



ท่าเรือกรุงเทพ



ท่าเรือแหลมฉบัง



ท่าเรือระนอง

FORWARD SUSTAINING GROWTH





FORWARD TO SUSTAINABLE GROWTH

มุ่งสู่การเติบโตอย่างยั่งยืน
รายงานประจำปี 2551
การท่าเรือแห่งประเทศไทย

สารบัญ

ประวัติความเป็นมา	8
วิสัยทัศน์ พันธกิจ	10
จริยธรรม	11
สารประธานกรรมการ	12
สารผู้อำนวยการ	14
คณะกรรมการ กทท. ปีงบประมาณ 2551	16
คณะผู้บริหาร กทท. ปีงบประมาณ 2551	20
โครงสร้างองค์กร ปีงบประมาณ 2551	22
สิ่งอำนวยความสะดวก	24
สถิติบริการเรือและสินค้า	30
การกำกับดูแลกิจการ	34
รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ	40
การดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540	42
ผลการดำเนินงานในรอบปี	
ด้านการบริหารจัดการองค์กร	43
ด้านการสนับสนุนระบบโลจิสติกส์	47
ด้านการพัฒนาท่าเรือเป็นท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์	48
ด้านการพัฒนาท่าเรือภูมิภาค	48
ด้านการบริหารสินทรัพย์	49
ด้านพลังงาน สิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย	50
กิจกรรมเพื่อสังคม	52
ประมวลภาพกิจกรรมในรอบปี	53
แผนงานในอนาคต	58
รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน	60
รายงานของผู้สอบบัญชี	62
งบการเงิน	
งบดุล	63
งบกำไรขาดทุน	65
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น	66
งบกระแสเงินสด	67
หมายเหตุประกอบงบการเงิน	69

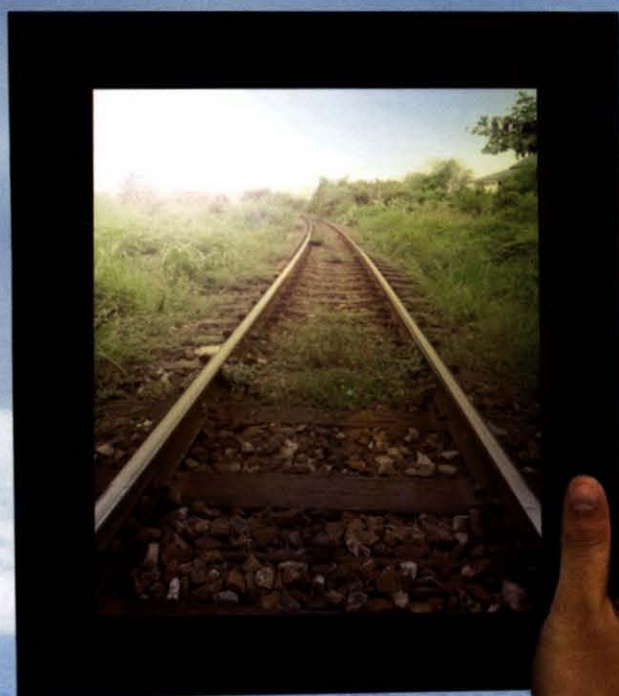


มุ่งสู่การเติบโตอย่างยั่งยืน

การทำเรือแห่งประเทศไทย มุ่งมั่นดำเนินงาน ด้านการนำเข้า-ส่งออกของประเทศ ด้วยการขนส่งทางน้ำ ซึ่งทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบ และการบริหารจัดการท่าเรือ ส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ทั้งนี้ยังคงเสริมสร้างศักยภาพขององค์กรทั้งในด้าน บุคลากร ระบบการจัดการและเทคโนโลยีที่ทันสมัย การทำเรือฯ มุ่งมั่นพัฒนา องค์กรควบคู่ไปกับการใส่ใจดูแลสังคมและสิ่งแวดล้อม ตามนโยบาย Corporate Social Responsibility (CSR) ของรัฐบาลอย่างต่อเนื่อง ทั้งการรณรงค์ให้เกิด การใช้พลังงานอย่างคุ้มค่า ในรูปแบบปฏิทินและไดอารี่ การจัดกิจกรรมรักษา สิ่งแวดล้อม ในโครงการรักษ์ป่าชายเลนกับการทำเรือฯ เป็นต้น เพื่อมุ่งหวังให้ การทำเรือฯ ก้าวเดินอย่างมั่นคงในเส้นทางธุรกิจ และอยู่เคียงข้างพัฒนาสังคมไทย สู่การเติบโตที่ยั่งยืนสืบไป



Develop to By Shift mode



พัฒนาระบบโลจิสติกส์

พัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงทุกเส้นทางการขนส่ง ทั้งในรูปแบบ
ถนนสู่ระบบราง และถนนสู่ทางน้ำ เพิ่มความสะดวก รวดเร็ว ลดต้นทุน
การขนส่ง นำความเชื่อมั่นและความไว้วางใจสู่ลูกค้าทุกระดับ

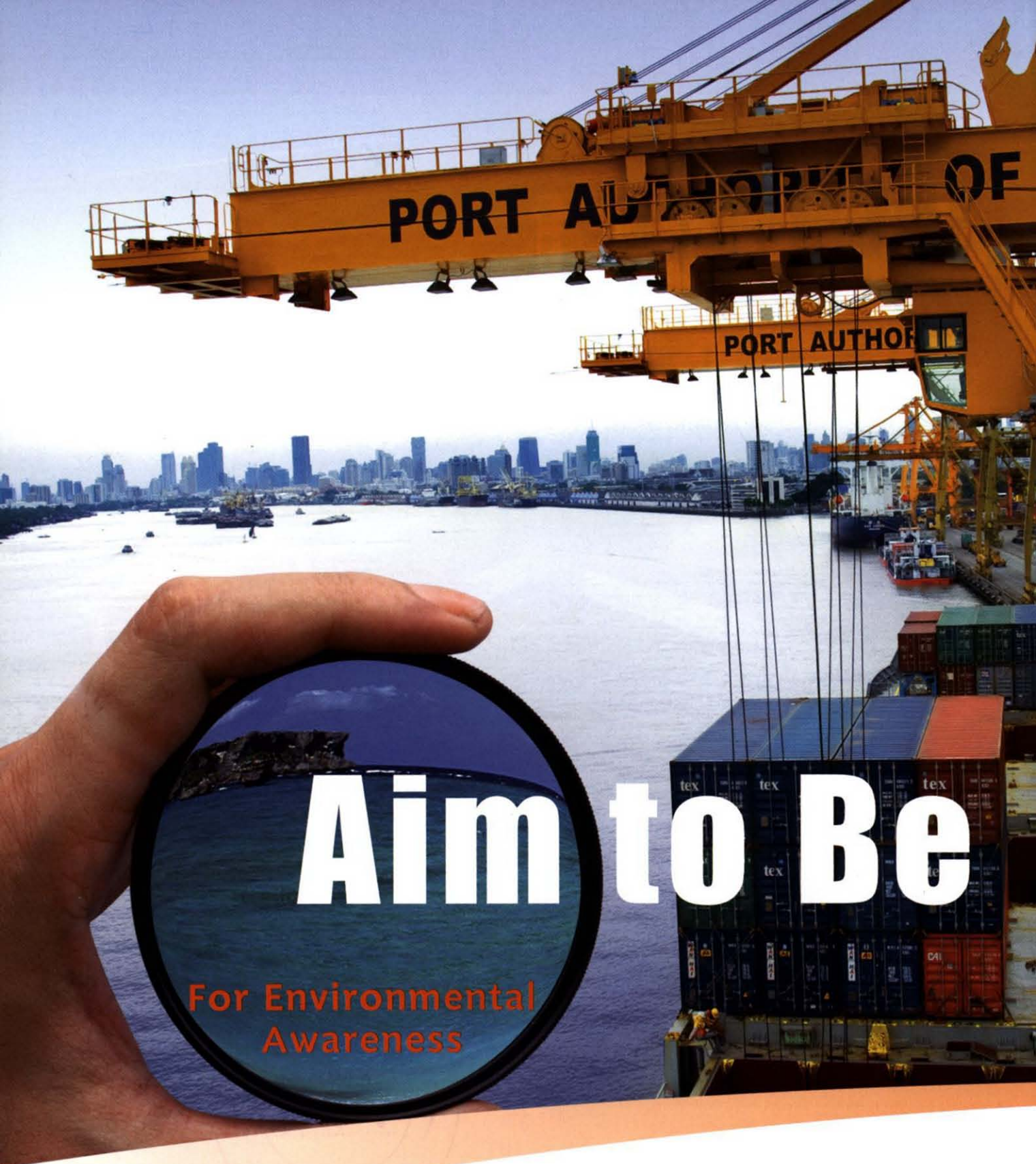
Highest Performance

With Technology



มุ่งสู่ e-Port

มุ่งมั่น เสริมสร้างศักยภาพ ก้าวสู่การเป็นท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ (e-Port) ที่เพียบพร้อมด้วยระบบ Hardware และ Software ที่มีประสิทธิภาพ และเทคโนโลยีที่ทันสมัย ทัดเทียมกับท่าเรือชั้นนำอื่นๆ ของโลก



PORT AUTHORITY OF

PORT AUTHORITY

Aim to Be
For Environmental Awareness

ใส่ใจ ดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม

ยึดมั่นดำเนินงานด้วยความรับผิดชอบ ตรวจสอบระบบ ดูแลเรื่องความปลอดภัยของอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมทั้งภายในองค์กร และสังคมอย่างใส่ใจ พร้อมร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการอนุรักษ์ และเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง



Good Corporate Governance

by Good Management

เปี่ยมมาตรฐาน บริหารจัดการองค์กร

เดินหน้าอย่างมั่นคง ด้วยพัฒนาการที่ไม่เคยหยุดนิ่ง บนพื้นฐานธรรมาภิบาล ปฏิบัติงานอย่างโปร่งใส บริหารงานอย่างมืออาชีพภายใต้ระบบการจัดการที่ดี เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสู่การเติบโตที่มั่นคงและยั่งยืน



Operate

from Full Service

ศักยภาพแห่งการให้บริการ

มุ่งเน้นการบริการที่เป็นเลิศ ปรับปรุงระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ ท่าเรือกรุงเทพ ให้ทันสมัย และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือแหลมฉบังให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับสินค้า ที่ประหยัดเวลา และขนส่งสินค้าได้มากขึ้นด้วยต้นทุนที่ต่ำลง

with Excellence

by Full integration



ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วไทย ด้วยท่าเรือภูมิภาค

พัฒนาท่าเรือภูมิภาค ทั้งท่าเรือระนอง ท่าเรือเชียงแสนและเชียงของ เสริมสร้างศักยภาพให้บริการ ให้เป็นท่าเทียบเรือทันสมัยมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว เพียบพร้อมด้วยเครื่องทุ่นแรง และสิ่งอำนวยความสะดวก สู่เป้าหมายการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลแห่งเอเชีย

ประวัติความเป็นมา

นโยบายในการก่อสร้างท่าเรือเพื่อส่งเสริมการค้ากับต่างประเทศได้เริ่มมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2475 โดยพลเรือโทพระยาราชวังสัน ซึ่งดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ได้เสนอโครงการขุดลอกสันดอนปากน้ำเจ้าพระยาและปรับปรุงท่าเรือที่มีอยู่ เพื่อให้เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่เทียบท่าได้อย่างสะดวก ปลอดภัยและประหยัดค่าใช้จ่าย

รัฐบาลได้เสนอเรื่องไปขอความช่วยเหลือจากสันนิบาตชาติ ซึ่งได้ส่งผู้เชี่ยวชาญมาสำรวจสภาพเศรษฐกิจการค้าที่กรุงเทพฯ และสำรวจสถานที่ที่เหมาะสมกับการสร้างท่าเรือผู้เชี่ยวชาญได้เสนอสถานที่ก่อสร้างท่าเรือ 2 แห่งให้รัฐบาลเลือก คือ ที่สมุทรปราการกับตำบลคลองเตย โดยรัฐบาลเลือกตำบลคลองเตยเป็นสถานที่ก่อสร้างท่าเรือ ซึ่งได้ขุดลอกสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา และสร้างท่าเรือ ณ ตำบลคลองเตย ต่อมารัฐบาลได้จัดตั้ง “คณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือ” ขึ้น โดยมีพันเอกพระบริภัณฑ์ยุทธกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐการ เป็นประธานกรรมการดำเนินการขุดลอกสันดอนและสร้างท่าเรือ

การก่อสร้างและขุดลอกได้เริ่มในปี พ.ศ. 2481 โดยรัฐบาลได้ตั้งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพขึ้นเพื่อควบคุมงาน การก่อสร้างได้หยุดชะงักไปเนื่องจากสงครามโลกครั้งที่ 2 และมาแล้วเสร็จหลังสงครามยุติ

- ปี 2490 คณะรัฐมนตรีได้แต่งตั้ง “คณะกรรมการจัดวางนโยบายและควบคุมกิจการของสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ” โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานการบริหารงานท่าเรือ ต่อมากระทรวงเศรษฐการได้เปลี่ยนชื่อเป็นกระทรวงพาณิชย์และโอนสำนักงานท่าเรือกรุงเทพให้อยู่ในความดูแลของกรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม

- ปี 2491 ในสมัยรัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงคราม ได้ตระหนักว่าท่าเรือกรุงเทพที่เป็นท่าเรือหลักในขณะนั้นมีข้อจำกัดหลายประการ จึงได้มีแนวคิดที่จะสร้างท่าเรือน้ำลึกบริเวณศรีราชา

