชาญพิเศษอื่น ๆ งานด้านงบประมาณ

หมายเหตุ : ข้อมูลจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ประจำปี 2565 (ครั้งที่ 2)

ข้อมูลหลักทรัพย์ (หุ้น) ที่ถือครองในสัดส่วนร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก เช่นเดียวกับการทำเรือฯ ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน
ไม่มี

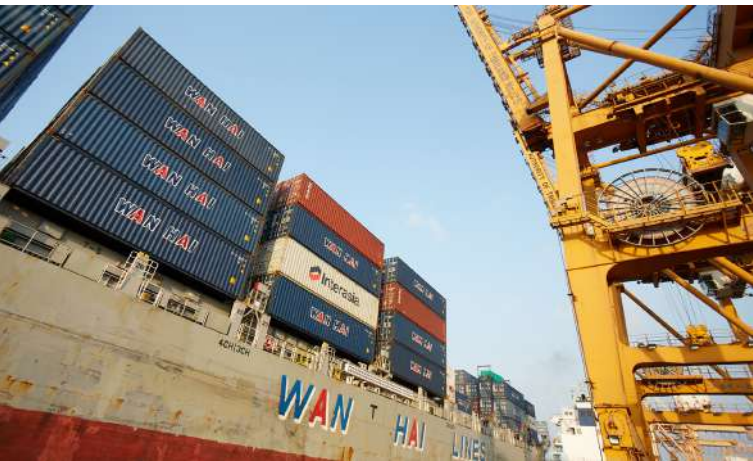
รายการที่เกี่ยวข้องกันของกรรมการการทำเรือฯ (Connected Transactions)

ไม่มี



บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ ของคณะกรรมการการค้าเรือแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการการค้าเรือฯ ได้รับการแต่งตั้งจากคณะรัฐมนตรี ตามพระราชบัญญัติการค้าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 22 (แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการค้าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2499) ประกอบด้วย ประธานกรรมการหนึ่งคน กรรมการอื่น ไม่น้อยกว่าหกคน แต่ไม่เกินสิบคน ซึ่งอย่างน้อยจะต้องเป็นผู้มีความรู้และจัดเจนเกี่ยวกับท่าเรือหนึ่งคน และเกี่ยวกับการเศรษฐกิจหรือการคลังหนึ่งคน มีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไป ซึ่งกิจการของการท่าเรือฯ ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 29



คณะกรรมการการค้าเรือฯ เป็นกลุ่มผู้แทนผู้ถือหุ้นภาครัฐที่ได้รับการสรรหาและคัดเลือกกว่าเป็นผู้มีความพร้อมทั้งด้านคุณสมบัติ คุณสมบัติ ทักษะความรู้และความสามารถที่เพียงพอต่อการขับเคลื่อนการค้าเรือฯ ให้เกิดการเติบโตได้อย่างยั่งยืนตามแนวทางที่ผู้ถือหุ้นภาครัฐกำหนดด้วยความสำคัญดังกล่าว คณะกรรมการการค้าเรือฯ จึงมีบทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบที่จะต้องมุ่งมั่นพัฒนาตนเองให้เกิดความเชี่ยวชาญในธุรกิจการจัดการท่าเรือและการขนส่งทางน้ำ รวมถึงยึดถือปฏิบัติตามแนวทางที่ดีที่กรรมการรัฐวิสาหกิจพึงปฏิบัติ โดยบทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบที่สำคัญ ได้แก่ การมีส่วนร่วมในการกำหนดทิศทางและพิจารณา ให้ความเห็นชอบ แผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการประจำปีของการท่าเรือฯ การจัดตั้ง คณะอนุกรรมการต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของคณะกรรมการการค้าเรือฯ การเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการอย่างเต็มศักยภาพ การประเมินตนเองของคณะกรรมการการค้าเรือฯ และคณะอนุกรรมการ เพื่อนำผลประเมินไปกำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาตนเองอย่างเป็นระบบ การเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการท่าเรือฯ ทั้งกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ และคณะกรรมการทั้งคณะ การประเมินผลการดำเนินงานของผู้บริหารการค้าเรือฯ และผู้บริหารระดับสูง 2 ระดับรองจาก

ผู้อำนวยการการค้าเรือฯ และการวางแผนสืบทอดตำแหน่ง ผู้อำนวยการการค้าเรือฯ และผู้บริหารระดับสูงอย่างครบถ้วน ชัดเจน และการกำกับดูแลให้การท่าเรือฯ ปฏิบัติได้ตามกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการการค้าเรือฯ

1. หน้าที่และความรับผิดชอบตามหลักการและแนวทางกำกับดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2562 และแนวปฏิบัติด้านบทบาทของคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง)
 - 1.1 กำหนดทิศทาง นโยบาย และเข้าร่วมจัดทำแผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการประจำปีของการท่าเรือฯ และให้ความเห็นชอบก่อนเริ่มปีบัญชีถัดไปอย่างน้อยหนึ่งเดือน
 - 1.2 กำกับดูแล และเสริมสร้างมาตรฐานของระบบควบคุมภายใน ระบบตรวจสอบภายใน ระบบบริหารความเสี่ยง ระบบการบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล และระบบบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและแนวทางที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง ให้การยอมรับ เพื่อให้ระบบงานสามารถสนับสนุนประสิทธิภาพการปฏิบัติงานและตรวจติดตามให้การดำเนินงานโดยรวมเกิดความโปร่งใส และเป็นไปตามหลักจริยธรรมที่กำหนด
 - 1.3 ติดตามผลการดำเนินงานด้านการเงินและไม่ใช้การเงินอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยเป็นรายไตรมาส และกำกับให้รายงานผลการดำเนินงานต่าง ๆ ที่นำเสนอคณะกรรมการการค้าเรือฯ มีคุณภาพเพียงพอ เพื่อประกอบการตัดสินใจ โดยสะท้อนสาระสำคัญ ได้แก่ บทวิเคราะห์และสรุปผลการดำเนินงานเปรียบเทียบกับเป้าหมายและผลการดำเนินงานในปีที่ผ่านมา สาเหตุที่ส่งผลให้ผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ปัญหา/อุปสรรค รวมถึงแนวทางแก้ไขปัญหา/

อัตราการใช้ประชุมครบถ้วนเกินกว่าร้อยละ

80

ต่อครั้งการประชุม



- อุปสรรค ที่เป็นทางเลือกเพื่อนำเสนอ แก่คณะกรรมการ การท่าเรือฯ อย่างครบถ้วน โดยไม่แทรกแซงการตัดสินใจ และการบริหารงานของฝ่ายบริหาร
- 1.4 ประเมินผลการดำเนินงานของผู้อำนวยการการท่าเรือฯ และผู้บริหารระดับสูง 2 ระดับ รองจากผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เป็นประจำทุกปี
 - 1.5 เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ อย่างสม่ำเสมอ ทุกเดือน โดยปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มศักยภาพ ทั้งการมอบ ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะอย่างมีสาระสำคัญ แสดงความคิดเห็น อย่างเป็นอิสระด้วยความทุ่มเท ซื่อสัตย์ รอบคอบและ ระมัดระวัง โดยคำนึงถึงประโยชน์ของผู้ถือหุ้นภาครัฐ และประเทศเป็นที่ตั้ง
 - 1.6 กำกับให้การท่าเรือฯ มีระบบการกำกับดูแลที่ดีสอดคล้อง ตามมาตรฐานสากล รวมถึงหลักการและแนวปฏิบัติ ที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง ให้การยอมรับ
 - 1.7 จัดให้การท่าเรือฯ มีแนวปฏิบัติเพื่อบริหารจัดการกิจการ โดยมุ่งตอบสนองต่อความต้องการและความคาดหวัง ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มของการท่าเรือฯ อย่างสมดุล เท่าเทียม และเป็นธรรม
 - 1.8 จัดให้มีการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศของการท่าเรือฯ อย่างถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส และทันสมัย
 - 1.9 ประเมินและพัฒนาคณะกรรมการการท่าเรือฯ และกรรมการใหม่ อย่างต่อเนื่องทุกปี
 - 1.10 ส่งเสริมและนำแนวคิดด้านการบริหารจัดการนวัตกรรม มาปฏิบัติจนทำให้การท่าเรือฯ เกิดความยั่งยืนอย่างสมดุล คู่กับระบบเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของประเทศ
2. การประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ
- คณะกรรมการการท่าเรือฯ กำหนดแนวทางการประชุม คณะกรรมการการท่าเรือฯ ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมุ่งให้กรรมการโดยรวมสามารถปฏิบัติหน้าที่และแสดง ความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ได้อย่างเป็นอิสระ และเต็มศักยภาพ ด้วยความทุ่มเท ซื่อสัตย์ รอบคอบ ระมัดระวัง และคำนึงถึง ประโยชน์ขององค์กร ประเทศ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นที่ตั้ง

ซึ่งสามารถสรุปแนวทางการประชุมของคณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้ดังนี้

- 2.1 การจัดให้มีปฏิทินกำหนดการประชุมล่วงหน้าของคณะกรรมการการท่าเรือฯ โดยระบุ วัน เดือน ปี ในแต่ละครั้ง การประชุมอย่างชัดเจน และมีความถี่อย่างน้อยเป็นรายเดือน นำเสนอแก่คณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อให้สามารถเข้าร่วม ได้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์
- 2.2 กรรมการการท่าเรือฯ ให้ความสำคัญในการเข้าร่วม การประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มีอัตราการเข้าประชุมโดยรวมของคณะกรรมการ การท่าเรือฯ ครบถ้วนเกินกว่าร้อยละ 80 ต่อครั้งการประชุม ของคณะกรรมการการท่าเรือฯ
- 2.3 ประธานกรรมการการท่าเรือฯ ร่วมหารือกับผู้อำนวยการ การท่าเรือฯ เพื่อกำหนดวาระการประชุมคณะกรรมการ การท่าเรือฯ ที่ครบถ้วนและสามารถติดตามผลการดำเนินงาน ทั้งด้านการเงิน และไม่ใช้การเงินได้อย่างมีประสิทธิภาพและ ทันกาล โดยวาระประชุมดังกล่าวจะนำเสนอแก่คณะกรรมการ การท่าเรือฯ เฉลี่ย 7 วันล่วงหน้า ก่อนการประชุมคณะกรรมการ การท่าเรือฯ
- 2.4 คณะกรรมการการท่าเรือฯ ปฏิบัติตามวาระการประชุม ที่ได้กำหนดและแจ้งคณะกรรมการการท่าเรือฯ ไว้ล่วงหน้า โดยไม่มีการเพิ่ม ถอน เลื่อน หรือเวียนขอสดต่อบัน นอกจากนั้น ยังกำหนดให้ไม่มีการขอสดต่อบันที่อาจทำให้การปฏิบัติงาน ของคณะกรรมการ และฝ่ายบริหารไม่สอดคล้องตามหลัก การกำกับดูแลที่ดีที่เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป
- 2.5 การส่งเสริมให้กรรมการสามารถเข้าถึงข้อมูลทั้งด้านการเงิน และไม่ใช้การเงินที่จำเป็นต่อการกำกับดูแลการท่าเรือฯ ได้โดยสะดวกและคล่องตัว ซึ่งข้อมูลต่าง ๆ ต้องมีความถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ แม่นยำ ทันการณ์ โปร่งใสตรวจสอบได้ และเพียงพอต่อการนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจอย่าง รอบคอบและระมัดระวัง ซึ่งแหล่งข้อมูลต่าง ๆ ครอบคลุมทั้ง แหล่งข้อมูลเชิงเอกสาร แหล่งข้อมูลดิจิทัล และจากบุคคล / หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบุคคลผู้ให้ข้อมูลต้องชี้แจง และนำเสนอข้อมูลอย่างครบถ้วนและถูกต้องตามแนวปฏิบัติ ที่ดีอย่างไม่มีขีดแย้งทางผลประโยชน์ ทั้งนี้ ในกรณีที่ จำเป็น คณะกรรมการการท่าเรือฯ อาจจัดให้มีการขอ ความเห็นที่เป็นอิสระจากที่ปรึกษาหรือผู้เชี่ยวชาญภายนอก ได้ตามความเหมาะสม ภายใต้งบประมาณและค่าใช้จ่าย ในการดำเนินงานของการท่าเรือฯ
- 2.6 การส่งเสริมให้กรรมการแสดงความคิดเห็นได้อย่างมี ประสิทธิภาพ โดยจัดส่งเอกสารประกอบการประชุมล่วงหน้า แก่คณะกรรมการการท่าเรือฯ อย่างรวดเร็วเฉลี่ย 7 วัน ก่อนการประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อให้คณะกรรมการ การท่าเรือฯ ได้ทำความเข้าใจก่อนแสดงความคิดเห็นมอบ ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ รวมถึงลงมติได้อย่างถูกต้อง โดยระหว่างการประชุม ประธานกรรมการการท่าเรือฯ จะส่งเสริม



ให้กรรมการการท่าเรือฯ แสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ และคำนึงถึงประโยชน์ของผู้ถือหุ้นภาครัฐ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มที่เกี่ยวข้องอย่างสมดุล โปร่งใส และเป็นธรรม

- 2.7 คณะกรรมการการท่าเรือฯ ดูแลให้มีระบบการบันทึก รายงานการประชุม ให้รายงานการประชุมมีความถูกต้อง และครบถ้วน สำหรับการประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ และการประชุมคณะอนุกรรมการต่าง ๆ
- 2.8 คณะกรรมการการท่าเรือฯ มีนโยบายที่จะให้กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร มีโอกาสที่จะประชุมระหว่างกันเอง ตามความจำเป็น เพื่ออภิปรายเกี่ยวกับการดำเนินงานของการท่าเรือฯ โดยไม่มีกรรมการที่เป็นผู้บริหารและฝ่ายบริหารร่วมด้วย และแจ้งให้ผู้อำนวยความสะดวกการท่าเรือฯ ทราบถึงผลการประชุม

คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้แต่งตั้ง กรรมการการท่าเรือฯ ให้ร่วมเป็นกรรมการ ในคณะกรรมการและอนุกรรมการชุดต่าง ๆ เพื่อช่วยในการกำกับดูแลการดำเนินงานของการท่าเรือฯ ดังนี้

คณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบตามหลักเกณฑ์ที่คณะรัฐมนตรี และกระทรวงการคลังกำหนด (ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 10 ของระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบ และหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2555)

คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องที่นำเสนอ คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1. สนับสนุนการปฏิบัติงานของคณะกรรมการการท่าเรือฯ ในการวางนโยบายและควบคุมดูแลการท่าเรือฯ ให้เป็นไปตามเป้าหมาย นโยบาย กลยุทธ์ และแผนธุรกิจที่การท่าเรือฯ กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพ ถูกต้องตามข้อกำหนด กฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงให้เป็นไปตามแผนงานที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ เห็นชอบ
2. พิจารณากลั่นกรองและเสนอความเห็นเรื่องที่น่าเสนอ คณะกรรมการการท่าเรือฯ
3. พิจารณากลั่นกรองและเสนอความเห็นแก่คณะกรรมการการท่าเรือฯ ในการอนุมัติจัดซื้อจัดจ้างตามอำนาจและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
4. พิจารณากลั่นกรองแผนธุรกิจและแผนงานของการท่าเรือฯ หรือแผนงานอื่น ๆ ที่เสนอขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการการท่าเรือฯ

5. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ มอบหมาย
6. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจง ให้ข้อมูล หรือข้อเสนอแนะ และขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น

คณะกรรมการสรรหาผู้อำนวยการการท่าเรือฯ

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

คณะอนุกรรมการพิจารณาจัดทำสัญญาจ้างและ กำหนดค่าตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการ การท่าเรือฯ

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

คณะกรรมการพิจารณาแผนงานและประเมินผล การปฏิบัติงานของผู้อำนวยความสะดวกการท่าเรือฯ

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาแผนงานที่ผู้อำนวยความสะดวกการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ แล้วนำผลการพิจารณาเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ ให้ความเห็นชอบต่อไป
2. กำหนดรายละเอียด หลักเกณฑ์ และวิธีการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยความสะดวกการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ
3. ประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยความสะดวกการท่าเรือฯ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ให้เป็นไปตามสัญญาจ้าง หลักเกณฑ์ และวิธีการที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้ให้ความเห็นชอบ ก่อนเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาต่อไป
4. พิจารณาการปรับเพิ่มค่าตอบแทนคงที่และการจ่าย ค่าตอบแทนพิเศษประจำปี ตามผลประกอบการของการท่าเรือฯ และผลการประเมิน ตามหลักเกณฑ์และแนวทางการจ่ายผลตอบแทนของผู้บริหารสูงสุดกำหนด เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาอนุมัติ
5. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงานได้ตามความจำเป็น
6. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจง ให้ข้อมูล คำปรึกษาหรือข้อเสนอแนะ และขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น



Good Governance
Risk Management
Compliance

GRC

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการท่าเรือฯ

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาวางกฎบัตรเพื่อการบูรณาการกับคณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ของการท่าเรือฯ
2. กำกับดูแลการดำเนินงานด้านการบูรณาการกำกับดูแลที่ดี (Good Governance หรือ G) การบริหารความเสี่ยง (Risk Management หรือ R) และการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบข้อบังคับ (Compliance หรือ C) (GRC) เพื่อสนับสนุนให้การท่าเรือฯ สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ตามภารกิจวิสัยทัศน์ และเป้าหมายที่ตั้งไว้อย่างมั่นใจ มีประสิทธิภาพเติบโตและยั่งยืน
3. พิจารณาและอนุมัติกรอบนโยบายการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการท่าเรือฯ
4. พิจารณาและให้ความเห็นในการกำหนดระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) ขององค์กร และความเปราะบางของระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Tolerance) ขององค์กร ก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ
5. พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง แผนการดำเนินงานการบริหารความเสี่ยง แผนดำเนินการควบคุมภายใน แผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการท่าเรือฯ ก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการการท่าเรือฯ
6. กำกับและประเมินประสิทธิภาพการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจให้เป็นไปตามนโยบายการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน และตามนโยบายการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ
7. กำหนดแนวทางในการจัดทำ ทบทวนแผนยุทธศาสตร์ของการท่าเรือฯ พร้อมกำกับดูแลเกี่ยวกับกระบวนการวางแผนเชิงกลยุทธ์ของการท่าเรือฯ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประโยชน์สูงสุด
8. พิจารณากลับกรองแผนวิสาหกิจ แผนงาน / โครงการ และแผนปฏิบัติการของการท่าเรือฯ ก่อนเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ
9. ติดตามความคืบหน้าของการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจของการท่าเรือฯ เพื่อให้เป็นไปตามทิศทางยุทธศาสตร์ที่กำหนด
10. กำกับดูแลให้มีแนวทางการติดตามผลการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน ทั้งกรณีปกติและเมื่อเกิดเหตุการณ์พิเศษอย่างครบถ้วน และเป็นระบบอย่างต่อเนื่อง
11. แต่งตั้งอนุกรรมการ หรือคณะทำงานได้ตามความจำเป็น
12. เชิญผู้ที่เกี่ยวข้องมาชี้แจงให้ข้อมูล คำปรึกษา หรือข้อเสนอแนะ และขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น
13. รายงานผลการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ พร้อมความเห็นเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบตามระยะเวลาที่เหมาะสม
14. สื่อสารแลกเปลี่ยนข้อมูลและประสานงานเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในกับคณะกรรมการตรวจสอบ อย่างน้อย 1 ครั้งต่อปีงบประมาณ
15. ทบทวน ปรับปรุง และพัฒนาด้านการบูรณาการการกำกับดูแลที่ดี (Good Governance หรือ G) การบริหารความเสี่ยง (Risk Management หรือ R) และการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ (Compliance หรือ C) (GRC) การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการท่าเรือฯ ให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง และทันสมัยเป็นปัจจุบันอยู่ตลอดเวลา สอดคล้องกับนโยบายและบริบทของการท่าเรือฯ รวมถึงมาตรฐานที่เปลี่ยนแปลงไป
16. ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ มอบหมาย และตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ

คณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมของการท่าเรือฯ

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาให้ความเห็นชอบนโยบายและคู่มือการกำกับดูแลที่ดีของการท่าเรือฯ นโยบายและคู่มือด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการของการท่าเรือฯ นโยบายและคู่มือการป้องกันและต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบของการท่าเรือฯ และคู่มือจริยธรรมของการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบก่อนเริ่มปีงบประมาณ

2. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนงานด้านกำกับดูแลที่ดีของการทำเรื่องฯ ระยะยาวและแผนปฏิบัติการประจำปี แผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ในกระบวนการของการทำเรื่องฯ ระยะยาวและแผนปฏิบัติการประจำปี แผนงานด้านต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบของการทำเรื่องฯ ระยะยาวและแผนปฏิบัติการประจำปี เสนอคณะกรรมการการทำเรื่องฯ เพื่อทราบก่อนเริ่มปีงบประมาณ
3. ติดตามและรายงานผลการดำเนินงานของการทำเรื่องฯ ให้เป็นไปตามนโยบายและแนวทางการกำกับดูแลที่ดี และให้บรรลุผลสำเร็จตามแผนงานด้านการกำกับดูแลที่ดีของการทำเรื่องฯ แผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ในกระบวนการของการทำเรื่องฯ และแผนงานด้านต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบของการทำเรื่องฯ เสนอคณะกรรมการการทำเรื่องฯ เพื่อทราบเป็นรายไตรมาส
4. ส่งเสริมให้คณะกรรมการการทำเรื่องฯ ผู้บริหาร และพนักงานมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการของการทำเรื่องฯ อย่างต่อเนื่อง
5. ปฏิบัติงานร่วมกับคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน เพื่อบูรณาการการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลที่ดี (Governance) การบริหารจัดการความเสี่ยง (Risk) และการกำกับให้ปฏิบัติได้ตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับ (Compliance) (Governance Risk Management and Compliance : GRC)
6. พิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการ หรือคณะทำงานเพื่อทำหน้าที่สนับสนุนงานด้านกำกับดูแลที่ดี ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ ด้านการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบได้ตามความเหมาะสม
7. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการการทำเรื่องฯ มอบหมาย ที่เกี่ยวกับงานด้านการกำกับดูแลที่ดี งานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ และงานด้านการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ
4. กำกับดูแลธรรมาภิบาลในการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของการทำเรื่องฯ (IT Governance)
5. กำกับดูแลการบริหารความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ (Information Security Management) ของการทำเรื่องฯ
6. กำกับดูแลการบริหารจัดการการใช้ทรัพยากรด้านการจัดการความรู้ เทคโนโลยีดิจิทัล และนวัตกรรมของการทำเรื่องฯ อย่างเหมาะสม (Resource Optimization Management)
7. ติดตามผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการการจัดการความรู้ นวัตกรรม และการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการดิจิทัล
8. ส่งเสริม สนับสนุน พัฒนา ยกระดับการจัดการความรู้ เทคโนโลยีดิจิทัล และนวัตกรรมของการทำเรื่องฯ
9. แต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงานได้ตามความจำเป็น
10. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจง ให้ข้อมูล คำปรึกษาหรือข้อเสนอแนะ และขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น
11. รายงานผลการดำเนินงานเสนอคณะกรรมการการทำเรื่องฯ เพื่อทราบตามระยะเวลาที่เหมาะสม

คณะกรรมการทรัพยากรบุคคลของการทำเรื่องฯ

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

คณะกรรมการบริหารจัดการความรู้ เทคโนโลยี และนวัตกรรมของการทำเรื่องฯ

มีอำนาจและหน้าที่ดังนี้

1. กำหนดนโยบายและแนวทางการดำเนินงานด้านการจัดการความรู้ เทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมของการทำเรื่องฯ
2. กำกับดูแลการจัดทำและปรับปรุงแผนปฏิบัติการดิจิทัลของการทำเรื่องฯ ให้เกิดความสอดคล้องและสนับสนุนยุทธศาสตร์ตามแผนวิสัยทัศน์ของการทำเรื่องฯ แผนคมนาคนดิจิทัลของกระทรวงคมนาคม และแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนนโยบายของรัฐบาลที่เกี่ยวข้อง
3. กำกับดูแลการจัดทำและปรับปรุงแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการ การจัดการความรู้และนวัตกรรมของการทำเรื่องฯ
1. กำหนดนโยบายและแนวทางการดำเนินงานด้านการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลของการทำเรื่องฯ
2. กำกับดูแลการจัดทำและปรับปรุงแผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคลให้สอดคล้องและสนับสนุนวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ตามแผนวิสัยทัศน์และการทำเรื่องฯ รวมถึงระบบงานและแผนงานสำคัญต่าง ๆ ตามระบบประเมินผลการดำเนินงานขององค์กร ก่อนเสนอคณะกรรมการการทำเรื่องฯ
3. กำกับดูแลการดำเนินงานด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลที่ประกอบด้วย การจัดทำโครงสร้างองค์กร การจัดทำแผนอัตรากำลังระยะสั้นและระยะยาว ระบบการสรรหาบุคลากร การจัดทำระบบทดแทนตำแหน่ง การบริหารจัดการสายความก้าวหน้าอาชีพ การบริหารผลการปฏิบัติงานของการทำเรื่องฯ
4. กำกับดูแลการดำเนินงานด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคลที่ประกอบด้วย การจัดทำระบบสมรรถนะ การพัฒนาศักยภาพบุคลากรให้ตรงตามที่ต้องการกำหนด การจัดทำระบบพัฒนาผู้มีศักยภาพสูง การจัดทำระบบการเรียนรู้และพัฒนาให้กับบุคลากรของการทำเรื่องฯ
5. กำกับดูแลการดำเนินงานด้านส่งเสริมสภาพแวดล้อมที่สนับสนุนการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล อาทิ การสร้างความพึงพอใจและความผูกพันของบุคลากร การสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กร การจัดระบบสวัสดิการให้สอดคล้องกับความต้องการและกฎหมายที่กำหนด การสร้างระบบทรัพยากรบุคคลให้มีธรรมาภิบาล

6. ติดตามผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านทรัพยากรบุคคล
7. ส่งเสริม สนับสนุน พัฒนา ยกระดับการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลของการท่าเรือฯ
8. แต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงานได้ตามความจำเป็น
9. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจง ให้ข้อมูล คำปรึกษาหรือข้อเสนอแนะและขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น
10. รายงานผลการดำเนินงานเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบตามระยะเวลาที่เหมาะสม

2. ร่างข้อบังคับ ร่างระเบียบ ร่างสัญญา รวมทั้งพิจารณาปัญหาข้อกฎหมาย และข้อสัญญาแก่คณะกรรมการการท่าเรือฯ
3. เชิญบุคคล หรือพนักงานของการท่าเรือฯ มาให้ข้อมูลความเห็น ข้อเสนอแนะ ข้อกฎหมาย หรือขอเอกสารใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการการท่าเรือฯ
4. เชิญผู้เชี่ยวชาญ หรือผู้ทรงคุณวุฒิภายนอกมาให้คำปรึกษาแนะนำได้ตามความเหมาะสม
5. แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อช่วยดำเนินงานตามความเหมาะสมจัดทำกฎบัตรด้านกฎหมายและสัญญา ให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบในการดำเนินงานของการท่าเรือฯ โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการท่าเรือฯ และมีการสอบทานตามความเหมาะสมของกฎบัตรดังกล่าวอย่างน้อยปีละครั้ง
6. ให้เลขานุการจัดส่งรายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการด้านกฎหมายและสัญญาของคณะกรรมการการท่าเรือฯ ให้สำนักเลขานุการคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อรายงานการดำเนินการเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ
7. ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ประธานกรรมการการท่าเรือฯ มอบหมาย

คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ของการท่าเรือฯ

มีอำนาจหน้าที่ ตามมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543

คณะกรรมการด้านกฎหมายและสัญญาของคณะกรรมการการท่าเรือฯ

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. ให้คำปรึกษา แนะนำ และพิจารณากลับกรองงานด้านกฎหมาย

การประชุมคณะกรรมการ/อนุกรรมการชุดต่าง ๆ ปีงบประมาณ 2566 (ตุลาคม - ธันวาคม 2565)

จำนวนเข้าร่วมประชุม/จำนวนการประชุม ดังนี้

ชื่อ-สกุล	คณะกรรมการตรวจสอบของ กกท. (Audit Committee)									
	คณะกรรมการตรวจสอบของ กกท. (Audit Committee)	คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องที่น่าสนใจ กกท.	คณะกรรมการสรรหาผู้อำนวยการ กกท.	คณะกรรมการพิจารณาแผนงานและประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้บริหาร กกท.	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของ กกท.	คณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมของ กกท.	คณะกรรมการบริหารจัดการความรู้ เทคโนโลยี และนวัตกรรมของ กกท.	คณะกรรมการทรัพยากรบุคคลของ กกท.	คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ของ กกท.	คณะกรรมการด้านกฎหมายและสัญญาของคณะกรรมการ กกท.
1. นายกฤษเทพ สิมลี		3/3	0/0		3/3	1/1				
2. พลตำรวจโท เจริญวิทย์ ศรีวินิชย์	3/3								3/3	
3. นายชนินทร์ แก่นหิรัญ		2/3	0/0		3/3					1/1
4. นายวุฒิไกร ลีวีระพันธุ์				2/2				2/2		
5. นายจิรุตม์ วิศาลจิตร			0/0	2/2		0/1				
6. นายสมศักดิ์ ห่มม่วง	3/3					1/1	3/3			
7. นายวรพจน์ เอี่ยมรักษา		3/3			3/3			2/2		
8. นางสาวสุนหจิต สังข์ใหม่										

หมายเหตุ : - แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่นในคณะกรรมการการท่าเรือฯ ตั้งแต่วันที่ 24 ธันวาคม 2562
 - กรรมการลำดับที่ 9 นางสาวสุนหจิต สังข์ใหม่ ลาออกตั้งแต่วันที่ 27 พฤศจิกายน 2563

การประชุมคณะกรรมการ/อนุกรรมการชุดต่าง ๆ ปีงบประมาณ 2566 (เมษายน - กันยายน 2566)

จำนวนเข้าร่วมประชุม/จำนวนการประชุม ดังนี้

ชื่อ-สกุล	คณะกรรมการ/อนุกรรมการชุดต่าง ๆ								
	คณะกรรมการตรวจสอบของ กทท. (Audit Committee)	คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องที่น่าสนใจของ กทท.	คณะกรรมการพิจารณาแผนงานและประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำเนินการ กทท.	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของ กทท.	คณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทท.	คณะกรรมการบริหารจัดการความรู้ เทคโนโลยี และนวัตกรรมของ กทท.	คณะกรรมการ ทรัพยากรบุคคลของ กทท.	คณะกรรมการ กิจการสัมพันธ์ ของ กทท.	คณะกรรมการด้านกฎหมาย และสิทธิของคณะกรรมการ กทท.
1. นายกฤษเทพ สิมลี		5/5	1/1	5/5					
2. พลตำรวจโท เจริญวิทย์ ศรีวินิชย์	5/5							4/5	
3. นายชินนทร์ แก่นศิริชัย		5/5		5/5			4/4		3/3
4. นายวุฒิไกร ลีวีระพันธุ์							4/4	3/3	
5. พลตำรวจโท กฤษฎา กาญจนอลงกรณ์					1/2		3/3		
6. นายวรพจน์ เอี่ยมรักษา		5/5		5/5	2/2		2/2		
7. นายวิบูลย์ รัตนภรณ์วงศ์	5/5								
8. นายจิรุตม์ วิศาลจิตร			1/1		2/2				
9. นายวโรทัย โกศลพิศิษฐ์กุล	5/5								

หมายเหตุ : - แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่นในคณะกรรมการการทำเรื่องฯ ตั้งแต่วันที่ 25 เมษายน 2566
 - เดือนพฤษภาคม เดือนมิถุนายน เดือนกรกฎาคม เดือนสิงหาคม และเดือนกันยายน 2566 มีการประชุมเดือนละ 2 ครั้ง
 - กรรมการการทำเรื่องฯ ลำดับที่ 6 พ้นจากตำแหน่ง ตั้งแต่วันที่ 13 กันยายน 2566
 - กรรมการ กทท. ลำดับที่ 3 ลาออกจากตำแหน่ง ตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2566



นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทน ของคณะกรรมการ

การจ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมให้แก่คณะกรรมการ การท่าเรือฯ และคณะกรรมการชุดย่อย เป็นไปตามหลักเกณฑ์ การจ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ ที่คณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง กำหนด และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2562 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. ค่าตอบแทนรายเดือน

ประธานกรรมการรัฐวิสาหกิจ ได้รับค่าตอบแทนเป็น 2 เท่า ของกรรมการรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

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

ทั้งนี้ กรณีที่กรรมการรัฐวิสาหกิจดำรงตำแหน่งไม่เต็มเดือน ให้จ่ายค่าตอบแทนรายเดือนตามสัดส่วนระยะเวลาในการ ดำรงตำแหน่ง

2. เบี้ยประชุมกรรมการ

2.1 การจ่ายเบี้ยประชุมให้รัฐวิสาหกิจจ่ายเบี้ยประชุมให้กับ กรรมการที่เข้าร่วมประชุมเป็นรายครั้ง เดือนละ 1 ครั้ง โดยให้ ประธานในที่ประชุมในอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 25 ของเบี้ยประชุม กรรมการรัฐวิสาหกิจ

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

ทั้งนี้ กรณีมีเหตุผลสมควร อาจพิจารณาจ่ายเบี้ยประชุมได้เกินกว่า 1 ครั้งต่อเดือน แต่ต้องไม่เกิน 15 ครั้งต่อปี

2.2 การจ่ายค่าเบี้ยประชุมกรรมการในคณะกรรมการชุดย่อย/ คณะอนุกรรมการ/คณะทำงานอื่น ให้ได้รับเบี้ยประชุมเป็นรายครั้ง ในอัตรา 0.5 เท่าของเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ เฉพาะกรรมการที่มาประชุม ทั้งนี้ ให้กรรมการรัฐวิสาหกิจ ได้รับเบี้ยประชุมคณะกรรมการชุดย่อย/คณะอนุกรรมการ/ คณะทำงานอื่น รวมแล้วไม่เกิน 2 คณะ คณะละไม่เกิน 1 ครั้ง ต่อเดือน

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

3. โบนัส

การจ่ายค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินตามระบบประเมินผล การดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ หัวข้อการจ่ายโบนัสคณะกรรมการ รัฐวิสาหกิจ เพื่อสร้างแรงจูงใจ พิจารณาจากกำไรสุทธิ และคะแนน ประเมินผลรัฐวิสาหกิจ ตามหลักเกณฑ์ที่กระทรวงการคลังกำหนด

ทั้งนี้ ให้ประธานกรรมการและรองประธานกรรมการได้รับโบนัส มากกว่ากรรมการ ร้อยละ 25 และร้อยละ 12.5 ตามลำดับ และในบัญชีรัฐวิสาหกิจใดที่กรรมการรัฐวิสาหกิจนั้นขาดประชุม เกินกว่า 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 ให้จ่ายโบนัสลดลง ร้อยละ 75

การประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ ในปีงบประมาณ 2566 มีการประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ จำนวน 13 ครั้ง (ตุลาคม 2565 - กันยายน 2566)

ลำดับ	รายชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม	ค่าเบี้ยประชุม (บาท)
1.	พลเรือเอก โสภณ วัฒนมงคล	3	75,000
2.	นายกฤษเทพ สิมลี	3	60,000
3.	พลตำรวจโท เจริญวิทย์ ศรีวินิชย์	3	60,000
4.	นายชนินทร์ แก่นหิรัญ	3	60,000
5.	นายวุฒิไกร ลีวีระพันธุ์	3	60,000
6.	นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	3	60,000
7.	นายสมศักดิ์ ห่มม่วง	3	60,000
8.	นายวรพจน์ เอี่ยมรักษา	3	60,000
9.	นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่	-	-
รวม			495,000

หมายเหตุ : - แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่นในคณะกรรมการการทำเรือฯ ตั้งแต่วันที่ 24 ธันวาคม 2562
 - กรรมการลำดับที่ 9 นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่ ลาออกตั้งแต่วันที่ 27 พฤศจิกายน 2563

ลำดับ	รายชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม	ค่าเบี้ยประชุม (บาท)
1.	นายปริญญา แสงสุวรรณ	10	250,000
2.	นายกฤษเทพ สิมลี	9	180,000
3.	พลตำรวจโท เจริญวิทย์ ศรีวินิชย์	9	180,000
4.	นายชนินทร์ แก่นหิรัญ	10	200,000
5.	นายวุฒิไกร ลีวีระพันธุ์	8	160,000
6.	พลตำรวจโท กฤษฏา กาญจนอลงกรณ์	8	160,000
7.	นายวรพจน์ เอี่ยมรักษา	9	180,000
8.	นายวิบูลย์ รัตนภรณ์วงศ์	10	200,000
9.	นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	6	120,000
10.	นายวโรทัย โกศลพิศิษฐ์กุล	8	160,000
รวม			1,790,000

หมายเหตุ : - แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่นในคณะกรรมการการทำเรือฯ ตั้งแต่วันที่ 25 เมษายน 2566
 - เดือนพฤษภาคม เดือนมิถุนายน เดือนกรกฎาคม เดือนสิงหาคม และเดือนกันยายน 2566 มีการประชุมเดือนละ 2 ครั้ง
 - กรรมการ กทท. ลำดับที่ 7 พ้นจากตำแหน่ง ตั้งแต่วันที่ 13 กันยายน 2566
 - กรรมการ กทท. ลำดับที่ 4 ลาออกจากตำแหน่ง ตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2566



ผู้บริหารระดับสูง การท่าเรือแห่งประเทศไทย

นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข
ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
อายุ 50 ปี
วัน/เดือน/ปีเกิด 29 ตุลาคม 2516
วันที่ดำรงตำแหน่ง 1 กุมภาพันธ์ 2565

ประวัติการศึกษา

- ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต จากมหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า จากมหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ประวัติการทำงาน

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

ผลงานและรางวัล

- ปี 2556 รางวัลคนดีศรีของบริษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรมขนาดย่อม (บสย.) ประเภท Talent
- ปี 2557 เป็นผู้วิจารณ์บทความงานสัมมนาวิชาการ ธนาคารแห่งประเทศไทย ประจำปี 2557 (BOT Symposium 2014) เรื่องกลไกการค้าประกันสินเชื่อของภาครัฐและการเข้าถึงแหล่งเงินทุนของ SME
- ปี 2559 ได้รับรางวัลบุคคลที่มีผลงานยอดเยี่ยมและดีเด่นของบริษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรมขนาดย่อม (บสย.)



ร้อยตำรวจตรี มนต์ธี ฤกษ์จำเนียร

นักบริหาร 16

ประจำผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

อายุ 59 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 27 พฤษภาคม 2507

วันที่ดำรงตำแหน่ง 1 ตุลาคม 2558

ประวัติการศึกษา

- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาบริหารรัฐกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- วิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาพหุรศกlinik โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

- | | |
|--------------|--|
| 13 ก.พ. 2540 | ผู้อำนวยการกองการช่าง ท่าเรือแหลมฉบัง |
| 9 มี.ค. 2547 | นักบริหาร 13 ท่าเรือแหลมฉบัง |
| 1 ต.ค. 2553 | ผู้ช่วยผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง |
| 1 ต.ค. 2555 | รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง |
| 1 ต.ค. 2558 | ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง |
| 1 มี.ค. 2562 | รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายวิศวกรรม |
| 1 เม.ย. 2563 | ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง |
| 1 ก.ค. 2565 | นักบริหาร 16 ประจำผู้อำนวยการการท่าเรือ
แห่งประเทศไทย |
| 1 ม.ค. 2566 | พ้นสภาพการเป็นพนักงานโดยลาออก |



ร้อยตำรวจตรี ธาณิน อัมพะวะพะลิน

รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายวิศวกรรม

อายุ 60 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 12 กันยายน 2506

วันที่ดำรงตำแหน่ง 1 มีนาคม 2562

ประวัติการศึกษา

- รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรคนาวิน โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

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



เรือโก ยุทธนา โมกขาว

รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
 สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร
 อายุ 58 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 21 มิถุนายน 2508

วันที่ดำรงตำแหน่ง 1 มี.ค. 2562

ประวัติการศึกษา

- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา
- วิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาพรคนาวิน โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

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



เรือเอก รุจน์ สุขปรีดี

รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล

อายุ 59 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 9 พฤษภาคม 2507

วันที่ดำรงตำแหน่ง 1 พฤษภาคม 2564

ประวัติการศึกษา

- วิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาแพทยคลินิก โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

- 22 ต.ค. 2553 รองผู้อำนวยการฝ่ายบริการท่าและเครื่องมือ
ท่าเรือกรุงเทพ
- 31 ก.ค. 2555 ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานสนับสนุน
ท่าเรือกรุงเทพ
- 1 ต.ค. 2559 ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า
ท่าเรือกรุงเทพ
- 1 มี.ค. 2562 รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ
- 1 พ.ค. 2563 ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล
- 1 พ.ค. 2564 รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล



เรือโก ภูมิ แสงคำ

ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ

อายุ 58 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 18 ธันวาคม 2507

วันที่ดำรงตำแหน่ง 29 ตุลาคม 2564

ประวัติการศึกษา

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาพรคนาวิน โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

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



นายเรืองศักดิ์ บำเหน็จพันธ์ุ

รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายเทคโนโลยีสารสนเทศ

อายุ 60 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 22 ธันวาคม 2505

วันที่ดำรงตำแหน่ง 29 ตุลาคม 2564

ประวัติการศึกษา

- วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิทยาการคอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยรังสิต
- เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการทำงาน

- 10 ก.ย. 2553 รองผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
สายพัฒนาองค์กรและเทคโนโลยีสารสนเทศ
- 1 ต.ค. 2554 รองผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
สายวิศวกรรม
- 1 ต.ค. 2556 ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
สายวิศวกรรม
- 1 มี.ค. 2562 ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายวิศวกรรม
- 29 ต.ค. 2564 รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายเทคโนโลยีสารสนเทศ



นายอภิเสถ พงษ์สุวรรณ

รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
 สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนารธุรกิจ

อายุ 59 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 30 พฤษภาคม 2507

วันที่ดำรงตำแหน่ง 1 กรกฎาคม 2565

ประวัติการศึกษา

- บริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- วิทยาลัยการทัพเรือ รุ่นที่ 50

ประวัติการทำงาน

- 10 ต.ค. 2556 รองผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบ
- 30 ม.ค. 2558 ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบ สายตรวจสอบ
- 1 มี.ค. 2562 ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
 สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร
- 1 ก.ค. 2565 รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
 สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนารธุรกิจ



เรือเอก กานต์ เมนะรุจิ

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

อายุ 60 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 31 มีนาคม 2506

วันที่ดำรงตำแหน่ง 28 มิถุนายน 2566

ประวัติการศึกษา

- วิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาพรรคกลิน โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

- 10 ต.ค. 2556 รองผู้อำนวยการฝ่ายการร่อนน้ำ สายวิศวกรรม
- 1 ต.ค. 2557 ผู้อำนวยการฝ่ายการร่อนน้ำ สายวิศวกรรม
- 1 ต.ค. 2559 ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานสนับสนุนท่าเรือกรุงเทพ
- 1 มี.ค. 2562 ผู้อำนวยการฝ่ายบริการท่าและเครื่องมือทุ่นแรงท่าเรือกรุงเทพ
- 1 พ.ค. 2563 รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
- 28 มิ.ย. 2566 ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง



ว่าที่ร้อยตรี ธีชุกร เขียวไพศาล

นักบริหาร 16

ประจำผู้อำนวยการการค้าเรือแห่งประเทศไทย

อายุ 57 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 24 เมษายน 2509

วันที่ดำรงตำแหน่ง 28 มิถุนายน 2566

ประวัติการศึกษา

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

ประวัติการทำงาน

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



ร้อยตำรวจโท ชัยชาญ ชูทอง

ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล

อายุ 60 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 1 กุมภาพันธ์ 2506

วันที่ดำรงตำแหน่ง 1 พฤษภาคม 2564

ประวัติการศึกษา

- การจัดการภาครัฐและภาคเอกชนมหาบัณฑิต
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- วิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาพรคนาวิน โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

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



เรือโก กิตติคุณ จารุวัฒนายนต์

ผู้ช่วยผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
สายวิศวกรรม

อายุ 52 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 8 มิถุนายน 2514

วันที่ดำรงตำแหน่ง 29 ตุลาคม 2564

ประวัติการศึกษา

- วิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาพรรคกลิน โรงเรียนนายเรือ

ประวัติการทำงาน

11 เม.ย. 2559

ผู้อำนวยการสำนักท่าเรือภูมิภาค สายบริหาร
สินทรัพย์และพัฒนารัฐกิจ

1 มี.ค. 2562

ผู้อำนวยการฝ่ายช่าง สายวิศวกรรม

29 ต.ค. 2564

ผู้ช่วยผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
สายวิศวกรรม



นายแถมสิน ศรีบางพลีน้อย

รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ

อายุ 57 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 18 ตุลาคม 2508

วันที่ดำรงตำแหน่ง 29 ตุลาคม 2564

ประวัติการศึกษา

- รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต สาขาบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- ประกาศนียบัตรวิชาชีพ สาขาพาณิชยกรรม โรงเรียนเทคนิคมิตรภาพพณิชยการ

ประวัติการทำงาน

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



นางสาวผาณิตตา เจริญผล

ผู้ช่วยผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
สายตรวจสอบ

อายุ 57 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 19 เมษายน 2509

วันที่ดำรงตำแหน่ง 28 มิถุนายน 2566

ประวัติการศึกษา

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

ประวัติการทำงาน

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



นายวีระยุทธ สว่างแจ้ง

รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

อายุ 58 ปี

วัน/เดือน/ปีเกิด 27 มิถุนายน 2508

วันที่ดำรงตำแหน่ง 28 มิถุนายน 2566

ประวัติการศึกษา

- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการทำงาน

- 18 พ.ย. 2563 รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้าท่าเรือกรุงเทพ
- 29 ต.ค. 2564 ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้าท่าเรือกรุงเทพ
- 28 มิ.ย. 2566 รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง





นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทน ของผู้บริหารระดับสูง

แผนงานและประเมินผลการปฏิบัติงาน ของผู้บริหารการท่าเรือแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการพิจารณาแผนงานและประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้บริหารการท่าเรือฯ ประกอบด้วยกรรมการการท่าเรือฯ จำนวน 2 ท่าน โดยมี นายกฤษเทพ สิมลี เป็นประธานกรรมการ นายจิรฉมม์ วิชาลจิตร เป็นกรรมการ นางอินทิรา โภคปัญญารักษ์ ที่ปรึกษาประธานกรรมการการท่าเรือฯ เป็นกรรมการผู้ดำเนินการฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล เป็นเลขานุการ

คณะกรรมการ มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาแผนงานที่ผู้บริหารการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ แล้วนำผลการพิจารณาเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ ให้ความเห็นชอบต่อไป
2. กำหนดรายละเอียด หลักเกณฑ์ และวิธีการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้บริหารการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ

3. ประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้บริหารการท่าเรือฯ ปีละ 1 ครั้ง ให้เป็นไปตามสัญญาจ้าง หลักเกณฑ์ และวิธีการที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้ให้ความเห็นชอบ ก่อนเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาต่อไป

4. พิจารณาการปรับเพิ่มค่าตอบแทนคงที่และการจ่ายค่าตอบแทนพิเศษประจำปี ตามผลประกอบการของการท่าเรือฯ และผลการประเมินตามหลักเกณฑ์และแนวทางการจ่ายผลตอบแทนของผู้บริหารสูงสุดกำหนด เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาอนุมัติ

5. แต่งตั้งคณะกรรมการ หรือคณะทำงานได้ตามความจำเป็น

6. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจง ให้ข้อมูล คำปรึกษาหรือข้อเสนอแนะ และขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น

ค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูงของ กทท. ตั้งแต่ระดับ 14 ขึ้นไป และผู้บริหารการท่าเรือฯ ที่ดำรงตำแหน่งภายในปี 2566 รวม 31 คน ได้รับผลประโยชน์ และสวัสดิการอื่น ๆ ของการท่าเรือฯ ดังนี้

รายการ	หน่วย : บาท		
	ปี 2566	ปี 2565	ปี 2564
ค่าตอบแทนรวมที่เป็นตัวเงิน	61,416,258.34	60,832,886.24	62,650,860.40
ค่าตอบแทนอื่น	13,665,691.96	15,309,706.62	12,052,449.22
รวม	75,081,950.30	76,142,592.86	74,703,309.62

PART

03

ประวัติและการพัฒนาองค์กร



ประวัติของ

การท่าเรือ

แห่งประเทศไทย

การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจ สาธารณูปการในสังกัดกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการท่าเรือ แห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดดำเนินการและ นำมาซึ่งความเจริญของกิจการท่าเรือ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน ปัจจุบัน การท่าเรือแห่งประเทศไทย รับผิดชอบบริหารท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือ พานิชย์เชิงแสน ท่าเรือเชียงของ และ ท่าเรือระนอง

หลังจากประเทศไทยเปลี่ยนแปลง การปกครองจากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์ มาเป็นระบอบประชาธิปไตย เมื่อปี พ.ศ. 2475 ความคิดริเริ่มที่จะก่อสร้างท่าเรือของรัฐ ให้ทันสมัย โดยพลเรือโท พระยาราชวังสัน ซึ่งดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวง กลาโหมขณะนั้น ได้เสนอโครงการขุดลอก สันดอนปากน้ำเจ้าพระยา เพื่อส่งเสริม กิจการด้านพาณิชย์นาวีให้เรือเดินสมุทร ขนาดใหญ่สามารถผ่านร่องน้ำเข้ามาบรรทุก ขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือได้อย่างสะดวกและ ปลอดภัย แทนการลำเลียงสินค้าระหว่าง กรุงเทพฯ ถึงเกาะสีชังที่เคยปฏิบัติกันมาแต่เดิม และปรับปรุงท่าเรือที่มีอยู่ให้เป็นท่าเรือ ที่ทันสมัย เพื่อส่งเสริมการค้ากับต่างประเทศ แต่โครงการของพลเรือโท พระยาราชวังสัน ต้องประสบกับอุปสรรคนานัปการ ดังนั้น รัฐบาลไทยจึงได้ส่งเรื่องขอความช่วยเหลือ ไปยังสำนักงานใหญ่สันนิบาตชาติ ณ กรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์

สองปีต่อมา สันนิบาตชาติได้ส่งผู้เชี่ยวชาญ เดินทางมาสำรวจสภาพเศรษฐกิจการค้า ในกรุงเทพฯ และสำรวจสถานที่สร้างท่าเรือ ของรัฐบาลไทย ผู้เชี่ยวชาญทั้งสามได้เสนอ ให้มีการขุดลอกร่องน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา และเสนอบริเวณที่จะก่อสร้างท่าเรือ ให้รัฐบาลไทยเลือก 2 แห่ง คือ ที่ปากน้ำ สมุทรปราการ กับที่ตำบลคลองเตย รัฐบาล จึงเลือกที่ตำบลคลองเตยเป็นที่ก่อสร้าง ท่าเรือ ซึ่งก็คืออาณาบริเวณของการท่าเรือ แห่งประเทศไทยในปัจจุบัน



2478

2479

2481

ปี พ.ศ. 2478 รัฐบาลจัดตั้ง คณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือขึ้น มีพลเอก พระบริภัณฑ์ยุทธกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจ เป็นประธานกรรมการดำเนินการ ขุดลอกสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา และสร้างท่าเรือที่ทันสมัยที่ ตำบลคลองเตย ตามข้อเสนอ ของสันนิบาตชาติ

ปี พ.ศ. 2479 คณะกรรมการจัด สร้างท่าเรือดำเนินการประกวด การออกแบบก่อสร้างท่าเรือ ปรากฏว่า แบบก่อสร้างท่าเรือ ของ ศาสตราจารย์อากัทซ์ ชาวเยอรมัน ได้รับการคัดเลือก สำหรับการประกวดราคา ค่าก่อสร้างท่าเรือ ปรากฏว่า บริษัท คริสเตียนีแอนด์นิลเสน ได้รับการเลือกให้เป็นผู้รับเหมา ก่อสร้างท่าเรือในวงเงิน 20 ล้านบาท

ปี พ.ศ. 2481 รัฐบาลได้จัดตั้ง สำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ให้ หลวงประเสริฐวิถีสวัสดิ์ นายช่าง จากกรมรถไฟมาดำรงตำแหน่ง หัวหน้าสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ (พ.ศ. 2481 - 2486) และควบคุม การก่อสร้าง โดยมีนายโรเบิร์ต ชวาทเก เป็นนายช่างที่ปรึกษา ขึ้นตรงต่อกระทรวงเศรษฐกิจ และเริ่มลงมือก่อสร้างท่าเรือ ที่คลองเตย



2483

ปี พ.ศ. 2483 รัฐบาลได้สั่งซื้อเรือสันดอน 1 จากประเทศเนเธอร์แลนด์ และเริ่มขุดลอกร่องน้ำ แต่งานขุดลอกร่องน้ำและการก่อสร้างท่าเรือต้องหยุดชะงักไปเนื่องจากเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 ขึ้น ในขณะนั้น ท่าเรือกรุงเทพมีเพียงเขื่อนเทียบเรือยาว 1,500 เมตร มีโรงพักสินค้า 4 หลัง คลังสินค้า 3 ชั้น 1 หลัง (คลังสินค้าทัพบนปัจจุบัน) อาคาร OB (ตึกอำนวยการปัจจุบัน)

2490

ปี พ.ศ. 2490 ได้เปิดดำเนินกิจการท่าเรือ โดยมีหลวงยุกตเสวีวิวัฒน์ เป็นผู้อำนวยการและคณะรัฐมนตรีได้แต่งตั้งคณะกรรมการจัดวางนโยบายและควบคุมกิจการสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน

2491

ปี พ.ศ. 2491 นาวาเอก หลวงสุกรี อูทกธาร (สุกรีจันทมาส) ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ดำเนินการซ่อมแซมอาคารต่างๆ ที่ได้รับความเสียหายจากสงคราม พร้อมกับก่อสร้างเพิ่มเติม

2494

ปี พ.ศ. 2494 รัฐบาลกู้เงินจากธนาคารโลกมาดำเนินการขุดลอกร่องน้ำสันดอนทางเดินเรือ จากปากน้ำสมุทรปราการ-ในแม่น้ำเจ้าพระยา ถึงท่าเรือคลองเตย รวมระยะทางประมาณ 66 กม. และจัดซื้ออุปกรณ์การยกขนสินค้ามาพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ



ในเดือนพฤษภาคม 2494 รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 จัดตั้งการทำเรือแห่งประเทศไทยขึ้น เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม พร้อมรับโอนกิจการทำเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพมาดำเนินการ

นับตั้งแต่ปี 2494 ที่การทำเรือแห่งประเทศไทยได้รับการก่อตั้งเป็นต้นมา กิจการด้านการขนส่งทางน้ำได้มีการพัฒนาเรื่อยมาเป็นลำดับ จนถึงปัจจุบัน โดยในอดีตสินค้าที่ขนส่งทางทะเลเป็นเรือสินค้าทั่วไป และสินค้ากอง ท่าเทียบเรือที่มีอยู่ในขณะนั้นได้แก่ ท่าเทียบเรือเชียนตะวันตก จำนวน 9 ท่า เป็นท่าสำหรับบรรทุก - ขนถ่ายสินค้าทั่วไป และสินค้ากอง จนกระทั่งการขนส่งสินค้าด้วยระบบคอนเทนเนอร์ได้แพร่ขยายเข้ามาสู่ประเทศไทย ประมาณปี 2518 - 2520 การทำเรือฯ จึงได้ดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียนตะวันออกเพื่อใช้เป็นท่าอเนกประสงค์และจัดให้รับตู้สินค้า โดยเปิดใช้งานได้ในปี 2520

นับแต่ปี 2520 เป็นต้นมานั้นการบรรทุก - ขนถ่ายตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพมีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี จนท่าเรือกรุงเทพเริ่มแออัด ประกอบกับท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือแม่น้ำ ทำให้มีข้อจำกัดในการรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ ประกอบกับความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจจึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่ เพื่อรองรับเรือและสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น

รัฐบาลจึงได้เร่งรัดให้มีการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังแล้วเสร็จสมบูรณ์จนปลายปี 2533 และเริ่มเปิดให้บริการในเดือนมกราคม 2534

ต่อมาได้มีการขยายโครงข่ายคมนาคมสู่ภูมิภาค โดยในปี 2546 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เสนอแนวทางพัฒนาท่าเทียบเรือ โดยมอบให้การทำเรือฯ เป็นผู้บริหารและประกอบการทำเรือภูมิภาค เพื่อตอบสนองนโยบายรัฐบาลในการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและเป็นประตูการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ และเพื่อให้การบริการท่าเรือสามารถเชื่อมโยงกับศูนย์กลางทางธุรกิจในภูมิภาคต่าง ๆ สร้างความสะดวกและช่วยลดต้นทุนการขนส่งสำหรับสินค้าไทย การทำเรือฯ ได้ขยายกิจการเพื่อเปิดเส้นทางการค้าใหม่ ๆ ขึ้นโดยการเปิดให้บริการท่าเรือภูมิภาค 2 แห่ง คือท่าเรือเชียงแสน เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2546 และท่าเรือเชียงของ เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ ในวันที่ 1 มกราคม 2547

ท่าเรือเชียงแสนเป็นศูนย์กลางหรือประตูการค้าภูมิภาคอินโดจีน และโครงการพัฒนาเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นโครงการความร่วมมือระหว่าง 6 ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีน



สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และ ราชอาณาจักรไทย สำหรับท่าเรือเชียงของ เปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2547 ท่าเรืออีกแห่งหนึ่งที่มีมุ่งเน้นในการบริการนำเข้า-ส่งออกสินค้า และส่งเสริมการค้าชายระหว่างประเทศตามข้อตกลง 4 ฝ่าย ประกอบด้วย สปป.จีน สหภาพเมียนมา สปป.ลาว และไทย

วันที่ 1 เมษายน 2555 รัฐบาลได้ก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งใหม่ขึ้น และได้ขยายบริการเป็นรูปแบบท่าเรือพาณิชย์สากลโดยใช้ชื่อ “ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน” ในพื้นที่ประมาณ 387 ไร่ เพื่อให้ท่าเรือเชียงแสนสามารถรับปริมาณการค้าระหว่างไทย-จีนตอนใต้ที่เพิ่มมากขึ้น ท่าเรือเชียงแสนมีบริการท่าเทียบเรือและมีโรงพักสินค้าให้บริการ 2 หลัง เพื่อเป็นศูนย์กระจายสินค้า

เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546 คณะรัฐมนตรีมีมติให้การท่าเรือแห่งประเทศไทย บริหารประกอบการท่าเรือระนองเพื่อเป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้าทางทะเลฝั่งอันดามันของไทยเชื่อมโยงเส้นทางการค้ากับประเทศในเอเชียใต้ แอฟริกาและยุโรป หลังการเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ ท่าเรือระนองเริ่มเป็นที่รู้จักเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ไม่เพียงแต่ในฐานะของท่าเรือที่สนับสนุนกิจกรรมด้านการค้าระหว่างประเทศเท่านั้น ยังเป็นท่าเรือที่รองรับการเติบโตของอุตสาหกรรม การ ขุดเจาะและสำรวจก๊าซธรรมชาติ

ตลอดระยะเวลา 70 ปี ที่ผ่านมา การท่าเรือฯ ได้พัฒนาปรับปรุง ประสิทธิภาพงานบริการของท่าเรือต่าง ๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบ นอกจากนี้ ยังได้นำระบบการบริหารจัดการสมัยใหม่ และเทคโนโลยี ที่ทันสมัยมาใช้ โดยมีการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้ทัน ต่อการเปลี่ยนแปลงและมุ่งสู่การเป็น Smart Port นำเอาระบบ Semi-Automated Operation มาใช้บริหาร เพื่อความคล่องตัว ในการดำเนินงาน และรองรับการขยายธุรกิจใหม่ ๆ ที่เกี่ยวเนื่อง ในอนาคต ตลอดจนนำระบบรับรองมาตรฐานคุณภาพต่าง ๆ มาใช้เพื่อ เสริมสร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการ ณ วันที่การท่าเรือฯ ได้ก้าวมาเป็น รัฐวิสาหกิจที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรม และ เศรษฐกิจการค้าของประเทศ มีผลประกอบการที่ดีติด 10 อันดับแรก ของรัฐวิสาหกิจที่นำเงินรายได้เข้ารัฐสูงสุด ได้รับการประเมินผลงาน จากรัฐบาลให้เป็นรัฐวิสาหกิจขั้นดีติดต่อกันหลายปี เป็นที่ยอมรับ ของผู้ใช้บริการทั้งในและต่างประเทศ



โครงสร้างองค์กร

คณะกรรมการกำกับดูแลที่ดี
และความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทท.

สำนักเลขาธิการ
คณะกรรมการ กทท.

สายบริหารทรัพยากร
บุคคลและบรรษัทภิบาล

ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล

- กองทรัพยากรบุคคล
- กองพัฒนาบุคคล
- กองสวัสดิการ
- กองแรงงานสัมพันธ์

สำนักแพทย์และอนามัย

สำนักบรรษัทภิบาล

- กองกำกับดูแลองค์กร

สายบริหารการเงิน
และกลยุทธ์องค์กร

ฝ่ายการเงินและบัญชี

- สำนักบัญชี
- กองบัญชีการเงิน
 - กองตรวจจ่าย
 - กองบัญชีงบประมาณ

- สำนักบริหารการเงิน
- กองบริการค่าภาระเงินสด
 - กองบริการค่าภาระเงินเชื่อ
 - กองจัดการการเงิน
 - กองพิสด

สำนักวิเคราะห์
และวางแผนการเงิน

ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร

- กองแผนวิสาหกิจ
- กองวิจัยและพัฒนางองค์กร
- กองประเมินผลองค์กร

สายบริหารสินทรัพย์
และพัฒนาธุรกิจ

ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด

- กองวิจัยและพัฒนาธุรกิจ
- กองบริหารสินทรัพย์
- กองธุรกิจสัมพันธ์และการตลาด

สำนักท่าเรือภูมิภาค

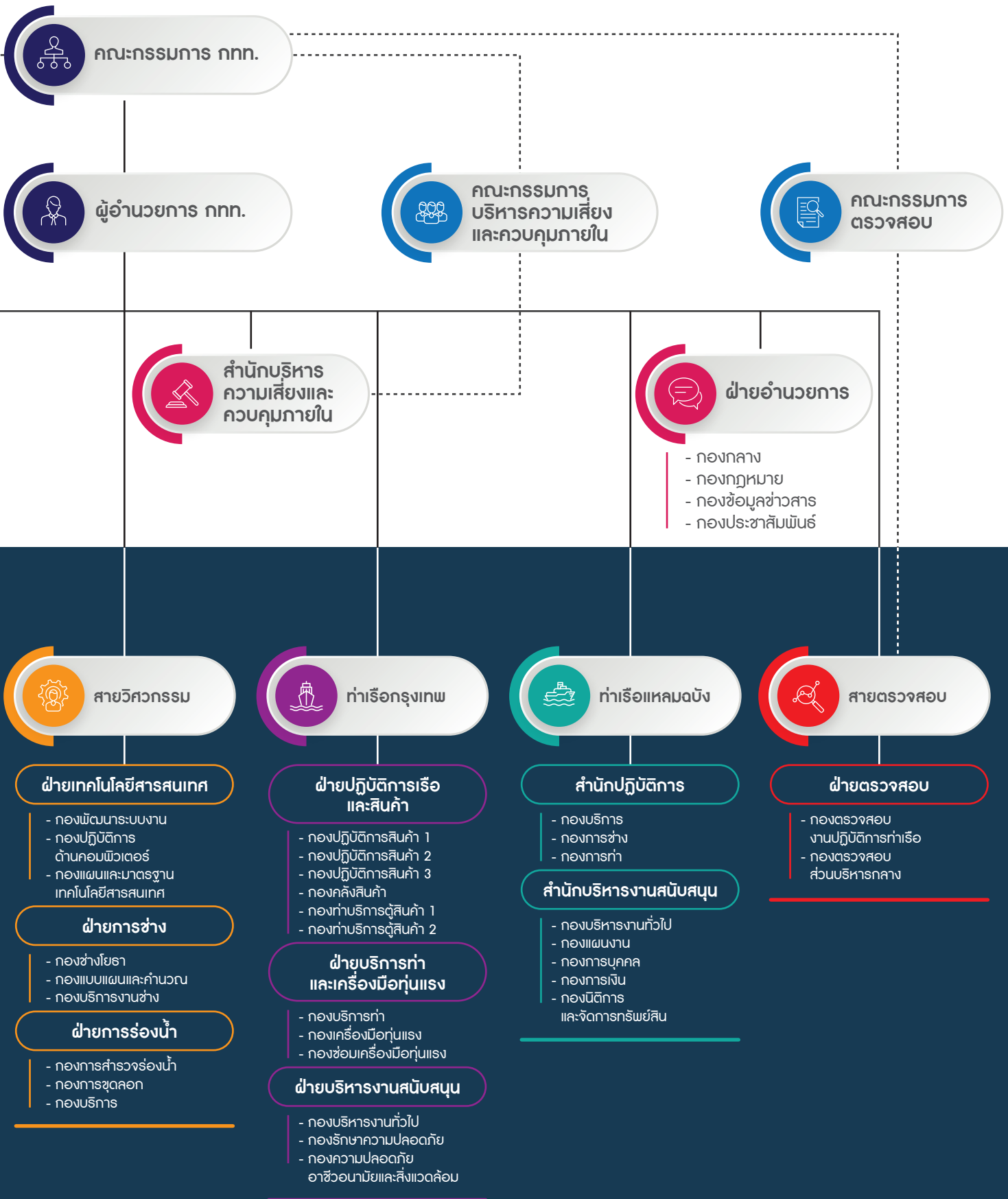
- ท่าเรือพาณิชย์เชียงใหม่
- หมวดท่าเรือเชียงของ
- ท่าเรือระนอง

หมายเหตุ

- รายงานต่อ
- รายงานต่อผู้อำนวยการ กทท.
- สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล

- สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร
- สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ
- สายวิศวกรรม

- ท่าเรือกรุงเทพ
- ท่าเรือแหลมฉบัง
- สายตรวจสอง





บัญชีแสดงยอดอัตรากำลังพนักงาน การทำเรือแห่งประเทศไทย ประจำเดือนกันยายน 2566

หน่วยงาน	ระดับ 17	ระดับ 16	ระดับ 15	ระดับ 14	ระดับ 13	ระดับ 12	ระดับ 11	ระดับ 10	ระดับ 9
ประจำผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย	-	1	-	3	3	3	2	4	1
สำนักเลขานุการคณะกรรมการ กทท.	-	-	-	-	-	1	2	2	2
สำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน	-	-	-	-	1	1	1	2	3
สายตรวจสอบ	-	-	1	-	-	-	-	-	-
ฝ่ายตรวจสอบ	-	-	-	1	1	2	1	6	4
ฝ่ายอำนวยการ	-	-	-	1	1	5	10	17	14
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล	-	1	1	-	-	-	-	-	-
ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล	-	-	-	1	1	4	6	19	19
สำนักแพทย์และอนามัย	-	-	-	-	1	3	3	4	4
สำนักบรรษัทภิบาล	-	-	-	-	1	1	1	2	1
สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร	-	1	-	-	-	-	-	-	-
ฝ่ายการเงินและบัญชี	-	-	-	1	2	7	8	34	34
ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร	-	-	-	1	1	4	4	8	6
สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ	-	1	-	-	-	-	-	-	-
ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด	-	-	-	1	1	4	4	10	10
สำนักท่าเรือภูมิภาค	-	-	-	-	1	2	1	5	5
สายเทคโนโลยีสารสนเทศ	-	1	-	-	-	-	-	-	-
สายวิศวกรรม	-	1	1	-	-	-	-	-	-
ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	-	-	-	1	1	4	3	10	8
ฝ่ายการช่าง	-	-	-	1	1	5	5	19	16
ฝ่ายการร่อนน้ำ	-	-	-	1	1	12	7	36	15
ท่าเรือกรุงเทพ	-	1	1	-	-	5	9	3	4
ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า	-	-	-	1	2	6	40	4	50
ฝ่ายบริการท่าและเครื่องมือทุ่นแรง	-	-	-	1	1	3	4	31	13
ฝ่ายบริหารงานสนับสนุน	-	-	-	1	1	3	3	9	10
ท่าเรือแหลมฉบัง	-	1	1	1	1	1	2	1	-
สำนักปฏิบัติการ	-	-	-	-	-	5	5	26	3
สำนักบริหารงานสนับสนุน	-	-	-	-	1	5	5	16	3
อัตราบรรจุ	-	8	5	16	23	86	126	268	225
อัตราว่าง	1	-	2	-	2	7	6	13	13
อัตราเต็ม	1	8	7	16	25	93	132	281	238

หมายเหตุ : - อัตราจ้างนิติบุคคล รวมทั้งหมด 245 อัตรา (นอกกรอบ 77 อัตรา และในกรอบ 168 อัตรา)/ตำแหน่ง อทร. เป็นอัตราจ้างตามสัญญา
 - ระดับ 16 ปจอ. (ว่าที่ร้อยตรี รัฐกรฯ ปฏิบัติหน้าที่ปกครองบังคับบัญชาและควบคุมการปฏิบัติงานของพนักงาน สังกัด สสค. ตาม คส. 102/66)
 - ระดับ 14 ปจอ. (คุณสิริมาฯ ปฏิบัติหน้าที่ปกครองบังคับบัญชาและควบคุมการปฏิบัติงานของพนักงาน สังกัด สสค. ตาม คส. 4/66)
 - ระดับ 13 ปจอ. (ว่าที่ร้อยตรี อลงกรณ์ฯ อาศัยเบิกเจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป 12 ทลผ.)
 - ระดับ 13 ผท. (เรือตรี นววีร์ฯ ให้ปฏิบัติหน้าที่ อสปก. ทลผ. เพิ่มอีกหน้าที่หนึ่ง ตาม คส.138/2566)
 - ระดับ 11 รวม หรส.

