

RESPONSIBILITY

รายงานประจำปี 2560
การทำเรือแห่งประเทศไทย



สารบัญ



09

ส่วนที่ 1 สารจากผู้บริหาร

- สารประธานกรรมการการค้าเรือแห่งประเทศไทย
- สารผู้อำนวยการการค้าเรือแห่งประเทศไทย

15

ส่วนที่ 2 คณะผู้บริหารและบทบาทหน้าที่

- คณะกรรมการการค้าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2560
- บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการการค้าเรือแห่งประเทศไทย
- การประชุมและคำตอบแทนของคณะกรรมการการค้าเรือแห่งประเทศไทย
- ผู้บริหารระดับสูงของการค้าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2560

37

ส่วนที่ 3 ประวัติและการพัฒนาองค์กร

- ประวัติของการค้าเรือแห่งประเทศไทย
- โครงสร้างองค์กร ปีงบประมาณ 2560
- การบริหารและพัฒนาการปฏิบัติงาน
- การบริหารการเงินและสินทรัพย์
- การมุ่งเน้นการบริหารพัฒนาทรัพยากรบุคคล และสร้างรักษาบุคลากร
- การลงทุนที่สำคัญในปัจจุบันและอนาคต
- การมุ่งเน้นลูกค้า ตลาด และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- สิ่งอำนวยความสะดวก

63

ส่วนที่ 4 ผลการบริหารการปฏิบัติงาน ปีงบประมาณ 2560

- สถิติบริการเรือและสินค้า
- การวิเคราะห์เศรษฐกิจและอุตสาหกรรม การขนส่งทางน้ำและกิจการท่าเรือ
- ผลการดำเนินงานขององค์กร
- ความร่วมมือระหว่างประเทศ
- ประมวลภาพข่าวกิจกรรมในรอบปี

75

ส่วนที่ 5 การกำกับดูแลองค์กร

- การควบคุมภายใน
- การบริหารความเสี่ยง
- จริยธรรมและจรรยาบรรณของกรรมการผู้บริหาร และพนักงาน
- นโยบายการกำกับดูแลที่ดี
- รายงานคณะกรรมการตรวจสอบของการค้าเรือแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ 2560
- การดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

85

ส่วนที่ 6 ความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ

- การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของการค้าเรือฯ ประจำปี 2560
- ประมวลภาพกิจกรรมความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ

93

ส่วนที่ 7 รายงานของผู้สอบบัญชี

- รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน
- รายงานของผู้สอบบัญชี
- งบแสดงฐานะการเงิน
- งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
- งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
- งบกระแสเงินสด
- หมายเหตุประกอบงบการเงิน

THAI NATIONAL ASSEMBLY LIBRARY



3961208946



Responsibility

ในความเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
เรายึดหลัก **“ความรับผิดชอบต่อสูงสุด”** ต่อกิจกรรมดำเนินงานตลอดมา
บนนโยบายและความตั้งใจจริงของผู้บริหารตลอดจนบุคลากรทุกระดับชั้น
มุ่งมั่นในทุก **“ภารกิจ”** ยึดมั่นในหลัก **“ธรรมาภิบาล”** ใส่ใจและรัก **“สิ่งแวดล้อม”**
เพื่อให้ทุกการดำเนินงานสอดคล้อง เกิดการยอมรับ และมีประสิทธิภาพสูงสุด
อันจะนำไปสู่การเชื่อมโยงระบบการขนส่ง และสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ

สมบัติห้องสมุดรัฐสภา

อภิธานพจนานุกรม

รับผิดชอบในการกิจ :

เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์
เชื่อมโยงเศรษฐกิจไทยสู่อาเซียน

การทำเรือฯ พัฒนา ปรับปรุงประสิทธิภาพงานบริการของท่าเรือต่างๆ
ด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย รวมทั้งปรับเปลี่ยนระบบการบริหารงาน
ให้มีความคล่องตัว ขยายธุรกิจใหม่เพื่ออำนวยความสะดวก
และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านอุตสาหกรรม
และเศรษฐกิจการค้าของประเทศ





KMTc KEELUNG

K

Stacks of shipping containers with various logos including MAERSK, SINOKOR, K LINE, NAMSUNG, and P&O Nedlloyd.

TUG
↓
TANE

PAT
PORT
AUTHORITY
OF THAILAND

Accountability

Equitable
Treatment

Responsibility

รับผิดชอบด้วยหลักธรรมาภิบาล :

ตระหนักในหน้าที่ ยึดมั่นธรรมาภิบาล มีจริยธรรม

โปร่งใส ตรวจสอบได้

การทำเรื่อง ยึดมั่นในแนวทางการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาล ด้วยความร่วมมือ ร่วมใจ และจิตสำนึกในการให้บริการ พัฒนาทุกประสิทธิภาพการทำงานให้บรรลุเป้าหมาย ด้วยการฝึกอบรม เพิ่มพูนประสบการณ์ความเชี่ยวชาญในหน้าที่ที่รับผิดชอบของแต่ละส่วน สามารถตรวจสอบได้ทุกขั้นตอนการปฏิบัติงาน



Value
Creation

Good
Governance

Participation

Ethics

Transparency



รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม :

ใส่ใจ ดูแล ห่วงใย คำนึงถึงทุกผลกระทบ

เพื่อการอยู่ร่วมกันด้วยความรักและมิตรไมตรี

การทำเรื่อง ใส่ใจสิ่งแวดล้อม ให้มีความสำคัญกับระบบนิเวศ
ที่จะมีผลกระทบต่อคน สัตว์ และสิ่งแวดล้อม สิ่งที่สำคัญที่สุด
ของการพัฒนา คือ การอยู่ร่วมกันอย่างเกื้อกูลเกื้ออาศัย
ทั้งสังคม ชุมชนโดยรอบ เพราะที่สุดแล้วเราเชื่อว่า
ถ้าเรามีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมเหล่านี้
จะนำไปสู่การเติบโตอย่างยั่งยืนร่วมกันในระยะยาว



วตล.

วตล.

โครงการ 
“ท่าเรือสีเขียว”
Green Port



“ศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ เชื่อมโยงเศรษฐกิจไทยสู่อาเซียน”

ภารกิจ

1. ขยายบริการท่าเรือและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ทางน้ำในประเทศและในอาเซียน
2. การพัฒนาและบริหารทรัพยากรต่างๆ ภายในองค์กรให้เกิดศักยภาพและขีดความสามารถให้เกิดประโยชน์สูงสุด
3. เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการและยกระดับมาตรฐานในการให้บริการให้มีความทันสมัย มีธรรมาภิบาล และมีมาตรฐานสากล

หน้าที่ความรับผิดชอบ

มีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ ควบคุมการขนถ่ายและบรรทุกสินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบสินค้าให้แก่เจ้าของสินค้า ตลอดจนร่วมมือและประสานงานกับส่วนราชการและท่าเรือต่างประเทศ รวมทั้งพัฒนาและปรับปรุงกิจการท่าเรือให้เจริญก้าวหน้า ทันสมัยตามสภาวะเศรษฐกิจ และมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

แนวนโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการท่าเรือฯ

แผนระยะสั้น

1. เร่งพัฒนาขีดความสามารถท่าเรือแหลมฉบังและศึกษาโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 รวมทั้งพัฒนาเส้นทางขนส่งทางรถไฟ เพื่อพัฒนาให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือขนาดใหญ่สามารถรองรับปริมาณสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต
2. บริหารจัดการท่าเรือกรุงเทพ โดยกำหนดประเภทสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและส่งเสริมให้มีการใช้ท่าเรือแหลมฉบังมากขึ้น
3. เร่งศึกษาแนวทางการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพให้มีการบริหารจัดการทรัพยากรสินที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด
4. เร่งหาแนวทางสร้างความเป็นธรรมทางด้านการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการเอกชน
5. พิจารณามาตรการเพิ่มขีดความสามารถแข่งขันของประเทศเพื่อรองรับการเปิดการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC)
6. พัฒนา e-Port ให้ครอบคลุมทั้งระบบ

แผนระยะยาว

เร่งก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 เพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่คาดว่าจะขยายตัวเพิ่มขึ้น



ส่วนที่

1

สารจากผู้บริหาร

- สารประธานกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย
- สารผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย

สารประธานกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทย

ปี 2560 เป็นปีที่การทำเรือแห่งประเทศไทยมีการปรับเปลี่ยนการดำเนินงาน เพื่อรองรับการเข้าสู่ยุคเศรษฐกิจดิจิทัล ตามนโยบายรัฐบาล Thailand 4.0 โดยการทำให้เรือฯ นับเป็นองค์กรหนึ่งที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศ การปรับทิศทางกลยุทธ์ กำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาธุรกิจทำให้สามารถรองรับการเติบโตและการแข่งขันของธุรกิจการขนส่งทางน้ำ และโลจิสติกส์นับเป็นสิ่งสำคัญ ซึ่งการทำเรือฯ ได้ดำเนินการตามนโยบายรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม ในเรื่องการพัฒนา รูปแบบการบริหารทำให้เรือฯ รองรับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และสอดคล้องกับโครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ของรัฐบาล โดยพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งระบบโลจิสติกส์ พัฒนาท่าเรือกรุงเทพ รวมถึงท่าเรือภูมิภาค การพัฒนาธุรกิจท่าเรือบก (Dry Port) การพัฒนาโครงการ Single Rail Transfer Operator (SRTO) การบริหารจัดการทรัพย์สินของการทำเรือฯ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด การพัฒนาชุมชนและสังคมโดยรอบ ท่าเรือ รวมถึงการสร้างระบบธรรมาภิบาลการกำกับดูแลที่ดีขององค์กร

แผนวิสาหกิจของการทำเรือฯ (ปี 2561 - 2564) ได้กำหนดวิสัยทัศน์และทิศทางการบริหารงานท่าเรือในรูปแบบใหม่ พัฒนาการบริการในลักษณะการเชื่อมโยงแบบไร้รอยต่อ (Seamless Transportation) พัฒนาด้านฐานข้อมูลและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ การส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ การขนส่งสินค้าผ่านแดน (Transit) และสินค้าถ่ายลำ (Transshipment) ที่เป็นการสนับสนุนการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ โดยการทำให้เรือฯ มีโครงการสำคัญต่างๆ ที่จะเริ่มดำเนินการตามระยะ อาทิ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 โครงการปรับปรุงและพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง โครงการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ ฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรืออัตโนมัติ โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้า โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุสินค้าเพื่อการส่งออก โครงการบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าส่งออกไปยังต่างประเทศที่ท่าเรือกรุงเทพ เพื่อส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบัง โครงการตรวจปล่อยสถานะตู้สินค้าผ่านการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เต็มรูปแบบเสร็จ โดยโครงการต่างๆ นับเป็นส่วนหนึ่งของการทำให้เรือฯ ได้มุ่งมั่นพัฒนา เพื่อให้มีการบริการที่ทันสมัย ได้มาตรฐานสากล สร้างมูลค่าเพิ่มในการให้บริการ ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ รวมถึงชุมชน สังคม และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

หลักในการดำเนินงานขององค์กรที่สำคัญ ซึ่งได้น้อมนำพระราชดำรัสรัชกาลที่ 10 ที่ทรงย้ำถึงความสุขและความปลอดภัยของประชาชน และหลัก 3 ประการ ตามนโยบายรัฐบาล คือ มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน มาเป็นแนวทางในการดำเนินงาน ทำให้ทิศทางขององค์กรไม่เพียงมุ่งเน้นด้านการพัฒนาธุรกิจ แต่ยังได้คำนึงถึงชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ทุกส่วนเติบโตอย่างยั่งยืนไปพร้อมกัน

การบริหารงานภายในองค์กรที่เหมาะสม นับเป็นอีกส่วนหนึ่งที่คณะกรรมการการทำเรือฯ ให้ความสำคัญ อาทิ การปรับปรุงโครงสร้างองค์กร ปรับปรุงกฎ ระเบียบ ให้มีความทันสมัย คล่องตัว รวมถึงการพัฒนาบุคลากร ซึ่งจะช่วยให้องค์กรเติบโตได้อย่างมีความสุข และพร้อมจะพัฒนาสังคมโดยรอบให้มีความสุขเช่นกัน

โดยการดำเนินงานในปีที่ผ่านมา ได้รับความสำเร็จเป็นอย่างดี ปัญหาเก่าเริ่มคลี่คลายและเป็นไปตามเป้าหมายที่น่าพอใจทุกประการ ด้วยความร่วมมือร่วมใจจากทุกส่วนในองค์กร และการอุทิศแรงกายแรงใจ การตั้งใจปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานทุกคน ขอขอบคุณ คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ในการดำเนินบทบาทและปฏิบัติหน้าที่อย่างสมบูรณ์ ตลอดจนผู้ให้บริการ ที่ให้การสนับสนุนการทำเรือฯ มาโดยตลอด



(นายสุรงค์ บูลกุล)

ประธานกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย



สารผู้อำนวยการ การทำเรือแห่งประเทศไทย

การทำเรือแห่งประเทศไทยในฐานะประตูหลักในการนำเข้าและส่งออกที่มีส่วนสำคัญในการเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีอันทันสมัย โดยดำเนินการตามนโยบายรัฐบาล Thailand 4.0 ในการมุ่งสู่ยุคเศรษฐกิจดิจิทัล ทั้งนี้ได้มีแผนการพัฒนาาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของการทำเรือฯ เพื่อบูรณาการการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลสารสนเทศและการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ที่สมบูรณ์แบบพร้อมเข้าสู่มาตรฐานระดับ AEC และ ASEAN ในการเป็นท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ อันเป็นการยกระดับการให้บริการของการทำเรือฯ

นอกจากนี้ การทำเรือฯ ยังดำเนินโครงการพัฒนาต่างๆ ที่สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลในการพัฒนาระเบียงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางน้ำและโลจิสติกส์ อาทิ ศูนย์พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง ศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ โครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 ที่ท่าเรือแหลมฉบัง โครงการปรับปรุงและพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G ที่ท่าเรือกรุงเทพ และโครงการก่อสร้างท่าเรือบก (Dry Port) โดยร่วมกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พิจารณาพื้นที่ที่เหมาะสมโดยสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงการให้บริการอย่างครบวงจรของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ทั้งนี้ จะมีการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ก่อให้เกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว และลดต้นทุนการขนส่งสร้างความได้เปรียบให้กับผู้ประกอบการด้านการส่งออกของไทยในการแข่งขันทางการค้าในตลาดโลกได้

โอกาสนี้ ผมขอขอบคุณผู้ใช้บริการและพันธมิตรผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนที่ให้การสนับสนุนการทำเรือฯ ด้วยดีเสมอมา รวมถึงผู้บริหารและพนักงานการทำเรือฯ ทุกท่านที่ทุ่มเท เสียสละ มุ่งมั่นที่จะช่วยกันขับเคลื่อนสู่การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมที่ดำเนินธุรกิจท่าเรืออย่างมีประสิทธิภาพ และให้ความสำคัญในการกำกับดูแลกิจการที่ดีด้วยความโปร่งใส และมีคุณธรรมภายใต้ธรรมาภิบาล มีความสามัคคีร่วมแรงร่วมใจในการดำเนินนโยบายและร่วมกิจกรรมที่รับผิดชอบต่อและสร้างประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์กร ตลอดจนสังคมและสิ่งแวดล้อม ก่อให้เกิดการพัฒนาเติบโตไปด้วยกันอย่างยั่งยืนอันจะเป็นคุณอนันต์ต่อประเทศชาติสืบไป

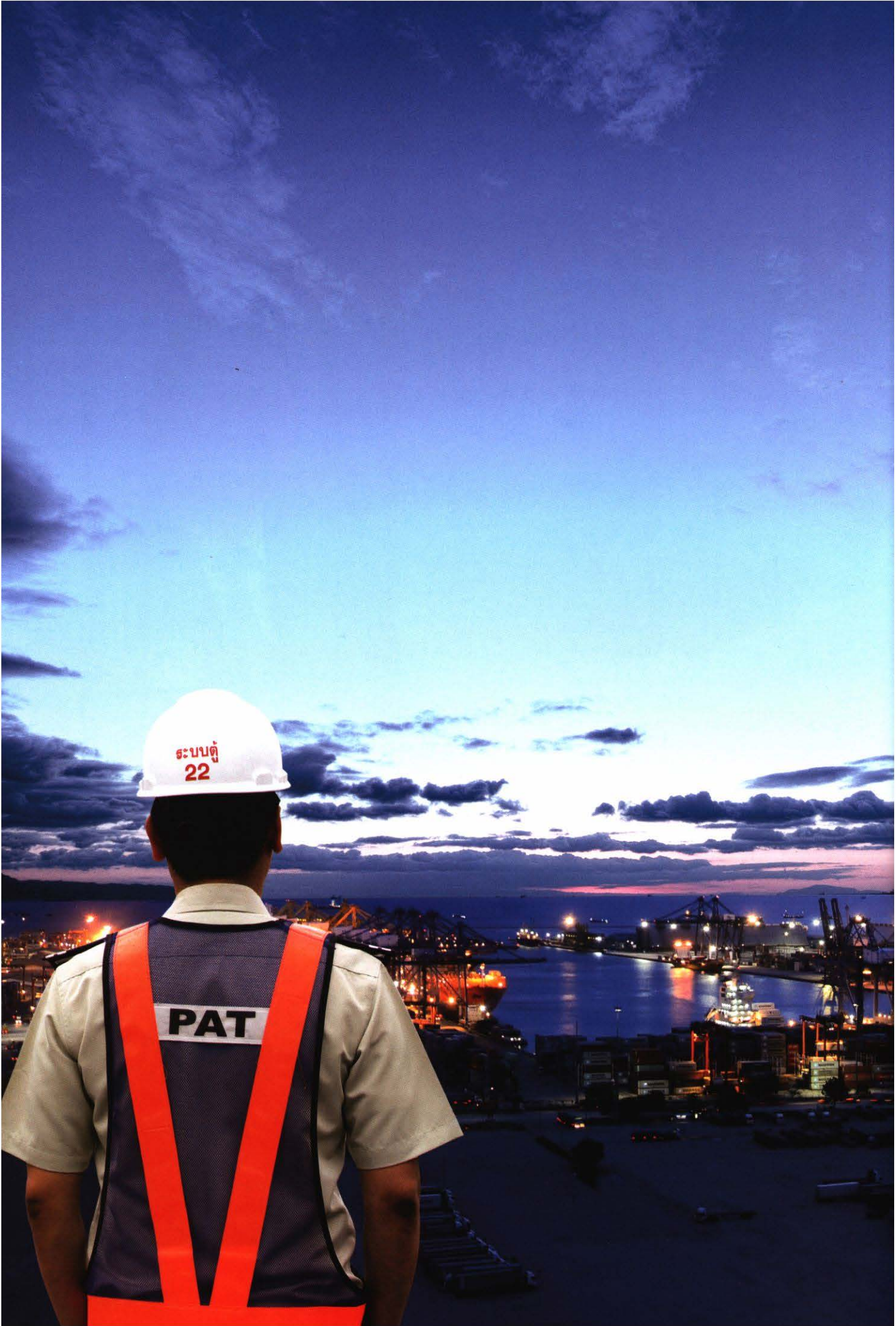
เรือตรี



(นงธรม จันประสิทธิ์)

รองผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย สายวิศวกรรม รักษาการแทน
ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย





ระบบตู้
22

PAT

ส่วนที่

2

คณะผู้บริหารและบทบาทหน้าที่

- คณะกรรมการการทำเรื่องแห่งประเทศไทย
ปีงบประมาณ 2560
- บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
การทำเรื่องแห่งประเทศไทย
- การประชุมและคำตอบแทนของคณะกรรมการ
การทำเรื่องแห่งประเทศไทย
- ผู้บริหารระดับสูงของการทำเรื่องแห่งประเทศไทย
ปีงบประมาณ 2560

คณะกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2560

(ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2557 -
วันที่ 30 มิถุนายน 2560)



พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีธรรมะ ประธานกรรมการ

อายุ 65 ปี

ตำแหน่ง

- อดีตประธานคณะที่ปรึกษากองทัพเรือ

ประวัติการศึกษา / อบรม

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต โรงเรียนนายเรือ
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันป้องกันประเทศ (วปอ. 2548)
- การบริหารจัดการด้านความมั่นคงชั้นสูง สมาคมวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (มส. 2)
- ผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท. 19)
- ผู้บริหารระดับสูงด้านการบริหารงานพัฒนาเมือง (มหานคร รุ่น 4) มหาวิทยาลัยนวัตกรรมธราธิราช
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่น 7 (วพน. 7) สถาบันวิทยาการพลังงาน
- ประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย
Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 109/2014
- ประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย
Director Certification Program (DCP) รุ่น 197/2014
- ประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย
Role of the Chairman Program (RCP) รุ่น 36/2015
- ประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย
Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่น 19/2015

ความรู้ความชำนาญ

- การบริหาร การปกครอง
- การทำเรือ การเดินเรือ

ตำแหน่งที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการอิสระ บริษัท สทโคเจน (ชลบุรี) จำกัด (มหาชน)
- สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ (สปท.)

พลเรือเอก จักรชัย ภู่อจริญยศ กรรมการ

อายุ 63 ปี

ตำแหน่ง

- อดีตประธานกรรมการ บริษัท อู่กรุงเทพ จำกัด (รัฐวิสาหกิจในการควบคุมของกระทรวงกลาโหม)
- อดีตกรรมการ สถาบันเทคโนโลยีป้องกันประเทศ (องค์การมหาชน)
- อดีตเสนาธิการทหารเรือ
- อดีตรองผู้บัญชาการทหารเรือ

ประวัติการศึกษา / อบรม

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต โรงเรียนนายเรือ
- หลักสูตรเสนาธิการร่วมสามเหล่าทัพ วิทยาลัยเสนาธิการทหาร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- หลักสูตรความมั่นคงทางการทหารเรือ วิทยาลัยการทัพเรือ กองทัพเรือ
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรร่วมภาครัฐและเอกชน รุ่นที่ 20 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชน วปค. สถาบันพระปกเกล้า (PDI - 13)

ความรู้ความชำนาญ

- ยุทธศาสตร์ชาติ
- ยุทธศาสตร์ทะเล
- นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ
- การเดินเรือ
- การบริหารจัดการองค์ภาครัฐและเอกชน
- การบริหารแผนงาน และงบประมาณ

ตำแหน่งที่มีกับหน่วยงานอื่น

- สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
- รองประธานคณะกรรมการธิการ การวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสารมวลชน สภานิติบัญญัติแห่งชาติ
- กรรมาธิการและที่ปรึกษา คณะกรรมาธิการการสาธารณสุข สภานิติบัญญัติแห่งชาติ



**นางสาวชุตีมา บุญประภัสร์
กรรมการ**

อายุ 61 ปี

ตำแหน่ง

- ปลัดกระทรวงพาณิชย์
ประวัติการศึกษา / อบรม

- Master of Arts (Economics) Western Michigan University, USA
- รัฐศาสตรบัณฑิต (การคลัง)
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร
วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
(วปอ. 2550)
- หลักสูตรวิทยาการประกันภัยระดับสูง
(วปส.) รุ่นที่ 6

ความรู้ความชำนาญ

- เศรษฐศาสตร์ การเงิน การคลัง
- บริหารจัดการและบริหารธุรกิจ
(บริหารองค์กร)
- กฎหมาย (กฎหมายแพ่งและพาณิชย์)

ตำแหน่งที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์
- กรรมการคณะกรรมการประกันภัย
- กรรมการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ :

ดำรงตำแหน่งถึงวันที่ 11 ธันวาคม 2559

**นายศรศักดิ์ แสนสมบัติ
กรรมการ**

อายุ 60 ปี

ตำแหน่ง

- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
- อธิบดีกรมเจ้าท่า
(ตั้งแต่วันที่ 29 มีนาคม 2559)

ประวัติการศึกษา / อบรม

- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
(วิศวกรรมจราจรและการขนส่ง)
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา)
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- หลักสูตร Risk Management Program
for Corporate Leaders (RCL)
รุ่นที่ 3/2016

สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

- หลักสูตร Director Certification
Program (DCP) รุ่นที่ 223/2016
- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ความรู้ความชำนาญ

- การบริหารจัดการ
- วิศวกรรม
- กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- คมนาคม

ตำแหน่งที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน
สุวรรณภูมิ จำกัด

**ดร. จุฬา สุมบาบพ
กรรมการ**

อายุ 52 ปี

ตำแหน่ง

- ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือน
แห่งประเทศไทย

ประวัติการศึกษา / อบรม

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

ความรู้ความชำนาญ

- การขนส่งทางน้ำ
- กฎหมายการขนส่ง
- กฎหมายพาณิชย์นาวี
- กฎหมายระหว่างประเทศ

ตำแหน่งที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการการรถไฟฟ้ายานส่งมวลชน
แห่งประเทศไทย



**นายจำเริญ ไพรียอด
กรรมการ**

อายุ 54 ปี

ตำแหน่ง

- ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง
ประวัติการศึกษา / อบรม
- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- หลักสูตร Director Certification
Program (DCP) รุ่นที่ 242/2017
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.)
รุ่นที่ 58 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์การป้องกัน
และปราบปรามการทุจริตระดับสูง
(นยปส.) รุ่นที่ 4/2556 สถาบันการป้องกัน
และปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง :
ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม (นบส.)
รุ่นที่ 73/2554 วิทยาลัยนักรบริหาร
สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน
สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน

ความรู้ความชำนาญ

- การบริหารจัดการคลังสินค้า
- การบริหารจัดการท่าเรือในส่วนของ
กับกรมศุลกากร
- ระบบสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร

ตำแหน่งที่มีกับหน่วยงานอื่น

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

**นางปัทมา เรียงวิศิษฏ์สกุล
กรรมการ**

อายุ 58 ปี

ตำแหน่ง

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

ความรู้ความชำนาญ

- การวิเคราะห์สถานการณ์และแนวโน้ม
เศรษฐกิจการเงิน และการคลัง
- การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์
- การวิเคราะห์สถานการณ์ด้านความยากจน
และความเหลื่อมล้ำ
- การบริหารจัดการองค์กร

ตำแหน่งที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการบริหารศูนย์เทคโนโลยีโลหะและ
วัสดุแห่งชาติ
- กรรมการศูนย์ข้อมูลสิ่งทอไหมทอ
- กรรมการบริหารความเสี่ยงสำนักงานความ
ร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน
- กรรมการนวัตกรรมแห่งชาติ

**นายจรศักดิ์ พุทธาภภาพ
กรรมการ**

อายุ 61 ปี

ตำแหน่ง

- อัยการพิเศษฝ่ายการสอบสวน 3
สำนักงานการสอบสวน สำนักงานอัยการสูงสุด
ประวัติการศึกษา / อบรม
- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมาย
แห่งเนติบัณฑิตยสภา
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐ
ร่วมเอกชน รุ่นที่ 18
วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรไทยกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับ
กรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจ
และองค์กรมหาชน รุ่นที่ 14
สถาบันพระปกเกล้า

ความรู้ความชำนาญ

- กฎหมาย
- ตำแหน่งที่มีกับหน่วยงานอื่น**
- อนุกรรมการสืบสวนสอบสวนสำนักงาน ป.ป.ช.
- ประธานกรรมการตรวจภาพยนตร์ (คณะ 5)
กระทรวงวัฒนธรรม
- คณะทำงานร่วมสอบสวนกับ DSI

หมายเหตุ :

ดำรงตำแหน่งถึงวันที่ 5 เมษายน 2560



นายเวที ไชวัฒน์นา

กรรมการ

อายุ 53 ปี

ตำแหน่ง

- กรรมการ บริษัท สหพัฒนพิบูล จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท ไทยเพรซิเดนท์ฟูดส์ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการผู้จัดการ บริษัท ชันร้อยแปด จำกัด

ประวัติการศึกษา / อบรม

- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (อิเล็กทรอนิกส์) มหาวิทยาลัยแห่งรัฐซานฟรานซิสโก ประเทศสหรัฐอเมริกา
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 75
- หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL) รุ่นที่ 4/2016 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ความรู้ความชำนาญ

- การขนส่ง
 - การค้าปลีกและค้าส่ง
- ตำแหน่งที่มีกับหน่วยงานอื่น**

- กรรมการคณะพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
- กรรมการสถาบันรหัสสากล สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- กรรมการคณะอีซีอาร์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ :

ดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่

21 กรกฎาคม 2557 - 20 กรกฎาคม 2560

นางปราภณา มงคลกุล

กรรมการ

อายุ 53 ปี

ตำแหน่ง

- ประธานกรรมการ บริษัท บุติค คอนซัลติง กรุ๊ป จำกัด

ประวัติการศึกษา / อบรม

- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาพาณิชยศาสตร์ และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL) รุ่นที่ 8/2017 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Advance Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 22/2016 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจ และองค์กรมหาชน รุ่นที่ 13/2558 สถาบันพัฒนากรรมการและผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร Thai Intelligent Investors รุ่นที่ 1/2555 สถาบันวิทยากรผู้ลงทุนไทย
- หลักสูตร Advanced Management Program 180 Year 2011, Harvard Business School, Boston, USA
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 6/2551 สถาบันวิทยากรตลาดทุน
- หลักสูตร Chief Financial Officer Certification Program รุ่นที่ 1/2547 สมาคมนักบัญชีและผู้สอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย

- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 34/2003 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 2/2003 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Diploma Examination 2003, The Australian Institute of Directors Association

ความรู้ความชำนาญ

- บริหารการเงิน การบัญชี
 - กลยุทธ์ และการลงทุนขององค์กรขนาดใหญ่
- ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น**
- กรรมการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
 - กรรมการ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด
 - ผู้พิพากษาสมทบ ศาลทรัพย์สินทางปัญญา และการค้าระหว่างประเทศกลาง
 - กรรมการ บริษัท เอฟ เอ็น แฟคตอรี เอ๊าท์เลท จำกัด (มหาชน)
 - กรรมการอิสระ บริษัท ที.เค.เอส. เทคโนโลยี จำกัด (มหาชน)
 - กรรมการ บริษัท เอ็มอิงซ์ จำกัด
 - กรรมการอำนวยการ / วิทยากร สมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย
 - สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ / วิทยากร สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

หมายเหตุ :

ดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่

21 กรกฎาคม 2557 - 20 กรกฎาคม 2560

คณะกรรมการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2560

(ตั้งแต่วันที่ 18 กรกฎาคม 2560
ถึงปัจจุบัน)



นายสุรงค์ บูลกุล ประธานกรรมการ

อายุ 62 ปี

ตำแหน่ง

- ประธานกรรมการ บริษัท โกลบอล เพาเวอร์ ซินเนอร์ยี จำกัด (มหาชน) ประวัติการศึกษา / อบรม
- Master of Business Administration, Cornell SC Johnson College of Business, Cornell University, New York, USA
- Master of Engineering in Operation Research, Cornell University, New York, USA
- Bachelor of Science in Industrial Engineering and Operations Research, Syracuse University, New York, USA
- หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูงการเมือง การปกครองในระบอบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 8 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐ ร่วมเอกชน (ปริญญาบัตร วปรอ.) รุ่นที่ 4919 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง (วตท.) รุ่นที่ 10 สถาบันวิทยาการตลาดทุน
- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บยส.) รุ่นที่ 15 วิทยาลัยการยุติธรรม สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 121/2009 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ความรู้ความชำนาญ

- การค้าระหว่างประเทศ
- โลจิสติกส์
- การขนส่ง
- การบริหารการเงิน
- พลังงาน

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- รองประธานกรรมการหอการค้าไทย
- ที่ปรึกษา บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

พลเรือเอก ชัยณรงค์ เจริญรักษ์ กรรมการ

อายุ 62 ปี

ตำแหน่ง

- นายกลสมาคมกีฬาเรือพายแห่งประเทศไทย การกีฬาแห่งประเทศไทย ประวัติการศึกษา / อบรม
- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- บริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาการบริหาร จัดการกอล์ฟ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิทยาศาสตร์ โรงเรียนนายเรือ กรมยุทธศึกษาทหารเรือ
- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรม ระดับสูง รุ่นที่ 16/2555 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการ ศาลยุติธรรม
- หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูงการเมือง การปกครองในระบอบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 13/2552 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) ปี 2013 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ความรู้ความชำนาญ

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการการกีฬาแห่งประเทศไทย ประเภทผู้แทนสมาคมกีฬา ที่ใช้คำว่า “ประเทศไทย”

นางปัทมา เรียร์วิศิษฏ์สกุล กรรมการ

อายุ 58 ปี

ตำแหน่ง

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

ความรู้ความชำนาญ

- การวิเคราะห์สถานการณ์และแนวโน้ม เศรษฐกิจการเงิน และการคลัง
- การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์
- การวิเคราะห์สถานการณ์ด้านความยากจน และความเหลื่อมล้ำ
- การบริหารจัดการองค์กร

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการบริหารศูนย์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ
- กรรมการศูนย์ข้อมูลล้งหาริมทรัพย์
- กรรมการบริหารความเสี่ยงสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน
- กรรมการนวัตกรรมแห่งชาติ

สมบัติห้องสมุดรัฐสภา



นายจำริญญ โปริยอด

กรรมการ

อายุ 54 ปี

ตำแหน่ง

- ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง
ประวัติการศึกษา / อบรม
- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- หลักสูตร Director Certification
Program (DCP) รุ่นที่ 242/2017
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.)
รุ่นที่ 58 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์การป้องกัน
และปราบปรามการทุจริตระดับสูง
(นยปส.) รุ่นที่ 4/2556 สถาบันการป้องกัน
และปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง :
ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม (นบส.)
รุ่นที่ 73/2554 วิทยาลัยนักบริหาร
สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน
สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน

ความรู้ความชำนาญ

- การบริหารจัดการคลังสินค้า
- การบริหารจัดการท่าเรือในส่วนที่เกี่ยวข้อง
กับกรมศุลกากร
- ระบบสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

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

นายกฤษณพ สิมลี

กรรมการ

อายุ 58 ปี

ตำแหน่ง

- รองปลัดกระทรวงคมนาคม
ประวัติการศึกษา / อบรม
- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาผู้นำทางสังคมธุรกิจและการเมือง
มหาวิทยาลัยรังสิต
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรม
โยธา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.)
รุ่นที่ 53 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรนักปกครองระดับสูง รุ่นที่ 54/2553
- หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูงการบริหาร
งานภาครัฐและกฎหมายมหาชน รุ่นที่ 9
สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรนักบริหารระดับกลาง
รุ่นที่ 6/2541
- หลักสูตรศึกษาดูงานการออกแบบการใช้งาน
และการบำรุงรักษาทางลอดและ
ทางต่างระดับ ประเทศนอร์เวย์ ปี 2539
- หลักสูตรการบริหารสำหรับผู้บังคับบัญชา
ระดับกลาง รุ่นที่ 18/2533

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านวิศวกรรมศาสตร์ (โยธา)
- ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น
- กรรมการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
- กรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด
(มหาชน)

ดร. จุฬา สุขบานพ

กรรมการ

อายุ 52 ปี

ตำแหน่ง

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

ความรู้ความชำนาญ

- การขนส่งทางน้ำ
- กฎหมายการขนส่ง
- กฎหมายพาณิชย์นาวี
- กฎหมายระหว่างประเทศ
- ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น
- กรรมการการรถไฟฟ้านครหลวง
แห่งประเทศไทย

THAI NATIONAL ASSEMBLY LIBRARY



3961208946



ดร. จิตพิงศ์ นินทากิจวัฒน์

กรรมการ

อายุ 41 ปี

ตำแหน่ง

- กรรมการ วิชาการ กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไปรษณีย์ไทยดิสทริบิวชั่น จำกัด

ประวัติการศึกษา / อบรม

- Ph.D. (Information Technology), Murdoch University, Australia
- Master of Science (Information Science), University of Pittsburgh, USA.
- Bachelor of Science (Computer Science), University of Waikato, New Zealand
- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors, IOD)
- หลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD) รุ่นที่ 33/2017
- หลักสูตร Strategic Board Master Class (SBM) English Program รุ่นที่ 1/2017
- หลักสูตร Board Matters & Trends (BMT) รุ่นที่ 1/2016
- หลักสูตร Boards that Make a Difference (BMD) English Program รุ่นที่ 2/2016
- หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACCP) รุ่นที่ 24/2016
- หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL) รุ่นที่ 4/2016
- หลักสูตร Information Technology Governance (ITG) รุ่นที่ 3/2016

- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 205/2015
- หลักสูตร Successful Formulation & Execution of Strategy (SFE) รุ่นที่ 22/2014 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูง การเมือง การปกครองในระบอบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 21 (ปปร. 21) ปี 2560
- หลักสูตรวุฒิปัตร การกำกับดูแลกิจการ สำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจ และองค์กรมหาชน รุ่นที่ 13 (PDI 13) ปี 2558
- หลักสูตรประกาศนียบัตร “ผู้นำยุคใหม่ ในระบอบประชาธิปไตย” รุ่นที่ 4 (ปนป. 4) ปี 2558 สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตรผู้บริหาร Leadership and Governance (LG-2016) 24 สิงหาคม 2559

ความรู้ความชำนาญ

- เทคโนโลยีสารสนเทศ
- โทรคมนาคม
- โลจิสติกส์
- หุ่นยนต์ศาสตร์

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด
- ผู้พิพากษาสมทบ ศาลทรัพย์สินทางปัญญา และการค้าระหว่างประเทศกลาง
- ที่ปรึกษาผู้บัญชาการ สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง

นายประเวศ อรรถศุภผล

กรรมการ

อายุ 60 ปี

ตำแหน่ง

- กรรมการร่างกฎหมายประจำ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ปัจจุบันเกษียณอายุราชการ)

ประวัติการศึกษา / อบรม

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

ความรู้ความชำนาญ

- การร่างกฎหมาย และการให้ความเห็นทางกฎหมาย

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิด้านกฎหมาย ในคณะกรรมการสุขภาพจิตแห่งชาติ
- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิด้านกฎหมาย ในคณะกรรมการคุ้มครองเด็กที่เกิดโดยอาศัยเทคโนโลยีช่วยการเจริญพันธุ์ทางการแพทย์
- กรรมการในคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในคน ของคณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล

หมายเหตุ :

แต่งตั้งเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2560



นางปราภนา มงคลกุล

กรรมการ

อายุ 53 ปี

ตำแหน่ง

- ประธานกรรมการ บริษัท บูติค คอนซัลติง กรุ๊ป จำกัด

ประวัติการศึกษา / อบรม

- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL) รุ่นที่ 8/2017 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Advance Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 22/2016 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจ และองค์กรมหาชน รุ่นที่ 13/2558 สถาบันพัฒนากรรมการและผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร Thai Intelligent Investors รุ่นที่ 1/2555 สถาบันวิทยาการผู้ลงทุนไทย
- หลักสูตร Advanced Management Program 180 Year 2011, Harvard Business School, Boston, USA
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 6/2551 สถาบันวิทยาการตลาดทุน

- หลักสูตร Chief Financial Officer Certification Program รุ่นที่ 1/2547 สมาคมนักบัญชีและผู้สอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 34/2003 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 2/2003 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Diploma Examination 2003, The Australian Institute of Directors Association

ความรู้ความชำนาญ

- บริหารการเงิน การบัญชี
- กลยุทธ์ และการลงทุนขององค์กรขนาดใหญ่

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

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

หมายเหตุ :

แต่งตั้งเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2560

นางชัญญารักษ์ เพ็ชรรัตน์

กรรมการ

อายุ 54 ปี

ตำแหน่ง

- กรรมการผู้จัดการ บริษัท ดีเอชแอล เอ็กซ์เพรส อินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย) จำกัด

ประวัติการศึกษา / อบรม

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

ความรู้ความชำนาญ

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

หมายเหตุ :

แต่งตั้งเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2560

บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบ ของคณะกรรมการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย



คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้รับการแต่งตั้งจากคณะรัฐมนตรี ตามพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 22 (แก้ไขเพิ่มเติมโดย มาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2499) ประกอบด้วย ประธานกรรมการหนึ่งคน กรรมการอื่นไม่น้อยกว่าหกคนแต่ไม่เกินสิบคน ซึ่งอย่างน้อยจะต้องเป็นผู้มีความรู้ และชัดเจนเกี่ยวกับท่าเรือหนึ่งคน และเกี่ยวกับการเศรษฐกิจหรือการคลังหนึ่งคน มีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไป ซึ่งกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 29

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ ของคณะกรรมการการท่าเรือ แห่งประเทศไทย

1. ปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับขององค์กร ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และจะต้องระวังรักษาประโยชน์ขององค์กร
2. กำหนดวิสัยทัศน์ขององค์กรและกำกับดูแลให้ฝ่ายบริหารดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มมูลค่าสูงสุดแก่องค์กร
3. ให้ความเห็นชอบแผนต่างๆ และนโยบายที่สำคัญขององค์กร

4. พิจารณานุมัติรายการที่สำคัญ เช่น โครงการ/งาน/ธุรกิจใหม่ การซื้อ/ขายทรัพย์สิน การดำเนินการใดๆ ที่กฎหมายกำหนด การซื้อ/การจ้าง ตามอำนาจและวงเงินที่กำหนดให้มีอำนาจอนุมัติตามระเบียบพัสดุการท่าเรือฯ

5. จัดให้มีระบบบัญชี การรายงานทางการเงิน และการตรวจสอบบัญชีที่เชื่อถือได้ รวมทั้งดูแลให้มีกระบวนการในการประเมินติดตามผลของการควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน การบริหารจัดการ ความเสี่ยงให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

6. ดูแลไม่ให้เกิดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์กร

7. มีอำนาจว่าจ้างที่ปรึกษาหรือบุคคลภายนอก ตามระเบียบของการท่าเรือฯ มาให้ความเห็นหรือคำปรึกษาในกรณีจำเป็น

8. รับผิดชอบต่อผลประโยชน์และการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร โดยให้มีความตั้งใจและความระมัดระวังในการปฏิบัติงาน

9. กำกับดูแลกิจการโดยมีการปฏิบัติงานอย่างมีจริยธรรม

คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้แต่งตั้งกรรมการการท่าเรือฯ ให้ร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการและอนุกรรมการชุดต่างๆ เพื่อช่วยในการกำกับดูแลการดำเนินงานของการท่าเรือฯ ดังนี้

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความรับผิดชอบต่อ สังคมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. กำกับดูแลการบริหารงานของการท่าเรือฯ ให้เป็นไปตามหลักการบริหารจัดการองค์กรที่ดี (Corporate Governance) และนโยบายของคณะกรรมการการท่าเรือฯ

