



# Consolidation for Sustainable

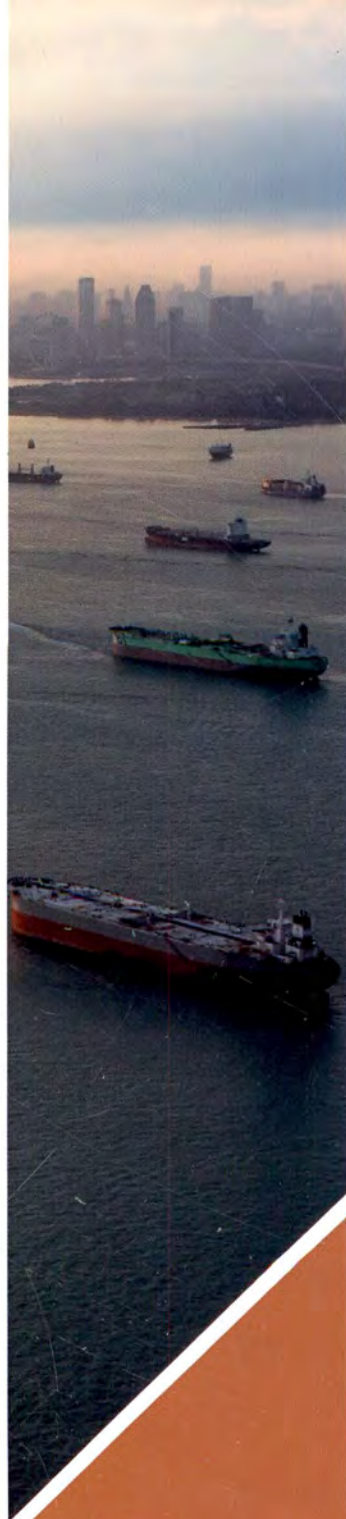
# GROWTH

เป็นหนึ่งเดียวกัน เพื่อการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน



รายงานประจำปี 2558  
การทำเรือแห่งประเทศไทย

ศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์  
เชื่อมโยงเศรษฐกิจไทยสู่อาเซียน



## 10

ส่วนที่ 1

### สารจากผู้บริหาร

- สารประธานกรรมการ  
การทำเรือแห่งประเทศไทย
- สารผู้อำนวยการ  
การทำเรือแห่งประเทศไทย



## 16

ส่วนที่ 2

### คณะผู้บริหารและ บทบาทหน้าที่

- คณะกรรมการ  
การทำเรือแห่งประเทศไทย  
ปีงบประมาณ 2558
- คณะผู้บริหาร  
การทำเรือแห่งประเทศไทย  
ปีงบประมาณ 2558
- บทบาทหน้าที่และ  
ความรับผิดชอบของ  
คณะกรรมการ  
การทำเรือแห่งประเทศไทย  
และคำตอบแทน
- การประชุมและคำตอบแทน  
ของคณะกรรมการ  
การทำเรือแห่งประเทศไทย



## 29

ส่วนที่ 3

### จุดเริ่มต้นและ การพัฒนา องค์กร

- วิสัยทัศน์ การกิจ  
หน้าที่ความรับผิดชอบ  
แนวนโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐ
- ประวัติของ  
การทำเรือแห่งประเทศไทย
- โครงสร้างองค์กร  
ปีงบประมาณ 2558
- การบริหารและพัฒนากฎ  
การปฏิบัติงาน
- การบริหารการเงินและสินทรัพย์
- การมุ่งเน้นการบริหาร  
พัฒนาทรัพยากรบุคคล  
และธำรงรักษาบุคลากร
- การลงทุนที่สำคัญในปัจจุบัน  
และอนาคต
- การมุ่งเน้นลูกค้า ตลาด  
และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- สิ่งอำนวยความสะดวก

# พัฒนาศักยภาพ ให้เป็นหนึ่งเดียว..

# 5

การทำเรือแห่งประเทศไทย  
ได้พัฒนาศักยภาพท่าเรือทั้ง 5 แห่ง ได้แก่  
ท่าเรือกรุงเทพ  
ท่าเรือแหลมฉบัง  
ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน  
ท่าเรือเชียงทอง  
ท่าเรือระนอง



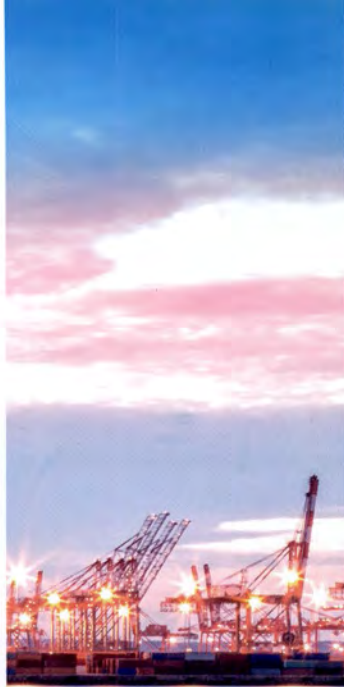


# 56

## ส่วนที่ 4

### ผลการบริหาร การปฏิบัติงาน ปีงบประมาณ 2558

- สถิติบริการเรือและสินค้า
- การวิเคราะห์เศรษฐกิจและอุตสาหกรรม
- ผลการดำเนินงานขององค์กร
- ความร่วมมือระหว่างประเทศ
- ประมวลภาพข่าวกิจกรรมในรอบปี

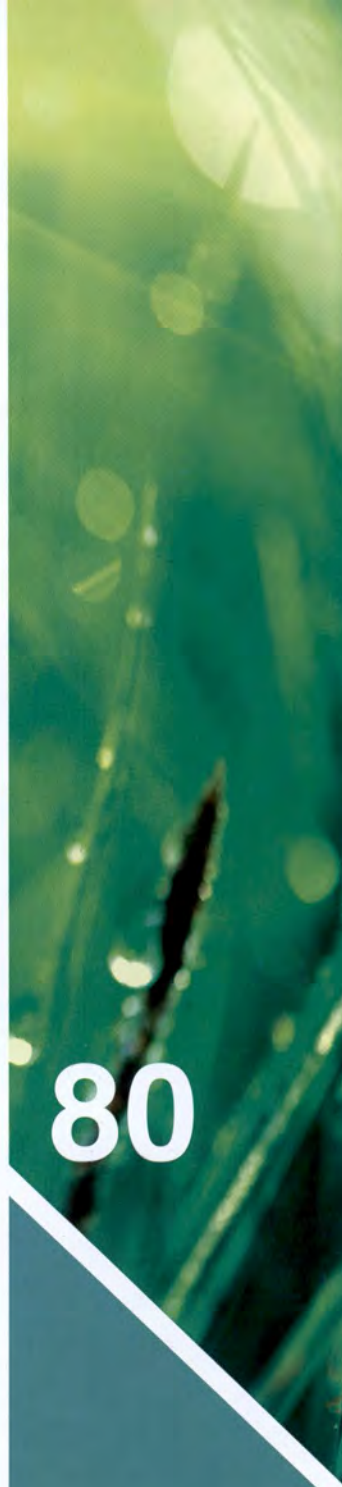


# 70

## ส่วนที่ 5

### การกำกับดูแล องค์กร

- การบริหารความเสี่ยงของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2558
- การควบคุมภายใน
- จริยธรรมและจรรยาบรรณของกรรมการ ผู้บริหารและพนักงาน
- นโยบายกำกับดูแลกิจการที่ดี
- การสรรหาผู้บริหารระดับสูงของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- รายงานคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2558
- การดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

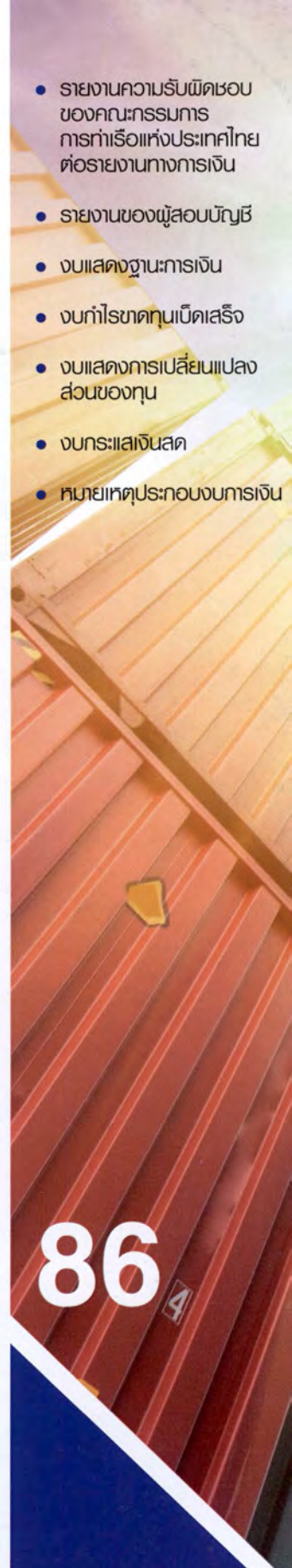


# 80

## ส่วนที่ 6

### ความรับผิดชอบต่อ ชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ

- การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2558
- ประมวลภาพกิจกรรมความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ



# 86

## ส่วนที่ 7

### รายงานของ ผู้สอบบัญชี

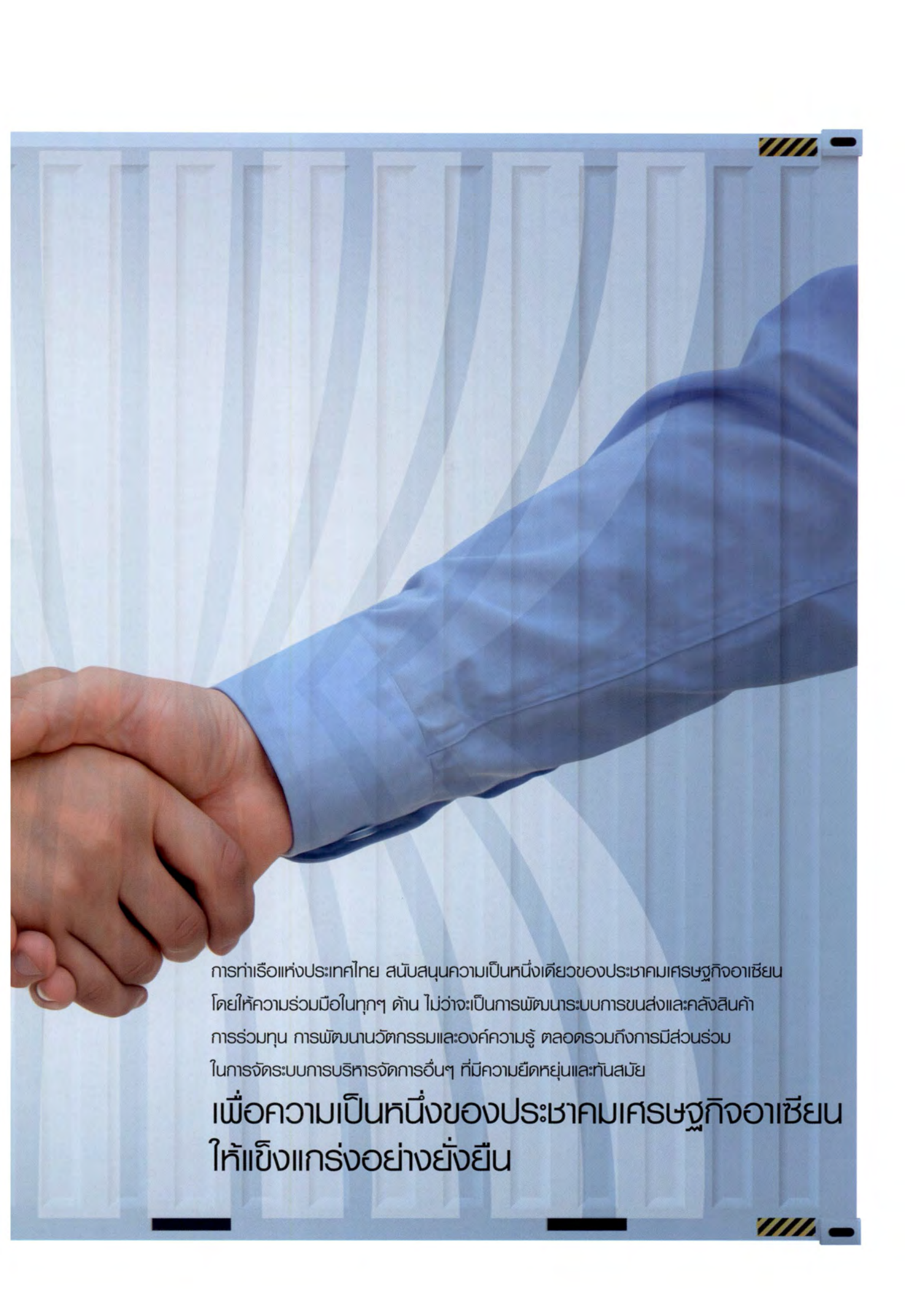
- รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทย ต่อรายงานทางการเงิน
- รายงานของผู้สอบบัญชี
- งบแสดงฐานะการเงิน
- งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
- งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
- งบกระแสเงินสด
- หมายเหตุประกอบงบการเงิน



ให้เป็นหนึ่งเดียวกันในด้านคุณภาพและบริการตามมาตรฐานสากล  
โดยสร้างสรรค์และพัฒนาอย่างต่อเนื่องตลอดมา  
ด้วยระบบโครงข่ายเชื่อมโยงที่ทันสมัย  
ถูกต้อง สะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้  
มีประสิทธิภาพสูงสุดต่อผู้ใช้บริการ

รวมพลังเป็นหนึ่งเดียว..  
เพื่อพัฒนาศักยภาพ  
อาเซียนอย่างยั่งยืน





การทำเรื่องแห่งประเทศไทย สนับสนุนความเป็นหนึ่งเดียวของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยให้ความร่วมมือในทุกๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนากระบวนการขนส่งและคลังสินค้า การร่วมทุน การพัฒนานวัตกรรมและองค์ความรู้ ตลอดจนรวมถึงการมีส่วนร่วม ในการจัดระบบการบริหารจัดการอื่นๆ ที่มีความยืดหยุ่นและทันสมัย

**เพื่อความเป็นหนึ่งในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน  
ให้แข็งแกร่งอย่างยั่งยืน**

เชื่อมโยงโลก  
ให้เป็นหนึ่งเดียว..





การทำเรือแห่งประเทศไทยทำหน้าที่เสมือน  
ประตูการค้าของประเทศ เชื่อมต่อทั่วโลกให้เป็นหนึ่งเดียว



เป็นหนึ่งในเดียวกัน เพื่อการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน

ส่วนที่ 1

# สารจากผู้บริหาร



สารประธานกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทย



สารผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย

## สารประธานกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทย

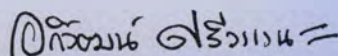
ปีงบประมาณ 2558 เป็นปีแรกในการดำเนินการ กกลยุทธ์ ตามแผนวิสาหกิจ ฉบับที่ 11 ซึ่งเป็นกรอบและทิศทาง การบริหารสำหรับช่วงปีงบประมาณ 2558 - 2562 โดยมีวิสัยทัศน์ในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ เชื่อมโยงเศรษฐกิจไทยสู่อาเซียน

ตลอดปีที่ผ่านมา แม้จะต้องเผชิญกับสภาวะการณ์ของประเทศที่เปลี่ยนแปลงไป ทั้งด้านการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม รวมทั้งการที่ประเทศไทยได้เข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) การดำเนินกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย จึงมุ่งเน้นการบริหารงานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยยึดหลักการของ ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี คือ “ทำก่อน ทำจริง ทำทันที เกิดผลสัมฤทธิ์ และยั่งยืน” การดำเนินการตามนโยบายรัฐบาลในการพัฒนาโครงการต่างๆ ที่สำคัญ โดยมุ่งเน้น โครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สู่อุปกรณ์ท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ (e - Port) รวมถึงการดำเนินการตามนโยบายคณะกรรมการใน 4 ด้านหลักที่สำคัญ คือ นโยบายด้านบริหารการเงินและสินทรัพย์ นโยบายด้านการพัฒนาองค์กรอย่างยั่งยืน นโยบายการเตรียมความพร้อม เข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และนโยบายเตรียมความพร้อมและพัฒนาศักยภาพบุคลากร ซึ่งสอดคล้องกับ แผนกลยุทธ์ที่วางไว้ โดยในภาพรวมนับว่าบรรลุผลตามเป้าหมาย และมีผลงานเป็นที่น่าพอใจสำหรับในปีแรกของการดำเนินงานดังกล่าว ทั้งท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง

นอกเหนือจากการพัฒนาองค์กรในทุกมิติ เพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพและศักยภาพในการให้บริการ รวมถึงรองรับ การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นแล้ว การท่าเรือฯ ยังคงตระหนักถึงความสำคัญในการกำกับดูแลองค์กรที่ดีตามหลักธรรมาภิบาล การบริหารงานด้วยความโปร่งใสตามแนวคิดข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) การแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม นำสู่การพัฒนาด้านกิจการเพื่อสังคม (Social Enterprise) เพื่อการทำเรือฯ จะเป็นองค์กร ที่เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนต่อไป

สิ่งสำคัญในการผลักดันให้การดำเนินภารกิจต่างๆ ของการท่าเรือฯ สำเร็จลุล่วงได้นั้น มาจากความร่วมมือ ร่วมใจจาก ทุกส่วนในองค์กร การปฏิบัติหน้าที่ด้วยความมุ่งมั่น ตั้งใจของบุคลากรทุกคนในการทำเรือฯ

ขอขอบคุณคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ที่ดำเนินบทบาทและปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างสมบูรณ์ ตลอดจน ผู้ใช้บริการที่ให้การสนับสนุนการทำเรือฯ มาโดยตลอด ในปีต่อไป การท่าเรือฯ ยังคงมุ่งมั่นพัฒนากิจการสู่การบริการ ที่เป็นเลิศ ด้วยความทันสมัย รวดเร็ว โปร่งใส และเป็นธรรม ตามค่านิยมขององค์กร “ยึดมั่นธรรมาภิบาล บริการด้วยใจ สร้างสรรค์สิ่งใหม่ ใส่ใจสิ่งแวดล้อม พร้อมร่วมมือเพื่อองค์กร”

พลเรือเอก 

(อภิวตัน ศรีวรรณ)

ประธานกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย



## สารผู้อำนวยการ การทำเรือแห่งประเทศไทย

การทำเรือแห่งประเทศไทยได้พัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านการขนส่งทางน้ำมาเป็นลำดับ โดยได้ปรับปรุงและดำเนินกลยุทธ์ต่างๆ ในการบริหารจัดการองค์กรให้สอดคล้องกับสภาวการณ์ทางเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไป มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยมาใช้ในการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ดัน ให้มีประสิทธิภาพและมีความทันสมัย เทียบเท่ากับเรือชั้นนำอื่นๆ ของโลก

สำหรับในปี 2558 การทำเรือฯ ได้ดำเนินโครงการพัฒนาการให้บริการของท่าเรือกรุงเทพ ได้แก่ การเตรียมศึกษาความเหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่ 17 ไร่ เป็นอาคารศูนย์ธุรกิจพาณิชย์นาวิศรบริวเจอร์ การพัฒนาโครงการก่อสร้างท่าเรือบก การปรับปรุงและพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G เพื่อเชื่อมโยงกิจกรรมด้านธุรกิจพาณิชย์และเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงกันอย่างบูรณาการ นอกจากนี้ ยังสนองนโยบายรัฐบาลในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (Logistic) ของประเทศด้วยการสนับสนุนให้มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า (Shift Mode) จากทางถนนมาสู่ระบบรางและทางน้ำมากขึ้น รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) สำหรับโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ได้แก่ การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 และการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) เพื่อสนับสนุนให้มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนไปสู่การขนส่งทางน้ำ ซึ่งจะสามารถช่วยลดต้นทุนของระบบโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศ อันจะช่วยลดการใช้พลังงานและเสริมศักยภาพการแข่งขันทางการค้าของประเทศไทยในเวทีการค้าโลก


ในส่วนของท่าเรือภูมิภาคนั้น การทำเรือฯ กำหนดบทบาทและพัฒนาท่าเรือพาณิชย์เชียงใหม่และท่าเรือระนองเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่งทางน้ำ รวมทั้งจัดหาเครื่องมือยกขนสินค้าเพิ่มเติม พัฒนาพื้นที่หลังท่า จัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บน ปรับปรุงระบบไฟฟ้าและสถานที่ให้มีความสะอาดมากขึ้น ให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ รวมทั้งวางแผนการตลาดเชิงรุก เพื่อขยายฐานลูกค้าให้มากยิ่งขึ้น

ด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ การทำเรือฯ ได้จัดทำข้อตกลงความร่วมมือทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคีกับท่าเรือต่างประเทศต่างๆ ทั้งในภูมิภาคอาเซียนและทวีปยุโรป เพื่อสร้างความสัมพันธ์และร่วมกันส่งเสริมพัฒนากิจการท่าเรือและการขนส่งทางน้ำ รวมทั้งมีการจัดการด้านท่าเรือสีเขียว นวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อการบริหารจัดการ และด้านสิ่งแวดล้อมของท่าเรืออย่างเป็นรูปธรรม

นอกจากการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการบริการแล้ว การทำเรือฯ ยังได้ดำเนินนโยบายด้าน CSR อย่างต่อเนื่องและสำเร็จเป็นรูปธรรมโดยได้รับรางวัลกิตติคุณสัมพันธ์ “สังข์เงิน” ครั้งที่ 24 ประจำปี 2557 และรางวัล Asia Responsible Entrepreneurship Awards (AREA) 2015 ประเภท Social Empowerment จากองค์กรพัฒนาเอกชน Enterprise Asia จากการดำเนินโครงการ CSR ที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมและประเทศชาติ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความรับผิดชอบต่อสังคมอย่างยั่งยืน โดยมุ่งเน้นและให้ความสำคัญกับการพัฒนาคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อม การส่งเสริมสวัสดิการสังคม และการพัฒนาด้านการศึกษาของเยาวชนทั้งในพื้นที่รอบการทำเรือฯ และพื้นที่ห่างไกล

โอกาสนี้ ผมขอขอบคุณพนักงานและทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความร่วมมือด้วยดี ดังเช่นที่ผ่านมา เพื่อเป็นพลังสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและร่วมสร้างสรรค์พัฒนานวัตกรรมใหม่ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อองค์กรและประเทศชาติอย่างยั่งยืนสืบไป

เรือตรี



(นงนอร์ม จิตประเสริฐ)

ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ รักษาการแทน

ผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย

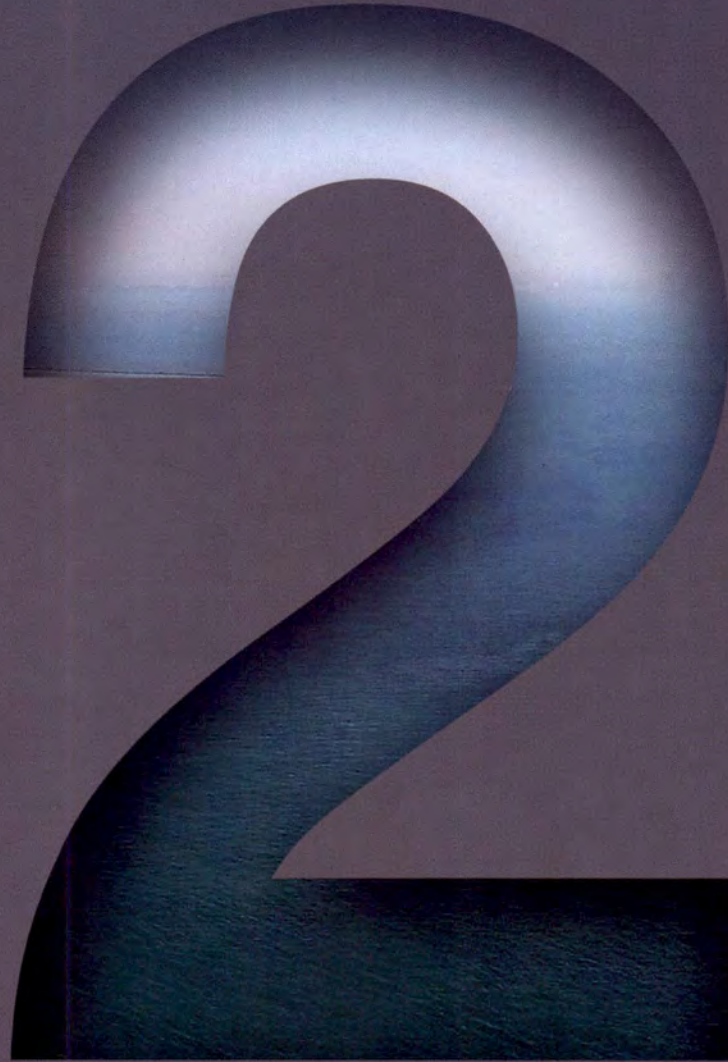




เป็นหนึ่งในเตียวกัน เพื่อการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน

ส่วนที่ 2

## คณะผู้บริหารและบทบาทหน้าที่



คณะกรรมการการค้าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2558



คณะผู้บริหารการค้าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2558



บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ  
การค้าเรือแห่งประเทศไทยและคำตอบแทน



การประชุมและคำตอบแทนของคณะกรรมการการค้าเรือแห่งประเทศไทย

## คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2558



**พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรณ:**  
ประธานกรรมการ

อายุ : 63 ปี

### ตำแหน่ง

- อดีตประธานคณะที่ปรึกษากองทัพเรือ

### ประวัติการศึกษา / อوسม

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต โรงเรียนนายเรือ
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันป้องกันประเทศ (วปอ. 2548)
- การบริหารจัดการด้านความมั่นคงชั้นสูง สมาคมวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (มส. 2)
- ผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท. 19)
- ประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 109/2014
- ประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 197/2014
- ประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย Role of the Chairman Program (RCP) รุ่นที่ 36/2015
- ประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย Advanced Audit Committee Program : AACP รุ่นที่ 19/2015

### ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการบริหาร ด้านการปกครอง
- ด้านการทำเรือ การเดินเรือ

### ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

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



**พลเรือเอก จักรชัย กุญชรวิญญู**  
กรรมการ

อายุ : 62 ปี

### ตำแหน่ง

- อดีตประธานกรรมการ บริษัท อู่กรุงเทพ จำกัด (รัฐวิสาหกิจในการควบคุมของกระทรวงกลาโหม)
- อดีตรองผู้บัญชาการทหารเรือ

### ประวัติการศึกษา / อوسม

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต โรงเรียนนายเรือ
- หลักสูตรความมั่นคงทางทหาร วิทยาลัยเสนาธิการทหาร
- หลักสูตรความมั่นคงแห่งชาติ วิทยาลัยการทัพเรือ
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน รุ่นที่ 20 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชน ของสถาบันพระปกเกล้า (PDI - 13)

### ความรู้ความชำนาญ

- ด้านยุทธศาสตร์ชาติ
- ด้านยุทธศาสตร์ทะเล
- ด้านนโยบายความมั่นคงแห่งชาติ
- ด้านเดินเรือ
- ด้านการบริหารจัดการองค์กรภาครัฐและเอกชน
- ด้านเศรษฐกิจ
- ด้านงบประมาณ

### ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.)



นางสาวชุตีมา บุญยประภัศร  
กรรมการ

อายุ : 59 ปี

#### ตำแหน่ง

- ปลัดกระทรวงพาณิชย์

#### ประวัติการศึกษา / อوسม

- Master of Arts (Economics)  
Western Michigan University, USA
- รัฐศาสตรบัณฑิต (การคลัง)  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร  
วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

#### ความรู้ความชำนาญ

- ด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน การคลัง
- ด้านบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ  
(บริหารองค์กร)
- ด้านกฎหมาย (กฎหมายแพ่งและพาณิชย์)

#### ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการ คณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์
- กรรมการ คณะกรรมการประกันภัย
- กรรมการ การนิคมอุตสาหกรรม  
แห่งประเทศไทย



นายกฤษฎา อุทยานิน  
กรรมการ (ผู้แทนกระทรวงการคลัง)

อายุ : 55 ปี

#### ตำแหน่ง

- ผู้อำนวยการสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

#### ประวัติการศึกษา / อوسม

- Msc. (Fiscal Studies),  
University of Bath, United Kingdom
- เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- เศรษฐศาสตรบัณฑิต  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตร Director Certification  
Program (DCP) รุ่นที่ 75
- หลักสูตร Director Accreditation  
Program (DAP) รุ่นที่ 50

#### ความรู้ความชำนาญ

- ด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน การคลัง และ  
ภาษีอากร
- ด้านการบริหารจัดการ
- ด้านกลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านอุตสาหกรรม

#### ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด  
(มหาชน)
- กรรมการ บริษัท โออาร์พีซี จำกัด (มหาชน)
- ที่ปรึกษาคณะกรรมการ  
บริษัท ข้อมูลเครดิตแห่งชาติ จำกัด

หมายเหตุ : ดำรงตำแหน่งถึง  
วันที่ 26 มีนาคม 2558



นายศรศักดิ์ แสนสมบัติ  
กรรมการ

อายุ : 59 ปี

#### ตำแหน่ง

- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม

#### ประวัติการศึกษา / อوسม

- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต  
(วิศวกรรมจราจรและการขนส่ง)  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา)  
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

#### ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการบริหารจัดการ
- ด้านวิศวกรรม
- ด้านกลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านคมนาคม

#### ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน  
สุวรรณภูมิ จำกัด



**ดร.จุฬา สุขมานพ**  
กรรมการ

อายุ : 51 ปี

**ตำแหน่ง**

- อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

**ประวัติการศึกษา / อوسม**

- Ph.D. (Law), University of Southampton, United Kingdom
- Master of Laws, University of Southampton, United Kingdom
- นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 47
- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 57

**ความรู้ความชำนาญ**

- ด้านการขนส่งทางน้ำ
- ด้านกฎหมายการขนส่ง
- ด้านกฎหมายพาณิชย์นาวี
- ด้านกฎหมายระหว่างประเทศ

**ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น**

- กรรมการ การรถไฟแห่งประเทศไทย แห่งประเทศไทย



**นายจำเริญ โพธิยอด**  
กรรมการ (ผู้แทนกระทรวงการคลัง)

อายุ : 52 ปี

**ตำแหน่ง**

- รองอธิบดีกรมศุลกากร (รักษาการ) ที่ปรึกษาด้านการพัฒนา และบริหารการจัดเก็บภาษี

**ประวัติการศึกษา / อوسม**

- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 73/2554
- หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์ การป้องกันและปราบปรามการทุจริต แห่งชาติ (นยปส.) รุ่นที่ 4/2556
- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 58

**ความรู้ความชำนาญ**

- การบริหารจัดการคลังสินค้า
- การบริหารจัดการท่าเรือในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมศุลกากร
- ระบบสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร

**ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น**

- กรรมการมูลนิธิต่อต้านการทุจริต

หมายเหตุ : ได้รับการแต่งตั้ง  
เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2558  
(แทน นายกฤษฎา อุทยานิน)



**นางปัทมา เรียงวิศิษฏ์สกุล**  
กรรมการ

อายุ : 56 ปี

**ตำแหน่ง**

- รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

**ประวัติการศึกษา / อوسม**

- ปริญญาเอก เศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ ทุนวิจัยและนโยบายการเงิน มหาวิทยาลัยคาร์ลตัน ประเทศแคนาดา
- ปริญญาโทด้านการบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยคาร์ลตัน ประเทศแคนาดา
- ปริญญาโท การศึกษาคณิตศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร
- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 55
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง Advanced Management Program, Harvard Business School รุ่นที่ AMP 182/2555
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง Senior Executive Fellow, Harvard Kennedy School รุ่นปี 2555
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 71/2554

**ความรู้ความชำนาญ**

- การวิเคราะห์สถานการณ์และแนวโน้มเศรษฐกิจ การเงิน และการคลัง
- การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์
- การวิเคราะห์สถานการณ์ด้านความยากจน และความเหลื่อมล้ำ
- การบริหารจัดการองค์กร

**ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น**

- กรรมการบริหารศูนย์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ
- กรรมการศูนย์ข้อมูลสิ่งทอไหมทรพย์
- กรรมการบริหารความเสี่ยงสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน
- กรรมการกองทุนพัฒนาสิ่งทอไหมทรพย์ของรัฐ

หมายเหตุ : ได้รับการแต่งตั้ง  
เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2558



นายเวกิต โชควัตตนา  
กรรมการ

อายุ : 52 ปี

#### ตำแหน่ง

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

#### ประวัติการศึกษา / อบรม

- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยอีสต์แฮมป์ไชร์
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (อิเล็กทรอนิกส์) มหาวิทยาลัยแห่งรัฐซานฟรานซิสโก ประเทศสหรัฐอเมริกา
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 75

#### ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการขนส่ง
- ด้านการค้าปลีกและค้าส่ง

#### ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการ คณะพัฒนาระบบโลจิสติกส์สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
- กรรมการ สถาบันรหัสสากลสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- กรรมการ คณะอีซีอาร์สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย



นางปรารภนา มงคลกุล  
กรรมการ

อายุ : 51 ปี

#### ตำแหน่ง

- ประธานกรรมการ บริษัท บุติก คอนซัลติ้ง กรุ๊ป จำกัด

#### ประวัติการศึกษา / อบรม

- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- บัณฑิตมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชนของสถาบันพระปกเกล้า (PDI - 13)

#### ความรู้ความชำนาญ

- ด้านบริหารการเงิน การบัญชี
- ด้านกลยุทธ์และการลงทุนขององค์กรขนาดใหญ่

#### ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- ผู้พิพากษาสมทบ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง
- กรรมการอิสระและกรรมการตรวจสอบ บริษัท ที.เค.เอส. เทคโนโลยี จำกัด (มหาชน)
- กรรมการอิสระ บริษัท ดุสิตธานี จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท เอฟเอ็น แพคตอรี เอ๊าท์เลท จำกัด
- กรรมการ ธนาคารอมสิน
- กรรมการ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด



นายวรทัศน์ ตันติมงคลสุข  
กรรมการ

อายุ : 46 ปี

#### ตำแหน่ง

- กรรมการผู้จัดการ บริษัท โลจิสติกส์ วัน จำกัด

#### ประวัติการศึกษา / อบรม

- Business Logistics Royal Melbourne Institute of Technology (RMIT), Australia
- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- บัณฑิตมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

#### ความรู้ความชำนาญ

- ด้านระบบโลจิสติกส์
- ด้านการค้าระหว่างประเทศ
- ด้านการขนส่งทางบกระหว่างประเทศ

#### ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการ คณะกรรมการพัฒนาโลจิสติกส์สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
- กรรมการผู้จัดการ บริษัท วัน ทรานสปอร์ต จำกัด

หมายเหตุ : ดำรงตำแหน่งถึงวันที่ 24 ธันวาคม 2558

## คณะผู้บริหารการทำเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2558



นายสุรพงษ์ รงศิริกุล  
รองผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย  
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน



เรือโก กมลศักดิ์ พรหมประยูร  
รองผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย  
สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนารธุรกิจ



นายนิพนธ์ วรรณโกษิตย์  
รองผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย  
สายวิศวกรรม



นางศิริทัศน์ ประจนปัจจนึก  
นักบริหาร 16 ประจำผู้อำนวยการ  
การทำเรือแห่งประเทศไทย



เรือตรี ทรงธรรม จันทประสิทธิ์  
ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ /  
รักษาการแทนผู้อำนวยการ  
ท่าเรือแห่งประเทศไทย



เรือเอก สุทินันท์ หัตถวงษ์  
ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง



นายอดิสรณ์ โอนทัยสินทวี  
ผู้ช่วยผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย  
สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาศูนย์

หม่อมหลวง พรพรม เทวกุล  
ผู้ช่วยผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย  
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน



นางอัทธนา พรหมประยูร  
ผู้ช่วยผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย  
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน





ร้อยตำรวจตรี มนต์รี ฤกษ์จำเนียร  
รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง



เรือโท ชำนาญ ไชยฤทธิ์  
รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ



ร้อยตำรวจตรี ธาณิน อัมพะวะพะสิน  
ผู้ช่วยผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย  
สายวิศวกรรม



นายอภิชาติ พูลทรัพย์  
ผู้ช่วยผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย  
สายตรวจสอบ

## บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ ของคณะกรรมการการทำเรื่องแห่งประเทศไทย และคำตอบแทน

คณะกรรมการการทำเรื่องแห่งประเทศไทย ได้รับการแต่งตั้งจากคณะรัฐมนตรี ตามพระราชบัญญัติการทำเรื่องแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 22 (แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการทำเรื่องแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2499) ประกอบด้วย ประธานกรรมการหนึ่งคน กรรมการอื่นไม่น้อยกว่าหกคนแต่ไม่เกินสิบคน ซึ่งอย่างน้อยจะต้องเป็นผู้มีความรู้ และชัดเจนเกี่ยวกับทำเรื่องหนึ่งคน และเกี่ยวกับการเศรษฐกิจหรือการคลังหนึ่งคน มีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไป ซึ่งกิจการของการทำเรื่องแห่งประเทศไทย ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 29

### บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ การทำเรื่องแห่งประเทศไทย

1. ปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และ ข้อบังคับขององค์กรด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และจะต้อง ระวังรักษาประโยชน์ขององค์กร
2. กำหนดวิสัยทัศน์ขององค์กรและกำกับดูแลให้ฝ่ายบริหาร ดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมี ประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มมูลค่าสูงสุดแก่องค์กร
3. ให้ความเห็นชอบแผนต่างๆ และนโยบายที่สำคัญของ องค์กร
4. พิจารณออนุมัติรายการที่สำคัญ เช่น โครงการ/งาน/ ธุรกิจใหม่ การซื้อ/ขายทรัพย์สิน การดำเนินการใดๆ ที่ กฎหมายกำหนดการซื้อ/การจ้าง ตามอำนาจและวงเงิน ที่กำหนดให้มีอำนาจอนุมัติตามระเบียบพัสดุการทำเรื่อง
5. จัดให้มีระบบบัญชี การรายงานทางการเงิน และการ ตรวจสอบบัญชีที่เชื่อถือได้ รวมทั้งดูแลให้มีกระบวนการ ในการประเมินติดตามผลของการควบคุมภายใน และ การตรวจสอบภายใน การบริหารจัดการความเสี่ยงให้มี ประสิทธิภาพและประสิทธิผล
6. ดูแลไม่ให้เกิดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์กร
7. มีอำนาจว่าจ้างที่ปรึกษา หรือบุคคลภายนอกตามระเบียบ ของการทำเรื่อง มาให้ความเห็นหรือคำปรึกษาในกรณี จำเป็น
8. รับผิดชอบต่อผลประกอบการและการปฏิบัติงานของ ฝ่ายบริหาร โดยให้มีความตั้งใจและความระมัดระวังใน การปฏิบัติงาน
9. กำกับดูแลกิจการโดยมีการปฏิบัติงานอย่างมีจริยธรรม

คณะกรรมการการทำเรื่องฯ ได้แต่งตั้งกรรมการ การทำเรื่องฯ ให้ร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการ และอนุกรรมการชุดต่างๆ เพื่อช่วยในการกำกับดูแล การดำเนินงานของการทำเรื่องฯ ดังนี้

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความรับผิดชอบต่อ สังคมของการทำเรื่องแห่งประเทศไทย มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. กำกับดูแลการบริหารงานของการทำเรื่องฯ ให้เป็นไปตาม หลักการบริหารจัดการองค์กรที่ดี (Corporate Governance) และนโยบายของคณะกรรมการการทำเรื่องฯ
2. เสนอแนวนโยบายต่อคณะกรรมการการทำเรื่องฯ เพื่อ พิจารณาหลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance) รวมทั้งแนวทางด้านความ รับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility) ของการทำเรื่องฯ
3. พิจารณาทบทวนหลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแล กิจการที่ดี และความรับผิดชอบต่อสังคมของการทำเรื่องฯ เพื่อเสนอคณะกรรมการการทำเรื่องฯ
4. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนงานด้านการกำกับดูแล กิจการที่ดี และแผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ การทำเรื่องฯ
5. ส่งเสริมให้คณะกรรมการการทำเรื่องฯ ผู้บริหาร และ พนักงานมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมทั้งการ ส่งเสริมให้คณะกรรมการการทำเรื่องฯ ผู้บริหาร พนักงาน ชุมชน ลูกค้า และประชาชนทั่วไปมีส่วนร่วมในกิจกรรม เพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของการทำเรื่องฯ
6. พิจารณาแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานเพื่อ ทำหน้าที่สนับสนุนงานด้านกำกับดูแลกิจการที่ดี และ งานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมได้ตามความจำเป็น
7. ติดตามและรายงานผลการดำเนินงานเสนอคณะกรรมการ การทำเรื่องฯ เพื่อทราบหรือพิจารณาสั่งการเป็นรายไตรมาส
8. ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการการทำเรื่องฯ มอบหมาย

คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องนำเสนอคณะกรรมการ การทำเรื่องแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่กลั่นกรองเรื่องต่างๆ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการ การทำเรื่องฯ

**คณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ของการทำเรือฯแห่งประเทศไทย**

มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบตามหลักเกณฑ์ที่ คณะรัฐมนตรีและกระทรวงการคลังกำหนด (ตามที่ กำหนดไว้ในข้อ 10 ของระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วย คณะกรรมการตรวจสอบ และหน่วยตรวจสอบภายใน ของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2555)

**คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุม ภายในของการทำเรือฯแห่งประเทศไทย มีอำนาจ และหน้าที่ ดังนี้**

1. พิจารณาและอนุมัติกรอบนโยบายการบริหาร ความเสี่ยงและการควบคุมภายในของการทำเรือฯ
2. พิจารณาวางกฎบัตรเพื่อการบูรณาการกับคณะกรรมการ ตรวจสอบ
3. พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยงและแผน การดำเนินงานการควบคุมภายในของการทำเรือฯ
4. กำกับและประเมินประสิทธิภาพการบริหารความเสี่ยง และควบคุมภายในให้เป็นไปตามกรอบนโยบาย การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในของ การทำเรือฯ
5. เชิญผู้เกี่ยวข้องชี้แจง ให้ข้อมูล และขอเอกสารจาก หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาได้ ตามที่เห็นสมควร
6. รายงานผลการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และความเห็นเสนอคณะกรรมการการทำเรือฯ เพื่อ ทราบตามระยะเวลาที่เหมาะสม
7. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการการทำเรือฯ มอบหมาย

**คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ของการทำเรือฯ แห่งประเทศไทย**

มีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติ แรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543

**คณะกรรมการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT) ของการทำเรือฯแห่งประเทศไทย มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้**

1. กำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแนวทางในการ ดำเนินงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร ของการทำเรือฯ
2. กำกับดูแลการจัดทำและปรับปรุงแผนแม่บทเทคโนโลยี สารสนเทศและการสื่อสารของการทำเรือฯ ให้เกิด