- ปี 2494 รัฐบาลได้กู้เงินจากธนาคารโลกมาขุดลอกร่องน้ำสันดอนและทางเดินเรือเข้ามาจนถึงท่าเรือกรุงเทพ จัดซื้ออุปกรณ์ยกขนสินค้า ตลอดจนได้ตราพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ขึ้นเป็นองค์กฤษฎีกา และจัดตั้งการทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม รับโอนกิจการท่าเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ และเปิดดำเนินงานเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2494 โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะดำเนินกิจการท่าเรือ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน

- ปี 2509 ได้มีการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่สัตหีบ เพื่อประโยชน์ทางการทหารของสหรัฐฯ และได้โอนให้กองทัพเรือเมื่อปี พ.ศ. 2516

- ปี 2516 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในหลักการให้สร้างท่าเรือพาณิชย์ที่แหลมฉบัง แต่เนื่องจากประเทศไทยในขณะนั้นได้ประสบกับภาวะผันผวนทางเศรษฐกิจและการเมือง ไม่สามารถจัดสรรเงินทุนในการก่อสร้างได้ จึงมีมติให้พัฒนาท่าเรือสัตหีบเป็นท่าเรือพาณิชย์ไปก่อน และเตรียมดำเนินการเพื่อก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังไว้ด้วย

- ปี 2522 รัฐบาลได้เปิดดำเนินการท่าเรือพาณิชย์สัตหีบอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2522 โดยมีฐานะเป็นหน่วยงานหนึ่งของการท่าเรือฯ นับเป็นท่าเรือแห่งที่สองภายใต้การบริหารงานของการท่าเรือฯ ต่อมาเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2534 การท่าเรือฯ ได้ส่งคืนท่าเรือพาณิชย์สัตหีบให้กองทัพเรือ เพื่อนำไปใช้ในราชการทหารต่อไป



- เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือแม่น้ำ เรือสินค้าขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ และในปี 2525 รัฐบาลได้เร่งรัดให้การท่าเรือฯ ดำเนินงานเพื่อออกแบบก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ให้เป็นท่าเรือเดินสมุทรขึ้นใหม่อีกแห่งหนึ่ง เพื่อรองรับเรือบรรทุกตู้สินค้าขนาดใหญ่ และเรือสินค้าเทกองเกษตร อีกทั้งยังเป็นปัจจัยพื้นฐานสนับสนุนโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก การก่อสร้างได้เริ่มเมื่อปี 2530 เปิดเป็นทางการเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2534 ภายใต้พระราชบัญญัติการท่าเรือฯ พ.ศ. 2494 โดยรัฐบาลมีนโยบายให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ต่อมาท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ได้เปลี่ยนชื่อเป็น “ท่าเรือแหลมฉบัง”

- ปี 2546 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546 รับทราบแนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ โดยมอบให้การท่าเรือฯ เป็นผู้บริหารและประกอบการท่าเรือภูมิภาค ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือที่ก่อสร้างโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี ประกอบด้วย ท่าเรือเชียงแสน เปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2546 ท่าเรือเชียงของ เปิดดำเนินการ เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2547 และท่าเรือระนอง เปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2547



ทั้งนี้ การท่าเรือฯ มุ่งมั่นที่จะพัฒนาท่าเรือทั้ง 5 แห่ง คือ

- ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง จะพัฒนาให้ได้มาตรฐานสากลและเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ

- ท่าเรือเชียงแสนและเชียงของ จะบริหารจัดการและประกอบการ เพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (จินตอนใต้พม่า และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว)

- ท่าเรือระนอง จะพัฒนาส่งเสริมให้เป็นประตูการค้าทางฝั่งทะเลอันดามัน

วิสัยทัศน์ พันธกิจ

วิสัยทัศน์

การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นองค์กรหลักในการบริหารจัดการท่าเรือทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค โดยจะเป็นท่าเรือที่ทันสมัยระดับโลก (World Class) มีกิจการต่อเนื่อง เป็นประตูการค้าของประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS : Greater Mekong Sub-region) และเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลแห่งหนึ่งของเอเชีย (Hub Port of Asia)

พันธกิจ

- บริหารและพัฒนาท่าเรือให้เป็นโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ที่สำคัญ เพื่อเป็นปัจจัยเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างยั่งยืน (Sustainable Competitiveness)
- ร่วมทุนกับภาครัฐ ภาคเอกชนในกิจการท่าเรือและกิจการที่เกี่ยวข้อง เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งและการขนถ่ายสินค้าให้มีโครงข่ายเชื่อมโยง (Logistics Chain) ระหว่างท่าเรือ และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- เตรียมความพร้อมการเข้าสู่ธุรกิจแบบเอกชนตามนโยบายรัฐบาล

เป้าหมายการดำเนินงาน

- สนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ
- พัฒนาเป็นท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ (e-Port)
- มีระบบการบริหารจัดการที่ดี

ยุทธศาสตร์การดำเนินงาน

การทำเรือฯ กำหนดยุทธศาสตร์ให้รองรับประเด็นยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม และประเด็นยุทธศาสตร์บริหารราชการแผ่นดิน เพื่อสนับสนุนและเชื่อมโยงระบบการขนส่ง ได้แก่

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านการสนับสนุนระบบโลจิสติกส์
- ด้านการพัฒนาท่าเรือเป็นท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์
- ด้านการพัฒนาท่าเรือภูมิภาค
- ด้านการบริหารสินทรัพย์

หน้าที่ความรับผิดชอบ

มีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ ควบคุมการขนถ่ายและบรรทุกสินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบสินค้าให้แก่เจ้าของสินค้า ตลอดจนร่วมมือและประสานงานกับส่วนราชการและท่าเรือต่างประเทศ รวมทั้งพัฒนาและปรับปรุงกิจการท่าเรือให้เจริญก้าวหน้า ทันสมัยตามสถานะเศรษฐกิจ และมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม



การทำเรือฯ เป็นรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปการ สังกัดกระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานของรัฐ ปฏิบัติงานเสมือนประตูลักษณะธุรกิจของชาติ จึงตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาคุณภาพการบริหารงานท่าเรือ การพัฒนาคุณค่าของบุคลากร เพื่อให้บรรลุภารกิจและเป้าหมายในการพัฒนาไปสู่ระบบการทำงานที่มีมาตรฐานและมีคุณภาพ จึงจัดทำมาตรฐานทางคุณธรรมและจริยธรรม เพื่อให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานยึดถือเป็นแนวปฏิบัติในการทำงาน อันจะนำไปสู่การเป็นองค์กรที่มีระบบการกำกับดูแลที่ดี

แนวทางปฏิบัติของคณะกรรมการ

1. ปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัติ ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ของการทำเรือฯ และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
2. อุทิศเวลาและปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถพร้อมที่จะเข้าร่วมประชุมอย่างสม่ำเสมอ
3. วางตัวเป็นกลางอย่างเคร่งครัดในการดำเนินกิจการของการทำเรือฯ
4. ไม่เป็นกรรมการหรือเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกิจการที่จะกระทำกับการทำเรือฯ หรือในกิจการที่มีลักษณะเป็นการแข่งขันกับการทำเรือฯ
5. ไม่แสวงหาผลประโยชน์อันมิชอบจากการเป็นกรรมการ
6. ไม่เป็นผู้ประกอบการหรือผู้ถือหุ้นสำคัญ หรือมีบุคคลในครอบครัวเป็นกรรมการ หรือเป็นผู้ถือหุ้นในกิจการหรือธุรกิจการค้าใดอันมีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขัน หรือทำธุรกิจกับการทำเรือฯ ไม่ว่าจะกระทำเพื่อประโยชน์ของตนเองหรือของผู้อื่น
7. พิจารณาอัตราค่าภาระ ค่าบริการ และค่าธรรมเนียมต่างๆ ด้วยความเป็นธรรม รอบคอบ และมีเหตุผลต่อลูกค้าและผู้ใช้บริการ ต้องรักษาผลประโยชน์ของการทำเรือฯ หรือไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อการทำเรือฯ
8. ใช้ดุลพินิจและวิจารณญาณอย่างสุจริตใจ ในการพิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับการดำเนินโครงการที่สำคัญของการทำเรือฯ อันมีเป้าหมายหลักในการปรับปรุงการทำเรือฯ ในภาพรวม
9. มีจิตสำนึกในการใช้ความมีเหตุผลที่สมควรในการพิจารณาตัดสินปัญหาของการทำเรือฯ ที่เกิดจากปัจจัยต่างๆ ทั้งภายในและภายนอก
10. กำกับดูแลการดำเนินกิจการของการทำเรือฯ ให้เป็นไปตามมาตรฐานคุณธรรมและจริยธรรม

แนวทางปฏิบัติของผู้บริหาร

1. ปฏิบัติหน้าที่โดยการประยุกต์ความรู้ ความชำนาญและทักษะการบริหารจัดการมาใช้ในองค์กรอย่างเต็มความสามารถในทุกกรณี
2. รักษาและใช้ทรัพย์สินให้เกิดประโยชน์ต่อองค์กร ละเว้นการใช้ทรัพย์สินเพื่อประโยชน์ส่วนตนและผู้อื่น
3. จัดทำรายงานทางการเงิน การเงิน ภาวะธุรกิจ ผลการดำเนินงานและข้อมูลฝ่ายปฏิบัติการ เพื่อแสดงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของกิจการอย่างถูกต้องตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป โดยรายงานอย่างสม่ำเสมอ มีรายละเอียดที่ถูกต้องครบถ้วน ตามความเป็นจริง ทันเวลา สมเหตุสมผล น่าเชื่อถือและสามารถตรวจสอบได้
4. ละเว้นการเปิดเผยข้อมูลลับหรือสารสนเทศขององค์กร (ที่ยังไม่ได้เปิดเผยต่อสาธารณชน) เพื่อแสวงหาผลประโยชน์ให้ตนเองและผู้เกี่ยวข้อง อีกทั้งไม่กระทำการใดๆ อันอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ขององค์กร ทั้งโดยทางตรงและทางอ้อม

แนวทางปฏิบัติของพนักงาน

1. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความสุจริต ปราศจากอคติและไม่ใช้อำนาจหน้าที่ของตน ในการแสวงหาประโยชน์ให้แก่ตนเองและผู้อื่น
2. ปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มกำลังความสามารถ โดยคำนึงถึงประโยชน์ขององค์กรและสังคมส่วนรวมเป็นสำคัญ
3. ประพฤติตนเป็นผู้ตรงต่อเวลา พร้อมทั้งจะอุทิศตนและเวลาให้กับการปฏิบัติงานขององค์กรอย่างเต็มที่
4. ดูแลรักษาและใช้ทรัพย์สินขององค์กรอย่างประหยัดคุ้มค่า โดยระมัดระวังมิให้เสียหายหรือสิ้นเปลืองเสมือนปฏิบัติต่อทรัพย์สินของตนเอง
5. หลีกเลี่ยงการทำงานในหน่วยงาน องค์กร หรือกับบุคคลอื่นใดในเวลาเดียวกัน โดยนำมาซึ่งผลประโยชน์ของตนเองมิใช่ประโยชน์ขององค์กร
6. รักษาความลับขององค์กร โดยดูแลระมัดระวังมิให้เอกสารลับรั่วไหลตกไปถึงผู้ไม่เกี่ยวข้อง อันอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่องค์กร เว้นแต่จะได้รับอนุญาตก่อน



ปี 2551 นับเป็นปีที่ประเทศไทยต้องประสบกับปัญหา ซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศมากกว่าประเทศอื่น ไม่ว่าจะเป็นวิกฤติเศรษฐกิจโลกอันเนื่องมาจากปัญหา Subprime ของประเทศสหรัฐอเมริกา และปัญหาความขัดแย้งทางการเมืองภายในประเทศที่รุนแรงอันเป็นปัจจัยลบ ที่ส่งผลให้ตัวเลขการส่งออกของประเทศลดลงอย่างน่าใจหาย และได้สร้างปัญหาเป็นลูกโซ่ให้กับภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องอีกมากมาย ซึ่งรวมทั้งการทำเรือแห่งประเทศไทยด้วย

อย่างไรก็ตาม การทำเรือฯ ได้ปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ในการบริหารจัดการองค์กร ให้สอดคล้องกับสภาวะการณ์ที่เปลี่ยนแปลง ทำให้การทำเรือฯ สามารถยืนหยัดอยู่ได้แม้ในภาวะวิกฤติ อาทิ การทำเรือฯ ได้นำระบบบริหารจัดการเพื่อสร้างมูลค่าเชิงเศรษฐกิจศาสตร์ (Economic Value Management : EVM) มาใช้ในการดำเนินงาน มีหลักการบริหารความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาล มีการกำกับดูแลที่ดีเพื่อให้มีความโปร่งใส ตรวจสอบได้

นอกจากนี้ การทำเรือฯ ยังได้นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ที่ทันสมัยมาใช้ในการพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการทั้งในการ



บริหารจัดการและการให้บริการ โดยการพัฒนาระบบการทำเรืออิเล็กทรอนิกส์ (e-Port) การดำเนินการดังกล่าว นอกจากจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนากิจการของการท่าเรือฯ แล้ว ยังช่วยสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยการลดต้นทุนด้านการขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าของประเทศอีกด้วย

ด้วยความมุ่งมั่น ทุ่มเท ปรับปรุง และพัฒนากิจการอย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง ทำให้ผลการดำเนินงานของการท่าเรือฯ ในปีงบประมาณ 2551 นี้ ประสบผลสำเร็จเป็นที่น่าพอใจ กล่าวคือ ในปีนี้ การท่าเรือฯ มีรายได้ถึง 9,962 ล้านบาท มีกำไรสุทธิ จำนวน 2,310 ล้านบาท