	ระดับ 8	ระดับ 6	ระดับ 5	ระดับ 4	ระดับ 3	ระดับ 2	ระดับ 1	อัตราบรรจุ	อัตราว่าง	อัตราจ้าง นิติบุคคล	อัตราเต็ม
	2	-	-	-	-	-	-	19	4	-	23
	2	-	-	-	-	-	-	9	3	2	14
	2	-	-	-	-	-	-	10	3	-	13
	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
	8	1	-	-	-	-	-	24	19	-	43
	9	18	-	-	-	-	-	75	25	12	112
	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2
	34	52	-	1	-	-	1	138	53	18	209
	6	14	-	4	1	1	-	41	15	8	64
	1	-	-	-	-	-	-	7	1	1	9
	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	2
	74	83	-	2	-	-	-	245	81	17	343
	3	5	-	-	-	-	-	32	13	-	45
	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	2
	12	14	-	3	-	-	-	59	7	2	68
	8	8	-	-	-	-	-	30	22	1	53
	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2
	14	6	-	-	-	-	-	47	11	1	59
	54	33	13	7	4	-	1	159	93	38	290
	28	53	34	12	22	21	3	245	126	17	388
	16	21	15	-	-	-	-	75	15	1	91
	274	357	232	13	6	-	1	986	425	18	1,429
	163	281	35	11	9	26	1	579	226	16	821
	18	30	-	4	12	-	-	91	46	16	153
	-	2	-	-	-	-	-	10	1	-	11
	34	20	20	8	17	7	-	145	39	-	184
	26	41	-	-	-	-	-	97	12	-	109
	788	1,039	349	65	71	55	7	3,131	-	-	-
	81	426	355	285	135	67	17	-	1,242	168	-
	869	1,465	704	350	206	122	24	-	-	-	4,541



ผลการดำเนินงาน ของโครงการ/แผนงาน/กิจกรรม ที่สำคัญ

1. โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือเพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โดยจะดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำหรับจอดเรือน้ำลึกและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ รวมทั้งปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ ตลอดจนโครงข่ายและระบบการขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังที่จะเชื่อมต่อกับภายนอกให้เพียงพอและพร้อมที่จะรองรับการขยายตัวของปริมาณเรือและสินค้าประเภทต่าง ๆ โดยปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 1 - 2 มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวมกันที่ 11.10 ล้านอีทียู ดังนั้น หากดำเนินการก่อสร้างในส่วนของท่าเทียบเรือ F แล้วเสร็จ สามารถรองรับตู้สินค้าได้ 4.00 ล้านอีทียู ต่อปี ส่งผลให้ท่าเรือแหลมฉบังมีขีดความสามารถเพิ่มขึ้นเป็น 15.10 ล้านอีทียู ต่อปี

วงเงินลงทุน (ทั้งโครงการ) : 114,046.93 ล้านบาท (การทำเรือฯ ลงทุน 53,489.58 ล้านบาท และเอกชนลงทุน 60,557.35 ล้านบาท)

ระยะเวลาดำเนินการ : ปีงบประมาณ 2562 - 2581 (คาดการณ์ว่าเริ่มเปิดให้บริการ : เปิดให้บริการท่าเทียบเรือตู้สินค้า F1 เป็นลำดับแรกได้ตามแผน ภายในปี 2570)

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

งานก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค :

- งานก่อสร้างงานทางทะเล (งานส่วนที่ 1) :

จัดจ้างกิจการร่วมค้า ซีเอ็นเอ็นซี (ประกอบด้วย จงก่าง คอนสตรัคชั่น กรุ๊ป คอมพานี ลิมิเต็ด บริษัท เอ็น.ที.แอล.มารีน จำกัด และบริษัท นทลิน จำกัด) ก่อสร้างงานจ้างเหมาก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ส่วนที่ 1) งานก่อสร้างงานทางทะเลในราคา 21,320.00 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 3 กันยายน 2563 ระยะเวลาก่อสร้างแล้วเสร็จไม่เกิน 1,460 วัน นับถัดจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้งจากการท่าเรือฯ ให้เริ่มปฏิบัติงานในวันที่ 5 พฤษภาคม 2564 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 3 พฤษภาคม 2568 อยู่ระหว่างผู้รับจ้างดำเนินการ คาดว่าจะส่งมอบพื้นที่ท่าเทียบเรือ F1 ได้ในปี 2570

- งานก่อสร้างอาคาร ท่าเทียบเรือ ระบบถนน และระบบสาธารณูปโภค (งานส่วนที่ 2) :

เผยแพร่ร่างเอกสารประกวดราคางานก่อสร้างฯ ครั้งที่ 1 ตั้งแต่วันที่ 13 - 22 มิถุนายน 2566 ปรากฏว่ามีผู้วิจารณ์จำนวน 5 ราย ครั้งที่ 2 ตั้งแต่วันที่ 8 - 19 กันยายน 2566 คาดว่า จะสามารถขออนุมัติดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง (ประกาศขายเอกสาร, กำหนดวันเสนอราคา) ภายในเดือนธันวาคม 2566

2. โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของการท่าเรือฯ ให้เกิดขึ้นในเชิงพาณิชย์

โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ให้เกิดขึ้นในเชิงพาณิชย์ อยู่ภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายหลักของกระทรวงคมนาคมในการขับเคลื่อนและสนับสนุนการขนส่งหลายรูปแบบเชื่อมโยงการขนส่งทางบก ทางราง และทางน้ำอย่างไร้รอยต่อ (Seamless Transport) และรองรับโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

วงเงินลงทุน : 34 ล้านบาท (งบทำการ) (จ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรมฯ)

ระยะเวลาดำเนินการ : ปีงบประมาณ 2566 - 2573

สถานะปัจจุบัน :

จังหวัดขอนแก่น

- ที่ปรึกษา อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจ การลงทุนและสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานการศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในจังหวัดขอนแก่นให้เกิดขึ้นในเชิงพาณิชย์ ระยะเวลาดำเนินการ 210 วัน (กำหนดการส่งมอบงานในเดือนเมษายน 2567)

จังหวัดนครราชสีมา

- อยู่ระหว่างเสนอการทบทวนพื้นที่ที่มีความเหมาะสมต่อ คค. เพื่อทราบก่อนดำเนินการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการต่อไป

3. โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย (Smart Community)

การทำเรือฯ มีนโยบายที่จะพัฒนาศักยภาพการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ขณะเดียวกันก็ดูแลและพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชนโดยรอบท่าเรือไปพร้อมกันด้วย การทำเรือฯ จึงได้จัดทำโครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยให้เป็น Smart Community สำหรับชุมชนโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ จำนวน 26 ชุมชน 13,000 ครัวเรือน

วงเงินลงทุน : 79.157 ล้านบาท (จ้างที่ปรึกษาศึกษา Detail Design และ EIA)

ระยะเวลาดำเนินการ : ปีงบประมาณ 2562 - 2580

สถานะปัจจุบัน : อยู่ระหว่างที่ปรึกษา ดำเนินการศึกษา Detail Design และ EIA และสร้างความเข้าใจกับชุมชนคลองเตย

4. โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal)

โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal) เป็นโครงการที่นำเทคโนโลยีขั้นสูงที่มีประสิทธิภาพสูงมาใช้ในการให้บริการ ซึ่งจะช่วยให้สามารถบริหารพื้นที่ในลานวางตู้สินค้าได้เต็มประสิทธิภาพ และใช้ประโยชน์จากเครื่องมือทุ่นแรงได้อย่างเต็มที่ สามารถลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของรถบรรทุกจากระยะทางวิ่งที่สั้นลง นอกจากนี้ ยังเป็นการลดปริมาณรถขนส่งสินค้าที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าสู่ลานวางตู้สินค้า รวมทั้งลดค่าใช้จ่ายด้านพลังงานของการทำเรือฯ ในอนาคตได้อีกด้วย โดยโครงการดังกล่าวจะเป็นการขยายขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของท่าเรือกรุงเทพ ลดระยะเวลาเรือคอยเทียบท่า อีกทั้งยังเป็นการรักษาฐานลูกค้าหลัก และเพิ่มลูกค้ารายใหม่ ๆ รวมทั้งสามารถยกระดับภาพลักษณ์ขององค์กรในการเพิ่มประสิทธิภาพการบริการให้ทันสมัยตามมาตรฐานสากล และสร้างความพึงพอใจระดับสูงให้แก่ลูกค้าในอนาคต

วงเงินลงทุน (ทั้งโครงการ) : 3,641.600 ล้านบาท (จ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียด (Detail Design) เป็นเงิน 66 ล้านบาท และจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EHIA) เป็นเงิน 20 ล้านบาท)

ระยะเวลาดำเนินการ : ปีงบประมาณ 2567 - 2576 (เปิดบริการระยะที่ 1 ปี 2573 และเปิดให้บริการเต็มรูปแบบปี 2576)

สถานะปัจจุบัน :

- คณะกรรมการการทำเรือฯ เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2565 ในคราวประชุมครั้งที่ 9/2565 ได้อนุมัติงบประมาณเพื่อออกแบบรายละเอียดฯ เป็นเงิน 66 ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EHIA) เป็นเงิน 20 ล้านบาท
- อยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างออกแบบรายละเอียด (Detail Design) และค่าจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EHIA)

5. โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพและศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center)

โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพและศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นการยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการคลังสินค้า ขยายการให้บริการคลังสินค้าเพื่อรองรับความต้องการลูกค้า ได้แก่ กลุ่มผู้ใช้บริการคลังสินค้าสำหรับแยกกระจายสินค้าประเภท LCL กลุ่ม SMEs กลุ่ม e-Commerce หรือกลุ่มลูกค้า Free Zone รวมทั้งลดขั้นตอนการให้บริการของท่าเรือกรุงเทพให้มีระบบในการจัดระเบียบรถขนส่งสินค้า สามารถบริหารจัดการรถขนส่งสินค้าได้รวดเร็วยิ่งขึ้น ซึ่งจะช่วยให้ลูกค้าได้รับความสะดวก รวดเร็ว เกิดความพึงพอใจเพิ่มมากขึ้น

วงเงินลงทุน : 42 ล้านบาท (จ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design))

ระยะเวลาดำเนินการ : ปีงบประมาณ 2567 - 2572

สถานะปัจจุบัน :

- คณะกรรมการการทำเรือฯ เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2565 ในคราวประชุมครั้งที่ 9/2565 ได้อนุมัติงบประมาณศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าอาคารสำนักงานและพื้นที่สนับสนุนท่าเรือกรุงเทพ เป็นเงิน 42 ล้านบาท
- อยู่ระหว่างดำเนินการจ้างที่ปรึกษา เพื่อศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design)

6. โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา - อัจฉรินทร์ (S1)

โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา - อัจฉรินทร์ (S1) เป็นโครงการลดผลกระทบทางด้านการจราจรของท่าเรือกรุงเทพกับระบบเส้นทางสัญจรทางราบ โดยการเชื่อมโยงพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพเข้ากับทางพิเศษสายบางนา - อัจฉรินทร์ (S1) เพื่อให้รถบรรทุกสินค้าสามารถระบายออกสู่เส้นทางพิเศษอื่น ๆ โดยรอบได้อย่างรวดเร็ว โดยรูปแบบการพัฒนาโครงการจะเชื่อมโยงกับการปรับปรุงระบบประตูเข้า-ออกท่าเรือกรุงเทพ ให้มีจำนวนประตูเพียงพอกับรถบรรทุกที่เข้ามาใช้บริการ การร่นระยะประตูเข้า-ออก เพื่อให้มีระยะแถวคอคบเพียงพอกับระยะเวลาในการปฏิบัติงานเพื่อผ่านประตู ซึ่งจะส่งผลลดผลกระทบด้านการจราจรจากแถวคอคบทั้งพื้นที่ภายในและภายนอกท่าเรือกรุงเทพ โดยจะมีจุดเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา - อัจฉรินทร์ (S1) เพื่อประโยชน์ในการระบายรถบรรทุกขาออกที่มุ่งหน้าออกไปยังทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก และรถบรรทุกขาเข้าที่มายังท่าเรือกรุงเทพ

วงเงินลงทุน (ทั้งโครงการ) : 4,445.80 ล้านบาท

ระยะเวลาดำเนินการ : ปีงบประมาณ 2566 - 2572

สถานะปัจจุบัน :

- รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้ผ่านการตรวจจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเรียบร้อยแล้ว
- อยู่ระหว่างหารือพิจารณาสัดส่วนการลงทุนร่วมกับการทางพิเศษฯ

7. โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operation) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานหลักพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น สนับสนุนและส่งเสริมนโยบายการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาสู่ระบบราง (Shift Mode) เพื่อลดภาระค่าขนส่งโดยรวมลดปัญหาการจราจรแออัด ลดอุบัติเหตุทางถนน และยังสามารถลดค่าใช้จ่ายด้านพลังงานที่ใช้ในการขนส่งสินค้า โดยเชื่อมต่อกับโครงการก่อสร้างทางรถไฟรางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยจากสถานีรถไฟแหลมฉบังเข้าสู่พื้นที่โครงการ ระยะทางประมาณ 4.3 กิโลเมตร

วงเงินลงทุน (ทั้งโครงการ) : 2,944.930 ล้านบาท

ระยะเวลาดำเนินการ : ปีงบประมาณ 2558 - 2568 (ก่อสร้างโครงการฯ และติดตั้งเครื่องมือยกขนหลักเรียบร้อยแล้ว เปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2561)

สถานะปัจจุบัน :

- อยู่ระหว่างรายงานผลการพิจารณาปรับปรุงร่างประกาศและร่างเอกสารประกวดราคาฯ ก่อนประกาศเผยแพร่ร่างฯ เพื่อจัดซื้อเครื่องมือยกขนในระยะที่ 2

8. โครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการท่าเรือระนอง

โครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการของท่าเรือระนองเพื่อเสริมสร้างศักยภาพของท่าเทียบเรือและยกระดับการให้บริการของท่าเรือระนองในระยะยาว เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และรองรับต่อการขยายตัวในส่วนของอุตสาหกรรมท่าเรือโลจิสติกส์ และการค้าระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงการดังกล่าวยังเป็นส่วนสนับสนุนสำคัญในการส่งเสริมให้ท่าเรือระนองสามารถเป็นประตูการค้าหลักทางชายฝั่งทะเลอันดามัน เชื่อมโยงการขนส่งสู่กลุ่มประเทศ BIMSTEC ตลอดจนตอบสนองต่อยุทธศาสตร์ในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) ของประเทศ

วงเงินลงทุน (ทั้งโครงการ) : 2,149.998 ล้านบาท

ระยะเวลาดำเนินการ : ปีงบประมาณ 2564 - 2586 (เปิดให้บริการ ระยะที่ 1 ปี 2569 และเปิดให้บริการ ระยะที่ 2 ปี 2583)

สถานะปัจจุบัน :

- บริษัทที่ปรึกษา ได้ส่งมอบงานออกแบบ (Detail Design) พร้อมศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเรียบร้อยแล้ว
- อยู่ระหว่างสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณารับรองผลการศึกษา

9. โครงการพัฒนาการเชื่อมโยง Data Logistic Chain ด้วยระบบ Port Community System

โครงการพัฒนาการเชื่อมโยง Data Logistic Chain ด้วยระบบ Port Community System เป็นการปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงาน โดยการนำเทคโนโลยี Digital เข้ามาสนับสนุนการดำเนินงาน โดยนำระบบ Port Community System (PCS) มาใช้ในการบริหารจัดการด้านข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการในกิจกรรมโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าทางน้ำตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งระบบ ซึ่งเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐกับภาครัฐ (G2G) ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า การส่งออก การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐกิจกับภาครัฐ (B2G) รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐกิจกับภาครัฐกิจ (B2B) ในลักษณะของ e-Logistics Platform ที่เป็นมาตรฐานสากลให้ภาครัฐกิจสามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับทุกหน่วยงานที่อยู่ต่างระบบได้โดยอัตโนมัติแบบไร้รอยต่อ เพื่อช่วยลดต้นทุน ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในทุก ๆ ขั้นตอนของการดำเนินงาน

วงเงินลงทุน (ทั้งโครงการ) : 438.99 ล้านบาท

ระยะเวลาดำเนินการ : ปีงบประมาณ 2565 - 2569

สถานะปัจจุบัน :

- ที่ปรึกษาฯ นำเสนอผลการออกแบบฉบับทบทวนและปรับปรุง Conceptual Design เสนอต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) และจัดส่งรายงาน Conceptual Design ฉบับสมบูรณ์ พร้อมรายงานการออกแบบ Detail Design ฉบับร่างเรียบร้อยแล้ว





โครงสร้างเงินทุน

ทุนและโครงสร้างผู้ถือหุ้น

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) มีทุนประเดิม ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 7,234.54 ล้านบาท เท่ากับปีงบประมาณ 2565 และ 2564 โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น ร้อยละ 100 ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปีงบประมาณ 2566	ปีงบประมาณ 2565	ปีงบประมาณ 2564
ทุนประเดิม	7,234.54	7,234.54	7,234.54



หนี้เงินกู้

กทท. ไม่มีหนี้เงินกู้ในปีงบประมาณ 2564 - 2566

เงินรายได้นำส่งรัฐ

กทท. มีเงินรายได้นำส่งรัฐในปีงบประมาณ 2566 จำนวน 7,245.00 ล้านบาท และมีเงินรายได้นำส่งรัฐในปีงบประมาณ 2564 - 2566 ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปีงบประมาณ 2566	ปีงบประมาณ 2565	ปีงบประมาณ 2564
เงินรายได้นำส่งรัฐ	7,245.00	2,610.00	4,183.49

หมายเหตุ ในปีงบประมาณ 2566 มีรายได้นำส่งรัฐของปีงบประมาณ 2565 จำนวน 4,879.00 ล้านบาท





การบริหารการเงิน

การบริหารการเงิน

กทท. มุ่งเน้นการบริหารการเงินให้มีประสิทธิภาพสูงสุดทั้งด้านงบประมาณและบัญชีการเงิน รวมถึงการบริหารจัดการเกี่ยวกับเงินสด (Cash Management) การวิเคราะห์ ซึ่งมีการติดตามตรวจสอบอย่างใกล้ชิด นำเครื่องมือทางการเงินมาวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อช่วยในการตัดสินใจและการบริหาร โดยมีอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ ดังนี้

รายการ	ปีงบประมาณ		
	2566	2565	2564
อัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน (Current Ratio)	1.91 เท่า	1.74 เท่า	2.31 เท่า
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (Return on Total Assets: ROA)	12.25%	11.41%	12.23%
อัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์รวม (Debt to Total Assets)	33.78%	37.41%	41.87%

อัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน

(Current Ratio)

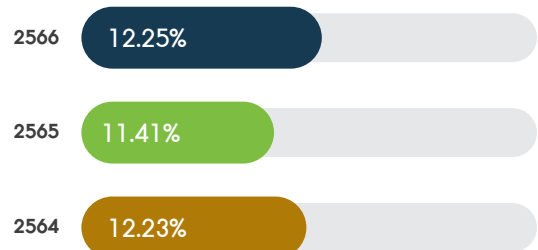
ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2564 - 2566 กทท. มีอัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน โดยอยู่ในช่วง 1.74 - 2.31 เท่า โดยในปีงบประมาณ 2566 มีอัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียนที่ 1.91 เท่า เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2565 ที่มีอัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียนที่ 1.74 เท่า แสดงว่า กทท. มีสภาพคล่องที่ดีขึ้น เพราะมีสินทรัพย์หมุนเวียนมากกว่าหนี้สินระยะสั้น ทำให้ กทท. มีความสามารถในการชำระหนี้สินระยะสั้นได้



อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม

(Return on Total Assets : ROA)

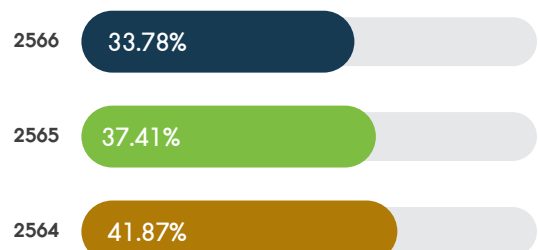
กทท. มีอัตรา ROA ในปีงบประมาณ 2564 - 2566 ที่ 12.23% 11.41% และ 12.25% ตามลำดับ โดยในปีงบประมาณ 2566 มีอัตรา ROA เพิ่มขึ้นมากกว่าปีงบประมาณ 2565 และ 2564 แสดงว่า กทท. มีประสิทธิภาพในการบริหารสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดกำไรในปีงบประมาณ 2566 ดีขึ้น



อัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์รวม

(Debt to Total Assets)

กทท. มีอัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์รวมในปีงบประมาณ 2564 - 2566 ที่ 41.87% 37.41% และ 33.78% ตามลำดับ โดย กทท. มีสินทรัพย์รวมมากกว่าหนี้สินรวม แสดงว่า กทท. มีความเสี่ยงน้อย สามารถที่จะนำสินทรัพย์ไปชำระหนี้สินได้ทั้งหมด อีกทั้งในช่วงเวลา 3 ปีที่ผ่านมา กทท. มีอัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์รวมลดลง





การบริหารสินทรัพย์

สินทรัพย์ประเภทที่ดิน อาคารของการท่าเรือฯ บริเวณนอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ มีการบริหารจัดการเพื่อให้เกิดเป็นรายได้ อีกส่วนหนึ่ง โดยการจัดพื้นที่ให้หน่วยงานรัฐและเอกชนเข้าเพื่อการค้าเนินกิจกรรมสนับสนุนกิจการท่าเรือ และเพื่อให้การใช้พื้นที่ เกิดประโยชน์สูงสุด จึงได้มีการศึกษากำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ ดำเนินการแผนการจัดเตรียมพื้นที่เพื่อรองรับโครงการพัฒนา เส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพ และทางพิเศษสายบางนา - อัจฉริยะ (S1) โดยมีแนวความคิดจะพัฒนาเป็นชุมชนท่าเรือทันสมัย (Modern Port City) เพื่อให้สามารถใช้พื้นที่รองรับการพัฒนาท่าเรือให้ได้รับผลตอบแทนในระดับที่เหมาะสม คำนวณค่าต่อการลงทุนและ เกิดประโยชน์สูงสุด รวมไปถึงการพัฒนาอาคารสูงให้เป็นที่อยู่อาศัยของชุมชนรอบเขตท่าเรือกรุงเทพ ตามนโยบายรัฐบาลที่จะพัฒนา ประเทศตามกรอบยุทธศาสตร์ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศมีความมั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศ พัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง นำไปสู่การพัฒนาให้คนไทยมีความสุข และตอบสนองต่อการบรรลุ ซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติ” ในการที่จะพัฒนาคุณภาพชีวิต ยกระดับการสร้างรายได้เป็นประเทศพัฒนาแล้ว และสร้างความสุขของคนไทย สังคมมีความมั่นคง เสมอภาคและเป็นธรรม ประเทศสามารถแข่งขันได้ในระบบเศรษฐกิจ การท่าเรือฯ จึงริเริ่มแผนการดำเนินงาน ภายใต้แผนงานพัฒนาที่อยู่อาศัยเพื่อให้เป็น Smart Community

การท่าเรือฯ มีการพัฒนาโครงการฯ เพื่อให้มีระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่ดี รวมทั้งสภาวะแวดล้อม เพื่อยกระดับคุณภาพ ชีวิตชุมชนให้มีมาตรฐาน เป็นส่วนหนึ่งของศูนย์กลางเมืองใหม่ในใจกลางเมือง (New Urban Core Development) การท่าเรือฯ ได้ดำเนินการจัดทำงานออกแบบ/งานสถาปัตยกรรม/งานวิศวกรรมโครงสร้าง พร้อมงานระบบประกอบอาคาร (Detail Design) เรียบร้อยแล้ว พร้อมทั้งดำเนินการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) คาดว่าจะแล้วเสร็จภายใน กันยายน 2567 ซึ่งรายได้ที่เกิดจากการบริหารสินทรัพย์ในปีงบประมาณ 2566 มีรายได้จากการจัดเก็บผลประโยชน์จากที่ดิน อาคาร จากหน่วยงานภาครัฐ และเอกชนที่เข้าใช้ประโยชน์จากพื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ มีรายละเอียด ดังนี้

รายการ	รายได้/ปี			
	ปีงบประมาณ 2566	ปีงบประมาณ 2565	ปีงบประมาณ 2564	ปีงบประมาณ 2563
ค่าเช่าที่ดิน	393,540,415.23	369,355,380.65	335,179,940.09	325,093,973.67
ค่าเช่าอาคาร	78,970,370.09	76,000,402.19	75,927,537.06	73,160,884.14
รวม	472,510,785.32	445,355,782.84	411,107,477.15	398,254,857.81



การดำเนินการ ด้านบริหารทรัพยากรบุคคลในปีงบประมาณ 2566

การพัฒนาศักยภาพของบุคลากร

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ดำเนินการพัฒนาบุคลากรภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนวิสาหกิจการทำเรือฯ และแผนงานสำคัญด้านต่าง ๆ ของการทำเรือฯ เช่น แผนแม่บททรัพยากรบุคคลระยะ 5 ปี ซึ่งเป็นปัจจัยนำเข้าในการจัดทำโครงการฝึกอบรม/สัมมนาประจำปีงบประมาณ เพื่อดำเนินการพัฒนา ศักยภาพ/ขีดความสามารถบุคลากรให้พร้อมต่อ การแข่งขัน รวมถึงการสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กร ให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานขององค์กรให้สามารถบรรลุพันธกิจและวิสัยทัศน์ ขององค์กร ด้วยวิธีการจัดฝึกอบรม/สัมมนา/ประชุม/ บรรยายพิเศษ/ศึกษาดูงาน ในรูปแบบ Classroom และ Non-Classroom ทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยมีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาสนับสนุนระบบการเรียนรู้ ด้วยการจัดทำหลักสูตร e-Learning และการเรียนรู้ แบบ Visual Learning ที่เน้นให้เกิด Active Learning มากขึ้น เพื่อให้พนักงานสามารถเข้าถึงการพัฒนาตนเอง ได้อย่างสะดวกและไม่ส่งผลกระทบต่อการทำงาน ซึ่งในแต่ละหลักสูตรได้มีการประเมินผลการฝึกอบรม และติดตามผลการนำความรู้ไปใช้ในการปฏิบัติงาน หลังการฝึกอบรมในหลักสูตรหลักของการทำเรือฯ รวมทั้ง มีการวิเคราะห์ความคุ้มค่า (ROI) เพื่อนำผลการประเมิน ที่ได้มาปรับปรุงระบบการพัฒนาบุคลากรต่อไป



โดยปีงบประมาณ 2566 การทำเรือฯ ได้พัฒนาบุคลากรของ กทท. เพื่อสร้างทักษะที่รองรับการดำเนินงานทั้งปัจจุบันและอนาคต ดังนี้

1. หลักสูตรพัฒนาพนักงาน กทท. จำนวน 537 หลักสูตร
2. ผู้ผ่านการฝึกอบรม จำนวน 13,430 คน
3. ชั่วโมงการฝึกอบรมทั้งหมด จำนวน 127,624 ชั่วโมง



หลักสูตร
พัฒนาพนักงาน

537
หลักสูตร



การจัดทำโครงสร้างจำลอง (Sandbox)

ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลร่วมกับที่ปรึกษา จัดประชุมแต่ละสายงานเพื่อกำหนดรายละเอียดหน่วยงานที่จะดำเนินการในรูปแบบโครงสร้างจำลอง (Sandbox) โดย ผู้อำนวยการ กทท. ได้สื่อสารทำความเข้าใจและมอบนโยบายการจัดทำโครงสร้างองค์กรภายใต้ Conceptual Design แก่ผู้บริหารตั้งแต่ระดับ 13 ขึ้นไป เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2565 พร้อมทั้งได้จัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการกับหน่วยงานต่าง ๆ (ในระหว่างเดือนพฤศจิกายน - ธันวาคม) เพื่อทราบประเด็นปัญหาในปัจจุบัน และประเด็นความจำเป็นของการกำหนดหน่วยงานรองรับภารกิจ และกำหนดโครงสร้างหน่วยงาน เพื่อจัดทำโครงสร้างองค์กร กำหนดวัตถุประสงค์หน่วยงาน ภารกิจ และตัวชี้วัด พร้อมทั้งได้จัดทำคำสั่งและหลักปฏิบัติในการทดลองดำเนินการตามโครงสร้างองค์กรจำลอง (Sandbox) ประกอบด้วย

- 1) คำสั่ง กทท. เรื่องโครงสร้างจำลอง (Sandbox) ของหน่วยงานนำร่อง โดยให้แบ่งส่วนงานและกำหนดอำนาจหน้าที่ถึงระดับแผนก
- 2) คำสั่ง กทท. เรื่องให้พนักงานปฏิบัติหน้าที่ตามโครงสร้างจำลอง (Sandbox) เพิ่มอีกหน้าที่หนึ่ง รวมถึงการกำหนดตัวชี้วัด วิเคราะห์ค่างาน และประเมินประสิทธิผลของหน่วยงานที่ทดลองใช้ตามโครงสร้างจำลอง (Sandbox) ปัจจุบันหน่วยงานที่กำหนดในโครงสร้างจำลอง (Sandbox) ทดลองปฏิบัติงานจริงตามบทบาทหน้าที่ที่กำหนด และได้ติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่กำหนดในโครงสร้างจำลอง (Sandbox) ครั้งที่ 1 เรียบร้อยแล้ว
- 3) หลักปฏิบัติในการดำเนินการตามโครงสร้างจำลอง (Sandbox)

ทั้งนี้ การจัดทำโครงสร้างจำลอง (Sandbox) เพื่อออกแบบและทดลองจัดโครงสร้างองค์กร ประเมินผล และปรับปรุงโครงสร้างองค์กรใหม่ก่อนขอความเห็นชอบและประกาศใช้อย่างเป็นทางการตามขั้นตอนต่อไป เพื่อให้มั่นใจว่าการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรของ กทท. มีความสอดคล้องกับภารกิจ สามารถบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพ และดำเนินธุรกิจได้อย่างคล่องตัว อีกทั้ง จะช่วยลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการปรับปรุงโครงสร้างองค์กร



การจัดทำแผนอัตรากำลังระยะสั้นและระยะยาว

ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลดำเนินการจัดทำแผนอัตรากำลังระยะสั้นและระยะยาว เพื่อให้ทราบถึงจำนวนอัตรากำลังที่เหมาะสมกับภาระงาน และสามารถประมาณการจำนวนอัตรากำลังที่ควรจะมีทั้งในปัจจุบันและรองรับการทำงานในอนาคต โดยการวิเคราะห์ห่อุปสงค์ (พิจารณาความต้องการใช้อัตรากำลังของแต่ละหน่วยงาน) วิเคราะห์ห่อุปทานของอัตรากำลัง (แสดงการไหลเวียนของกำลังคน (Manpower Flow))/การสูญเสียกำลังคน (Manpower Loss)/การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการปรับปรุงกระบวนการ และปัจจัยนำเข้าต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น หลักการและแนวทางด้านการบริหารอัตรากำลังคนภาครัฐ (พ.ศ. 2566 - 2570) แผนงานและนโยบายด้านต่าง ๆ ของ กทท. และปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาสู่การวิเคราะห์ส่วนต่างของอัตรากำลังและการกำหนดกลยุทธ์เพื่อจัดการกับอัตรากำลังส่วนขาดและส่วนเกิน รวมถึงกระบวนการเพิ่มขีดความสามารถของอัตรากำลังที่มีอยู่ให้ กทท. มีอัตรากำลังทั้งในเชิงคุณภาพและปริมาณอย่างเหมาะสมที่จะสามารถดำเนินการให้บรรลุภารกิจทั้งในปัจจุบันและอนาคตขององค์กร ทั้งนี้แผนดังกล่าวจะถูกนำมาเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาการบรรจุ การวางแผนบริหารจัดการอัตรากำลังส่วนขาด/ส่วนเกิน การเตรียมความพร้อมทั้งทางด้านจำนวน/สมรรถนะของบุคลากร รวมทั้งการคาดการณ์ผลกระทบด้านอัตรากำลังที่อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคต ให้สามารถวางแผนและเตรียมความพร้อมด้านอัตรากำลังต่อไป





การสรรหา กัดเลือก

ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลมีกระบวนการสรรหาและคัดเลือกบุคลากรทั้งระดับบริหารและปฏิบัติการ โดยกำหนดระยะเวลาการสรรหาเพื่อบรรจุตำแหน่งว่าง 2 ครั้ง/ปีงบประมาณ แบ่งออกเป็น การสรรหาจากพนักงานและบุคคลภายนอก โดยในการบรรจุตำแหน่งว่างนั้น จะเป็นการบรรจุในอัตราที่จำเป็นตามแผนอัตรากำลัง ระยะสั้น - ระยะยาว

1. การสรรหาจากพนักงาน ประกอบด้วย

- 1) การสอบคัดเลือกจากพนักงานดำเนินการตามระเบียบ กทท. ว่าด้วยการสรรหาบุคคลเพื่อบรรจุในตำแหน่งว่างของ กทท. พ.ศ. 2563 ใช้สำหรับตำแหน่งงานระดับต้นของสายงาน ตั้งแต่ระดับ 1 - 6 เพื่อเป็นสายความก้าวหน้า
- 2) การคัดเลือก ดำเนินการตามหลักปฏิบัติในการคัดเลือกบุคคลในตำแหน่งหัวหน้าหน่วยงาน ซึ่งกำหนดขั้นตอนปัจจัยและน้ำหนักการพิจารณาไว้อย่างชัดเจน เช่น คะแนนประเมินผล KPI ร้อยละ 10 ผลงาน ร้อยละ 30 เป็นต้น ทั้งนี้แบ่งการคัดเลือกออกเป็น 3 ระดับ คือ
 - ตำแหน่งงานระดับ 14- 16 คัดเลือกโดยคณะกรรมการ กทท. ทั้งนี้ การทำเรื่อง มีการจัดทำแผนสืบทอดตำแหน่งสำหรับตำแหน่งงานระดับ 14 ขึ้นไป
 - ตำแหน่งงานระดับ 11 - 13 ดำเนินการผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการระดับสายงาน โดยมีผู้อำนวยการการทำเรื่อง เป็นประธาน
 - ตำแหน่งงานระดับ 8 - 10 ต้องผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการคัดเลือกระดับสำนัก/ฝ่าย (แล้วแต่กรณี) ก่อนนำเข้าพิจารณาคัดเลือกในคณะกรรมการคัดเลือกระดับสายโดยมีผู้อำนวยการการทำเรื่อง เป็นประธานต่อไป

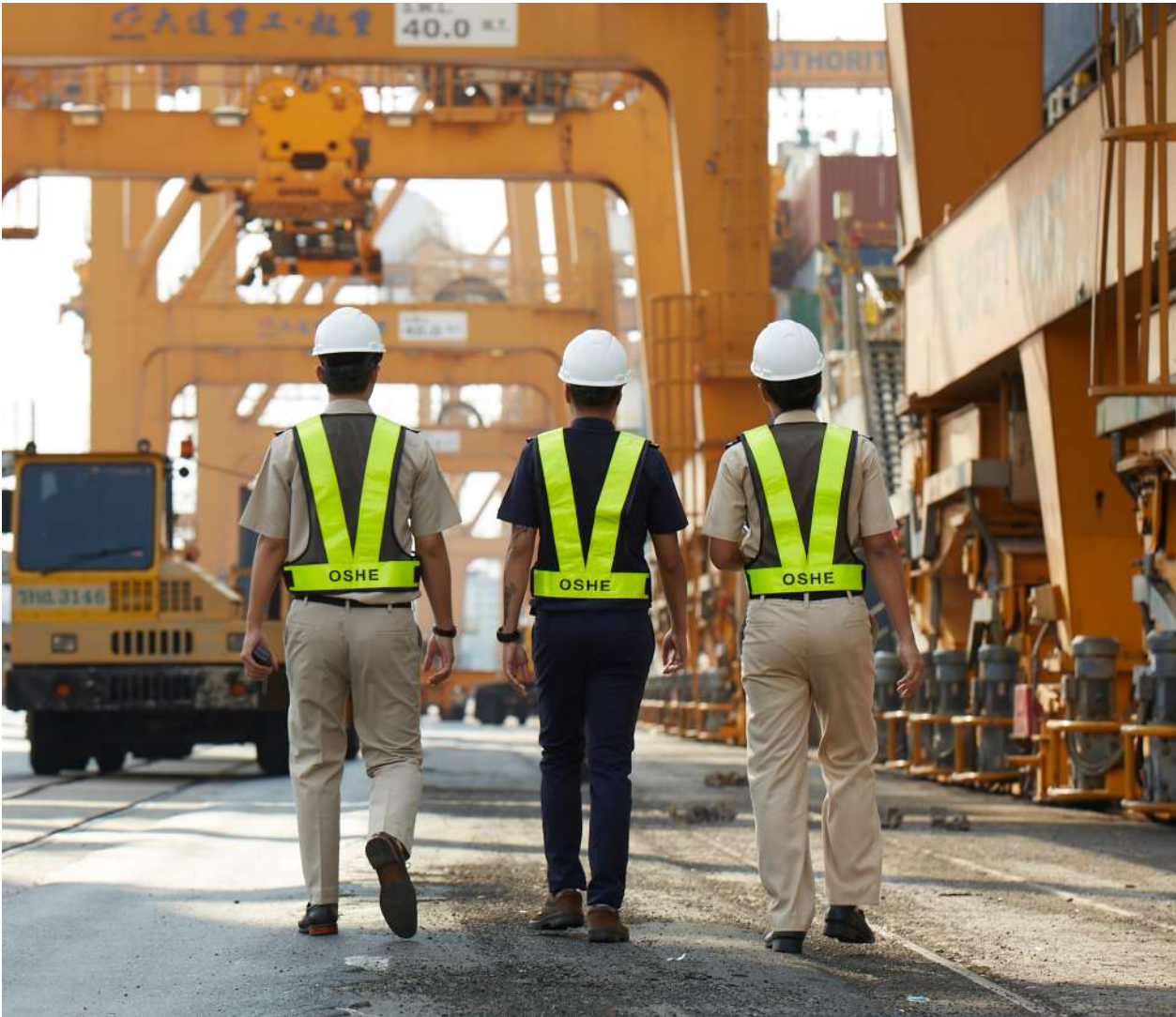
2. การสรรหาจากบุคคลภายนอกโดยวิธีการสอบคัดเลือก

ดำเนินการตามระเบียบการทำเรื่อง ว่าด้วยการสรรหาบุคคลเพื่อบรรจุในตำแหน่งว่างของการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2563 ทั้งนี้จะพิจารณาสรรหาจากพนักงานก่อนเป็นลำดับแรก กรณีไม่มีพนักงานมีคุณสมบัติ จึงจะดำเนินการสรรหาจากบุคคลภายนอก

การจัดทำแผนสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan)

การจัดทำแผนสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) เป็นเครื่องมือทางด้านการบริหารงานบุคคล (HR Tool) เพื่อให้บุคลากรดังกล่าว มีพร้อมทั้งด้านความรู้ ความเชี่ยวชาญ ทักษะคนดี ภาวะผู้นำ และสามารถเข้าดำรงตำแหน่งสำคัญทางยุทธศาสตร์ (Key Strategic Position) ได้ทันทีเมื่อตำแหน่งว่างลง พร้อมกันนี้เป็นการสร้างแรงจูงใจในการทำงาน และสามารถรักษาบุคลากรที่มีคุณภาพให้คงอยู่ภายในองค์กรต่อไป ซึ่งช่วยให้การทำเรื่อง สามารถวางแผนอัตรากำลังและพัฒนาบุคลากรอย่างเป็นระบบ ตามมติคณะกรรมการทรัพยากรบุคคลของ กทท. ครั้งที่ 2/2565 โดยมีคณะกรรมการโครงการแผนสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) ทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย วิธีการดำเนินงาน วิธีการพัฒนาผู้สืบทอดตำแหน่ง วิธีการประเมินและติดตามผลการปฏิบัติงานของผู้สืบทอดตำแหน่ง พร้อมทั้งกำหนดตำแหน่งงานสำคัญ (Key Strategic Position) คือ ระดับ 14 - 16 ซึ่งเป็นตำแหน่งงานที่ทำหน้าที่กำหนดยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ นโยบาย ขององค์กร และตัดสินใจในกระบวนการดำเนินงานต่าง ๆ รวมถึงเป็นตำแหน่งที่สำคัญต่อการดำเนินธุรกิจขององค์กร โดยการจัดทำแผนสืบทอดตำแหน่งจะทำให้ กทท. มีการพัฒนาและเตรียมความพร้อมบุคลากรให้พร้อมขึ้นตำแหน่งสำคัญได้ทันทีเมื่อตำแหน่งว่างลง ซึ่งจะทำให้การดำเนินงานของ กทท. เป็นไปอย่างต่อเนื่อง บรรลุผลสำเร็จเป็นไปตามยุทธศาสตร์ การกิจที่ตั้งเป้าหมายไว้

ในปี 2566 ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลดำเนินการปรับปรุงกระบวนการและหลักเกณฑ์การพิจารณาแต่งตั้งระดับ 14 - 16 โดยเพิ่มเติมกระบวนการให้พนักงานที่สนใจ และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลประกาศ สมัครเข้ารับการคัดเลือกในตำแหน่งระดับ 14 - 16 ที่ว่าง และเพิ่มเติมกระบวนการให้พนักงานที่สมัครเข้ารับการคัดเลือกนำเสนอวิธีทัศน์ แนวคิดในการบริหาร และพัฒนากระบวนการทำงานของ กทท. รวมทั้ง มีการปรับปรุงหลักเกณฑ์การพิจารณาแต่งตั้งระดับ 14 - 16 ให้สอดคล้องกับกระบวนการที่ปรับปรุง ทั้งนี้การปรับปรุงกระบวนการและหลักเกณฑ์ดังกล่าว จะทำให้ กทท. มีกระบวนการและหลักเกณฑ์ในการพิจารณาแต่งตั้งที่ชัดเจน สามารถตรวจสอบผลคะแนนประเมินได้ มีความโปร่งใส มีการดำเนินงานอย่างมีธรรมาภิบาล สอดคล้องกับค่านิยมของ กทท. “S M A R T” - S คือ Standard ดำเนินงานอย่างมีธรรมาภิบาลและมาตรฐานสากล และแผนการกำกับดูแลที่ดี (OECD) คือ หลักคุณธรรม (Ethics) และหลักความโปร่งใส (Transparency) ทั้งนี้ ได้นำเสนอคณะกรรมการทรัพยากรบุคคล เพื่อให้ความเห็นชอบกระบวนการและหลักเกณฑ์การแต่งตั้งผู้ทดแทนตำแหน่งข้างต้นเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างเสนอคณะกรรมการ กทท. ให้ความเห็นชอบต่อไป



การทบทวนการจัดการสายอาชีพ (Career Management)

กทท. มีการจัดการสายอาชีพ (Career Management) โดยมีเป้าหมายให้พนักงานสามารถวางแผนการเติบโตในสายอาชีพของตนเอง และพัฒนาตนเองเพื่อไปสู่ตำแหน่งเป้าหมายได้ รวมทั้งมีการกำหนดให้คณะกรรมการกำหนดนโยบายการบริหารงานบุคคลและพัฒนาบุคลากรของ กทท. (กนบ.) ซึ่งประกอบด้วยรองผู้อำนวยการ กทท. ที่เป็นตัวแทนของทุกสายงาน และผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากร เป็นเลขานุการมีหน้าที่กำกับดูแลให้การบริหารจัดการสายอาชีพของ กทท. มีความโปร่งใสเป็นธรรมและบรรลุผลตามที่ตั้งเป้าหมายไว้ โดยเริ่มจากการจัดทำเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพระดับบริหาร ที่กำหนดให้พนักงานต้องผ่านประสบการณ์ที่จำเป็นก่อนขึ้นดำรงตำแหน่งระดับบริหาร เพื่อให้พนักงานมีความพร้อมและสามารถปฏิบัติงานได้ทันทีเมื่อได้รับการแต่งตั้งดำรงตำแหน่ง และจัดทำเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพตามกลุ่มงาน ที่มุ่งเน้นการเพิ่มโอกาสการเติบโตในสายอาชีพของพนักงาน ทั้งภายในกลุ่มงานและระหว่างกลุ่มงาน (Job Family) พร้อมทั้งดำเนินการจัดทำคู่มือรูปแบบเส้นทาง

ความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Path) และกระบวนการพัฒนาเส้นทางอาชีพส่วนบุคคลของพนักงาน

ทั้งนี้ การจัดทำหลักเกณฑ์การเข้าสู่ตำแหน่ง (ทั้งเลื่อนตำแหน่ง/ย้ายตำแหน่ง) กทท. กำหนดให้พนักงานที่จะเข้าสู่ตำแหน่งใด ๆ ต้องผ่านเกณฑ์ 2 องค์ประกอบ ได้แก่ คุณสมบัติเบื้องต้น (JS, อายุงานในตำแหน่งปัจจุบัน, KPI) และคุณสมบัติเฉพาะสำหรับตำแหน่ง (Success Profile) ซึ่งการกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าว จะทำให้ กทท. สามารถแต่งตั้งพนักงานที่มีความรู้ ทักษะ ประสบการณ์ ที่เหมาะสมกับตำแหน่งและสามารถปฏิบัติงานได้ทันทีเมื่อเข้าสู่ตำแหน่ง โดยในปี 2566 ผบ. ดำเนินการศึกษาดูงานหน่วยงานรัฐวิสาหกิจอื่น ด้านเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Path) และการหมุนเวียนงาน (Job Rotation) เพิ่มเติมก่อนนำข้อมูลประยุกต์ใช้กับผลการศึกษาคู่มือการยกระดับฯ และนำมาใช้ใน กทท. โดยจะเริ่มรายงานผลการดำเนินการในปีงบประมาณ 2567 ต่อไป

ระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารงานทรัพยากรบุคคล (HRIS)

ปี 2566 กทท. พัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพยากรมนุษย์ (HRIS) ครอบคลุมการทำงานระบบฐานข้อมูลด้าน HR ของบุคลากรและของสายงานอย่างครบถ้วน ทั้งในส่วนของข้อมูลส่วนบุคคล ประวัติการปฏิบัติงาน ประวัติการฝึกอบรม ความรู้ความสามารถ และความสามารถพิเศษ ข้อมูลผลงานดีเด่น รวมถึงข้อมูลการลงโทษทางวินัย การทำคำสั่งต่าง ๆ การตรวจสอบอัตราว่าง โครงสร้างอัตรากำลัง แบบบรรยายลักษณะงาน การประเมินผล การปฏิบัติงาน เพื่อการบริหารทรัพยากรบุคคลบน Single Platform ที่ตอบสนองความต้องการของหน่วยงานและผู้ใช้งาน ตลอดจนสามารถนำข้อมูลมาวางแผนและช่วยในการตัดสินใจของผู้บริหาร ทั้งในการบริหารจัดการบุคลากร และการพัฒนาบุคลากรได้อย่างมีประสิทธิภาพ และอำนวยความสะดวกแก่บุคลากรด้วยการให้บริการผ่าน Web Base Application ที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย ทุกที่ทุกเวลา และมีการนำข้อมูลด้านทรัพยากรบุคคลมาใช้ในการวิเคราะห์และพิจารณาประกอบการตัดสินใจเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

1. การวางแผนอัตรากำลังระยะสั้นระยะยาว โดยพิจารณาข้อมูลสภาพอัตรากำลังจำนวนพนักงานแยกตามพื้นที่ปฏิบัติงานย้อนหลัง 5 ปี (2566 - 2570)
2. การพิจารณาปรับปรุงการจัดสวัสดิการทางเลือกสำหรับพนักงาน ตามแผนพัฒนาระบบ Welfare Cafeteria โดยอาศัยพื้นฐานจากข้อมูลพนักงาน ล่วงหน้า 5 ปี แยกตาม Generation

3. การปรับปรุงหลักเกณฑ์และวางแผนการสืบทอดตำแหน่ง ตามมติคณะกรรมการทรัพยากรบุคคล ครั้งที่ 3/2566 จากการพิจารณาข้อมูลพนักงาน กทท. อายุ 55 - 60 ปี (2566 - 2570) แยกตามระดับและสังกัด
4. การพิจารณาปรับปรุง/แก้ไข วิธีปฏิบัติกรณีพนักงานขาดงานติดต่อกัน 15 วัน โดยไม่มีเหตุผลสมควร ซึ่งออกตามข้อบังคับคณะกรรมการ กทท. ว่าด้วยระเบียบวินัยและการลงโทษพนักงาน กทท. พ.ศ. 2564 จากข้อมูลพนักงาน กทท. ที่ขาดงานเกินกว่า 15 วัน โดยไม่มีเหตุผลอันสมควร เนื่องจากมีสัดส่วนการถูกไล่ออก/ปลดออกจากเหตุดังกล่าวเพิ่มมากขึ้น

ทั้งนี้ กทท. ดำเนินการเชื่อมโยงระบบเทคโนโลยีดิจิทัลด้าน HR ผ่านระบบ HRIS โดยในปี 2566 เชื่อมโยงในเรื่องคำตอบแทนการประเมินผล ค่ารักษาพยาบาล สวัสดิการ เป็นต้น และเริ่มจากการเชื่อมโยงระบบบริหารผลการปฏิบัติงานเข้ากับ Talent Management และปีงบประมาณ 2567 มีแผนการบูรณาการต่อเนื่องตามแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบ Integrated PMS ระบบ Career Management ระบบการสรรหาและรับสมัคร และระบบสำหรับพนักงานบำนาญ รวมถึงจัดตั้ง HRIS Clinic ซึ่งเป็นช่องทางในการสื่อสาร รายงานปัญหา อุปสรรค ให้คำแนะนำ และความช่วยเหลือจากการใช้งานระบบ HRIS อาทิเช่น การประเมินผลการปฏิบัติงานรายปี การตรวจสอบเงินเดือน การลา การเบิกค่ารักษาพยาบาล การฝึกอบรม เป็นต้น



การปรับปรุงกระบวนการทางด้านฐานข้อมูลพนักงาน

ปีงบประมาณ 2566 ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล ได้ปรับปรุงกระบวนการทางด้านฐานข้อมูลพนักงาน โดยเพิ่มความถี่ในการตรวจสอบคุณสมบัติ/คุณวุฒิ/ใบอนุญาต หรือใบเซอร์ต่าง ๆ ปีละ 2 ครั้ง อย่างเป็นระบบ มีการสอบถามเพิ่มเติมและบรรจุลงในประวัติของพนักงาน พร้อมนี้ได้รับการอนุญาตให้เชื่อมโยงข้อมูลจากกรมการปกครอง กรมเจ้าท่า กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ (สปสช.) เพื่อดำเนินการด้านฐานข้อมูลพนักงาน และปฏิบัติตาม พ.ร.บ. ข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 (PDPA) ให้เป็นไปด้วยความถูกต้องเรียบร้อย และเป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการอัตรากำลังคนในเรื่องการสรรหาและการปฏิบัติงานเรื่องต่าง ๆ ทั้งยังสามารถเชื่อมโยงข้อมูลดังกล่าวลงในระบบ HRIS ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การปรับอัตราเงินเดือนของ กทท.

กทท. เป็นรัฐวิสาหกิจกลุ่มที่ 3 จึงใช้บัญชีโครงสร้างเงินเดือนตามโครงสร้างอัตราค่าจ้างของลูกจ้างรัฐวิสาหกิจ (53 ชั้น) ตามประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ กำหนดอัตราค่าตอบแทนของแต่ละระดับและตำแหน่งงาน แตกต่างกันตามคุณค่าของงานตามผลวิเคราะห์โครงสร้างค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยการวิเคราะห์งาน (พิจารณาหน้าที่/ความรับผิดชอบ/คุณสมบัติของผู้ปฏิบัติงาน) และการประเมินค่างาน

ในปี 2566 กทท. ทบทวนโครงสร้างค่าตอบแทน โดยการทบทวนการประเมินค่างานเดิม เมื่อปี 2555 ประกอบกับพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ในปี 2566 เช่น ภารกิจที่เพิ่มขึ้น ประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ปัจจัยด้านเงินเฟ้อ เป็นต้น ประกอบกับการสำรวจโครงสร้างค่าตอบแทนเปรียบเทียบกับตลาดแรงงานในอุตสาหกรรมกลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ และรัฐวิสาหกิจอื่น พบว่า ค่าตอบแทนเฉลี่ยของ กทท. ต่ำกว่า ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลจึงดำเนินการดังนี้

1. การปรับโครงสร้างอัตราเงินเดือนขั้นสูง

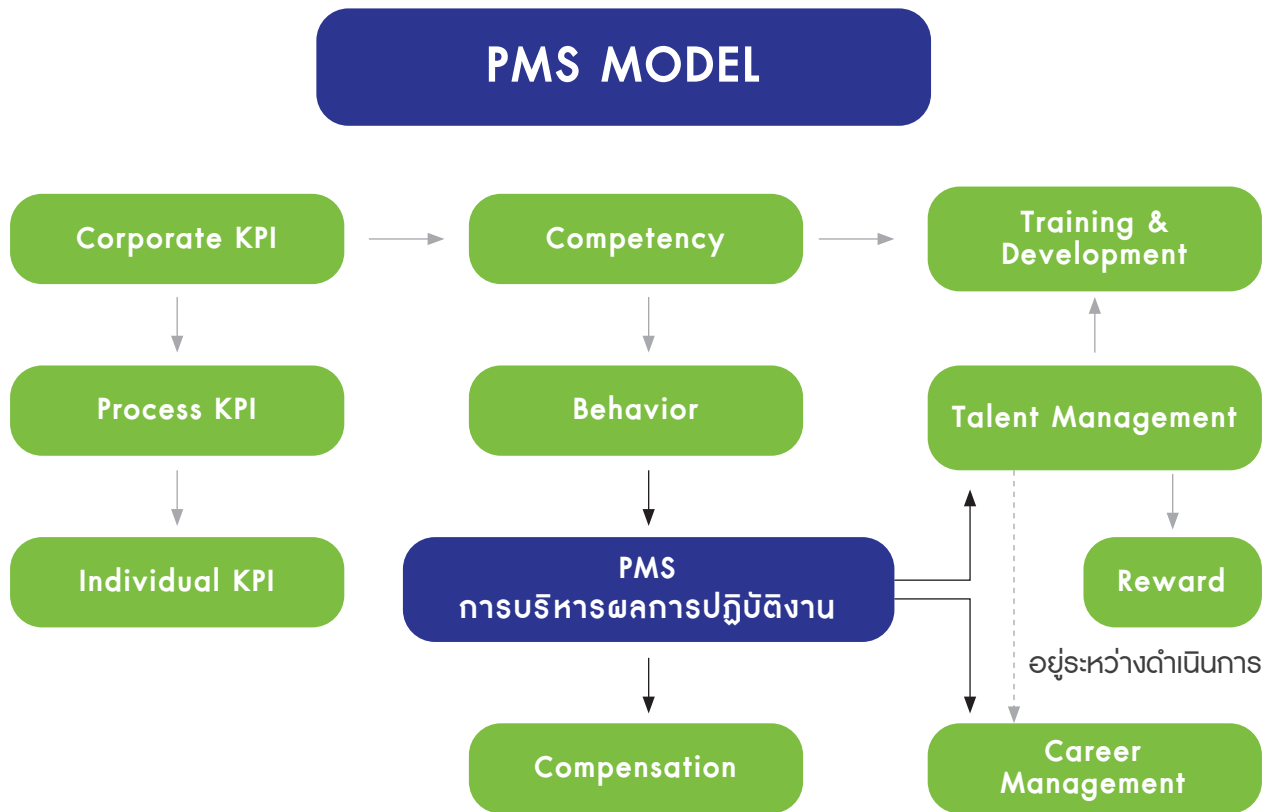
สำหรับพนักงานระดับ 14 - 16 จำนวน 6.5 ชั้น ตามมติ ครม. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2565 และพิจารณาแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างอัตราเงินเดือนขั้นสูงของพนักงานระดับ 1-13 โดยนำความต้องการของกลุ่มบุคลากรพนักงานระดับ 1-13 ผ่านข้อเรียกร้องตามช่องทางของสหภาพแรงงานฯ ซึ่งขอปรับเพิ่มขึ้น 3 ชั้น เป็นปัจจัยในการพิจารณาแนวทางการขอความเห็นชอบต่อคณะกรรมการ กทท. โดยมีมติคณะกรรมการ กทท. ครั้งที่ 8/2566 ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2566 ให้ความเห็นชอบการปรับปรุงบัญชีโครงสร้างอัตราเงินเดือนค่าจ้างของพนักงาน กทท. ระดับ 1 - 12 โดยให้ปรับอัตราเงินเดือนขั้นสูงของพนักงาน กทท. ระดับ 1 - 13 เพิ่มขึ้น 3.5 ชั้น โดยมีผลบังคับใช้ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2565 ตามที่ กทท. เสนอเรียบร้อยแล้ว และคำสั่งคณะกรรมการ กทท. ที่ 19/2566 เรื่องกำหนดบัญชีโครงสร้างอัตราเงินเดือนค่าจ้างของพนักงาน กทท.

2. การปรับอัตราค่าตอบแทนของพนักงานให้ได้รับไม่น้อยกว่าอัตราค่าแรงขั้นต่ำ

โดยนำความต้องการของกลุ่มพนักงานปฏิบัติการระดับต้นที่ได้รับค่าตอบแทนต่ำกว่าอัตราค่าแรงขั้นต่ำ ซึ่งเสนอข้อเรียกร้องผ่านสหภาพแรงงานฯ ให้ กทท. พิจารณาจ่ายค่าตอบแทนในส่วนของพนักงานที่ได้รับน้อยกว่าอัตราค่าแรงขั้นต่ำ ซึ่งจากเดิมจ่ายเป็นเงินเพิ่มพิเศษ เป็นจ่ายโดยคำนวณเป็นส่วนหนึ่งของเงินเดือน เพื่อให้เป็นฐานสำหรับคำนวณค่าตอบแทนและสิทธิประโยชน์อื่นได้ ซึ่งตามมติประชุมฝ่ายบริหาร กทท. ครั้งที่ 6/2566 เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2566 เห็นชอบให้ปรับอัตราค่าจ้างขั้นต่ำของพนักงาน และให้นำผลรวมเงินเดือนที่ได้รับมาใช้เป็นฐานในการคำนวณสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ และเสนอคณะกรรมการ กทท. พิจารณาให้ความเห็นชอบเรียบร้อยแล้ว ตามมติคณะกรรมการ กทท. ครั้งที่ 6/2566 เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2566



ระบบบริหารผลการปฏิบัติงาน



PMS Model

กทท. ดำเนินการนำระบบการบริหารผลการปฏิบัติงาน (Performance Management System: PMS) มาใช้เพื่อเชื่อมโยงผลการทำงานรายบุคคลสู่ความสำเร็จของการบรรลุผลลัพธ์ระดับองค์กร การจัดทำมีกระบวนการถ่ายทอดตัวชี้วัดระดับองค์กร (Corporate KPI) สู่ตัวชี้วัดระดับสายงานหน่วยงาน และรายบุคคล (Individual KPI) ที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์องค์กร แผนงานของสายงาน/หน่วยงาน และหน้าที่รับผิดชอบรายบุคคล โดยนำยุทธศาสตร์ขององค์กรมาถ่ายทอดเป็น Competency และตัวชี้วัดเชิงพฤติกรรม (Behavior) และนำไปประเมินร่วมกับ KPI รายบุคคล เพื่อเป็นปัจจัยในการบริหารค่าตอบแทน (Compensation) การเชื่อมโยงบูรณาการระบบการบริหารผลการปฏิบัติงาน (Performance Management System: PMS) กับระบบบริหารทุนมนุษย์อื่น ๆ ดังนี้

- การบริหารคนเก่ง (Talent Management)
- การวางแผนสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan)
- การจัดทำแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan: IDP) สำหรับ Successor Candidates
- การออกแบบวิธีการติดตาม ประเมินผลหลัง Successors เข้ารับตำแหน่ง และการให้ผลสะท้อนกลับ (Feedback) แก่ Successors เพื่อการพัฒนาตนเอง

- การจัดทำแผนการบริหารจัดการคนเก่ง (Talent Management)
- การพัฒนา Talents ตามแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan: IDP)
- การจัดทำแผนเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Paths) โดยมีหลักเกณฑ์การโอนย้ายหมุนเวียนที่ชัดเจน (Job Rotation) และมีการกำหนดคุณสมบัติ สำหรับการโอนย้ายข้ามสายงาน ภายใน Job Families ที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นระบบ
- การเตรียมความพร้อมและพัฒนาให้บุคลากรมีความสามารถในการหมุนเวียน งานภายในหน่วยงานและภายใน Job Families ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อประโยชน์สูงสุด
- การจัดการสายอาชีพ (Career Management)
- การดำเนินการจัดการความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Management & Planning) อย่างเต็มระบบ โดยเชื่อมโยงกับแผนวิสาหกิจ และแผนงาน/ระบบงานที่สำคัญ เช่น ระบบการเรียนรู้และ พัฒนา แผนการจัดการความรู้ แผนการสร้างความรู้ความผูกพัน เป็นต้น

การพัฒนากระบวนการปฏิบัติการปฏิบัติงานของพนักงานอย่างต่อเนื่อง

1. โครงการจัดทำมาตรฐานตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลร่วมกับที่ปรึกษาจัดประชุมให้คำปรึกษาแนะนำแก่หน่วยงานต้นสังกัด ร่วมตรวจสอบคุณภาพตัวชี้วัดจัดทำมาตรฐานตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายใหม่ เพื่อให้มีมาตรฐานและถูกต้องตามหลักเกณฑ์ โดยมุ่งหวังที่จะให้ตัวชี้วัดผลงานหลักและค่าเป้าหมายสอดคล้องกับงาน ตำแหน่งงาน และทิศทางองค์กร ตลอดจนสามารถถ่ายทอดตัวชี้วัดของหน่วยงานจากระดับผู้บริหารลงสู่ระดับปฏิบัติงานได้อย่างสมบูรณ์โดยทบทวนและกำหนดตัวชี้วัดของหน่วยงานท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) และสายงานธุรกิจ ตามมาตรฐานตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย (Baseline) เรียบร้อยแล้ว และปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการในส่วนของสังกัดสายงานท่าเรือแหลมฉบัง สายวิศวกรรมสายเทคโนโลยีสารสนเทศ

2. การประเมินผลการปฏิบัติงานโดยอิงตัวชี้วัด (KPI)

ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลมีการกำหนดระบบประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานในทุกระดับอย่างเป็นระบบ โดยมีการจัดทำคู่มือการประเมินผลการปฏิบัติงาน คู่มือคำจำกัดความตัวชี้วัดเชิงพฤติกรรม หลักเกณฑ์และแนวทางการประเมินผล โดยกำหนดให้ผู้บริหารระดับสูง ประชุมร่วมกันเพื่อพิจารณา ทบทวนตัวชี้วัดและเป้าหมายองค์กรตามบันทึกข้อตกลงฯ ประจำปีงบประมาณ กระจายเป้าหมายองค์กรเป็นเป้าหมายหน่วยงานตามระดับสายงาน ฝ่าย/สำนัก กอง แผนก จนถึงระดับบุคคล ตามกระบวนการถ่ายทอดตัวชี้วัดขององค์กรลงสู่ระดับบุคคล โดยกำหนดตัวชี้วัด/เป้าหมายร่วมกันระหว่างผู้ประเมินและผู้ถูกประเมิน (Two way Communication) ให้สอดคล้องกับขอบเขตหน้าที่งานและอำนาจความรับผิดชอบ

จากแบบบรรยายลักษณะงาน ระดับตำแหน่ง ประกอบด้วยประเภทงานตามกลยุทธ์ (ตั้งแต่ระดับ 11 ขึ้นไป) งานตามบทบาทหน้าที่ และงานที่รับมอบหมาย พร้อมทั้งสอบถามคุณภาพของตัวชี้วัดให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับภารกิจของหน่วยงานที่สนับสนุนการดำเนินงานของ กทท. และรอบระยะเวลาที่ชัดเจน 2 ครั้ง/ปีงบประมาณ คือ

- ครั้งที่ 1 วันที่ 1 - 30 เมษายน (พิจารณาผลงานระหว่างเดือนตุลาคม - มีนาคม)
- ครั้งที่ 2 วันที่ 1 - 15 สิงหาคม (พิจารณาผลงานระหว่างเดือนเมษายน - กันยายน)

ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล กำหนดโครงสร้างการบริหารผลการปฏิบัติงาน โดยจัดให้มี “คณะกรรมการบริหารผลการปฏิบัติงาน” ระดับที่ 1 คณะกรรมการระดับองค์กร และระดับที่ 2 คณะกรรมการระดับหน่วยงาน ทำหน้าที่หลักในการกำหนดนโยบาย วิธีการหลักเกณฑ์ในการบริหาร กำกับและติดตามผลการปฏิบัติงาน โดยติดตามผลการปฏิบัติงานของพนักงานผ่านระบบสารสนเทศ การบริหารทรัพยากรบุคคล (HRIS) ซึ่งพนักงานสามารถอัปเดตความคืบหน้าของงานและแนบไฟล์เอกสารผลงานเพื่อให้หัวหน้าใช้ประกอบในการประเมินผลการปฏิบัติงานได้ พร้อมทั้งจัดทำสถิติ และรายงานสรุปและวิเคราะห์ผลการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี เพื่อตรวจสอบและติดตามผลลัพธ์การประเมินผลปฏิบัติงานของพนักงานเป็นประจำทุกปี เพื่อนำผลลัพธ์มาปรับปรุงระบบการบริหารผลการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

ทั้งนี้การใช้ประโยชน์จากการวัดและผลการประเมินการปฏิบัติงานจะนำไปใช้เพื่อเชื่อมโยงกับการพิจารณาปรับเลื่อนตำแหน่งพนักงาน พิจารณาเลื่อนขั้นเงินเดือนประจำปีพนักงาน ใช้ประกอบการพิจารณาคัดเลือกบุคลากรผู้มีศักยภาพสูง (Talent) และผู้สืบทอดตำแหน่ง (Successor) เป็นต้น



การสร้างความผูกพันองค์กรของพนักงาน การทำเรือแห่งประเทศไทย

1. โครงการสร้างความผูกพันของบุคลากรประจำ ปีงบประมาณ 2566 ประกอบด้วย

1.1 การพัฒนาระดับความพึงพอใจและความผูกพันองค์กร ของพนักงาน

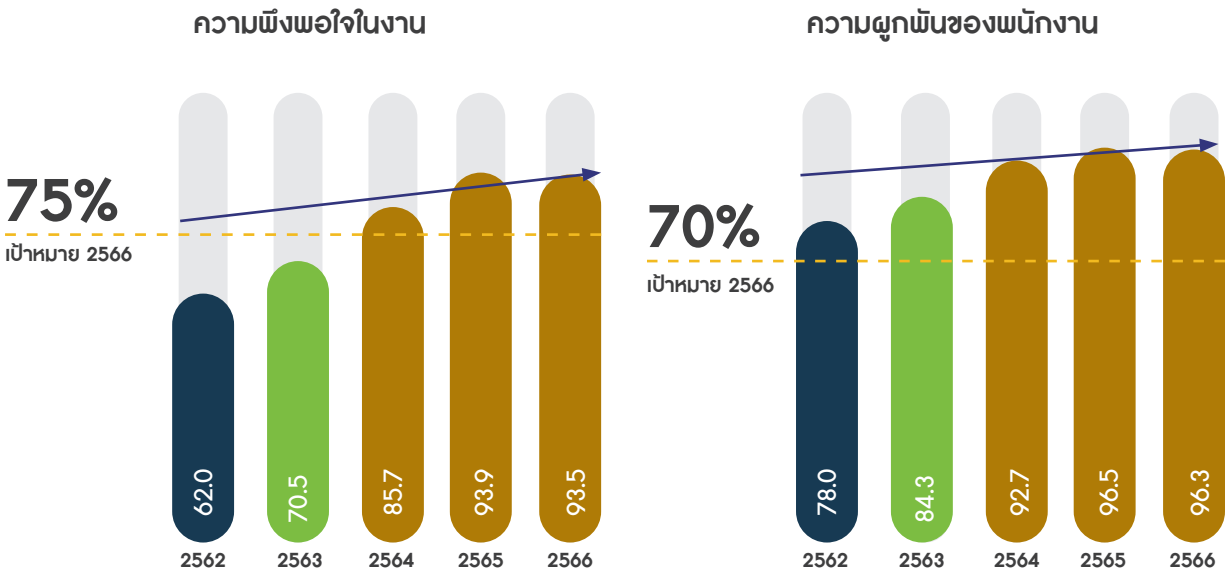
- 1.1.1 สัมมนาเชิงปฏิบัติการแผนการพัฒนาระดับความพึงพอใจ
และความผูกพันองค์กรของพนักงานฯ สำหรับผู้แทน
คณะกรรมการดำเนินการด้านความพึงพอใจและ
ความผูกพันองค์กรของพนักงานฯ 19 ฝ่าย/สำนัก
- 1.1.2 คณะกรรมการดำเนินการด้านความพึงพอใจฯ ทุกหน่วยงาน
จัดทำแผนพัฒนาฯ และดำเนินกิจกรรมตามแผนพัฒนา
ระดับความพึงพอใจฯ
- 1.1.3 ตรวจสอบติดตาม (Site Visit) และให้คำแนะนำ/เสนอแนะ
การดำเนินกิจกรรมตามแผนปฏิบัติพัฒนาฯ ของทุก
หน่วยงาน



1.2 สํารวจความพึงพอใจและความผูกพันองค์กรของพนักงาน การทำเรือ

- 1.2.1 ทบทวนปัจจัยความผูกพันและความพึงพอใจตามกลุ่ม
พนักงานและบริบทองค์กร เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยต่าง ๆ
ที่ส่งผลต่อความพึงพอใจและความผูกพันของพนักงาน
จำนวน 14 ปัจจัย โดยการทดสอบ Focus Group
เพื่อรวบรวมข้อมูลโดยการหาความเที่ยงตรง (Validity)
และทดสอบ (Try Out) กับพนักงานกลุ่มตัวอย่างทุกระดับ
ตามบริบทองค์กร ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั้งท่าเรือกรุงเทพ
ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือระนอง รวมทั้งท่าเรือพาณิชย์
เชียงใหม่และท่าเรือเชียงของ
- 1.2.2 การสำรวจความพึงพอใจและความผูกพันองค์กรของ
พนักงานการทำเรือฯ ทุกระดับทั่วทั้งองค์กร ซึ่งครอบคลุม
ทุกพื้นที่ทั้งท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือระนอง
รวมทั้งท่าเรือพาณิชย์เชียงใหม่และท่าเรือเชียงของ
โดยแยกปัจจัยด้านความพึงพอใจและด้านความผูกพัน
ต่อองค์กรอย่างชัดเจน และยกระดับรูปแบบการสำรวจฯ
จากเดิมกำหนดให้พนักงานระดับ 1 - 6 มาตอบ
แบบสอบถามฯ ในสถานที่ที่กำหนดเป็นรูปแบบ Online
ทุกระดับ
- 1.2.3 จากผลการสำรวจความพึงพอใจและความผูกพันองค์กร
ของพนักงานการทำเรือฯ ในภาพรวมของพนักงาน มีระดับ
ความพึงพอใจอยู่ที่ 93.5% และระดับความผูกพันอยู่ที่
96.3%

ความพึงพอใจในงาน VS ความผูกพันของพนักงาน ปี 63 - 66



ผลสำรวจความพึงพอใจและความผูกพันของพนักงาน ปี 2566 และแผนปี 2567

2. โครงการสานสัมพันธ์พนักงานการท่าเรือฯ ประจำปีงบประมาณ 2566

โดยกำหนดให้ผู้แทนพนักงานทุกหน่วยงาน และผู้แทนสหภาพแรงงานฯ รวมทั้งผู้บริหาร เข้าร่วมกิจกรรม โดยในปี 2566 กำหนดจัดกิจกรรมจำนวน 5 ครั้ง และมีรูปแบบกิจกรรม ดังนี้

2.1 กิจกรรมสารจากใจ

โดยมีผู้บริหารระดับสูง ร่วมพูดคุยสื่อสาร รับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นแนวทางปฏิบัติงานร่วมกับผู้แทนทุกหน่วยงานที่เข้าร่วมโครงการฯ



2.2 กิจกรรมดูแลด้วยใจ ... สำเร็จไปด้วยกัน

ในหัวข้อสำคัญสำหรับการเสริมสร้างความสัมพันธ์ของพนักงาน ทิศทางองค์กร The Way We Work การส่งเสริมการดูแลเอาใจใส่ สุขภาวะ การทำงานอย่างมีความสุข การสร้างสมดุลในการดำเนินชีวิต และงานอย่างมีความสุข การสร้างความพึงพอใจและความผูกพัน การสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับสวัสดิการ สิทธิประโยชน์ บรรยากาศ สภาพแวดล้อมในการทำงาน



กทท. มุ่งมั่นสู่มาตรฐานการเป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก ด้วยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ จึงจำเป็นต้องเตรียมบุคลากรให้มีความพร้อมทั้งด้านการพัฒนาความรู้ ความสามารถ รวมถึงการยกระดับคุณภาพชีวิตของพนักงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน ในรูปแบบของการจัดสวัสดิการ สิทธิประโยชน์ เพื่อเป็นสิ่งจูงใจให้ผู้ปฏิบัติงานมีขวัญและกำลังใจที่ดี เพื่อสามารถใช้ร่างกาย แรงใจ และสติปัญญา รวมไปถึงความสามารถของตนในการปฏิบัติงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ โดยไม่ต้องวิตกกังวลปัญหายุ่งยาก ทั้งในทางส่วนตัวและครอบครัว ให้มีความพอใจในงาน มีความรักงานและตั้งใจที่จะทำงานในองค์กรให้นานที่สุด

กทท. จึงกำหนดแนวทางการพัฒนาสิทธิประโยชน์ โดยเริ่มจาก ทบทวนแนวทางกำหนดสิทธิประโยชน์ของพนักงาน จากปัจจัย นำเข้าต่าง ๆ เช่น ประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ มติคณะรัฐมนตรี กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง ข้อมูล ความต้องการของพนักงานผ่านช่องทางต่าง ๆ และวิเคราะห์ เปรียบเทียบผลตอบแทนและสิทธิประโยชน์ทั้งในส่วนของ ภาคเอกชนและรัฐวิสาหกิจ ก่อนออกแบบและกำหนดแนวทางการปรับปรุง/พัฒนาสิทธิประโยชน์ เปรียบเทียบงบประมาณ ค่าใช้จ่ายและรายได้ของ กทท. ตลอดจนผลกระทบ และ ข้อดี - ข้อเสีย ก่อนเสนอขอความเห็นชอบจากฝ่ายบริหาร และคณะกรรมการ กทท. แล้วแต่กรณี และหน่วยงานที่รับผิดชอบ จัดทำแผนดำเนินงาน สื่อสาร/ชี้แจง/ทำความเข้าใจ และติดตาม ประเมินผลการดำเนินงาน

1. กทท. มีการจัดสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ให้แก่พนักงาน กทท. ในหลายรูปแบบ ทั้งที่เป็นตัวเงินและไม่เป็นตัวเงินตามที่ กฎหมายกำหนดและนอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนด ดังนี้

- 1.1 สวัสดิการและสิทธิประโยชน์ที่ กทท. มอบให้พนักงานตามที่ กฎหมายกำหนด เช่น เงินสวัสดิการค่ารักษาพยาบาล, ค่าเล่าเรียนบุตร, ค่าช่วยเหลือบุตร, ลาช่วยภรรยาเลี้ยงดูบุตร เป็นต้น
- 1.2 สวัสดิการและสิทธิประโยชน์ที่ กทท. มอบให้พนักงานนอกเหนือ จากที่กฎหมายกำหนด เช่น ค่าเครื่องแต่งกายชุดปฏิบัติงาน, ห้องพักสำหรับผู้ปฏิบัติงานนอกเวลา สวัสดิการอาคารบ้านพัก สำหรับพนักงาน กทท., รถโดยสารรับส่งพนักงาน เป็นต้น

2. สำหรับในปีงบประมาณ 2566 กองสวัสดิการ ฝ่ายบริหารทรัพยากร บุคคล ได้ดำเนินการเพื่อเพิ่มสวัสดิการให้พนักงาน กทท. ดังนี้

- 2.1 โครงการสินเชื่อสวัสดิการบุคลากร ตามมติคณะกรรมการ ฝ่ายบริหาร กทท. ในคราวประชุมครั้งที่ 9/2565 โครงการ สินเชื่อสวัสดิการบุคลากร กทท. มีการลงนามในบันทึก ข้อตกลง “โครงการสินเชื่อสวัสดิการบุคลากร” กับธนาคาร อิสลามแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2566 เพื่อมอบสิทธิประโยชน์พิเศษภายใต้เงื่อนไขต่าง ๆ และ ส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับพนักงาน กทท. บันทึก ข้อตกลง “โครงการสินเชื่อสวัสดิการบุคลากร”
- 2.2 การทำประกันชีวิตกลุ่มให้กับพนักงาน กทท. โดยกองทุน สวัสดิการดำเนินการทำประกันชีวิตกลุ่มให้กับพนักงาน กทท. ที่ปฏิบัติงานอยู่ ณ วันที่ 30 เมษายน ของทุกปี โดยกรมธรรม์มีระยะเวลาความคุ้มครอง 1 ปี เริ่มตั้งแต่ ปี 2566 เป็นต้นไป ตามมติคณะกรรมการฝ่ายบริหาร ครั้งที่ 2/2566 เรื่อง การทำประกันกลุ่มให้กับพนักงาน กทท.
- 2.3 ตู้คาเฟ่อัตโนมัติเข้าบิน กทท. ได้ลงนามในสัญญาฉบับบริษัท พอร์ท เวนดิง จำกัด ผู้ผลิตตู้เข้าบินคาเฟ่อัตโนมัติ จำนวน 8 จุด เพื่อติดตั้งภายใน กทท. โดยมีวัตถุประสงค์ให้กองทุน

สวัสดิการ กทท. ใช้พื้นที่ในเขตรัฐสุภากรและนารายได้ จากการเช่าใช้พื้นที่เข้าเป็นรายได้ของกองทุนสวัสดิการ กทท. ตามระเบียบกทท. ว่าด้วยการจัดสวัสดิการภายในกทท. พ.ศ. 2560 ข้อ 11 (11.1) เป็นไปตามมติคณะกรรมการ ฝ่ายบริหาร ครั้งที่ 2/2566 เรื่องตู้คาเฟ่อัตโนมัติเข้าบิน