ความสอดคล้องและสนับสนุนต่อกลยุทธ์การดำเนิน การกิจการของการทำเรือฯ ตลอดจนนโยบายเทคโนโลยี สารสนเทศและการสื่อสารของกระทรวงคมนาคม และของประเทศไทย

3. กำกับดูแลการจัดทำและปรับปรุงแผนปฏิบัติการ เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของการทำเรือฯ
4. กำกับดูแลการจัดทำและปรับปรุงแผนความมั่นคง ปลอดภัยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ของการทำเรือฯ (ICT Security Plan)
5. กำกับดูแลธรรมาภิบาลในการดำเนินงานด้านเทคโนโลยี สารสนเทศของการทำเรือฯ (IT Governance)
6. พิจารณากำหนดแนวทางการนำเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสารสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้ในกิจการของ การทำเรือฯ อย่างเหมาะสม
7. แต่งตั้งอนุกรรมการหรือคณะทำงานได้ตามความจำเป็น
8. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจง ให้ข้อมูล คำปรึกษา หรือ ข้อเสนอแนะได้ตามความจำเป็น
9. ติดตามและรายงานผลการดำเนินงานเสนอคณะกรรมการ การทำเรือฯ เพื่อทราบ ตามระยะเวลาที่เหมาะสม

**คณะกรรมการกลั่นกรองงานด้านกฎหมายของ คณะกรรมการการทำเรือฯแห่งประเทศไทย มีอำนาจ และหน้าที่ ดังนี้**

1. พิจารณากลั่นกรองให้คำปรึกษาและให้ข้อเสนอแนะ ในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับงาน ด้านกฎหมายของ คณะกรรมการการทำเรือฯ ตามที่ได้รับมอบหมาย หรือ ตามที่เห็นสมควร
2. เชิญเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องมาให้คำชี้แจง หรือขอเอกสาร พยานหลักฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานของ การทำเรือฯ ได้ตามความจำเป็น
3. ปฏิบัติงานอื่นตามที่ประธานกรรมการการทำเรือฯ หรือ คณะกรรมการการทำเรือฯ มอบหมาย

**คณะกรรมการจริยธรรมของการทำเรือฯแห่งประเทศไทย มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้**

1. ควบคุม กำกับ ส่งเสริม และให้คำแนะนำในการปฏิบัติ เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบ การทำเรือฯ ว่าด้วยจริยธรรม ของคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานการทำเรือฯ พ.ศ. 2552 และ ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2554
2. สอดส่องดูแลให้มีการปฏิบัติตามระเบียบนี้ ในกรณีที่ มีข้อสงสัย หรือมีข้อร้องเรียนว่ามีการฝ่าฝืนจริยธรรม ให้ส่งเรื่องให้ผู้อำนวยการการทำเรือฯ เพื่อปฏิบัติตาม ระเบียบนี้โดยเร็ว

3. พิจารณาวินิจฉัยชี้ขาดปัญหาอันเกิดจากการใช้ระเบียบฯ เมื่อได้วินิจฉัยแล้วให้ส่งคำวินิจฉัยให้คณะกรรมการการทำเรือฯ โดยพลัน ถ้าคณะกรรมการการทำเรือฯ มิได้วินิจฉัยเป็นอย่างอื่นภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่คณะกรรมการการทำเรือฯ รับเรื่อง ให้ถือว่าคำวินิจฉัยของคณะกรรมการจริยธรรมของการทำเรือฯ เป็นที่สุด
4. คู่คุ้มครอง ประกันความเป็นอิสระ เทียบธรรมของกลุ่มงาน คู่คุ้มครองจริยธรรม หรือกองกำกับดูแลองค์กร
5. คู่คุ้มครองพนักงานซึ่งปฏิบัติตามระเบียบฯ อย่างตรงไปตรงมา มิให้ผู้บังคับบัญชาใช้อำนาจโดยไม่เป็นธรรมต่อพนักงานผู้นั้น
6. พิจารณาให้ความเห็นต่อคณะกรรมการการทำเรือฯ เกี่ยวกับการประเมินการปฏิบัติตามระเบียบฯ ของผู้อำนวยการการทำเรือฯ พิจารณาและให้ความเห็นต่อผู้อำนวยการการทำเรือฯ เกี่ยวกับการแต่งตั้ง โยกย้าย ถอดถอน และพิจารณาความดีความชอบของผู้อำนวยการกองกำกับดูแลองค์กร
7. เสนอแนะการแก้ไขเพิ่มเติมระเบียบฯ ต่อคณะกรรมการการทำเรือฯ
8. ตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงาน เพื่อช่วยในการดำเนินงานตามระเบียบฯ ตลอดจนเชิญผู้เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูล คำแนะนำ คำปรึกษา ข้อเสนอแนะ หรือขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น
9. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการการทำเรือฯ มอบหมาย
10. จัดทำรายงานเสนอคณะกรรมการการทำเรือฯ เป็นประจำทุกปี

#### คณะกรรมการสรรหาผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่สรรหาบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์เหมาะสมที่จะเป็นผู้อำนวยการการทำเรือฯ เสนอคณะกรรมการการทำเรือฯ พิจารณาตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

#### คณะอนุกรรมการพิจารณาแผนงานและประเมินผล การปฏิบัติงานของผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาแผนงานที่ผู้อำนวยการการทำเรือฯ เสนอ คณะกรรมการการทำเรือฯ แล้วนำผลการพิจารณาเสนอ คณะกรรมการการทำเรือฯ ให้ความเห็นชอบต่อไป

2. กำหนดรายละเอียด หลักเกณฑ์ และวิธีการประเมินผล การปฏิบัติงานของผู้อำนวยการการทำเรือฯ เสนอ คณะกรรมการการทำเรือฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ
3. ประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการการทำเรือฯ ให้เป็นไปตามสัญญาจ้าง หลักเกณฑ์ และวิธีการที่ คณะกรรมการการทำเรือฯ ได้ให้ความเห็นชอบ ก่อนเสนอ คณะกรรมการการทำเรือฯ พิจารณาต่อไป

#### คณะอนุกรรมการพิจารณาจัดทำสัญญาจ้างและ กำหนดค่าตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย

มีอำนาจหน้าที่พิจารณาจัดทำสัญญาจ้าง และกำหนด ค่าตอบแทนผู้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการการทำเรือฯ และเสนอ คณะกรรมการการทำเรือฯ พิจารณา ก่อนเสนอกระทรวง การคลังให้ความเห็นชอบต่อไป ตามมาตรา 8 จัตวา แห่ง พระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและ พนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

#### คณะอนุกรรมการทรัพยากรบุคคลของการทำเรือแห่งประเทศไทย มีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้

1. ให้ข้อเสนอนะเชิงนโยบายด้านทรัพยากรบุคคลของการทำเรือฯ
2. พิจารณาแผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล ก่อนเสนอ คณะกรรมการการทำเรือฯ
3. จัดระบบทดแทนและหลักเกณฑ์ในการขึ้นสู่ระดับผู้บริหาร
4. ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลด้านทรัพยากร บุคคลตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการการทำเรือฯ

#### คณะทำงานกำกับดูแลเกี่ยวกับการใช้จ่ายงบประมาณ และการปรับปรุงโครงสร้างอัตราค่าภาระ มีอำนาจและ หน้าที่ ดังนี้

1. กำกับดูแลเกี่ยวกับการใช้จ่ายงบประมาณ เพื่อให้การ ใช้จ่ายงบประมาณมีความรวดเร็ว รอบคอบ และโปร่งใส
2. กำกับดูแลเกี่ยวกับการปรับปรุงโครงสร้างอัตราค่าภาระ เพื่อให้ความเหมาะสมสอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านได้
3. เชิญผู้ที่เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูล เอกสาร คำปรึกษา หรือ ข้อเสนอแนะ ตลอดจนขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ตามความจำเป็น
4. รายงานผลการดำเนินการเสนอประธานกรรมการการทำเรือฯ เพื่อทราบ หรือพิจารณาสั่งการต่อไป

## การประชุมและค่าตอบแทนของคณะกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทย

การจ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมให้แก่คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการชุดย่อย เป็นไปตามหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ ที่คณะกรรมการกำกับนโยบาย ด้านรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลังกำหนด และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2556 โดยกำหนดให้ประธานกรรมการรัฐวิสาหกิจได้รับค่าตอบแทนรายเดือนเป็น 2 เท่า ของกรรมการรัฐวิสาหกิจ สำหรับอัตราค่าเบี้ยประชุมกรรมการเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีที่แยกตามกลุ่มรัฐวิสาหกิจ และหากกรรมการ รัฐวิสาหกิจท่านใดได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการในคณะกรรมการอื่น ๆ มากกว่า 1 คณะ ก็ให้ได้รับเบี้ยประชุม รวมแล้วไม่เกิน 2 คณะ คณะละไม่เกิน 1 ครั้งต่อเดือน

การประชุมคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย

ในปีงบประมาณ 2558 มีการประชุมคณะกรรมการการทำเรือฯ จำนวน 13 ครั้ง

(เดือนกุมภาพันธ์ มีการประชุม 2 ครั้ง)

ลำดับที่	รายชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม	ค่าเบี้ยประชุม (บาท)
1	พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรณะ	13	150,000
2	พลเรือเอก จักรชัย ภู่งเจริญยศ	11	100,000
3	นางสาวชุติมา บุญยประภัศร	4	40,000
4	นายศรศักดิ์ แสนสมบัติ	10	90,000
5	ดร.จุฬา สุขมานพ	6	60,000
6	นายกฤษฎา อุทยานิน	3 *	30,000
7	นายจำเริญ โพธิยอด	2 ***	20,000
8	นางปัทมา เขียววิศิษฐ์สกุล	6 **	60,000
9	นายเวทิต โชควัฒนา	11	100,000
10	นางปรารธนา มงคลกุล	10	100,000
11	นายวรทัศน์ ตันติมงคลสุข	13	120,000
รวม			870,000

หมายเหตุ :

\* นายกฤษฎา อุทยานิน (ผู้แทนกระทรวงการคลัง) ถึงแก่อนิจกรรม เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2558

\*\* แต่งตั้งกรรมการการทำเรือฯ นางปัทมา เขียววิศิษฐ์สกุล ตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2558

\*\*\* แต่งตั้งกรรมการการทำเรือฯ นายจำเริญ โพธิยอด (ผู้แทนกระทรวงการคลัง) ตั้งแต่วันที่ 28 กรกฎาคม 2558

## การประชุมคณะกรรมการ / อนุกรรมการชุดต่างๆ

ปีงบประมาณ 2558 (จำนวนเข้าร่วมประชุม / จำนวนการประชุม) ดังนี้

ชื่อ-นามสกุล	คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความรับผิดชอบต่อสังคมของการทำงาน											
	คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความรับผิดชอบต่อสังคมของการทำงาน	คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องที่น่าสนใจของคณะกรรมการ การทำเรื่อง	คณะกรรมการตรวจสอบของการทำงาน (Audit Committee)	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการทำงาน	คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ของการทำงาน	คณะกรรมการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT) ของการทำงาน	คณะกรรมการกลั่นกรองงานด้านกฎหมายของคณะกรรมการ การทำเรื่อง	คณะกรรมการสรรหาผู้อำนวยการการทำงาน	คณะกรรมการจริยธรรมของการทำงาน	คณะกรรมการพิจารณาแผนงานและประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการการทำงาน	คณะอนุกรรมการพิจารณาจัดทำสัญญาจ้าง และกำหนดค่าตอบแทนผู้อำนวยการการทำงาน	คณะกรรมการทรัพยากรบุคคลของการทำงาน
1. พลเรือเอก จักรชัย ภูเจริญยศ	-	11/12	-	-	-	0/1	-	5/5	4/4	-	-	-
2. นางสาวชุติมา บุญยประภัศร	0/2	-	7/8	-	-	-	-	4/5	-	2/2	-	-
3. นายศรศักดิ์ แสนสมบัติ	-	7/12	-	7/7	8/8	1/1	3/4	-	-	2/2	3/3	1/2
4. ดร.จุฬา สุขมานพ	1/2	12/12	-	4/7	-	0/1	4/4	4/5	-	-	-	-
5. นายกฤษฎา อุทยานิน **	-	-	-	0/7	-	-	-	2/5	-	ไม่มีการประชุม	0/3	-
6. นายจำเริญ โพธิยอด ****	1/2	1/12	-	1/7	-	-	-	-	-	-	-	-
7. นางปัทมา เขียววิศิษฐ์สกุล ***	-	-	-	5/7	-	-	-	3/5	-	2/2	2/3	-
8. นายเวทิต โชควัฒนา	-	-	6/8	-	-	-	-	-	3/4	-	2/3	-
9. นางปรารถนา มงคลกุล	2/2	7/12	6/8	-	-	-	-	4/5	4/4	-	-	2/2
10. นายวรัทัศน์ ตันติมงคลสุข *	2/2	2/12	-	6/7	-	-	-	-	-	-	3/3	1/2










## หมายเหตุ :

- \* นายวรัทัศน์ ตันติมงคลสุข ลาออกจากการเป็นกรรมการในคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องที่น่าสนใจของคณะกรรมการการทำงาน เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2557
- \*\* นายกฤษฎา อุทยานิน (ผู้แทนกระทรวงการคลัง) ถึงแก่อนิจกรรม เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2558
- \*\*\* แต่งตั้งกรรมการการทำงาน นางปัทมา เขียววิศิษฐ์สกุล ตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2558
- \*\*\*\* แต่งตั้งกรรมการการทำงาน นายจำเริญ โพธิยอด (ผู้แทนกระทรวงการคลัง) ตั้งแต่วันที่ 28 กรกฎาคม 2558

ส่วนที่ 3

## จุดเริ่มต้นและการพัฒนาองค์กร



-  วิทยาลัยเทคนิค การศึกษา หน้าที่ความรับผิดชอบ แผนนโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐ
-  ประวัติของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
-  โครงสร้างองค์กร ปีงบประมาณ 2558
-  การบริหารและพัฒนากิจการปฏิบัติการ
-  การบริหารการเงินและสินทรัพย์
-  การมุ่งเน้นการบริหารพัฒนาทรัพยากรบุคคลและธำรงรักษาบุคลากร
-  การลงทุนที่สำคัญในปัจจุบันและอนาคต
-  การมุ่งเน้นลูกค้า ตลาด และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
-  สิ่งอำนวยความสะดวก

# วิสัยทัศน์

“ศูนย์กลางการขนส่ง  
ทางน้ำและโลจิสติกส์  
เชื่อมโยงเศรษฐกิจ  
ไทยสู่อาเซียน”

## ภารกิจ

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

## หน้าที่ความรับผิดชอบ

มีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำ ทางเดินเรือ และแอ่งจอดเรือ ควบคุมการขนถ่ายและบรรจุสินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบสินค้าให้แก่เจ้าของสินค้า ตลอดจนร่วมมือและประสานงานกับส่วนราชการและท่าเรือต่างประเทศ รวมทั้งพัฒนาและปรับปรุงกิจการท่าเรือให้เจริญก้าวหน้า ทันสมัยตามสภาวะเศรษฐกิจ และมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

## นโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐ (Statement of Directions: SOD) ที่เกี่ยวข้องกับการท่าเรือฯ

- แผนระยะสั้น
  - 1) เร่งพัฒนาขีดความสามารถท่าเรือแหลมฉบังและศึกษาโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 รวมทั้งพัฒนาเส้นทางขนส่งทางรถไฟ เพื่อพัฒนาให้ท่าเทียบเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ สามารถรองรับปริมาณสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต
  - 2) บริหารจัดการท่าเรือกรุงเทพ โดยกำหนดประเภทสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและส่งเสริมให้มีการใช้ท่าเรือแหลมฉบังมากขึ้น
  - 3) เร่งศึกษาแนวทางการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพให้มีการบริหารจัดการทรัพย์สินที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด
  - 4) เร่งหาแนวทางสร้างความเป็นธรรมทางด้านการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการเอกชน
  - 5) พิจารณามาตรการเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ เพื่อรองรับการเปิดการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)
  - 6) พัฒนา e-Port ให้ครอบคลุมทั้งระบบ
- แผนระยะยาว
  - เร่งก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่จะขยายตัวเพิ่มขึ้น

## ประวัติ ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย



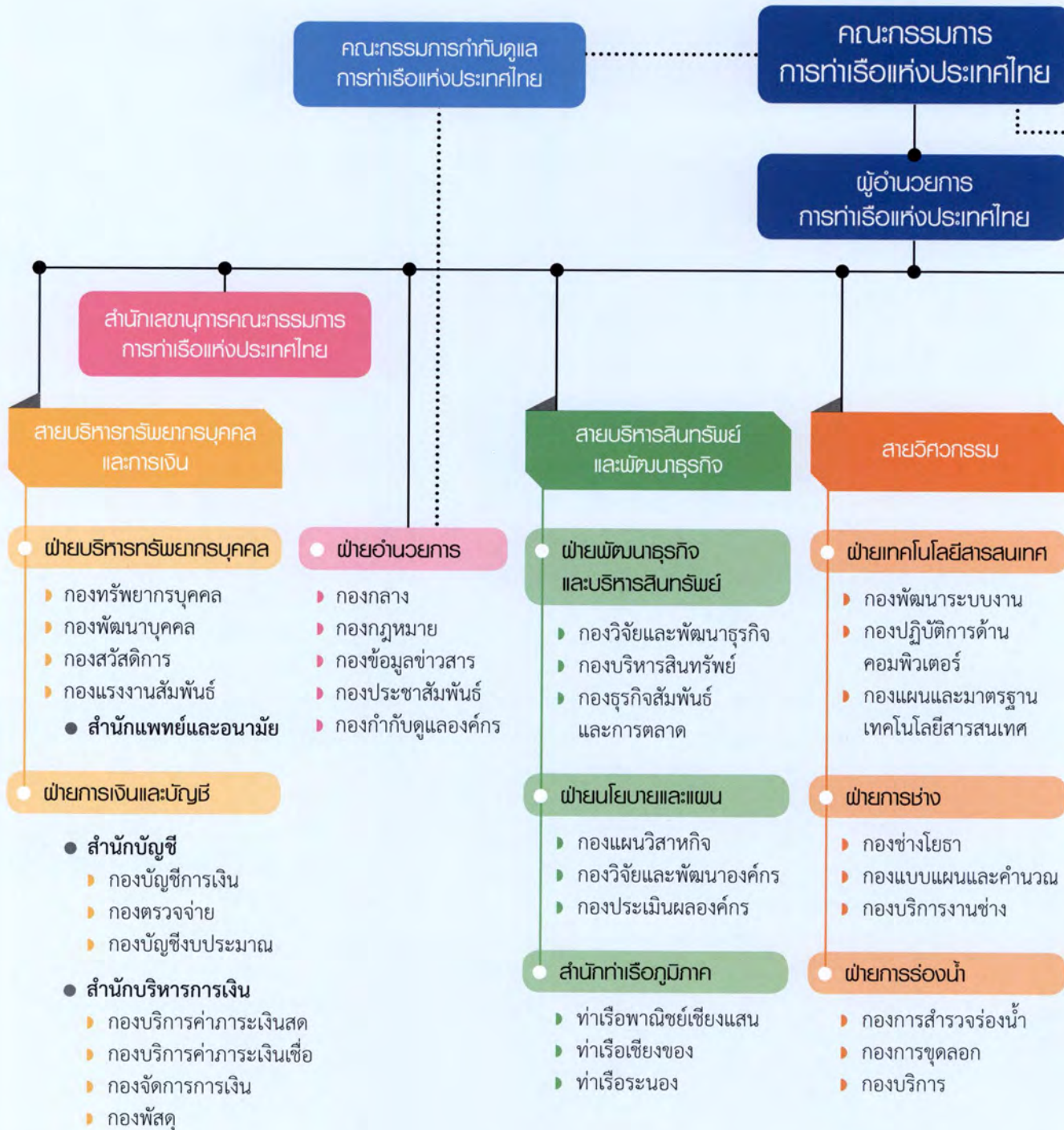
ในปี 2475 รัฐบาลในขณะนั้น มีนโยบายในการก่อสร้างท่าเรือเพื่อส่งเสริมการค้ากับต่างประเทศ โดยพลเรือโทพระยาธรรมาธิราชวรสิน ซึ่งดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ได้เสนอโครงการขุดลอกสันดอนปากน้ำเจ้าพระยาและปรับปรุงท่าเรือที่มีอยู่ เพื่อให้เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่เทียบท่าได้อย่างสะดวก ปลอดภัย และประหยัดค่าใช้จ่าย

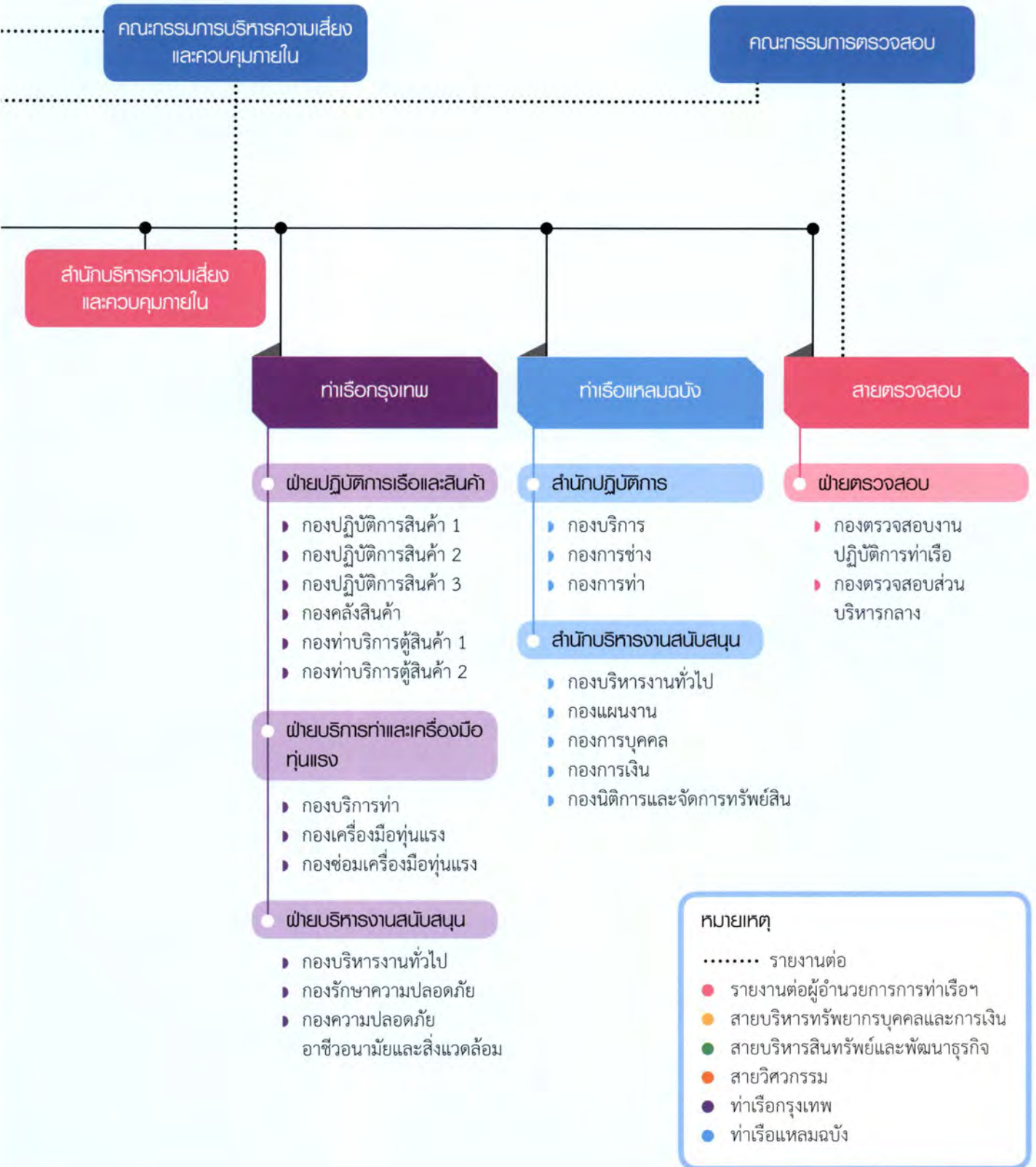
รัฐบาลได้เสนอเรื่องไปขอความช่วยเหลือจากสันนิบาตชาติ ซึ่งได้ส่งผู้เชี่ยวชาญมาสำรวจสภาพเศรษฐกิจการค้าที่กรุงเทพฯ และสำรวจสถานที่ที่เหมาะสมกับการสร้างท่าเรือ ผู้เชี่ยวชาญได้เสนอสถานที่ก่อสร้างท่าเรือ 2 แห่งคือ ที่บริเวณปากน้ำสมุทรปราการกับตำบลคลองเตย โดยรัฐบาลเลือกตำบลคลองเตยเป็นสถานที่ก่อสร้างท่าเรือ ซึ่งได้ขุดลอกสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา และสร้างท่าเรือ ณ ตำบลคลองเตย ต่อมารัฐบาลได้จัดตั้ง “คณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือ” ขึ้น โดยมีพันเอกพระบริรักษ์ยุทธกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐการเป็นประธานกรรมการดำเนินการขุดลอกสันดอนและสร้างท่าเรือ การก่อสร้างและขุดลอกได้เริ่มในปี 2481 โดยรัฐบาลได้ตั้งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพขึ้นเพื่อควบคุมงาน การก่อสร้างได้หยุดชะงักไปเนื่องจากสงครามโลกครั้งที่ 2 และดำเนินการก่อสร้างต่อหลังสงครามยุติจนแล้วเสร็จ



- ปี 2490 คณะรัฐมนตรีได้แต่งตั้ง “คณะกรรมการจัดวางนโยบายและควบคุมกิจการของสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ” โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานการบริหารงานท่าเรือ ต่อมากระทรวงเศรษฐกิจได้เปลี่ยนชื่อเป็นกระทรวงพาณิชย์และโอนสำนักงานท่าเรือกรุงเทพให้อยู่ในความดูแลของกรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม
  - ปี 2494 รัฐบาลได้กู้เงินจากธนาคารโลกมาชดเชยการก่อสร้างสันดอนและทางเดินเรือเข้ามาจนถึงท่าเรือกรุงเทพ จัดซื้ออุปกรณ์ยกขนสินค้า ตลอดจนได้ตราพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม รับโอนกิจการท่าเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ และเปิดดำเนินงานเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2494 โดยมีวัตถุประสงค์ดำเนินกิจการท่าเรือเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน โดยระยะแรกเป็นท่าเทียบเรือเชื่อมตะวันตก จำนวน 9 ท่า สำหรับบรรทุกขนถ่ายสินค้าทั่วไปและสินค้าเทกอง
  - ปี 2516 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในหลักการให้สร้างท่าเรือพาณิชย์ที่แหลมฉบัง แต่เนื่องจากประเทศไทยในขณะนั้นได้ประสบกับภาวะผันผวนทางเศรษฐกิจและการเมือง ไม่สามารถจัดสรรเงินทุนในการก่อสร้างได้ จึงมีมติให้พัฒนาท่าเรือสัตหีบเป็นท่าเรือพาณิชย์ไปก่อน และเตรียมดำเนินการเพื่อก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังไว้ด้วย
  - ปี 2518-2520 การขนส่งด้วยระบบคอนเทนเนอร์ได้แพร่ขยายเข้ามาสู่ประเทศไทย จึงได้ดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือเชื่อมตะวันออก เพื่อใช้เป็นท่าอเนกประสงค์และให้บริการรับตู้สินค้า
  - ปี 2521 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ปรับปรุงท่าเรือจากเสม็ดของกองทัพเรือให้เป็นท่าเรือพาณิชย์ และใช้สิ่งอำนวยความสะดวกที่มืออยู่ให้เป็นประโยชน์ และมีมติให้ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบมีฐานะเป็นส่วนหนึ่งของการท่าเรือฯ เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2522 นับเป็นท่าเรือแห่งที่ 2 ภายใต้การบริหารของการท่าเรือฯ โดยได้เปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2522
  - เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือแม่น้ำ เรือสินค้าขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ ในปี 2525 รัฐบาลได้เร่งรัดให้การท่าเรือฯ ดำเนินการออกแบบก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ให้เป็นท่าเรือเดินสมุทรขึ้นใหม่อีกแห่งหนึ่ง เพื่อรองรับเรือบรรทุกตู้สินค้าขนาดใหญ่ และเรือสินค้าเทกองเกษตร อีกทั้งยังเป็นปัจจัยพื้นฐานสนับสนุนโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก การก่อสร้างได้เริ่มเมื่อปี 2530 เปิดเป็นทางการเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2534
- ภายใต้พระราชบัญญัติการทำเรือฯ พ.ศ. 2494 โดยรัฐบาลมีนโยบายให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน บริหาร และประกอบการ ต่อมาท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ได้เปลี่ยนชื่อเป็น “ท่าเรือแหลมฉบัง” และการท่าเรือฯ ได้ส่งคืนท่าเรือพาณิชย์สัตหีบแก่กองทัพเรือเพื่อนำไปใช้ในราชการทหารเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2534
- ปี 2530-2531 ท่าเรือกรุงเทพเกิดภาวะความแออัดอย่างรุนแรง การท่าเรือฯ จึงได้เร่งพัฒนาท่าเทียบเรือเชื่อมตะวันออกเป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า และติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่าปรับปรุงพื้นที่หลังท่า จัดหาเครื่องมือทุ่นแรงบริเวณหลังท่า นำระบบคอมพิวเตอร์เข้ามาใช้ในกิจการ ทำให้สามารถเพิ่มการบริการได้อย่างรวดเร็วทำให้มีวิสัยทัศน์ในการรับตู้สินค้าเพิ่มขึ้นเป็น 1.3 ล้าน ที.อี.ยู. ภายหลังรัฐบาลได้มีนโยบายจำกัดตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพไว้ที่ 1 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี เพื่อลดปัญหาการจราจรและส่งเสริมให้มีผู้ใช้ท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มมากขึ้น
  - ปี 2546 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546 รับทราบแนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือ ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ โดยมอบให้การท่าเรือฯ เป็นผู้บริหารและประกอบการท่าเรือภูมิภาค ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือที่ก่อสร้างโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ประกอบด้วย ท่าเรือเชียงแสน เปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2546 และเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2547 ได้เปิดดำเนินการท่าเรือภูมิภาคอีก 2 แห่ง คือ ท่าเรือเชียงของ เพื่อเป็นท่าเรือที่มุ่งเน้นประสิทธิภาพการให้บริการนำเข้า - ส่งออกสินค้าระหว่างไทยและลาว และท่าเรือระนอง เพื่อเป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้าฝั่งอันดามันของไทย เชื่อมโยงเส้นทางการค้ากับประเทศในเอเชียใต้ แอฟริกา ยุโรป และเป็นประตูการค้าสู่มหาสมุทรอินเดีย ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายความร่วมมือทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศสามชิก BIMSTEC
  - ปี 2554 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2554 ให้การท่าเรือฯ เป็นผู้บริหารท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จังหวัดเชียงราย ในลักษณะการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) โดยการท่าเรือฯ ได้มอบท่าเรือเชียงแสนเดิมคืนให้แก่เทศบาลตำบลเวียงเชียงแสน เพื่อเป็นท่าเรือท่องเที่ยวตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว
  - ปี 2555 การท่าเรือฯ ได้เปิดให้บริการท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2555
- ปัจจุบันการท่าเรือฯ รับผิดชอบบริหารจัดการท่าเรือ 5 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง

# โครงสร้างองค์กร ปีงบประมาณ 2558





## การบริหารและพัฒนากิจการปฏิบัติงาน



การทำเรือแห่งประเทศไทยได้ดำเนินแผนงานและโครงการเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการบริการอย่างต่อเนื่องเป็นลำดับ รวมถึงมีแผนงานพัฒนาในอนาคตเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน ดังนี้

### การจัดทำแผนปฏิบัติการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2559-2560) ของการทำเรือฯ

โดยมีคณะกรรมการการทำเรือฯ ผู้บริหารระดับสูงของการทำเรือฯ ศูนย์ EVM ทำเรือกรุงเทพ ศูนย์ EVM ทำเรือแหลมฉบัง ศูนย์ EVM สายงานสนับสนุนของการทำเรือฯ เข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการฯ ได้ร่วมกันกำหนดความท้าทายและความได้เปรียบเชิงกลยุทธ์ รวมถึงความสามารถพิเศษของการทำเรือฯ ที่ได้มาจากการวิเคราะห์ SWOT Analysis รวมทั้งแผนงาน/โครงการ/มาตรการที่จำเป็นต้องดำเนินการตามผลการเชื่อมโยงวิเคราะห์ TOWS Matrix กับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์และกลยุทธ์หลักของการทำเรือฯ ในการผลักดันให้บรรลุวิสัยทัศน์และเป้าหมายองค์กรที่กำหนดไว้ เพื่อเตรียมการประกาศใช้ในปี 2559 สำหรับใช้เป็นแนวทางในการบริหาร พัฒนา และดำเนินงานขององค์กรให้บรรลุวิสัยทัศน์ของการทำเรือฯ

### การประเมินผลตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA) ของการทำเรือฯ ปีงบประมาณ 2558

การทำเรือฯ เข้าสู่ระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Performance Appraisal : SEPA) ในปีงบประมาณ 2557 อย่างเป็นทางการเป็นปีแรก โดยในปีงบประมาณ 2556 ที่ผ่านมา เป็นช่วงเวลาของการเตรียมความพร้อมให้แก่คณะกรรมการและผู้ตรวจประเมินภายในของการทำเรือฯ เพื่อการพัฒนาองค์กรตามแนวทางของระบบ SEPA

การทำเรือฯ แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารจัดการเพื่อพัฒนาองค์กรตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจของการทำเรือฯ มีผู้อำนวยการการทำเรือฯ เป็นประธาน มีอำนาจหน้าที่กำกับติดตามการดำเนินการตามระบบ

SEPA ของการทำเรือฯ นอกจากนี้ มีการแต่งตั้งคณะทำงานพัฒนาองค์กรตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจของการทำเรือฯ ซึ่งมีรองผู้อำนวยการการทำเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ เป็นหัวหน้าคณะทำงาน และแบ่งคณะทำงานออกเป็น 7 หมวด ตามมติการประเมินของระบบ SEPA ประกอบด้วย หมวดกระบวนการของระบบ SEPA 6 ด้าน (หมวด 1-6) และหมวดผลลัพธ์ (หมวด 7) โดยมีผู้บริหารระดับผู้ช่วยผู้อำนวยการการทำเรือฯ หรือเทียบเท่าเป็นหัวหน้าหมวด มีผู้ทำงานในแต่ละหมวดที่ถูกคัดเลือกจากหลายหน่วยงาน ซึ่งมีทักษะความรู้เกี่ยวกับองค์กรและมีภารกิจเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในด้านที่ถูกประเมินผล

การดำเนินงานในปีงบประมาณ 2558 การทำเรือฯ ประกอบด้วยการจัดฝึกอบรม บรรยายพิเศษ เพื่อสนับสนุนภารกิจในการดำเนินงานตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA) ของคณะทำงานพัฒนาองค์กรตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจของการทำเรือฯ ซึ่งได้ดำเนินการต่อเนื่องมาจากปีงบประมาณ 2557 รวมทั้งได้จัดศึกษาดูงานในองค์กรที่มีมาตรฐาน และได้รับการยอมรับจากสาธารณะ ได้แก่ บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ 2558 การทำเรือฯ ได้นำประเด็นโอกาสในการปรับปรุงตามรายงานผลการประเมินตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ ประจำปีบัญชี 2557 มาพิจารณาบูรณาการกับประเด็นปัญหาจากการตรวจประเมินองค์กรด้วยตนเอง เพื่อจัดทำแผนการปรับปรุงองค์กร (SEPA Roadmap) ของการทำเรือฯ ซึ่งจะนำไปพัฒนาองค์กรและเป็นแนวทางสนับสนุนการพัฒนาประสิทธิภาพองค์กรตามแผนวิสาหกิจ ฉบับที่ 11 ปีงบประมาณ 2558-2562 ของการทำเรือฯ ให้บรรลุเป้าหมายต่อไป

## การบริหารการเงินและสินทรัพย์

### การบริหารการเงิน

การทำเรือฯ มุ่งเน้นการบริหารการเงินให้มีประสิทธิภาพสูงสุด โดยมีการติดตามตรวจสอบอย่างใกล้ชิด นำข้อมูลมาวิเคราะห์เพื่อช่วยในการตัดสินใจและบริหารจัดการทั้งทางด้านงบประมาณ ทางด้านบัญชีการเงิน รวมทั้งการบริหารจัดการเกี่ยวกับเงินสด (Cash Management) โดยมีอัตราส่วนทางการเงินดังนี้

	ปี 2558	ปี 2557
อัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน (เท่า) (Current Ratio)	2.20	2.34
อัตรามลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (Return on Total Assets)	11.98 %	11.27 %
อัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์รวม (Debt to Total Assets)	51.26 %	50.74 %

### การบริหารสินทรัพย์ พื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ

หน่วย : ล้านบาท

การใช้พื้นที่ของการท่าเรือฯ ภายใต้แนวความคิดชุมชนท่าเรือสมัยใหม่ (Modern Port City) เพื่อสามารถใช้พื้นที่รองรับการพัฒนาท่าเรือให้ได้รับผลตอบแทนในระดับที่เหมาะสมคุ้มค่าต่อการลงทุนและเกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งรายได้ที่เกิดจากการบริหารสินทรัพย์ ในปีงบประมาณ 2558 มีรายได้จากการจัดเก็บผลประโยชน์จากที่ดิน อาคาร จากภาคหน่วยงานของรัฐ และภาคเอกชนที่เช่าใช้ประโยชน์จากพื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ ตามสัญญา รวมพื้นที่ 722-2-48 ไร่ มีรายละเอียดดังนี้

รายการ	เนื้อที่	ปีงบประมาณ	
		2558	2557
รายได้จากหน่วยงานของรัฐ	215-0-78.33 ไร่	57,851,427	57,940,195
รายได้จากเอกชน	507-1-69.83 ไร่	253,069,581	250,986,068
<b>รวม</b>	<b>722-2-48 ไร่</b>	<b>310,921,008</b>	<b>308,744,138</b>
เปลี่ยนแปลง		2,176,870	
% การเปลี่ยนแปลง		0.71%	

### ท่าเรือแหลมฉบัง

การดำเนินงานด้านบริหารสินทรัพย์ของท่าเรือแหลมฉบัง มีดังนี้

**โซนที่ 1** กำหนดเป็นพื้นที่ส่วนกลางสำหรับการบริหาร (Common Use Areas) ท่าเรือแหลมฉบังได้จัดทำโครงการพัฒนาลานจอดรถบรรทุกในเขตท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อแก้ไขปัญหาการแออัดของตู้สินค้าและการจราจรในเขตท่าเรือแหลมฉบัง เนื้อที่ประมาณ 70 ไร่ ปัจจุบันได้เปิดให้บริการแล้ว

**โซนที่ 2** กำหนดเป็นพื้นที่สำหรับรองรับธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ (Port Related Commercial Areas) ปัจจุบันคงเหลือพื้นที่ว่างที่จะนำมาหาประโยชน์ได้ เนื้อที่ประมาณ 200 ไร่ ปัจจุบันได้ศึกษาและวิเคราะห์และจัดทำแผนการใช้ประโยชน์จากที่ดินของท่าเรือแหลมฉบัง โซนที่ 2 เรียบร้อยแล้ว โดยมีจุดประสงค์เพื่อใช้เป็นศูนย์สำนักงาน และการพาณิชย์ (Port Complex) เพื่อประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจแก่ท่าเรือแหลมฉบังสำหรับพัฒนาในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

**โซนที่ 3** กำหนดเป็นพื้นที่สำหรับลานกองเก็บตู้สินค้า (Storage Yard) เพื่อรองรับการขยายตัวของท่าเทียบเรือในโครงการขั้นที่ 2 และเป็นพื้นที่สงวนไว้สำหรับการพัฒนาเป็นช่องทางเชื่อมต่อกับโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ซึ่งปัจจุบันโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 2 ยังคงเปิดให้บริการไม่ครบทุกท่า จึงสามารถนำพื้นที่มาจัดสรรให้เช่าในระยะสั้น คราวละไม่เกิน 3 ปี เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด

- โซน 3.1 ปัจจุบันมีบริษัทเอกชนเช่าพื้นที่ทั้งหมดแล้ว
- โซน 3.2 ปัจจุบันมีบริษัทเอกชนเช่าพื้นที่ทั้งหมดแล้ว
- โซน 3.3 ปัจจุบันมีบริษัทเอกชนเช่าพื้นที่ทั้งหมดแล้ว

**โซนที่ 4** กำหนดเป็นพื้นที่สำหรับรองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งตู้สินค้าระบบรางและกิจกรรมตู้สินค้าเปล่า เพื่อเป็นย่านขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Rail Related Container Yard) ท่าเรือแหลมฉบัง เสนอโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ต่อคณะรัฐมนตรี (ครม.) โดยมีมติ ครม. เห็นควรให้มีการศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องของการออกแบบรายละเอียดของโครงการ (Detail Design) การศึกษาวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของการให้เอกชนเข้าร่วมงานตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ตามหัวข้อที่กำหนด โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ การศึกษาวิเคราะห์โครงสร้างอัตราค่าภาระที่เหมาะสม การทบทวนแผนการดำเนินงานของโครงการฯ ให้เหมาะสมสอดคล้องกับแผนการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย รวมทั้งการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้วย คาดว่าโครงการจะสามารถเปิดให้บริการได้ในปีงบประมาณ 2561

**โซนที่ 5** กำหนดเป็นพื้นที่สำหรับพัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่งต่อเนื่อง (Multimodal Center) ปัจจุบันมีการใช้ประโยชน์เต็มพื้นที่แล้ว

**โซนที่ 6** กำหนดเป็นพื้นที่สำหรับชุมชนและันทนาการ

**โซนที่ 7** กำหนดเป็นพื้นที่สำหรับกิจกรรมเกี่ยวเนื่องที่หลากหลายและเขตปลอดภาษี (Multi used Free Zone)

ปัจจุบันคงเหลือพื้นที่ว่างที่จะนำมาหาประโยชน์ได้ เนื้อที่ประมาณ 30 ไร่ อยู่ระหว่างสรรหาเอกชนเช่า