นอกเหนือจากการช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้กับระบบเศรษฐกิจของประเทศแล้ว การท่าเรือฯ ยังได้ให้ความสำคัญกับการรับผิดชอบต่อสังคม ซึ่งเป็นแก่นของความยั่งยืนขององค์กร โดยได้น้อมนำแนวพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทั้งในด้านการพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อมไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม โดยได้จัดทำโครงการเรือห้องสมุดเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา...มหาราชัน เพื่อเผยแพร่หลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง

ให้กับสังคม ซึ่งโครงการนี้ได้รับคัดเลือกให้เป็นหนึ่งในร้อยตัวแทน “ทำดีเพื่อพ่อ” นอกจากนี้ยังได้จัดทำโครงการ “รักษำพายเลนกับการท่าเรือฯ” ซึ่งเป็นโครงการตามแนวพระราชดำริที่จะช่วยลดปัญหาภาวะโลกร้อน อันเป็นมหันตภัยใหม่ของโลก

ในนามของคณะกรรมการการท่าเรือฯ ผมใคร่ขอขอบคุณผู้บริหารและพนักงานการท่าเรือฯ ทุกระดับ สำหรับความตั้งใจจริงในการทำงานและมุ่งมั่นเพื่อพัฒนากิจการ และขอขอบคุณลูกค้าและผู้มีอุปการคุณที่ให้การสนับสนุนด้วยดีเสมอมา ทำให้การท่าเรือฯ สามารถดำเนินโครงการต่างๆ ได้สำเร็จลุล่วง และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงจะได้รับการสนับสนุนและความร่วมมืออันดีจากทุกท่านเช่นนี้ตลอดไป เพื่อการท่าเรือฯ จะสามารถพัฒนากิจการให้เจริญก้าวหน้าต่อไปได้อย่างมั่นคง

(นายมนัส คำภักดิ์)

ประธานกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

สารผู้อำนวยการ



ปี 2551 นับเป็นปีที่ภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว สืบเนื่อง จากวิกฤตการเงินโลกที่สร้างความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจทั่วโลก ประเทศต่างๆ ได้รับผลกระทบอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ รวมทั้งประเทศไทย ส่งผลให้ภาคการส่งออกของไทยชะลอตัวอย่างรุนแรงในช่วงปลายปี อย่างไรก็ตาม การดำเนินงานปีงบประมาณ 2551 ของการทำเรือฯ ยังคงมีภาพรวมผลการดำเนินงานอยู่ในระดับที่เพิ่มขึ้นเมื่อ เปรียบเทียบกับปีก่อน แม้ว่าจะได้รับผลกระทบจากปัจจัยต่างๆ ดังกล่าวด้วยเช่นกัน กล่าวคือ ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าของการทำเรือฯ มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 6.70 ล้าน ที.อี.ยู. เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 8.07% สำหรับในส่วนของการเบิกจ่ายงบประมาณตามกรอบนโยบายของรัฐบาลนั้น การทำเรือฯ สามารถดำเนินการเบิกจ่ายได้สูงสุดเป็นประวัติการณ์ ถึงกว่า 97% สูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

นอกจากภาพรวมผลประกอบการดังกล่าวแล้ว การดำเนินงาน ในโครงการพัฒนาต่างๆ มีความคืบหน้าอย่างเป็นรูปธรรม โดย โครงการท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ (e-Port) ได้ดำเนินการ แล้วเสร็จและใช้งานแล้วในหลายระบบ มีเพียงระบบบริหาร



ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (CTMS) และระบบควบคุมการผ่านเข้า-ออกประตูตรวจสอบอัตโนมัติ (e-Gate) ที่ท่าเรือกรุงเทพ และระบบการจัดเก็บค่ายานพาหนะผ่านทาง (e-Toll) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ที่อยู่ระหว่างการติดตั้งระบบ คาดว่าจะแล้วเสร็จและใช้งานได้ในปี 2552 ซึ่งจะทำให้ผู้ใช้บริการได้รับการบริการที่สะดวก รวดเร็ว และทันสมัยยิ่งขึ้น นอกจากนี้การท่าเรือฯ ยังให้ความสำคัญในการดำเนินกิจกรรมเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมตามแนวทาง CSR ด้วย โดยการจัดทำโครงการ “รักษ์ป่าชายเลนกับการท่าเรือฯ” เพื่อปลูกป่าชายเลนในพื้นที่จำนวน 14 ไร่ ณ ศูนย์ศึกษาธรรมชาติกองทัพบก (บางปู) เฉลิมพระเกียรติ 72 พรรชามหาราชินี จังหวัดสมุทรปราการ เพื่ออนุรักษ์ป่าชายเลนและลดภาวะโลกร้อน

การดำเนินงานของการท่าเรือฯ ในปี 2551 แม้จะต้องเผชิญกับปัญหาต่างๆ ก็ตาม แต่ในภาพรวมก็นับว่าไม่ได้รับผลกระทบรุนแรงนัก การท่าเรือฯ ยังมีผลการดำเนินงานที่ค่อนข้างดี

สิ่งสำคัญมาจากการร่วมแรงร่วมใจปฏิบัติงานของพนักงานการท่าเรือฯ และเอกชนผู้ประกอบการท่า รวมทั้งความร่วมมืออย่างดีจากหน่วยงานภาครัฐบาลและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนผู้ใช้บริการ ซึ่งต้องขอขอบคุณจากใจจริงมา ณ โอกาสนี้ ทั้งนี้หวังอย่างยิ่งว่าจะได้รับความร่วมมือด้วยดีเช่นนี้ตลอดไป

Su Suda

(นางสุนิดา สกฤตนะ)

ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการ กทท.

ปีงบประมาณ 2551

(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ 22 เมษายน - 26 กันยายน 2551)



1 ตุลาคม 2550 - 15 กุมภาพันธ์ 2551

พลเรือเอก สกฤษพันธ์ เกยานนท์
ประธานกรรมการ

นายติลปชัย จารุเกษมรัตน์
กรรมการ

นายประสงค์ ดันมณีวัฒนา
กรรมการ

นายชาติชาย ศึกดิตรสม
กรรมการ

นางวรรณุช หงสประภาส
กรรมการ

รองศาสตราจารย์ ดร.นิพนธ์ พัวพงศกร
กรรมการ

พลเรือตรี วิทยา วงศ์เกิดธรม
กรรมการ

ดร.ประวิตร นิลสุวรรณกุล
กรรมการ

นายทวีศักดิ์ วรรณวิฑู
กรรมการ

นายปิยะชัย สุทธิเข้ม
กรรมการ

นางสุนิดา สฤรัตน์
กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการ
การทำเรือแห่งประเทศไทย

นายมนัส คำภักดิ์ ประธานกรรมการ

วัน เดือน ปีเกิด

- 6 มีนาคม 2490

ตำแหน่งปัจจุบัน

- ที่ปรึกษาด้านการพัฒนาและบริหาร
การจัดเก็บภาษี กรมศุลกากร

ประวัติการศึกษา/อบรม

- พานิชยศาสตรบัณฑิต สาขาการบริหาร
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- พานิชยศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการตลาด
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร
ภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.12)
วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตร Director Certification Program
(รุ่น 76/2006) สมาคมส่งเสริมสถาบัน
กรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง สำนักงาน
คณะกรรมการข้าราชการพลเรือน

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการบริหาร การตลาด และภาษีศุลกากร

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการอำนวยการโรงงานยาสูบ

นายธนพิชญ์ มุลพุกษ์ กรรมการ

วัน เดือน ปีเกิด

- 4 กุมภาพันธ์ 2492

ตำแหน่งปัจจุบัน

- อธิบดีอัยการฝ่ายคดีเศรษฐกิจและ
ทรัพยากร สำนักงานอัยการสูงสุด

ประวัติการศึกษา/อบรม

- นิติศาสตรบัณฑิต
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- นิติศาสตรมหาบัณฑิต
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตร Director Certification
Program (รุ่น 76/2006) สมาคมส่งเสริม
สถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร
(วปอ.41) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านกฎหมาย

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการ บริษัทขนส่ง จำกัด
- กรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่ง
มวลชนกรุงเทพ



พลเรือโท สิวชัย สิริสาไล

รศมการ

วัน เดือน ปีเกิด

- 16 ตุลาคม 2492

ตำแหน่งปัจจุบัน

- ผู้ทรงคุณวุฒิพิเศษ กองทัพอากาศ

ประวัติการศึกษา/อบรม

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต โรงเรียนนายเรือ
- โรงเรียนเสนาธิการทหารเรือ (รุ่น 45)
- วิทยาลัยเสนาธิการทหาร (รุ่น 34)

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการบริหารงานองค์กร

นายประสงค์ ดันมณีวัฒนา

รศมการ

วัน เดือน ปีเกิด

- 21 มิถุนายน 2492

ตำแหน่งปัจจุบัน

- อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ประวัติการศึกษา/อบรม

- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาโยธา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- Master of Engineering (Structural), Lamar University Beaumont, Texas U.S.A.
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.43) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านขนส่งทางน้ำ

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- ประธานกรรมการผู้ชำระบัญชีองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์
- กรรมการ บริษัทโรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด

นางวราบุษ หงสประภาส

รศมการ

วัน เดือน ปีเกิด

- 1 กันยายน 2491

ตำแหน่งปัจจุบัน

- ที่ปรึกษาอาวุโส สำนักงบประมาณ

ประวัติการศึกษา/อบรม

- Bachelor of Arts (Economics), North Carolina State University, U.S.A.
- Master of Science (Financial Management), North Carolina State University, U.S.A.
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตร Director Certification Program (รุ่น 84/2007) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Public Private Partnership for Urban Transport in Thailand (The World Bank Institute)

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการวางแผนและการบริหารการเงิน การคลัง การงบประมาณ
- ด้านการจัดโครงสร้างองค์กรและจัดระบบงาน

ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น

- กรรมการบริหารและกำกับดูแลโครงการลงทุนพิเศษของรัฐเพื่อการพัฒนาประเทศ กรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ



พลตำรวจตรี พิทักษ์ จารุสมบัติ
นรสมการ

วัน เดือน ปีเกิด

- 22 พฤษภาคม 2493

ตำแหน่งปัจจุบัน

- รองผู้บัญชาการ ตำรวจภูธรภาค 2
- ประวัติการศึกษา/อบรม
- ศิลปศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการบริหาร



นางฉวีวรรณ ดงเจริญกิจกุล
นรสมการ

วัน เดือน ปีเกิด

- 20 มกราคม 2498

ตำแหน่งปัจจุบัน

- รองอธิบดี กรมศุลกากร
- ประวัติการศึกษา/อบรม

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาเคมี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- Master of Science (Analytical Chemistry), Kansas State University, Kansas, U.S.A.
- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- Ph.D. (Analytical Chemistry), Kansas State University, Kansas, U.S.A.
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.47) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านความตกลงการค้าระหว่างประเทศ
- ความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับงานศุลกากร



พันเอก นาฬิกาอดิศักดิ์ แสงสนิท
นรสมการ

วัน เดือน ปีเกิด

- 31 ธันวาคม 2508

ตำแหน่งปัจจุบัน

- ประธาน บริษัท อติโก้เรียลตี้ จำกัด
- ประวัติการศึกษา/อบรม

- สถิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับหนึ่ง) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- Master of Science (Operations Research), Stanford University, U.S.A.
- Ph.D. (Engineering Management), Massachusetts Institute of Technology, U.S.A.
- หลักสูตรเสนาธิการทหารบก (รุ่น 78)
- หลักสูตร Director Certification Program (รุ่น 82/2007) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Senior Crisis Management, Department of State Washington D.C., U.S.A.

ความรู้ความชำนาญ

- การกำกับดูแลองค์กรที่ดี
- การประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้บริหาร
- ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น
- ที่ปรึกษากรรมการ บริษัท ไทยแลนด์ฟริวเลจคาร์ด จำกัด
- ที่ปรึกษานายกสมาคมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดพังงา



รองศาสตราจารย์สุชาติ เหล่าปรีดา
กรรณการ

วัน เดือน ปีเกิด

- 17 พฤษภาคม 2504

ตำแหน่งปัจจุบัน

- รองศาสตราจารย์
มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการศึกษา/อบรม

- บริหารธุรกิจบัณฑิต
สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยเกริก
- บัณฑิตศึกษาด้านบริหาร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการบัญชี

นายพลกิตย ฤกษ์พิบูลย์
กรรณการ

วัน เดือน ปีเกิด

- 12 สิงหาคม 2517

ตำแหน่งปัจจุบัน

- กรรมการบริหาร บริษัท นวกิจ
บ้านเมือง จำกัด

ประวัติการศึกษา/อบรม

- บริหารธุรกิจบัณฑิต
สาขาการจัดการ
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- Master of Business Administration
(Financial), University of
San Francisco, U.S.A.
- หลักสูตรผู้นำการเมืองยุคใหม่
สถาบันพระปกเกล้า

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการเงิน การบริหารจัดการ
- ตำแหน่งปัจจุบันที่มีกับหน่วยงานอื่น
- กรรมการ บริษัท บ้านเมือง
การพิมพ์ จำกัด

นางสุนิดา สุกรัตนะ
กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการ
การทำเรือแห่งประเทศไทย

วัน เดือน ปีเกิด

- 9 พฤศจิกายน 2491

ตำแหน่งปัจจุบัน

- ผู้อำนวยการการทำเรือ
แห่งประเทศไทย

ประวัติการศึกษา/อบรม

- ครุศาสตรบัณฑิต
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตรวิทยาลัยการทัพเรือ
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร
ภาครัฐ เอกชน และการเมือง
วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

ความรู้ความชำนาญ

- ด้านการบริหารจัดการท่าเรือ

คณะผู้บริหาร กทท.