2. เสนอแนวนโยบายต่อคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อพิจารณาหลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance) รวมทั้งแนวทางด้านความรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility) ของการท่าเรือฯ
3. พิจารณาบททวนหลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมของการท่าเรือฯ เพื่อเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ
4. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและแผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของการท่าเรือฯ
5. ส่งเสริมให้คณะกรรมการการท่าเรือฯ ผู้บริหาร และพนักงานมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมทั้งการส่งเสริมให้คณะกรรมการการท่าเรือฯ ผู้บริหาร พนักงาน ชุมชน ลูกค้า และประชาชนทั่วไป มีส่วนร่วมในกิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของการท่าเรือฯ
6. พิจารณาแต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงาน เพื่อทำหน้าที่สนับสนุนงานด้านกำกับดูแลกิจการที่ดี และงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมได้ตามความจำเป็น
7. ติดตามและรายงานผลการดำเนินงานเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบ หรือพิจารณาสั่งการเป็นรายไตรมาส
8. ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ มอบหมาย

คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องนำเสนอคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่ที่กลั่นกรองเรื่องต่างๆ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ

คณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

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

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาและอนุมัติกรอบนโยบายการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในของการท่าเรือฯ
2. พิจารณาวางกฎบัตรเพื่อการบูรณาการกับคณะกรรมการตรวจสอบ
3. พิจารณาอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง แผนการดำเนินงานการควบคุมภายใน และแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการท่าเรือฯ
4. กำกับและประเมินประสิทธิภาพการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการท่าเรือฯ ให้เป็นไปตามนโยบายการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน นโยบายการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการท่าเรือฯ
5. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานได้ตามความจำเป็น
6. เชิญผู้เกี่ยวข้องชี้แจง ให้ข้อมูล คำปรึกษา หรือข้อเสนอแนะ และขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น
7. รายงานผลการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายในและการดำเนินการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ พร้อมความเห็นเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบตามระยะเวลาที่เหมาะสม
8. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ มอบหมาย

คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่ ตามมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543

คณะกรรมการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT) ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. กำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแนวทางในการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของการท่าเรือฯ
2. กำกับดูแลการจัดทำและปรับปรุงแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของการท่าเรือฯ ให้เกิดความสอดคล้องและสนับสนุนต่อกลยุทธ์การดำเนินการกิจการของการท่าเรือฯ ตลอดจนนโยบายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของกระทรวงคมนาคมและของประเทศไทย
3. กำกับดูแลการจัดทำและปรับปรุงแผนปฏิบัติการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของการท่าเรือฯ
4. กำกับดูแลการจัดทำและปรับปรุงแผนความมั่นคงปลอดภัยของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของการท่าเรือฯ (ICT Security Plan)
5. กำกับดูแลธรรมาภิบาลในการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของการท่าเรือฯ (IT Governance)
6. พิจารณากำหนดแนวทางการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารสมัยใหม่ มาประยุกต์ใช้ในกิจการของการท่าเรือฯ อย่างเหมาะสม
7. แต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงานได้ตามความจำเป็น
8. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจง ให้ข้อมูล คำปรึกษา หรือข้อเสนอแนะและขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น
9. ติดตามและรายงานผลการดำเนินงานเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบ ตามระยะเวลาที่เหมาะสม

คณะกรรมการกลั่นกรองงานด้านกฎหมายของคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณากลับกรองให้คำปรึกษาและให้ข้อเสนอแนะในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานด้านกฎหมายของคณะกรรมการการท่าเรือฯ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามที่เห็นสมควร
2. เชิญเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องมาให้คำชี้แจงหรือขอเอกสาร พยานหลักฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานของการท่าเรือฯ ได้ตามความจำเป็น
3. ปฏิบัติงานอื่นตามที่ประธานกรรมการการท่าเรือฯ หรือคณะกรรมการการท่าเรือฯ มอบหมาย

คณะกรรมการจริยธรรมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. ควบคุม กำกับ ส่งเสริมและให้คำแนะนำในการปฏิบัติ เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบการท่าเรือฯ ว่าด้วยจริยธรรมของคณะกรรมการ ผู้บริหารและพนักงานการท่าเรือฯ พ.ศ. 2552 และระเบียบการท่าเรือฯ ว่าด้วยจริยธรรมของคณะกรรมการผู้บริหารและพนักงานการท่าเรือฯ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2554
2. สอดส่องดูแลให้มีการปฏิบัติตามระเบียบฯ ในกรณีที่มีข้อสงสัย หรือมีข้อร้องเรียนว่ามีการฝ่าฝืนจริยธรรม ให้ส่งเรื่องให้ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เพื่อปฏิบัติตามระเบียบฯ โดยเร็ว
3. พิจารณาวินิจฉัยชี้ขาดปัญหาอันเกิดจากการใช้ระเบียบฯ เมื่อได้วินิจฉัยแล้วให้ส่งคำวินิจฉัยให้คณะกรรมการการท่าเรือฯ โดยพลัน ถ้าคณะกรรมการการท่าเรือฯ มิได้วินิจฉัยเป็นอย่างอื่นภายในเก้าสิบวัน นับแต่วันที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ รับเรื่องให้ถือว่าคำวินิจฉัยของคณะกรรมการจริยธรรมของการท่าเรือฯ เป็นที่สุด
4. คุ้มครอง ประกันความเป็นอิสระและเที่ยงธรรมของกลุ่มงานคุ้มครองจริยธรรม หรือกองกำกับดูแลองค์กร

5. คัดกรองพนักงานซึ่งปฏิบัติตามระเบียบฯ อย่างตรงไปตรงมา มิให้ผู้บังคับบัญชาใช้อำนาจโดยไม่เป็นธรรมต่อพนักงานผู้นั้น
6. พิจารณาให้ความเห็นต่อคณะกรรมการการท่าเรือฯ เกี่ยวกับการประเมินการปฏิบัติตามระเบียบฯ ของผู้อำนวยการการท่าเรือฯ พิจารณาและให้ความเห็นต่อผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เกี่ยวกับการแต่งตั้ง โยกย้าย ถอดถอน และพิจารณาความดีความชอบของผู้อำนวยการกองกำกับดูแลองค์กร
7. เสนอแนะการแก้ไขเพิ่มเติมระเบียบฯ ต่อคณะกรรมการการท่าเรือฯ
8. ตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงาน เพื่อช่วยในการดำเนินงานตามระเบียบฯ
9. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจง ให้ข้อมูล คำปรึกษา หรือขอเสนอแนะ และขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น
10. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ มอบหมาย
11. จัดทำรายงานเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เป็นประจำทุกปี

คณะกรรมการสรรหาผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่สรรหาบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์เหมาะสมที่จะเป็นผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

คณะอนุกรรมการพิจารณาแผนงานและประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

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

คณะอนุกรรมการพิจารณาจัดทำสัญญาจ้างและกำหนดค่าตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่พิจารณาจัดทำสัญญาจ้างและกำหนดค่าตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการการท่าเรือฯ และเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณา ก่อนเสนอกระทรวงการคลังให้ความเห็นชอบต่อไปตามมาตรา 8 จัตวา แห่งพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

คณะอนุกรรมการทรัพยากรบุคคลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. ให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านทรัพยากรบุคคลของการท่าเรือฯ
2. พิจารณาแผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล ก่อนเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ
3. จัดระบบทดแทนและหลักเกณฑ์ในการขึ้นสู่ระดับผู้บริหาร
4. ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลด้านทรัพยากรบุคคลตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการการท่าเรือฯ

คณะกรรมการปฏิรูปสิทธิของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. กำหนดแนวทางการบริหาร กำกับดูแล เร่งรัดและติดตามการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณเขตคลองเตยและพื้นที่โดยรอบของการท่าเรือฯ ทั้งในเขตรั้วศุลกากรและนอกเขตรั้วศุลกากร ตามผังแม่บทที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ ให้ความเห็นชอบแล้ว ตลอดจนพื้นที่ของท่าเรือแหลมฉบังให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับนโยบายของคณะกรรมการการท่าเรือฯ และตามนโยบายของรัฐบาล
2. พิจารณาอัตราค่าเช่าให้มีความเหมาะสม สอดคล้องตามศักยภาพของพื้นที่ทั้งบริเวณท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง
3. พิจารณารวบรวม ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อเสนอแนะแนวทางวิธีการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลกระทบในการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังแม่บท
4. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจงให้ข้อมูล คำแนะนำ คำปรึกษา ข้อเสนอแนะ และขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น
5. แต่งตั้งคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม
6. รายงานผลการดำเนินการเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบ หรือพิจารณาสั่งการทุกเดือน

คณะทำงานเพื่อกำกับดูแลระบบงานด้านคดีของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. กำกับดูแลให้คำปรึกษา ความเห็น และให้ข้อเสนอแนะในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานด้านคดี
2. บริหารจัดการ รวมถึงปรับปรุงระบบงานด้านคดีตามที่เห็นสมควร
3. เชิญเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องมาให้คำชี้แจง หรือขอเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานของการท่าเรือฯ ได้ตามความจำเป็น
4. รายงานผลการดำเนินการเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบหรือพิจารณาสั่งการต่อไป

คณะกรรมการ 3 ฝ่าย เพื่อพิจารณาปรับปรุงระบบการปฏิบัติงานล่วงเวลาในวันทำงาน ในวันหยุด และรูปแบบการทำงานล่วงเวลาของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาปรับปรุงข้อบังคับ ระเบียบการปฏิบัติงานล่วงเวลาของการท่าเรือฯ ตามความเหมาะสม รวมทั้งพิจารณา กำหนดอัตราค่าล่วงเวลา ค่าทำงานในวันหยุด และค่าล่วงเวลาในวันหยุด ให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 ประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ เรื่อง มาตรฐานขั้นต่ำของสภาพการจ้างในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2549 และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
2. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาให้ข้อเท็จจริงหรือข้อคิดเห็น รวมทั้งขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้ในการประกอบการพิจารณาได้ตามความเหมาะสม
3. ตั้งคณะทำงานฯ ได้ตามความจำเป็น
4. นำข้อสรุปหรือข้อยุติที่ได้จากการดำเนินการเสนอที่ประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อทราบ หรือพิจารณาสั่งการต่อไป

คณะกรรมการกำกับดูแลและบริหารจัดการด้านสิทธิของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณากลับกรอง ตรวจสอบข้อมูล/เอกสาร เกี่ยวกับการปฏิบัติงานตามระเบียบ ข้อบังคับ หลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติงานที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ กำหนด รวมทั้งกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปอย่างถูกต้อง
2. พิจารณาให้ความเห็น ข้อเสนอแนะ แนวทางปฏิบัติงานตามระเบียบข้อบังคับของการท่าเรือฯ และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องต่อคณะกรรมการการท่าเรือฯ คณะกรรมการฝ่ายบริหารและผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เพื่อพิจารณา

3. ตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงาน ตลอดจนเชิญผู้เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูล คำแนะนำ คำปรึกษา ข้อเสนอแนะ หรือขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น
 4. รายงานผลการดำเนินการตามข้อ 2 และ 3 ต่อคณะกรรมการการค้าเรือฯ
 5. ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการการค้าเรือฯ มอบหมาย
- อนึ่ง ให้ผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ อนุกรรมการ หรือคณะทำงาน มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการเข้าร่วมประชุมตามระเบียบที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่บุคคลภายนอกที่มีสัญญาจ้างกับการค้าเรือฯ ให้จ่ายค่าตอบแทนเป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญาจ้าง

คณะกรรมการติดตามงานตามนโยบายของรองนายกรัฐมนตรี (ดร. สมคิด จาตุศรีพิทักษ์) และงานโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 3

มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1. คณะกรรมการอำนวยการ

1.1 กำหนดแนวทางการบริหาร กำกับดูแล และติดตามงานตามนโยบายของรองนายกรัฐมนตรี (ดร. สมคิด จาตุศรีพิทักษ์) และงานโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 3 รวมทั้งงานอื่นที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย เหมาะสม เกิดประโยชน์สูงสุดและถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบ และคำสั่งที่เกี่ยวข้อง

1.2 เชิญผู้เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูล คำแนะนำ คำปรึกษา ข้อเสนอแนะ หรือขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น

1.3 รวบรวมการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการแล้วรายงานผลการดำเนินการต่อคณะกรรมการการค้าเรือฯ เพื่อทราบหรือพิจารณาสั่งการทุก 1 เดือน

2. คณะอนุกรรมการ

2.1 คณะอนุกรรมการศึกษารูปแบบตามนโยบายของรองนายกรัฐมนตรี (ดร. สมคิด จาตุศรีพิทักษ์)

2.1.1 ศึกษารูปแบบการพัฒนาท่าเรือไทยให้สอดคล้องกับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)

2.1.2 เชิญผู้เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูล ข้อคิดเห็น รวมทั้งขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณา

2.1.3 ให้เสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ที่เหมาะสมต่อคณะกรรมการอำนวยการ

2.1.4 รายงานผลการดำเนินงานเสนอคณะกรรมการอำนวยการเพื่อทราบหรือพิจารณาสั่งการทุก 1 เดือน

2.2 คณะอนุกรรมการศึกษารูปแบบการลงทุน การบริหารจัดการ และการประกอบการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 3

2.2.1 ศึกษาและวิเคราะห์โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 3 รวมทั้งทางเลือกในการให้เอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบต่างๆ ตามรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ที่ท่าเรือแหลมฉบังได้ศึกษาไว้แล้ว

2.2.2 พิจารณาเปรียบเทียบข้อเสนอของเอกชนที่มีความสนใจและความพร้อมของเอกชนในแต่ละรูปแบบกับรายงานผลการศึกษา และวิเคราะห์โครงการฯ ที่ท่าเรือแหลมฉบังได้ศึกษาไว้แล้ว ตลอดจนปรับแก้ไขผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ให้มีความสอดคล้อง

2.2.3 ให้ข้อเสนอแนะคณะกรรมการอำนวยการในเรื่องการจ้างที่ปรึกษาทางด้านการเงิน เพื่อเปรียบเทียบต้นทุนและความคุ้มค่าในการดำเนินโครงการ

2.2.4 ให้เสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ที่เหมาะสมต่อคณะกรรมการอำนวยการ โดยให้เป็นไปตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556

2.2.5 เชิญผู้เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูล ข้อคิดเห็น รวมทั้งขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาได้

2.2.6 รายงานผลการดำเนินงานเสนอคณะกรรมการอำนวยการ เพื่อทราบหรือพิจารณาสั่งการทุก 1 เดือน

การประชุมและคำตอบแทน ของคณะกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทย

การจ่ายคำตอบแทนและเบี้ยประชุมให้แก่คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการชุดย่อย เป็นไปตามหลักเกณฑ์การจ่ายคำตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ ที่คณะกรรมการกำกับนโยบาย ด้านรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลังกำหนด และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2556 โดยกำหนดให้ประธานกรรมการรัฐวิสาหกิจได้รับคำตอบแทนรายเดือนเป็น 2 เท่า ของกรรมการรัฐวิสาหกิจ สำหรับอัตราค่าเบี้ยประชุมกรรมการเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีที่แยกตามกลุ่มรัฐวิสาหกิจ และหากกรรมการรัฐวิสาหกิจท่านใดได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการในคณะกรรมการอื่นๆ มากกว่า 1 คณะ ก็ให้ได้รับเบี้ยประชุมรวมแล้วไม่เกิน 2 คณะ คณะละไม่เกิน 1 ครั้งต่อเดือน

การประชุมคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย

ในปีงบประมาณ 2560 (1 ตุลาคม 2559 - 30 มิถุนายน 2560) มีการประชุมคณะกรรมการการทำเรือฯ จำนวน 11 ครั้ง

ลำดับที่	รายชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม	ค่าเบี้ยประชุม (บาท)
1	พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวิรัตนนะ	11	100,000
2	พลเรือเอก จักรชัย ภู่อุเจริญยศ	8	80,000
3	นางสาวชุตติมา บุญยประภัศร	2	20,000
4	นายศรศักดิ์ แสนสมบัติ	4	40,000
5	ดร. จุฬา สุขมานพ	3	30,000
6	นายจำเริญ โพธิยอด	11	80,000
7	นางปัทมา เรียงวิศิษฏ์สกุล	10	70,000
8	นายขจรศักดิ์ พุทธานุภาพ	5	50,000
9	นายเวทิต โชควัฒนา	10	80,000
10	นางปรารภณา มงคลกุล	10	70,000
รวม			620,000

- หมายเหตุ**
- แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่นในคณะกรรมการการทำเรือฯ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2557 (ลำดับที่ 1 - 5), ตั้งแต่วันที่ 28 กรกฎาคม 2558 (ลำดับที่ 6), ตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2558 (ลำดับที่ 7) และตั้งแต่วันที่ 3 พฤศจิกายน 2558 (ลำดับที่ 8) โดยลำดับที่ 1 - 7 ครบวาระวันที่ 30 มิถุนายน 2560 และลำดับที่ 8 ครบวาระวันที่ 2 พฤศจิกายน 2561
 - แต่งตั้งกรรมการอื่นในคณะกรรมการการทำเรือฯ ตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม 2557 (ลำดับที่ 9 - 10) ครบวาระวันที่ 20 กรกฎาคม 2560
 - นางสาวชุตติมา บุญยประภัศร (ลำดับที่ 3) ลาออกตั้งแต่วันที่ 12 ธันวาคม 2559
 - นายขจรศักดิ์ พุทธานุภาพ (ลำดับที่ 8) ลาออกตั้งแต่วันที่ 6 เมษายน 2560
 - เดือนพฤษภาคม 2560 ไม่มีการประชุม
 - เดือนมิถุนายน 2560 มีการประชุม 4 ครั้ง

การประชุมคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ในปีงบประมาณ 2560 (18 กรกฎาคม - 30 กันยายน 2560) มีการประชุมคณะกรรมการการท่าเรือฯ จำนวน 3 ครั้ง

ลำดับที่	รายชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม	ค่าเบี้ยประชุม (บาท)
1	นายสุรงค์ บูลกุล	3	25,000
2	พลเรือเอก ชัยณรงค์ เจริญรักษ์	3	20,000
3	นางปัทมา เขียววิศิษฐ์สกุล	3	20,000
4	นายจำเริญ โพธิยอด	2	20,000
5	นายกฤษเทพ สิมลี	3	20,000
6	ดร. จุฬิมา สุขมานพ	2	20,000
7	ดร. รุติพงศ์ นันทาภิวัฒน์	3	20,000
8	นายประเวศ อรรถศุภผล	3	20,000
9	นางปรารธนา มงคลกุล	2	20,000
10	นางชนัญญารักษ์ เพ็ชรรัตน์	2	10,000
รวม			195,000

- หมายเหตุ**
- แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่นในคณะกรรมการการท่าเรือฯ (ลำดับที่ 1 - 7) ตั้งแต่วันที่ 18 กรกฎาคม 2560
 - แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่นในคณะกรรมการการท่าเรือฯ (ลำดับที่ 8 - 10) ตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม 2560
 - เดือนกรกฎาคม 2560 ไม่มีการประชุม
 - เดือนกันยายน 2560 มีการประชุม 2 ครั้ง

การประชุมคณะกรรมการ/อนุกรรมการชุดต่างๆ

ปีงบประมาณ 2560 (1 ตุลาคม 2559 - 30 มิถุนายน 2560) จำนวนเข้าร่วมประชุม/จำนวนการประชุม ดังนี้

ชื่อ-นามสกุล	คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความรับผิดชอบต่อสังคมของการท่าเรือฯ	คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องที่น่าสนใจคณะกรรมการท่าเรือฯ	คณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ (Audit Committee)	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และควบคุมภายในของการท่าเรือฯ	คณะกรรมการกำกับสัมพันธ์ของการท่าเรือฯ	คณะกรรมการเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร (ICT) ของการท่าเรือฯ	คณะกรรมการกลั่นกรองงานด้านกฎหมายของคณะกรรมการท่าเรือฯ	คณะกรรมการจริยธรรมของการท่าเรือฯ	คณะกรรมการอนุกรรมการพิจารณาแผนงาน และประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการท่าเรือฯ	คณะกรรมการทรัพยากรบุคคลของการท่าเรือฯ	คณะกรรมการปฏิรูปเส้นทรัพย์ของการท่าเรือฯ	คณะกรรมการกำกับดูแลระบบงานด้านคดีของการท่าเรือฯ
1. พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรธนะ												
2. พลเรือเอก จักรชัย ภูเจริญยศ		8/8				1/6		1/1	4/4			
3. นางสาวชุตติมา บุญยประภัสร์	1/2		2/4									
4. นายศรศักดิ์ แสนสมบัติ		3/8		9/9	9/9	3/3	3/3			2/5		
5. ดร. จุฬิา สุขมานพ	0/2	8/8		3/9		0/3	3/3					
6. นายจำเริญ โพธิยอด	2/2	4/8		9/9		2/6			3/4		2/3	
7. นางปัทมา เขียววิศิษฐ์สกุล				6/9					4/4	5/5		
8. นายขจรศักดิ์ พุทธานุกาพ		6/6	2/4									4/4
9. นายเวทิต ไชควัฒนา			4/4			3/3		1/1	2/4	4/5	2/3	
10. นางปรารธนา มงคลกุล	2/2	1/6	3/4					0/1			3/3	

หมายเหตุ - แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่นในคณะกรรมการการท่าเรือฯ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2557 (ลำดับที่ 1 - 5), ตั้งแต่วันที่ 28 กรกฎาคม 2558 (ลำดับที่ 6), ตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2558 (ลำดับที่ 7) และตั้งแต่วันที่ 3 พฤศจิกายน 2558 (ลำดับที่ 8) โดยลำดับที่ 1 - 7 ครบวาระวันที่ 30 มิถุนายน 2560 และลำดับที่ 8 ครบวาระวันที่ 2 พฤศจิกายน 2561

- แต่งตั้งกรรมการอื่นในคณะกรรมการการท่าเรือฯ ตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม 2557 (ลำดับที่ 9 - 10) ครบวาระวันที่ 20 กรกฎาคม 2560

- นางสาวชุตติมา บุญยประภัสร์ (ลำดับที่ 3) ลาออกตั้งแต่วันที่ 12 ธันวาคม 2559

- นายขจรศักดิ์ พุทธานุกาพ (ลำดับที่ 8) ลาออกตั้งแต่วันที่ 6 เมษายน 2560

การประชุมคณะกรรมการ/อนุกรรมการชุดต่างๆ

ปีงบประมาณ 2560 (18 กรกฎาคม - 30 กันยายน 2560) จำนวนเข้าร่วมประชุม/จำนวนการประชุม ดังนี้

ชื่อ-นามสกุล	คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความรับผิดชอบต่อสังคมของการท่าเรือฯ	คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องที่น่าสนใจคณะกรรมการการท่าเรือฯ	คณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ (Audit Committee)	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และควบคุมภายในของการท่าเรือฯ	คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ของการท่าเรือฯ	คณะกรรมการเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร (ICT) ของการท่าเรือฯ	คณะกรรมการกลั่นกรองงานด้านกฎหมายของคณะกรรมการการท่าเรือฯ	คณะกรรมการทรัพยากรบุคคลของการท่าเรือฯ	คณะกรรมการปฏิรูปสินทรัพย์ของการท่าเรือฯ
1. นายสุรงค์ บูลกุล									
2. พลเรือเอก ชัยณรงค์ เจริญรักษ์	1/1			2/2	1/1			1/1	
3. นางปัทมา เดียววิศิษฏ์สกุล				2/2				1/1	
4. นายจำเริญ โพธิยอด		2/2		2/2		3/3		1/1	1/1
5. นายกฤษเทพ สิมลี	0/1								
6. ดร. จุฬาสุขมานพ		2/2					1/1		
7. ดร. วิฑิตพงษ์ นันทาภิวัฒน์			2/2			3/3		1/1	
8. นายประเวศ อรรถศุภผล							1/1		
9. นางปรารธนา มงคลกุล	1/1	2/2	2/2						1/1
10. นางชนัญญารักษ์ เพ็ชรรัตน์			1/2			2/3			

หมายเหตุ - แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่นในคณะกรรมการการท่าเรือฯ ตั้งแต่วันที่ 18 กรกฎาคม 2560 (ลำดับที่ 1 - 7)
- แต่งตั้งกรรมการการท่าเรือฯ ตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม 2560 (ลำดับที่ 8 - 10)

ผู้บริหารระดับสูง ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2560



1 2 3 4

1. **เรือเอก สุรธินันท์ หัตถวงษ์**
ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
(ดำรงตำแหน่งถึง 16 มิถุนายน 2560)

2. **เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร**
รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนารุทกิจ

3. **เรือตรี ทรงธรรม จันทประสิทธิ์**
รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายวิศวกรรม รักษาการแทน
ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
(เริ่มดำรงตำแหน่งตั้งแต่ 17 มิถุนายน 2560)

4. **นายอดิสรณ์ โอนภัยสินทวี**
นักบริหาร 16
ประจำผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย



5. หม่อมหลวง พรพรม เทวกุล
รองผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน
(ดำรงตำแหน่งถึง 1 เมษายน 2560)

6. ร้อยตำรวจตรี มนต์รี ฤกษ์จำเนียร
ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

7. เรือโท ชำนาญ ไชยฤทธิ์
ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ

8. นางอภินา พรหมประยูร
ผู้ช่วยผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน
(ดำรงตำแหน่งถึง 12 กันยายน 2560)
ผู้ช่วยผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล
(เริ่มดำรงตำแหน่งตั้งแต่ 13 กันยายน 2560)

9. ร้อยตำรวจตรี ธาณิน อัมพะวะพะลิณ
ผู้ช่วยผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
สายวิศวกรรม



10 11 12 13 14

10. นายอภิชาติ พูลต่าย

ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายตรวจสอบ

11. ร้อยตำรวจโท ประจักษ์ ศรีวรรณะ

ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนารธุรกิจ

12. นายอังกูร ล้วนประพันธ์

ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน
(ดำรงตำแหน่งถึง 12 กันยายน 2560)
ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร
(เริ่มดำรงตำแหน่งตั้งแต่ 13 กันยายน 2560)

13. เรือโท ภูมิ แสงคำ

รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

14. นายโกลม ศรีบางพลีน้อย

รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ

ส่วนที่

3

ประวัติและการพัฒนาองค์กร

- ประวัติของการทำเรือแห่งประเทศไทย
- โครงสร้างองค์กร ปีงบประมาณ 2560
- การบริหารและพัฒนาการปฏิบัติงาน
- การบริหารการเงินและสินทรัพย์
- การมุ่งเน้นการบริหารพัฒนาทรัพยากรบุคคล และธำรงรักษาบุคลากร
- การลงทุนที่สำคัญในปัจจุบันและอนาคต
- การมุ่งเน้นลูกค้า ตลาด และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- สิ่งอำนวยความสะดวก

ประวัติของ การทำเรือแห่งประเทศไทย



การทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นรัฐวิสาหกิจ สาธารณูปการในสังกัดกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 มีวัตถุประสงค์ เพื่อจัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการทำเรือ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน ปัจจุบันการทำเรือแห่งประเทศไทย รับผิดชอบบริหารทำเรือที่สำคัญ ได้แก่ ทำเรือกรุงเทพ ทำเรือแหลมฉบัง ทำเรือพาณิชย์เชียงแสน ทำเรือเชียงทอง และทำเรือระนอง

หลังจากประเทศไทยเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบบสมบูรณาญาสิทธิราช มาเป็นระบอบประชาธิปไตย เมื่อปี พ.ศ. 2475 ความคิดริเริ่มที่จะก่อสร้างท่าเรือของรัฐให้ทันสมัย โดยพลเรือโท พระยาราชวังสัน ซึ่งดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมขณะนั้น ได้เสนอโครงการขุดลอกสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา เพื่อส่งเสริมกิจการด้านพาณิชย์นาวีให้เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่สามารถผ่านร่องน้ำเข้ามาบรรทุก - ขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือได้อย่างสะดวกและปลอดภัย แทนการลำเลียงสินค้าระหว่างกรุงเทพ - เกาะสีชัง ที่เคยปฏิบัติกันมาแต่เดิม และปรับปรุงท่าเรือที่มีอยู่ให้เป็นท่าเรือที่ทันสมัย เพื่อส่งเสริมการค้ากับต่างประเทศ แต่โครงการของพลเรือโท พระยาราชวังสัน ต้องประสบกับอุปสรรคนานัปการ ดังนั้น รัฐบาลไทยจึงได้ส่งเรื่องขอความช่วยเหลือไปยังสำนักงานใหญ่สันนิบาตชาติ ณ กรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์

สองปีต่อมา สันนิบาตชาติได้ส่งผู้เชี่ยวชาญเดินทางมาสำรวจสภาพเศรษฐกิจการค้าในกรุงเทพ และตรวจสอบสถานที่สร้างท่าเรือของรัฐบาลไทย ผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ได้เสนอให้มีการขุดลอกร่องน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา และเสนอบริเวณที่จะก่อสร้างท่าเรือให้รัฐบาลไทยเลือก 2 แห่ง คือ ที่ปากน้ำสมุทรปราการ กับที่ตำบลคลองเตย รัฐบาลจึงเลือกที่ตำบลคลองเตยเป็นที่ก่อสร้างท่าเรือ ซึ่งก็คืออาณาบริเวณของการทำเรือแห่งประเทศไทยในปัจจุบัน

ปี พ.ศ. 2478

รัฐบาลจัดตั้งคณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือขึ้น มีพลเอก พระบริภัณฑ์ยุทธกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจเป็นประธานกรรมการ ดำเนินการขุดลอกสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา และสร้างท่าเรือที่ทันสมัยที่ตำบลคลองเตยตามข้อเสนอของสันนิบาตชาติ

ปี พ.ศ. 2479

คณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือดำเนินการประกวดการออกแบบก่อสร้างท่าเรือ ปรากฏว่า แบบก่อสร้างท่าเรือของศาสตราจารย์อากัทซ์ ชาวเยอรมันได้รับการคัดเลือก สำหรับการประกวดราคาค่าก่อสร้างท่าเรือ ปรากฏว่า บริษัท คริสเตียนีแอนด์ นิลเสน ได้รับเลือกให้เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างท่าเรือในวงเงิน 20 ล้านบาท

ปี พ.ศ. 2481

รัฐบาลได้จัดตั้งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ให้หลวงประเสริฐวิจิตร ชาญช่างจากกรมรถไฟมาดำรงตำแหน่งหัวหน้าสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ (พ.ศ. 2481 - 2486) และควบคุมการก่อสร้าง โดยมี นายโรเบิร์ต ขวาทเก เป็นช่างที่ปรึกษา ขึ้นตรงต่อกระทรวงเศรษฐกิจ และเริ่มลงมือก่อสร้างท่าเรือที่คลองเตย

ปี พ.ศ. 2483

รัฐบาลได้สั่งต่อเรือสันดอน 1 จากประเทศเนเธอร์แลนด์ และเริ่มขุดลอกร่องน้ำ แต่งานขุดลอกร่องน้ำและการก่อสร้างท่าเรือต้องหยุดชะงักไปเนื่องจากเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 ขึ้น ในขณะที่นั้น ท่าเรือกรุงเทพมีเพียงเขื่อนเทียบเรือยาว 1,500 เมตร มีโรงพักสินค้า 4 หลัง คลังสินค้า 3 ชั้น 1 หลัง (คลังสินค้าทันสมัยบนปัจจุบัน) อาคาร OB (ตึกอำนวยการปัจจุบัน)

ปี พ.ศ. 2490

ได้เปิดดำเนินการท่าเรือ โดยมี หลวงยุคตเสวีวิวัฒน์ เป็นผู้อำนวยการ และคณะรัฐมนตรีได้แต่งตั้งคณะกรรมการจัดวางนโยบายและควบคุมกิจการสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน

ปี พ.ศ. 2491

นาวาเอกหลวงสุภานุรักษ์ (สุภี จันทมาส) ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ ดำเนินการซ่อมแซมอาคารต่างๆ ที่ได้รับความเสียหายจากสงคราม พร้อมกับก่อสร้างเพิ่มเติม

ปี พ.ศ. 2494

รัฐบาลกู้เงินจากธนาคารโลกมาดำเนินการขุดลอกร่องน้ำสันดอนทางเดินเรือ จากปากน้ำสมุทรปราการ - ในแม่น้ำเจ้าพระยา ถึงท่าเรือคลองเตย รวมระยะทางประมาณ 66 กิโลเมตร และจัดซื้ออุปกรณ์การยกขนสินค้ามาพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ

ในเดือนพฤษภาคม 2494

รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 จัดตั้งการทำเรือแห่งประเทศไทยขึ้นเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม พร้อมรับโอนกิจการท่าเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพมาดำเนินการ

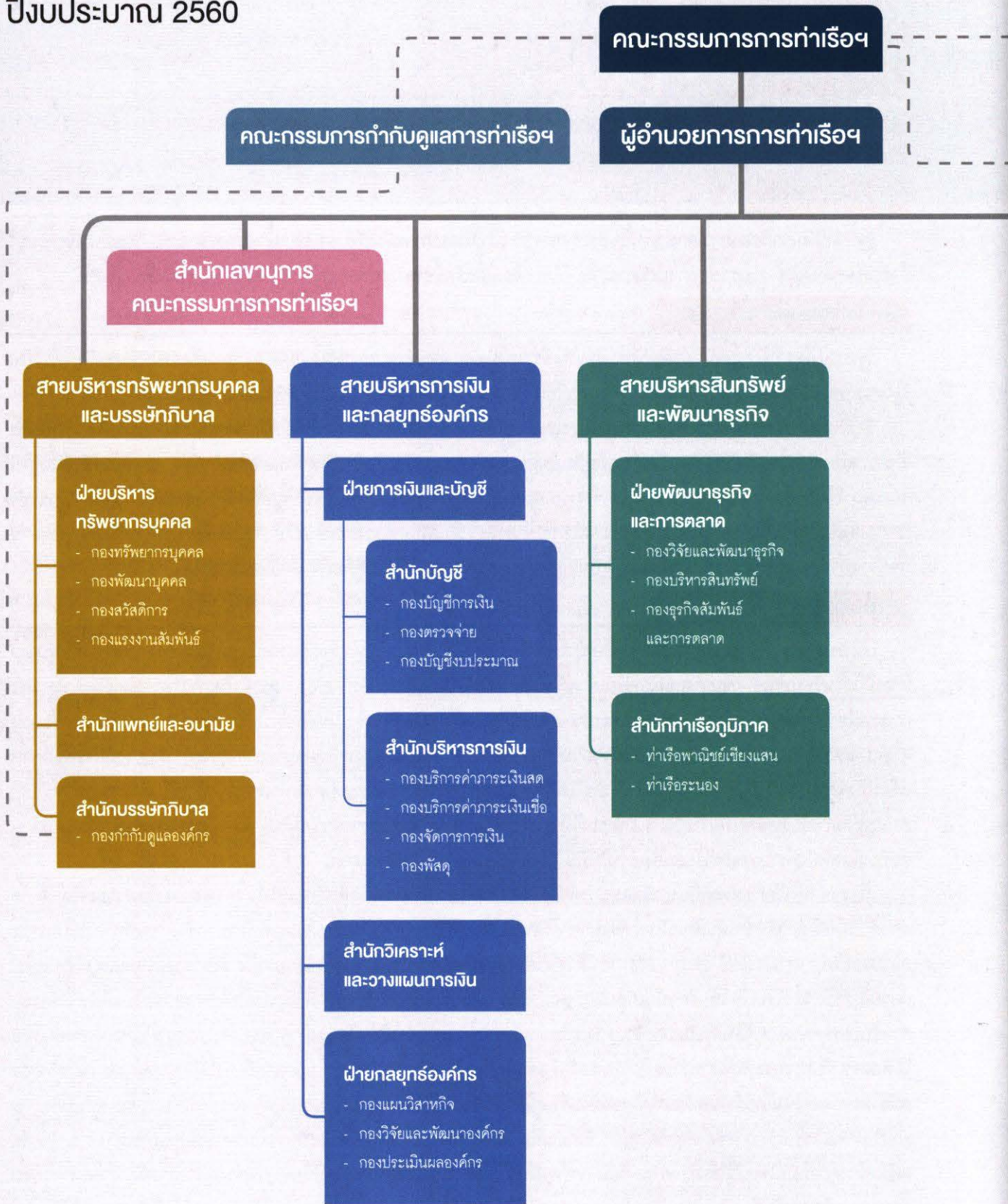
นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2494 ที่การทำเรือแห่งประเทศไทยได้รับการก่อตั้งเป็นต้นมา กิจการด้านการขนส่งทางน้ำได้มีการพัฒนาเรื่อยมาเป็นลำดับจนถึงปัจจุบัน โดยในอดีตสินค้าที่ขนส่งทางทะเลเป็นเรือสินค้าทั่วไปและสินค้ากอง ทำเทียบเรือที่มีอยู่ในขณะนั้น ได้แก่ ทำเทียบเรือเขื่อนตะวันตก จำนวน 9 ท่า เป็นท่าสำหรับบรรทุก - ขนถ่ายสินค้าทั่วไปและสินค้ากอง จนกระทั่งการขนส่งสินค้าด้วยระบบคอนเทนเนอร์ได้แพร่ขยายเข้ามาสู่ประเทศไทย ประมาณปี 2518 - 2520 การท่าเรือฯ จึงได้ดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออกเพื่อใช้เป็นท่าอเนกประสงค์และจัดให้รับตู้สินค้า โดยเปิดใช้งานได้ในปี 2520

ตั้งแต่ปี 2520 เป็นต้นมา

มีการบรรทุก - ขนถ่ายตู้สินค้าที่ทำเรือกรุงเทพจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี จนท่าเรือกรุงเทพเริ่มแออัดเนื่องจากเครื่องมือทุ่นแรงที่จำเป็นสำหรับบรรทุก - ขนถ่าย และเคลื่อนย้ายตู้สินค้ามีไม่เพียงพอ จนกระทั่งปี 2530 - 2531 เกิดภาวะความแออัดอย่างรุนแรง การท่าเรือฯ จึงได้เร่งพัฒนาท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออกเป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า โดยติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่าในระยะเริ่มแรกจำนวน 7 คัน และได้จัดซื้อเพิ่มเติมจนปัจจุบันมีจำนวน 14 คัน ปรับปรุงพื้นที่หลังท่าให้สามารถวางตู้สินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งจัดหาเครื่องมือทุ่นแรงบริเวณหลังท่า เพื่อใช้จัดเรียงตู้สินค้าและนำระบบคอมพิวเตอร์เข้ามาใช้ในกิจการ ทำให้มีวิสัยทัศน์ในการรับตู้สินค้าเพิ่มขึ้นเป็น 1.3 ล้าน ที.อี.ยู. ภายหลังรัฐบาลได้มีนโยบายจำกัดตู้สินค้าที่ทำเรือกรุงเทพไว้ที่ 1 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี เพื่อลดปัญหาการจราจรและส่งเสริมให้มีผู้ใช้ท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มมากขึ้น

เนื่องจากการท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือแม่น้ำ ทำให้มีข้อจำกัดในการรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ ประกอบกับความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจจึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่เพื่อรองรับเรือและสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้เกิดภาวะความแออัดอย่างรุนแรงในปี 2530 - 2531 ทำให้รัฐบาลได้เร่งรัดให้มีการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งการก่อสร้างแล้วเสร็จสมบูรณ์ปลายปี 2533 และเริ่มเปิดให้บริการในเดือนมกราคม 2534 โดยในระหว่างการก่อสร้างได้มีการเปิดใช้ท่าเอกชนในแม่น้ำเจ้าพระยาสำหรับบรรทุกขนถ่ายตู้สินค้าเป็นการชั่วคราว เพื่อผ่อนคลายความแออัดที่ทำเรือกรุงเทพ ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาการท่าเรือฯ ได้พัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพงานบริการของท่าเรือต่างๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบ นอกจากนี้ ยังได้นำระบบการบริหารจัดการสมัยใหม่และเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ รวมทั้งปรับเปลี่ยนระบบการบริหารงานเป็นแบบธุรกิจเอกชน เพื่อความคล่องตัวในการดำเนินงานและรองรับการขยายธุรกิจใหม่ๆ ที่เกี่ยวเนื่องในอนาคต ตลอดจนนำระบบรับรองมาตรฐานคุณภาพต่างๆ มาใช้เพื่อเสริมสร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการ ณ วันนี้ การท่าเรือฯ ได้ก้าวมาเป็นรัฐวิสาหกิจที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจการค้าของประเทศ มีผลประกอบการที่ดีติด 10 อันดับแรกของรัฐวิสาหกิจที่นำเงินรายได้เข้ารัฐสูงสุด ได้รับการประเมินผลงานจากรัฐบาลให้เป็นรัฐวิสาหกิจขั้นดีติดต่อกันหลายปี เป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการทั้งในและต่างประเทศ

โครงสร้างองค์กร ปีงบประมาณ 2560



คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบ

สำนักบริหารความเสี่ยง
และควบคุมภายใน

สายวิศวกรรม

ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

- กองพัฒนาระบบงาน
- กองปฏิบัติการด้านคอมพิวเตอร์
- กองแผนและมาตรฐานเทคโนโลยีสารสนเทศ

ฝ่ายการช่าง

- กองช่างโยธา
- กองแบบแผนและคำนวณ
- กองบริการงานช่าง

ฝ่ายการร่อนน้ำ

- กองการสำรวจร่อนน้ำ
- กองการขุดลอก
- กองบริการ

ท่าเรือกรุงเทพ

ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า

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

ฝ่ายบริการท่าและเครื่องมือทุ่นแรง

- กองบริการท่า
- กองเครื่องมือทุ่นแรง
- กองซ่อมเครื่องมือทุ่นแรง

ฝ่ายบริหารงานสนับสนุน

- กองบริหารงานทั่วไป
- กองรักษาความปลอดภัย
- กองความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม

ท่าเรือแหลมฉบัง

สำนักปฏิบัติการ

- กองบริการ
- กองการช่าง
- กองการทำ

สำนักบริหารงานสนับสนุน

- กองบริหารงานทั่วไป
- กองแผนงาน
- กองการบุคคล
- กองการเงิน
- กองนิติการและจัดการทรัพย์สิน

สายตรวจสอบ

ฝ่ายตรวจสอบ

- กองตรวจสอบงานปฏิบัติการท่าเรือ
- กองตรวจสอบส่วนบริหารกลาง

ฝ่ายอำนวยความสะดวก

- กองกลาง
- กองกฎหมาย
- กองข้อมูลข่าวสาร
- กองประชาสัมพันธ์

หมายเหตุ :

- - - - - รายงานต่อ
- รายงานต่อผู้อำนวยการ กทท.
- สายบริหารทรัพยากรบุคคลและบรรษัทภิบาล
- สายบริหารการเงินและกลยุทธ์องค์กร
- สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนารูธุรกิจ
- สายวิศวกรรม
- ท่าเรือกรุงเทพ
- ท่าเรือแหลมฉบัง
- สายตรวจสอบ