## การมุ่งเน้นการบริหาร พัฒนาทรัพยากรบุคคลและธำรงรักษาบุคลากร



การท่าเรือฯ ตระหนักและให้ความสำคัญในการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลในองค์กร เนื่องจากบุคลากรเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่เป้าหมาย โดยการส่งเสริม สนับสนุนแนวทางในการพัฒนาปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กร วางแผนรอบอัตรากำลัง พัฒนาศักยภาพ สร้างความผูกพันของพนักงานและวัฒนธรรมองค์กร การพัฒนาความรู้ ความสามารถ และทักษะของบุคลากรทุกระดับให้มีคุณภาพและประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานได้อย่างเต็มศักยภาพในทุกด้าน การวางแผนบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลในระยะยาว รวมทั้งพัฒนาระบบบริหารทรัพยากรบุคคลโดยประยุกต์ใช้เครื่องมือและเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาช่วยในการดำเนินงาน โดยกำหนดเป็นแผนแม่บทด้านการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล เพื่อกำหนดแนวทางและกรอบการดำเนินการในตลอดระยะเวลา 5 ปี ซึ่งสอดคล้องกับทิศทางและยุทธศาสตร์ของแผนวิสาหกิจ (แผนกลยุทธ์) ปีงบประมาณ 2558-2562 และวิสัยทัศน์ของการท่าเรือฯ “ศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ เชื่อมโยงเศรษฐกิจไทยสู่อาเซียน” ตลอดจนสอดคล้องกับค่านิยม (Core Value) ของการท่าเรือฯ ซึ่งเป็นวัฒนธรรมที่พึงประสงค์ขององค์กร คือ “ยึดมั่นธรรมาภิบาล บริการด้วยใจ สร้างสรรค์สิ่งใหม่ ใส่ใจสิ่งแวดล้อม พร้อมร่วมมือเพื่อองค์กร” ทั้งนี้ เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการพัฒนาเครื่องมือที่ใช้ในการบริหารและพัฒนาบุคลากรของการท่าเรือฯ ให้มีศักยภาพที่พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงต่อไป

นอกจากนี้แล้ว การบริหารพัฒนาประสิทธิภาพของกระบวนการ (Process) ยุคใหม่มุ่งเน้นการมีส่วนร่วมของบุคลากรด้วยการเสริมสร้าง พัฒนาความรู้ความสามารถให้เพียงพอรองรับการดำเนินงานขององค์กร ตระหนักถึงความจำเป็นในการพัฒนาพนักงานในระดับบุคคลจากองค์ประกอบภายในสู่ภายนอก (Inside Out Development Approach) เช่น ทักษะคนดี ค่านิยม แรงจูงใจพัฒนาทักษะการทำงานด้วยตนเอง เพื่อเพิ่มพูนความรู้ความสามารถเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการทำงานให้มีประสิทธิภาพที่ดีขึ้นนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนต่อไป ประกอบกับระบบประเมินผลสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ได้กำหนดตัวชี้วัดในระบบ

SEPA หมวดที่ 5 การมุ่งเน้นบุคลากร เป็นประเด็นประเมินผลการดำเนินงานของการท่าเรือฯ

ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล (ผบ.) จึงดำเนินงานบริหารและพัฒนาพนักงานของการท่าเรือฯ ให้มีศักยภาพสอดคล้องกับการแข่งขันทางธุรกิจและแผนวิสาหกิจ ตามกรอบการบริหารทรัพยากรบุคคลในเชิงบูรณาการให้สอดคล้องกับทิศทางในการบริหารจัดการสมัยใหม่ โดยการพัฒนาจากระดับบุคคลให้เป็นไปในระดับองค์กร มุ่งเน้นการพัฒนาจากการเรียนรู้ของบุคคลไปสู่องค์กรแห่งการเรียนรู้ (Learning Organization) จึงมีการนำเครื่องมือ (HR Tools) มาใช้เพื่อบริหารพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่องและทันต่อความเปลี่ยนแปลงภายใต้การดำเนินการ 3 ด้าน



▶ **ด้านการบริหารโครงสร้างและอัตรากำลังของ  
ทรัพยากรบุคคล** เพื่อให้สอดคล้องกับภารกิจหลักของ  
องค์กรอย่างมีประสิทธิภาพบรรลุเป้าหมาย รวมทั้งเพื่อ  
รองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต โดยได้จัดทำโครงการ

- ปรับโครงสร้างองค์กร เพื่อให้รองรับการดำเนินงาน  
ขององค์กรที่มีทิศทาง การปรับบทบาทในเชิงธุรกิจ  
มีการศึกษาข้อมูลจากหน่วยงานต่างๆ ข้อบังคับ  
กฎระเบียบที่จำเป็น และมีแนวทางการตั้งบริษัทลูก  
หรือหน่วยธุรกิจ เพื่อความคล่องตัวในการดำเนินงาน
- การจัดทำแผนสืบทอดตำแหน่ง (Succession  
Planning) เป็นการวางแผนอัตรากำลังสร้างบุคลากร  
ที่มีศักยภาพ พร้อมทั้งจะดำรงตำแหน่งได้อย่างไม่  
ขาดช่วง และมีการปรับหลักเกณฑ์ ขั้นตอนในการ  
สรรหาบุคลากรที่จะเลื่อนตำแหน่งให้มีความทันสมัย  
ชัดเจน มีประสิทธิภาพมากขึ้นในการสรรหา และ  
จัดเตรียมความพร้อมของบุคลากรให้สอดคล้องกับ  
นโยบายเป้าหมาย และกลยุทธ์ขององค์กร ทั้งใน  
ระยะสั้นและระยะยาว ให้ได้บุคลากรที่มีความรู้  
ความสามารถ และมีทัศนคติที่ดีต่อองค์กรไปทดแทน  
ตำแหน่งว่างได้อย่างเหมาะสม
- การวางแผนความก้าวหน้าสายอาชีพ (Career Path)  
เป็นแนวทางให้บุคลากรในองค์กรสามารถรับรู้สาย  
ความก้าวหน้าของอาชีพตนเอง และเตรียมตนเอง

ให้มีคุณสมบัติที่พร้อมจะเลื่อนตำแหน่งสู่สายความ  
ก้าวหน้าได้อย่างถูกต้อง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพใน  
การปฏิบัติงาน สร้างขวัญและกำลังใจในการทำงาน  
ได้อย่างมีเป้าหมาย มีความมั่นคงและชัดเจนในสาย  
อาชีพ กำหนดหลักเกณฑ์ที่เป็นมาตรฐานเดียวกันและ  
พัฒนาการบริหารงานเข้าสู่มาตรฐานสากล

- การบริหารผลการปฏิบัติงานโดยอิงตัวชี้วัด (Key  
Performance Individual : KPI) เป็นเครื่องมือในการ  
ประเมินผลช่วยให้หัวหน้าหน่วยงานและบุคลากร  
มีแนวทางในการพัฒนาการปฏิบัติงานได้อย่างดี รวมทั้ง  
มีแนวทางการประเมินที่เป็นธรรม สามารถนำมาใช้  
ในการพิจารณาค่าตอบแทนได้อย่างเหมาะสม
- การปรับปรุงค่าตอบแทนเพื่อให้ระบบฐานเงินเดือน  
การเลื่อนขั้นเงินเดือนเป็นไปอย่างสอดคล้องกับความ  
เปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ภายนอกและมีระบบ  
การดำเนินการที่ชัดเจนเป็นรูปธรรมยุติธรรมต่อ  
บุคลากรทุกระดับ
- การนำระบบเวลาปฏิบัติงานด้วยการสแกนลายนิ้วมือ  
มาใช้เพื่อการบริหารจัดการด้านการลงเวลาปฏิบัติงาน  
ของพนักงาน ซึ่งสามารถตรวจสอบจำนวนพนักงานที่  
เข้าปฏิบัติงาน การขาด ลา มาสาย ได้อย่างถูกต้อง  
รวดเร็วเที่ยงตรง รวมทั้งสามารถตรวจสอบการทำงาน  
ล่วงเวลา การเบิกจ่ายค่าล่วงเวลาได้อย่างถูกต้อง



➤ **ด้านการพัฒนาศักยภาพบุคลากร** ได้ดำเนินการฝึกอบรม/สัมมนา ให้กับพนักงานการทำงานท่าเรือฯ ตามโครงการฝึกอบรม/สัมมนา ประจำปีงบประมาณ 2558 ที่กำหนดไว้ โดยแบ่งออกเป็นดังนี้

- การฝึกอบรม/สัมมนาหลักสูตรพื้นฐานคือ ปฐมนิเทศผู้บริหารระดับกลางก้าวสู่ผู้บริหาร พัฒนาการปฏิบัติงาน โครงการสำหรับพนักงานที่จะเกษียณอายุงาน
- การฝึกอบรม/สัมมนาหลักสูตรด้านการบริหารเชิงธุรกิจ เช่น การพัฒนาทักษะการบริหารจัดการ (ระดับ 12-13) การวิเคราะห์งบประมาณ การบริหารท่าเทียบเรือตู้สินค้า (Container Terminal Management)
- การฝึกอบรม/สัมมนาหลักสูตรเฉพาะงานด้านต่างๆ/ด้าน e-Port เช่น การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (PSHE-MS) พัฒนาการปฏิบัติงานของฝ่ายต่างๆ เช่น ในระบบสินค้าและตู้สินค้า ด้านการเงินและบัญชี ด้านปฏิบัติการเรือ ด้านเครื่องมือทุ่นแรงและการซ่อมบำรุง
- โครงการพัฒนาภาษาอังกฤษสำหรับพนักงานการทำงานท่าเรือฯ โดยสถาบัน Education First (EF) ที่มีชื่อเสียงระดับมาตรฐานสากลผ่านสื่อการเรียนการสอนที่ทันสมัย เรียนได้ทุกที่ทุกเวลา สอดรับกับ AEC และวิสัยทัศน์ของการทำงานท่าเรือฯ
- โครงการเฉพาะกิจ เช่น การจัดฝึกอบรมตามความจำเป็น/ความต้องการของหน่วยงานภายในการทำงานท่าเรือฯ การส่งพนักงานไปฝึกอบรม/สัมมนา/



ดูงาน และการประชุมภายนอกการทำงานท่าเรือฯ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ การจัดฝึกอบรมและการให้ความร่วมมือระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียน การจัดฝึกอบรมร่วมระหว่างการทำงานท่าเรือฯ และสถาบัน Shipping and Transport College ประเทศเนเธอร์แลนด์ ในหลักสูตร Port and Terminal Management

- โครงการการจัดการองค์ความรู้อย่างเป็นระบบของการทำงานท่าเรือฯ (Knowledge Management) ซึ่งเป็นไปตามแผนงานความเสี่ยงและการดำเนินงานตามแผนงาน/มาตรการตามแผนโอกาสในการปรับปรุง (OFI) ของระบบ SEPA และร่างบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานของการทำงานท่าเรือฯ ปีงบประมาณ 2558 ซึ่งบรรลุตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ได้ค่าคะแนนระดับ 5

➤ **ด้านการธำรงรักษาบุคลากร** เพื่อเป็นการสร้างขวัญและกำลังใจให้กับพนักงานด้วยการจัดสวัสดิการ สิทธิประโยชน์ที่เหมาะสม การสำรวจความพึงพอใจและความผูกพันของพนักงานที่มีต่อองค์กร ด้วยการดำเนินโครงการดังนี้

- โครงการสร้างความผูกพัน ด้วยการดำเนินการร่วมกันของหน่วยงานในสังกัดของฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล ในลักษณะเชิงรุกเข้าไปให้บริการด้านสุขภาพ ให้ข้อมูลตอบปัญหาด้านสวัสดิการให้กับพนักงาน หน่วยงานต้นสังกัด โดยมีผู้บริหารระดับสูงเข้าร่วมในโครงการ



- โครงการสำรวจและจำแนกปัจจัยความผูกพันของพนักงานที่มีต่อองค์กร โดยยกระดับจากการสำรวจความพึงพอใจที่ดำเนินการมาให้ตรงตามแนวทางที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กำหนดและจัดทำแผนในการพัฒนาปัจจัยที่ส่งผลต่อระดับความผูกพัน
- โครงการตรวจสอบสุขภาพพนักงานประจำปีด้วยการประสานกับโรงพยาบาลเอกชนที่มีมาตรฐานโดยจัดทำเป็นระบบอย่างชัดเจน มีการติดตามผลให้ความรู้กับพนักงานที่มีผลตรวจร่างกายผิดปกติและมีการจัดสัปดาห์รักษาสภาพอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี เพื่อเป็นช่องทางในการเสริมสร้างให้บุคลากรดูแลป้องกันสุขภาพให้แข็งแรง
- โครงการพัฒนาคุณภาพที่พักอาศัยของพนักงาน การท่าเรือฯ ได้มีการจัดทำโครงการซ่อมบำรุง ตรวจสอบอาคารบ้านพักที่เป็นสวัสดิการสำหรับพนักงานให้มีมาตรฐาน การจัดสภาพแวดล้อมโดยรอบให้ถูกสุขลักษณะ และมีการกำหนดระเบียบปฏิบัติในการเข้าพักอย่างชัดเจนมากขึ้น
- โครงการจัดทำของที่ระลึกสำหรับพนักงานที่เกษียณอายุ และโครงการทัศนศึกษา ชีวิตสดใสในวัยอิสระ เพื่อเป็นการตอบแทนสร้างความรู้สึกภาคภูมิใจให้กับพนักงานที่ทุ่มเทกำลังกายและใจให้กับ การท่าเรือฯ ตลอดระยะเวลาในการทำงาน

ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลได้มีการทบทวนแผนการดำเนินงานด้านบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้มีความสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจของการท่าเรือฯ ฉบับที่ 11 เพื่อจะกำหนดแนวทาง และกรอบการดำเนินงานระยะยาว (ปีงบประมาณ 2559-2562) ในการพัฒนาปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กร วางแผนกรอบอัตราค่าจ้าง พัฒนาศักยภาพสร้างความผูกพันของพนักงานต่อองค์กร รวมทั้งการนำระบบเทคโนโลยีด้าน HR Tools สมัยใหม่เข้ามาใช้ในการดำเนินงาน และเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปในทิศทางที่ถูกต้องตามหลักวิชาการจึงได้ประสานกับมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ โดยสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เป็นที่ปรึกษาฯ ภายใต้การกำกับดูแลของรองผู้อำนวยการ การท่าเรือฯ สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน และผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน (บุคคล) ให้เป็นไปตามกลยุทธ์และภารกิจหลักที่การท่าเรือฯ กำหนดไว้ และเพื่อให้เกิดความร่วมมือทั้งองค์กร จึงได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานฯ โดยผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร ทรัพยากรบุคคลเป็นที่ปรึกษาโครงการฯ และรองผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคลเป็นหัวหน้าคณะทำงานฯ ประกอบด้วย 2 ส่วน คือ ผู้บริหารและพนักงานในสังกัดฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล และผู้ที่ดำรงตำแหน่งรองผู้อำนวยการฝ่ายและผู้อำนวยการสำนักจากทุกหน่วยงาน ซึ่งมีการกำหนดกลยุทธ์ เป็น 4 ด้านคือ การปรับโครงสร้างและกระบวนการที่เหมาะสม การพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากร การสร้างวัฒนธรรม และความผูกพัน การพัฒนาระบบ HR และศักยภาพหน่วยงาน HR

## การลงทุนที่สำคัญในปัจจุบันและอนาคต

### 1. แผนงานโครงการต่างๆ

- โครงการปีงบประมาณ 2558

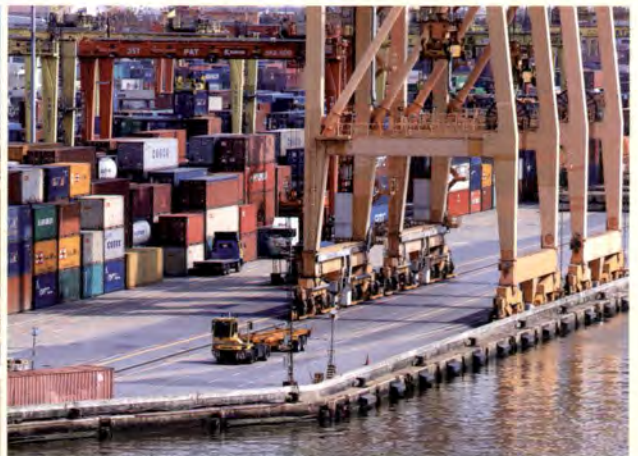
โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	แหล่งที่มา ของเงินทุน	วัตถุประสงค์ / ความคืบหน้า
1) จำหนังก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก	1,864.19	การทำเรือฯ	คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2558 อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการจัดซื้อ จัดจ้างโดยการประมูล e-Auction
2) พัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ที่ท่าเรือแหลมฉบัง 2,031.15 ล้านบาท ระยะที่ 1 (ปีงบประมาณ 2559-2560)	1,049.656	การทำเรือฯ	คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2558 อยู่ระหว่างจัดหาผู้รับจ้าง
3) จำหน่าปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือแหลมฉบัง	942.690	การทำเรือฯ	อยู่ระหว่างผู้รับจ้างดำเนินการ คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือน กรกฎาคม 2559
4) โครงการปรับปรุงและพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20 G	614.000	การทำเรือฯ	อยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง โดยการประมูล e-Auction
5) สร้างศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พร้อมติดตั้งระบบสัญญาณควบคุมและ แจ้งเหตุเพลิงไหม้อัตโนมัติน	149.580	การทำเรือฯ	อยู่ระหว่างผู้รับจ้างดำเนินการ คาดว่าจะแล้วเสร็จเดือนมกราคม 2559

- โครงการในอนาคตตามแผนวิสาหกิจคาดว่าจะลงทุนภายใน 3 ปีข้างหน้า

โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	แหล่งที่มา ของเงินทุน
1) พัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง งบประมาณ 2,031.150 ล้านบาท ระยะที่ 2 (ปี 2565-2566)	913.780	การทำเรือฯ
2) โครงการศูนย์บริการแบบครบวงจรท่าเรือกรุงเทพ	1,782.000	การทำเรือฯ
3) โครงการแก้ไขปัญหาสภาพการจราจรพื้นที่ภายในและโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ	300.000	การทำเรือฯ

## 2. โครงการที่มีแผนงานการร่วมดำเนินงานกับเอกชนมี 3 โครงการ ได้แก่

โครงการ	รูปแบบการดำเนินการ	ความคืบหน้า
1) โครงการพัฒนาพื้นที่ 17 ไร่ บริเวณด้านข้างอาคารที่ทำการท่าเรือฯ เป็นอาคารศูนย์ธุรกิจและพาณิชย์นาวี (Maritime Business Center)	เอกชนก่อสร้าง บริหาร ในส่วนของทรัพย์สินที่เป็นสิ่งปลูกสร้างจะเป็นกรรมสิทธิ์ของการท่าเรือฯ เมื่อสัญญาสิ้นสุดลง (Build-Operate-Transfer : BOT)	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เห็นชอบเมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2558 และให้ข้อคิดเห็นเงื่อนไขและสิทธิประโยชน์ซึ่งเงื่อนไขและสิทธิประโยชน์ต้องคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของการท่าเรือฯ แนวทางต้องชัดเจนในการเป็นศูนย์ธุรกิจพาณิชย์นาวีอย่างแท้จริง และการดำเนินงานโครงการต้องโปร่งใส ตรวจสอบได้ โดยให้การท่าเรือฯ นำเสนอสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจดำเนินการตามขั้นตอนของ พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2556 ต่อไป
2) โครงการให้เอกชนร่วมลงทุน บริหารและประกอบการ ท่าเทียบเรือที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ท่าเทียบเรือ ปี2, ปี3, ปี4 และ อู่ซ่อมเรือ บริษัท ยูนิไทย ชิปปาร์ต แอนด์ เอ็นจิเนียริง จำกัด)	เอกชนก่อสร้าง บริหาร ในส่วนของทรัพย์สินที่เป็นสิ่งปลูกสร้างจะเป็นกรรมสิทธิ์ของการท่าเรือฯ เมื่อสัญญาสิ้นสุดลง (Build-Operate-Transfer : BOT)	ที่ปรึกษาได้จัดทำสรุปผลรายงานผลการศึกษา ไปยังกระทรวงคมนาคมเรียบร้อยแล้ว
3) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 ต่อเนื่องปี 2553-2567	เอกชนก่อสร้าง บริหาร ในส่วนของทรัพย์สินที่เป็นสิ่งปลูกสร้างจะเป็นกรรมสิทธิ์ของการท่าเรือฯ เมื่อสัญญาสิ้นสุดลง (Build-Operate-Transfer : BOT)	อยู่ระหว่างจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรมและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งผลการศึกษาออกแบบฯ เสร็จเรียบร้อยแล้ว ด้านการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมฯ ท่าเรือแหลมฉบังกำลังดำเนินการทำ CSR เพื่อสร้างความเข้าใจกับชุมชนโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง



## การมุ่งเน้นลูกค้า ตลาด และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การทำเรือแห่งประเทศไทย ให้ความสำคัญต่อการสร้างความสัมพันธ์อันดี และการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับลูกค้า ในระดับธุรกิจ ระดับชุมชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ผ่านกิจกรรมหรือโครงการพัฒนาต่างๆ เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพิ่มความหลากหลายในการให้บริการ และขยายขอบเขตการให้บริการสำหรับลูกค้ากลุ่มเดิม และกลุ่มใหม่ อีกทั้งสนับสนุนโครงการพัฒนาพื้นที่นอกเขตเรือผู้ลากการ และส่งเสริมกิจกรรมทำเรือภูมิภาค ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาธุรกิจและการสร้างความสัมพันธ์ในระยะยาว ตลอดจนเพื่อขยายความร่วมมือระหว่างกันในอนาคต อาทิ



- ส่งเสริมทางการตลาดเพื่อเผยแพร่กิจการของการทำเรือฯ ดังนี้
  - จัดทำแผ่นพับเผยแพร่กิจการของการทำเรือฯ ประกอบด้วย ทำเรือพาณิชย์เชียงแสน ทำเรือเชียงของ 3 ภาษา คือ ภาษาไทย ภาษาอังกฤษ และภาษาจีน ทำเรือระนอง 3 ภาษา คือ ภาษาไทย ภาษาอังกฤษ และภาษาพม่า และภาพรวมการทำเรือฯ ฉบับภาษาไทยและฉบับภาษาอังกฤษ เพื่อให้ลูกค้ากลุ่มเป้าหมายได้รับทราบข้อมูล
  - เข้าพบเยี่ยมเยียนผู้ซื้อส่งหาริมทรัพย์ของการทำเรือฯ เนื่องในโอกาสขึ้นปีใหม่ 2558 เพื่อสร้างความสัมพันธ์และความเข้าใจอันดี กับลูกค้ากลุ่มผู้เช่าใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยรอบพื้นที่การทำเรือฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นประโยชน์ในการติดต่อประสานงานระหว่างกัน ให้เกิดความคล่องตัวมากยิ่งขึ้นและยังส่งผลดีต่อการพัฒนาโครงการพื้นที่ต่างๆ ของการทำเรือฯ ต่อไปในอนาคต
  - ปฏิบัติการตามแผนส่งเสริมธุรกิจและปรับบทบาทการให้บริการทำเรือเชียงของ เพื่อส่งเสริมและพัฒนาการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าและเพิ่มบทบาทการให้บริการทำเรือเชียงของเป็นท่าเทียบเรือท่องเที่ยว โดยคณะผู้บริหารและเจ้าหน้าที่การทำเรือฯ เดินทางไปปฏิบัติการตามแผนส่งเสริมการใช้บริการทำเรือเชียงของ เมื่อวันที่ 12-17 มกราคม 2558 ณ จังหวัดเชียงราย และเมืองหลวงพระบาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) เพื่อรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะรวมถึงปัญหาและอุปสรรคในการใช้บริการที่ทำเรือเชียงของ เพื่อนำมาเป็นข้อมูลในการปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการ รวมถึงศึกษาความเป็นไปได้ในการสร้างโอกาสทางธุรกิจ เพื่อกำหนดทิศทางในการปรับบทบาทการให้บริการของท่าเรือเชียงของให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน





- การจัดสัมมนาผู้นำชุมชนในพื้นที่การทำเรือฯ ประจำปี 2558 ในหัวข้อ “การทำเรือฯ คืบความสุขสู่ชาวชุมชน” ระหว่างวันที่ 28-30 มกราคม 2558 ณ โรงแรมฟาวน์เท่น ทรี รีสอร์ท จังหวัดนครราชสีมา เพื่อเป็นการสร้างความสัมพันธ์ ความเข้าใจ และความร่วมมือระหว่างการทำเรือฯ กับชุมชนในพื้นที่ของการท่าเรือฯ
- คณะผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย Myanmar Port Authority (MPA) จากสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา เข้าพบผู้บริหารและเยี่ยมชมท่าเรือกรุงเทพ ในวันที่ 17 พฤศจิกายน 2557 เพื่อร่วมกันหารือการจัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ระหว่างการทำเรือแห่งประเทศไทย (ท่าเรือระนอง) และการท่าเรือแห่งสหภาพเมียนมา (Myanmar Port Authority)
- การจัดงานเสวนา “สร้างความเชื่อมั่นขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือระนอง” เมื่อวันที่ 28-29 พฤษภาคม 2558 ณ โรงแรม ทินิตี จังหวัดระนอง เพื่อส่งเสริมให้มีผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน และสร้างความเชื่อมั่นในการใช้บริการที่ท่าเรือระนอง โดยการจัดกิจกรรม PAT Open House ซึ่งเป็นกิจกรรมภายใต้โครงการส่งเสริมการตลาด
- ร่วมลงนามหนังสือข้อตกลงความร่วมมือ (Letter of Cooperation : LOC) ระหว่างการทำเรือแห่งประเทศไทย (Myanmar Port Authority) และการท่าเรือแห่งประเทศไทย ณ การท่าเรือแห่งสหภาพเมียนมา เมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2558 เพื่อเป็นการผลักดันให้เกิดความเชื่อมโยงในทางธุรกิจอันเป็นประโยชน์ทั้งสองฝ่าย ในการรองรับต่อการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจต่างๆ ที่จะเกิดขึ้น
- โครงการจัดการแข่งขันกีฬาเยาวชน ครั้งที่ 4 ประจำปี 2558 เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2558 ณ สนามฟุตบอลการทำเรือฯ โดยให้โรงเรียนในพื้นที่โดยรอบการทำเรือฯ และใกล้เคียงจำนวน 6 โรงเรียน ได้แก่ 1) โรงเรียนศูนย์รวมน้ำใจ 2) โรงเรียนชุมชนหมู่บ้านพัฒนา 3) โรงเรียนวัดคลองเตย 4) โรงเรียนไทยประสิทธิ์ศาสตร์ 5) โรงเรียนวัดสะพาน และ 6) โรงเรียนสามัคคีสงเคราะห์ เข้าร่วมการแข่งขันกีฬาฟุตบอลเยาวชนประเภททีม 7 คน อายุไม่เกิน 12 ปี และการประกวดกองเชียร์และเชียร์ลีดเดอร์ เพื่อส่งเสริมให้เด็กและเยาวชนได้ใช้เวลาว่างให้เกิดประโยชน์ ห่างไกลจากยาเสพติด สร้างความรัก ความสามัคคี และลดปัญหาทางสังคม รวมทั้งให้เด็กและเยาวชนที่อาศัยอยู่ในชุมชนคลองเตยมีสุขภาพที่ดี

## สิ่งอำนวยความสะดวก ท่าเรือกรุงเทพ



### พื้นที่ทางน้ำ

ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาอยู่ระหว่างหลักกิโลเมตรที่ +22.5 ถึง +28.5 บริเวณปากคลองพระโขนง และร่องน้ำเจ้าพระยาตอนนอก เริ่มต้นจากหุ่่นไฟปากร่อง เริ่มกิโลเมตรที่ -18 จนถึงป้อมพระจุลจอมเกล้า ที่กิโลเมตรที่ 0 และร่องน้ำภายในเริ่มจากป้อมพระจุลจอมเกล้า กิโลเมตรที่ 0 จนถึงสะพานพุทธยอดฟ้าฯ ที่กิโลเมตร +48 มีระยะทาง 48 กิโลเมตร รวมระยะทางทั้งสิ้น 66 กิโลเมตร

### ร่องน้ำทางเข้า

ร่องน้ำสันดอนท่าเรือกรุงเทพ มีความยาว 18 กิโลเมตร ความกว้างร่องน้ำในทางตรง 150 เมตร และความกว้างร่องน้ำในทางโค้ง 250 เมตร ร่องน้ำดังกล่าวได้รับการบำรุงรักษาให้คงความลึกที่ 8.5 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง ในส่วนของแม่น้ำบริเวณท่าเรือกรุงเทพ จะมีความลึกระหว่าง 8.5-11 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง

### การบริการขุดลอกร่องน้ำ

ในปี 2558 ได้ดำเนินการขุดลอกบำรุงรักษาและสำรวจร่องน้ำในเขตท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง โดย

ขุดดินได้ 2,019,760 ลูกบาศก์เมตร ซึ่งดำเนินการขุดลอกตามคำขอใช้บริการ เพื่อให้เรือผ่านเข้า-ออกได้สะดวกและปลอดภัย ตลอดจนการสำรวจร่องน้ำในอาณาบริเวณท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมทั้งบำรุงรักษาเครื่องหมายทางเดินเรือ เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินเรือ

### พื้นที่ทางบก

มีอาณาบริเวณพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพและบริเวณโดยรอบ รวมทั้งสิ้น 2,353.2 ไร่ ประกอบด้วย พื้นที่ในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ ประมาณ 943.2 ไร่ และยังมีพื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพอีกประมาณ 1,410 ไร่ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ แบ่งเป็นพื้นที่ที่หน่วยงานรัฐเช่า 160.3 ไร่ และพื้นที่เอกชนเช่า 516.5 ไร่ ในส่วนของพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์เชิงสังคม ได้แก่ พื้นที่สร้างอาคารที่ทำการต่างๆ ของการทำเรือฯ จำนวน 117.8 ไร่ พื้นที่ที่หน่วยงานรัฐขอใช้ ได้แก่ กรมศุลกากร ด้านกักพืชและสัตว์ ฯลฯ 217.9 ไร่ ชุมชนแออัด 197.9 ไร่ และทางสัญจร 199.6 ไร่ นอกจากนี้ยังมีพื้นที่อาคารสำนักงานให้เช่าสำหรับบริษัทผู้ใช้บริการที่เกี่ยวข้อง กิจกรรมการให้บริการเรือ และสินค้าในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ คลังสินค้า เป็นต้น

## พื้นที่ปฏิบัติงานด้านสินค้า ประกอบด้วย

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

## ท่าเทียบเรือ / คลังผูกเรือ

ท่าเทียบเรือ/หลัก/ท่อน	ความยาว (เมตร)	จำนวน (ท่า)	ขนาดจำกัดของเรือ ความยาว/กินน้ำลึก (เมตร)	สมรรถวิสัย (ลำ)
ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป (ท่า 22 B-H)	1,179	7 ท่า	172.25/8.23	7
ท่าเทียบเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง (ท่า 22 I-22 J)	348	2 ท่า	172.25/8.23	2
ท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (ท่า 22 A)	133	1 ท่า	172.25/8.23	1
หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย	1,360	34 หลัก	172.25/8.23	7
หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ	1,600	24 หลัก	172.25/8.23	8
ท่อนผูกเรือสาธิตประติษฐ์	1,580	5 ท่อน	137.19/7.62	4
	-	-	91.46/7.00	1

## พื้นที่วางสินค้า / ตู้สินค้า

พื้นที่	พื้นที่วางสินค้า					
	ภายใน รส. (ตร.ม.)	ภายนอก รส. (ตร.ม.)	ชาน รส. (ตร.ม.)	ลานวางตู้สินค้า		
				(ตร.ม.)	(Ground Slots)	(ที.อี.ยู.)
โรงพักสินค้า (1-2)	10,400	7,200	-	7,200	230	460
โรงพักสินค้า (3-8)	26,670	9,476	2,400	22,269	850	1,700
โรงพักสินค้า (9, 11, 13, 15-17)	40,569	73,582	5,280	57,562	1,964	1,964
โรงพักสินค้าเพื่อการส่งออก	5,569	17,376	-	6,380	200	200
ลานบรรจุตู้สินค้า (เดิม)	-	-	-	107,200	2,625	2,625
ลานบรรจุตู้สินค้า (45 ไร่)	-	-	-	72,000	777	777
ลานตู้สินค้าขาออก พื้นที่ลาน C	-	-	-	61,998	1,500	5,250
สถานีบริการตู้สินค้า (เกาะลา)	-	-	-	55,650	1,748	6,118
คลังสินค้าผ่านแดน	7,800	18,324	-	-	-	888
คลังสินค้าทัณฑ์บน (ตึกแดง)	6,434	-	-	-	444	-
คลังสินค้าทัณฑ์บน (ตึกใหม่)	3,120	-	-	-	-	-
คลังสินค้า (ตึกค้าง)	8,955	1,120	-	-	-	-
คลังสินค้ารถยนต์	2,000	4,503	-	5,317	33	66
คลังสินค้าอันตราย	-	-	-	-	-	-
หมวดสินค้าอันตราย	1,220	-	-	14,976	262	786
หมวดสินค้าปอ ฝ้าย นุ่น	6,400	-	-	9,900	268	804

หมายเหตุ : Ground Slots หน่วยนับพื้นที่สำหรับวางตู้สินค้าขนาดมาตรฐาน 20 ฟุต ชั้นเดียว

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

กองท่าบริการตู้สินค้า 1		กองท่าบริการตู้สินค้า 2	
<b>ท่าเทียบเรือ</b>		<b>ท่าเทียบเรือ</b>	
• ท่าเทียบเรือหมายเลข	4 ท่า	• ท่าเทียบเรือหมายเลข	4 ท่า
• 20A	162 เมตร	• 20D	183 เมตร
• 20AB	152 เมตร	• 20E	183 เมตร
• 20B	183 เมตร	• 20F	183 เมตร
• 20C	183 เมตร	• 20G	91.50 เมตร
• ความยาวหน้าท่ารวม	680.00 เมตร	• ความยาวหน้าท่ารวม	640.50 เมตร
• ระดับความลึก	8.23 เมตร	• ระดับความลึก	8.23 เมตร
• ขนาดน้ำหนักเรือเทียบท่า	10,000-12,000 เดคเวทตัน	• ขนาดน้ำหนักเรือเทียบท่า	10,000-12,000 เดคเวทตัน
<b>พื้นที่วางตู้สินค้า</b>		<b>พื้นที่วางตู้สินค้า</b>	
• ลานวางตู้สินค้า	98,600 ตารางเมตร	• ลานวางตู้สินค้า	49,000 ตารางเมตร
• ความสามารถในการจัดวางตู้สินค้า	3,036 กราวนด์สล็อต	• ความสามารถในการจัดวางตู้สินค้า	1,372 กราวนด์สล็อต
• ลานกองเก็บตู้สินค้าบล็อก A, B, C และ D	8,380 ที.อี.ยู.	• ลานกองเก็บตู้สินค้าบล็อก E, F, G และ H	4,755 ที.อี.ยู.
• ปลั๊กเต้าเสียบตู้สินค้าห้องเย็น	460 จุด	• ปลั๊กเต้าเสียบตู้สินค้าห้องเย็น	324 จุด
• ด้านตรวจสอบภายในขาเข้า	5 ช่อง	• ด้านตรวจสอบภายในขาเข้า	4 ช่อง
• ด้านตรวจสอบภายในขาออก	3 ช่อง	• ด้านตรวจสอบภายในขาออก	3 ช่อง
<b>เครื่องมือทุ่นแรง</b>		<b>เครื่องมือทุ่นแรง</b>	
• ปั่นจันทันท่าขนิดเดินบนราง ขนาด 40 ตัน	8 คัน	• ปั่นจันทันท่าขนิดเดินบนราง ขนาด 40 ตัน	6 คัน
• รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า	23 คัน	• รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า	15 คัน
• แบบ 4 + 1 ซ้อนตู้ได้ 3 ชั้น	12 คัน	• แบบ 4 + 1 ซ้อนตู้ได้ 4 ชั้น	5 คัน
• แบบ 4 + 1 ซ้อนตู้ได้ 4 ชั้น	11 คัน	• แบบ 6 + 1 ซ้อนตู้ได้ 4 ชั้น	10 คัน
• รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า	62 คัน	• รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า	46 คัน
• รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า	62 คัน	• รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า	46 คัน
<b>ระบบคอมพิวเตอร์บริการ</b>		<b>ระบบคอมพิวเตอร์บริการ</b>	
• SOFTWARE "CATOS" SYSTEM	1 หน่วย	• SOFTWARE "CATOS" SYSTEM	1 หน่วย
<b>การให้บริการ</b>		<b>การให้บริการ</b>	
• จำนวนพนักงาน ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง, 7 วัน / สัปดาห์ บุคลากรประจำหน่วยงานให้บริการ	324 คน	• จำนวนพนักงาน ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง, 7 วัน / สัปดาห์ บุคลากรประจำหน่วยงานให้บริการ	261 คน

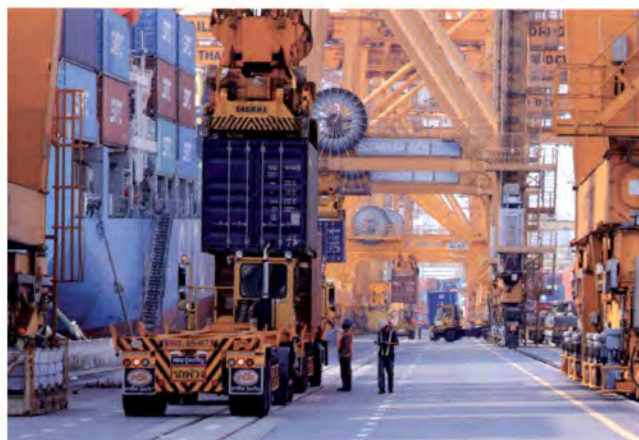
## เครื่องมือทุ่นแรง

รายการ	ขนาด (ตัน)	จำนวน (คัน)
• รถยกตู้สินค้าหนัก (รตส.)	40	29
• รถยกตู้สินค้าเปล่า (รตป.)	7	25
• รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	10	4
• รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	50	4
• รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า	30	28
• รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า	40 - 45	34
• รถยกสินค้า (ขนาดเล็ก)	2.5 - 5	221
• รถยกสินค้า (ขนาดใหญ่)	10 - 25	9
• รถยนต์บรรทุก	5 - 7	40
• รถหัวลาก (อเนกประสงค์)	30	24
• รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า (อเนกประสงค์)	30	20
• รถพ่วงขนาดบรรทุก (ค่อม้า)	20	3
• รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้าแซสซีส	45	2

## เรือบริการ

ประเภทเรือ	สมรรถวิสัย	จำนวน (ลำ)
• เรือลากจูง	1,725 - 3,200 แรงม้า	9
• เรือรับขยะ	160 - 200 แรงม้า	2
• เรือรับเชือก	115 - 187 แรงม้า	8
• เรือบรรทุกน้ำ	450 x 2 แรงม้า	1
• เรือรับรอง	1,000 x 2 แรงม้า	1
• เรือสันดอน	2,500 ลูกบาศก์เมตร	3
• เรือขุด	206.47 - 420 เมตรกตัน	3
• เรือดิน	120 ลูกบาศก์เมตร	7
• เรือจูง	200 - 350 แรงม้า	4
• เรือวางทุ่น	592 ตันกรอส	1
• เรือสำรวจ	194.37 - 335.12 แรงม้า	3
• เรือร่อนน้ำ	150 - 240 แรงม้า	2
• เรือน้ำ	140 ตัน	1
• เรือโรงงาน	15 - 18 เมตรกตัน	2
• เรือน้ำมัน	21.5 เมตรกตัน	1

หมายเหตุ : จำนวนเรือที่ใช้ในการปฏิบัติงานจริง ณ กันยายน 2558



## ท่าเรือแหลมฉบัง



ตั้งอยู่ที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอกศรีราชา และตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี มีพื้นที่ประมาณ 6,340 ไร่ มีท่าเทียบเรือในแอ่งจอดเรือที่ 1 จำนวน 11 ท่า โดยให้เอกชนเช่า บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือทั้งหมด ปัจจุบันได้เปิดให้บริการแล้วทั้งหมด จำนวน 11 ท่า ได้แก่ ท่า A0-A5 และ ท่า B1-B5 มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวม 4.3 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี

สำหรับแอ่งจอดเรือที่ 2 จำนวน 7 ท่า เปิดให้บริการแล้ว จำนวน 4 ท่า ได้แก่ ท่า C3 (เดือนกรกฎาคม 2547) ท่า C0 (เดือนกุมภาพันธ์ 2550) ท่า C1-C2 (เดือนตุลาคม 2550) สำหรับท่า D1-D3 อยู่ระหว่างดำเนินการเรื่องสัญญา มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวม 6.85 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี

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

### ขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า

หน่วย : ล้าน ที.อี.ยู.