ปีงบประมาณ 2551



1. นางสาวสุนิศา สกุลรัตนะ

ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

2. นายสุรพงษ์ รงศิริกุล

รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน

3. นางสาวปานแหะ จุณณานนท์

รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารธุรกิจ

4. เรือตรี วิโรจน์ จงชานสิทธิ์

รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
สายพัฒนาองค์กรและเทคโนโลยีสารสนเทศ

5. นายเฉลิมชัย มีคุณเอี่ยม

ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ

6. นายเฉลิมเกียรติ สลักคำ

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

7. นางใจแก้ว ไซติทะนุกกณะ

นักบริหาร 16 ประจำผู้อำนวยการ
การท่าเรือแห่งประเทศไทย



8. นายประกอบ ประจวบจันทึก

ผู้ช่วยผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน

9. นายพิเชฐ มั่นคง

ผู้ช่วยผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารธุรกิจ

10. นายพิทักษ์ ตีลปประสิทธิ์

รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ

11. เรือเอก อิทธิชัย สุพรรณกุล

รองผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

12. นายศักดิ์ดา ตั้งปณิธานสุข

นักบริหาร 15 ประจำปีผู้อำนวยการ
การทำเรือแห่งประเทศไทย

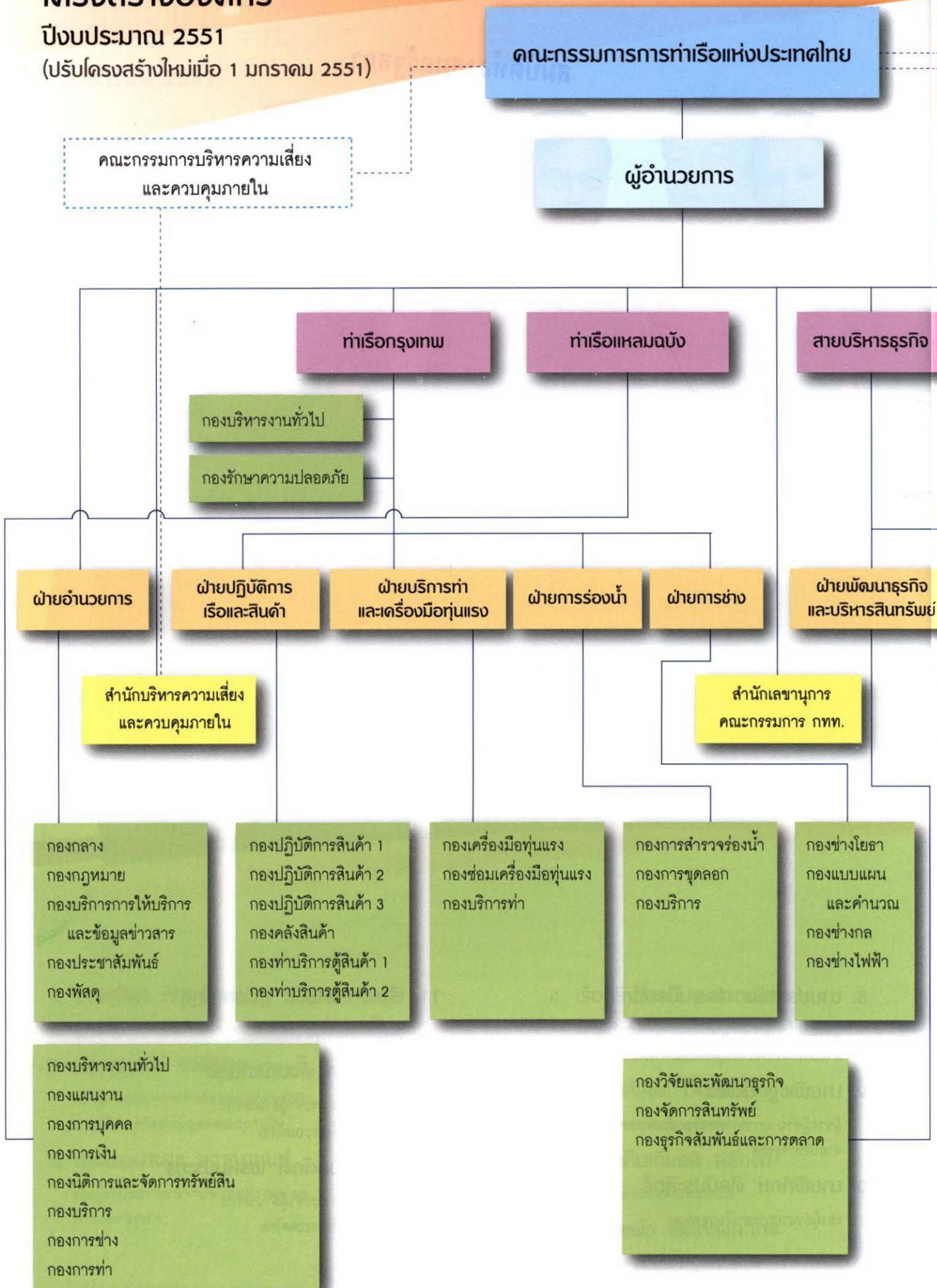
13. เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร

นักบริหาร 15 ประจำปีผู้อำนวยการ
การทำเรือแห่งประเทศไทย

โครงสร้างองค์กร

ปีงบประมาณ 2551

(ปรับโครงสร้างใหม่เมื่อ 1 มกราคม 2551)



คณะกรรมการกำกับดูแล กทท.

คณะกรรมการตรวจสอบ

สายบริหารทรัพยากรบุคคล
และการเงิน

สายพัฒนาองค์กร
และเทคโนโลยีสารสนเทศ

ฝ่ายบริหาร
ทรัพยากรบุคคล

ฝ่ายการเงิน
และบัญชี

ฝ่ายนโยบาย
และแผน

ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

ฝ่ายตรวจสอบ
และประเมินผล

สำนักท่าเรือภูมิภาค

สำนักแพทย์
และอนามัย

สำนักบัญชี

สำนักบริหาร
การเงิน

กองทรัพยากรบุคคล
กองพัฒนาบุคคล
กองสวัสดิการ
กองแรงงานสัมพันธ์

กองบัญชีการเงิน
กองบัญชีบริหาร
กองบัญชีงบประมาณ

กองบริการค่าภาระเงินสด
กองบริการค่าภาระเงินเชื่อ
กองจัดการการเงิน

กองแผนวิสาหกิจ
กองวิจัยและพัฒนาองค์กร
กองกำกับดูแลองค์กร

กองพัฒนาระบบงาน
กองปฏิบัติการด้าน
คอมพิวเตอร์

กองตรวจสอบและประเมินผลท่าเรือกรุงเทพ
กองตรวจสอบและประเมินผลท่าเรือแหลมฉบัง
กองตรวจสอบและประเมินผลสำนักบริหารกลาง
กองบริหารงานตรวจสอบและประเมินผล

สิ่งอำนวยความสะดวก

ท่าเรือกรุงเทพ

ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา อยู่ระหว่างหลักกิโลเมตรที่ +26.5 ถึง +28.5 ปากคลองพระโขนง เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร

พื้นที่ทางน้ำ ร่องน้ำตอนนอก จากปากร่องน้ำกิโลเมตรที่ -18 ถึงป้อมพระจุลฯ กิโลเมตรที่ 0 ยาว 18 กิโลเมตร และร่องน้ำตอนใน ตั้งแต่ป้อมพระจุลฯ กิโลเมตรที่ 0 ถึงสะพานพระพุทธยอดฟ้าฯ กิโลเมตรที่ 48 ยาว 48 กิโลเมตร รวมระยะทาง 66 กิโลเมตร

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

พื้นที่ทางบก ประมาณ 2,353 ไร่ แบ่งเป็น พื้นที่ในเขตรัฐสภากรในกิจการประมาณ 898 ไร่ นอกเขตรัฐสภากรประมาณ 110 ไร่ พื้นที่หน่วยงานรัฐขอใช้ประมาณ 217 ไร่ พื้นที่หน่วยงานรัฐและเอกชนเช่าประมาณ 721 ไร่ พื้นที่ชุมชนประมาณ 208 ไร่ และทางสัญจรประมาณ 199 ไร่

การบริการขุดลอกร่องน้ำ ในปี 2551 ได้ดำเนินการขุดลอกบำรุงรักษาและสำรวจร่องน้ำในเขตท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง โดยขุดดินได้รวมทั้งสิ้น 3,731,460 ลูกบาศก์เมตร สำหรับท่าเอกชนได้ดำเนินการขุดลอกตามคำขอใช้บริการ เพื่อให้เรือผ่านเข้า-ออกได้สะดวก และปลอดภัย ตลอดจนการสำรวจร่องน้ำในอาณาบริเวณท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมทั้งบำรุงรักษาเครื่องหมายทางเดินเรือ เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินเรือ

พื้นที่ปฏิบัติงานด้านสินค้า ประกอบด้วย

- พื้นที่เขื่อนตะวันตก เป็นพื้นที่สำหรับให้บริการสินค้าทั่วไป ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไปและท่าเทียบเรือชายฝั่ง หน่วยงานที่ปฏิบัติงานและรับผิดชอบในพื้นที่ คือ กองปฏิบัติการสินค้า 1-3 และกองคลังสินค้า

ท่าเทียบเรือ/หลักผูกเรือ

ท่าเทียบเรือ/หลัก/ทุ่น	ความยาว (เมตร)	จำนวน	ขนาดจำกัดของเรือ ความยาว/กินน้ำลึก (เมตร)	สมรรถวิสัย (ลำ)
ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป (ท่า 22B-H)	1,179	7 ท่า	172.25/8.23	7
ท่าเทียบเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง ภายในประเทศ (ท่า 22I-22J)	348	2 ท่า	172.25/8.23	2
ท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (ท่า 22A)	133	1 ท่า	172.25/8.23	1
หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย	1,400	36 หลัก	172.25/8.23	7
หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ	1,600	25 หลัก	172.25/8.23	8
ทุ่นผูกเรือสารุประดิษฐ์	1,580	5 ทุ่น	137.19/7.62	4
			91.46/7.00	1

พื้นที่วางสินค้า

พื้นที่	พื้นที่วางสินค้า					
	ภายใน ส. (ตร.ม.)	ภายนอก ส. (ตร.ม.)	ชน ส. (ตร.ม.)	ลานวางตู้สินค้า		
				(ตร.ม.)	(Ground Slots)	(กั.อ.ย.)
โรงพักสินค้า (1-2)	10,400	7,200		7,200	230	460
โรงพักสินค้า (3-8)	26,670	9,476	2,400	22,269	850	1,700
โรงพักสินค้า (9,11,13,15-17)	40,569	73,582	5,280	57,562	1,964	1,964
โรงพักสินค้าเพื่อการส่งออก (โรงพักสินค้า 14 เดิม)	5,569	15,376		4,380	168	168

พื้นที่	พื้นที่วางสินค้า					
	ภายใน สส. (ตร.ม.)	ภายนอก สส. (ตร.ม.)	ขน สส. (ตร.ม.)	ลานวางตู้สินค้า		
				(ตร.ม.)	(Ground Slots)	(ท.อ.ย.)
ลานบรรจุตู้สินค้า (เดิม)				148,194	2,464	2,464
ลานบรรจุตู้สินค้า (45 ไร่) (อยู่ระหว่างก่อสร้าง)				72,000	912	912
ลานตู้สินค้าเปล่า พื้นที่ลาน C				61,998	1,748	6,118
สถานีบริการตู้สินค้า (เกาะลาว)				55,650	1,500	5,250
คลังสินค้าผ่านแดน	7,800	4,584		13,740	346	346
คลังสินค้าทัณฑ์บน (ตึกแดง)	6,434					
คลังสินค้าทัณฑ์บน (ใหม่)	3,120					
คลังสินค้าตักค้าง	8,955	1,120				
คลังสินค้ารถยนต์	2,000	3,439		3,561	54	54
คลังสินค้าอันตราย						
สินค้าอันตราย	1,220			12,365	175	525
ปอ ฝ้าย และนุ่น	6,400			11,700	250	500

หมายเหตุ Ground Slots : หน่วยนับพื้นที่สำหรับวางตู้สินค้าขนาดมาตรฐาน 20 ฟุต ชั้นเดียว

- **พื้นที่เขื่อนตะวันออก** เป็นพื้นที่สำหรับให้บริการสินค้าประเภทตู้สินค้า และท่าเทียบเรือตู้สินค้า หน่วยงานที่ปฏิบัติงานและรับผิดชอบในพื้นที่ คือ กองท่าบริการตู้สินค้า 1 และ 2