การบริหารและพัฒนา การปฏิบัติงาน



การทบทวนและจัดทำแผนวิสาหกิจ/ แผนงาน/โครงการ/มาตรการ/ แผนปฏิบัติการและผลการดำเนินงาน แผนวิสาหกิจที่สำคัญ

ในปีงบประมาณ 2560 การท่าเรือฯ ได้จัดประชุมเชิงปฏิบัติการทบทวนแผนวิสาหกิจ ฉบับที่ 11 ปีงบประมาณ 2558 - 2562 ของการท่าเรือฯ เพื่อจัดทำแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ 2561 - 2564 ของการท่าเรือฯ พร้อมทั้งแผนงาน/โครงการ/มาตรการ ปีงบประมาณ 2561 - 2564 และแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ 2561 เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานและการประเมินผลในภาพรวมขององค์กรให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน โดยจัดทำเป็นแผนระยะ 5 ปี และจะต้องสามารถบรรลุวิสัยทัศน์ภายในระยะเวลา 5 ปี โดยการจัดทำแผนวิสาหกิจฯ จะมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 - 2564 แนวนโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐ (Statement of Directions : SODs) และแผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ ปีงบประมาณ 2560 - 2564 ของกระทรวงการคลัง

เป็นต้น แต่เนื่องจากกรอบระยะเวลาของแผนดังกล่าวจะสิ้นสุดในปี 2564 ดังนั้น การท่าเรือฯ จึงได้ปรับกรอบระยะเวลาของแผนวิสาหกิจของการท่าเรือฯ เป็นช่วงเวลาระหว่างปีงบประมาณ 2561 - 2564 ให้สอดคล้องกับกรอบเวลาของแผนยุทธศาสตร์ของรัฐบาล และทำการวิเคราะห์ SWOT Analysis และ TOWs Matrix เป็นการประเมินสถานการณ์ โดยใช้ SWOT Analysis ในการวิเคราะห์ เพื่อกำหนดจุดแข็งและจุดอ่อนจากสภาพแวดล้อมภายใน โอกาสและปัญหาอุปสรรคจากสภาพแวดล้อมภายนอก และนำผลที่ได้จากการจัดลำดับความสำคัญของการประเมินสภาพแวดล้อมดังกล่าว นำมาประเมินความสามารถขององค์กรในการตอบสนองต่อปัจจัยภายในและภายนอกทั้งในปัจจุบันและที่คาดการณ์ในอนาคต โดยใช้เครื่องมือ TOWs Matrix มาใช้ในการวิเคราะห์ประเด็นยุทธศาสตร์ เพื่อนำไปกำหนดวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์และกลยุทธ์ในการดำเนินงานของการท่าเรือฯ และใช้เป็นแนวทางในการกำหนดวิสัยทัศน์ เพื่อให้องค์กรเกิดการพัฒนาไปในทางที่เหมาะสม สามารถบรรลุความสำเร็จตามเป้าหมายที่วางไว้ โดยมุ่งเน้นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและการเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน และการให้บริการลูกค้า สร้างนวัตกรรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน และลดต้นทุนในลักษณะ Top down และ Bottom up เป็นการปิดช่องว่างและสอดคล้องกัน เพื่อให้การกำหนดทิศทางในอนาคตและการปฏิบัติงานสอดคล้องกัน รวมถึงการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า ชุมชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง



การประเมินผลตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA) ปีงบประมาณ 2560

การทำเรือฯ ได้ดำเนินการตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Performance Appraisal : SEPA) มาอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน โดยการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2560 คณะกรรมการการทำเรือฯ และผู้บริหารการทำเรือฯ ได้ให้ความสำคัญและมีส่วนร่วมกับการดำเนินงานตามระบบ SEPA ของการทำเรือฯ โดยให้ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ/แนวทางการแก้ไขที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาปรับปรุงการทำเรือฯ ตามแนวทาง PDCA (Plan Do Check Act) ซึ่งการทำเรือฯ ได้บูรณาการประเด็นข้อคิดเห็นดังกล่าวร่วมกับประเด็นโอกาสในการปรับปรุงตามรายงานผลการประเมินตามระบบ SEPA ประจำปีบัญชี 2559 มาเป็นแนวทางในการดำเนินการพัฒนาปรับปรุงตามระบบ SEPA ของการทำเรือฯ

นอกจากนี้ การทำเรือฯ ได้ดำเนินการตามกรอบระยะเวลาการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กำหนด และดำเนินการเพื่อเพิ่มศักยภาพในด้านต่างๆ อาทิ การฝึกอบรมการบรรยายพิเศษให้แก่ผู้บริหารระดับสูงเพื่อสนับสนุนภารกิจในการดำเนินงานตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA) ของคณะกรรมการบริหารจัดการเพื่อพัฒนาองค์กรตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจของทำเรือฯ และคณะทำงานพัฒนาองค์กรตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจของทำเรือฯ รวมทั้งจัดประชุม/สัมมนา เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับองค์กรที่มีมาตรฐานการบริหารจัดการองค์กรและได้รับการยอมรับจากสาธารณะ เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการปรับปรุงผลดำเนินการตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA) ของการทำเรือฯ ให้เกิดประสิทธิภาพและการพัฒนาอย่างยั่งยืนสะท้อนการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ฉบับที่ 11 ปีงบประมาณ 2558 - 2562 ของการทำเรือฯ ให้บรรลุเป้าหมายต่อไป

การบริหารการเงิน และสินทรัพย์



การทำเรือฯ มุ่งเน้นการบริหารการเงินให้มีประสิทธิภาพสูงสุดทั้งด้านงบประมาณและบัญชีการเงิน รวมถึงการบริหารจัดการเกี่ยวกับเงินสด (Cash Management) การวิเคราะห์ ซึ่งมีการติดตามตรวจสอบอย่างใกล้ชิด นำเครื่องมือทางการเงินมาวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อช่วยในการตัดสินใจและการบริหารโดยมีอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ ดังนี้

	ปีงบประมาณ 2560	ปีงบประมาณ 2559
อัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน (Current Ratio)	1.63 เท่า	1.87 เท่า
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (Return on Total Assets)	12.54 %	11.64 %
อัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์รวม (Debt to Total Assets)	51.74 %	54.78 %

สินทรัพย์ประเภทที่ดิน อาคาร สัญญาเช่าต่างๆ ของการทำเรือฯ บริเวณนอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ มีการบริหารจัดการเพื่อให้เกิดเป็นรายได้อีกส่วนหนึ่งด้วย โดยการจัดพื้นที่ให้หน่วยงานรัฐและเอกชนเช่า เพื่อดำเนินกิจกรรมสนับสนุนกิจการท่าเรือ และเพื่อให้การใช้พื้นที่เกิดประโยชน์สูงสุด จึงได้มีการศึกษากำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ โดยมีแนวความคิดจะพัฒนาเป็นชุมชนท่าเรือทันสมัย (Modern Port City) เพื่อให้สามารถใช้พื้นที่รองรับการพัฒนาท่าเรือให้ได้รับผลตอบแทนในระดับที่เหมาะสม คุ่มค่าต่อการลงทุนและเกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งรายได้ที่เกิดจากการบริหารสินทรัพย์ในปีงบประมาณ 2560 มีรายได้จากการจัดเก็บผลประโยชน์จากที่ดิน อาคาร จากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เช่าใช้ประโยชน์จากพื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ มีรายละเอียด ดังนี้

รายการ	ปีงบประมาณ 2560	ปีงบประมาณ 2559
รายได้ค่าเช่าที่ดิน	77,727,439 ล้านบาท	269,588,553 ล้านบาท
รายได้ค่าเช่าอาคาร	76,262,317 ล้านบาท	77,727,439 ล้านบาท
รวม	318,440,509 ล้านบาท	347,315,992 ล้านบาท

การมุ่งเน้นการบริหาร พัฒนาศักยภาพบุคคล และธำรงรักษาบุคลากร



ทรัพยากรบุคคลเป็นหนึ่งในปัจจัยหลักที่ทำให้การขับเคลื่อนองค์กรเป็นไปในทิศทางที่องค์กรต้องการได้เป็นอย่างดี การท่าเรือฯ โดยฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลจึงกำหนดแผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคลที่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ แผนวิสาหกิจ การท่าเรือฯ และ Business Model อีกทั้งความท้าทายและสภาพปัจจุบันด้านบุคลากรขององค์กรเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีคุณภาพสูงขึ้น มีศักยภาพเพิ่มขึ้นให้พร้อมสำหรับการแข่งขันและการขยายตัวทางธุรกิจ โดยฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลมีพันธกิจที่ต้องดำเนินการ 3 ด้าน :-

ด้านการพัฒนาโครงสร้างและกระบวนการที่ยืดหยุ่น

- การปรับโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลัง การท่าเรือฯ ประกาศใช้โครงสร้างใหม่ในเดือนกันยายน 2560 ทั้งนี้ มีการแยกโครงสร้างบางหน่วยงานออกจากกัน มีการตั้งตำแหน่งหัวหน้าเจ้าหน้าที่ด้านการเงิน (Chief Financial Officer : CFO) ตลอดจนมีการทบทวนโครงสร้างหน่วยงานที่กำหนดให้มีตามกฎหมาย บริหารจัดการหน่วยงานที่มีภาระงานซับซ้อน ปรับปรุงโครงสร้างและอัตรากำลังที่มีอยู่ในปัจจุบันตามความจำเป็น เพื่อให้สอดคล้องกับแผนงานในอนาคต
- แผนสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) การท่าเรือฯ ได้ดำเนินการจัดทำและปรับปรุงแผนสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) เป็นประจำทุกปีเริ่มตั้งแต่ปี 2556 จนถึงปัจจุบัน โดยในปี 2560 การท่าเรือฯ ได้จัดทำแผนสืบทอดตำแหน่งผู้บริหารระดับกลางและระดับสูง (ระดับ 12 ขึ้นไป) และตำแหน่งแทนผู้เข้าร่วมโครงการร่วมใจจากองค์กร
- การบริหารผลการปฏิบัติงานโดยอิงตัวชี้วัด (Key Performance Individual : KPI) ได้มีการปรับปรุงตัวชี้วัดของทุกหน่วยงานให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น โดยปรับปรุงให้มีการถ่ายถอดจากตัวชี้วัดระดับองค์กร ซึ่งได้แก่ วิสัยทัศน์ เป้าหมายเชิงกลยุทธ์ ภารกิจของหน่วยงาน และตัวชี้วัดที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจกำหนดไปยังหน่วยงานและพนักงานทุกระดับแล้ว อีกทั้งได้รับความเห็นชอบให้นำระบบสารสนเทศใหม่มาใช้ในการประเมินผลการปฏิบัติงาน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น



ด้านการพัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถด้านบุคลากร

- พัฒนาปรับปรุงระบบสมรรถนะ (Competency Based) มาใช้ในการประเมินหาช่องว่างสมรรถนะ เพื่อนำไปจัดทำแผนพัฒนารายบุคคลและพัฒนาบุคลากรให้มีสมรรถนะตรงตามท้องที่ความต้องการต่อไป รวมทั้งมีการประเมินสมรรถนะ Online ทำให้สามารถประเมินได้ตลอด 24 ชั่วโมง ผ่านทางเครื่องคอมพิวเตอร์ สมาร์ทโฟน หรือแท็บเล็ต
- จัดทำแผนแม่บทการจัดการองค์ความรู้ Knowledge Management (KM) ในระบบ Kool Keeper มากกว่า 200 เรื่อง และจัดทำ KM Web board เพื่อใช้ในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้แบบ Two ways communication และในการดำเนินงานที่ผ่านมา ทำให้ได้วิทยากรกระบวนการ หรือ Facilitator จำนวน 97 คน และผู้เชี่ยวชาญที่ถ่ายทอดองค์ความรู้จำนวน 25 คน โดยได้มีการมอบโล่เชิดชูเกียรติให้แก่ผู้ถ่ายทอดองค์ความรู้ดังกล่าวด้วย นอกจากนี้ ยังมีการประกวดแข่งขันหน่วยงานที่มีองค์ความรู้ยอดเยี่ยม หรือ KM Awards
- ดำเนินการจัดการเรียนรู้ในรูปแบบต่างๆ ให้พนักงานทุกระดับรวมถึงการจัดส่งพนักงานไปศึกษา ฝึกอบรม สัมมนา ประชุม และดูงานภายนอกการทำเรือฯ ทั้งในและต่างประเทศ และได้เริ่มพัฒนาระบบการลงทะเบียนเข้ารับการอบรมด้วยการใช้ระบบสารสนเทศ ซึ่งมีความสะดวก รวดเร็ว และสามารถระบุตัวผู้เข้ารับการอบรมได้อย่างถูกต้อง

ด้านการธำรงรักษาบุคลากร

- สำรวจความพึงพอใจและความผูกพันของพนักงานที่มีต่อองค์กรในระบบ Online สำหรับพนักงานระดับ 10 ขึ้นไป และในรูปแบบเอกสารสำหรับพนักงานระดับ 9 ลงมา ได้สำเร็จตามเป้าหมาย
- ทำบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับโรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า กรมแพทย์ทหารเรือ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรับผู้ป่วยของการทำเรือฯ ย้ายจากโรงพยาบาลเอกชนมารักษาต่อที่โรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้าฯ
- เตรียมการเพิ่มจุดส่งเสริมสุขภาพของพนักงานการทำเรือฯ โดยการเพิ่มสถานที่ออกกำลังกายไปยังอาคาร B และท่าเรือกรุงเทพ
- ป้องกันและควบคุมโรคติดต่อตามประกาศองค์การอนามัยโลก (World Health Organization : WHO) ณ ช่องทางเข้าออกระหว่างประเทศ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง ทั้งนี้ การทำเรือฯ ผ่านการประเมินจาก Joint External Regulation เรียบร้อยแล้ว
- เตรียมความพร้อมก่อนจัดพนักงานเข้าพักอาศัยในอาคารแฟลต 26 - 29 (แฟลตโรงหมู) เพื่อให้พนักงานและครอบครัวของพนักงานมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น อยู่ในสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน สามารถควบคุมดูแลและบริหารจัดการพื้นที่ให้ได้รับความสะดวกได้มากยิ่งขึ้น
- เสนอโครงการประกันสุขภาพหลังการเกษียณอายุ เพื่อเป็นการช่วยเหลือพนักงานที่เข้าปฏิบัติงานหลังวันที่ 7 มิถุนายน 2548 ให้มีทางเลือกในการเก็บออมเงินเป็นค่ารักษาพยาบาลเมื่อเกษียณอายุงาน
- จัดตั้งกองทุนสวัสดิการ ซึ่งเป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการจัดสวัสดิการภายในส่วนราชการ พ.ศ. 2547 เพื่อช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกให้แก่พนักงานนอกเหนือจากสวัสดิการที่การทำเรือฯ จัดให้พนักงานตามปกติหรือเพื่อประโยชน์แก่การสนับสนุนการปฏิบัติงาน

การลงทุนที่สำคัญ ในปัจจุบันและอนาคต



โครงการลงทุนที่สำคัญในปัจจุบัน

กิจกรรมดำเนินการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	วัตถุประสงค์/ความคืบหน้า
1) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 1	2,031.150	<ul style="list-style-type: none"> - เพื่อส่งเสริมนโยบายการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนนมาสู่ระบบราง (Shift Mode) เป็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศให้มีการประหยัดพลังงาน ลดมลภาวะ ลดต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศ และสามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มขึ้นในอนาคต - กำหนดแล้วเสร็จเดือนธันวาคม 2560
2) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก	1,864.190	<ul style="list-style-type: none"> - เพื่อให้บริการแบบสาธารณะสำหรับการขนส่งสินค้าทางท่าเรือชายฝั่ง และเรือลำเลียงภายในประเทศ ให้สามารถรับเรือสินค้าชายฝั่งพร้อมกันได้ 2 ลำในเวลาเดียวกัน เพื่อเชื่อมโยงท่าเรือและการขนส่งหลายรูปแบบ รวมถึงการพัฒนาปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคด้านต่างๆ ให้มีประสิทธิภาพและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น - กำหนดแล้วเสร็จเดือนกุมภาพันธ์ 2561
3) จ้างเหมาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือแหลมฉบัง	942.690	<ul style="list-style-type: none"> - เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดภายในท่าเรือแหลมฉบังและบนเส้นทางสาธารณะต่อเนื่องกับท่าเรือแหลมฉบัง และเป็นการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกให้เกิดความสมดุลกันระหว่างปริมาณการให้บริการในส่วนของกิจกรรมบริเวณหน้าท่ากับกิจกรรมการขนส่งเชื่อมโยงหลังท่าของโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 - ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนตุลาคม 2560

กิจกรรมดำเนินการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	วัตถุประสงค์/ความคืบหน้า
4) โครงการปรับปรุงและพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G	614.000	- เพื่อปรับปรุงท่าเทียบเรือ 20G ไว้รองรับตู้สินค้าที่มากับเรือชายฝั่ง เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพฯ ยังไม่มีท่าเทียบเรือชายฝั่งโดยเฉพาะ รวมทั้งรองรับปริมาณตู้สินค้าที่มากับเรือชายฝั่งที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นในอนาคตและเป็นการเพิ่มรายได้ให้แก่การทำเรือฯ - งานปรับปรุงพื้นที่ฯ อยู่ระหว่างผู้รับจ้างดำเนินการกำหนดแล้วเสร็จเดือนมกราคม 2561 สำหรับงานจัดทาบ้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่าชนิดเดินบนรางขนาดยกน้ำหนักไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน จำนวน 2 คัน อยู่ระหว่างผู้รับจ้างดำเนินการ กำหนดแล้วเสร็จเดือนมกราคม 2561
5) จ้างเหมาต่อเรือสำรวจพร้อมอุปกรณ์การสำรวจ จำนวน 2 ลำ (ทดแทนเรือสำรวจ 2 และ 3)	170.000	- เพื่อทดแทนของเดิมที่เสื่อมสภาพและหมดอายุการใช้งาน ลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานด้านการสำรวจให้ได้ข้อมูลที่มีความถูกต้อง - อยู่ระหว่างคณะกรรมการพิจารณาร่าง TOR
6) ซื้อพร้อมติดตั้งตู้ตัดตอนไฟฟ้า (Switchgear) สถานีไฟฟ้าย่อยที่ 2 (ทดแทน)	74.100	- เพื่อให้การบริการสาธารณูปโภคด้านไฟฟ้าแก่ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือฝั่งบี และบริเวณโดยรอบเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ปลอดภัย ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายในการใช้งานระบบไฟฟ้าของท่าเรือแหลมฉบัง - อยู่ระหว่างขออนุมัติตั้งคณะกรรมการพิจารณาร่าง TOR คาดว่าจะได้ผู้รับจ้างภายในเดือนมกราคม 2561

โครงการลงทุนที่สำคัญในอนาคต

โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	แหล่งที่มาของเงินทุน
1) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 3	141,357.600	เอกชนร่วมลงทุน (PPP)
2) โครงการพัฒนาพื้นที่ 17 ไร่ บริเวณด้านข้างอาคารที่ทำการท่าเรือฯ เป็นอาคารศูนย์ธุรกิจพาณิชย์	5.000*	เอกชนร่วมลงทุน (PPP)
3) โครงการพัฒนาลังสินค้าท่าเรือกรุงเทพ (CFS Import)	2,996.000	อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาแหล่งเงินทุน
4) โครงการศูนย์บริการแบบครบวงจรท่าเรือกรุงเทพ	1,446.500	อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาแหล่งเงินทุน
5) โครงการพัฒนาธุรกิจท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อสนับสนุนการให้บริการของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง	785.000	เอกชนร่วมลงทุน (PPP)
6) โครงการลงทุนและพัฒนาธุรกิจขนส่งสินค้าชายฝั่งในอ่าวไทย	-	การร่วมลงทุนกับหน่วยงานภายนอกภายใต้บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ

หมายเหตุ : * งบทำการ 5.000 ล้านบาท สำหรับการจ้างที่ปรึกษา

การมุ่งเน้นลูกค้า ตลาด และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย



1. กิจกรรมการเข้าเยี่ยมลูกค้าเนื่องในโอกาสเทศกาลขึ้นปีใหม่ 2560 และกิจกรรม Lunch Talk ลูกค้าที่มีศักยภาพ (ลูกค้าสินทรัพย์และลูกค้าท่าเรือภูมิภาค) ระหว่างวันที่ 16 - 27 มกราคม 2560 เพื่อมอบของที่ระลึกเนื่องในโอกาสขึ้นปีใหม่ 2560 เพื่อสร้างความสัมพันธ์และความเข้าใจอันดีระหว่างการทำเรือฯ กับกลุ่มลูกค้าที่มีความสำคัญ รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะทำให้การทำเรือฯ สามารถตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นประโยชน์ในการติดต่อประสานงานระหว่างกันให้เกิดความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังจะเป็นโอกาสดีในการสื่อสารข้อมูลข่าวสาร ข้อเท็จจริงอย่างถูกต้องและเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายโดยตรง ซึ่งจะก่อให้เกิดผลดีต่อการพัฒนาโครงการพื้นที่ต่างๆ ของการทำเรือฯ
2. โครงการส่งเสริมการตลาดท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ประจำปี 2560 และจัดกิจกรรม “บริหารความสัมพันธ์ลูกค้าท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และท่าเรือเชียงของ (CRM)” ระหว่างวันที่ 22 - 24 กุมภาพันธ์ 2560 ณ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และโรงแรมดิอิมพีเรียล โกลเด้น ไทเอนแกล์ รีสอร์ท จังหวัดเชียงราย เพื่อประชาสัมพันธ์ท่าเรือภูมิภาคในเชิงรุกต่อหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ทั้งในและต่างประเทศ สร้างโอกาสทางธุรกิจ ขยายกลุ่มฐานลูกค้าให้เพิ่มมากขึ้น โดยให้ผู้ประกอบการ กลุ่มนักลงทุน หรือกลุ่มผู้ที่มีความสนใจในธุรกิจ นำเข้า-ส่งออกได้รับทราบถึงข้อมูลเกี่ยวกับขั้นตอนการนำเข้า-ส่งออกสินค้า และแนะนำการให้บริการภาพรวมทั้งระบบของท่าเรือฯ แก่กลุ่มเป้าหมาย เพื่อสร้างความมั่นใจในการตัดสินใจมาใช้บริการท่าเรือของการท่าเรือฯ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
3. โครงการส่งเสริมการตลาดท่าเรือระนอง ประจำปี 2560 จัดกิจกรรม “บริหารความสัมพันธ์ลูกค้าท่าเรือระนอง (CRM)” เมื่อวันที่ 15 - 17 มีนาคม 2560 ณ ท่าเรือระนอง จังหวัดระนอง เพื่อสร้างความสัมพันธ์และตอบสนองความต้องการของลูกค้าปัจจุบัน รวมถึงรับฟังความต้องการและความคิดเห็น ปัญหาอุปสรรคของลูกค้าในการใช้บริการท่าเรือระนองและหารือร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ หอการค้าจังหวัดระนอง และผู้ประกอบการท่าเรือเอกชน ในจังหวัดระนอง เพื่อหารือเกี่ยวกับโอกาสในการพัฒนาความร่วมมือทางธุรกิจ



นอกจากการทำเรือฯ จะมุ่งเน้นลูกค้าแล้ว ยังเล็งเห็นถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียบริเวณโดยรอบการทำเรือฯ เพื่อสร้างสัมพันธ์และความร่วมมือพร้อมทั้งเป็นการพัฒนาสังคม ศักยภาพคนในชุมชน และด้านสิ่งแวดล้อมสุขอนามัยภายในชุมชนให้ดีขึ้น ควบคู่กับการประกอบธุรกิจของการทำเรือฯ โดยได้มีการจัดทำโครงการ CSR (Corporate Social Responsibility) อย่างต่อเนื่องทุกปี ซึ่งในปีงบประมาณปี 2560 มีโครงการ ดังนี้

1. โครงการมอบทุนการศึกษาให้แก่เยาวชนเรียนดี และเยาวชนที่มีความประพฤติดี ภายในโรงเรียนบริเวณโดยรอบการทำเรือฯ เพื่อเป็นขวัญกำลังใจให้แก่เยาวชนที่เรียนดี และมีความประพฤติดีได้มีโอกาสในการศึกษาขั้นพื้นฐาน โดยมอบทุนจำนวน 60 ทุนๆ ละ 5,000.- บาท จำนวน 6 โรงเรียน ประกอบด้วย

- 1) โรงเรียนศูนย์รวมน้ำใจ
- 2) โรงเรียนชุมชนหมู่บ้านพัฒนา
- 3) โรงเรียนสามัคคีสงเคราะห์
- 4) โรงเรียนวัดสะพาน
- 5) โรงเรียนวัดคลองเตย
- 6) โรงเรียนไทยประสิทธิ์ศาสตร์

2. โครงการกีฬาชุมชนสามัคคีต่อต้านยาเสพติด เพื่อส่งเสริมให้เยาวชนรู้จักใช้เวลาว่างให้เป็นประโยชน์ ห่างไกลจากติดยาเสพติด และทำให้มีสุขภาพร่างกายที่แข็งแรง รวมถึงก่อให้เกิดความสามัคคี ประกอบด้วย

2.1 สนับสนุนกีฬาภายในชุมชน (ชมรมมวยไทยและชมรมเปตอง) เพื่อจัดซื้ออุปกรณ์กีฬาและปรับปรุงสนามกีฬาฝึกซ้อม จำนวน 4 แห่ง ดังนี้

สนามมวยไทย ได้แก่

- สนามมวยไทยภายในชุมชนแฟลต 1 - 10
- สนามมวยไทยภายในชุมชนหัวโค้ง
- สนามมวยไทยภายในชุมชนคลองเตยใน

สนามเปตอง ได้แก่ สนามเปตองภายในชุมชนแฟลต 1 - 10

2.2 การจัดแข่งขันฟุตบอลและแชร์บอล โดยจัดการแข่งขันเมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2560 ณ สนามฟุตบอลการทำเรือฯ

3. โครงการส่งเสริมการงานอาชีพสุวิสาทกิจชุมชน เพื่อส่งเสริมสนับสนุนการเรียนรู้ การเพิ่มทักษะทางอาชีพ และสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับผู้อยู่อาศัยภายในชุมชนคลองเตย ประกอบด้วย

3.1 ส่งเสริมอาชีพขนมไทย เริ่มเรียนตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน - 30 กรกฎาคม 2560

3.2 ส่งเสริมอาชีพวาดแผนไทย เริ่มเรียนตั้งแต่วันที่ 16 พฤษภาคม - 21 สิงหาคม 2560

การร่วมดำเนินงานกับเอกชน

1. โครงการพัฒนาพื้นที่ 17 ไร่ บริเวณด้านข้างอาคารที่ทำการท่าเรือฯ เป็นอาคารศูนย์ธุรกิจพาณิชย์ ได้ดำเนินการตามมติคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ โดยขอหารือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์พื้นที่โครงการฯ ให้สอดคล้องกับข้อจำกัดทางกฎหมาย โดยเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2559 สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกามีหนังสือแจ้งการพิจารณาและให้ความเห็นเกี่ยวกับแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เวนคืนมายังการท่าเรือฯ ว่า หากการทำเรือฯ ประสงค์จะนำที่ดินที่ได้มาจากการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ไปใช้ประโยชน์เพื่อการอื่น สมควรดำเนินการตรวจสอบที่ดินในเบื้องต้นตามความเห็นของคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) และให้เสนอแผนงานหรือโครงการต่อคณะกรรมการระดับชาติเป็นผู้พิจารณาแผนงานและโครงการต่อไป

เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2560 นายกรัฐมนตรีได้ลงนามในคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาการนำที่ดินที่ได้จากการเวนคืนไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดตามความเห็นของคณะกรรมการกฤษฎีกาแล้ว แต่การที่การทำเรือฯ จะเสนอแผนงานหรือโครงการต่อคณะกรรมการพิจารณาการนำที่ดินที่ได้จากการเวนคืนฯ จะต้องรอกระทรวงคมนาคม และคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนพัฒนาผังแม่บทท่าเรือกรุงเทพในภาพรวม (Master Plan) ก่อนการทำเรือฯ เสนอคณะกรรมการพิจารณาการนำที่ดินที่ได้จากการเวนคืนฯ และคณะกรรมการนโยบายฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป ในกรณีนี้ การทำเรือฯ ได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการปฏิรูปสิทธิประโยชน์ของการท่าเรือฯ ขึ้น เพื่อกำหนดแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งในเขตและนอกเขตรั้วศุลกากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับนโยบายของคณะกรรมการท่าเรือฯ และนโยบายรัฐบาล ขณะนี้อยู่ระหว่างคณะกรรมการฯ พิจารณากำหนดแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งในเขตและนอกเขตรั้วศุลกากร เพื่อประกอบการจัดทำแผนพัฒนาผังแม่บทท่าเรือกรุงเทพในภาพรวม (Master Plan) ดังกล่าว

2. โครงการพัฒนาธุรกิจท่าเรือบก เพื่อสนับสนุนการให้บริการของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง โดยสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ซึ่งเป็นที่ปรึกษาได้นำส่งรายงานผลการศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้โครงการพัฒนาธุรกิจท่าเรือบก (Dry Port) เรียบร้อยแล้ว ซึ่งจากการวิเคราะห์ความเหมาะสมของพื้นที่และสำรวจพื้นที่ที่มีศักยภาพในการจัดตั้งท่าเรือบกพบว่า บริเวณสถานีรถไฟโนนพยอม ตำบลม่วงหวาน อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น มีขนาดพื้นที่ประมาณ 500 - 700 ไร่ มีศักยภาพที่จะสามารถพัฒนาเป็นท่าเรือบกได้ เนื่องจากอยู่ใกล้กับถนนสายหลัก (มิตรภาพ) และมีขนาดพื้นที่ว่างเพียงพอสำหรับจัดตั้งโครงการ ทั้งนี้ ที่ปรึกษาฯ เสนอให้การท่าเรือฯ เป็นผู้ลงทุนในการจัดซื้อที่ดิน และเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมดำเนินโครงการ (PPP) โดยขณะนี้อยู่ระหว่างเสนอคณะกรรมการท่าเรือฯ เพื่อทราบรายงานผลการศึกษาฯ และให้ความเห็นชอบแผนพัฒนาโครงการลงทุนและพัฒนาธุรกิจท่าเรือบก ก่อนดำเนินการต่อไป

ท่าเรือกรุงเทพ

ทิศตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา

อยู่ระหว่างหลักกิโลเมตรที่ +26.5 ถึง +28.5

ปากคลองพระโขนง เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร

พื้นที่ปฏิบัติงานด้านสินค้า

ประกอบด้วย

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

พื้นที่ทางน้ำ ระยะ-ยะทาง

66 กิโลเมตร

- ร่องน้ำตอมนอก : ยาว **18** กิโลเมตร (จากปากร่องน้ำกิโลเมตรที่ -18 ถึงป้อมพระจุลฯ กิโลเมตรที่ 0)
- ร่องน้ำตอมใน : ยาว **48** กิโลเมตร (จากป้อมพระจุลฯ กิโลเมตรที่ 0 ถึงสะพานพระพุทธยอดฟ้าฯ กิโลเมตรที่ 48)

พื้นที่ทางบก

รวม **2,353.2** ไร่

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

ท่าเทียบเรือ/หลักผูกเรือ

ท่าเทียบเรือ/หลัก/ทุ่น	ความยาว (เมตร)	จำนวน (ท่า)	ข้อจำกัดของเรือ ความยาว/กินน้ำลึก (เมตร)	สมรรถวิสัย (ลำ)
ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป (ท่า 22B - H)	1,179	7 ท่า	172.25/8.23	7
ท่าเทียบเรือขายฝั่งและเรือลำเลียง (ท่า 22I - 22J)	348	2 ท่า	172.25/8.23	2
ท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (ท่า 22A)	133	1 ท่า	172.25/8.23	1
หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย	1,360	34 หลัก	172.25/8.23	6
		-	91.46/8.23	1
หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ	1,600	24 หลัก	172.25/8.23	7
ทุ่นผูกเรือสาธิตประดิษฐ์	1,580	5 ทุ่น	137.19/7.62	4
		-	91.46/7.00	1

พื้นที่วางสินค้า/ตู้สินค้า

พื้นที่	พื้นที่วางสินค้า				ลานวางตู้สินค้า	
	ภายใน โรงพักสินค้า	ภายนอก โรงพักสินค้า	ชาน โรงพักสินค้า	(ตร.ม.)	(Ground Slots)	(ที.อี.ยู.)
	(ตร.ม.)	(ตร.ม.)	(ตร.ม.)			
โรงพักสินค้า (1 - 2)	10,400	7,200	7,200	230	460	
โรงพักสินค้า (3 - 8)	26,670	9,476	2,400	22,269	850	1,700
โรงพักสินค้า (9, 11, 13, 15, 17)	40,569	73,582	5,280	57,562	1,964	1,964
โรงพักสินค้าเพื่อการส่งออก	5,569	17,376		6,380	200	200
ลานบรรจุตู้สินค้า (เดิม)				107,200	2,625	2,625
ลานบรรจุตู้สินค้า (45 ไร่)				72,000	777	777
ลานตู้สินค้าเปล่า พื้นที่ลาน C				61,998	1,748	6,118
สถานีบริการตู้สินค้า (เกาะลาว)				55,650	1,748	6,118
คลังสินค้าผ่านแดน	7,800	18,324			444	888
คลังสินค้าทัณฑ์บน (ตึกแดง)	6,434					
คลังสินค้าทัณฑ์บน (ตึกใหม่)	3,120					
คลังสินค้าตากค้าง	8,955	1,120				
คลังสินค้ารถยนต์	1,890	2,954		5,120	75	210
คลังสินค้าอันตราย	1,200			14,976	280	560
หมวดสินค้า ปอ ฝ้าย ทุ่น	6,400			5,900	144	236

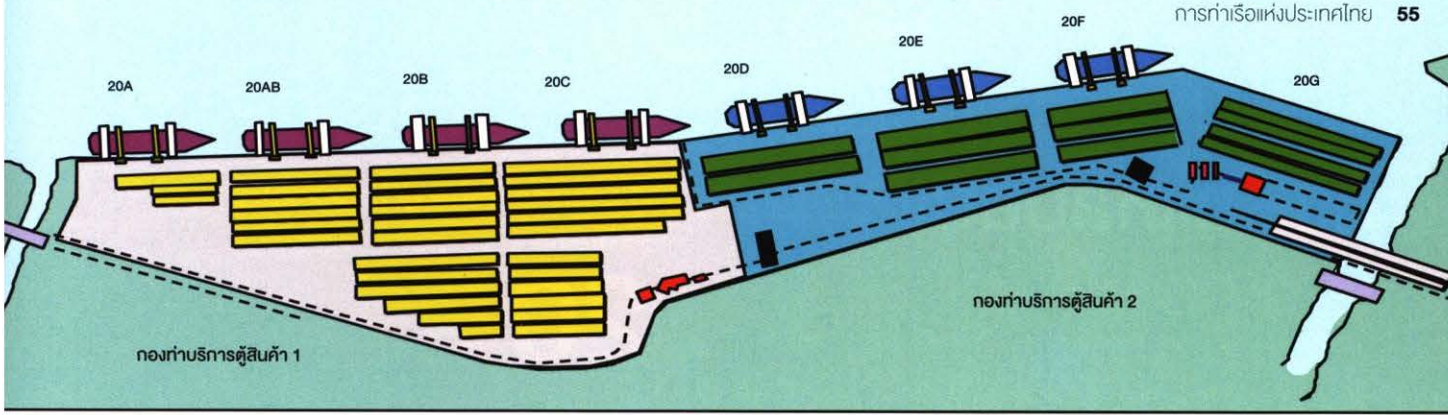
หมายเหตุ : Ground Slots หน่วยนับพื้นที่สำหรับวางตู้สินค้าขนาดมาตรฐาน 20 ฟุต ชั้นเดียว

ข้อมูลรถมือทุ้มแรง

ลำดับ	รายการ	ขนาด (ตัน)	จำนวน (คัน)
1	รถยกตู้สินค้าหนัก (รตส.)	40	29
2	รถยกตู้สินค้าเปล่า (รตป.)	7	23
3	รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	10	4
4	รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	50	4
5	รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า	30	29
6	แชสซีสบรรทุกตู้สินค้า	40 - 45	34
7	รถยกสินค้า (ขนาดเล็ก)	2.5 - 5	228
8	รถยกสินค้า (ขนาดใหญ่)	10 - 25	10
9	รถยนต์บรรทุก	5 - 7	40
10	รถหัวลาก (อเนกประสงค์)	30	22
11	แชสซีสบรรทุกตู้สินค้า (อเนกประสงค์)	30	18
12	แชสซีสบรรทุกตู้สินค้า (ค่อม)	20	2
13	แชสซีสบรรทุกตู้สินค้า	45	4

เรือบริการ

	ประเภทเรือ	สมรรถวิสัย	จำนวน (ลำ)
1	เรือสันดอน	2,500 ลูกบาศก์เมตร	3
2	เรือขุด	206.47 - 1,000 เมตริกตัน	3
3	เรือดิน	120 - 300 ลูกบาศก์เมตร	6
4	เรือวางทุ่น	593 ตันกรอส	1
5	เรือสำรวจ	194.37 - 250 แรงม้า	3
6	เรือร่อนน้ำ	150 - 240 แรงม้า	2
7	เรือน้ำ (ไม่มีเครื่องยนต์)	140 ตัน	1
8	เรือโรงงาน	15 - 18 เมตริกตัน	2
9	เรื่อน้ำมัน (ไม่มีเครื่องยนต์)	21.5 เมตริกตัน	1
10	เรือท่าเรือ 102	420 แรงม้า	1
11	เรือท่าเรือ 109	270 แรงม้า	1
12	เรือจูง	200 - 1,000 แรงม้า	4
13	เรือลากจูง	1,725 - 3,200 แรงม้า	9
14	เรือรับขยะ	160 - 200 แรงม้า	2
15	เรือรับเชือก	115 - 187 แรงม้า	8
16	เรือบรรทุกน้ำ (มีเครื่องยนต์)	450 x 2 แรงม้า	1
17	เรือรับรอง	1,000 x 2 แรงม้า	1
18	เรือตรวจการณ์	250 แรงม้า	1



สิ่งอำนวยความสะดวก กองท่าบริการตู้สินค้า 1 และ 2

กองท่าบริการตู้สินค้า 1

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

กองท่าบริการตู้สินค้า 2

ท่าเทียบเรือ	
ท่าเทียบเรือหมายเลข	4 ท่า
20D	183 เมตร
20E	183 เมตร
20F	183 เมตร
20G	250 เมตร
ความยาวหน้าท่ารวม	799.00 เมตร
ระดับความลึก	20D - 20F 8.23 เมตร 20G 4.5 เมตร
ขนาดน้ำหนักเรือเทียบท่า	10,000 - 12,000 เดดเวตตัน
พื้นที่วางตู้สินค้า	
ลานวางตู้สินค้า	49,000 ตารางเมตร
ความสามารถในการจัดวางตู้สินค้า	1,512 กราวด์สล็อต
ลานกองเก็บตู้สินค้าบล็อก E, F, G และ H	5,175 ที.อี.ยู.
ปลั๊กเต้าเสียบตู้สินค้าห้องเย็น	324 จุด
ด้านตรวจสอบภายในขาเข้า	4 ช่อง
ด้านตรวจสอบภายในขาออก	3 ช่อง
เครื่องมือทุ่นแรง	
ปั้นจั่นหน้าท่าชนิดเดินบนราง ขนาด 40 ตัน	8 คัน
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า (35 ตัน)	15 คัน
แบบ 4 + 1 ช้อนตุ้ได้ 4 ชั้น	5 คัน
แบบ 6 + 1 ช้อนตุ้ได้ 4 ชั้น	10 คัน
รถยกตู้สินค้าหนัก (40 ตัน)	1 คัน
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า (35 ตัน)	46 คัน
รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า (45 ตัน)	46 คัน
ระบบคอมพิวเตอร์บริการ	
SOFTWARE "NAVIS" SYSTEM	1 หน่วย
การให้บริการ	
จำนวนพนักงาน	261 คน
ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง, 7 วัน / สัปดาห์	
บุคลากรประจำหน่วยงานให้บริการ	

ท่าเรือแหลมฉบัง

ต.กุงสุขลา อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี

ประตูการค้าใหญ่ที่สุดของไทย
จัดเป็นอันดับที่

20 ของโลก

แอ่งจอดเรือที่ 1

- ท่าเทียบเรือตู้สินค้า 5 ท่า
- ท่าเทียบเรือชายฝั่งและอนบกประมง 1 ท่า
- ท่าเทียบเรืออนบกประมง 2 ท่า
- ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประเภทกอง 1 ท่า
- ท่าเทียบเรือ Ro-Ro 1 ท่า
- ท่าเทียบเรือโดยสารและ Ro-Ro 1 ท่า

ขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า
ท่า A0-A5 และ ท่า B1-B5

4.3 ล้าน ที.อี.ยู. / ปี

แอ่งจอดเรือที่ 2

ท่าเทียบเรือ 7 ท่า

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

ขีดความสามารถ

6.8 ล้าน ที.อี.ยู. / ปี เมื่อเปิดบริการครบทุกท่า

Logistics Hub

ศูนย์กลางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
และโลจิสติกส์ของอาเซียน



ขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า

หน่วย : ล้าน ที.อี.ยู.