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

## เครื่องมือทุ่นแรง

รายการ	ขนาด (ตัน)	จำนวน (คัน)
ปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่าชนิดเดินบนราง (Gantry Crane)	36 - 61	43
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า (RTG)	38 - 41	112
รถยกตู้สินค้า (Reach Stacker)	40 - 45	30
รถยกตู้สินค้า (Top Loader)	8 - 30.5	27
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่ (Mobile Crane)	48 - 160	2
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า (Trailer)	40 - 45	299
รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า (Yard Tractor)	-	284
รถยกสินค้า (Forklift)	2.5 - 16	62

- หมายเหตุ : 1. รวมเครื่องมือทุ่นแรงของผู้ประกอบการในแต่ละท่า  
2. ข้อมูล ณ กันยายน 2558

## 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	
ท่าเทียบเรือ (A3)	17,762	73,500	2,700	
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (B1-B5)	41,475	574,430	18,480	43,286
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า C0	50,000	315,440	3,000	
ท่าเทียบเรือ C1-2	36,000	490,510	4,776	
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า C3	12,500	123,424	4,944	84,132
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	
คลังสินค้าตักข้าง			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		

## ท่าเทียบเรือ

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

## เรือบริการ

ประเภทเรือ	สมรรถวิสัย (แรงม้า)	จำนวน (ลำ)
เรือลากจูง	800, 3,000, 3,550, 4,340, 5,914	8
เรือรับขยะ/เรือจัดเก็บขยะ	180, 188	2
เรือรับเชื้อเพลิง	210	4
เรือบริการ	445	2
เรือวางทุ่นและขจัดคราบน้ำมัน	1,000	1

หมายเหตุ : 1. ไม่รวมเรือลากจูงของเอกชน จำนวน 6 ลำ  
2. ข้อมูล ณ กันยายน 2558

## ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

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



### สิ่งอำนวยความสะดวก

เพื่ออำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงาน ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ได้จัดเตรียมเครื่องมือทุ่นแรง ประกอบด้วย บันจันเคลื่อนที่ ขนาด 10 ตัน รถยกขนาด 10 ตัน และรถยกขนาด 3.5 ตัน และในการบริการสินค้าควบคุมอุณหภูมิ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ได้จัดเตรียมปลั๊กตู้สินค้าห้องเย็น จำนวน 70 ชุด นอกจากนี้ยังมีเครื่องชั่งหนักสำหรับสินค้าขาเข้าและขาออกด้วย รวมทั้งที่จอดรถสำหรับรถบรรทุก เพื่อรอการบรรทุกขนถ่าย

### การให้บริการ

ให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ ณ อาคารสำนักงานเดียวกัน ประกอบด้วย สำนักงานท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและเชียงของ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาเชียงราย ด้านศุลกากรเชียงแสน ด้านอาหารและยาเชียงแสน เชียงของ ด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ ด้านตรวจคนเข้าเมืองเชียงแสน ด้านตรวจพืช เชียงแสน ด้านกักกันสัตว์เชียงราย และด้านตรวจสัตว์น้ำจังหวัด เชียงราย

### โครงข่ายการขนส่ง

เส้นทางเดินเรือจากท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนถึงท่าเรือกวนเหลย (ท่าเรือใต้สุดของ สปป.จีน) รวมระยะทางประมาณ 265 กิโลเมตร ระดับน้ำลึก 1.5 - 7 เมตร แตกต่างตามฤดูกาล โดย สปป.จีน ได้ปรับปรุงร่องน้ำทางเดินเรือ รวมถึงก่อสร้างเขื่อนเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า และควบคุมระดับน้ำให้สามารถเดินเรือบรรทุกสินค้าได้ตลอดทั้งปี

ด้านการเชื่อมโยงการขนส่งภายในประเทศทางถนน สามารถเดินทางได้ 3 เส้นทาง ได้แก่

1. ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1290 อำเภอแม่สาย - อำเภอ เชียงแสน
2. ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1016 อำเภอแม่จัน - อำเภอ เชียงแสน
3. ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1129 อำเภอเชียงแสน - อำเภอ เชียงของ

นอกจากนี้ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนยังสามารถเชื่อมต่อกับโครงการพัฒนาเครือข่ายการขนส่งในระบบถนน ในเส้นทาง East-West Economic Corridor ตัดกับเส้นทาง North-South Economic Corridor โดยมีจุดตัดของทั้ง 2 เส้นทางที่ จังหวัดพิจิตร

## ท่าเรือเชียงของ



**ท่าเรือเชียงของ** ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ฝั่งตรงข้ามคือ เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว ด้านหลังติดถนนซึ่งเชื่อมระหว่าง อำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ

### สิ่งอำนวยความสะดวก

ลักษณะของท่าเทียบเรือเป็นโครงสร้างแบบล้อยกคอนกรีตกว้าง 24 เมตร ยาว 108 เมตร สามารถให้บริการเรือจอดขนาด 80 - 150 ตัน พร้อมกัน 3 - 5 ลำ โดยมีพื้นที่สำหรับจอดรถบรรทุก 10 ล้อ เพื่อขนถ่ายสินค้าได้พร้อมกัน จำนวน 5 - 10 คัน

### การให้บริการ

ท่าเรือเชียงของ เปิดให้บริการ 24 ชั่วโมง รองรับเรือบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก ซึ่งเป็นเรือจาก สปป. ลาว ประมาณร้อยละ 90 ของเรือทั้งหมด การบรรทุกขนถ่ายใช้แรงงานยกคนเป็นหลัก โดยเจ้าของสินค้าจะเป็นผู้จัดหาแรงงานเอง

นอกจากนี้ท่าเรือเชียงของยังให้บริการแบบจุดเดียวเสร็จ โดยผู้ใช้บริการสามารถทำพิธีการด้านสินค้า ศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง ตรวจโรคพืชและสัตว์ และบริการอื่นๆ ได้ ณ อาคารสำนักงานท่าเรือเชียงของ



## ท่าเรือระนอง

ท่าเรือระนอง ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำกระบุรีฝั่งตะวันออก ตำบลปากน้ำ - ท่าเรือ อำเภอเมือง จังหวัดระนอง บนเนื้อที่ 315 ไร่ มีท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ กว้าง 26 เมตร ยาว 134 เมตร สามารถรับเรือสินค้าขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส จอดเทียบท่าได้พร้อมกัน 2 ลำ มีสะพานเชื่อมฝั่งกว้าง 10 เมตร ยาว 212 เมตร จำนวน 2 สะพาน ส่วนท่าเทียบเรือตู้สินค้า กว้าง 30 เมตร ยาว 150 เมตร สามารถรับเรือสินค้าขนาดไม่เกิน 12,000 เดดเวทตัน จอดเทียบท่าได้ครั้งละ 1 ลำ มีสะพานเชื่อมฝั่งกว้าง 7.5 เมตร ยาว 212 เมตร และสะพานเชื่อมกับท่าเรืออเนกประสงค์ กว้าง 8.5 เมตร ยาว 40 เมตร



ท่าเรือระนองได้จัดเตรียมเครื่องมือทุ่นแรง สำหรับการบริการเรือสินค้าอย่าง สะดวกรวดเร็วและปลอดภัย ได้แก่ บันจันเคลื่อนที่หน้าท่า เครื่องมือทุ่นแรง ประเภทต่างๆ สำหรับการยกขนและเคลื่อนย้ายสินค้า

ด้านคลังสินค้า ท่าเรือระนองได้จัดพื้นที่รองรับสินค้าทั่วไปและตู้สินค้า ได้แก่ โรงพักสินค้า 1,500 ตารางเมตร พื้นที่วางสินค้าทั่วไป 7,200 ตารางเมตร พื้นที่วางตู้สินค้า 11,000 ตารางเมตร และคลังสินค้ากลางแจ้ง 8,000 ตารางเมตร

ด้านการรักษาความปลอดภัย ได้ติดตั้งระบบไฟฟ้าและแสงสว่างระบบโทรทัศน์วงจรปิด เพื่อควบคุมความปลอดภัยของท่าเรือและสินค้าฝากเก็บในเขตพื้นที่ของท่าเรือระนองตามระบบมาตรฐานความปลอดภัย เพื่อเพิ่มความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการยิ่งขึ้น

### ร่องน้ำ

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

### การขนส่งเชื่อมโยง

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

**ทางรถไฟ :** สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายด้วยการขนส่งระบรวงจากทุกภูมิภาคมายังจังหวัดชุมพร และขนส่งต่อเนื่องมาทางถนนจากชุมพรมายังท่าเรือระนอง ระยะทางประมาณ 110 กิโลเมตร

**ทางน้ำ :** สามารถขนส่งทางน้ำฝั่งอ่าวไทยมายังท่าเรือระนองที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และจังหวัดสุราษฎร์ธานี แล้วขนส่งทางถนนมายังท่าเรือระนอง

**ทางอากาศ :** มีสนามบินพาณิชย์และเที่ยวบินประจำ เชื่อมต่อระหว่างระนอง - กรุงเทพฯ

### การให้บริการ

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

นอกจากนี้เพื่อรองรับการขนส่งระบบตู้สินค้า ท่าเรือระนองได้นำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการควบคุมตู้สินค้าและการออกใบแจ้งหนี้ค่าภาระ ตลอดจนการเตรียมความพร้อมด้านสาธารณูปโภคอื่นๆ อาทิ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และการสื่อสารโทรคมนาคมไว้ด้วย เพื่อความสะดวกของผู้ใช้บริการ

ด้วยทำเลที่ตั้งอันเหมาะสมติดกับทะเลอันดามัน และความพร้อมด้านสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบครัน ปัจจุบันท่าเรือระนองยังมีบทบาทสำคัญในโครงการสำรวจและขุดเจาะก๊าซธรรมชาติและน้ำมันในบริเวณอ่าวเบงกอลด้วย

สำหรับการบริการสินค้าควบคุมอุณหภูมิ ได้จัดเตรียมปลั๊กตู้สินค้าห้องเย็นจำนวน 30 ชุด และเครื่องชั่งน้ำหนักสำหรับสินค้าขาเข้าและขาออก



เป็นหนึ่งในเดียวกัน เพื่อการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน

ส่วนที่ 4

# ผลการบริหารการปฏิบัติงาน ปีงบประมาณ 2558



-  สถิติบริการเรือและสินค้า
-  การวิเคราะห์เศรษฐกิจและอุตสาหกรรม
-  ผลการดำเนินงานขององค์กร
-  ความร่วมมือระหว่างประเทศ
-  ประมวลภาพข่าวกิจกรรมในรอบปี

# ผลการบริหารการปฏิบัติงาน ปีงบประมาณ 2558

## สถิติบริการเรือและสินค้า

จำนวนเรือเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง หน่วย : เที่ยว

ปีงบประมาณ	2558	2557	2556	2555	2554
ท่าเรือกรุงเทพ					
เชิอนเทียบเรือ	3,277	3,193	3,353	3,123	2,991
หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย	213	236	188	208	237
หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ	58	74	68	108	93
ทู่นผูกเรือสารุประดิษฐ์	81	103	69	109	129
ท่าเรือเอกชนอื่นๆ (กรุงเทพ)	5,576	4,939	4,511	4,116	3,692
ท่าเรือแหลมฉบัง	11,055	10,357	7,621	8,557	8,562



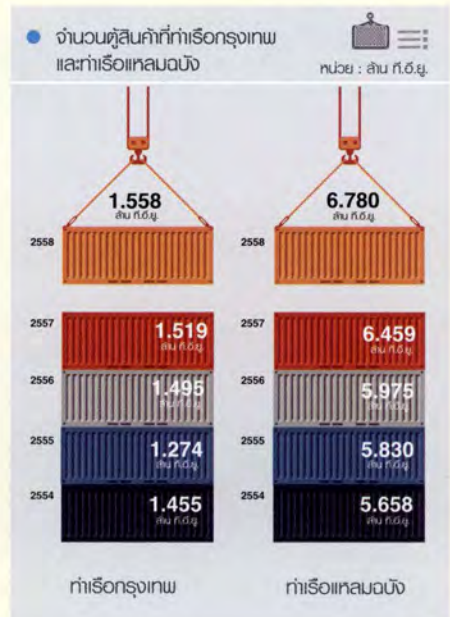
จำนวนสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง หน่วย : ล้านตัน

ปีงบประมาณ	2558	2557	2556	2555	2554
ท่าเรือกรุงเทพ					
สินค้าขาเข้า	12.088	11.292	12.025	10.414	10.853
สินค้าขาออก	9.760	10.130	9.182	7.509	7.828
รวม	21.848	21.422	21.207	17.923	18.681
ท่าเรือแหลมฉบัง					
สินค้าขาเข้า	27.471	26.906	26.012	25.618	22.344
สินค้าขาออก	45.135	44.460	40.023	39.012	38.048
สินค้าถ่ายลำ (ขาเข้า-ขาออก)	0.846	0.897	0.883	0.598	0.311
รวม	73.451	72.263	66.918	65.228	60.703

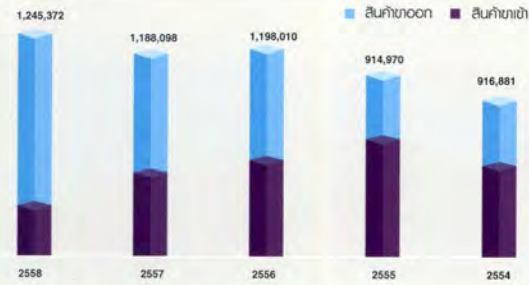


จำนวนตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง หน่วย : ล้าน ที.อี.ยู.

ปีงบประมาณ	2558	2557	2556	2555	2554
ท่าเรือกรุงเทพ					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	0.922	0.753	0.781	0.650	0.709
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	0.638	0.652	0.599	0.488	0.616
ตู้บรรจุสินค้าขนส่งทางน้ำ (เรือชายฝั่ง) และทางรถไฟ (ขาเข้า-ขาออก)	0.069	0.062	0.070	0.072	0.048
ตู้เปล่า (ขาเข้า-ขาออก)	0.043	0.051	0.045	0.064	0.082
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	1.558	1.519	1.495	1.274	1.455
ท่าเรือแหลมฉบัง					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	1.878	1.759	1.804	1.747	1.460
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	3.369	3.257	3.007	2.905	2.835
ตู้เปล่า (ขาเข้า-ขาออก)	1.533	1.442	1.164	1.178	1.363
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	6.780	6.459	5.975	5.830	5.658



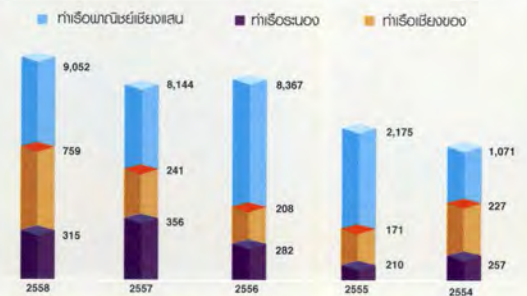
จำนวนสินค้ารถยนต์ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง หน่วย : คัน



จำนวนสินค้ารถยนต์ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง หน่วย : คัน

ปีงบประมาณ	2558	2557	2556	2555	2554
สินค้ารถยนต์ขาเข้า	56,506	73,549	77,402	88,500	60,427
สินค้ารถยนต์ขาออก	1,188,866	1,114,549	1,120,608	826,470	856,454
<b>รวม</b>	<b>1,245,372</b>	<b>1,188,098</b>	<b>1,198,010</b>	<b>914,970</b>	<b>916,881</b>

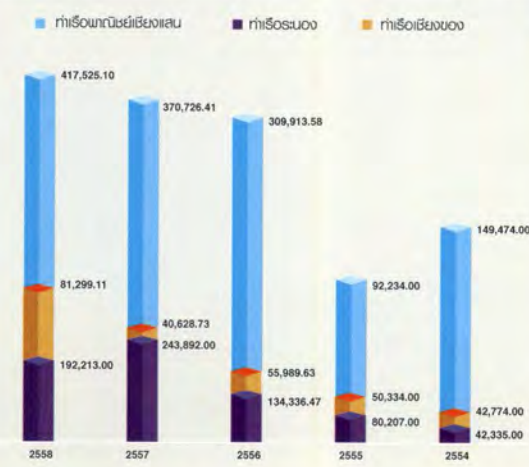
จำนวนเรือเทียบท่าที่ท่าเรือภูมิภาค หน่วย : เที่ยว



จำนวนเรือเทียบท่าที่ท่าเรือภูมิภาค หน่วย : เที่ยว

ปีงบประมาณ	2558	2557	2556	2555	2554
ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน	9,052	8,144	8,367	2,175	1,071
ท่าเรือเชียงทอง	759	241	208	171	227
ท่าเรือระนอง	315	356	282	210	257

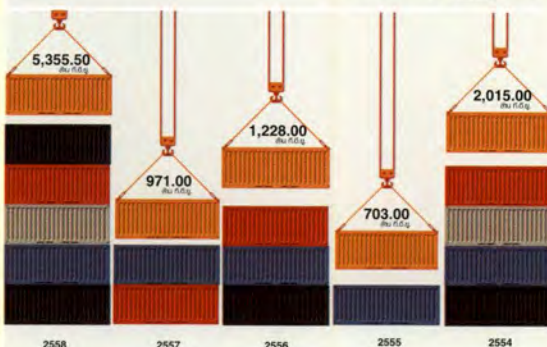
จำนวนสินค้าที่ท่าเรือภูมิภาค หน่วย : เมตริกตัน



จำนวนสินค้าที่ท่าเรือภูมิภาค หน่วย : เมตริกตัน

ปีงบประมาณ	2558	2557	2556	2555	2554
<b>ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน</b>					
สินค้าขาเข้า	14,939.40	24,913.80	23,640.73	16,529.00	58,372.00
สินค้าขาออก	402,585.70	345,812.61	286,272.85	75,705.00	91,102.00
<b>รวม</b>	<b>417,525.10</b>	<b>370,726.41</b>	<b>309,913.58</b>	<b>92,234.00</b>	<b>149,474.00</b>
<b>ท่าเรือเชียงทอง</b>					
สินค้าขาเข้า	4,181.00	2,129.00	912.00	1,805.00	2,288.00
สินค้าขาออก	77,118.11	38,499.73	55,077.63	48,529.63	40,486.00
<b>รวม</b>	<b>81,299.11</b>	<b>40,628.73</b>	<b>55,989.63</b>	<b>50,334.00</b>	<b>42,774.00</b>
<b>ท่าเรือระนอง</b>					
สินค้าขาเข้า	65,803.00	82,982.00	43,600.53	36,440.00	18,284.00
สินค้าขาออก	126,410.00	160,910.00	90,735.94	43,767.00	24,051.00
<b>รวม</b>	<b>192,213.00</b>	<b>243,892.00</b>	<b>134,336.47</b>	<b>80,207.00</b>	<b>42,335.00</b>

ท่าเรือระนอง หน่วย : ล้าน ก.อ.ย.



จำนวนตู้สินค้าที่ท่าเรือภูมิภาค หน่วย : ที.อ.ย.

ปีงบประมาณ	2558	2557	2556	2555	2554
ท่าเรือระนอง	5,355.50	971.00	1,228.00	703.00	2,015.00

## การวิเคราะห์เศรษฐกิจและอุตสาหกรรม



### ภาพรวมเศรษฐกิจปี 2558

เศรษฐกิจไทยยังมีแนวโน้มฟื้นตัวในอัตราที่ชะลอลง โดยเป็นผลจากการส่งออกสินค้าที่หดตัวต่อเนื่องตั้งแต่ต้นปี 2558 ซึ่งส่งผลกระทบต่อการใช้งาน รายได้ และความเชื่อมั่นของภาคเอกชน ทำให้ภาคครัวเรือนระมัดระวังการใช้จ่ายเพิ่มขึ้น เช่นเดียวกับภาคธุรกิจที่ชะลอการลงทุนเพื่อขยายกำลังการผลิต อย่างไรก็ตาม ภาคการท่องเที่ยวที่ยังขยายตัวต่อเนื่องและการเร่งเบิกจ่ายงบลงทุนของภาครัฐมีบทบาทมากขึ้นในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ด้านการส่งออกหดตัวมากกว่าที่คาดการณ์ตลาดส่งออก โดยตลาดสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น สหภาพยุโรป(15) จีน และอาเซียน หดตัวตามภาวะเศรษฐกิจโลก แต่การค้ากับกลุ่ม CLMV ยังคงขยายตัวต่อเนื่อง

### ธุรกิจอุตสาหกรรมและการขนส่งทางน้ำ

อุตสาหกรรมท่าเรือในปี 2557 ที่ผ่านมา มีการเพิ่มขึ้นเล็กน้อยของปริมาณการขนส่งตู้สินค้าของท่าเรือทั่วโลกเป็นไปในทิศทางเดียวกับอุตสาหกรรมท่าเรือ แม้ว่าอัตราการขยายตัวของปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือหลักของโลกจะเพิ่มขึ้นอย่างมาก แต่อัตราการขยายตัวของปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรืออื่นๆ ชะลอตัวลง โดยจากร้อยละ 5.1 ในปี 2556 เป็นร้อยละ 4.3 ตามเศรษฐกิจโลกและการฟื้นตัวของการค้า ทั้งนี้ ในปี 2557 ท่าเรือหลายแห่งยังคงมีแนวโน้มขยายตัว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในท่าเรือหลักของยุโรปที่มีตู้สินค้าผ่านท่าเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.7 สูงขึ้นเป็นประวัติการณ์ เศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาในปี 2557 ค่อนข้างมีเสถียรภาพมากขึ้น และมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้น เห็นได้จากปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือหลักในอเมริกาขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.6 เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จากปีก่อนหน้า ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือหลักในเอเชีย ในปี 2557 ขยายตัวร้อยละ 4.2 ลดลงร้อยละ 1.8 จากปีก่อนหน้า นอกจากนี้ ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือหลักในออสเตรเลียปี 2557 ยังคงขยายตัวในอัตราที่สูงถึงร้อยละ 9.1 จากส่งออกแร่เหล็กเป็นแรงผลักดันหลัก แม้ว่าชะลอตัวลงเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าก็ตาม สำหรับปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือในแอฟริกาในปี 2557 ลดลงอีกครั้ง โดยขยายตัวเพียงร้อยละ 1.6



อุตสาหกรรมท่าเรือในปี 2558 ยังคงเจริญเติบโตได้อย่างช้าๆ แม้ว่าพัฒนาเศรษฐกิจและการค้าของโลกยังคงเผชิญความไม่แน่นอนหลายประการ ซึ่งรวมถึงการเริ่มใช้กลยุทธ์ “Industry Localization” ของสหรัฐฯ ซึ่งเป็นนโยบายที่จะลดการนำเข้าของสหรัฐฯ ทำให้ความต้องการการนำเข้าสินค้าโภคภัณฑ์ลดลงเล็กน้อย ซึ่งส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมท่าเรือ นโยบายทางการเงินและการคลังของยุโรป แนวโน้มที่ลดลงของการพัฒนาเศรษฐกิจของญี่ปุ่น แนวโน้มการชะลอตัวลงเล็กน้อยของกลุ่มประเทศตลาดเกิดใหม่อย่างจีน ซึ่งอาจทำให้การพัฒนาการค้าทางทะเลของโลกลดลงได้

อย่างไรก็ตาม สถาบันสำคัญต่างๆ ทั่วโลก อาทิ กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ยังคงแสดงความเชื่อมั่นในระบบเศรษฐกิจโลกในปี 2558 โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขยายตัวทางการค้า เป็นที่คาดว่าพัฒนาอย่างต่อเนื่องของเศรษฐกิจและสภาพแวดล้อมทางการค้า จะรักษาอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่องและการเติบโตอย่างมีเสถียรภาพของการค้าทางเรือไว้ได้ ทำให้อัตราการขยายตัวของสินค้าผ่านท่าเรือทั่วโลกจะสามารถขยายตัวได้ประมาณร้อยละ 4 และจะมีการขยายตัวได้อย่างต่อเนื่อง ถึงร้อยละ 5 ในปี 2558 โดยมีปัจจัยสนับสนุนที่จะช่วยทำให้เศรษฐกิจและกิจกรรมทางการค้าฟื้นตัว อาทิ การฟื้นตัวของภาวะเศรษฐกิจและกิจกรรมทางการค้า การเพิ่มขึ้นของการค้าแบบทวีภาคีและความร่วมมือระหว่างประเทศ การค้าระหว่างประเทศที่มีสหรัฐฯ เป็นแกนนำ เช่น Trans-Pacific Partnership Agreement (TPP) และ the Trans-Atlantic Trade and Investment Partnership (TTIP) รวมถึงการพัฒนาค้าของภูมิภาคต่างๆ อาทิ เขตการค้าเสรีที่นำโดยจีนและเขตการค้าเสรี จีน-ญี่ปุ่น-เกาหลี เป็นต้น

สำหรับภาพรวมของการขนส่งทางเรือในปี 2558 (Freight shipping prices) ราคาการจัดส่งสินค้าได้ลดลงไปต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ ซึ่งเกิดจากปัจจัยสำคัญ ประกอบด้วย ราคาเชื้อเพลิง และการมีจำนวนเรือที่มากเกินไปแต่ความต้องการใช้บริการเรือจากจีนลดลง เนื่องจากปัจจุบันจีนเป็นเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับสองของโลกรองจากสหรัฐอเมริกา และจีนเป็นผู้บริโภคที่ใหญ่ที่สุดของกลุ่มถ่านหิน และแร่เหล็ก ทำให้อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าขึ้นอยู่กับความต้องการของจีนบวกกับเศรษฐกิจเอเชียเริ่มจะชะลอตัวลงตั้งแต่นั้นปี 2557 ซึ่งผู้เชี่ยวชาญชี้ให้เห็นว่าเป็นสัญญาณเตือนเกี่ยวกับเศรษฐกิจโลกที่เริ่มชะลอตัว

### ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อกิจการ

การทำเรือ มีรายได้จากการให้บริการเรือ สินค้า ตู้สินค้า ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงของปริมาณเรือ สินค้า ตู้สินค้าผ่านท่าเรือ จึงมีความสำคัญต่อผลประโยชน์ของการทำเรือ ทั้งนี้ ปริมาณเรือ สินค้า และตู้สินค้าของการทำเรือ จะปรับตัวสอดคล้องกับปัจจัยทางเศรษฐกิจเป็นส่วนใหญ่ อาทิ อัตราแลกเปลี่ยนอ้างอิง ผลผลิตมวลรวมในประเทศไทย ผลผลิตมวลรวมของคู่ค้าสำคัญ อาทิ จีน ญี่ปุ่น กลุ่มประเทศพัฒนา (OECD) และอาเซียน รวมทั้งมูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้าหลักที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง อาทิ เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ สินแร่และเศษโลหะ เครื่องใช้ไฟฟ้า และส่วนประกอบ เคมีภัณฑ์ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์ เครื่องมือวิทยาศาสตร์การแพทย์ เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ เป็นต้น

จากภาวะเศรษฐกิจในปี 2558 พบว่าเศรษฐกิจไทยในช่วงต้นปีแรกขยายตัวดีลดลงจากการส่งออกและการท่องเที่ยวที่ไม่เป็นไปตามที่คาด แต่ครึ่งปีหลังได้แรงสนับสนุนจากภาครัฐที่มีความเชื่อมั่นมากขึ้นบวกกับการท่องเที่ยวมีแนวโน้มฟื้นตัว จึงทำให้เศรษฐกิจไทยขยายตัวได้ประมาณร้อยละ 2.7 ขณะที่อัตราแลกเปลี่ยนค่าเงินบาทอยู่ที่ 34 - 35 บาทต่อหนึ่งเหรียญสหรัฐฯ อ่อนตัวสอดคล้องกับภูมิภาค

สำหรับมูลค่าการส่งออกในปี 2558 ลดลงร้อยละ 5.0 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า หากพิจารณาในแง่ของปริมาณการส่งออกสินค้าและบริการจะยังคงขยายตัวแต่ในอัตราลดลงเหลือเพียงร้อยละ 0.6 ตามเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าที่ชะลอตัวลง โดยเฉพาะเศรษฐกิจจีน และเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศในสหภาพยุโรปที่ยังอ่อนแอ แม้ว่าจะได้รับผลกระทบจากเศรษฐกิจที่ชะลอตัวแต่ยังคงมีปัจจัยสนับสนุนการส่งออกอีก อาทิ การลดลงของราคาน้ำมันดิบ ผลผลิตที่ปีโตรเลียม เคมีภัณฑ์ และค่าเงินบาทที่อ่อนตัวอยู่ในเกณฑ์ดี ทั้งนี้ การส่งออกไปยังตลาดสหรัฐอเมริกา จีน และออสเตรเลียขยายตัว แต่การส่งออกไปสหภาพยุโรป (15) ญี่ปุ่น และตลาดอาเซียน (9) ลดลง จากการส่งออกไปยังประเทศมาเลเซียและอินโดนีเซียลดลง ในขณะที่การส่งออกไปกลุ่มประเทศ CLMV (กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม) ยังขยายตัว และเมื่อพิจารณาจากมูลค่าส่งออกสินค้าสำคัญของไทย ยังคงมีสินค้าบางรายการ น้ำตาลทราย รถยนต์และส่วนประกอบที่ยังคงขยายตัว ปริมาณสินค้าขาออกและตู้สินค้าขาออกของการทำเรือ ที่ขยายตัวเท่ากับร้อยละ 0.53 และ 2.80 ตามลำดับ สำหรับปริมาณสินค้าขาเข้าและตู้สินค้าขาเข้าของการทำเรือ ขยายตัวร้อยละ 3.41 และ 6.26 ตามลำดับ สอดคล้องกับนโยบายกระตุ้นการลงทุนของภาคเอกชน และจากมาตรการลดภาษี “นำเข้าเครื่องจักร - ปัจจัยการผลิต” ของภาครัฐ



## ผลการดำเนินงานขององค์กร

### รายงานวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

#### 1. รายงานผลการดำเนินงานตามภารกิจและนโยบายที่สำคัญ



การท่าเรือฯ ได้ดำเนินการตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาคอนกรีตพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (2558 - 2565) ตามนโยบายรัฐบาล ในเรื่องการพัฒนาคอนกรีตการขนส่งทางน้ำ การท่าเรือฯ มีโครงการที่รัฐบาลให้ความสำคัญ ได้แก่

- โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 ท่าเรือแหลมฉบังกำหนดวิสัยทัศน์ในการรองรับตู้สินค้าของท่าเทียบเรือต่างๆ ในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 และ ขั้นที่ 2 รวมกันที่ 11 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี หากคิดตัวเลขที่ระดับ 75% ของวิสัยทัศน์รวม จะมีค่าประมาณ 8 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี เมื่อคาดการณ์อัตราการขยายตัวปริมาณตู้สินค้าประมาณ 4% ท่าเรือแหลมฉบังจำเป็นต้องเปิดให้บริการท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 ท่าเรือภายในปี 2568 (หากคาดการณ์อัตราการขยายตัวปริมาณตู้สินค้าประมาณ 7% จะต้องเปิดการให้บริการภายในปี 2564) เนื่องจากการดำเนินงานในแต่ละขั้นตอนใช้เวลาค่อนข้างยาวนาน จึงได้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรมและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งที่ปรึกษาได้ส่งมอบงานจ้างออกแบบรายละเอียดเรียบร้อยแล้ว ยกเว้นงานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเนื่องจากปัญหาการต่อต้านร้องเรียนของประชาชนในพื้นที่ ทำให้การลงพื้นที่ของบริษัทฯ ที่ปรึกษาในการเก็บข้อมูลและประกอบความคิดเห็นเพื่อประกอบการจัดทำรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมโครงการไม่สามารถดำเนินการได้ตามขั้นตอนที่กำหนดไว้
- โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง มีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2554 ในประเด็นนโยบาย “การพัฒนาเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบัง” และ “พัฒนาการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี” ซึ่งปัจจุบันปริมาณตู้สินค้าขนส่งทางเรือชายฝั่งท่าเรือแหลมฉบัง มีอัตรา

สืบเนื่องจากปัญหาดังกล่าวข้างต้น จึงได้มีการตั้งคณะกรรมการกำกับและติดตามการพัฒนาเพื่อขยายขีดความสามารถท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีผู้แทนจากภาครัฐ เอกชน และตัวแทนจากกลุ่มชาวบ้านเป็นกรรมการเพื่อรับทราบและแก้ปัญหา นอกจากนี้ ยังมี การตั้งคณะกรรมการ IO (Information Operation) ภายใต้ชื่อ “คณะกรรมการปฏิบัติการข่าวสารเชิงสร้างสรรค์ของท่าเรือแหลมฉบัง” เพื่อสร้างการรับรู้และเข้าใจที่ถูกต้อง เหมาะสมไปสู่สาธารณชน นำมาซึ่งกิจกรรมเชิงบวกและภาพลักษณ์ที่ดีต่อองค์กร รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์กับชุมชนโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง นอกจากนี้ยังมีการจัดทำ White Paper สำหรับชี้แจงข้อมูลโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 เพื่อสร้างความเข้าใจและการรับรู้ที่ถูกต้องให้กับประชาชน

การเติบโตเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ โดยตั้งแต่ปี 2551-2555 มีปริมาณตู้สินค้าทางเรือชายฝั่งเฉลี่ยประมาณ 178,000 ที.อี.ยู. ต่อปี และมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น การท่าเรือฯ จึงให้ความสำคัญในการเตรียมความพร้อม สนับสนุนนโยบายการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ทางถนนสู่ระบบการขนส่งทางน้ำ (Modal Shift) เพื่อช่วยลดภาระต้นทุนค่าใช้จ่ายการขนส่งโดยรวมของประเทศด้วยการพัฒนาศักยภาพระบบโลจิสติกส์ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้เป็นรูปธรรม ซึ่งจะมีส่วนช่วยสนับสนุนท่าเรือขนส่งสินค้า ทางลำน้ำของเอกชน และท่าเรือขนส่งสินค้าชายฝั่ง ทะเลอ่าวไทยบริเวณพื้นที่ฐานการผลิตที่สำคัญในพื้นที่ ภาคใต้ อาทิ ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และสุราษฎร์ธานี ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังตอบสนองต่อการให้บริการเดินเรือ ชายฝั่งที่ผู้ประกอบการเรียกร้องให้ภาครัฐส่งเสริมอย่างจริงจัง เป็นการให้บริการท่าเรือชายฝั่งเป็นการเฉพาะ สามารถสนับสนุนและรองรับตู้สินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตจากการเป็นจุดต้นทาง/ปลายทางของการขนส่ง สินค้าระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรือลำน้ำและท่าเรือ ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบ ให้การท่าเรือฯ ดำเนินโครงการฯ เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2558

- โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ตามนโยบายรัฐบาลในการปรับเปลี่ยนรูปแบบ การขนส่ง (Shift Mode) จากถนนมาเป็นทางรางและ ทางลำน้ำ เพื่อเป็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์โดยรวมของ ประเทศให้มีการประหยัดพลังงานมากขึ้น ลดมลภาวะ และเป็นการลดต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศ ให้ลดต่ำลง โดยการท่าเรือฯ มีนโยบายการพัฒนาศูนย์ การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อรองรับ การขนส่งตู้สินค้าด้วยระบบราง โดยในปัจจุบันสัดส่วน การขนส่งตู้สินค้าที่ท่าเรือแหลมฉบังไปยังพื้นที่หลังท่า ส่วนใหญ่ 88% ขนส่งทางถนน มีเพียง 7% เท่านั้นที่ ขนส่งด้วยระบบราง และอีก 5% ขนส่งด้วยระบบลำน้ำ เนื่องจากท่าเรือไม่มีโครงสร้างพื้นฐานเพียงพอที่จะ รองรับบริการขนส่งตู้สินค้าด้วยระบบราง ทำให้ท่าเรือ แหลมฉบังมีขีดความสามารถในการขนส่งตู้สินค้าทางราง ประมาณ 500,000 ที.อี.ยู. ต่อปี เท่านั้น ดังนั้นท่าเรือ แหลมฉบังจึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาศูนย์การขนส่ง ตู้สินค้าทางรถไฟเพื่อให้มีขีดความสามารถในการรองรับ ตู้สินค้าได้ 2.0 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี จะทำให้สัดส่วนในการ ขนส่งตู้สินค้าทางบกมาสู่ระบบการขนส่งทางรางที่ท่าเรือ แหลมฉบังเพิ่มขึ้นจากเดิม 7% มาเป็น 15% ในอนาคต ตามลำดับ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้การท่าเรือฯ ดำเนินโครงการฯ เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2558

## 2. รายงานการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจของการท่าเรือฯ

แผนวิสาหกิจฉบับที่ 11 ปีงบประมาณ 2558 - 2562 ของการท่าเรือฯ ได้มุ่งเน้นการพัฒนาและบริหารจัดการเพื่อรองรับ การให้บริการที่จะเกิดการขยายตัวเนื่องจากการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 จะเป็นการพัฒนา และบริหารจัดการท่าเรือต่างๆ ของท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือภูมิภาค (ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือ เชียงของ และท่าเรือระนอง) โดยท่าเรือฯ ได้มีการจัดสรรงบประมาณลงทุน ซึ่งการท่าเรือฯ ให้ความสำคัญในเรื่องต่างๆ ประกอบด้วย



- การพัฒนาและขยายการลงทุนเพื่อขยายบริการของการท่าเรือฯ ก่อให้เกิดบริการใหม่ หรือธุรกิจเกี่ยวเนื่องรวมถึงการจัดตั้งบริษัทลูกรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยเป็นการพัฒนาระบบการขนส่ง และขนถ่ายให้มีโครงข่ายระหว่างท่าเรือ เพื่อให้เกิดความสะดวกและเพิ่มศักยภาพการให้บริการของการท่าเรือฯ ในการให้บริการกับลูกค้า และสำคัญที่สุด คือการลงทุนที่สามารถก่อให้เกิดรายได้
- การสร้างรายได้จากสินทรัพย์/พัฒนาสินทรัพย์ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เป็นการลงทุนเพื่อเพิ่มผลตอบแทนและรายได้จากสินทรัพย์ต่างๆ ของการท่าเรือฯ ซึ่งครอบคลุมทั้งทรัพย์สินเป็นที่ดิน อาคาร สถานที่ เครื่องมือทุนแรง อุปกรณ์ เครื่องจักรพร้อมที่จะนำมาใช้งานและก่อให้เกิดรายได้กับองค์กร และทรัพยากรอื่นๆ รวมทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้มีประสิทธิภาพและบูรณาการ
- การบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล พัฒนาทรัพยากรภายในองค์กรให้เกิดศักยภาพและขีดความสามารถ รวมทั้งการจัดการองค์ความรู้ต่างๆ ให้รองรับการขยายบริการและธุรกิจใหม่ของการท่าเรือฯ
- การพัฒนาในเรื่องประสิทธิภาพการทำงาน และการยกระดับมาตรฐานการทำงานและการบริหารจัดการองค์กร รวมทั้งเน้นการบริหารที่โปร่งใสมีธรรมาภิบาล เพื่อสร้างโอกาสการแข่งขันทางธุรกิจ และสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของการท่าเรือฯ

ทั้งนี้ การดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจฯ สำหรับปีงบประมาณ 2558 ซึ่งเป็นปีแรกของการดำเนินการตามแผนฯ เนื่องจากโครงการส่วนใหญ่เพิ่งเริ่มดำเนินการ ขณะที่ปริมาณตู้สินค้าและรายได้ของการท่าเรือฯ มีปริมาณสูงกว่าในปีงบประมาณ 2557 เล็กน้อย แต่ด้วยสภาวะเศรษฐกิจของประเทศไทยในขณะนี้ มีการชะลอตัวตามสภาวะของเศรษฐกิจโลก โดยเฉพาะคู่ค้าที่สำคัญของไทย ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีน และประเทศในสหภาพยุโรปที่มีการชะลอตัวด้านการนำเข้า - ส่งออกของผู้ประกอบการ จึงทำให้รายได้รวมของการท่าเรือฯ ที่เกิดขึ้นในปีงบประมาณ 2558 เติบโตขึ้นจากปีงบประมาณ 2557 โดยปีงบประมาณ 2558 มีรายได้รวมเท่ากับ 14,431 ล้านบาท มีอัตราการเติบโตเมื่อเทียบกับปีงบประมาณ 2557 เท่ากับ 4.25% ซึ่งต่ำกว่าเป้าหมายรายได้รวมที่ตั้งไว้ 14,535 ล้านบาท

คิดเป็นอัตราการเติบโต 5% สำหรับแผนการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการลงทุนในธุรกิจใหม่หรือบริการใหม่ การปรับปรุงประสิทธิภาพของกระบวนการทางธุรกิจและการเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน อาทิ โครงการติดตั้งระบบการให้บริการทางอิเล็กทรอนิกส์แบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) และโครงการติดตั้งระบบบูรณาการสารสนเทศเพื่อผู้บริหารในการตัดสินใจ (Enterprise Data Warehouse) ยังคงมีความล่าช้าในเรื่องการดำเนินการจ้างที่ปรึกษา ซึ่งมีรายละเอียดเงื่อนไขค่อนข้างมาก ดังนั้นการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2558 จึงอยู่ระหว่างเริ่มดำเนินการเป็นส่วนใหญ่

ผลการดำเนินงานของการท่าเรือฯ (ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง) ปีงบประมาณ 2558 (ตุลาคม 2557 - กันยายน 2558) มีตู้สินค้าผ่านท่ารวม 8.339 ล้าน ที.อี.ยู. เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.53 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

**ท่าเรือกรุงเทพ** มีเที่ยวเรือ 3,135 เที่ยว (ไม่รวมเรือลำเลียงและเรืออื่นๆ) ลดลงร้อยละ 1.57 มีปริมาณสินค้ารวม 21.848 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.00 โดยมีสินค้าทั่วไป 2.093 ล้านตัน (ไม่รวมการขนถ่ายกลางน้ำ) เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.15 และสินค้าบรรจุตู้ 19.756 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.47 สำหรับปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า 1.559 ล้าน ที.อี.ยู. เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.64 แบ่งเป็นตู้มีสินค้า 1.515 ล้าน ที.อี.ยู. เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.26 และตู้เปล่า 0.043 ล้าน ที.อี.ยู. ลดลงร้อยละ 14.94

**ท่าเรือแหลมฉบัง** มีเที่ยวเรือ 6,311 เที่ยว (ไม่รวมเรือชายฝั่งเรือลำเลียงและเรืออื่นๆ) เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.40 มีปริมาณสินค้า 73.451 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.64 โดยมีสินค้าทั่วไป 4.245 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.10 และสินค้าบรรจุตู้ 69.207 ล้านตัน (รวมสินค้าถ่ายลำ) เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.74 สำหรับปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า 6.780 ล้าน ที.อี.ยู. เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.97 แบ่งเป็นตู้มีสินค้า 5.247 ล้าน ที.อี.ยู. เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.60 และตู้เปล่า 1.533 ล้าน ที.อี.ยู. เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.28

**ท่าเรือระนอง** มีเที่ยวเรือ 315 เที่ยว ลดลงร้อยละ 11.52 มีสินค้าผ่านท่า 192,213 ตัน ลดลงร้อยละ 21.19

**ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน** มีเที่ยวเรือ 9,052 เที่ยว เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.15 มีสินค้าผ่านท่า 417,525 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.62

**ท่าเรือเชียงของ** มีเที่ยวเรือ 759 เที่ยว เพิ่มขึ้นร้อยละ 214.94 มีสินค้าผ่านท่า 81,299 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 100.10

## ความร่วมมือระหว่างประเทศ

การท่าเรือฯ ได้จัดทำข้อตกลงความร่วมมือทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความสัมพันธ์ ร่วมกัน ส่งเสริมและพัฒนากิจการท่าเรือและการขนส่งทางน้ำ โดยมีกิจกรรมความร่วมมือในลักษณะต่างๆ อาทิ การส่งเสริมด้านการตลาด ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ การพัฒนาด้านบุคลากร การแลกเปลี่ยนข้อมูล ความรู้และผู้เชี่ยวชาญระหว่างกัน รวมถึงการจัด ประชุม/สัมมนา/เสวนา/พิกอบรม ทั้งในประเทศและต่างประเทศที่สำคัญ ดังนี้