กองท่าบริการตู้สินค้า 1			กองท่าบริการตู้สินค้า 2		
ท่าเทียบเรือ	4 ท่า		ท่าเทียบเรือ	4 ท่า	
ท่า 20A	162 เมตร		ท่า 20D	183 เมตร	
ท่า 20AB	152 เมตร		ท่า 20E	183 เมตร	
ท่า 20B	183 เมตร		ท่า 20F	183 เมตร	
ท่า 20C	183 เมตร		ท่า 20G	91.5 เมตร	
ความยาวหน้าท่ารวม	680.0 เมตร		ความยาวหน้าท่ารวม	640.5 เมตร	
ระดับความลึก	8.2 เมตร		ระดับความลึก	8.2 เมตร	
ขนาดน้ำหนักเรือเทียบท่า	10,000-12,000	เดเดเวทตัน	ขนาดน้ำหนักเรือเทียบท่า	10,000-12,000	เดเดเวทตัน
พื้นที่วางตู้สินค้า			พื้นที่วางตู้สินค้า		
ลานวางตู้สินค้า	98,600 ตารางเมตร		ลานวางตู้สินค้า	49,000 ตารางเมตร	
ความสามารถในการจัดวางตู้สินค้า	2,812 Ground Slots		ความสามารถในการจัดวางตู้สินค้า	1,554 Ground Slots	
ลานกองเก็บตู้สินค้าบล็อก A, B, C และ D	7,030 ท.อ.ย.		ลานกองเก็บตู้สินค้าบล็อก E, F, G และ H	4,446 ท.อ.ย.	
ปลั๊กเต้าเสียบตู้สินค้าห้องเย็น	460 จุด		ปลั๊กเต้าเสียบตู้สินค้าห้องเย็น	180 จุด	
ด้านตรวจสอบภายในขาเข้า	5 ช่อง		ด้านตรวจสอบภายในขาเข้า	4 ช่อง	
ด้านตรวจสอบภายในขาออก	3 ช่อง		ด้านตรวจสอบภายในขาออก	3 ช่อง	
เครื่องมือทุ่นแรง			เครื่องมือทุ่นแรง		
ปั้นจั่นหน้าท่าชนิดเดินบนราง ขนาด 32.5-40 ตัน	8 คัน		ปั้นจั่นหน้าท่าชนิดเดินบนราง ขนาด 32.5-40 ตัน	6 คัน	
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า			รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า		
แบบ 4+1 ช้อนตู้ได้ 3 ชั้น	23 คัน		แบบ 4+1 ช้อนตู้ได้ 3 ชั้น	5 คัน	
			แบบ 6+1 ช้อนตู้ได้ 4 ชั้น	8 คัน	
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า	59 คัน		รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า	47 คัน	
รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า	59 คัน		รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า	47 คัน	
ระบบคอมพิวเตอร์บริการ			ระบบคอมพิวเตอร์บริการ		
Computer IBM RISC 6000	1 หน่วย		Computer IBM RISC 6000	1 หน่วย	
Software "M.E.S." System	1 หน่วย		Software "M.E.S." System	1 หน่วย	
การให้บริการ			การให้บริการ		
ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง, 7 วันต่อสัปดาห์			ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง, 7 วันต่อสัปดาห์		
บุคลากรประจำหน่วยงานให้บริการ			บุคลากรประจำหน่วยงานให้บริการ		

หมายเหตุ จำนวนเครื่องมือทุ่นแรง เป็นเครื่องมือที่ใช้ปฏิบัติงานจริง ณ กันยายน 2551

นอกจากนี้ ในปี 2551 มีการให้บริการเกี่ยวกับเรือและเครื่องมือทุ่นแรง สำหรับการปฏิบัติงานให้บริการ (ส่วนกลาง) ดังนี้

เรือบริการ

ประเภทเรือ	สมรรถวิสัย	จำนวน (ลำ)
เรือลากจูง	1,225-2,400 แรงม้า	9
เรือรับขยะ	160-200 แรงม้า	2
เรือรับเข็อก	115-158 แรงม้า	8
เรือบรรทุกน้ำ	900 แรงม้า	1
เรือรับรองและตรวจงาน (เรือร่อนน้ำ 17)	2,000 แรงม้า	1
เรือสันดอน	2,500 ลูกบาศก์เมตร	3
เรือขุด	206.47-420 เมตริกตัน	3
เรือดิน	120 ลูกบาศก์เมตร	7
เรือจูง	200-350 แรงม้า	4
เรือวางทุ่น	600 แรงม้า	1
เรือสำรวจ	194.37-335.12 แรงม้า	3
เรือร่อนน้ำ	150-240 แรงม้า	3
เรือน้ำ	140 ตัน	1
เรือโรงงาน	15-18 เมตริกตัน	2
เรือน้ำมัน	21.5 เมตริกตัน	1

หมายเหตุ จำนวนเรือบริการที่ใช้ปฏิบัติงานจริง ณ กันยายน 2551

เครื่องมือทุ่นแรง

รายการ	ขนาด	จำนวน (ตัน)
รถยกตู้สินค้าหนัก	40 ตัน	32
รถยกตู้สินค้าเปล่า	7 ตัน	25
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	10 ตัน	3
	50 ตัน	5
รถหัวลากฟ่วงตู้สินค้า	30-40 ตัน	47
รถฟ่วงบรรทุกตู้สินค้า	30-45 ตัน	64
รถฟ่วงบรรทุกสินค้า	30 ตัน	2
	20 ตัน	4
รถยกสินค้า	ขนาดต่างๆ	215
รถยนต์บรรทุก	5-7 ตัน	45

หมายเหตุ จำนวนเครื่องมือทุ่นแรงที่ใช้ปฏิบัติงานจริง ณ กันยายน 2551

ท่าเรือแหลมฉบัง

ตั้งอยู่ที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา และตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี มีพื้นที่ประมาณ 6,340 ไร่ มีท่าเทียบเรือในแอ่งจอดเรือที่ 1 จำนวน 11 ท่า โดยให้เอกชนเช่า บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือทั้งหมด ปัจจุบันได้เปิดให้บริการแล้วทั้งหมด จำนวน 11 ท่า ได้แก่ ท่า A0-A5 และท่า B1-B5 มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวม 4.0 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) ท่า D1-D3 จะเปิดดำเนินการได้ภายในปี 2554 มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวม 6.8 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี

ทั้งนี้ เมื่อเปิดให้บริการครบทุกท่าทั้งในแอ่งจอดเรือที่ 1 และแอ่งจอดเรือที่ 2 จะมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวม 10.8 ล้าน ที.อี.ยู. ภายในปี 2554 ดังนี้

ขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า

หน่วย : ล้าน ที.อี.ยู.

ท่าเทียบเรือ	แอ่งจอดเรือที่ 1	ท่าเทียบเรือ	แอ่งจอดเรือที่ 2
ท่า A2	0.4	ท่า C1	1.4
ท่า A3	0.4	ท่า C2	1.0
ท่า B1	0.6	ท่า C3	1.0
ท่า B2	0.6	ท่า D1	1.4
ท่า B3	0.6	ท่า D2	1.0
ท่า B4	0.6	ท่า D3	1.0
ท่า B5	0.8		
รวม	4.0	รวม	6.8

ท่าเทียบเรือ

ท่าเทียบเรือ	ความยาว/ลึก (เมตร)	จำนวน (ท่า)	ขนาดน้ำหนักเรือ/ลำ ที่เทียบท่า (DWT)	สมรรถวิสัย (ลำ)
แอ่งจอดเรือที่ 1				
ท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ (A0)	590/10	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-B4)	300/14	4	50,000	4
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (B5)	400/14	1	50,000	1
แอ่งจอดเรือที่ 2				
ท่าเทียบเรือ (C0)	500/16	1	80,000	1
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (C1)	700/16	1	80,000	1
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (C2)	500/16	1	80,000	1
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (C3)	500/16	1	80,000	1
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (D1)	700/16	1	80,000	1
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (D2-D3)	500/16	2	80,000	2

เรือบริการ

ประเภทเรือ	สมรรถวิสัย (แรงม้า)	จำนวน (ลำ)
เรือลากจูง	3,000-3,200, 800	7
เรือรับขยะ	180	1
เรือรับเข็อก	123.5-210	4
เรือบริการ	445	2
เรือวางทุ่นและขจัดคราบน้ำมัน	1,000	1

หมายเหตุ 1. ไม่รวมเรือลากจูงของเอกชน จำนวน 3 ลำ

2. ข้อมูล ณ กันยายน 2551

เครื่องมือทุ่นแรง

รายการ	ขนาด (ตัน)	จำนวน (คัน)
ปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่าชนิดเดินบนราง	50	15
	40	15
	35	2
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า	30.5-40	60
	40-45	33
รถยกตู้สินค้า	8-30.5	24
	40	1
	110	1
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	160	1
	-	292
	-	310
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า	-	292
รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า	-	310
รถยกสินค้า	2.5-10	77
รถยนต์บรรทุก	6	5

หมายเหตุ รวมเครื่องมือทุ่นแรงของผู้ประกอบการในแต่ละท่า ข้อมูล ณ กันยายน 2551

พื้นที่วางสินค้า

พื้นที่วางสินค้า	พื้นที่ (ตารางเมตร)			
	หน้าท่า	ลานกองเก็บ	โรงพักสินค้า	อื่นๆ
ท่าเทียบเรือ (A1, A2, A4, A5)	49,425	163,875	30,570	
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (B1-B5)	41,475	574,430	18,480	43,286
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า C3	12,500	123,424	4,944	84,132
ลานตู้สินค้ารถไฟ (Basin 1)		57,305		
ลานตู้สินค้ารถไฟ (Basin 2)		57,465		
ลานสินค้าภายนอก (Basin 1)		51,490		
ลานสินค้าภายนอก (Basin 2)		303,900		
ลานสำรองตู้สินค้าเปล่า (Basin 1)		160,400		
ลานสำรองตู้สินค้าเปล่า (Basin 2)		324,012		
คลังสินค้าทับบน			4,800	
คลังสินค้าตักค้าง			4,800	
คลังสินค้าอันตราย		119,943	10,478	4,776
พื้นที่คลังสินค้าทั่วไป		63,030		
พื้นที่คลังแยกและบรรจุตู้สินค้าทั่วไป		111,750		
คลังสินค้า (Basin 2)			4,800	
พื้นที่สำรอง (Basin 2)		929,661		

ท่าเรือภูมิภาค

• ท่าเรือเชียงแสน

ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย เนื้อที่ประมาณ 9 ไร่ ด้านหน้าติดแม่น้ำโขง ฝั่งตรงข้ามเป็นสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ด้านหลังติดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1290 (ถนนริมโขง) ซึ่งเชื่อมระหว่างอำเภอเชียงแสนและอำเภอเชียงของ

ท่าเทียบเรือ

ท่าเทียบเรือมีลักษณะเป็นทุ่นลอยน้ำ จำนวน 2 ทุ่น ขนาด 12X50 เมตร มีสะพานเชื่อมระหว่างทุ่นกับเขื่อนขนาด 6X30 เมตร สามารถรองรับเรือสินค้าได้ 8 ลำ เขื่อนเทียบเรือความยาว 250 เมตร ให้รถบรรทุกขึ้น-ลง เพื่อทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้าข้างเรือได้ ตัวทุ่นและสะพานเชื่อมมีหลังคาคลุมกันแดดและฝน

เครื่องมือทุ่นแรงและสิ่งอำนวยความสะดวก

รายการ	ขนาด	จำนวน
รถบันจันเคลื่อนที่	10-50 เมตริกตัน	3 คัน
รถยกสินค้า	5-10 เมตริกตัน	2 คัน
รถยนต์บรรทุก 6 ล้อ	-	2 คัน
เครื่องจับยกตู้สินค้า	40 ฟุต	1 ชุด
สายพานลำเลียงสินค้า	-	1 ชุด
ปลั๊กตู้สินค้าห้องเย็น	-	4 ชุด

หมายเหตุ ข้อมูล ณ กันยายน 2551

สำหรับในปี 2551 โครงการพัฒนาเครือข่ายการขนส่งในระบบถนนเส้นทาง East-West Corridor เชื่อมชายฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก กับมหาสมุทรอินเดียตัดกับเส้นทาง North-South Corridor เชื่อมระหว่างจีนกับมาเลเซีย ทำให้การขนส่งสินค้าระหว่างภูมิภาคต่างๆ กับท่าเรือเชียงแสนสะดวกยิ่งขึ้น

• ท่าเรือเชียงของ

ตั้งอยู่ที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ด้านหน้าติดแม่น้ำโขง ฝั่งตรงข้ามคือเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป. ลาว ด้านหลังติดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1290 ซึ่งเชื่อมระหว่างอำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ ดำเนินการโดยมุ่งเน้นประสิทธิภาพการให้บริการนำเข้า-ส่งออกสินค้า และส่งเสริมการค้าชายแดนระหว่าง 4 ประเทศ ประกอบด้วย สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า และประเทศไทย

ท่าเทียบเรือ

ท่าเทียบเรือขนาด 22X160 เมตร สามารถรับเรือประเภทเรือเฟลทิงเจอร์ยาว (เรือยนต์) ขนาด 80-150 ตัน ได้จำนวน 3-5 ลำ

• ท่าเรือระนอง

ตั้งอยู่ริมฝั่งปากแม่น้ำกระบุรีฝั่งตะวันออก ตำบลปากน้ำ อำเภอเมือง จังหวัดระนอง เนื้อที่ประมาณ 315 ไร่ มีร่องน้ำทางเดินเรือเริ่มตั้งแต่บริเวณทิศตะวันตกของเกาะช้างจนถึงท่าเทียบเรือ รวมระยะทาง 28 กิโลเมตร โดยมีความลึกของร่องน้ำ 8-10 เมตร จากระดับน้ำลงต่ำสุด และความกว้างของร่องน้ำ 120 เมตร ตลอดระยะแนวร่องน้ำ มีเครื่องหมายช่วยการเดินเรือเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือ

ท่าเทียบเรือ

- ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ขนาดความกว้าง 26 เมตร ยาว 134 เมตร สามารถรับเรือสินค้าขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอสจอดเทียบท่าได้พร้อมกัน 2 ลำ มีสะพานเชื่อมฝั่งกว้าง 10 เมตร ยาว 212 เมตร จำนวน 2 สะพาน