2.4. Co-Working Space กทท. มีแผนการปรับปรุงศูนย์อาหาร อาคารที่ทำการ กทท. (ศูนย์อาหาร ชั้น 3) และร้านอาหาร ทำเรือกรุงเทพ 1 (โรงพักสินค้า 5) ให้มีความทันสมัยและมีพื้นที่สำหรับการทำงานร่วมกัน (Co-Working Space) ซึ่งพนักงาน กทท. และผู้ใช้บริการสามารถใช้เป็นพื้นที่ ประชุมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและเสริมสร้างแนวคิดใหม่ ๆ สำหรับการทำงาน อย่างไรก็ตาม การปรับปรุงศูนย์อาหาร อาคารที่ทำการ กทท. (ศูนย์อาหาร ชั้น 3) เป็น Co-Working Space อยู่ในขั้นตอนการจัดหาตามระเบียบกระทรวง การคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารงานพัสดุ ภาครัฐ พ.ศ. 2560 เป็นไปตามมติคณะกรรมการฝ่ายบริหาร ครั้งที่ 11/2565 เรื่อง Co-working space

2.5 การจัดหาผู้บริหารจัดการอาคาร (นิติบุคคล) เพื่อดูแล อาคารแฟลต 26 - 29 (อาคารแฟลตโรงหมู) กทท. ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของพนักงานเรื่องการจัดหา ผู้บริหารจัดการอาคาร (นิติบุคคล) เพื่อดูแลอาคารแฟลต 26 - 29 (อาคารแฟลตโรงหมู) โดยผลสำรวจของพนักงาน ร้อยละ 94 ต้องการให้มีการจัดตั้งนิติบุคคลเข้ามาบริหาร อาคารแฟลต กสท. จึงนำผลสำรวจพร้อมจัดทำ ร่างขอบเขตของงานในการบริหารอาคารแฟลตเสนอ ต่อผู้บริหารเพื่อขอรับการจัดสรรงบประมาณในการจัดจ้าง นิติบุคคลเข้ามาบริหารอาคารแฟลต เพื่อจัดการเกี่ยวกับการบริหารซึ่งครอบคลุมถึงงานบริหารจัดการ การดูแลรักษา ความปลอดภัยและจราจร งานซ่อมบำรุง งานความสะอาด ทั้งภายในอาคาร (พื้นที่ส่วนกลาง) และบริเวณโดยรอบ อาคาร เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของพนักงานและ ครอบครัวที่พักอาศัยภายในอาคารบ้านพักบริเวณแฟลต โรงหมูและแฟลตสนามบอล ทั้งนี้อยู่ระหว่างการจัดจ้าง ผู้รับจ้างบริหารอาคารแฟลต 26 - 29 (อาคารแฟลตโรงหมู)

2.6 การพัฒนาช่องทางการสื่อสาร กทท. ดำเนินการพัฒนา ช่องทางการสื่อสาร “Chatbot” เพื่อดำเนินการสื่อสาร ทำความเข้าใจให้พนักงาน และเป็นช่องทางในการรับฟัง ความคิดเห็นของพนักงาน ซึ่งการดำเนินการดังกล่าว สามารถเข้าถึงความต้องการของพนักงานได้มากยิ่งขึ้น และได้มีการรวบรวมข้อความคิดเห็นเสนอต่อคณะกรรมการ กิจการสัมพันธ์ เพื่อทำให้มีการปรับปรุงสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ได้ให้เหมาะสมและสอดคล้องกับกลุ่มบุคลากรของ กทท. ยิ่งขึ้น อีกทั้งยังเป็นการปรับปรุงกระบวนการเพื่อลดขั้นตอน การทำงานของพนักงานผู้ปฏิบัติงานอีกด้วย



การมุ่งเน้น ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า



การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้ดำเนินงานด้านการมุ่งเน้นด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า ตามแนวทางการประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (Enablers) เพื่อส่งเสริมและตอบสนองกับสภาพแวดล้อมในการดำเนินภารกิจ/ธุรกิจ การแข่งขัน ความต้องการ ความคาดหวังของผู้ใช้บริการ และกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มของ กทท. เพื่อทันต่อบริบทที่เปลี่ยนแปลงไปด้วยการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพและเป็นระบบให้สามารถรักษาจุดแข็ง ปรับปรุงข้อด้อย และเพิ่มเติมประเด็นของการจัดการสมัยใหม่ ๆ โดยมีการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

การดำเนินงานด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder Management)

กทท. ให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มโดยมีแผนงาน/โครงการ เพื่อการบริหารและจัดการความสัมพันธ์ที่ดี สื่อสารทำความเข้าใจต่อการดำเนินงานของ กทท. กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้ง 14 กลุ่ม รวมถึงการมีส่วนร่วมรับฟังความคิดเห็นต่อการดำเนินงาน เพื่อให้เกิดการยอมรับต่อการพัฒนาโครงการต่าง ๆ โดยในปี 2566 กทท. ดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 2 ยุทธศาสตร์หลัก คือ ยุทธศาสตร์ที่ 1 เสริมสร้างการยอมรับของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อมุ่งเน้นการบริหารความผูกพันกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในและภายนอกองค์กร และ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับห่วงโซ่คุณค่าและเสริมสร้างเครือข่ายความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จำนวน 22 แผนงาน/โครงการ ตามมาตรฐาน A1000 Stakeholder Engagement Standard (AA1000SES) และกรอบแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ตามระบบ State Enterprise Assessment Model (SE-AM) ด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ทั้งนี้ กทท. ได้ดำเนินการจัดทำแผนงาน/โครงการ เพื่อตอบสนองประเด็นความต้องการ/ความคาดหวัง ได้อย่างมีประสิทธิภาพและสร้างประโยชน์แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม อย่างสมดุล พร้อมทั้งติดตาม รายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการ กทท. เพื่อพิจารณาทบทวนและปรับปรุงการดำเนินงานในด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและการขับเคลื่อนองค์กรอย่างยั่งยืนต่อไป โดยมีผลการดำเนินงานในปี 2566 อยู่ที่ 100% สำเร็จตามแผนงานและเป้าหมาย และมีผลการดำเนินงานแต่ละกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังนี้

กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	หน่วยงานภาครัฐ ผู้ถือหุ้น ภาครัฐ	ลูกค้า/ ผู้ใช้บริการ	ชุมชนสังคม	คู่ค้า/ ผู้ส่งมอบ	NGO	พนักงาน/ ลูกจ้าง/ สหภาพ	คู่แข่ง/ คู่เทียบ, หน่วยงานมาตรฐาน ด้านการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ, แหล่งเงินทุน, สื่อมวลชน, พันธมิตรทางธุรกิจ, องค์กรวิชาชีพต่าง ๆ
ช่องทางในการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	<ul style="list-style-type: none"> การจัดประชุมร่วมกับหน่วยงานภาครัฐเพื่อประสานงานแก้ไขปัญหา การพหุวิชาชีพของ กทท. ในพื้นที่ การเข้าพบในวาระโอกาสต่าง ๆ 	<ul style="list-style-type: none"> สื่อออนไลน์/ เว็บไซต์ วารสาร/ สื่อประชาสัมพันธ์ การจัดกิจกรรม CRM การเข้าพบกับลูกค้า สำรวจความพึงพอใจ ช่องทางบริการ ช่องทางรับข้อร้องเรียน 	<ul style="list-style-type: none"> สื่อออนไลน์/ เว็บไซต์ วารสาร/ สื่อประชาสัมพันธ์ การจัดกิจกรรม CSR การเข้าพบกับลูกค้า สำรวจความพึงพอใจการใช้บริการ ช่องทางรับข้อร้องเรียน 	<ul style="list-style-type: none"> การจัดประชุมร่วมกัน การสื่อสารประชาสัมพันธ์ ช่องทางบริการ ข้อร้องเรียน 	<ul style="list-style-type: none"> การจัดประชุมหารือ และร่วมกันแก้ปัญหาในการปฏิบัติงาน การจัดกิจกรรมร่วมกันเพื่อสร้างความสัมพันธ์ 	<ul style="list-style-type: none"> การจัดประชุมร่วมกับสหภาพแรงงาน จัดกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์ การจัดหลักสูตรและสื่อการเรียนรู้ จัดกิจกรรมเพื่อสร้างการมีส่วนร่วม 	<ul style="list-style-type: none"> การจัดประชุมหารือ และร่วมกันแก้ปัญหาในการปฏิบัติงาน การจัดกิจกรรมร่วมกันเพื่อสร้างความสัมพันธ์ วารสาร/ สื่อประชาสัมพันธ์
ความถี่	<ul style="list-style-type: none"> รายเดือน รายปี 	<ul style="list-style-type: none"> รายเดือน รายปี 	<ul style="list-style-type: none"> รายปี 	<ul style="list-style-type: none"> รายไตรมาส 	<ul style="list-style-type: none"> รายเดือน รายไตรมาส 	<ul style="list-style-type: none"> รายเดือน รายปี 	<ul style="list-style-type: none"> รายปี
ความต้องการความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	<ul style="list-style-type: none"> การปฏิบัติตามนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลที่ดีและรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม พัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งทางน้ำ 	<ul style="list-style-type: none"> การให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพรวดเร็ว ตรงเวลา และมีมาตรฐาน การเพิ่มช่องทางผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ การดำเนินธุรกิจตามหลักการกำกับดูแลที่ดีและรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม พัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมในการขนส่งทางน้ำ 	<ul style="list-style-type: none"> การบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยที่ดีเป็นมาตรฐาน ไม่สร้างผลกระทบต่อชุมชนและสังคม การสร้างกิจกรรมสัมพันธ์กับชุมชนอย่างสม่ำเสมอ การมีส่วนร่วมของชุมชนโดยรอบ และจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็น/ การรับฟังชุมชนโดยรอบ การสร้างอาชีพให้กับชุมชน การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดี การจ่ายค่าชดเชยในการขอคืนพื้นที่เป็นธรรม 	<ul style="list-style-type: none"> สภาพแวดล้อมและระบบรักษาความปลอดภัยที่ได้มาตรฐาน การเพิ่มช่องทางในการให้ติดต่อประสานงานผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ การให้ข้อมูลข่าวสารอย่างถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ และเป็นธรรม การบริหารและกำกับดูแลเป็นไปตามสัญญาที่กำหนดอย่างถูกต้อง ครบถ้วน เป็นธรรม และไม่เลือกปฏิบัติ 	<ul style="list-style-type: none"> การสนับสนุนและพัฒนาชุมชนรวมถึงสิ่งแวดล้อมให้เติบโตอย่างสมดุลควบคู่กับธุรกิจและเศรษฐกิจของประเทศ การบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยที่ดีเป็นมาตรฐาน ไม่สร้างผลกระทบต่อชุมชนและสังคม 	<ul style="list-style-type: none"> เสริมสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงาน การพัฒนาทักษะความรู้และความเชี่ยวชาญของพนักงานและลูกจ้าง การจัดสภาพแวดล้อมบรรยากาศ สิ่งอำนวยความสะดวกในการทำงาน ให้มีความปลอดภัยและมีมาตรฐาน 	<ul style="list-style-type: none"> สร้างพันธมิตรทางธุรกิจ เพื่อยกระดับห่วงโซ่อุปทานในการปฏิบัติงานและการให้บริการ การแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ สารสนเทศ กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานร่วมกัน การสื่อสารข่าวและข้อมูลอย่างถูกต้องและครบถ้วน การร่วมกันปรับปรุงกฎระเบียบ ข้อบังคับ ให้ทันต่อสถานการณ์ปัจจุบัน

กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	หน่วยงานภาครัฐ ผู้ถือหุ้น ภาครัฐ	ลูกค้า/ ผู้ใช้บริการ	ชุมชนสังคม	คู่ค้า/ ผู้ส่งมอบ	NGO	พนักงาน/ ลูกจ้าง/ สหภาพ	คู่แข่ง/ คู่เทียบ, หน่วยงานมาตรฐาน ด้านการขนส่ง ทางน้ำระหว่างประเทศ, แหล่งเงินทุน, สื่อมวลชน, พันธมิตรทางธุรกิจ, องค์กรวิชาชีพต่าง ๆ
<p>โครงการดำเนินงานที่สำคัญ ในปี 2566</p>	<ul style="list-style-type: none"> แผนยกระดับการสื่อสารและสร้างความเข้าใจในธุรกิจของ กทท. กับหน่วยงานรัฐ แผนการแลกเปลี่ยนข้อมูลและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งระบบราง ระดับความพึงพอใจศึกษาดูงาน 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการจัดการความสัมพันธ์ลูกค้า (CRM) แผนเสริมสร้างความสัมพันธ์และมีส่วนร่วมในการทำงานของท่าเรือกรุงเทพ แผนการส่งเสริมสื่อสารช่องทาง Line Official Account แผนสื่อสารทำความเข้าใจกับผู้เช่าอสังหาริมทรัพย์นอกเขตรั้วศุลกากร 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการจัดการความสัมพันธ์โครงการทุนการศึกษายังยืน โครงการสำรวจความพึงพอใจของชุมชนโดยรอบ (พื้นที่ปลูกป่า) ที่มีต่อโครงการปลูกป่าของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน 	<ul style="list-style-type: none"> แผนเสริมสร้างความสัมพันธ์และการทำงานแบบมีส่วนร่วม (การพบปะและร่วมแก้ไขปัญหาของผู้ประกอบการทำเที่ยวเรือ/รถบรรทุก) แผนการร่วมแก้ไขปัญหากับคู่ค้าและผู้ส่งมอบ แผนเสริมสร้างความสัมพันธ์กับผู้ส่งมอบ 	<ul style="list-style-type: none"> แผนเสริมสร้างความสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมกับกลุ่ม NGOs ของคณะทำงานพิจารณาถ่วงดุลข้อมูลผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 	<ul style="list-style-type: none"> แผนการสร้างการรับรู้และความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานตรวจสอบภายใน แผนเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงานการทำเรือในการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน แผนการส่งเสริมสุขภาพที่ดีของพนักงาน แผนการเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงานในการปรับปรุงของสถานที่ทำงาน แผนพัฒนาระบบให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้ระบบปรับปรุงระบบให้ทันสมัยและพร้อมใช้งาน 	<ul style="list-style-type: none"> การประชุมร่วมกันภายใต้ โครงการ Super port กิจกรรมภายใต้สถาบันด้านการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ (MLI) จัดกิจกรรมกับสื่อมวลชนสานสัมพันธ์เพื่อลด Fake news การประชุมหารือเพื่อแก้ไข พรบ. ท่าเรือ
<p>ผลการดำเนินงานในปี 2566</p>	<ul style="list-style-type: none"> จัดศึกษาดูงานธุรกิจที่จะเกิดขึ้นใหม่ในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังเมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2566 จัดโครงการสัมมนาศึกษาดูงานแลกเปลี่ยนข้อมูลและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งทางราง เมื่อวันที่ 23 - 24 พฤษภาคม 2566 	<ul style="list-style-type: none"> การจัดกิจกรรมเพื่อสร้างความสัมพันธ์ประทับใจ และขอบคุณผู้ให้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กทท. เมื่อวันที่ 2 -3 กันยายน 66 จัดกิจกรรมแลกเปลี่ยนข้อมูลและรับฟังความคิดเห็นในรูปแบบ Dinner talk กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกลุ่มผู้ให้บริการเรือครั้งที่ 1 เดือนมิถุนายน 2566 ครั้งที่ 2 เมื่อเดือนสิงหาคม 2566 	<ul style="list-style-type: none"> การจัดกิจกรรมมอบเงินสนับสนุนการศึกษาสำหรับเยาวชนในชุมชนรอบท่าเรือแหลมฉบัง เมื่อเดือนสิงหาคม 2566 โครงการพัฒนาอาชีพและเสริมสร้างรายได้เมื่อเดือนสิงหาคม 2566 	<ul style="list-style-type: none"> ประชุมสัมมนาเพื่อแลกเปลี่ยนและรับฟังปัญหาของผู้ประกอบการทำเรือแหลมฉบัง เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2566 	<ul style="list-style-type: none"> การจัดประชุมผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 เมื่อเดือนกันยายน 2566 	<ul style="list-style-type: none"> ประชุมเชิงปฏิบัติการและสัมมนาเพื่อสร้างระบบแรงงานสัมพันธ์ที่ดี ระหว่างวันที่ 14-15 กันยายน 2566 ณ โรงแรมเบสท์ เวสเทิร์น พลัส คาราเพซ จ.ประจวบคีรีขันธ์ 	<ul style="list-style-type: none"> ประชุม โครงการ Super port จัดตั้งสถาบันด้านการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ (MLI) จัดแถลงความคืบหน้าของการดำเนินโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 แก่สื่อมวลชนเพื่อสร้างการรับรู้ต่อสาธารณชนได้รับทราบความคืบหน้าโครงการฯ เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2566 ประชุมหารือเพื่อแก้ไข พรบ. ท่าเรือ

กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	หน่วยงานภาครัฐ ผู้ถือหุ้น ภาครัฐ	ลูกค้า/ ผู้ใช้บริการ	ชุมชนสังคม	คู่ค้า/ ผู้ส่งมอบ	NGO	พนักงาน/ ลูกจ้าง/ สหภาพ	คู่แข่ง/ คู่เทียบ, หน่วยงานมาตรฐาน ด้านการขนส่ง ทางน้ำระหว่าง ประเทศ, แหล่งเงินทุน, สื่อมวลชน, พันธมิตร ทางธุรกิจ, องค์กรวิชาชีพ ต่าง ๆ
เป้าหมาย/ ผลลัพธ์	<ul style="list-style-type: none"> ระดับความพึงพอใจในการเยี่ยมชมดูงานการปฏิบัติงานของ กทท. ร้อยละ 83.3 ระดับพึงพอใจในการบริหารความสัมพันธ์ อยู่ที่ 87.5 	<ul style="list-style-type: none"> ความพึงพอใจของลูกค้าระดับ 3.90 คะแนน ไม่จำกัดจำนวนข้อร้องเรียนค่าเช่าอสังหาริมทรัพย์ 	<ul style="list-style-type: none"> ระดับความพึงพอใจของชุมชนระดับ 4.32 คะแนน ระดับความพึงพอใจของชุมชนต่อกิจกรรมปลูกป่า ร้อยละ 94.90 	<ul style="list-style-type: none"> จำนวน 8 ครั้ง ในการจัดประชุมร่วมกัน คำเฉลี่ยชีวิตในระดับ 3 	<ul style="list-style-type: none"> จำนวน 4 ครั้ง ในการสื่อสารข้อมูล NGOs จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมในการเข้าร่วมประชุมไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 	<ul style="list-style-type: none"> ระดับการรับรู้และความเข้าใจตามแผนตรวจสอบ ร้อยละ 95.45 ผลสำรวจความพึงพอใจและความผูกพันร้อยละ 93.9 ผลสำรวจคะแนนด้านแรงงานสัมพันธ์ที่ดีภายในองค์กร 4.76 คะแนน 	<ul style="list-style-type: none"> บริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างต่อเนื่อง ระดับความพึงพอใจของคู่แข่ง/ คู่เทียบระดับ 3.89 คะแนน ระดับความพึงพอใจของสื่อมวลชน ระดับ 4.40 คะแนน ระดับความพึงพอใจของพันธมิตรทางธุรกิจ ระดับ 4.33 คะแนน
ประโยชน์ที่ได้รับ	<ul style="list-style-type: none"> ความเชื่อมั่นต่อองค์กร ความร่วมมือกับหน่วยงานเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพและการดำเนินงาน 	<ul style="list-style-type: none"> การสร้าง ความพึงพอใจและเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ การพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อสร้างขีดความสามารถในการให้บริการ 	<ul style="list-style-type: none"> ลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินธุรกิจ สนับสนุนในเรื่องการศึกษา กีฬา และพัฒนาอาชีพรายได้ และความเข้มแข็งของชุมชน 	<ul style="list-style-type: none"> ความเชื่อมั่นในการดำเนินธุรกิจ ปฏิบัติตามเงื่อนไขและสัญญาอย่างเคร่งครัด 	<ul style="list-style-type: none"> การสร้างความสัมพันธ์ที่ดี ลดผลกระทบต่อการดำเนินงานขององค์กร 	<ul style="list-style-type: none"> การสร้างความสัมพันธ์ที่ดีทั้งหน่วยงานภายในและภายนอก พนักงานเข้าใจในพฤติกรรมที่สำคัญขององค์กร การสร้างการรับรู้ทิศทาง การดำเนินงานของ กทท. กับสหภาพแรงงาน กทท. 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้าใจการทำงาน ของ กทท. ให้การสนับสนุนร่วมมือ ไม่ต่อต้านการดำเนินงานของ กทท. สนับสนุนการตั้งสถาบันการศึกษาสนับสนุนการจัดการความรู้ของ กทท. ในอนาคต
หน่วยงานที่รับผิดชอบ	<ul style="list-style-type: none"> ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร (ฝก.) ฝ่ายการเงินและบัญชี (ฝง.) ฝ่ายการร่อนน้ำ (ฝน.) 	<ul style="list-style-type: none"> ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) ฝ่ายอำนวยการ (ฝอ.) ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด (ฝพต.) 	<ul style="list-style-type: none"> ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) สำนักท่าเรือภูมิภาค (สทภ.) ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด (ฝพต.) 	<ul style="list-style-type: none"> ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) ฝ่ายการช่าง (ฝช.) 	<ul style="list-style-type: none"> ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด (ฝพต.) 	<ul style="list-style-type: none"> ฝ่ายบริการทรัพยากรบุคคล (ฝบ.) ฝ่ายตรวจสอบ (ฝต.) สำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน (สสค.) สำนักแพทย์และอนามัย (สพอ.) ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ (ฝทส.) 	<ul style="list-style-type: none"> ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) ฝ่ายอำนวยการ (ฝอ.)
<p>คะแนนความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ของ กทท. ปีงบประมาณ 2566 อยู่ที่ 4.24 คะแนน จาก 5 คะแนน</p>							

การมุ่งเน้นลูกค้าและตลาด ของ กกท. กลด. กขส. และ กธน.

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้ดำเนินงานด้านการมุ่งเน้นลูกค้าและตลาด ตามแนวทางการประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (Enablers) เพื่อส่งเสริมและให้สอดคล้องกับการดำเนิน ภารกิจ/ธุรกิจ การแข่งขัน ความต้องการของผู้ใช้บริการ และบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป ด้วยการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพและเป็นระบบ สามารถรักษาจุดแข็ง ปรับปรุงข้อด้อย และเพิ่มเติมประเด็นของการจัดการสมัยใหม่ ๆ

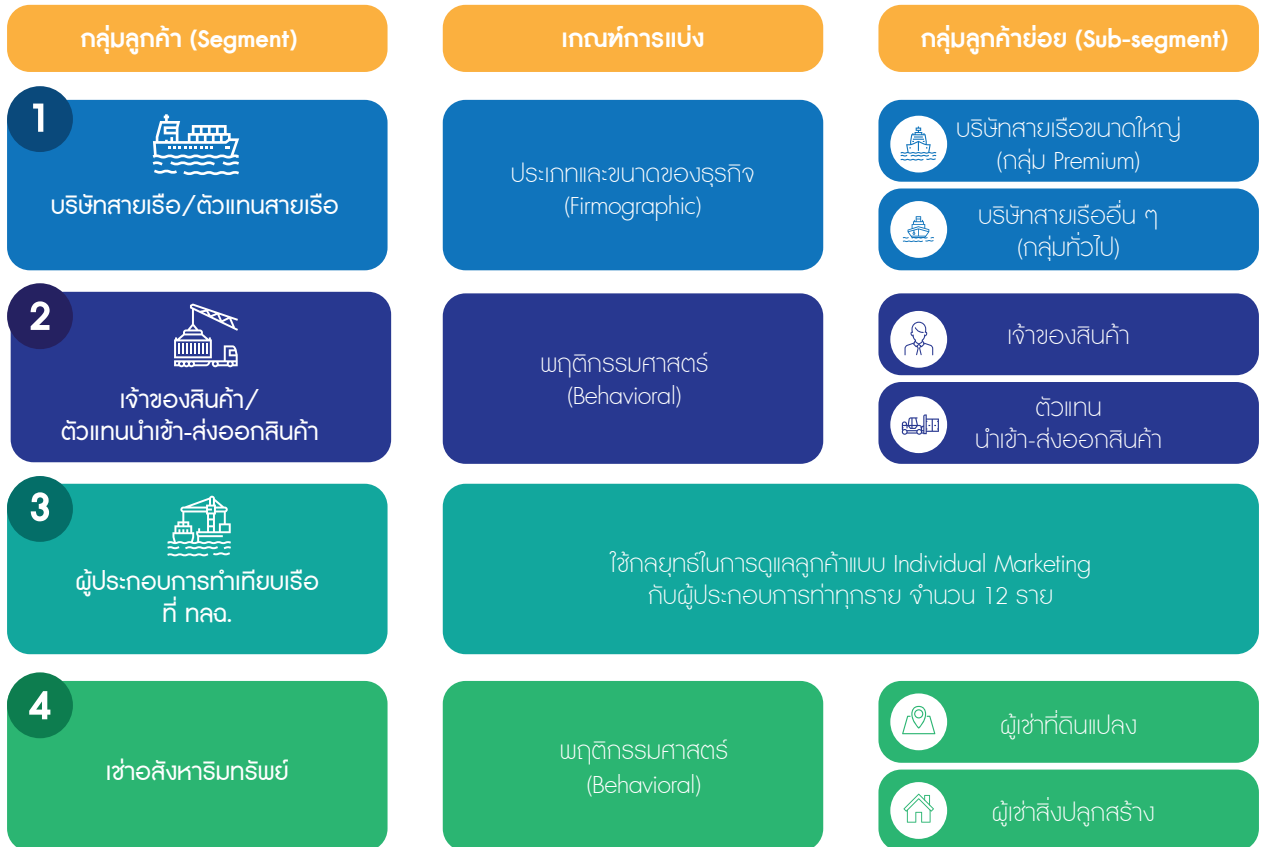
โดยในปี 2566 ที่ผ่านมา กทท. ได้ดำเนินการส่งเสริมด้านธุรกิจและการตลาด ตามแผนยุทธศาสตร์ด้านลูกค้าและการตลาด ปี 2566 - 2570 อาทิ โครงการจัดการความสัมพันธ์ลูกค้าของ กทท. (CRM) และบริหารลูกค้ารายสำคัญ (Key Account) โครงการยกระดับการให้บริการของกระบวนการสำคัญ ผ่านการจัดทำข้อตกลงระดับการให้บริการ (SLA) และโครงการพัฒนาช่องทางการรับฟังลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียฯ เป็นต้น

ตารางเชื่อมโยงประเด็นยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และโครงการภายใต้แผนยุทธศาสตร์ด้านลูกค้าและตลาด ปีงบประมาณ 2566 - 2570

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยุทธศาสตร์การให้บริการ เพื่อเพิ่มความพึงพอใจ	ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการโดย การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีนวัตกรรม	ยุทธศาสตร์ที่ 3 ส่งเสริมการตลาดเพื่อตอบสนอง กลุ่มลูกค้าเป้าหมายและรักษา ฐานลูกค้า	ยุทธศาสตร์ที่ 4 สร้างโอกาสใหม่ทางธุรกิจ
ตัวชี้วัด • คะแนนความพึงพอใจของลูกค้า กทท.	ตัวชี้วัด • ความสำเร็จของการพัฒนาผลิตภัณฑ์และความต้องการของลูกค้า • ความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผน	ตัวชี้วัด • ความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผน • คะแนนความพึงพอใจต่อข้อมูลประชาสัมพันธ์ (Content) บนโซเชียลมีเดียของ ฟทต.	ตัวชี้วัด • จำนวนเครือข่ายและพันธมิตรทางธุรกิจในอนาคตท่าเรือและโลจิสติกส์ทั้งในและต่างประเทศ หรือจำนวนงานวิจัย หรือจำนวนธุรกิจ หรือบริการที่สามารถนำไปพัฒนาต่อยอดได้
กลยุทธ์ที่ 1.1 การบริหารและสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า	กลยุทธ์ที่ 2.1 การพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการ	กลยุทธ์ที่ 3.1 การส่งเสริมการตลาดและการขาย	กลยุทธ์ที่ 4.1 การสร้างโอกาสและขยายเครือข่ายทางธุรกิจ
1. โครงการจัดการความสัมพันธ์ลูกค้าของ กทท. (CRM) และบริหารลูกค้ารายสำคัญ (Key Account)	4. โครงการพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการ กทท. จากความต้องการของลูกค้า	6. โครงการสนับสนุนการตลาดในโครงการสำคัญของท่าเรือกรุงเทพ 7. โครงการสนับสนุนการตลาดและการให้บริการของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ ท่าเรือแหลมฉบัง 8. โครงการส่งเสริมการใช้บริการท่าเรือระนอง 9. โครงการส่งเสริมการใช้บริการท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและท่าเรือเชียงของ 10. โครงการส่งเสริมการพัฒนาและใช้ประโยชน์สินทรัพย์กทท. เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม	12. โครงการสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรเพื่อสร้างโอกาส และขยายเครือข่ายทางธุรกิจ
กลยุทธ์ที่ 1.2 การยกระดับกระบวนการทำงานและผลิตภัณฑ์บริการ	กลยุทธ์ที่ 2.2 การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีนวัตกรรมในกระบวนการทำงาน	กลยุทธ์ที่ 3.2 การสร้างภาพลักษณ์และการรับรู้	
2. โครงการพัฒนาช่องทางการรับฟังเสียงลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้ได้สารสนเทศที่ครบถ้วน 3. โครงการยกระดับการให้บริการของกระบวนการสำคัญผ่านการจัดทำข้อตกลงระดับการให้บริการ (SLA)	5. โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการตลาดระยะที่ 1*	11. โครงการบริหารจัดการสื่อโซเชียลมีเดีย และพัฒนาช่องทางสื่อสารเพื่อสนับสนุนด้านตลาดของ กทท.	

นอกจากนี้ ยังมีการทบทวนการจำแนกลูกค้า โดยวิเคราะห์สารสนเทศจากข้อมูลการใช้บริการจากระบบต่าง ๆ ของ กทท. อาทิ ระบบ CTMS/ ระบบ VCMS/ ระบบ SAP เป็นต้น เพื่อระบุคุณลักษณะของผู้ใช้บริการ ประกอบด้วย 4 กลุ่ม คือ

1. บริษัทสายเรือ/ตัวแทนสายเรือ
2. เจ้าของสินค้า/ตัวแทนผู้นำเข้าส่งออกสินค้า
3. ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ ทลฉ.
4. ผู้เช่าอสังหาริมทรัพย์



รวมทั้งได้ดำเนินโครงการพัฒนาผลิตภัณฑ์การให้บริการและปรับปรุง/ต่อยอด และติดตามการดำเนินโครงการที่สำคัญต่าง ๆ รวมทั้งกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์ลูกค้าของ กทท. ดังนี้

● โครงการพัฒนาผลิตภัณฑ์และการปรับปรุงการให้บริการ

- แผนปฏิบัติการทบทวนและปรับปรุงเว็บไซต์ของ กทท. โดยได้พัฒนาปรับปรุงข้อมูลการให้บริการบนเว็บไซต์ให้มีความถูกต้อง เข้าถึงง่าย และมีความเป็นปัจจุบัน รวมถึงแสดงข้อมูลผลิตภัณฑ์บริการใหม่ ๆ ของ กทท.
- แผนการส่งเสริมการสื่อสารผ่านทาง Line Official Account โดยเริ่มให้บริการในปี 2566 ภายใต้ชื่อ PAT Connex เพื่อสร้างการรับรู้ ข้อมูลการให้บริการต่าง ๆ ของ กทท. และพัฒนาช่องทางการติดต่อสื่อสารให้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น ผ่านช่องทางออนไลน์
- การเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการเครื่องมือ บริหารจัดการบุคลากรและเครื่องมือให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด สามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง พร้อมรองรับการให้บริการ
- การเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของรถยก (Forklift) เพิ่มความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ลดความเสียหายของสินค้า และยกระดับการให้บริการ
- การเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการของบุคลากร ขับเครื่องมือน้ำหนัก โดยสร้างมาตรฐานการให้บริการของบุคลากร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ ลดเวลาการทำงานและคำนึงถึงความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน
- แผนแก้ไขปัญหารถจอดติดขัดภายในท่าเรือแหลมฉบัง ศึกษาและหาแนวทางแก้ไขปัญหารถจอดติดขัดภายในพื้นที่โดยนำระบบ Truck Queue ในการบริหารจัดการรถบรรทุกสินค้าที่ผ่านเข้า-ออกท่าเรือแหลมฉบัง

กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์ลูกค้า (CRM)

การทำเรือฯ ดำเนินกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์ลูกค้า ในปีงบประมาณ 2566 ประกอบด้วย

กิจกรรมสำหรับกลุ่มลูกค้ารายสำคัญ “PAT Key Account”

- วันที่ 25 สิงหาคม 2566 ฝพต. ททท. และ ทลธ. ดำเนินการจัดกิจกรรม “โบว์ลิ่งกระชับมิตรไนท์ปาร์ตี้” ให้แก่ลูกค้ารายสำคัญฯ จำนวน 12 บริษัท ร่วมกับผู้บริหารและพนักงานของ กทท. ณ Blu-O สาขาเมเจอร์ สุขุมวิท เอกมัย กรุงเทพฯ
- วันที่ 11 - 12 เมษายน 2566 ฝพต. นำกระเช้าขนมไทยพร้อมการ์ดอวยพรในเทศกาลสงกรานต์ (ปีใหม่ไทย) ไปมอบให้กับลูกค้ารายสำคัญของ กทท. (PAT Key Account) จำนวน 12 บริษัท เพื่อสร้างความสัมพันธ์และสร้างความประทับใจให้แก่ลูกค้าในเทศกาลต่าง ๆ ตามแผนกิจกรรมบริหารลูกค้ารายสำคัญ ของ กทท. (PAT Key Account)



กิจกรรม “สวัสดีปีใหม่”

เพื่อพบปะเยี่ยมเยียนลูกค้า เนื่องในโอกาสเทศกาลปีใหม่ 2566 เพื่อแสดงความขอบคุณลูกค้าที่เลือกใช้บริการของ กทท. พร้อมทั้งพูดคุย รับฟังข้อเสนอแนะ และความต้องการ ความคาดหวังของลูกค้าฯ เพื่อนำมาปรับปรุงการให้บริการ

การประชุมร่วมการปฏิบัติงานเรือและสินค้าตามสัญญา

ลงทุน บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ (TLC) เพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหา และอำนวยความสะดวกในการดำเนินงานต่าง ๆ พร้อมส่งเสริมความร่วมมือเพื่อส่งมอบบริการให้กับลูกค้าร่วมกันเป็นประจำทุก ๆ 2 เดือน

กิจกรรมด้านการตลาดและการส่งเสริมธุรกิจ

1. ท่าเรือกรุงเทพ

- 1) ร่วมงานเสวนา “แลกเปลี่ยนข้อมูลและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งระบบราง” เพื่อส่งเสริมการให้บริการขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟ (SRTTO) ให้สามารถเชื่อมโยงความรู้ที่ได้รับสู่กระบวนการปฏิบัติงานในปัจจุบัน และเตรียมพร้อมการรองรับตามวิสัยทัศน์ ภารกิจ กลยุทธ์หลักของการท่าเรือฯ ณ โรงแรมโพธิ์วิรังสี
- 2) ประชุมร่วมกับกรมศุลกากร และ ฝส. (กปส.3) เรื่องพิธีการศุลกากรส่งออก ว่าด้วยการตรวจปล่อยสินค้าขาออกลงเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ ณ สำนักงานศุลกากร ทลธ.



2. ท่าเรือแหลมฉบัง

- 1) ประชุมร่วมกับนายธีระวัฒน์ โอวาทสุวรรณ หัวหน้างานตลาดสินค้าคอนเทนเนอร์สายตะวันออก การรถไฟแห่งประเทศไทย ณ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง (ICD ลาดกระบัง) เพื่อหารือเกี่ยวกับแผนการสนับสนุนการดำเนินงานด้านการตลาดการให้บริการขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) และการดำเนินงานด้านการตลาดร่วมกัน โดยเน้นการสื่อสาร สร้างการรับรู้ สามารถเข้าถึงกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย
- 2) ประชุมหารือร่วมกับศูนย์พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) และลูกค้ากลุ่มสายเรือบริษัท Ocean Network Express (Thailand) จำกัด (ONE) และลูกค้าของบริษัท ONE ประกอบด้วย บริษัท Great Connect จำกัด/บริษัท New Viz Trans จำกัด เพื่อรับฟังความคิดเห็น ความต้องการ และความคาดหวังของลูกค้าในการใช้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง กทท. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน ภายหลังการยกเลิกประกาศบังคับใช้การกำหนดให้เรือชายฝั่งที่รับผู้สินค้าเข้าที่ท่าเรือแหลมฉบังดำเนินการบรรทุกผู้สินค้าลงเรือ (Loading Container) ณ ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) มีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2566 เป็นต้นไป
- 3) ประชุมร่วมกับสถาบัน MLI เพื่อรับฟังความคิดเห็น ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและวิเคราะห์ผลการศึกษา เพื่อกำหนดแผนการดำเนินงานในการแก้ไขปัญหาขนส่ง รวมทั้งการขนส่งผู้สินค้าและการให้บริการของท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A)
- 4) เข้าร่วมประชุมกับกองบริการท่าและผู้ประกอบการท่าเทียบเรือแหลมฉบัง (TLC) เพื่อรับข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะนำมาจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางต่าง ๆ



3. ท่าเรือภูมิภาค

การสร้างพันธมิตรและจัดทำตลาดเชิงรุกร่วมกับลูกค้าเป้าหมายในอนาคต รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าผ่านท่า

ท่าเรือระนอง

1. การประชุม/สัมมนา ร่วมกับกระทรวงการต่างประเทศ หน่วยงานราชการ และเอกชนที่เกี่ยวข้องภายใต้โครงการต่าง ๆ ดังนี้

นายอภิเสถ พงษ์สุวรรณ รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ

- เข้าร่วมพิธีเปิดงาน “52 ปี การสถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูต” ตามคำเชิญของ H.E. Me. Mohammed Abdul Hye เอกอัครราชทูตสาธารณรัฐประชาชนบังกลาเทศประจำประเทศไทย

- เข้าพบ Mr. Nagesh Singh (เอกอัครราชทูตอินเดียประจำประเทศไทย) เนื่องในโอกาสเทศกาลปีใหม่ และรายงานความคืบหน้าการลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ระหว่าง กทท. (ท่าเรือระนอง) และท่าเรือในอินเดีย โดยฝ่าย BIMSTEC กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงต่างประเทศ มีการประชุมหารือการเชื่อมโยงการขนส่งทางทะเล ในด้านของความตกลง (Agreement) และมาตรฐานการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedure : SOP) เพื่อผลักดันและส่งเสริมการเชื่อมโยงการขนส่งทางทะเลขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยและประเทศในกลุ่ม BIMSTEC ผ่านท่าเรือระนอง



- เข้าร่วมประชุมกับคณะอนุกรรมการด้านโลจิสติกส์ ในคณะกรรมการการคมนาคมวุฒิสภา พร้อมด้วยคณะที่ปรึกษาจากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดยศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และ บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด เพื่อนำเสนอผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งสายการบินเรือแห่งชาติ และแนวทางการพัฒนาอ่าวเรือพาณิชย์ไทย
- ให้การต้อนรับ Mr. Hiroaki Shima ผู้อำนวยการ บริษัท Japan Freight Railway และ บริษัท Nippon Koei เพื่อหารือแนวทางการพัฒนาโครงการท่าเรือบก (Dry Port) บริเวณพื้นที่จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดนครราชสีมา
- ผู้แทนกองธุรกิจสัมพันธ์และการตลาด ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด เข้าร่วมประชุม และสัมมนาผ่านระบบออนไลน์ ดังนี้
 - คณะทำงานว่าด้วยความเชื่อมโยงด้านคมนาคมบิมสเทค (BTCWG) ครั้งที่ 4 ร่วมกับกระทรวงการต่างประเทศ ผ่านระบบออนไลน์
 - เพิ่มโอกาสการค้าการลงทุนด้วย “FTA ไทย-ภูฏาน” จัดโดย กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ เพื่อแลกเปลี่ยนทัศนะด้านโอกาสทางการค้า การลงทุน และประโยชน์ของ FTA ที่สามารถนำมาเป็นข้อมูลในการสร้างโอกาสทางการค้า การส่งเสริมความร่วมมือ และการลงทุนร่วมกันและขยายตลาดส่งออก ให้สินค้าของไทยไปกลุ่มประเทศ BIMSTEC
 - ร่วมงานเสวนา “แลกเปลี่ยนข้อมูลและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งระบบราง” เพื่อส่งเสริมการให้บริการขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) เพื่อเชื่อมโยงและเตรียมพร้อมการรองรับตามวิสัยทัศน์ ภารกิจ กลยุทธ์หลักของการท่าเรือฯ



2. จัดประชุมเชิงปฏิบัติการ (Joint Working Group Meeting)

ร่วมกับ บริษัท เบาไทย อินเด็กซ์ แอสโซซิเอท จำกัด และพันธมิตรทางธุรกิจภายใต้ชื่อ บริษัท ล้านช้างเอ็กซ์เพรส จำกัด ประกอบด้วย บริษัท ลีโอบอล โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ศรีตรัง โลจิสติกส์ จำกัด เป็นประจำทุกเดือนเพื่อแลกเปลี่ยนความคืบหน้าอุปสรรค การดำเนินงานภายใต้โครงการ Land to Sea ส่งเสริมการขนส่งผู้สินค้าในรูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจาก สป.จีน - สป.ลาว - ไทยไปสู่กลุ่มประเทศ BIMSTEC ผ่านท่าเรือระนอง

3. กิจกรรมเข้าพบลูกค้า เนื่องในโอกาสเทศกาลปีใหม่ 2566 เพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะในการใช้บริการท่าเรือระนอง

- เข้าพบคุณชิตี ปรียานุรักษ์ ผู้จัดการอาวุโส ฝ่ายฐานสนับสนุนการพัฒนาปิโตรเลียม บริษัท ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) และอัปเดตโครงการผลการดำเนินงานของ ปตท. สผ. และหารือเรื่อง การเติมน้ำมันเรือ โดยกรมเจ้าท่าออกกฎหมายใช้บังคับกับท่าเรือที่ต้องมีทุนกักตุนน้ำมัน (Oil Boom) ล้อมรอบเวลาเติมน้ำมันเรือและให้มีเรือลากจูงใช้ลาก Boom
- เข้าพบคุณวิโรจน์ พวงโลก ผู้บริหาร บริษัท เอ็ม.เอ็ม. โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด เพื่ออัปเดตการใช้บริการของลูกค้ากลุ่ม Supply Base ที่มีปริมาณลดลง อันเป็นผลมาจากสถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา
- เข้าพบ Mr. Lenz Chen (Owner's Representative) พร้อมด้วย คุณปณพัฒน์ ลิ้มปีศิริสันต์ (Managing Director) และ คุณสุพจน์ มงคลศิริเกียรติ (General Manager/Operation Manager) บริษัท ซิยูโลนส์ (ประเทศไทย) จำกัด เพื่อแลกเปลี่ยนความคืบหน้าการลงนาม MOU ระหว่างกัน



- เข้าพบ ดร.สุนทร วัฒนกรรมกร ผู้จัดการ Meridian Shipping Services Group พร้อมด้วย คุณจงชัย บุรณะปฏิภมกร ผู้จัดการ บริษัท ยูนิซันชิปปิงเซอร์วิส จำกัด และคุณนงยศ กิตติโยภาส ตัวแทนเจ้าของเรือ MITT Shipping Sdn. Bhd.หารือเกี่ยวกับปริมาณสินค้าส่งออก - นำเข้าบริเวณท่าเรือระนอง และจังหวัดใกล้เคียง เพื่อเป็นข้อมูลในการพิจารณาใช้บริการผ่านท่าเรือระนอง
- ร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็นของลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของท่าเรือระนองเพื่อวิเคราะห์ ทบทวนความจำเป็นและบทบาทในการดำเนินงานของท่าเรือภูมิภาคร่วมกับสถาบันด้านการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ (MLI)

4. การสร้างพันธมิตร

- เรือเอก วรณัฐ ปานเจริญ ผู้จัดการท่าเรือระนอง พร้อมด้วย ดร.คุณานันท์ ทายาทูท ที่ปรึกษาสถาบันด้านการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ (MLI) และทีมการตลาดท่าเรือระนอง ประชุมร่วมกับผู้บริหาร HUAWEI TECHNOLOGIES CO., LTD. และ Sinotrans (HK) Logistics Limited ประจำเมืองเซินเจิ้น สป.จีน และ Sinotrans-LPG Lao Logistics Co., Ltd. ประจำนครหลวงเวียงจันทน์ สป.ลาว บริษัท HUAWEI มีความสนใจที่จะส่งออกสินค้าประเภทอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ไปยังศรีลังกา โดยได้สอบถามถึงศักยภาพของท่าเรือระนองเพื่อประกอบการพิจารณาในการเป็นประตูการส่งออกสินค้า

5. กิจกรรมด้านความปลอดภัย

- การฝึกซ้อมแผนฉุกเฉิน ประจำปี 2566 ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน องค์กรสาธารณกุศล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่จังหวัดระนอง เพื่อเตรียมความพร้อมรับมือหากเกิดสถานการณ์ฉุกเฉินที่อาจจะเกิดขึ้นภายในเขตพื้นที่ท่าเรือระนอง



ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

1. การเดินทางไปดูงานและเข้าร่วมประชุม

- คณะกรรมการ กทท. พร้อมด้วยผู้อำนวยการ กทท. และผู้บริหาร กทท. เดินทางไปนครคุนหมิง สป.จีน เพื่อดูงานและหารือความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและโลจิสติกส์เพื่อการพัฒนาเส้นทางขนส่งและการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างไทย - ยูนนาน ดังนี้
 - เข้าพบ นางสาวภาวิวรรณ นรพัลลภ กงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง
 - ร่วมประชุมหารือกับสถาบันวิจัยคุนหมิง (China Kunming South Asia & Southeast Asia International Logistics Research Institute : SSILR) และเยี่ยมชมท่าเรือบก
 - ร่วมประชุมหารือกับ Mr. Liu Minglin ประธานกรรมการ Yunnan Investment Group เกี่ยวกับนโยบายการส่งเสริมการลงทุนด้านท่าเรือ Dry Port และพื้นที่หลังท่าระหว่าง Yunnan Investment Group กับ กทท. รวมถึงโอกาสในการขยายธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับ กทท.



- ผู้แทนฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด ร่วมประชุมคณะทำงานไทย - มณฑลยูนนาน ครั้งที่ 7 ด้านความเชื่อมโยง การส่งเสริมการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ทางน้ำและทางรถไฟ) ได้แก่ การขนส่งสินค้าผ่านแดน จากมณฑลยูนนาน สบ.จีน - สปป.ลาว - ประเทศไทย ผ่านท่าเรือระนอง พร้อมทั้ง ขยายความร่วมมือ พัฒนาการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือพาณิชย์ เชียงแสน - ท่าเรือกวนเหล่ย ร่วมกันผ่านแม่น้ำ ล้านช้าง - แม่น้ำโขง ณ มณฑลยูนนาน สบ.จีน



2. การลงนามความร่วมมือจัดทำข้อตกลง (MOU)

เมื่อวันที่ 6 กันยายน 2566 นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการ กทท. และ Mr. Li Zhonghua ผู้อำนวยการสำนักงานคมนาคมและขนส่ง เขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนา ร่วมลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ระหว่างท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน - ท่าเรือกวนเหล่ย เขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน สบ.จีน เพื่อส่งเสริมความร่วมมือและการพัฒนาการขนส่งสินค้า ผู้สินค้าทางแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง

3. กิจกรรมส่งเสริมการใช้บริการขนส่งสินค้าทั่วไปและผู้สินค้าผ่านท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

- นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการ กทท. ให้การต้อนรับ Mr.DAO WEN ผู้ว่าการเขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนา Mr.KOU WENHUA เลขาธิการรัฐบาลสิบสองปันนา คณะเขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน สบ.จีน ณ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ในโอกาสเยี่ยมชมการดำเนินงาน และการให้บริการของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดี รวมถึงมีการหารือเพิ่มเติมการเตรียมความพร้อมในการจัดทำความร่วมมือร่วมกันในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางเรือผ่านแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง ระหว่างท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและท่าเรือกวนเหล่ย
- นายอภิเสถ พงษ์สุวรรณ รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ เป็นประธานการประชุม 3 ฝ่าย ผ่านระบบออนไลน์ ระหว่าง กทท. บริษัท ล้านช้างเอ็กซ์เพรส จำกัด และท่าเรือกวนเหล่ย สบ.จีน เพื่อสร้างความร่วมมือและผลักดันการส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน รวมทั้งข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน -ท่าเรือกวนเหล่ยภายหลังสถานการณ์การแพร่ระบาด Covid-19 โดยมีผู้แทนหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องจาก สบ.จีน ประกอบด้วย





ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาและปฏิรูปของคณะกรรมการบริหาร มณฑลยูนนาน ผู้อำนวยการท่าเรือสิบสองปันนา รองผู้อำนวยการคณะกรรมการร่วมสี่ประเทศ สำนักงานจีน ผู้แทนกรมตรวจชายแดน สถานีตรวจคนเข้า-ออกท่าเรือจิ่งหง ผู้แทนกรมศุลกากรสิบสองปันนา รองผู้อำนวยการสำนักการค้า สิบสองปันนา และพนักงาน กทท.

- ให้การต้อนรับคณะทำงานจาก บริษัท นิมซีเสิ่งซง 1988 จำกัด พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่องค์การสะพานปลา เยี่ยมชมท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และสำรวจความพร้อมพื้นที่เพื่อใช้เป็นสถานที่รวบรวมสินค้าจาก Platform ส่งออก จากท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ไปบ่อเต็น สปป.ลาว
- ประชุมออนไลน์ร่วมกับผู้ประกอบการส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อรับฟังความคิดเห็นการขอปรับอัตราค่าธรรมเนียมการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

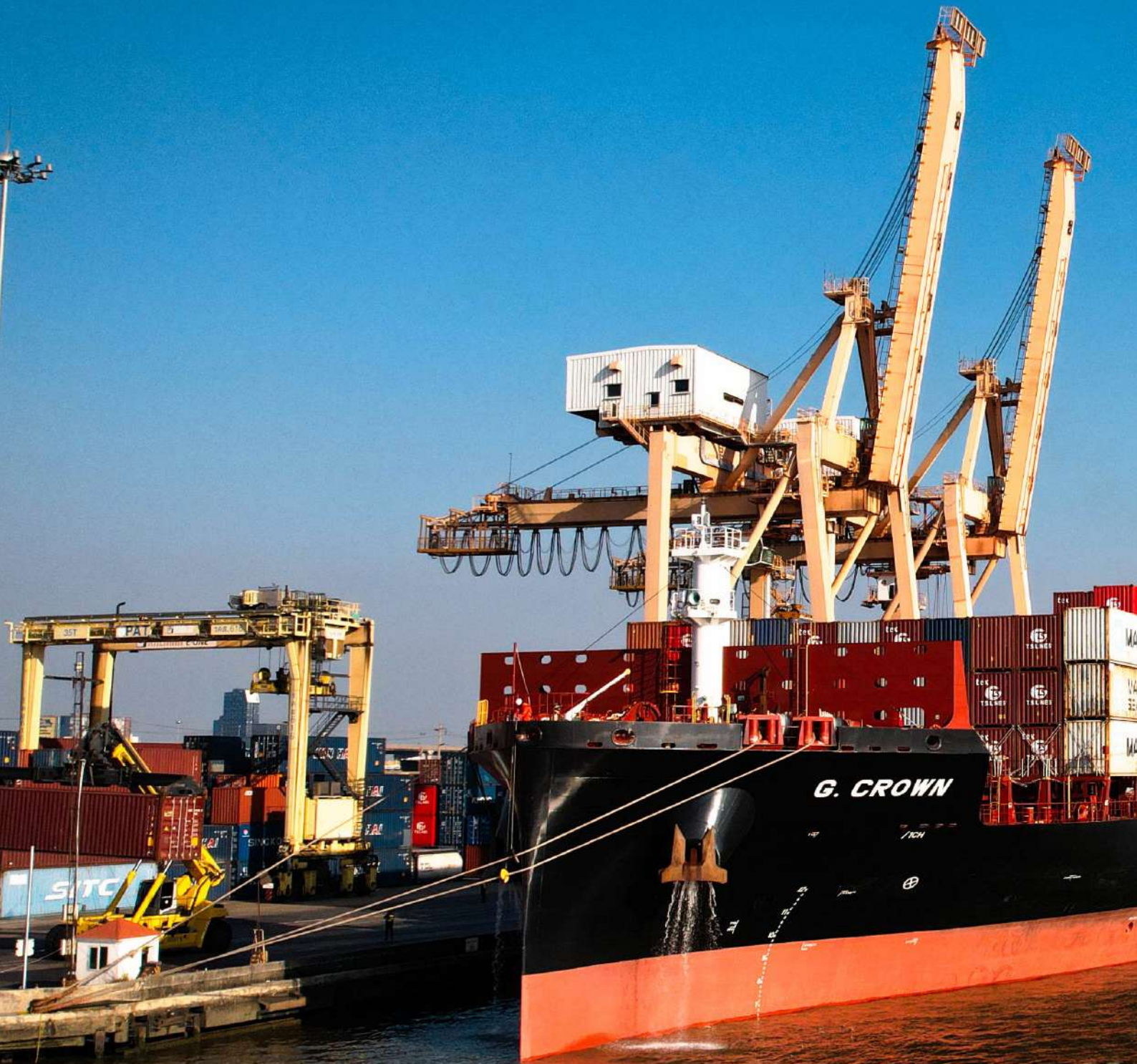
- ประชุมร่วมกับผู้ประกอบการส่งออกรถยนต์กลุ่ม LAILA GROUP & CO ที่ประสงค์ขอเช่าใช้พื้นที่ในเขตท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน เพื่อพัฒนาเป็นเขตปลอดอากร สำหรับส่งออกรถยนต์ไปยังสหภาพเมียนมา และสปป.ลาว
- เข้าพบ คุณชลอุษา วิเชียร หัวหน้าฝ่ายจัดตั้งเขตปลอดอากร สำนักสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร กรมศุลกากร เพื่อหารือการใช้พื้นที่บริเวณท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนเป็นเขตปลอดอากรเพื่อส่งออกรถยนต์
- ให้การต้อนรับ นายอำพันธ์ เวฬุตันติ ประธานกรรมการองค์การสะพานปลา ในการเยี่ยมชมศึกษาดูงานพื้นที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และประสงค์ใช้พื้นที่เพื่อต้องการขยายผลเป็นศูนย์กระจายสินค้าสัตว์น้ำในภาคเหนือ และเพิ่มช่องทางสร้างรายได้ให้กับองค์กร
- ประชุมรับฟังความคิดเห็นของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและท่าเรือเชียงของ เพื่อวิเคราะห์ทบทวนความจำเป็นและบทบาทในการดำเนินงานของท่าเรือภูมิภาคร่วมกับสถาบันด้านการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ (MLI)

กิจกรรมเพื่อสังคมโดยรอบท่าเรือท่าเรือภูมิภาค

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน : ปลูกป่า และอนุรักษ์ป่าบริเวณโดยรอบท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จำนวน 25 ไร่ ในพื้นที่บ้านเวียงเหนือ เพื่อมุ่งเน้นการเพิ่มปริมาณผืนป่า และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม พร้อมส่งมอบ “โครงการพลังงานทดแทนเพื่อชุมชน” โดยได้ติดตั้งระบบพลังงานแสงอาทิตย์ในระบบผลิตน้ำประปา จำนวน 3 ระบบ และระบบพลังงานแสงอาทิตย์ในการจ่ายน้ำเพื่อเกษตรกรรม จำนวน 3 ระบบ

ท่าเรือระนอง : ปลูกป่าชายเลนและอนุรักษ์ป่าชายเลน ณ บ้านเขาสังข์ จังหวัดระนอง บนพื้นที่ 45 ไร่ เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียว สร้างแหล่งดูดซับก๊าซเรือนกระจก ลดภาวะโลกร้อน รวมทั้งเป็นการเปิดโอกาสให้ชุมชนและหน่วยงานส่วนท้องถิ่นได้มีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมสอดคล้องกับมาตรฐานการจัดการความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม ระบบการจัดการความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ณ ท้องที่เทศบาลตำบลปากน้ำท่าเรืออำเภอเมือง จังหวัดระนอง





📍 444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย
เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
☎ 0-2269-5326

☎ 0-2269-5256
🌐 www.port.co.th
✉ bkp5353@gmail.com



ท่าเรือกรุงเทพ

ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา อยู่ระหว่างหลักกิโลเมตรที่ +26.5 ถึง +28.5 ปากคลองพระโขนง เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร

พื้นที่ทางน้ำ

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

ร่องน้ำทางเข้า

ร่องน้ำสันดอนท่าเรือกรุงเทพมีความยาว 18 กิโลเมตร ความกว้างร่องน้ำในทางตรง 150 เมตร และความกว้างร่องน้ำในทางโค้ง 250 เมตร ร่องน้ำดังกล่าวได้รับการบำรุงรักษาให้คงความลึกที่ 8.5 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง ในส่วนของแม่น้ำบริเวณท่าเรือกรุงเทพ จะมีความลึกระหว่าง 8.5 - 11 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง

พื้นที่ทางบก

มีอาณาบริเวณพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพและบริเวณโดยรอบรวมทั้งสิ้น 2,353.20 ไร่ ประกอบด้วยพื้นที่ในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ อีกประมาณ 943.20 ไร่ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ แบ่งเป็นพื้นที่หน่วยงานรัฐเช่า 160.26 ไร่ และพื้นที่เอกชนเช่า 516.50 ไร่ ในส่วนของพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์เชิงสังคม ได้แก่ พื้นที่สร้างอาคารที่ทำการต่าง ๆ ของการท่าเรือ จำนวน 117.86 ไร่ พื้นที่ที่หน่วยงานรัฐขอใช้ ได้แก่ กรมศุลกากร ด้านกักพืชและสัตว์ ฯลฯ 217.92 ไร่ ชุมชนแออัด 197.93 ไร่ และทางสัญจร 199.54 ไร่ นอกจากนี้ ยังมีพื้นที่อาคารสำนักงานให้เช่าสำหรับบริษัท ผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้อง กิจกรรมการให้บริการเรือ และสินค้า ในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ คลังสินค้า เป็นต้น

การบริการขุดลอกร่องน้ำ

ในปี 2566 ได้ดำเนินการขุดลอกบำรุงรักษาและสำรวจร่องน้ำในเขตท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง โดยดินขุดได้รวมทั้งสิ้น 1,466,326 ลูกบาศก์เมตร สำหรับท่าเอกชนได้ดำเนินการขุดลอกตามคำขอใช้บริการ เพื่อให้เรือผ่านเข้า - ออก ได้สะดวกและปลอดภัย ตลอดจนการสำรวจร่องน้ำในอาณาบริเวณท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมทั้งบำรุงรักษาเครื่องหมายทางเดินเรือ เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินเรือ

พื้นที่ปฏิบัติงานด้านสินค้า

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

ท่าเทียบเรือ/หลักผูกเรือ

ท่าเทียบเรือ/หลัก/กุ่ม	ความยาว (เมตร)	จำนวน	ขนาดจำกัดของเรือ ความยาว/กินน้ำลึก (เมตร)	สมรรถวิสัย (ลำ)
ท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ (20A - 20F)	1,240	7 ท่า	172.25/8.23	7
ท่าเทียบเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง (20G)	250	1 ท่า	106.67/5.00	3
ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป (22B-22H)	1,179	7 ท่า	172.25/8.23	7
ท่าเทียบเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง (22I-22J)	348	2 ท่า	172.25/8.23	2
ท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (22A)	133	1 ท่า	172.25/8.23	1
หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย	1,360	34 หลัก	172.25/8.23	7
หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ	1,600	24 หลัก	172.25/8.23	5
พุนผูกเรือสาธิตประติมากรรม	1,580	5 พุน	137.19/7.62	2
			91.46/7.00	1

พื้นที่วางสินค้า/ตู้สินค้า

พื้นที่	พื้นที่วางสินค้า					
	ภายใน รส. (ตร.ม.)	ภายนอก รส. (ตร.ม.)	ชาน รส. (ตร.ม.)	ลานวางตู้สินค้า		
				(ตร.ม.)	(Ground Slots)	(ก๊อปปี้)
โรงพักสินค้า (1 - 2)	10,400	7,200		7,200	230	460
โรงพักสินค้า (3 - 8)	26,670	9,476	2,400	22,269	850	1,700
โรงพักสินค้า (9, 11, 15-17)	35,000	56,206	5,280	57,562	1,964	1,964
โรงพักสินค้าเพื่อการส่งออก	5,569	17,376		6,380	168	588
โรงพักสินค้า 13	5,569	17,376		6,380	240	840
ลานบรรจุตู้สินค้า (90 ไร่)				148,194	2,296	8,036
ลานบรรจุตู้สินค้า (45 ไร่)				72,000	896	3,136
ลานเสา 5 - 6 (ขาออก กตส.1)				21,540	682	1,925
ลานเสา 7 - 8 (ขาออก กตส.1)				23,510	804	2,327
พื้นที่ลาน C (ขาออก กตส.2)				61,998	1,083	3,250
ลานตู้สินค้าเปล่า				62,936	1,438	5,033
คลังสินค้าผ่านแดน	3,360	7,920		11,280		444
คลังสินค้าทัณฑ์บน 1						
คลังสินค้าทัณฑ์บน 2	3,120					
คลังสินค้าตักค้ำ	8,955			3,090		71
คลังสินค้ารถยนต์	1,890	1,890		5,120		210
คลังสินค้าอันตราย	1,200			14,976		280
หมวดสินค้า ปอ ฝ้าย นุ่น	6,240			7,700		138

หมายเหตุ : Ground Slots หน่วยนับพื้นที่สำหรับวางตู้สินค้าขนาดมาตรฐาน 20 ฟุต ชั้นเดียว

พื้นที่เขื่อนตะวันออก

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

กองท่าบริการตู้สินค้า 1

ท่าเทียบเรือ	4	ท่า
ท่า 20A	162	เมตร
ท่า 20AB	152	เมตร
ท่า 20B	183	เมตร
ท่า 20C	183	เมตร
ความยาวหน้าท่ารวม	680	เมตร
ระดับความลึก	8.23	เมตร
ขนาดน้ำหนักเรือ-เทียบท่า	10,000 - 12,000	เดดเวทตัน

กองท่าบริการตู้สินค้า 2

ท่าเทียบเรือ	4	ท่า
ท่า 20D	183	เมตร
ท่า 20E	183	เมตร
ท่า 20F	183	เมตร
ท่า 20G	250	เมตร
ความยาวหน้าท่ารวม	799	เมตร
ระดับความลึก		
- ท่า 20D, 20E, 20F	8.23	เมตร
- ท่า 20 G	5.00	เมตร
ขนาดน้ำหนักเรือเทียบท่า	10,000 - 12,000	เดดเวทตัน

กองท่าบริการตู้สินค้า 1

ลานวางตู้สินค้า	98,600	ตารางเมตร
ความสามารถในการจัดวางตู้สินค้า	2,036	GroundSlots
ลานกองเก็บตู้สินค้าบล็อก A, B, C และ D	7,882	ที่อียู
ปลั๊กเต้าเสียบตู้สินค้าห้องเย็น	460	จุด
ด่านตรวจสอบภายในขาเข้า	5	ช่อง
ด่านตรวจสอบภายในขาออก	3	ช่อง

กองท่าบริการตู้สินค้า 1

ลานวางตู้สินค้า	49,000	ตารางเมตร
ความสามารถในการจัดวางตู้สินค้า	1,372	GroundSlots
ลานกองเก็บตู้สินค้าบล็อก E, F, G และ H	4,755	ที่อียู
ปลั๊กเต้าเสียบตู้สินค้าห้องเย็น	320	จุด
ด่านตรวจสอบภายในขาเข้า	4	ช่อง
ด่านตรวจสอบภายในขาออก	3	ช่อง



กองท่าบริการตู้สินค้า 1

เครื่องมือทุ่นแรง			
ปั้นจั่นหน้าท่าชนิดเดินบนราง ขนาด 40 ตัน	8	คัน	
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า			
- แบบ 4+1 ซ้อนตู้ได้ 3 ชั้น (35 ตัน)	12	คัน	
- แบบ 4+1 ซ้อนตู้ได้ 4 ชั้น (35 ตัน)	11	คัน	
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า	62	คัน	
แชสซีรับตู้สินค้า	62	คัน	

ระบบคอมพิวเตอร์บริการ

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

การให้บริการ

จำนวนพนักงาน	343	คน
ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง 7 วันต่อสัปดาห์		
บุคลากรประจำหน่วยงานให้บริการ		

กองท่าบริการตู้สินค้า 2

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

ระบบคอมพิวเตอร์บริการ

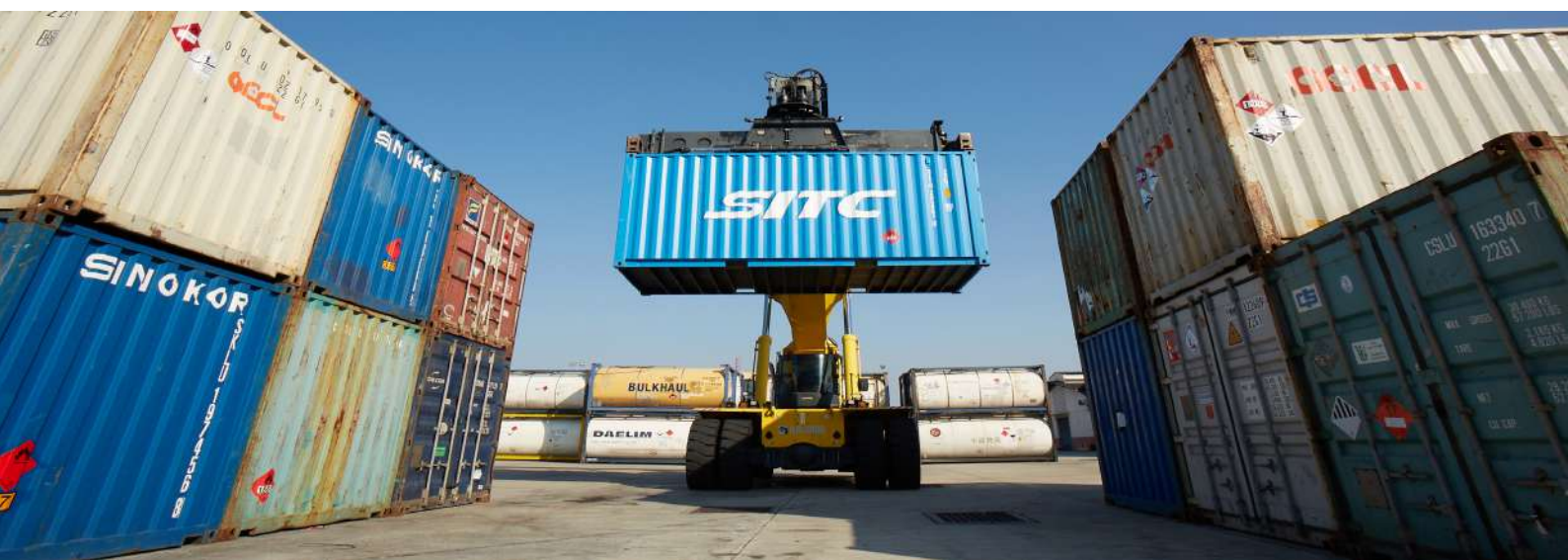
Software "NAVIS" System	1	หน่วย
-------------------------	---	-------

การให้บริการ

จำนวนพนักงาน	251	คน
ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง 7 วันต่อสัปดาห์		
บุคลากรประจำหน่วยงานให้บริการ		

เครื่องมือทุ่นแรง

รายการ	ขนาด (เมตริกตัน)	จำนวน (คัน)
รถยกตู้สินค้าหนัก	40	35
รถยกตู้สินค้าเปล่า	7	25
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	10	4
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	50	2
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า	30	56
รถยกสินค้า	2.5 - 25	237
รถยนต์บรรทุก	5 - 7	36
รถหัวลาก (อเนกประสงค์)	30	19
รถกึ่งพ่วงบรรทุกตู้สินค้า	45	2
แชสซีบรรทุกตู้สินค้า (คอปม่า)	20	2
แชสซีบรรทุกตู้สินค้า	40 - 45	32





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
เรื่อน้ำมัน	21.5 เมตริกตัน	1
เรือท่าเรือ	270 - 420 แรงม้า	2
เรือลากจูง	2,400 - 3,200 แรงม้า	9
เรือรับขยะ	200 - 276 แรงม้า	2
เรือรับเชื้อก	150 - 187 แรงม้า	7
เรือบรรทุกน้ำ	884 แรงม้า	1
เรือรับรอง	2,000 แรงม้า	1
เรือตรวจการณ์	250 แรงม้า	1



📍 ถนนสุขุมวิท ตำบลทุ่งสุขลา
อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี
20230

☎ 0-3849-0000
📠 0-3849-0149
✉ pr@laemchabangport.com



ท่าเรือแหลมฉบัง

ตั้งอยู่ที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหิราฯ และตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี มีพื้นที่ประมาณ 6,340 ไร่ มีท่าเทียบเรือในแอ่งจอดเรือที่ 1 จำนวน 11 ท่า โดยให้เอกชนเช่า บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือทั้งหมด ปัจจุบันได้เปิดให้บริการแล้วทั้งหมด จำนวน 11 ท่า ได้แก่ ท่า A0-A5 และท่า B1-B5 มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวม 4.3 ล้านที่อียู ต่อปี (ท่าเทียบเรือตู้สินค้า 6 ท่า, ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ 2 ท่า, ท่าเทียบเรือสินค้าเทกอง 1 ท่า, ท่าเทียบเรือ Ro-Ro 1 ท่า และท่าเทียบเรือโดยสารและ Ro-Ro 1 ท่า)

สำหรับแอ่งจอดเรือที่ 2 จำนวน 7 ท่า เปิดให้บริการแล้วจำนวน 4 ท่า ได้แก่ ท่า C3 (เดือนกรกฎาคม 2547) ท่า C0 (เดือนกุมภาพันธ์ 2550) ท่า C1-C2 (เดือนตุลาคม 2550) สำหรับท่า D1 เปิดให้บริการแล้ว โดยมีความยาวหน้าท่า 970 เมตร และส่วนต่อขยายของโครงสร้างหน้าท่าอีก 30 เมตร ส่วนที่เหลืออีก 730 เมตร (รวมส่วนต่อขยายของโครงสร้าง 30 เมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้าง สำหรับท่าเทียบเรือ D2-D3 มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า รวม 6.85 ล้านที่อียู ต่อปี



ทั้งนี้ เมื่อเปิดให้บริการครบทุกท่าทั้งในแอ่งจอดเรือที่ 1 และแอ่งจอดเรือที่ 2 จะมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวม 11.1 ล้านทีอียู ดังนี้

ขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า

หน่วย : ล้านทีอียู

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

ท่าเทียบเรือ

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

เครื่องมือทุ่นแรง

รายการ	ขนาด (ตัน)	จำนวน (คัน)
ปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่าชนิดเดินบนราง (Gantry Crane)	36 - 61	60
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า (RTG)	38 - 41	176
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (RMG)	38 - 41	2
รถยกตู้สินค้า (Reach Stacker)	40 - 45	35
รถยกตู้สินค้า (Top Load)	8 - 30.5	32
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่ (Mobile Crane)	48 - 160	4
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า (Trailer)	40' - 45'	411
รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า (Yard Tractor)	-	401
รถยกสินค้า (Forklift)	2.5 - 16	81

หมายเหตุ รวมเครื่องมือทุ่นแรงของผู้ประกอบการในแต่ละท่า ข้อมูล ณ กุมภาพันธ์ 2567

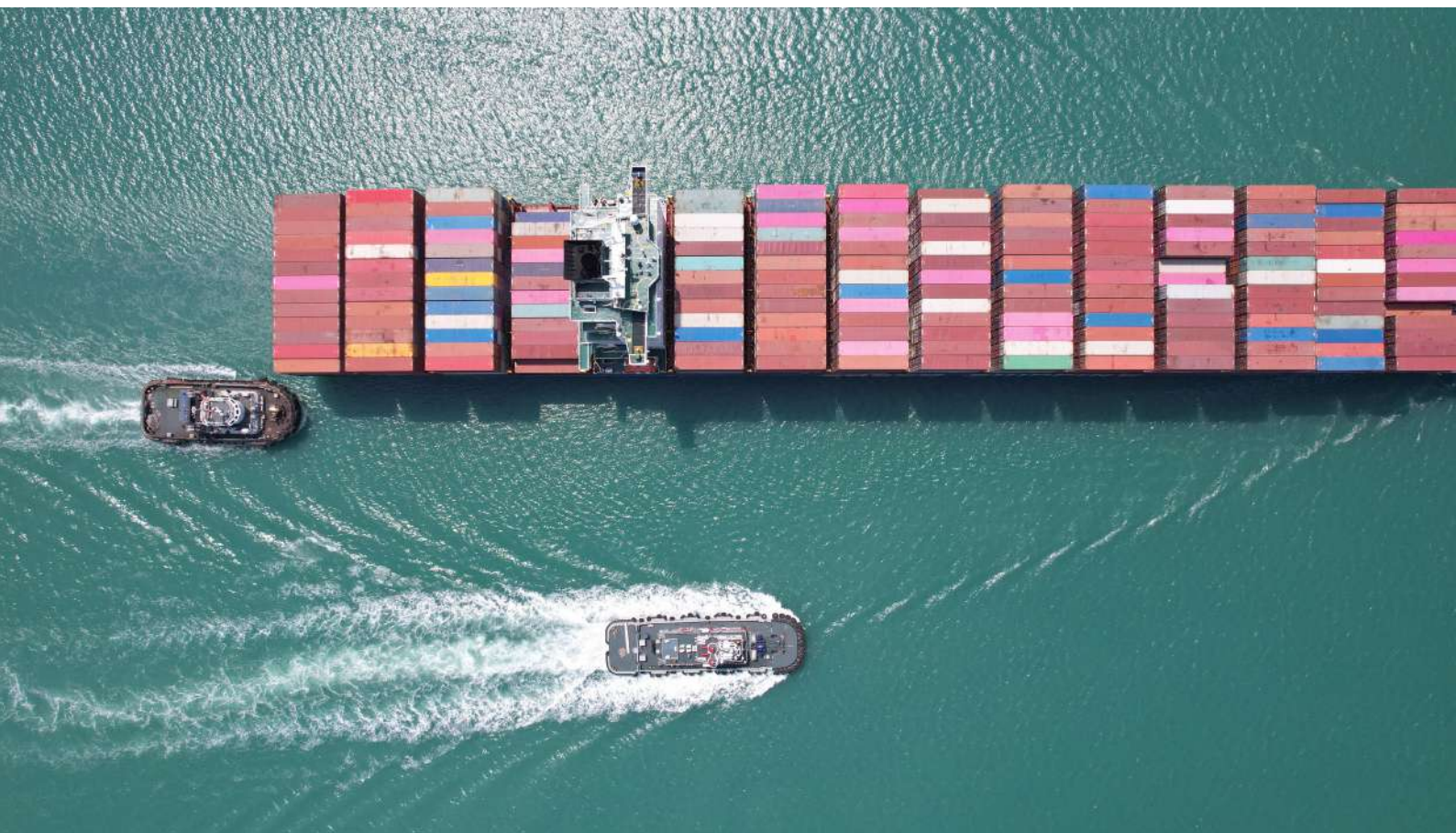
พื้นที่วางสินค้า

พื้นที่วางสินค้า	พื้นที่ (ตารางเมตร)			
	หน้าท่า	ลานกองเก็บ	โรงพักสินค้า	อื่น ๆ
ท่าเทียบเรือ (A0)	29,500	144,489	550	
ท่าเทียบเรือ (A1, A2, A4, A5)	49,425	163,875	30,570	
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (B1-B5)	41,475	574,430	18,480	43,286
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า C0	50,000	315,440	3,000	
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		128,390	6,883	1,057
พื้นที่คลังสินค้าทั่วไป		1,800	3,660	
พื้นที่คลังแยกและบรรจุตู้สินค้าทั่วไป		111,750		
คลังสินค้า (Basin 2)			4,800	
พื้นที่สำรอง (Basin 2)		929,661		
ลานกองเก็บตู้สินค้าเปล่านอกเขตรั้วศุลกากร (KRC)				272,000