### ความร่วมมือในระดับทวิภาคี

- 1) ข้อตกลงความร่วมมือมิตรภาพระหว่างการทำเรือฯ กับ รัฐบาลแคว้นฟแลนเดอร์ส ประเทศเบลเยียม (The Friendship Agreement between the Port Authority of Thailand and the Government of Flanders)
  - ลงนามในข้อตกลงฯ เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2535
  - การท่าเรือฯ เป็นเจ้าภาพจัดการสัมมนา ภายใต้หัวข้อ “TEN-T and Port Hinterland Connectivity” เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2558 ณ โรงแรมชาเทรียม ริเวอร์ไซด์ กรุงเทพฯ เพื่อบรรยายให้ความรู้เกี่ยวกับ Trans-European Transport Network (TEN-T) ซึ่งเป็นการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมใน ยุโรปและศึกษาการเชื่อมโยงพื้นที่หลังท่าจากกรณีศึกษา ของแคว้นฟแลนเดอร์ส โดยมีผู้เข้าร่วมการสัมมนา ประกอบด้วย ผู้แทนการทำเรือฯ รวมทั้งหน่วยงานทั้งภาค รัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งสิ้นจำนวน 80 คน
  - การท่าเรือฯ ส่งพนักงานเข้าร่วมโครงการ Tailor-Made Short Training Course ในหลักสูตร Simulation Center Management เพื่อศึกษาอบรมการปฏิบัติงานด้านการ ขุดลอกและการสำรวจร่องน้ำ รวมทั้ง Best Practices จากท่าเรือในแคว้นฟแลนเดอร์ส ระหว่างวันที่ 18-29 พฤษภาคม 2558 ณ ราชาอาณาจักรเบลเยียม และหลักสูตร Simulation Center เพื่อศึกษาระบบการบริหารจัดการ ศูนย์ Simulation Center ของแคว้นฟแลนเดอร์ส การ จัดหลักสูตรฝึกอบรมด้านการขับเคลื่อนเรือทุ่นแรง ตลอดจน วิธีการวัดผลสำเร็จและประเมินผลการสอน ระหว่างวันที่ 19-27 กันยายน 2558
  - การท่าเรือฯ จัดศึกษาดูงานระยะสั้นแก่เจ้าหน้าที่จาก รัฐบาลแคว้นฟแลนเดอร์ส (Junior Staff) จำนวน 4 คน เพื่อศึกษาดูงานยังสถานที่ปฏิบัติงานจริงของการท่าเรือฯ และศึกษาดูงานยังหน่วยงานหรือองค์กรอื่นที่เกี่ยวข้อง ในประเทศไทย ระหว่างวันที่ 13-24 กรกฎาคม 2558 ณ ประเทศไทย พร้อมการสัมมนาหัวข้อ “Port Land Management” เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2558 ณ โรงแรม ฮิลตัน สุขุมวิท กรุงเทพฯ
  - การท่าเรือฯ จัดการประชุมคณะทำงานร่วมระหว่าง การท่าเรือฯ และรัฐบาลแคว้นฟแลนเดอร์ส เพื่อติดตามผล การดำเนินงานที่ผ่านมา รวมทั้งหารือในกิจกรรมที่จะ ดำเนินการร่วมกันในอนาคต ภายใต้หนังสือแสดงเจตจำนง ระหว่างปี 2557-2559 (Letter of Intent 2014-2016) เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2558 ณ อาคารที่ทำการการท่าเรือฯ



- 2) ข้อตกลงท่าเรือพันธมิตรเพื่อความร่วมมือด้านการตลาด ระหว่างการทำเรือฯ และการท่าเรือนาโกยา ประเทศญี่ปุ่น
  - ลงนามในข้อตกลงฯ เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2555
  - ให้การต้อนรับคณะผู้แทนการท่าเรือนาโกยา จำนวน 20 คน ระหว่างวันที่ 3-4 กุมภาพันธ์ 2558 เพื่อเข้าศึกษาดูงาน ณ ท่าเรือกรุงเทพ และ ICD ลาดกระบัง
- 3) บันทึกความเข้าใจความร่วมมือระหว่างการทำเรือฯ และ เมืองโยโกฮาม่า
  - ลงนามในบันทึกความเข้าใจฯ เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2557
  - ให้การต้อนรับคณะผู้แทนท่าเรือโยโกฮาม่าเพื่อเข้าเยี่ยมชม กิจการของการท่าเรือฯ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือ แหลมฉบัง ระหว่างวันที่ 19-20 มกราคม 2558
  - การท่าเรือฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม Mixed Working Group เพื่อพิจารณาจัดทำหนังสือแสดงเจตจำนง Letter of Intent: LOI) โดยมีเนื้อหาสาระในการกำหนดกิจกรรม ร่วมกันภายใต้กรอบบันทึกความเข้าใจฯ พร้อมจัดการ สัมมนาภายใต้หัวข้อ “แนวโน้มการค้าระหว่างไทย-ญี่ปุ่น และการเตรียมความพร้อมของท่าเรือสู่การเปลี่ยนแปลง” เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2558 ณ ห้องประชุมชั้น 19 อาคาร ที่ทำการการท่าเรือฯ
  - ให้การต้อนรับคณะผู้แทนสภาเมืองโยโกฮาม่า (Yokohama City Council) จำนวน 16 คน เพื่อเข้าเยี่ยมคารวะผู้บริหาร การท่าเรือฯ และแลกเปลี่ยนมุมมองในการบริหารจัดการ ท่าเรือ เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2558 พร้อมประชุมหารือ คณะทำงานกลุ่มย่อยในประเด็นความร่วมมือในการพัฒนา กลไกเครดิตร่วม หรือ Joint Crediting Mechanism (JCM) เพื่อสนับสนุนการลดการปล่อยหรือการดูดซับก๊าซ เรือนกระจก เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2558

- ท่าเรือโยโกฮามาจัดการฝึกอบรมระยะสั้นแก่พนักงานการทำเรือฯ เรื่องการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือและพื้นที่โดยรอบท่าเรือ การบริหารจัดการท่าเทียบเรือตู้สินค้า คลังสินค้าทรงสูง และ One Stop Service Operation รวมทั้งการพัฒนาด้านการตลาด ระหว่างวันที่ 10-13 พฤศจิกายน 2558 ณ เมืองโยโกฮามา ประเทศญี่ปุ่น

**4) หนังสือข้อตกลงความร่วมมือระหว่างการทำเรือฯ และ Myanma Port Authority (Letter of Cooperation between PAT and MPA)**

- ลงนามในหนังสือข้อตกลงฯ เมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2558
- การท่าเรือฯ แต่งตั้งคณะทำงานระหว่างการทำเรือฯ แห่งสหภาพเมียนมาและการท่าเรือฯ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2558 เพื่อติดตามและดำเนินกิจกรรมภายใต้หนังสือข้อตกลงฯ ตลอดจนมุ่งเน้นด้านการส่งเสริมการตลาด และการพัฒนาบุคลากรระหว่างกันเป็นสำคัญ ภายใต้แผนธุรกิจท่าเรือระนอง ปี 2558-2562
- จัดประชุมคณะทำงานฯ ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2558 และประชุมคณะทำงานฯ ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2558 เพื่อหารือในประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและส่งเสริมผลประโยชน์ภายใต้หนังสือข้อตกลงฯ

**5) บันทึกความเข้าใจระหว่างการทำเรือฯ เมือง Fukuoka และ Hakata Port Terminal Co., Ltd. ประเทศญี่ปุ่น**

- ลงนามในบันทึกความเข้าใจฯ เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2558
- การท่าเรือฯ จัดพิธีลงนามในบันทึกความเข้าใจระหว่างการทำเรือ เมือง Fukuoka และ Hakata Port Terminal Co., Ltd. ประเทศญี่ปุ่น โดยมีเรือตรี ทรงธรรม จันทประสิทธิ์ ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ รักษาการแทนผู้อำนวยการท่าเรือฯ Mr. Masanao Nakazono รองนายกเทศมนตรีเมือง Fukuoka และ Mr. Koichi Daito ผู้บริหารระดับสูงของ Hakata Port Terminal Co., Ltd. เป็นผู้แทนลงนาม ณ ห้องประชุม 1701 อาคารที่ทำการท่าเรือฯ พร้อมให้การต้อนรับคณะผู้แทนเมือง Fukuoka และ



Hakata Port Terminal Co., Ltd. เพื่อเข้าเยี่ยมชมกิจการของท่าเรือกรุงเทพ เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2558

**6) ข้อตกลงท่าเรือพี่น้องระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกว่างโจว (Sister Port Agreement between the Laem Chabang Port and the Guangzhou Port Authority)**

- ลงนามในข้อตกลงฯ เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2558
- เข้าร่วมพิธีลงนามในข้อตกลงท่าเรือพี่น้องระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและการท่าเรือกว่างโจว (Sister Port Agreement between the Laem Chabang Port and the Guangzhou Port Authority) พร้อมทั้งเข้าร่วมการประชุมคณะทำงานร่วม (Joint Working Group) ระหว่างการทำเรือฯ และการท่าเรือกว่างโจว และศึกษาดูงานเยี่ยมชมกิจการและหารือแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็น ณ กรมคมนาคมมณฑลกว่างตุง ท่าเรือกว่างโจว (ท่าเรือหนานซา) ท่าเรือเซินเจิ้น (ท่าเรือเสอโซ่ว) พร้อมได้รับเกียรติเข้าคารวะผู้บริหารกรมคมนาคมมณฑลกว่างตุง ได้แก่ นายเจิง เจ้าเกิง อธิบดีกรมคมนาคมมณฑลกว่างตุง และนายหลิว เสี่ยวหัว รองอธิบดี กรมคมนาคมมณฑลกว่างตุง และผู้บริหารการคมนาคมเมืองเซินเจิ้น ได้แก่ นายสง กว๋อ เหว่ย อธิบดีการคมนาคมเมืองเซินเจิ้น และนายเหวิน เหวิน หัว รองอธิบดีการคมนาคมเมืองเซินเจิ้น ระหว่างวันที่ 8-13 พฤศจิกายน 2558 ณ สาธารณรัฐประชาชนจีน นำโดยพลเรือเอก จักรชัย ภู่เจริญยศ กรรมการท่าเรือฯ เป็นหัวหน้าคณะ



**ความร่วมมือในระดับพหุภาคี**

**1) สมาคมท่าเรืออาเซียน (The ASEAN Ports Association: APA)**

- เข้าร่วมการประชุมใหญ่สมาคมท่าเรืออาเซียน ครั้งที่ 40 ระหว่างวันที่ 7-9 ธันวาคม 2557 ณ กรุงย่างกุ้ง สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา เพื่อติดตามการดำเนินงานและกิจกรรมต่างๆ ภายใต้ความร่วมมือสมาคมฯ
- การท่าเรือฯ เป็นเจ้าภาพการจัดสัมมนาภายใต้โครงการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของสมาคมท่าเรืออาเซียน ในหัวข้อ The Guidance of Port Safety Health and Environment Management System โดยมี Germ International

- Cooperation (GIZ) เข้าร่วมอบรม ระหว่างวันที่ 23-25 กุมภาพันธ์ 2558 ณ อาคารที่ทำการการทำเรือฯ
- ให้การต้อนรับคณะผู้บริหารของสมาคมท่าเรืออาเซียน เพื่อศึกษาดูงานกิจการของการท่าเรือฯ เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2558
  - เข้าร่วมการประชุมคณะทำงานท่าเรืออาเซียน ครั้งที่ 36 ระหว่างวันที่ 3-6 สิงหาคม 2558 ณ รัฐสลังงอร์ ประเทศมาเลเซีย เพื่อติดตามความคืบหน้าของกิจกรรมและโครงการต่างๆ ของสมาคมฯ ได้อย่างต่อเนื่อง และร่วมกันกำหนดกลยุทธ์ของสมาคมฯ
  - เข้าร่วมการประชุมเตรียมการจัดการแข่งขันกีฬาสมาคมท่าเรืออาเซียน ครั้งที่ 12 ระหว่างวันที่ 8-10 มิถุนายน 2558 ณ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
  - เข้าร่วมการประชุมใหญ่สมาคมท่าเรืออาเซียน ครั้งที่ 41 (The 41<sup>st</sup> ASEAN Ports Association (APA) Meeting) ระหว่างวันที่ 2-5 พฤศจิกายน 2558 ณ กรุงบันดาร์เสรีเบกาวัน ประเทศบรูไน ดารุสซาลาม
- 2) ครอบคลุมความร่วมมือทางเศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก (Asia-Pacific Economic Cooperation: APEC)**
- เข้าร่วมการประชุม The 7<sup>th</sup> APEC Port Services Network (APSN) Council Meeting และการสัมมนาเชิงปฏิบัติการภายใต้หัวข้อ Gateway Ports and Supply Chain Connectivity ระหว่างวันที่ 2-8 พฤศจิกายน 2557 ณ เมือง Seattle สหรัฐอเมริกา เพื่อร่วมกันกำหนดกลยุทธ์ของ APSN ตลอดจนติดตามความคืบหน้าของโครงการต่างๆ โดยเฉพาะโครงการ APSN Green Port Award System (GPAS) ซึ่งการทำเรือฯ เข้าร่วมเป็นท่าเรือนำร่องในการประเมินประสิทธิภาพของท่าเรือ
  - เข้าร่วมการประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งของเอเปค ครั้งที่ 41 ระหว่างวันที่ 25-30 พฤษภาคม 2558 ณ เกาะเจจู สาธารณรัฐเกาหลี เพื่อติดตามและสานต่อนโยบายหรือโครงการพัฒนาด้านการขนส่งซึ่งเป็นผลจากการประชุมทั้งในระดับผู้นำประเทศ รัฐมนตรี และเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งของเอเปค ในครั้งนี้ ภายใต้เวทีการขนส่งทางน้ำ ประเทศไทยโดยการท่าเรือฯ ได้นำเสนอโครงการการจัดฝึกอบรม APEC Training Course on Common Principles to Shipping Policy ครั้งที่ 3 โดยมีเนื้อหาเกี่ยวกับการหาแหล่งเงินทุนสำหรับการพัฒนาท่าเรือ การดำเนินกิจการท่าเรือในเชิงพาณิชย์และการให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินธุรกิจ
  - เข้าร่วมการสัมมนาหัวข้อ Greener Voyage Fuelled by LNG ระหว่างวันที่ 18-20 พฤศจิกายน 2558 ณ เมืองปูซาน สาธารณรัฐเกาหลี เพื่อนำเสนอความสำคัญ นโยบาย และกฎระเบียบเกี่ยวกับการใช้ก๊าซ LNG รวมทั้งแลกเปลี่ยนความรู้กรณีศึกษาจากเขตเศรษฐกิจที่ใช้เรือ LNG และประสบการณ์การนำก๊าซ LNG มาใช้ในการดำเนินงาน ตลอดจนศึกษาความแตกต่างและข้อจำกัดในการใช้ก๊าซ LNG ในอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลของสมาชิกเขตเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเปค
- การท่าเรือฯ เป็นเจ้าภาพจัดการฝึกอบรมโครงการ APEC Training Course on Common Principles to Shipping Policy ครั้งที่ 3 ภายใต้ Policy Item 8 : Port Management แก่ประเทศสมาชิกเอเปค โดยแบ่งการฝึกอบรมออกเป็น 2 หัวข้อ ได้แก่ การให้เอกชนมีส่วนร่วมในธุรกิจท่าเรือและการดำเนินงานในเชิงพาณิชย์ (Port Commercialization and Privatization) และการหาแหล่งเงินทุนที่เหมาะสมสำหรับท่าเรือ (Port Investment Funding) ระหว่างวันที่ 16-18 พฤศจิกายน 2558 ณ โรงแรมเซ็นทารา แกรนด์ เซ็นทรัล เวิลด์
- 3) ครอบคลุมความร่วมมือในภูมิภาคอาเซียน**
- เข้าร่วมการประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางน้ำของอาเซียน ครั้งที่ 29 (The 29<sup>th</sup> ASEAN Maritime Transport Working Group Meeting : 29<sup>th</sup> MTWG) ระหว่างวันที่ 11-13 กุมภาพันธ์ 2558 ณ เมืองสีหนุวิลล์ ราชอาณาจักรกัมพูชา และการประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางน้ำของอาเซียน ครั้งที่ 30 (The 30<sup>th</sup> ASEAN Maritime Transport Working Group Meeting : 30<sup>th</sup> MTWG) ระหว่างวันที่ 2-4 กันยายน 2558 ณ กรุงเทพมหานคร ราชอาณาจักรกัมพูชา เพื่อร่วมกันพิจารณาหารือ กำหนดแนวทางการดำเนินงาน รวมทั้งติดตามความคืบหน้าในกิจกรรมหรือโครงการพัฒนาด้านการขนส่งทางน้ำของอาเซียน ทั้งที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันและที่จะดำเนินการในอนาคต
- 4) การดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และรัฐบาลเยอรมัน (GIZ) ภายใต้ “Sustainable Port Development in the ASEAN Region”**
- GIZ ร่วมบรรยายในงานสัมมนาภายใต้โครงการพัฒนาศักยภาพมนุษย์ของสมาคมท่าเรืออาเซียนในหัวข้อ The Guidance of Port Safety Health and Environment Management System ระหว่างวันที่ 23-25 กุมภาพันธ์ 2558 ณ อาคารที่ทำการการทำเรือฯ
- 5) องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO)**
- เข้าร่วมการประชุมคณะมนตรีของ IMO ครั้งที่ 113 ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน - 7 ธันวาคม 2557 และการประชุมคณะมนตรีของ IMO ครั้งที่ 114 ระหว่างวันที่ 29 มิถุนายน - 3 กรกฎาคม 2558 ณ กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร เพื่อร่วมกันกำหนดกลยุทธ์ การวางแผน รวมทั้งแนวทางการปฏิรูปองค์กร IMO ที่เหมาะสม โดยเน้นย้ำกระบวนการที่โปร่งใส
  - เข้าร่วมการประชุมสมัชชาสมัยสามัญครั้งที่ 29 และช่วยรณรงค์หาเสียงสนับสนุนไทยในการลงสมัครรับเลือกตั้งเป็นสมาชิกคณะมนตรีขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ กลุ่ม C สำหรับวาระปี ค.ศ. 2016-2017

## ประมวลภาพข่าวกิจกรรมในรอบปี



### พิธีเปิดเส้นทางตู้สินค้า "ท่าเรือระนอง" สู่เมียนมาและ กลุ่มประเทศ BIMSTEC

เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2557 การท่าเรือฯ ได้จัดพิธีเปิดเส้นทางเดินเรือระบบตู้สินค้าที่ท่าเรือระนอง จังหวัดระนอง โดยมีนายสุรพงษ์ รงศิริกุล รองผู้อำนวยการ การท่าเรือฯ สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร รองผู้อำนวยการ การท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ นายนิพนธ์ วรรณโกษิตย์ รองผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายวิศวกรรม ผู้บริหารการเรือฯ และสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พร้อมด้วย Ms. Daw Min Min ประธานหอการค้าและสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเกาะสอง Mr. U Tun Tun เลขาธิการหอการค้าและสภาอุตสาหกรรมจังหวัดมะริดแห่งสหภาพเมียนมา และนายพินิจ บุญเลิศ รองผู้ว่าราชการจังหวัดระนอง รักษาการผู้ว่าราชการจังหวัดระนอง และแขกผู้มีเกียรติ ร่วมพิธีฯ ณ ท่าเรือระนอง



### พิธีขึ้นระวางเรือลากจูง "เรือท่าเรือ 303"



เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2557 พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรธนะ ประธานกรรมการการท่าเรือฯ เป็นประธานในพิธีขึ้นระวางเรือลากจูง "เรือท่าเรือ 303" โดยมี นายศรศักดิ์ แสนสมบัติ นายวรทัศน์ ดันติมงคลสุข กรรมการการท่าเรือฯ เรือตรี ทรงธรรม จันทประสิทธิ์ ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ รักษาการแทนผู้อำนวยการ การท่าเรือฯ ผู้บริหารท่าเรือแหลมฉบัง และแขกผู้มีเกียรติร่วมพิธีฯ ณ อาคารกองบริการ ท่าเทียบเรือบริการ ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี



### พิธีปล่อยเรือลงน้ำ "เรือท่าเรือ 122"



เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2557 พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรธนะ ประธานกรรมการการท่าเรือฯ เป็นประธานในพิธีปล่อยเรือลงน้ำ "เรือท่าเรือ 122" และนางธนวรรณ ศรีวรรธนะ ภริยา เป็นผู้ประกอบพิธีปล่อยเรือลงน้ำ พร้อมด้วย เรือตรี ทรงธรรม จันทประสิทธิ์ ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ รักษาการแทนผู้อำนวยการการท่าเรือฯ ผู้บริหารระดับสูงของการท่าเรือฯ ผู้บริหารบริษัท ซีเคอร์สท์ มารีน จำกัด และแขกผู้มีเกียรติเข้าร่วมพิธีฯ ณ ท่าเทียบเรืออู่ทหารเรือ พระจุลจอมเกล้า กรมอู่ทหารเรือ อำเภอสระสมุทรเจดีย์ จังหวัดสมุทรปราการ





## รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมมอบนโยบายเชื่อมโยง การขนส่งสินค้าทางทะเลกับกลุ่มประเทศ ASEAN

เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2558 นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมและคณะ ได้เดินทางมาเยี่ยมชมกิจการการทำเรือฯ เพื่อมอบนโยบายในการปฏิบัติงาน โดยมี พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรธนะ ประธานกรรมการการทำเรือฯ กรรมการและผู้บริหารการทำเรือฯ ให้การต้อนรับ ในครั้งนี้ เรือตรี ทรงธรรม จันทประสิทธิ์ ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ รักษาการแทนผู้อำนวยการการทำเรือฯ บรรยายสรุปเกี่ยวกับผลการดำเนินงานในภาพรวมโครงสร้างองค์กร ผลประกอบการ และทิศทางในการพัฒนาท่าเรือ โอกาสนี้ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมได้มอบนโยบายให้การทำเรือฯ เป็นหน่วยงานหลักในการเชื่อมโยง การขนส่งสินค้าทางทะเลกับกลุ่มประเทศ ASEAN ณ ห้องประชุมชั้น 19 อาคารที่ทำการการทำเรือฯ



## งานสัมมนา “วิสัยทัศน์ท่าเรือแหลมฉบัง เปิดรับความคิดเห็น เร่งแก้ปัญหา พัฒนาการนำเข้าส่งออก”



เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2558 เรือเอก สุทธิพันธ์ หัตถวงษ์ ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง เป็นผู้กล่าวรายงาน พร้อมทั้งปาฐกถาพิเศษในการเปิดงานสัมมนา “วิสัยทัศน์ท่าเรือแหลมฉบัง เปิดรับความคิดเห็น เร่งแก้ปัญหา พัฒนาการนำเข้าส่งออก” เพื่อร่วมหาแนวทางการบูรณาการและการพัฒนาศักยภาพด้านการขนส่งทางทะเล พร้อมด้วยผู้บริหารการทำเรือฯ สมาคมผู้ประกอบการและผู้ใช้บริการท่าเรือแหลมฉบังเข้าร่วมงาน โดยมีวัตถุประสงค์ในการแสดงวิสัยทัศน์ท่าเรือแหลมฉบัง “ศูนย์กลางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและโลจิสติกส์ของอาเซียน” เพื่อนำเสนอความพร้อมและแผนการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทั้งนี้เป็นการสร้างแผนงานการพัฒนาการให้บริการของท่าเรือแหลมฉบังในอนาคต พร้อมทั้งเป็นการพบปะและกระชับความสัมพันธ์อันดีระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและผู้ใช้บริการ โดยมี พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรธนะ ประธานกรรมการการทำเรือฯ เป็นประธานเปิดงานสัมมนา ณ ห้อง Le Concorde Ballroom ชั้น 2 โรงแรมสวิสโฮเทล เลอคองคอร์ด ถนนรัชดาภิเษก กรุงเทพฯ



## “สืบพระราชปณิธาน สานใจให้สังคม” สืบสานความดี ตามรอยเบื้องพระยุคลบาท

เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2558 การท่าเรือฯ ได้จัดงาน “สืบพระราชปณิธาน สานใจให้สังคม” ในโอกาสที่ “โครงการสืบสานพระราชปณิธานกีฬาสมเด็จพระเจ้าและมอบไออุ่นแก่เด็กด้อยโอกาส” ได้รับรางวัล กิตติคุณสัมพันธ์ “สังข์เงิน” ครั้งที่ 24 ประจำปี 2557 ประเภทโครงการของหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจจากการดำเนินโครงการจากสมาคม นักประชาสัมพันธ์แห่งประเทศไทย และรางวัล Asia Responsible Entrepreneurship Awards (AREA 2015) ประเภท Social Empowerment จากองค์กรพัฒนาเอกชน (Enterprise Asia) โดย พลเรือเอก อภิวัฒน์ ศรีวรรธนะ ประธานกรรมการการทำเรือฯ เป็นประธานในงานฯ และนำกล่าวคำปฏิญญาเพื่อประกาศเจตนารมณ์แห่งความดีขององค์กรให้สังคมได้รับทราบในความมุ่งมั่นที่จะสืบสานการแสดงความมีน้ำใจ ความรับผิดชอบต่อสังคมอย่างบริสุทธิ์และยั่งยืน โดยมีคณะกรรมการและผู้บริหารการทำเรือฯ พนักงานตัวแทนจิตอาสาของการท่าเรือฯ ตัวแทนคณะครูและนักเรียนจากทุกอำเภอในโครงการฯ หน่วยงานภาครัฐและเอกชนหน่วยงานด้าน CSR ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมงานฯ ณ ห้องบอลรูม ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์












เป็นหนึ่งในเดียวกัน เพื่อการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน

## ส่วนที่ 5

# การกำกับดูแลองค์กร



-  การบริหารความเสี่ยงของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2558
-  การควบคุมภายใน
-  จริยธรรมและจรรยาบรรณของกรรมการ ผู้บริหารและพนักงาน
-  นโยบายกำกับดูแลกิจการที่ดี
-  การสรรหาผู้บริหารระดับสูงของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
-  รายงานคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2558
-  การดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

## การบริหารความเสี่ยงของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2558

การทำเรือฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยง ซึ่งถือเป็นกลไกสำคัญและเป็นเครื่องมือในการบริหารงานที่จะทำให้องค์กรบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมาย นอกจากนี้ การบริหารความเสี่ยงยังช่วยลดความสูญเสีย เพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน และเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Governance) การท่าเรือฯ จึงได้จัดให้มีการบริหารความเสี่ยงอย่างเป็นระบบขึ้น



การทำเรือฯ พัฒนาระบบการบริหารความเสี่ยงอย่างเป็นระบบอย่างต่อเนื่อง โดยแต่งตั้งคณะกรรมการตามโครงสร้างการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการท่าเรือฯ ประกอบด้วยกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อพิจารณาในระดับนโยบาย และผู้บริหารระดับสูงเพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาในระบบจัดการความเสี่ยง รวมทั้งติดตามการบริหารความเสี่ยงขององค์กร โดยสำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน ทำหน้าที่ดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยงองค์กรโดยรวม และพัฒนากระบวนการบริหารความเสี่ยง และควบคุมภายในอย่างเป็นระบบและเป็นระเบียบ โดยสนับสนุนการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในให้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องบูรณาการเข้ากับระบบการบริหารอื่นๆ ขององค์กร

การทำเรือฯ มีแผนพัฒนาการบริหารความเสี่ยงประจำปี เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาทบทวนและเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจให้พนักงานทุกระดับอย่างสม่ำเสมอ และสร้างระบบและกระบวนการบริหารความเสี่ยงขององค์กร เพื่อส่งเสริมให้พนักงานทุกคนในองค์กรตระหนักและให้ความสำคัญในเรื่องดังกล่าว และเสริมสร้างให้พนักงานเกิดความรับผิดชอบในการจัดการความเสี่ยงในทุกระดับ

การทำเรือฯ ได้จัดทำคู่มือการบริหารความเสี่ยงและแผนบริหารความเสี่ยงประจำปีเพื่อเป็นแนวทางในการ

ดำเนินงาน และนำระบบสารสนเทศเพื่อการติดตามผลการบริหารความเสี่ยง รวมทั้งมีการติดตาม ประเมินผล ทบทวนความเสี่ยงให้สอดคล้องกับสถานการณ์แวดล้อมทั้งภายในและภายนอกที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างสม่ำเสมอ โดยดำเนินการตามกระบวนการบริหารความเสี่ยงด้วยการระดมสมอง ทั้งแนวทางจากบนลงล่าง (Top down) โดยคณะกรรมการตามโครงสร้างการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการท่าเรือฯ ผู้บริหารระดับสูง และจากล่างขึ้นบนหรือจากระดับปฏิบัติ (Bottom up) เพื่อระบุความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นตามสถานะการณ์แวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในปี 2559 ด้วยการพิจารณาจากปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกเพื่อประเมินระดับความรุนแรงของความเสี่ยง พร้อมทั้งจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงระดับองค์กรทุกปี

นอกจากนี้ การท่าเรือฯ ดำเนินโครงการจัดวางระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจตามมาตรฐานสากลของการท่าเรือฯ ซึ่งในปีงบประมาณ 2558 มุ่งเน้นจัดทำแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan : BCP) สำหรับท่าเรือกรุงเทพ และแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจสำหรับท่าเรือแหลมฉบัง ตามมาตรฐานมาตรฐานสากล ISO 22301 เพื่อรับมือกับเหตุการณ์ภัยพิบัติต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น และเพื่อให้การทำเรือฯ สามารถดำเนินการทางธุรกิจที่สำคัญได้อย่างต่อเนื่องเมื่อเกิดเหตุภัยพิบัติขึ้น ถือได้ว่าเป็นการบริหารความเสี่ยงที่มีผลกระทบสูงต่อองค์กรได้เป็นอย่างดี

## การควบคุมภายใน

การควบคุมภายในเป็นกลไกสำคัญหนึ่งของการกำกับดูแลกิจการที่ดี และเป็นเครื่องมือสำคัญของผู้บริหารในการบริหารจัดการกับจุดอ่อนของการควบคุมภายในและความเสี่ยงต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ



ระบบการควบคุมภายในของการท่าเรือฯ ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง โดยมีหน่วยงานสำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน ภายใต้การกำกับดูแลของผู้อำนวยการท่าเรือฯ และนักบริหาร 16 ประจำผู้อำนวยการท่าเรือฯ ในฐานะเจ้าหน้าที่อาวุโส ทำหน้าที่ในการประเมินความเสี่ยงพอและประสิทธิผลของระบบการควบคุมภายในขององค์กรในการบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดและสรุปผลการประเมินเกี่ยวกับการควบคุมภายใน เพื่อรายงานต่อคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินผู้กำกับดูแล และคณะกรรมการตรวจสอบอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ภายใน 90 วัน นับจากวันสิ้นปีปฏิทิน

สำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน ทำหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการตามโครงสร้าง การบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการท่าเรือฯ ในการวางแผนและจัดการเกี่ยวกับการควบคุมภายในของหน่วยงานต่างๆ เพื่อให้การดำเนินงานในภาพรวมขององค์กรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้นโดยในปี 2558 ได้ทำการประเมินโครงสร้างการควบคุมภายใน ตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. 2544 ทั้ง 5 องค์ประกอบมาตรฐาน ได้แก่

- (1) การควบคุมภายในองค์กร (Control Environment)
- (2) การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)
- (3) การควบคุมการปฏิบัติงาน (Control Activities)
- (4) ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล (Information & Communication) และ
- (5) ระบบการติดตาม (Monitoring Activities)

นอกจากนี้ การท่าเรือฯ ยังให้ความสำคัญกับการติดตามผลการปรับปรุงการควบคุมภายใน โดยนำระบบสารสนเทศเพื่อการติดตามผลการปรับปรุงการควบคุมภายใน รวมถึงการสอบทานผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ และจัดให้หน่วยงานตรวจสอบภายในเป็นกลไกสำคัญในการประเมินและสอบทานการควบคุมภายในอย่างเป็นอิสระ และเป็นเครื่องมือที่สำคัญที่จะทำให้การบริหารจัดการองค์กรเป็นไปอย่างสุจริต โปร่งใส มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อสร้างความมั่นใจว่าการดำเนินงานจะบรรลุวัตถุประสงค์ของการควบคุมภายในด้านประสิทธิภาพของการดำเนินงานการใช้ทรัพยากร การดูแลรักษาทรัพย์สิน การป้องกันหรือลดความผิดพลาด ความเสียหาย การรั่วไหล การสิ้นเปลือง ความเชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินการบัญชีและรายงานอื่นๆ รวมถึงการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรีและนโยบาย

## จริยธรรมและจรรยาบรรณของกรรมการ ผู้บริหารและพนักงาน

### ■ มาตรฐานทางจริยธรรมของคณะกรรมการการท่าเรือฯ ต่อองค์กร

1. การยึดมั่นในคุณธรรมและจริยธรรม
2. การมีจิตสำนึกที่ดี ซื่อสัตย์ สุจริต และรับผิดชอบ
3. การยึดถือประโยชน์ของประเทศชาติเหนือกว่าประโยชน์ส่วนตนและไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อน
4. การยืนหยัดทำในสิ่งที่ถูกต้อง เป็นธรรม และถูกกฎหมาย
5. การให้บริการประชาชนด้วยความรวดเร็ว มีอัธยาศัย และไม่เลือกปฏิบัติ
6. การให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างครบถ้วนและไม่บิดเบือนข้อเท็จจริง
7. การมุ่งผลสัมฤทธิ์ของงาน รักษามาตรฐาน มีคุณภาพ โปร่งใส และตรวจสอบได้
8. การยึดมั่นในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข
9. การยึดมั่นในหลักจรรยาวิชาชีพขององค์กร

### ■ มาตรฐานทางจริยธรรมของผู้บริหารต่อองค์กร

1. ผู้บริหารต้องมีภาวะผู้นำ
2. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โดยแสดงถึงความเป็นมืออาชีพ ด้วยการประยุกต์ความรู้ความชำนาญ และทักษะการบริหารจัดการมาใช้ในการท่าเรือฯ อย่างเต็มความสามารถในทุกกรณี
3. รักษาและใช้ทรัพย์สินของการท่าเรือฯ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ละเว้นการใช้ทรัพย์สินเพื่อประโยชน์ส่วนตนและผู้อื่น
4. จัดทำแผนวิสาหกิจ แผนการเงินและงบประมาณ แผนบริหารสินทรัพย์ และแผนต่างๆ ของการท่าเรือฯ ที่สนองนโยบายรัฐบาลและการบริหารงานของคณะกรรมการ
5. จัดทำรายงานทางบัญชี การเงิน สภาวะของธุรกิจที่มีผลต่อการดำเนินงาน รวมทั้งข้อมูลฝ่ายปฏิบัติการเพื่อแสดงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของการท่าเรือฯ อย่างสม่ำเสมอ ถูกต้องครบถ้วน ทันเวลา น่าเชื่อถือ และสามารถตรวจสอบได้
6. ละเว้นการเปิดเผยข้อมูลลับหรือสารสนเทศของการท่าเรือฯ (ที่ยังไม่ได้รับอนุญาต) ต่อสาธารณชน เพื่อแสวงหาผลประโยชน์ให้ตนเองและผู้เกี่ยวข้อง ไม่กระทำการใดๆ อันอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของการท่าเรือฯ ทั้งโดยทางตรงและทางอ้อม
7. ไม่ใช่สถานะหรือตำแหน่งไปแสวงหาผลประโยชน์

### ■ มาตรฐานทางจริยธรรมของพนักงานต่อองค์กร

1. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตปราศจากอคติ และไม่ใช้อำนาจหน้าที่ของตนในการแสวงหาผลประโยชน์มิชอบให้แก่ตนเองหรือผู้อื่น
2. ปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มกำลังความสามารถ โดยคำนึงถึงประโยชน์ของการท่าเรือฯ และสังคมส่วนรวมเป็นสำคัญ
3. ปฏิบัติหน้าที่โดยไม่เข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องหรือสร้างความสัมพันธ์ใดๆ ที่จะนำไปสู่ความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับการท่าเรือฯ
4. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความระมัดระวังรอบคอบในการใช้ข้อมูล การเก็บรักษาข้อมูล และไม่เผยแพร่ข้อมูลโดยไม่ได้รับอนุญาตจากผู้ที่มีอำนาจ ยกเว้นเป็นการเปิดเผยข้อมูลตามกฎหมาย
5. ปฏิบัติหน้าที่โดยไม่นำข้อมูลที่ได้ หรือไม่พึงเปิดเผยมาใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตัว พวกพ้อง หรือญาติพี่น้อง หรือในรูปแบบอื่นใด ที่ถือเป็นการขัดต่อกฎหมาย หรือวัตถุประสงค์ของกฎหมาย
6. ประพฤติตนให้เป็นผู้ตรงต่อเวลา พร้อมทั้งอุทิศตนและเวลาให้กับการปฏิบัติงานของการท่าเรือฯ อย่างเต็มที่
7. ดูแลและใช้ทรัพย์สินของการท่าเรือฯ อย่างประหยัดคุ้มค่า โดยระมัดระวังมิให้เสียหาย หรือสิ้นเปลืองเสมือนปฏิบัติต่อทรัพย์สินของตนเอง
8. ไม่กระทำการใดๆ อันอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของการท่าเรือฯ ทั้งโดยทางตรงและทางอ้อม
9. รักษาความลับของการท่าเรือฯ โดยการดูแลระมัดระวังมิให้เอกสารลับในความรับผิดชอบรั่วไหลตกไปถึงผู้ไม่เกี่ยวข้อง อันอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่การท่าเรือฯ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตก่อน

## นโยบายกำกับดูแลกิจการที่ดี

การทำเรือฯ มีนโยบายหลักด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี ที่มุ่งเน้นเป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจท่าเรือและธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับกิจการท่าเรือ โดยการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กรและมีคุณธรรมในการดำเนินธุรกิจที่มีความโปร่งใสเป็นธรรม และตรวจสอบได้ ภายใต้หลักธรรมาภิบาลโดยการทำเรือฯ ได้มีการจัดทำหลักการและแนวทางการบริหารจัดการองค์กรที่ดีของกิจการท่าเรือฯ ตั้งแต่ปี 2551 และต่อมาในปี 2552 มีการปรับปรุงหลักการและแนวทางการปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักการและแนวทางการปฏิบัติที่ดีในรัฐวิสาหกิจและมาตรฐานสากล 7 ประการ 6 หมวด ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ รวมทั้งได้มีการเผยแพร่หลักการและแนวทางการปฏิบัติที่ดีแก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานรับทราบ ถือปฏิบัติเพื่อให้เกิดความโปร่งใส มีความน่าเชื่อถือ และมีการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ การทำเรือฯ ได้มีการจัดทำแผนการกำกับดูแลกิจการที่ดีของการทำเรือฯ ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2555 เป็นต้นมา รวมทั้งประเมิน/ทบทวนระบบการกำกับฯ ตามกรอบหลักการของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เพื่อให้การทำเรือฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีมีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ และจากการดำเนินงานตามมาตรการและกิจกรรมตามแผนการกำกับฯ ในปีงบประมาณ 2558 สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) ได้มอบรางวัลให้พนักงานการทำเรือฯ ในเรื่องการปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริตซึ่งเป็นการสร้างชื่อเสียงให้กับองค์กร และสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้เป็นที่ยอมรับโดยทั่วกัน



## การสรรหาผู้บริหารระดับสูงสุดของ การทำเรือแห่งประเทศไทย

การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการในสังกัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งการสรรหาผู้บริหารสูงสุดของกิจการท่าเรือฯ จึงต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 โดยต้องมีคุณสมบัติตามมาตรา 8 ตรี และดำเนินกระบวนการสรรหาตามมาตรา 8 จัตวา โดยคณะกรรมการการทำเรือฯ ตั้งคณะกรรมการสรรหาคณะหนึ่ง จำนวน 5 คน ที่มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตาม พ.ร.บ. คุณสมบัติมาตรฐานฯ ซึ่งคณะกรรมการสรรหาจะต้องทำหน้าที่สรรหาบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถและประสบการณ์ที่เหมาะสมสำหรับเป็นผู้บริหารรัฐวิสาหกิจ โดยต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตาม พ.ร.บ. ดังกล่าว และไม่เป็นการของรัฐบาลวิสาหกิจแห่งนั้น เว้นแต่เป็นผู้บริหารซึ่งเป็นกรรมการโดยตำแหน่ง และมีอายุไม่เกิน 58 ปีบริบูรณ์ ในวันที่ยื่นใบสมัคร เมื่อคณะกรรมการสรรหา พิจารณาผู้ที่มีความเหมาะสมแล้ว ให้เสนอต่อผู้มีอำนาจพิจารณาแต่งตั้ง โดยต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ผู้บริหารเดิมพ้นจากตำแหน่ง การทำสัญญาจ้างมีระยะเวลาคราวละไม่เกิน 4 ปี นับแต่วันที่สัญญาจ้างมีผลใช้บังคับ กรณีที่คณะกรรมการการทำเรือฯ จะจ้างผู้บริหารสูงสุดคนเดิมต่อหลังจากครบกำหนดเวลาตามสัญญาจ้าง เนื่องจากมีผลการปฏิบัติงานดี มีประสิทธิภาพและการจ้างผู้บริหารสูงสุดเดิมจะเกิดประโยชน์อย่างยิ่งแก่การทำเรือฯ ให้การทำเรือฯ นำเสนอผู้มีอำนาจแต่งตั้ง โดยไม่ต้องดำเนินการกระบวนการสรรหาใหม่ แต่จะจ้างเกิน 2 คราวติดต่อกันไม่ได้

## รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2558



คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือฯ ตามคำสั่งที่ 11/2557 ลงวันที่ 29 สิงหาคม 2557 ประกอบด้วยคณะกรรมการการท่าเรือฯ ที่เป็นอิสระ 3 ท่าน โดยมีนางสาวบุษมา บุญประภัศร เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ นายเวกิต โชควัฒนา นางปรารถนา มงคลกุล เป็นกรรมการตรวจสอบ และนายอภิชาติ พูลคล้าย ผู้ช่วยผู้อำนวยการการท่าเรือฯ สายตรวจสอบ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2555 กฎบัตร หลักเกณฑ์ แนวปฏิบัติตามคู่มือการปฏิบัติงานสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง และตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการการท่าเรือฯ ในปีงบประมาณ 2558 คณะกรรมการตรวจสอบได้จัดให้มีการประชุมจำนวน 8 ครั้ง และได้เชิญผู้บริหารระดับสูงและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของหน่วยรับตรวจต่างๆ ในการท่าเรือฯ เข้าร่วมประชุมตามความเหมาะสม นอกจากนี้มีการประชุมร่วมกันระหว่างผู้บริหาร/เจ้าหน้าที่ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ผู้บริหารของฝ่ายตรวจสอบ และคณะกรรมการตรวจสอบ โดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุมด้วย จำนวน 1 ครั้ง เพื่อหารือเกี่ยวกับประเด็นที่ตรวจพบทางการเงินและบัญชี และข้อมูลสำหรับการพิจารณาจัดทำแผนการตรวจสอบภายในเพื่อลดการปฏิบัติงานที่ซ้ำซ้อนกัน รวมทั้งมีการจัดทำรายงานการประชุมทุกครั้งหลังเสร็จสิ้นการประชุม และมีการแจ้งเวียนมติคณะกรรมการตรวจสอบการท่าเรือฯ ที่สำคัญๆ ให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบหรือนำไปปฏิบัติผลการดำเนินงานที่สำคัญในปีงบประมาณ 2558 สรุปได้ดังนี้

1. สอบทานให้การท่าเรือฯ มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและน่าเชื่อถือ โดยติดตามผลการจัดทำรายงานทางการเงินประจำปีงบประมาณ 2557 และรายงานทางการเงินประจำปีงบประมาณ 2558 อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้รายงานทางการเงินของการท่าเรือฯ แสดงผลการดำเนินงานและฐานะการเงินด้วยข้อมูลที่มีสาระสำคัญอย่างเพียงพอถูกต้องเชื่อถือได้ เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง

2. สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของระบบควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง รวมทั้งได้ให้ข้อเสนอแนะต่อฝ่ายบริหาร เพื่อปรับปรุงระบบควบคุมภายในของการท่าเรือฯ ในกรณีที่มีจุดอ่อนที่สำคัญ รวมทั้งติดตามความคืบหน้าผลการดำเนินงาน ตามแผนบริหารความเสี่ยง และแผนการปรับปรุงการควบคุมภายใน รวมทั้งรายงานผลการสอบทานการประเมินผลการควบคุมภายใน ของผู้ตรวจสอบภายใน (แบบ ปส.) ประจำปีงบประมาณ 2557 เพื่อพิจารณา/สั่งการ/ติดตามให้มีการปรับปรุง/แก้ไขจุดอ่อน การควบคุมภายในที่สำคัญในปีงบประมาณ 2558
3. สอบทานรายงานผลการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการ เพื่อให้การท่าเรือฯ มีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
4. สอบทานการดำเนินงานต่างๆ ของการท่าเรือฯ ให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล เน้นการตรวจสอบเชิงป้องกัน เสนอประเด็นจาก ผลการตรวจสอบที่สำคัญต่อคณะกรรมการการท่าเรือฯ เพื่อให้มีการพิจารณาดำเนินการ/สั่งการและติดตามการแก้ไขปัญหาในส่วนที่เกี่ยวข้อง อาทิ การปรับปรุง การปฏิบัติงานของสำนักท่าเรือภูมิภาค (ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและท่าเรือระนอง) การบริหาร สัญญา - ผู้ประกอบการคลังสินค้าอันตรายที่ทำเรือแหลมฉบัง การดำเนินการเกี่ยวกับลูกหนี้ที่ค้างชำระนาน และการตรวจสอบ การยืนยันยอดเงินฝากธนาคาร เพื่อให้การท่าเรือฯ มีการปฏิบัติงานที่เป็นระบบ ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ วิธีปฏิบัติงาน มติคณะรัฐมนตรี ประกาศหรือคำสั่งที่เกี่ยวข้อง ติดตามความคืบหน้า/ปัญหาอุปสรรคของการดำเนินงาน ด้านคดีความของการท่าเรือฯ เป็นประจำทุกปี รวมทั้งสอบทานรายงานผลการสังเกตการณ์รับและเปิดของงานจัดซื้อจัดจ้าง ของการท่าเรือฯ ที่มีวงเงินเกิน 5 ล้านบาท และ 1 ล้านบาทที่มีนัยสำคัญ เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดซื้อจัดจ้างเป็นไปตามระเบียบ การท่าเรือฯ ว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2543 และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549
5. ส่งเสริมและสนับสนุนการตรวจสอบด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยการท่าเรือฯ ได้จ้างบริษัท เอซิส โปรเฟสชันนัล เซ็นเตอร์ จำกัด เป็นที่ปรึกษา เพื่อพัฒนาบุคลากรด้านการตรวจสอบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Audit) และตรวจสอบการควบคุมระบบงาน โดยทั่วไป และการควบคุมเฉพาะระบบวงจรรายจ่ายภายใต้ระบบงาน SAP ของการท่าเรือฯ ในลักษณะ Co-Sourcing ซึ่งเป็น โครงการตรวจสอบในปีงบประมาณ 2557 ต่อเนื่องปีงบประมาณ 2558 ดำเนินการจัดทำแผนการตรวจสอบด้านเทคโนโลยี สารสนเทศประจำปีงบประมาณ 2559 และประจำ 3 ปี (ปีงบประมาณ 2559-2561) รวมทั้งติดตามความคืบหน้าการแก้ไข ประเด็นข้อตรวจพบด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ
6. กำกับดูแลการบริหารงานและการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน โดยสอบทานและอนุมัติกฎบัตรการตรวจสอบภายใน คู่มือ การปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน แผนฝึกอบรมเพื่อพัฒนาบุคลากรของฝ่ายตรวจสอบ การทบทวนแผนการตรวจสอบประจำปี งบประมาณ 2558 แผนการบริหารงานและแผนการตรวจสอบภายในประจำปีงบประมาณ 2559 แผนการตรวจสอบประจำ 3 ปี (2559-2561) สอบทานผลการประเมินการปฏิบัติงานด้วยตนเองของฝ่ายตรวจสอบประจำปีงบประมาณ 2557 สอบทานรายงานผลการตรวจสอบแต่ละแผนงาน/โครงการ ติดตามความคืบหน้าผลการบริหารงานและการปฏิบัติงาน ตามแผนการตรวจสอบทุกไตรมาส ติดตามผลการปรับปรุงแก้ไขที่หน่วยรับตรวจได้ปฏิบัติตามข้อเสนอแนะที่ได้ตกลงร่วมกัน จากรายงานผลการตรวจสอบ พร้อมทั้งให้ข้อสังเกตเพิ่มเติมเพื่อนำไปปรับปรุงการปฏิบัติงานของการท่าเรือฯ ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ส่งเสริมให้มีการพัฒนาและฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตรวจสอบให้มีความรู้ความสามารถด้านวิชาชีพ ตรวจสอบภายใน ด้านการตรวจสอบ เทคโนโลยีสารสนเทศ ด้านการบริหาร และด้านอื่นๆ อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งพิจารณาความเหมาะสมของการแต่งตั้ง โยกย้าย เลื่อนขั้น เลื่อนตำแหน่ง และประเมินผลงานของหัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน

7. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือมีโอกาสเกิดการทุจริตที่อาจมีผลกระทบต่อปฏิบัติงานของการทำเรือฯ ให้ข้อสังเกตหรือข้อเสนอแนะต่างๆ เพื่อให้การดำเนินงานของการทำเรือฯ ให้เป็นไปด้วยความโปร่งใส
8. ดำเนินงานตามแนวทางปฏิบัติที่ดีของคณะกรรมการตรวจสอบ โดยได้ทบทวน/ปรับปรุงและจัดทำกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี จัดทำรายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจสอบภายในของคณะกรรมการตรวจสอบเสนอคณะกรรมการการทำเรือฯ เพื่อทราบทุกไตรมาส และได้เปิดเผยรายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบไว้ในรายงานประจำปีของการทำเรือฯ สำเนาส่งกระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลังเพื่อทราบด้วย รวมทั้งจัดทำแผนการดำเนินงานและกำหนดการประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบประจำปีงบประมาณถัดไปเสนอคณะกรรมการการทำเรือฯ เพื่อทราบเป็นประจำทุกปี

โดยสรุปคณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรู้ ความสามารถ อย่างรอบคอบ โปร่งใส และเชื่อถือได้ ความเป็นอิสระในการแสดงความเห็น ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า การบริหารและการดำเนินงานของการทำเรือฯ มีการพัฒนาและกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างต่อเนื่องมีการบริหารจัดการความเสี่ยง มีการจัดวางระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสม รายงานทางการเงินมีการเปิดเผยข้อมูลครบถ้วน ถูกต้อง เพียงพอ เชื่อถือได้ สอดคล้องตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งมีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

ชุตินา บุญประภัสร์

(นางสาวชุตินา บุญประภัสร์)

ประธานกรรมการตรวจสอบของการทำเรือแห่งประเทศไทย

## การดำเนินงานตามพระราชบัญญัติ ข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

การทำเรือฯ ได้ดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ในด้านต่างๆ ดังนี้

- จัดตั้งกองข้อมูลข่าวสารของการทำเรือฯ 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 ไว้ให้ประชาชนเข้าตรวจดูได้สะดวก โดยจัดทำเป็นแฟ้มจำแนกข้อมูลแต่ละประเภทไว้เผยแพร่
- ปรับปรุงแก้ไขข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง และประกาศของการทำเรือฯ เพื่อนำเรื่องไปประกาศลงราชกิจจานุเบกษา จำนวน 14 เรื่อง ประกอบด้วย
  - ข้อบังคับ จำนวน - เรื่อง
  - ระเบียบ จำนวน 4 เรื่อง
  - คำสั่ง จำนวน - เรื่อง
  - ประกาศ จำนวน 10 เรื่อง
- ประกาศ สอบราคา ประกวดราคา ประกวดราคาด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ และการดำเนินการจัดซื้อ/จัดจ้าง (สขร.1) จำนวน 4,509 เรื่อง
- ส่งเสริมความรู้ให้แก่พนักงานการทำเรือฯ บรรจุเรื่องเกี่ยวกับพระราชบัญญัติฯ เป็นหัวข้อหนึ่งในหลักสูตร “ก้าวสู่ผู้บริหาร” และ “ผู้บริหารระดับกลาง”
- ด้านการดำเนินการตามคำร้องขอของประชาชนที่มาขอข้อมูลข่าวสาร และการพิจารณาไม่เปิดเผยข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคล ในปีงบประมาณ 2558 มีผู้ใช้บริการขอข้อมูลข่าวสารตามพระราชบัญญัติฯ จำนวน 305 ราย สามารถให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารทั่วไปได้ทุกราย
- ด้านการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของการทำเรือฯ ได้อำนวยความสะดวกให้ประชาชนเข้าถึงและสืบค้นข้อมูลข่าวสารได้ 5 ช่องทาง ได้แก่
  - 6.1 มาด้วยตนเอง ที่กองข้อมูลข่าวสารการทำเรือฯ อาคารบี ชั้น 2 ข้างห้องสมุดการทำเรือฯ
  - 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 การทำเรือแห่งประเทศไทย 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 ของวันทำงาน
- ด้านการดำเนินเรื่องอุทธรณ์การไม่เปิดเผยข้อมูลข่าวสาร โดยคณะกรรมการวินิจฉัยการเปิดเผยข้อมูลข่าวสาร ในปีงบประมาณ 2558 ไม่มีการอุทธรณ์การไม่เปิดเผยข้อมูลข่าวสารต่อคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ
- การรับเรื่องราวร้องทุกข์และการแก้ไขปัญหาข้อร้องทุกข์ จำนวน 31 เรื่อง ประกอบด้วย
  - 8.1 เรื่องเกี่ยวกับเงินนอกระบบ จำนวน 4 เรื่อง
  - 8.2 เรื่องเกี่ยวกับการให้คำแนะนำและการให้บริการ จำนวน 1 เรื่อง
  - 8.3 เรื่องเกี่ยวกับสินค้า จำนวน 2 เรื่อง
  - 8.4 เรื่องทั่วไป จำนวน 24 เรื่อง
- ในปีงบประมาณ 2558 ไม่มีเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้าง





เป็นหนึ่งในเดียวกัน เพื่อการเจริญเติบโตที่ยั่งยืน

## ส่วนที่ 6

# ความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และประเทศ



การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย  
ปีงบประมาณ 2558



ประมวลภาพกิจกรรมความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม  
สิ่งแวดล้อม และประเทศ



CO<sub>2</sub>  
Emissio



Green  
Port



CO<sub>2</sub>  
Emissio



Green  
Port

## การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2558

การท่าเรือฯ พัฒนางองค์กรให้มีการบริหารจัดการท่าเรือควบคู่กับการดูแลสิ่งแวดล้อมโดยตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมาได้ประกาศนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมีแนวทางในการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อลดผลกระทบต่อบุคลากรที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ และชุมชนใกล้เคียง การท่าเรือฯ เพื่อที่จะมุ่งไปสู่การเป็นท่าเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะส่งผลดีต่อคุณภาพชีวิตของพนักงาน ผู้ใช้บริการ และผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียง รวมทั้งเป็นการส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีให้กับองค์กรในการดูแลและรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม การท่าเรือฯ ได้กำหนดการพัฒนางองค์กรด้านสิ่งแวดล้อมเป็นกลยุทธ์หนึ่งภายใต้แผนวิสาหกิจ (แผนกลยุทธ์) ฉบับที่ 11 ปีงบประมาณ 2558-2562 คือ การจัดทำ “โครงการท่าเรือสีเขียว” (Green Port) โดยกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จขององค์กรและตั้งเป้าหมายในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub> Emission) จากกิจกรรมภายในท่าเรือลง 10% ภายในปีงบประมาณ 2562 เมื่อเทียบกับปี 2556 (ปีฐาน) เพื่อให้การดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ในการนี้การท่าเรือฯ มีการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ดังนี้

### 1. การใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ

- การจัดซื้อและติดตั้งหลอด LED ขนาด 18 w ทดแทนหลอดฟลูออเรสเซนต์ สำหรับติดตั้งภายในอาคารที่ทำการการท่าเรือฯ จำนวน 2,500 หลอด และเรือในสังกัดกองสำรวจร่องน้ำ จำนวน 20 หลอด เพื่อส่งเสริมนโยบายประหยัดพลังงานและสนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (หลอด LED 18 w จะมีอัตราปล่อยก๊าซ CO<sub>2</sub> ที่ 11 kg CO<sub>2</sub> ต่อปี ขนาดที่หลอดไฟแบบธรรมดาที่มีอัตราปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ 63 kg CO<sub>2</sub> ต่อปี) รวมทั้งเป็นการลดค่าใช้จ่ายในด้านการบำรุงรักษา ซ่อม และเปลี่ยนอะไหล่ เนื่องจากหลอด LED มีอายุการใช้งานนานกว่าหลอดฟลูออเรสเซนต์ 2-3 เท่า
- การจัดทำแนวทางการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพขององค์กร เพื่อเป็นการสนับสนุนผลสำเร็จตามตัวชี้วัดที่การท่าเรือฯ ที่กำหนดไว้ โดยมีการตั้งกลุ่มทำงานเพื่อจัดทำแผนพลังงานทดแทนและการอนุรักษ์พลังงานของการท่าเรือฯ และจัดการฝึกอบรมให้แก่คณะทำงานฯ ในหลักสูตร “การพัฒนาแนวทางการนำพลังงานทดแทนและการอนุรักษ์พลังงานมาประยุกต์ใช้กับการท่าเรือฯ” เพื่อให้กลุ่มทำงานฯ มีความรู้ความเข้าใจและร่วมกันจัดทำแนวทางการนำพลังงานทดแทนและการอนุรักษ์พลังงานมาใช้ในการดำเนินงานของการท่าเรือฯ

## 2. โครงการติดตามตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมของการท่าเรือฯ

- 2.1 ท่าเรือกรุงเทพดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมเป็นประจำทุกปี โดยทำการตรวจวัดเพื่อติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าเรือกรุงเทพให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด โดยทำการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง คุณภาพน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณหน้าท่า คุณภาพอากาศ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และการสำรวจแหล่งและปริมาณขยะตกค้าง เป็นต้น
- 2.2 ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและท่าเรือระนอง ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) อาทิ การตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง คุณภาพน้ำทะเล คุณภาพน้ำดิน คุณภาพอากาศ ระดับเสียง ฯลฯ ซึ่งการตรวจวัดฯ ดังกล่าวมีการต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี

อย่างไรก็ตามผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าเรือทั้ง 4 แห่งดังกล่าวข้างต้นส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กฎหมายกำหนด และกฎหมายที่เกี่ยวข้องดังนี้

- มาตรฐานน้ำทิ้งที่ระบายออกจากโรงงาน ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม ฉบับที่ 2 พ.ศ.2539
- มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 4) ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2537
- ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
- ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
- ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

## 3. โครงการตรวจวัดเสียง และควันท้ายของรถบรรทุกที่ผ่านเข้า - ออก ท่าเรือกรุงเทพ

การขนส่งสินค้าทางบกเป็นการขนส่งต่อเนื่องจากการขนส่งทางน้ำ เพื่อกระจายสินค้าสู่ผู้บริโภค ทำให้มียานพาหนะผ่านเข้า - ออก ภายในบริเวณพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพเป็นจำนวนมาก ก่อให้เกิดปัญหามลภาวะทางอากาศที่เกิดจากควันท่อไอเสียของยานพาหนะ ท่าเรือกรุงเทพตระหนักถึงความสำคัญของสิ่งแวดล้อม และสุขภาพอนามัยของพนักงาน จึงได้จัดทำโครงการตรวจวัดเสียงและควันท้ายจากยานพาหนะที่ผ่านเข้า - ออกท่าเรือกรุงเทพขึ้น โดยขอความช่วยเหลือจากกรมการขนส่งทางบกสนับสนุนเจ้าหน้าที่และอุปกรณ์ตรวจวัดเสียงและควันท้าย โดยทำการตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง เป็นประจำทุกปี

## 4. การจัดการคุณภาพน้ำเสียภายในท่าเรือกรุงเทพ

โครงการสร้างบ่อดักน้ำมันพร้อมบ่อบำบัดน้ำเสีย ณ โรงซ่อมแผนกซ่อมเครื่องมือทุนแรง 1 และ 2 เพื่อลดความเสี่ยงที่น้ำมันจากการซ่อมบำรุงจะไหลลงสู่ท่อระบายน้ำ รวมทั้งช่วยให้น้ำทิ้งของท่าเรือกรุงเทพมีคุณภาพดีขึ้นก่อนปล่อยสู่แหล่งน้ำสาธารณะ

## 5. การจัดการขยะภายในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ

การสนับสนุนการคัดแยกขยะมาประยุกต์ใช้ในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้เกิดการจัดการอย่างถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล โดยการติดตั้งถังแบบลวดตาข่ายสำหรับใส่ขวดพลาสติกบริเวณโรงอาหารท่าเรือกรุงเทพ และเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการแยกขยะอย่างถูกวิธี

## 6. โครงการปรับปรุงระบบการดูแลบริหารจัดการขยะและของเสียจากเรือให้สอดคล้องกับอนุสัญญา MARPOL

ประเทศไทยเป็นภาคีสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 (The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships - MARPOL 73/78) ประเทศไทยต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับของอนุสัญญาเพื่อป้องกันและลดการลักลอบทิ้งของเสียจากเรือลงทะเลอย่างผิดกฎหมาย ดังนั้น ประเทศไทยมีพันธะในการจัดการระบบการจัดการของเสียจากเรือที่ทำเรืออย่างเหมาะสมและต้องคำนึงถึงการรักษาสภาพสิ่งแวดล้อม และปัจจุบันการดำเนินการจัดการของเสียจากเรือของท่าเรือกรุงเทพมีเพียงการรวบรวมของเสียปนน้ำมันและขยะจากเรือนำไปบำบัดและกำจัดนอกเขตท่าเรือ ไม่มีแผนบริหารจัดการของเสียจากเรือ ขาดระบบการจัดการเอกสารและระเบียบปฏิบัติที่รองรับอนุสัญญา MARPOL เพื่อให้การดำเนินการจัดการของเสียของท่าเรือกรุงเทพเป็นไปตามอนุสัญญา MARPOL ท่าเรือกรุงเทพร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายใต้ความช่วยเหลือจาก GIZ ดำเนินการ ดังนี้

- 6.1 ร่างประกาศการทำเรือฯ เรื่อง การจัดการของเสียจากเรือของท่าเรือกรุงเทพ
- 6.2 ร่างคู่มือการจัดการของเสียจากเรือของท่าเรือกรุงเทพ
- 6.3 ร่างขั้นตอนการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการของเสียจากเรือของท่าเรือกรุงเทพ

## ประมวลภาพกิจกรรมความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อมและประเทศ



### การทำเรือฯ ร่วมบริจาคเงินแก่ โรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า กรมแพทยทหารเรือ

เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2557 พลเรือเอก  
อภิวัฒน์ ศรีวรธนะ ประธานกรรมการ  
การทำเรือฯ พร้อมคณะผู้บริหาร  
การทำเรือฯ มอบเงินบริจาคสมทบทุน  
เพื่อจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ทาง  
การแพทย์ เป็นเงินจำนวน 1,000,000  
บาท โดยมี พลเรือโท พันเลิศ  
แก้วทงนค์ เจ้ากรมแพทยทหารเรือ  
และ พลเรือตรี โสภณ รัตนสุมาวงศ์  
ผู้อำนวยการโรงพยาบาลสมเด็จพระ  
ปิ่นเกล้า ร่วมรับมอบฯ ณ ห้อง  
ประชุมโรงพยาบาล 1 อาคารกอง  
เภสัชกรรมชั้น 3 โรงพยาบาลสมเด็จพระ  
ปิ่นเกล้า



### มอบเงินสนับสนุน “เครื่องไตเทียม”



เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2557 ร้อยตำรวจตรี ธาณิน อัมพะวะมะลิน ผู้ช่วยผู้อำนวยการ  
การทำเรือฯ สายวิศวกรรม นางอรพรรณ มุกพันธ์เจริญกิจ ผู้อำนวยการฝ่ายอำนวยการ  
ในฐานะประธานคณะกรรมการกองทุนวิเชียรมณีฉาย และพนักงานการทำเรือฯ นำเงิน  
ที่ได้รับจากการบริจาคสมทบทุนกองทุนวิเชียรมณีฉายของการทำเรือฯ มอบให้แก่  
โรงพยาบาลศูนย์การแพทย์สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี (มศว.)  
จังหวัดนครนายก เพื่อจัดซื้ออุปกรณ์ทางการแพทย์ “เครื่องไตเทียม” เป็นเงินจำนวน  
580,000 บาท โดยมี ศ.นพ.ชัยรัตน์ นรินทรรัตน์ ประธานกองทุนพัฒนาศูนย์การแพทย์ฯ  
และ ผศ.นพ.วีระศักดิ์ จรัญไชยศรี ผู้อำนวยการโรงพยาบาลศูนย์การแพทย์ฯ เป็นผู้รับมอบ



“โครงการสืบสานพระราชปณิธานทีฟ้าสมเด็จย่า  
และมอบไออุ่นแก่เด็กด้อยโอกาส”  
ณ อำเภอนาแห้ว จังหวัดเลย



เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2557 เรือตรี ทรงธรรม จันทประสิทธิ์ ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ รักษาการแทนผู้อำนวยการท่าเรือฯ เป็นประธานในพิธีเปิด “โครงการสืบสานพระราชปณิธานทีฟ้าสมเด็จย่าและมอบไออุ่นแก่เด็กด้อยโอกาส” โดยมีผู้บริหารและพนักงานผู้แทนจิตอาสาการทำเรือฯ ร่วมพิธีฯ เพื่อมอบสนามเปตองพร้อมอุปกรณ์กีฬาจำนวนทั้งสิ้น 25 สนาม การมอบเสื้อกันหนาวให้แก่ นักเรียนและผู้ที่เกี่ยวข้องจำนวน 2,100 ตัว รวมทั้งการมอบถ้วยรางวัลชนะเลิศประจำอำเภอของฯ พญา พลอากาศเอก กำธน สินธวานนท์ และจัดกิจกรรมสานสัมพันธ์ให้แก่น้องๆ ในอำเภอนาแห้ว จังหวัดเลย ในครั้งนี้ นายยิ่งยศ ธนะจันทร์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดเลยพร้อมคณะให้การต้อนรับ ณ โรงเรียนบ้านแสงภา อำเภอนาแห้ว จังหวัดเลย



### ทำเรือแหลมฉบังจัดกิจกรรมอนุรักษ์ป่าชายเลน และชายฝั่งแหลมฉบัง



เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2558 เรือเอก สุทธินันท์ หัตถวงษ์ ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง เป็นประธานจัดกิจกรรมอนุรักษ์ป่าชายเลน และชายฝั่งแหลมฉบัง โดยปล่อยพันธุ์สัตว์น้ำ และมอบเงินสนับสนุนสำรวจตรวจสอบคุณภาพน้ำ โครงการอนุรักษ์ป่าชายเลน และชายฝั่งทะเลแหลมฉบังแก้มมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา จำนวน 50,000 บาท เพื่อทำการสำรวจสัตว์น้ำ และตรวจสอบคุณภาพน้ำบริเวณป่าชายเลน ทั้งนี้ท่าเรือแหลมฉบังจัดกิจกรรมดังกล่าว ในวันที่ 5 มิถุนายน ของทุกปี ซึ่งตรงกับวันสิ่งแวดล้อมโลก โดยมีผู้บริหารและพนักงานท่าเรือแหลมฉบัง คณบดีคณะวิทยาศาสตร์ คณบดีวิทยาลัยพณิชยการวี นานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ รวมทั้งผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ ครูและนักเรียนโรงเรียนวัดแหลมฉบัง เข้าร่วมงาน ณ บริเวณป่าชายเลนแหลมฉบัง ท่าเรือแหลมฉบัง



### มอบเงินสนับสนุนกองทุน เพื่อผู้พิทักษ์ป่า “มูลนิธิสืบนาคะเสถียร”

เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2558 นายนิพนธ์ วรรณโกษิตย์ รองผู้อำนวยการท่าเรือฯ สายวิศวกรรม มอบเงินสนับสนุนกองทุนเพื่อผู้พิทักษ์ป่า “มูลนิธิสืบนาคะเสถียร” ซึ่งเป็นรายได้จากการจัดโครงการเดิน - วิ่งการกุศล ครบรอบ 64 ปี การท่าเรือฯ มินิมาราธอน ครั้งที่ 3 ประจำปี 2558 แก่ผู้แทนกองทุนฯ จำนวนเงิน 300,000 บาท เพื่อใช้ในกิจกรรมสาธารณประโยชน์ต่างๆ ของมูลนิธิฯ ณ ห้องประชุม 1701 อาคารที่ทำการการท่าเรือฯ



### สนับสนุนการจัดสร้างอุทยานราชภักดิ์








เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2558 เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร รองผู้อำนวยการท่าเรือฯ สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนารูทกิจ ผู้แทนการท่าเรือฯ มอบเงินสนับสนุนจำนวน 100,000 บาท สำหรับการจัดสร้างอุทยานประวัติศาสตร์ ณ บริเวณพื้นที่ของกองทัพบก ในเขตอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งได้รับพระมหากรุณาธิคุณจากพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้จัดสร้าง และพระราชทานชื่อว่า “อุทยานราชภักดิ์” โดยมี พลเอก อุดมเดช สีตบุตร ผู้บัญชาการทหารบก ในฐานะประธานกรรมการอำนวยการจัดสร้างอุทยานราชภักดิ์เป็นผู้รับมอบ ณ สถานีโทรทัศน์กองทัพบกช่อง 5 (ททบ.5)



ส่วนที่ 7

# รายงานของผู้สอบบัญชี



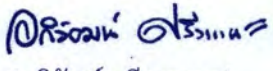
-  รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย  
ต่อรายงานทางการเงิน
-  รายงานของผู้สอบบัญชี
-  งบแสดงฐานะการเงิน
-  งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
-  งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
-  งบกระแสเงินสด
-  หมายเหตุประกอบงบการเงิน

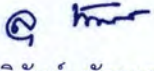
## รายงานความรับผิดชอบ

### ของคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย ต่อรายงานทางการเงิน

งบการเงินของการทำเรือแห่งประเทศไทย ได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย ซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้ตรวจสอบงบการเงิน คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยรับผิดชอบต่อความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลทางบัญชี เพื่อให้

เกิดความมั่นใจว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้อง ครบถ้วนเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สิน รวมทั้งป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ และมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงินตามมาตรฐานการบัญชี

พลเรือเอก   
(อภิวัฒน์ ศรีวรรณะ)  
ประธานกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย

เรือเอก   
(สุทธินันท์ หัตถวงษ์)  
ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย

## การทำเรือแห่งประเทศไทย

ประกาศ การทำเรือแห่งประเทศไทย  
เรื่อง งบการเงินของการทำเรือแห่งประเทศไทย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2558 และ 2557

.....

ด้วยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ได้ตรวจสอบและรับรองงบดุล ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 และ 2557 งบกำไรขาดทุน งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของการทำเรือแห่งประเทศไทย แล้ว  
จึงประกาศให้ทราบทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559

เรือเอก



(สุทธินันท์ หัตถวงษ์)

ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย

## รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินของการทำเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 และงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุสรุบบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่นๆ

### ความรับผิดชอบของผู้บริหารต่องบการเงิน

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำและการนำเสนอ งบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควร ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็น เพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

### ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชี

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าว จากผลการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ซึ่งกำหนดให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณ รวมถึงวางแผนและปฏิบัติงานตรวจสอบเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการตรวจสอบเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีเกี่ยวกับจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน วิธีการตรวจสอบที่เลือกใช้นั้นขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้สอบบัญชี ซึ่งรวมถึงการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญของงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ในการประเมินความเสี่ยงดังกล่าว ผู้สอบบัญชีพิจารณาการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและการนำเสนอ งบการเงิน โดยถูกต้องตามที่ควรของการทำเรือแห่งประเทศไทย เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของการทำเรือแห่งประเทศไทย การตรวจสอบรวมถึงการประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้ และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีที่จัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร รวมทั้งการประเมินการนำเสนอ งบการเงินโดยรวม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสม เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

### ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของการทำเรือแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 และผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญ ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน



(นางเกล็ดนที มโนสันต์)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินที่ 5



(นางสาวอนอมใจ ตีร์วัฒนพงศ์)

ผู้อำนวยการกลุ่ม

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน  
วันที่ 18 มกราคม 2559

# การท่าเรือแห่งประเทศไทย

## งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2558

หน่วย : บาท

สินทรัพย์	หมายเหตุ	2558	2557	1 ตุลาคม 2556
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4	6,568,751,566.42	7,689,754,088.16	7,646,327,338.36
เงินลงทุนชั่วคราว	5	5,074,551,384.77	3,054,281,591.48	2,196,790,824.31
ลูกหนี้การค้า	6	954,898,965.15	965,139,245.77	970,584,976.10
ลูกหนี้อื่น	7	7,707,250.24	6,456,768.17	11,313,152.06
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและ คนงานถึงกำหนดชำระ	8	-	-	5,119,854.20
พัสดุดอกเหลือ	9	173,351,610.72	180,398,147.71	216,687,428.89
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	10	68,410,449.38	78,110,006.33	97,261,071.75
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		12,847,671,226.68	11,974,139,847.62	11,144,084,645.67
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>				
เงินลงทุนระยะยาว		-	-	941,000,000.00
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและ คนงานยังไม่ถึงกำหนดชำระ	8	275,046,751.59	350,571,267.88	480,834,409.47
รายได้ค่าเช่าเรือเรียกเก็บ	11	16,074,154,710.17	15,697,565,242.77	15,020,535,111.85
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	12	6,771,025,940.52	7,096,907,927.45	7,433,368,938.83
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	13	9,525,109,321.40	9,396,120,090.84	9,098,469,049.68
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	14	419,788,163.14	818,665,335.78	899,300,993.75
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอตัดจ่าย	15	335,481,025.18	337,641,166.84	337,983,934.77
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	16	156,917,411.99	184,184,738.36	111,655,746.15
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		171,753,456.33	50,981,336.33	74,225,216.50
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		33,729,276,780.32	33,932,637,106.25	34,397,373,401.00
<b>รวมสินทรัพย์</b>		<b>46,576,948,007.00</b>	<b>45,906,776,953.87</b>	<b>45,541,458,046.67</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# การทำเรือแห่งประเทศไทย

## งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2558

หน่วย : บาท

หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	หมายเหตุ	2558	2557	1 ตุลาคม 2556
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>				
เจ้าหนี้การค้า		716,537,029.05	758,448,696.34	773,159,697.37
เจ้าหนี้อื่น	17	1,129,458,331.06	1,118,046,678.92	1,080,664,902.54
รายได้แผ่นดินค้ำประกันนำส่งคลัง	18	3,399,560,000.00	2,785,027,000.00	3,561,000,000.00
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	19	583,019,927.91	450,692,835.97	359,387,423.68
รวมหนี้สินหมุนเวียน		5,828,575,288.02	5,112,215,211.23	5,774,212,023.59
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>				
รายได้สินทรัพย์รับบริจาคการรับรู้	20	313,096,551.10	336,807,681.72	368,109,713.80
เงินสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสมค้างจ่าย	21	460,154,314.81	445,107,972.02	430,003,831.59
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	22	16,930,102,360.84	17,085,344,660.69	17,228,263,592.95
ประมาณการหนี้สิน	23	341,351,599.46	312,871,937.12	621,104,573.13
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		18,044,704,826.21	18,180,132,251.55	18,647,481,711.47
รวมหนี้สิน		23,873,280,114.23	23,292,347,462.78	24,421,693,735.06
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>				
ทุน	24	7,185,159,731.60	7,185,159,731.60	7,185,159,731.60
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว				
สำรองเพื่อขยายงานและลงทุน		8,625,662,587.26	8,625,662,587.26	8,625,662,587.26
กองทุนประกันภัยทรัพย์สิน	25	2,124,112,788.31	1,991,914,890.88	1,865,804,879.11
แบบประกันตนเอง				
ยังไม่ได้จัดสรร		4,719,347,107.55	4,762,306,603.30	3,393,751,435.59
องค์ประกอบอื่นของผู้ถือหุ้น		49,385,678.05	49,385,678.05	49,385,678.05
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		22,703,667,892.77	22,614,429,491.09	21,119,764,311.61
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		46,576,948,007.00	45,906,776,953.87	45,541,458,046.67

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

เรือเอก



(สุทธีรัตน์ หัตถวงษ์)

ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย



(นายอัครินทร์ รตกิจ)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี

# การท่าเรือแห่งประเทศไทย

## งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2558

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2558	2557
<b>รายได้</b>			
รายได้เกี่ยวกับเรือ		1,793,428,364.92	1,621,849,887.86
รายได้เกี่ยวกับสินค้า		10,233,900,047.01	9,857,334,843.78
รายได้เกี่ยวกับบริการ		442,978,180.23	391,323,194.91
รายได้ค่าเช่าที่ดิน อาคาร และคลังสินค้า		1,151,390,007.23	1,009,675,322.82
รายได้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจำหน่ายให้ผู้ประกอบการ		481,108,906.91	541,923,476.83
รายได้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	26	26,882,167.48	29,208,449.24
รายได้กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง		53,003,154.51	52,432,447.02
ดอกเบียรับ		195,759,757.01	227,500,282.25
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์		6,904,499.63	22,718,663.32
รายได้อื่น	27	84,861,541.72	89,354,388.09
<b>รวมรายได้</b>		<b>14,470,216,626.65</b>	<b>13,843,320,956.12</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>			
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน		4,209,105,331.06	3,996,233,344.50
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา		776,019,811.19	756,791,255.67
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพลังงาน		833,917,492.21	804,054,609.37
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจำหน่ายให้ผู้ประกอบการ		475,620,760.00	536,545,560.00
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		1,648,176,625.55	1,639,774,339.09
ค่าสาธารณูปโภค		55,623,527.12	51,888,961.06
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์และค่าหนังสือ		21,508,203.37	18,925,984.61
ค่าใช้จ่ายและอุปกรณ์ความปลอดภัย		10,759,941.97	44,006,501.54
ค่าดำเนินงานประชาสัมพันธ์และการตลาด		95,957,689.90	113,013,711.58
ค่าจ้างผู้เชี่ยวชาญและบุคคลภายนอก		253,891,989.00	272,855,653.87
ค่าจ้างเหมาบริการเรือลากจูงเอกชน		137,223,296.37	127,475,828.55
ค่าใช้จ่ายกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	26	37,314,885.76	35,990,089.42
ค่าใช้จ่ายกองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง		3,092,601.88	3,682,841.24
ค่าใช้จ่ายอื่น	29	333,193,069.59	270,430,096.14
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>		<b>8,891,405,224.97</b>	<b>8,671,668,776.64</b>
<b>กำไรสำหรับปี</b>		<b>5,578,811,401.68</b>	<b>5,171,652,179.48</b>
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น :</b>		<b>-</b>	<b>-</b>
<b>กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี</b>		<b>5,578,811,401.68</b>	<b>5,171,652,179.48</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

## การทำรายการประเทศไทย งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนลงทุน

สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน 2558

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	ทุน	กำไรสะสม				องค์ประกอบอื่นของ ส่วนลงทุน	ส่วนเกินทุน จากการตีราคา สินทรัพย์ถาวร	ส่วน รวม
			จัดสรรแล้ว		ยังไม่จัดสรร				
			สำรอง เผื่อขยายงาน และลงทุน	เงินลงทุน ประกันภัย กรรมสิทธิ์แบบประกัน ตนเอง					
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2556	32	7,185,159,731.60	8,625,662,587.26	578,734,817.65	4,680,821,497.05	49,385,678.05	21,119,764,311.61		
ผลกระทบจากการจัดประเภทใหม่		-	-	1,287,070,061.46	(1,287,070,061.46)	-	-		
ยอดคงเหลือปรับปรุงแล้ว		7,185,159,731.60	8,625,662,587.26	1,865,804,879.11	3,393,751,435.59	49,385,678.05	21,119,764,311.61		
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	25	-	-	-	5,171,652,179.48	-	5,171,652,179.48		
จัดสรรเข้ากองทุนประกันภัยฯ		-	-	126,110,011.77	(126,110,011.77)	-	-		
สำรองรายได้แผ่นดินมาส่งคลัง - ปี 2557	18	-	-	-	(3,677,087,000.00)	-	(3,677,087,000.00)		
- ปี 2556 ลดลง		-	-	-	100,000.00	-	100,000.00		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2557		7,185,159,731.60	8,625,662,587.26	1,991,914,890.88	4,762,306,603.30	49,385,678.05	22,614,429,491.09		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2557		7,185,159,731.60	8,625,662,587.26	578,734,817.65	6,175,486,676.53	49,385,678.05	22,614,429,491.09		
ผลกระทบจากการจัดประเภทใหม่	32	-	-	1,413,180,073.23	(1,413,180,073.23)	-	-		
ยอดคงเหลือปรับปรุงแล้ว		7,185,159,731.60	8,625,662,587.26	1,991,914,890.88	4,762,306,603.30	49,385,678.05	22,614,429,491.09		
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	25	-	-	-	5,578,811,401.68	-	5,578,811,401.68		
จัดสรรเข้ากองทุนประกันภัยฯ		-	-	132,197,897.43	(132,197,897.43)	-	-		
สำรองรายได้แผ่นดินมาส่งคลัง - ปี 2558	18	-	-	-	(5,489,560,000.00)	-	(5,489,560,000.00)		
- ปี 2557 (เพิ่มขึ้น)		-	-	-	(13,000.00)	-	(13,000.00)		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 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		

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# การทำเรื่องแห่งประเทศไทย

## งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2558

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	2558	2557
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>		
กำไรสำหรับปี	5,578,811,401.68	5,171,652,179.48
รายการปรับกระทบกำไรสำหรับปีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)		
จากกิจกรรมดำเนินงาน		
หนี้สงสัยจะสูญ	14,606,657.21	13,910,899.47
ค่าใช้จ่ายพัสดุเสื่อมสภาพ	2,187,701.73	27,255,237.55
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,648,176,625.55	1,639,774,339.09
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนตัดจ่าย	2,160,141.66	342,767.93
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์	(6,904,499.63)	(22,718,663.32)
ภาวะผลประโยชน์พนักงาน	934,116,835.94	953,612,771.32
ประมาณการหนี้สิน	28,955,181.58	107,373,783.52
ดอกเบี้ยรับ	(195,759,757.01)	(227,500,282.25)
รายได้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	(26,882,167.48)	(28,977,216.54)
ค่าใช้จ่ายกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	37,313,037.76	35,988,217.42
รายได้กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	(53,003,154.51)	(52,432,447.02)
รายได้ค่าเช่าอเรียกเก็บ	(376,589,467.40)	(677,030,130.92)
รายได้สินทรัพย์รับบริจาค	(32,920,930.62)	(31,302,032.08)
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	7,554,267,606.46	6,909,949,423.65
สินทรัพย์ดำเนินงานลดลง (เพิ่มขึ้น)		
ลูกหนี้การค้า	(4,410,791.53)	(773,846.39)
ลูกหนี้อื่น	(1,333,493.13)	2,426,499.69
พัสดुकคลัง	4,858,835.26	9,034,043.63
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	75,651,942.29	130,121,557.24
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(192,112.24)	(1,288,236.37)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)		
เจ้าหนี้การค้า	(12,182,680.07)	(145,687,915.23)
เจ้าหนี้อื่น	11,411,652.14	37,381,776.38
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	132,857,250.99	91,305,412.29
	7,760,928,210.17	7,032,468,714.89
เงินสดรับจากดอกเบี้ย	285,006,589.14	329,349,247.60
เงินสดรับจากพนักงานเป็นเงินสะสม	17,100,862.21	17,190,504.30
เงินสดจ่ายเงินสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสม	(39,367,557.18)	(38,074,581.29)
เงินสดจ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	(1,089,359,135.79)	(1,096,531,703.58)
เงินสดจ่ายชำระหนี้สินคคีความ	(475,519.24)	(415,606,419.53)
<b>เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>	<b>6,933,833,449.31</b>	<b>5,828,795,762.39</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# การทำเรือแห่งประเทศไทย

## งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2558

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2558	2557
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>			
เงินลงทุนชั่วคราว (เพิ่มขึ้น)		(2,020,269,793.29)	(857,490,767.17)
เงินลงทุนระยะยาวลดลง		-	941,000,000.00
เงินสดรับจากการขายสินทรัพย์		12,223,967.75	22,891,425.57
เงินสดจ่ายลงทุนในที่ดิน อาคารและอุปกรณ์		(21,502,812.48)	(57,249,655.10)
เงินสดจ่ายลงทุนในสินทรัพย์ไม่มีตัวตน		(227,433.94)	-
เงินสดจ่ายลงทุนในสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง		(1,150,019,899.09)	(1,381,560,015.89)
<b>เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน</b>		<b>(3,179,795,971.05)</b>	<b>(1,332,409,012.59)</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>			
เงินนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน		(4,875,040,000.00)	(4,452,960,000.00)
<b>เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน</b>		<b>(4,875,040,000.00)</b>	<b>(4,452,960,000.00)</b>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด (ลดลง) เพิ่มขึ้นสุทธิ		(1,121,002,521.74)	43,426,749.80
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด		7,689,754,088.16	7,646,327,338.36
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	4	6,568,751,566.42	7,689,754,088.16
<b>ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบกระแสเงินสด</b>			
การซื้อที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ โดยที่ยังไม่ได้ชำระ		652,184.19	1,308,540.00
การจัดหาสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง โดยที่ยังไม่ได้ชำระ		239,778,632.34	268,851,263.76

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# การทำเรือแห่งประเทศไทย

## หมายเหตุประกอบงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2558

### 1. ข้อมูลทั่วไป

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

การทำเรือฯ มีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและอ่างจอดเรือ ควบคุมการขนถ่ายและบรรทุกสินค้าและตู้สินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษาและส่งมอบให้แก่เจ้าของสินค้า หรือเจ้าของตู้สินค้า ตลอดจนร่วมมือและประสานงานกับส่วนราชการและท่าเรือต่างประเทศ รวมทั้งพัฒนาและปรับปรุงกิจการทำเรือให้เจริญก้าวหน้า ทันสมัยตามสภาวะเศรษฐกิจ

ปัจจุบันการทำเรือฯ มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบท่าเรือ ดังนี้

(1) ท่าเรือกรุงเทพ เป็นท่าเรือแม่น้ำที่สำคัญในการให้บริการเรือสินค้าทั่วไป และเรือตู้สินค้านระหว่างประเทศ ซึ่งประกอบกรและบริหารท่าเทียบเรือโดยการท่าเรือฯ เองทั้งหมด

(2) ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้านระหว่างประเทศ โดยการท่าเรือฯ ทำหน้าที่เป็นองค์กรบริการท่าเรือโดยรวม ส่วนงานด้านปฏิบัติการเป็นการให้เอกชนเช่าประกอบการท่า