- ท่าเทียบเรือตู้สินค้า ขนาดความกว้าง 30 เมตร ยาว 150 เมตร สามารถรับเรือสินค้าขนาดไม่เกิน 12,000 เดดเวทตันจอดเทียบท่าครั้งละ 1 ลำ มีสะพานเชื่อมฝั่งกว้าง 7.50 เมตร ยาว 210 เมตร และสะพานเชื่อมกับท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ กว้าง 10 เมตร ยาว 40 เมตร

เครื่องมือทุ่นแรงและสิ่งอำนวยความสะดวก

รายการ	ขนาด (ตัน)	จำนวน (ตัน)
รถยกสินค้า	2.5-10	4
รถยกตู้สินค้าหนัก	-	2
รถยกตู้สินค้าเปล่า	-	1
รถทางลากพ่วงตู้สินค้า	-	4
รถทางลากพ่วงอเนกประสงค์	-	2
รถบันจันเคลื่อนที่	50	1
บันจันหน้าท่าล้อวางชนิดขับเคลื่อนด้วยตัวเอง	63	1
รถยนต์หัวลาก	-	6

หมายเหตุ ข้อมูล ณ กันยายน 2551

นอกจากนี้ ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวก ดังนี้

- | | | | |
|----------------------------------|-----------------|----------------------------|------------------|
| • พื้นที่วางสินค้าทั่วไป | 7,200 ตารางเมตร | • พื้นที่วางตู้สินค้า | 11,000 ตารางเมตร |
| • โรงพักสินค้า จำนวน 1 หลัง ขนาด | 1,500 ตารางเมตร | • พื้นที่วางตู้สินค้าเปล่า | 8,000 ตารางเมตร |

สถิติบริการเรือและสินค้า

จำนวนเรือเทียบท่า

หน่วย : เที่ยว

ปีงบประมาณ	2551	2550	2549	2548	2547
ท่าเรือกรุงเทพ					
เชียนเทียนเรือ	2,795	2,888	2,826	2,570	2,402
หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย	295	240	201	255	266
หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ	82	47	26	50	107
ทุ่นผูกเรือสาธุประดิษฐ์	152	177	152	171	184
ท่าเรือเอกชนอื่นๆ (กรุงเทพฯ)	3,319	3,024	3,172	3,200	3,144
ท่าเรือแหลมฉบัง	7,012	6,645	6,149	5,112	4,658

จำนวนสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพ-ท่าเรือแหลมฉบัง

หน่วย : ล้านตัน

ปีงบประมาณ	2551	2550	2549	2548	2547
ท่าเรือกรุงเทพ					
สินค้าขาเข้า	9.599	9.405	8.985	8.852	7.947
สินค้าขาออก	8.169	8.910	8.044	7.180	7.357
รวม	17.768	18.315	17.029	16.032	15.304
ท่าเรือแหลมฉบัง					
สินค้าขาเข้า	20.150	15.478	13.415	12.604	10.924
สินค้าขาออก	34.411	29.114	24.907	22.891	21.476
สินค้าถ่ายลำ (ขาเข้า-ขาออก)	0.276	0.272	0.134	0.239	0.216
รวม	54.837	44.864	38.456	35.734	32.616

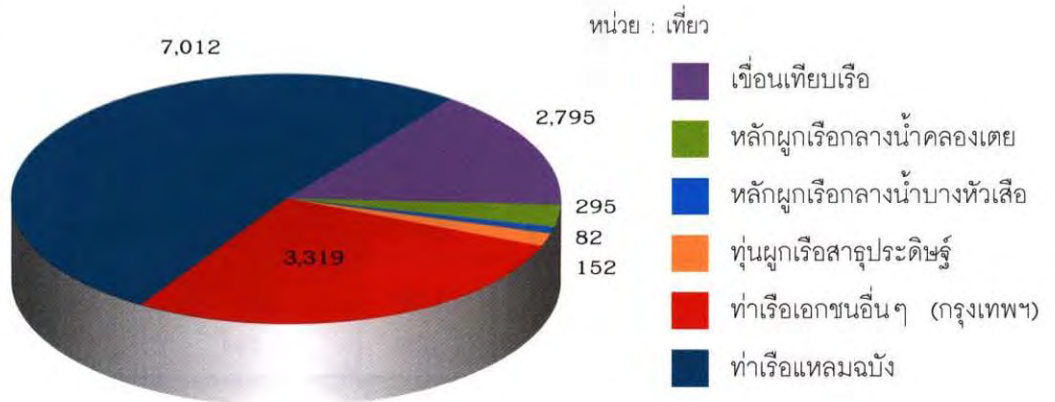
จำนวนตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพ-ท่าเรือแหลมฉบัง

หน่วย : ล้าน ที.อี.ยู.*

ปีงบประมาณ	2551	2550	2549	2548	2547
ท่าเรือกรุงเทพ					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	0.624	0.621	0.602	0.577	0.531
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	0.666	0.749	0.738	0.674	0.680
ตู้บรรจุสินค้าขนส่งทางน้ำ (เรือชายฝั่ง) และทางรถไฟ (ขาเข้า-ขาออก)	0.042	0.040	N	N	N
ตู้เปล่า (ขาเข้า-ขาออก)	0.129	0.148	0.111	0.098	0.107
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	1.461	1.558	1.451	1.349	1.318
ท่าเรือแหลมฉบัง					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	1.266	0.975	0.842	0.806	0.724
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	2.614	2.311	2.037	1.877	1.744
ตู้เปล่า (ขาเข้า-ขาออก)	1.360	1.355	1.244	1.082	1.061
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	5.240	4.641	4.123	3.765	3.529

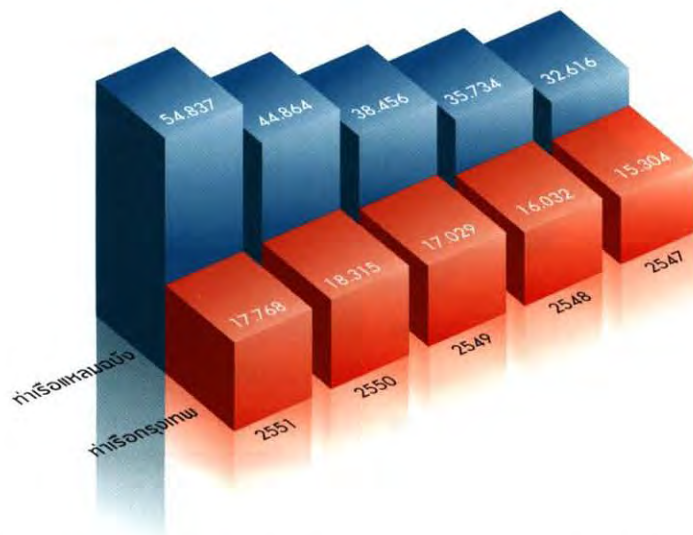
หมายเหตุ * ที.อี.ยู. = ตู้สินค้าขนาดมาตรฐาน ความยาว 20 ฟุต (* T.E.U. = Twenty Equivalent Unit)

จำนวนเรือเทียบท่า



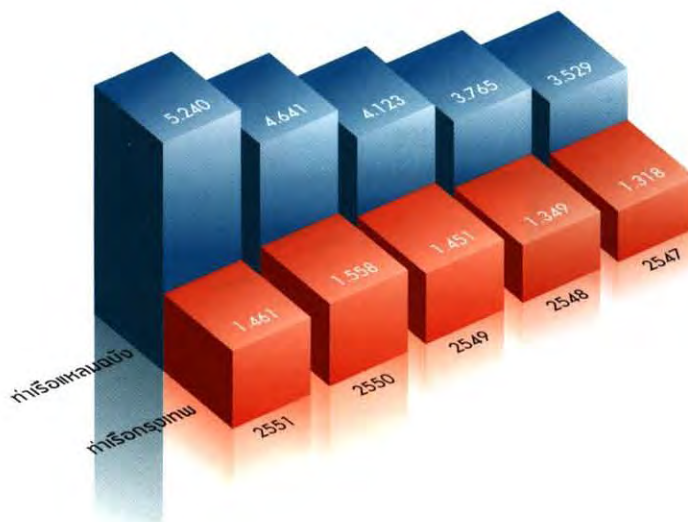
จำนวนสินค้าที่ทำเรือกรุงเทพ-ท่าเรือแหลมฉบัง

หน่วย : ล้านตัน



จำนวนตู้สินค้าที่ทำเรือกรุงเทพ-ท่าเรือแหลมฉบัง

หน่วย : ล้าน ที.อี.ยู.*



จำนวนสินค้ารถยนต์ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

หน่วย : คัน

ปีงบประมาณ	2551	2550	2549	2548	2547
ขาเข้า	62,494	54,084	41,805	38,326	31,708
ขาออก	799,264	643,125	525,280	410,156	298,619
รวม	861,758	697,209	567,085	448,482	330,327

จำนวนเรือเทียบท่าที่ท่าเรือภูมิภาค

หน่วย : เที่ยว

ปีงบประมาณ	2551	2550	2549	2548	2547
ท่าเรือเชียงแสนและเชียงของ	3,137	3,966	3,429	3,106	2,043
ท่าเรือระนอง	385	234	180	287	131

จำนวนสินค้าที่ท่าเรือภูมิภาค

หน่วย : เมตริกตัน

ปีงบประมาณ	2551	2550	2549	2548	2547
ท่าเรือเชียงแสนและเชียงของ					
สินค้าขาเข้า	92,884	86,435	53,565	48,904	31,098
สินค้าขาออก	83,246	109,868	134,985	135,294	59,903
รวม	176,130	196,303	188,550	184,198	91,001
ท่าเรือระนอง					
สินค้าขาเข้า	12,183	3,271	1,766	1,885	2,850
สินค้าขาออก	15,803	21,994	7,224	2,372	4,810
รวม	27,986	25,265	8,990	4,257	7,660

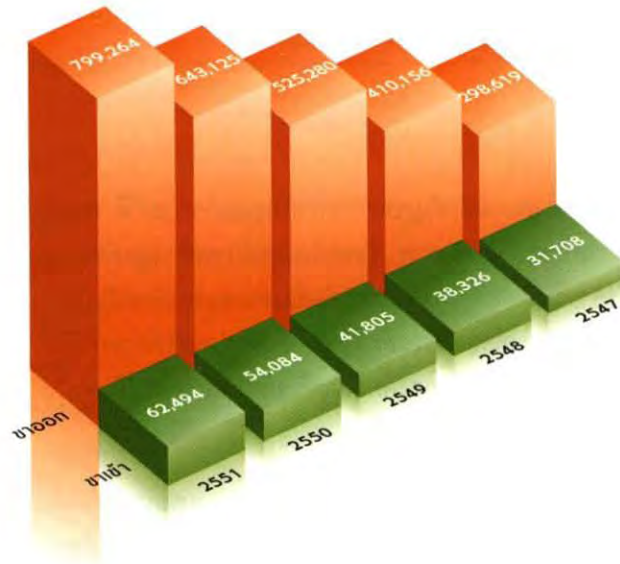
จำนวนตู้สินค้าที่ท่าเรือภูมิภาค

หน่วย : ตู้

ปีงบประมาณ	2551	2550	2549	2548	2547
ท่าเรือระนอง (ตู้สินค้าขาเข้า - ตู้สินค้าขาออก)	395	289	48	30	203

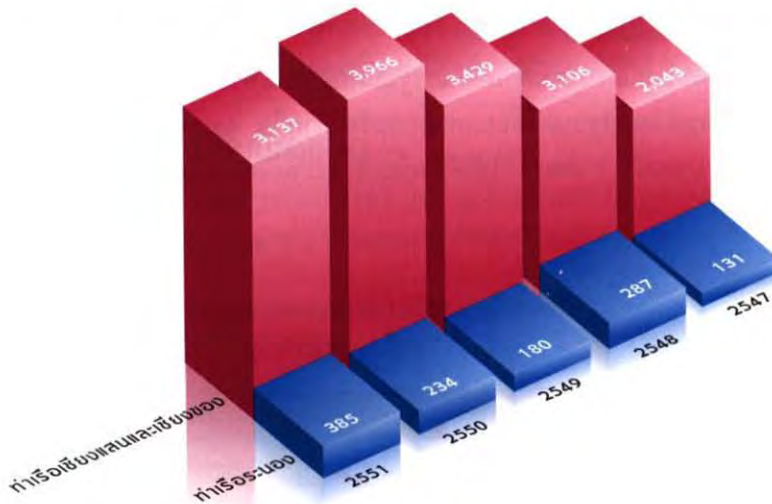
จำนวนสินค้ารถยนต์ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