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

ท่าเทียบเรือ

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

พื้นที่วางสินค้า

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

เรือบริการ

ชื่อเรือ	กำลังเครื่องยนต์ รวม 2 เครื่อง (แรงม้า)	กำลังจุด (เมตริกตัน)
1 เรือท่าเรือ 203 (ลากจูง)	3,000	43
2 เรือท่าเรือ 204 (ลากจูง)	3,000	43
3 เรือท่าเรือ 205 (ลากจูง)	3,000	43
4 เรือท่าเรือ 206 (ลากจูง)	1,600	12
5 เรือท่าเรือ 207 (ลากจูง)	1,600	12
6 เรือท่าเรือ 208 (วางทุ่น)	1,000	-
7 เรือท่าเรือ 301 (ลากจูง)	3,550	40
8 เรือท่าเรือ 302 (ลากจูง)	4,340	50
9 เรือท่าเรือ 303 (ลากจูง)	5,914	70
10 เรือรับเชื้อเพลิง	210	-
11 เรือรับเชื้อเพลิง	210	-
12 เรือบริการ	445	-
13 เรือสำรวจ	445	-

หมายเหตุ ไม่รวมเรือลากจูงของเอกชน ข้อมูล ณ กันยายน 2560

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

ตั้งอยู่ฝั่งขวาของปากแม่น้ำสกก

ต.บ้านแซว อ.เชียงแสน จ.เชียงราย

ประตูการค้าระหว่างประเทศไทย
กับประเทศในลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน

พื้นที่รวม **387** ไร่

ทางบก

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

โครงการขนส่งทางน้ำ

รองรับเส้นทาง

จีน เมียนมา และ สปป.ลาว

265 กม. จากท่าเรือ Guanlei

(ท่าเรือใต้สุดของสาธารณรัฐประชาชนจีน)

ท่าเทียบเรือ

- ท่าเทียบเรือแบบทางลาด 2 ระดับ ยาว 300 ม. จำนวน 2 ท่า รองรับการขนถ่ายสินค้าทั่วไป
- ท่าเทียบเรือแบบแนวตั้ง จำนวน 1 ท่า รองรับการขนถ่ายสินค้าทั่วไป/ตู้สินค้า

สิ่งอำนวยความสะดวก

- บันจั้นเคลื่อนที่ขนาด 50 ตัน
- รถยกขนาด 3.5 และ 2.5 ตัน
- ปลั๊กตู้สินค้าห้องเย็น 70 ชุด
- เครื่องสูบน้ำหนักรถบรรทุกขาเข้าและขาออก
- ที่จอดรถบรรทุกรอการขนถ่าย
- โรงพักสินค้าขนาด 30 x 30 ม. 2 หลัง
- เรือจูง 1 ลำ

การให้บริการ One Stop Service

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

ประโยชน์ที่ได้รับ

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนเป็นจุดเชื่อมโยงการค้ากับบนทลทางตอนใต้ของประเทศไทย เมียนมา และ สปป.ลาว รวมทั้งการขนส่งต่อเนื่องไปยังประเทศต่างๆ โดยผ่านท่าเรือกรุงเทพฯ ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือระนอง

ท่าเรือเชียงทอง

ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขง อ.เชียงทอง จ.เชียงทอง

มุ่งเน้นประสิทธิภาพการให้บริการ
นำเข้า - ส่งออกการค้าชายแดน
ระหว่าง สปป.ลาว และไทย

โครงข่ายการขนส่ง

ทางน้ำ :

ตรงข้ามเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว
รองรับเรือสินค้า ไปสู่ สปป.ลาว (หลวงพระบาง)

ร้อยละ **90** ของเรือทั้งหมด

ทางบก :

ถนนเชื่อมระหว่างอำเภอเชียงแสน - เชียงทอง

สิ่งอำนวยความสะดวก

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

การให้บริการ

แบบ One Stop Service รองรับเรือบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก เรือท่องเที่ยว การบรรทุกขนถ่ายใช้แรงงานยกขนเป็นหลัก ผู้ใช้บริการสามารถทำพิธีการด้านสินค้า ศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง ตรวจโรคพืชและสัตว์ และบริการอื่นๆ ได้ ณ อาคารสำนักงานท่าเรือเชียงทอง

ประโยชน์ที่ได้รับ

ท่าเรือเชียงทองมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศแถบลุ่มแม่น้ำโขง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง สปป.ลาว เขตหลวงพระบาง ซึ่งมีสินค้าประเภทวัสดุก่อสร้างและสาธารณูปโภค สินค้าเพื่อการบริโภค ส่งออกเป็นจำนวนมาก

ท่าเรือระนอง

ริมฝั่งแม่น้ำกระบุรีฝั่งตะวันออก
ต.ปากน้ำ-ท่าเรือ อ.เมือง จ.ระนอง
พื้นที่รวม **315** ไร่

เป็นท่าเรือหลักฝั่งอันดามัน

ที่มีระบบการให้บริการที่เป็นมาตรฐานสากล รองรับการลงทุนส่งฝั่งอันดามัน
เชื่อมโยงภูมิภาคต่างๆ ท่าเรือระนอง มีบทบาทสำคัญ
เป็นฐานสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ในโครงการสำรวจและขุดเจาะ
ก๊าซธรรมชาติ และน้ำมันในบริเวณอ่าวเบงกอล

ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์

- รองรับเรือขนาดไม่เกิน 500 ตัน ได้ 2 ลำ
- สะพานเชื่อมฝั่ง 2 สะพาน

ท่าเทียบเรือตู้สินค้า

รองรับเรือขนาดไม่เกิน 12,000 เดกเวกตัน ได้ 1 ลำ

สิ่งอำนวยความสะดวก

- Mobile Harbour Crane 63 ตัน
- รถยกตู้สินค้าขนาด 40 ตัน
- รถยกตู้สินค้าเปล่า 7 ตัน
- รถยกขนาด 10 ตัน 3.5 ตัน 2.5 ตัน
- รถยนต์หิ้วลากและหางลาก
- ปลั๊กตู้สินค้าห้องเย็น 30 ชุด
- เครื่องสูบน้ำหนักบรรทุก
- ที่จอดรถบรรทุกรอการขนถ่าย
- บันจูน 50 ตัน

คลังสินค้า

- โรงพักสินค้า 1,500 ตร.ม.
- พื้นที่วางสินค้าทั่วไป 7,200 ตร.ม.
- พื้นที่วางตู้สินค้า 11,000 ตร.ม.
- คลังสินค้ากลางแจ้ง 8,000 ตร.ม.
- คลังสินค้ากั้นกันทั่วไป 559 ตร.ม.

โครงข่ายการขนส่ง

ทางน้ำ :

ขนส่งทางน้ำฝั่งอ่าวไทยมายังท่าเรือระนองที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ทางถนน :

ทางหลวงหมายเลข 4 เพชรเกษม กรุงเทพฯ - ชุมพร - ระนอง ระยะทาง 568 กม.
เลี้ยวขวาเข้าถนนหมายเลข 4010 ที่บริเวณบ้านน้ำตก ระยะทาง 13 กม. ถึงท่าเรือระนอง

ทางราง :

สามารถขนส่งทางรางมายังจังหวัดชุมพร เชื่อมต่อทางถนนอีก 110 กม.

การให้บริการ One Stop Service

ณ อาคารสำนักงานเดียวกัน ให้บริการบรรทุกขนถ่าย เคลื่อนย้าย ฝากเก็บ และส่งมอบสินค้า ใช้ระบบคอมพิวเตอร์ในการควบคุมตู้สินค้าและการออกใบแจ้งหนี้ค่าการะ ตลอดจนการเตรียมความพร้อมด้านสาธารณูปโภคอื่นๆ อาทิ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และการสื่อสารโทรคมนาคม โดยผู้ใช้บริการสามารถชำระค่าพิธีการศุลกากร พิธีการตรวจคนเข้าเมือง และบริการอื่นๆ ได้โดยสะดวกรวดเร็ว

ประโยชน์ที่ได้รับ

- พร้อมเป็นประตูการค้าการขนส่งเชื่อมโยง BIMSTEC
- ใช้เป็นฐานสนับสนุนกลุ่มสำรวจและขุดเจาะก๊าซธรรมชาติ
- รองรับเรือประเภทต่างๆ เพื่อการค้าและความมั่นคง
- เกิดการจ้างงานกิจกรรมตรงและเกี่ยวเนื่อง

ส่วนที่

4

ผลการบริหารการปฏิบัติงาน ปีงบประมาณ 2560

- สถิติบริการเรือและสินค้า
- การวิเคราะห์เศรษฐกิจและอุตสาหกรรม
การขนส่งทางน้ำและกิจการท่าเรือ
- ผลการดำเนินงานขององค์กร
- ความร่วมมือระหว่างประเทศ
- ประมวลภาพข่าวกิจกรรมในรอบปี

ผลการบริหารการปฏิบัติงาน ปีงบประมาณ 2560

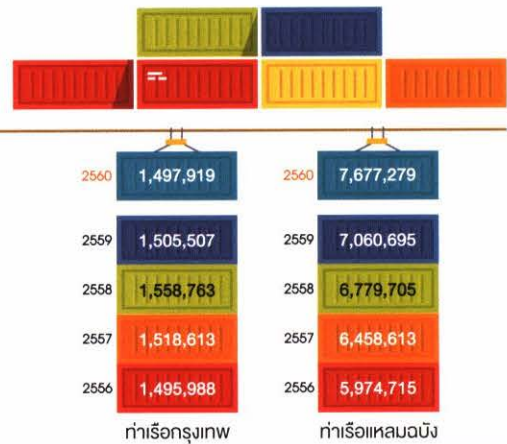


สถิติบริการเรือและสินค้า

สถิติบริการเรือและสินค้าที่ทำเรือกรุงเทพ และทำเรือแหลมฉบัง

จำนวนตู้สินค้าที่ทำเรือกรุงเทพและทำเรือแหลมฉบัง (หน่วย : ที.อี.ยู)

ปีงบประมาณ	2560	2559	2558	2557	2556
ท่าเรือกรุงเทพ					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	868,333	884,375	896,714	845,553	864,409
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	629,586	621,132	662,049	673,060	631,579
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	1,497,919	1,505,507	1,558,763	1,518,613	1,495,988
ท่าเรือแหลมฉบัง					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	3,753,493	3,457,758	3,339,166	3,140,698	2,883,526
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	3,923,786	3,602,937	3,440,538	3,317,915	3,091,190
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	7,677,279	7,060,695	6,779,705	6,458,613	5,974,715



จำนวนเรือเทียบท่าที่ทำเรือกรุงเทพและทำเรือแหลมฉบัง (หน่วย : เกยว)

ปีงบประมาณ	2560	2559	2558	2557	2556
ท่าเรือกรุงเทพ					
เช็อนเทียบเรือ	3,008	3,096	3,267	3,191	3,353
หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย	447	223	213	236	179
หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ	49	74	58	74	77
ฟุตผูกเรือสาธุประดิษฐ์	26	67	81	103	70
ท่าเรือเอกชนอื่นๆ (กรุงเทพ)	5,256	5,020	4,947	4,207	3,753
ท่าเรือแหลมฉบัง	13,313	12,493	12,446	7,154	2,157

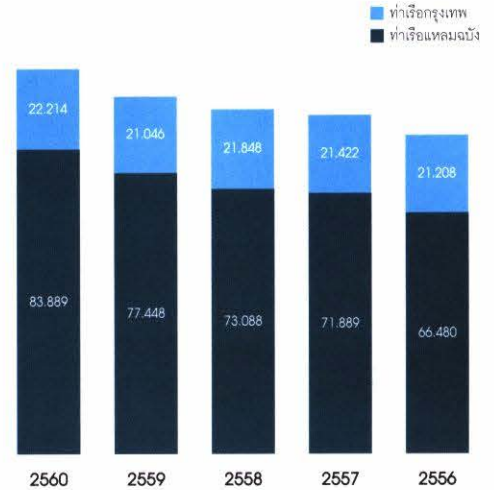


■ เช็อนเทียบเรือ ■ หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย ■ หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ
■ ฟุตผูกเรือสาธุประดิษฐ์ ■ ท่าเรือเอกชนอื่นๆ (กรุงเทพ) ■ ท่าเรือแหลมฉบัง



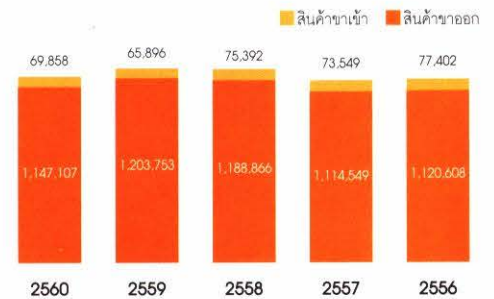
จำนวนสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง (หน่วย : ล้านตัน)

ปีงบประมาณ	2560	2559	2558	2557	2556
ท่าเรือกรุงเทพ					
สินค้าขาเข้า	12.887	11.996	12.088	11.292	12.026
สินค้าขาออก	9.327	9.050	9.760	10.130	9.182
รวม	22.214	21.046	21.848	21.422	21.208
ท่าเรือแหลมฉบัง					
สินค้าขาเข้า	32.575	29.029	27.471	26.906	26.012
สินค้าขาออก	50.286	47.654	45.135	44.460	40.023
สินค้าถ่ายลำ	1.028	0.765	0.482	0.523	0.445
รวม	83.889	77.448	73.088	71.889	66.480



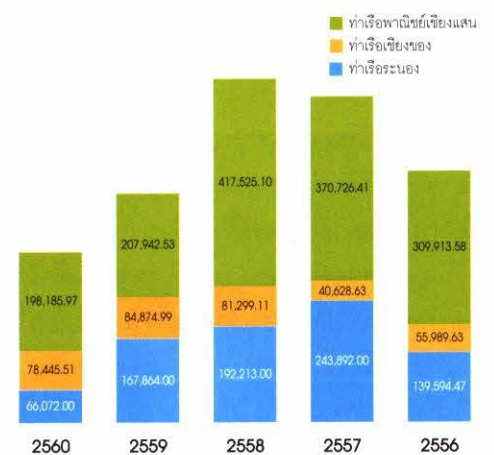
จำนวนรถยนต์ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง (หน่วย : คัน)

ปีงบประมาณ	2560	2559	2558	2557	2556
สินค้าขาเข้า	69,858	65,896	75,392	73,549	77,402
สินค้าขาออก	1,147,107	1,203,753	1,188,866	1,114,549	1,120,608
รวม	1,216,965	1,269,649	1,264,258	1,188,098	1,198,010



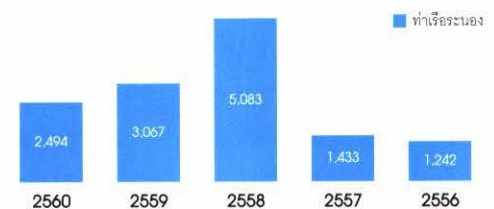
จำนวนสินค้าที่ท่าเรือภูมิภาค (หน่วย : เมตริกตัน)

ปีงบประมาณ	2560	2559	2558	2557	2556
ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	5,311.36	11,255.50	14,939.40	24,913.80	23,640.73
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	192,874.61	196,687.03	402,585.70	345,812.61	286,272.85
รวม	198,185.97	207,942.53	417,525.10	370,726.41	309,913.58
ท่าเรือเชียงของ					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	0.00	1,809.00	4,181.00	2,129.00	912.00
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	78,445.51	83,065.99	77,118.11	38,499.63	55,077.63
รวม	78,445.51	84,874.99	81,299.11	40,628.63	55,989.63
ท่าเรือระนอง					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	12,321.00	63,286.00	65,803.00	82,982.00	43,818.53
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	53,751.00	104,578.00	126,410.00	160,910.00	95,775.94
รวม	66,072.00	167,864.00	192,213.00	243,892.00	139,594.47



จำนวนตู้สินค้าผ่านท่าเรือระนอง (หน่วย : ที.อี.ยู.)

ปีงบประมาณ	2560	2559	2558	2557	2556
สินค้าขาเข้า	1,269	1,534	2,373	691	599
สินค้าขาออก	1,225	1,533	2,710	742	643
รวม	2,494	3,067	5,083	1,433	1,242



การวิเคราะห์เศรษฐกิจ และอุตสาหกรรม การขนส่งทางน้ำ และกิจการท่าเรือ



ภาพรวมเศรษฐกิจปี 2560 และแนวโน้มปี 2561

เศรษฐกิจโลกช่วงปี 2560 ถึงปี 2561 ขยับเคลื่อนด้วยปัจจัยที่สำคัญ 3 ประการ ได้แก่ 1) การบริโภคของภาคเอกชนจากตลาดแรงงานที่มีการฟื้นตัวเต็มที่ในหลายภูมิภาค 2) ภาวะการค้าโลกที่ฟื้นตัวต่อเนื่องจากอุปสงค์ประเทศหลัก ทำให้การส่งออกเป็นแรงเสริมการเติบโตของเศรษฐกิจในประเทศผู้ส่งออก 3) แรงหนุนจากนโยบายการคลังจะยังมีส่วนช่วยผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจในระยะต่อไป ซึ่งในกลุ่มประเทศเศรษฐกิจหลัก ได้แก่ สหรัฐฯ ยุโรป จีน ญี่ปุ่น และจีนจะมีแนวโน้มการเติบโตต่อเนื่อง เศรษฐกิจไทยขยายตัวที่ร้อยละ 3.8 ทั้งในปี 2560 และปี 2561 แรงขับเคลื่อนมาจากการส่งออกสินค้าและการท่องเที่ยวที่ดีขึ้น โดยการส่งออกสินค้าขยายตัวมากขึ้นทั้งในมิติของสินค้าและตลาดการส่งออก โดยมูลค่าการส่งออกสินค้าในปี 2560 ขยายตัวที่ร้อยละ 8.0 ตามเศรษฐกิจโลกที่ขยายตัวชัดเจน สินค้าอิเล็กทรอนิกส์มีแนวโน้มขยายตัวดีตามวัฏจักรเทคโนโลยี ขณะที่หลายสินค้าได้รับประโยชน์จากการย้ายฐานการผลิตมายังไทย อีกทั้งราคาสินค้าส่งออกมีแนวโน้มสูงขึ้นตามราคาน้ำมันดิบ โดยเฉพาะในหมวดสินค้าโภคภัณฑ์ การส่งออกที่ขยายตัวทำให้ความต้องการวัตถุดิบและสินค้าขั้นกลางเพิ่มขึ้น จึงคาดว่ามูลค่าการนำเข้าจะขยายตัวเพิ่มขึ้นด้วย สำหรับการใช้จ่ายภาครัฐยังคงเป็นแรงขับเคลื่อนเศรษฐกิจที่สำคัญ และการลงทุนภาคเอกชนมีแนวโน้มฟื้นตัว แต่ยังคงขยายตัวในระดับต่ำ ในระยะสั้นเริ่มเห็นสัญญาณการฟื้นตัว

ของการลงทุนในหลายอุตสาหกรรมมากขึ้น สอดคล้องกับการบริโภคภาคเอกชนและการส่งออก แต่ภาคธุรกิจบางส่วนยังมีกำลังการผลิตเหลืออยู่และรอความชัดเจนต่อเนื่องจากนโยบายภาครัฐโดยเฉพาะการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ อาทิ โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งเป็นนโยบายสำคัญของประเทศ

ธุรกิจอุตสาหกรรมและการขนส่งทางน้ำ

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ได้มีการคาดการณ์อัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจโลกในปี 2560 ไว้ที่ร้อยละ 3.5 (กรกฎาคม 2560) ขณะที่ Drewry ได้คาดการณ์การขนส่งตู้สินค้าทางทะเลจะขยายตัวที่ร้อยละ 4 ในปี 2560 และต่อเนื่องไปอีก 5 ปี ซึ่งจะทำให้มีตู้สินค้าเพิ่มขึ้นอีกมากกว่า 40 ล้าน ที.อี.ยู. เข้าสู่ระบบขนส่งทางทะเลและทำให้ปริมาณการขนส่งตู้สินค้าทางทะเลสูงถึง 160 ล้าน ที.อี.ยู.

ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือทั่วโลกเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.7 (ประมาณ 550 ล้าน ที.อี.ยู.) ในครึ่งปีแรกของปี 2560 (ไตรมาสแรกขยายตัวร้อยละ 5.9 และไตรมาสที่ 2 ขยายตัวร้อยละ 7.4) ขยายตัวสูงที่สุดนับจากปี 2554 จากการสำรวจมากกว่า 250 ท่าเรือ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงปริมาณตู้สินค้าขยายตัวอย่างแข็งแกร่ง

ในช่วงปี 2560 (สองไตรมาสแรก) หลายภูมิภาคมีการขยายตัวของ การขนส่งตู้สินค้าทางทะเล ภูมิภาคเอเชียใต้มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือ ขยายตัวสูงที่สุดถึงร้อยละ 9.3 ขณะที่ภูมิภาคตะวันออกกลาง ขยายตัว ร้อยละ 3.1 เท่านั้น ส่วนภูมิภาคหลักอื่นๆ อาทิ สหรัฐอเมริกา และจีน ขยายตัวร้อยละ 8.2 และ 8.4 ตามลำดับ

ในท่าเรือสำคัญของโลกมีท่าเรือที่มีผลประกอบการโดดเด่นใน ครึ่งปีแรก ได้แก่ ท่าเรือ Ningbo (ขยายตัวร้อยละ 14.4) ท่าเรือ Guangzhou (ขยายตัวร้อยละ 11.7) ท่าเรือ Hong Kong (ขยายตัว ร้อยละ 10.5) ท่าเรือ Shanghai (ขยายตัวร้อยละ 9.6) ท่าเรือ Rotterdam (ขยายตัวร้อยละ 9.3) และท่าเรือแหลมฉบัง (ขยายตัว

ร้อยละ 8.2) อย่างไรก็ตาม ยังมีท่าเรือบางส่วนที่ขยายตัวลดลง ได้แก่ ท่าเรือ Algeciras (ลดลงร้อยละ 9.4) ท่าเรือ Lianyungang (ลดลงร้อยละ 7.2) ท่าเรือ Bremerhaven (ลดลงร้อยละ 4.0) และท่าเรือ Tanjung Pelepas (ลดลงร้อยละ 4.0)

ปริมาณตู้สินค้าในเส้นทางต่างๆ ขยายตัวเพิ่มขึ้น ทั้งเส้นทาง East-West ที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.6 และเส้นทาง North-South ที่ขยายตัวร้อยละ 2.7 โดยเฉพาะเส้นทาง China-East Mediterranean/Black Sea ขยายตัวถึงร้อยละ 12.6 และเส้นทาง Asia-Mediterranean/the East Coast of North America (ECNA)/Southern Africa ขยายตัวร้อยละ 10 มีเพียงเส้นทาง Europe-Middle East เท่านั้นที่หดตัวลงร้อยละ 2.4

สำหรับภาพรวมของอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือในปี 2560 มีประเด็นที่ท้าทายจากการรวมตัวของสายการเดินเรือรายใหญ่ ซึ่งเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับสินค้า ไม่ใช่เพียงเพื่อรองรับขนาดของเรือเท่านั้น แต่ยังเป็นการขยายเครือข่ายการให้บริการด้วย โดยสถานการณ์ที่เกิดขึ้นกับสายการเดินเรือได้สร้างผลกระทบต่ออุตสาหกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับท่าเรือ และท่าเทียบเรือ ดังนี้ (1) การเปลี่ยนรูปแบบของสินค้าที่เข้ามาถ่ายลำที่ท่าเรือ ซึ่งสินค้าที่เข้ามาใช้บริการในท่าเรือมี 2 ประเภท คือ สินค้าที่ผ่านจากท่าเรือต้นทางไปยังท่าเรือปลายทางของสินค้าเพื่อเปลี่ยนโหมดการขนส่ง (Gateway Cargo) และสินค้าที่ถ่ายลำที่ท่าเรือ (Transshipment Cargo) เป็นที่คาดการณ์ว่าอนาคตอันใกล้นี้ จะเกิดการแข่งขันที่มีความรุนแรงยิ่งขึ้น เนื่องจากโครงสร้างของกลุ่มพันธมิตรและการรวมตัวของสายการเดินเรือ ส่งผลให้บริการประเภท Point-to-Point มีเพิ่มมากขึ้น ซึ่งท้ายที่สุดจะส่งผลให้ความต้องการใช้งานท่าเทียบเรือถ่ายลำสินค้าลดน้อยลง และสัดส่วนของสินค้าถ่ายลำก็อาจจะลดลงตามไปด้วย (Ports and Terminals, กันยายน 2560)

นอกจากนี้ (2) ขนาดของเรือที่สายการเดินเรือใช้มีขนาดใหญ่ขึ้นอย่างต่อเนื่อง ยิ่งสร้างภาวะกดดันต่อท่าเรือและท่าเทียบเรือมากขึ้น เนื่องจากต้องมีการติดตั้งอุปกรณ์และเครื่องมือทุ่นแรงที่สามารถรองรับเรือที่มีขนาดใหญ่มากได้ ซึ่งเป็นการผลักดันให้ท่าเรือและท่าเทียบเรือหลายแห่ง ต้องเพิ่มขีดความสามารถในการปฏิบัติงาน

เมื่อก้าวถึงท่าเรือที่เป็น Gateway ความได้เปรียบที่เห็นได้ชัดคือ สินค้าต้องมีการขนถ่ายผ่านท่าแน่นอน แต่ก็ยังมีการแข่งขันกันระหว่างท่าเรือที่เป็น Gateway ด้วยกัน (3) จึงมีการใช้กลยุทธ์เพื่อเพิ่มโอกาสและอำนาจในการต่อรองสายการเดินเรือ โดยดึงกลุ่มสินค้าที่มีการขนส่งหลังท่ามาเพิ่มข้อต่อรองกับสายการเดินเรือ ซึ่งท่าเรือหลายแห่งเริ่มมีการติดต่อกับเจ้าของสินค้า เพื่อให้ผู้ส่งออกเลือกมองท่าเรือเป็นอันดับแรก และเลือกสายการเดินเรือเป็นอันดับรอง จากที่กล่าวมาจึงไม่อาจสรุปได้ว่า สายการเดินเรือเป็นฝ่ายที่มีอำนาจมากที่สุด เพราะท้ายที่สุดสินค้าจะเป็นตัวตัดสิน เนื่องจากทุกคนในอุตสาหกรรมมีบทบาทเพื่อรองรับสินค้า มีแค่ส่วนของสินค้าถ่ายลำเท่านั้น ที่สายการเดินเรือมีอำนาจและสามารถตัดสินใจได้ว่าจะขนย้ายสินค้าไปที่ไหน

แม้ว่าสถานการณ์ในอนาคตของท่าเรือและท่าเทียบเรือจะมีการแข่งขันค่อนข้างสูง แต่สิ่งที่แน่นอนคือ ความท้าทายสำหรับท่าเรือมีมากกว่าสายการเดินเรือแน่นอน เพราะไม่สามารถเคลื่อนย้ายทรัพย์สินของตัวเองได้ เพราะฉะนั้นการลงทุนที่เหมาะสมและการปรับตัวให้ทันต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้นนั้น ถือเป็นเรื่องที่ทำเรือควรเร่งดำเนินการ

ผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมที่มีต่อการดำเนินงานของการท่าเรือฯ

การทำเรือฯ มีรายได้จากการให้บริการเรือ สินค้า และตู้สินค้า ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงของปริมาณเรือ สินค้า และตู้สินค้าผ่านท่าเรือฯ จึงมีความสำคัญต่อผลการประกอบการของการท่าเรือฯ ทั้งนี้ ปริมาณเรือ สินค้า และตู้สินค้าของการท่าเรือฯ จะปรับตัวสอดคล้องกับปัจจัยทางเศรษฐกิจเป็นส่วนใหญ่ อาทิ อัตราแลกเปลี่ยนอ้างอิงผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศไทย ผลิตภัณฑ์มวลรวมของคู่ค้าสำคัญ อาทิ จีน ญี่ปุ่น กลุ่มประเทศพัฒนา (OECD) และอาเซียน เป็นต้น รวมทั้งมูลค่าการนำเข้าและส่งออก สินค้าหลักที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพฯและท่าเรือแหลมฉบัง อาทิ เหล็กกล้า ผลิตภัณฑ์สิ้นแร่ และเซมิคอนดักเตอร์ เครื่องใช้ไฟฟ้า และส่วนประกอบเคมีภัณฑ์ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์ เครื่องมือวิทยาศาสตร์การแพทย์ เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ เป็นต้น

ผลการดำเนินงาน ขององค์กร



จากภาวะเศรษฐกิจในปี 2560 ขยายตัวได้ต่อเนื่อง การส่งออกสินค้าที่เติบโตดีกว่าคาด เศรษฐกิจขนาดใหญ่อย่างสหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และญี่ปุ่น พันตัวได้พร้อมๆ กัน เป็นครั้งแรกในรอบหลายปี ส่งผลดีต่อการดำเนินงานของการท่าเรือฯ (ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง) โดยในปีงบประมาณ 2560 การท่าเรือฯ มีผลการดำเนินงานด้านเรือ สินค้า และตู้สินค้า ดังรายละเอียดต่อไปนี้

การท่าเรือฯ มีปริมาณเรือลดลงจากปีงบประมาณก่อน ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากปริมาณเรือตู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบังลดลง อย่างไรก็ตาม สำหรับปริมาณตู้สินค้าและปริมาณสินค้าผ่านท่าของการท่าเรือฯ ขยายตัวขึ้น โดยเกิดจากผลการดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบังที่มีปริมาณตู้สินค้าและสินค้าผ่านท่าที่เพิ่มขึ้นจากปีก่อน สำหรับท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณตู้สินค้าและสินค้าผ่านท่าลดลงจากปีก่อนเล็กน้อยกล่าวคือ การท่าเรือฯ มีเที่ยวเรือ 8,531 เที่ยว ลดลงร้อยละ 8.92 มีสินค้าผ่านท่า 104,504 ลานตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.10 และมีตู้สินค้าผ่านท่ารวม 9,175 ลาน ที.อี.ยู. เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.097 เมื่อเทียบกับปีงบประมาณที่ผ่านมา

ท่าเรือกรุงเทพ มีเที่ยวเรือ 2,641 เที่ยว (ไม่รวมเรือลำเลียงและเรืออื่นๆ) ลดลงร้อยละ 14.70 มีปริมาณสินค้ารวม 20,615 ลานตัน ลดลงร้อยละ 2.05 สำหรับปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า 1,498 ลาน ที.อี.ยู. ลดลงร้อยละ 0.53

ท่าเรือแหลมฉบัง มีเที่ยวเรือ 5,890 เที่ยว (ไม่รวมเรือชายฝั่ง เรือลำเลียงและเรืออื่นๆ) ลดลงร้อยละ 6.69 มีปริมาณสินค้า 83,889 ลานตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.32 สำหรับปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า 7,677 ลาน ที.อี.ยู. เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.73

ท่าเรือภูมิภาค (ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง) มีปริมาณเรือลดลงจากปีงบประมาณก่อน ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากปริมาณเรือตู้สินค้าของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนองมีปริมาณที่ลดลง ซึ่งส่งผลกระทบต่อปริมาณสินค้าและตู้สินค้าที่ลดลงจากปีงบประมาณก่อนกล่าวคือ ท่าเรือภูมิภาคมีเที่ยวเรือ 3,825 เที่ยว ลดลงร้อยละ 19.86 ปริมาณสินค้า 0.342 ลานตัน ลดลงร้อยละ 25.81 และมีตู้สินค้า 7,797 ที.อี.ยู. ลดลงร้อยละ 27.71 เมื่อเทียบกับปีงบประมาณที่ผ่านมา โดย

ท่าเรือระนอง มีเที่ยวเรือ 242 เที่ยว ลดลงร้อยละ 30.06 มีสินค้าผ่านท่า 0.066 ลานตัน ลดลงร้อยละ 60.71 และปริมาณตู้สินค้า 2,494 ที.อี.ยู. ลดลงร้อยละ 18.68 โดยผู้ใช้บริการหลักของท่าเรือระนอง คือ กลุ่มบริษัทที่ได้รับสัมปทานสำรวจการขุดเจาะก๊าซธรรมชาติและปิโตรเลียมในอ่าวมะตะมะ ได้นำเรือ Off Shore Supply Vessel เข้ามาใช้บริการ ซึ่งในปัจจุบันมีการขุดเจาะน้ำมันที่น้อยลง จึงส่งผลต่อปริมาณเรือและตู้สินค้า (Supply Base) ของท่าเรือระนองในปีงบประมาณ 2560 จึงลดลงเป็นอย่างมาก

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน มีเที่ยวเรือ 2,907 เที่ยว ลดลงร้อยละ 16.59 มีสินค้าผ่านท่าเรือ 0.198 ลานตัน ลดลงร้อยละ 4.81 และปริมาณตู้สินค้า 5,303 ที.อี.ยู. ลดลงร้อยละ 31.29 โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากท่าเรือสบหลายในประเทศเมียนมา ซึ่งถือเป็นท่าเรือสำคัญของสินค้าไทยที่จะส่งต่อไปยังประเทศจีนได้ปิดการดำเนินงาน ดังนั้น การส่งออกสินค้าโดยเฉพาะสินค้าแช่แข็งจึงเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปทางรถยนต์มากขึ้น จึงเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้การดำเนินงานของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน มีผลการดำเนินงานที่ลดลงเป็นอย่างมาก

ท่าเรือเชียงของ มีเที่ยวเรือ 676 เที่ยว ลดลงร้อยละ 28.24 มีสินค้าผ่านท่าเรือ 0.078 ลานตัน ลดลงร้อยละ 8.24 เป็นผลจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ โดยเฉพาะทางถนนที่ได้รับการพัฒนาและเชื่อมโยงกันมากขึ้น และปัญหาทางด้านการจัดเก็บค่าธรรมเนียมและภาษีอากรใหม่ของศุลกากรลาว ส่งผลต่อผู้ประกอบการลาวที่นำเข้าสินค้าอุปโภคและบริโภคจากไทยลดลง รวมถึงการลดปริมาณนำเข้าวัตถุดิบสำหรับก่อสร้างของหลวงพระบาง จากสาเหตุข้างต้นจึงทำให้ผลการดำเนินงานของท่าเรือเชียงของลดลงเมื่อเทียบกับปีงบประมาณที่ผ่านมา ทั้งนี้ เนื่องจากภาวะการแข่งขันของอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี ทำให้บริษัทสายเรือใช้เรือคอนเทนเนอร์ขนส่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่ขึ้น โดยใช้การขนส่งแบบ Economy of Scale

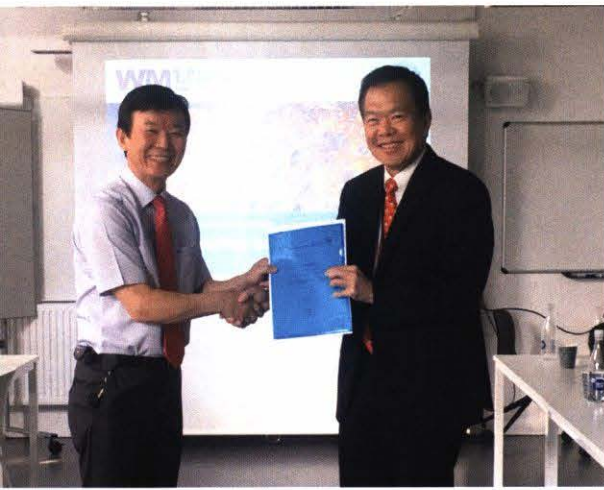
ความร่วมมือ ระหว่างประเทศ



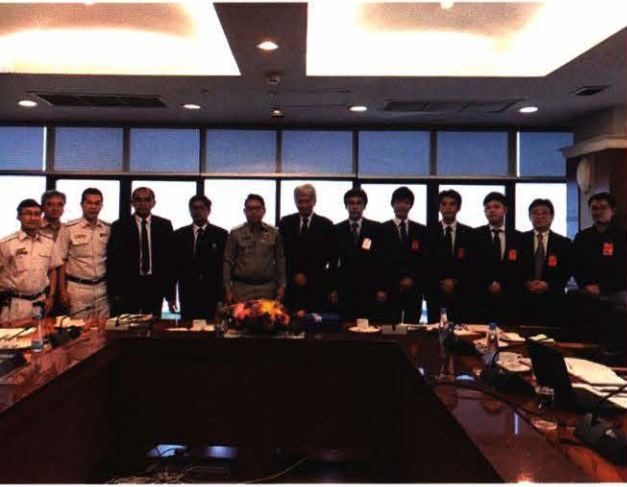
การท่าเรือฯ ได้จัดทำข้อตกลงความร่วมมือทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความสัมพันธ์ร่วมกันส่งเสริมและพัฒนากิจการท่าเรือและการขนส่งทางน้ำ โดยมีกิจกรรมความร่วมมือลักษณะต่างๆ อาทิ การส่งเสริมด้านการตลาดด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ การพัฒนาด้านบุคลากร การแลกเปลี่ยนข้อมูล ความรู้ และผู้เชี่ยวชาญระหว่างกัน รวมถึงการจัดประชุม/สัมมนา/เสวนา/ฝึกอบรม ทั้งในประเทศและต่างประเทศที่สำคัญ ดังนี้

ความร่วมมือในระดับทวิภาคี

- 1) ข้อตกลงความร่วมมือมิตรภาพระหว่างท่าเรือฯ กับรัฐบาลแคว้นเฟลันเดอร์ส ประเทศเบลเยียม (The Friendship Agreement between the Port Authority of Thailand and the Government of Flanders)
 - ลงนามในข้อตกลงฯ เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2535
 - ท่าเรือฯ จัดการประชุม Mixed Working Group และพิธีลงนามในหนังสือแสดงเจตจำนงฉบับใหม่ (ปี 2560 - 2562) เพื่อกำหนดกิจกรรมภายใต้หนังสือแสดงเจตจำนงฯ เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2559 ณ โรงแรมชาเทรียม ริเวอร์ไซด์ กรุงเทพฯ
 - ท่าเรือฯ ส่งพนักงานเข้าร่วมโครงการฝึกอบรมระยะสั้น Tailor-Made Port related Short Course on "On-The-Job Training: Marketing Port Strategies/Policy" ระหว่างวันที่ 12 - 24 มิถุนายน 2560 ณ ประเทศเบลเยียม
 - ท่าเรือฯ จัดศึกษาดูงานระยะสั้นให้กับพนักงานระดับปฏิบัติการของรัฐบาลแคว้นเฟลันเดอร์ส (Flanders) เมื่อวันที่ 16 - 28 กรกฎาคม 2560
 - ท่าเรือฯ จัดการประชุม Flanders Annual Meeting ณ ท่าเรือฯ เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2560
- 2) ข้อตกลงท่าเรือพันธมิตรเพื่อความร่วมมือด้านการตลาดระหว่างท่าเรือฯ และการท่าเรือนาโกยา ประเทศญี่ปุ่น
 - ลงนามในข้อตกลงฯ เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2555
 - ท่าเรือฯ ให้การต้อนรับคณะผู้แทนจากท่าเรือนาโกยา ระหว่างวันที่ 21 - 22 กุมภาพันธ์ 2560 ณ อาคารที่ทำการท่าเรือฯ และเยี่ยมชมหน่วยงานต่างๆ อาทิ ท่าเรือกรุงเทพ ICD ลาดกระบัง ท่าเรือแหลมฉบัง บริษัท อีสเทิร์น ซี แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด (ESCO)

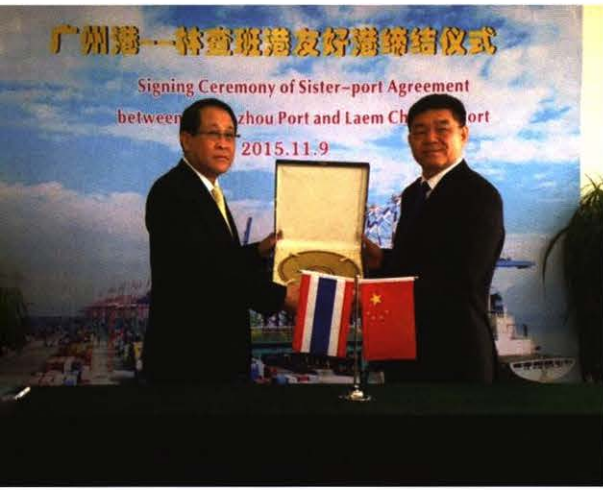


- 3) ข้อตกลงระหว่างการทำเรือฯ และเมืองโยโกฮามา (The City of Yokohama)
 - ลงนามในข้อตกลงฯ เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2557
 - รัฐบาลญี่ปุ่นสนับสนุนข้อมูลวิชาการภายใต้ความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อม Joint Crediting Mechanism : (JCM) สำหรับการศึกษากการลดปริมาณมลพิษของการทำเรือฯ
 - การทำเรือฯ ดำเนินโครงการสร้างเครือข่ายพันธมิตรเพื่อพัฒนาองค์กร จัดการบรรยายและฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ ภายใต้หัวข้อ "Yokohama Port Challenges for the 21st Century" ระหว่างวันที่ 17 - 18 สิงหาคม 2560 ณ อาคารที่ทำการการทำเรือฯ กรุงเทพฯ
- 4) บันทึกความเข้าใจระหว่างการทำเรือฯ เมือง Fukuoka และ Hakata Port Terminal Co., Ltd.
 - ลงนามในข้อตกลงฯ เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2558
 - ผู้แทนการทำเรือฯ เข้าร่วมการสัมมนา Hakata Port Promotional Seminar in Bangkok เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2559 ณ โรงแรมอนันตรา สาทร์ กรุงเทพฯ
 - ผู้แทนการทำเรือฯ เข้าร่วมการฝึกอบรมระยะสั้น ภายใต้บันทึกความเข้าใจระหว่างการทำเรือฯ เมือง Fukuoka และ Hakata Port Terminal Co., Ltd. ณ เมือง Fukuoka ประเทศญี่ปุ่น ระหว่างวันที่ 24 - 25 พฤษภาคม 2560
- 5) บันทึกความเข้าใจระหว่างการทำเรือฯ และการทำเรือปูซาน
 - ลงนามในข้อตกลงฯ เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2559
 - พนักงานการทำเรือฯ ได้รับทุนจากการทำเรือปูซาน เข้าร่วมการฝึกอบรม Port and Logistics Professional ในเดือนตุลาคม - พฤศจิกายน 2559 ณ ท่าเรือปูซาน สาธารณรัฐเกาหลี
 - การทำเรือฯ เข้าร่วมการประชุม Busan International Port Conference ในเดือนพฤศจิกายน 2559
 - มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เป็นประโยชน์ ได้แก่ ปริมาณตู้สินค้าระหว่างการทำเรือฯ และการทำเรือปูซาน
 - ผู้แทนการทำเรือฯ เข้าร่วมการฝึกอบรมระยะสั้น ณ ท่าเรือปูซาน ระหว่างวันที่ 23 ตุลาคม - 4 พฤศจิกายน 2559
 - ผู้แทนการทำเรือฯ เข้าร่วมการประชุม Joint Working Group ณ ท่าเรือปูซาน สาธารณรัฐเกาหลี ระหว่างวันที่ 8 - 13 พฤศจิกายน 2559
 - การทำเรือฯ จัดการสัมมนาภายใต้หัวข้อ Robust Power of Port and Shipping ระหว่างวันที่ 15 - 16 มีนาคม 2560 ณ โรงแรม ชาเทรียม ริเวอร์ไซด์ กรุงเทพฯ
 - การทำเรือปูซานได้เล็งเห็นความสัมพันธ์อันดีระหว่างทั้งสองท่าเรือจึงให้ความอนุเคราะห์ พิจารณามอบทุนการศึกษาให้แก่พนักงานการทำเรือฯ จำนวน 1 ทุน เพื่อศึกษาต่อในระดับปริญญาโท สาขาการจัดการท่าเรือ ณ มหาวิทยาลัยทางทะเลโลก (World Maritime University: WMU) ประเทศสวีเดน