(3) ท่าเรือภูมิภาค เป็นท่าเรือที่ก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่า ท่าเรือภูมิภาคแต่ละแห่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องส่งมอบให้กรมธนารักษ์ขึ้นทะเบียนเป็นที่ราชพัสดุ การท่าเรือฯ ได้เข้าบริหารจัดการและประกอบการท่าเรือภูมิภาค ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546 ท่าเรือภูมิภาค ประกอบด้วย

- ท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 1 เปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2546
- ท่าเรือเชียงของ เปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2547
- ท่าเรือระนอง เปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2547

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2554

กำหนดให้การทำเรือฯ เป็นผู้บริหารท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 เพื่อรองรับสินค้า และให้ท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 1 เป็นท่าเรือโดยสาร/ท่องเที่ยว การท่าเรือฯ ได้เปิดดำเนินการท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2555 และได้ส่งคืนท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 1 ให้กรมธนารักษ์เพื่อส่งมอบให้เทศบาลตำบลเวียงเชียงแสนเป็นผู้บริหาร เมื่อวันที่ 10 มกราคม 2556

### 2. เกณฑ์การจัดทำงบการเงิน

#### 2.1 เกณฑ์การถือปฏิบัติ

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

สภาวิชาชีพบัญชีได้ออกมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง และมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2558 และ วันที่ 1 มกราคม 2559 สำหรับมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง และมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ที่ยังไม่มีผลบังคับใช้ ได้เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 31

#### 2.2 เกณฑ์การวัดมูลค่า

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์คงค้าง

#### 2.3 การประมาณการและการใช้ดุลยพินิจ

ในการจัดทำงบการเงินนี้เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ผู้บริหารต้องใช้วิจารณญาณการประมาณและข้อสมมติฐานหลายประการ ซึ่งมีผลกระทบต่อการกำหนดนโยบายการบัญชีและการรายงานจำนวนเงินที่เกี่ยวกับ สินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่าย ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างจากที่ประมาณไว้

ประมาณการและข้อสมมติฐานที่ใช้ในการจัดทำงบการเงินจะได้รับการทบทวนอย่างต่อเนื่อง การปรับปรุงประมาณการ

ทางบัญชีจะบันทึกในงวดบัญชีที่ประมาณการดังกล่าว ได้รับการทบทวนและในงวดอนาคตที่ได้รับผลกระทบ ข้อมูลเกี่ยวกับการประมาณความไม่แน่นอนและข้อสมมติฐานที่สำคัญ ในการกำหนดนโยบายการบัญชี มีผลกระทบสำคัญต่อการรับรู้จำนวนเงินในงบการเงิน ดังนี้

#### ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญเป็นการปรับมูลค่าของลูกหนี้ด้วยมูลค่าที่คาดว่าจะอาจเกิดความเสียหาย เนื่องจากการเก็บหนี้ไม่ได้ ผู้บริหารใช้ดุลยพินิจในการประมาณค่าความเสียหายสำหรับยอดลูกหนี้คงเหลือ โดยพิจารณาจากหลายวิธี ได้แก่ การวิเคราะห์อายุหนี้ ประสพการณ์การเก็บหนี้ โดยพิจารณาสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจปัจจุบันร่วมด้วย อย่างไรก็ตามการใช้วิธีประมาณค่าและสมมติฐานต่างๆ เหล่านี้อาจมีผลกระทบต่อมูลค่าการประมาณการค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ และอาจต้องมีการปรับปรุงค่าเผื่อดังกล่าวในอนาคต

#### อาคารและอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ผู้บริหารเป็นผู้ประมาณการอายุการใช้งานและมูลค่าคงเหลือสำหรับอาคารและอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนของการทำเรือฯ โดยส่วนใหญ่อ้างอิงจากข้อมูลเชิงเทคนิคของสินทรัพย์นั้น และรวมถึงการพิจารณาการตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่เสื่อมสภาพหรือไม่ได้ใช้งานโดยการขายหรือเลิกใช้

#### ประมาณการหนี้สินโครงการผลประโยชน์พนักงานภายหลังเกษียณอายุ

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

### 3. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

#### 3.1 การนำเสนองบการเงิน

การทำเรือฯ ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน ภายใต้ข้อกำหนดของมาตรฐานที่ปรับปรุงใหม่ งบการเงินประกอบด้วย

- งบแสดงฐานะการเงิน
- งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
- งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

- งบกระแสเงินสด
- หมายเหตุประกอบงบการเงิน

#### 3.2 การรับรู้รายได้

- รายได้จากการให้บริการรับรู้ในงวดบัญชีที่มีการให้บริการ
- รายได้จากการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ (Fixed Fee) และประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) รายได้จากการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ (Fixed Fee) ซึ่งรวมถึงจำนวนเงินขั้นต้นอื่นๆ ที่ต้องจ่ายตลอดระยะเวลาคงเหลือของสัญญาเช่า รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า สำหรับผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) ที่จะต้องชำระเพิ่มเติมตามปริมาณตู้สินค้าหรือสินค้าที่เกิดขึ้นจริงในแต่ละปีตามอัตราที่กำหนดไว้ในแต่ละสัญญา ถือเป็นค่าเช่าที่อาจเกิดขึ้น รับรู้เป็นรายได้ในรอบระยะเวลาบัญชีซึ่งค่าเช่านั้นเกิดขึ้น

- ดอกเบี้ยรับ

1. ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลา
2. ดอกเบี้ยเงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน รับรู้ตามงวดที่ถึงกำหนดชำระ ยกเว้นดอกเบี้ยเงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานที่ผิดนัดชำระเกิน 6 เดือน จะรับรู้ตามเกณฑ์เงินสด

#### 3.3 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในงบกระแสเงินสด หมายถึง เงินสดในมือ เงินฝากธนาคารทุกประเภท ซึ่งมีระยะเวลาไม่เกินสามเดือนนับจากวันที่ได้มา แต่ไม่รวมเงินฝากธนาคารประเภทที่ต้องจ่ายคืน เมื่อสิ้นระยะเวลาที่กำหนด

#### 3.4 เงินลงทุนชั่วคราว

หมายถึง เงินฝากธนาคารประเภทฝากประจำ ซึ่งมีอายุเกินสามเดือนนับจากวันที่ได้มา แต่ไม่เกินสิบสองเดือน

#### 3.5 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นแสดงในราคาตามใบแจ้งหนี้หักค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญตั้งเป็นจำนวนเท่ากับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ โดยประมาณขึ้นจากประสบการณ์การเก็บเงินในอดีต และตามสถานการณ์ในปัจจุบันของลูกหนี้ที่มีใช้ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจคงค้าง ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงินและถือปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วย การบัญชีและการเงินของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2548 และหลักเกณฑ์ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการการทำเรือฯ ครั้งที่ 9/2549 วันที่ 16 ตุลาคม 2549 โดยตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับลูกหนี้ที่มีใช้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

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

การตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายและเมื่อมีหนี้สูญเกิดขึ้นจริงจะหักจากค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ

### 3.6 พัสดุดคงเหลือ

พัสดุดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด บันทึกบัญชีตามราคาทุนโดยถือเกณฑ์วิธีถ่วงเฉลี่ยเคลื่อนที่ (Moving Average Method) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า อะไหล่เครื่องมือ ยกเว้นสินค้าที่เสื่อมสภาพล้าสมัย ตั้งค่าเผื่อพัสดุดคงเหลือตามจริง

### 3.7 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ที่มีราคาตั้งแต่ 30,000 บาทขึ้นไป แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ได้มา หรือก่อสร้างแล้วเสร็จ หักค่าเสื่อมราคาสะสมและขาดทุนจากการลดมูลค่า ยกเว้นที่ดินที่ได้รับโอนมา เมื่อจัดตั้งในปี 2494 แสดงในราคาทุนบวกราคาที่ดินเพิ่ม ส่วนที่มีราคาต่ำกว่า 30,000 บาท ลงมา รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวดบัญชีที่ต่อมา

ราคาทุน รวมถึงต้นทุนทางตรงที่เกี่ยวข้องกับการได้มาของสินทรัพย์ ต้นทุนของการก่อสร้างสินทรัพย์ที่การทำเรือฯ ก่อสร้างเอง รวมถึงต้นทุนของวัสดุ แรงงานทางตรง และต้นทุนทางตรงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสินทรัพย์เพื่อให้สินทรัพย์นั้นอยู่ในสภาพที่พร้อมจะใช้งานได้ตามความประสงค์ ส่วนประกอบของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์แต่ละรายการที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่เท่ากัน ต้องบันทึกแต่ละส่วนประกอบที่มีนัยสำคัญแยกต่างหากหากจากกัน การกำหนดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์พิจารณาแต่ละส่วนแยกต่างหากหากจากกัน เมื่อแต่ละส่วนประกอบนั้นมีสาระสำคัญ

สินทรัพย์จากการบริจาคจะบันทึกคู่กับรายได้สินทรัพย์รับบริจาคหรือการรับรู้ และทยอยรับรู้ รายได้สินทรัพย์รับบริจาคหรือการรับรู้เป็นรายได้เท่ากับค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์จากการบริจาค

กำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ คือ ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายกับมูลค่าตามบัญชีของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ โดยรับรู้สุทธิเป็นรายได้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

การจัดประเภทอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้ใช้งานเป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการใช้งานจากอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้ใช้งานเป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน อสังหาริมทรัพย์นั้น

จะถูกจัดประเภทใหม่เป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนด้วยมูลค่าตามบัญชี

ต้นทุนที่เกิดขึ้นในภายหลัง

ต้นทุนในการเปลี่ยนแปลงส่วนประกอบจะรับรู้เป็นส่วน

หนึ่งของมูลค่าตามบัญชีของรายการ ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ถ้ามีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่การทำเรือฯ จะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากรายการนั้น และสามารถวัดมูลค่าต้นทุนของรายการนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ ชิ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแปลงจะถูกตัดจำหน่ายตามมูลค่าตามบัญชี ต้นทุนที่เกิดขึ้นในการปรับปรุงหรือซ่อมบำรุงที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ที่เกิดขึ้นเป็นประจําจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดขึ้น

ค่าเสื่อมราคา

ค่าเสื่อมราคาคำนวณจากมูลค่าเสื่อมสภาพของสินทรัพย์ ซึ่งประกอบด้วยราคาทุนของสินทรัพย์หรือต้นทุนในการเปลี่ยนแปลงอื่น หักด้วยมูลค่าคงเหลือของสินทรัพย์

ค่าเสื่อมราคابันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ คำนวณโดยวิธีเส้นตรง ตามเกณฑ์อายุการใช้งาน โดยประมาณของส่วนประกอบของสินทรัพย์แต่ละรายการ ซึ่งอยู่ในระหว่าง 2-30 ปี

มูลค่าคงเหลือของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ต้องมีการประมาณด้วยมูลค่าที่การทำเรือฯ คาดว่าจะได้รับในปัจจุบันจากการจำหน่ายสินทรัพย์ ประหนึ่งว่าสินทรัพย์มีอายุและสภาพที่คาดว่าน่าจะเป็น เมื่อสิ้นสุดอายุการให้ประโยชน์ นอกจากนี้ได้มีการสอบทานมูลค่าคงเหลือและอายุการให้ประโยชน์อย่างน้อยทุกสิ้นปี

### 3.8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

โครงการพัฒนาระบบบัญชีการเงินบัญชีบริหารและระบบวางแผนทรัพยากรองค์กรรวมลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์โปรแกรม SAP และโปรแกรมสำเร็จรูปอื่นเพื่อใช้พัฒนาระบบบัญชีเป็นค่าใช้จ่ายในการพัฒนาระบบบัญชีการเงินและบัญชีบริหาร ระบบงานทรัพยากรบุคคล ระบบพัสดุ ระบบงานซ่อมบำรุงรักษาและระบบงานสารสนเทศเพื่อการบริหารของการทำเรือฯ รายจ่ายในการพัฒนาซึ่งรับรู้เป็นสินทรัพย์แสดงด้วยราคาทุน หักค่าตัดจำหน่ายสะสม และขาดทุนจากการลดมูลค่า โดยตัดจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายภายใน 3-5 ปี

### 3.9 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ได้แก่ อสังหาริมทรัพย์ที่ถือครองเพื่อหาประโยชน์จากรายได้ค่าเช่า หรือจากมูลค่าที่เพิ่มขึ้นหรือทั้งสองอย่าง ทั้งนี้ไม่ได้มีไว้เพื่อขายตามปกติ ธุรกิจหรือใช้ในการผลิตหรือจัดหาสินค้าหรือให้บริการหรือใช้ในการบริหารงาน

ราคาทุนของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนรวมถึงต้นทุนทางตรงเพื่อให้ได้มา ซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ต้นทุนการก่อสร้างที่การทำเรือฯ ก่อสร้างเองรวมถึงต้นทุนวัตถุดิบ ค่าแรง

ทางตรงและต้นทุนทางตรงอื่นเพื่อให้สิทธิประโยชน์เพื่อการลงทุนอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนแสดงในราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและขาดทุนจากการด้อยค่า ค่าเสื่อมราคาจะบันทึกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ซึ่งคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์แต่ละรายการ

### 3.10 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ภาระผูกพันของการทำเรือฯ กับผลประโยชน์ของพนักงานรับรู้ และวัดมูลค่าผลประโยชน์ของพนักงานแต่ละประเภท ดังนี้

1. ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงานการทำเรือฯ รับรู้หนี้สินและค่าใช้จ่ายจากวันหยุดพักผ่อนประจำปีที่ยกยอดไปใช้ในปีถัดไป โดยรับรู้ ณ ราคาต้นทุนที่คาดว่าจะมีการยกยอดวันหยุดพักผ่อนประจำปี โดยไม่ได้มีการปรับด้วยอัตราคิดลดให้เป็นปัจจุบัน

2. ผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

2.1 โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน

2.1.1 โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ และโครงการค่ารักษาพยาบาลหลังเกษียณอายุ โดยใช้เทคนิคการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย และคิดลดผลประโยชน์ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ต้นทุนบริการปัจจุบัน ต้นทุนบริการในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นทันที

2.1.2 โครงการสมทบเงินที่กำหนดไว้เป็นโครงการผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงาน ซึ่งการทำเรือฯ จัดตั้งเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่

- โครงการกองทุนสงเคราะห์พนักงานการทำเรือฯ จ่ายเงินสมทบเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนไปในกองทุนที่การทำเรือฯ จัดตั้งขึ้น โดยไม่ได้แยกเป็นนิติบุคคลจากการทำเรือฯ และสมทบเพิ่มเติมให้เท่ากับภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงาน โดยใช้เทคนิคการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย และคิดลดผลประโยชน์ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ในส่วนของบำเหน็จ บำนาญ และบำเหน็จตกทอด 30 เท่า ต้นทุนบริการปัจจุบัน ต้นทุนบริการในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จทันที

- โครงการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพการทำเรือฯ จ่ายเงินสมทบเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนไปในอีกกิจการหนึ่งแยกต่างหากและจะไม่มีภาระผูกพัน

ตามกฎหมายหรือภาระผูกพันโดยอนุमानที่จะต้องจ่ายสมทบเพิ่มเติม ภาระผูกพันในการสมทบเงินเข้าโครงการจะถูกรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายพนักงานในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในรอบระยะเวลาที่พนักงานได้ทำงานให้กับการทำเรือฯ

2.1.3 โครงการผลประโยชน์พนักงานเมื่อเลิกจ้าง การทำเรือฯ แสดงเจตนาผูกพันอย่างชัดเจนเกี่ยวกับการเลิกจ้างและไม่มีความเป็นไปได้ที่จะยกเลิก มีรายละเอียดอย่างเป็นทางการ ทั้งการเลิกจ้างก่อนวันเกษียณตามปกติหรือการสนับสนุนการออกจากงานโดยสมัครใจ ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างรับรู้เป็นค่าใช้จ่าย เมื่อการทำเรือฯ เสนอให้มีการออกจากงานโดยสมัครใจและมีความเป็นไปได้ที่จะได้รับการตอบรับข้อเสนอแนะ และสามารถประมาณจำนวนของการยอมรับข้อเสนอได้อย่างสมเหตุสมผล มีการคิดลดกระแสเงินสด หากระยะเวลาการจ่ายผลประโยชน์เกินกว่า 12 เดือน นับจากวันที่รายงาน ได้แก่ โครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด

2.2 โครงการผลประโยชน์พนักงานระยะยาวอื่น โดยใช้เทคนิคการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย และคิดลดผลประโยชน์เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ต้นทุนบริการปัจจุบัน ต้นทุนบริการในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นทันที ได้แก่ เงินตอบแทนการทำงานครบ 15/25 ปี และสวัสดิการกรณีทุพพลภาพ หรือถึงแก่กรรมจากการทำงาน

### 3.11 ประมาณการหนี้สิน

ประมาณการหนี้สินจะรับรู้ก็ต่อเมื่อการทำเรือฯ มีภาระหนี้สินตามกฎหมายหรือจากการอนุमानที่เกิดขึ้น อันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตและมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่า การทำเรือฯ จะเสียประโยชน์เชิงเศรษฐกิจไป เพื่อจ่ายชำระภาระหนี้สินดังกล่าวและตามประมาณการที่น่าเชื่อถือของจำนวนที่ต้องจ่าย

### 3.12 การด้อยค่าของสินทรัพย์

มูลค่าสินทรัพย์ตามบัญชีของการทำเรือฯ ได้รับการทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานว่ามีข้อบ่งชี้ เรื่องการด้อยค่าหรือไม่ ในกรณีที่ข้อบ่งชี้จะทำการประมาณมูลค่าสินทรัพย์ที่คาดว่าจะได้รับคืน ขาดทุน จากการด้อยค่า รับรู้เมื่อมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ขาดทุนจากการด้อยค่า บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดขึ้น

การคำนวณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน  
มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน หมายถึง มูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์หรือมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หักต้นทุนในการขายแล้วแต่มูลค่าใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์ ประมาณการกระแสเงินสดที่จะได้รับในอนาคต

จะคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันเพื่อให้สะท้อนมูลค่าที่อาจประเมินได้ในตลาดปัจจุบัน ซึ่งแปรไปตามเวลาและความเสี่ยงที่มีต่อสินทรัพย์ สำหรับสินทรัพย์ที่ไม่ก่อให้เกิดกระแสเงินสดรับโดยอิสระจากสินทรัพย์อื่น จะพิจารณามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนรวมกับหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดที่สินทรัพย์นั้นเกี่ยวข้องด้วยการกลับรายการด้อยค่า

ขาดทุนจากการด้อยค่าจะถูกกลับรายการ หากการทำเรือประเมินว่ามีข้อบ่งชี้ที่แสดงให้เห็นว่า ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่เคยรับรู้ในงวดก่อนได้หมดไปหรือลดลง โดยการทำเรือฯ 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

	2558	2557
เงินสด	96.55	88.35
เงินฝากธนาคารประเภท		
- กระแสรายวัน	(8.62)	(6.44)
- ออมทรัพย์	3,704.90	1,367.53
- ประจำ 3 เดือนไม่มีภาระผูกพัน	2,775.92	6,240.31
<b>รวม</b>	<b>6,568.75</b>	<b>7,689.75</b>

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 6,568.75 ล้านบาท เป็นของการทำเรือฯ จำนวน 6,364.21 ล้านบาท กองทุนสงเคราะห์ฯ จำนวน 183.83 ล้านบาท และกองทุนประกันภัยฯ จำนวน 20.71 ล้านบาท

## 5. เงินลงทุนชั่วคราว ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2558	2557
เงินฝากธนาคารประเภทประจำเกิน 3 เดือน		
- มีภาระผูกพัน	9.68	16.68
- ไม่มีภาระผูกพัน	<u>5,064.87</u>	<u>3,037.60</u>
<b>รวม</b>	<b><u>5,074.55</u></b>	<b><u>3,054.28</u></b>

เงินฝากธนาคารประเภทประจำเกิน 3 เดือน มีภาระผูกพัน จำนวน 9.68 ล้านบาท การทำเรือฯ ได้นำไปค้ำประกันการใช้ไฟฟ้า จำนวน 0.30 ล้านบาท และค้ำประกันเงินกู้เพื่อที่อยู่อาศัยของโครงการพัฒนาเคหะชุมชนคลองเตยระยะที่ 3 จำนวน 9.38 ล้านบาท ส่วนเงินฝากธนาคารประเภทประจำเกิน 3 เดือน ไม่มีภาระผูกพัน จำนวน 5,064.87 ล้านบาท เป็นของการทำเรือฯ จำนวน 3,007.41 ล้านบาท กองทุนประกันภัย จำนวน 1,993.10 ล้านบาท ทำเรือพาณิชย์เชียงแสน 45.00 ล้านบาท และทำเรือระนอง 19.36 ล้านบาท

## 6. ลูกหนี้การค้า ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2558	2557
ลูกหนี้การค้า	1,109.94	1,105.53
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	<u>(155.04)</u>	<u>(140.39)</u>
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	<u>954.90</u>	<u>965.14</u>

ลูกหนี้การค้า แยกตามอายุหนี้ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

อายุหนี้	2558	2557
ยังไม่ได้ถึงกำหนดชำระ	945.29	962.09
เกินกว่า 3 เดือน - 6 เดือน	17.02	2.76
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	4.40	6.67
เกินกว่า 1 ปี	<u>143.23</u>	<u>134.01</u>
<b>รวม</b>	<b><u>1,109.94</u></b>	<b><u>1,105.53</u></b>

## 7. ลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2558	2557
ลูกหนี้เงินยืมโดยตรง	7.48	6.34
ลูกหนี้ขีดใช้ค่าเสียหาย	0.32	0.32
ลูกหนี้เบ็ดเตล็ด	<u>2.74</u>	<u>2.55</u>
รวม	10.54	9.21
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	<u>(2.83)</u>	<u>(2.75)</u>
ลูกหนี้อื่น - สุทธิ	<u>7.71</u>	<u>6.46</u>

## 8. ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2558	2557
ลูกหนี้เงินกู้ทั่วไป	133.76	126.58
ลูกหนี้เงินกู้เพื่อที่อยู่อาศัย	5.63	6.08
ลูกหนี้เงินกู้เพื่อซื้อรถจักรยานยนต์	0.34	0.22
ลูกหนี้เงินกู้พิเศษ	40.21	37.51
ลูกหนี้เงินกู้ภาวะเศรษฐกิจ	0.01	0.01
ลูกหนี้เงินกู้ปรับปรุงคุณภาพชีวิต	25.71	57.12
ลูกหนี้เงินกู้พิเศษเนื่องจากวิกฤตอุทกภัย	<u>74.52</u>	<u>128.31</u>
รวม	280.18	355.83
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	<u>(5.13)</u>	<u>(5.26)</u>
รวม	<u>275.05</u>	<u>350.57</u>
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานค้างชำระ	-	-
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานยังไม่ถึงกำหนดชำระ	<u>275.05</u>	<u>350.57</u>
รวม	<u>275.05</u>	<u>350.57</u>

9. วัสดุคงเหลือ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2558	2557
อะไหล่เครื่องมือยกขนสินค้า	180.36	189.28
อะไหล่เรือ	10.74	5.88
อุปกรณ์ไฟฟ้าและโทรศัพท์	4.55	3.83
วัสดุซ่อมแซมอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	1.66	1.54
น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	8.83	7.75
เครื่องเขียนแบบพิมพ์และของใช้สิ้นเปลือง	6.02	5.97
อุปกรณ์ประปาและสุขาภิบาล	0.79	0.50
อะไหล่รถยนต์และเครื่องมือกล	0.38	0.40
พัสดุค่ายาและเวชภัณฑ์	3.88	8.54
พัสดุอื่นๆ	11.55	9.94
<b>รวม</b>	<b>228.76</b>	<b>233.63</b>
หัก สำรองพัสดุเสื่อมสภาพ	(55.41)	(53.23)
<b>รวมพัสดุคงเหลือ</b>	<b>173.35</b>	<b>180.40</b>

10. สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2558	2557
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคารค้างรับ	33.43	43.31
รายได้ค้างรับ	0.04	0.05
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	0.53	0.63
เงินมัดจำ	0.53	0.53
ภาษีซื้อรอเครดิต	33.73	33.54
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ	0.15	0.05
<b>รวม</b>	<b>68.41</b>	<b>78.11</b>

## 11. รายได้ค่าเช่าอเรียกเก็บ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2558	2557
ยอดยกมา	15,697.57	15,020.53
บวก รายได้ตามวิธีเส้นตรง	3,492.13	3,483.33
หัก รับชำระเงินตามสัญญา	(3,115.55)	(2,806.29)
ยอดยกไป	<u>16,074.15</u>	<u>15,697.57</u>
การทำเรือฯ มีสัญญาที่มีอายุตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป จำนวน 66 สัญญา ประกอบด้วย		
	ท่าเรือกรุงเทพ (สัญญา)	ท่าเรือแหลมฉบัง (สัญญา)
สัญญาเช่าพื้นที่	4	49
สัญญาเช่าที่เพื่อประกอบการให้บริการท่าเรือ	-	13
รวม	<u>4</u>	<u>62</u>

## 12. อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ที่ดิน	อาคารและ สิ่งปลูกสร้าง	รวม
<b>ราคาทุน</b>			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2557	237.36	13,723.80	13,961.16
บวก โอนมาจากงานระหว่างก่อสร้าง	-	22.13	22.13
หัก จำหน่าย	-	(41.67)	(41.67)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2558	<u>237.36</u>	<u>13,704.26</u>	<u>13,941.62</u>
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2557	-	6,864.25	6,864.25
บวก ค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด	-	345.43	345.43
หัก จำหน่าย	-	(39.09)	(39.09)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2558	-	<u>7,170.59</u>	<u>7,170.59</u>
<b>ราคาตามบัญชี</b>			
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2557	<u>237.36</u>	<u>6,859.55</u>	<u>7,096.91</u>
ณ วันที่ 30 กันยายน 2558	<u>237.36</u>	<u>6,533.67</u>	<u>6,771.03</u>

ค่าเสื่อมราคาอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนประจำปี จำนวน 345.43 ล้านบาท เป็นค่าเสื่อมราคาของกลุ่มสินทรัพย์จากการบริจาคม  
จำนวน 23.15 ล้านบาท

12. อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

การท่าเรือแห่งประเทศไทย	ยอดตามบัญชี ณ วันที่ 30 กันยายน 2558		
	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน		
	ทุน	ค่าเสื่อมราคาสะสม	ราคาตามบัญชีสุทธิ
ที่ดินที่การทำเรือฯ ถือครองไว้เพื่อประโยชน์ จากรายได้ค่าเช่าและการเพิ่มขึ้น ของราคาในอนาคต			
<b>ท่าเรือกรุงเทพ</b>			
ที่ดินเปล่าภายใต้สัญญาเช่าที่ดิน	15,989,856.17	-	15,989,856.17
<b>ท่าเรือแหลมฉบัง</b>			
ที่ดินเปล่าภายใต้สัญญาเช่าที่ดิน	172,389,099.61	-	172,389,099.61
ที่ดินการเคหะฯ/บ้านพัก	20,168,283.63	-	20,168,283.63
	208,547,239.41	-	208,547,239.41
ที่ดินว่างเปล่า	28,818,347.62	-	28,818,347.62
	237,365,587.03	-	237,365,587.03
<b>กลุ่มอาคารให้เช่าภายใต้สัญญาเช่า ดำเนินงาน</b>			
<b>ท่าเรือกรุงเทพ</b>			
อาคารพาณิชย์และแฟลตชุมชนฯ	802,252,406.27	(478,403,258.26)	323,849,148.01
อาคารคลังสินค้า	16,200,833.75	(16,184,104.52)	16,729.23
อาคารสำนักงาน	31,545,892.97	(15,869,799.72)	15,676,093.25
	849,999,132.99	(510,457,162.50)	339,541,970.49
<b>ท่าเรือแหลมฉบัง</b>			
สิ่งปลูกสร้างบนพื้นที่ให้เช่า	12,854,260,930.27	(6,660,142,547.27)	6,194,118,383.00
<b>รวม</b>	<b>13,941,625,650.29</b>	<b>(7,170,599,709.77)</b>	<b>6,771,025,940.52</b>

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนของการท่าเรือฯ ประกอบด้วย

ที่ดินที่การทำเรือฯ ถือครองไว้เพื่อประโยชน์จากรายได้ค่าเช่าและการเพิ่มขึ้นของราคาในอนาคต จำนวน 3,373.56 ไร่ ตั้งอยู่ที่ท่าเรือกรุงเทพ 676.76 ไร่ และท่าเรือแหลมฉบัง 2,696.80 ไร่ ซึ่งได้ให้บุคคลภายนอกเช่าภายใต้สัญญาเช่าที่ดินทั้งระยะสั้นและระยะยาว ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 ที่ดินให้เช่าดังกล่าวมีมูลค่า

ตามบัญชี จำนวน 208.55 ล้านบาท และมูลค่ายุติธรรม จำนวน 30,549.29 ล้านบาท ซึ่งประเมินขึ้นโดยอ้างอิงจากราคาประเมินที่ดินของกรมธนารักษ์ในแถวข้างเคียง

ที่ดินว่างเปล่าที่เป็นกรรมสิทธิ์ของกิจการตั้งอยู่ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน 432 ไร่ๆ ละ 4 ล้านบาท ไม่ได้มีไว้เพื่อใช้ในการให้บริการ หรือใช้ในการบริหารงานของกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 ที่ดินว่างเปล่ามีมูลค่าตามบัญชี จำนวน 28.82 ล้านบาท และมีมูลค่า

ยุติธรรม จำนวน 1,726.24 ล้านบาท โดยพิจารณาจากราคาประเมินที่ดินของกรมธนารักษ์ในละแวกข้างเคียง อาคารพาณิชย์และแฟลตชุมชนฯ อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ ได้ให้บุคคลภายนอกเช่าภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 มีราคาทุน จำนวน 850 ล้านบาท มูลค่าตามบัญชี จำนวน 339.54 ล้านบาท และมูลค่ายุติธรรม จำนวน 2,053.42 ล้านบาท ซึ่งประเมินขึ้นด้วยวิธีต้นทุนทดแทน โดยพิจารณาการเสื่อมราคาจากการเสื่อมทางกายภาพ การเสื่อมราคาของประโยชน์ใช้สอย และการเสื่อมราคาเนื่องจากปัจจัยภายนอกหรือทางเศรษฐกิจ

กลุ่มสินทรัพย์ประเภทสิ่งปลูกสร้างภายใต้สัญญาเช่าประกอบการทำเทียบเรือจำนวน 13 ท่า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ได้ให้บริษัทเอกชนเช่าประกอบการและบริหารงานทำเทียบเรือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 มีราคาทุน จำนวน 12,854.26 ล้านบาท มีมูลค่าตามบัญชี จำนวน 6,194.12 ล้านบาท และมูลค่ายุติธรรม จำนวน 20,627.00 ล้านบาท ซึ่งประเมินขึ้นโดยกิจการด้วยวิธีรายได้ (Income Method, DCF Technique)

จำนวนเงินที่เกี่ยวข้องกับอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนที่ได้รับรู้ในงบกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จ ได้แก่

หน่วย : ล้านบาท

	2558	2557
รายได้ค่าเช่าที่ดิน อาคาร และคลังสินค้า	1,151.39	1,009.68
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานโดยตรงที่เกิดจากอสังหาริมทรัพย์		
เพื่อการลงทุนซึ่งก่อให้เกิดรายได้ค่าเช่าสำหรับปี	345.43	344.40

13. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท											
	ราคาทุน					ค่าเสื่อมราคาสะสม					ราคาตามบัญชี	
	ต้นงวด ณ 1 ต.ค. 57	ซื้อ	รับ บริจาค	โอนจากสินทรัพย์ ระหว่างก่อสร้างและตัดทิ้ง	จำหน่าย	ปลายงวด ณ 30 ก.ย. 58	ต้นงวด ณ 1 ต.ค. 57	ค่าเสื่อมราคา สำหรับปี	จำหน่าย	ปลายงวด ณ 30 ก.ย. 58	ต้นงวด ณ 1 ต.ค. 57	ปลายงวด ณ 30 ก.ย. 58
ที่ดิน	133.14	-	-	-	-	133.14	-	-	-	-	133.14	133.14
สิ่งปลูกสร้าง	6,459.00	0.16	-	59.92	(1.24)	6,517.84	3,657.57	188.52	(1.17)	3,844.92	2,801.43	2,672.92
สินทรัพย์ถาวรอื่น	5,477.07	-	-	681.68	(63.17)	6,095.58	3,382.60	187.20	(63.17)	3,506.63	2,094.47	2,588.95
เครื่องมือยกขนส่งสินค้า	8,434.01	-	-	503.50	(108.50)	8,829.01	5,008.26	636.05	(105.90)	5,538.41	3,425.75	3,290.60
สินทรัพย์อื่น												
การทำเช่า	3,710.43	20.67	2.63	122.85	(86.62)	3,769.96	2,769.10	247.91	(86.55)	2,930.46	941.33	839.50
กองทุนสงเคราะห์	0.06	-	-	-	-	0.06	0.06	-	-	0.06	-	-
กองทุนประกันภัย	0.04	-	-	-	-	0.04	0.04	-	-	0.04	-	-
<b>รวม</b>	<b>24,213.75</b>	<b>20.83</b>	<b>2.63</b>	<b>1,367.95</b>	<b>(259.53)</b>	<b>25,345.63</b>	<b>14,817.63</b>	<b>1,259.68</b>	<b>(256.79)</b>	<b>15,820.52</b>	<b>9,396.12</b>	<b>9,525.11</b>

ในงวดบัญชีปี 2558 การทำเช่า มีค่าเสื่อมราคาประจำปี จำนวน 1,259.68 ล้านบาท เป็นค่าเสื่อมราคาของกลุ่มสินทรัพย์จากการบริการ จำนวน 9.16 ล้านบาท

## 14. สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2558			2557	
	ยอดยกมา	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอดยกไป	
งานระหว่างก่อสร้าง	383.16	270.11	(359.63)	293.64	383.16
สินทรัพย์ระหว่างสั่งซื้อ	421.47	691.84	(987.16)	126.15	421.47
งานซ่อมบำรุงระหว่างดำเนินการ	14.03	38.23	(52.26)	-	14.03
<b>รวม</b>	<b>818.66</b>	<b>1,000.18</b>	<b>(1,399.05)</b>	<b>419.79</b>	<b>818.66</b>

ในงวดบัญชีปี 2558 การท่าเรือฯ มีงานที่เพิ่มขึ้นจำนวน 1,000.18 ล้านบาท ส่วนหนึ่งเป็นการโอนมาจากเงินล่องหน้าจำนวน 133.99 ล้านบาท

## 15. สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอดัดจ่าย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2558	2557
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอดัดจ่าย	337.64	337.98
หัก ตัดจ่ายระหว่างปี	(2.16)	(0.34)
<b>รวม</b>	<b>335.48</b>	<b>337.64</b>

สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนรอดัดจ่ายเป็นโครงการที่การท่าเรือฯ ดำเนินการเพื่อพัฒนาเคหะชุมชนคลองเตยร่วมกับการเคหะแห่งชาติ มีวัตถุประสงค์ในการรื้อย้ายชุมชนแออัดออกจากที่ดินของการท่าเรือฯ จำนวน 4,200 ครอบครัวยุคและชุมชนแออัดบริเวณลี้ก 7-12 จำนวน 600 หน่วย เพื่อพัฒนาพื้นที่สำหรับใช้ในกิจการของการท่าเรือฯ ประกอบด้วยการก่อสร้างอาคารแฟลตบนที่ดินของการท่าเรือฯ จำนวน 1,680 หน่วย

ซึ่งการท่าเรือฯ ได้สร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วและการจัดหาที่ดินแปลงโล่งนอกเขตการท่าเรือฯ โดยการจัดซื้อที่ดินบริเวณซอยวัชรพลและบริเวณหนองจอก ซึ่งจะตัดเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อชุมชนย้ายไปอยู่อาศัยและโอนสิทธิแล้ว

ในปี 2558 มียอดยกมาจำนวน 337.64 ล้านบาท ได้มีการตัดจ่ายโอนโฉนดที่ดินให้กับชาวชุมชนจำนวน 14 แปลงเป็นจำนวนเงิน 2.16 ล้านบาท คงเหลือ 335.48 ล้านบาท

16. สิทธิประโยชน์ไม่มีตัวตน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท											
	ราคาทุน					ค่าเสื่อมราคาสะสม					ราคาตามบัญชี	
	ต้นงวด ณ 1 ต.ค. 57	ซื้อ	รับ บริจาค	โอนมาจากสิทธิประโยชน์ ระหว่างงวดซึ่งสิ้นสุดตั้ง	ปลายงวด ณ 30 ก.ย. 58	ต้นงวด ณ 1 ต.ค. 57	ตัดจำหน่าย สำหรับปี	ปลายงวด ณ 30 ก.ย. 58	ต้นงวด ณ 1 ต.ค. 57	ปลายงวด ณ 30 ก.ย. 58		
โครงการพัฒนาระบบ บัญชีและระบบ วางแผนทรัพยากร บุคคล	82.98	-	-	82.98	82.98	82.98	-	82.98	-	-		
ลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์												
โปรแกรมสำเร็จรูป อื่นๆ	275.50	0.25	6.58	291.30	291.30	91.32	134.38	184.18	156.92	156.92		
<b>รวม</b>	<b>358.48</b>	<b>0.25</b>	<b>6.58</b>	<b>374.28</b>	<b>374.28</b>	<b>174.30</b>	<b>217.36</b>	<b>184.18</b>	<b>156.92</b>	<b>156.92</b>		

ในงวดบัญชีปี 2558 การทำเรือฯ มีค่าตัดจำหน่ายประจำปี จำนวน 43.06 ล้านบาท

## 17. เจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2558	2557
ค่าแรง และค่าล่วงเวลาค้างจ่าย	32.25	180.31
โบนัสกรรมการและพนักงานค้างจ่าย	554.86	480.27
เงินบำนาญและเงินบำเหน็จตกทอดค้างจ่าย	10.00	10.49
ค่าเช่าที่ดิน อาคารและคลังสินค้า	18.21	18.62
ค่าตอบแทนจากการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ (Fixed Fee) และประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee)	416.27	381.22
ค่าผ่านทางอัตโนมัติ	0.14	0.12
อื่นๆ	97.73	47.02
<b>รวม</b>	<b>1,129.46</b>	<b>1,118.05</b>

## 18. รายได้แผ่นดินค้ำนำส่งคลัง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2558	2557
รายได้แผ่นดินค้ำนำส่งคลัง		
ณ วันต้นงวด	2,785.03	3,561.00
<u>บวก</u> สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง		
- จากกำไรสุทธิประจำปี	3,989.56	3,677.09
- นำส่งเงินรายได้แผ่นดินเพิ่มเติม	1,500.00	-
- จากกำไรสุทธิปี 2557 ปรับปรุงเพิ่มขึ้น	0.01	-
- จากกำไรสุทธิปี 2556 ปรับปรุง (ลดลง)	-	(0.10)
รวม	8,274.60	7,237.99
<u>หัก</u> นำส่งกระทรวงการคลัง	(4,875.04)	(4,452.96)
ณ วันที่ 30 กันยายน	<u>3,399.56</u>	<u>2,785.03</u>

ในงวดบัญชีปี 2558 การท่าเรือฯ ได้สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลังจากกำไรสุทธิประจำปี 2558 ในอัตราร้อยละ 65 ของกำไรสุทธิก่อนค่าใช้จ่ายสำรองโบนัสเป็นจำนวน 3,989.56 ล้านบาท และนำส่งเงินรายได้แผ่นดินเพิ่มเติม 1,500.00 ล้านบาท ตามมติคณะกรรมการการท่าเรือฯ ครั้งที่ 9/2558

การท่าเรือฯ ได้ชำระรายได้แผ่นดินนำส่งคลังจากกำไรประจำปี 2557 ส่วนที่เหลือเป็นจำนวน 2,785.03 ล้านบาท และจากกำไรประจำปี 2558 บางส่วนเป็นจำนวน 2,090.01 ล้านบาท ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 มีรายได้แผ่นดินค้ำนำส่งคลังจำนวน 3,399.56 ล้านบาท

19. หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2558	2557
เจ้าหนี้กรมสรรพากร	16.17	13.81
เงินมัดจำและเงินประกัน	220.89	178.54
เงินฝากเพื่อถอนคืน	13.47	14.87
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	49.39	46.25
ภาษีขายรอการชำระ	31.76	32.18
ภาษีเงินได้นิติบุคคลหัก ณ ที่จ่าย	2.39	4.03
เจ้าหนี้บริษัทผู้ประกอบการท่าเรือ	11.35	7.36
เช็คจ่ายระหว่างทาง	228.94	145.21
เงินรับฝากค่าภาษีโรงเรือน	6.29	6.86
หนี้สินหมุนเวียนอื่นๆ	2.37	1.58
<b>รวม</b>	<b>583.02</b>	<b>450.69</b>

20. รายได้สินทรัพย์รับบริการรอการรับรู้ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2558	2557
ยอดยกมา	336.81	368.11
บวก สินทรัพย์รับบริการในงวดนี้	9.21	-
รวม	346.02	368.11
หัก รับรู้เป็นรายได้	(32.92)	(31.30)
<b>ยอดคงเหลือ</b>	<b>313.10</b>	<b>336.81</b>

21. เงินสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสมค้างจ่าย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	เงินสะสม ค้างจ่าย	ดอกเบี้ยเงินสะสม ค้างจ่าย	รวม	รวม
ยอดยกมา	184.85	260.26	445.11	430.00
บวก เพิ่มระหว่างปี	17.10	37.31	54.41	53.18
รวม	201.95	297.57	499.52	483.18
หัก จ่ายระหว่างปี	(14.10)	(25.27)	(39.37)	(38.07)
<b>ยอดคงเหลือ</b>	<b>187.85</b>	<b>272.30</b>	<b>460.15</b>	<b>445.11</b>

ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 เงินสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสมค้างจ่าย จำนวน 460.15 ล้านบาท การทำเรื่องจ่ายให้เมื่อพนักงานออกจากงานหรือพ้นสภาพการเป็นพนักงาน

## 22. การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

จำนวนที่รับรู้ในงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 และ 2557 มีดังต่อไปนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2558	2557
<b>1. ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน</b>		
โครงการวันลาหยุดพักผ่อนประจำปีสะสม	50.15	46.45
<b>2. ผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน</b>		
<b>ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน</b>		
โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	965.74	930.37
โครงการกองทุนสงเคราะห์	11,795.55	12,050.63
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	4,082.09	4,019.09
รวม ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน	<u>16,843.38</u>	<u>17,000.09</u>
<b>ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น</b>		
โครงการตอบแทนการทำงานระยะยาว	11.49	12.63
โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	25.08	26.17
รวม ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	<u>36.57</u>	<u>38.80</u>
<b>รวม ภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์พนักงาน</b>	<u>16,930.10</u>	<u>17,085.34</u>

การเปลี่ยนแปลงของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2558 และ 2557 มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2558	2557
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันต้นงวด 1 ตุลาคม	17,085.34	17,228.26
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	240.88	255.89
ต้นทุนดอกเบี้ย	693.24	697.72
รายจ่ายที่เกิดขึ้นจริง	(1,089.36)	(1,096.53)
<b>ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันสิ้นงวด 30 กันยายน</b>	<u>16,930.10</u>	<u>17,085.34</u>