หน่วย : คัน



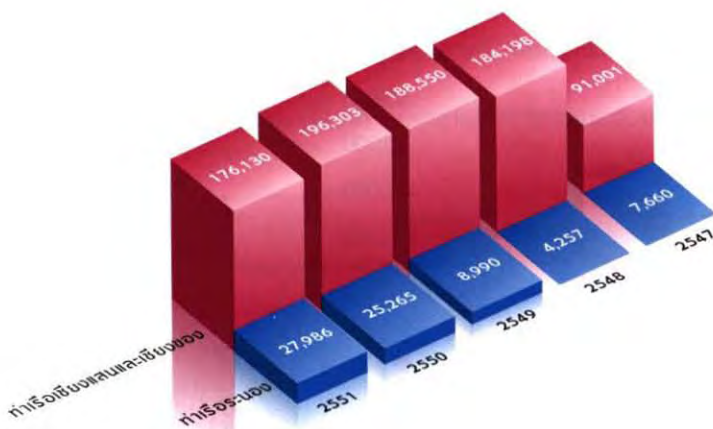
จำนวนเรือเทียบท่าที่ท่าเรือภูมิภาค

หน่วย : เที่ยว



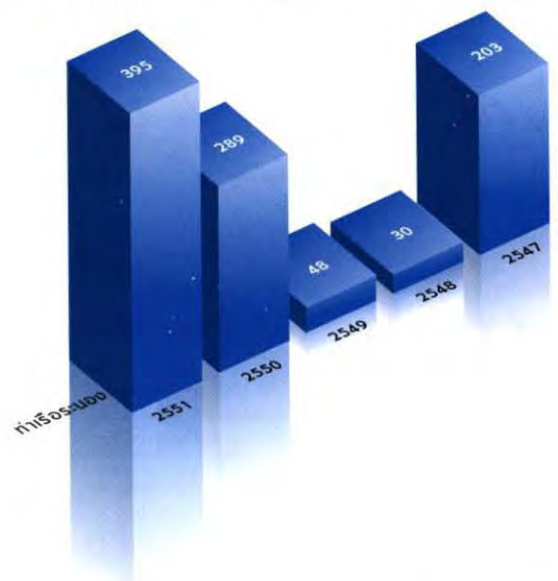
จำนวนสินค้าที่ทำเรือภูมิภาค

หน่วย : เมตริกตัน



จำนวนตู้สินค้าที่ทำเรือภูมิภาค

หน่วย : ตู้



การกำกับดูแลกิจการ

การทำเรือแห่งประเทศไทย ตระหนักถึงความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Governance) ในการที่จะช่วยเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและประสิทธิภาพการบริหารจัดการ ซึ่งจะส่งผลต่อการสร้างมูลค่าขององค์กร พนักงาน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายให้สูงขึ้นในระยะยาว โดยการทำเรือฯ มีการกำกับดูแลให้การดำเนินงานขององค์กรเป็นไปตามวัตถุประสงค์ ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต รับผิดชอบต่อสังคม หน้าที่ความรับผิดชอบต่อองค์กรและสังคม อันจะส่งผลให้การทำเรือฯ ได้รับความเชื่อถือ และเป็นที่ยอมรับ ซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานสำคัญในการสร้างมูลค่าเพิ่ม และพัฒนาองค์กรให้เจริญก้าวหน้าโดยยั่งยืนต่อไป

ความเป็นอิสระ

คำนิยาม “ความเป็นอิสระ” ของคณะกรรมการการทำเรือฯ หมายถึง “การแสดงความคิดเห็นได้อย่างเสรีบนพื้นฐานของความถูกต้องชอบธรรม และตามภารกิจที่ได้รับมอบหมาย มีความเป็นอิสระในการตัดสินใจ หรือใช้ดุลพินิจเพื่อประโยชน์ขององค์กรอย่างแท้จริง ไม่ตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของบุคคลหรือกลุ่มบุคคลใด ไม่คำนึงถึงผลประโยชน์ส่วนตัว หรือบุคคลอื่นอันจะพึงได้จากการตัดสินใจหรือใช้ดุลพินิจนั้นๆ และปราศจากความสัมพันธ์อันใดที่มีประโยชน์ทับซ้อนกับการทำเรือฯ ทั้งทางตรงและทางอ้อม”

การประชุมและค่าตอบแทนของคณะกรรมการ

กำหนดให้กรรมการรัฐวิสาหกิจได้รับผลประโยชน์ตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด หรือตามที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้มีมติ แล้วแต่กรณี สำหรับอัตราค่าเบี้ยประชุมกรรมการเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีที่แยกตามกลุ่มรัฐวิสาหกิจ และหากกรรมการรัฐวิสาหกิจท่านใดได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการในคณะกรรมการอื่นๆ มากกว่า 1 คณะ ก็ให้ได้รับเบี้ยประชุมเพียงคณะใดคณะหนึ่งที่มีการประชุมในเดือนนั้นๆ เท่านั้น

การประชุมคณะกรรมการการทำเรือฯ

(ชุดที่ 1 ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2550 - 15 กุมภาพันธ์ 2551)

ลำดับที่	รายชื่อ	จำนวนครั้งการประชุม	ค่าเบี้ยประชุมที่ได้รับ (บาท)	หมายเหตุ
1.	พลเรือเอก สติรพันธุ์ เกยานนท์	5	62,500	
2.	นายศิลปชัย จารุเกษมรัตน์	4	40,000	
3.	นายประสงค์ ดันมณีวัฒนา	4	40,000	
4.	นายชาติชาย ศุภคติธรรม	4	40,000	
5.	นางวรรณุช หงสประภาส	4	40,000	
6.	รองศาสตราจารย์ ดร. นิพนธ์ พัวพงศกร	5	50,000	
7.	พลเรือตรี วิทยา วงศ์เกิดธรรม	5	50,000	
8.	นายประวิตร นิลสุวรรณากุล	4	40,000	
9.	นายทวีศักดิ์ วรพิวุฒิ	5	50,000	
10.	นายปิยะชัย สุทธิรัมย์	5	50,000	
11.	นางสุนิดา สกุลรัตน์	5	50,000	
	รวม		512,500	

หมายเหตุ - มติคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งประธานและกรรมการ วันที่ 7 พฤศจิกายน 2549

- คณะกรรมการลาออกทั้งคณะ เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2551

(ชุดที่ 2 ระหว่างวันที่ 22 เมษายน - 26 กันยายน 2551)

ลำดับที่	รายชื่อ	จำนวนครั้งการประชุม	ค่าเบี้ยประชุมที่ได้รับ (บาท)	หมายเหตุ
1.	นายมนัส คำภักดิ์	7	75,000	
2.	นายธนพิชญ์ มูลพฤกษ์	4	40,000	
3.	พลเรือโท สิวชัย สิริสาลี	7	60,000	
4.	นายประสงค์ ตันมณีวัฒนา	4	40,000	
5.	นางวรรณุช หงสประภาส	6	50,000	
6.	พลตำรวจตรี พิทักษ์ จารุสมบัติ	7	60,000	
7.	นางฉวีวรรณ คงเจริญกิจกุล	7	60,000	
8.	พันเอก นาฬิกาอติภักดิ์ แสงสนิท	5	40,000	
9.	รองศาสตราจารย์ สุชาติ เหล่าปรีดา	7	60,000	
10.	นายพลชิตย์ ฤกษ์พิบูลย์	7	60,000	
11.	นางสุนิดา สกุลรัตน์ะ	7	60,000	
	รวม		620,000	

- หมายเหตุ - มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2551 แต่งตั้งประธานกรรมการ และกรรมการชุดใหม่แทนชุดเดิมที่ขอลาออก
 - มีการประชุมทั้งสิ้น 7 ครั้ง และในเดือนพฤษภาคม 2551 มีการประชุม 2 ครั้ง
 - กรรมการลำดับที่ 2 มีผลตั้งแต่วันที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการอัยการเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2551

คณะกรรมการและหน้าที่ความรับผิดชอบ

การทำเรือฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการการทำเรือฯ ให้ร่วมเป็นคณะกรรมการ และคณะอนุกรรมการในคณะกรรมการชุดต่างๆ เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานในด้านต่างๆ ของการทำเรือฯ ดังนี้

คณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องที่น่าเสนอคณะกรรมการการทำเรือฯ ประกอบด้วย

(ชุดที่ 1)

ลำดับที่	รายชื่อ
1.	นายประสงค์ ตันมณีวัฒนา
2.	นายทวีศักดิ์ วรพิรุณ
3.	พลเรือตรี วิทยา วงศ์เทิดธรรม
4.	นายชาติชาย ศุภคติธรรม
5.	นางสุนิดา สกุลรัตน์ะ

- หมายเหตุ - ชุดที่ 1 มีการประชุม 4 ครั้ง
 - ชุดที่ 2 มีการประชุม 4 ครั้ง

มีอำนาจหน้าที่กลั่นกรองเรื่องต่างๆ ก่อนเสนอคณะกรรมการการทำเรือฯ พิจารณาต่อไป

(ชุดที่ 2)

ลำดับที่	รายชื่อ
1.	รองศาสตราจารย์ สุชาติ เหล่าปรีดา
2.	นายธนพิชญ์ มูลพฤกษ์
3.	นางฉวีวรรณ คงเจริญกิจกุล
4.	นายสุรียา ลีลาธรรม
5.	นายมนเช็ย อินทร์น้อย
6.	นางสุนิดา สกุลรัตน์ะ

คณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ประกอบด้วย

(ชุดที่ 1)

ลำดับที่	รายชื่อ
1.	นางวรรณุช หงสประภาส
2.	นายประวิตร นิลสุวรรณกุล
3.	นายปิยะชัย สุทธิรัมย์

- หมายเหตุ - ชุดที่ 1 มีการประชุม 4 ครั้ง
 - ชุดที่ 2 มีการประชุม 3 ครั้ง

(ชุดที่ 2)

ลำดับที่	รายชื่อ
1.	รองศาสตราจารย์ สุชาติ เหล่าปรีดา
2.	นายธนพิชญ์ มูลพฤกษ์
3.	พันเอก นาฬิกาอติภักดิ์ แสงสนิท

มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบตามกฎหมายของคณะกรรมการตรวจสอบการกระทำที่สุจริต และหลักเกณฑ์ที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจกระทรวงการคลังกำหนด

คณะกรรมการกำกับดูแลการท่าเรือฯ ประกอบด้วย

(ชุดที่ 1)

ลำดับที่	รายชื่อ
1.	นายทวีศักดิ์ วรพิวุฒิ
2.	นางวราภุช หงสประภาส
3.	นายปิยะชัย สุทธิเข้ม
4.	นางสุนิดา สกุลรัตน์

(ชุดที่ 2)

ลำดับที่	รายชื่อ
1.	นายประสงค์ ต้นมณีวัฒนา
2.	พลเรือโท สิวชัย สิริสาสิ
3.	นางฉวีวรรณ คงเจริญกิจกุล
4.	นายพลชิตย์ ฤกษ์พิบูลย์
5.	นางสุนิดา สกุลรัตน์

หมายเหตุ - ชุดที่ 1 มีการประชุม 1 ครั้ง
- ชุดที่ 2 มีการประชุม 1 ครั้ง

มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบ ดังนี้

1. กำกับดูแลการบริหารงานของการท่าเรือฯ ให้เป็นไปตามหลักการบริหารจัดการองค์การที่ดี (Good Governance) และนโยบายของคณะกรรมการการท่าเรือฯ
2. กำหนดทิศทางและยุทธศาสตร์การบริหารจัดการองค์การที่ดี (Good Governance)
3. ติดตามและรายงานผลการดำเนินการเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ เป็นระยะ
4. ตั้งคณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานได้ตามความจำเป็น
5. ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ มอบหมาย

คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ ประกอบด้วย

(ชุดที่ 1)

ลำดับที่	รายชื่อ
1.	นายศิลปชัย จารุเกษมรัตน์
2.	นางสุนิดา สกุลรัตน์

(ชุดที่ 2)

ลำดับที่	รายชื่อ
1.	พลตำรวจตรี พิทักษ์ จารุสมบัติ
2.	นางสุนิดา สกุลรัตน์

หมายเหตุ - ชุดที่ 1 มีการประชุม รวม 4 ครั้ง
- ชุดที่ 2 มีการประชุม รวม 4 ครั้ง

มีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 ดังนี้

1. พิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ ตลอดจนส่งเสริมและพัฒนาการแรงงานสัมพันธ์
2. ทหาทางปรองดองและระงับข้อขัดแย้งในรัฐวิสาหกิจ
3. พิจารณาปรับปรุงระเบียบ ข้อบังคับในการทำงาน อันจะเป็นประโยชน์ต่อนายจ้าง ลูกจ้าง และรัฐวิสาหกิจ
4. ปรึกษาหารือเพื่อแก้ปัญหาคำร้องทุกข์ของลูกจ้างหรือสหภาพแรงงาน รวมถึงการร้องทุกข์ที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษทางวินัย
5. ปรึกษาหารือเพื่อพิจารณาปรับปรุงสภาพการจ้าง

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน ประกอบด้วย

(ชุดที่ 1)

ลำดับที่	รายชื่อ
1.	รองศาสตราจารย์ ดร.นิพนธ์ พัวพงศกร
2.	พลเรือตรี วิทยา วงศ์เทิดธรรม
3.	นายทวีศักดิ์ วรพิวุฒิ

(ชุดที่ 2)

ลำดับที่	รายชื่อ
1.	นางวราภุช หงสประภาส
2.	นางฉวีวรรณ คงเจริญกิจกุล
3.	นายพลชิตย์ ฤกษ์พิบูลย์

หมายเหตุ - ชุดที่ 1 มีการประชุม 1 ครั้ง
- ชุดที่ 2 มีการประชุม 2 ครั้ง

มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาและอนุมัตินโยบายกรอบการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน
2. พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง
3. กำกับและติดตามการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในให้เป็นไปตามกรอบการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน
4. เชิญผู้เกี่ยวข้องมาชี้แจง หรือให้ข้อมูล และขอเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประกอบการพิจารณาได้ตามที่เห็นสมควร
5. รายงานผลการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในให้คณะกรรมการการท่าเรือฯ ทราบตามระยะเวลาที่เหมาะสม

คณะอนุกรรมการพิจารณาแผนงานและประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการการท่าเรือฯ ประกอบด้วย

(ชุดที่ 1)

ลำดับที่	รายชื่อ
1.	นายศิลาชัย จารุกษมรัตน์
2.	นางวราณูช หงสประภาส
3.	นายประวิตร นิลสุวรรณกุล

หมายเหตุ - ชุดที่ 1 มีการประชุม รวม 1 ครั้ง
- ชุดที่ 2 มีการประชุม รวม 2 ครั้ง

(ชุดที่ 2)