ความร่วมมือในระดับพหุภาคี

- 1) กรอบความร่วมมือของสมาคมท่าเรืออาเซียน (The ASEAN Ports Association : APA)
 - ผู้แทนการท่าเรือฯ เข้าร่วมการประชุมใหญ่สมาคมท่าเรืออาเซียน (The ASEAN Port Association : APA) ครั้งที่ 42 ระหว่างวันที่ 14 - 17 พฤศจิกายน 2559 ณ ประเทศฟิลิปปินส์
- 2) กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก (Asia-Pacific Economic Cooperation : APEC)
 - ผู้แทนการท่าเรือฯ นำเสนอรายงานสรุปผลโครงการ APEC Training Course on Common Principle to Shipping Policy ต่อที่ประชุมคณะทำงานด้านการขนส่ง APEC ครั้งที่ 44 ระหว่างวันที่ 15 - 16 มีนาคม 2560 ณ ประเทศเวียดนาม
- 3) กรอบความร่วมมือในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN)
 - ผู้แทนการท่าเรือฯ เข้าร่วมการประชุมการขนส่งอาเซียน (ASEAN Transport) ครั้งที่ 22 ระหว่างวันที่ 14 - 18 พฤศจิกายน 2559 ณ ประเทศฟิลิปปินส์
 - ผู้แทนการท่าเรือฯ เข้าร่วมการประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางน้ำของอาเซียน ครั้งที่ 33 (33rd Maritime Transport Working Group Meetings-ASEAN 2017) ระหว่างวันที่ 4 - 6 เมษายน 2560 ณ กรุงมะนิลา สาธารณรัฐฟิลิปปินส์
- 4) องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO)
 - การท่าเรือฯ ได้รับมอบหมายให้เป็นหน่วยงานหลักสำหรับการเตรียมการลงสมัครรับเลือกตั้งและรณรงค์หาเสียง เพื่อเข้าร่วมเป็นสมาชิกคณะมนตรีขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) สำหรับวาระปี 2561 - 2562 ร่วมกับ กระทรวงคมนาคม กรมเจ้าท่า และกระทรวงการต่างประเทศ โดยมอบหมายให้ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เป็นประธานอนุกรรมการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นอนุกรรมการเพื่อพิจารณาจัดทำแผนการดำเนินงานเตรียมการลงสมัครฯ
 - ผู้แทนการท่าเรือฯ ได้ปฏิบัติงานรณรงค์หาเสียงสำหรับการสมัครรับเลือกตั้งเป็นสมาชิกคณะมนตรีของ IMO ร่วมกับ สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงลอนดอน และผู้แทนกรมเจ้าท่า โดยมีเอกอัครราชทูต ณ กรุงลอนดอน เป็นหัวหน้าคณะทำงานฯ สำหรับกิจกรรมที่ได้ดำเนินการในการรณรงค์หาเสียงดังกล่าว ทั้งนี้ การท่าเรือฯ ได้ให้การสนับสนุนค่าใช้จ่าย สำหรับการแสดงในงานเลี้ยงรับรองผู้แทนประเทศสมาชิกของ IMO ในคราวเดียวกับการประชุมสมัชชาสามัญสามัญ ครั้งที่ 30 เมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2560 ณ The Landmark London Hotel กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร
 - การท่าเรือฯ ร่วมกับกรมเจ้าท่าเป็นเจ้าภาพจัดสัมมนาระดับภูมิภาค Regional Seminar on Facilitation of International Maritime Traffic มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ความรู้และสร้างความเข้าใจในวิธีการดำเนินการขจัดอุปสรรค ปัญหาและความซับซ้อนของระเบียบวิธีปฏิบัติในการนำเข้า-ส่งออก เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ระหว่างวันที่ 22 - 26 พฤษภาคม 2560 ณ โรงแรมฮอลิเดย์อินน์ สุขุมวิท กรุงเทพฯ



อื่นๆ

- 1) การทำเรือฯ ให้การต้อนรับคณะผู้แทนจากสถาบัน Overseas Coastal Area Development Institute (OCDI) และ องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency: JICA) เพื่อร่วมหารือถึง โอกาสความเป็นไปได้ในการจัดโครงการฝึกอบรมดูงานระยะสั้นร่วมกัน ระหว่างวันที่ 27 กุมภาพันธ์ - 1 มีนาคม 2560 ณ ประเทศไทย
- 2) การทำเรือฯ ให้การต้อนรับคณะผู้แทนท่าเรือซัวเถา สาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2560 ณ อาคารที่ทำการ การท่าเรือฯ กรุงเทพฯ
- 3) การสัมมนา The 3rd Maritime Silk Road Port International Cooperation Forum ระหว่างวันที่ 11 - 12 กรกฎาคม 2560 ณ เมือง Ningbo สาธารณรัฐประชาชนจีน

ประมวลภาพข่าวกิจกรรม ในรอบปี

รัฐมนตรีช่วยว่าการ กระทรวงคมนาคม และคณะ ตรวจเยี่ยมท่าเรือแหลมฉบัง

เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2560 นายพิชิต อัคราทิตย์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม และคณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม

ได้เดินทางไปตรวจเยี่ยมท่าเรือแหลมฉบังและรับฟังรายงานผลการดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงความคืบหน้าการพัฒนาโครงการก่อสร้างศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ณ ห้องประชุม 1 อาคารบริหารท่าเรือแหลมฉบัง โดยมี เรือเอก สุทธิพันธ์ หัตถวงษ์ ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ พร้อมด้วย ร้อยตำรวจตรี มนต์รี ฤกษ์จำเนียร ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง ให้การต้อนรับพร้อมบรรยายสรุป



การประชุมระดับรัฐมนตรี ตามบันทึกความเข้าใจโตเกียว และปารีส ว่าด้วยการตรวจ และควบคุมเรือ

ระหว่างวันที่ 2 - 4 พฤษภาคม 2560 นายพิชิต อัคราทิตย์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เข้าร่วม

ประชุมระดับรัฐมนตรีของบันทึกความเข้าใจโตเกียวและปารีสว่าด้วยการตรวจและควบคุมเรือในฐานะรัฐเจ้าของท่า ครั้งที่ 3 (The Third Joint Ministerial Conference of the Paris and Tokyo Memoranda of Understanding (MOUs) on Port State Control) พร้อมด้วยคณะผู้แทนจากประเทศไทย โดยมี เรือเอก สุทธิพันธ์ หัตถวงษ์ ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เข้าร่วมการประชุมฯ ณ นครแวนคูเวอร์ ประเทศแคนาดา

โครงการกีฬาชุมชนสามัคคี ต่อต้านยาเสพติด ประจำปี 2560

เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2560 ร้อยตำรวจโท ประจักษ์ ศรีวรรณนะ ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนา

ธุรกิจ พร้อมด้วยผู้บริหาร พนักงานการท่าเรือฯ และนักกีฬาฟุตบอลจากสโมสรการท่าเรือ เอฟซี ร่วมในพิธีเปิดโครงการกีฬาชุมชนสามัคคีต่อต้านยาเสพติด ประจำปี 2560 ซึ่งมีตัวแทนจากโรงเรียนบริเวณรอบการท่าเรือฯ เข้าร่วมการแข่งขัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เด็กและเยาวชนได้ใช้เวลาให้เกิดประโยชน์ ลดปัญหา ยาเสพติดและปัญหาทางสังคม ณ สนามฟุตบอลการท่าเรือฯ และสนามแบดมินตัน การท่าเรือฯ



**การแข่งขัน
PAT MINI MARATHON
2017 ครั้งที่ 5**

เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2560 เรือเอก สุทธิพันธ์ หัตถวงษ์ ผู้อำนวยการการทำเรือฯ เป็นประธานเปิดโครงการเดิน - วิ่ง การกุศล ครอบรอบวันคล้ายวัน



สถาปนากการทำเรือฯ 66 ปี "PAT MINI MARATHON 2017" ครั้งที่ 5 โดยมีผู้บริหาร พนักงานการทำเรือฯ และประชาชนทั่วไป เข้าร่วมโครงการฯ กว่า 7,000 คน ณ อาคารที่ทำการการทำเรือฯ



**การทำเรือฯ ฝึกซ้อมแผน
ฉุกเฉิน ISPS Code
ประจำปี 2560**

เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2560 เรือโท ชำนาญ ไชยฤทธิ ผู้อำนวยการทำเรือกรุงเทพ เป็นประธานในการร่วมฝึกซ้อมแผนรักษาความปลอดภัย ISPS Code ของการทำเรือฯ ประจำปี

ปีงบประมาณ 2560 โดยมีผู้แทนหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมด้วย ได้แก่ ผู้แทนจากกรมเจ้าท่า กรมศุลกากร คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด ศูนย์ต่อต้านการก่อการร้ายสากล สำนักตรวจคนเข้าเมือง กองบังคับการสายตรวจและปฏิบัติการพิเศษ กองกำกับการต่อต้านการก่อการร้าย กลุ่มงานความมั่นคงระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ สถานีตำรวจนครบาลท่าเรือ สถานีตำรวจนครบาลบางคอแหลม สำนักงานเขตคลองเตย เป็นต้น เข้าร่วมการฝึกซ้อมฯ ณ บริเวณหน้าท่า 22A ท่าเรือกรุงเทพ

**การเสวนาสู่ความเป็นเลิศ
ในธุรกิจท่าเรือและโลจิสติกส์
"PAT International
Conference 2017 :
Port of the Future"**

ระหว่างวันที่ 23 - 24 สิงหาคม 2560 เรือตรี ทรงธรรม จันทประสิทธิ์ รองผู้อำนวยการการทำเรือฯ



สายวิศวกรรม รักษาการแทนผู้อำนวยการการทำเรือฯ เป็นประธานในพิธีเปิดการเสวนาเชิงวิชาการสู่ความเป็นเลิศในธุรกิจท่าเรือและโลจิสติกส์ ภายใต้หัวข้อ "PAT International Conference 2017 : Port of the Future" โดยมีผู้เชี่ยวชาญด้านธุรกิจท่าเรือชั้นนำของโลก ได้แก่ ที่ปรึกษาจากบริษัท ดิวรี่ บริษัท โอลันด์เบอร์เกอร์ และบริษัท โรเยล เฮคคองนิง รวมทั้งผู้แทนจากท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังเป็นผู้ร่วมเสวนาฯ โดยมีผู้บริหาร พนักงานการทำเรือฯ ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐและเอกชน และสื่อมวลชน เข้าร่วมงานฯ ณ โรงแรมมิลเลนเนียม ฮิลตัน กรุงเทพฯ

ส่วนที่

5

การทำกับดูแอลองค์กร

- การควบคุมภายใน
- การบริหารความเสี่ยง
- จริยธรรมและจรรยาบรรณของกรรมการ
ผู้บริหาร และพนักงาน
- นโยบายการทำกับดูแอลที่ดี
- รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ
ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ 2560
- การดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสาร
ของราชการ พ.ศ. 2540

การควบคุมภายใน



ระบบการควบคุมภายในของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง และดำเนินการสอดคล้องกับแนวทางการควบคุมภายในของ The Committee of Sponsoring Organization of the Treadway Commission (COSO) โดยสำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน เป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการวางแผนและจัดการเกี่ยวกับการควบคุมภายในของหน่วยงานต่างๆ ของการท่าเรือฯ เพื่อจัดทำข้อมูลและรายงานสรุปเสนอคณะกรรมการตามโครงสร้างการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการท่าเรือฯ พิจารณาดำเนินการ เพื่อให้การดำเนินการปรับปรุงการควบคุมภายในแต่ละปีบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนด ให้การดำเนินงานการควบคุมภายในของการท่าเรือฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลยิ่งขึ้น

การท่าเรือฯ ประเมินการควบคุมภายในตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. 2544 ทั้ง 5 องค์ประกอบและให้ความสำคัญกับการติดตามผลการปรับปรุงการควบคุมภายใน ผ่านระบบสารสนเทศเพื่อการติดตามผลการดำเนินการปรับปรุงการควบคุมภายในของหน่วยงานต่างๆ รวมถึงการสอบทานผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ โดยการประสานงานกับฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการประเมินและสอบทานการควบคุมภายในอย่างเป็นอิสระ และเป็นเครื่องมือที่สำคัญที่จะทำให้การบริหารจัดการองค์กรเป็นไปอย่างสุจริต โปร่งใส มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อสร้างความมั่นใจว่าการดำเนินงานจะบรรลุวัตถุประสงค์ของการควบคุมภายในด้านประสิทธิภาพของการดำเนินงาน การใช้ทรัพยากร การดูแลรักษาทรัพย์สิน การป้องกันหรือลดความผิดพลาด ความเสียหายการรั่วไหล การสิ้นเปลือง ความเชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินการบัญชีและรายงานอื่นๆ รวมถึงการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรีและนโยบาย

ทั้งนี้ การท่าเรือฯ จะสรุปผลการประเมินเกี่ยวกับการควบคุมภายใน รายงานต่อคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน ผู้กำกับดูแล และคณะกรรมการตรวจสอบตามกำหนดทุกปี

นอกจากนี้ การท่าเรือฯ ได้จัดทำแผนพัฒนาการบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายในประจำปี เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการท่าเรือฯ ในการพัฒนาทบทวนและเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจให้พนักงานทุกระดับอย่างสม่ำเสมอเพื่อเป็นช่องทางส่งเสริมให้พนักงานทุกคนในองค์กรตระหนักและให้ความสำคัญในเรื่องการควบคุมภายใน และเสริมสร้างให้พนักงานเกิดความรับผิดชอบในการจัดการความเสี่ยงในทุกระดับและผลักดันให้การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กร

การบริหารความเสี่ยง



การทำเรือแห่งประเทศไทย ดำเนินการกำกับดูแลและบริหารความเสี่ยงขององค์กรให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการตามโครงสร้างการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการทำเรือฯ ดังนี้

- คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการทำเรือแห่งประเทศไทย โดยกรรมการการทำเรือฯ เป็นคณะกรรมการพิจารณาการบริหารความเสี่ยงในระดับนโยบาย
- คณะอนุกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการทำเรือแห่งประเทศไทย โดยผู้บริหารระดับสูงเป็นอนุกรรมการ พิจารณาแก้ไขปัญหาในระบบจัดการความเสี่ยงและติดตามการบริหารความเสี่ยงขององค์กรอย่างสม่ำเสมอทุกเดือน

สำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน ทำหน้าที่ดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยงขององค์กรโดยรวมและพัฒนาระบบการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในอย่างเป็นระบบและเป็นระเบียบด้วยการสนับสนุนการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในให้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องบูรณาการเข้ากับระบบการบริหารอื่นๆ ขององค์กร

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

ในการประเมินความเสี่ยงระดับองค์กรประจำปีงบประมาณ 2560 การทำเรือฯ กำหนดพิจารณาประเมินความเสี่ยงระดับองค์กรในลักษณะของเหตุการณ์ความเสี่ยงรายหมวดหมู่ เพื่อขจัดปัญหาที่อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงเดิม โดยมอบหมายผู้บริหารระดับสูงกำกับและควบคุมดูแลการบริหารความเสี่ยง ให้มีแนวทางการบริหารความเสี่ยงในลักษณะของคู่มือที่สามารถนำมาดำเนินการเมื่อเกิดเหตุการณ์ความเสี่ยงในลักษณะเดียวกัน แผนบริหารความเสี่ยงประจำปีงบประมาณ 2560 จึงมีลักษณะเป็นการดำเนินการต่อเนื่องที่จะเห็นผลสำเร็จในปีต่อๆ ไป



สำหรับการดำเนินการตามแนวนโยบายระดับประเทศ การท่าเรือฯ ได้ตระหนักและให้ความสำคัญในการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจโดยดำเนินการจัดวางระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจให้ครบถ้วนทุกท่าเรือในกำกับดูแล ในฐานะที่การท่าเรือฯ เป็นหน่วยงานสนับสนุนกระทรวงคมนาคมในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติ ตามนโยบายรัฐบาล โดยการท่าเรือฯ ได้จัดทำแผนงาน “โครงการจัดวางระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจตามมาตรฐานสากลของการท่าเรือฯ (พ.ศ. 2558 - 2561)” และดำเนินการตามมาตรฐานสากล ISO 22301 รองรับเหตุการณ์ภัยพิบัติที่อาจเกิดขึ้น เพื่อให้การท่าเรือฯ สามารถดำเนินการทางธุรกิจที่สำคัญได้อย่างต่อเนื่อง เป็นการลดโอกาสและผลกระทบจากภัยคุกคาม ที่อาจทำให้เกิดการหยุดชะงักของการดำเนินธุรกิจ ซึ่งเป็นเรื่องยากต่อการคาดการณ์ และอาจก่อให้เกิดความสูญเสียอย่างมีนัยสำคัญต่อการท่าเรือฯ และประเทศชาติในองค์รวม

ในปีงบประมาณ 2560 คณะกรรมการการท่าเรือฯ โดยคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการท่าเรือฯ และคณะกรรมการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการท่าเรือฯ มีความเห็นให้การท่าเรือฯ ทำการทดสอบแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (BCP) ในระดับที่ซับซ้อน (Advance) ของท่าเรือแหลมฉบัง ทั้งนี้ เพื่อความมั่นใจในการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการท่าเรือฯ เพิ่มเติมจากการดำเนินการตามแผนงานปีงบประมาณ 2560

การท่าเรือฯ ดำเนินการทดสอบแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจฯ ของท่าเรือแหลมฉบังในระดับที่ซับซ้อน (Advance) ทั้ง 3 สถานการณ์ โดยผู้บริหารระดับสูง ได้แก่ คณะกรรมการการท่าเรือฯ ในฐานะคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการท่าเรือฯ ผู้บริหารของการท่าเรือฯ ร่วมสังเกตการณ์ โดยผู้บริหารของท่าเรือแหลมฉบังร่วมปฏิบัติการตลอดการทดสอบฯ ซึ่งผลลัพธ์การทดสอบแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (BCP) ในระดับที่ซับซ้อนของท่าเรือแหลมฉบัง เป็นไปตามวัตถุประสงค์ในสถานการณ์ต่างๆ ที่กำหนดให้เป็นเหตุวิกฤติ โดยท่าเรือแหลมฉบังสามารถผลิตผลลัพธ์ได้ตามที่กำหนดไว้ในแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ถือเป็นความสำเร็จที่ยืนยันได้ว่าแม้เกิดเหตุวิกฤติจนอาจทำให้เกิดการหยุดชะงัก ท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือฯ ยังให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง เป็นความยั่งยืนที่การท่าเรือฯ กำหนดให้เป็นความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการในทุกรูปแบบ

จริยธรรมและจรรยาบรรณ ของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน



มาตรฐานทางจริยธรรมของ คณะกรรมการการทำเรือฯ ต่อองค์กร

1. การยึดมั่นในคุณธรรมและจริยธรรม
2. การมีจิตสำนึกที่ดี ซื่อสัตย์ สุจริต และ
รับผิดชอบ
3. การยึดถือประโยชน์ของประเทศชาติเหนือกว่า
ประโยชน์ส่วนตนและไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อน
4. การยืนหยัดทำในสิ่งที่ถูกต้อง เป็นธรรม และ
ถูกกฎหมาย
5. การให้บริการประชาชนด้วยความรวดเร็ว
มีอัธยาศัยและไม่เลือกปฏิบัติ
6. การให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างครบถ้วน
และไม่บิดเบือนข้อเท็จจริง
7. การมุ่งผลสัมฤทธิ์ของงาน รักษามาตรฐาน
มีคุณภาพ โปร่งใสและตรวจสอบได้
8. การยึดมั่นในระบอบประชาธิปไตยอันมี
พระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข
9. การยึดมั่นในหลักจรรยาวิชาชีพขององค์กร

มาตรฐานทางจริยธรรมของผู้บริหารต่อองค์กร

1. ผู้บริหารต้องมีภาวะผู้นำ
2. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โดยแสดงถึงความเป็น
มืออาชีพ ด้วยการประยุกต์ความรู้ความชำนาญ และทักษะ
การบริหารจัดการมาใช้ในการทำเรือฯ อย่างเต็มความสามารถ
ในทุกกรณี
3. รักษาและใช้ทรัพย์สินของการทำเรือฯ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด
ละเว้นการใช้ทรัพย์สินเพื่อประโยชน์ส่วนตนและผู้อื่น
4. จัดทำแผนวิสาหกิจ แผนการเงินและงบประมาณ แผนบริหาร
สินทรัพย์ และแผนต่างๆ ของการทำเรือฯ ที่สนองนโยบายรัฐบาล
และการบริหารงานของคณะกรรมการ
5. จัดทำรายงานทางบัญชี การเงิน สภาวะของธุรกิจที่มีผลต่อ
การดำเนินงาน รวมทั้งข้อมูลฝ่ายปฏิบัติการ เพื่อแสดงฐานะ
การเงินและผลการดำเนินงานของการทำเรือฯ อย่างสม่ำเสมอ
ถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา น่าเชื่อถือและสามารถตรวจสอบได้
6. ละเว้นการเปิดเผยข้อมูลลับหรือสารสนเทศของการทำเรือฯ
(ที่ยังไม่ได้รับอนุญาต) ต่อสาธารณชน เพื่อแสวงหาผลประโยชน์
ให้ตนเองและผู้เกี่ยวข้อง ไม่กระทำการใดๆ อันอาจก่อให้เกิด
ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของการทำเรือฯ ทั้งโดยทางตรง
และทางอ้อม
7. ไม่ใช้สถานะหรือตำแหน่งไปแสวงหาผลประโยชน์



มาตรฐานทางจริยธรรมของพนักงานต่อองค์กร

1. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ปราศจากอคติ และไม่ใช้อำนาจหน้าที่ของตนในการแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบให้แก่ตนเองหรือผู้อื่น
2. ปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มกำลังความสามารถ โดยคำนึงถึงประโยชน์ของการทำเรือฯ และสังคมส่วนรวมเป็นสำคัญ
3. ปฏิบัติหน้าที่โดยไม่เข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องหรือสร้างความสัมพันธ์ใดๆ ที่จะนำไปสู่ความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับการทำเรือฯ
4. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความระมัดระวังรอบคอบในการใช้ข้อมูล การเก็บรักษาข้อมูล และไม่เปิดเผยข้อมูลโดยไม่ได้รับอนุญาตจากผู้ที่มีอำนาจ ยกเว้นเป็นการเปิดเผยข้อมูลตามกฎหมาย
5. ปฏิบัติหน้าที่โดยไม่นำข้อมูลที่ได้หรือไม่พึงควรเปิดเผยมาใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตัว พวกพ้อง หรือญาติพี่น้อง หรือในรูปแบบอื่นใดที่ถือเป็นการขัดต่อกฎหมายหรือวัตถุประสงค์ของกฎหมาย
6. ประพฤติตนเป็นผู้ตรงต่อเวลา พร้อมทั้งจะอุทิศตนและเวลาให้กับการปฏิบัติงานของการทำเรือฯ อย่างเต็มที่
7. ดูแลรักษาและใช้ทรัพย์สินของการทำเรือฯ อย่างประหยัดคุ้มค่า โดยระมัดระวังมิให้เสียหายหรือสิ้นเปลืองเสมือนปฏิบัติต่อทรัพย์สินของตนเอง
8. ไม่กระทำการใดๆ อันอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของการทำเรือฯ ทั้งโดยทางตรงและทางอ้อม
9. รักษาความลับของการทำเรือฯ โดยการดูแลระมัดระวังมิให้เอกสารลับในความรับผิดชอบรั่วไหลตกไปถึงผู้ไม่เกี่ยวข้อง อันอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่การทำเรือฯ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตก่อน

ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (Conflict of Interest)

การทำเรือฯ ได้วางระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทย ว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ พ.ศ. 2557 เพื่อใช้เป็นแนวทางปฏิบัติให้ผู้บริหารและพนักงานปฏิบัติงานมีความชัดเจนโปร่งใส มีความรวดเร็วและเป็นธรรม ขจัดการทุจริต ประพฤติมิชอบ รวมถึงการหลีกเลี่ยงกฎหมายในการแสวงหาประโยชน์ส่วนตนของพนักงานทุกระดับ ป้องกันมิให้ประพฤติดำเนินการใดๆ ในลักษณะที่จะก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์



การท่าเรือแห่งประเทศไทย นโยบายการกำกับดูแลที่ดี

การท่าเรือแห่งประเทศไทย มุ่งมั่นที่จะเป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจท่าเรือและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือ โดยการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กร และมีคุณธรรมในการดำเนินธุรกิจที่มีความโปร่งใส เป็นธรรมและตรวจสอบได้ ภายใต้หลักธรรมาภิบาล ดังนี้

1. คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนปฏิบัติหน้าที่ด้วยความมุ่งมั่น ทุ่มเท และรับผิดชอบอย่างเต็มความสามารถตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี 7 ประการ ได้แก่

- 1.1 ความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติหน้าที่ (Accountability)
- 1.2 ความสำนึกในหน้าที่ด้วยขีดความสามารถและประสิทธิภาพที่เพียงพอ (Responsibility)
- 1.3 การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียมกันโดยสุจริตเป็นธรรมต่อทุกฝ่าย หากมีการร้องเรียนต้องมีคำอธิบายได้ (Equitable Treatment)
- 1.4 ความโปร่งใสในการดำเนินงานที่สามารถตรวจสอบได้ และมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย (Transparency)
- 1.5 การสร้างมูลค่าเพิ่มแก่กิจการทั้งในระยะสั้นและระยะยาว โดยการเปลี่ยนแปลง หรือเพิ่มมูลค่าใดๆ นั้น จะต้องเป็นการเพิ่มความสามารถในทุกด้านเพื่อการแข่งขัน (Value Creation)
- 1.6 การส่งเสริมพัฒนาการกำกับดูแล และจรรยาบรรณที่ดีในการประกอบธุรกิจ (Ethics)
- 1.7 การมีส่วนร่วมเป็นการส่งเสริมให้กิจการกระจายโอกาสแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินงานของการท่าเรือฯ (Participation)

2. คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ดำเนินบทบาทสำคัญร่วมกับผู้บริหารในการกำหนดวิสัยทัศน์ นโยบาย กลยุทธ์ แผนงานที่สำคัญขององค์กร และมีการวางแนวทางการบริหารจัดการ และการดำเนินกิจการที่มีความเหมาะสม

3. การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีการเปิดเผยสารสนเทศทั้งในเรื่องทางการเงินและที่ไม่ใช่เรื่องทางการเงินขององค์กรอย่างโปร่งใส ถูกต้อง และตรวจสอบได้ รวมถึงให้ความสำคัญและแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์กรทุกภาคส่วน

4. คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย และผู้บริหาร เป็นผู้นำ (Role Model) ในเรื่องจริยธรรม และเป็นตัวอย่างในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต ยุติธรรม โปร่งใส ตรวจสอบได้ตามแนวปฏิบัติด้านจริยธรรมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

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

จึงประกาศให้ทราบและถือปฏิบัติโดยทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560

(นายสุรงค์ มุลกุล)

ประธานกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

พลเรือเอก

(ชัยณรงค์ เจริญรักษ์)

ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการ
และความรับผิดชอบต่อสังคมของ
การท่าเรือแห่งประเทศไทย

เรือตรี

(ทรงธรรม จันทประสิทธิ์)

รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายวิศวกรรม รักษาการแทน
ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ 2560

คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ตามคำสั่งที่ 32/2560 ลงวันที่ 11 สิงหาคม 2560 ประกอบด้วยกรรมการการท่าเรือฯ ที่เป็นอิสระ 3 ท่าน โดยมีนางปรารถนา มงคลกุล เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ นายจิตติพงศ์ นันทาทิวัฒน์ นางชนัญญารักษ์ เพ็ชรรัตน์ เป็นกรรมการตรวจสอบ และนายอภิชาติ พูลถ่าย ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายตรวจสอบ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2555 กฎบัตร หลักเกณฑ์ แนวปฏิบัติตามคู่มือการปฏิบัติงานสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง และตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการการท่าเรือฯ ในปีงบประมาณ 2560 คณะกรรมการตรวจสอบได้จัดให้มีการประชุมจำนวน 6 ครั้ง และได้เชิญผู้บริหารระดับสูงและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของหน่วยรับตรวจต่างๆ ในการท่าเรือฯ เข้าร่วมประชุมตามความเหมาะสม นอกจากนี้มีการประชุมร่วมกันระหว่างผู้บริหาร/เจ้าหน้าที่ของ สตง. ผู้บริหารของฝ่ายตรวจสอบ และคณะกรรมการตรวจสอบ โดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุมด้วยจำนวน 1 ครั้ง เพื่อหารือเกี่ยวกับประเด็นที่ตรวจพบทางการเงินและบัญชีและข้อมูลสำหรับการพิจารณาจัดทำแผนการตรวจสอบภายในเพื่อลดการปฏิบัติงานที่ซ้ำซ้อนกัน รวมทั้งมีการจัดทำรายงานการประชุมทุกครั้งหลังเสร็จสิ้นการประชุม และมีการแจ้งเวียนมติคณะกรรมการตรวจสอบการท่าเรือฯ ที่สำคัญๆ ให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบหรือนำไปปฏิบัติ ผลการดำเนินงานที่สำคัญในปีงบประมาณ 2560 สรุปได้ดังนี้

1. **สอบทานให้การท่าเรือฯ มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและน่าเชื่อถือ** โดยติดตามผลการจัดทำรายงานทางการเงินประจำปีงบประมาณ 2559 และรายงานทางการเงินประจำปีงบประมาณ 2560 อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้รายงานทางการเงินของการท่าเรือฯ แสดงผลการดำเนินงานและฐานะการเงินด้วยข้อมูลที่มีสาระสำคัญอย่างเพียงพอ ถูกต้อง เชื่อถือได้ เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งกฎ ระเบียบ ที่เกี่ยวข้อง

2. **สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของระบบควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง** รวมทั้งได้ให้ข้อเสนอแนะต่อฝ่ายบริหารเพื่อปรับปรุงระบบควบคุมภายในของการท่าเรือฯ ในกรณีที่มีจุดอ่อนที่สำคัญ ติดตามความคืบหน้าผลการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยงและการปรับปรุงการควบคุมภายใน รวมทั้งสอบทานรายงานผลการสอบทานการประเมินผลการควบคุมภายในของผู้ตรวจสอบภายใน (แบบ ปส.) ประจำปีงบประมาณ 2559 เพื่อพิจารณา/สั่งการ/ติดตามให้มีการปรับปรุง/แก้ไขจุดอ่อนการควบคุมภายในที่สำคัญอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง

3. **สอบทานการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการ** เพื่อให้การท่าเรือฯ มีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

4. **สอบทานการดำเนินงานต่างๆ ของการท่าเรือฯ ให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล** เน้นการตรวจสอบเชิงป้องกัน เสนอประเด็นจากผลการตรวจสอบที่สำคัญต่อคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อให้มีการพิจารณาดำเนินการ/สั่งการและติดตามการแก้ไขปัญหาในส่วนที่เกี่ยวข้อง อาทิ รายงานผลการตรวจสอบ งานเงินสด - การจำหน่ายบัตรอนุญาตชั่วคราว รายงานผลการตรวจสอบงานบริหารสัญญาจ้างเหมาซ่อมท่า บำรุงรักษา ตรวจสอบตรวจเช็ค บันจันยกตู้สินค้าหน้าท่า (ปตส.) และรถคานยกตู้สินค้า (รคส.) รายงานผลการตรวจสอบงานพัมนาธุรกิจและบริหารสินทรัพย์ (แผนกที่ดินเชิงพาณิชย์) รายงานผลการสังเกตการณ์รับและเปิดของการจัดซื้อจัดจ้างที่มีวงเงินเกิน 5 ล้านบาท ของการท่าเรือฯ ประจำปีงบประมาณ 2559 รายงานผลการตรวจสอบงานบริหารสัญญาพื้นที่ให้เช่าท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) บริษัท เบญจพรแลนด์ จำกัด และบริษัท ออโต้ ลอจิสติกส์ จำกัด รายงานผลการตรวจสอบงานกองคลังสินค้า - แผนกคลังสินค้าตักค้าง รายงานผลการตรวจสอบงานบัญชีงบการเงินและรายละเอียดประกอบงบการเงินของท่าเรือแหลมฉบัง รายงานผลการตรวจสอบงานค่าผลประโยชน์ตอบแทน (Additional Fee) ของท่าเรือแหลมฉบัง ทั้งนี้ เพื่อให้การท่าเรือฯ มีการปฏิบัติงานที่เป็นระบบ ถูกต้อง ตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ วิธีปฏิบัติงาน มติคณะรัฐมนตรี ประกาศ หรือคำสั่งที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ได้ติดตามความคืบหน้า/ปัญหาอุปสรรค

ของการดำเนินงานด้านคดีความของการทำเรือฯ เป็นประจำทุกปี รวมทั้งสอบทานรายงานผลการสังเกตการณ์ตรวจสอบทรัพย์สิน พัสดุคุมจำนวน และพัสดุดังคลัง รายงานผลการสังเกตการณ์รับและเปิดซองงานจัดซื้อจัดจ้างของการทำเรือฯ ที่มีวงเงินเกิน 5 ล้านบาท และ 1 ล้านบาท ที่มีนัยสำคัญ เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดซื้อจัดจ้างเป็นไปตามระเบียบการทำเรือฯ ว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2543 ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549 และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 รวมถึงการติดตามความคืบหน้าผลการดำเนินการตามมติ/ข้อสังเกต/ข้อแนะนำของคณะกรรมการตรวจสอบของการทำเรือฯ จากการสอบทานรายงานผลการตรวจสอบ

5. **ส่งเสริมและสนับสนุนการตรวจสอบด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ** โดยการทำให้เรือฯ ได้จ้างบริษัท เอชเอส โปรเฟสชั่นแนล เซ็นเตอร์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาเพื่อพัฒนาบุคลากรด้านการตรวจสอบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Audit) ด้านการตรวจสอบการควบคุมระบบงานโดยทั่วไปและการควบคุมเฉพาะระบบในลักษณะ Co-Sourcing ซึ่งเป็นงานตามแผนการตรวจสอบด้านเทคโนโลยีสารสนเทศประจำปีงบประมาณ 2559 (ตรวจต่อเนื่องในปีงบประมาณ 2560) รวมทั้งติดตามความคืบหน้าการแก้ไขประเด็นข้อตรวจพบด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

6. **กำกับดูแลการบริหารงานและการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน** โดยสอบทานและอนุมัติกฎบัตรการตรวจสอบภายใน คู่มือการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน แผนฝึกอบรมเพื่อพัฒนาบุคลากรของฝ่ายตรวจสอบ แผนการบริหารงานและแผนการตรวจสอบภายในประจำปีงบประมาณ 2561 แผนการตรวจสอบประจำ 3 ปี (2561 - 2563) สอบทานผลการประเมินการปฏิบัติงานด้วยตนเองของฝ่ายตรวจสอบประจำปีงบประมาณ 2559 สอบทานรายงานผลการตรวจสอบแต่ละแผนงาน/โครงการ ติดตามความคืบหน้า ผลการบริหารงานและการปฏิบัติงานตามแผนการตรวจสอบทุกไตรมาส ติดตามผลการปรับปรุงแก้ไขที่หน่วยรับตรวจได้ปฏิบัติตามข้อเสนอแนะที่ได้ตกลงร่วมกันจากรายงานผลการตรวจสอบ พร้อมทั้งให้ข้อสังเกตเพิ่มเติมเพื่อนำไปปรับปรุงการปฏิบัติงานของการทำเรือฯ ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ส่งเสริมให้มีการพัฒนาและฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตรวจสอบให้มีความรู้ความสามารถด้านวิชาชีพตรวจสอบภายใน ด้านการตรวจสอบเทคโนโลยีสารสนเทศ ด้านการบริหาร และด้านอื่นๆ อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งรับทราบการแต่งตั้ง โยกย้าย เลื่อนขั้น เลื่อนตำแหน่งของพนักงานตรวจสอบภายใน และประเมินผลงานของหัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน

7. **พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือมีโอกาสเกิดการทุจริต** ที่อาจมีผลกระทบต่อการทำงานของเรือฯ ให้ข้อสังเกตหรือข้อแนะนำต่างๆ เพื่อให้การดำเนินงานของการทำเรือฯ ให้เป็นไปด้วยความโปร่งใส

8. **ดำเนินงานตามแนวทางปฏิบัติที่ดีของคณะกรรมการตรวจสอบ** โดยได้ทบทวน/ปรับปรุงและจัดทำกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี จัดทำรายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจสอบภายในของคณะกรรมการตรวจสอบเสนอคณะกรรมการการทำเรือฯ เพื่อทราบทุกไตรมาส และได้เปิดเผยรายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบไว้ในรายงานประจำปีของการทำเรือฯ สำเนาส่งกระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลังเพื่อทราบด้วย นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบของการทำเรือฯ ได้เข้ารับการอบรมกับสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD) จำนวน 1 หลักสูตร คือ หลักสูตร "Advanced Audit Committee Program : AACCP"

โดยสรุปคณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรู้ ความสามารถ อย่างรอบคอบ โปร่งใส และเชื่อถือได้ มีความเป็นอิสระในการแสดงความคิดเห็น ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า การบริหารและการดำเนินงานของการทำเรือฯ มีการพัฒนาและกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างต่อเนื่อง มีการบริหารจัดการความเสี่ยง มีการจัดวางระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสม รายงานทางการเงินมีการเปิดเผยข้อมูลครบถ้วน ถูกต้อง เพียงพอ เชื่อถือได้ สอดคล้องตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งมีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง


(นางปรารธนา มงคลกุล)

ประธานกรรมการตรวจสอบของการทำเรือแห่งประเทศไทย

การดำเนินงาน

ตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

การทำเรื่องฯ ได้ดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ในด้านต่างๆ ดังนี้

1. จัดตั้งกองข้อมูลข่าวสารของการท่าเรือฯ ซึ่งมีข้อมูลข่าวสารตามหมวด 1 การเปิดเผยข้อมูลข่าวสาร มาตรา 7 - 13 หมวด 2 ข้อมูลข่าวสารที่ไม่ต้องเปิดเผย มาตรา 14 - 20 หมวด 3 ข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคล มาตรา 21 - 25 และหมวด 4 เอกสารประวัติศาสตร์ มาตรา 26 รวมทั้งประกาศคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ กฎกระทรวง และมติคณะรัฐมนตรีที่ออกตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ไว้ให้ประชาชนเข้าตรวจดูได้สะดวกโดยจัดทำเป็นแฟ้มจำแนกข้อมูลแต่ละประเภทไว้เผยแพร่
2. ปรับปรุงแก้ไขข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง และประกาศของการท่าเรือฯ เพื่อนำเรื่องไปประกาศลงราชกิจจานุเบกษา จำนวน 18 เรื่อง ประกอบด้วย

- ข้อบังคับ	จำนวน	-	เรื่อง
- ระเบียบ	จำนวน	4	เรื่อง
- คำสั่ง	จำนวน	-	เรื่อง
- ประกาศ	จำนวน	14	เรื่อง
3. เผยแพร่ประกาศ สอบราคา ประกวตราค่า ประกวตราค่าด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ และสรุปผลการดำเนินการจัดซื้อ/จัดจ้าง (สขร.1) จำนวน 5,280 เรื่อง
4. ส่งเสริมความรู้ให้แก่พนักงานการท่าเรือฯ โดยการจัดฝึกอบรมหลักสูตร “แนวทางการปฏิบัติงานเกี่ยวกับข้อมูลข่าวสาร” เป็นประจำทุกปี
5. ด้านการดำเนินการตามคำร้องขอของประชาชนที่มาขอข้อมูลข่าวสาร และการพิจารณาไม่เปิดเผยข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคล ในปี 2560 มีผู้ใช้บริการขอข้อมูลข่าวสารตามพระราชบัญญัติฯ จำนวน 254 ราย สามารถให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารทั่วไปได้ทุกราย
6. ด้านการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร การท่าเรือฯ ได้อำนวยความสะดวกให้ประชาชนเข้าถึงและสืบค้นข้อมูลข่าวสารได้ 5 ช่องทาง ได้แก่
 - 6.1 มาด้วยตนเองที่กองข้อมูลข่าวสาร การท่าเรือฯ อาคารบี ชั้น 2 ข้างห้องสมุด การท่าเรือฯ
 - 6.2 โทรศัพท์สายด่วน 0-2269-5555 กด 1 (การขอข้อมูลข่าวสาร) กด 3 (การรับเรื่องราวร้องทุกข์) และทางโทรศัพท์ 0-2269-5464 (การขอข้อมูลข่าวสาร) 0-2269-5465 (การรับเรื่องราวร้องทุกข์)
 - 6.3 ทางโทรสาร 0-2269-5466
 - 6.4 จดหมายถึงกองข้อมูลข่าวสาร ฝ่ายอำนวยการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย เลขที่ 444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
 - 6.5 e-mail ที่ info@port.co.th และ www.port.co.th
 สำหรับข้อ 6.1 และ ข้อ 6.2 ให้บริการระหว่างเวลา 08.30 - 16.30 น. ของวันทำงาน
7. ด้านการดำเนินเรื่องอุทธรณ์การไม่เปิดเผยข้อมูลข่าวสารโดยคณะกรรมการวินิจฉัยการเปิดเผยข้อมูลข่าวสาร ในปี 2560 ไม่มีการอุทธรณ์การไม่เปิดเผยข้อมูลข่าวสารต่อคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ
8. การรับเรื่องราวร้องทุกข์และการแก้ไขปัญหาคำร้องทุกข์ จำนวน 50 เรื่อง ประกอบด้วย
 - 8.1 เรื่องเกี่ยวกับเงินนอกระบบ จำนวน - เรื่อง
 - 8.2 เรื่องเกี่ยวกับการให้คำแนะนำและการให้บริการ จำนวน 8 เรื่อง
 - 8.3 เรื่องเกี่ยวกับสินค้า จำนวน - เรื่อง
 - 8.4 เรื่องทั่วไป จำนวน 42 เรื่อง
9. ในปีงบประมาณ 2560 มีเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้าง จำนวน 3 เรื่อง

ส่วนที่

6

ความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ

- การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของการทำเรือฯ ประจำปี 2560
- ประมวลภาพกิจกรรมความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ

การดำเนินงาน ด้านสิ่งแวดล้อม ของการท่าเรือฯ ประจำปี 2560



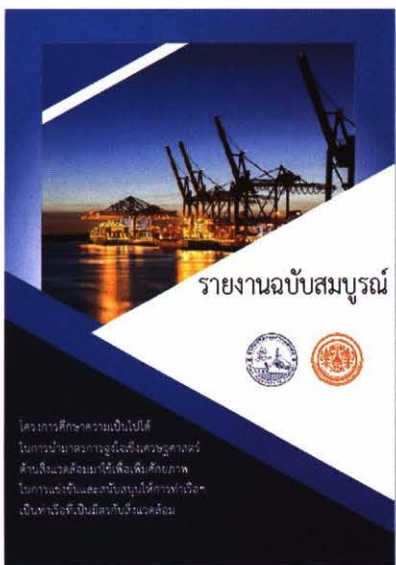
การท่าเรือแห่งประเทศไทย พัฒนางองค์กร ควบคู่กับการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดเป็นกลยุทธ์หนึ่งภายใต้แผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ 2561 - 2564 ของการท่าเรือฯ คือ “โครงการท่าเรือสีเขียว (Green Port)” มีการกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จขององค์กร และตั้งเป้าหมายในการลดปริมาณการปล่อย ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂ Emission) จากกิจกรรมภายในท่าเรือร้อยละ 10 ภายใน ปีงบประมาณ 2564 เมื่อเทียบกับปี 2556 (ปีฐาน) โดยในปีงบประมาณ 2560 การท่าเรือฯ มีการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ดังนี้

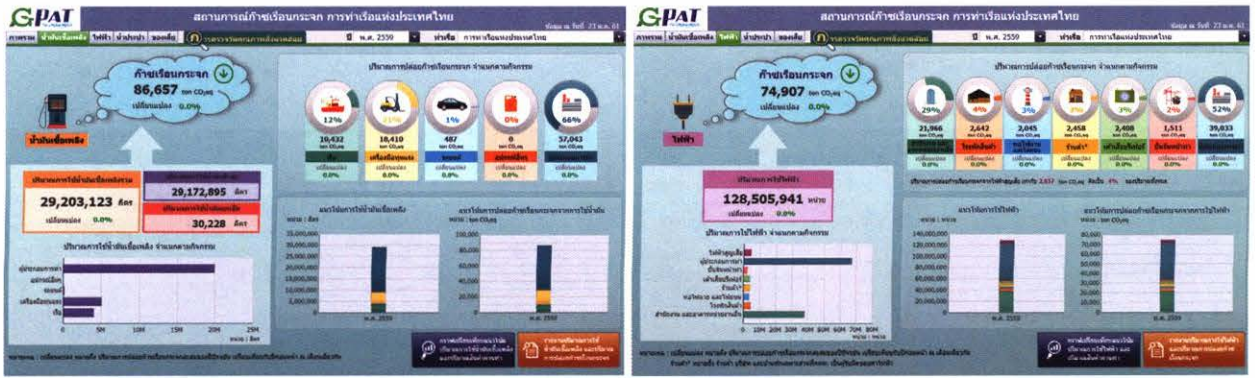
1. โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการนำมาตรการ จูงใจเชิงเศรษฐศาสตร์ด้านสิ่งแวดล้อมมาใช้ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันและสนับสนุนให้ การท่าเรือฯ เป็นท่าเรือที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

เพื่อเป็นการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือสินค้า ตามอนุสัญญา ระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ภาควินวก 6 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 as modified by the Protocol of 1978 : MARPOL 73/78 Annex VI) ซึ่งประเทศไทยมีแนวโน้มที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีใน ภาควินวก 6 (ข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือสินค้า) การท่าเรือฯ จึงดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการนำมาตรการจูงใจ เชิงเศรษฐศาสตร์ด้านสิ่งแวดล้อมมาใช้ ซึ่งจากการศึกษาดังกล่าว การท่าเรือฯ สามารถที่จะนำมาตรการจูงใจเชิงเศรษฐศาสตร์มาจัดทำ แผนงาน/โครงการที่ช่วยลดมลพิษทางอากาศจากเรือสินค้า รวมทั้ง กิจกรรมต่างๆ ของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังต่อไป

2. นโยบายการจัดการขยะอย่างยั่งยืนของการท่าเรือฯ

การท่าเรือฯ ได้ประกาศนโยบายการจัดการขยะอย่างยั่งยืนของ การท่าเรือฯ เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2560 เพื่อการบริหารจัดการที่เป็นมิตร กับสิ่งแวดล้อม เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนและสอดคล้องกับนโยบายของ ประเทศที่กำหนดให้การจัดการขยะมูลฝอยเป็นวาระแห่งชาติ





3. การพัฒนาระบบการจัดการฐานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Information System : EIS)

การทำเรือฯ ได้มีการพัฒนาระบบการจัดการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Information System) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดเก็บข้อมูลการใช้ทรัพยากรต่างๆ ของการทำเรือฯ ได้แก่ ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ไฟฟ้า น้ำประปา และปริมาณของเสียที่เกิดจากการดำเนินงาน รวมทั้งภาวะมลพิษที่ได้จากการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม และนำข้อมูลดังกล่าวมาใช้ในการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องที่ผ่านการอบรมการใช้งานระบบฯ จะเป็นผู้บันทึกข้อมูลเข้าสู่ระบบ ซึ่งที่ผ่านมาทุกหน่วยงานไม่มีการจัดเก็บข้อมูลที่เป็นระบบหรือยังจัดเก็บข้อมูลในรูปแบบเอกสาร และในการพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมนี้จะนำไปสู่การลดหรือทดแทนกระบวนการทำงานด้วยเอกสารที่ปฏิบัติอยู่ในปัจจุบัน สามารถลดระยะเวลาในการสืบค้นข้อมูลในกรณีที่ต้องรายงานต่อผู้บริหาร นอกจากนี้ระบบการจัดการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมสามารถวิเคราะห์และประมวลผลการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของการทำเรือฯ ซึ่งผู้บริหารสามารถนำไปใช้ประกอบการวิเคราะห์และตัดสินใจเชิงนโยบายของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมด้านการใช้พลังงานหรือที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ระบบสารสนเทศด้านสิ่งแวดล้อมนี้ได้พัฒนาด้วยซอฟต์แวร์ SAP Business Intelligence (SAP BI) ซึ่งเป็นระบบที่การทำเรือฯ ใช้งานอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งระบบดังกล่าวผู้บริหารสามารถติดตามปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ผ่านทาง Application ใน Tablet

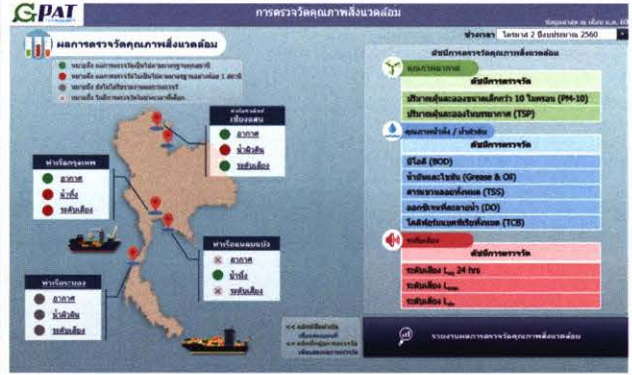
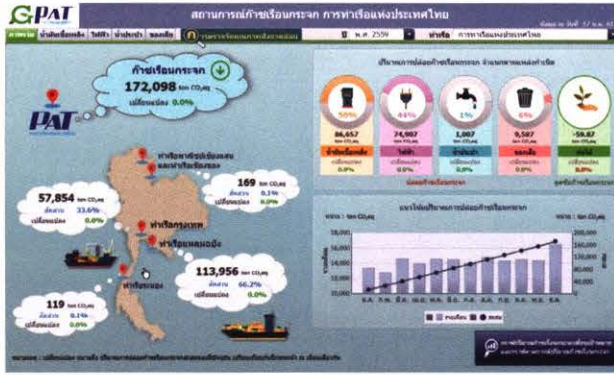
4. การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA)

การทำเรือฯ มีการดำเนินการตรวจสอบและติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานที่อาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของพนักงาน ผู้ใช้บริการ และผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียง โดยมีการตรวจวัดคุณภาพอากาศ คุณภาพน้ำทิ้ง และระดับเสียงทั่วไปในบรรยากาศ รวมทั้งผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมอื่นๆ ของทำเรือในความรับผิดชอบ ได้แก่ ทำเรือกรุงเทพ ทำเรือแหลมฉบัง ทำเรือพาณิชย์เชียงแสน และทำเรือระนองอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี

5. โครงการที่ส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าเรือกรุงเทพ

เพื่อพัฒนาท่าเรือกรุงเทพให้เป็นท่าเรือที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ท่าเรือกรุงเทพมีการดำเนินงาน ดังนี้

- โครงการ “คัดแยกขยะ ลดภาวะโลกร้อน” มีการรณรงค์การคัดแยกขยะอย่างถูกวิธีให้กับพนักงานและผู้ให้บริการ และดำเนินการติดตั้งถังขยะขนาด 60 ลิตร บริเวณอาคารสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ โดยถังขยะดังกล่าวเป็นแบบแยกประเภท 3 ถัง ได้แก่ ถังสีน้ำเงินสำหรับขยะทั่วไป ถังสีเหลืองสำหรับขยะรีไซเคิล และถังสีแดงสำหรับขยะอันตราย จำนวนทั้งสิ้น 14 ชุด รวมทั้งได้เปลี่ยนทดแทนถังขยะขนาด 200 ลิตร ภายในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ จำนวน 240 ถัง แบ่งเป็นสีน้ำเงินสำหรับขยะทั่วไป จำนวน 120 ถัง สีเหลืองสำหรับขยะรีไซเคิล จำนวน 120 ถัง
- โครงการ “ปรับปรุงระบบการดูแลบริหารจัดการขยะและของเสียจากเรือให้สอดคล้องกับอนุสัญญา MARPOL 73/78 ภาคผนวกที่ 5 ข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากขยะเรือ” เพื่อให้เกิดการคัดแยกขยะจากเรือและสอดคล้องกับอนุสัญญา MARPOL 73/78 ภาคผนวกที่ 5 โดยท่าเรือกรุงเทพได้กำหนดให้เรือที่จะทิ้งขยะภายในบริเวณพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ ต้องดำเนินการคัดแยกขยะตามคู่มือการจัดการของเสียจากเรือของท่าเรือกรุงเทพ



- โครงการ “ไฟส่องสว่างพลังงานแสงอาทิตย์” เพื่อเป็นการอนุรักษ์พลังงานและใช้พลังงานอย่างยั่งยืน ท่าเรือกรุงเทพ จึงดำเนินการติดตั้งเสาไฟส่องสว่างพลังงานแสงอาทิตย์ จำนวน 6 เสา บริเวณด้านหน้าคลังสินค้าอันตรายซึ่งเป็นบริเวณที่มีตอจากก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานในเวลากลางคืน

6. โครงการส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าเรือแหลมฉบัง

- โครงการ “ปรับปรุงกังหันลมผลิตไฟฟ้า” ตามมติคณะกรรมการท่าเรือฯ เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2559 ให้มีการปรับปรุงกังหันลมผลิตไฟฟ้าบางส่วนที่ชำรุด เพื่อให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด ดำเนินการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่โครงการฯ และจัดสร้างซุ้มเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 เพื่อเป็นสัญลักษณ์แสดงถึงการเฉลิมพระเกียรติ โดยให้จัดเป็นสถานที่ศึกษาดูงาน ทัศนศึกษา สำหรับนักเรียน นักศึกษา รวมถึงเป็นสถานที่พักผ่อนและออกกำลังกายสำหรับประชาชนทั่วไป ภายหลังจากการดำเนินโครงการดังกล่าว การท่าเรือฯ มีการเก็บข้อมูลปริมาณการใช้ไฟฟ้าที่ผลิตได้จากกังหันลมตั้งแต่เดือนเมษายน - กันยายน 2560 เป็นจำนวน 76,000 kWh ซึ่งสามารถลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้เท่ากับ 44.18 TonCO₂
- โครงการ “เพิ่มพื้นที่สีเขียวและปรับปรุงภูมิทัศน์ในเขตท่าเรือแหลมฉบัง” เป็นโครงการเพิ่มพื้นที่สีเขียวภายในท่าเรือแหลมฉบัง ที่มีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2558 ซึ่งสืบมาจากพื้นที่สีเขียวในเขตพื้นที่เศรษฐกิจ และแหล่งอุตสาหกรรม มีจำนวนน้อยลง ปริมาณต้นไม้ที่เคยมีได้ถูกทำลายลงและเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดภาวะโลกร้อน ดังนั้น เพื่อเป็นการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมและคืนสมดุลให้กับธรรมชาติ ท่าเรือแหลมฉบังจัดทำโครงการเพิ่มพื้นที่สีเขียวฯ เพิ่มปริมาณต้นไม้ในเขตพื้นที่อุตสาหกรรม ลดโลกร้อน เพราะต้นไม้จะช่วยฟอกอากาศและกรองมลพิษ เปรียบเสมือนเป็นการเพิ่มปอดของพนักงาน ผู้ประกอบการ ผู้ใช้บริการ และชุมชนใกล้เคียง เป็นการเสริมสร้างภูมิทัศน์ให้เอื้ออำนวยต่อการพักผ่อนหย่อนใจ เป็นที่ออกกำลังกาย และสามารถเป็นจุดแวะพักรถในช่วงเวลาที่ปริมาณรถหนาแน่น เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการ ผู้มาใช้บริการ และชุมชนใกล้เคียง ทั้งยังเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีในเรื่องการรักษาสิ่งแวดล้อม และความรับผิดชอบต่อสังคมให้กับท่าเรือแหลมฉบัง

7. การฝึกอบรมด้านสิ่งแวดล้อม

การท่าเรือฯ ได้ดำเนินการจัดฝึกอบรมหลักสูตรด้านสิ่งแวดล้อมให้กับพนักงาน โดยในปีงบประมาณ 2560 ได้จัดหลักสูตร

- 1) วิธีการจัดซื้อจัดจ้างสินค้าและบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมให้กับพนักงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดซื้อจัดจ้างสินค้าของการท่าเรือฯ และหลักสูตร
- 2) อาคารประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม พร้อมนำพนักงานที่เข้ารับการฝึกอบรมเข้าชมอาคารเขียว (Green Building) ณ อาคารศูนย์เรียนรู้อุทยานฯ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ซอยงามดูพลี เขตสาทร กรุงเทพฯ

ประมวลภาพกิจกรรมความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ



โครงการ PAT Football/Futsal Academy เพิ่มทักษะด้านกีฬา และส่งเสริมให้เยาวชนห่างไกลยาเสพติด

เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2559 การท่าเรือฯ จัดพิธีเปิดโครงการ PAT Football/Futsal Academy โดยมีนางปรารถนา มงคลกุล กรรมการการท่าเรือฯ ในฐานะประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการและความรับผิดชอบต่อสังคมของการท่าเรือฯ ให้เกียรติเป็นประธานในพิธีฯ เรือโท ชำนาญ ไชยฤทธิ์ ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ ประธานกรรมการกีฬาฟุตบอลการท่าเรือฯ ผู้บริหาร พนักงานการท่าเรือฯ แขกผู้มีเกียรติ และสื่อมวลชน เข้าร่วมพิธีฯ ณ สนามฟุตบอล สโมสรการท่าเรือฯ

โครงการดังกล่าวได้เริ่มดำเนินการฝึกสอนตั้งแต่วันที่ 3 ธันวาคม 2559 จัดขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างแรงจูงใจให้กับเยาวชนในการเล่นกีฬา โดยมีนักกีฬาทีมชาติที่เป็นนักกีฬาฟุตบอลและฟุตซอลของการท่าเรือฯ ฝึกสอนทั้งขั้นพื้นฐาน และเทคนิคขั้นสูงในการเล่นฟุตบอลและฟุตซอลให้เยาวชนใช้เวลาว่างให้เป็นประโยชน์ ห่างไกลยาเสพติด และเป็นการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับชุมชน หน่วยงานภาครัฐและโรงเรียน ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงการ CSR ตามแผนแม่บทด้านความยั่งยืน (Sustainability Master Plan) ของการท่าเรือฯ





การมอบสนามเปตองและเสื้อกันหนาว ปีที่ 6 ณ อำเภอน้ำหนาว จังหวัดเพชรบูรณ์

เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2559 การท่าเรือฯ จัดโครงการสืบสานพระราชปณิธานกีฬาสมเด็จพระเจ้าและมอบไออุ่นแก่เด็กด้อยโอกาส เป็นปีที่ 6 โดยมีนายพิบูลย์ หัตถกิจโกศล ผู้ว่าราชการจังหวัดเพชรบูรณ์ เป็นประธานในพิธี พร้อมด้วยเรือเอก สุทธิพันธ์ หัตถวงษ์ ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ ผู้บริหาร และจิตอาสาการท่าเรือฯ เข้าร่วมพิธี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสืบสานกีฬาเปตองของสมเด็จพระเจ้าอย่างยั่งยืน มอบความรักความอบอุ่นให้แก่สังคม และสร้างคนดีจิตอาสา ณ อำเภอเมือง จังหวัดเพชรบูรณ์

โอกาสนี้ การท่าเรือฯ ได้จัดพิธีถวายความอาลัยแด่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดชร่วมกับชาวอำเภอน้ำหนาว เพื่อน้อมรำลึกในพระมหากรุณาธิคุณของพระองค์ท่านอย่างหาที่สุดมิได้

สำหรับการดำเนินโครงการฯ ที่อำเภอน้ำหนาว ประกอบด้วยการสนับสนุนงบประมาณในการสร้างสนามเปตองพร้อมอุปกรณ์จำนวน 20 สนาม การฝึกสอนการเล่นเปตอง การมอบเสื้อกันหนาวให้แก่แก่นักเรียนทุกคนในอำเภอฯ จำนวน 4,000 ตัว การส่งมอบด้วยรางวัลขององคมนตรี ฯพณฯ พลอากาศเอก กำธน สินธวานนท์ เพื่อใช้เป็นถ้วยเวียนสำหรับทีมชนะเลิศการแข่งขันเปตองประจำอำเภอน้ำหนาว รวมทั้งการจัดซุ้มเกมส์ การรับประทานอาหารเย็นในถนนคนเดิน และแจกของรางวัลมากมาย



การทำเรือฯ มอบเครื่องตรวจจ้อวัยวะภายใน

เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2560 เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ ในฐานะประธานกรรมการบริหารการดำเนินการจัดการแข่งขันกีฬาเปตอง “ท่าเรือไอเฟน” และการดำเนินการเชิงรุกกีฬาเปตองของการท่าเรือฯ มอบรายได้จากการจัดการแข่งขันกีฬาเปตอง “ท่าเรือไอเฟน” ครั้งที่ 28 โดยไม่หักค่าใช้จ่าย เงินบริจาคจากพนักงานการท่าเรือฯ และผู้สนับสนุนการจัดการแข่งขันรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 500,000 บาท เพื่อจัดซื้อเครื่องตรวจจ้อวัยวะภายในด้วยคลื่นเสียงความถี่สูง มอบให้กับโรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ จำนวน 1 เครื่อง โดยมี รศ.นพ. จิตตินันต์ ทะวานนท์ ผู้อำนวยการโรงพยาบาลเป็นผู้รับมอบ ณ โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์



การแข่งขันเปิดองท่าเรือโอเพ่น ครั้งที่ 30

เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2560 พลอากาศเอก ชลิต พุกผาสุข องคมนตรี ให้เกียรติมาเป็นประธานเปิดการแข่งขันเปิดองการกุศล “ท่าเรือโอเพ่น ครั้งที่ 30” ซึ่งด้วยพระราชทานสมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนี สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี และสมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอ เจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา กรมหลวงนราธิวาสราชนครินทร์ ในโอกาสครบรอบ 66 ปี การทำเรือแห่งประเทศไทย พร้อมด้วย เรือเอก สุทธิพันธ์ หัตถวงษ์ ผู้อำนวยการการทำเรือฯ เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร รองผู้อำนวยการการทำเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ ในฐานะประธานกรรมการบริหารการดำเนินการจัดการแข่งขันฯ รวมทั้งผู้บริหารและพนักงานการทำเรือฯ นักกีฬาเปิดองจากในและต่างประเทศ คณะครูและเยาวชนจากโครงการสืบสานพระราชปณิธานกีฬาสมเด็จพระเจ้าและมอบไออุ่นแก่เด็กด้อยโอกาสเข้าร่วมพิธีฯ โดยภายในงานได้มีการจัดพิธีถวายความอาลัยในหลวงรัชกาลที่ 9 ณ สนามกีฬาเปิดองการทำเรือฯ

การแข่งขันฯ ดังกล่าวจัดขึ้นเพื่อสืบสานพระราชปณิธานสมเด็จพระเจ้าในการเผยแพร่และส่งเสริมการเล่นกีฬาเปิดองในประเทศไทยให้เป็นที่รู้จักแพร่หลาย รายได้ทั้งหมดจากการจัดการแข่งขันโดยไม่หักค่าใช้จ่าย และจากเงินสมทบทุนการบริจาคของพนักงานการทำเรือฯ นำไปสมทบทุนในการจัดหาเครื่องมือทางการแพทย์มอบให้แก่สถานพยาบาลที่อยู่ในความดูแลของสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี





การส่งมอบฝายประชารัฐ ณ จังหวัดอุดรธานี ช่วยอนุรักษ์ฟื้นฟูป่าต้นน้ำอย่างยั่งยืน

เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2560 เรือตรี ทรงธรรม จันทประสิทธิ์ รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายวิศวกรรม รักษาการแทน ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ พร้อมด้วยผู้บริหารระดับสูง และพนักงานการท่าเรือฯ ได้เดินทางไปส่งมอบฝายประชารัฐในโครงการ “ฝายหลวงประชารัฐ พัฒนาเกาะของแม่ ตามรอยเท้าพ่อ ทำความดีถวายเป็นพระราชกุศล” โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี ผู้บัญชาการมณฑลทหารบกที่ 35 ผู้อำนวยการสร้างฝายและแก่งอันเนื่องมาจากพระราชดำริ นายอำเภอท่าปลา ข้าราชการ ผู้นำชุมชน คณะครู นักเรียน และประชาชนในพื้นที่ร่วมพิธีส่งมอบฯ ณ บ้านห้วยด้า อำเภอท่าปลา จังหวัดอุดรธานี ซึ่งบ้านห้วยด้า เป็นเกาะกลางเขื่อนสิริกิติ์ที่สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ในพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ได้เสด็จพระราชดำเนินเพื่อพระราชทานความช่วยเหลือแก่ชาวชุมชนบ้านห้วยด้ามาโดยตลอด

การท่าเรือฯ เป็นหน่วยงานปลายน้ำที่เล็งเห็นความสำคัญของพื้นที่ต้นน้ำ จึงมุ่งมั่นที่จะเป็น “คนเก็บน้ำให้แผ่นดิน” โดยการท่าเรือฯ ได้เริ่มดำเนินการสร้างฝายครั้งแรกในปี 2559 ที่อำเภอลับแล จังหวัดอุดรธานี และในปี 2560 ที่ผ่านมามีได้สนับสนุนงบประมาณสร้างฝายให้กับจังหวัดลำพูน และอุดรธานี จังหวัดละ 500,000 บาท รวมเป็นเงิน 1,000,000 บาท ซึ่งการสร้างฝายจะช่วยเก็บกักน้ำเพื่อใช้ในการอุปโภคบริโภค แก้ปัญหาภัยแล้ง อุทกภัย ไฟป่า ช่วยอนุรักษ์ฟื้นฟูป่าต้นน้ำให้มีความอุดมสมบูรณ์ รวมทั้งการสร้างความรัก ความสามัคคี ความผูกพัน สร้างอาชีพและแหล่งท่องเที่ยวให้กับคนในพื้นที่อย่างยั่งยืน ดังคำที่ว่า “สร้างฝายได้มากกว่าน้ำ”

นอกจากนี้ เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ ในฐานะประธานชมรมกีฬากอล์ฟการท่าเรือฯ ยังได้มอบเรือเนกประสงค์พร้อมเสื้อชูชีพให้แก่โรงเรียนบ้านห้วยด้า เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางไปปฏิบัติภารกิจต่างๆ รวมทั้งมอบชุดนักเรียน อุปกรณ์การเรียน อุปกรณ์กีฬา เครื่องนอน และจัดเลี้ยงอาหารกลางวันให้แก่คณะครู นักเรียน และผู้เกี่ยวข้อง

ส่วนที่

7

รายงานของผู้สอบบัญชี

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

รายงานความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการ ต่อรายงานทางการเงิน

งบการเงินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย ซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้ตรวจสอบงบการเงิน

คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย รับผิดชอบต่อความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลทางบัญชี เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สิน รวมทั้งป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ และมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงินตามมาตรฐานการบัญชี



(นายสุรงค์ บุญกุล)

ประธานกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

เรือตรี



(ทรงธรรม จันทประสิทธิ์)

รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายวิศวกรรม รักษาการแทน

ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ประกาศ การทำเรือแห่งประเทศไทย
เรื่อง งบการเงินของการทำเรือแห่งประเทศไทย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560 และ 2559

ด้วยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ได้ตรวจสอบและรับรองงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 และ 2559 งบกำไรขาดทุน งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของการทำเรือแห่งประเทศไทยแล้ว
จึงประกาศให้ทราบทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ 21 พฤษภาคม พ.ศ. 2561

เรือดริ 
(ทรงธรรม จันทประสิทธิ์)

รองผู้อำนวยการการทำเรือฯ สายวิศวกรรม รักษาการแทน
ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย

รายงาน ของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กิจการ) ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และ งบกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงิน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตาม มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากกิจการตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน และข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่นๆ ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณเหล่านี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่า หลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสม เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่นับ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 30 เรื่อง ภาวะผูกพัน และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ในส่วนของหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งอธิบายถึงความไม่แน่นอนเกี่ยวกับผลของคดีที่กิจการถูกฟ้องร้องโดยบริษัท แหลมจิ้งอินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด ทั้งนี้ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากเรื่องนี้

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วยข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงิน และรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น ซึ่งผู้บริหารจะจัดเตรียมรายงานประจำปีให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่า ข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อ่านรายงานประจำปี หากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสรุปได้ว่ามีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้หน้าที่ในการกำกับดูแล

ความรับผิดชอบของผู้บริหารต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินสำหรับกิจการที่ไม่มีส่วนได้เสียสาธารณะ และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็น เพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกิจการหรือหยุดดำเนินงาน หรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่า การปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่า รายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามมาตรฐานการสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบการปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน รวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงผลข้อมูล การแสดงผลข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน

- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกิจการ

- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร

- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กิจการต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง

- ประเมินการนำเสนอโครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่างๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ รวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



(นางเกล็ดินที มโนสันต์)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินที่ 5



(นางสาวชุตินา วัฒนามณี)

นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการพิเศษ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2561

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2560

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2560	2559
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4	5,693,042,044.64	4,638,171,560.80
เงินลงทุนชั่วคราว	5	2,392,178,320.53	5,958,174,399.83
ลูกหนี้การค้า	6	914,396,892.96	1,050,207,213.27
ลูกหนี้อื่น	7	6,588,028.37	10,502,698.23
พัสดุดังเหลือ	9	110,249,527.85	97,514,460.94
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	10	100,293,213.85	86,366,418.88
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		9,216,748,028.20	11,840,936,751.95
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
เงินลงทุนระยะยาว		-	20,000,000.00
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน			
ยังไม่ถึงกำหนดชำระ	8	126,298,229.56	175,773,816.07
รายได้ค่าเช่ารถเรียกเก็บ	11	16,786,848,668.65	16,415,514,212.06
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	12	6,237,224,988.69	6,425,051,756.20
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	13	8,017,752,223.03	8,771,287,860.89
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	14	5,355,292,141.42	2,131,475,975.58
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอดัดจ่าย	15	334,585,234.77	335,412,118.23
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	16	232,438,470.47	135,620,252.61
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		1,527,395,588.20	995,065,030.04
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		38,617,835,544.79	35,405,201,021.68
รวมสินทรัพย์		47,834,583,572.99	47,246,137,773.63

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การทำเรื่องแห่งประเทศไทย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2560

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2560	2559
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น			
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้การค้า		794,970,539.32	837,221,260.49
เจ้าหนี้อื่น	17	1,332,491,829.39	1,357,315,917.09
รายได้แผ่นดินค้างนำส่งคลัง	18	2,777,000,000.00	3,630,000,000.00
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	19	761,023,969.36	498,655,118.52
รวมหนี้สินหมุนเวียน		5,665,486,338.07	6,323,192,296.10
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
รายได้สินทรัพย์รับบริจาครอการรับรู้	20	249,889,418.09	281,040,932.36
เงินสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสมค้างจ่าย	21	424,657,705.29	442,686,845.02
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	22	18,272,024,258.92	18,704,610,629.64
ประมาณการหนี้สิน	23	138,869,985.90	131,275,527.98
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		19,085,441,368.20	19,559,613,935.00
รวมหนี้สิน		24,750,927,706.27	25,882,806,231.10
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
ทุน	24	7,234,545,409.65	7,234,545,409.65
กำไรสะสม			
จัดสรรแล้ว			
สำรองเพื่อขยายงานและลงทุน		8,625,662,587.26	8,625,662,587.26
กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	26	2,384,913,318.43	2,255,752,475.94
ยังไม่ได้จัดสรร		4,838,534,551.38	3,247,371,069.68
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		23,083,655,866.72	21,363,331,542.53
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		47,834,583,572.99	47,246,137,773.63

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

เรือดริ



(ทรงธรรม จันทประสิทธิ์)

รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายวิศวกรรม รักษาการแทน
ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย


(นายอัฉรินทร์ รตกิจ)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2560	2559
รายได้			
รายได้เกี่ยวกับเรือ		1,924,733,734.25	1,954,215,511.45
รายได้เกี่ยวกับสินค้า		10,253,705,611.36	10,131,046,339.46
รายได้เกี่ยวกับบริการ		332,760,996.25	362,880,225.52
รายได้ค่าเช่าที่ดิน อาคาร และคลังสินค้า		1,170,239,729.12	1,098,471,171.97
รายได้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจำหน่ายให้ผู้ประกอบการ		499,446,607.83	414,696,608.13
รายได้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	25	18,066,663.98	23,368,749.44
รายได้กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	26	37,218,803.33	44,985,638.85
กำไร (ขาดทุน) จากการจำหน่ายสินทรัพย์		7,023,645.82	(11,392.62)
ดอกเบี้ยรับ		84,329,796.81	146,542,547.28
รายได้อื่น	27	228,307,957.55	88,771,650.95
รวมรายได้		14,555,833,546.30	14,264,967,050.43
ค่าใช้จ่าย			
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน		4,041,278,854.49	4,344,363,489.71
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา		854,771,985.94	732,199,365.67
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพลังงาน		689,352,969.89	692,290,169.87
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจำหน่ายให้ผู้ประกอบการ		491,597,660.00	411,142,840.00
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		1,606,355,011.24	1,610,304,213.79
ค่าสาธารณูปโภค		51,752,776.55	51,652,928.43
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์และค่าหนังสือ		21,221,590.12	21,379,620.14
ค่าใช้จ่ายและอุปกรณ์ความปลอดภัย		10,960,223.75	14,949,211.75
ค่าดำเนินงานประชาสัมพันธ์และการตลาด		70,940,101.29	96,085,686.71
ค่าจ้างผู้เชี่ยวชาญและบุคคลภายนอก		280,792,347.63	256,076,505.15
ค่าจ้างเหมาบริการเรือลากจูงเอกชน		158,581,331.03	165,472,685.97
กลับรายการประมาณการหนี้สิน	23	-	(54,625,436.70)
ค่าใช้จ่ายกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	25	34,561,767.01	37,515,065.90
ค่าใช้จ่ายกองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	26	3,063,630.84	8,932,833.85
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์		7,387,385.66	-
ค่าใช้จ่ายอื่น	29	235,891,586.67	379,594,787.43
รวมค่าใช้จ่าย		8,558,509,222.11	8,767,333,967.67
กำไรสำหรับปี		5,997,324,324.19	5,497,633,082.76
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น :			
รายการที่จะไม่จัดประเภทรายการใหม่เข้าไปในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง			
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย			
สำหรับโครงการผลประโยชน์พนักงาน		-	(2,040,159,058.00)
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		5,997,324,324.19	3,457,474,024.76

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การก่อเรื่องแห่งประเทศไทย งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	ทุน	กำไรสะสม			องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น		รวม
			จัดสรรแล้ว			ยังไม่จัดสรร	ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสิทธิผู้ถือหุ้น	
			สำรองเพื่อขยายงานและลงทุน	เงินกองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง				
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2558		7,185,159,731.60	8,625,662,587.26	2,124,112,788.31	4,719,347,107.55	49,385,678.05	22,703,667,892.77	
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาด		49,385,678.05	-	-	-	(49,385,678.05)	-	
ยอดคงเหลือจากการแก้ไขข้อผิดพลาด		7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,124,112,788.31	4,719,347,107.55	-	22,703,667,892.77	
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	-	-	3,457,474,024.76	-	3,457,474,024.76	
จัดสรรเข้ากองทุนประกันภัย		-	-	131,639,687.63	(131,639,687.63)	-	-	
สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง - ปี 2559		-	-	-	(4,230,000,000.00)	-	(4,230,000,000.00)	
สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง - ปี 2558 (เพิ่มเติม)		-	-	-	(567,810,375.00)	-	(567,810,375.00)	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2559		7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,255,752,475.94	3,247,371,069.68	-	21,363,331,542.53	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2559		7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,255,752,475.94	3,247,371,069.68	-	21,363,331,542.53	
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	-	-	5,997,324,324.19	-	5,997,324,324.19	
จัดสรรเข้ากองทุนประกันภัย	26	-	-	129,160,842.49	(129,160,842.49)	-	-	
สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง	18	-	-	-	(4,277,000,000.00)	-	(4,277,000,000.00)	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2560		7,234,545,409.65	8,625,662,587.26	2,384,913,318.43	4,838,534,551.38	-	23,083,655,866.72	

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	2560	2559
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน		
กำไรสำหรับปี	5,997,324,324.19	5,497,633,082.76
รายการปรับกระทบกำไรสำหรับปีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)		
จากกิจกรรมดำเนินงาน		
หนี้สูญ	12,093,797.21	53,060,808.78
หนี้สงสัยจะสูญ	(57,212,137.27)	(66,482,085.34)
ค่าใช้จ่ายพัสดุเสื่อมสภาพ	1,940,667.89	56,669,897.30
ค่าพัสดुकงคลังเพื่อจำหน่าย	(7,933,892.10)	-
ค่าเลือมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,606,355,011.24	1,610,304,213.79
ขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์	7,387,385.66	-
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนตัดจ่าย	826,883.46	68,906.95
(กำไร) ขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์	(7,023,645.82)	11,392.62
ภาระผลประโยชน์พนักงาน	785,351,868.70	866,497,173.80
ประมาณการหนี้สิน	11,033,074.16	23,531,627.61
กลับรายการประมาณการหนี้สิน	-	(54,625,436.70)
ดอกเบี้ยรับ	(84,329,796.81)	(146,542,547.28)
รายได้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	(17,694,332.51)	(22,876,449.22)
ค่าใช้จ่ายกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	34,916,477.08	37,513,241.90
รายได้กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	(37,218,803.33)	(44,985,638.85)
รายได้ค่าเช่าเรือเรียกเก็บ	(371,334,456.59)	(341,359,501.89)
ค่าใช้จ่ายพัสดुकุมจำนวนรับบริจาค	-	117,728.00
รายได้สินทรัพย์รับบริจาค	(31,151,514.27)	(32,437,346.74)
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	7,843,330,910.89	7,436,099,067.49
สินทรัพย์ดำเนินงานลดลง (เพิ่มขึ้น)		
ลูกหนี้การค้า	180,526,636.92	(81,910,128.64)
ลูกหนี้อื่น	3,960,167.24	(2,772,290.91)
พัสดुकงคลัง	(6,741,842.77)	19,167,252.48
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	49,832,112.58	99,272,935.52
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(17,630,445.65)	(33,937,805.30)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)		
เจ้าหนี้การค้า	60,087,452.02	(80,317,047.81)
เจ้าหนี้อื่น	(24,824,087.70)	227,857,586.03
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	262,368,850.84	(84,364,809.39)
	8,350,909,754.37	7,499,094,759.47
เงินสดรับจากดอกเบี้ย	142,946,583.33	230,386,471.15
เงินสดรับจากพนักงานเป็นเงินสะสม	15,772,260.56	16,586,398.91
เงินสดจ่ายเงินสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสม	(68,717,877.37)	(71,567,110.60)
เงินสดจ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	(1,217,938,239.42)	(1,132,147,963.00)
เงินสดจ่ายชำระหนี้สินคดีความ	(3,438,616.24)	(178,982,262.39)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	7,219,533,865.23	6,363,370,293.54

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2560	2559
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินลงทุนชั่วคราวลดลง (เพิ่มขึ้น)		3,565,996,079.30	(883,623,015.06)
เงินลงทุนระยะยาวลดลง (เพิ่มขึ้น)		20,000,000.00	(20,000,000.00)
เงินสดรับจากการขายสินทรัพย์		11,293,970.93	1,692,097.94
เงินสดจ่ายลงทุนในที่ดิน อาคารและอุปกรณ์		(15,780,881.25)	(26,842,713.71)
เงินสดจ่ายเงินล่วงหน้าลงทุนในที่ดินกรรมสิทธิ์		(665,122,776.00)	(665,122,776.00)
เงินสดจ่ายลงทุนในสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง		(3,951,049,774.37)	(2,132,683,517.33)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน		(1,034,663,381.39)	(3,726,579,924.16)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน		(5,130,000,000.00)	(4,567,370,375.00)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน		(5,130,000,000.00)	(4,567,370,375.00)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ		1,054,870,483.84	(1,930,580,005.62)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	4	4,638,171,560.80	6,568,751,566.42
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	4	5,693,042,044.64	4,638,171,560.80
ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบกระแสเงินสด			
การลงทุนในที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ โดยที่ยังไม่ได้ชำระ		5,223,563.39	2,710,963.48
การลงทุนในสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง โดยที่ยังไม่ได้ชำระ		333,174,359.20	438,721,132.30
การลงทุนในสินทรัพย์ไม่มีตัวตน โดยที่ยังไม่ได้ชำระ		696,000.00	-
หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้			

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560

1. ข้อมูลทั่วไป

การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการในสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มีฐานะเป็นนิติบุคคล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการท่าเรือ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน โดยกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ควบคุมนโยบายการบริหารและแผนพัฒนาธุรกิจของการท่าเรือฯ ให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล รวมทั้งทำหน้าที่คัดเลือกคณะกรรมการบริหารของการท่าเรือฯ

การท่าเรือฯ มีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ ควบคุมการขนถ่ายและบรรจุทุกสินค้าและตู้สินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบให้แก่เจ้าของสินค้าหรือเจ้าของตู้สินค้า ตลอดจนร่วมมือและประสานงานกับส่วนราชการและท่าเรือต่างประเทศ รวมทั้งพัฒนาและปรับปรุงกิจการท่าเรือให้เจริญก้าวหน้า ทันสมัยตามสภาวะเศรษฐกิจ

ปัจจุบันการท่าเรือฯ มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบท่าเรือ ดังนี้

- (1) ท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือแม่น้ำที่สำคัญในการให้บริการเรือสินค้าทั่วไป และเรือตู้สินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งประกอบกิจการและบริหารท่าเทียบเรือโดยการท่าเรือฯ เองทั้งหมด
- (2) ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยการท่าเรือฯ ทำหน้าที่เป็นองค์การบริหารท่าเรือโดยรวม ส่วนงานด้านปฏิบัติการเป็นการให้เอกชนเช่าประกอบการท่า
- (3) ท่าเรือภูมิภาคเป็นท่าเรือที่ก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่า ท่าเรือภูมิภาคแต่ละแห่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จต้องส่งมอบให้กรมธนารักษ์ขึ้นทะเบียนเป็นที่ราชพัสดุ การท่าเรือฯ ได้เข้าบริหารจัดการและประกอบการท่าเรือภูมิภาค ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546

ท่าเรือภูมิภาค ประกอบด้วย

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

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

2. เกณฑ์การจัดทำงบการเงิน

2.1 เกณฑ์การถือปฏิบัติ

งบการเงินนี้นำเสนอเพื่อวัตถุประสงค์ของการรายงานเพื่อใช้ในประเทศไทยและจัดทำเป็นภาษาไทย โดยจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน รวมถึงการตีความและแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศใช้โดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์ (สภาวิชาชีพบัญชี) กฎระเบียบและประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นไปตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปของประเทศไทย

สภาวิชาชีพบัญชีได้ออกมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง และมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2560 และวันที่ 1 มกราคม 2561 สำหรับมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงและมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ที่ยังไม่มีผลบังคับใช้ ได้เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 31 และข้อ 32 ตามลำดับ

2.2 เกณฑ์การวัดมูลค่า

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์คงค้าง

2.3 การประมาณการและการใช้ดุลยพินิจ

ในการจัดทำงบการเงินนี้เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ผู้บริหารต้องใช้วิจารณญาณการประมาณและข้อสมมติฐานหลายประการ ซึ่งมีผลกระทบต่อการกำหนดนโยบายการบัญชีและการรายงานจำนวนเงินที่เกี่ยวกับสินทรัพย์หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่าย ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างจากที่ประมาณไว้

ประมาณการและข้อสมมติฐานที่ใช้ในการจัดทำงบการเงินจะได้รับการทบทวนอย่างต่อเนื่อง การปรับประมาณการทางบัญชีจะบันทึกในงวดบัญชีที่ประมาณการดังกล่าวได้รับการทบทวนและในงวดอนาคตที่ได้รับผลกระทบ ข้อมูลเกี่ยวกับการประมาณความไม่แน่นอนและข้อสมมติฐานที่สำคัญในการกำหนดนโยบายการบัญชี มีผลกระทบสำคัญต่อการรับรู้จำนวนเงินในงบการเงิน ดังนี้

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญเป็นการปรับมูลค่าของลูกหนี้ด้วยมูลค่าที่คาดว่าจะเกิดความเสียหาย เนื่องจากการเก็บหนี้ไม่ได้ ผู้บริหารใช้ดุลยพินิจในการประมาณค่าความเสียหายสำหรับยอดลูกหนี้คงเหลือ โดยพิจารณาจากหลายวิธี ได้แก่ การวิเคราะห์อายุหนี้ ประสิทธิภาพการเก็บหนี้ โดยพิจารณาสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจปัจจุบันร่วมด้วย อย่างไรก็ตาม การใช้วิธีประมาณค่าและสมมติฐานต่างๆ เหล่านี้อาจมีผลกระทบต่อมูลค่าการประมาณการค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญและอาจต้องมีการปรับปรุงค่าเผื่อดังกล่าวในอนาคต

อาคารและอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ผู้บริหารเป็นผู้ประมาณการอายุการใช้งานและมูลค่าคงเหลือสำหรับอาคารและอุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนของการทำเรือฯ โดยส่วนใหญ่อ้างอิงจากข้อมูลเชิงเทคนิคของสินทรัพย์นั้น และรวมถึงการพิจารณาการตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่เสื่อมสภาพหรือไม่ได้ใช้งานโดยการขายหรือเลิกใช้