ค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2558 และ 2557 มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2558	2557
โครงการวันลาหยุดพักผ่อนประจำปีสะสม	8.14	4.07
โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	92.71	68.07
โครงการกองทุนสงเคราะห์	632.98	675.56
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	197.67	203.11
โครงการผลตอบแทนการทำงานระยะยาว	1.54	1.82
โครงการสวัสดิการถึงแก่กรรมเนื่องจากการทำงาน	1.08	0.98
<b>รวม ค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ</b>	<u>934.12</u>	<u>953.61</u>

ข้อสมมติฐานหลักในการประมาณการตามหลักการคณิตศาสตร์ประกันภัยมีดังนี้

	2558	2557
	ร้อยละ	ร้อยละ
อัตราคิดลด		
โครงการเงินชดเชยเกษียณอายุ	4.22	4.22
โครงการกองทุนสงเคราะห์	3.98	3.98
โครงการค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	4.26 และ 3.98	4.26 และ 3.98
โครงการผลตอบแทนการทำงานระยะยาว	4.22 และ 3.98	4.22 และ 3.98
อัตรการเพิ่มขึ้นของเงินเดือนในอนาคต (เฉลี่ย)	7.96	7.96
อัตราเงินเฟ้อ	3.00	3.00
อัตรการเติบโตของค่ารักษาพยาบาล	5.00	5.00
อัตรการหมุนเวียนของพนักงาน		
อายุ 0-40 ปี	0.40	0.40
อายุ 41-50 ปี	0.20	0.20
อายุ 51-60 ปี	-	-

ข้อสมมติฐานที่เกี่ยวกับการมรณะ อ้างอิงตามตารางมรณะ พ.ศ. 2551 ซึ่งเป็นข้อมูลทางสถิติที่เผยแพร่ทั่วไป ตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

#### โครงการสมทบเงินที่กำหนดไว้

การทำเรือฯ ได้จดทะเบียนจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ตามทะเบียนเลขที่ 4/2548 มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 7 มิถุนายน 2548 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพฯ มีฐานะเป็นนิติบุคคล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการส่งเสริมการออมทรัพย์และเพื่อเป็นสวัสดิการและหลักประกันแก่พนักงานที่เป็นสมาชิกและครอบครัวในกรณีที่พนักงานตายหรือลาออกจากงานหรือลาออกจากกองทุนฯ เริ่มรับสมัครพนักงานเข้าเป็นสมาชิกกองทุนฯ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2548 และมติคณะกรรมการทำเรือฯ ครั้งที่ 14/2548 เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2548 ได้อนุมัติให้พนักงานสมัครเข้าเป็นสมาชิกกองทุนฯ เพิ่มเติมตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2548 ผู้สมัครในช่วงเวลาดังกล่าว

ทั้งสองกลุ่มจะได้รับเงินเพิ่มพิเศษตอบแทนตามมาตรการจูงใจจากการทำเรือฯ เป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 10 ของอัตราเงินเดือน ณ เดือนที่กองทุนฯ รับเข้าเป็นสมาชิกในจำนวนคงที่ จนถึงวันที่พ้นจากสมาชิกภาพของกองทุนฯ และได้รับสิทธิในการคำนวณเงินประเดิม และเงินเพิ่มพิเศษจากฐานของเงินเดือนปีงบประมาณ 2549 ตามข้อบังคับกองทุนฯ กำหนดให้สมาชิกต้องจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนฯ ในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือน แต่ต้องไม่เกินอัตราเงินสมทบที่การทำเรือฯ จ่าย และให้การทำเรือฯ จ่ายสมทบเข้ากองทุนฯ ในอัตราร้อยละ 5 ถึงร้อยละ 12 ของเงินเดือนตามอายุงาน

## 23. ประมาณการหนี้สิน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	การฟ้องร้องคดี ค่าล่วงเวลา	การฟ้องร้องคดี อื่นๆ	รวม
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2557	85.76	227.11	312.87
ประมาณการหนี้สินเพิ่มขึ้น	18.63	10.33	28.96
จ่ายชำระประมาณการหนี้สิน	(0.48)	-	(0.48)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2558	<u>103.91</u>	<u>237.44</u>	<u>341.35</u>

ประมาณการหนี้สินในปี 2558 มีมูลค่าประมาณการหนี้สินเพิ่มขึ้นจำนวน 28.96 ล้านบาท เป็นการประมาณการหนี้สินคดีค่าล่วงเวลาเพิ่มขึ้นจำนวน 22 คดี เป็นจำนวนเงิน 12.13 ล้านบาท และมีการตั้งประมาณการเงินต้นและดอกเบี้ยจากประมาณการหนี้สินเดิม เป็นจำนวน 16.83 ล้านบาท ประมาณการหนี้สินลดลงจำนวน 0.48 ล้านบาท เนื่องจากมีการชำระหนี้สินคดีค่าล่วงเวลา

## 24. ทุน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2558	2557
<b>ทุนท่าเรือกรุงเทพ</b>		
ทุนประเดิม	47.79	47.79
ทุนดำเนินการท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	117.22	117.22
ทุนพัฒนาเศรษฐกิจ	9.79	9.79
เงินกู้และดอกเบี้ยที่รัฐบาลจ่ายแทน	82.08	82.08
ทุนดำเนินการหน่วยบำรุงรักษาร่องน้ำสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา	<u>3.24</u>	<u>3.24</u>
	<u>260.12</u>	<u>260.12</u>
<b>ทุนท่าเรือแหลมฉบัง</b>		
ทุนจากงบประมาณแผ่นดิน	6,688.23	6,688.23
ทุนจากการงดนำเงินส่งคลังเพื่อเป็นเงินบาทสมทบเงินกู้	40.00	40.00
ทุนได้รับจัดสรรจากเงินกู้เพื่อการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจงวดที่ 2 (SAL2)	96.74	96.74
ทุนจากการรับโอนสินทรัพย์จากท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	<u>100.07</u>	<u>100.07</u>
	<u>6,925.04</u>	<u>6,925.04</u>
<b>รวม</b>	<u><b>7,185.16</b></u>	<u><b>7,185.16</b></u>

## 25. กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง

ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 และ 2557 สินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2558	2557
สินทรัพย์		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	20.71	488.90
เงินลงทุนชั่วคราว	1,993.10	1,303.18
ลูกหนี้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	101.05	186.36
ดอกเบีย้ค้างรับ	9.25	13.47
<b>รวม</b>	<b><u>2,124.11</u></b>	<b><u>1,991.91</u></b>
หนี้สินและกองทุน		
กองทุน	1,991.91	1,865.80
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย	132.20	126.11
<b>รวม</b>	<b><u>2,124.11</u></b>	<b><u>1,991.91</u></b>

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

การเปลี่ยนแปลงในสำรองเพื่อกองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2558	2557
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม	1,991.91	1,865.80
จัดสรรระหว่างปี	132.20	126.11
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน	<b><u>2,124.11</u></b>	<b><u>1,991.91</u></b>

## 26. รายได้ค่าใช้จ่ายกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2558	2557
รายได้		
ดอกเบียเงินฝากธนาคาร	0.74	0.68
ดอกเบียเงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	25.61	28.30
รายได้เบ็ดเตล็ด	0.53	0.23
รวม	<u>26.88</u>	<u>29.21</u>
ค่าใช้จ่าย		
ดอกเบียเงินสะสม	37.31	35.99
รวม	<u>37.31</u>	<u>35.99</u>

## 27. รายได้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2558	2557
รายได้ค่าปรับผิดสัญญา	17.65	19.59
รายได้สินทรัพย์รับบริจาค	33.22	31.30
รายได้เบ็ดเตล็ด	28.86	31.75
อื่นๆ	5.13	6.71
รวม	<u>84.86</u>	<u>89.35</u>

## 28. ค่าตอบแทนผู้บริหาร

ผู้บริหาร หมายถึง ผู้บริหารที่เป็นพนักงานตั้งแต่ระดับผู้ช่วยผู้อำนวยการการทำเรือฯ หรือเทียบเท่าขึ้นไป รวมถึงผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี และคณะกรรมการการทำเรือฯ รวม 25 ราย

หน่วย : ล้านบาท

	2558	2557
ค่าตอบแทนผู้บริหาร		
ผลประโยชน์ระยะสั้น	32.13	27.82
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	3.36	1.14
รวม	<u>35.49</u>	<u>28.96</u>

29. ค่าใช้จ่ายอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2558	2557
ค่าใช้จ่ายเดินทาง - ภายในประเทศ	7.63	7.64
ค่าใช้จ่ายเดินทาง - ต่างประเทศ	2.56	1.45
ค่าอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้	3.30	3.20
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบคอมพิวเตอร์	66.00	10.07
ค่าใช้จ่ายพัสดุคุมจำนวน	19.71	7.30
ค่าเช่าเครื่องและค่าถ่ายเอกสาร	2.51	1.75
ค่าสอบบัญชี	1.59	0.91
ค่าใช้จ่ายการกีฬาของพนักงาน	22.38	23.70
ค่าเช่ารถอื่นๆ	22.81	21.54
ค่าธรรมเนียม	5.54	4.89
ค่าเบี้ยประกันภัย	4.22	3.37
ค่ารับรอง	11.15	9.59
ค่าบำรุงสมาคมและเงินอุดหนุน	18.69	12.28
ค่าใช้จ่ายสถานการณ์ฉุกเฉิน - น้ำท่วม ไฟไหม้ ฯลฯ	7.53	7.71
หนังสือสั่งจะสูญ	14.61	13.91
สินทรัพย์โครงการเคหะชุมชนตัดจ่าย	2.16	0.34
เงินชดใช้ค่าเสียหาย	9.50	18.61
ค่าจัดพิมพ์หนังสือ	1.64	3.13
เงินบริจาค	39.22	51.79
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	15.30	12.60
ค่าใช้จ่ายพัสดุเสื่อมสภาพ	2.19	27.26
ค่าบริการเรือรับ - ส่งเจ้าพนักงานนำร่องในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง	36.11	-
อื่นๆ	16.84	27.39
<b>รวม</b>	<b>333.19</b>	<b>270.43</b>

## 30. การผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ประกอบด้วย

## การผูกพัน

1) ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 การทำเรือฯ มีภาระค้ำประกัน โดยบัญชีเงินฝากธนาคารประเภทฝากประจำ 12 เดือน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

ภาระค้ำประกัน	ธนาคาร	2558	2557
การใช้ไฟฟ้า	ธนาคารกรุงไทยฯ	0.30	0.30
การชำระหนี้เงินกู้เพื่อที่อยู่อาศัยโครงการพัฒนาเคหะชุมชนคลองเตยระยะที่ 3	ธนาคารอาคารสงเคราะห์	9.38	16.38
<b>รวม</b>		<b>9.68</b>	<b>16.68</b>

2) คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2528 อนุมัติตามมติของคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกให้กรมธนารักษ์อนุญาตให้การทำเรือฯ ใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุบริเวณตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี แปลงหมายเลขทะเบียน ขบ. 341 ไปก่อน และให้ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่ใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะของที่ดินราชพัสดุเพื่อขายให้แก่การทำเรือฯ ในราคาผ่อนปรนต่อไป กรมธนารักษ์จึงอนุญาตให้กระทรวงคมนาคมใช้ที่ดินราชพัสดุแปลงดังกล่าว เนื้อที่ประมาณ 1,910-0-09 ไร่ เพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเป็นการชั่วคราวตามมติคณะรัฐมนตรี

ปัจจุบันได้มีพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่ใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะของที่ดินราชพัสดุในท้องที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2548 โดยให้ถอนสภาพการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่ใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดิน โดยเฉพาะของที่ดินราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียน ขบ. 341 เนื้อที่ทั้งหมดประมาณ 1,941-2-15 ไร่ บางส่วน โดยมีเนื้อที่ประมาณ 1,456-0-83 ไร่ ในท้องที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี

การดำเนินการเกี่ยวกับการขายที่ดินราชพัสดุแปลงดังกล่าว ให้กับการทำเรือฯ กรมธนารักษ์ได้ดำเนินการตามที่กฎหมายที่ดินราชพัสดุกำหนดไว้เรียบร้อยแล้ว คือกระทรวงการคลังได้ให้ความยินยอมแล้วตามข้อ 2 (2) แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติที่ดินราชพัสดุ พ.ศ. 2518 และกระทรวงการคลังได้ให้ความเห็นชอบในราคาขายแล้วตามข้อ 4 แห่งกฎกระทรวงดังกล่าว โดยมีราคาทั้งแปลง ไร่ละ 1.83 ล้านบาท คิดตามส่วนที่ได้ดำเนินการถอนสภาพฯ เรียบร้อยแล้ว เนื้อที่ 1,456-0-83 ไร่ คิดเป็นเงินจำนวน 2,660.49 ล้านบาท และให้การทำเรือฯ ผ่อนชำระเป็น 4 งวดๆ ละเท่าๆ กัน โดยเริ่มต้นชำระในปีงบประมาณ 2550 จนถึงปีงบประมาณ 2553

การทำเรือฯ พิจารณาแล้วเห็นว่าราคาที่ดินที่กรมธนารักษ์แจ้งมานั้น เป็นราคาที่ยังไม่เหมาะสมและเพื่อให้ปัญหายุติลงโดยเร็ว คณะกรรมการการทำเรือฯ ให้การทำเรือฯ ดำเนินการเจรจาต่อรองราคาขายที่ดินราชพัสดุ แปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 ในราคาผ่อนปรนตามมติคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติตามมติของคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยใช้หลักเกณฑ์การคำนวณราคาขายที่ดินที่ทำเรือฯ ได้จ่ายทดแทนให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองตามพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่ ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา และตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2521 มีจำนวนทั้งสิ้น 1,260 ไร่ ราคาทดแทนสูงสุดไร่ละ 0.10 ล้านบาท และราคาต่ำสุดไร่ละ 0.03 ล้านบาท เนื้อที่เวนคืนทั้งสิ้น 4,388-2-92 ไร่ เป็นเงิน 199.56 ล้านบาท โดยเฉลี่ยราคาไร่ละ 0.05 ล้านบาท มาใช้เป็นเกณฑ์ในการคำนวณราคาขายที่ดินที่ราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 จำนวนเนื้อที่ทั้งหมด 1,456-0-83 ไร่ เป็นเงินทั้งสิ้น 66.98 ล้านบาท คิดราคาผ่อนปรนตามมติคณะรัฐมนตรี โดยปรับลดร้อยละ 10 (10%) เหลือราคาขายเป็นเงิน 60.28 ล้านบาท ซึ่งการทำเรือฯ ได้มีหนังสือถึงกรมธนารักษ์เพื่อโปรดพิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2551 เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2558 ได้มีการประชุมร่วมกันระหว่างกรมธนารักษ์และการทำเรือฯ 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 โดยให้การทำเรือฯ ผ่อนชำระเงิน 4 งวดๆ ละเท่าๆ กัน ภายในระยะเวลา 4 ปี ให้การทำเรือฯ ทราบต่อไป

2) ที่ดินราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 เนื้อที่ 485-1-32 ไร่ ที่ยังไม่ดำเนินการถอนสภาพฯ กรมธนารักษ์

จะดำเนินการขอออกหนังสือสำคัญสำหรับที่หลวง (น.ส.ล.) ต่อกรมที่ดินก่อน และเมื่อได้ น.ส.ล. แล้ว กรมธนารักษ์จะไปดำเนินการถอนสภาพการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่ใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะ เพื่อขายให้แก่การทำเรือฯ ต่อไป โดยในระหว่างที่การดำเนินการดังกล่าวยังไม่แล้วเสร็จ กรมธนารักษ์จะเรียกเก็บค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์กับการทำเรือฯ นับแต่วันที่การทำเรือฯ เข้าใช้ประโยชน์ปี 2531 ก่อน

3) ตามมติที่ประชุมข้อ 1 และ 2 การทำเรือฯ จะนำเสนอคณะกรรมการการทำเรือฯ เพื่อพิจารณาต่อไป

4) กรณีการโต้แย้งกรรมสิทธิ์และการเรียกร้องเงินค่าทดแทนการเวนคืนจากราษฎร

4.1 ในพื้นที่ที่ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพฯ แล้ว กรมธนารักษ์ยืนยันว่าเป็นที่ราชพัสดุ ไม่มีราษฎรรายใดมีสิทธิในที่ดินดังกล่าว หากมีผู้ใดกล่าวอ้างสิทธิให้ไปใช้สิทธิทางศาล

4.2 ในพื้นที่ที่ยังไม่ได้ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพฯ หากราษฎรรายใดนำ ส.ค.1 มากล่าวอ้างให้ราษฎรรายนั้นไปใช้สิทธิทางศาลตามประมวลกฎหมายที่ดิน

ปัจจุบันการทำเรือฯ ยังไม่ได้นำมติที่ประชุมหารือร่วมกันระหว่างกรมธนารักษ์และการทำเรือฯ ข้อ 1 และ 2 เสนอคณะกรรมการการทำเรือฯ เพื่อพิจารณา

### หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 การทำเรือฯ มีคดีที่ถูกฟ้องร้องดำเนินคดีและข้อพิพาทรวมทั้งสิ้นจำนวน 1,150 คดี ประกอบด้วยคดีที่ไม่มีทุนทรัพย์จำนวน 4 คดี และคดีที่มีทุนทรัพย์จำนวน 1,146 คดี ทุนทรัพย์รวม 20,218.22 ล้านบาท ในจำนวนคดีดังกล่าว มีคดีที่การทำเรือฯ ได้รับความเสียหายจากการถูกฟ้องร้องดำเนินคดีจำนวน 441 คดี ทุนทรัพย์รวม 1,207.70 ล้านบาท ซึ่งศาลได้มีคำสั่งให้การทำเรือฯ จ่ายจำนวน 341.35 ล้านบาท คดีที่มีทุนทรัพย์มีรายละเอียดดังนี้

1) การทำเรือฯ ถูกฟ้องร้องดำเนินคดีจำนวน 1,148 คดี ทุนทรัพย์จำนวน 2,754.80 ล้านบาท ประกอบด้วย

- ถูกฟ้องร้องดำเนินคดีทั่วไป จำนวน 19 คดี โดยโจทก์ฟ้องร้องให้การทำเรือฯ ชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินประมาณ 187.58 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) เรื่องอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล และคดียังไม่ถึงที่สุด

- ถูกฟ้องร้องดำเนินคดีเกี่ยวกับการบอกเลิกสัญญาเช่าตลาดคลองเตยจำนวน 3 คดี โดยโจทก์ฟ้องร้องให้การทำเรือฯ ชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินประมาณ 65.84 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) ซึ่งศาลได้มีคำสั่งยกฟ้อง และ

โจทก์ได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาของศาล ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลอุทธรณ์

- ถูกฟ้องร้องดำเนินคดีเกี่ยวกับค่าล่วงเวลาจำนวน 1,126 คดี โดยโจทก์ฟ้องร้องให้การทำเรือฯ ชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินประมาณ 2,501.38 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) เรื่องอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล และคดียังไม่ถึงที่สุด

2) การทำเรือฯ มีเรื่องที่อยู่ในกระบวนการอนุญาโตตุลาการจำนวน 2 คดี ซึ่งคู่พิพาทให้การทำเรือฯ ชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินประมาณ 17,463.42 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) ปัจจุบันข้อพิพาทอยู่ระหว่างการสืบพยานของคณะอนุญาโตตุลาการจำนวน 1 คดี เป็นจำนวนเงิน 17,320.74 ล้านบาท และอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุดจำนวน 1 คดี เป็นจำนวนเงิน 142.68 ล้านบาท คดีที่การทำเรือฯ ถูกฟ้องและอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลคดีที่มีทุนทรัพย์สูง ดังนี้

1) บริษัท สหสายันต์ จำกัด ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ เป็นคดีข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 70/2546 ระหว่างบริษัท สหสายันต์ จำกัด ผู้เสนอข้อพิพาทกับการทำเรือฯ ผู้คัดค้านทุนทรัพย์จำนวน 171.00 ล้านบาท กรณี การทำเรือฯ ได้ว่าจ้างบริษัท สหสายันต์ จำกัด ให้เป็นผู้รับจ้างเหมาสร้างปั้นจั่นยกตู้สินค้าชนิดเดินบนรางขนาดไม่น้อยกว่า 40 เมตรกตัน จำนวน 2 คัน เมื่อได้ลงนามในสัญญาจ้างต่อกันแล้ว แต่ภายหลังบริษัทฯ มีหนังสือบอกเลิกสัญญาจ้างโดยอ้างเหตุ 1. บริษัทฯ ขอเปลี่ยนกลุ่มบริษัทร่วมทุน 2. บริษัทฯ ขอเปลี่ยนตราอักษรการควบคุม และ 3. บริษัทฯ ขอเปลี่ยนหนังสือสัญญาค่าประกันจากเดิมไม่มีกำหนดเวลาค่าประกัน เป็นมีกำหนดเวลาค่าประกัน การทำเรือฯ ไม่ยินยอมตามเหตุที่อ้าง ถือว่าผู้รับจ้างไม่ปฏิบัติตามสัญญา การทำเรือฯ จึงไม่จ่ายค่าจ้างงวดแรกให้แก่บริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้บอกเลิกสัญญาและนำคดีฟ้องต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ การทำเรือฯ ได้มอบอำนาจให้สำนักงานอัยการสูงสุดเป็นผู้แต่งตั้งคดีแทนคู่กรณีทั้งสองฝ่ายตั้งอนุญาโตตุลาการของแต่ละฝ่ายแล้ว

การทำเรือฯ ได้ฟ้องแย้งเรียกค่าเสียหายเป็นเงินจำนวน 1.43 ล้านบาท และค่าขาดประโยชน์เป็นรายวันวันละ 0.25 ล้านบาท จนกว่าจะได้ปั้นจั่นมาทดแทน ตั้งแต่วันที่ 27 มิถุนายน 2547 เป็นต้นไป เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2558 การทำเรือฯ และบริษัท สหสายันต์ จำกัด ได้ทำสัญญาประนีประนอมยอมความเพื่อเป็นการยุติข้อพิพาทที่เกิดขึ้น ณ สถาบันอนุญาโตตุลาการโดยบริษัท สหสายันต์ จำกัด ได้ชำระเงินให้การทำเรือฯ เป็นจำนวนเงิน 2.50 ล้านบาท และการทำเรือฯ ได้มอบต้นฉบับหนังสือค้ำประกันธนาคาร (Bank Guarantee) จำนวน 2 ฉบับ คืนให้แก่ บริษัท สหสายันต์ จำกัด รวมเป็นเงินจำนวน 16.85 ล้านบาท

2) นางสาวกรรณิภา บุญโยธากับพวกรวม 404 คน เป็นโจทก์ยื่นฟ้องการทำเรือฯ ต่อศาลแพ่ง คดีหมายเลขดำที่ 2280/2552 กรณีโจทก์ซึ่งเป็นกลุ่มผู้เช่าตลาดคลองเตยการทำเรือฯ ได้บอกเลิกสัญญาเช่าแล้ว แต่โจทก์ไม่ยอมออกไปจากสถานที่เช่าโดยอ้างว่าสัญญาเช่าที่การทำเรือฯ ให้ บริษัท ลีเกิ้ล โพรเฟสชั่นแนล จำกัด มาเช่าต่อจากโจทก์เป็นสัญญาเช่าที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย ทุนทรัพย์จำนวน 64.64 ล้านบาท การทำเรือฯ ได้ส่งเรื่องขอความอนุเคราะห์สำนักงานอัยการสูงสุดแก่ต่างคดี และพนักงานอัยการได้ทำคำให้การแก่ต่างคดีให้การทำเรือฯ ต่อมาในวันที่ 12 ตุลาคม 2555 ศาลได้มีคำพิพากษายกฟ้องโจทก์ และโจทก์ได้ยื่นอุทธรณ์แล้ว ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลอุทธรณ์

3) ในปี 2548-2558 มีพนักงานการทำเรือฯ ฟ้องการทำเรือฯ ในคดีจ่ายเงินค่าทำงานล่วงเวลา ค่าทำงานในวันหยุด และค่าล่วงเวลาในวันหยุดไม่ชอบด้วยกฎหมายแรงงานรวมทั้งหมดจำนวน 1,126 คดี ทุนทรัพย์จำนวน 2,501.38 ล้านบาท การทำเรือฯ ขอความอนุเคราะห์สำนักงานอัยการสูงสุดจัดพนักงานอัยการฝ่ายคดีแรงงาน แก่ต่างคดีแทนการทำเรือฯ ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล

4) บริษัท เอ ไอ จี ยูโรป เอส. เอ. จำกัด เป็นโจทก์ ฟ้องการทำเรือฯ ต่อศาลแพ่งกรุงเทพใต้ คดีหมายเลขดำที่ 9624/2544 คดีหมายเลขแดงที่ 1998/2554 ทุนทรัพย์จำนวน 19.32 ล้านบาท กรณีพนักงานขับรถยกสินค้าของการทำเรือฯ ได้ยกสินค้าประเภทเครื่องพิมพ์ อันประกอบด้วย เครื่องพิมพ์และส่วนประกอบหลายหน่วยแยกบรรจุในลังไม้จำนวน 10 ลังของบริษัท เอ ไอ จี ยูโรป เอส. เอ. จำกัด ตกเสียหายเฉพาะเครื่องพิมพ์หน่วยที่ 1 แต่โจทก์ฟ้องร้องให้การทำเรือฯ ชดใช้ค่าเสียหายเท่ากับสินค้าพิพาททั้งหมดเสียหายโดยสิ้นเชิง การทำเรือฯ ได้มอบอำนาจให้สำนักงานอัยการสูงสุดเป็นผู้แก่ต่างคดีแทน ต่อมาศาลแพ่งกรุงเทพใต้มีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2554 ให้การทำเรือฯ ชำระเงินจำนวน 12.46 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่ 10 เมษายน 2554 เป็นต้นไป จนกว่าจะชำระเสร็จจกกับการทำเรือฯ ใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนโจทก์กับค่าทนายความ 15,000 บาท และพนักงานอัยการมีหนังสือแจ้งการทำเรือฯ เห็นควรอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลชั้นต้นต่อศาลอุทธรณ์ และการทำเรือฯ เห็นฟ้องด้วยกับพนักงานอัยการ ต่อมาเมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2556 ศาลอุทธรณ์ได้มีคำพิพากษาให้การทำเรือฯ ในฐานะจำเลยชำระเงินแก่โจทก์เป็นเงิน 15.83 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่ 10 เมษายน 2554 เป็นต้นไป จนกว่าจะชำระเสร็จสิ้นแก่โจทก์ กำหนดค่าทนายความ 10,000 บาท ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

5) บริษัท เอ. แอนด์ มาร์ติน (ไทย) จำกัด เป็นโจทก์ ฟ้องการทำเรือฯ ที่ศาลปกครองกลางคดีหมายเลขดำที่ 355/2550

คดีหมายเลขแดงที่ 810/2553 ทุนทรัพย์จำนวน 66.62 ล้านบาท กรณีการทำเรือฯ ได้ทำสัญญาซื้อขายระบบแจ้งข้อมูลเรืออัตโนมัติพร้อมติดตั้งจาก บริษัท เอ. แอนด์ มาร์ติน (ไทย) จำกัด ต่อมาเมื่อการทำเรือฯ ได้ตรวจรับงานดังกล่าว พบว่าอุปกรณ์และการทำงานของระบบไม่เป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญา จึงถือว่าบริษัทฯ ยังไม่ได้ส่งมอบงาน การทำเรือฯ จึงบอกเลิกสัญญาและแจ้งรับหลักประกันสัญญา หลังจากบริษัทฯ ได้รับหนังสือจากการทำเรือฯ แล้ว บริษัทฯ ปฏิเสธการบอกเลิกสัญญา และขอให้พิจารณาอนุมัติให้เปลี่ยนสิ่งของตามที่บริษัทฯ เสนอกับทำการตรวจรับมอบงานตามสัญญา และได้นำเรื่องฟ้องต่อศาลปกครองกลางการทำเรือฯ ได้มอบอำนาจให้สำนักงานอัยการสูงสุดเป็นผู้แก่ต่างคดีแทน โดยศาลปกครองกลางมีคำพิพากษายกฟ้อง ต่อมาเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2553 ผู้ฟ้องคดีได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลปกครองกลางไปยังศาลปกครองสูงสุด เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2557 ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษาให้บริษัท เอ. แอนด์ มาร์ติน (ไทย) จำกัด ชำระเงินให้แก่การทำเรือฯ เป็นจำนวนเงิน 0.32 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันฟ้องจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น ปัจจุบันมีการชำระเงินให้แก่การทำเรือฯ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

6) บริษัท แพลมดบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด ได้เสนอเรื่องผลกระทบจากการดำเนินงานตามสัญญาฯ ต่อคณะกรรมการประสานงานท่าเทียบเรือคู่สินค้า C3 ซึ่งตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 พร้อมทั้งแจ้งเหตุผลความจำเป็นในการขอปรับปรุงข้อกำหนดของสัญญาฯ และบริษัทฯ ได้มีหนังสือร้องเรียนไปยังสำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดินว่าการทำเรือฯ ปฏิบัติหน้าที่ในการทำสัญญาประกอบการท่าเทียบเรือโดยไม่เป็นธรรม จนเป็นเหตุให้บริษัทฯ ประสบภาวะขาดทุน ซึ่งต่อมาสำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดินได้แจ้งผลการวินิจฉัยเรื่องดังกล่าวว่า การดำเนินการของการทำเรือฯ ในการบังคับให้การดำเนินการเป็นไปตามที่สัญญากำหนด เป็นการดำเนินการตามหน้าที่ และเป็นไปตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายหรือระเบียบของทางราชการ โดยเฉพาะข้อกำหนดในสัญญาประกอบกับการที่บริษัทฯ ประสบปัญหาการขาดทุนอาจเกิดมาจากหลายสาเหตุ ข้อเท็จจริง ตามคำร้องเรียนจึงยังฟังไม่ได้ จึงวินิจฉัยให้ยุติการพิจารณาตามมาตรา 28 (3) แห่งพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญฯ

ต่อมาบริษัทฯ ยื่นคำร้องขอคุ้มครองชั่วคราวต่อศาลปกครองกลาง และศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งให้ยกคำร้องของบริษัทฯ และให้ถือว่าคำสั่งนั้นเป็นที่สุด ตามคำสั่งกรณีขอให้ใช้วิธีการชั่วคราวเพื่อคุ้มครองประโยชน์ก่อนหรือขณะดำเนินการ จากนั้นบริษัทฯ ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักกระงับข้อพิพาท สำนักงานศาลยุติธรรม ได้มีหนังสือถึงการทำเรือฯ แจ้งว่าบริษัทแพลมดบัง อินเตอร์

เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักกระงับข้อพิพาท เป็นข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 54/2553 เรียกร้องให้การทำเรือฯ ชำระเงินค่าเสียหาย ค่าดอกเบี้ยในเงินต้นค่าเสียหาย และค่าใช้จ่ายในการดำเนินกระบวนการพิจารณาชั้นอนุญาโตตุลาการ เป็นเงินจำนวนทั้งสิ้น 17,320.74 ล้านบาท การทำเรือฯ ได้เสนอเรื่องให้สำนักงานอัยการสูงสุด (สำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายการอนุญาโตตุลาการ) เป็นผู้แก้ต่างคดีให้การทำเรือฯ โดยได้ยื่นคำคัดค้านแก้คดีต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการแล้ว ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการสืบพยานของคณะอนุญาโตตุลาการ

7) บริษัท ไทรอัมพ์ เอ็นจิเนียริง จำกัด กับพวกรวม 2 คน ผู้เรียกร้องได้เสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการให้การทำเรือฯ ผู้คัดค้านตามคดีหมายเลขดำที่ 14/2552 ชำระค่าเสียหาย กรณีบริษัทฯ ผู้เรียกร้องกล่าวหาการทำเรือฯ ผู้คัดค้าน เป็นฝ่ายผิดสัญญาจ้างเหมาก่อสร้างปั้นจั่นชนิดเดินบนราง จำนวน 2 คัน และให้การทำเรือฯ ชำระเงินจำนวนทุนทรัพย์ 324.82 ล้านบาท โดยการทำเรือฯ ได้ขอความอนุเคราะห์พนักงานอัยการแก้ต่างคดีแทนการทำเรือฯ คณะอนุญาโตตุลาการมีคำชี้ขาดเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2554 ให้การทำเรือฯ ผู้คัดค้านคืนเงินค่าปรับอันเป็น

ค่าจ้างในงวดที่ 3 จำนวน 21.69 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่ 17 พฤษภาคม 2550 เป็นต้นไป จนกว่าจะชำระเสร็จค่าปรับงวดที่ 4 และ 5 จำนวน 97.98 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่ 26 มกราคม 2551 จนกว่าจะชำระเสร็จ ค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากภาระค่าแรงงานที่เพิ่มเพราะส่งมอบพื้นที่และจ่ายเงินค่าล่วงหน้าในงวดที่ 1 ซ้ำกว่ากำหนด จำนวน 20 ล้านบาท และค่าเช่ารถเครน จำนวน 3 ล้านบาท พนักงานอัยการเป็นผู้แก้ต่างคดีให้การทำเรือฯ ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลาง ขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ ซึ่งศาลปกครองรับไว้พิจารณาแล้ว ต่อมาผู้เรียกร้องได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลาง ขอให้บังคับคดีตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ โดยเมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2556 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาเพิกถอนคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

### 31. มาตรฐานการบัญชีใหม่ที่ยังไม่มีผลบังคับใช้

สภาวิชาชีพบัญชีได้ออกมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง และมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2558 และวันที่ 1 มกราคม 2559 ดังต่อไปนี้

### มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2558

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน	เรื่อง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2557)	การนำเสนองบการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2557)	สินค้าคงเหลือ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2557)	งบกระแสเงินสด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2557)	นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีและข้อผิดพลาด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2557)	เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2557)	สัญญาก่อสร้าง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2557)	ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2557)	ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2557)	สัญญาเช่า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2557)	รายได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2557)	ผลประโยชน์ของพนักงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2557)	การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและ การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2557)	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2558 (ต่อ)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน	เรื่อง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2557)	ต้นทุนการกู้ยืม
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2557)	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคล หรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2557)	การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์ เมื่อออกจากงาน งบการเงินเฉพาะกิจการ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2557)	เงินลงทุนในบริษัทร่วม และการร่วมค้า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2557)	การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2557)	กำไรต่อหุ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2557)	งบการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2557)	การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2557)	ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2557)	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2557)	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2557)	การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2	
(ปรับปรุง 2557)	
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3	การรวมธุรกิจ
(ปรับปรุง 2557)	
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และการดำเนินงานที่ยกเลิก
(ปรับปรุง 2557)	
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6	การสำรวจและการประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
(ปรับปรุง 2557)	
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8	ส่วนงานดำเนินงาน
(ปรับปรุง 2557)	
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10	งบการเงินรวม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11	การร่วมการทำงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13	การวัดมูลค่ายุติธรรม
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10	ความช่วยเหลือจากรัฐบาล – กรณีที่ไม่มี
(ปรับปรุง 2557)	ความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15	สัญญาเช่าดำเนินงาน – สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า
(ปรับปรุง 2557)	
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25	ภาษีเงินได้ – การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษี
(ปรับปรุง 2557)	ของกิจการหรือผู้ถือหุ้น
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27	การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่สร้างขึ้นตามรูปแบบ
(ปรับปรุง 2557)	กฎหมาย

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2558 (ต่อ)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน	เรื่อง
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2557)	การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2557)	รายได้ – รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2557)	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน – ต้นทุนเว็บไซต์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2557)	การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2557)	การประเมินว่า ข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2557)	สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2557)	การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2557)	งบการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2557)	ข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2557)	โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14	ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2557)	สัญญาสำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2557)	การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2557)	การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20	ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2559

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน	เรื่อง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2558)	การนำเสนองบการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2558)	สินค้าคงเหลือ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2558)	งบกระแสเงินสด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2558)	นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีและข้อผิดพลาด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558)	เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2558)	สัญญาก่อสร้าง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2558)	ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2558)	ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2558)	สัญญาเช่า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2558)	รายได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2558)	ผลประโยชน์ของพนักงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2558)	การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2558)	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2558)	ต้นทุนการกู้ยืม
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2558)	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคล หรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2558)	การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2558)	งบการเงินเฉพาะกิจการ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2558)	เงินลงทุนในบริษัทร่วม และการร่วมค้า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2558)	การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2558)	กำไรต่อหุ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2558)	งบการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2558)	การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2558)	ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2558)	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2558)	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41	เกษตรกรรม

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2559 (ต่อ)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน	เรื่อง
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2558)	การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2558)	การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2558)	สัญญาประกันภัย
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2558)	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2558)	การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2558)	ส่วนงานดำเนินงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558)	งบการเงินรวม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2558)	การร่วมการงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2558)	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2558)	การวัดมูลค่ายุติธรรม
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558)	ความช่วยเหลือจากรัฐบาล – กรณีที่ไม่มี ความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรม ดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2558)	สัญญาเช่าดำเนินงาน - สิ่งจูงใจให้แก่ผู้เช่า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2558)	ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษี ของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2558)	การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่ทำขึ้นตามรูปแบบ กฎหมาย
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2558)	การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2558)	รายได้ - รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2559 (ต่อ)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน	เรื่อง
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2558)	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2558)	การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2558)	การประเมินว่า ข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2558)	สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2558)	การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558)	งบการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2558)	ข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2558)	โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2558)	ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน สัญญาสำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2558)	
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2558)	การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2558)	การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2558)	ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2558)	เงินที่นำส่งรัฐการ

ฝ่ายบริหารของการทำเรือฯ ได้ประเมินแล้วเห็นว่ามาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าว ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นทางการสำหรับปีที่มีผลบังคับใช้

### 32. การจัดประเภทรายการใหม่

การทำเรือฯ ได้จัดประเภทรายการในงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2557 และ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2556 ใหม่ เพื่อให้สอดคล้องและเปรียบเทียบกับงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 ทั้งนี้ ไม่มีผลกระทบต่อกำไรสุทธิที่ได้รายงานไปแล้ว ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	ก่อนจัดประเภทใหม่	จัดประเภทใหม่	หลังจัดประเภทใหม่
<b>งบแสดงฐานะการเงิน</b>			
<b>ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2556</b>			
- ลูกหนี้การค้า	970.74	(0.16)	970.58
- ลูกหนี้อื่น	11.15	0.16	11.31
- เจ้าหนี้อื่น	-	1,080.66	1,080.66
- เจ้าหนี้กรมสรรพากร	4.67	(4.67)	-
- ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	689.43	(689.43)	-
- รายได้รับล่วงหน้า	391.23	(391.23)	-
- เงินมัดจำและเงินประกัน	179.62	(179.62)	-
- เงินฝากเพื่อถอนคืน	16.32	(16.32)	-
- หนี้สินหมุนเวียนอื่น	158.78	200.61	359.39
- กำไรสะสม - จัดสรรแล้ว			
กองทุนประกันภัยทรัพย์สิน			
แบบประกันตนเอง	578.73	1,287.07	1,865.80
- กำไรสะสม - ยังไม่ได้จัดสรร	4,680.82	(1,287.07)	3,393.75

## 32. การจัดประเภทรายการใหม่ (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

	ก่อนจัดประเภทใหม่	จัดประเภทใหม่	หลังจัดประใหม่
งบแสดงฐานะการเงิน			
ณ วันที่ 30 กันยายน 2557			
- ลูกหนี้การค้า	965.33	(0.19)	965.14
- ลูกหนี้อื่น	6.27	0.19	6.46
- เจ้าหนี้อื่น	-	1,118.05	1,118.05
- เจ้าหนี้กรมสรรพากร	13.81	(13.81)	-
- ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	717.78	(717.78)	-
- รายได้รับล่วงหน้า	400.27	(400.27)	-
- เงินมัดจำและเงินประกัน	178.54	(178.54)	-
- เงินฝากเพื่อถอนคืน	14.87	(14.87)	-
- หนี้สินหมุนเวียนอื่น	243.47	207.22	450.69
- กำไรสะสม - จัดสรรแล้ว			
กองทุนประกันภัยทรัพย์สิน			
แบบประกันตนเอง	578.73	1,413.18	1,991.91
- กำไรสะสม - ยังไม่ได้จัดสรร	6,175.49	(1,413.18)	4,762.31

# คณะผู้จัดทำ

## คณะกรรมการจัดทำ ที่ปรึกษา

นางสุทิตินิ อีร์รัตน์บงกช  
ผู้อำนวยการฝ่ายอำนวยการ  
การทำเรือแห่งประเทศไทย

## ที่ปรึกษา

นางธนารัตน์ สมประสงค์  
รองผู้อำนวยการฝ่ายอำนวยการ  
การทำเรือแห่งประเทศไทย

## จัดทำโดย

กองประชาสัมพันธ์ ฝ่ายอำนวยการ  
การทำเรือแห่งประเทศไทย  
444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย  
เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

โทรศัพท์ : 0-2269-5175-6  
e-mail : pr@port.co.th  
[www.facebook.com/  
prportthailand](http://www.facebook.com/prportthailand)

## ออกแบบโดย

บริษัท 21 เซ็นจูรี่ จำกัด  
เลขที่ 745 ถนนนครไชยศรี  
แขวงนครไชยศรี เขตดุสิต  
กรุงเทพฯ 10300  
โทรศัพท์ : 0 2241-7101-4  
โทรสาร : 0 2241-7105

## 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

---

## 3 ท่าเรือแหลมฉบัง

ถนนสุขุมวิท ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20230

โทรศัพท์ : 0-3884-9000

โทรสาร : 0-3849-0149

อีเมล : [contact@laemchabangport.com](mailto:contact@laemchabangport.com)

---

## 4 ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

เลขที่ 888 หมู่ 10 ตำบล บ้านแซว อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย 57150

โทรศัพท์ : 0-5318-1750

โทรสาร : 0-5318-1747

---

## 5 ท่าเรือเชียงของ

หมู่ที่ 3 ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย 57150

โทรศัพท์ : 0-5379-1719

โทรสาร : 0-5379-1719

---

## 6 ท่าเรือระนอง

เลขที่ 160/1 หมู่ 5 บ้านเขานางหงส์ ตำบลปากน้ำท่าเรือ อำเภอเมือง จังหวัดระนอง 85000

โทรศัพท์ : 0-7787-3961 ถึง 4

โทรสาร : 0-7787-3962 ถึง 3

อีเมล : [Ranongport@yahoo.com](mailto:Ranongport@yahoo.com)

[regional\\_port@port.co.th](mailto:regional_port@port.co.th)

---

การทำเรือแห่งประเทศไทย  
444 ถนนท่าเรือ คลองเตย  
กรุงเทพฯ 10110

โทรศัพท์ 0-2269-3000  
โทรสาร 0-2672-7156  
[www.port.co.th](http://www.port.co.th)