เรือบริการ

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

หมายเหตุ 1. ไม่รวมเรือลากจูงของเอกชน จำนวน 11 ลำ
 2. ข้อมูล ณ กุมภาพันธ์ 2567



โครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1

ท่าเทียบเรือด้านทิศเหนือ

1. ท่าเทียบเรือ A0 เป็นท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ ความยาวหน้าท่า 590 เมตร มีขีดความสามารถในการรองรับสินค้าทั่วไปที่ขนส่งโดยเรือลำเลียง เรือเดินทะเลชายฝั่งและเรือสินค้าทั่วไปปีละประมาณ 0.75 ล้านตัน และมีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือโดยสารขนาด 1,000 เดดเวทตัน มีขีดความสามารถในการรับตู้สินค้าปีละประมาณ 0.30 ล้านทีอียู

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

3. ท่าเทียบเรือ A2 เป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ความยาวหน้าท่า 400 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งสินค้าทั่วไปและตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือสินค้าทั่วไปและเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 เดดเวทตัน รับสินค้าปีละประมาณ 0.60 ล้านเมตริกตัน และรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.40 ล้านทีอียู

4. ท่าเทียบเรือ A3 ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ความยาวหน้าท่า 350 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) และมีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือสินค้าทั่วไปและเรือตู้สินค้าขนาด 83,000 เดดเวทตัน มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.40 ล้านทีอียู

5. ท่าเทียบเรือ A4 เป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประเภทเทกอง ความยาวหน้าท่า 350 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งสินค้าประเภทน้ำตาลและกากน้ำตาล มีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือสินค้าทั่วไปขนาด 40,000 เดดเวทตัน และรับสินค้าปีละประมาณ 0.70 ล้านเมตริกตัน

6. ท่าเทียบเรือ A5 เป็นท่าเทียบเรือ Ro/Ro เพื่อรองรับรถยนต์ส่งออก และเรือสินค้าทั่วไป ความยาวหน้าท่า 527 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (MSL) มีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือสินค้าทั่วไปขนาด 70,000 เดดเวทตัน และรองรับสินค้ารถยนต์ส่งออกปีละประมาณ 0.70 ล้านคัน

7. อุ้งต่อและซ่อมเรือ พื้นที่รองด้านเหนือสุดของท่าเทียบเรือฝั่ง A เป็นอุ้งต่อเรือและซ่อมเรือ โดยกำหนดให้มีอุ้งต่อ 2 อุ้ง มีสมรรถนะในการให้บริการซ่อมเรือขนาด 140,000 เดดเวทตันและ 50,000 เดดเวทตัน และอุ้งแห่งพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับซ่อมเรือขนาดไม่ต่ำกว่า 13,000 GT อย่างน้อย 1 อุ้ง



ท่าเทียบเรือด้านทิศใต้

1. ท่าเทียบเรือ B1 มีความยาวหน้าท่า 300 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 เดดเวทตัน รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.60 ล้านทีอียู

2. ท่าเทียบเรือ B2 มีความยาวหน้าท่า 300 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 เดดเวทตัน รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.60 ล้านทีอียู

3. ท่าเทียบเรือ B3 มีความยาวหน้าท่า 300 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 เดดเวทตัน รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.60 ล้านทีอียู

4. ท่าเทียบเรือ B4 มีความยาวหน้าท่า 300 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 เดดเวทตัน รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.60 ล้านทีอียู

5. ท่าเทียบเรือ B5 มีความยาวหน้าท่า 400 เมตร ความลึก -14.00 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 เดดเวทตัน รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.8 ล้านทีอียู

โครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2

1. ท่าเทียบเรือ C0 เป็นท่าเทียบเรือ Ro/Ro เรือสินค้าทั่วไป และเรือสินค้าทั่วไปที่มีตู้สินค้าบรรทุกมาด้วย ที่ยวละไม่เกิน 50 ทีอียู โดยบริษัทแหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนลเทอร์มินัล จำกัด เป็นผู้เช่าลงทุน มีสมรรถวิสัยในการรับเรือสินค้าทั่วไปประมาณ 1.00 ล้าน Revenue Ton และเรือ Ro/Ro ได้ประมาณปีละ 1.0 ล้านคัน

2. ท่าเทียบเรือ C1 และ C2 บริษัท ฮัทซันต์ แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด เป็นผู้เช่าลงทุน ความยาวหน้าท่า 700 เมตร และ 500 เมตร ตามลำดับ ความลึก -16 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) มีสมรรถวิสัยในการรับน้ำหนักเรือตู้สินค้าขนาด 80,000 เดเดเวทตัน มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 2.4 ล้านทีอียู

3. ท่าเทียบเรือ C3 มีความยาวหน้าท่า 500 เมตร ลึก -16 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า โดยมี บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด เป็นผู้เช่าลงทุน และรับเรือตู้สินค้าปีละประมาณ 0.10 ล้านทีอียู

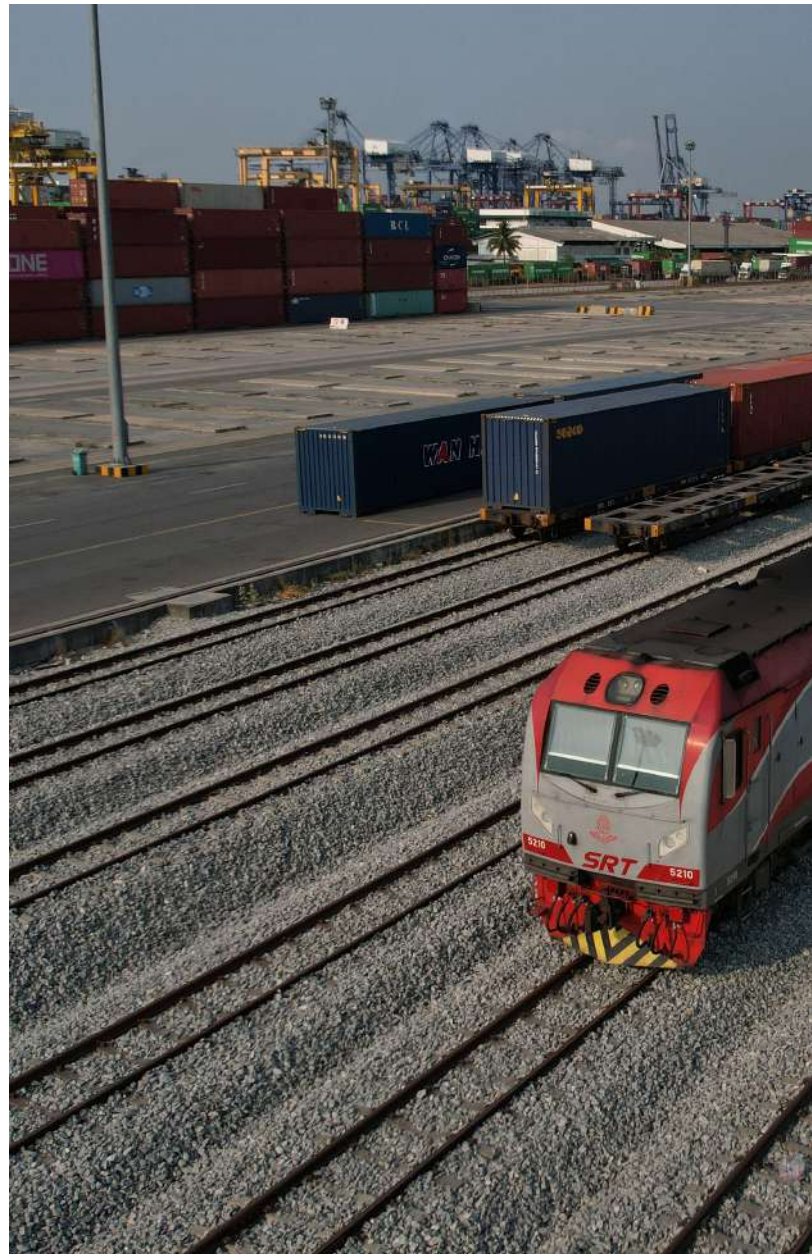
4. ท่าเทียบเรือชุด D1-D3 บริษัท ฮัทซันต์ แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด เป็นผู้เช่าลงทุน มีความยาวหน้าท่า 1,700 เมตร หรือท่าเทียบเรือตู้สินค้า D1, D2, และ D3 จะมีความยาวหน้าท่า 700 เมตร 500 เมตร และ 500 เมตร ตามลำดับ มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ประมาณปีละ 1.4 ล้านทีอียู, 1.0 ล้านทีอียู, และ 1.0 ล้านทีอียูตามลำดับ โดยจะเริ่มประกอบกรเมื่อมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือ A3, C1, และ C2 รวมกันมากกว่า 75% หรือ ภายในไม่เกิน 7 ปี นับจากวันลงนามในสัญญา

โครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3

ปัจจุบันการทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) ขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 แล้วเสร็จ โดย ทลฉ. ขั้นที่ 1 ประกอบด้วยท่าเทียบเรือชุด A จำนวน 6 ท่า และท่าเทียบเรือชุด B จำนวน 5 ท่า นั้น ได้เปิดให้บริการครบทุกท่าแล้ว ส่วนท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ซึ่งประกอบด้วย ท่าเทียบเรือชุด C จำนวน 4 ท่า และท่าเทียบเรือชุด D จำนวน 3 ท่า ได้เปิดให้บริการท่าเทียบเรือชุด C ทุกท่าแล้ว ท่าเทียบเรือชุด D จำนวน 3 ท่า ซึ่งท่าเทียบเรือ D1 เปิดให้บริการแล้ว โดยมีความยาวหน้าท่า 970 เมตร สำหรับท่าเทียบเรือ D2-D3 อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ให้แล้วเสร็จ และคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จภายในปี 2569 โดยเมื่อเปิดให้บริการท่าเทียบเรือใน ขั้นที่ 1 และ ขั้นที่ 2 ครบทุกท่าแล้ว ท่าเรือแหลมฉบังจะมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวม 11.10 ล้านทีอียู ต่อปี และรองรับการนำเข้าส่งออกสินค้ารถยนต์ได้ 2.0 ล้านคัน ต่อปี รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าภายในประเทศให้มากขึ้น และได้บรรจุโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 อยู่ในโครงการสำคัญ

ของ EEC และมีนโยบายให้ ทลฉ. ปรับแบบศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRT) ทลฉ. ระยะที่ 3 ให้รองรับตู้สินค้าได้สูงสุด 4 ล้าน ที.อียู. ต่อปี จากเดิมที่ออกแบบให้รองรับเพียง 1.00 ล้าน ที.อียู. ต่อปี เพื่อเพิ่มปริมาณสัดส่วนการขนส่งทางรางขึ้นเป็นร้อยละ 30 และเพิ่มระบบการจัดการขนส่งตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) ในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) เมื่อการก่อสร้าง ทลฉ. ขั้นที่ 3 แล้วเสร็จคาดว่า ทลฉ. จะมีวิสัยสามารถรองรับตู้สินค้าผ่านท่ารวมกันได้ประมาณปีละ 18.00 ล้าน ที.อียู. ต่อปี และรองรับปริมาณตู้สินค้าทางรถไฟ 6.00 ล้าน ที.อียู. ต่อปี และคาดว่าจะเปิดให้บริการท่าเทียบเรือ F1 ได้ภายในปี 2570

ในส่วนของการสรรหาเอกชนเข้าร่วมลงทุน บริหาร และประกอบการ การท่าเรือฯ ได้ดำเนินการตามประกาศ



คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. 2560 ซึ่ง การทำเรือฯ ได้ลงนามร่วมลงทุนกับเอกชน (PPP) ในส่วนของท่าเทียบเรือ F กับบริษัท จีพีซี อินเทอร์เน็ตชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2564 ระยะเวลาสัมปทาน 35 ปี นับจากวันที่มีหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน

โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบังมีโครงการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำบริเวณกันแ่งจอดเรือที่ 1 (Basin 1) ตั้งอยู่ระหว่างท่าเทียบเรือโดยสาร A1 และท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ A0 โดยมีท่าเทียบเรือรูปตัว L กว้าง 30 เมตร ความยาวหน้าท่า 120 เมตร และ 125 เมตร



ขนาดแอ่งจอดเรือ 115x120 เมตรลึก 10 เมตร (MSL) จอดเรือขนาด 1,000 เดดเวทตัน และ 3,000 เดดเวทตัน ซึ่งขนตู้สินค้าได้คราวละ 100 ทีอียู และ 200 ทีอียู ในเวลาเดียวกัน พร้อมพื้นที่สนับสนุนบนฝั่ง ประมาณ 43 ไร่ ซึ่งพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ริมน้ำ (Waterfront Area) มีความยาวค่อนข้างจำกัด แต่ก็มีศักยภาพที่จะพัฒนาเป็นท่าเทียบเรือเพื่อรับเรือสินค้าขนาดเล็กได้ ซึ่งจะมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ 300,000 ทีอียู ต่อปี ซึ่งจะทำให้สัดส่วนในการขนส่งตู้สินค้าทางบกมาสู่ระบบการขนส่งทางน้ำที่ ทลธ. เพิ่มขึ้นจากเดิม 5% มาเป็น 10% ในอนาคต

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

โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator : SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

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



เลขที่ 888 หมู่ที่ 10
ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน
จังหวัดเชียงราย 57150



0-5318-1750



0-5318-1747



chiangsaenport@hotmail.com



ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

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

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน เป็นประตูการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน เพื่อส่งเสริมการขนส่งการค้าระหว่างประเทศ ตามข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือเพื่อการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงระหว่าง 4 ประเทศ คือ สปป.จีน สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สปป.ลาว และไทย รวมถึงเป็นการเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและการลงทุนให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ คณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2554 ให้ กทท. เป็นผู้บริหารท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ซึ่ง กทท.

สิ่งอำนวยความสะดวก

- ลานตู้คอนเทนเนอร์กลางแจ้ง ขนาด 20,000 ตารางเมตร
- ลานจอดรถบรรทุกสินค้าสามารถรองรับได้ 100 คัน
- แอ่งจอดเรือขนาด 200 x 800 เมตร
- โรงพักสินค้าขนาด 30 x 30 ตารางเมตร จำนวน 2 หลัง
- พื้นที่สำหรับกิจกรรมขนถ่ายน้ำมันขนาด 32,000 ตารางเมตร (15 ไร่)
- พื้นที่วางสินค้าทั่วไป 9,600 ตารางเมตร จำนวน 2 จุด
- ปลั๊กเสียบตู้สินค้าห้องเย็น จำนวน 70 ปลั๊ก
- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศรองรับการให้บริการขนถ่ายสินค้า
- มาตรการด้านความปลอดภัย กล้องวงจรปิด CCTV จำนวน 14 จุด

การให้บริการ

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ณ อาคารสำนักงานเดียวกัน ประกอบด้วย สำนักงานท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาเชียงราย ด้านศุลกากร เชียงแสน

ด้านอาหารและยาเชียงแสน เชียงของ ด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ ด้านตรวจคนเข้าเมือง เชียงแสน ด้านตรวจพืชเชียงแสน ด้านกักกันสัตว์เชียงแสน และศูนย์บริหารจัดการด่านตรวจประมง เขต 1 (เชียงราย)

ท่าเทียบเรือ

- ท่าเทียบเรือแบบทางลาด 2 ระดับ จำนวน 2 ท่า ความยาวท่าเทียบเรือ 300 เมตร รับเรือขนาดความยาวไม่เกิน 50 เมตร รองรับขนถ่ายสินค้าทั่วไป ได้พร้อมกัน 3 - 5 ลำ
- ท่าเทียบเรือแบบแนวตั้ง จำนวน 1 ท่า ความยาวท่าเทียบเรือ 200 เมตร รับเรือขนาดความยาว 50 เมตร รองรับขนถ่ายสินค้าทั่วไปตู้สินค้าได้พร้อมกัน 2 ลำ
- ท่าเทียบเรือขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง จำนวน 1 ท่า ความยาวท่าเทียบเรือ 150 เมตร รับเรือขนาดความยาว 50 เมตร รองรับขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงได้พร้อมกัน 2 ลำ

การขนส่งภายในประเทศทางถนน

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

โครงข่ายการขนส่งทางน้ำ

รองรับเส้นทางการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกวานเหล่ย (ท่าเรือใต้สุด) สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว รวมระยะทาง 265 กิโลเมตร

เครื่องมือทุ่นแรง

รายการ	ขนาด	จำนวน
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	50	1 คัน
รถยกสินค้า	5	2 คัน
ปลั๊กตู้สินค้าห้องเย็น		70 ชุด

หมายเหตุ ข้อมูล ณ มกราคม 2567



📍 หมู่ที่ 1 ตำบลเวียง
อำเภอเชียงทอง
จังหวัดเชียงราย 57140

☎ 0-5379-1719
📠 0-5379-1719
✉ ck_port@hotmail.com



ท่าเรือเชียงของ

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

ท่าเรือเชียงของ รองรับเรือบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก ซึ่งเป็นเรือจาก สปป.ลาว ประมาณร้อยละ 90 ของเรือเทียบท่าทั้งหมด การบรรทุกขนถ่ายใช้แรงงานยกขนเป็นหลักโดยเจ้าของสินค้าจะเป็นผู้จัดหาแรงงานเอง

สิ่งอำนวยความสะดวก/การให้บริการ

- ท่าเทียบเรือโครงสร้างแบบล๊อคคอนกรีตกว้าง 24 เมตร ยาว 180 เมตรสามารถให้บริการเรือจอดเทียบท่า 80-150 ตัน หรือพร้อมกัน 3 - 5 ลำ
- การให้บริการพื้นที่จอดรถบรรทุกสินค้าภายในเขตท่าเรือเชียงของรถบรรทุก 10 ล้อ สามารถจอดได้พร้อมกันจำนวน 5 - 10 คัน
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้บริการที่ท่าเรือเชียงของ ในลักษณะให้บริการในพื้นที่เดียวกัน (One Stop Service) คือ กรมศุลกากร กรมสรรพสามิต กรมขนส่งทางน้ำ พณิชยนาวิ ด้านตรวจคนเข้าเมือง ด้านสาธารณสุข ด้านกักสัตว์และพืช เป็นต้น



📍 160/1 หมู่ที่ 5 บ้านเขานางหงส์ ตำบลปากน้ำ อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง 85000

☎ 0-77873-960-1

📠 0-77873-962

✉ ranongport46@hotmail.com



ท่าเรือระนอง

ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำกระบรี ฝั่งตะวันออก ตำบลปากน้ำ-ท่าเรือ อำเภอเมือง จังหวัดระนอง บนเนื้อที่ 80-0-16 ไร่ ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ มีความยาวหน้าท่า 134 เมตร กว้าง 26 เมตร และท่าเทียบเรือตู้สินค้า มีความยาวหน้าท่า 150 เมตร กว้าง 30 เมตร ท่าเทียบเรือทั้ง 2 ท่า มีความลึกหน้าท่า 8 เมตร สามารถรองรับเรือขนาดไม่เกิน 12,000 เดดเวทตัน จอดเทียบท่าได้ ท่าละ 1 ลำ มีสะพานเชื่อมฝั่งกว้าง 7.5 เมตร ยาว 212 เมตร และสะพานเชื่อมกับท่าเรืออเนกประสงค์ กว้าง 8.5 เมตร ยาว 40 เมตร

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

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

ด้านการรักษาความปลอดภัย ได้ติดตั้งระบบไฟฟ้าและแสงสว่าง ระบบโทรทัศน์วงจรปิด เพื่อควบคุมความปลอดภัยของท่าเรือ และสินค้าฝากเก็บในเขตพื้นที่ของท่าเรือระนอง ตามระบบมาตรฐานความปลอดภัย เพื่อเพิ่มความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการยิ่งขึ้น

ร่องน้ำ

ร่องน้ำทางเดินเรือเริ่มตั้งแต่บริเวณทิศตะวันตกของเกาะช้าง จนถึงท่าเทียบเรือ รวมระยะทาง 28 กิโลเมตร โดยมีความลึกของร่องน้ำ 8 เมตร จากระดับน้ำลงต่ำสุด และความกว้างของร่องน้ำ 120 เมตร ตลอดระยะแนวร่องน้ำมีเครื่องหมายการเดินเรือ เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ

การขนส่งเชื่อมโยง

ทางถนน

ใช้ทางหลวงหมายเลข 4 เพชรเกษม กรุงเทพฯ - ชุมพร - ระนอง ระยะทาง 568 กิโลเมตร เลี้ยวขวาเข้าถนนหมายเลข 4010 ที่บริเวณบ้านน้ำตก ระยะทาง 13 กิโลเมตร ถึงท่าเรือระนอง

ทางรถไฟ

สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายด้วยการขนส่งระบบรางจากทุกภูมิภาค มายังจังหวัดชุมพร และขนส่งต่อเนื่องมาทางถนนจากชุมพรมายังท่าเรือระนอง ระยะทางประมาณ 110 กิโลเมตร

ทางน้ำ

สามารถขนส่งทางน้ำฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทยโดยฝั่งอ่าวไทย จะขนส่งมายังท่าเรือระนองที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และจังหวัด สุราษฎร์ธานี แล้วขนส่งทางถนนมายังท่าเรือระนอง

ทางอากาศ

มีสนามบินพาณิชย์และเที่ยวบินประจำ เชื่อมต่อระหว่าง ระนอง - กรุงเทพฯ

สิ่งอำนวยความสะดวก/การให้บริการ

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

นอกจากนี้เพื่อรองรับการขนส่งระบบตู้สินค้า การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้นำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการควบคุมตู้สินค้าและการออกไปแจ้งหนี้ค่าธรรมเนียม ตลอดจนการเตรียมความพร้อมด้านสาธารณูปโภคอื่น ๆ อาทิ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และการสื่อสารโทรคมนาคมไว้ด้วย เพื่อความสะดวกของผู้ใช้บริการ

ด้วยทำเลที่ตั้งอันเหมาะสมติดกับทะเลอันดามัน และความพร้อมด้านสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบครัน ปัจจุบันท่าเรือระนองยังมีบทบาทสำคัญในโครงการสำรวจและขุดเจาะก๊าซธรรมชาติ และน้ำมันในบริเวณอ่าวเมาะตะมะด้วย





เครื่องมือทุ่นแรง

รายการ	สมรรถนะ (คัน)	จำนวน (คัน)
รถยกสินค้า	2.5 - 15	5
รถยกตู้สินค้าหนัก	30 - 40	2
รถยกตู้สินค้าเปล่า	7	1
รถทางลากพ่วงตู้สินค้า	30	5
รถทางลากพ่วงอเนกประสงค์	30	3
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	50	1
ปั้นจั่นหน้าท่าล้อยางชนิดขับเคลื่อนด้วยตัวเอง	63	1
ยกน้ำหนักได้ไม่น้อยกว่า 63 เมตริกตัน (ที่รัศมีการยก 20 เมตร)		
รถยนต์หัวลาก	-	4
ปลั๊กตู้สินค้าห้องเย็น		30

นอกจากนี้ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวก ดังนี้

- พื้นที่วางสินค้าทั่วไป 7,200 ตารางเมตร พื้นที่วางตู้สินค้า 11,000 ตารางเมตร โรงพักสินค้า จำนวน 1 หลัง ขนาด 1,500 ตารางเมตร สถานีตรวจสอบสินค้า (Checking Post) 1 หลัง ที่ทำการศุลกากร 1 หลัง อาคารสำนักงานแผนกการท่าและสินค้า 1 หลัง และอาคารศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (OSS) 1 หลัง
- หอไฟฟ้าบริเวณลานวางสินค้าและตู้สินค้า 3 หอ
- เครื่องขังน้ำหนักบรรทุกทุกสินค้า 1 เครื่อง

สถิติบริการเรือและสินค้า ที่ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง

จำนวนเรือเทียบท่า

หน่วย : เที่ยว

ปีงบประมาณ	2566	2565	2564	2563	2562
ท่าเรือกรุงเทพ					
เชียนเทียบเรือ	3,937	4,549	4,170	3,822	3,803
หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย	81	84	85	109	128
หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ	1	10	11	27	47
ฟุตผูกเรือสาธิตประดิษฐ์	16	9	6	7	12
ท่าเรือเอกชนอื่น ๆ (กรุงเทพ)	4,739	5,129	4,624	5,128	6,001
ท่าเรือแหลมฉบัง	11,692	11,696	11,041	11,092	12,391

PART

04

การบริหารการปฏิบัติงาน





ผลการบริหาร การปฏิบัติงาน การทำเรือแห่งประเทศไทย ปี 2562-2566

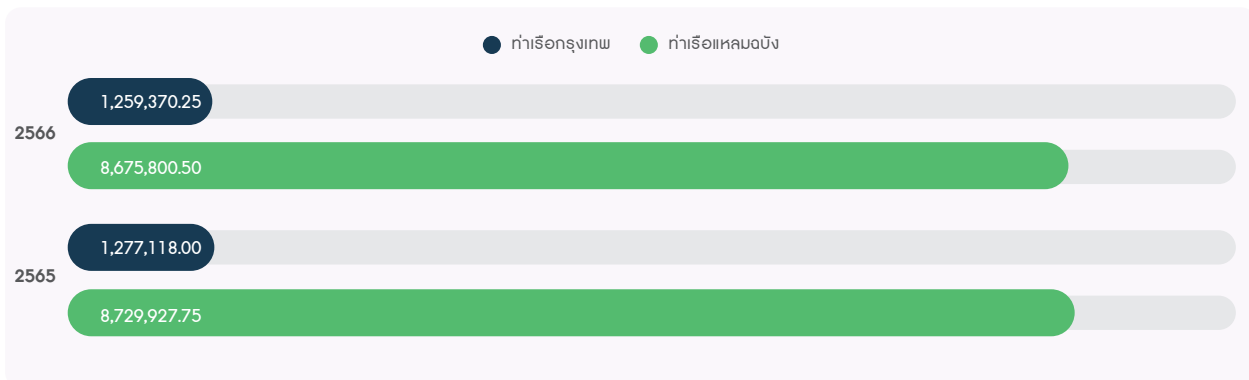
จำนวนตู้สินค้าที่ทำเรือกรุงเทพและทำเรือแหลมฉบัง (หน่วย : ทีอียู)

ปีงบประมาณ	2566	2565	2564	2563	2562
ท่าเรือกรุงเทพ					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	776,044.00	824,724.00	894,342.00	864,476.00	880,139.00
- ตู้บรรจุสินค้า	759,090.50	796,091.00	874,311.00	847,547.00	868,910.00
- ตู้สินค้าเปล่า	16,953.50	28,633.00	20,031.00	16,929.00	11,229.00
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	483,326.25	452,394.00	543,506.00	570,589.00	570,992.00
- ตู้บรรจุสินค้า	459,343.75	439,673.00	529,439.00	552,328.00	536,331.00
- ตู้สินค้าเปล่า	23,982.50	12,721.00	14,067.00	18,261.00	34,661.00
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	1,259,370.25	1,277,118.00	1,437,848.00	1,435,065.00	1,451,131.00
ท่าเรือแหลมฉบัง					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	4,359,570.75	4,436,742.75	4,188,698.50	3,787,384.00	3,997,580.75
- ตู้บรรจุสินค้า	2,763,791.25	2,654,206.75	2,628,392.25	2,353,494.50	2,473,271.00
- ตู้สินค้าเปล่า	1,559,064.75	1,746,740.75	1,517,894.50	1,372,449.75	1,482,545.50
- จำนวนตู้สินค้าถ่ายลำ	36,714.75	35,795.25	42,411.75	61,439.75	41,764.25
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	4,316,229.75	4,293,185.00	4,146,685.25	3,810,515.50	4,066,402.75
- ตู้บรรจุสินค้า	4,144,552.00	4,184,548.25	4,032,288.50	3,658,707.25	3,941,173.75
- ตู้สินค้าเปล่า	134,663.00	72,001.50	70,564.75	90,536.75	84,684.75
- จำนวนตู้สินค้าถ่ายลำ	37,014.75	36,635.25	43,832.00	61,271.50	40,544.25
ตู้ Shifting	0.00	0.00	83,327.50	44,047.25	43,631.50
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	8,675,800.50	8,729,927.75	8,418,711.25	7,641,946.75	8,107,615.00



จำนวนตู้สินค้า

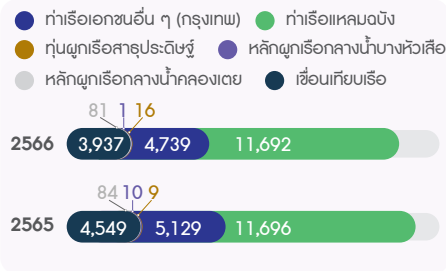
(หน่วย : ทีอียู)



จำนวนสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง (หน่วย : ล้านตัน)

ปีงบประมาณ	2566	2565	2564	2563	2562
ท่าเรือกรุงเทพ					
สินค้าขาเข้า	11.415	12.077	13.275	12.867	13.297
สินค้าขาออก	7.121	6.590	7.910	8.285	8.180
รวม	18.536	18.667	21.185	21.151	21.477
ท่าเรือแหลมฉบัง					
สินค้าขาเข้า	40.59	39.568	38.919	34.43	36.693
สินค้าขาออก	52.627	55.926	50.566	46.87	52.510
สินค้าถ่ายลำ	0.883	0.996	1.000	1.657	0.954
รวม	94.100	96.490	90.485	82.958	90.157

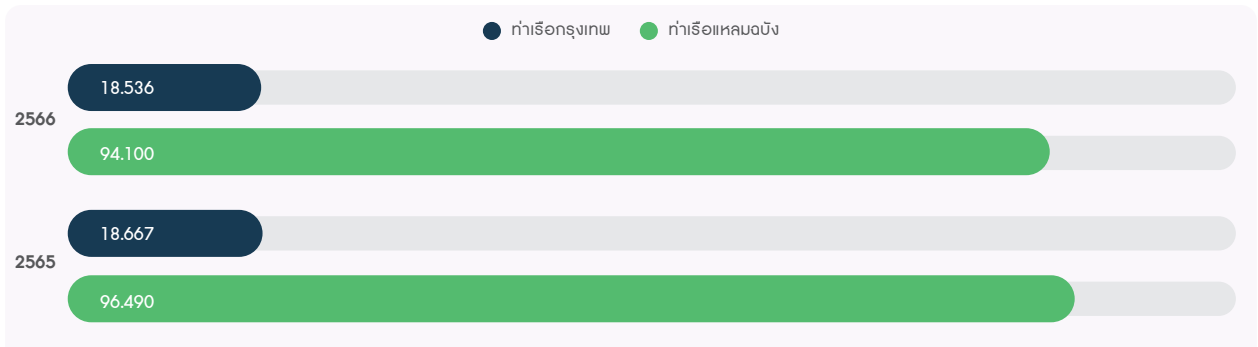
จำนวนเรือเทียบท่า (หน่วย : เกี้ยว)



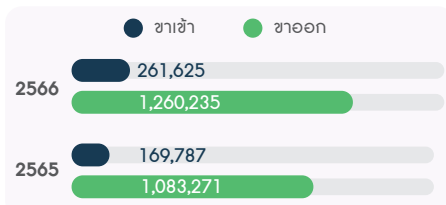
จำนวนเรือเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง (หน่วย : เกี้ยว)

ปีงบประมาณ	2566	2565	2564	2563	2562
ท่าเรือกรุงเทพ					
เรือเทียบเรือ	3,937	4,549	4,170	3,822	3,803
หลักเรือกลางน้ำคลองเตย	81	84	85	109	128
หลักเรือกลางน้ำบางหัวเสือ	1	10	11	27	47
ท่าเรือสาธิตประติมากรรม	16	9	6	7	12
ท่าเรือเอกชนอื่น ๆ (กรุงเทพ)	4,739	5,129	4,624	5,128	6,001
ท่าเรือแหลมฉบัง					
	11,692	11,696	11,041	11,092	12,391

จำนวนสินค้า (หน่วย : ล้านตัน)



จำนวนรถยนต์ (หน่วย : คัน)



จำนวนรถยนต์ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง (หน่วย : คัน)

ปีงบประมาณ	2566	2565	2564	2563	2562
ขาเข้า	261,625	169,787	112,238	92,229	102,916
ขาออก	1,260,235	1,083,271	948,742	774,021	1,112,604
รวม	1,521,860	1,253,058	1,060,980	866,250	1,215,520

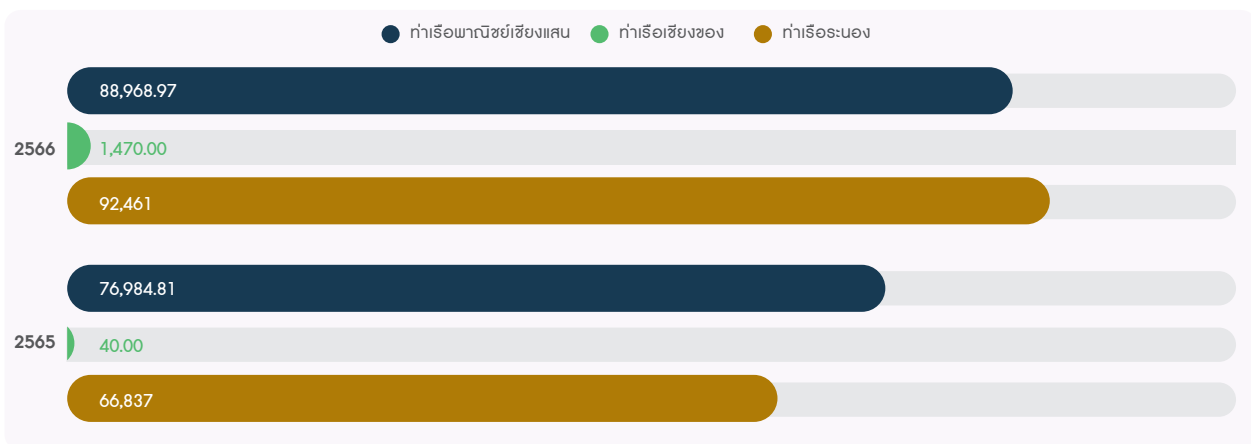
จำนวนสินค้าที่ท่าเรือภูมิภาค (หน่วย : เมตริกตัน)

ปีงบประมาณ	2566	2565	2564	2563	2562
ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	3,548.27	6,705.70	5,805.28	4,069.70	1,721.90
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	85,420.70	70,279.11	98,166.70	150,151.28	242,069.91
รวม	88,968.97	76,984.81	103,971.98	154,220.98	243,791.81
ท่าเรือเชียงของ					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	794.00	0.00	24.00	57.00	111.00
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	676.00	40.00	4.00	2,494.48	52,834.90
รวม	1,470.00	40.00	28.00	2,551.48	52,945.90
ท่าเรือระนอง					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	6,358	11,028	13,268	16,889	24,832
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	86,103	55,809	115,418	65,846	110,188
รวม	92,461	66,837	128,686	82,735	135,020



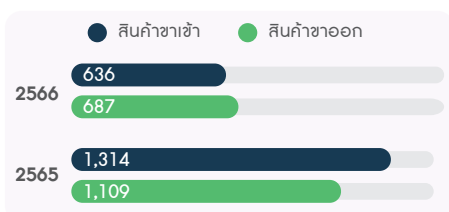
จำนวนสินค้า

(หน่วย : เมตริกตัน)



จำนวนตู้สินค้า

(หน่วย : ตู้)



จำนวนตู้สินค้าผ่านท่าเรือระนอง (หน่วย : ตู้)

ปีงบประมาณ	2566	2565	2564	2563	2562
สินค้าขาเข้า	636	1,314	2,007	1,382	1,880
สินค้าขาออก	687	1,109	2,166	1,345	1,835
รวม	1,323	2,423	4,173	2,727	3,715

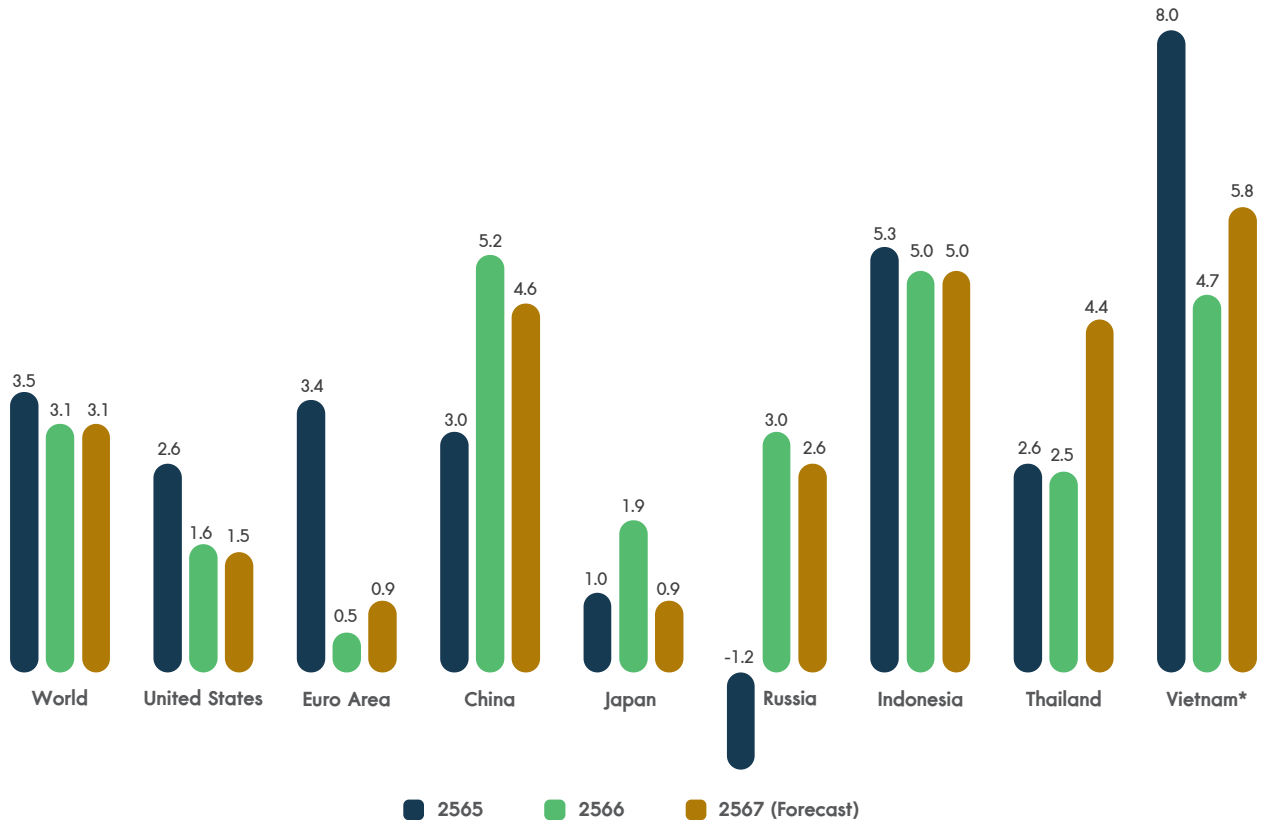


การวิเคราะห์เศรษฐกิจและอุตสาหกรรม การขนส่งทางน้ำและกิจกรรมท่าเรือ

ภาพรวมเศรษฐกิจปี 2566 และแนวโน้มปี 2567

เศรษฐกิจโลกในภาพรวมขยายตัวระดับต่ำเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยเป็นผลมาจากการชะลอตัวของภาคการส่งออกสินค้า และการผลิตภาคอุตสาหกรรม การส่งออกสินค้าของประเทศเศรษฐกิจหลักยังคงลดลงอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund: IMF January 2024) ได้รายงานการขยายตัวของเศรษฐกิจโลกในปี 2566 ที่ร้อยละ 3.1 เติบโตน้อยกว่าปีก่อนหน้าที่ร้อยละ 3.5 สอดคล้องกับอัตราการขยายตัวของปริมาณการค้าโลกในปี 2566 ที่ขยายตัวเล็กน้อยเพียงร้อยละ 0.4 ทั้งนี้ ปัจจัยหลักที่เป็นอุปสรรคต่อการเติบโตของเศรษฐกิจโลกในช่วงปี 2566 ได้แก่ สถานการณ์ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ แนวโน้มการชะลอตัวมากกว่าที่คาดของเศรษฐกิจจีน ความผันผวนของระดับราคาพลังงานและราคาสินค้าโภคภัณฑ์ รวมไปถึงอัตราดอกเบี้ยที่อยู่ในระดับสูง อย่างไรก็ตาม ในบางประเทศเริ่มมีสัญญาณของการฟื้นตัวโดยมูลค่าการค้าในหลายประเทศปรับตัวดีขึ้น อัตราเงินเฟ้อของหลายประเทศยังคงอยู่ในระดับสูงแต่มีแนวโน้มชะลอตัวลง ตามการลดลงของราคาพลังงาน แสดงให้เห็นถึงการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกเป็นแบบค่อยเป็นค่อยไป สำหรับการคาดการณ์เศรษฐกิจโลกในระยะถัดไปคาดว่า เศรษฐกิจโลกในปี 2567 จะขยายตัวได้ร้อยละ 3.1 เท่ากับปี 2566 สำหรับปริมาณการค้าโลกคาดว่าจะขยายตัวได้ดีขึ้นที่ร้อยละ 3.2

World GDP Growth



ที่มา : International Monetary Fund: IMF January 2024

*หมายเหตุ : International Monetary Fund: IMF October 2023

กระทรวงการคลัง รายงานเศรษฐกิจไทยปี 2566 คาดว่าขยายตัวประมาณร้อยละ 1.8 ชะลอลงจากปี 2565 ที่ขยายร้อยละ 2.6 โดยมีปัจจัยสำคัญจากการผลิตภาคอุตสาหกรรมที่หดตัวลง โดยเฉพาะสินค้าในหมวดคอมพิวเตอร์ และอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งนี้มูลค่าการส่งออกสินค้าของไทยในปี 2566 หดตัวที่ร้อยละ 1.5 ซึ่งเป็นผลจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าสำคัญของไทย ขณะที่มูลค่าการนำเข้าหดตัวที่ร้อยละ 1.9 ในส่วนของสถานการณ์ค่าเงินบาทมีความผันผวนในปี 2566 มีค่าเฉลี่ยที่ 34.81 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ แข็งค่าขึ้นจากค่าเฉลี่ยปี 2565 เล็กน้อย โดยมีสาเหตุหลักมาจากการขึ้นดอกเบี้ยของธนาคารกลางสหรัฐฯ ผลกระทบจากปัญหาการชะลอตัวของเศรษฐกิจจีน และนโยบายการเงินผ่อนคลายของญี่ปุ่น อย่างไรก็ตาม ในปี 2567 เศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มที่จะปรับตัวดีขึ้นร้อยละ 2.8 จากปี 2566 มีปริมาณและมูลค่าการส่งออกจะขยายตัวร้อยละ 5.5 และ 4.2 ตามลำดับ และปริมาณและมูลค่าการนำเข้าสินค้าขยายตัวที่ร้อยละ 5.4 และ 4.0 จากปีก่อนหน้า ตามลำดับ (กระทรวงการคลัง, มกราคม 2567) โดยมีปัจจัยสนับสนุนสำคัญจากการขยายตัวของการส่งออกและภาคบริการ การขยายตัวในเกณฑ์ดีของอุปสงค์ภายในประเทศทั้งการอุปโภคบริโภคและการลงทุนภาคเอกชน และการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องของภาคการท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม การฟื้นตัวของเศรษฐกิจยังมีความเสี่ยงและข้อจำกัดที่สำคัญ ได้แก่ การชะลอตัวมากกว่าที่คาดของเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าท่ามกลางความเสี่ยงจากความขัดแย้งเชิงภูมิรัฐศาสตร์และความผันผวนของระบบเศรษฐกิจและการเงินโลกที่ยังอยู่ในเกณฑ์สูง

ธุรกิจอุตสาหกรรม

สถานการณ์การขนส่งทางทะเลยังคงเป็นไปตามเทรนด์หลัง Covid-19 ที่มีปริมาณการขนส่งผู้สินค้าลดลง และมีการเปลี่ยนแปลงระบบการขนส่งทางทะเลที่เกิดขึ้นจากปัญหาสงครามระหว่างประเทศ อีกทั้ง การขนส่งในระดับโลกยังต้องเผชิญกับหลายความท้าทาย อาทิ การแข่งขันทางการค้า ความตึงเครียดทางด้านนโยบายการค้า และการมุ่งเน้นไปสู่ความยั่งยืน ส่งต่อให้อุตสาหกรรมการขนส่งผู้สินค้าในปี 2566 แทบจะไม่ขยายตัวจากปีก่อนหน้า โดยมีปริมาณผู้สินค้าผ่านท่าทั่วโลก 864 ล้านตันที่ยูสำหรับภูมิภาคเอเชียยังคงเป็นภูมิภาคที่มีสัดส่วนของปริมาณผู้สินค้าสูงสุด โดยคิดเป็นร้อยละประมาณ 55 ของโลก ซึ่งเติบโตร้อยละ 2.1 จากปีก่อนหน้า โดยเป็นการเติบโตของปริมาณผู้สินค้าของจีนที่เติบโตร้อยละ 2.5 ลดลงจากปี 2565 ที่เติบโตที่ 3.9 ในขณะที่ปริมาณผู้สินค้าของภูมิภาคอาเซียนคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14 ของโลก หรือร้อยละ 25 ของภูมิภาค โดยในปี 2566 มีการเติบโตผู้สินค้าประมาณร้อยละ 1.8 โดยท่าเรือสิงคโปร์มีการเติบโตสูงอยู่ที่ร้อยละ 4

ทั้งนี้ Drewry คาดการณ์ว่าในปี 2567 จะมีปริมาณผู้สินค้าเติบโตอยู่ที่ 883 ล้านตันที่ยู หรือเพิ่มร้อยละ 2.3 จากปีก่อนหน้า โดยภูมิภาคเอเชียยังคงเป็นภูมิภาคที่มีผู้สินค้าผ่านท่าเป็นสัดส่วนที่สูงที่สุด รองลงมาคือภูมิภาคยุโรปและอเมริกาเหนือตามลำดับ

นอกจากนี้คาดการณ์ปริมาณผู้สินค้าผ่านท่าในภูมิภาคอาเซียนจะเติบโตร้อยละ 2.3 ด้วยได้รับปัจจัยสนับสนุนจากนโยบาย China Plus One ส่งผลให้มีการขยายฐานการผลิตมายังภูมิภาค โดยคาดว่าประเทศไทยจะได้รับแรงสนับสนุนจากนโยบายดังกล่าวเช่นกัน โดยคาดการณ์ว่าในปีนี้ผู้สินค้าในไทยจะเติบโตสอดคล้องกับทิศทางการเติบโตผู้สินค้าในภูมิภาค

อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการขนส่งผู้สินค้ายังพบปัจจัยท้าทาย ดังนี้

1. ปัญหาสงครามระหว่างประเทศยึดเยื้อและผลกระทบของสถานการณ์ทะเลแดง ในปัจจุบันการขนส่งทางทะเลของไทยยังได้รับผลกระทบไม่สูงมากนักเนื่องจากไม่ได้ตั้งอยู่ในเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้า (ยุโรป-เอเชีย) อย่างไรก็ตาม หากสถานการณ์รุนแรงมากขึ้นอาจส่งผลให้เกิดความล่าช้าของการขนส่งสินค้าในเส้นทางดังกล่าวและอาจกระทบอย่างมากต่อห่วงโซ่อุปทานของโลกในภาพรวม เนื่องจากเรือต้องเปลี่ยนใช้เส้นทางแหลมกู๊ดโฮปแทน ซึ่งส่งผลกระทบต่อต้นทุนที่สูงขึ้น ทำให้ผู้บริโภคะลดคำสั่งซื้อสินค้า รวมทั้ง อาจจะส่งผลกระทบต่อวงการเคลนตู้เปล่า ประกอบกับในเดือนมกราคม 2567 องค์การคลองสุเอซได้ปรับขึ้นค่าผ่านทางอีกร้อยละ 5 - 15 สำหรับเรือที่แล่นผ่านคลองสุเอซ ซึ่งปัจจัยดังกล่าวจะส่งผลโดยตรงต่อค่าระวางที่เพิ่มขึ้น

2. ปัญหาปริมาณเรือ (Supply) มากเกินกว่าความต้องการขนส่งสินค้า (Demand) ซึ่งผู้ให้บริการขนส่งสินค้าจะต้องบริหารจัดการพื้นที่ว่างบนเรือส่วนเกิน โดยใช้เครื่องมือต่าง ๆ เช่น การเลื่อนการส่งมอบเรือ หรือการทำลายเรือ ซึ่งปัญหาดังกล่าวส่งผลกระทบต่อถึงราคาค่าขนส่งที่ลดลง ทำให้ภาคการขนส่งทางทะเลสามารถทำกำไรได้ลดลง โดยคาดว่าในปี 2567 อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้ากลับไปสู่การมีกำไรต่ำเหมือนช่วงก่อนเกิดโรคระบาด นอกจากนี้ บริษัทยกขนต่าง ๆ ต้องเผชิญกับความท้าทายเพื่อรักษาผลกำไร นำไปสู่การตัดสินใจยุติการเป็นพันธมิตร 2M โดยสายการบินเรือ MSC Mediterranean Shipping Company และ A.P. Moller - Maersk ประกาศยุติความร่วมมือ 2M Alliance โดยจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม ปี 2568 เป็นต้นไป เพื่อเปิดทางให้ทั้งสองบริษัทสามารถดำเนินการตามกลยุทธ์ที่แตกต่างกันเพื่อรักษาผลกำไร

ผลการดำเนินงานของ กทท. ปี 2566

ผลการดำเนินงานการให้บริการเรือ สินค้า และผู้สินค้าผ่านท่าเรือหลักของ กทท. ในรอบ 12 เดือน ประจำปีงบประมาณ 2566 มีจำนวนเรือเทียบท่า 13,860 เที่ยว ลดลงร้อยละ 5.53 สินค้าผ่านท่า 112.636 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 2.19 และผู้สินค้าผ่านท่า 9.94 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 0.72 การชะลอตัวของเรือเทียบท่า/ผู้สินค้าที่ลดลงเล็กน้อย เป็นผลมาจากสภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัวลง ส่งผลต่อการค้าสินค้านระหว่างประเทศ และการฟื้นตัวของประเทศไทย รวมถึงประเทศคู่ค้าสำคัญ

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

ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.)

มีเรือเทียบทั้งหมด 3,933 เที่ยว ลดลง 13.52% (แบ่งเป็นเรือสินค้าเทียบท่า 1,745 เที่ยว เพิ่มขึ้น 5.31% และเรือชายฝั่งเทียบท่า 2,188 เที่ยว ลดลง 24.32%) สินค้าผ่านท่า 18.536 ล้านตัน ลดลง 0.71% มีตู้สินค้าผ่านท่า 1.259 ล้านที่อียู ลดลง 1.39% (โดยตู้สินค้าผ่านเรือชายฝั่งลดลง 24.32% ขณะที่ตู้สินค้าผ่านเรือ Feeder เพิ่มขึ้น 5.31%)

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

ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.)

มีเรือเทียบท่า 9,927 เที่ยว ลดลง 1.95% สินค้าผ่านท่า 94.10 ล้านตัน ลดลง 2.48% มีตู้สินค้าผ่านท่า 8.675 ล้านที่อียู ลดลง 0.62% และมีปริมาณรถยนต์ผ่านท่า 1.522 ล้านคัน เพิ่มขึ้น 21.45%

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

สำนักงานท่าเรือภูมิภาค

ท่าเรือระนอง (ทรน.)

มีเรือเทียบท่า 167 เที่ยว เพิ่มขึ้น 7.74% สินค้าผ่านท่า 92,461 ตัน เพิ่มขึ้น 38.34% มีตู้สินค้าผ่านท่า 1,323 ตู้ ลดลง 45.40%

หมายเหตุ : กลุ่มบริษัทผู้ที่ได้รับสัมปทานสำรวจจุดเจาะก๊าซธรรมชาติในอ่าวมะตะมะ มีการชะลอตัวในการดำเนินงาน ด้านการสำรวจจุดเจาะฯ ส่งผลให้ตู้สินค้า ทรน. มีสัดส่วนที่ลดลง รวมถึงผลกระทบจากสถานการณ์การเมืองของเมียนมาที่ยังไม่สงบ

ท่าเรือเชียงแสน (ทชส.)

มีเรือเทียบท่า 2,944 เที่ยว เพิ่มขึ้น 46.83% สินค้าผ่านท่า 88,969 ตัน เพิ่มขึ้น 15.57% มีตู้สินค้าผ่านท่า 3,969 ที่อียู เพิ่มขึ้น 45.14% และรถยนต์ผ่านแดน 22,802 คัน เพิ่มขึ้น 152.49%

หมายเหตุ : รถยนต์ผ่านแดนมีปริมาณเพิ่มขึ้น เนื่องจากผู้ประกอบการให้ความสนใจในการนำเข้าส่งออกรถยนต์เพิ่มมากขึ้น ในปีงบประมาณ 2567 ทกท. จะผลักดันให้เกิดเขตปลอดอากรที่ ทชส. เพื่อสนับสนุนการขนส่งรถยนต์ผ่านแดน

ท่าเรือเชียงของ (ทชข.)

มีเรือเทียบท่า 177 เที่ยว เพิ่มขึ้น 2,428.57% มีสินค้าผ่านท่า 1,470 ตัน เพิ่มขึ้น 3,575%

หมายเหตุ : หลังจากการปิดช่องทางการค้าไทย-สปป.ลาว ในช่วงวิกฤตโควิด-19 ปี 2562 - 2565 ได้กลับมาเปิดดำเนินการอีกครั้ง ในปี 2566 ส่งผลให้มีปริมาณเรือเทียบท่าเพิ่มขึ้นโดยส่วนใหญ่เป็นเรือท่องเที่ยว และเรือขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภค ที่มีมูลค่าต่ำ

โครงการพัฒนานักสร้างสรรค์แนวคิด เพื่อพัฒนานวัตกรรม รุ่นที่ 2 (The Ideator GEN 2)

คณะกรรมการการทำเรื่องฯ มีนโยบายมุ่งเน้นการพัฒนานวัตกรรมในองค์กร ส่งเสริมให้ผู้บริหารระดับสูงและพนักงานตระหนักถึงความสำคัญของการปลูกฝังค่านิยมและวัฒนธรรมนวัตกรรมแก่พนักงานทุกระดับ การทำเรื่องฯ ได้ดำเนินโครงการพัฒนานักสร้างสรรค์แนวคิดเพื่อนวัตกรรม เพื่อสร้างการเปลี่ยนแปลงด้านความคิด และพัฒนาให้เกิดนวัตกรรม ทั้งผลิตภัณฑ์และบริการ กระบวนการทำงาน รูปแบบธุรกิจ/ภารกิจใหม่ในระดับองค์กรและระดับบุคคล เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2566 นายชินทร์ แก่นศิริ กรรมการการทำเรื่องฯ ในฐานะประธานกรรมการบริหารจัดการความรู้เทคโนโลยีและนวัตกรรมของ การทำเรื่องฯ เป็นประธานเปิดงานตัดสินรางวัลโครงการพัฒนานักสร้างสรรค์แนวคิดเพื่อพัฒนานวัตกรรม รุ่นที่ 2 (The Ideator GEN 2) โดยมี นายเกรียงไกร ชัยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการทำเรื่องฯ ผู้บริหาร กทท. ผู้ทรงคุณวุฒิด้านนวัตกรรมจากหน่วยงานชั้นนำ และพนักงานเข้าร่วมงานฯ ณ โรงแรม ดิ แอทธินี โฮเทล



โดยในปี 2566 มีนักสร้างสรรค์แนวคิดเพื่อนวัตกรรมจากหน่วยงานภายในการทำเรื่องฯ หรือ Ideator ให้ความสนใจเข้าร่วมการประกวดฯ จำนวน 69 คน ทั้งนี้ Ideator ที่ได้รับรางวัลชนะเลิศ ได้นำเสนอโครงการ PAT Smart Planning : PSP ซึ่งเป็นระบบจัดเก็บและรายงานฐานข้อมูลโครงการลงทุนของการทำเรื่องฯ

และเป็นระบบ Project Tracker ในการสร้างขั้นตอนการดำเนินงาน โครงการให้หน่วยงานเจ้าของโครงการสามารถรายงานความคืบหน้าของโครงการลงทุนได้ง่าย ผู้บริหารสามารถติดตามความคืบหน้างบประมาณเพื่อประกอบการตัดสินใจ ซึ่ง Ideator สามารถพัฒนา Prototype ให้ใช้งานได้ผ่านทั้ง Website และ Application บน Smart Phone



ต่อยอดนวัตกรรมให้เกิดเป็นรูปธรรม โดยผู้ชนะเลิศการประกวด ในโครงการพัฒนานักสร้างสรรค์แนวคิดเพื่อพัฒนานวัตกรรม รุ่นที่ 1 (The Ideator GEN 1) ร่วมกับผู้แทนฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ ร่วมกันพัฒนาโครงการฯ และได้นำเสนอความสำเร็จ ในการพัฒนาต่อยอดโครงการ PAT FIT: Future Information Technology ในการประยุกต์ใช้ข้อมูลสินค้าและผู้สินค้าจากระบบ National Single Window มาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดด้วยการประมวลผลผ่าน Software ต่าง ๆ เพื่อทำ Visualization และ Dashboard Infographic ให้ผู้บริหารสามารถเห็นภาพและสามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการบริหารงานต่าง ๆ



รายงานวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

ฐานะการเงิน

ผลการดำเนินงาน

สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ท่าเรือกรุงเทพ	ท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือพาณิชย์ เชียงใหม่และ เชียงใหม่	ท่าเรือระนอง	การทำเรือ แห่งประเทศไทย
รายได้จากการดำเนินงาน	5,102.68	8,445.04	16.57	12.06	13,576.36
รายได้ไม่เกี่ยวกับการดำเนินงาน	771.40	1,895.70	0.08	13.47	2,680.23
รวมรายได้ทั้งสิ้น	5,874.08	10,340.74	16.65	25.53	16,256.59
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน	4,588.62	1,681.07	20.40	20.97	6,311.06
ค่าใช้จ่ายไม่เกี่ยวกับการดำเนินงาน	1,752.60	1,507.48	4.53	15.59	3,279.80
รวมค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น	6,341.22	3,188.55	24.93	36.56	9,590.86
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(467.14)	7,152.19	(8.28)	(11.03)	6,665.73
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น					
ผลกำไรจากการประมาณการ ตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สำหรับโครงการผลประโยชน์ พนักงาน	-	-	-	-	-
กำไรเบ็ดเสร็จรวม	(467.14)	7,152.19	(8.28)	(11.03)	6,665.73

บทวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของปีงบประมาณ 2566 เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2565

กำไรสุทธิ

ปีงบประมาณ 2566 การทำเรือฯ มีกำไรสุทธิรวมจำนวน 6,665.73 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2565 จำนวน 389.58 ล้านบาท (6.21%)

รายได้รวม

ปีงบประมาณ 2566 การทำเรือฯ มีรายได้รวมจำนวน 16,256.59 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2565 จำนวน 182.43 ล้านบาท (1.13%) โดยที่กลุ่มรายได้เกี่ยวกับเรือเพิ่มขึ้น 292.30 ล้านบาท รายได้เกี่ยวกับบริการเพิ่มขึ้น 153.36 ล้านบาท รายได้อื่น ๆ รวมเพิ่มขึ้น 53.21 ล้านบาท ในขณะที่รายได้เกี่ยวกับสินค้าลดลง 316.44 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายรวม

ปีงบประมาณ 2566 การทำเรือฯ มีค่าใช้จ่ายรวมจำนวน 9,590.86 ล้านบาท ลดลงจากปีงบประมาณ 2565 จำนวน 207.16 ล้านบาท (4.11%) โดยค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานลดลง 616.51 ล้านบาท เนื่องจากในปีงบประมาณ 2565 การทำเรือฯ มีค่าใช้จ่ายโครงการผลตอบแทนพิเศษก่อนการเกษียณ จำนวน 160.24 ล้านบาท และมีการปรับคำนวณค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานตามนักคณิตศาสตร์ทำให้ค่าใช้จ่ายด้านผลประโยชน์พนักงานลดลง ในขณะที่การทำเรือฯ มีค่าใช้จ่ายด้านพลังงานเพิ่มขึ้น 164.56 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวมเพิ่มขึ้น 75.66 ล้านบาท

ฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ท่าเรือกรุงเทพ	ท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือพาณิชย์ เชียงใหม่และ เชียงใหม่	ท่าเรือระนอง	การทำเรือ แห่งประเทศไทย
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน	11,010.35	15,872.96	9.23	19.56	12,554.73
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	6,407.31	35,420.92	12.41	22.34	41,862.98
รวมสินทรัพย์	17,417.66	51,293.88	21.64	41.90	54,417.71
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน	2,099.41	4,449.75	7.88	5.30	6,562.34
หนี้สินไม่หมุนเวียน	25,949.22	4.09	81.92	141.97	11,819.83
รวมหนี้สิน	28,048.63	4,453.84	89.80	147.27	18,382.17
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุน	309.51	6,925.03	-	-	7,234.54
กำไรสะสม	(10,940.48)	39,915.01	(68.16)	(105.37)	28,801.00
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(10,630.97)	46,840.04	(68.16)	(105.37)	36,035.54
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	17,417.66	51,293.88	21.64	41.90	54,417.71

หมายเหตุ มีรายการระหว่างกัน โดยท่าเรือแหลมฉบัง บันทึกไว้เป็นสินทรัพย์หมุนเวียน จำนวน 14,357.37 ล้านบาท และท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือพาณิชย์ เชียงแสนและเชียงใหม่ ท่าเรือระนอง บันทึกไว้เป็นหนี้สินไม่หมุนเวียน รวมจำนวน 14,357.37 ล้านบาท

สินทรัพย์รวม

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 การทำเรือฯ มีสินทรัพย์รวมจำนวน 54,417.71 ล้านบาท ลดลงจากปีงบประมาณ 2565 จำนวน 590.35 ล้านบาท (-1.07%)

หนี้สินรวม

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 การทำเรือฯ มีหนี้สินรวมจำนวน 18,382.17 ล้านบาท ลดลงจากปีงบประมาณ 2565 จำนวน 2,195.21 ล้านบาท (-10.67%) เนื่องจากมีการนำส่งเงินรายได้ นำส่งรัฐของปีงบประมาณ 2565 จำนวน 4,879.00 ล้านบาท



บัญชีเชิงสังคม

การทำเรือแห่งประเทศไทยได้เปิดเผยรายการบัญชีธุรกรรมนโยบายรัฐ หรือบัญชีเชิงสังคม (PSA) ซึ่งแสดงรายละเอียดการดำเนินการตามโครงการต่าง ๆ ตามนโยบายรัฐบาล ในการช่วยเหลือประชาชนหรือสังคม เพื่อให้ทราบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นและผลการดำเนินงานแท้จริง ในโครงการต่าง ๆ ดังนี้

1. โครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการของท่าเรือระนอง คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546 ให้การทำเรือฯ บริหารประกอบการท่าเรือระนอง เพื่อเป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้าทางฝั่งอันดามันของไทย เชื่อมโยงเส้นทางการค้ากับประเทศในเอเชียใต้และยุโรป และมีมติคณะรัฐมนตรีสัญจรจังหวัดระนองและชุมพร เมื่อวันที่ 20 - 21 สิงหาคม 2561 ให้ กทท. พัฒนาการท่าเรือระนอง ให้เป็นประตูการค้าฝั่งตะวันตก โดยปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการท่าเรือระนองให้มีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับการให้บริการตามนโยบายรัฐบาลในการผลักดันโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC) เชื่อมโยงการขนส่งทางน้ำ ถนน และราง ระหว่างฝั่งอันดามันกับฝั่งอ่าวไทย จากท่าเรือระนอง กับท่าเรือชุมพร และท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) เพื่อเพิ่มมูลค่าทางการค้าของประเทศ อีกทั้งเพื่อผลักดันให้

ท่าเรือระนองเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าฝั่งทะเลอันดามัน เชื่อมโยงไปยังประเทศในกลุ่ม BIMSTEC ได้แก่ บังกลาเทศ ศรีลังกา อินเดีย เมียนมา เนปาล ภูฏาน และไทย เพื่อรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้

2. คณะรัฐมนตรีมีมติให้การทำเรือฯ เป็นผู้บริหารท่าเทียบเรือเชียงแสนและเชียงของ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มศักยภาพ รองรับความต้องการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำโขงในเขตภาคเหนือที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต อันเนื่องมาจากการเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO) และการเปิดการค้าเสรีอาเซียนหรือ อาฟต้า (AFTA) การเปิดเขตการค้าอาเซียน-จีน และนโยบายการค้าระหว่างประเทศกับประเทศจีนเกี่ยวกับการเปิดเสรีสินค้าเกษตรกรรมหมวดผัก - ผลไม้ นอกจากนี้ ท่าเทียบเรือเชียงแสนและเชียงของได้ถูกกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาประเทศภายใต้ยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีการกำหนดเป็นแผนงานโครงการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมีบทบาทรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำในเขตภาคเหนือ ซึ่งมีการขนส่งระหว่างประเทศไทยกับจีน เมียนมา และลาว ลดต้นทุนในการขนส่งของผู้ประกอบการในประเทศ

การทำเรือแห่งประเทศไทย

รายงานบัญชีเชิงสังคม

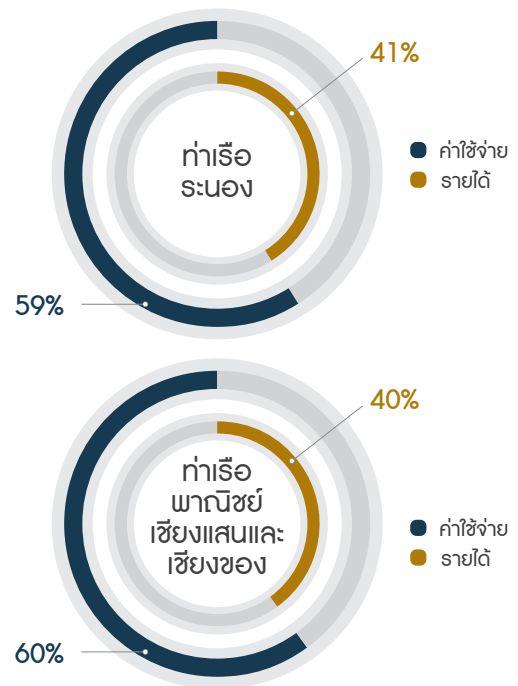
สำหรับงวดปี สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

หน่วย : บาท

รายได้ทางบัญชีเชิงสังคม	
รายได้ของท่าเรือระนอง	25,525,473.09
รายได้ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและเชียงของ	16,647,496.46
รวมรายได้บัญชีเชิงสังคม	42,172,969.55
ค่าใช้จ่ายทางบัญชีเชิงสังคม	
ค่าใช้จ่ายท่าเรือระนอง	36,553,408.17
ค่าใช้จ่ายท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและเชียงของ	24,929,031.43
รวมค่าใช้จ่ายบัญชีเชิงสังคม	61,482,439.60
กำไร (ขาดทุน) ทางบัญชีเชิงสังคม	(19,309,470.05)

ตามมติคณะกรรมการฝ่ายบริหารการทำเรือฯ ได้รับทราบรายงานผลการดำเนินงานด้านการเงินด้านบัญชีเชิงสังคม ประจำปีงบประมาณ 2566 ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2567

**หมายเหตุ: คณะกรรมการการทำเรือฯ พ้นจากตำแหน่ง ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2566





ความร่วมมือระหว่างประเทศ ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

การทำเรือฯ ได้จัดทำข้อตกลงความร่วมมือ/บันทึกความเข้าใจ/ข้อตกลงท่าเรือพี่น้องกับท่าเรือหรือหน่วยงานภายในต่างประเทศ ทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อพัฒนาความร่วมมือเชิงวิชาการ ในการส่งเสริมศักยภาพการขนส่งทางน้ำ ของประเทศไทยให้ทัดเทียมท่าเรือชั้นนำของโลก ทั้งด้านการบริหารจัดการท่าเรือ การกำหนดยุทธศาสตร์/วางแผนการพัฒนาท่าเรือ และส่งเสริมขีดความสามารถในการพัฒนาด้านบุคลากร การแลกเปลี่ยนข้อมูลสารสนเทศด้านการบริหารจัดการท่าเรือ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม ตลอดจนช่วยส่งเสริมความสัมพันธ์ระดับประเทศให้ดียิ่งขึ้น ผ่านกิจกรรมความร่วมมือลักษณะต่าง ๆ อาทิ การส่งเสริมด้านการตลาด การจัดประชุม/สัมมนา/เสวนา/ฝึกอบรม ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ดังนี้



REPUBLIC OF KOREA

บันทึกความเข้าใจระหว่าง กทท. และ การท่าเรือปูซาน
เพื่อส่งเสริมศักยภาพด้านการแข่งขันและการพัฒนาด้านการขนส่งทางน้ำและระบบโลจิสติกส์ การแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านวางแผนเชิงกลยุทธ์เพื่อการพัฒนาท่าเรือทั้งสองฝ่าย ตลอดจนช่วยส่งเสริมการศึกษาหรือโครงการพัฒนาที่สำคัญของ กทท. การพัฒนาด้านการตลาด เทคโนโลยีและด้านสิ่งแวดล้อม

BELGIUM

ข้อตกลงความร่วมมือบริการท่าเรือระหว่าง กทท. กับ รัฐบาลแคว้นเฟลมมิงส์
ความร่วมมือเชิงวิชาการ การจัดฝึกอบรมทั้งในรูปแบบสัมมนา การศึกษาดูงาน หรือการจัดส่งผู้เชี่ยวชาญ เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับท่าเรือและโลจิสติกส์ที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาของ กทท. โดยเฉพาะในเรื่อง การพัฒนาสิ่งแวดล้อมของท่าเรือ เทคโนโลยีดิจิทัล เป็นต้น

CAMBODIA

บันทึกความเข้าใจระหว่าง กทท. และบริษัท OKNHA MONG PORT ประเทศกัมพูชา บริษัท บ็อกซ์แมน จำกัด และ บริษัท เอ็ม วาย เอส จำกัด
ส่งเสริมการขนส่งสินค้าสายน้ำ (TRANSHIPMENT) จากประเทศกัมพูชาผ่านท่าเรือกรุงเทพ และสมารถส่งต่อไปยังประเทศอื่นทั้งทางเรือและทางรถไฟ

MYANMAR

หนังสือความร่วมมือ LETTER OF COOPERATION (LOC) ระหว่าง กทท. และการท่าเรือแห่งสหภาพเมียนมาร์

เพื่อส่งเสริมการตลาดและสร้างเครือข่ายบริการของ กทท. (SERVICE NETWORK ESTABLISHMENT) ไปยังกลุ่มประเทศอาเซียนและภูมิภาคใกล้เคียงของงานขยายความร่วมมือไปสู่ประเทศในฝัน BIMSTEC โดยเฉพาะช่วยอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าชายฝั่งทะเลอันดามันเรือโยงสาธารณรัฐเมียนมาร์

ความร่วมมือระหว่างท่าเรือระนองกับ BIMSTEC

เพื่อสร้างพันธมิตร ความร่วมมือด้านการบริหารจัดการท่าเรือด้านการตลาดและการลงทุนระหว่างท่าเรือระนองกับท่าเรือในกลุ่มประเทศ BIMSTEC

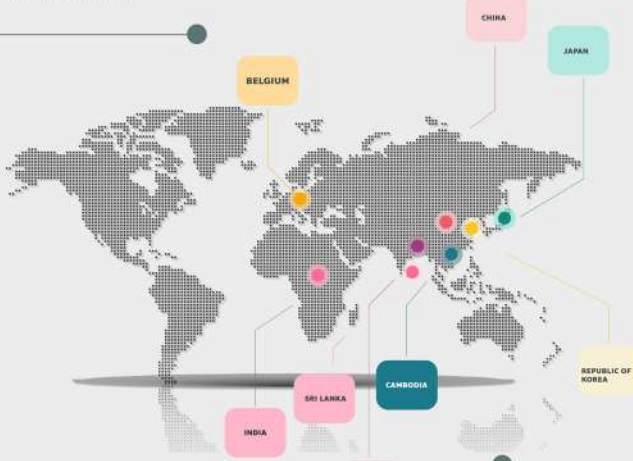
SRI LANKA

• บริษัท HAMBANTOTA INTERNATIONAL PORT GROUP

INDIA

- ท่าเรือ KRISHNAPATNAM
- ท่าเรือ CHENNAI CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED (DP WORLD CHENNAI)
- ท่าเรือ CHENNAI PORT TRUST
- ท่าเรือ VISAKHAPATNAM
- ท่าเรือ KOLKATA PORT TRUST
- ท่าเรือ CHITTAGONG