ประมาณการหนี้สินโครงการผลประโยชน์พนักงานภายหลังเกษียณอายุ

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

3. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

3.1 การนำเสนองบการเงิน

การทำเรือฯ ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2558) เรื่องการนำเสนองบการเงิน ภายใต้ข้อกำหนดของมาตรฐานที่ปรับปรุงใหม่ งบการเงินประกอบด้วย

- งบแสดงฐานะการเงิน
- งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
- งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

- งบกระแสเงินสด
- หมายเหตุประกอบงบการเงิน

3.2 การรับรู้รายได้

- รายได้จากการให้บริการ
 - รับรู้ในงวดบัญชีที่มีการให้บริการ
- รายได้จากการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ (Fixed Fee) และประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee)

รายได้จากการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ (Fixed Fee) ซึ่งรวมถึงจำนวนเงินขั้นต้นต่างๆ ที่ต้องจ่ายตลอดระยะเวลาคงเหลือของสัญญาเช่ารับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยวิธีเส้นตรง ตลอดอายุสัญญาเช่า สำหรับผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) ที่จะต้องชำระเพิ่มเติม ตามปริมาณตู้สินค้าหรือสินค้าที่เกิดขึ้นจริงในแต่ละปี ตามอัตราที่กำหนดไว้ในแต่ละสัญญา ถือเป็นค่าเช่าที่อาจเกิดขึ้น รับรู้เป็นรายได้ในรอบระยะเวลาบัญชีซึ่งค่าเช่านั้นเกิดขึ้น
- ดอกเบี้ยรับ
 1. ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลา
 2. ดอกเบี้ยเงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน รับรู้ตามงวดที่ตั้งกำหนดชำระ ยกเว้นดอกเบี้ยเงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานที่ผิดนัดชำระเกิน 6 เดือน จะรับรู้ตามเกณฑ์เงินสด

3.3 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในงบกระแสเงินสดหมายถึง เงินสดในมือ เงินฝากธนาคารทุกประเภท ซึ่งมีระยะเวลาไม่เกินสามเดือนนับจากวันที่ได้มา แต่ไม่รวมเงินฝากธนาคารประเภทที่ต้องจ่ายคืนเมื่อสิ้นระยะเวลาที่กำหนด

3.4 เงินลงทุนชั่วคราว

หมายถึง เงินฝากธนาคารประเภทฝากประจำ ซึ่งมีอายุเกินสามเดือนนับจากวันที่ได้มา แต่ไม่เกินสิบสองเดือน

3.5 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นแสดงในราคาตามใบแจ้งหนี้หักค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญตั้งเป็นจำนวนเท่ากับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ โดยประมาณขึ้นจากประสบการณ์การเก็บเงินในอดีตและตามสถานการณ์ในปัจจุบันของลูกหนี้ที่มีไขส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ คงค้าง ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงินและถือปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการบัญชีและการเงินของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2548 และหลักเกณฑ์ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการการทำเรื่อง ครั้งที่ 9/2549 วันที่ 16 ตุลาคม 2549 โดยตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับลูกหนี้ที่มีไขส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

ระยะเวลาที่หนี้ค้างชำระ

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ

อัตราร้อยละ

เกินกว่า 3 เดือน - 6 เดือน

50

เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี

75

เกินกว่า 1 ปี

100

การตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายและเมื่อมีหนี้สูญเกิดขึ้นจริงจะหักจากค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ

3.6 พัสดुकงเหลือ

พัสดुकงเหลือ ณ วันสิ้นงวด บันทึกบัญชีตามราคาทุน โดยถือเกณฑ์วิธีถ่วงเฉลี่ยเคลื่อนที่ (Moving Average Method) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า อะไหล่เครื่องมือ ยกขณสินค้าที่เสื่อมสภาพล้าสมัย ตั้งค่าเผื่อพัสดुकงเสื่อมสภาพตามจริง

3.7 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

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

ที่ดินที่ได้รับโอนมาเมื่อจัดตั้งการทำเรือฯ ในปี 2494 รับรู้ด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่โอน

ราคาทุน รวมถึงต้นทุนทางตรงที่เกี่ยวข้องกับการได้มาของสินทรัพย์ ต้นทุนของการก่อสร้าง สินทรัพย์ที่การทำเรือฯ ก่อสร้างเอง รวมถึงต้นทุนของวัสดุ แรงงานทางตรง และต้นทุนทางตรงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสินทรัพย์เพื่อให้สินทรัพย์นั้น อยู่ในสภาพที่พร้อมจะใช้งานได้ตามความประสงค์ ส่วนประกอบของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์แต่ละรายการที่มีอายุ การให้ประโยชน์ไม่เท่ากัน ต้องบันทึกแต่ละส่วนประกอบที่มีนัยสำคัญแยกต่างหากจากกัน การกำหนดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์พิจารณาแต่ละส่วนแยกต่างหากจากกัน เมื่อแต่ละส่วนประกอบนั้นมีสาระสำคัญ

สินทรัพย์จากการบริจาคจะบันทึกคู่กับรายได้สินทรัพย์รับบริจาคหรือการรับรู้ และทยอยรับรู้ รายได้สินทรัพย์รับบริจาคหรือการรับรู้เป็นรายได้เท่ากับค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์จากการบริจาค

กำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ คือ ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายกับมูลค่าตามบัญชีของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ โดยรับรู้สุทธิเป็นรายได้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

การจัดประเภทสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้ใช้งานเป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการใช้งานจากอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้ใช้งานเป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน อสังหาริมทรัพย์นั้น จะถูกจัดประเภทใหม่เป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนด้วยมูลค่าตามบัญชี

ต้นทุนที่เกิดขึ้นในภายหลัง

ต้นทุนในการเปลี่ยนแทนส่วนประกอบจะรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าตามบัญชีของรายการ ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ถ้ามีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่การทำเรือฯ จะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากรายการนั้น และสามารถวัดมูลค่าต้นทุนของรายการนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ ขึ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแทนจะถูกตัดจำหน่ายตามมูลค่าตามบัญชี ต้นทุนที่เกิดขึ้นในการปรับปรุงหรือซ่อมบำรุงที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ที่เกิดขึ้นเป็นประจำจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดขึ้น

ค่าเสื่อมราคา

ค่าเสื่อมราคาคำนวณจากมูลค่าเสื่อมสภาพของสินทรัพย์ ซึ่งประกอบด้วยราคาทุนของสินทรัพย์หรือต้นทุนในการเปลี่ยนแทนอื่น หักด้วยมูลค่าคงเหลือของสินทรัพย์

ค่าเสื่อมราคابันทิกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ คำนวณโดยวิธีเส้นตรง ตามเกณฑ์อายุการใช้งาน โดยประมาณของส่วนประกอบของสินทรัพย์แต่ละรายการซึ่งอยู่ในระหว่าง 2 - 30 ปี

มูลค่าคงเหลือของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ต้องมีการประมาณด้วยมูลค่าที่การทำเรือฯ คาดว่าจะได้รับในปัจจุบันจากการจำหน่ายสินทรัพย์ ประหนึ่งว่าสินทรัพย์มีอายุและสภาพที่คาดว่าจะถึงเมื่อสิ้นสุดอายุการให้ประโยชน์ นอกจากนี้ ได้มีการสอบทานมูลค่าคงเหลือและอายุการให้ประโยชน์อย่างน้อยทุกสิ้นปี

3.8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

โครงการพัฒนาระบบบัญชีการเงินบัญชีบริหารและระบบวางแผนทรัพยากรองค์รวมลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์โปรแกรม SAP และโปรแกรมสำเร็จรูปอื่นเพื่อใช้พัฒนาระบบบัญชี เป็นค่าใช้จ่ายในการพัฒนาระบบบัญชีการเงินและบัญชีบริหารระบบงานทรัพยากรบุคคล ระบบพัสดุ ระบบงานซ่อมบำรุงรักษา และระบบงานสารสนเทศเพื่อการบริหารของการทำเรือฯ ใช้จ่ายในการพัฒนาซึ่งรับรู้เป็นสินทรัพย์แสดงด้วยราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม และขาดทุนจากการลดมูลค่า โดยตัดจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายภายใน 3 - 5 ปี

3.9 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ได้แก่ อสังหาริมทรัพย์ที่ถือครองเพื่อหาประโยชน์จากรายได้ค่าเช่า หรือจากมูลค่าที่เพิ่มขึ้นหรือทั้งสองอย่าง ทั้งนี้ ไม่ได้มีไว้เพื่อขายตามปกติธุรกิจหรือใช้ในการผลิตหรือจัดหาสินค้าหรือให้บริการหรือใช้ในการบริหารงาน

ราคาทุนของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนรวมถึงต้นทุนทางตรงเพื่อให้ได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ต้นทุนการก่อสร้างที่การทำเรือฯ ก่อสร้างเองรวมถึงต้นทุนวัตถุดิบ ค่าแรงทางตรงและต้นทุนทางตรงอื่นเพื่อให้อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนแสดงในราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและขาดทุนจากการด้อยค่า ค่าเสื่อมราคาจะบันทึกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ซึ่งคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์แต่ละรายการ

3.10 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ภาวะผูกพันของการท่าเรือฯ กับผลประโยชน์ของพนักงานรับรู้ และวัดมูลค่าผลประโยชน์ของพนักงานแต่ละประเภท ดังนี้

1. ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงานการท่าเรือฯ รับรู้หนี้สินและค่าใช้จ่ายจากวันหยุดพักผ่อนประจำปีที่ยกยอดไปใช้ในปีถัดไป โดยรับรู้ ณ ราคาต้นทุนที่คาดว่าจะมีการยกยอดวันหยุดพักผ่อนประจำปี โดยไม่ได้มีการปรับด้วยอัตราคิดลดให้เป็นปัจจุบัน

2. ผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

2.1 โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน

2.1.1 โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุและโครงการค่ารักษาพยาบาลหลังเกษียณอายุ โดยใช้เทคนิคการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาวะผูกพัน ต้นทุนบริการปัจจุบัน ต้นทุนบริการในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้ หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นทันที

2.1.2 โครงการสมทบเงินที่กำหนดไว้เป็นโครงการผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงาน ซึ่งการท่าเรือฯ จัดตั้งเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่

- โครงการกองทุนสงเคราะห์พนักงานการท่าเรือฯ จ่ายเงินสมทบเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนไปในกองทุนที่การท่าเรือฯ จัดตั้งขึ้น โดยไม่ได้แยกเป็นนิติบุคคลจากการท่าเรือฯ และสมทบเพิ่มเติมให้เท่ากับภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงาน โดยใช้เทคนิคการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาวะผูกพันในส่วนของบำเหน็จ บำนาญ และบำเหน็จตกทอด 30 เท่า ต้นทุนบริการปัจจุบัน ต้นทุนบริการในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้ หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นทันที

- โครงการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ การท่าเรือฯ จ่ายเงินสมทบเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนไปในอีกกิจการหนึ่ง แยกต่างหากและจะไม่มีภาวะผูกพันตามกฎหมายหรือภาวะผูกพันโดยอนุमानที่จะต้องจ่ายสมทบเพิ่มเติม ภาวะผูกพันในการสมทบเงินเข้าโครงการจะถูกรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายพนักงานในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในรอบระยะเวลาที่พนักงานได้ทำงานให้กับการท่าเรือฯ

การท่าเรือฯ ได้จัดทะเบียนจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพตามทะเบียนเลขที่ 4/2548 มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 7 มิถุนายน 2548 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพฯ มีฐานะเป็นนิติบุคคล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการส่งเสริมการออมทรัพย์และเพื่อเป็นสวัสดิการและหลักประกันแก่พนักงานที่เป็นสมาชิกและครอบครัว ในกรณีที่พนักงานตายหรือลาออกจากงานหรือลาออกจากกองทุนฯ เริ่มรับสมัครพนักงานเข้าเป็นสมาชิกกองทุนฯ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2548 และมีคณะกรรมการ

การทำเรื่อง ครั้งที่ 14/2548 เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2548 ได้อนุมัติให้พนักงานสมัครเข้าเป็นสมาชิกกองทุนฯ เพิ่มเติมตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2548 ผู้สมัครในช่วงเวลาดังกล่าวทั้งสองกลุ่มจะได้รับเงินเพิ่มพิเศษตอบแทนตามมาตรการจูงใจจากการทำเรื่อง เป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 10 ของอัตราเงินเดือน ณ เดือนที่กองทุนฯ รับเข้าเป็นสมาชิกในจำนวนคงที่จนถึงวันที่พ้นจากสมาชิกภาพของกองทุนฯ และได้รับสิทธิในการคำนวณเงินประเดิมและเงินเพิ่มพิเศษจากฐานของเงินเดือนปีงบประมาณ 2549 ตามข้อบังคับกองทุนฯ กำหนดให้สมาชิกสามารถเลือกจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนฯ ได้ในอัตราร้อยละ 5 หรือ 10 หรือ 12 หรือ 15 ของเงินเดือน และการทำเรื่อง ต้องจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนฯ เป็นอัตราร้อยละ 5 ถึงร้อยละ 12 ของเงินเดือนตามอายุงาน

2.1.3 โครงการผลประโยชน์พนักงานเมื่อเลิกจ้าง การทำเรื่องฯ แสดงเจตนาผูกพันอย่างชัดเจนเกี่ยวกับการเลิกจ้างและไม่มีความเป็นไปได้ที่จะยกเลิก มีรายละเอียดอย่างเป็นทางการ ทั้งการเลิกจ้างก่อนวันเกษียณตามปกติหรือการสนับสนุนการออกจากงานโดยสมัครใจ ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อการทำเรื่องฯ เสนอให้มีการออกจากงานโดยสมัครใจและมีความเป็นไปได้ที่จะได้รับการตอบรับข้อเสนอนั้น และสามารถประมาณจำนวนของการยอมรับข้อเสนองานได้อย่างสมเหตุสมผล มีการคิดลดกระแสเงินสด หากระยะเวลาการจ่ายผลประโยชน์เกินกว่า 12 เดือน นับจากวันที่รายงาน ได้แก่ โครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด

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

3.11 ประมาณการหนี้สิน

ประมาณการหนี้สินจะรับรู้ต่อเมื่อ การทำเรื่องฯ มีภาระหนี้สินตามกฎหมายหรือจากการอนุมานที่เกิดขึ้น อันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตและมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่า การทำเรื่องฯ จะเสียประโยชน์เชิงเศรษฐกิจไปเพื่อจ่ายชำระภาระหนี้สินดังกล่าวและตามประมาณการที่น่าเชื่อถือของจำนวนที่ต้องจ่าย

3.12 การด้อยค่าของสินทรัพย์

มูลค่าสินทรัพย์ตามบัญชีของการทำเรื่องฯ ได้รับการทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานว่ามีข้อบ่งชี้เรื่องการด้อยค่าหรือไม่ ในกรณีที่ข้อบ่งชี้จะทำการประมาณมูลค่าสินทรัพย์ที่คาดว่าจะได้รับคืน ขาดทุนจากการด้อยค่า รับรู้เมื่อมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ขาดทุนจากการด้อยค่าบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดขึ้น

การคำนวณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน

มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน หมายถึง มูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์หรือมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หักต้นทุนในการขายแล้วแต่มูลค่าใดจะสูงกว่าในการประเมินมูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์ ประมาณการกระแสเงินสดที่จะได้รับในอนาคตจะคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันเพื่อให้สะท้อนมูลค่าที่อาจประเมินได้ในตลาดปัจจุบัน ซึ่งแปรไปตามเวลาและความเสี่ยงที่มีต่อสินทรัพย์ สำหรับสินทรัพย์ที่ไม่ก่อให้เกิดกระแสเงินสดรับโดยอิสระจากสินทรัพย์อื่น จะพิจารณามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนรวมกับหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดที่สินทรัพย์นั้นเกี่ยวข้องด้วย

การกลับรายการด้อยค่า

ขาดทุนจากการด้อยค่าจะถูกกลับรายการ หากการทำเรื่องฯ ประเมินว่ามีข้อบ่งชี้ที่แสดงให้เห็นว่าผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่เคยรับรู้ในงวดก่อนได้หมดไปหรือลดลง โดยการทำเรื่องฯ จะประมาณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์นั้น ขาดทุนจากการด้อยค่าจะถูกกลับรายการเพียงเท่าที่มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่เกินกว่ามูลค่าตามบัญชีภายหลังหักค่าเสื่อมราคาหรือค่าตัดจำหน่าย เสมือนหนึ่งไม่เคยมีการบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่ามาก่อน

3.13 กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง

กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง จัดตั้งขึ้นตามระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง พ.ศ. 2528 ซึ่งได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการทำเรือฯ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 29 (1) แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเงินกองทุนสำหรับการประกันภัยในทรัพย์สินของการทำเรือฯ

สินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนประกันภัยฯ ได้แสดงรวมอยู่ในสินทรัพย์และหนี้สินของการทำเรือฯ ส่วนของทุนแสดงไว้ในกำไรสะสมที่จัดสรรแล้วของการทำเรือฯ รายได้และค่าใช้จ่ายของกองทุนประกันภัยฯ รับรู้เป็นรายได้และค่าใช้จ่ายของการทำเรือฯ

4. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2560	2559
เงินสด	94.94	97.50
เงินฝากธนาคารประเภท		
- กระแสรายวัน	(71.47)	(13.19)
- ออมทรัพย์	2,756.37	2,584.42
- ประจำ 3 เดือน ไม่มีภาระผูกพัน	2,913.20	1,969.44
รวม	5,693.04	4,638.17

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 5,693.04 ล้านบาท เป็นของการทำเรือฯ จำนวน 5,445.77 ล้านบาท กองทุนสงเคราะห์ฯ จำนวน 217.92 ล้านบาท และกองทุนประกันภัยฯ จำนวน 29.35 ล้านบาท

5. เงินลงทุนชั่วคราว ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2560	2559
เงินฝากธนาคารประเภทประจำเงิน 3 เดือน		
- มีภาระผูกพัน	9.86	9.70
- ไม่มีภาระผูกพัน	2,382.32	5,948.47
รวม	2,392.18	5,958.17

เงินฝากธนาคารประเภทประจำเงิน 3 เดือน มีภาระผูกพัน จำนวน 9.86 ล้านบาท การทำเรือฯ ได้นำไปค้ำประกันการใช้ไฟฟ้า จำนวน 0.30 ล้านบาท และค้ำประกันเงินกู้เพื่อที่อยู่อาศัยของโครงการพัฒนาเคหะชุมชนคลองเตย ระยะที่ 3 จำนวน 9.56 ล้านบาท ส่วนเงินฝากธนาคารประเภทประจำเงิน 3 เดือน ไม่มีภาระผูกพัน จำนวน 2,382.32 ล้านบาท เป็นของท่าเรือกรุงเทพ จำนวน 0.31 ล้านบาท กองทุนประกันภัย จำนวน 2,347.01 ล้านบาท ท่าเรือพาณิชย์เชียงใหม่ จำนวน 20.00 ล้านบาท และท่าเรือระนอง จำนวน 15.00 ล้านบาท

6. ลูกหนี้การค้า ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2560	2559
ลูกหนี้การค้า	949.09	1,141.71
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(34.69)	(91.50)
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	914.40	1,050.21
ลูกหนี้การค้า แยกตามอายุหนี้ได้ดังนี้		
	หน่วย : ล้านบาท	
อายุหนี้	2560	2559
ยังไม่ได้ถึงกำหนดชำระ	912.24	1,039.54
เกินกว่า 3 เดือน - 6 เดือน	3.48	18.97
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	1.66	4.72
เกินกว่า 1 ปี	31.71	78.48
รวม	949.09	1,141.71

ลูกหนี้การค้าที่ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญปีก่อน จำนวน 91.50 ล้านบาท ในปีนี้มีการตัดจำหน่ายหนี้สูญ จำนวน 12.09 ล้านบาท และได้รับชำระหนี้ จำนวน 44.72 ล้านบาท คงเหลือค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ณ 30 กันยายน 2560 จำนวน 34.69 ล้านบาท

7. ลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2560	2559
ลูกหนี้เงินยืมทตรง	6.49	9.82
ลูกหนี้ค่าใช้จ่าย	0.16	0.65
ลูกหนี้เบ็ดเตล็ด	2.37	2.51
รวม	9.02	12.98
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(2.43)	(2.48)
ลูกหนี้อื่น - สุทธิ	6.59	10.50

ลูกหนี้อื่นที่ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญปีก่อน จำนวน 2.48 ล้านบาท ในปีนี้ได้รับชำระหนี้ จำนวน 0.05 ล้านบาท คงเหลือค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ณ 30 กันยายน 2560 จำนวน 2.43 ล้านบาท

8. ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
ลูกหนี้เงินกู้ทั่วไป	94.74	109.31
ลูกหนี้เงินกู้เพื่อที่อยู่อาศัย	2.37	3.15
ลูกหนี้เงินกู้เพื่อซื้อรถจักรยานยนต์	0.22	0.17
ลูกหนี้เงินกู้พิเศษ	26.85	32.33
ลูกหนี้เงินกู้ปรับปรุงคุณภาพชีวิต	-	4.49
ลูกหนี้เงินกู้พิเศษเนื่องจากวิกฤตอุทกภัย	4.30	28.86
รวม	128.48	178.31
หัก ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ	(2.18)	(2.54)
รวม	126.30	175.77
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานยังไม่ถึงกำหนดชำระ	126.30	175.77

ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน ที่ตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญปีก่อน จำนวน 2.54 ล้านบาท ในปีนี้ได้รับชำระหนี้ จำนวน 0.36 ล้านบาท คงเหลือค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 จำนวน 2.18 ล้านบาท

9. พัสดुकงเหลือ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
อะไหล่เครื่องมือยกขนสินค้า	132.77	139.29
อะไหล่เรือ	7.94	9.89
อุปกรณ์ไฟฟ้าและโทรศัพท์	4.46	4.37
วัสดุซ่อมแซมอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	1.46	1.67
น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	5.66	8.25
เครื่องเขียนแบบพิมพ์และของใช้สิ้นเปลือง	6.06	6.28
อุปกรณ์ประปาและสุขาภิบาล	0.84	0.70
อะไหล่รถยนต์และเครื่องมือกล	0.22	0.22
อะไหล่เครื่องมือทุ่นแรง-ท่าเรือภูมิภาค	2.83	2.83
พัสดุดำยาและเวชภัณฑ์	2.56	4.81
พัสดุอื่นๆ	36.64	16.38
รวม	201.44	194.69
หัก สำรองพัสดุเสื่อมสภาพ	(91.19)	(97.18)
รวมพัสดुकงเหลือ	110.25	97.51

ในระหว่างปี 2560 ได้จำหน่ายพัสดुकงเหลือที่มีการตั้งสำรองพัสดุเสื่อมสภาพแล้ว จำนวน 7.93 ล้านบาท และมีการตั้งสำรองพัสดุเสื่อมสภาพในปีนี้อยู่ที่จำนวน 1.94 ล้านบาท

10. สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคารค้างรับ	13.78	17.47
รายได้ค้างรับ	-	0.02
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	8.18	0.63
เงินมัดจำ	0.53	0.53
ภาษีซื้อรอเครดิต	77.75	67.66
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ	0.05	0.06
รวม	100.29	86.37

11. รายได้ค่าเช่าอเรียกเก็บ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
ยอดยกมา	16,415.51	16,074.15
บวก รายได้ตามวิธีเส้นตรง	3,609.19	3,521.35
หัก รายได้ตามสัญญา	(3,237.85)	(3,179.99)
ยอดยกไป	16,786.85	16,415.51

การทำเรือฯ มีสัญญาที่มีอายุตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป จำนวน 74 สัญญา ประกอบด้วย

	ท่าเรือกรุงเทพ (สัญญา)	ท่าเรือแหลมฉบัง (สัญญา)	รวม
สัญญาเช่าพื้นที่	5	56	61
สัญญาเช่าที่เพื่อประกอบการให้บริการท่าเรือ	-	13	13
รวม	5	69	74

12. อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน		
	ที่ดิน	อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	รวม
ราคาทุน			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2559	237.36	13,704.26	13,941.62
บวก โอนเปลี่ยนแปลง	0.13	-	0.13
โอนมาจากงานระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	-	161.90	161.90
ณ วันที่ 30 กันยายน 2560	237.49	13,866.16	14,103.65

หน่วย : ล้านบาท

	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน		
	ที่ดิน	อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	รวม
ค่าเสื่อมราคาสะสม			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2559	-	7,516.57	7,516.57
บวก ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	349.86	349.86
ณ วันที่ 30 กันยายน 2560	-	7,866.43	7,866.43
ราคาตามบัญชี - สุทธิ			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2559	237.36	6,187.69	6,425.05
ณ วันที่ 30 กันยายน 2560	237.49	5,999.73	6,237.22

ค่าเสื่อมราคาอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนประจำปี จำนวน 349.86 ล้านบาท เป็นค่าเสื่อมราคาของกลุ่มสินทรัพย์จากการบริจาค จำนวน 23.15 ล้านบาท

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

การทำเรือแห่งประเทศไทย	ยอดตามบัญชี ณ วันที่ 30 กันยายน 2560		
	ทุน	ค่าเสื่อมราคาสะสม	ราคาตามบัญชีสุทธิ
ที่ดินที่การทำเรือฯ ถือครองไว้เพื่อประโยชน์จากรายได้			
ค่าเช่าและการเพิ่มขึ้นของราคาในอนาคต			
ท่าเรือกรุงเทพ			
ที่ดินเปล่าภายใต้สัญญาเช่าที่ดิน	16,117,562.68	-	16,117,562.68
ท่าเรือแหลมฉบัง			
ที่ดินเปล่าภายใต้สัญญาเช่าที่ดิน	172,389,099.61	-	172,389,099.61
ที่ดินการเคหะ/บ้านพัก	20,168,283.63	-	20,168,283.63
	208,674,945.92	-	208,674,945.92
ที่ดินว่างเปล่า	28,818,347.62	-	28,818,347.62
รวมที่ดิน	237,493,293.54	-	237,493,293.54
กลุ่มอาคารให้เช่าภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน			
ท่าเรือกรุงเทพ			
อาคารพาณิชย์และแฟลตชุมชนฯ	802,252,406.27	(540,185,966.85)	262,066,439.42
อาคารคลังสินค้า	16,200,833.75	(16,188,885.60)	11,948.15
อาคารสำนักงาน	31,545,892.97	(17,770,405.61)	13,775,487.36
	849,999,132.99	(574,145,258.06)	275,853,874.93
ท่าเรือแหลมฉบัง			
สิ่งปลูกสร้างบนพื้นที่ให้เช่า	13,016,169,617.19	(7,292,291,796.97)	5,723,877,820.22
รวมอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	13,866,168,750.18	(7,866,437,055.03)	5,999,731,695.15
รวม	14,103,662,043.72	(7,866,437,055.03)	6,237,224,988.69

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนของการท่าเรือฯ ประกอบด้วย

ที่ดินที่การท่าเรือฯ ถือครองไว้เพื่อประโยชน์จากรายได้ค่าเช่าและการเพิ่มขึ้นของราคาในอนาคต จำนวน 3,378.99 ไร่ ตั้งอยู่ที่ท่าเรือกรุงเทพ 682.19 ไร่ และท่าเรือแหลมฉบัง 2,696.80 ไร่ ซึ่งได้ให้บุคคลภายนอกเช่าภายใต้สัญญาเช่าที่ดิน ทั้งระยะสั้น และระยะยาว ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 ที่ดินให้เช่าดังกล่าวมีมูลค่าตามบัญชี จำนวน 208.67 ล้านบาท และมูลค่ายุติธรรม จำนวน 38,172.52 ล้านบาท ซึ่งประเมินขึ้นโดยอ้างอิงจากราคาประเมินที่ดินของกรมธนารักษ์สำหรับปี 2559 - 2562 กรณีท่าเรือกรุงเทพ ส่วนท่าเรือแหลมฉบังอ้างอิงจากราคาประเมินที่ดินของสำนักงานที่ดินที่ประเมินให้ท่าเรือแหลมฉบัง โดยเฉพาะสำหรับปี 2559 - 2562

ที่ดินว่างเปล่าที่เป็นกรรมสิทธิ์ของกิจการตั้งอยู่ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน 432 ไร่ ไม่ได้มีไว้เพื่อใช้ในการให้บริการ หรือใช้ในการบริหารงานของกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 ที่ดินว่างเปล่ามีมูลค่าตามบัญชี จำนวน 28.82 ล้านบาท และมีมูลค่ายุติธรรม จำนวน 432.47 ล้านบาท โดยอ้างอิงจากราคาประเมินที่ดินของสำนักงานที่ดินที่ประเมินให้ท่าเรือแหลมฉบัง โดยเฉพาะสำหรับปี 2559 - 2562

อาคารพาณิชย์และแฟลตชุมชนฯ อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ได้ให้บุคคลภายนอกเช่า ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 มีราคาทุน จำนวน 850.00 ล้านบาท มูลค่าตามบัญชี จำนวน 275.85 ล้านบาท และมูลค่ายุติธรรม จำนวน 1,575.70 ล้านบาท ซึ่งประเมินด้วยวิธีต้นทุนทดแทน โดยพิจารณาการเสื่อมราคา จากการเสื่อมทางกายภาพ การเสื่อมราคาของประโยชน์ใช้สอยและการเสื่อมราคาเนื่องจากปัจจัยภายนอก

กลุ่มสินทรัพย์ประเภทสิ่งปลูกสร้างภายใต้สัญญาเช่าประกอบการท่าเทียบเรือจำนวน 13 ท่า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ได้ให้บริษัทเอกชนเช่าประกอบการและบริหารงานท่าเทียบเรือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 มีราคาทุน จำนวน 13,016.17 ล้านบาท มีมูลค่าตามบัญชี จำนวน 5,723.88 ล้านบาท และมูลค่ายุติธรรม จำนวน 43,700.00 ล้านบาท ซึ่งประเมินขึ้นโดยกิจการ ด้วยวิธีรายได้ (Income Method, DCF Technique)

จำนวนเงินที่เกี่ยวข้องกับอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนที่ได้รับรู้ในงบกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จ ได้แก่

	หน่วย : ล้านบาท	
	2560	2559
รายได้ค่าเช่าที่ดิน อาคาร และคลังสินค้า	1,170.24	1,098.47
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานโดยตรงที่เกิดจากอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ซึ่งก่อให้เกิดรายได้ค่าเช่าสำหรับปี	349.86	345.98

ณ 30 กันยายน 2560 การท่าเรือฯ มีอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม แยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท		
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน			
ที่ดิน - ที่การท่าเรือฯ ถือเพื่อประโยชน์จากรายได้ค่าเช่า	38,172.52		
ที่ดิน - ที่ดินว่างเปล่าท่าเรือแหลมฉบัง	432.47		
อาคารพาณิชย์และแฟลตชุมชนฯ อาคารสำนักงานและอาคารคลังสินค้า			
ท่าเรือกรุงเทพ		1,575.70	
กลุ่มสินทรัพย์ประเภทสิ่งปลูกสร้างภายใต้สัญญาเช่าประกอบการ			
ท่าเทียบเรือ จำนวน 13 ท่า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง			43,700.00

13. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ที่ดิน	สิ่งปลูกสร้าง	สินทรัพย์ลอยน้ำ	เครื่องมือ ยกขนสินค้า	สินทรัพย์อื่น			รวม
					การทำเรือฯ	กองทุน สงเคราะห์ฯ	กองทุน ประกันภัยฯ	
ราคาทุน								
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2559	133.14	6,646.04	6,119.94	8,901.59	3,949.46	0.06	0.04	25,750.27
ซื้อ	-	0.03	-	1.65	16.62	-	-	18.30
โอนมาจากสินทรัพย์ระหว่าง ก่อสร้างและติดตั้ง	-	34.71	116.35	133.80	143.11	-	-	427.97
จำหน่าย	-	(0.87)	(116.70)	(78.74)	(254.64)	-	-	(450.95)
โอนเปลี่ยนประเภท	(0.13)	(0.01)	-	-	-	-	-	(0.14)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2560	133.01	6,679.90	6,119.59	8,958.30	3,854.55	0.06	0.04	25,745.45
ค่าเสื่อมราคาสะสม								
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2559	-	4,037.04	3,679.23	6,091.97	3,170.64	0.06	0.04	16,978.98
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	195.48	181.34	593.20	218.85	-	-	1,188.87
จำหน่าย	-	(0.83)	(116.70)	(74.56)	(254.60)	-	-	(446.69)
โอนเปลี่ยนประเภท	-	-	-	-	-	-	-	-
ณ วันที่ 30 กันยายน 2560	-	4,231.69	3,743.87	6,610.61	3,134.89	0.06	0.04	17,721.16
ค่าเผื่อการด้อยค่า								
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2559	-	-	-	-	-	-	-	-
ค่าเผื่อการด้อยค่าสำหรับปี	-	-	-	-	6.54	-	-	6.54
ณ วันที่ 30 กันยายน 2560	-	-	-	-	6.54	-	-	6.54
ราคาตามบัญชี - สุทธิ								
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2559	133.14	2,609.00	2,440.71	2,809.62	778.82	-	-	8,771.29
ณ วันที่ 30 กันยายน 2560	133.01	2,448.21	2,375.72	2,347.69	713.12	-	-	8,017.75

ในงวดบัญชีปี 2560 การท่าเรือฯ มีค่าเสื่อมราคาประจำปี จำนวน 1,188.87 ล้านบาท เป็นค่าเสื่อมราคาของกลุ่มสินทรัพย์จากการบริจาด จำนวน 7.43 ล้านบาท และการท่าเรือฯ ได้มีการทบทวนมูลค่าคงเหลือของสินทรัพย์เพิ่มเติม เพื่อให้สินทรัพย์ที่ยังใช้งานอยู่มีมูลค่าคงเหลือสะท้อนความเป็นจริง ซึ่งเป็นไปตามนโยบายการบัญชีและถือปฏิบัตินับตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2560 เป็นต้นไป สำหรับในการปรับมูลค่าคงเหลือของสินทรัพย์ในงวดบัญชีปี 2560 ทำให้ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์และค่าเสื่อมราคาสะสมสินทรัพย์มียอดลดลง จำนวน 1.88 ล้านบาท

การท่าเรือฯ มีค่าเผื่อการด้อยค่าสินทรัพย์ จำนวน 6.54 ล้านบาท เนื่องจากการท่าเรือฯ ได้ลงทุนโครงการระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า (E-TOLL Collection System) ซึ่งต่อมาได้มีการระงับการใช้งาน ปัจจุบันสินทรัพย์ดังกล่าวเกิดการเสื่อมสภาพตามกาลเวลาและมิได้ใช้งานระบบดังกล่าว การท่าเรือฯ จึงพิจารณาการด้อยค่าของสินทรัพย์ โดยกำหนดมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนจากมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หักต้นทุนในการขาย

การพิจารณามูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ ประมาณการจากการที่การท่าเรือฯ ได้ให้บริษัทเอกชนภายนอกที่มีความชำนาญและมีประสบการณ์เรื่องระบบคอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์ต่างๆ มาดำเนินการประเมินราคา

14. สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2560				2559
	ยอดยกมา	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอดยกไป	
งานระหว่างก่อสร้าง	1,370.26	1,967.56	(243.20)	3,094.62	1,370.26
สินทรัพย์ระหว่างสั่งซื้อ	761.22	1,895.72	(398.71)	2,258.23	761.22
งานซ่อมบำรุงระหว่างดำเนินการ	-	115.00	(112.56)	2.44	-
รวม	2,131.48	3,978.28	(754.47)	5,355.29	2,131.48

ในงวดบัญชีปี 2560 การทำเรื่อง มีงานที่เพิ่มขึ้น จำนวน 3,978.28 ล้านบาท ส่วนหนึ่งเป็นการโอนมาจากเงินล่วงหน้า จำนวน 247.40 ล้านบาท

15. สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่าย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่าย	335.41	335.48
หัก ตัดจ่ายระหว่างปี	(0.83)	(0.07)
รวม	334.58	335.41

สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่ายเป็นโครงการที่การทำเรื่อง ดำเนินการเพื่อพัฒนาเคหะชุมชนคลองเตยร่วมกับการเคหะแห่งชาติ มีวัตถุประสงค์ในการรื้อย้ายชุมชนแออัดออกจากที่ดินของการทำเรื่อง จำนวน 4,200 ครอบครัวยุทธศาสตร์และชุมชนแออัดบริเวณลี้ก 7 - 12 จำนวน 600 หน่วย เพื่อพัฒนาพื้นที่สำหรับใช้ในกิจการของการทำเรื่อง ประกอบด้วยการก่อสร้างอาคารแฟลตในที่ดินของการทำเรื่อง จำนวน 1,680 หน่วย ซึ่งการทำเรื่อง ได้สร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วและการจัดหาที่ดินแปลงนอกเขตการทำเรื่อง โดยการจัดซื้อที่ดินบริเวณซอยวัชรพลและบริเวณหนองจอก ซึ่งจะตัดเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อชุมชนย้ายไปอยู่อาศัยและโอนกรรมสิทธิ์แล้ว

ในงวดบัญชีปี 2560 มีการโอนกรรมสิทธิ์ในที่ดินซอยวัชรพลให้กับชาวชุมชน จำนวน 12 รายๆ ละ 19.5 ตารางวาๆ ละ 3,533.69 บาท รวมเป็นจำนวนเงิน 0.83 ล้านบาท คงเหลือที่ดินซอยวัชรพลที่ยังไม่ได้โอนกรรมสิทธิ์ เนื้อที่รวม 25-3-33 ไร่ คิดเป็น 10,333 ตารางวา มูลค่าที่ดิน 36.51 ล้านบาท และที่ดินบริเวณหนองจอก จำนวน 214 ไร่ แบ่งเป็น 2,140 แปลง มูลค่าที่ดิน 298.07 ล้านบาท ยังไม่มีการรื้อย้ายและการโอนกรรมสิทธิ์ให้กับชาวชุมชนแต่อย่างใด

16. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	โครงการพัฒนาระบบบัญชีและระบบวางแผนทรัพยากรบุคคล	ลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์โปรแกรมสำเร็จรูปอื่นๆ	รวม
ราคาทุน ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2559	82.98	312.68	395.66
ซื้อ	-	0.70	0.70
โอนมาจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	-	164.60	164.60
ณ วันที่ 30 กันยายน 2560	82.98	477.98	560.96

หน่วย : ล้านบาท

	โครงการพัฒนาระบบบัญชีและระบบวางแผนทรัพยากรบุคคล	ลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์โปรแกรมสำเร็จรูปอื่นๆ	รวม
ค่าเสื่อมราคาสะสม			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2559	82.98	177.06	260.04
ค่าตัดจำหน่าย	-	67.63	67.63
ณ วันที่ 30 กันยายน 2560	82.98	244.69	327.67
ค่าเผื่อการด้อยค่า			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2559	-	-	-
ค่าเผื่อการด้อยค่าสำหรับปี	-	0.85	0.85
ณ วันที่ 30 กันยายน 2560	-	0.85	0.85
ราคาตามบัญชี - สุทธิ			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2559	-	135.62	135.62
ณ วันที่ 30 กันยายน 2560	-	232.44	232.44

ในงวดบัญชีปี 2560 การท่าเรือฯ มีค่าตัดจำหน่ายประจำปี จำนวน 67.63 ล้านบาท เป็นค่าตัดจำหน่ายของกลุ่มสินทรัพย์จากการบริจาค จำนวน 0.67 ล้านบาท

การท่าเรือฯ มีค่าเผื่อการด้อยค่าสินทรัพย์ จำนวน 0.85 ล้านบาท เนื่องจากการท่าเรือฯ ได้ลงทุนโครงการระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านทาง (E-TOLL Collection System) ซึ่งต่อมาได้มีการระงับการใช้งาน ปัจจุบันสินทรัพย์ดังกล่าวเกิดการเสื่อมสภาพตามกาลเวลาและมีได้ใช้งานระบบดังกล่าว การท่าเรือฯ จึงพิจารณาการด้อยค่าของสินทรัพย์ โดยกำหนดมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนจากมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หักต้นทุนในการขาย

การพิจารณามูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ ประมาณการจากการที่การท่าเรือฯ ได้ให้บริษัทเอกชนภายนอกที่มีความชำนาญและมีประสบการณ์เรื่องระบบคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่างๆ มาดำเนินการประเมินราคา

17. เจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

	2560	2559
ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเบี่ยขยัน	-	8.07
ค่าแรง และค่าล่วงเวลาดังจ่าย	185.20	251.07
โบนัสกรรมการและพนักงานค้างจ่าย	581.14	571.07
เงินบำนาญและเงินบำเหน็จตกทอดค้างจ่าย	9.94	10.62
ค่าเช่าที่ดิน อาคารและคลังสินค้า	18.55	11.84
ค่าตอบแทนจากการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ (Fixed Fee)		
และประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee)	429.28	416.53
ค่าผ่านทางอัตโนมัติ	-	0.02
อื่นๆ	108.38	88.10
รวม	1,332.49	1,357.32

18. รายได้แผ่นดินค้างนำส่งคลัง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
รายได้แผ่นดินค้างนำส่งคลัง		
ณ วันต้นงวด	3,630.00	3,399.56
บวก สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง		
- จากกำไรสุทธิประจำปี	4,277.00	4,230.00
- จากกำไรสุทธิปี 2558 ปรับปรุงเพิ่มขึ้น	-	567.81
รวม	7,907.00	8,197.37
หัก นำส่งกระทรวงการคลัง	(5,130.00)	(4,567.37)
ณ วันที่ 30 กันยายน	2,777.00	3,630.00

การทำเรื่อง ต้องสำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลังจากกำไรสุทธิประจำปีในอัตราร้อยละ 65 ของกำไรสุทธิก่อนค่าใช้จ่ายสำรองโบนัส หรือตามความเห็นของกระทรวงการคลัง ในปี 2560 การทำเรื่อง ต้องนำส่งรายได้แผ่นดินจากกำไรสุทธิประจำปี 2560 จำนวน 4,277.00 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2560 การทำเรื่อง ได้นำส่งรายได้แผ่นดินงวดที่ 1 ประจำปี 2560 จำนวน 1,500.00 ล้านบาท

ในระหว่างปี 2560 การทำเรื่อง ได้นำส่งรายได้แผ่นดินค้างนำส่งคลังของปี 2559 จำนวน 3,630.00 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วย เงินนำส่งรัฐเฉพาะกาล จำนวน 1,500.00 ล้านบาท และรายได้แผ่นดินค้างนำส่งคลังจากกำไรสุทธิปี 2559 จำนวน 2,130.00 ล้านบาท การทำเรื่อง ได้นำส่งคลังแล้ว เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2559 ตามมติคณะกรรมการการทำเรื่อง ครั้งที่ 9/2558 และตามหนังสือที่ กทท. 2211/2482 เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2560 ตามลำดับ

ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 มีรายได้แผ่นดินค้างนำส่งคลัง จำนวน 2,777.00 ล้านบาท

19. หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
เจ้าหนี้กรมสรรพากร	14.41	16.25
เงินมัดจำและเงินประกัน	352.03	276.99
เงินฝากเพื่อถอนคืน	11.06	12.03
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	48.61	51.69
ภาษีขายรอการชำระ	28.27	34.50
ภาษีเงินได้นิติบุคคลหัก ณ ที่จ่าย	5.61	6.48
เจ้าหนี้บริษัทผู้ประกอบการทำเรื่อง	1.93	3.17
เช็คจ่ายระหว่างทาง	290.44	87.66
เงินรับฝากค่าภาษีโรงเรียน	7.80	7.01
หนี้สินหมุนเวียนอื่นๆ	0.86	2.88
รวม	761.02	498.66

20. รายได้สินทรัพย์รับบริการรอการรับรู้ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
ยอดยกมา	281.04	313.10
บวก สินทรัพย์รับบริการในงวดนี้	-	0.26
รวม	281.04	313.36
หัก รับรู้เป็นรายได้	(31.15)	(32.32)
ยอดคงเหลือ	249.89	281.04

21. เงินสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสมค้างจ่าย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2560			2559
	เงินสะสม ค้างจ่าย	ดอกเบี้ยเงินสะสม ค้างจ่าย	รวม	รวม
ยอดยกมา	178.33	264.36	442.69	460.15
บวก เพิ่มระหว่างปี	15.77	34.92	50.69	54.10
รวม	194.10	299.28	493.38	514.25
หัก จ่ายระหว่างปี	(24.90)	(43.82)	(68.72)	(71.56)
ยอดคงเหลือ	169.20	255.46	424.66	442.69

ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 เงินสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสมค้างจ่าย จำนวน 424.66 ล้านบาท การท่าเรือฯ จ่ายให้เมื่อพนักงานออกจากงานหรือพ้นสภาพการเป็นพนักงาน

22. ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

จำนวนที่รับรู้ในงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 และ 2559 มีดังต่อไปนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
1. ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน		
โครงการวันลาหยุดพักผ่อนประจำปีสะสม	45.02	48.38
2. ผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน		
ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน		
โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	1,022.51	1,045.80
โครงการกองทุนสงเคราะห์	12,501.48	12,922.46
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	4,546.98	4,489.63
โครงการผลตอบแทนพิเศษก่อนเกษียณอายุ	122.35	161.93
รวม ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน	18,193.32	18,619.82
ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น		
โครงการผลตอบแทนการทำงานระยะยาว	10.81	12.13
โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	22.87	24.28
รวม ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	33.68	36.41
รวม ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์พนักงาน	18,272.02	18,704.61

การเปลี่ยนแปลงของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560 และ 2559 มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันต้นงวด 1 ตุลาคม	18,704.61	16,930.10
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	310.09	172.29
ต้นทุนดอกเบี้ย	475.26	691.84
รายจ่ายที่เกิดขึ้นจริง	(1,217.94)	(1,132.15)
ขาดทุนตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	-	2.37
ขาดทุนตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	-	2,040.16
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันสิ้นงวด 30 กันยายน	18,272.02	18,704.61

ค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560 และ 2559 มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
โครงการวันลาหยุดพักผ่อนประจำปีสะสม	2.20	2.24
โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	68.65	54.45
โครงการกองทุนสงเคราะห์	472.97	601.27
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	210.03	202.55
โครงการผลตอบแทนพิเศษก่อนเกษียณอายุ	29.52	-
โครงการผลตอบแทนการทำงานระยะยาว	1.48	4.73
โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	0.50	1.26
รวม ค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	785.35	866.50

ค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560 และ 2559 มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	-	129.58
โครงการกองทุนสงเคราะห์	-	1,403.96
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	-	344.69
โครงการผลตอบแทนพิเศษก่อนเกษียณอายุ	-	161.93
รวม ค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	-	2,040.16

ข้อมูลสมมติฐานหลักในการประมาณการตามหลักการคณิตศาสตร์ประกันภัยมีดังนี้

	2560	2559
	ร้อยละ	ร้อยละ
อัตราคิดลด		
โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	2.10	2.10
โครงการกองทุนสงเคราะห์	2.50 และ 2.80	2.50 และ 2.80
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	2.50 และ 2.80	2.50 และ 2.80
โครงการผลตอบแทนการทำงานระยะยาว	2.10	2.10
โครงการผลตอบแทนพิเศษก่อนเกษียณอายุ	2.10	2.10
โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	2.50	2.50
อัตราการเพิ่มขึ้นของเงินเดือนในอนาคต (เฉลี่ย)	6.50	6.50
อัตราเงินเฟ้อ	2.20	2.20
อัตราการเติบโตของค่ารักษาพยาบาล	5.60	5.60
อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน		
อายุ 0 - 20 ปี	-	-
อายุ 21 - 40 ปี	1.00	1.00
อายุ 41 - 50 ปี	0.20	0.20
อายุ 51 - 60 ปี	-	-

ข้อมูลสมมติฐานที่เกี่ยวข้องกับการมรณะ อ้างอิงตามตารางมรณะ พ.ศ. 2551 ซึ่งเป็นข้อมูลทางสถิติที่เผยแพร่ทั่วไป ตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของข้อมูลสมมติหลักในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

	ผลกระทบต่อภาวะผูกพันโครงการผลประโยชน์พนักงาน					
	การเปลี่ยนแปลงข้อมูลสมมติ		การเพิ่มขึ้นของข้อมูลสมมติ		การลดลงของข้อมูลสมมติ	
	2560	2559	2560	2559	2560	2559
	ร้อยละ	ร้อยละ	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท
อัตราคิดลด	1	1	(1,870.58)	(1,939.20)	2,271.24	2,360.52
อัตราขึ้นเงินเดือน	1	1	246.78	232.25	(258.30)	(242.34)
อัตราเงินเฟ้อ	1	1	0.84	0.71	(0.72)	(0.61)
อัตราแนวโน้มค่ารักษาพยาบาล	1	1	814.59	775.76	(659.95)	(629.30)

23. ประมาณการหนี้สิน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	การฟ้องร้องคดี	การฟ้องร้องคดี	รวม
	ค่าล่วงเวลา	อื่นๆ	
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2559	103.08	28.20	131.28
ประมาณการหนี้สินเพิ่ม	6.43	4.60	11.03
จ่ายชำระประมาณการหนี้	(2.44)	(1.00)	(3.44)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2560	107.07	31.80	138.87

ประมาณการหนี้สินเพิ่มจำนวน 11.03 ล้านบาท เกิดจากคดีค่าล่วงเวลาบันทึกหนี้สินตามคำพิพากษาศาล 0.63 ล้านบาท และบันทึกดอกเบี้ยตามคำพิพากษา จำนวน 5.80 ล้านบาท และคดีอื่นๆ บันทึกหนี้สินตามคำพิพากษาศาล จำนวน 2.66 ล้านบาท และบันทึกดอกเบี้ยตามคำพิพากษาศาล จำนวน 1.94 ล้านบาท จ่ายชำระประมาณการหนี้สิน จำนวน 3.44 ล้านบาท จากการฟ้องร้องคดีค่าล่วงเวลาของนายเมธา เขียวพลอย และนายเอกสิทธิ์ รัตติกาลสุขชะ กับพวกรวม 10 คน ตามคำพิพากษาของศาลฎีกา จำนวน 0.86 ล้านบาท และ 1.58 ล้านบาท ตามลำดับ และจากการฟ้องร้องคดีอื่นๆ ของนายสมนึก หาญผจญ จำนวน 1.00 ล้านบาท ตามมติคณะกรรมการการทำเรื่อง ให้เงินช่วยเหลือด้านมนุษยธรรม

24. กุญ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
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
ทุนจากการนำเงินส่งคลังเพื่อเป็นเงินบาทสมทบเงินกู้	40.00	40.00
ทุนได้รับจัดสรรจากเงินกู้เพื่อการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจงวดที่ 2 (SAL2)	96.74	96.74
ทุนจากการรับโอนสินทรัพย์จากท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	100.07	100.07
	6,925.04	6,925.04
รวม	7,234.55	7,234.55

25. กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน ประกอบด้วย

ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 และ 2559 สินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
สินทรัพย์		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	217.92	197.26
รายการระหว่างกัน - ลูกหนี้ กทท. ภาระผูกพัน	27,544.48	27,086.10
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	0.20	0.17
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์ไม่ถึงกำหนดชำระ	126.30	175.77
รวม	27,888.90	27,459.30
หนี้สิน		
เจ้าหนี้อื่น	9.94	10.62
เจ้าหนี้ กทท.	14,944.75	14,051.90
เจ้าหนี้ กปภ.	4.71	29.40
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	3.36	2.24
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	12,501.48	12,922.46
เงินสะสมและดอกเบี่ยเงินสะสมค้างจ่าย	424.66	442.68
รวม	27,888.90	27,459.30

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560 และ 2559 รายได้และค่าใช้จ่ายกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
รายได้		
ดอกเบี่ยเงินฝากธนาคาร	0.48	0.49
ดอกเบี่ยเงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	17.21	22.39
รายได้เบ็ดเตล็ด	0.37	0.49
รวม	18.06	23.37
ค่าใช้จ่าย		
ดอกเบี่ยเงินสะสม	34.92	37.51
หนี้สูญของ กสพ.	-	2.59
หนี้สงสัยจะสูญของ กสพ.	(0.36)	(2.59)
รวม	34.56	37.51

26. กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง

ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 และ 2559 สินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
สินทรัพย์		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	29.35	431.46
เงินลงทุนชั่วคราว	2,347.01	1,791.85
ลูกหนี้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	4.71	29.40
ดอกเบี้ยค้างรับ	3.84	3.04
รวม	2,384.91	2,255.75
หนี้สินและกองทุน		
กองทุน	2,255.75	2,124.11
จัดสรรระหว่างปี	129.16	131.64
รวม	2,384.91	2,255.75

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560 และ 2559 รายได้และค่าใช้จ่ายกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
รายได้		
รายได้ดอกเบี้ย	37.22	44.99
รวม	37.22	44.99
ค่าใช้จ่าย		
ค่าสินไหมทดแทน	3.06	8.93
รวม	3.06	8.93

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

27. รายได้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
รายได้ค่าปรับผิดสัญญา	155.90	19.24
รายได้สินทรัพย์รับบริจาค	31.15	32.44
รายได้เบ็ดเตล็ด	35.74	32.55
อื่นๆ	5.52	4.54
รวม	228.31	88.77

28. ค่าตอบแทนผู้บริหาร

ผู้บริหาร หมายถึง ผู้บริหารที่เป็นพนักงานตั้งแต่ระดับผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือฯ หรือเทียบเท่าขึ้นไปรวมถึงผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี และคณะกรรมการการท่าเรือฯ รวม 25 ราย

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
ค่าตอบแทนผู้บริหาร		
ผลประโยชน์ระยะสั้น	34.21	29.65
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	6.02	2.30
รวม	40.23	31.95

29. ค่าใช้จ่ายอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
ค่าใช้จ่ายเดินทาง - ภายในประเทศ	5.56	9.31
ค่าใช้จ่ายเดินทาง - ต่างประเทศ	1.32	2.22
ค่าอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้	3.35	3.70
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบคอมพิวเตอร์	24.82	51.92
ค่าใช้จ่ายพัสดุคุมจำนวน	13.54	15.42
ค่าจัดพิมพ์หนังสือ	4.25	1.33
ค่าใช้จ่ายในการวิจัยและพัฒนาสิ่งแวดล้อม	26.85	19.89
ค่าเช่าเครื่องและค่าถ่ายเอกสาร	1.69	2.00
ค่าสอบบัญชี	2.00	2.00
ค่าบริการเรือรับ - ส่งเจ้าพนักงานนำร่องในบริเวณ ทลฉ.	32.99	34.00
ค่าใช้จ่ายการกีฬาของพนักงาน	14.30	28.35
ค่าใช้จ่ายโครงการพัฒนาทางรถไฟฯ และทำเทียบเรือชายฝั่ง	1.61	-
ค่าเช่ารถอื่นๆ	22.99	23.88
ค่าธรรมเนียม	5.34	5.48
ค่าเบี้ยประกันภัย	4.73	4.80
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนตัดจ่าย	0.83	0.07
ค่ารับรอง	9.24	10.55
ค่าบำรุงสมาคมและเงินอุดหนุน	16.40	8.88
เงินบริจาค	46.58	56.10
ค่าใช้จ่ายสถานการณ์ฉุกเฉิน - น้ำท่วม, ไฟไหม้ ฯลฯ	6.73	7.69
หนี้สงสัยจะสูญ	(56.86)	(66.48)
เงินชดใช้ค่าเสียหาย	12.78	25.17
หนี้สูญ	12.09	53.06
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	3.31	1.19
ค่าใช้จ่ายพัสดุเสื่อมสภาพ	1.94	56.67
อื่นๆ	17.51	22.39
รวม	235.89	379.59

30. การผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ประกอบด้วย

การผูกพัน

1) ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 การทำเรื่อง มีภาระค้ำประกัน โดยบัญชีเงินฝากธนาคารประเภทฝากประจำ 12 เดือน ประกอบด้วย

		หน่วย : ล้านบาท	
		2560	2559
ภาระค้ำประกัน	ธนาคาร		
การใช้ไฟฟ้า	ธนาคารกรุงไทยฯ	0.30	0.30
การชำระหนี้เงินกู้เพื่อที่อยู่อาศัย	ธนาคารอาคารสงเคราะห์	9.56	9.40
โครงการพัฒนาเคหะชุมชนคลองเตย			
ระยะที่ 3			
รวม		9.86	9.70

2) คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2528 อนุมัติตามมติของคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกให้กรมธนารักษ์อนุญาตให้การทำเรื่อง ใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุ บริเวณตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี แปลงหมายเลขทะเบียน ขบ. 341 ไปก่อน และให้ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่ใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะของที่ดินราชพัสดุ เพื่อขายให้แก่การทำเรื่อง ในราคาผ่อนปรนต่อไป กรมธนารักษ์จึงอนุญาตให้กระทรวงคมนาคมใช้ที่ดินราชพัสดุแปลงดังกล่าวเนื้อที่ประมาณ 1,910-0-09 ไร่ เพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉิมบึงเป็นการชั่วคราวตามมติคณะรัฐมนตรี

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

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

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

เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2558 ได้มีการประชุมร่วมกันระหว่างกรมธนารักษ์ และการท่าเรือ โดยมีมติดังนี้

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

2) ที่ดินราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 เนื้อที่ 485-1-32 ไร่ ที่ยังไม่ดำเนินการถอนสภาพฯ กรมธนารักษ์ จะดำเนินการขออนุญาตหนังสือสำคัญสำหรับที่หลวง (น.ส.ล.) ต่อกรมที่ดินก่อน และเมื่อได้ น.ส.ล. แล้ว กรมธนารักษ์จะไปดำเนินการถอนสภาพการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่ใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะ เพื่อขายให้แก่การท่าเรือ ต่อไป โดยในระหว่างที่การดำเนินการดังกล่าวยังไม่แล้วเสร็จ กรมธนารักษ์จะเรียกเก็บค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์กับการท่าเรือ นับแต่วันที่การท่าเรือ เข้าใช้ประโยชน์ปี 2531 ก่อน

3) ตามมติที่ประชุมข้อ 1 และ 2 การท่าเรือ จะนำเสนอคณะกรรมการการท่าเรือ เพื่อพิจารณาต่อไป

4) กรณีการโต้แย้งกรรมสิทธิ์และการเรียกร้องเงินค่าทดแทนการเวนคืนจากราชรัฐ

4.1 ในพื้นที่ที่ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพฯ แล้วกรมธนารักษ์ยืนยันว่าเป็นที่ราชพัสดุ ไม่มีราษฎรรายใดมีสิทธิในที่ดินดังกล่าว หากมีผู้ใดกล่าวอ้างสิทธิให้ไปใช้สิทธิทางศาล

4.2 ในพื้นที่ที่ยังไม่ได้ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพฯ หากราษฎรรายใดนำ ส.ค.1 มากล่าวอ้างให้ราษฎรรายนั้นไปใช้สิทธิทางศาลตามประมวลกฎหมายที่ดิน

กรมธนารักษ์ มีหนังสือที่ กค. 0303/3524 ลงวันที่ 11 มีนาคม 2559 ขอให้การท่าเรือ ดำเนินการ ดังนี้

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

2) สำหรับพื้นที่ที่ยังไม่ได้เพิกถอนสภาพฯ พื้นที่ 485-1-32 ไร่ ขอให้การท่าเรือ นำค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ในที่ดินตั้งแต่เดือนมีนาคม 2530 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2559 รวมเป็นเงินจำนวน 146.25 ล้านบาท ไปชำระให้กรมธนารักษ์ ภายในเดือนมิถุนายน 2559

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

การท่าเรือ ได้มีหนังสือด่วนที่สุดที่ กทท. 6025/1930 ลงวันที่ 16 มิถุนายน 2559 ถึงกรมธนารักษ์ แจ้งผลการดำเนินการและขอความอนุเคราะห์ขอเลื่อนกำหนดการชำระค่าที่ดินราชพัสดุฯ เฉพาะงวดที่ 1 ในเดือนมิถุนายน 2559 และขอยกเว้นค่าดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ตามที่กรมธนารักษ์กำหนด โดยชี้แจงขั้นตอนดำเนินการและเหตุผลความจำเป็นถึงความล่าช้า และต่อมารกรมธนารักษ์ได้มีหนังสือที่ กค. 0303/11107 ลงวันที่ 29 มิถุนายน 2559 แจ้งว่าไม่ขัดข้องที่การท่าเรือ จะชำระเงินค่าที่ราชพัสดุฯ งวดที่ 1 ภายหลังจากเดือนมิถุนายน 2559 โดยมีต้องชำระดอกเบี้ยแต่อย่างใด แต่หากได้รับอนุมัติจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจฯ ขอให้การท่าเรือ เร่งชำระภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งเป็นหนังสือ การท่าเรือ ได้ดำเนินการชำระค่าที่ดินราชพัสดุฯ งวดที่ 1 และงวดที่ 2 รวมเป็นเงิน 1,330.25 ล้านบาท ให้แก่กรมธนารักษ์เรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างรอกกรมธนารักษ์ประสานเรื่องการลงนามในบันทึกข้อตกลงและโอนกรรมสิทธิ์

สำหรับที่ดินในส่วนที่ยังไม่ได้มีการถอนสภาพฯ พื้นที่ 485-1-32 ไร่ เพื่อดำเนินการถอนสภาพการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่ใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะและจะดำเนินการขออนุญาตโฉนดที่ดินให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว เพื่อจะได้ดำเนินการโอนกรรมสิทธิ์ให้กับการท่าเรือ ให้เสร็จสิ้นตามมติคณะรัฐมนตรีต่อไป

การท่าเรือ ได้แจ้งให้กรมธนารักษ์ทราบว่าปัจจุบัน การท่าเรือ ไม่สามารถเข้าทำประโยชน์ในที่ดินแปลงดังกล่าวได้เต็มพื้นที่ ดังนั้น ที่ประชุมจึงมีมติให้กรมธนารักษ์ และการท่าเรือ ร่วมกันตรวจสอบข้อมูลเกี่ยวกับรายละเอียดที่ดินแปลงดังกล่าว เพื่อให้ได้ข้อสรุปก่อนกรมธนารักษ์ดำเนินการเรียกเก็บค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ในที่ดินตามเนื้อที่ที่ใช้จริงกับการท่าเรือ ต่อไป

เมื่อวันที่ 26 - 27 สิงหาคม 2559 การท่าเรือฯ ได้ลงพื้นที่ร่วมกับสำนักงานธนารักษ์พื้นที่ชลบุรี เพื่อตรวจสอบตำแหน่งพิกัดที่ดินที่การท่าเรือฯ ใช้ประโยชน์จริง โดยสำนักงานธนารักษ์พื้นที่ชลบุรีจะนำข้อมูลที่ได้จากการลงพื้นที่ครั้งนี้ไปจัดทำแผนที่เพื่อใช้เป็นเอกสารประกอบการคิดค่าเช่าที่ดินกับการท่าเรือฯ ต่อไป

สำนักงานธนารักษ์พื้นที่ชลบุรีได้มีหนังสือที่ กค. 0311.08.3/1769 ลงวันที่ 31 สิงหาคม 2559 ขอให้การท่าเรือฯ ตรวจสอบความถูกต้องและลงนามรับรองในแผนที่ และนัดชี้ระวางแนวเขตที่ดิน 485-1-32 ไร่ ในวันที่ 6 ธันวาคม 2559 โดยสามารถดำเนินการชี้แนวเขตได้เพียงบางส่วน

การท่าเรือฯ ตรวจสอบข้อมูลรายละเอียดพื้นที่ตามแผนที่แสดงแนวเขตที่ราชพัสดุฯ ไม่สามารถยืนยันความถูกต้องได้ จึงได้มีหนังสือถึงสำนักงานธนารักษ์ฯ ที่ ทลจ. 25/626 ลงวันที่ 4 ตุลาคม 2559 แจ้งให้สำนักงานธนารักษ์ฯ นำส่งเอกสารและข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เพิ่มเติม ต่อมาสำนักงานธนารักษ์ฯ ได้มีหนังสือที่ กค. 0311.08.3/126 ลงวันที่ 24 มกราคม 2560 นำส่งข้อมูลเพิ่มเติมโดยเป็นรายการคำนวณค่าพิกัดฉากในระบบ UTM และบันทึกข้อมูลในแผ่นบันทึกข้อมูล CD-R แต่เมื่อการท่าเรือฯ ตรวจสอบข้อมูลดังกล่าวพบว่า ขาดผังพื้นที่ที่จะใช้เป็นเอกสารสำคัญในการรับรอง จึงได้มีหนังสือถึงสำนักงานธนารักษ์ฯ ที่ ทลจ. 25/234 ลงวันที่ 24 เมษายน 2560 แจ้งขอเอกสารเพิ่มเติม

การท่าเรือฯ ได้มีหนังสือถึงกรมธนารักษ์ที่ ทลจ. 6025/1373 ลงวันที่ 8 พฤษภาคม 2560 ขอรื้อความคืบหน้าการทำบันทึกข้อตกลงการโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินราชพัสดุฯ แปลงเนื้อที่ 1,456-0-83 ไร่ เนื่องจากกรมธนารักษ์มีหน้าที่จัดทำบันทึกข้อตกลงก่อนร่วมลงนามกับการท่าเรือฯ รวมถึงการท่าเรือฯ ต้องการทราบความคืบหน้าการออกโฉนดที่ดินราชพัสดุฯ แปลงเนื้อที่ 1,456-0-83 ไร่

สำนักงานธนารักษ์ฯ มีหนังสือที่ กค. 0311.08/882 ลงวันที่ 29 พฤษภาคม 2560 ขอนำส่งเอกสารข้อมูลเพิ่มเติมโดยเป็นผังแผนที่ที่ประกอบด้วยชื่อหมู่เขตที่ดินและพิกัดที่ดิน แต่ตรวจสอบข้อมูลดังกล่าวแล้วพบว่ายังไม่ถูกต้อง ต่อมาเมื่อวันที่ 24 และ 25 ตุลาคม 2560 เจ้าหน้าที่รังวัดของสำนักงานที่ดินฯ ได้ดำเนินการรังวัดที่ดิน โดยการท่าเรือฯ ประสานขอเข้าพื้นที่เช่าของบริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน) บริษัท ยูนิไทย ชิปปาร์ด แอนด์ เอนจิเนียริง จำกัด และภายในท่าเทียบเรือ A1 และ B1 เพื่อดำเนินการรังวัดที่ดินและเลื่อนการรังวัดชี้แนวเขตในส่วนอื่นออกไป

สำนักงานธนารักษ์ฯ นัดชี้แนวเขตที่ดินราชพัสดุ 485-1-32 ไร่ ครั้งที่ 2 ในวันที่ 19 มิถุนายน 2560 แต่ได้มีการขอเลื่อนไปดำเนินการช่วงวันที่ 21 - 27 มิถุนายน 2560 และเมื่อดำเนินการมีบางพื้นที่มีอุปสรรคเพราะอยู่ในพื้นที่ของผู้ประกอบการจำนวน 4 จุด สำนักงานธนารักษ์ฯ จึงขอให้การท่าเรือฯ ประสานผู้ประกอบการเพื่อขอเข้าพื้นที่ดำเนินการให้เสร็จสิ้นและแจ้งกำหนดวันที่เหมาะสมต่อสำนักงานธนารักษ์ฯ

วันที่ 12 และ 13 ธันวาคม 2560 เจ้าหน้าที่รังวัดของสำนักงานที่ดินฯ ได้ดำเนินการรังวัดที่ดินบริเวณรอยต่อของที่ดินราชพัสดุฯ ทั้ง 2 แปลง โดยการท่าเรือฯ ได้อำนวยความสะดวกประสานขอเข้าพื้นที่เช่าของบริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด ซึ่งบริษัทฯ ได้อนุเคราะห์จัดเรียงและย้ายตู้คอนเทนเนอร์จำนวนมาก เพื่ออำนวยความสะดวกในการรังวัดดังกล่าว และเจ้าหน้าที่รังวัดของสำนักงานที่ดินฯ ได้นำข้อมูลไปจัดทำแผนที่แนวเขต จึงขอเลื่อนการรังวัดที่ดินราชพัสดุฯ ทั้ง 2 แปลงออกไป

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการนัดรังวัดที่ดินราชพัสดุฯ ทั้ง 2 แปลงเพิ่มเติม

หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 การท่าเรือฯ มีคดีที่ถูกฟ้องร้องดำเนินคดีรวมทั้งสิ้น จำนวน 1,123 คดี มูลค่าทรัพย์สินรวม 22,116.71 ล้านบาท มีรายละเอียดดังนี้

- 1) การท่าเรือฯ ถูกฟ้องร้องดำเนินคดี จำนวน 1,122 คดี มูลค่าทรัพย์สินจำนวน 4,795.97 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - ถูกฟ้องร้องดำเนินคดีทั่วไป จำนวน 32 คดี โดยโจทก์ฟ้องร้องให้การท่าเรือฯ ชดเชยค่าเสียหาย รวมเป็นเงินประมาณ 2,369.36 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล จำนวน 31 คดี และคดีที่ศาลได้พิจารณาแล้วจำนวน 1 คดี ซึ่งเปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 33
 - ถูกฟ้องร้องดำเนินคดีเกี่ยวกับค่าล่วงเวลา จำนวน 1,090 คดี โดยโจทก์ฟ้องร้องให้การท่าเรือฯ ชดเชยค่าเสียหาย รวมเป็นเงินประมาณ 2,426.61 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) เรื่องอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล และคดียังไม่ถึงที่สุด

2) การท่าเรือฯ มีเรื่องที่คณะกรรมการอนุญาตโตตุลาการ มีคำสั่งขาดให้การท่าเรือฯ ขดใช้ค่าเสียหายเป็นจำนวนเงิน 1,033.59 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) จำนวน 1 คดี ซึ่งคู่พิพาทให้การท่าเรือฯ ขดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินประมาณ 17,320.74 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) ปัจจุบันการท่าเรือฯ ได้ขอความอนุเคราะห์พนักงานอัยการในการร้องเพิกถอนคำสั่งขาด คณะอนุญาตโตตุลาการและคู่ความได้ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองให้การท่าเรือฯ ขดใช้ค่าเสียหายเพิ่มเติมจากที่คณะอนุญาตโตตุลาการ มีคำสั่งขาดอีก 16,287.15 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย)

คดีที่ให้การท่าเรือฯ ถูกฟ้อง และอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล คดีที่มีทุนทรัพย์สูง ดังนี้

1) ในปี 2548 - 2560 มีพนักงานการท่าเรือฯ ฟ้องการท่าเรือฯ ในคดีจ่ายเงินค่าทำงานล่วงเวลา ค่าทำงานในวันหยุด และค่าล่วงเวลาในวันหยุดไม่ชอบด้วยกฎหมายแรงงาน รวมทั้งหมดจำนวน 1,090 คดี ทุนทรัพย์ จำนวน 2,426.61 ล้านบาท ตามความคืบหน้าของคดี

- ศาลชั้นต้นมีคำพิพากษาแล้ว จำนวน 409 คดี ให้การท่าเรือฯ จ่ายค่าเสียหายเป็นเงิน 76.18 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) ปัจจุบันอยู่ในกระบวนการพิจารณาของศาลฎีกา คดียังไม่ถึงที่สุด และการท่าเรือฯ ได้บันทึกประมาณการหนี้สินไว้เรียบร้อยแล้ว

- ศาลชั้นต้นมีคำพิพากษายกฟ้อง จำนวน 650 คดี ปัจจุบันอยู่ในกระบวนการพิจารณาของศาลฎีกา คดียังไม่ถึงที่สุด

- คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลแรงงาน จำนวน 31 คดี

2) บริษัท แผลมฉบบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด ได้เสนอเรื่องผลกระทบจากการดำเนินงานตามสัญญา ต่อคณะกรรมการประสานงานท่าเทียบเรือตู้สินค้า ซี3 ซึ่งตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 พร้อมทั้งแจ้งเหตุผลความจำเป็นในการขอปรับปรุงข้อกำหนดของสัญญา และบริษัทฯ ได้มีหนังสือร้องเรียนไปยังสำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดิน ว่าการท่าเรือฯ ปฏิบัติหน้าที่ในการทำสัญญาประกอบการท่าเทียบเรือ โดยไม่เป็นธรรม จนเป็นเหตุให้บริษัทฯ ประสบภาวะขาดทุน ซึ่งต่อมาสำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดินได้แจ้งผลการวินิจฉัย เรื่องดังกล่าวว่า การดำเนินการของการท่าเรือฯ ในการบังคับให้การดำเนินการเป็นไปตามที่สัญญากำหนดเป็นการดำเนินการตามหน้าที่ และเป็นไปตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายหรือระเบียบของทางราชการ โดยเฉพาะข้อกำหนดในสัญญาประกอบกับการที่บริษัทฯ ประสบปัญหาการขาดทุนอาจเกิดมาจากหลายสาเหตุ ขอให้จริงตามคำร้องเรียนจึงยังฟังไม่ได้ จึงวินิจฉัยให้ยุติการพิจารณาตามมาตรา 28 (3) แห่งพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญฯ

ต่อมาบริษัทฯ ยื่นคำร้องขอคุ้มครองชั่วคราวต่อศาลปกครองกลาง และศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งให้ยกคำร้องของบริษัทฯ และให้ถือว่าคำสั่งนั้นเป็นที่สุด ตามคำสั่งกรณีขอให้ใช้วิธีการชั่วคราวเพื่อคุ้มครองประโยชน์ก่อนหรือขณะดำเนินการ

จากนั้นบริษัทฯ ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักกระับข้อพิพาท สำนักงานศาลยุติธรรม ได้มีหนังสือถึงการท่าเรือฯ แจ้งว่าบริษัท แผลมฉบบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักกระับข้อพิพาท เป็นข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 54/2553 เรียกร้องให้การท่าเรือฯ ชำระเงินค่าเสียหาย ค่าดอกเบี้ยในเงินต้นค่าเสียหาย และค่าใช้จ่ายในการดำเนินกระบวนการขึ้นอนุญาโตตุลาการ เป็นเงินจำนวนทั้งสิ้น 17,320.74 ล้านบาท การท่าเรือฯ ได้เสนอเรื่องให้สำนักงานอัยการสูงสุด (สำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายการอนุญาโตตุลาการ) เป็นผู้แก้ต่างคดีให้การท่าเรือฯ

เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2560 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำสั่งขาด เป็นข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 21/2560 ให้การท่าเรือฯ ขดใช้ค่าเสียหายจากการสูญเสียรายได้จากการที่ท่าเรือกรุงเทพได้เพิ่มการจำกัด/ปริมาณตู้สินค้าจากไม่เกิน 1.00 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี เป็นไม่เกิน 1.34 ที.อี.ยู. ต่อปี ซึ่งทำให้ส่วนแบ่งตลาดของท่าเทียบเรือ ซี3 ลดลงตั้งแต่ปี 2547 ถึงปี 2552 เป็นจำนวนเงิน 403.93 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี โดยคิดดอกเบี้ยตั้งแต่ปีที่เกิดมูลหนี้จนถึงวันเสนอข้อพิพาท และให้การท่าเรือฯ ขดใช้ค่าเสียหายในขนาดตาจากการสูญเสียรายได้ เมื่อท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณตู้สินค้าเกิน 1.00 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี นับตั้งแต่ปี 2550 ถึงปี 2552 เป็นเงินจำนวน 629.66 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี โดยคิดดอกเบี้ยนับแต่วันที่คณะอนุญาโตตุลาการชี้ขาดจนกว่าการท่าเรือฯ จะชำระค่าเสียหายเสร็จ และให้การท่าเรือฯ ชำระเงินเป็นปีๆ ไปจนถึงปี 2562 หรือเมื่อมีการแก้ไขปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพกลับมาที่ 1.00 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี

หลังจากทราบผลคำสั่งขาด การท่าเรือฯ ได้ขอความอนุเคราะห์พนักงานอัยการในการร้องเพิกถอนคำสั่งขาด คณะอนุญาโตตุลาการ และพนักงานอัยการได้ยื่นคำร้องขอให้ศาลเพิกถอนคำสั่งขาดของคณะอนุญาโตตุลาการแล้วเมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2560 ตามคดีหมายเลขดำที่ 1057/2560 ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

และเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2560 บริษัทฯ ได้เป็นโจทก์ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองระยอง คดีหมายเลขดำที่ 137/2560 ขอให้ศาลมีคำพิพากษาหรือคำสั่งเพิกถอนคำวินิจฉัยชี้ขาดที่ไม่ชอบของคณะกรรมการตุลาการ เฉพาะในส่วนที่วินิจฉัยว่าการทำเรือฯ มิได้ผิดสัญญา และมีให้ค่าเสียหายในส่วนที่การทำเรือฯ เปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์ของท่าเทียบเรือ เอ0 และขยายท่าเทียบเรือ เอ3, ซี1, ซี2, ดี1, ดี2 และ ดี3 รวม 6 ท่า ที่ท่าเรือแหลมฉบัง และขอให้ศาลมีคำพิพากษาว่า การทำเรือฯ เป็นผู้ผิดสัญญา และขอให้การทำเรือฯ ชดใช้ค่าเสียหายในส่วนที่คณะกรรมการตุลาการยังมีได้วินิจฉัยให้แก่บริษัทเป็นเงินจำนวน 16,287.15 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองระยอง

ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 การทำเรือฯ ได้รับความเสียหายทั้งสิ้นจากการถูกฟ้องร้องดำเนินคดีดังกล่าวข้างต้น จำนวน 416 คดี เป็นเงิน 138.87 ล้านบาท ทุนทรัพย์รวม 1,053.05 ล้านบาท

31. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี ซึ่งการทำเรือฯ นำมาถือปฏิบัติ

การทำเรือฯ ได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชีที่มีผลบังคับใช้ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2559 นำมาถือปฏิบัติแล้ว ซึ่งฝ่ายบริหารพิจารณาแล้วว่าไม่มีผลกระทบที่เป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของการทำเรือฯ

32. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ที่ยังไม่มีผลบังคับใช้

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2560

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน	เรื่อง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2559)	การนำเสนองบการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2559)	สินค้าคงเหลือ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2559)	งบกระแสเงินสด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2559)	นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี และข้อผิดพลาด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559)	เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2559)	สัญญาก่อสร้าง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2559)	ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2559)	ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2559)	สัญญาเช่า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2559)	รายได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2559)	ผลประโยชน์ของพนักงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2559)	การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2559)	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2559)	ต้นทุนการกู้ยืม
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2559)	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2559)	การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2559)	งบการเงินเฉพาะกิจการ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2559)	เงินลงทุนในบริษัทร่วม และการร่วมค้า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2559)	การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2559)	กำไรต่อหุ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2559)	การรายงานทางการเงินระหว่างกาล

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2559)	การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2559)	ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2559)	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2559)	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2559)	เกษตรกรรม
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 104 (ปรับปรุง 2559)	การบัญชีสำหรับการปรับโครงสร้างหนี้ที่มีปัญหา
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 105 (ปรับปรุง 2559)	การบัญชีสำหรับเงินลงทุนในตราสารหนี้และตราสารทุน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 107 (ปรับปรุง 2559)	การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2559)	การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2559)	การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2559)	สัญญาประกันภัย
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2559)	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2559)	การสำรวจและการประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2559)	ส่วนงานดำเนินงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559)	งบการเงินรวม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2559)	การร่วมกิจการงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2559)	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2559)	การวัดมูลค่ายุติธรรม
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559)	ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2559)	สัญญาเช่าดำเนินงาน - สิ่งสูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2559)	ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2559)	การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่ทำขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2559)	การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2559)	รายได้ - รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2559)	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2559)	การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2559)	การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2559)	สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2559)	การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้ มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559)	การรายงานทางการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2559)	ข้อตกลงสัมปทานบริการ

- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2559)
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2559)
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2559)
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2559)
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2559)
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2559)
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2559)

โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า

ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ที่กำหนด
เงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง
ผลประโยชน์ของพนักงาน

สัญญาสำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์

การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ

การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า

ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน

เงินที่นำส่งรัฐ

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2561

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2560)
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2560)
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2560)
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2560)
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560)
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2560)
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2560)
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2560)
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2560)
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2560)
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2560)
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2560)
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2560)
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2560)
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2560)
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2560)
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2560)
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2560)

เรื่อง

- การนำเสนองบการเงิน
- สินค้าคงเหลือ
- งบกระแสเงินสด
- นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี
และข้อผิดพลาด
- เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
- สัญญาก่อสร้าง
- ภาษีเงินได้
- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
- สัญญาเช่า
- รายได้
- ผลประโยชน์ของพนักงาน
- การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูล
เกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
- ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยน
เงินตราต่างประเทศ
- ต้นทุนการกู้ยืม
- การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
- การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
- งบการเงินเฉพาะกิจการ
- เงินลงทุนในบริษัทร่วม และการร่วมค้า

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2560)	การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2560)	กำไรต่อหุ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2560)	การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2560)	การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2560)	ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2560)	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2560)	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2560)	เกษตรกรรม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2560)	การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2560)	การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2560)	สัญญาประกันภัย
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2560)	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2560)	การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2560)	ส่วนงานดำเนินงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560)	งบการเงินรวม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2560)	การร่วมกิจการ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2560)	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2560)	การวัดมูลค่ายุติธรรม
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560)	ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2560)	สัญญาเช่าดำเนินงาน - สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2560)	ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2560)	การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่สร้างขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2560)	การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2560)	รายได้ - รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2560)	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2560)	การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรีดถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2560)	การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2560)	สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรีดถอน การบูรณะ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2560)	การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560)	การรายงานทางการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2560)	ข้อตกลงสัมปทานบริการ

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2560)	โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2560)	ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2560) เรื่องผลประโยชน์ของพนักงาน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2560)	สัญญาสำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2560)	การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2560)	การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2560)	ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2560)	เงินที่นำส่งรัฐ

ฝ่ายบริหารของการท่าเรือฯ ได้ประเมินแล้วเห็นว่ามาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่องบการเงินที่น่าเสนอ

33. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

บริษัท เอ ไอ จี ยุโรป เอส. เอ. จำกัด เป็นโจทก์ฟ้องการท่าเรือฯ ต่อศาลแพ่งกรุงเทพใต้ คดีหมายเลขดำที่ 9624/2544 คดีหมายเลขแดงที่ 1998/2554 ทุนทรัพย์จำนวน 19.32 ล้านบาท กรณีพนักงานขับรถยกสินค้าของการท่าเรือฯ ได้ยกสินค้าประเภทเครื่องพิมพ์ อันประกอบด้วย เครื่องพิมพ์ และส่วนประกอบหลายหน่วยแยกบรรจุในลังไม้ จำนวน 10 ลัง ของบริษัท เอ ไอ จี ยุโรป เอส. เอ. จำกัด ตกเสียหายเฉพาะเครื่องพิมพ์หน่วยที่ 1 แต่โจทก์ฟ้องร้องให้การท่าเรือฯ ชดเชยค่าเสียหายเท่ากับสินค้าพิพาททั้งหมดเสียหายโดยสิ้นเชิง การท่าเรือฯ ได้มอบอำนาจให้สำนักงานอัยการสูงสุดเป็นผู้แก้ต่างคดีแทน ต่อมาศาลแพ่งกรุงเทพใต้ มีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2554 ให้การท่าเรือฯ ชำระเงินจำนวน 12.46 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่ 10 เมษายน 2554 เป็นต้นไป จนกว่าจะชำระเสร็จกับการท่าเรือฯ ใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนโจทก์กับค่าทนายความ 15,000 บาท และพนักงานอัยการมีหนังสือแจ้งการท่าเรือฯ เห็นควรอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลชั้นต้นต่อศาลอุทธรณ์ และการท่าเรือฯ เห็นพ้องด้วยกับพนักงานอัยการ ต่อมาเมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2556 ศาลอุทธรณ์ได้มีคำพิพากษาให้การท่าเรือฯ ในฐานะจำเลยชำระเงินแก่โจทก์เป็นเงิน 15.83 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่ 10 เมษายน 2554 เป็นต้นไป จนกว่าจะชำระเสร็จสิ้นแก่โจทก์ กำหนดค่าทนายความ 10,000 บาท

เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2561 ศาลฎีกามีคำพิพากษายืนตามศาลอุทธรณ์ ค่าฤชาธรรมเนียมในชั้นฎีกาให้เป็นพับ การท่าเรือฯ ได้นำเงินไปวางศาลเมื่อวันที่ 29 มกราคม 2561 โดยมียอดหนี้ตามคำพิพากษา ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท
1. พิพากษาให้จำเลยชำระเงินจำนวน	15.83
2. พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่ 10 เมษายน 2544	
จนกว่าจะชำระเสร็จ ถึงวันที่ 29 มกราคม 2561 รวม 16 ปี 295 วัน	19.96
รวมเงินต้นและดอกเบี้ย ณ วันที่ 29 มกราคม 2561	35.79



1 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

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

2 สำนักงานท่าเรือภูมิภาค การท่าเรือแห่งประเทศไทย

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

3 ท่าเรือแหลมฉบัง

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

4 ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

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

5 ท่าเรือเชียงทอง

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

6 ท่าเรือระนอง

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





กทท

ท่าเรือแห่งประเทศไทย

การทำเรือแห่งประเทศไทย

444 ถนนท่าเรือ คลองเตย กรุงเทพฯ 10110

โทรศัพท์ : 0 2269 3000

แฟกซ์ : 0 2672 7156

www.port.co.th