COOPERATION 2024 PAT



ความร่วมมือระดับพหุภาคี

- 01 APA**
สมาคมความร่วมมือของท่าเรืออาเซียน (THE ASEAN PORTS ASSOCIATION)
- 02 ASEAN**
สมาคมความร่วมมืออาเซียน (THE ASSOCIATION OF SOUTHEAST ASIAN NATIONS)
- 03 APEC**
ความร่วมมือทางเศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก (ASIA-PACIFIC ECONOMIC COOPERATION)
- 04 IMO**
องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION)

CHINA

01 ข้อตกลงท่าเรือพี่น้องระหว่าง กทท. และการท่าเรือจี่โจว

ส่งเสริมการขนส่งเรือโยงสินค้าทางน้ำระหว่างท่าเรือระนอง และท่าเรือจี่โจวอันเป็นส่วนหนึ่งของโครงการริเริ่มสายทางสายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative) เพื่อส่งเสริมความร่วมมือในการสร้างโอกาส และทางตลาดใหม่ ร่วมกันยกระดับมาตรฐานการดำเนินงานท่าเรือร่วมกัน สนับสนุนการฝึกอบรมและแลกเปลี่ยนบุคลากรระหว่างกัน

02 ข้อตกลงท่าเรือพี่น้องระหว่าง กทท. และการท่าเรือเซินเจิ้น

เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการบริหารจัดการท่าเรือและการพัฒนาท่าเรือระหว่างกัน และส่งเสริมความร่วมมือในการสร้างโอกาส และทางตลาดใหม่ ร่วมกันยกระดับมาตรฐานการดำเนินงานท่าเรือร่วมกัน สนับสนุนการฝึกอบรมและแลกเปลี่ยนบุคลากรระหว่างกัน

03 ข้อตกลงท่าเรือพี่น้องระหว่าง กทท. และการท่าเรือเซี่ยงไฮ้

เพื่อพัฒนาความร่วมมือด้านการขนส่งทางน้ำและการพัฒนาท่าเรือท่าเรือเซี่ยงไฮ้และท่าเรือเซินเจิ้นท่าเรือเซี่ยงไฮ้และท่าเรือเซินเจิ้นจะให้การสนับสนุนด้านเทคโนโลยีและการบริหารจัดการท่าเรือร่วมกัน สนับสนุนการฝึกอบรมและแลกเปลี่ยนบุคลากรระหว่างกัน

04 ข้อตกลงท่าเรือพี่น้องระหว่าง กทท. และการท่าเรืออินโจว

เพื่อส่งเสริมความร่วมมือเชิงวิชาการระหว่างท่าเรือที่เชื่อมโยงกันทางน้ำเพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุนในภูมิภาคและแลกเปลี่ยนบุคลากร

05 ข้อตกลงความร่วมมือท่าเรือพี่น้องระหว่าง กทท. และท่าเรือเมืองเซี่ยเหมิน

ส่งเสริมความสัมพันธ์ทางทะเลสาบเซี่ยเหมินและท่าเรือเซี่ยเหมินท่าเรือเซี่ยเหมินและท่าเรือเซี่ยเหมินจะให้การสนับสนุนด้านเทคโนโลยีและการบริหารจัดการท่าเรือร่วมกัน สนับสนุนการฝึกอบรมและแลกเปลี่ยนบุคลากรระหว่างกัน

06 ความร่วมมือระหว่างท่าเรือพาณิชย์เซี่ยงไฮ้ (กทท.) และการท่าเรือกวนเหล่

เพื่อส่งเสริมความร่วมมือและการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์เซี่ยงไฮ้และท่าเรือกวนเหล่ท่าเรือพาณิชย์เซี่ยงไฮ้และท่าเรือกวนเหล่จะให้การสนับสนุนด้านเทคโนโลยีและการบริหารจัดการท่าเรือร่วมกัน สนับสนุนการฝึกอบรมและแลกเปลี่ยนบุคลากรระหว่างกัน

JAPAN

01 ข้อตกลงท่าเรือพันธมิตรเพื่อความร่วมมือด้านการตลาดระหว่าง กทท. กับ การท่าเรือโยโกฮาม่า

เพื่อสนับสนุนเรือเดินสมุทรท่าเรือพัฒนาท่าเรือท่าเรือและส่งเสริมความร่วมมือในการสร้างโอกาสทางการตลาดใหม่ ร่วมกันยกระดับมาตรฐานการดำเนินงานท่าเรือร่วมกัน สนับสนุนการฝึกอบรมและแลกเปลี่ยนบุคลากรระหว่างกัน

02 ข้อตกลงระหว่าง กทท. และเมืองโยโกฮาม่า

เพื่อประสานและส่งเสริมความร่วมมือ เชิงวิชาการด้านสิ่งแวดล้อมในท่าเรือ เทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม ตลอดจนการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าเรือสูงและท่าเรืออัจฉริยะ

03 ข้อตกลงท่าเรือพี่น้อง ระหว่าง กทท. และ ท่าเรือคิตะคิวชู

เพื่อส่งเสริมความร่วมมือเชิงวิชาการและสนับสนุนความสัมพันธ์ด้านวิชาการและสนับสนุนความสัมพันธ์ด้านวิชาการและสนับสนุนความสัมพันธ์ด้านวิชาการและสนับสนุนความสัมพันธ์ด้านวิชาการ

ความร่วมมือในระดับทวิภาคี

โดยในปีงบประมาณ 2565 การท่าเรือฯ ดำเนินกิจกรรมภายใต้ความร่วมมือระดับทวิภาคี ดังนี้

1) ข้อตกลงท่าเรือพันธมิตร เพื่อความร่วมมือด้านการตลาด ระหว่างการท่าเรือฯ และการท่าเรือ นาโกยา ประเทศญี่ปุ่น

- เมื่อวันที่ 31 มกราคม - 2 กุมภาพันธ์ 2566 ได้จัดการฝึกอบรมระยะสั้น สำหรับผู้แทนจากเอกชนท่าเรือนาโกยา เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล ประสบการณ์และความรู้ในด้านการพัฒนาการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ระหว่างกัน



2) บันทึกความเข้าใจระหว่งการท่าเรือฯ และการท่าเรือปูซาน สาธารณรัฐเกาหลี

- ระหว่างวันที่ 25 - 30 มิถุนายน 2566 ผู้แทนการท่าเรือฯ เข้าร่วมการสัมมนาเชิงปฏิบัติการด้านท่าเรือ (Port Workshop) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหารือถึงโอกาสในการจัดทำความร่วมมือเชิงวิชาการระหว่างกระทรวงมหาดสมุทรและการประมงแห่งประเทศเกาหลี (Ministry of Oceans and Fisheries Korea: MOF) และแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และประสบการณ์ด้านการบริหารจัดการท่าเรือและการขนส่งทางทะเลที่ทันสมัยและเป็นไปตามมาตรฐานสากล เพื่อเป็นประโยชน์ในการกำหนดกลยุทธ์และวางแผนงานของการท่าเรือฯ ต่อไป ณ กรุงโซล สาธารณรัฐเกาหลี

3) ข้อตกลงความร่วมมือมิตรภาพ (Friendship Agreement) ระหว่างการท่าเรือฯ และรัฐบาล แคว้นแพลนเดอร์ส ราชอาณาจักรเบลเยียม

- การท่าเรือฯ ได้ประชุมร่วมกับรัฐบาลแคว้นแพลนเดอร์ส เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2565 เพื่อหารือถึงกิจกรรม/โครงการที่จะดำเนินการร่วมกันภายใต้หนังสือแสดงเจตจำนงฉบับใหม่ อาทิ การจัด Local Seminar, Regional Seminars การพิจารณาทุน APEC ทุน C-MAT และงานเฉลิมฉลองครบรอบ 30 ปี ความสัมพันธ์ระหว่างการท่าเรือฯ และรัฐบาลแคว้นแพลนเดอร์ส



4) ข้อตกลงระหว่างการทำเรือฯ และเมืองโยโกฮามา ประเทศญี่ปุ่น

- ระหว่างวันที่ 4 - 8 กันยายน และ 11 - 15 กันยายน 2566 การทำเรือฯ จัดโครงการเสริมสร้างองค์ความรู้ฯ โดยมีพนักงานการทำเรือฯ ทั้งในสายงานปฏิบัติการและสายงานสนับสนุน ร่วมเดินทางไปศึกษาดูงาน ณ ทำเรือโยโกฮามา ซึ่งเป็นท่าเรือนานาชาติที่ทันสมัยและสำคัญที่สุดในประเทศญี่ปุ่น ตั้งอยู่ ณ เมืองโยโกฮามา ถือเป็นเมืองท่าขนาดใหญ่ที่สุดของประเทศญี่ปุ่น เพื่อให้พนักงานได้รับความรู้ ความเข้าใจในการดำเนินงานท่าเรือโดยใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ ได้มีโอกาสศึกษาดูงานเพื่อสร้างประสบการณ์ เปิดมุมมองในการบริหารจัดการท่าเรือและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ในการปรับปรุงกระบวนการทำงาน รวมทั้งการนำประสบการณ์ในการทำงานที่ผ่านมา แลกเปลี่ยนเรียนรู้และถ่ายทอด โดยสามารถจัดทำองค์ความรู้ฯ พร้อมทำรายงานสรุปผลจากการศึกษา เพื่อใช้เป็นแนวทางประกอบการตัดสินใจของผู้บริหารเพื่อสร้างรายได้หรือธุรกิจใหม่ให้กับ กทท. รวมทั้งเป็นการสร้างวัฒนธรรมการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างพนักงานที่มีประสบการณ์สูงสู่พนักงานรุ่นหลังที่มีความเข้าใจในเทคโนโลยีสมัยใหม่ เพื่อนำมาใช้ในการพัฒนาองค์กรต่อไป

ความร่วมมือในระดับพหุภาคี

1) กรอบความร่วมมือของสมาคมท่าเรืออาเซียน (The ASEAN Ports Association : APA)

- เมื่อวันที่ 12 - 15 ธันวาคม 2565 ผู้แทนการทำเรือฯ เข้าร่วมการประชุมใหญ่สมาคมท่าเรืออาเซียน ครั้งที่ 46 ณ สหพันธรัฐมาเลเซีย เพื่อร่วมพิจารณาแผนกลยุทธ์ของสมาคมฯ (APA Strategic Programme) ซึ่งประกอบด้วยโครงการพัฒนาด้านบุคลากร (Human Resource Development) โครงการพัฒนาด้านสิ่งแวดล้อมท่าเรือ และโครงการปรับปรุงประสิทธิภาพและการปฏิบัติงานของท่าเรือ (Efficiency and Productivity Improvement Projects) ในการนี้ การท่าเรือฯ ได้นำเสนอโครงการการพัฒนาแนวทางท่าเรืออัจฉริยะ (Guideline for Smart Port) เพื่อศึกษาตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านท่าเรือในภูมิภาคอาเซียน โดยเฉพาะด้านดิจิทัลเทคโนโลยีและนวัตกรรม ซึ่งสอดคล้องกับแผนงานและโครงการของสมาคมฯ โดยมีกำหนดจัดการสัมมนาเชิงปฏิบัติการภายใต้โครงการดังกล่าว ในเดือนกุมภาพันธ์ 2566 ณ ประเทศไทย นอกจากนี้ การท่าเรือฯ ร่วมพิจารณาและติดตามผลการดำเนินงานของสมาคมฯ และโครงการพัฒนาท่าเรือที่สำคัญของอาเซียน พร้อมรายงานโครงการพัฒนาระบบ Port Community System (PCS) และการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศขององค์กร



- ระหว่างวันที่ 23 - 25 สิงหาคม 2566 การท่าเรือฯ เป็นเจ้าภาพในการจัดการประชุมคณะทำงานสมาคมท่าเรืออาเซียน ครั้งที่ 42 โดยมีผู้แทนจากสมาคมท่าเรืออาเซียนประเทศต่าง ๆ ได้แก่ บรูไนดารุสซาลาม สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สิงคโปร์ เวียดนาม มาเลเซีย ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐอินโดนีเซีย และประเทศไทย พนักงานการทำเรือฯ ที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมการประชุมฯ เพื่อพิจารณาติดตาม และรายงานผลการดำเนินการภายใต้โครงการพัฒนาท่าเรือ รวมทั้งกิจกรรมต่าง ๆ ภายใต้แผนกลยุทธ์ของสมาคมฯ ก่อนเสนอที่ประชุมใหญ่สมาคมท่าเรืออาเซียนต่อไป ณ โรงแรม Grande Centre Point Space Pattaya



2) กรอบความร่วมมืออาเซียน

- ระหว่างวันที่ 16 - 17 ตุลาคม 2565 นายอริรัฐ รัตนเศรษฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยนางจตุพร เนียมสุข ผู้ช่วย ปลัด กระทรวง คมนาคม นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการท่าเรือฯ และผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วยกรมเจ้าท่า กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมการขนส่งทางราง สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย การท่าเรือแห่งประเทศไทย บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และกระทรวงการต่างประเทศ เข้าร่วมการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 28 และการประชุมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ณ เมืองบาห์ลี สาธารณรัฐอินโดนีเซีย

- การท่าเรือฯ จัดการประชุมเชิงปฏิบัติการภายใต้โครงการพัฒนาแนวปฏิบัติท่าเรืออัจฉริยะ (Workshop on Development of the Guidelines on Smart Port) ระหว่างวันที่ 1 - 2 มีนาคม 2566 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดแนวคิดท่าเรืออัจฉริยะ และตัวชี้วัดประสิทธิภาพในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม และจัดทำแนวปฏิบัติสำหรับท่าเรืออัจฉริยะ เพื่อยกระดับมาตรฐานท่าเรือของอาเซียน โดยมีผู้แทนจากประเทศสมาชิกอาเซียนเข้าร่วมประชุมในรูปแบบผสมผสาน (Hybrid) ณ ห้องประชุม ชั้น 19 อาคารท่าเรือฯ
- การท่าเรือฯ เข้าร่วมการประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 44 ระหว่างวันที่ 8-12 พฤษภาคม 2566 ณ เมืองดานัง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อบริหารและผลักดันการดำเนินงานตามแผนงานยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งกัวลาลัมเปอร์ (KLTSF) ซึ่งเป็นการดำเนินโครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ด้านการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ การอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง และการขนส่งอย่างยั่งยืน





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

- การทำเรือฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมโครงการ Promoting Safety for Dangerous Goods Transportation in APEC Region ระหว่างวันที่ 1 - 2 ธันวาคม 2565 โดยมีผู้แทนจาก 13 เขตเศรษฐกิจเอเปค เข้าร่วมประชุมฯ ได้แก่ ประเทศไทย ญีปุ่น มาเลเซีย ใต้หวัน ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐสิงคโปร์ สาธารณรัฐเกาหลี สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม สาธารณรัฐสังคมนิยมประชาธิปไตยศรีลังกา สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐฝรั่งเศส สาธารณรัฐเปรู และสหรัฐอเมริกา วัตถุประสงค์ในการประชุมครั้งนี้จัดขึ้นเพื่อศึกษาแนวโน้มปริมาณและประเภทของสินค้าอันตรายในภูมิภาคเอเปค การวิเคราะห์ช่องว่าง (GAP Analysis) เพื่อเปรียบเทียบประสิทธิภาพการบริหารจัดการสินค้าอันตรายในท่าเรือ ทั้งในประเด็นกฎหมาย/กฎระเบียบ กระบวนการปฏิบัติงาน รวมทั้งเทคโนโลยีที่นำมาใช้ในการปฏิบัติงานสำหรับสินค้าอันตราย ตลอดจนร่วมจัดทำข้อเสนอแนะในการเตรียมความพร้อมต่อสภาวะฉุกเฉิน (Recommendation on Emergency Preparedness and Response Procedure) และการบริหารจัดการสินค้าอันตรายสำหรับท่าเรือในภูมิภาคเอเปค ณ โรงแรม แกรนด์เมอเคียว จังหวัดภูเก็ต

4) องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO)

20 - 27 กุมภาพันธ์ 2566 ตรวจประเมิน IMSAS

- การทำเรือฯ รับการตรวจสอบประเทศสมาชิกองค์การทะเลระหว่างประเทศภาคบังคับ (IMO Member State Audit Scheme: IMSAS) ระหว่างวันที่ 20 - 27 กุมภาพันธ์ 2566 โดยมีนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีเปิดการตรวจสอบประเทศสมาชิกองค์การทะเลระหว่างประเทศภาคบังคับ (IMO Member State Audit Scheme: IMSAS) พร้อมด้วย ดร.อิทธิรัฐ รัตนเศรษฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม นายสรพงศ์ ไพฑูริย์พงษ์ รักษาการอธิบดีกรมเจ้าท่า นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย และหัวหน้าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมพิธีฯ ณ ห้องประชุม วิสูตรศาสตรดิษฐ์ ชั้น 4 อาคาร 162 ปี กรมเจ้าท่า ในการนี้ คณะผู้ตรวจประเมินจาก IMO ได้มาทำการตรวจประเมินประเทศไทยในฐานะเป็นสมาชิกของ IMO ซึ่งเป็นทวง การชำนัญพิเศษของสหประชาชาติ ที่มีบทบาทสำคัญ ในการพัฒนาและประสานงาน เพื่อยกระดับมาตรฐาน ความมั่นคงปลอดภัยของการขนส่งทางทะเลระหว่าง ประเทศ โดยโครงการตรวจสอบประเทศสมาชิกฯ มีพัฒนาการมาจากโครงการภาคสมัครใจ (Voluntary IMO Member State Audit Scheme: VIMSAS) ทั้งนี้ ในฐานะ ที่ประเทศไทยมีบทบาทเป็นสมาชิกคณะมนตรีของ IMO ซึ่งประเทศไทยได้รับการสนับสนุนและเป็นกลุ่มประเทศ แรก ที่เข้าร่วมโครงการภาคสมัครใจ และได้มีการปรับปรุง กระบวนการภายในอย่างบูรณาการร่วมกันกับหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การอนุวัติการตามพันธกรณีของ IMO มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ เนื่องในโอกาสครบรอบ 50 ปี ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับ IMO จึงถือเป็น โอกาสที่ดีที่ประเทศไทยจะได้แสดงความมุ่งมั่นที่มีต่อ IMO ในการพัฒนาอย่างยั่งยืนด้านการขนส่งทางน้ำ ผ่านเวที IMSAS โดยมุ่งหวังว่า ข้อเสนอแนะจากคณะผู้ตรวจประเมิน ซึ่งมีความเชี่ยวชาญ จะช่วยปรับปรุงระบบของหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำของประเทศไทย ตลอดจน การบรรลุเป้าหมายร่วมกันของสมาชิก IMO ในการขนส่ง ระหว่างประเทศที่ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม อย่างยั่งยืนต่อไป
- การทำเรือฯ เข้าร่วมการประชุมคณะมนตรี IMO ครั้งที่ 129 ระหว่างวันที่ 17 - 21 กรกฎาคม 2566 โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อหารือถึงการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ของ IMO แผนงาน งบประมาณ รายงานการประชุมคณะกรรมการด้านต่าง ๆ ของ IMO และร่วมพิจารณาระเบียบวาระประชุมสมัชชา สมัยสามัญ กฎข้อบังคับและระเบียบวิธีปฏิบัติของคณะมนตรี และอื่น ๆ



- การทำเรือฯ ในฐานะคณะกรรมการแห่งชาติ เพื่อประสานงานกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และคณะมนตรีขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (โดยมีผู้อำนวยการการทำเรือฯ ทำหน้าที่ประธานอนุกรรมการ) และคณะทำงานด้านสารัตถะเพื่อเตรียมการสมัครรับเลือกตั้งเป็นสมาชิกคณะมนตรีขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ วาระปี ค.ศ. 2024 - 2025 ได้เข้าร่วมการประชุมต่าง ๆ เพื่อพิจารณากำหนดแผนงานและกิจกรรมเพื่อเตรียมการสมัครรับเลือกตั้งฯ โดยในปีนี้เป็นโอกาสครบรอบ 50 ปี ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับ IMO ซึ่งประเทศไทยจะจัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์และเน้นย้ำถึงความมุ่งมั่นในการสนับสนุนพันธกิจและเป้าหมายของ IMO ในการพัฒนาการขนส่งทางทะเลอย่างยั่งยืนต่อไป โอกาสนี้ คณะผู้แทนฯ ได้เข้าพบนายธานี ทองภักดี เอกอัครราชทูตไทยประจำกรุงลอนดอน เพื่อร่วมหารือแนวทางในการจัดกิจกรรมรณรงค์หาเสียงในการลงสมัครรับเลือกตั้งเป็นคณะมนตรีฯ ของไทยต่อไป

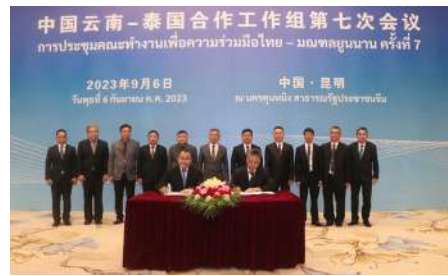


กิจกรรมด้านระหว่างประเทศอื่น ๆ

1) การประชุมและศึกษาดูงานด้านโลจิสติกส์ ณ นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน

- ระหว่างวันที่ 4 - 7 กันยายน 2566 นายชินนินทร์ แก่นศิริยุทธ กรรมการการทำเรือฯ นำคณะกรรมการการทำเรือฯ ประกอบด้วย พลตำรวจโท เจริญวิทย์ ศรีวินิชย์ นายวรพจน์ เอี่ยมรักษา นายวิบูลย์ รัตนาภรณ์วงศ์ พร้อมด้วย นายเกรียงไกร ไชยศิริวงค์สุข ผู้อำนวยการการทำเรือฯ เรือโท ยุทธนา โมกขาว รองผู้อำนวยการการทำเรือฯ สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร นายอภิเสด พงษ์สุวรรณ รองผู้อำนวยการการทำเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนารธุรกิจ นายแถมสิน ศรีบางพลีน้อย รองผู้อำนวยการทำเรือกรุงเทพ และพนักงานการทำเรือฯ ที่เกี่ยวข้อง เดินทางเข้าร่วมการประชุมและศึกษาดูงานด้านโลจิสติกส์ ณ นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีประเด็นสำคัญ ดังนี้
- เข้าพบนางสาวภาวิวรรธน์ นรพัลลภ กงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง เพื่อหารือประเด็นเศรษฐกิจด้านโลจิสติกส์ การพัฒนาเส้นทางขนส่งและการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างไทย-ยูนนาน ณ สถานกงสุลใหญ่ นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน
- ร่วมประชุมหารือสถาบันวิจัยคุนหมิง (China Kunming South Asia & Southeast Asia International Logistics Research Institute : SSILR) และเยี่ยมชมท่าเรือบก ณ นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีประเด็นหารือในหัวข้อต่าง ๆ อาทิ การวางแผนและพัฒนาท่าเรือบก และการเชื่อมโยงการขนส่ง การบริหารงานร่วมกับการทำเรือฯ การพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมร่วมกัน การพัฒนาด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือภูมิภาค รวมถึงหารือถึงความเป็นไปได้ในการจัดทำความร่วมมือระหว่างสองหน่วยงานในอนาคตต่อไป

- พร้อมทั้ง ลงนามบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding : MOU) ระหว่างท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ราชอาณาจักรไทย กับท่าเรือกวนเหล่ย์ เขตปกครองตนเองชนชาติไทสืบสองปันนา มณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อส่งเสริมความร่วมมือและการพัฒนาการขนส่งผู้สินค้าทางแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง และส่งเสริมบทบาทในการดำเนินงานของท่าเรือภูมิภาคในการเพิ่มปริมาณผู้สินค้า โดยยึดหลักการดำเนินงานตามพื้นฐานความร่วมมือของการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้างและแม่น้ำโขง พร้อมสนับสนุนการขนส่งผัก ผลไม้ท้องถิ่นและผู้สินค้าผ่านแดนเพื่อเพิ่มศักยภาพในการบริโภคของทั้งสองภูมิภาค รวมถึงส่งเสริมการแลกเปลี่ยนการค้าและเศรษฐกิจร่วมกัน โดยมีนายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการท่าเรือฯ และ Mr. Li Zhonghua ผู้อำนวยการสำนักงานคมนาคมและขนส่งเขตปกครองชนชาติไทสืบสองปันนา ร่วมลงนามในบันทึกฯ โดยมีนายอภิเสถ พงษ์สุวรรณ รองผู้อำนวยการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ ร่วมลงนามเป็นพยาน และนายชินทร์ แก่นทีร์ฐ กรรมการท่าเรือฯ พลตำรวจโท เจริญวิทย์ ศรีวินิชย์ นายวรพจน์ เอี่ยมรักษา นายวิบูลย์ รัตนภรณ์วงศ์ พร้อมด้วย เรือโท ยุทธนา โมกขาว รองผู้อำนวยการท่าเรือฯ สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร นายแถมสิน ศรีบางพลีน้อย รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ นายจิรวิชัย กล่อมเกรี ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์องค์กร และพนักงานท่าเรือฯ ที่เกี่ยวข้อง ร่วมเป็นสักขีพยานในการลงนามฯ ณ ห้อง Wyndham Grand ballroom โรงแรม Wyndham Grandplaza Royale นครคุนหมิง พร้อมกันนี้ได้เข้าร่วมประชุมหารือกับ Mr. Liu Minglin ประธานกรรมการ Yunnan Investment Group นครคุนหมิง พร้อมคณะที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประเด็นหารือเป็นเรื่องเกี่ยวกับนโยบายการส่งเสริมการลงทุนด้านท่าเรือ Dry Port และพื้นที่หลังท่าระหว่าง Yunnan Investment Group และการท่าเรือฯ รวมถึงโอกาสในการขยายธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่าเรือฯ



2) การประชุมกับองค์กรชั้นนำในสิงคโปร์ ภายใต้โครงการเสริมสร้างศักยภาพด้านความรู้และความคิดสร้างสรรค์ขององค์กร ณ สาธารณรัฐสิงคโปร์

- ระหว่างวันที่ 4 - 6 เมษายน 2566 เรือโท ยุทธนา โมกขาว รองผู้อำนวยการท่าเรือฯ สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร พร้อมด้วยคณะผู้แทนท่าเรือฯ ที่เกี่ยวข้อง ได้เข้าร่วมการประชุมกับองค์กรชั้นนำในสิงคโปร์ ภายใต้โครงการเสริมสร้างศักยภาพด้านความรู้และความคิดสร้างสรรค์ขององค์กร ณ สาธารณรัฐสิงคโปร์ ประกอบด้วย
- เข้าเยี่ยมชม YCH Group ซึ่งเป็นผู้นำการให้บริการด้าน Supply Chain แบบครบวงจรในประเทศสิงคโปร์และภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการบริการและความยั่งยืนให้กับลูกค้า ด้วยการขับเคลื่อนนวัตกรรมและเพิ่มสภาพคล่องในห่วงโซ่อุปทานเชื่อมโยงท่าเรือ สนามบิน และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์อัจฉริยะ ซึ่ง YCH ได้รับรางวัลธุรกิจที่เติบโตอย่างรวดเร็ว (Fast moving) ในกลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภค อิเล็กทรอนิกส์ เคมีและสุขภาพ โลจิสติกส์ สินค้าห้องเย็นและ e-commerce เพื่อแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และประสบการณ์ในการบริหารจัดการระบบห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) และโลจิสติกส์ โดยมี Dr. Robert Yap - Executive Chairman และผู้บริหาร YCH Group ให้การต้อนรับ พร้อมนำชมคลังสินค้า ที่มีการใช้ระบบการจัดการคลังสินค้าแบบผสมผสานระหว่างระบบ Automated Storage Retrieval System (ASRS) และใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย อาทิ โดรนตรวจนับสินค้าคงคลัง และหุ่นยนต์ชั้นสูง ณ YCH Group สิงคโปร์
- เข้าประชุมหารือกับบริษัท PSA และ CRIMSONLOGIC PTE LTD ณ ท่าเรือ Tuas สิงคโปร์ เพื่อรับฟังการบรรยายและแลกเปลี่ยนความรู้ด้านการบริหารจัดการของ PSA และการพัฒนาท่าเรือ Tuas โดย PSA เป็นผู้ประกอบการท่าเทียบเรืออันดับ 1 ของสิงคโปร์ในการให้บริการขนส่งของโลก มีเครือข่ายการให้บริการมากกว่า 255 แห่ง ใน 41 ประเทศทั่วโลก นอกจากนี้ PSA ร่วมมือพันธมิตรในการให้บริการท่าเรือระดับโลกควบคู่ไปกับการพัฒนาเทคโนโลยีการขนส่งสินค้าที่เป็นนวัตกรรมใหม่ และร่วมสร้าง Internet of Logistics โดย CrimsonLogic ให้บริการพัฒนาดิจิทัลแพลตฟอร์มระดับโลก, Port Community System และพัฒนาระบบพิธีการการค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ระบบแรกของโลกสำหรับรัฐบาลสิงคโปร์ โดยร่วมงานกับภาครัฐ

และเอกชน มากกว่า 20 ประเทศ นอกจากนี้รัฐบาลสิงคโปร์ ได้พัฒนาท่าเรือแห่งใหม่ Tuas Port ที่ประกอบ การ โดย PSA ทั้งนี้การก่อสร้างท่าเรือแบ่งออกเป็น 4 ระยะ จะเสร็จสิ้นในปี พ.ศ. 2583 ซึ่งจะทำให้ท่าเรือ Tuas เป็นท่าเทียบเรืออัตโนมัติเต็มรูปแบบที่ใหญ่ที่สุดในโลก สามารถรองรับตู้สินค้าได้ถึง 65 ล้านที่อียู และเป็นท่าเรือ ที่มีการกำหนดระดับของประสิทธิภาพของท่าเรือ ด้านสิ่งแวดล้อม โดยตั้งเป้า Net Zero Carbon Emission ในปีพ.ศ. 2593 นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการพัฒนาด้านนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยีอัตโนมัติ และระบบวิศวกรรมอัจฉริยะ ในท่าเรือ ปัจจุบันท่าเรือ Tuas เปิดดำเนินการในระยะที่ 1 และมีการบริหารจัดการตู้สินค้าประมาณ 1 ล้านที่อียู หลังจากนั้น ได้เข้าเยี่ยมชม Google Asia Pacific Singapore เพื่อเรียนรู้การดำเนินงาน และสภาพแวดล้อมการทำงาน สมัยใหม่ Future of Work and Innovations โดยรับฟัง การบรรยาย และแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นในประเด็นต่าง ๆ อาทิ Trend in Digital Transformation in Public sector, Smart Port and Beyond, Future of work and Innovation การใช้ Google workspace เพื่อสนับสนุน การทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ผ่านระบบ Cloud และการประยุกต์ใช้ Appsheet ในการเขียน Application พร้อมยกตัวอย่างกรณีศึกษาองค์กรชั้นนำ ที่มีการใช้งาน Google workspace อาทิ ธนาคารกรุงไทย บริษัท CP ALL และ ปตท. เป็นต้น ซึ่งสำนักงานใหม่ Google Asia Pacific ตั้งอยู่ในโครงการ Mapletree Business City ซึ่งเป็นแหล่งรวมบริษัทเทคโนโลยีชั้นนำ ในสิงคโปร์ และในฐานะบริษัทเทคโนโลยีชั้นนำ Google มีส่วนช่วยสนับสนุนสตาร์ทอัพด้วยผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ อาทิ Google Trends, Market Finder, AdWords Global Growth Community, Consumer Barometer หรือ Google Cloud อีกทั้งยังมีโปรแกรมที่ช่วยสตาร์ทอัพขยาย สู่ตลาดต่างชาติโดยเฉพาะที่เรียกว่า International Growth with Google ซึ่งช่วยให้ธุรกิจเติบโตในตลาดใหม่





ประมวลภาพกิจกรรมในรอบปี

ม.ย. 65 การประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ สัญจร ณ ท่าเรือแหลมฉบัง



เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2566 นายปริญญา แสงสุวรรณ ประธานกรรมการการท่าเรือฯ เป็นประธานในการประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ สัญจร ณ ท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีคณะกรรมการการท่าเรือฯ พร้อมด้วยผู้บริหารการท่าเรือฯ เข้าร่วมประชุม ณ ท่าเรือแหลมฉบัง นอกจากนี้ได้ตรวจเยี่ยมพื้นที่ ณ หอบังคับการพัฒนาแหลมฉบัง พร้อมลงพื้นที่ตรวจติดตามความคืบหน้าการก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 (ส่วนที่1) งานก่อสร้างงานทางทะเล โดยมีทั้งผู้ควบคุมงานก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้าง (กิจการร่วมค้า ซีเอ็นเอ็นซี) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมและรายงานความคืบหน้าดังกล่าว ณ พื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เป็นโครงการสำคัญเพื่อรองรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของประเทศ โดยมีเป้าหมายคือการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติงานหลักฉบับใหม่ให้สำเร็จลุล่วงตามระยะเวลาในแต่ละส่วนงาน ได้แก่ ส่วนที่ 1 งานก่อสร้างงานทางทะเล ส่วนที่ 2 งานก่อสร้างอาคาร ท่าเทียบเรือ ระบบถนน และระบบสาธารณูปโภค ส่วนที่ 3 งานก่อสร้างระบบรถไฟ และส่วนที่ 4 งานจัดหาเครื่องมือ เครื่องจักร และติดตั้งระบบ IT ทั้งนี้เพื่อให้สามารถส่งมอบพื้นที่ให้แก่คู่สัญญาสัมปทานร่วมลงทุนได้ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด



ต.ค. 65

กทท. จัดประชุม NATIONAL WORKSHOP

วันที่ 20 ตุลาคม 2565 นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข อทร. เป็นประธานในพิธีการประชุมเชิงปฏิบัติการระดับชาติว่าด้วยความยั่งยืนและความเชื่อมโยงทางทะเลเพื่อการฟื้นตัวและประสิทธิภาพห่วงโซ่อุปทาน (National workshop for Thailand on sustainable maritime Transport) พร้อมด้วย เรือโท ยุทธนา โมกขาว รอง อทร.(กง) ผู้บริหารพนักงาน กทท. ผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐ เอกชน มหาวิทยาลัย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำ เพื่อมุ่งเน้นด้านเศรษฐกิจสังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืนและการพัฒนาท่าเรือที่มีความคล่องตัวรองรับการเชื่อมต่อ การขนส่งทางทะเลอย่างยั่งยืน โดยคำนึงถึงบริบทของประเทศไทยและจะมุ่งอำนวยความสะดวกในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงการขนส่งทางทะเล ณ ห้องประชุมชั้น 19 อาคารที่ทำการ กทท.



กทท. ร่วมลงนาม บันทึกข้อตกลงกับหัวเว่ย **ต.ค. 65**

เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2565 บริษัท หัวเว่ย เทคโนโลยี (ประเทศไทย) จำกัด จัดพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงร่วมกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) โดยมีนายเควิน เฉิง ประธานกลุ่มธุรกิจเอ็นเตอร์ไพรส์ บริษัท หัวเว่ย เทคโนโลยี (ประเทศไทย) จำกัด และนายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ ร่วมลงนามในบันทึกข้อตกลงร่วมคิดค้นเทคโนโลยีพัฒนาธุรกิจท่าเรือ พร้อมด้วยนายเรืองศักดิ์ บำเหน็จพันธ์ รองผู้อำนวยการการท่าเรือ สายเทคโนโลยีสารสนเทศ และนายหลู หย่งผิง รองประธานอาวุโส และหัวหน้าคณะผู้บริหารฝ่ายปฏิบัติการกลุ่มธุรกิจคัสตอมแอนด์พอร์ต บริษัท หัวเว่ย เทคโนโลยี จำกัด ร่วมเป็นสักขีพยานฯ เพื่อยกระดับความร่วมมือด้านธุรกิจใหม่ รวมทั้งคิดค้นบริการดิจิทัลที่ทันสมัยและการถ่ายทอดความรู้ทักษะความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีเพื่อนำมาใช้ในการพัฒนาท่าเรืออัจฉริยะ ณ ห้อง 101 ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ กรุงเทพฯ



ต.ค. 65 งาน TRADE MISSION PORT DE BARCELONA

ระหว่างวันที่ 25 - 26 ตุลาคม 2565 นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้เข้าร่วมงาน Trade Mission Port De Barcelona และร่วมบรรยายในหัวข้อ THAILAND- SPAIN/CATALONIA: NEW BUSINESS OPPORTUNITIES ร่วมกับผู้บรรยายอื่นได้แก่ Mr. Felipe De La Morena Casado เอกอัครราชทูตสเปนประจำ ประเทศไทย นายสุเมธ ตันจวนิช กรรมการบริหารหอการค้าและอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย Mr. Santiago Garcia Milá รองประธานการท่าเรือบาร์เซโลนา และ Mr. Isidre Gavin เลขาธิการฝ่ายการเคลื่อนย้ายและการขนส่งของ รัฐบาลคาตาโลเนีย ณ ห้องริเจนซี บอลรูม โรงแรมไฮแอท ริเจนซี โดยการสัมมนาดังกล่าว จะเป็นการสนับสนุนการค้าและการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างไทย-สเปน และเป็นโอกาสในการขยายเครือข่ายการขนส่งของ การท่าเรือฯ กับบาร์เซโลนาในอนาคต โดยในปีที่ผ่านมาปริมาณการค้าระหว่าง ไทย-สเปน อยู่ที่ 1,600 ล้านเหรียญสหรัฐสหรัฐ เดบโตร้อยละ 21.59 จากปีก่อนหน้า ซึ่งถือเป็นการขยายตัวที่ค่อนข้างสูง โดยมีสินค้านำเข้าหลักจากประเทศสเปน อาทิ เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ ผลิตภัณฑ์ทางเภสัชกรรม เครื่องจักร และสินค้าส่งออก จากไทยไปยังสเปน อาทิ เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล ทั้งนี้ ปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือบาร์เซโลนา คิดเป็นประมาณร้อยละ 40 ของปริมาณการขนส่งระหว่างไทย-สเปน



ม.ค. 2566

การทำเรือฯ จัดสัมมนาเผยแพร่แผน จัดตั้งสายการบินเรือแห่งชาติ

การทำเรือแห่งประเทศไทย พร้อมเดินหน้าแผนจัดตั้งสายการบินเรือแห่งชาติ หลังผลการศึกษาทำได้จริง คุ่มค่าต่อการลงทุน ตอกย้ำความเชื่อมั่นนักลงทุนสามารถเปิดบริการเดินเรือเส้นทางในประเทศได้ทันทีและเส้นทางระหว่างประเทศภายใน 4 ปีแรก

เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2566 นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการทำเรือฯ ให้เกียรติเป็นประธานเปิดการประชุมสัมมนาเผยแพร่ผลการศึกษาโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งสายการบินเรือแห่งชาติและแนวทางการพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย โดยมีคณะที่ปรึกษาทราเนลส์ คอนซัลท์ จำกัด และจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดยศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ร่วมรายงานผลการศึกษาโครงการฯ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของขอบเขตงานจ้างที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ รูปแบบการลงทุนและความคุ้มค่าต่อเศรษฐกิจประเทศ ฯลฯ ทั้งนี้มีผู้บริหารและพนักงานการทำเรือฯ ผู้บริหารหน่วยงานภาครัฐ กลุ่มนักลงทุน ผู้ใช้บริการ ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ กลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์ สื่อมวลชน เข้าร่วมงานฯ ณ โรงแรมแบงค็อก แมริออท มาร์คีส์ ควีนส์ปาร์ค กรุงเทพฯ



ก.พ. 2566

การทำเรือฯ ร่วมประชุมหารือ บริษัท ซานตง พอร์ต กรุ๊ป (SHANDONG PORT GROUP) พร้อมกระชับความร่วมมือ ทำเรือต่าง ๆ ในเครือ

วันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2566 นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย พร้อม เรือเอก กานต์ มานะรุจิ รองผู้อำนวยการทำเรือแหลมฉบัง ได้ร่วมประชุมหารือกับ Mr. Huo Gaoyuan ประธานกรรมการบริษัท ซานตง พอร์ต กรุ๊ป (Shandong Port Group) ประธานกรรมการทำเรือต่าง ๆ ในเครือ และคณะผู้บริหารฯ กลุ่ม ไวกง เพื่อหารือ แลกเปลี่ยนวิสัยทัศน์ พร้อมทั้ง กระชับความร่วมมือต่าง ๆ ทั้งในด้านการพัฒนาโครงสร้างทำเรือ แนวทางการดำเนินงานเป็นท่าเรือสีเขียวที่สมบูรณ์ ณ ห้อง The Study โรงแรมแชงกรี-ลา กรุงเทพฯ

ก.พ. 2566

การทำเรือฯ เข้ารับการตรวจประเมินจาก IMO ไม่พบข้อบกพร่อง (FINDING) เป็นทำเรือที่ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม



การทำเรือแห่งประเทศไทยได้เข้ารับการตรวจประเมินจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศภาคบังคับ (IMO Member State Audit Scheme : IMSAS) ในฐานะประเทศสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ซึ่งเป็นทบวงการชำนัญพิเศษของสหประชาชาติ ที่มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาและประสานงานเพื่อส่งเสริมระดับมาตรฐานความมั่นคงปลอดภัยของการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ระหว่างวันที่ 20 - 27 กุมภาพันธ์ 2566 ทั้งนี้ การทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นหนึ่งในหน่วยงานด้านการขนส่งทางน้ำของประเทศ และเข้าร่วมการตรวจประเมินภาคบังคับจาก IMO โดยให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเผชิญเหตุมลพิษและการบังคับใช้ (Operational pollution response and enforcement) การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับของเสียในท่าเรือ (Provision of port reception facilities) การปฏิบัติงานเกี่ยวกับสินค้าอันตราย (Implementation of IMDG Code, Carriage of dangerous goods, training of personnel) และการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการยืนยันน้ำหนักตู้สินค้า (Implementation of Verification of Gross Mass (VGM)) ซึ่งเป็นการดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศของประเทศไทย แก่คณะผู้ตรวจประเมินฯ นำโดย Capt. Anish Joseph และ Mr. Aji Vasudevan เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566 ณ ห้องประชุม 1701 อาคารที่ทำการการทำเรือฯ ปรากฏว่าการทำเรือแห่งประเทศไทย มีการดำเนินการเป็นไปตามมาตรฐานของ IMO และไม่พบข้อบกพร่อง (Finding) ใด ๆ จากการดำเนินงาน

อย่างไรก็ตาม รอบการตรวจประเมินฯ จะจัดขึ้นในทุก ๆ 7 ปี ซึ่งการตรวจประเมินฯ อย่างต่อเนื่อง เป็นกลไกหนึ่งของ IMO ซึ่งจะนำไปสู่การบริหารจัดการให้เกิดการพัฒนาประสานงานระหว่างประเทศสมาชิก IMO เพื่อให้บรรลุเป้าหมายร่วมกันในการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม



มี.ค. 66

ท่าเรือแหลมฉบังจับมือท่าเรือเมืองเซี่ยเหมิน ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ ท่าเรือพี่น้อง (SISTER PORT)



เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2566 นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการท่าเรือฯ เป็นผู้แทนท่าเรือแหลมฉบังในการลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือท่าเรือพี่น้อง (Sister Port) แบบ Online ระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือเมืองเซี่ยเหมิน โดยมี นางสาวฐิติลักษณ์ คำพา รองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี นางจาง เซียวเซียว ที่ปรึกษาฝ่ายเศรษฐกิจและพาณิชย์ สถานเอกอัครราชทูตจีนประจำประเทศไทย พร้อมด้วย รองนายกเทศมนตรีเมืองเซี่ยเหมิน นายพีระวัฒน์ อัศวปรานี กงสุลใหญ่ เมืองเซี่ยเหมิน ผู้แทนนายอำเภอศรีราชา ผู้บริหารท่าเรือเมืองเซี่ยเหมิน ผู้บริหารการท่าเรือฯ ผู้บริหารท่าเรือแหลมฉบัง ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ ผู้แทนหอการค้าไทยจีน ผู้แทนจากส่วนราชการท้องถิ่น ผู้แทนสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือสินค้า และคอนเทนเนอร์ (TICTA) ผู้แทนผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ และสื่อมวลชน ให้เกียรติเข้าร่วมพิธีฯ ณ ห้องบางแสน โรงแรม Oakwood Hotel & Residence Sriracha จังหวัดชลบุรี

ทั้งนี้ ท่าเรือเมืองเซี่ยเหมิน ถือเป็นท่าเรือชั้นนำที่มีขีดความสามารถสูง ไม่เพียงเฉพาะในสาธารณรัฐประชาชนจีนเท่านั้น แต่ยังได้รับการยอมรับในระดับสากล การลงนามบันทึกข้อตกลงฯ ในครั้งนี้ ถือเป็นโอกาสอันดี ที่ทั้งสองท่าเรือจะได้เริ่มต้นดำเนินการความร่วมมือเป็นท่าเรือพี่น้อง และร่วมกันพัฒนาศักยภาพระบบการขนส่งทางทะเลให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เพื่อรองรับปริมาณการค้าไทย - จีนที่เพิ่มขึ้น อีกทั้งยังเป็นการพัฒนาโอกาสในการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ ประสบการณ์ ในด้านการบริหารจัดการท่าเทียบเรือสมัยใหม่ รวมถึงการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศร่วมกันในฐานะ Sister Port และเป็น การสานสัมพันธ์อันดีระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีน กับประเทศไทยที่มีต่อกันมาอย่างยาวนาน เพื่อพัฒนาความร่วมมืออย่างต่อเนื่องให้มีความก้าวหน้าและยั่งยืนต่อไป



เปิดตัว LINE OA “PAT CONNEX” คลิกเดียว ครบ จบ ทุกบริการ **เม.ย. 66**

เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2566 นายเกรียงไกร ไชยศิริวงษ์สุข ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย พร้อมผู้บริหาร และพนักงานการทำเรือฯ เข้าร่วมงานเปิดตัว LINE OA “PAT Connex” ภายใต้คอนเซ็ปต์ “One Click - PAT Connex” ซึ่งเป็นช่องทางการสื่อสารระหว่างการทำเรือฯ กับผู้ใช้บริการและประชาชนให้สามารถเชื่อมโยงสื่อสารได้อย่างสะดวก รวดเร็ว มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยภายในงานมีการแนะนำการใช้งานที่เข้าถึงข้อมูลการบริการต่าง ๆ ไว้อย่างครบถ้วนในที่เดียว ทั้งนี้มีผู้แทนหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ได้แก่ กรมเจ้าท่า สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมท่าหลวง บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด การรถไฟฯ ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ผู้แทนทีมประชาสัมพันธ์กระทรวงคมนาคม ฯลฯ กรมศุลกากร ผู้แทนบริษัทสายการบินเรือ บริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) บริษัทผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ ผู้แทนฝ่ายประชาสัมพันธ์ EEC สมาคมและสมาพันธ์ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งผู้เช่าอสังหาริมทรัพย์ ผู้ใช้บริการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไป เข้าร่วมงานฯ ณ ห้องประชุมชั้น 19 อาคารที่ทำการการทำเรือฯ

“การทำเรือฯ มีความมุ่งมั่นในการยกระดับการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ โดยเป็นตัวกลางที่จะเชื่อมต่อระบบโลจิสติกส์ไทย ทั้งนี้ต้องอาศัยความร่วมมือร่วมใจจากทุกภาคส่วนในการเชื่อมต่อทั้งจตุรภาคีได้แก่ ภาครัฐเอกชน ชุมชน มหาวิทยาลัย สถาบันวิจัย และเครือข่ายต่างประเทศ สำหรับ LINE OA PAT Connex เป็นช่องทางการสื่อสารที่พร้อมให้บริการทุกภาคส่วนด้วยปลายนิ้ว สามารถติดตามสถานะตู้สินค้าด้วยเมนู BKP Tracking สามารถเชื่อมต่อตารางเดินเรือเพื่อตรวจสอบการเข้าออกของเรือสินค้าได้ทุกที่ทุกเวลารวมทั้งสามารถคำนวณอัตราค่าภาระและค่าบริการได้ด้วยตนเอง ทั้งนี้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและช่วยผู้ประกอบการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์



ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ การขับเคลื่อนธรรมาภิบาล

เม.ย. 66

เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2566 นางสุธมา สุวรรณจุฑะ กรรมการสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) เป็นประธานในพิธีลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ เรื่องการขับเคลื่อนธรรมาภิบาลและบรรษัทภิบาล ระหว่างสำนักงาน ป.ป.ช. สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย และหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 51 แห่ง โดยมีนายเกรียงไกร ไชยศิริวงษ์สุข ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย เข้าร่วมลงนามฯ เพื่อร่วมส่งเสริม สนับสนุนและ ประสานความร่วมมือให้เกิดการขับเคลื่อนแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (21) ประเด็นการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ(2561 - 2580)และพัฒนาการยกระดับธรรมาภิบาลและบรรษัทภิบาลในภาครัฐวิสาหกิจและภาคเอกชนที่เป็นคู่สัญญากับหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ตลอดจนบูรณาการและประสานความร่วมมือจากหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องในการป้องกัน และปราบปรามการทุจริตในภาครัฐวิสาหกิจทุกรูปแบบ และนำแผนปฏิบัติการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบในภาครัฐวิสาหกิจ (พ.ศ. 2566 - 2570) ไปขับเคลื่อนอย่างเป็นรูปธรรมโดยปรับใช้ตามความเหมาะสมกับบริบทของแต่ละหน่วยงาน โดยภายในงานมีการปาฐกถาพิเศษเรื่อง “การยกระดับธรรมาภิบาลและบรรษัทภิบาลในภาครัฐวิสาหกิจและภาคเอกชนที่เป็นคู่สัญญากับหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ” โดย นายวิษณุ เครืองาม รองนายกรัฐมนตรี ณ ห้องนันทบุรี 1 สำนักงาน ป.ป.ช. ถนนสนามบินน้ำ อําเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี



พ.ค. 66

การค้าเรือฯ เปิดสถาบัน ด้านการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ (MLI) อย่างเป็นทางการ



เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2566 นายเกรียงไกร ไชยศิริวงษ์สุข ผู้อำนวยการการทำเรือฯ ให้เกียรติเป็นประธานในพิธีเปิดสถาบันด้านการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ (Maritime Logistics Institute : MLI) พร้อมด้วยผู้บริหารการทำเรือฯ ดร.คุณานันท์ ทายาทุทธ ผู้เชี่ยวชาญประจำสถาบันฯ คณะทำงานขับเคลื่อนโครงการจัดตั้งสถาบันฯ และพนักงานการทำเรือฯ ที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมพิธีฯ ณ ที่ทำการสถาบันฯ ชั้น 5 อาคารบี การท่าเรือฯ สำหรับสถาบันด้านการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ (MLI) จัดตั้งขึ้นเพื่อศูนย์กลางการจัดเก็บองค์ความรู้ของ กทท. ในการกำหนดกลยุทธ์แนวทางการพัฒนาการทำเรือฯ ให้เป็นหน่วยงานด้านโลจิสติกส์ที่มีศักยภาพอย่างยั่งยืนในทุกด้าน รวมทั้งเป็นศูนย์กลางรวบรวมงานวิจัยด้าน Maritime และ Logistics ที่สำคัญของประเทศ

การทำเรือฯ ร่วมฝ่าฯ รับเสด็จ กรมสมเด็จพระเทพฯ

ก.ค. 66



เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2566 สมเด็จพระกนิษฐาธิราชเจ้า กรมสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จพระราชดำเนินเป็นการส่วนพระองค์นำข้าราชการและนักเรียนนายร้อย โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้าไปทัศนศึกษา ณ ท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานการทำเรือแห่งประเทศไทย ฝ้าฯ รับเสด็จฯ ณ อาคารศูนย์สวัสดิการท่าเรือแหลมฉบัง ในการนี้ นายปริญญา แสงสุวรรณ ประธานกรรมการการทำเรือฯ และ นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการทำเรือฯ ได้กราบบังคมทูลรายงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการและแผนการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง



การนำข้าราชการและนักเรียนนายร้อยฯ ไปทัศนศึกษาในครั้งนี้ ได้เยี่ยมชมสถานที่เกี่ยวกับความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ความมั่นคงของมนุษย์ รวมถึงการพัฒนาความก้าวหน้าทางนวัตกรรมและเทคโนโลยี ควบคู่กับการรักษาความมั่นคงทางทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม



ก.ค. 66 THE 7TH MARITIME SILK ROAD PORT INTERNATIONAL COOPERATION FORUM



การทำเรือฯ เข้าร่วมสัมมนาสานสัมพันธ์และขยายความร่วมมือกับประเทศ
ในบริเวณเส้นทางสายไหมทางทะเล “The 7th Maritime Silk Road Port
International Cooperation Forum” โดยมี เรือโท ภูมิ แสงคำ ผู้อำนวยการ
ท่าเรือกรุงเทพ นายวิวัฒน์ อะมริต ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี และ
พนักงานการทำเรือฯ เข้าร่วมสัมมนาฯ ระหว่างวันที่ 16 - 20 กรกฎาคม 2566 ณ
เมือง Ningbo สาธารณรัฐประชาชนจีน



สำหรับการประชุม High-level Roundtable meeting ผู้อำนวยการ
ท่าเรือกรุงเทพ ได้กล่าวสุนทรพจน์ร่วมกับผู้บริหารระดับสูงจากหน่วยงาน
ชั้นนำระดับโลกกว่า 30 หน่วยงาน เพื่อกล่าวเจตนารมณ์ในการแสดงจุดยืน
ของการทำเรือฯ ในการสนับสนุนและผลักดันความร่วมมือระหว่างท่าเรือ
และการเดินเรือในภูมิภาค

การมุ่งสร้างเครือข่ายตามยุทธศาสตร์ One Belt One Road เพื่อยกระดับ
การให้บริการให้มีประสิทธิภาพและให้ความสำคัญในการร่วมมือกับ
ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ผ่านการพัฒนาด้านเทคโนโลยี นวัตกรรม อย่างปลอดภัย
และยั่งยืนร่วมกัน



สรุปผลการสัมมนาเวทีด้านการพัฒนาท่าเรือ การสร้างเครือข่ายพันธมิตร
การลงทุนและนวัตกรรม พบว่า ธุรกิจท่าเรือกำลังเผชิญความท้าทาย
จากความผันผวนของตลาดขนส่งสินค้าทางทะเลต่อเนื่อง แม้จะเริ่มฟื้นตัว
ในอีก 5 ปี ข้างหน้า ในช่วงปี 2023 - 2027 ตลาดโลกจะขยายตัวอย่างน้อย
3% มีปัจจัยเสี่ยงสำคัญคือโครงสร้างธุรกิจขนส่งจากสายเรือที่เปลี่ยนแปลงไป
บนความไม่แน่นอนที่สูงกว่าในอดีต โดยจีนได้มีการพัฒนาโครงสร้างท่าเรือ
ผ่านการร่วมทุนทั้งเอเชียและยุโรป ตามเส้นทาง One belt One road
ที่ประสบความสำเร็จอย่างมาก ผ่านระบบท่าเรืออัตโนมัติ ควบคู่ไปกับการ
ใช้พลังงานสะอาดในกิจกรรมท่าเรือมากขึ้น ซึ่งมีแนวโน้มไปในทางเดียวกัน
กับท่าเรือชั้นนำต่าง ๆ ทั่วโลก



第七届海丝港口国际合作论坛·高层圆桌会议
THE 7TH MARITIME SILK ROAD PORT INTERNATIONAL COOPERATION FORUM · SENIOR-LEVEL ROUNDTABLE MEETING

2023. 7. 17 中国·宁波 17th July Ningbo, China

ส.ค. 66 ต้อนรับคณะสมาคมธนาคารไทย

เมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2566 นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการท่าเรือฯ พร้อมด้วย นายเรืองศักดิ์ บำเหน็จพันธ์ รองผู้อำนวยการท่าเรือฯ สายเทคโนโลยีสารสนเทศ เรือโท ยุทธนา โมกขาว รองผู้อำนวยการท่าเรือฯ สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร และพนักงานท่าเรือฯ ที่เกี่ยวข้องให้การต้อนรับนายกอบศักดิ์ ดวงดี เลขาธิการสมาคมธนาคารไทย และนางพรรณแข นันทวิสัย ผู้ทรงคุณวุฒิ สมาคมธนาคารไทย ในโอกาสเข้าหารือร่วมกันในประเด็นเกี่ยวกับการพัฒนา Platform “PromptTrade” ซึ่งเป็นพัฒนาระบบการค้าระหว่างประเทศรูปแบบดิจิทัล (International Trade Digitization) ในส่วนต่อขยายจาก Trade Document Registry ด้านการให้บริการของธนาคาร ประเด็นความท้าทายในการพัฒนาการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่านระบบ Port Community System (PCS) รวมถึงการเชิญผู้แทน กทท. เข้าร่วมเป็นสมาชิก PromptTrade Advisory Group เพื่อให้การพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลเกิดประสิทธิภาพและมีประโยชน์สูงสุดต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง ณ ห้องรับรอง ชั้น 17 อาคารที่ทำการท่าเรือฯ



ส.ค. 66 งานขอบคุณผู้ใช้บริการ “BANGKOK PORT RALLY TOGETHER 2023”



ท่าเรือแห่งประเทศไทย จัดงานแสดงความขอบคุณผู้ใช้บริการ “BANGKOK PORT RALLY TOGETHER 2023” กระทบความสัมพันธอันดีระหว่างท่าเรือกรุงเทพและผู้ใช้บริการ เมื่อวันที่ 2 กันยายน 2566 โดย นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการท่าเรือฯ เป็นประธานในงานขอบคุณผู้ใช้บริการ “BANGKOK PORT RALLY TOGETHER 2023” พร้อมด้วย เรือโท ภูมิ แสงคำ ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ นายอภิเษิต พงษ์สุวรรณ รองผู้อำนวยการท่าเรือฯ สายบริหารทรัพย์สินและพัฒนาธุรกิจ นายเรืองศักดิ์ บำเหน็จพันธ์ รองผู้อำนวยการท่าเรือฯ สายเทคโนโลยีสารสนเทศ ผู้บริหารและพนักงานท่าเรือฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อขอบคุณผู้ใช้บริการ รวมทั้งกระทบความสัมพันธอันดีระหว่างท่าเรือกรุงเทพ และผู้ใช้บริการ ในครั้งนี้ได้รับความร่วมมือร่วมใจจากทุกภาคส่วน ทั้งผู้ใช้บริการ ผู้ประกอบการ สมาคม สมาพันธ์ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งล้วนมีส่วนร่วมสนับสนุนและผลักดันองค์กร ให้เจริญก้าวหน้ามั่นคงมาเป็นลำดับจวบจนถึงปัจจุบัน โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานต่าง ๆ และหน่วยงานผู้ใช้บริการ รวมจำนวนกว่า 160 คน เข้าร่วมงานฯ โดยภายในงานฯ มีการแข่งขันแรลลี่เชื่อมความสัมพันธ และการบำเพ็ญสาธารณประโยชน์เพื่อสังคม การแสดงมินิคอนเสิร์ตของศิลปินนักร้อง และการจับสลากรางวัล เพื่อมอบโชคให้แก่แขกผู้มีเกียรติที่เข้าร่วมงานฯ

โอกาสพิเศษ

งานสถาปนาทางการทูต ไทย-บังกลาเทศ ครบ 50 ปี

เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2566 นายดอน ปรมดีรัตน์ รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงต่างประเทศ เป็นประธานในพิธีเปิดงาน “50 ปีการสถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างไทยกับบังกลาเทศ” โดยมี H.E. MR. MOHAMMED ABDUL HYE เอกอัครราชทูต สาธารณรัฐประชาชนบังกลาเทศประจำประเทศไทย ให้การต้อนรับ ในโอกาสนี้ นายอภิชาติ พงษ์สุวรรณ รองผู้อำนวยการการทำเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ เข้าร่วมแสดงความยินดีในงานฯ

ทั้งนี้การทำเรือฯ ได้มีการลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางธุรกิจ กับท่าเรือจิตตะกอง สาธารณรัฐประชาชนบังกลาเทศ ภายใต้กรอบความร่วมมือกับกลุ่มประเทศ BIMSTEC เพื่อสนับสนุนการค้าและการลงทุนระหว่างสองประเทศให้มีความเข้มแข็ง ณ โรงแรมสยาม เคมปินสกี กรุงเทพฯ



กทท. ร่วมงาน วันเฉลิมพระชนมพรรษา องค์สมเด็จพระจักรพรรดิญี่ปุ่น

เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2566 ว่าที่ร้อยตรี รัฐกร เขียวไพศาล ผู้ช่วยผู้อำนวยการการทำเรือฯ สายตรวจสอบ เป็นผู้แทนการทำเรือฯ เป็นเกียรติในงานเฉลิมฉลองวันคล้ายวันเฉลิมพระชนมพรรษา ครบ 63 พรรษา สมเด็จพระจักรพรรดินารูฮิโตะแห่งประเทศญี่ปุ่น "Reception to celebrate the 63rd Birthday Anniversary of His Majesty the Emperor of Japan" โดยมี ฯพณฯ นายนะซึตะ คะสุยะ เอกอัครราชทูตผู้มีอำนาจเต็มแห่งญี่ปุ่น ให้การต้อนรับ ณ ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์



ต้อนรับเอกอัครราชทูต เดนมาร์กประจำประเทศไทย

เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2566 นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย พร้อมด้วยพนักงานท่าเรือที่เกี่ยวข้องร่วมให้การต้อนรับ H.E. Mr. Jon Thorgaard เอกอัครราชทูตเดนมาร์กประจำประเทศไทย และผู้แทนจากบริษัท A.P. Moller Capital ซึ่งเป็นบริษัทที่มีความเชี่ยวชาญในด้านการลงทุนระยะยาวด้านสินทรัพย์และโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยเข้าพบผู้อำนวยการฯ และผู้แทนที่เกี่ยวข้อง เพื่อแนะนำและหารือถึงโอกาสในการร่วมมือเพื่อลงทุนในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโครงการพัฒนาท่าเรือต่างๆ ระหว่างบริษัทฯ และการท่าเรือฯ ณ ห้องประชุม 1701 อาคารที่ทำการท่าเรือฯ

การท่าเรือฯ ร่วมงานเฉลิมฉลอง ครบรอบ 190 ปี ความสัมพันธ์ทางการทูตไทย-สหรัฐฯ

เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2566 นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการท่าเรือฯ พร้อมด้วยผู้บริหาร ท่าเรือแหลมฉบังและพนักงานท่าเรือฯ เข้าร่วมงานเลี้ยงรับรองเพื่อเฉลิมฉลองครบรอบ 190 ปี การสถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างไทยกับสหรัฐอเมริกา โดยมี นาย Robert F. Godec เอกอัครราชทูตสหรัฐอเมริกาประจำประเทศไทย พลเรือเอก เจริญชัย ชมเชิงแพทย์ ผู้บัญชาการทหารเรือ พลตำรวจเอก สุรเชษฐ์ หักพาล รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ และผู้แทนหน่วยงานรัฐและเอกชนของทั้งสองประเทศเข้าร่วมงาน ซึ่งจัดขึ้นบนเรือบรรทุกเครื่องบินโจมตี USS Nimitz (CVN 68) ณ ท่าเทียบเรือ C0 ท่าเรือแหลมฉบัง กองเรือบรรทุกเครื่องบินโจมตี Nimitz (CSG 11) นำโดยพลเรือตรี Christopher Sweeney ผู้บังคับการกองเรือออกเดินทางจากรัฐวอชิงตัน เพื่อปฏิบัติการทั่วไปตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2565 และได้เข้าร่วมฝึกกับกองทัพเรือของประเทศไทยและพันธมิตรทั่วภูมิภาค Indo-Pacific โดยเรือ USS Nimitz (CVN 68) เข้าประจำการเมื่อปี ค.ศ.1975 หรือเมื่อ 48 ปีที่แล้ว และครั้งสุดท้ายที่เรือ USS Nimitz มาเยือนประเทศไทยคือเมื่อ 12 ปีที่แล้ว การเข้าเยี่ยมท่าเรือแหลมฉบังของกองทัพเรือสหรัฐฯ ในครั้งนี้ เป็นโอกาสในการเสริมสร้างความร่วมมือด้านความมั่นคงของไทย-สหรัฐฯ ตลอดจนกระชับความสัมพันธ์และแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมระหว่างสองประเทศ



รางวัลเกียรติยศ

รางวัล ASIA RESPONSIBLE ENTERPRISE AWARDS (AREA) 2023



เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2566 การท่าเรือฯ ได้รับรางวัล Asia Responsible Enterprise Awards (AREA) 2023 สาขา Social Empowerment การเสริมสร้างพลังทางสังคม จากโครงการสร้างฝาย “คน...เก็บน้ำให้แผ่นดิน” โดยเรือโท ยุทธนา โมกขาว รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร ในฐานะหัวหน้าคณะทำงานบริหารโครงการฯ พร้อมด้วยคณะทำงานเข้ารับรางวัล ณ Naga World Hotel & Entertainment Complex ประเทศกัมพูชา



รางวัล EIA MONITORING AWARDS 2023



เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2566 นายอภิเสด พงษ์สุวรรณ รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ เข้ารับรางวัลสถานประกอบการที่ปฏิบัติตามมาตรฐานในการรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมประจำปี 2566 (EIA Monitoring Awards 2023) ประเภทคมนาคม ในชื่อโครงการ การก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 (ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน) ของการท่าเรือฯ จากนายจตุพร บุรุษพัฒน์ ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ณ ห้องอควิน แกรนด์ บอลรูม บี และ ซี โรงแรมอควินแกรนด์ คอนเวนชั่น



รางวัล รัฐวิสาหกิจดีเด่น ด้านแรงงานสัมพันธ์ ประจำปี 2566

เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2566 นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย เข้าร่วมพิธีมอบรางวัล Thailand Labour Management Excellence Award 2023 พร้อมเข้ารับรางวัล “รัฐวิสาหกิจดีเด่นด้านแรงงานสัมพันธ์” จากนายบุญชอบ สุทธมนัสวงษ์ ปลัดกระทรวงแรงงาน ณ ห้องประชุมกระทรวงแรงงาน ชั้น 5 กระทรวงแรงงาน โดยรางวัลดังกล่าวมอบให้กับองค์กรต่าง ๆ เพื่อยกย่องและเชิดชูเกียรติสถานประกอบการกิจการที่มีระบบการบริหารจัดการด้านแรงงานที่เป็นมาตรฐานสากล



รางวัล “SAINT FRANCIS OF ASSISI AWARD”



เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2565 ศาสตราจารย์พิเศษ พรเพชร วิชิตชลชัย ประธานวุฒิสภา เป็นประธานในพิธีในวดีธรรมรักษ์โลก ของวุฒิสภา เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการนำหลักคุณธรรมเป็นรากฐานในการปฏิบัติงานและการสร้างเครือข่ายคนดีรักษ์โลก ในครั้งนี้ นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการท่าเรือฯ ร่วมลงนามความร่วมมือสร้างเครือข่าย “คนดีรักษ์โลก” ร่วมกับ ดร.ศิรินา ปวโรฬารวิทยา ประธานคณะอนุกรรมการด้านคุณธรรมและจริยธรรม และ นายสุรพงษ์ รงศิริกุล นายกสมาคมคคาทอลิกแห่งประเทศไทย โอกาสนี้ ผู้อำนวยการท่าเรือฯ ได้รับรางวัล “Saint Francis of Assisi Award” จากบิชอป สิริพงษ์ จรัสศรี ประธานคณะกรรมการคคาทอลิกเพื่อคริสตชนฆราวาส ณ ห้องประชุม B1-1 อาคารรัฐสภา

รางวัล “องค์กรเกียรติยศ” ประจำปี 2566

เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2566 นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภา คนที่ 2 ให้เกียรติมอบโล่เกียรติยศ “องค์กรเกียรติยศ” ให้แก่ นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการท่าเรือฯ เพื่อยกย่องเชิดชูเกียรติการทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ว่าเป็นต้นแบบขององค์กรเกียรติยศ บริหารงานโดยยึดหลักคุณธรรม จริยธรรม เป็นองค์กรที่เสริมสร้าง คนดี คนเก่ง คนกล้า และโอกาสสู่สังคมเพื่อพัฒนาชาติไทยอย่างยั่งยืน ณ ห้องประชุม ชั้น B1 อาคารรัฐสภา



พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว พระราชทานโล่ประกาศเกียรติคุณ ในโอกาสน้อมเกล้าฯ ถวายรถตรวจ เอกซเรย์เต้านมเคลื่อนที่ให้แก่มูลนิธิกาญจนบารมี



พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี พระราชทานพระบรมราชวโรกาสให้มูลนิธิกาญจนบารมี และหน่วยงานที่มีอุปการคุณสนับสนุนการดำเนินงานหน่วยคัดกรองมะเร็งเต้านมเคลื่อนที่ โดยเครื่องแมมโมแกรม (Mammogram) ของมูลนิธิกาญจนบารมี พร้อมกันนี้พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวได้พระราชทานโล่ประกาศเกียรติคุณให้แก่การทำเรื่องแห่งประเทศไทย โดยมีนายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการทำเรื่องฯ เป็นผู้แทนรับพระราชทาน พร้อมด้วยผู้แทนจากหน่วยงานผู้มีอุปการคุณร่วมสนับสนุนฯ เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2566 ณ พระที่นั่งอัมพรสถาน พระราชวังดุสิต



การทำเรื่องฯ ร่วมสานต่อพระราชปณิธานของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี ทางด้านการแพทย์และสาธารณสุข โดยในวาระครบรอบ 70 ปีของการทำเรื่องฯ ได้สนับสนุนเงินจำนวน 33,000,000 บาท ให้แก่มูลนิธิกาญจนบารมีสำหรับจัดหารถตรวจเอกซเรย์เต้านมเคลื่อนที่ (Mammogram) และเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2564 การทำเรื่องฯ ได้เข้าเฝ้าฯ ทูลละอองธุลีพระบาท น้อมเกล้าฯ น้อมกระหม่อมถวายรถตรวจเอกซเรย์เต้านมเคลื่อนที่ (Mammogram) ประสิทธิภาพสูงพร้อมอุปกรณ์จำนวน 1 คัน ซึ่งภายในรถตรวจฯ ประกอบด้วยเครื่องตรวจเต้านมที่เห็นโครงสร้างความผิดปกติได้อย่างชัดเจน และใช้โปรแกรมปัญญาประดิษฐ์ (AI) ในการช่วยหาความผิดปกติของเนื้อเยื่อเต้านมอัตโนมัติ ทั้งนี้เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของมูลนิธิกาญจนบารมี ที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชดำริพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ครั้นยังทรงดำรงพระอิสริยยศ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร เมื่อปี 2540 เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและสุขภาพของประชาชน ผู้ด้อยโอกาส รวมทั้งสตรีกลุ่มเสี่ยงในถิ่นทุรกันดารที่ห่างไกลจากโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาล ให้สามารถเข้ารับการตรวจคัดกรองมะเร็งเต้านมได้ตั้งแต่ระยะเริ่มต้น ซึ่งจะช่วยให้โอกาสการรอดชีวิตได้สูงถึง 90% อันจะเป็นการลดอัตราการเสียชีวิตของผู้ป่วยโรคมะเร็งเต้านมในประเทศไทย



PART

05

การท่าเรือคลองคร

URETO

RCOC 30

T358

T320

RCOC 30

QUAY LOADING RESTRICTION
CONTAINERS MAY NOT BE STACKED OVER TWO HIGH

ระวัง! ห้ามวางตู้สินค้าเกิน 2 ชั้น

114

No.114



รายงานนโยบายและการดำเนินงาน ด้านการกำกับดูแลที่ดี

1. การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) มีความมุ่งมั่นและแน่วแน่ในการยึดถือและปฏิบัติตามหลักการและแนวทางการปฏิบัติของการกำกับดูแลที่ดี เพื่อให้ กทท. สามารถบรรลุวิสัยทัศน์ (Vision) ภารกิจ (Mission) กลยุทธ์ (Strategy) และเป้าหมายระยะยาว (Long Term Goal) ซึ่งจะเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันและทำให้ กทท. มีการเติบโตอย่างยั่งยืนต่อไป
2. การกำกับดูแลที่ดีของ กทท. พัฒนาขึ้นจากหลักการและแนวทางตามมาตรฐานสากลที่เป็นที่ยอมรับทั้งในและต่างประเทศ เช่น หลักการกำกับดูแลที่ดีของ Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) ปี 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. คณะกรรมการ และผู้บริหารให้ความสำคัญ มีบทบาทในการกำกับดูแลและเป็นแบบอย่างที่ดี (Role Model) โดยแสดงถึงความมุ่งมั่นและแน่วแน่ในการยึดถือและปฏิบัติตามหลักการและแนวทางปฏิบัติของการกำกับดูแลที่ดี
4. พนักงาน กทท. จะเป็นผู้ปฏิบัติตามบทบาทหน้าที่อย่างจริงจัง เข้มแข็ง เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานตามทิศทางเป้าหมายและยุทธศาสตร์ที่ได้กำหนดไว้ โดยมีหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีเป็นกรอบในการปฏิบัติที่ถูกปลูกฝังจนเกิดเป็นวัฒนธรรมที่ดีของ กทท.
5. กทท. จัดให้มีการรายงานการปฏิบัติตามแนวทางการกำกับดูแลที่ดีตามมาตรฐานสากล และการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับ กทท. แก่ผู้ถือหุ้นภาครัฐและสาธารณชนรับรู้อย่างเป็นประจำทุกปี
6. กทท. จะมีการทบทวนและปรับปรุงนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลที่ดีของ กทท. ให้พัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทันสมัย และเป็นปัจจุบัน

จึงประกาศให้ทราบโดยทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ 21 กันยายน พ.ศ. 2566

(นายจิรุตม์ วิศาลจิตร)

ประธานกรรมการกำกับดูแลที่ดี
และความรับผิดชอบต่อสังคมของ กทท.

คู่มือการกำกับดูแลที่ดี ▶
ของ กทท. ฉบับปรับปรุง
ปีงบประมาณ 2567





นโยบายและการดำเนินงาน ด้านการกำกับดูแลที่ดี

การกำกับดูแลที่ดี

คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมของการท่าเรือฯ เพื่อกำหนดนโยบายแนวปฏิบัติ และแผนงานด้านการกำกับดูแลที่ดี การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม การป้องกันและต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ รวมถึงการบูรณาการการกำกับดูแลที่ดีกับการบริหารความเสี่ยง และการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับ และกำกับติดตามผลการดำเนินงาน ให้เป็นไปตามนโยบายและแนวทางการกำกับดูแลที่ดี เพื่อให้บรรลุผลสำเร็จตามแผนงานด้านการกำกับดูแลที่ดี



สำหรับระบบการกำกับดูแลที่ดีของการท่าเรือฯ ได้ประยุกต์ตามหลักการกำกับดูแลที่ดีของ Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) ปี 2015 สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ประกอบด้วย 10 หมวด โดยได้มีการกำหนดโครงสร้างผู้รับผิดชอบ แนวทางการบริหารจัดการ การส่งเสริมและตรวจสอบ ติดตาม เพื่อผนวกเป็นส่วนหนึ่งของการปฏิบัติงานประจำของการท่าเรือฯ โดยการท่าเรือฯ ได้มีการดำเนินการตามแนวปฏิบัติดังกล่าว ดังนี้

หมวดที่ 1

การสนับสนุนบทบาทของผู้ถือหุ้นภาครัฐ การท่าเรือฯ มีการกำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการรายงานผลการปฏิบัติงานตามนโยบายและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีแก่ผู้ถือหุ้นภาครัฐ โดยได้มีการรายงานผลการปฏิบัติงานฯ ใน 3 ประเด็น ได้แก่ ผลการดำเนินงานด้านการเงินและไม่ใช่การเงิน ผลการปฏิบัติตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และผลการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับกิจการ รวมถึงได้มีการจัดทำกระบวนการการรายงาน และมีการติดตามผลการดำเนินงานตามแผนการกำกับดูแลที่ดีของการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีฯ และคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบเป็นรายไตรมาส

หมวดที่ 2

การสนับสนุนด้านการตลาดที่เป็นธรรม การท่าเรือฯ ได้มีการส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันทางการตลาดอย่างไม่ผูกขาด การไม่เลือกปฏิบัติในการจัดซื้อจัดจ้าง การต่อต้านการทุจริตที่จะส่งผลให้การท่าเรือฯ เสียประโยชน์ทั้งด้านการเงินและภาพลักษณ์ความน่าเชื่อถือทางสังคม นอกจากนี้เพื่อทำให้การดำเนินงานตามภารกิจของการท่าเรือฯ เกิดประสิทธิผลสูงสุด การท่าเรือฯ ยังส่งเสริมให้มีการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้วยความเป็นธรรม เช่น คู่ค้า ผู้ส่งมอบ คู่ความร่วมมือและพันธมิตรทางการค้าที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญ เพื่อร่วมยกระดับมาตรฐานการปฏิบัติงานขององค์กร เพื่อให้บรรลุได้ตามหลักปฏิบัติที่เป็นธรรมดังกล่าว โดยการท่าเรือฯ ได้มีการดำเนินงานครอบคลุมประเด็นสำคัญ ดังนี้

- การส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรม ได้มีการกำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรม (คู่แข่ง) โดยการท่าเรือฯ มุ่งดำเนินธุรกิจภายใต้กรอบของกฎหมายและกติกากฎของการแข่งขันที่กำหนด ไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางธุรกิจด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม ต่อต้านการผูกขาดและการเลือกปฏิบัติการค้า หลีกเลี่ยงการใช้อำนาจของรัฐเพื่อให้ได้มาซึ่งสิทธิผูกขาดในการดำเนินธุรกิจ รวมถึงดำเนินกิจกรรมเพื่อสร้างความสัมพันธ์กับคู่แข่ง
- การเข้าถึงแหล่งเงินทุนอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม การท่าเรือฯ กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการเข้าถึงแหล่งเงินทุนอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม (เจ้าหนี้) โดยคำนึงถึงต้นทุนทางการเงินและความเสี่ยงในการจัดหาเงินทุนการบริหารจัดการด้านเงินทุนให้มีความเหมาะสม เพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจและรักษาความเชื่อมั่นต่อเจ้าหนี้ ดำเนินการจัดสรรแหล่งเงินทุนที่ได้จากเงินรายได้ เงินอุดหนุนจากรัฐบาล และเงินกู้ยืมอย่างรอบคอบและคุ้มค่า โดยพิจารณาถึงความจำเป็นและเหมาะสม สอดคล้องกับสภาพธุรกิจสถานะตลาดเงินตลาดทุน และเป็นไปตามนโยบายที่กระทรวงการคลังกำหนด ปฏิบัติตามพันธสัญญาหรือเงื่อนไขต่าง ๆ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด มุ่งมั่นในการรักษาสัมพันธ์ภาพที่ยั่งยืนกับเจ้าหนี้และให้ความเชื่อถือซึ่งกันและกัน รวมถึงเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศที่ถูกต้องและครบถ้วนอย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้ การท่าเรือฯ จะดำเนินการจัดทำแผนบริหารหนี้สาธารณะเพื่อเสนอสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง และกระทรวงคมนาคม ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติ ซึ่งคณะกรรมการการท่าเรือฯ และคณะกรรมการฝ่ายบริหารการท่าเรือฯ ได้มีการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งได้มีการรายงานการกู้เงินและรายงานข้อมูลหนี้เงินกู้ต่อสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง

- การจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นธรรมและไม่เลือกปฏิบัติกับกลุ่มลูกค้าและผู้ส่งมอบ การทำเรื่อง คำนึงถึงความสำคัญของกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล มีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และตระหนักถึงการสร้างความเชื่อมั่นให้กับสาธารณชนในการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง โดยได้ใช้หลักปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานเดียวกับหน่วยงานของรัฐทุกแห่ง ภายใต้พระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 ทั้งนี้ การทำเรื่องฯ ได้มีการกำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติจัดทำแผนปฏิบัติการจัดซื้อจัดจ้าง ทบทวนและปรับปรุงคู่มือการดำเนินงานด้านพัสดุ ซึ่งเผยแพร่ผ่านทางเว็บไซต์ของ การทำเรื่องฯ รวมทั้งได้มีการซักซ้อมความเข้าใจ การจัดทำรายงานการมีส่วนร่วมได้ส่วนเสียในการทำรายการที่เกี่ยวข้องของการจัดซื้อจัดจ้าง ซึ่งมีวงเงิน 500,000 บาทขึ้นไป สำหรับคณะกรรมการซึ่งได้รับการแต่งตั้งในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง และผู้มีอำนาจอนุมัติลงนาม เพื่อให้ การปฏิบัติงานด้านจัดซื้อจัดจ้างเป็นไปในแนวทางเดียวกัน
- การต่อต้านทุจริตและรับสินบน การทำเรื่องฯ กำหนดนโยบาย และแนวปฏิบัติด้านการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ (Anti - Corruption Policy) แผนปฏิบัติการด้านการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบของการทำเรื่องฯ ซึ่งจัดทำขึ้น ภายใต้กรอบของแผนแม่บทยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561 - 2580 ประเด็นที่ 21 การต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ โดยได้มีการรายงานผลการดำเนินงานตามแผนฯ ต่อคณะกรรมการกำกับดูแลที่ตีฯ คณะกรรมการการทำเรื่องฯ สำนักงาน ป.ป.ช. และกระทรวงคมนาคม รวมทั้งได้มีการจัดทำแนวทางการปฏิบัติการไม่รับและการให้ของขวัญ ของกำนัลจากการปฏิบัติหน้าที่ (No Gift Policy) มีการจัด กิจกรรมเชิงสัญลักษณ์ เช่น การประกาศเจตนารมณ์ที่จะไม่รับ ของขวัญหรือของกำนัลทุกชนิดจากการปฏิบัติหน้าที่ กิจกรรมตอบคำถามออนไลน์ การอบรมหลักเกณฑ์ No Gift Policy เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจให้แก่ให้กับผู้บริหาร และพนักงาน ทั้งนี้การทำเรื่องฯ ยังได้เข้าร่วมการประเมิน คุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงาน ภาครัฐ (Integrity & Transparency Assessment : ITA) โดยในปี 2566 การทำเรื่องฯ ได้คะแนนการประเมินทั้งสิ้น 90.39 คะแนน

- การแยกบัญชีเชิงสังคมและพาณิชย์ การทำเรื่องฯ กำหนด นโยบายและแนวปฏิบัติการแยกบัญชีเชิงสังคมและพาณิชย์ โดยคำนึงถึงการแสดงข้อมูลการวัดผลการดำเนินงานที่สะท้อน ประสิทธิภาพ เพื่อให้ทราบต้นทุนที่แท้จริงในส่วนของ การ ดำเนินการตามนโยบาย ซึ่งเป็นกิจกรรมที่เน้นการช่วยเหลือ สังคมและกลุ่มเป้าหมายตามนโยบายภาครัฐ และได้จัดทำคู่มือ การปฏิบัติงานจัดทำรายงานบัญชีเชิงสังคม (Public Service Accounting) สำหรับการจำแนกและบริหารจัดการกิจกรรม/ รายการการดำเนินงานเชิงพาณิชย์และบริการสาธารณะหรือ เชิงสังคมได้อย่างถูกต้อง มีประสิทธิภาพตามกรอบหลักการ มาตรฐานที่ภาครัฐกำหนดและให้การยอมรับ โดยการทำเรื่องฯ กำหนดให้มีการจัดทำบัญชีเชิงสังคม (PSA) แยกออกจาก บัญชีเชิงพาณิชย์ เพื่อให้เห็นผลการดำเนินงานที่แท้จริง และ เปิดเผยแพร่รายการบัญชีธุรกรรมนโยบายรัฐ หรือบัญชีเชิงสังคม (PSA) ซึ่งแสดงรายละเอียดการดำเนินงานตามโครงการต่าง ๆ ตามนโยบายรัฐบาล ในการช่วยเหลือประชาชนหรือสังคม เพื่อให้ทราบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น และผลการดำเนินงานแท้จริง ในโครงการต่าง ๆ เช่น โครงการพัฒนาศักยภาพโครงการ พื้นฐานและการให้บริการของท่าเรือระนอง โครงการก่อสร้าง ท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 โครงการอื่น ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น ในอนาคตตามนโยบายของรัฐบาลหรือมติคณะรัฐมนตรี
- การกำหนดช่องทางรับข้อร้องเรียนและชดเชย กรณีคู่แข่งและ เจ้าหนี้ถูกละเมิดสิทธิตามกฎหมายการทำเรื่องฯ มีการกำหนด นโยบายและแนวปฏิบัติในการรับข้อร้องเรียนและชดเชยฯ โดยกองข้อมูลข่าวสาร ฝ่ายอำนวยการ เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ รับข้อร้องเรียน มีการกำหนดช่องทางการรับข้อร้องเรียน ผ่านช่องทางต่าง ๆ รวมถึงการติดตามและการรายงานผล การปฏิบัติงานตามนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการพัฒนา ช่องทางการรับข้อร้องเรียนฯ อย่างเป็นระบบ

หมวดที่ 3

สิทธิของผู้ถือหุ้นภาครัฐ การทำเรื่องฯ มีการกำหนดนโยบายและจัดทำ คู่มือการป้องกันการใช้ข้อมูลภายใน การป้องกันการเกิดรายการ เกี่ยวโยง และการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ตาม พ.ร.บ. ประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. 2561 และ พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 โดยกำหนดให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานการทำเรื่องฯ รายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และลงนามรับทราบบัญชี ข้อมูลข่าวสารที่ไม่เปิดเผยต่อประชาชน ภายในเดือนสิงหาคมของ ทุกปี รวมทั้งให้คณะกรรมการการทำเรื่องฯ และคณะอนุกรรมการ ชุดต่าง ๆ รวมทั้งผู้เข้าร่วมประชุมทุกคณะ ทุกครั้งที่มีการประชุม ลงนามหนังสือแสดงความโปร่งใสในการดำเนินงาน และให้การยืนยันว่าจะรักษาความลับของการประชุม รวมถึงไม่ใช้ข้อมูล หรือไม่นำ ความลับของการประชุมไปใช้เพื่อประโยชน์ของตนเอง หรือผู้อื่น พร้อมทั้งรายงานสรุปเสนอฝ่ายตรวจสอบ รวมทั้งมีการติดตาม และจัดทำรายงานผลการดำเนินงานดังกล่าว เสนอคณะกรรมการ กำกับดูแลฯ และคณะกรรมการการทำเรื่องฯ เพื่อทราบทุกไตรมาส

2566 : ITA
INTEGRITY &
TRANSPARENCY
ASSESSMENT



หมวดที่ 4

บทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย การท่าเรือฯ ให้ความสำคัญยิ่งต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม เนื่องจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีบทบาทในการส่งเสริมให้การท่าเรือฯ เติบโตสู่ความยั่งยืนได้อย่างมั่นคง ด้วยความสำคัญดังกล่าว การปฏิบัติงานตามภารกิจของการท่าเรือฯ จึงต้องคำนึงถึงความเป็นอยู่ที่ดีของสังคมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่าง ๆ และการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจัง โดยผู้เกี่ยวข้องกับความสำเร็จและความยั่งยืนของการท่าเรือฯ ทั้งทางตรงและทางอ้อม ได้แก่ พนักงาน/ลูกจ้าง ผู้ถือหุ้นภาครัฐ หน่วยงานภาครัฐ คู่แข่ง เจ้าหนี้ ผู้ส่งมอบปัจจัยการผลิต คู่ค้า และคู่ความร่วมมือเพื่อดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งด้านเรือสินค้าและบริการภายในท่าเรือ รวมถึงผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการปฏิบัติงานของการท่าเรือฯ ที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ อาชีวอนามัย และความปลอดภัย เช่น ชุมชนและสังคมรอบพื้นที่ปฏิบัติงานของการท่าเรือฯ เป็นต้น ทั้งนี้ การท่าเรือฯ ได้บริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยได้กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีการระบุผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย การจัดลำดับความสำคัญ และดำเนินการสร้างความสัมพันธ์ การตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และมีการติดตามรายงานผลการดำเนินงานเสนอต่อคณะกรรมการท่าเรือฯ เป็นรายไตรมาส และประเมินผลการดำเนินงาน รวมทั้งได้สำรวจความพึงพอใจของลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นประจำทุกปี เพื่อให้ได้ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความพึงพอใจและความผูกพันของลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อนำไปจัดทำแผนงานและแนวทางการปรับปรุงกระบวนการทำงานและการให้บริการของการท่าเรือฯ ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น รวมถึงเป็นปัจจัยนำเข้าในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ของการท่าเรือฯ

หมวดที่ 5

การเปิดเผยข้อมูล การท่าเรือฯ มีการเปิดเผยข้อมูลแก่ผู้ถือหุ้น ภาครัฐ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของการท่าเรือฯ เพื่อแสดงถึงความโปร่งใส น่าเชื่อถือ ตรวจสอบได้ เพื่อให้ได้รับข้อมูลที่พึงได้รับตามกฎหมาย ซึ่งครอบคลุมอย่างน้อย ได้แก่ พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสารของทางราชการ พ.ศ. 2540 หลักการและแนวปฏิบัติที่ดีตามแนวทางการเปิดเผยข้อมูลของรัฐวิสาหกิจของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือและขนส่งทางน้ำ โดยการท่าเรือฯ ได้เผยแพร่ข้อมูลผ่านเว็บไซต์ของการท่าเรือฯ ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาสำคัญทั้งด้านการเงิน และไม่ใช้การเงิน รวมทั้งได้มีการจัดทำรายงานประจำปี ซึ่งมีข้อมูลและเนื้อหา ประกอบด้วย โครงสร้างของผู้ถือหุ้น ประวัติคณะกรรมการ และผู้บริหารการท่าเรือฯ งบการเงินที่ได้รับการรับรองจากผู้สอบบัญชี ค่าอธิบายเชิงวิเคราะห์เกี่ยวกับฐานะการเงินผลการดำเนินงาน การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ รายงานความรับผิดชอบต่อของคณะกรรมการตรวจสอบต่อรายงานทางการเงิน ความเสี่ยงหลักของการดำเนินธุรกิจ

แผนกลยุทธ์ของการท่าเรือฯ การดำเนินงานด้านการกำกับดูแลที่ดี และความรับผิดชอบต่อสังคมของการท่าเรือฯ เป็นต้น รวมทั้งได้เปิดเผยข้อมูลสำคัญผ่านทางเว็บไซต์ของการท่าเรือฯ ได้แก่ ทิศทางนโยบายของคณะกรรมการ และผู้บริหารการท่าเรือฯ นโยบายการกำกับดูแลที่ดี แผนงานที่สำคัญ การจัดซื้อจัดจ้าง ผลการดำเนินงานทางการเงินและไม่ใช้การเงินที่สำคัญ รวมถึงรายงานประจำปี เป็นต้น

หมวดที่ 6

บทบาทคณะกรรมการ คณะกรรมการการท่าเรือฯ เป็นกลุ่มผู้แทนผู้ถือหุ้นภาครัฐที่ได้รับการสรรหาและคัดเลือกกว่าเป็นผู้มีความพร้อมทั้งด้านคุณสมบัติ คุณวุฒิ ทักษะความรู้และความสามารถที่เพียงพอต่อการขับเคลื่อนการท่าเรือฯ ให้เกิดการเติบโตได้อย่างยั่งยืน ตามแนวทางที่ผู้ถือหุ้นภาครัฐกำหนด ด้วยความสำคัญดังกล่าว คณะกรรมการการท่าเรือฯ จึงมีบทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบต่อที่จะต้องมุ่งมั่นพัฒนาตนเองให้เกิดความเชี่ยวชาญในธุรกิจ การจัดการท่าเรือและการขนส่งทางน้ำ รวมถึงยึดถือปฏิบัติตนตามแนวทางที่ดีที่กรรมการรัฐวิสาหกิจพึงปฏิบัติ โดยบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบต่อที่สำคัญ ได้แก่ การมีส่วนร่วมในการกำหนด ทิศทาง และพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการประจำปีของการท่าเรือฯ การจัดตั้งคณะกรรมการต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการทำหน้าที่ของคณะกรรมการท่าเรือฯ การเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ อย่างเต็มศักยภาพ การประเมินตนเองของคณะกรรมการการท่าเรือฯ และคณะกรรมการ เพื่อนำผลประเมินไปกำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาตนเองอย่างเป็นระบบ การเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการท่าเรือฯ ทั้งกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่และคณะกรรมการทั้งคณะ การประเมินผลการดำเนินงานของผู้อำนวยการการท่าเรือฯ และผู้บริหารระดับสูง 2 ระดับรองจากผู้อำนวยการการท่าเรือฯ และการวางแผนสืบทอดตำแหน่ง ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ และผู้บริหารระดับสูงอย่างครบถ้วนชัดเจน รวมทั้งการกำกับดูแลให้การท่าเรือฯ ปฏิบัติได้ตามกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง

หมวดที่ 7

การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน การท่าเรือฯ ให้ความสำคัญในการกำกับดูแลการบริหารความเสี่ยงองค์กร และการควบคุมภายใน เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการรับมือกับปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ ทั้งจากปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกองค์กร ซึ่งส่งผลกระทบต่อการทำงานของท่าเรือฯ การบริหารความเสี่ยงจึงเป็นส่วนสำคัญที่จะช่วยลดผลกระทบทำให้การท่าเรือฯ สามารถบรรลุเป้าหมายทางธุรกิจที่ตั้งไว้ คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของการท่าเรือฯ ให้ทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย แผนการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน รวมทั้งติดตามประสิทธิผลของระบบการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในให้เป็นไปตาม

มาตรฐานที่ยอมรับ เช่น COSO ERM 2017 เป็นต้น และเสนอแนะแนวทางให้การบริหารความเสี่ยงในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจให้เป็นไปอย่างเหมาะสม และมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการบรรลุเป้าหมายทางธุรกิจ สอดคล้องกับวิสัยทัศน์และทิศทางขององค์กร ลดผลกระทบจากความไม่แน่นอนของสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ

หมวดที่ 8

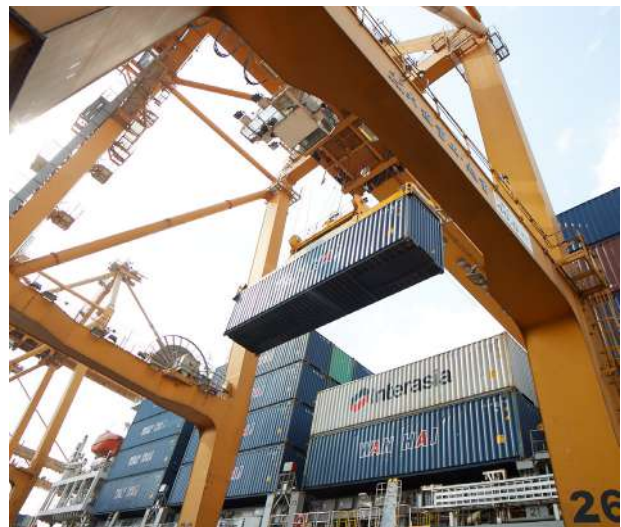
จรรยาบรรณ การทำเรือฯ ให้ความสำคัญต่อการดำเนินงานด้วยหลักจริยธรรมและจรรยาบรรณ โดยได้จัดทำคู่มือจริยธรรมของการทำเรือฯ ตามพระราชบัญญัติมาตรฐานทางจริยธรรม พ.ศ. 2562 แนวปฏิบัติที่ดีตามกรอบหลักการ OECD และหลักการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจของ สคร. ซึ่งครอบคลุมทั้งระดับคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานการทำเรือฯ เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ และประพฤติปฏิบัติตามคู่มือจริยธรรม รวมทั้งได้จัดทำแผนส่งเสริมจริยธรรมของการทำเรือฯ ซึ่งประกอบด้วย กิจกรรมสร้างความรู้ความเข้าใจด้านคุณธรรมจริยธรรม การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ กิจกรรมด้านศาสนา และการยกย่องเชิดชูบุคลากรที่มีความประพฤติดี ซื่อสัตย์ มีจริยธรรม และมีความโปร่งใสในการปฏิบัติงาน การเข้าร่วมการประเมินองค์กรคุณธรรม รวมทั้งมีการติดตามผลการดำเนินการและการประเมินการรับรู้ความเข้าใจคู่มือจริยธรรมของการทำเรือฯ และการรับเรื่องร้องเรียนด้านจริยธรรม กรณีที่มีการประพฤติปฏิบัติที่ฝ่าฝืนจริยธรรม ตามข้อบังคับคณะกรรมการของการทำเรือแห่งประเทศไทย ว่าด้วยจริยธรรมและจรรยาบรรณของคณะกรรมการผู้อำนวยการ และพนักงานการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2561

หมวดที่ 9

ความยั่งยืนและนวัตกรรม

- ด้านนวัตกรรม คณะกรรมการการทำเรือฯ มีการกำหนดนโยบายด้านนวัตกรรมของการทำเรือฯ โดยได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารจัดการความรู้ เทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อขับเคลื่อนงานด้านนวัตกรรม กำหนดยุทธศาสตร์ด้านนวัตกรรม การเป็น Role Model ในการส่งเสริมค่านิยมวัฒนธรรมด้านนวัตกรรม รวมทั้งกำกับและติดตามผลการดำเนินงานด้านนวัตกรรม ทั้งนี้ การทำเรือฯ ได้ดำเนินการกำหนดค่านิยมและส่งเสริมค่านิยมด้านนวัตกรรมเพื่อให้พนักงานเกิดการรับรู้และปฏิบัติจนเกิดเป็นวัฒนธรรมนวัตกรรม รวมทั้งได้มีการสื่อสารทิศทางการดำเนินงานภายใต้แผนวิสาหกิจ และแผนแม่บทต่าง ๆ ของการทำเรือฯ ให้แก่กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของการทำเรือฯ พร้อมทั้งดำเนินการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์นโยบายและคู่มือการส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์ และแผนแม่บทการจัดการนวัตกรรมเพื่อให้พนักงานการทำเรือฯ ได้รับทราบและเป็นแนวทางปฏิบัติทั่วทั้งองค์กร

- ด้านความยั่งยืน คณะกรรมการการทำเรือฯ ได้กำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงาน เพื่อพัฒนาการทำเรือฯ รวมทั้งนโยบายการพัฒนาความยั่งยืน เพื่อให้เกิดการพัฒนาและเติบโตอย่างยั่งยืน ตลอดจนเพิ่มศักยภาพและยกระดับมาตรฐานให้เทียบเท่าท่าเรือชั้นนำระดับโลก และสามารถบรรลุวิสัยทัศน์ตามที่ได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การทำเรือฯ ได้มีการทบทวนข้อมูลปัจจัยที่ส่งผลต่อความยั่งยืนของการทำเรือฯ เพื่อเป็นปัจจัยนำเข้า (Input) สำหรับการจัดทำ/ทบทวน แผนยุทธศาสตร์ และแผนปฏิบัติการประจำปีของการทำเรือฯ และขอความเห็นชอบร่างกรอบยุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกับปัจจัยความยั่งยืนของการทำเรือฯ ต่อคณะกรรมการฝ่ายบริหารการทำเรือฯ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการทำเรือฯ และคณะกรรมการการทำเรือฯ เพื่อนำไปจัดทำแผนปฏิบัติการที่สอดคล้อง รวมทั้งได้มีการจัดทำคู่มือปฏิบัติงานเพื่อการพัฒนาความยั่งยืนที่สอดคล้องกับกระบวนการวางแผนยุทธศาสตร์องค์กร พร้อมประมวลความครบถ้วน ถูกต้องของแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการที่สอดคล้องกับร่างยุทธศาสตร์การทำเรือฯ



หมวดที่ 10

การติดตามผลการดำเนินงาน คณะกรรมการการทำเรือฯ มีการติดตามผลการดำเนินงานด้านการเงินและไม่ใช้การเงินอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยเป็นรายไตรมาส และกำกับให้รายงานผลการดำเนินงานต่าง ๆ ที่นำเสนอคณะกรรมการการทำเรือฯ มีคุณภาพเพียงพอ เพื่อประกอบการตัดสินใจ โดยสะท้อนสาระสำคัญ ได้แก่ บทวิเคราะห์และสรุปผลการดำเนินงานเปรียบเทียบกับเป้าหมายและผลการดำเนินงานในปีที่ผ่านมา สาเหตุที่ส่งผลให้ผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ปัญหา/อุปสรรค รวมถึงแนวทางแก้ไขปัญหา/อุปสรรคที่เป็นทางเลือก เพื่อนำเสนอแก่ คณะกรรมการการทำเรือฯ อย่างครบถ้วน โดยไม่แทรกแซงการตัดสินใจและการบริหารงานของฝ่ายบริหาร



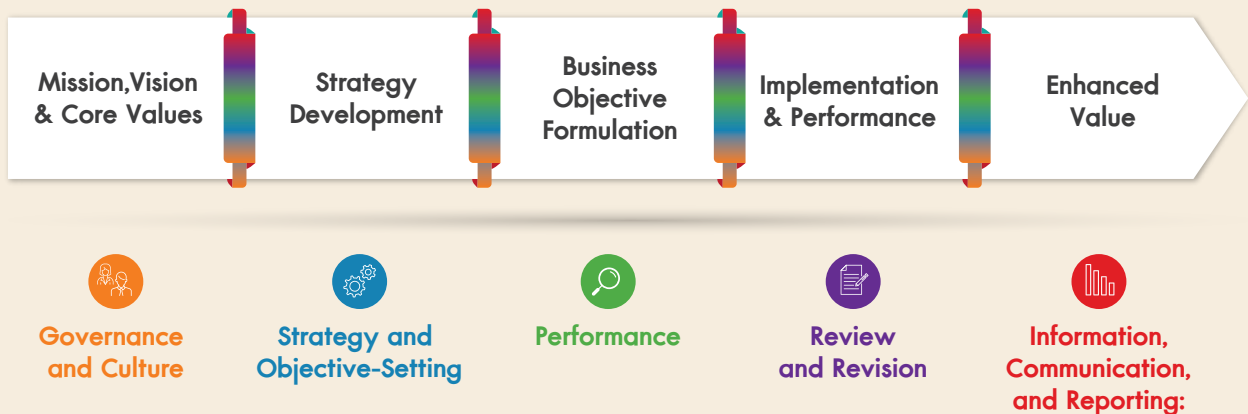
การบริหารความเสี่ยง และควบคุมภายใน

การทำเรือฯ เป็นหน่วยงานที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีความตระหนักถึงความสำคัญของระบบการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน ตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 ตามมาตรา 79 บัญญัติให้หน่วยงานของรัฐจัดให้มีการตรวจสอบภายใน การควบคุมภายใน และการบริหารจัดการ ความเสี่ยง

การทำเรือฯ ให้ความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน เนื่องจากเป็นเครื่องมือสำคัญที่ช่วยให้การดำเนินงานขององค์กรสามารถบรรลุเป้าหมาย ด้วยการลดผลกระทบ โอกาสที่จะเกิด และหลีกเลี่ยงความเสี่ยงที่อาจจะสร้างความเสียหายหรือความสูญเสียให้กับองค์กร การทำเรือฯ ดำเนินการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในตามแนวทางมาตรฐานสากล COSO ERM 2017 และ COSO 2013 โดยมีการระบุ วิเคราะห์ ประเมินความเพียงพอของการควบคุมภายในและความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นกับองค์กร รวมทั้งการจัดทำแผนบริหารจัดการความเสี่ยงรองรับความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้น โดยครอบคลุมความเสี่ยงประเภทต่าง ๆ เช่น ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ ความเสี่ยงการดำเนินงาน ความเสี่ยงด้านการเงิน และ ความเสี่ยงด้านกฎระเบียบ เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในทุกภาคส่วน

การบริหารความเสี่ยง

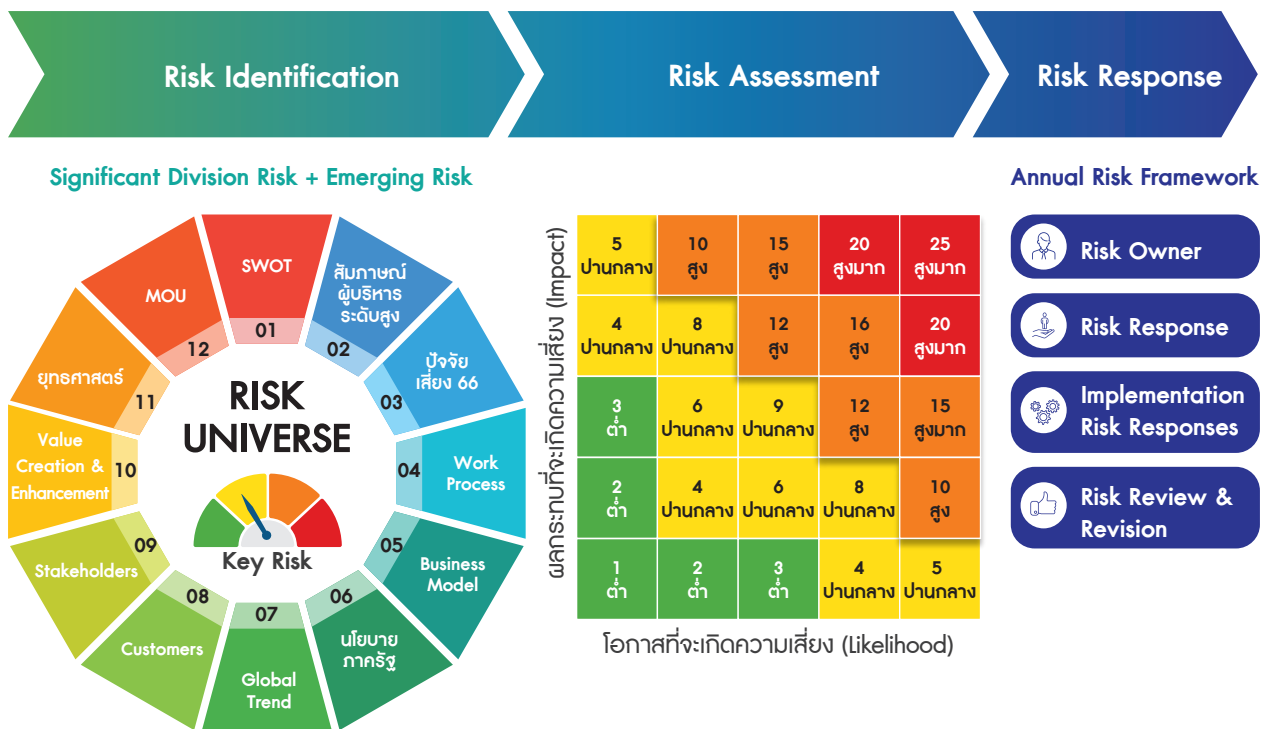
การทำเรือฯ ดำเนินธุรกิจหลักเกี่ยวกับการให้บริการด้านเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ ควบคุมการขนถ่ายและบรรทุกสินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบสินค้าให้แก่เจ้าของสินค้า รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า การขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งการมุ่งสู่วิสัยทัศน์ที่กำหนดไว้ คือ “มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573” การทำเรือฯ ในฐานะที่เป็นหน่วยงานหลักในการสนับสนุนระบบการขนส่งและระบบเศรษฐกิจของประเทศ จึงต้องการเตรียมความพร้อมในการรองรับสถานการณ์ต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสถานการณ์ปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ทั้งทางด้านเทคโนโลยี นวัตกรรม ทำให้รูปแบบการประกอบธุรกิจเปลี่ยนแปลงไป รวมถึงทิศทางการดำเนินธุรกิจส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับการสร้างความยั่งยืนขององค์กร ภายใต้กรอบแนวทาง ESG Model ซึ่งประกอบด้วย E : Environment สิ่งแวดล้อม S : Social สังคม G : Good Governance การกำกับดูแลที่ดี ส่งผลต่อทิศทางการพัฒนาของ การทำเรือฯ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว



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

การทำเรื่องฯ ได้ดำเนินการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงของการทำเรื่องฯ โดยการประชุมเชิงปฏิบัติการดำเนินการประเมินความเสี่ยงระดับองค์กร อ้างอิงแผนงานตามประเด็นหลักของแต่ละยุทธศาสตร์ ตามแผนวิสาหกิจ (พ.ศ. 2566 - 2567) และดำเนินการวิเคราะห์บริบทสภาพแวดล้อมขององค์กร ปัจจัยภายในและภายนอก และเป้าหมายที่สำคัญขององค์กร จุดอ่อน ความต้องการความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตัวชี้วัดที่สำคัญขององค์กร เพื่อกำหนดความเสี่ยงที่เป็นไปได้ทั้งหมด (Risk Universe) ขององค์กร รวมทั้งกลั่นกรองและเสนอปัจจัยเสี่ยง (Risk Factor) ซึ่งหากพบความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญเกินระดับที่ยอมรับได้ การทำเรื่องฯ ต้องดำเนินการวิเคราะห์สาเหตุ และออกแบบมาตรการบริหารความเสี่ยง (Risk Mitigation Plan) เพื่อจัดการความเสี่ยงให้ลดลงอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ เพื่อให้การทำเรื่องฯ สามารถรักษาคุณค่าขององค์กร สำหรับการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยง ได้ดำเนินการโดยผู้บริหารระดับสูงสุดในลักษณะบูรณาการการทำงานร่วมกันทั้งองค์กร เพื่อให้ได้ข้อตกลงร่วมกันและสามารถนำไปปฏิบัติได้ทันที

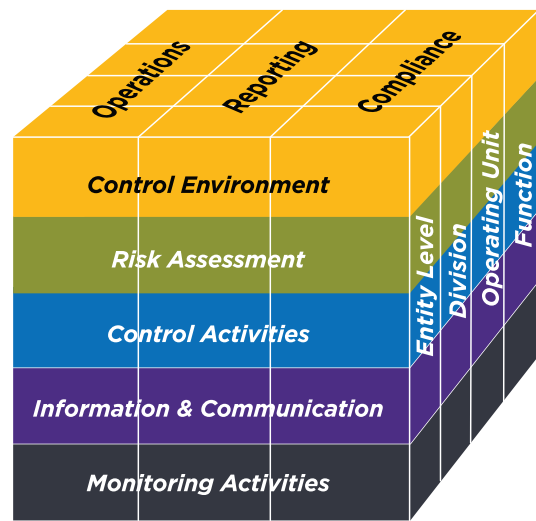
Risk Identification Process & Methodology



สำหรับปีงบประมาณ 2566 การทำเรื่องฯ ได้มีการวิเคราะห์ข้อมูลที่สำคัญขององค์กรจากประเด็นความเสี่ยง สายงาน 2,540 ประเด็น ความเสี่ยงด้านโอกาส (Opportunity Risk) 23 ประเด็น ความเสี่ยง Intelligent Risk จากศักยภาพในการบรรลุเป้าหมายขององค์กร 7 ประเด็น และสามารถสรุปความเสี่ยงของการทำเรื่องฯ สำหรับปีงบประมาณ 2567 ออกเป็น 6 ประเด็น ตามกลุ่มประเภทความเสี่ยง 4 ด้าน ได้แก่

1. ด้านกลยุทธ์ (Strategic Risks) ความเสี่ยงที่เชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์แผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการ เช่น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ การพัฒนาโครงการที่สำคัญต่าง ๆ มีความล่าช้ากว่ากำหนด เครื่องมือ อุปกรณ์ ระบบที่สำคัญขาดความพร้อมในการให้บริการ เป็นต้น
2. ด้านการดำเนินงาน (Operational Risks) ความเสี่ยงที่เชื่อมโยงกับความเสี่ยงจากการดำเนินงานที่สำคัญของทุกสายงาน เช่น การพัฒนาขีดความสามารถ ยกระดับคุณภาพในการให้บริการ เพื่อตอบสนองต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียการทำเรื่องฯ เป็นต้น
3. ด้านการเงิน (Financial Risks) ความเสี่ยงที่เชื่อมโยงกับเสถียรภาพทางการเงินการคาดการณ์แนวโน้มอนาคตด้านการเงิน เช่น ความสามารถในการสร้างผลตอบแทนจากการดำเนินการ เป็นต้น
4. ด้านการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบ (Compliance Risks) ความเสี่ยงที่เชื่อมโยงกับกฎหมายที่สำคัญ กฎหมายใหม่และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงาน เช่น กฎหมายระเบียบ และมาตรฐานอาจไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินการ การปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ เป็นต้น

การควบคุมภายในของการทำเรื่องฯ ดำเนินการตามแนวทาง COSO 2013 และหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 ซึ่งเป็นกลไกที่สำคัญและเป็นเครื่องมือในการบริหารงานที่เน้นประสิทธิผล (Effective Internal Control) เพื่อทำให้องค์กรมั่นใจว่า ระบบการควบคุมภายในทำหน้าที่ได้อย่างเหมาะสม โดยในแต่ละองค์ประกอบต้องทำงานบูรณาการร่วมกัน หากมีประเด็นใดที่ยังเป็นจุดอ่อนหรือไม่เพียงพอจะต้องรายงานผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการแก้ไขอย่างทันทั่วทั้งในกรอบเวลาที่เหมาะสม ตามองค์ประกอบแนวทางการควบคุมภายใน 5 ประการ ดังนี้



การควบคุมภายใน

การทำเรื่องฯ ให้ความสำคัญในการดำเนินการควบคุมภายในของการทำเรื่องฯ เพื่อให้องค์กรบรรลุวัตถุประสงค์ของการควบคุมภายใน ทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ ด้านการปฏิบัติงาน (Operation) ด้านการรายงาน (Reporting) และด้านการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ (Compliance) เพื่อสร้างความยั่งยืนแก่องค์กร โดยคณะกรรมการการทำเรื่องฯ แต่งตั้งและมอบหมายให้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการทำเรื่องฯ กำกับดูแลงานบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการทำเรื่องฯ ทำหน้าที่พิจารณาและอนุมัติกรอบนโยบายการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน พิจารณาวางกฎบัตรคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการทำเรื่องฯ พิจารณาและอนุมัติแผนดำเนินงานบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการทำเรื่องฯ รวมทั้งแผนบริหารความเสี่ยงของการทำเรื่องฯ โดยมีคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในดำเนินการบริหารจัดการให้การปฏิบัติงานด้านบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ กำกับและประเมินประสิทธิภาพการควบคุมภายในให้เป็นไปตามนโยบายการบูรณาการการกำกับดูแลที่ดี การบริหารความเสี่ยง และการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบข้อบังคับ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง

1. สภาพแวดล้อมของการควบคุม (Control Environment)

การทำเรื่องฯ กำหนดแนวทางและการปฏิบัติที่อยู่บนหลักความซื่อตรงและการรักษาจริยธรรมและจรรยาบรรณในการดำเนินงานเพื่อให้มีสภาพแวดล้อมในการควบคุมที่ดี ได้แก่ จริยธรรมของการทำงาน ความซื่อสัตย์ ความโปร่งใส ซึ่งรวมถึงการกำหนดนโยบาย โครงสร้าง และระเบียบวิธีปฏิบัติที่เหมาะสม โดยการกำหนดนโยบายและกลยุทธ์การดำเนินงานมาตรฐาน และมีแนวทางการปฏิบัติงานเป็นลายลักษณ์อักษรชัดเจน มีการกำหนดโครงสร้างและสายการบังคับบัญชาที่ชัดเจน รวมทั้งมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบให้แก่บุคลากรในแต่ละตำแหน่งอย่างเหมาะสม มีการกำหนดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนเกี่ยวกับการพัฒนาการประเมินผลการปฏิบัติงานการเลื่อนขั้นเลื่อนตำแหน่ง รวมทั้งการจ่ายค่าตอบแทนและผลประโยชน์อื่น มีการกำหนดคุณลักษณะงานเฉพาะตำแหน่ง (Job Description) ของบุคลากรทุกตำแหน่งหน้าที่ รวมทั้งความรู้ ความสามารถและทักษะที่จำเป็นในแต่ละงานอย่างชัดเจน และการประเมินผลการปฏิบัติงานของบุคลากรอย่างเป็นธรรม รวมทั้งกำหนดบทลงโทษทางวินัยไว้อย่างชัดเจน เพื่อใช้เป็นแนวทางสำหรับการปฏิบัติงาน และมีการกำหนดแนวปฏิบัติ กรณีที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (Conflict of Interest)

2. การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

การทำเรื่องฯ ให้ความสำคัญในการบริหารความเสี่ยง โดยนำกรอบแนวทาง การบริหารความเสี่ยงตามมาตรฐานสากล COSO 2017 มาใช้เป็นแนวทางและปฏิบัติตามหลักเกณฑ์มาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการบริหารจัดการความเสี่ยง สำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2562 โดยมีการกำหนดให้ทุกหน่วยงานประเมินความเสี่ยงระดับสายงานและระดับองค์กรเป็นประจำทุกปี สม่ำเสมอ และสร้างกลไกสำหรับการบริหารความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ หรือกำหนดมาตรการการควบคุมที่เหมาะสม โดยการกำหนดแผนงาน/โครงการที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และแผนยุทธศาสตร์ของการทำเรื่องฯ รวมถึงมีการระบุปัจจัยเสี่ยงที่ครอบคลุมถึงผลกระทบจากปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง อุตสาหกรรม และสิ่งแวดล้อม ต่อการดำเนินงาน หรือปัจจัยอื่น ๆ ที่มีผลกระทบต่อบรรลุวัตถุประสงค์ของการทำเรื่องฯ โดยนำมาวิเคราะห์และจัดลำดับความสำคัญของความเสี่ยงตามหลักเกณฑ์คู่มือการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการทำเรื่องฯ โดยหัวหน้าสายงานทุกสายงาน ร่วมกับผู้อำนวยการฝ่าย/ผู้อำนวยการสำนัก/ผู้อำนวยการกอง และหัวหน้าแผนก ผู้ขับเคลื่อนการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในของแต่ละสายงาน รวมทั้งการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงประจำปีของการทำเรื่องฯ เพื่อเป็นแนวทางในการบริหารจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ หรือระดับความเสี่ยงตามเป้าหมายที่กำหนด

3. กิจกรรมการควบคุมการปฏิบัติงาน (Control Activities)

การทำเรื่องฯ จัดให้มีกิจกรรมการควบคุมเพื่อลดความเสี่ยง เพื่อให้สร้างความมั่นใจในประสิทธิภาพของระบบการควบคุมภายในที่มีอยู่ โดยผู้บริหารมีการกำหนดบทบาทและอำนาจหน้าที่ ในการกำหนดนโยบาย วางแผนปฏิบัติงาน แนวทางการปฏิบัติงาน อำนาจในการอนุมัติ เพื่อป้องกันความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น โดยการทำเรื่องฯ มีการควบคุมในลักษณะการป้องกันการผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้นในทางปฏิบัติ (Preventive Control) ได้แก่ การกระจายอำนาจและแบ่งแยกหน้าที่ ความรับผิดชอบระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ หรือบุคคลให้ชัดเจน เช่น ผู้ที่มีหน้าที่รับเงิน จ่ายเงิน บันทึกบัญชี การกำหนดวงเงินสำหรับผู้มีอำนาจอนุมัติ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวและความชัดเจนในการปฏิบัติงาน สามารถสอบทานและตรวจสอบการปฏิบัติงานระหว่างกันได้ และมีการจัดทำคู่มือปฏิบัติงานประจำหน่วยงาน เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานสามารถปฏิบัติงานแทนได้ รู้วิธีและขั้นตอนปฏิบัติงานอย่างชัดเจน เป็นต้น และมีการควบคุมในลักษณะของการค้นพบข้อผิดพลาด (Detective Control) เช่น การทำงานกระหายอดเงินฝากธนาคาร การตรวจนับพัสดุประจำปี เป็นต้น รวมทั้งการควบคุมในลักษณะการเสนอแนะ เพื่อปรับปรุงและพัฒนากระบวนการดำเนินงานและระบบการควบคุมภายในให้เหมาะสมกับสถานการณ์ รวมถึงมีการควบคุมทรัพย์สินที่มีตัวตนพร้อมเอกสารหลักฐาน โดยการจัดทำทะเบียนเพื่อควบคุมทรัพย์สิน และการเข้าถึงทรัพย์สินนั้น ๆ



4. สารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล (Information & Communication)

การทำเรื่องฯ จัดให้มีการควบคุมภายในของระบบสารสนเทศเกี่ยวกับการควบคุม การนำข้อมูลเข้าสู่ระบบโดยการแบ่งแยกงาน การให้สิทธิ์ในการเข้าถึงข้อมูล การรับ - ส่งข้อมูลระหว่างระบบงาน และการควบคุมการใช้งานระบบสารสนเทศ โดยการทำเรื่องฯ ได้จัดหาระบบสารสนเทศที่สามารถตอบสนองผู้ใช้บริการและผู้ปฏิบัติงานอย่างเพียงพอเหมาะสม โดยจัดหาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยมาใช้ในการจัดทำและรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการเงินในระบบ ERP ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงานในระบบบริการผู้สินค้า ระบบเรือและสินค้า การจัดทำระบบข้อมูลทรัพยากรบุคคล (HRIS) สำหรับจัดเก็บฐานข้อมูลของพนักงาน การเบิกสวัสดิการของพนักงาน และข้อมูลเกี่ยวกับการปฏิบัติตาม กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ มติการประชุมคณะต่าง ๆ คู่มือปฏิบัติงาน จัดเก็บในระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ (OA) และระบบจัดเก็บและค้นหาเอกสารกลางอิเล็กทรอนิกส์ มีการจัดหาระบบ e-Meeting เพื่อเป็นระบบสำหรับนัดหมายการประชุมคณะต่าง ๆ

รวมทั้งการจัดให้มีการสื่อสารอย่างทั่วทั้งองค์กร ได้แก่ การสื่อสารภายในหน่วยงาน เช่น การพบปะบุคลากรโดยตรง การสื่อสารผ่านโครงการเสริมสร้างความผูกพันองค์กร การสื่อสารผ่านช่องทาง Line PAT Network และช่องทาง Line Official ทันข่าว ทำเรือ และ PAT Connex สำหรับใช้สื่อสารและประชาสัมพันธ์หน่วยงานภายนอก เพื่อให้ได้รับรู้ข่าวสารและข้อมูลประชาสัมพันธ์ของการทำเรือฯ หรือสอบถามข้อมูลในการใช้บริการของการทำเรือฯ รวมทั้งการให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามระบบการควบคุมที่กำหนดไว้ และมีระบบการสื่อสารข้อมูลที่สำคัญและข่าวสารที่เป็นสัญญาณบอกเหตุ ทำให้ผู้บริหารสามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างทันกาลและบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5. ระบบการติดตามและประเมินผล (Monitoring Activities)

การทำเรือฯ จัดให้มีการติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานตามระบบการควบคุมภายในที่กำหนดไว้ โดยการประเมินระบบการควบคุมภายในที่มีอยู่ว่า ยังมีความเพียงพอหรือเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมในปัจจุบันหรือไม่ โดยฝ่ายบริหารมีการติดตามและประเมินผล เพื่อให้ทราบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของระบบการควบคุมภายในว่าอยู่ในระดับที่เหมาะสมสอดคล้อง เพียงพอกับสถานการณ์ปัจจุบันเพียงใด ซึ่งขึ้นอยู่กับผลการประเมินความเสี่ยงและการประเมินประสิทธิภาพในการควบคุมภายใน และผลที่ได้จากการติดตามประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานนั้น ๆ

การทำเรือฯ กำหนดให้มีการติดตามประเมินผลระบบควบคุมภายใน ตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลัง ว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 โดยรายงานการประเมินผลการควบคุมภายในของระดับองค์กร และจัดทำรายงานต่าง ๆ ตามที่กระทรวงหรือหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องกำหนด โดยกำหนดให้หน่วยงานต่าง ๆ ดำเนินการประเมินความเสี่ยงระดับสายงานและความเพียงพอการควบคุมด้วยตนเอง (Control Self Assessment : CSA) ตั้งแต่หน่วยงานย่อยระดับแผนก ระดับกอง ระดับสำนัก/ฝ่าย ระดับหัวหน้าสายงาน และระดับองค์กรทุกไตรมาส และมีระบบติดตามโดยรายงานให้คณะกรรมการตามโครงสร้าง การบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการทำเรือฯ เพื่อทราบ/พิจารณา เป็นประจำทุกไตรมาส

การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management : BCM)



การทำเรือฯ เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม และได้ดำเนินการเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติ นโยบายของรัฐบาล สนับสนุนวิสัยทัศน์การทำเรือฯ และยกระดับการดำเนินงานการให้บริการให้ทัดเทียมมาตรฐานสากล เสริมสร้างนวัตกรรม การบริหารที่มีธรรมาภิบาล สร้างความนิยมและการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อกิจการทำเรือฯ สอดรับกับแผนวิสาหกิจการทำเรือฯ ปีงบประมาณ 2566 - 2570 และหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ (Enablers) ของรัฐวิสาหกิจ โดยจัดทำโครงการจัดวางระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการทำเรือฯ พ.ศ. 2558 - 2561 และดำเนินการตามมาตรฐานสากล ISO 22301 : 2012 ซึ่งมีแผนบริหารจัดการภาวะวิกฤต (Crisis Management Plan : CMP) แผนขั้นตอนดำเนินการฝ่ายงานสนับสนุน (Support Group Plan) และแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan : BCP) ใน 4 พื้นที่ของการทำเรือฯ ได้แก่ พื้นที่ท่าเรือกรุงเทพและส่วนงานสนับสนุน พื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง พื้นที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนรวมท่าเรือเชียงของ พื้นที่ท่าเรือระนอง เพื่อเตรียมความพร้อมรับมือเหตุภัยพิบัติที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งส่งผลทำให้เกิดการหยุดชะงักของการดำเนินธุรกิจของการทำเรือฯ

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

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

ในปีงบประมาณ 2566 การทำเรือฯ ได้ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการโครงการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการทำเรือฯ ประจำปีงบประมาณ 2566 เพื่อรักษามาตรฐานการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ตามมาตรฐานสากล ISO 22301 : 2019





นโยบายการปฏิบัติต่อรายการ ที่เกี่ยวข้องกัน

การปฏิบัติต่อรายการที่เกี่ยวข้องกัน

การทำเรือฯ กำหนดนโยบายการป้องกันการใช้ข้อมูลภายใน การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์และการป้องกันการเกิดรายการเกี่ยวโยง เพื่อเป็นเครื่องมือกลไกในการกำกับที่ดีที่มีความโปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้ ภายใต้หลักธรรมาภิบาล เพื่อให้มั่นใจว่าการทำรายการของการทำเรือฯ ให้ความสำคัญกับผลประโยชน์ ดังนี้

1. คณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้อำนวยการ ผู้บริหาร และพนักงานการทำเรือฯ ต้องไม่ใช่อำนาจหน้าที่ หรือยินยอมให้ผู้อื่นใช้ตำแหน่งหน้าที่ของตนทั้งในทางตรงและทางอ้อม เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตนและพวกพ้อง

2. คณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้อำนวยการ ผู้บริหาร และพนักงานการทำเรือฯ ต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ส่วนรวมมากกว่าผลประโยชน์ส่วนตน โดยหลีกเลี่ยงการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันในลักษณะที่เป็นการขัดแย้งทางผลประโยชน์กับการทำเรือฯ

3. คณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้อำนวยการ ผู้บริหารการทำเรือฯ ต้องไม่ใช่ผู้ร่วมพิจารณาอนุมัติหรือออกเสียงลงมติในเรื่องที่ตนมีส่วนได้เสีย หรือมีรายการเกี่ยวโยง

4. ผู้อำนวยการ ผู้บริหาร และพนักงานการทำเรือฯ ต้องไม่ร่วมเป็นกรรมการจัดซื้อจัดจ้างในเรื่องที่ตนมีส่วนได้เสีย หรือมีรายการเกี่ยวโยง

5. คณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้อำนวยการ ผู้บริหาร และพนักงานการทำเรือฯ มีหน้าที่ในการรายงานข้อมูลการมีส่วนได้เสียของตนและผู้ที่เกี่ยวข้องให้การทำเรือฯ ทราบ เพื่อให้การทำเรือฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ในการดำเนินการตามข้อกำหนดเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวข้อง และการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

6. คณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้อำนวยการ และผู้บริหารการทำเรือฯ จะอนุมัติการเข้าทำรายการใด ๆ ต้องพิจารณาด้วยความโปร่งใส เป็นธรรม เหมาะสม และรอบคอบ โดยคำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดของการทำเรือฯ รวมทั้งต้องปฏิบัติตาม กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดของการทำเรือฯ อย่างเคร่งครัด



7. คณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้อำนวยการ ผู้บริหาร และพนักงานการทำเรือฯ ที่รับรู้หรือสามารถเข้าถึงข้อมูลทั้งด้านการเงิน และไม่ใช่การเงินที่มีความสำคัญ และยังไม่มีการเปิดเผยหรือห้ามเปิดเผยต่อสาธารณะโดยทั่วไป ต้องไม่ใช่ข้อมูลดังกล่าว เพื่อแสวงหาประโยชน์ทั้งแก่ส่วนตนและผู้อื่น ซึ่งจะส่งผลให้การทำเรือฯ ผู้ถือหุ้นภาครัฐ หรือประชาชนผู้เป็นเจ้าของที่แท้จริง เสียประโยชน์

8. การกระทำดังต่อไปนี้ซึ่งเป็นผลให้คณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้อำนวยการ ผู้บริหาร และพนักงานการทำเรือฯ ได้รับประโยชน์ทางการเงิน และประโยชน์อื่นใดนอกเหนือจากที่พึงได้ตามปกติ หรือเป็นเหตุให้การทำเรือฯ ได้รับความเสียหาย ให้สันนิษฐานว่าเป็นการกระทำที่ขัดแย้งกับผลประโยชน์ของการทำเรือฯ ดังนี้

8.1 การใช้ข้อมูลของการทำเรือฯ เพื่อแสวงหาผลประโยชน์ให้ตนเองหรือผู้อื่น

8.2 การดำรงตำแหน่งกรรมการ ผู้จัดการ หรือเป็นผู้ถือหุ้นสำคัญในกิจการที่เป็นคู่สัญญากับการทำเรือฯ หรือกิจการที่มีลักษณะเป็นการแข่งขันกับการทำเรือฯ

8.3 การทำธุรกรรมระหว่างบุคคลที่เกี่ยวข้องกับคณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้อำนวยการ ผู้บริหารการทำเรือฯ โดยมีได้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ของการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน

8.4 การกำหนดนโยบายที่เอื้อประโยชน์

โดยได้กำหนดคำนิยาม “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” หมายถึง การทำรายการระหว่างการทำเรือฯ หรือองค์กร/บริษัทย่อยกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกันของการทำเรือฯ และ “บุคคลที่เกี่ยวข้องกัน” หมายถึง บุคคลหรือนิติบุคคลใด ๆ ที่อาจทำให้คณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้อำนวยการ หรือผู้บริหารของการทำเรือฯ มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในการตัดสินใจดำเนินงานว่า จะคำนึงถึงผลประโยชน์ของบุคคลนั้น หรือประโยชน์สูงสุดของการทำเรือฯ ได้แก่ (1) คณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้บริหาร รวมทั้งผู้เกี่ยวข้องและญาติของบุคคลดังกล่าว (2) นิติบุคคลใด ๆ ที่มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมเป็นบุคคลในข้อ 1 และ (3) บุคคลใด ๆ ที่มีพฤติกรรมบ่งชี้ว่า เป็นผู้กระทำแทนหรืออยู่ภายใต้อิทธิพลของข้อ 1 และ 2 ในขั้นตอนของการตัดสินใจ การกำหนดเป้าหมาย การบริหารจัดการ หรือการดำเนินงาน

รูปแบบรายการที่เกี่ยวข้องกัน แบ่งออกเป็น 5 ประเภท ดังนี้

ประเภท	คำอธิบาย	ตัวอย่าง
1. รายการธุรกิจปกติ	เป็นรายการทางการค้าที่ กทท. หรือองค์กร/บริษัทย่อยทำเป็นปกติเพื่อประกอบธุรกิจที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป	ขายสินค้า ซื้อวัตถุดิบ ให้บริการ
2. รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ	เป็นรายการที่ทำเพื่อสนับสนุนรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป	การว่าจ้างขนส่งสินค้า การว่าจ้างทำโฆษณา สัญญาว่าจ้างบริหาร การรับความช่วยเหลือทางเทคนิค
3. รายการเช่าหรือให้เช่า	เป็นรายการเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ที่มีอายุสัญญาไม่เกิน 3 ปี และไม่สามารถแสดงได้ว่ามีเงื่อนไขการค้าทั่วไป	เช่าอาคารเพื่อเป็นสำนักงาน เช่าอาคารหรือที่ดินเพื่อเป็นคลังสินค้า
4. รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ	เป็นรายการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ สิทธิการให้ หรือรับบริการ	ซื้อเครื่องจักร ซื้อเงินลงทุน ขายอาคาร ขายสิทธิ การเช่าที่ดิน การได้รับสัมปทาน
5. รายการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน	การให้ความช่วยเหลือทางการเงิน	ให้กู้ยืมเงิน ค้ำประกัน

ทั้งนี้การทำเรือฯ ได้มีการจัดทำคู่มือการป้องกันการรั่วไหลข้อมูลภายใน การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และการป้องกันการเกิดรายการที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งได้มีการกำหนดแนวทางปฏิบัติ และหน่วยงานผู้รับผิดชอบไว้อย่างชัดเจน โดยในปี 2566 การทำเรือฯ ได้จัดทำแบบรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รายการที่เกี่ยวข้อง รับทราบและให้การยืนยันการใช้ข้อมูลภายใน สำหรับคณะกรรมการ ผู้อำนวยการ และผู้บริหารระดับ 15 - 16 และแบบรายงานการมีส่วนได้ส่วนเสียในการทำรายการที่เกี่ยวข้องในการจัดซื้อจัดจ้าง ซึ่งคณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้อำนวยการ และผู้บริหาร ได้ลงนามครบถ้วน โดยไม่มีรายการที่เกี่ยวข้อง





การดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสาร ของราชการ พ.ศ. 2540

การทำเรื่องฯ ได้ดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ดังนี้

1. การจัดตั้งศูนย์ข้อมูลข่าวสารของการทำเรื่องฯ ซึ่งมีข้อมูลข่าวสารตามมาตรา 7 มาตรา 9 เพื่อรองรับสิทธิของประชาชนในการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของราชการ และพิจารณาการขอข้อมูลข่าวสารตามมาตรา 11 รวมทั้งเผยแพร่ประกาศคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ กฎกระทรวง และมติคณะรัฐมนตรีที่ออกตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ไว้ให้ประชาชนเข้าตรวจดูในศูนย์ข้อมูลข่าวสารอิเล็กทรอนิกส์ของราชการ การทำเรื่องฯ (<http://www.oic.go.th/infocenter6/602/>)

2. การนำข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง และประกาศของการทำเรื่องฯ ไปประกาศในราชกิจจานุเบกษา ปีงบประมาณ 2566 รวมจำนวน 11 เรื่อง ได้แก่ ระเบียบ จำนวน 1 เรื่อง และประกาศ จำนวน 10 เรื่อง

3. การเผยแพร่ประกาศประกวดราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ประกาศขายทอดตลาด ประกาศเผยแพร่แผนการจัดซื้อจัดจ้าง ฯลฯ จำนวน 1,362 เรื่อง และสรุปผลการดำเนินการจัดซื้อ/จัดจ้าง (สขร.1) จำนวน 3,639 เรื่อง

4. การส่งเสริมความรู้ให้แก่พนักงานการทำเรื่องฯ โดยการจัดฝึกอบรมหลักสูตร “แนวทางการปฏิบัติงานเกี่ยวกับพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 รุ่นที่ 10”

5. การดำเนินการตามคำร้องขอของประชาชนที่มาขอข้อมูลข่าวสารและการพิจารณาไม่เปิดเผยข้อมูลข่าวสารในปีงบประมาณ 2566 มีการให้บริการข้อมูลข่าวสารตามพระราชบัญญัติฯ รวมจำนวน 46 ราย สามารถจำแนกได้ดังนี้

1) มาด้วยตนเอง	จำนวน	1	ราย
2) ทางโทรศัพท์	จำนวน	8	ราย
3) จดหมาย	จำนวน	24	ราย
4) ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์	จำนวน	13	ราย
และปฏิเสธการเปิดเผยข้อมูลฯ	จำนวน	1	ราย

6. การดำเนินการเรื่องอุทธรณ์การไม่เปิดเผยข้อมูลข่าวสารโดยคณะกรรมการวินิจฉัยการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารในปีงบประมาณ 2566 มีการอุทธรณ์การไม่เปิดเผยข้อมูลข่าวสารต่อคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ จำนวน 1 เรื่อง ซึ่งคณะกรรมการวินิจฉัยฯ มีมติให้ยกอุทธรณ์เรื่องดังกล่าว

7. การรับเรื่องร้องทุกข์และการแก้ไขปัญหาข้อร้องทุกข์จำนวน 37 เรื่อง ประกอบด้วย

- 7.1 เรื่องเกี่ยวกับเงินนอกระบบ จำนวน - เรื่อง
- 7.2 เรื่องเกี่ยวกับการให้คำแนะนำและการให้บริการ จำนวน - เรื่อง
- 7.3 เรื่องเกี่ยวกับสินค้า จำนวน 1 เรื่อง
- 7.4 เรื่องทั่วไป จำนวน 36 เรื่อง

8. การรายงานผลการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติฯ ประจำปีงบประมาณ 2566 (1 ตุลาคม 2565 - 30 กันยายน 2566)

9. การรายงานผลการปฏิบัติเกี่ยวกับข้อมูลข่าวสารลับ ประจำปี พ.ศ. 2565 ตามระเบียบว่าด้วยการรักษาความลับของทางราชการ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 ข้อ 7 กำหนดให้หน่วยงานของรัฐรายงานผลการปฏิบัติเกี่ยวกับข้อมูลข่าวสารลับภายในเดือนมีนาคมของทุกปี ต่อคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการตามแบบที่นายกรัฐมนตรีกำหนด

10. ช่องทางการให้บริการข้อมูลข่าวสารและรับเรื่องร้องทุกข์จำนวน 5 ช่องทาง ได้แก่

- 10.1 มาด้วยตนเอง ที่กองข้อมูลข่าวสาร การทำเรื่องฯ อาคารบี ชั้น 2 ข้างห้องสมุด การทำเรื่องฯ
- 10.2 โทรศัพท์สายด่วน 0-2269-5555 กด 1 (การขอข้อมูลข่าวสาร) กด 3 (การรับเรื่องร้องทุกข์) และทางโทรศัพท์ 0-2269-5464 (การขอข้อมูลข่าวสาร) 0-2269-5465 (การรับเรื่องร้องทุกข์)
- 10.3 ทางโทรสาร 0-2269-5466
- 10.4 จดหมายถึงกองข้อมูลข่าวสาร ฝ่ายอำนวยการ การทำเรื่องแห่งประเทศไทย เลขที่ 444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
- 10.5 ทางไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ info@port.co.th และ www.port.co.th

สำหรับข้อ 10.1 และ ข้อ 10.2 ให้บริการระหว่างเวลา 08.30 - 16.30 น. ของวันทำงาน

ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร ▶
อิเล็กทรอนิกส์
ของราชการ
การท่าเรือแห่งประเทศไทย





นโยบายการจัดซื้อจัดจ้าง



แนวทางปฏิบัติด้านการจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นธรรม และไม่เลือกปฏิบัติ (คู่ค้าและผู้ส่งมอบ)

กทท. กำหนดโครงสร้างผู้รับผิดชอบ และแนวทางบริหารการจัดซื้อจัดจ้าง โดยมีรายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้

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

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

ข้อ 3 หน่วยงาน (ต้นเรื่อง) เมื่อมีการดำเนินการจัดซื้อหรือจ้างซึ่งมีวงเงินเกิน 500,000 บาท จะต้องจัดทำแบบฟอร์มรายงานการมีส่วนได้เสียในการทำรายการที่เกี่ยวข้องของการจัดซื้อจัดจ้าง พร้อมบันทึก ขออนุมัติ เพื่อให้ผู้มีอำนาจอนุมัติลงนาม รวมทั้งจัดทำแบบฟอร์มรายงานการมีส่วนได้เสียในการทำรายการที่เกี่ยวข้องในการจัดซื้อจัดจ้าง สำหรับคณะกรรมการร่างขอบเขตของงานหรือรายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะพัสดุที่จะซื้อหรือจ้าง

ข้อ 4 กองพัสดุ สำนักบริหารการเงิน ฝ่ายการเงินและบัญชี แผนกพัสดุ ฝ่ายบริหารงานสนับสนุน ท่าเรือกรุงเทพ แผนกพัสดุ และจัดซื้อ กองบริการ ฝ่ายการร่อนน้ำ แผนกพัสดุ ฝ่ายการช่าง แผนกพัสดุ กองบริหารงานทั่วไป สำนักบริหารงานสนับสนุน ท่าเรือแหลมฉบัง และเจ้าหน้าที่ดำเนินการพัสดุ สำนักท่าเรือภูมิภาค แต่ละหน่วยงาน เมื่อมีการดำเนินการจัดซื้อหรือจ้างซึ่งมีวงเงินเกิน 500,000 บาท จะต้องจัดทำ แบบฟอร์มรายงานการมีส่วนได้เสียในการทำรายการที่เกี่ยวข้องของการจัดซื้อจัดจ้าง พร้อมบันทึกขออนุมัติ เพื่อให้ผู้มีอำนาจอนุมัติลงนาม รวมทั้งจัดทำแบบฟอร์มรายงานการมีส่วนได้เสียในการทำรายการที่เกี่ยวข้องในการจัดซื้อจัดจ้างสำหรับคณะกรรมการซึ่งได้รับแต่งตั้งในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง

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

ข้อ 1 จัดซื้อจัดจ้างโดยคำนึงถึงคุณภาพราคาปริมาณการให้บริการและความรวดเร็วในการตอบสนอง โดยให้ความสำคัญทางด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตลอดจนคำนึงถึงการมีส่วนร่วมและความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

ข้อ 2 การจัดซื้อจัดจ้าง ต้องมีการวางแผนการดำเนินงาน และมีการประเมินผลการปฏิบัติงานเพื่อให้การจัดซื้อจัดจ้างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล รวมทั้งเพื่อให้เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล

ข้อ 3 จัดซื้อจัดจ้างอย่างโปร่งใส เป็นธรรม ตรวจสอบได้ รวมทั้งปฏิบัติตามระเบียบ ข้อกำหนด และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เคารพสิทธิมนุษยชน และไม่เรียก หรือรับ หรือจ่ายผลประโยชน์ใด ๆ ที่ไม่สุจริต ในการค้ากับคู่ค้าหรือผู้ส่งมอบ

ข้อ 4 จัดซื้อจัดจ้างโดยไม่เอารัดเอาเปรียบคู่ค้าหรือผู้ส่งมอบ ให้ข้อมูลที่ครบถ้วน ถูกต้อง ชัดเจน เปิดเผย และปฏิบัติต่อคู่ค้าหรือผู้ส่งมอบอย่างเท่าเทียมกัน รวมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะของคู่ค้าหรือผู้ส่งมอบเพื่อการปรับปรุง

ข้อ 5 ส่งเสริมการจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น สินค้าที่ได้รับการรับรองฉลากสีเขียว เป็นต้น

ข้อ 5 กองพัสดุ สำนักบริหารการเงิน ฝ่ายการเงินและบัญชี เป็นตัวแทนหน่วยงานพัสดุ ทั้ง 6 หน่วยงาน เพื่อเผยแพร่รายงานผลการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานจัดซื้อจัดจ้าง ประจำปีงบประมาณ

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

ข้อ 7 กองกฎหมายดำเนินการจัดทำสัญญาการจัดซื้อจัดจ้าง ตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 ให้กับคู่ค้าและผู้ส่งมอบอย่างโปร่งใส เป็นธรรมไม่เลือกปฏิบัติ ตรวจสอบได้

ข้อ 8 ฝ่ายตรวจสอบมีหน้าที่และรับผิดชอบในการตรวจสอบ และ สอบทานการปฏิบัติงานว่าเป็นไปอย่างถูกต้อง ตรงตามนโยบาย และแนวปฏิบัติ อำนาจดำเนินการ ระเบียบปฏิบัติ และกฎหมาย ข้อกำหนดของหน่วยงานกำกับดูแล เพื่อให้มั่นใจว่ามีระบบควบคุมที่เหมาะสมและรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อเป็นการประเมินผล

ข้อ 9 เพื่อความโปร่งใสและเป็นธรรม กทท. ได้กำหนดผู้รับผิดชอบช่องทางรับข้อร้องเรียน ในกรณีการจัดซื้อจัดจ้างที่ไม่เป็นธรรม โดยเลือกปฏิบัติ (คู่ค้าและผู้ส่งมอบ) ดังนี้

9.1 การร้องเรียนด้านการให้บริการ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดซื้อจัดจ้าง ในทุกกระบวนการ ตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 และระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องได้ที่กองข้อมูลข่าวสาร ฝ่ายอำนวยการ

โทรศัพท์ 0-2269-5464, 0-2269-5465

โทรสาร 0-2269-5466

E-mail : info@port.co.th

9.2 การร้องเรียนด้านการทุจริตคอร์รัปชัน กทท. กำหนดให้ร้องเรียนได้ที่ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริต กทท.

โทรศัพท์ 0-2269-5932, 0-2269-5933

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

จึงประกาศมาเพื่อทราบโดยทั่วกัน



(นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข)
ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย







รายงานผลการดำเนินงานคณะกรรมการตรวจสอบ ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ 2566

คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระผู้ทรงคุณวุฒิ ให้ปฏิบัติหน้าที่ในปีงบประมาณ 2566 ดังนี้

1. คำสั่งคณะกรรมการการท่าเรือฯ ที่ 6/2563 ลงวันที่ 23 มกราคม 2563 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ของการท่าเรือฯ ประกอบด้วย นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่ ประธานกรรมการตรวจสอบ (ลาออกตั้งแต่วันที่ 27 พฤศจิกายน 2563) พลตำรวจโท เจริญวิทย์ ศรีวินิชย์ กรรมการตรวจสอบ นายสมศักดิ์ ห่มม่วง กรรมการตรวจสอบ ซึ่งกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ทั้ง 2 ท่านครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2565
2. คำสั่งคณะกรรมการการท่าเรือฯ ที่ 4/2566 ลงวันที่ 12 พฤษภาคม 2566 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ของการท่าเรือฯ ประกอบด้วย นายวโรทัย โกศลพิศิษฐ์กุล ประธานกรรมการตรวจสอบ พลตำรวจโท เจริญวิทย์ ศรีวินิชย์ กรรมการตรวจสอบ นายวิบูลย์ รัตนภรณ์วงศ์ กรรมการตรวจสอบ โดยมี ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายตรวจสอบ ทำหน้าที่ เลขาธิการคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ

ในปีงบประมาณ 2564 นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่ ประธานกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ได้ลาออกจากการเป็นกรรมการการท่าเรือฯ รวมถึงคณะกรรมการชุดย่อยทุกคณะ ตั้งแต่วันที่ 27 พฤศจิกายน 2563 ซึ่งมีผลต่อองค์ประกอบและการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ดังนั้น กรรมการตรวจสอบของ การท่าเรือฯ จึงจัดประชุมหารือเพื่อพิจารณากลั่นกรองการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบภายใน ตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2555 ก่อนเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อพิจารณา/อนุมัติ/เห็นชอบ/ทราบผลการดำเนินงานด้านการตรวจสอบภายใน ก่อนดำเนินการ เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการในลักษณะนี้ จนครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2565

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ได้ปฏิบัติหน้าที่ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการการท่าเรือฯ และตามที่ ระบุไว้ในกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ซึ่งสอดคล้องกับระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2555 คู่มือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ ฉบับปรับปรุง ปี 2555 โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบาย รัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง หลักเกณฑ์ปฏิบัติการตรวจสอบภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ หลักเกณฑ์ การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ Core Business Enablers ของรัฐวิสาหกิจ

ในปีงบประมาณ 2566 คณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ มีการประชุมหารือกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ จำนวน 3 ครั้ง และมีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ จำนวน 5 ครั้ง โดยกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ทุกท่าน เข้าร่วมประชุมทุกครั้ง รวมทั้งมีการจัดทำรายงานการประชุมทุกครั้ง หลังเสร็จสิ้นการประชุม โดยมีการแจ้งเวียนมติคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบหรือนำไปปฏิบัติ และได้เชิญผู้บริหารระดับสูงและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของหน่วย รับตรวจต่าง ๆ ในการท่าเรือฯ เข้าร่วมประชุมตามความเหมาะสม นอกจากนี้ยังมีการประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีภายนอก โดยไม่มี ฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุมด้วย โดยผลการดำเนินงานที่สำคัญ ในปีงบประมาณ 2566 สรุปได้ดังนี้

1. **สอบทานให้มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและน่าเชื่อถือ**
คณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ได้สอบทานรายงานทางการเงินประจำปีงบประมาณ 2566 และรับทราบการวิเคราะห์ รายงานทางการเงินของการท่าเรือฯ ร่วมกับสายตรวจสอบ ทุกไตรมาส โดยมอบข้อเสนอนแนะผ่านมติคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ เพื่อให้หน่วยงานไปปฏิบัติ รวมทั้งประชุมร่วมกับ ผู้สอบบัญชีภายนอกเกี่ยวกับประเด็นที่ตรวจพบทางการเงินและ บัญชี และข้อมูลสำหรับการพิจารณาจัดทำแผนการตรวจสอบ เพื่อให้รายงานทางการเงินของการท่าเรือฯ แสดงผลการดำเนินงาน และฐานะการเงินด้วยข้อมูลที่มีสาระสำคัญอย่างเพียงพอ ถูกต้อง

เชื่อถือได้ เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยได้สอบถามผู้สอบบัญชีเรื่องความถูกต้องครบถ้วนของรายงานทางการเงิน การปรับปรุงรายการบัญชีที่สำคัญ รวมถึงการประมาณการทางบัญชี ซึ่งมีผลกระทบต่อรายงานทางการเงิน ความเพียงพอเหมาะสมของวิธีการบันทึกบัญชีและขอบเขตการตรวจสอบ

2. สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการบริหารความเสี่ยง และระบบควบคุมภายในของการท่าเรือฯ รวมทั้งได้ให้ข้อเสนอแนะต่อฝ่ายบริหาร เพื่อปรับปรุงระบบควบคุมภายในของการท่าเรือฯ ในกรณีที่มีจุดอ่อนที่สำคัญ รวมทั้งสอบทานรายงานการสอบทานการประเมินผลการควบคุมภายในของผู้ตรวจสอบภายใน สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน 2565 (แบบ ปค. 6) ประจำปีงบประมาณ 2565 เพื่อพิจารณา/สั่งการ/ติดตามให้มีการปรับปรุง/แก้ไขจุดอ่อนการควบคุมภายในที่สำคัญอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง และมีการสอบทานผลการดำเนินงานตามแผนบริหารความเสี่ยงของการท่าเรือฯ ประจำปีงบประมาณ 2566 พร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะผ่านมติคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ เพื่อการพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

3. สอบทานการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้การท่าเรือฯ มีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยการสอบทานกระบวนการปฏิบัติงานตามกฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของการท่าเรือฯ การตรวจสอบประสิทธิภาพของกระบวนการ/ระบบงานที่สำคัญ ทั้งด้านการเงินและไม่ใช้การเงิน สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือมีโอกาสเกิดการทุจริตที่อาจมีผลกระทบต่อปฏิบัติงานของการท่าเรือฯ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นต่อการปฏิบัติงานของการท่าเรือฯ โดยให้ความสำคัญ เร่งรัดให้การท่าเรือฯ มีการจัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแลการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามกฎหมายและกฎระเบียบขององค์กร (Compliance)

4. สอบทานการดำเนินงานตามหลักเกณฑ์ Enablers โดยสอบทานและติดตามผลประเมินการดำเนินงานของการท่าเรือฯ ประจำปีงบประมาณ 2565 ตามหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ Core Business Enablers ของรัฐวิสาหกิจ โดย สคร. รวมทั้งมีการติดตามและเร่งรัดการดำเนินงานตามข้อสังเกต/ข้อเสนอแนะตามที่ สคร. และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ได้ให้ไว้กับการท่าเรือฯ

5. กำกับดูแลการบริหารงานและการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน โดยพิจารณาอนุมัติกฎบัตรด้านการตรวจสอบภายใน อนุมัติคู่มือการปฏิบัติงานฝ่ายตรวจสอบ อนุมัติแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ 5 ปี แผนการตรวจสอบประจำปี และแผนตรวจสอบระยะยาว การปฏิบัติงานตามแผนตรวจสอบประจำปี รายงานผลการตรวจสอบแต่ละโครงการ ติดตามความคืบหน้าผลการบริหารงานทุกไตรมาส ติดตามผลการปรับปรุงแก้ไขที่หน่วยรับตรวจได้ปฏิบัติตาม ข้อเสนอแนะที่ได้ตกลงร่วมกันจากรายงานผลการตรวจสอบ พร้อมทั้งให้ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในการดำเนินการแก้ไขในประเด็นที่มีนัยสำคัญ เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลที่ดีและมีการควบคุมภายในที่เพียงพอ นำไปสู่การปรับปรุงการปฏิบัติงานของการท่าเรือฯ ให้มีประสิทธิภาพและเพิ่มมูลค่า สอบทานความเพียงพอของงบประมาณประจำปีของฝ่ายตรวจสอบ ส่งเสริมให้มีการพัฒนาและฝึกอบรมผู้ตรวจสอบให้มีความรู้ความสามารถด้านวิชาชีพตรวจสอบภายใน โดยมอบนโยบายในการรักษาบุคลากรด้านการตรวจสอบภายในที่ได้รับประกาศนียบัตรวิชาชีพด้านการตรวจสอบเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยมอบนโยบายในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยสนับสนุนการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน และด้านการบริหารและด้านอื่น ๆ อย่างต่อเนื่อง การพิจารณาความเป็นอิสระของสายตรวจสอบ การประเมินความเพียงพอและเหมาะสมของทรัพยากร วัตถุประสงค์การปฏิบัติงาน รวมถึง พิจารณาความดีความชอบประจำปีของผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายตรวจสอบ และผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบ และรับทราบการแต่งตั้ง โยกย้าย เลื่อนขั้น เลื่อนตำแหน่งของผู้ตรวจสอบภายใน

6. การรักษาคุณภาพของคณะกรรมการตรวจสอบ ได้ทบทวนกฎบัตรและคู่มือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ให้มีความสอดคล้องกับระเบียบ หลักเกณฑ์ แนวทางปฏิบัติ และคู่มือที่เกี่ยวข้อง และทบทวน Skill Matrix ของคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ตามองค์ประกอบและคุณสมบัติที่กำหนดไว้ รวมทั้งมีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ภาพรวมทั้งคณะ ตนเองรายบุคคล และรายบุคคลแบบไขว้ ตามแนวปฏิบัติที่ดีของคู่มือ สคร. เพื่อให้มั่นใจว่า การปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และบรรลุวัตถุประสงค์ตามที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ อยู่ในเกณฑ์ดีเยี่ยม และคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ได้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบทุกไตรมาส นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ได้เข้ารับ

การอบรมกับสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD) จำนวน 1 หลักสูตร ได้แก่ หลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD) เพื่อเพิ่มศักยภาพให้สอดคล้องกับ Skill Matrix และบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบของการทำเรื่อง

7. พิจารณาขอบเขต แนวทางการปฏิบัติงานสอบบัญชี และคำตอบแทนของผู้สอบบัญชี ประจำปีงบประมาณ 2567
 ในคราวประชุมหารือกรรมการตรวจสอบฯ ครั้งที่ 3/2566 เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2565 กรรมการตรวจสอบฯ ได้มีมติเห็นชอบการกำหนดขอบเขต แนวทางการปฏิบัติงานสอบบัญชี และคำตอบแทนของผู้สอบบัญชี ประจำปีงบประมาณ 2567 จำนวน 6,500,000 บาท ตามที่ฝ่ายการเงินและบัญชีได้ตั้งงบประมาณไว้ ซึ่งเท่ากับวงเงินงบประมาณจ้างผู้สอบบัญชีในปีงบประมาณ 2566 และเสนอให้คณะกรรมการการทำให้เรื่อง พิจารณาขอบเขตแนวทางการปฏิบัติงานสอบบัญชี และคำตอบแทนของผู้สอบบัญชี ประจำปีงบประมาณ 2567 เรียบร้อยแล้ว

โดยสรุปคณะกรรมการตรวจสอบของการทำเรื่องฯ ได้ปฏิบัติตามหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้ระบุไว้ในกฎบัตรและคู่มือของคณะกรรมการตรวจสอบของการทำเรื่องฯ โดยใช้ความรู้ความสามารถความระมัดระวังอย่างรอบคอบ และมีความเป็นอิสระในการแสดงความเห็น และให้คำแนะนำแก่ฝ่ายบริหารและผู้เข้าร่วมประชุมอย่างตรงไปตรงมา โดยมุ่งเน้นประโยชน์ของการทำเรื่องฯ เป็นสำคัญ ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบของการทำเรื่องฯ มีความเห็นว่า รายงานทางการเงินมีการเปิดเผยข้อมูลครบถ้วน ถูกต้อง เพียงพอ เชื่อถือได้ สอดคล้องตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป การบริหารและการดำเนินงานของการทำเรื่องฯ มีการพัฒนา มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีการบริหารจัดการความเสี่ยง และมีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสม รวมทั้งมีการกำกับปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง



(นายวโรทัย โทศลพิศิษฐ์กุล)
 ประธานกรรมการตรวจสอบของการทำเรื่องฯ



นโยบายส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์ และการจัดการนวัตกรรมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย



1. การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ตระหนักในความสำคัญของการมีความคิดสร้างสรรค์ และการสร้างนวัตกรรมขององค์กรสมัยใหม่ จึงมีความมุ่งมั่นในการส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรม เพื่อเสริมสร้างสมรรถนะขีดความสามารถในการแข่งขันและสร้างมูลค่าเพิ่มให้ กทท. สามารถบรรลุผลสำเร็จตามวิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ และเป้าหมายที่ตั้งไว้เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน



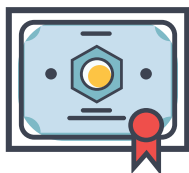
2. เพื่อให้การท่าเรือฯ สามารถบริหารจัดการนวัตกรรมได้อย่างยั่งยืน การท่าเรือฯ จึงได้จัดให้มีการออกแบบระบบนวัตกรรมองค์กร (Corporate Innovation System: CIS) ที่แสดงความสัมพันธ์ขององค์ประกอบเพื่อขับเคลื่อนนวัตกรรมขององค์กร ได้แก่ 1) บทบาทของผู้บริหาร 2) การกำหนดยุทธศาสตร์ 3) ค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กร 4) องค์กรและบุคลากร 5) กระบวนการนวัตกรรม 6) การบริหารจัดการความรู้ และการจัดการเทคโนโลยีดิจิทัล และ 7) กลไกในการกำหนดเป้าหมาย กำกับ และติดตาม



3. คณะกรรมการการท่าเรือฯ และ ผู้บริหารการท่าเรือฯ ให้ความสำคัญและเป็นแบบอย่างที่ดี (Role Model) ในการส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรมของการท่าเรือฯ และได้จัดทำ คู่มือการส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์ และการจัดการนวัตกรรมของการท่าเรือฯ ขึ้น โดยมีคำอธิบายและรายละเอียดที่ชัดเจน เพื่อใช้ในการเผยแพร่ สร้างความรู้ ความเข้าใจให้ทั่วถึงทั้งองค์กร และสามารถปฏิบัติจริงอย่างเป็นรูปธรรม



4. การท่าเรือฯ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาบุคลากร โดยมุ่งเน้นการส่งเสริมให้มีบรรยากาศและแรงจูงใจที่สนับสนุนส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรมของการท่าเรือฯ เพื่อปลูกฝังให้เกิดเป็นวัฒนธรรมที่ดีของการท่าเรือฯ



5. การท่าเรือฯ จะทำการติดตามผล ทบทวน และปรับปรุงประจำปี เพื่อให้การส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์และการจัดการนวัตกรรมของการท่าเรือฯ ประสบความสำเร็จได้รับการพัฒนาให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่องและทันสมัย สอดคล้องกับนโยบายและบริบทของการท่าเรือฯ อยู่ตลอดเวลา



นายชินนทร์ แก่นศิริชัย
กรรมการการท่าเรือฯ

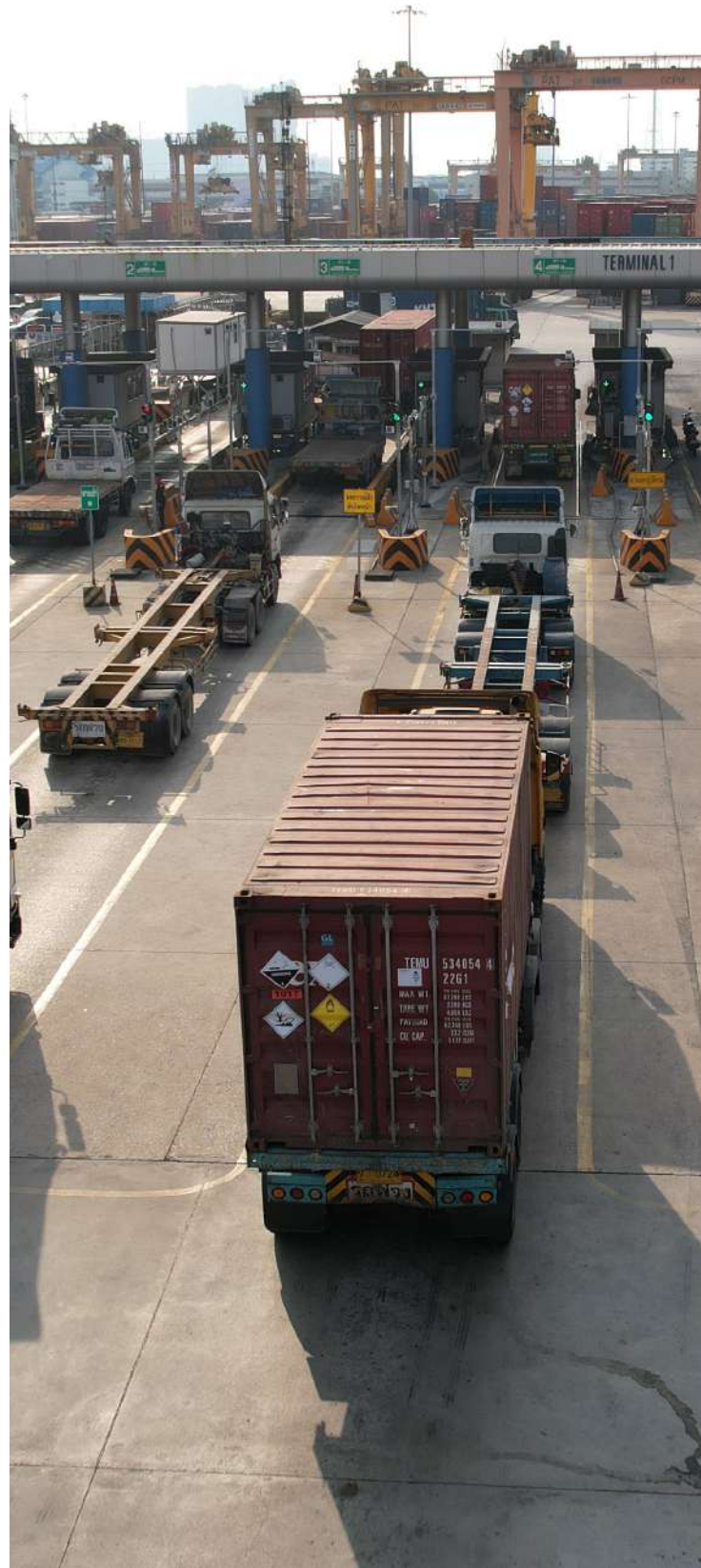
ประธานกรรมการบริหารจัดการความรู้
เทคโนโลยี และนวัตกรรมของการท่าเรือฯ



รายงานนโยบาย ด้านการพัฒนาความยั่งยืน

เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ในการเป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573 คณะกรรมการ กทท. จึงได้มอบนโยบายด้านการพัฒนาความยั่งยืน เพื่อเป็นกรอบแนวทางในการขับเคลื่อนและดำเนินกิจการขององค์กรให้สามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน ตามแนวทางต่อไปนี้

1. ดำเนินกิจการตามหลักการกำกับดูแลที่ดี การบริหารการจัดการความเสี่ยงขององค์กร ปฏิบัติตามข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยยึดถือปฏิบัติตามคู่มือจริยธรรมอย่างเคร่งครัด
2. คำนึงถึงการรักษาความสมดุลทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมถึงการสร้างการยอมรับความไว้วางใจ และการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียม
3. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งที่เชื่อมโยงโครงข่ายระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในและนอกประเทศที่ได้มาตรฐานสากล
4. ส่งเสริมการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อปรับปรุงและพัฒนาการดำเนินงาน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และเกิดประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน
5. มีระบบการบริหารจัดการบุคลากรที่ส่งเสริมผลการดำเนินงาน เพื่อให้บุคลากรมีศักยภาพสอดคล้องกับภารกิจและสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าและเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง
6. ตระหนักถึงความสำคัญของสิ่งแวดล้อม โดยสนับสนุนการดำเนินงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และจัดให้มีการบริหารจัดการประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย อาชีวอนามัยอย่างมีประสิทธิภาพ
7. การเปิดเผยข้อมูลผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาความยั่งยืน ทั้งข้อมูลทางการเงินและไม่ใช่การเงินที่มีความน่าเชื่อถือตามมาตรฐานสากล เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง





PART

06

ความรับผิดชอบต่อชุมชน
สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ



นโยบายสิ่งแวดล้อม การทำเรือแห่งประเทศไทย

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

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

(นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข)
ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย



ผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ของปีงบประมาณ 2566

การทำเรือฯ ได้กำหนดวิสัยทัศน์ด้านสิ่งแวดล้อมที่จะเป็นท่าเรือชั้นนำที่ยั่งยืนในปี 2573 ด้วยการพัฒนาท่าเรือที่มีความพร้อมในด้านสิ่งแวดล้อม การให้บริการ ทั้งในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงการบริหารจัดการตามมาตรฐานที่ได้การยอมรับในระดับประเทศและระดับสากล เช่น การประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco Efficiency) ระบบมาตรฐานการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System: PSHEMS) รางวัลด้านสิ่งแวดล้อม (Green Port Award System) และมีการกำกับดูแลสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล (ESG) ที่ดีเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

การทำเรือฯ ยังแสดงความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการท่าเรือด้านสิ่งแวดล้อมไว้ในนโยบายสิ่งแวดล้อมของการท่าเรือฯ อาทิ

การดำเนินธุรกิจให้สอดคล้องกับกฎระเบียบและกฎหมายทั้งภายในประเทศและระดับสากล การขยายผลแนวคิดการดำเนินธุรกิจคาร์บอนต่ำไปยังทั่วทั้งห่วงโซ่อุปทาน การสนับสนุนให้พนักงานและคู่ค้าคิดค้นนวัตกรรมด้านสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ การทำเรือฯ ได้จัดทำแผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของการท่าเรือฯ ปีงบประมาณ 2567 - 2573 (ฉบับทบทวนปีงบประมาณ 2566) เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อมของประเทศไทยที่จะลดก๊าซเรือนกระจกลงร้อยละ 20 - 25 ภายในปี พ.ศ. 2573 และพัฒนาสู่การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero Emission) การสร้างวิถีสังคมคาร์บอนต่ำให้ชุมชนเพื่อสร้างสังคมที่ยั่งยืนร่วมกัน รวมถึงแผนวิสาหกิจการทำเรือฯ ประกอบด้วย ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ เป้าหมายระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ตัวชี้วัด ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และแผนปฏิบัติการ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

แผนแม่บทการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมฯ



สรุปผลการดำเนินงาน และกิจกรรม/โครงการที่สนับสนุนการดำเนินงานของแต่ละยุทธศาสตร์ในปี 2566 ดังนี้



ยุทธศาสตร์ที่ 1: มุ่งสู่สังคมคาร์บอนต่ำโดยใช้หลัก BCG

กลยุทธ์ 1.1 การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภายในองค์กร

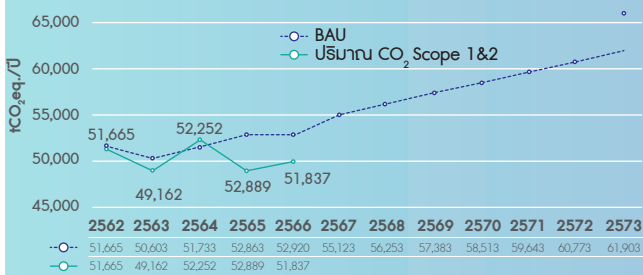
เป้าหมายการดำเนินงาน



ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรงและทางอ้อมจากการดำเนินงานของการท่าเรือฯ ลดลง 2% จากปีฐาน (1,033 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า)

ผลการดำเนินงานปี 2566

ลดลง 2.1% หรือประมาณ 1,100 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า



กิจกรรม/โครงการ

- โครงการด้านพลังงานทดแทน ได้แก่ ระบบผลิตพลังงานไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์แบบติดตั้งบนหลังคา (Solar Rooftop)
- โครงการเพิ่มประสิทธิภาพด้านพลังงาน ได้แก่ การเปลี่ยนหลอดไฟฟ้าเป็นหลอด LED และติดตั้งโคมโซลาร์เซลล์ รวมถึงเปลี่ยนเครื่องปรับอากาศที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 10 ปี
- โครงการลดการใช้น้ำมัน ได้แก่ การเปลี่ยนรถตู้สินค้าหนัก Euro5 ทดแทนรถเดิม และการดำเนินมาตรการลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของเรือลากจูง
- การประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-Efficiency : EE) พบว่าค่า EE ของปี 2566 ดีกว่าปี 2565 โดยได้ค่า Factor เท่ากับ 1.001287

โครงการด้านพลังงานทดแทน ได้แก่ ระบบผลิตพลังงานไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์แบบติดตั้งบนหลังคา (Solar Rooftop)



กลยุทธ์ 1.2 การปรับปรุงกระบวนการทำงานให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล

เป้าหมายการดำเนินงาน



การทำเรือฯ ผ่านการประเมินด้านสิ่งแวดล้อม หรือได้รับรางวัลด้านสิ่งแวดล้อมในระดับประเทศและสากล

ผลการดำเนินงานปี 2566

- ผ่านการตรวจประเมินประเทศสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศภาคบังคับ (IMO Member State Audit Scheme : IMSAS)
- ได้รับรางวัลชมเชย EIA Monitoring Awards
- ทำเรือแหลมฉบังได้รับรางวัล Green Port Awards system (GPAS)

กิจกรรม/โครงการ

- 1 การติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA)
- 2 โครงการทำเรือปลอดภัยไร้ควันดำ โดยร่วมกับสำนักงานเขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร และกรมการขนส่งทางบก ดำเนินการคุมตรวจวัดควันดำรถบรรทุกที่ผ่านเข้า - ออกพื้นที่ท่าเรือ เพื่อเป็นการเฝ้าระวังค่าฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM2.5 ไม่ให้เกินมาตรฐาน
- 3 ระบบการจัดการของเสียจากเรือออนไลน์และการรายงานข้อมูลการให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกในการรองรับของเสียจากเรือให้กับกรมเจ้าท่า
- 4 การจัดการของเสียอันตรายในพื้นที่ท่าเรือ
- 5 ระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System: PSHEMS) Level 2
- 6 ระบบประเมินด้านสิ่งแวดล้อมท่าเรือของ the APEC Port Services Network (APSN)

การติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA)



โครงการทำเรือปลอดภัยไร้ควันดำ



ระบบการจัดการของเสียจากเรือออนไลน์ และการรายงานข้อมูลการให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกในการรองรับของเสียจากเรือให้กับกรมเจ้าท่า



การจัดการของเสียอันตรายในพื้นที่ท่าเรือ



ยุทธศาสตร์ที่ 2: สร้างความตระหนักด้านสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์ 2.1 การพัฒนาบุคลากรเพื่อสร้างความตระหนักด้านสิ่งแวดล้อม

เป้าหมายการดำเนินงาน



กิจกรรม/โครงการเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กรด้านสิ่งแวดล้อม ดำเนินการสำเร็จอย่างน้อย 1 โครงการ

ผลการดำเนินงานปี 2566

กิจกรรม/โครงการ

- กิจกรรมเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กรด้านสิ่งแวดล้อม ดำเนินการแล้วเสร็จ 2 โครงการ
 - 1 โครงการคัดแยกขยะลดภาวะโลกร้อน โดยการจัดทำถังขยะแยกประเภท ทรงก้นแยกขวดพลาสติก และการทำสื่อประชาสัมพันธ์เรื่องการคัดแยกขยะ เช่น แผ่นพับและโปสเตอร์
 - 2 จัดทำวิดีโอและสื่อประชาสัมพันธ์เผยแพร่ความรู้ด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ระบบ PSHEMS, Carbon Footprint, วิธีช่วยลดโลกร้อน, การลดการใช้พลังงาน และการคัดแยกขยะ

จัดทำวิดีโอและสื่อประชาสัมพันธ์เผยแพร่ความรู้ด้านสิ่งแวดล้อม



ยุทธศาสตร์ที่ 3: สร้างความร่วมมือเพื่อขับเคลื่อนความสำเร็จด้านสิ่งแวดล้อม ร่วมกับห่วงโซ่อุปทานและสังคม

กลยุทธ์ 3.1 สร้างเครือข่ายความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อมที่มีศักยภาพร่วมกับห่วงโซ่อุปทาน จะเริ่มดำเนินการในปี 2567 ตามแผนแม่บทด้านสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์ 3.2 การส่งเสริมสังคมคาร์บอนต่ำและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อชุมชนด้วยการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน

เป้าหมายการดำเนินงาน



- จำนวนผู้ได้รับประโยชน์จากโครงการด้านสิ่งแวดล้อมที่ผนวกไว้ในโครงการกิจกรรมเพื่อสังคม (CSR) อย่างน้อย 600 ครอบครัว
- เพิ่มปริมาณการดูดซับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากโครงการกิจกรรมเพื่อสังคม (CSR)

ผลการดำเนินงานปี 2566

กิจกรรม/โครงการ

- ชุมชนรอบท่าเรือพาณิชย์ซึ่งແມ່กว่า 1,796 ครอบครัว ได้รับประโยชน์จากการประหยัดค่าไฟประมาณ 36,000 บาทต่อปี จากโครงการพลังงานทดแทนของการท่าเรือฯ
- เพิ่มปริมาณการดูดซับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเพิ่มพื้นที่ป่าจำนวน 75 ไร่
 - 1 โครงการพลังงานทดแทนเพื่อชุมชน โดยนำระบบพลังงานแสงอาทิตย์ไปใช้กับการผลิตน้ำประปาหมู่บ้านและระบบน้ำเพื่อการเกษตรของชุมชนรอบท่าเรือพาณิชย์ซึ่งແມ່
 - 2 ปลูกป่าเพิ่มพื้นที่สีเขียวบริเวณพื้นที่ใกล้ท่าเรือระนองและท่าเรือพาณิชย์ซึ่งແມ່
 - 3 โครงการแกนนำเครือข่ายชุมชนคุ่มน้ำโขงฝาระวังและรักษาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ดำเนินงานท่าเรือพาณิชย์ซึ่งແມ່
 - 4 กิจกรรมการปล่อยพันธุ์สัตว์น้ำของท่าเรือแหลมฉบัง
 - 5 ซ่อมแซมสะพานทางเดินไม้ในพื้นที่ป่าชายเลนบริเวณชุมชนบ้านแหลมฉบัง ระยะที่ 2

โครงการพลังงานทดแทนเพื่อชุมชน



ปลูกป่าเพิ่มพื้นที่สีเขียวรอบท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน



โครงการแนะนำเครือข่ายชุมชนกลุ่มน้ำโขง เฝ้าระวังและรักษาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ ดำเนินงานท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

ซ่อมแซมสะพานทางเดินไม้ในพื้นที่ ป่าชายเลนบริเวณชุมชนบ้านแหลมดบัง ระยะที่ 2



กิจกรรมการปล่อยพันธุ์สัตว์น้ำของท่าเรือแหลมดบัง





ประมวลภาพกิจกรรมความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ



การแข่งขัน PAT MINI MARATHON 2021

เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2565 นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการท่าเรือฯ ให้เกียรติเป็นประธานในพิธีเปิดกิจกรรมเดิน - วิ่งการกุศล “การทำเรือ มินิมาราธอน” ครั้งที่ 9 ประจำปี 2564 พร้อมด้วยนายเรืองศักดิ์ บำเหน็จพันธ์ รองผู้อำนวยการท่าเรือฯ สายเทคโนโลยีสารสนเทศ ประธานกรรมการบริหารท่าเรือฯ นายอภิเสถ พงษ์สุวรรณ รองผู้อำนวยการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ นายกิตติพงศ์ สอนสะอาด ผู้อำนวยการฝ่ายการช่าง พนักงานท่าเรือฯ ผู้ใช้บริการ และประชาชนทั่วไป เข้าร่วมการแข่งขันกว่า 5,000 คน โดยเส้นทางเดิน - วิ่ง จะเริ่มต้นที่อาคารที่ทำการท่าเรือฯ เข้าสู่เส้นทางขนส่งสินค้าริมแม่น้ำเจ้าพระยาที่สวยงามที่สุดใจกลางกรุงเทพมหานคร รวมระยะทาง 10 กิโลเมตร

สำหรับรายได้หลังหักค่าใช้จ่ายของการแข่งขันได้มอบให้มูลนิธิโรงพยาบาลสมเด็จพระยุพราช เพื่อดำเนินการสาธารณกุศลต่อไป





งาน “วันธรรมาภิบาล PAT CG DAY” BY การท่าเรือแห่งประเทศไทย

เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2565 นายวรพจน์ ใเอี่ยมรักษา กรรมการ การท่าเรือฯ เป็นประธานในพิธีเปิดงาน “วันธรรมาภิบาล PAT CG DAY” พร้อมด้วย นายคทาสีทธิ์ เนื่องหล้า นายอำเภอเชียงแสน นายอภิเสด พงษ์สุวรรณ รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหาร สินทรัพย์และพัฒนารธุรกิจ ร้อยตำรวจโท ชัยชาญ ชูทอง ผู้ช่วย ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารทรัพยากรบุคคลและ บริษัทภิบาล พนักงานการท่าเรือฯ ผู้ประกอบการ ผู้แทนหน่วยงาน ภาครัฐและเอกชน คณะอาจารย์และนักเรียนจากโรงเรียนโดยรอบ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนเข้าร่วมพิธีฯ เพื่อส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรม การไม่ทนต่อการทุจริต โดยเฉพาะกลุ่มเด็กและเยาวชน สร้างค่านิยม ที่ถูกต้องเป็นรากฐานการเป็นพลเมืองที่ดีมีคุณภาพ รวมทั้ง เสริมสร้างเครือข่ายความร่วมมือด้านการต่อต้านการทุจริต ให้เกิดขึ้นในสังคมไทย ณ โรงเรียนบ้านแซววิทยาคม

ทั้งนี้ กิจกรรมภายในงานฯ ประกอบด้วย การประกวดภาพวาด ในหัวข้อ “เส้นสี สร้างสุข สุจริต สู้สังคม” โดยมี ศาสตราจารย์ ดร.เฉลิมชัย โฆษิตพิพัฒน์ ศิลปินแห่งชาติ สาขาทัศนศิลป์ (จิตรกรรม) ให้โอวาทกับเด็กนักเรียนและเป็นประธานการตัดสิน การประกวดฯ อาจารย์สุวิทย์ ใจป้อม นายกสมาคมข้าวศิลปะ อาจารย์ทรงเดช ทิพย์ทอง และอาจารย์ขจรเดช หนัวย่น เป็นกรรมการการตัดสินการประกวดฯ และมอบคอมพิวเตอร์ ให้กับโรงเรียน จำนวน 5 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนแม่แอบวิทยาคม โรงเรียนบ้านแซววิทยาคม โรงเรียนป่าดิงพิทยานุกูล โรงเรียน บ้านปางของ (ธรรมราชภูร์นุกูล) โรงเรียนบ้านแม่คำ และมอบ เงินสนับสนุนให้แก่โรงเรียนในพื้นที่ จำนวน 500,000 บาท พร้อมทั้งมีการบรรยายเรื่อง “พอเพียง วินัย สุจริต จิตอาสา” โดยวิทยากร 904 ของการท่าเรือฯ



โครงการปลูกป่าชายเลน บริเวณจังหวัดระนอง

เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2566 นายกริชเพชร ชัยช่วย ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน ในโครงการปลูกป่าชายเลน และอนุรักษ์ป่าและ ป่าชายเลน บริเวณจังหวัดระนอง โดยมี นายราชัน มีน้อย รองผู้ว่าราชการจังหวัดระนอง นายอภิเสด พงษ์สุวรรณ รองผู้อำนวยการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์ และพัฒนาบุคคล พร้อมด้วยผู้บริหารและพนักงาน ท่าเรือฯ ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ในจังหวัดระนอง ประมาณ 300 คน เข้าร่วมในพิธี ณ พื้นที่ป่าชายเลนบ้านเขาสังข์ จังหวัดระนอง



ในการนี้ การท่าเรือฯ ร่วมกับศูนย์อนุรักษ์ทรัพยากร ป่าชายเลนที่ 6 (เมืองระนอง) ปลูกป่าชายเลนบนพื้นที่ 45 ไร่ เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียว สร้างแหล่งดูดซับ ก๊าซเรือนกระจกลดภาวะโลกร้อน รวมทั้งเป็นการเปิดโอกาส ให้ชุมชนและหน่วยงานส่วนท้องถิ่นได้มีส่วนร่วมในการ อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ส่งผลดี ต่อคุณภาพชีวิตของชุมชนท้องถิ่นโดยตรง สอดคล้อง กับมาตรฐานการจัดการความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ จากข้อมูลการเพิ่มพื้นที่สีเขียว ในระบบฐานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมของการท่าเรือฯ พบว่า โครงการปลูกป่าตั้งแต่ปี 2562 - 2565 สามารถ ดูดซับก๊าซเรือนกระจกจาก รวมทั้งสิ้นประมาณ 526 (tonCO₂eq) (หาร้อยยี่สิบหกตันคาร์บอนไดออกไซด์ เทียบเท่า) ซึ่งเป็นการส่งเสริมเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อม ของประเทศไทย ที่จะลดก๊าซเรือนกระจกลงร้อยละ 20 - 25 ภายในปี พ.ศ. 2573 และพัฒนาสู่ การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero Emission)



พิธีวันคล้ายวันสถาปนาครบรอบ 72 ปี มอบเงินสนับสนุนกิจกรรมสาธารณกุศล มอบรางวัลและของที่ระลึกแก่พนักงาน

เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2566 นายปริญญา แสงสุวรรณ ประธานกรรมการท่าเรือฯ ให้เกียรติเป็นประธานในพิธีวันคล้ายวันสถาปนาท่าเรือฯ ครบรอบ 72 ปี โดยมีคณะกรรมการท่าเรือฯ นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการท่าเรือฯ คณะผู้บริหารและพนักงานท่าเรือฯ หน่วยงานพันธมิตรภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ผู้ใช้บริการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ผู้นำชุมชน ผู้เข้าพื้นที่ ตลอดจนสื่อมวลชนเข้าร่วมในพิธี ณ PAT Arena



ทั้งนี้การท่าเรือฯ ได้มอบเงินสนับสนุนกิจกรรมสาธารณกุศลเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 3,000,000 บาท ให้แก่มูลนิธิโรงพยาบาลสมเด็จพระยุพราช สมาคมคทาตลิกแห่งประเทศไทย มัสยิดอินดารุลมินา ชมรมผู้สูงอายุของ กทท. สภภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจของการท่าเรือฯ และมอบเงินจำนวน 50,000 บาท ให้แก่วัดคลองเตยนอก สนับสนุน “โครงการปันน้ำใจให้ผู้สูงอายุและผู้ป่วยติดเตียง” และ “โครงการช่วยเหลือศพอนาถาในเขตคลองเตย” พร้อมเชิญชวนหน่วยงานภายนอกร่วมสมทบทุนให้แก่วัดคลองเตยนอก แทนการมอบกระเช้าแสดงความยินดี



ในช่วงเช้าได้จัดพิธีบูชาและบวงสรวงสิ่งศักดิ์สิทธิ์ประจำองค์กรเพื่อความเป็นสิริมงคล พร้อมมอบรางวัลให้แก่พนักงานที่ปฏิบัติงานดีและมีความมุ่งมั่นในความพากเพียรทุ่มเทจนเกิดผลเป็นที่ประจักษ์ ด้วยการมอบรางวัลคนทรงคุณค่า รางวัลพนักงานดีเด่น และรางวัลวิเชียรเมธีฉาย และมอบของที่ระลึกให้แก่พนักงานที่ปฏิบัติงานครบ 35 ปี 25 ปี และ 15 ปี นอกจากนี้ยังได้จัดพิธีบวงสรวงเทวทวาทิเชกโลกเกตพู่พระประแดง ซึ่งเป็นสิ่งศักดิ์สิทธิ์ที่พนักงานท่าเรือฯ เคารพนับถือมานาน โดยผู้บริหารและพนักงานทุกคนจะได้รับเป็นของที่ระลึก พร้อมด้วยชุดตราไปรษณียากรที่ระลึก ที่มีเรื่องราวความเป็นมาของการท่าเรือฯ ในโอกาสพิเศษ ครบรอบ 72 ปี





กิจกรรมบำเพ็ญ สาธารณประโยชน์ เฉลิมพระเกียรติฯ

เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2566 นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการท่าเรือฯ เป็นประธานเปิดกิจกรรมบำเพ็ญสาธารณประโยชน์ เฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 28 กรกฎาคม 2566 พร้อมด้วยผู้บริหารและพนักงานท่าเรือฯ จิตอาสา 904 คณะครูและนักเรียน โรงเรียนสามัคคีสงเคราะห์ ประชาชนในชุมชนโรงหมุ่ และนักฟุตบอลจากสโมสรฟุตบอลท่าเรือ เพื่อถวายเป็นพระราชกุศลพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และเป็นการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน ภายใต้โครงการพัฒนาเพื่อสังคม ในโอกาสครบรอบ 111 ปี กระทรวงคมนาคม ณ บริเวณโดยรอบชุมชนโรงหมุ่ เขตคลองเตย



ท่าเรือแหลมฉบังมอบเงินสนับสนุนการพัฒนาภาษาอังกฤษเยาวชนในพื้นที่โดยรอบ

เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2565 นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการท่าเรือฯ เป็นประธานในพิธีมอบเงินสนับสนุนโครงการพัฒนาภาษาอังกฤษสำหรับเยาวชนในพื้นที่โดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง ประจำปีการศึกษา 2565 ภาคเรียนที่ 2 ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังเล็งเห็นว่า การพัฒนาเยาวชนในพื้นที่โดยรอบให้ก้าวสู่สากลจะต้องมีศักยภาพในการคิดอ่านและสร้างสรรค์ โดยใช้ทักษะทางภาษาอังกฤษในทุกระดับชั้นผ่านการสอบโดยครูต่างชาติ และอบรมพัฒนาครูไทยที่มีพื้นฐานภาษาอังกฤษให้เรียนรู้ต่อยอดและนำไปพัฒนาการสอนให้มีคุณภาพ โดยมอบเงินสนับสนุนการดำเนินโครงการภาษาอังกฤษให้กับโรงเรียนรอบท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน 7 โรงเรียน

ในการนี้ คณะอนุกรรมการพัฒนาชุมชนและสังคมรอบท่าเรือแหลมฉบัง ได้พิจารณาแล้ว เพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ต่อเยาวชน เห็นควรดำเนินการจัดหาครูสอนภาษาอังกฤษประเภท Non-Native มาสอนภาษาอังกฤษให้กับโรงเรียนในภาคเรียนที่ 2 ประจำปีการศึกษา 2565 (เดือนพฤศจิกายน 2565 - เดือนมีนาคม 2566) เป็นเงิน 3,150,000.- บาท (สามล้านหนึ่งแสนห้าหมื่นบาทถ้วน) ณ ห้องแถวทอง 1 ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี

ท่าเรือแหลมฉบัง มอบทุนการศึกษา อย่างยั่งยืน



ท่าเรือแหลมฉบัง ครบรอบ 32 ปี มอบทุนการศึกษาให้นักเรียน

เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2566 นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการท่าเรือฯ เป็นประธานในพิธีมอบเงินสนับสนุนให้กับมูลนิธิฯ และทุนการศึกษาต่าง ๆ เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนาท่าเรือแหลมฉบัง ครบรอบ 32 ปี ประกอบด้วย สนับสนุนทุนเพื่อผู้ด้อยโอกาส “เติมใจให้กัน” ให้กับมูลนิธิ จำนวน 7 แห่ง สนับสนุนทุนอาหารกลางวัน “เพื่อน้องอิมท้อง” ให้กับศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก จำนวน 2 แห่ง สนับสนุนกิจกรรมการศึกษา “เพื่อดาวดวงน้อย” ให้กับโรงเรียนโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน 21 แห่ง และสนับสนุนรางวัลการประกวดคำขวัญ ระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษาตอนต้น ในหัวข้อ “32 ปี ท่าเรือแหลมฉบัง” รวมเป็นเงิน 830,000.- บาท (แปดแสนสามหมื่นบาทถ้วน) นอกจากนี้ ท่าเรือแหลมฉบังยังมอบทุนการศึกษาให้กับบุตรพนักงานท่าเรือแหลมฉบัง เป็นจำนวนเงิน 241,000.-บาท (สองแสนสี่หมื่นหนึ่งพันบาทถ้วน) เพื่อเป็นขวัญกำลังใจ และเป็น การแบ่งปันสิ่งดี ๆ ให้กับสังคม และชุมชนโดยรอบ โดยมีผู้บริหาร พนักงาน และผู้ประกอบการท่าเรือแหลมฉบัง เข้าร่วมพิธี ณ อาคารบริหาร ท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบัง มอบทุนการศึกษา อย่างยั่งยืน



โครงการทุนการศึกษาอย่างยั่งยืน สำหรับเยาวชนในชุมชนรอบท่าเรือแหลมฉบัง

เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2566 นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการท่าเรือฯ เป็นประธานเปิดพิธีมอบเงินสนับสนุนโครงการทุนการศึกษาอย่างยั่งยืนสำหรับเยาวชนในชุมชนรอบท่าเรือแหลมฉบัง ประจำปีการศึกษา 2565 ณ ห้องแตรทอง 1 ศูนย์สวัสดิการ ท่าเรือแหลมฉบัง

สำหรับการมอบเงินสนับสนุนโครงการทุนการศึกษาอย่างยั่งยืนสำหรับเยาวชนในชุมชนรอบท่าเรือแหลมฉบัง ประจำปีการศึกษา 2565 ซึ่งได้มอบทุนการศึกษาให้เยาวชน ทั้งสิ้น 25 คน รวมเป็นเงิน 502,100.- บาท (ห้าแสนสองพันหนึ่งร้อยบาทถ้วน) จากงบประมาณด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของท่าเรือแหลมฉบัง โดยได้รับอนุมัติในกรอบวงเงินทั้งปีเป็นเงิน 1 ล้านบาท โดยมีเรือเอก กานต์ เมนะรุจิ รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง ผู้บริหารท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมด้วยผู้แทนผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ ประธานชุมชนในพื้นที่รอบท่าเรือแหลมฉบังและเยาวชนที่ได้รับทุน เข้าร่วมงาน



ท่าเรือแหลมฉบังมอบเงินสนับสนุนโครงการ พัฒนาภาษาอังกฤษสำหรับเยาวชน

เมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2566 เรือเอกกานต์ เมนะรุจิ รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง เป็นประธานเปิดพิธีมอบเงินสนับสนุนโครงการพัฒนาภาษาอังกฤษสำหรับเยาวชน ในพื้นที่โดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง เป็นจำนวนเงิน 3,150,000.- บาท (สามล้านหนึ่งแสนห้าหมื่นบาทถ้วน) โดยมีรองนายกเทศมนตรีนครแหลมฉบัง นายกเทศมนตรีตำบลบางละมุง รองนายกเทศมนตรีตำบลตะเคียนเตี้ย พร้อมด้วยผู้อำนวยการสถานศึกษากำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ สื่อมวลชน คณะผู้บริหารและพนักงานท่าเรือแหลมฉบัง เข้าร่วมพิธี ณ ห้องแตรทอง 1 ศูนย์สวัสดิการ ท่าเรือแหลมฉบัง

ทั้งนี้ ท่าเรือแหลมฉบังได้สนับสนุนโครงการพัฒนาภาษาอังกฤษสำหรับเยาวชนในพื้นที่โดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง มาตั้งแต่ปีงบประมาณ 2556 ต่อเนื่องจนถึงปัจจุบันเป็นปีที่ 11 โดยโครงการนี้ได้ดำเนินการภายใต้คณะกรรมการพัฒนาชุมชนและสังคมรอบท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งประกอบด้วยภาคประชาชน หน่วยงานภาครัฐ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ร่วมกันพิจารณา โครงการนี้เป็นหนึ่งในโครงการที่ได้กำหนดไว้ในกรอบการดำเนินงานด้านโครงการสวัสดิการสังคมคุณภาพชีวิต โดยท่าเรือแหลมฉบังเล็งเห็นว่า การพัฒนาเยาวชนให้ก้าวสู่สากลจะต้องมีศักยภาพในการคิดอ่าน และสร้างสรรค์ โดยใช้ทักษะทางภาษาอังกฤษสื่อสาร รวมทั้งทักษะในการใช้เทคโนโลยี เนื่องจากเยาวชนเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาประเทศชาติ สมควรให้การสนับสนุน และวางพื้นฐานด้านภาษาอังกฤษ ซึ่งมุ่งเน้นการจัดกระบวนการจัดการศึกษาที่มุ่งส่งเสริมให้ผู้เรียนได้พัฒนาตนเองตามศักยภาพ

PART

07

รายงานของผู้สอบบัญชี





ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย

เรื่อง งบการเงินของการทำเรือแห่งประเทศไทย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

ด้วยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พิจารณางบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของการทำเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งผู้สอบบัญชีรับอนุญาตได้ตรวจสอบรับรองแล้ว

จึงประกาศให้ทราบทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ 20 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567

(นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข)
ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย



รายงานความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทยต่อรายงานทางการเงิน

งบการเงินของการทำเรือแห่งประเทศไทย ได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย ซึ่งผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เป็นผู้ตรวจสอบงบการเงินโดยผ่านการพิจารณาของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย รับผิดชอบต่อความถูกต้อง และครบถ้วนของข้อมูลทางบัญชี เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า การบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สิน รวมทั้งป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือ การดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ และมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงินตามมาตรฐาน การบัญชี

(นายปริญญา แสงสุวรรณ)
ประธานกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย

(นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข)
ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย



รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอ คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงิน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

ข้าพเจ้าเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากการท่าเรือฯ ตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน และตามประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพฯ รวมถึงมาตรฐานเรื่องความเป็นอิสระที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี (ประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดิน และตามประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

ข้าพเจ้าขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 31 เรื่อง ภาวะผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งอธิบายถึงความไม่แน่นอนเกี่ยวกับผลของคดีที่การท่าเรือฯ ถูกฟ้องร้องเพื่อชดเชยค่าเสียหาย ทั้งนี้ความเห็นของข้าพเจ้าไม่ได้มีเงื่อนไขในเรื่องนี้

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงิน และรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานนั้น ซึ่งคาดว่ารายงานประจำปีจะถูกจัดเตรียมให้ข้าพเจ้าภายหลังจากวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้ ความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการตรวจสอบงบการเงิน คือ การอ่านและพิจารณาว่า ข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงิน หรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้า หรือปรากฏว่า ข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปี หากข้าพเจ้าสรุปได้ว่าการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้าพเจ้าต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้หน้าที่ในการกำกับดูแล เพื่อให้ผู้หน้าที่ในการกำกับดูแลดำเนินการแก้ไขข้อมูลที่แสดงขัดต่อข้อเท็จจริง

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้หน้าที่ในการกำกับดูแลของงบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของการท่าเรือฯ ในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่อง และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องเว้น แต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกิจการหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้ ผู้หน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการสอดส่องดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของการท่าเรือฯ

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่า งบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือ ความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดิน และตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่า รายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของข้าพเจ้ารวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาดเนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริง หรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน

- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของการทำเรื่อง
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชี และการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร
- สรุปร่วมกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปร่วมกับความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับเหตุการณ์ หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของการทำเรื่องในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า โดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของข้าพเจ้าจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้การทำเรื่อง ต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง
- ประเมินการนำเสนอโครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่า งบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ รวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ผู้สอบบัญชีที่รับผิดชอบงานสอบบัญชีและการนำเสนอรายงานฉบับนี้คือ นางสาวโชติมา กิจศิริกร



(นางสาวโชติมา กิจศิริกร)
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต ทะเบียนเลขที่ 7318

บริษัท สอบบัญชีธรรมนิติ จำกัด
กรุงเทพมหานคร
วันที่ 28 ธันวาคม 2566



งบแสดงฐานะการเงิน การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	2566	2565	
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5	4,569,754,797.57	8,349,084,145.17
ลูกหนี้การค้า	6	1,023,046,444.21	1,153,626,229.90
ลูกหนี้อื่น	7	2,779,138.84	29,622,798.31
พัสดุดังเหลือ	8	57,609,084.85	64,035,272.14
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	9	143,727,838.46	121,970,905.97
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	10	6,757,809,609.43	4,214,295,697.39
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		12,554,726,913.36	13,932,635,048.88
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานยังไม่ถึงกำหนดชำระ	11	44,424,053.65	47,516,915.40
รายได้ค่าเช่าเรือเรียกเก็บ	12	16,883,402,036.10	17,188,052,690.44
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	13	5,069,036,680.66	4,667,646,923.45
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	14	11,142,791,757.44	11,759,539,868.56
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	15	3,568,127,474.63	2,043,720,696.15
สินทรัพย์สิทธิการใช้		13,822,680.40	21,196,923.91
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอดัดจ่าย	16	335,854,293.39	332,497,884.09
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	17	228,378,752.28	229,074,679.18
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	18	4,577,148,120.52	4,786,183,339.78
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		41,862,985,849.07	41,075,429,920.96
รวมสินทรัพย์		54,417,712,762.43	55,008,064,969.84

หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

หนี้สินหมุนเวียน

เจ้าหนี้การค้า		1,251,872,862.97	1,196,658,947.73
เจ้าหนี้อื่น	19	1,454,862,481.72	1,223,004,821.01
รายได้แผ่นดินค้างนำส่งคลัง	20	2,702,866,000.00	4,887,000,000.00

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

การทำเรือแห่งประเทศไทย

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	2566	2565
หนี้สินตามสัญญาเช่าส่วนที่ครบกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	8,995,350.78	9,804,591.00
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	21 1,143,740,552.28	702,456,050.70
รวมหนี้สินหมุนเวียน	6,562,337,247.75	8,018,924,410.44
หนี้สินไม่หมุนเวียน		
รายได้สินทรัพย์รับบริจาคการรับรู้	22 99,735,173.56	123,074,890.44
เงินสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสมค้างจ่าย	23 278,927,877.43	286,426,271.24
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	24 11,375,710,130.59	12,136,579,947.91
ประมาณการหนี้สิน	25 59,672,438.64	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า	5,784,632.08	12,379,192.74
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	11,819,830,252.30	12,558,460,302.33
รวมหนี้สิน	18,382,167,500.05	20,577,384,712.77
ส่วนของผู้ถือหุ้น		
ทุน	26 7,234,545,409.65	7,234,545,409.65
กำไรสะสม		
จัดสรรแล้ว		
สำรองเพื่อขยายงานและลงทุน	8,625,662,587.26	8,625,662,587.26
กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	28 2,747,276,486.79	2,718,525,425.21
ยังไม่ได้จัดสรร	17,428,060,778.68	15,851,946,834.95
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	36,035,545,262.38	34,430,680,257.07
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	54,417,712,762.43	55,008,064,969.84



(นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข)
ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย



(นายวิวัฒน์ ออมริต)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	2566	2565
รายได้		
รายได้เกี่ยวกับเรือ	2,188,106,975.92	1,895,806,060.77
รายได้เกี่ยวกับสินค้า	10,691,045,066.13	11,007,489,431.43
รายได้เกี่ยวกับบริการ	697,206,792.98	543,848,418.28
รายได้ค่าเช่าที่ดิน อาคาร และคลังสินค้า	1,705,602,028.18	1,606,607,833.36
รายได้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจำหน่ายให้ผู้ประกอบการ	692,381,103.44	658,844,990.60
รายได้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	27 7,279,140.91	8,153,752.76
รายได้กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	28 34,074,373.12	21,147,096.91
ดอกเบี้ยรับ	97,811,524.68	40,209,050.52
รายได้อื่น	29 143,084,139.61	292,057,091.86
รวมรายได้	16,256,591,144.97	16,074,163,726.49
ค่าใช้จ่าย		
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	3,463,784,509.91	4,080,294,430.82
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	1,146,697,577.23	1,120,761,608.76
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพลังงาน	1,061,663,699.44	897,103,843.67
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจำหน่ายให้ผู้ประกอบการ	682,123,730.00	648,498,910.00
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,559,550,017.34	1,611,508,896.28
ค่าสาธารณูปโภค	80,487,818.24	59,728,265.59
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์และค่าหนังสือ	18,984,063.06	19,750,168.50
ค่าใช้จ่ายและอุปกรณ์ความปลอดภัย	4,517,024.75	4,068,813.55
ค่าดำเนินงานประชาสัมพันธ์และการตลาด	67,124,246.79	71,218,116.73
ค่าจ้างผู้เชี่ยวชาญและบุคคลภายนอก	409,710,411.88	427,074,713.70
ค่าจ้างเหมาบริการเรือลากจูงเอกชน	248,709,038.14	189,224,276.09
ค่าใช้จ่ายโครงการพัฒนาทางรถไฟฯ และทำเทียบเรือชายฝั่ง	171,057,139.89	132,384,617.18
ค่าใช้จ่ายกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	27 22,702,909.50	25,747,738.73
ค่าใช้จ่ายกองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	28 5,323,311.54	2,929,161.96
ขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์	11,183,301.66	3,283,705.60
ค่าใช้จ่ายอื่น	30 637,241,340.29	504,440,334.65
รวมค่าใช้จ่าย	9,590,860,139.66	9,798,017,601.81
กำไรสำหรับปี	6,665,731,005.31	6,276,146,124.68
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี :		
รายการที่จะไม่จัดประเภทรายการใหม่เข้าไปในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง		
กำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์พนักงาน	-	3,480,120,778.56
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	6,665,731,005.31	9,756,266,903.24

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้เจ้าของ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	ทุน	กำไรสะสม			รวม
		จัดสรรแล้ว		ยังไม่ได้จัดสรร	
		สำรองเพื่อขยายงานและลงทุน	เงินกองทุนประกันภัยรั่วซึมแบบประกันตนเอง		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564	7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,700,290,990.26	11,227,659,366.66	29,788,158,353.83
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-
กำไรสำหรับปี	-	-	-	6,276,146,124.68	6,276,146,124.68
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	3,480,120,778.56	3,480,120,778.56
สำรองรายได้แผ่นดินดินน้ำสงคลัง - ปี 2564	20	-	-	(226,745,000.00)	(226,745,000.00)
สำรองรายได้แผ่นดินดินน้ำสงคลัง - ปี 2565	20	-	-	(4,887,000,000.00)	(4,887,000,000.00)
จัดสรรเข้ากองทุนประกันภัยฯ	28	-	18,234,434.95	(18,234,434.95)	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565	7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,718,525,425.21	15,851,946,834.95	34,430,680,257.07
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565	7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,718,525,425.21	15,851,946,834.95	34,430,680,257.07
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	6,665,731,005.31	6,665,731,005.31
สำรองรายได้แผ่นดินดินน้ำสงคลัง - ปี 2565	20	-	-	8,000,000.00	8,000,000.00
สำรองรายได้แผ่นดินดินน้ำสงคลัง - ปี 2566	20	-	-	(5,068,866,000.00)	(5,068,866,000.00)
จัดสรรเข้ากองทุนประกันภัยฯ	28	-	28,751,061.58	(28,751,061.58)	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,747,276,486.79	17,428,060,778.68	36,035,545,262.38

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



งบกระแสเงินสด

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	2566	2565
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน		
กำไรสำหรับปี	6,665,731,005.31	6,276,146,124.68
รายการปรับกระทบกำไรสำหรับปีเป็นเงินสดรับ (จ่าย) สุทธิ จากกิจกรรมดำเนินงาน		
ผลขาดทุนด้านเครดิตของลูกหนี้	76,891,791.36	107,524,400.53
ค่าใช้จ่ายพัสดุเสื่อมสภาพ (กลับรายการ)	6,434,754.66	(9,588,608.23)
ขาดทุนจากการขายและตัดจำหน่ายพัสดุ	4,950,628.06	-
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,559,550,017.34	1,611,508,896.28
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนตัดจ่าย	138,874.02	725,819.92
ขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์	11,740,340.01	3,283,705.60
ค่าตัดจ่ายรับคืนโครงการ	5,343,484.69	38,423,420.00
ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	421,851,718.08	896,023,022.37
ประมาณการหนี้สิน (กลับรายการ)	67,411,091.92	(6,154,138.11)
ดอกเบี้ยรับ	(97,811,524.68)	(40,209,050.52)
รายได้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	(7,159,463.53)	(7,448,484.72)
ค่าใช้จ่ายกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	22,694,341.50	25,746,410.73
รายได้กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	(34,074,373.12)	(21,147,096.91)
รายได้ค่าเช่าอเรือเรียกเก็บ	304,650,654.34	(285,435,001.92)
ค่าใช้จ่ายพัสดुकุมจำนวน	1,923,522.49	4,361,732.10
รายได้สินทรัพย์รับบริจาค	(23,339,716.88)	(37,558,959.85)
กำไรจากการตัดจำหน่ายเจ้าหนี้การค้า	(327,248.35)	-
กำไรจากการตัดจำหน่ายหนี้สินหมุนเวียนอื่น	(4,518,737.28)	-
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์ และหนี้สินดำเนินงาน	8,982,081,159.94	8,556,202,191.95
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง		
ลูกหนี้การค้า	53,689,134.18	(159,807,655.70)
ลูกหนี้อื่น	26,842,519.62	(17,104,413.21)
พัสดुकงเหลือ	(4,959,195.43)	3,737,586.48
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	3,092,861.75	12,693,240.36
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(12,374,282.60)	(51,006,747.68)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



งบกระแสเงินสด (ต่อ)

การทำเรือแห่งประเทศไทย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	2566	2565
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)		
เจ้าหนี้การค้า	(182,995,435.48)	317,317,660.16
เจ้าหนี้อื่น	231,857,660.71	(14,385,545.22)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	445,803,238.86	291,728,844.48
เงินสดรับจากดอกเบี้ย	9,543,037,661.55	8,939,375,161.62
เงินสดรับจากพนักงานเป็นเงินสะสม	129,662,711.44	71,678,600.98
เงินสดจ่ายสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสม	7,483,195.70	8,965,491.05
เงินสดจ่ายสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสม	(37,675,931.01)	(113,050,385.72)
เงินสดจ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	(1,182,721,535.40)	(1,442,957,120.93)
เงินสดจ่ายชำระหนี้สินค้ำความ	(7,738,653.28)	(18,809,819.49)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	8,452,047,449.00	7,445,201,927.51
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน		
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น (เพิ่มขึ้น)	(2,543,513,912.04)	(1,511,603,149.31)
เงินสดรับจากการขายสินทรัพย์	3,045,180.65	19,702,410.22
เงินสดจ่ายลงทุนในที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	(215,911,269.08)	(57,820,953.70)
เงินสดจ่ายลงทุนในสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	(2,197,455,186.82)	(1,901,761,952.35)
เงินสดจ่ายลงทุนในสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(22,448,534.05)	(3,863,391.22)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(4,976,283,721.34)	(3,455,347,036.36)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน		
เงินนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน	(7,245,000,000.00)	(2,610,000,000.00)
เงินสดจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า	(10,093,075.26)	(12,340,263.87)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(7,255,093,075.26)	(2,622,340,263.87)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ	(3,779,329,347.60)	1,367,514,627.28
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นปี	5 8,349,084,145.17	6,981,569,517.89
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปี	5 4,569,754,797.57	8,349,084,145.17
ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบกระแสเงินสด		
การซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ โดยที่ยังไม่ได้ชำระ	666,600.00	44,119.58
การจัดหาสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง โดยที่ยังไม่ได้ชำระ	525,731,106.53	287,816,987.88
สินทรัพย์สิทธิการให้เพิ่มขึ้น โดยไม่ได้จ่ายเป็นเงินสด	2,689,274.38	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



หมายเหตุประกอบงบการเงิน

การทำเรือแห่งประเทศไทย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

หมายเหตุ	หัวข้อเรื่อง
211	ข้อมูลทั่วไป
211	เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน
212	มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปีปัจจุบัน
213	นโยบายการบัญชีที่สำคัญ
221	เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด
221	ลูกหนี้การค้า
222	ลูกหนี้อื่น
223	พัสดุดังกล่าว
223	สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น
224	สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น
224	ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานยังไม่ถึงกำหนดชำระ
225	รายได้ค่าเช่าอสังหาริมทรัพย์
226	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
229	ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์
230	สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง
230	สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอดัดจ่าย
231	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
231	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น
232	เจ้าหนี้อื่น
232	รายได้แผ่นดินค้ำนำส่งคลัง
233	หนี้สินหมุนเวียนอื่น
233	รายได้สินทรัพย์รับบริจาคหรือการรับรู้
234	เงินสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสมค้างจ่าย
234	ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน
237	ประมาณการหนี้สิน
237	ทุน
238	กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน
239	กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง
239	รายได้อื่น
240	ค่าใช้จ่ายอื่น
241	ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น
243	มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์ ซึ่งการทำเรือฯ ยังไม่ได้นำมาถือปฏิบัติก่อนวันมีผลบังคับใช้
243	การอนุมัติงบการเงิน

1. ข้อมูลทั่วไป

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการในสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มีฐานะเป็นนิติบุคคล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการทำเรือเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน โดยกระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ควบคุมนโยบายการบริหารและแผนพัฒนาธุรกิจของการทำเรือฯ ให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล รวมทั้งทำหน้าที่คัดเลือกคณะกรรมการการทำเรือฯ

ตั้งอยู่เลขที่ 444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110

การทำเรือฯ มีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ชุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ ควบคุมการขนถ่ายและบรรทุกสินค้าและผู้สินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบให้แก่เจ้าของสินค้าหรือเจ้าของตู้สินค้า ตลอดจนร่วมมือและประสานงานกับส่วนราชการและท่าเรือต่างประเทศ รวมทั้งพัฒนาและปรับปรุงกิจการทำเรือให้เจริญก้าวหน้า ทันสมัยตามสถานะเศรษฐกิจ

ปัจจุบันการทำเรือฯ มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบท่าเรือ ดังนี้

- (1) ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) เป็นท่าเรือแม่น้ำที่สำคัญในการให้บริการเรือสินค้าทั่วไปและเรือตู้สินค้านระหว่างประเทศ ซึ่งประกอบกรและบริหารท่าเทียบเรือโดยการทำเรือฯ เองทั้งหมด
 - (2) ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) เป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้านระหว่างประเทศ โดยการทำเรือฯ ทำหน้าที่เป็นองค์กรบริการท่าเรือโดยรวม ส่วนงานด้านปฏิบัติการเป็นการให้เอกชนเช่าประกอบการท่า
 - (3) ท่าเรือภูมิภาค เป็นท่าเรือที่ก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่า ท่าเรือภูมิภาคแต่ละแห่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จต้องส่งมอบให้กรมธนารักษ์ขึ้นทะเบียนเป็นที่ราชพัสดุการทำเรือฯ ได้เข้าบริหารจัดการและประกอบการท่าเรือภูมิภาค ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546
- ท่าเรือภูมิภาค ประกอบด้วย
- ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (ทชส.) แห่งที่ 2 เปิดดำเนินการ เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2555
 - ท่าเรือเชียงของ (ทชข.) เปิดดำเนินการ เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2547
 - ท่าเรือระนอง (ทรน.) เปิดดำเนินการ เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2547

เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2554 คณะรัฐมนตรีมีมติให้การท่าเรือฯ เป็นผู้บริหารท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน แห่งที่ 2 เพื่อรองรับสินค้า และให้ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนแห่งที่ 1 ซึ่งเปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2546 เป็นท่าเรือโดยสาร/ท่องเที่ยว การท่าเรือฯ ได้เปิดดำเนินการท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน แห่งที่ 2 เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2555 และได้ส่งคืนท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนแห่งที่ 1 ให้กรมธนารักษ์เพื่อส่งมอบให้เทศบาลตำบลเวียงเชียงแสนเป็นผู้บริหารเมื่อวันที่ 10 มกราคม 2556

2. เกณฑ์ในการจัดกำงบการเงิน

2.1 เกณฑ์การถือปฏิบัติ

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

สภาวิชาชีพบัญชีได้ออกมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงและมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565 และวันที่ 1 มกราคม 2566 สำหรับมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง และมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ที่ยังไม่มีผลบังคับใช้ ได้เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 32

2.2 เกณฑ์การวัดมูลค่า

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์คงค่าง

2.3 การประมาณการและการใช้ดุลยพินิจ

ในการจัดทำงบการเงินนี้เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ผู้บริหารต้องใช้วิจารณญาณการประมาณและข้อสมมติฐานหลายประการ ซึ่งมีผลกระทบต่อการกำหนดนโยบายการบัญชีและการรายงานจำนวนเงินที่เกี่ยวกับ สินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างจากที่ประมาณไว้

ประมาณการและข้อสมมติฐานที่ใช้ในการจัดทำงบการเงินจะได้รับการทบทวนอย่างต่อเนื่อง การปรับประมาณการทางบัญชีจะบันทึกในงวดบัญชีที่ประมาณการดังกล่าวได้รับการทบทวนและในงวดอนาคตที่ได้รับผลกระทบ ข้อมูลเกี่ยวกับการประมาณความไม่แน่นอนและข้อสมมติฐานที่สำคัญในการกำหนดนโยบายการบัญชี มีผลกระทบต่อการรับรู้จำนวนเงินในงบการเงิน ดังนี้

ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้

ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้ตั้งแต่วันแรกที่รับรู้รายการลูกหนี้ของการทำเรื่อง ในงบการเงิน และเป็น การคาดการณ์ไปในอนาคตโดยพิจารณาเหตุการณ์ในอดีต สถานการณ์ปัจจุบัน และการพยากรณ์สถานการณ์ทางเศรษฐกิจในอนาคต

อาคารและอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ผู้บริหารเป็นผู้ประมาณการอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์และมูลค่าคงเหลือสำหรับอาคารและอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนของการทำเรื่อง โดยส่วนใหญ่อ้างอิงจากข้อมูลเชิงเทคนิคของสินทรัพย์นั้น รวมถึงการพิจารณาการตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่เสื่อมสภาพหรือไม่ได้ใช้งานโดยการขายหรือเลิกใช้

อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่ม

การทำเรื่องฯ ไม่สามารถกำหนดอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่า ดังนั้นจึงใช้อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่มของการทำเรื่องฯ ในการคิดลดหนี้สินตามสัญญาเช่า โดยอัตราเงินกู้ยืมส่วนเพิ่มเป็นอัตราดอกเบี้ยที่การทำเรื่องฯ จะต้องจ่ายในการกู้ยืมเงินที่จำเป็น เพื่อให้ได้มาซึ่งสินทรัพย์ที่มีมูลค่าใกล้เคียงกับสินทรัพย์สิทธิการใช้ในสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่คล้ายคลึง โดยมีระยะเวลาการกู้ยืม และหลักประกันที่คล้ายคลึง

ประมาณการหนี้สินโครงการผลประโยชน์พนักงานภายหลังเกษียณอายุ

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

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปีปัจจุบัน

ในระหว่างปีการทำเรื่องฯ ได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงจำนวนหลายฉบับ ที่มีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้ปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนขึ้นเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน

การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นทางการเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินในปีปัจจุบัน

4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การนำเสนองบการเงิน

การทำเรื่องฯ ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2564) เรื่อง การนำเสนองบการเงินภายใต้ข้อกำหนดของมาตรฐานที่ปรับปรุงใหม่ งบการเงินประกอบด้วย

- งบแสดงฐานะการเงิน
- งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
- งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
- งบกระแสเงินสด
- หมายเหตุประกอบงบการเงิน

4.2 การรับรู้รายได้

- รายได้จากบริการให้บริการ
- รับรู้ในงวดบัญชีที่มีการให้บริการ
- รายได้จากบริการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ (Fixed Fee) และผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee)

รายได้จากการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ (Fixed Fee) ซึ่งรวมถึงจำนวนเงินขั้นต้นอื่น ๆ ที่ต้องจ่ายตลอดระยะเวลาของสัญญาเช่า รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า สำหรับผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) ที่จะต้องชำระเพิ่มเติมตามปริมาณผู้สินค้าหรือสินค้าที่เกิดขึ้นจริงในแต่ละปีตามอัตราที่กำหนดไว้ในแต่ละสัญญา ถือเป็นค่าเช่าที่อาจเกิดขึ้น รับรู้เป็นรายได้ในรอบระยะเวลาบัญชีซึ่งค่าเช่านั้นเกิดขึ้น

- รายได้จากการขาย
- รายได้จากการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง รับรู้เมื่อได้มีการส่งมอบน้ำมันให้แก่ลูกค้าแล้ว
- ดอกเบี้ยรับ
 1. ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลา
 2. ดอกเบี้ยเงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน รับรู้ตามงวดที่ถึงกำหนดชำระ ยกเว้นดอกเบี้ยเงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานที่ผิดนัดชำระเกิน 6 เดือน จะรับรู้ตามเกณฑ์เงินสด

4.3 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในงบกระแสเงินสด หมายถึง เงินสดในมือ เงินฝากธนาคารทุกประเภท ซึ่งมีระยะเวลาไม่เกินสามเดือนนับจากวันที่ได้มา แต่ไม่รวมเงินฝากธนาคารประเภทที่ต้องจ่ายคืนเมื่อสิ้นระยะเวลาที่กำหนด

4.4 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นแสดงถึงจำนวนเงินที่ลูกค้าจะต้องชำระสำหรับการขายสินค้าและบริการตามปกติของธุรกิจ

การทำเรื่องฯ รับรู้ลูกหนี้การค้าเมื่อเริ่มแรกด้วยจำนวนเงินของสิ่งตอบแทนที่ปราศจากเงื่อนไขในการได้รับชำระ ในกรณีที่มีส่วนประกอบด้านการจัดหาเงินที่มีนัยสำคัญจะรับรู้ด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านงบกำไรขาดทุน

การทำเรื่องฯ ใช้วิธีการอย่างง่าย (Simplified Approach) ในการวัดมูลค่าผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ซึ่งกำหนดให้พิจารณาผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุหนี้และรับรู้ผลขาดทุนตั้งแต่วินาทีที่รับรู้รายการลูกหนี้การค้า และเป็นไปตามการคาดการณ์ไปในอนาคต โดยพิจารณาเหตุการณ์ในอดีต สถานการณ์ปัจจุบัน และการพยากรณ์สถานการณ์ทางเศรษฐกิจในอนาคตที่มีใช้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ และถือปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วย การบัญชีและการเงินของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2548 และหลักเกณฑ์ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการ กทท. ครั้งที่ 9/2549 วันที่ 16 ตุลาคม 2549

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นแสดงในราคาตามใบแจ้งหนี้หักค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ตั้งเป็นจำนวนเท่ากับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ โดยประมาณขึ้นจากประสบการณ์การเก็บเงินในอดีต และตามสถานการณ์ในปัจจุบันของลูกหนี้ที่มีใช้ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจคงค้าง ณ วันที่เินงบแสดงฐานะการเงินและถือปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วย การบัญชีและการเงินของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2548 และหลักเกณฑ์ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการการทำเรือฯ ครั้งที่ 9/2549 วันที่ 16 ตุลาคม 2549 โดยตั้งค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับลูกหนี้ที่มีใช้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

ระยะเวลาที่หนี้ค้างชำระ ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นอัตราร้อยละ

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

การตั้งค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ระบุเป็นค่าใช้จ่ายและเมื่อมีหนี้สูญเกิดขึ้นจริงจะหักจากค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

4.5 เครื่องมือทางการเงิน

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

การทำเรือฯ จัดประเภทสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่รับรู้รายการเริ่มแรก เป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน โดยพิจารณาจากแผนธุรกิจของกิจการในการจัดการสินทรัพย์ทางการเงิน และลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินนั้น

ตราสารทุนสามารถจำแนกและไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามประเภทของการวัดมูลค่าได้สองประเภท ได้แก่ การวัดมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน หรือการวัดมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ซึ่งไม่สามารถจัดประเภทรายการใหม่เข้าไปในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง

การรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกของสินทรัพย์ทางการเงินที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไร หรือขาดทุนด้วยมูลค่ายุติธรรม บวกหรือหักด้วยต้นทุนการทำรายการ ซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับการได้มาหรือการออกสินทรัพย์ทางการเงินนั้น ต้นทุนการทำรายการของสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนนั้น ระบุเป็นค่าใช้จ่ายในกำไรหรือขาดทุน อย่างไรก็ตาม สำหรับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นที่ไม่มีองค์ประกอบเกี่ยวกับการจัดหาเงินที่มีนัยสำคัญการทำเรือฯ จะรับรู้สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าวด้วยราคาของรายการ

การวัดมูลค่าในภายหลังของตราสารหนี้ทำได้ 3 วิธี โดยขึ้นอยู่กับการจัดประเภทตราสารหนี้

- สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย เมื่อถือครองสินทรัพย์ทางการเงินนั้นเพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญา และเงื่อนไขตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินที่ก่อให้เกิดกระแสเงินสด ซึ่งเป็นการรับชำระเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นในวันที่ระบุไว้เท่านั้น สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าวต้องคำนวณโดยใช้วิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง และต้องมีการประเมินการด้อยค่า กำไร หรือขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการ การเปลี่ยนแปลงหรือการด้อยค่าดังกล่าว จะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน
- สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น เมื่อถือครองสินทรัพย์ทางการเงินเพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญาและเพื่อขายสินทรัพย์ทางการเงิน และเงื่อนไขตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินที่ก่อให้เกิดกระแสเงินสด ซึ่งเป็นการรับชำระเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นในวันที่ระบุไว้เท่านั้น การเปลี่ยนแปลงของมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงินรับรู้ผ่านกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ยกเว้น รายการขาดทุนจากการด้อยค่า รายได้ดอกเบี้ย และกำไรขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกี่ยวข้องจะรับรู้เป็นกำไรหรือขาดทุน เมื่อมีการตัดรายการสินทรัพย์ทางการเงิน กำไรหรือขาดทุนสะสมที่เคยรับรู้รายการในกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น จะต้องจัดประเภทรายการใหม่เข้ากำไรหรือขาดทุน สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าวต้องคำนวณโดยใช้วิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง เช่นเดียวกับสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย
- สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน เมื่อสินทรัพย์ทางการเงินนั้นไม่เข้าเงื่อนไขการวัดมูลค่า ด้วยมูลค่า ด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย หรือวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และแสดงในงบแสดงฐานะการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงสุทธิของมูลค่ายุติธรรมในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

การวัดมูลค่าในภายหลังของตราสารทุนต้องแสดงตราสารทุนโดยใช้มูลค่ายุติธรรม และบันทึกกำไรหรือขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมเข้ากำไรหรือขาดทุน หรือกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ขึ้นอยู่กับการจัดประเภทรายการของตราสารทุนนั้น

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของหนี้สินทางการเงิน

การทำเรื่องฯ รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกของหนี้สินทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม หักต้นทุนการทำรายการ และจัดประเภทหนี้สินทางการเงินเป็นหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย โดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง ในการคำนวณมูลค่าราคาทุนตัดจำหน่าย คำนึงถึงค่าธรรมเนียมหรือต้นทุนที่ถือเป็นส่วนหนึ่งของอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงนั้นด้วย ทั้งนี้ ค่าตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงแสดงเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนทางการเงินในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

การตัดรายการของเครื่องมือทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดรายการออกจากบัญชี เมื่อสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสินทรัพย์นั้นได้สิ้นสุดลง หรือได้มีการโอนสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสินทรัพย์นั้น รวมถึงได้มีการโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์นั้น หรือมีการโอนการควบคุมในสินทรัพย์นั้น แม้ว่าจะไม่มีการโอนหรือไม่ได้คงไว้ซึ่งความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์นั้น

หนี้สินทางการเงินจะถูกตัดรายการออกจากบัญชีก็ต่อเมื่อได้มีการปฏิบัติตามภาระผูกพันของหนี้สินนั้นแล้ว มีการยกเลิกภาระผูกพันนั้น หรือมีการสิ้นสุดลงของภาระผูกพันนั้น ในกรณีที่มีการเปลี่ยนหนี้สินทางการเงินที่มีอยู่ให้เป็นหนี้สินใหม่จากผู้ให้กู้รายเดียวกัน ซึ่งมีข้อกำหนดที่แตกต่างกันอย่างมาก หรือมีการแก้ไขข้อกำหนดของหนี้สินที่มีอยู่อย่างเป็นสาระสำคัญ จะถือว่าเป็นการตัดรายการหนี้สินเดิมและรับรู้หนี้สินใหม่ โดยรับรู้ผลแตกต่างของมูลค่าตามบัญชีดังกล่าวในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย หรือสินทรัพย์ทางการเงินประเภทตราสารหนี้ที่วัดมูลค่าด้วยวิธีมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และสินทรัพย์ที่เกิดจากภาระผูกพันวงเงินสินเชื่อ และสัญญาค้าประกันทางการเงิน ประเมินโดยไม่จำเป็นต้องรอให้เกิดเหตุการณ์ด้านเครดิตเกิดขึ้นก่อนการทำเรื่องฯ ใช้วิธีทั่วไป (General approach) ในการพิจารณาค่าเผื่อผลขาดทุนจากการด้อยค่า สำหรับลูกหนี้การค้าการทำเรื่องฯ ใช้วิธีการอย่างง่าย (Simplified approach) ในการคำนวณค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นการทำเรื่องฯ รับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของลูกหนี้การค้า โดยอ้างอิงจากประสบการณ์ในอดีต ปรับปรุงด้วยข้อมูลการคาดการณ์ไปในอนาคตเกี่ยวกับลูกหนี้การค้าและสภาพแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจ

การหักกลบของเครื่องมือทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินจะนำมาหักกลบกัน และแสดงด้วยยอดสุทธิในงบแสดงฐานะการเงิน ก็ต่อเมื่อกิจการมีสิทธิบังคับใช้ได้ตามกฎหมายอยู่แล้วในการหักกลบจำนวนเงินที่รับรู้ และกิจการมีความตั้งใจที่จะชำระด้วยยอดสุทธิ หรือตั้งใจที่จะรับสินทรัพย์และชำระหนี้สินพร้อมกัน

4.6 พัสดุงเหลือ

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

4.7 สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น

หมายถึง เงินฝากธนาคารประเภทฝากประจำ ซึ่งมีอายุเกินสามเดือนนับจากวันที่ได้มา แต่ไม่เกินสิบสองเดือน

4.8 ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

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

ที่ดินที่ได้รับโอนมาเมื่อจัดตั้งการทำเรื่องฯ ในปี พ.ศ. 2494 รับรู้ด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่โอน

ราคาทุน รวมถึงต้นทุนทางตรงที่เกี่ยวข้องกับการได้มาของสินทรัพย์ ต้นทุนของการก่อสร้างสินทรัพย์ที่การทำเรือๆ ก่อสร้างเอง รวมถึงต้นทุนของวัสดุ แรงงานทางตรง และต้นทุนทางตรงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสินทรัพย์เพื่อให้สินทรัพย์นั้นอยู่ในสภาพที่พร้อมจะใช้งานได้ตามความประสงค์ ส่วนประกอบของรายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์แต่ละรายการที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่เท่ากัน ต้องบันทึกแต่ละส่วนประกอบที่มีนัยสำคัญแยกต่างหากหากจากกัน การกำหนดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์พิจารณาแต่ละส่วนแยกต่างหากจากกัน เมื่อแต่ละส่วนประกอบนั้นมีสาระสำคัญ

สินทรัพย์จากการบริจาคมที่ได้รับบริจาคจากบุคคล คณะบุคคล หรือหน่วยงานต่าง ๆ การทำเรือๆ จะบันทึกดังนี้

กรณีรับบริจาคสินทรัพย์โดยไม่มีภาระผูกพัน ให้รับรู้สินทรัพย์ที่ได้รับด้วยมูลค่ายุติธรรม และรับรู้รายได้ด้วยจำนวนที่เท่ากัน แต่หากมีภาระผูกพันที่ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องในอนาคต ให้รับรู้รายการดังกล่าวเป็นรายได้สินทรัพย์รับบริจาคการรับรู้ในส่วนของหนี้สิน และทยอยรับรู้รายได้สินทรัพย์รับบริจาคการรับรู้เป็นรายได้เท่ากับค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์จากการบริจาค หรืออาจนำเงินอุดหนุนดังกล่าวแสดงหักจากมูลค่าของสินทรัพย์ กรณีเป็นเงินอุดหนุนที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์

กำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ คือ ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายกับมูลค่าตามบัญชีของที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ โดยรับรู้สุทธิเป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

การจัดประเภทอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้ใช้งานเป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการใช้งานจากอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้ใช้งาน เป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน อสังหาริมทรัพย์นั้นจะถูกจัดประเภทใหม่ เป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนด้วยมูลค่าตามบัญชี

ต้นทุนที่เกิดขึ้นในภายหลัง

ต้นทุนในการเปลี่ยนแทนส่วนประกอบจะรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าตามบัญชีของรายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ถ้ามีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่การทำเรือๆ จะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากรายการนั้น และสามารถวัดมูลค่าต้นทุนของรายการนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ ชิ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแทนจะถูกตัดจำหน่ายตามมูลค่าตามบัญชี ต้นทุนที่เกิดขึ้นในการปรับปรุงหรือซ่อมบำรุงที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ที่เกิดขึ้นเป็นประจำจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดขึ้น

ค่าเสื่อมราคา

ค่าเสื่อมราคาคำนวณจากมูลค่าเสื่อมสภาพของสินทรัพย์ ซึ่งประกอบด้วยราคาทุนของสินทรัพย์หรือต้นทุนในการเปลี่ยนแทนอื่นหักด้วยมูลค่าคงเหลือของสินทรัพย์

ค่าเสื่อมราคาบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์โดยประมาณของส่วนประกอบของสินทรัพย์แต่ละรายการซึ่งอยู่ในระหว่าง 2 - 30 ปี

มูลค่าคงเหลือของที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ต้องมีการประมาณด้วยมูลค่าที่การทำเรือๆ คาดว่าจะได้รับในปัจจุบันจากการจำหน่ายสินทรัพย์ ประหนึ่งว่าสินทรัพย์มีอายุและสภาพที่คาดว่าจะจะเป็นเมื่อสิ้นสุดอายุการให้ประโยชน์ นอกจากนี้ได้มีการสอบทานมูลค่าคงเหลือและอายุการให้ประโยชน์อย่างน้อยทุกสิ้นปี

4.9 สินทรัพย์สิทธิการใช้

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

อัตราดอกเบี้ยสำหรับสัญญาเช่า

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

ค่าเสื่อมราคา

สินทรัพย์ที่เช่าที่ไม่ได้กรรมสิทธิ์ ให้ตัดค่าเสื่อมราคาตามอายุของสัญญาเช่า หรืออายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์ แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า และหากสินทรัพย์ที่เช่าที่ได้กรรมสิทธิ์ ให้ตัดค่าเสื่อมราคาตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์

4.10 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

โครงการพัฒนาระบบบัญชีการเงินบัญชีบริหารและระบบวางแผนทรัพยากรองค์กร รวมถึงลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์โปรแกรม SAP และโปรแกรมสำเร็จรูปอื่นเพื่อใช้พัฒนาระบบบัญชี เป็นค่าใช้จ่ายในการพัฒนาระบบบัญชีการเงินและบัญชีบริหาร ระบบงานทรัพยากรบุคคล ระบบพัสดุ ระบบงานซ่อมบำรุงรักษา และระบบงานสารสนเทศเพื่อการบริหารของการทำเรือฯ รายจ่ายในการพัฒนา ซึ่งรับรู้เป็นสินทรัพย์แสดงด้วยราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและขาดทุนจากการลดมูลค่า โดยตัดจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายภายใน 3 - 10 ปี ตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน

4.11 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ได้แก่ อสังหาริมทรัพย์ที่ถือครองเพื่อหาประโยชน์จากรายได้ค่าเช่าหรือจากมูลค่าที่เพิ่มขึ้น หรือทั้งสองอย่าง ทั้งนี้ไม่ได้มีไว้เพื่อขายตามปกติธุรกิจ หรือใช้ในการผลิต หรือจัดหาสินค้า หรือให้บริการ หรือใช้ในการบริหารงาน

ราคาทุนของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนรวมถึงต้นทุนทางตรงเพื่อให้ได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ต้นทุนการก่อสร้างที่การทำเรือฯ ก่อสร้างเอง รวมถึงต้นทุนวัตถุดิบ ค่าแรงทางตรง และต้นทุนทางตรงอื่น เพื่อให้อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนแสดงในราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและขาดทุนจากการด้อยค่า ค่าเสื่อมราคา จะบันทึกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ซึ่งคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์โดยประมาณของสินทรัพย์แต่ละรายการ ซึ่งอยู่ในระหว่าง 3 - 30 ปี

4.12 สัญญาเช่า

สัญญาเช่า - กรณีการทำเรือฯ เป็นผู้เช่า

ณ วันเริ่มต้นของสัญญาการทำเรือฯ ประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ โดยสัญญาจะเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่า ถ้าสัญญานั้นเป็นการให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ที่ระบุสำหรับช่วงเวลาหนึ่งเพื่อการแลกเปลี่ยนกับสิ่งตอบแทน

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

หนี้สินตามสัญญาเช่า วัดมูลค่าด้วยมูลค่าปัจจุบันของการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่ยังไม่ได้จ่ายชำระ ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล ซึ่งคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยตามนโยบายของสัญญาเช่าหากอัตรานั้นสามารถกำหนดได้ทุกเมื่อ แต่หากอัตรานั้นไม่สามารถกำหนดได้การทำเรือฯ ใช้อัตราดอกเบี้ยเงินให้สินเชื่อของธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ชนิดอัตราดอกเบี้ยลูกค้ายาวใหญ่ขั้นดีประเภทเงินกู้แบบมีระยะเวลา (Minimum Loan Rate) ตามประกาศของธนาคารกรุงไทยฯ ณ วันที่สัญญาเริ่มมีผลบังคับใช้

การจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่รวมอยู่ในการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่า ประกอบด้วย

- การจ่ายชำระคงที่ รวมถึงการจ่ายชำระคงที่โดยเนื้อหา
- การจ่ายชำระค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตรา ซึ่งการวัดมูลค่าเริ่มแรกใช้ดัชนีหรืออัตรา ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล
- จำนวนเงินที่คาดว่าจะต้องจ่ายชำระภายใต้การรับประกันมูลค่าคงเหลือ
- ราคาใช้สิทธิเลือกซื้อ หากมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่การทำเรือฯ จะใช้สิทธิเลือกซื้อนั้น โดยราคาดังกล่าวเป็นค่าเช่าที่คาดว่าจะต้องจ่ายชำระในระยะการต่อสัญญาตามสิทธิเลือกซื้อ และ
- การจ่ายชำระค่าปรับเพื่อการยกเลิกสัญญาเช่า หากมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลว่าการทำเรือฯ จะยกเลิกสัญญาเช่า

การทำเรือฯ ต้องวัดมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้ด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสม และปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่การทำเรือฯ จะคิดค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์สิทธิการใช้ โดยใช้วิธีเส้นตรงนับจากวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล จนถึงวันสิ้นสุดอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์สิทธิการใช้หรือวันสิ้นสุดอายุสัญญาเช่า แล้วแต่วันใดจะเกิดขึ้นก่อน อย่างไรก็ตาม หากสัญญาเช่าโอนความเป็นเจ้าของในสินทรัพย์อ้างอิงให้แก่การทำเรือฯ เมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาเช่า หรือหากราคาทุนของสินทรัพย์สิทธิการใช้สะท้อนว่าการทำเรือฯ จะใช้สิทธิเลือกซื้อการทำเรือฯ ต้องคิดค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์สิทธิการใช้จากวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลจนถึงวันสิ้นสุดอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์อ้างอิง อายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์สิทธิการใช้พิจารณาโดยใช้หลักการเดียวกันกับการพิจารณาอายุการใช้ประโยชน์ของที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

หนี้สินตามสัญญาเช่าต้องมีการวัดมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงจำนวนเงินที่คาดว่าจะต้องจ่ายชำระในอนาคต ซึ่งอาจเกิดจากการเปลี่ยนแปลงดังต่อไปนี้

- การเปลี่ยนแปลงดัชนีหรืออัตราที่ใช้ในการกำหนดการจ่ายชำระเหล่านั้น
- การเปลี่ยนแปลงจำนวนเงินที่คาดว่าจะต้องจ่ายชำระภายใต้การรับประกันมูลค่าคงเหลือ
- การทำเรือฯ เปลี่ยนแปลงการประเมินการใช้สิทธิเลือกซื้อ สิทธิการต่อสัญญา และสิทธิเลือกในการยกเลิกสัญญาเช่า

เมื่อหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถูกรวบรวมค่าใหม่ เพื่อสะท้อนการเปลี่ยนแปลงของการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าการทำเรือฯ ต้องรับรู้จำนวนเงินของการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ โดยการปรับปรุงสินทรัพย์สิทธิการใช้ อย่างไรก็ตาม ถ้ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์สิทธิการใช้มีมูลค่าลดลงจนเป็นศูนย์แล้ว และมีการลดลงเพิ่มเติมจากการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าการทำเรือฯ ต้องรับรู้จำนวนคงเหลือของการวัดมูลค่าใหม่ในกำไรหรือขาดทุน

สัญญาเช่าระยะสั้น และสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำ

การทำเรือฯ อาจเลือกที่จะไม่รับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่าสำหรับสัญญาเช่าระยะสั้น ซึ่งเป็นสัญญาเช่าที่มีอายุสัญญาเช่า 12 เดือน หรือน้อยกว่า หรือสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำการทำเรือฯ รับรู้การจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าดังกล่าว เป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

สัญญาเช่า - กรณีการทำเรือฯ เป็นผู้ให้เช่า

การทำเรือฯ พิจารณาเมื่อเริ่มแรกว่า แต่ละสัญญาเช่าเป็นสัญญาเช่าการเงินหรือสัญญาเช่าดำเนินงาน ในการจำแนกประเภทสัญญาเช่าแต่ละครั้งการทำเรือฯ ต้องประเมินว่า สัญญานั้นโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์อ้างอิงที่ผู้เป็นเจ้าของพึงได้รับว่าสัญญาเช่ามีการโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนทั้งหมดหรือไม่ หากเป็นไปตามนั้น สัญญาเช่าดังกล่าวจัดประเภทเป็นสัญญาเช่าการเงินหรือหากไม่เป็นไปตามนั้น สัญญาเช่าดังกล่าวจะจัดประเภทเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน

สินทรัพย์ที่ให้เช่าตามสัญญาเช่าทางการเงิน บันทึกลงเป็นลูกหนี้สัญญาเช่าทางการเงินด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่า ผลต่างระหว่างยอดรวมของลูกหนี้เบื้องต้นกับมูลค่าปัจจุบันของลูกหนี้ บันทึกลงเป็นรายได้ทางการเงินค้างรับ รายได้จากสัญญาเช่าระยะยาวรับรู้ตลอดอายุของสัญญาเช่า โดยใช้วิธีเงินลงทุนสุทธิ ซึ่งสะท้อนอัตราผลตอบแทนคงที่ทุกงวด ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่รวมอยู่ในการวัดมูลค่าลูกหนี้สัญญาเช่าทางการเงินเริ่มแรกและจะทยอยรับรู้โดยลดจากรายได้ตลอดอายุของสัญญาเช่า

สินทรัพย์ที่ให้เช่าตามสัญญาเช่าดำเนินงาน รวมแสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงินในส่วนที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และตัดค่าเสื่อมราคาตลอดอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์ด้วยเกณฑ์เดียวกันกับรายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ของการทำเรือฯ ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกัน รายได้ค่าเช่า (สุทธิจากสิ่งตอบแทนจูงใจที่ได้จ่ายให้แก่ผู้เช่า) รับรู้ด้วยวิธีเส้นตรงตลอดช่วงเวลาการให้เช่า

4.13 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ภาระผูกพันของการทำเรือฯ กับผลประโยชน์ของพนักงานรับรัฐ และวัดมูลค่าผลประโยชน์ของพนักงานแต่ละประเภท ดังนี้

1. ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน โครงการวันลาหยุดพักผ่อนประจำปี

โครงการวันลาหยุดพักผ่อนประจำปีสะสม โดยใช้เทคนิคการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ในส่วนของวันลาพักผ่อนสะสมยกไปใช้ในปีถัดไป สำหรับพนักงานที่ยังคงอยู่และสำหรับพนักงานที่ครบอายุเกษียณในแต่ละปี โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในงวดที่เกิดรายการ

2. ผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

2.1 โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน

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

2.1.2 โครงการสมทบเงินที่กำหนดไว้เป็นโครงการผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงาน ซึ่งการทำเรือฯ จัดตั้งเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่

- โครงการกองทุนสงเคราะห์พนักงานการทำเรือฯ จ่ายเงินสมทบเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนไปในกองทุนที่ทำเรือฯ จัดตั้งขึ้น โดยไม่ได้แยกเป็นนิติบุคคลจากการทำเรือฯ และสมทบเพิ่มเติมให้เท่ากับภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงาน โดยใช้เทคนิคการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ในส่วนของบำเหน็จ บำนาญ และบำเหน็จตกทอด 30 เท่า ต้นทุนบริการปัจจุบัน ต้นทุนบริการในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นทันที
- โครงการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพการทำเรือฯ จ่ายเงินสมทบเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนไปในอีกกิจการหนึ่งแยกต่างหาก และจะไม่มีภาระผูกพันตามกฎหมายหรือภาระผูกพันโดยอนุমানที่จะต้องจ่ายสมทบเพิ่มเติม ภาระผูกพันในการสมทบเงินเข้าโครงการ จะถูกรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายพนักงานในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในรอบระยะเวลาที่พนักงานได้ทำงานให้กับการทำเรือฯ

การทำเรือฯ ได้จดทะเบียนจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ตามทะเบียนเลขที่ 4/2548 มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 7 มิถุนายน 2548 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพฯ มีฐานะเป็นนิติบุคคล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการส่งเสริมการออมทรัพย์และเพื่อเป็นสวัสดิการและหลักประกันแก่พนักงานที่เป็นสมาชิกและครอบครัวในกรณีที่พนักงานตาย หรือลาออกจากงาน หรือลาออกจากกองทุนฯ เริ่มรับสมัครพนักงานเข้าเป็นสมาชิกกองทุนฯ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2548 และมติคณะกรรมการการทำเรือฯ ครั้งที่ 14/2548 เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2548 ได้อนุมัติให้พนักงานสมัครเข้าเป็นสมาชิกกองทุนฯ เพิ่มเติมตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2548 ผู้สมัครในช่วงเวลาดังกล่าวทั้งสองกลุ่มจะได้รับเงินเพิ่มพิเศษตอบแทนตามมาตรการจูงใจจากการทำเรือฯ เป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 10 ของอัตราเงินเดือน ณ เดือนที่กองทุนฯ รับเข้าเป็นสมาชิกในจำนวนคงที่ จนถึงวันที่พ้นจากสมาชิกภาพของกองทุนฯ และได้รับสิทธิในการคำนวณเงินประเดิม และเงินเพิ่มพิเศษจากฐานของเงินเดือนปีงบประมาณ 2549 ตามข้อบังคับกองทุนฯ กำหนดให้สมาชิกสามารถเลือกจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนฯ ได้ในอัตราร้อยละ 5 หรือ 10 หรือ 12 หรือ 15 ของเงินเดือน และการทำเรือฯ ต้องจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนฯ เป็นอัตราร้อยละ 9 ถึงร้อยละ 12 ของเงินเดือนตามอายุงาน

2.1.3 โครงการผลประโยชน์พนักงานเมื่อเลิกจ้างการทำเรือฯ แสดงเจตนาผูกพันอย่างชัดเจนเกี่ยวกับการเลิกจ้างและไม่มีความเป็นไปได้ที่จะยกเลิก มีรายละเอียดอย่างเป็นทางการ ทั้งการเลิกจ้างก่อนวันเกษียณตามปกติหรือการสนับสนุนการออกจากงานโดยสมัครใจ ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อการทำเรือฯ เสนอให้มีการออกจากงานโดยสมัครใจและมีความเป็นไปได้ที่จะได้รับการตอบรับข้อเสนออื่นและสามารถประมาณจำนวนของการยอมรับข้อเสนอได้อย่างสมเหตุสมผล มีการคิดลดกระแสเงินสดหากระยะเวลาการจ่ายผลประโยชน์เกินกว่า 12 เดือน นับจากวันที่รายงาน ได้แก่ โครงการเกษียณอายุที่กำหนด

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

4.14 ประมาณการหนี้สิน

ประมาณการหนี้สินจะรับรู้ก็ต่อเมื่อการทำเรื่อง มีภาระหนี้สินตามกฎหมายหรือจากการอนุমানที่เกิดขึ้น อันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตและมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าการทำเรื่อง จะเสียประโยชน์เชิงเศรษฐกิจไปเพื่อจ่ายชำระภาระหนี้สินดังกล่าว และตามประมาณการที่น่าเชื่อถือของจำนวนที่ต้องจ่าย

4.15 การด้อยค่าของสินทรัพย์

มูลค่าสินทรัพย์ตามบัญชีของการทำเรื่องฯ ได้รับการทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานว่ามีข้อบ่งชี้เรื่องการด้อยค่าหรือไม่ ในกรณีที่มีข้อบ่งชี้ จะทำการประมาณมูลค่าสินทรัพย์ที่คาดว่าจะได้รับคืน ขาดทุนจากการด้อยค่า รับรู้เมื่อมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ขาดทุนจากการด้อยค่า บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดขึ้น

การคำนวณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน

มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน หมายถึง มูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์หรือมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ หักต้นทุนในการขายแล้วแต่มูลค่าใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์ ประมาณการกระแสเงินสดที่จะได้รับในอนาคตจะคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบัน เพื่อให้สะท้อนมูลค่าที่อาจประเมินได้ในตลาดปัจจุบัน ซึ่งแปรไปตามเวลาและความเสี่ยงที่มีต่อสินทรัพย์ สำหรับสินทรัพย์ที่ไม่ก่อให้เกิดกระแสเงินสดรับโดยอิสระจากสินทรัพย์อื่น จะพิจารณามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนรวมกับหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดที่สินทรัพย์นั้นเกี่ยวข้องด้วย

การกลับรายการด้อยค่า

ขาดทุนจากการด้อยค่าจะถูกกลับรายการ หากการทำเรื่องฯ ประเมินว่า มีข้อบ่งชี้ที่แสดงให้เห็นว่าผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่เคยรับรู้ในงวดก่อนได้หมดไปหรือลดลง โดยการทำเรื่องฯ จะประมาณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์นั้น ขาดทุนจากการด้อยค่าจะถูกกลับรายการเพียงเท่าที่มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ ไม่เกินกว่ามูลค่าตามบัญชีภายหลังหักค่าเสื่อมราคาหรือค่าตัดจำหน่าย เสมือนหนึ่งไม่เคยมีการบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่ามาก่อน

4.16 กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง

กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง จัดตั้งขึ้นตามระเบียบการทำเรื่องแห่งประเทศไทยว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง พ.ศ. 2528 ซึ่งได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการทำเรื่องฯ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 29 (1) แห่งพระราชบัญญัติการทำเรื่องแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเงินกองทุนสำหรับการประกันภัยในทรัพย์สินของการทำเรื่องฯ

สินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนประกันภัยฯ ได้แสดงรวมอยู่ในสินทรัพย์และหนี้สินของการทำเรื่องฯ ส่วนของทุน แสดงไว้ในกำไรสะสมที่จัดสรรแล้วของการทำเรื่องฯ รายได้และค่าใช้จ่ายของกองทุนประกันภัยฯ รับรู้เป็นรายได้และค่าใช้จ่ายของการทำเรื่องฯ

5. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
เงินสด	91.98	167.91
เงินฝากธนาคารประเภท		
- กระแสรายวัน	(4.50)	(81.21)
- ออมทรัพย์	3,482.26	5,762.36
- ประจำ 3 เดือนไม่มีภาระผูกพัน	1,000.01	2,500.02
รวม	4,569.75	8,349.08

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 4,569.75 ล้านบาท เป็นของการทำเรือฯ จำนวน 4,251.05 ล้านบาท กองทุนสงเคราะห์ฯ จำนวน 306.68 ล้านบาท กองทุนประกันภัยฯ จำนวน 12.02 ล้านบาท

6. ลูกหนี้การค้า ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
ลูกหนี้การค้า	852.26	871.29
สินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญา	597.09	631.75
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(426.30)	(349.41)
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	1,023.05	1,153.63

ลูกหนี้การค้าและสินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญาแยกตามอายุหนี้ได้ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

อายุหนี้	2566	2565
สินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญา	597.09	631.75
ยังไม่ได้ถึงกำหนดชำระ - เกินกำหนด 3 เดือน	428.96	484.49
เกินกว่า 3 เดือน - 6 เดือน	6.04	43.87
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	4.82	6.47
เกินกว่า 1 ปี	412.44	336.46
รวม	1,449.35	1,503.04

รายการเคลื่อนไหวค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นลูกหนี้การค้าได้ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
ยอดยกมา	349.41	241.88
บวก ตั้งเพิ่ม	76.89	107.53
ยอดยกไป	426.30	349.41

ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้ จำนวน 426.30 ล้านบาท เป็นของลูกหนี้ค่าภาระ จำนวน 381.27 ล้านบาท ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน อาคาร ไฟฟ้า และน้ำประปา จำนวน 38.41 ล้านบาท ลูกหนี้ประกันค่าภาระเรือ จำนวน 0.34 ล้านบาท และสินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญา - รายได้ค้างรับ จำนวน 6.28 ล้านบาท

7. ลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
ลูกหนี้เงินยืมโดยตรง	1.06	10.55
ลูกหนี้ขาดใช้ค่าเสียหาย	0.15	0.15
ลูกหนี้ค่าภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	1.27	18.66
ลูกหนี้เบ็ดเตล็ด	2.73	2.69
รวม	5.21	32.05
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(2.43)	(2.43)
ลูกหนี้อื่น - สุทธิ	2.78	29.62

รายการเคลื่อนไหวค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นลูกหนี้อื่นได้ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
ยอดยกมา	2.43	2.43
หัก กลับรายการออก	-	-
ยอดยกไป	2.43	2.43

8. พัสดุดังเหลือ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
อะไหล่เครื่องมือยกขนสินค้า	110.09	115.31
อะไหล่เรือ	0.87	0.87
อุปกรณ์ไฟฟ้าและโทรศัพท์	5.48	6.03
วัสดุซ่อมแซมอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	2.55	2.52
น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	6.01	6.69
เครื่องเขียนแบบพิมพ์และของใช้สิ้นเปลือง	6.56	5.47
อุปกรณ์ประปาและสุขาภิบาล	1.19	1.16
อะไหล่รถยนต์และเครื่องมือกล	0.18	0.17
อะไหล่เครื่องมือทุ่นแรง - ท่าเรือภูมิภาค	2.59	2.59
พัสดุดำยาและเวชภัณฑ์	5.60	7.50
พัสดุอื่น ๆ	18.65	11.45
รวม	159.77	159.76
หัก สำรองพัสดุเสื่อมสภาพ	(102.16)	(95.73)
รวมพัสดุดังเหลือ	57.61	64.03

รายการเคลื่อนไหวสำรองพัสดุเสื่อมสภาพได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
ยอดยกมา	95.73	105.32
บวก ตั้งเพิ่ม	11.39	0.24
หัก กลับรายการออก	(4.96)	(9.83)
ยอดยกไป	102.16	95.73

ในระหว่างปี 2566 การทำเรื่องฯ ได้กลับรายการค่าเผื่อพัสดุเสื่อมสภาพ จำนวน 4.96 ล้านบาท เนื่องจากจำหน่ายพัสดุ และมีการตั้งสำรองพัสดุเสื่อมสภาพในปีนี้อยู่จำนวน 11.39 ล้านบาท

9. สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคารค้างรับ	20.82	11.44
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	57.94	46.81
เงินมัดจำ	0.53	0.53
ภาษีซื้อรอเครดิต	64.18	62.98
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	0.26	0.21
รวม	143.73	121.97

10. สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
เงินฝากธนาคารประเภทประจำเกิน 3 เดือน		
- มีภาระผูกพัน	0.30	0.30
- ไม่มีภาระผูกพัน		
เกิน 3 เดือน - ไม่เกิน 6 เดือน	3,513.86	1,500.01
12 เดือน	3,243.65	2,713.99
รวม	6,757.81	4,214.30

เงินฝากธนาคารประเภทประจำเกิน 3 เดือน มีภาระผูกพัน จำนวน 0.30 ล้านบาท การทำเรื่อง ได้นำไปค้ำประกันการใช้ไฟฟ้า จำนวน 0.30 ล้านบาท ส่วนเงินฝากธนาคารประเภทประจำเกิน 3 เดือน ไม่มีภาระผูกพัน จำนวน 6,757.51 ล้านบาท เป็นของ ทกท. จำนวน 4,024.35 ล้านบาท และกองทุนประกันภัยฯ จำนวน 2,733.16 ล้านบาท

11. ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานยังไม่ถึงกำหนดชำระ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
ลูกหนี้เงินกู้ทั่วไป	34.05	36.35
ลูกหนี้เงินกู้เพื่อที่อยู่อาศัย	1.74	1.74
ลูกหนี้เงินกู้เพื่อซื้อรถจักรยานยนต์	-	0.01
ลูกหนี้เงินกู้พิเศษ	10.37	11.16
รวม	46.16	49.26
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(1.74)	(1.74)
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน ยังไม่ถึงกำหนดชำระ	44.42	47.52

รายการเคลื่อนไหวค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
ยอดยกมา	1.74	1.74
หัก กลับรายการออก	-	-
ยอดยกไป	1.74	1.74

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน มีค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด จำนวน 1.74 ล้านบาท

12. รายได้ค่าเช่าอเรียกเก็บ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
ยอดยกมา	17,188.05	16,902.62
บวก รายได้ตามวิธีเส้นตรง	5,619.47	5,506.86
หัก รายได้ตามสัญญา	(5,924.12)	(5,221.43)
ยอดยกไป	16,883.40	17,188.05

การทำเรือฯ มีสัญญาที่มีอายุตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไป จำนวน 61 สัญญา ประกอบด้วย

	ท่าเรือกรุงเทพ (สัญญา)	ท่าเรือแหลมฉบัง (สัญญา)	รวม (สัญญา)
สัญญาเช่าพื้นที่	15	34	49
สัญญาเช่าที่เพื่อประกอบการให้บริการท่าเรือ	-	12	12
รวม	15	46	61

รายได้ที่รับรู้ในอนาคตสำหรับภาระที่ยังปฏิบัติไม่เสร็จสิ้นของสัญญาให้เช่า ตามวิธีเส้นตรง

	ท่าเรือกรุงเทพ	ท่าเรือแหลมฉบัง	รวม
1 ปี - 5 ปี ข้างหน้า	1,487.66	20,815.85	22,303.51
6 ปี - 10 ปี ข้างหน้า	943.49	17,039.55	17,983.04
เกินกว่า 10 ปีขึ้นไป	481.60	5,139.98	5,621.58
รวม	2,912.75	42,995.38	45,908.13

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 การทำเรือฯ คาดว่าจะมีรายได้ที่รับรู้ในอนาคตสำหรับภาระที่ยังปฏิบัติไม่เสร็จสิ้นของสัญญาให้เช่า เป็นจำนวนเงิน 45,908.13 ล้านบาท เป็นของ ทกท. จำนวนเงิน 2,912.75 ล้านบาท และ ทลล. จำนวนเงิน 42,995.38 ล้านบาท ซึ่งคาดว่าจะปฏิบัติตามภาระของสัญญาดังกล่าวเสร็จสิ้นภายในปี 2593

13. อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน		
	ที่ดิน	อาคาร และสิ่งปลูกสร้าง	รวม
ราคาทุน			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565	296.73	13,737.34	14,034.07
บวก โอนมาจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	-	713.15	713.15
ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	296.73	14,450.49	14,747.22
ค่าเสื่อมราคาสะสม			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565	-	9,366.43	9,366.43
บวก ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	311.75	311.75
ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	-	9,678.18	9,678.18
ราคาตามบัญชี - สุทธิ			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565	296.73	4,370.91	4,667.64
ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	296.73	4,772.31	5,069.04

ค่าเสื่อมราคาอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนประจำปี จำนวน 311.75 ล้านบาท เป็นค่าเสื่อมราคาของกลุ่มสินทรัพย์จากการบริจาดจำนวน 16.08 ล้านบาท

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

การท่าเรือแห่งประเทศไทย	ยอดตามบัญชี ณ วันที่ 30 กันยายน 2566		
	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน		
	ทุน	ค่าเสื่อมราคาสะสม	ราคาตามบัญชีสุทธิ
ที่ดินที่ กทท. ถือครองไว้เพื่อประโยชน์จากรายได้ค่าเช่าและการเพิ่มขึ้นของราคาในอนาคต			
ท่าเรือกรุงเทพ			
ที่ดินเปล่าภายใต้สัญญาเช่าที่ดิน	15,927,208.39	-	15,927,208.39
	15,927,208.39	-	15,927,208.39
ท่าเรือแหลมฉบัง			
ที่ดินเปล่าภายใต้สัญญาเช่าที่ดิน	223,926,826.35	-	223,926,826.35
ที่ดินการเคหะ/บ้านพัก	20,168,283.63	-	20,168,283.63
	244,095,109.98	-	244,095,109.98
ที่ดินว่างเปล่า	36,711,260.88	-	36,711,260.88
รวมที่ดิน	296,733,579.25	-	296,733,579.25
กลุ่มอาคารให้เช่าภายใต้สัญญาเช่า ดำเนินงาน			
ท่าเรือกรุงเทพ			
อาคารพาณิชย์และแพลตฟอร์มฯ	777,656,572.67	(667,996,958.54)	109,659,614.13
อาคารคลังสินค้า	16,200,833.75	(16,200,831.75)	2.00
อาคารสำนักงาน	31,545,892.97	(23,472,223.28)	8,073,669.69
	825,403,299.39	(707,670,013.57)	117,733,285.82
ท่าเรือแหลมฉบัง			
สิ่งปลูกสร้างบนพื้นที่ให้เช่า	12,911,937,652.90	(8,965,435,143.36)	3,946,502,509.54
เพิ่ม/ลด ระหว่างปี	713,146,011.51	(5,078,705.46)	708,067,306.05
รวมอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	14,450,486,963.80	(9,678,183,862.39)	4,772,303,101.41
รวม	14,747,220,543.05	(9,678,183,862.39)	5,069,036,680.66

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนของการท่าเรือฯ ประกอบด้วย

ที่ดินที่การท่าเรือฯ ถือครองไว้เพื่อประโยชน์จากรายได้ค่าเช่าและการเพิ่มขึ้นของราคาในอนาคต จำนวน 4,198.12 ไร่ ตั้งอยู่ที่ท่าเรือกรุงเทพ 674.13 ไร่ และท่าเรือแหลมฉบัง 3,523.99 ไร่ ซึ่งได้ให้บุคคลภายนอกเช่าภายใต้สัญญาเช่าที่ดินทั้งระยะสั้นและระยะยาว ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 ที่ดินให้เช่าดังกล่าวมีมูลค่าตามบัญชี จำนวน 260.02 ล้านบาท และมูลค่ายุติธรรมจำนวน 34,951.25 ล้านบาท ซึ่งประเมินขึ้นโดยอ้างอิงจากราคาประเมินที่ดินของกรมธนารักษ์สำหรับปี 2566 - 2569 กรณี กทท. ส่วน ทลฉ. อ้างอิงจากราคาประเมินที่ดินของสำนักงานที่ดินที่ประเมินให้ ทลฉ. โดยเฉพาะ สำหรับปี 2566 - 2569 และจากราคาประเมินที่ดินของกรมธนารักษ์สำหรับปี 2566 - 2569

ที่ดินว่างเปล่าที่เป็นกรรมสิทธิ์ของกิจการตั้งอยู่ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน 494.99 ไร่ ไม่ได้มีไว้เพื่อใช้ในการให้บริการ หรือใช้ในการบริหารงานของกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 ที่ดินว่างเปล่ามีมูลค่าตามบัญชี จำนวน 36.71 ล้านบาท และมีมูลค่ายุติธรรม จำนวน 790.66 ล้านบาท โดยอ้างอิงจากราคาประเมินที่ดินของสำนักงานที่ดินที่ประเมินให้ ทลจ. โดยเฉพาะ สำหรับปี 2566 - 2569 และราคาประเมินที่ดินของกรมธนารักษ์สำหรับปี 2566 - 2569 (ตามหนังสือของสำนักงานธนารักษ์พื้นที่ชลบุรี ที่ ขบ. 0020.02(2)/16968 ลงวันที่ 22 สิงหาคม 2566)

อาคารพาณิชย์และแฟลตชุมชนฯ อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ได้ให้บุคคลภายนอกเช่าภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 มีราคาทุน จำนวน 825.40 ล้านบาท มูลค่าตามบัญชี จำนวน 117.73 ล้านบาท และมีมูลค่ายุติธรรม จำนวน 1,721.85 ล้านบาท ซึ่งประเมินด้วยวิธีต้นทุนทดแทน โดยพิจารณาการเสื่อมราคาจากการเสื่อมทางกายภาพ การเสื่อมราคาของประโยชน์ใช้สอย และการเสื่อมราคาเนื่องจากปัจจัยภายนอก

กลุ่มสินทรัพย์ประเภทสิ่งปลูกสร้างภายใต้สัญญาเช่าประกอบการทำเทียบเรือจำนวน 12 สัญญา และสัญญาเช่าประกอบการคลังสินค้า อันตรายนจำนวน 1 สัญญา ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ได้ให้บริษัทเอกชนเช่าประกอบการและบริหารงานทำเทียบเรือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 มีราคาทุน จำนวน 13,905.89 ล้านบาท มีมูลค่าตามบัญชี จำนวน 4,935.37 ล้านบาท และมีมูลค่ายุติธรรม จำนวน 72,354.51 ล้านบาท ซึ่งประเมินขึ้นโดยกิจการด้วยวิธีรายได้ (Income Method, DCF Technique)

จำนวนเงินที่เกี่ยวข้องกับสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนที่ได้รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ได้แก่

	หน่วย : ล้านบาท	
	2566	2565
รายได้ค่าเช่าที่ดิน อาคาร และคลังสินค้า	1,705.60	1,606.61
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานโดยตรงที่เกิดจากสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ซึ่งก่อให้เกิดรายได้ค่าเช่าสำหรับปี	311.75	303.80

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 กทท. มีสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม แยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้
หน่วย : ล้านบาท

	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3
สังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน			
ที่ดิน - ที่ กทท. ถือเพื่อประโยชน์จากรายได้ค่าเช่า	34,951.25		
ที่ดิน - ที่ดินว่างเปล่า ทลจ.	790.66		
อาคารพาณิชย์และแฟลตชุมชนฯ อาคารสำนักงาน และอาคารคลังสินค้า กทท.		1,721.85	
กลุ่มสินทรัพย์ประเภทสิ่งปลูกสร้างภายใต้สัญญาเช่าประกอบการทำเทียบเรือ จำนวน 12 สัญญา ณ ทลจ.			72,354.51

14. ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ที่ดิน	สิ่งปลูกสร้าง	สินทรัพย์ลอยน้ำ	เครื่องมือยกขนสินค้า	สินทรัพย์อื่น			รวม
					การทำเรือฯ	กองทุนสงเคราะห์ฯ	กองทุนประกันภัยฯ	
ราคาทุน								
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565	73.77	10,385.74	7,904.58	10,597.70	4,722.44	0.06	0.04	33,684.33
ซื้อ	-	8.17	70.68	41.00	96.68	-	-	216.53
โอนมาจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	-	52.75	94.39	110.22	81.76	-	-	339.12
จำหน่าย	-	(3.71)	(70.43)	(296.72)	(183.25)	-	-	(554.11)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	73.77	10,442.95	7,999.22	10,452.20	4,717.63	0.06	0.04	33,685.87
ค่าเสื่อมราคาสะสม								
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565	-	5,537.01	4,527.85	8,256.09	3,603.72	0.06	0.04	21,924.77
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	320.62	277.50	359.82	200.24	-	-	1,158.18
จำหน่าย	-	(3.57)	(57.72)	(296.23)	(182.37)	-	-	(539.89)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	-	5,854.06	4,747.63	8,319.68	3,621.59	0.06	0.04	22,543.06
ค่าเผื่อการด้อยค่า								
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565	-	-	-	-	0.02	-	-	0.02
ค่าเผื่อการด้อยค่าสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-
ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	-	-	-	-	0.02	-	-	0.02
ราคาตามบัญชี - สุทธิ								
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565	73.77	4,848.73	3,376.73	2,341.61	1,118.70	-	-	11,759.54
ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	73.77	4,588.89	3,251.59	2,132.52	1,096.02	-	-	11,142.79

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 กทท. มีค่าเสื่อมราคาประจำปี จำนวน 1,158.18 ล้านบาท เป็นค่าเสื่อมราคาของกลุ่มสินทรัพย์จากการบริจาค จำนวน 8.66 ล้านบาท

15. สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2566				2565
	ยอดยกมา	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอดยกไป	รวม
งานระหว่างก่อสร้าง	1,590.97	2,007.93	(278.69)	3,320.21	1,590.97
สินทรัพย์ระหว่างสั่งซื้อ	157.10	273.21	(185.29)	245.02	157.10
งานซ่อมบำรุงระหว่างดำเนินการ	295.65	363.27	(656.02)	2.90	295.65
รวม	2,043.72	2,644.41	(1,120.00)	3,568.13	2,043.72

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 กทท. มีงานที่เพิ่มขึ้น จำนวน 2,644.41 ล้านบาท

ลดลงจำนวน 1,120.00 ล้านบาท จากการโอนไปที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ จำนวน 339.12 ล้านบาท อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน จำนวน 713.15 ล้านบาท โอนไปสินทรัพย์ไม่มีตัวตน จำนวน 56.97 ล้านบาท โอนเข้าเป็นค่าใช้จ่ายวัสดุคุมจำนวน จำนวน 1.93 ล้านบาท โอนไปโครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่าย จำนวน 3.49 ล้านบาท และจำหน่ายเข้าเป็นค่าใช้จ่ายในการบริการ จำนวน 5.34 ล้านบาท

16. สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่าย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่าย	332.50	333.22
บวก ต้นทุนเพิ่มขึ้นระหว่างปี	3.49	-
หัก ตัดจ่ายระหว่างปี	(0.14)	(0.72)
รวม	335.85	332.50

สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่ายเป็นโครงการที่การทำเรื่องฯ ดำเนินการเพื่อพัฒนาเคหะชุมชนคลองเตยร่วมกับการเคหะแห่งชาติ มีวัตถุประสงค์ในการรื้อย้ายชุมชนแออัดออกจากที่ดินของการทำเรื่องฯ จำนวน 4,200 ครอบครั้ว และชุมชนแออัดบริเวณสี่กั๊ก 7 - 12 จำนวน 600 หน่วย เพื่อพัฒนาพื้นที่สำหรับใช้ในกิจการของการทำเรื่องฯ ประกอบด้วยการก่อสร้างอาคารแฝดในที่ดินของการทำเรื่องฯ จำนวน 1,680 หน่วย ซึ่งการทำเรื่องฯ ได้สร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว และการจัดหาที่ดินแปลงนอกเขตการทำเรื่องฯ โดยการจัดซื้อที่ดินบริเวณซอยวัชรพลและบริเวณหนองจอก ซึ่งจะตัดเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อชุมชนย้ายไปอยู่อาศัยและโอนกรรมสิทธิ์แล้ว

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

ระหว่างปี 2565 มีการโอนโฉนดที่ดินแปลงซอยวัชรพล จำนวน 1 รายการ เนื้อที่ 19.60 ตารางวา ราคาตารางวาละ 3,533.69 บาท เป็นจำนวน 69,260.32 บาท และมีการปรับปรุงการตัดเป็นค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม เนื้อที่ 185.80 ตารางวา ราคาตารางวาละ 3,533.69 บาท จำนวนเงิน 656,559.60 บาท รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 725,819.92 บาท

ดังนั้นในงวดบัญชีปี 2566 มีที่ดินซอยวัชรพลที่ยังไม่ได้โอนกรรมสิทธิ์ เนื้อที่รวม 24-1-3 ไร่ คิดเป็น 9,703 ตารางวา มูลค่าที่ดิน 34.29 ล้านบาท และที่ดินบริเวณหนองจอก จำนวน 214 ไร่ แบ่งเป็น 2,140 แปลง มูลค่าที่ดิน 301.56 ล้านบาท ยังไม่มีการรื้อย้ายและการโอนกรรมสิทธิ์ให้กับชาวชุมชนแต่อย่างใด

17. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	โครงการพัฒนา ระบบบัญชีและระบบ วางแผนทรัพยากรบุคคล	ลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์ โปรแกรมสำเร็จรูปอื่น ๆ	รวม
ราคาทุน			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565	82.98	786.13	869.11
ซื้อ	-	22.45	22.45
โอนมาจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	-	56.97	56.97
จำหน่าย	-	(42.80)	(42.80)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	82.98	822.75	905.73
ค่าเสื่อมราคาสะสม			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565	82.98	557.06	640.04
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	-	79.56	79.56
จำหน่าย	-	(42.25)	(42.25)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	82.98	594.37	677.35
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565	-	229.07	229.07
ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	-	228.38	228.38

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 กทท. มีค่าตัดจำหน่าย จำนวน 79.56 ล้านบาท เป็นค่าตัดจำหน่ายของกลุ่มสินทรัพย์จากการบริจาค จำนวน 0.98 ล้านบาท

18. สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
เงินจ่ายล่วงหน้าค่าที่ดิน (หมายเหตุ 31)	2,660.49	2,660.49
เงินจ่ายล่วงหน้าอื่น ๆ	1,907.31	2,116.34
อื่น ๆ	9.35	9.35
รวม	4,577.15	4,786.18

19. เจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
ค่าแรงและค่าล่วงเวลาค้างจ่าย	167.86	23.16
โบนัสกรรมการและพนักงานค้างจ่าย	640.21	620.90
เงินบำนาญและเงินบำเหน็จตกทอดค้างจ่าย	11.48	9.99
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	82.02	82.88
ค่าเช่าที่ดิน อาคาร และคลังสินค้า	25.16	17.11
ค่าตอบแทนจากการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ (Fixed Fee) และประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee)	528.09	468.92
ค่าผ่านทางอัตโนมัติ	0.04	0.04
รวม	1,454.86	1,223.00

20. รายได้แผ่นดินค้างนำส่งคลัง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
รายได้แผ่นดินค้างนำส่งคลัง		
ณ วันที่ 1 ตุลาคม	4,887.00	2,383.25
บวก สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง		
- จากกำไรสำหรับปี 2564	-	226.75
- จากกำไรสำหรับปี 2565	(8.00)	4,887.00
- จากกำไรสำหรับปี 2566	5,068.87	-
รวม	9,947.87	7,497.00
หัก นำส่งกระทรวงการคลัง	(7,245.00)	(2,610.00)
ณ วันที่ 30 กันยายน	2,702.87	4,887.00

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 การทำเรื่องฯ ได้สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลังจากกำไรสุทธิประจำปี ในอัตราร้อยละ 70 ของกำไรสุทธิสำหรับปีก่อนค่าใช้จ่ายสำรองโบนัสเป็นจำนวน 5,068.87 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2565 การทำเรื่องฯ ได้นำส่งรายได้แผ่นดินงวดที่ 1 ประจำปี 2565 จำนวน 2,577.00 ล้านบาท และวันที่ 19 พฤษภาคม 2566 การทำเรื่องฯ ได้นำส่งรายได้แผ่นดินงวดที่ 2 ประจำปี 2565 จำนวน 2,302.00 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2566 การทำเรื่องฯ ได้นำส่งรายได้แผ่นดินงวดที่ 1 ประจำปี 2566 จำนวน 2,366.00 ล้านบาท

21. หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
เจ้าหนี้กรมสรรพากร	56.38	59.04
เงินมัดจำและเงินประกัน	639.16	399.86
เงินฝากเพื่อถอนคืน	378.89	18.80
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	5.19	5.26
ภาษีขายรอการชำระ	50.87	51.98
ภาษีเงินได้นิติบุคคลหัก ณ ที่จ่าย	2.33	3.85
เจ้าหนี้บริษัทผู้ประกอบการท่าเรือ	6.00	1.07
เช็คจ่ายระหว่างทาง	2.80	161.63
เงินรับฝากค่าภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	0.04	0.04
หนี้สินหมุนเวียนอื่น ๆ	2.08	0.93
รวม	1,143.74	702.46

22. รายได้สินทรัพย์รับบริการรอการรับรู้ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
ยอดยกมา	123.07	146.44
หัก รับรู้เป็นรายได้	(23.34)	(23.37)
ยอดคงเหลือ	99.73	123.07

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 มียอดคงเหลือรายได้สินทรัพย์รับบริการ รอการรับรู้ที่คาดว่าจะถูกกลับรายการในอนาคต ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ใน 1 ปี ข้างหน้า	23.34
ใน 2 - 5 ปี ข้างหน้า	54.63
เกินกว่า 5 ปี ขึ้นไป	21.76

23. เงินสะสมและดอกเบียเงินสะสมค้างจ่าย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2566			2565
	เงินสะสมค้างจ่าย	ดอกเบียเงินสะสม ค้างจ่าย	รวม	รวม
ยอดยกมา	102.30	184.12	286.42	364.76
บวก เพิ่มระหว่างปี	7.48	22.70	30.18	34.71
รวม	109.78	206.82	316.60	399.47
หัก จ่ายระหว่างปี	(12.88)	(24.79)	(37.67)	(113.05)
ยอดคงเหลือ	96.90	182.03	278.93	286.42

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 เงินสะสมและดอกเบียเงินสะสมค้างจ่าย จำนวน 278.93 ล้านบาท การทำเรื่อง จ่ายให้เมื่อพนักงานออกจากงานหรือพ้นสภาพการเป็นพนักงาน

24. การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

24.1 จำนวนที่รับรู้ในงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 และ 2565 มีดังต่อไปนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
1. ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน		
1.1 โครงการวันลาหยุดพักผ่อนประจำปีสะสม	67.61	67.56
2. ผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน		
การผูกพันโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน		
2.1 โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	921.45	928.01
2.2 โครงการกองทุนสงเคราะห์	7,137.36	7,802.25
2.3 โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	2,850.67	2,974.10
2.4 โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	368.25	334.87
รวม การผูกพันโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน	11,277.73	12,039.23
3. การผูกพันโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น		
3.1 โครงการผลตอบแทนการทำงานระยะยาว	30.37	29.79
รวม การผูกพันโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	30.37	29.79
รวม การผูกพันโครงการผลประโยชน์พนักงาน	11,375.71	12,136.58

24.2 การเปลี่ยนแปลงของภาระผูกพันผลประโยชน์ของพนักงาน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 และ 2565 มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันต้นปี 1 ต.ค.	12,136.58	16,163.63
ต้นทุนบริการในอดีต	-	43.30
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	148.12	415.66
ต้นทุนดอกเบี้ย	273.73	435.34
รายการที่เกิดขึ้นจริง	(1,182.72)	(1,442.95)
กำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	-	(3,478.40)
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันสิ้นปี 30 ก.ย.	11,375.71	12,136.58

24.3 ค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 และ 2565 มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
โครงการวันลาหยุดพักผ่อนประจำปีสะสม	5.25	24.80
โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	73.31	133.26
โครงการกองทุนสงเคราะห์	207.87	368.33
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	96.57	184.73
โครงการตอบแทนการทำงานระยะยาว	3.09	19.03
โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	35.76	5.63
โครงการผลตอบแทนพิเศษก่อนเกษียณอายุ	-	160.24
รวม ค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	421.85	896.02

24.4 ข้อสมมติฐานหลักในการประมาณการตามหลักการคณิตศาสตร์ประกันภัย มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
	ร้อยละ	ร้อยละ
อัตราคิดลด		
โครงการวันลาหยุดพักผ่อนประจำปีสะสม	3.28	3.28
โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	3.28 และ 3.41	3.28 และ 3.41
โครงการกองทุนสงเคราะห์	2.49 และ 2.78	2.49 และ 2.78
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	2.49 และ 3.15	2.49 และ 3.15
โครงการผลตอบแทนการทำงานระยะยาว	3.41	3.41
โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	3.28 และ 3.15	3.28 และ 3.15
อัตราการเพิ่มขึ้นของเงินเดือนในอนาคต (เฉลี่ย)	5.50	5.50
อัตราการเติบโตของค่ารักษาพยาบาล	8.00	8.00
อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน		
อายุ < 25	1.15	1.15
อายุ 25 - 29	0.86	0.86
อายุ 30 - 34	0.57	0.57
อายุ 35 - 39	0.38	0.38
อายุ 40 - 44	0.29	0.29
อายุ 45 - 49	0.19	0.19
อายุ 50 - 60	0.10	0.10

ข้อสมมติฐานที่เกี่ยวกับการมรณะ อ้างอิงตามตารางมรณะ พ.ศ. 2560 ในอัตราร้อยละ 105 ซึ่งเป็นข้อมูลทางสถิติที่เผยแพร่ทั่วไป ตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

24.5 การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของข้อสมมติหลักในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

หน่วย : ล้านบาท

	ผลกระทบต่อภาระผูกพัน โครงการผลประโยชน์พนักงาน			ผลกระทบต่อภาระผูกพัน โครงการผลประโยชน์พนักงาน		
	การ เปลี่ยนแปลง ข้อสมมติ	การเพิ่มขึ้นของ ข้อสมมติ	การลดลงของ ข้อสมมติ	การ เปลี่ยนแปลง ข้อสมมติ	การเพิ่มขึ้นของ ข้อสมมติ	การลดลงของ ข้อสมมติ
	2566 ร้อยละ	2566 ล้านบาท	2566 ล้านบาท	2565 ร้อยละ	2565 ล้านบาท	2565 ล้านบาท
อัตราคิดลด	1	(500.78)	560.19	1	(565.47)	633.00
อัตราขึ้นเงินเดือน	1	425.38	(387.43)	1	404.96	(369.53)
อัตราหมุนเวียนพนักงาน	20	(4.10)	4.12	20	(3.57)	3.59
อัตราแนวโน้มค่ารักษาพยาบาล	1	140.19	(86.30)	1	135.29	(83.67)

24.6 จำนวนเงินที่คาดว่าจะต้องจ่ายภายใน 1 ปี เป็นจำนวนเงิน 1,262.21 ล้านบาท
จำนวนเงินที่คาดว่าจะต้องจ่ายในปีที่ 2 - 5 เป็นจำนวนเงิน 4,218.26 ล้านบาท และ
จำนวนเงินที่คาดว่าจะต้องจ่ายปีที่ 6 เป็นต้นไป เป็นจำนวนเงิน 4,923.66 ล้านบาท

25. ประมาณการหนี้สิน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

การฟ้องร้องคดีอื่น ๆ

ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565	-
ประมาณการหนี้สินเพิ่ม	67.41
ประมาณการหนี้สินลดลง	-
จ่ายชำระประมาณการหนี้สิน	(7.74)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	59.67

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 การทำเรือฯ ได้รับรู้ประมาณการหนี้สินจากการถูกฟ้องร้องดำเนินคดีอื่น ๆ จำนวน 2 คดี จำนวนเงิน 59.67 ล้านบาท

ประมาณการหนี้สินเพิ่มขึ้น จำนวนเงิน 67.41 ล้านบาท เกิดจากการบันทึกบัญชี ดังนี้

- ดอกเบี้ยตามคำพิพากษาศาลของคดีอื่น ๆ จำนวน 1 คดี จำนวนเงิน 8.81 ล้านบาท
- หนี้สินตามที่ได้ตกลงประนีประนอมยอมความกันได้ของคดีอื่น ๆ จำนวน 3 คดี จำนวนเงิน 1.21 ล้านบาท
- หนี้สินตามคำพิพากษาศาลของคดีอื่น ๆ จำนวน 3 คดี จำนวนเงิน 57.39 ล้านบาท

จ่ายชำระประมาณการหนี้สินของคดีอื่น ๆ จำนวน 4 คดี จำนวนเงิน 7.74 ล้านบาท

26. ทุน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
ทุนท่าเรือกรุงเทพ		
ทุนประเดิม	97.18	97.18
ทุนดำเนินการท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	117.22	117.22
ทุนพัฒนาเศรษฐกิจ	9.79	9.79
เงินกู้และดอกเบี้ยที่รัฐบาลจ่ายแทน	82.08	82.08
ทุนดำเนินการหน่วยบำรุงรักษาร่องน้ำสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา	3.24	3.24
	309.51	309.51
ทุนท่าเรือแหลมฉบัง		
ทุนจากงบประมาณแผ่นดิน	6,688.23	6,688.23
ทุนจากการงดนำเงินส่งคลังเพื่อจำนวนเงินบาทสมทบเงินกู้	40.00	40.00
ทุนได้รับจัดสรรจากเงินกู้เพื่อการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ งวดที่ 2	96.74	96.74
ทุนจากการรับโอนสินทรัพย์จากท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	100.07	100.07
	6,925.04	6,925.04
รวม	7,234.55	7,234.55

27. กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน ประกอบด้วย

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 และ 2565 สิ้นทรัพย์และหนี้สินของกองทุนฯ มีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
สินทรัพย์		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	306.68	267.82
รายการระหว่างกัน - ลูกหนี้ กทท. ภาระผูกพัน	7,080.37	7,787.31
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	0.50	0.36
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์ไม่ถึงกำหนดชำระ	44.42	47.52
รวม	7,431.97	8,103.01
หนี้สิน		
เจ้าหนี้อื่น	11.48	10.00
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	4.20	4.33
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	7,137.36	7,802.25
เงินสะสมและดอกเบี่ยเงินสะสมค้างจ่าย	278.93	286.43
รวม	7,431.97	8,103.01

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 และ 2565 รายได้และค่าใช้จ่ายกองทุนฯ มีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
รายได้		
ดอกเบี่ยเงินฝากธนาคาร	1.14	0.66
ดอกเบี่ยเงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	6.02	6.78
รายได้เบ็ดเตล็ด	0.12	0.71
รวม	7.28	8.15
ค่าใช้จ่าย		
ดอกเบี่ยเงินสะสม	22.70	25.75
รวม	22.70	25.75

28. กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง ประกอบด้วย

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 และ 2565 สินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนฯ มีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
สินทรัพย์		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	12.02	12.94
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	2,733.16	2,703.54
ดอกเบียเงินฝากธนาคารค้างรับ	2.10	2.04
รวม	2,747.28	2,718.52
หนี้สินและกองทุน		
กองทุน	2,718.53	2,700.29
จัดสรรระหว่างปี	28.75	18.23
รวม	2,747.28	2,718.52

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 และ 2565 รายได้และค่าใช้จ่ายกองทุนฯ มีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
รายได้		
รายได้ดอกเบีย	34.07	21.15
รายได้อื่น	-	0.01
รวม	34.07	21.16
ค่าใช้จ่าย		
ค่าสินไหมทดแทน	5.32	2.93
รวม	5.32	2.93

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

29. รายได้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
รายได้ค่าปรับผิดสัญญา	11.95	6.39
รายได้สินทรัพย์รับบริจาค	23.34	48.18
รายได้เบ็ดเตล็ด	40.85	74.30
อื่น ๆ	66.94	163.19
รวม	143.08	292.06

30. ค่าใช้จ่ายอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
ค่าใช้จ่ายเดินทาง - ภายในประเทศ	5.14	4.70
ค่าใช้จ่ายเดินทาง - ต่างประเทศ	10.68	0.53
ค่าอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้	5.16	4.91
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบคอมพิวเตอร์	21.87	21.04
ค่าใช้จ่ายพัสดุคุมจำนวน	10.85	31.05
ค่าใช้จ่ายในการวิจัยและพัฒนาสิ่งแวดล้อม	6.28	37.92
ค่าเช่าเครื่องและค่าถ่ายเอกสาร	1.06	1.23
ค่าสอบบัญชี	4.00	4.00
ค่าบริการเรือรับ - ส่งเจ้าพนักงานนำร่องในบริเวณ ทลฉ.	35.60	32.43
ค่าใช้จ่ายการกีฬาของพนักงาน	17.13	8.34
ค่าเช่ารถอื่น ๆ	12.77	12.20
ค่าธรรมเนียม	5.23	5.55
ค่าเบี้ยประกันภัย	4.89	4.32
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนตัดจ่าย	0.14	0.73
ค่ารับรอง	11.73	10.83
ค่าบำรุงสมาคมและเงินอุดหนุน	25.18	13.34
เงินบริจาค	37.53	33.05
ค่าใช้จ่ายสถานการณ์ฉุกเฉิน - น้ำท่วม, ไฟไหม้ ฯลฯ	6.78	6.13
ผลขาดทุนด้านเครดิตลูกหนี้	76.89	107.53
เงินชดเชยค่าเสียหาย (กลับรายการ)	66.78	(5.76)
ค่าภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	211.93	136.27
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	4.57	1.49
ค่าใช้จ่ายพัสดุเสื่อมสภาพ (กลับรายการ)	6.43	(9.59)
อื่น ๆ	48.62	42.20
รวม	637.24	504.44

31. การระงับและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ประกอบด้วย

การระงับ

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 การทำเรื่อง มีการระงับหนี้สินที่สำคัญ ประกอบด้วย

31.1 มีการรับประกันการใช้ไฟฟ้า โดยใช้บัญชีเงินฝากธนาคารกรุงไทยประเภทฝากประจำ 12 เดือน จำนวน 0.30 ล้านบาท

31.2 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2528 อนุมัติให้กรมธนารักษ์อนุญาตให้การทำเรื่อง

ใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุ แปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ได้ก่อน พร้อมทั้งให้ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพที่ดินราชพัสดุ และขายให้แก่การทำเรื่อง ในราคาผ่อนปรน กรมธนารักษ์จึงอนุญาตให้กระทรวงคมนาคมใช้ที่ดินราชพัสดุแปลงดังกล่าว เนื้อที่ประมาณ 1,910-0-09 ไร่ เพื่อประโยชน์ในการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง เป็นการชั่วคราว ในระหว่างที่ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพ และขายให้แก่การทำเรื่อง ในราคาผ่อนปรนมาแล้วเสร็จ

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

ต่อมาได้มีพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่ใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะของที่ดินราชพัสดุ ในท้องที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2548 ซึ่งมีผลบังคับใช้กับเนื้อที่ 1,456-0-83 ไร่ ส่วนพื้นที่ที่เหลือเนื้อที่ 485-1-32 ไร่ ยังไม่ได้ดำเนินการถอนสภาพฯ เนื่องจากมีราษฎรโต้แย้งสิทธิในที่ดิน

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

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

- 1) กรมธนารักษ์โดยสำนักกฎหมายประสานกับการทำเรื่อง ตรวจสอบและติดตามว่าในพื้นที่ที่ยังไม่มีการถอนสภาพ เนื้อที่ 485-1-32 ไร่ มีการฟ้องเป็นคดีจำนวนกี่คดี อยู่ในกระบวนการพิจารณาของศาลแพ่งหรือศาลปกครอง มีจำนวนกี่ราย และหากกระทรวงการคลังจะดำเนินการถอนสภาพการเป็นที่ดินราชพัสดุในพื้นที่ดังกล่าวระหว่างที่คดียังไม่ถึงที่สุด จะกระทำหรือไม่ หากกระทำจะมีผลต่อคดีหรือไม่ อย่างไร
- 2) ให้กรมธนารักษ์หารือกรมที่ดิน กรณีพื้นที่ที่ถอนสภาพ เนื้อที่ 1,456-0-83 ไร่ ซึ่งได้มีการโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินราชพัสดุแปลงดังกล่าวตามกฎหมายที่ดินแล้ว และการทำเรื่อง เข้าใช้ประโยชน์เต็มพื้นที่แล้วมาตั้งแต่ พ.ศ. 2528 จะถือว่ากระทรวงการคลังได้ส่งมอบสิทธิการครอบครองหรือกรรมสิทธิ์ในที่ดินให้แก่การทำเรื่อง ตามกฎหมายแล้วหรือไม่ เนื่องจากที่ดินราชพัสดุแปลงดังกล่าวไม่มีเอกสารสิทธิตามกฎหมายที่ดิน จึงไม่สามารถดำเนินการจดทะเบียนเปลี่ยนนามผู้ถือสิทธิหรือกรรมสิทธิ์ในที่ดินตามประมวลกฎหมายที่ดินได้
- 3) กำหนดแนวทางในการดำเนินการพื้นที่ที่ถอนสภาพแล้ว แต่ยังไม่สามารถออกโฉนดที่ดินได้ และอยู่ระหว่างการพิจารณาคดีของศาล ต้องรอคดีถึงที่สุดก่อน

สำหรับที่ดินราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 เนื้อที่ 485-1-32 ไร่ ที่ยังไม่ดำเนินการถอนสภาพฯ กรมธนารักษ์จะดำเนินการขออนุญาตหนังสือสำหรับที่หลวง (น.ส.ล.) ต่อกรมที่ดินก่อน และเมื่อได้ น.ส.ล. แล้ว กรมธนารักษ์จะไปดำเนินการถอนสภาพ การเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่ใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะ เพื่อขายให้แก่การทำเรือฯ ต่อไป โดยในระหว่างที่การดำเนินการดังกล่าวยังไม่แล้วเสร็จ กรมธนารักษ์จะเรียกเก็บค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์กับการทำเรือฯ นับแต่วันที่การทำเรือฯ เข้าใช้ประโยชน์ปี 2531 ก่อน และจะดำเนินการขออนุญาตที่ดินให้เสร็จสิ้นโดยเร็วเพื่อจะได้ดำเนินการโอนกรรมสิทธิ์ให้กับการทำเรือฯ ให้เสร็จสิ้นตามมติคณะรัฐมนตรีต่อไป

เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2563 การทำเรือฯ ได้มีหนังสือที่ กทท 6025/2924 ขอทราบความคืบหน้า กรณีกรมธนารักษ์หารือกรมที่ดิน ประเด็นการโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี เนื้อที่ 1,456-0-83 ไร่ แต่ยังไม่ได้รับการตอบกลับจากกรมธนารักษ์ และเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 คณะกรรมการฝ่ายบริหารการทำเรือฯ จึงมีมติให้ ทลธ. หารือกับกรมธนารักษ์เพื่อติดตามความคืบหน้าการโอนที่ดินดังกล่าว ตามรายงานการประชุมคณะกรรมการฝ่ายบริหารการทำเรือฯ เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2565 มีมติให้ ทลธ. หารือกับกรมธนารักษ์ เพื่อติดตามความคืบหน้าการโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินราชพัสดุในส่วนที่ถอนสภาพฯ และเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2566 ทลธ. ได้มีหนังสือที่ กทท 6025/1842 ถึงกรมธนารักษ์ เพื่อติดตามความคืบหน้าการโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินราชพัสดุฯ พร้อมเรียนเชิญผู้เกี่ยวข้องเยี่ยมชมพื้นที่ ทลธ. และรับฟังข้อมูลการใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุฯ ดังกล่าว อยู่ระหว่างรอหนังสือตอบรับจากกรมธนารักษ์ต่อไป

ในส่วนที่ดินราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 เนื้อที่ 485-1-32 ไร่ ที่ยังไม่ดำเนินการถอนสภาพฯ สำนักงานธนารักษ์พื้นที่ชลบุรี ได้มีหนังสือถึง ทลธ. ที่ กค 0318.08/1980 ลงวันที่ 15 สิงหาคม 2566 แจ้งเข้าสำรวจรังวัดจัดทำแผนที่ โดยกำหนดแผนดำเนินการภาคสนามช่วงระหว่างวันที่ 15 - 25 สิงหาคม 2566 ซึ่งอยู่ระหว่างการรอผลจัดทำแผนที่ของสำนักงานธนารักษ์ฯ

31.3 มีภาระผูกพันที่ต้องจ่ายตามสัญญาที่มีสาระสำคัญ ดังนี้

- 1) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 จำนวน 3 สัญญา ที่ต้องจ่ายตามสัญญาค่าก่อสร้าง สัญญาจ้างควบคุมงาน และสัญญาจ้างเหมาตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เป็นจำนวนเงินประมาณ 18,767.42 ล้านบาท
- 2) งานสัญญาจ้างเหมาและงานจ้างบริการอื่น ๆ จำนวนเงินประมาณ 1,138.89 ล้านบาท

31.4 ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 การทำเรือฯ มีคดีที่ถูกฟ้องร้องดำเนินคดีรวมทั้งสิ้น จำนวน 421 คดี ทุนทรัพย์รวม 19,868.83 ล้านบาท มีรายละเอียดดังนี้

- 1) การทำเรือฯ ถูกฟ้องร้องดำเนินคดี จำนวน 420 คดี ทุนทรัพย์จำนวน 2,548.09 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - คดีทั่วไปจำนวน 16 คดีโดยโจทก์ฟ้องร้องให้การทำเรือฯ ชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินประมาณ 1,845.91 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) เรื่องอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล คดียังไม่ถึงที่สุด
 - คดีเกี่ยวกับค่าล่วงเวลา จำนวน 384 คดี ทุนทรัพย์จำนวน 635.75 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) โดยในปี 2548 - 2565 มีพนักงานการทำเรือฯ ฟ้องการทำเรือฯ ในคดีจ่ายค่าทำงาน ค่าล่วงเวลา ค่าทำงานในวันหยุด และค่าล่วงเวลาในวันหยุดไม่ชอบด้วยกฎหมายแรงงาน ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาคดีของศาลแรงงาน และคดียังไม่ถึงที่สุด
 - คดีเงินชดเชยกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ จำนวน 20 คดี โดยโจทก์ฟ้องร้องให้การทำเรือฯ ชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินประมาณ 66.43 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) เรื่องอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล และคดียังไม่ถึงที่สุด
- 2) การทำเรือฯ มีเรื่องที่คณะอนุญาโตตุลาการ มีคำชี้ขาดให้การทำเรือฯ ชดใช้ค่าเสียหาย จำนวน 1 คดี เป็นจำนวนเงิน 1,033.59 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) และต่อมาคู่พิพาทได้ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองให้การทำเรือฯ ชดใช้ค่าเสียหายเพิ่มเติมจากที่คณะอนุญาโตตุลาการมีคำชี้ขาดอีกจำนวน 16,287.15 ล้านบาท รวมเป็นจำนวนเงิน 17,320.74 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) หลังจากทราบผลคำชี้ขาดการทำเรือฯ ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาคดีของศาลปกครอง

32. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์ ซึ่งการท่าเรือฯ ยังไม่ได้นำมาถือปฏิบัติก่อนวันมีผลบังคับใช้

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงหลายฉบับ และได้ลงประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้ปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้น เพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชี และมาตรฐานการรายงานทางการเงินบางฉบับมีการให้ข้อผ่อนปรนในทางปฏิบัติ หรือข้อยกเว้นชั่วคราวกับผู้ใช้มาตรฐาน

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2567

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงหลายฉบับ และได้ลงประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2567 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้ปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้น เพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชี และมาตรฐานการรายงานทางการเงินบางฉบับมีการให้ข้อผ่อนปรนในทางปฏิบัติ หรือข้อยกเว้นชั่วคราวกับผู้ใช้มาตรฐาน

ผู้บริหารของการท่าเรือฯ ประเมินแล้วเชื่อว่า การปรับปรุงมาตรฐานนี้จะไม่ผลกระทบอย่างเป็นทางการเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินในปีที่เริ่มนำมาตราฐานดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

33. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติ เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2566 โดยผู้อำนวยการการท่าเรือฯ ที่ได้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการการท่าเรือฯ



การทำเรือแห่งประเทศไทย

444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

TEL : +66-2269-3000

FAX : +66-2672-7156