ลำดับที่	รายชื่อ
1.	นางวราณูช หงสประภาส
2.	นายธนพิชญ์ มูลพฤกษ์
3.	พลเรือโท สิวชัย สิริสาลี
4.	พันเอก นาฬิกาอติภักดิ์ แสงสนิท
5.	นายพลทิตย์ ฤกษ์พิบูลย์

มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาแผนงานที่ผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ แล้วนำผลการพิจารณาเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ ให้ความเห็นชอบต่อไป
2. กำหนดรายละเอียด หลักเกณฑ์ และวิธีการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการการท่าเรือฯ เสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ
3. ประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการการท่าเรือฯ ให้เป็นไปตามสัญญาจ้าง หลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้ให้ความเห็นชอบ ก่อนเสนอคณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาต่อไป

แนวทางการกำกับดูแลที่ดี

การบริหารกิจการภาครัฐแนวใหม่ มุ่งเน้นการพัฒนากระบวนการรัฐวิสาหกิจให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล มีมาตรฐานเทียบเท่ามาตรฐานสากล เพื่อให้บริการที่ดีมีคุณภาพภายใต้หลักธรรมาภิบาลอันจะนำไปประโยชน์สูงสุดสู่ประชาชน

การดำเนินงานตามหลักการกำกับดูแลที่ดี

เพื่อยกระดับการกำกับดูแลกิจการให้ทัดเทียมสากล การท่าเรือฯ ได้นำหลักเกณฑ์การกำกับดูแลกิจการที่ดีของกระทรวงการคลัง และแนวทางตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์ และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546 มาเป็นปัจจัยหลักในการกำหนดแนวนโยบายและหลักเกณฑ์การบริหารจัดการองค์กรที่ดีของการท่าเรือฯ เพื่อเป็นกรอบในการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของคณะกรรมการการท่าเรือฯ ฝ่ายบริหารและพนักงานทุกคน เพื่อเสริมสร้างองค์กรให้มีระบบการบริหารงานที่มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และเป็นพื้นฐานของการเติบโตทางธุรกิจที่ยั่งยืน

นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี

คณะกรรมการการท่าเรือฯ มีเจตนารมณ์ที่จะส่งเสริมให้การท่าเรือฯ เป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจท่าเรือ และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือ โดยมุ่งเน้นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กร และมีคุณธรรมในการดำเนินธุรกิจที่มีความโปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้ตามหลักปฏิบัติการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

1. บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการการท่าเรือฯ
2. คณะกรรมการชุดเฉพาะเรื่อง

เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการการท่าเรือฯ มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล คณะกรรมการการท่าเรือฯ ได้จัดให้มีคณะกรรมการชุดเฉพาะเรื่อง เพื่อช่วยศึกษาและกลั่นกรองงานตามความจำเป็น ในปีงบประมาณ 2551 คณะกรรมการชุดเฉพาะเรื่องประกอบด้วย

- คณะกรรมการกัลั่นกรอง
- คณะกรรมการตรวจสอบ
- คณะกรรมการกำกับดูแลการทำเรือฯ
- คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์
- คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน
- คณะอนุกรรมการพิจารณาแผนงานและประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้อำนวยการการทำเรือฯ

3. การประเมินผลคณะกรรมการการทำเรือฯ

การทำเรือฯ ได้ใช้แบบประเมินผลคณะกรรมการการทำเรือฯ เป็นรายคณะตามหลักเกณฑ์ของกระทรวงการคลัง ประเมินบทบาทและความมีประสิทธิภาพในการบริหารงาน และการกำกับดูแลกิจการของคณะกรรมการการทำเรือฯ โดยรวม

โดยมีเกณฑ์การประมวลผลคะแนน ดังนี้

คะแนน	90%	ของคะแนนรวมขึ้นไป	ประสิทธิภาพดีเยี่ยม
"	80%	"	ประสิทธิภาพดีมาก
"	70%	"	ประสิทธิภาพดี
"	60%	"	ประสิทธิภาพเกณฑ์ปกติ
ต่ำกว่า 60%	ของคะแนนรวม		ต่ำกว่าเกณฑ์ปกติ

สรุปผลการประเมินของคณะกรรมการเป็นรายคณะเห็นว่าการดำเนินงาน มีคะแนนอยู่ในเกณฑ์ดีเยี่ยม เท่ากับร้อยละ 90.24

4. การเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศ

มีการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศ ที่เป็นข้อมูลที่สำคัญขององค์กร และข้อมูลอื่นๆ ตามที่กำหนดโดยกฎหมาย และหรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนทุกคนมีสิทธิในการเข้าถึงข้อมูลสารสนเทศผ่านช่องทางต่างๆ ที่หลากหลายและทันสมัย ซึ่งเป็นสิ่งที่การทำเรือฯ แสดงให้สาธารณชนเห็นว่าการทำเรือฯ เป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส และตรวจสอบได้

การควบคุมภายใน

การทำเรือฯ ให้ความสำคัญต่อระบบการควบคุมภายใน และนำหลักของการควบคุมภายในที่ดีตามมาตรฐาน COSO (Committee of Sponsoring Organization of The Tradeway Commission) มาเป็นกรอบแนวปฏิบัติตามนโยบายขององค์กรที่ต้องยึดปฏิบัติเป็นกลไกขับเคลื่อนให้องค์กรสามารถดำเนินการไปได้อย่างมีประสิทธิภาพประสิทธิผล

ด้วยความมุ่งมั่นพัฒนาให้การควบคุมเป็นไปอย่างบูรณาการ ส่งเสริมให้มีการประเมินประสิทธิภาพของการปฏิบัติงาน และประสิทธิผลของการควบคุมภายในที่วางไว้อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ มุ่งเน้นการอบรมเพื่อสร้างความรู้และความเข้าใจในการประเมินการควบคุมด้วยตนเอง CSA (Control Self Assessment : CSA) แก่บุคลากรทุกระดับ เพื่อให้สามารถนำมาใช้ในการปฏิบัติงานได้อย่างเป็นจริง การมีส่วนร่วมและสามารถประเมินกิจกรรมหลักด้านต่างๆ อย่างเป็นระบบ และนำสิ่งที่ได้มาปรับปรุงแก้ไขร่วมกันก่อนที่จะเกิดความผิดพลาดหรือเสียหายต่อการปฏิบัติงาน มีการควบคุมภายในที่สอดคล้องกับมาตรฐานการควบคุมภายใน 5 องค์ประกอบ 3 วัตถุประสงค์ สภาพแวดล้อมของการควบคุม (Control Environment) การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) กิจกรรมการควบคุม (Control Activites) สารสนเทศและการสื่อสาร (Information and Communications) และการติดตามประเมินผล (Monitoring)

การบริหารความเสี่ยง

ภายใต้ภาวะแวดล้อมทางเศรษฐกิจซึ่งต้องเผชิญกับการแข่งขัน การเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วและตลอดเวลา ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนจำเป็นต้องปรับตัวเพื่อให้รองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น การทำเรือฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงภายใต้ท่ามกลางวิกฤติต่างๆ ล้วนส่งผลกระทบต่อองค์กรทั้งจากปัจจัยภายในและภายนอก อย่างไรก็ตาม การบริหารความเสี่ยงนับเป็นเครื่องมือการบริหารงานที่สำคัญของการทำเรือฯ เพื่อให้กระบวนการต่างๆ มีการเชื่อมโยงกันในระดับทั่วทั้งองค์กรโดยกำหนดนโยบายและกรอบของการบริหารความเสี่ยงซึ่งพนักงานทุกคนจะต้องปฏิบัติตาม เพื่อให้มีการบริหารความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ การทำเรือฯ ได้จัดทำโครงสร้างการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในและจัดตั้งคณะกรรมการ คณะทำงาน และอื่นๆ เพื่อทำหน้าที่บริหารความเสี่ยงขององค์กรโดยรวม การจัดการและควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ อันจะก่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพิ่มโอกาสทางธุรกิจ และลดความเสียหายและสูญเสียทั้งในปัจจุบันและอนาคตสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กรและผู้มีส่วนได้เสีย

โครงสร้างการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการทำเรือฯ

- คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการทำเรือฯ
- คณะอนุกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน
- คณะทำงานบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน
- สำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน

การทำเรือฯ นำกรอบ COSO ERM (Enterprise Risk Management) มาใช้ เพื่อการบริหารทั่วทั้งองค์กรตามมาตรฐานสากล มีกระบวนการบริหารความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง ความเสี่ยงที่สำคัญได้รับการจัดการและควบคุมได้ในระดับหนึ่งสำหรับความเสี่ยงใหม่ๆ ได้เพิ่มเติมไว้ในแผนบริหารความเสี่ยงเพื่อติดตามรายงานผลอย่างเป็นระบบต่อไป อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การบริหารความเสี่ยงเป็นไปตามเป้าหมายจะพิจารณาปัจจัยเสี่ยงในแต่ละด้าน ได้แก่

1. ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategy Risk)
2. ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ (Operational Risk)
3. ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk)
4. ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ (Compliance Risk)

ในปี 2551 กลยุทธ์ด้านการบริหารความเสี่ยงเชิงรุกนั้น การทำเรือฯ สนับสนุนการสื่อสารเผยแพร่ เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ โดยสำนักบริหารความเสี่ยงได้จัดทำคู่มือบริหารความเสี่ยง ซึ่งจะเป็นแนวทางเบื้องต้นในกระบวนการบริหารความเสี่ยงสามารถนำมาใช้เป็นหลักปฏิบัติในการดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องและสอดคล้องกันทั้งองค์กร และการเชื่อมโยงการบริหารความเสี่ยงองค์กรกับ IT Governance (ITG) เนื่องจากศักยภาพที่เพิ่มขึ้นของเทคโนโลยีส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงกระบวนการทำงานต่าง ๆ ประกอบกับการทำเรือฯ มุ่งพัฒนาบริการสู่ระดับโลก ได้ดำเนินโครงการพัฒนาท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ (e-Port) โดยนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการปฏิบัติงาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันมากขึ้น ยุทธศาสตร์ที่สำคัญของการทำเรือฯ การปฏิบัติงานในระบบอัตโนมัติ ซึ่งหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องมีการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับ ก่อให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดีขององค์กร (Corporate Governance)

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบการท่าเรือฯ (Audit Committee) เมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2551 ประกอบด้วย กรรมการการท่าเรือฯ ที่เป็นอิสระ 3 ท่าน ซึ่งเป็นผู้มีความรู้ ความชำนาญด้านการเงินและบัญชี การบริหารจัดการ กฎหมาย ธรรมชาติ เหล่าปริดา เป็น ประธานกรรมการ

- | | |
|-------------------------------------|--------------------|
| 1. รองศาสตราจารย์ สุชาติ เหล่าปริดา | เป็น ประธานกรรมการ |
| 2. นายธนพิชญ์ มูลพฤกษ์ | เป็น กรรมการ |
| 3. พันเอก นาฬิกาอติภักดิ์ แสงสนิท | เป็น กรรมการ |

คณะกรรมการตรวจสอบการท่าเรือฯ ได้ปฏิบัติตามกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการท่าเรือฯ ในปีงบประมาณ 2551 มีการประชุมรวม 7 ครั้ง โดยประชุมร่วมกับสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ฝ่ายบริหารและหัวหน้าหน่วยงานของการท่าเรือฯ อย่างสม่ำเสมอ โดยมีผลการดำเนินงานที่สำคัญ สรุปดังนี้

1. การปฏิบัติหน้าที่ตามหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติของกระทรวงการคลัง

1.1 ด้านรายงานการเงินและปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

1.1.1 สอบทานงบการเงินประจำปี 2550 และงบการเงินไตรมาส 1 2 และ 3 ประจำปี 2551 กับฝ่ายบริหารและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของการท่าเรือฯ เกี่ยวกับประเด็นที่ตรวจพบทางการเงินและบัญชี ความเหมาะสมของนโยบายการบัญชี ความพอเพียงในการเปิดเผยข้อมูล ตลอดจนการให้ข้อเสนอแนะ เพื่อให้การท่าเรือฯ ได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และมีรายงานการเงินที่แสดงผลการดำเนินงานและฐานะการเงินด้วยข้อมูลที่มีสาระสำคัญอย่างเพียงพอ ถูกต้อง เชื่อถือได้

1.1.2 ในปีงบประมาณ 2551 การท่าเรือฯ มีการเปลี่ยนวิธีการบันทึกมูลค่าพัสดุดังคลังจากเดิมที่บันทึกด้วยวิธีเข้าก่อน - ออกก่อน (First-in, First-out : FIFO) เป็นวิธีถ่วงเฉลี่ยเคลื่อนที่ (Moving-average) ซึ่งมีความเหมาะสมกับระบบบัญชีการเงิน บัญชีบริหาร และระบบวางแผนทรัพยากร (Enterprise Resource Planning : ERP) เนื่องจากจะมีความสม่ำเสมอของราคาพัสดุ

1.2 ด้านการควบคุมภายใน กำกับดูแลเพื่อให้การท่าเรือฯ มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ และมีการประเมินการควบคุมด้วยตนเอง ตามระเบียบคณะกรรมการการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ.2544

1.3 การตรวจสอบภายใน อนุมัติกฎบัตรของฝ่ายตรวจสอบและประเมินผล แผนการตรวจสอบประจำปี และแผนการตรวจสอบระยะยาว กำกับดูแลงานตรวจสอบภายในให้เป็นไปตามแผนการตรวจสอบประจำปี 2551 โดยติดตามความคืบหน้าของการปฏิบัติงานตามแผนการตรวจสอบ สอบทานผลการตรวจสอบผลการติดตามการปรับปรุงตามข้อเสนอแนะ และประเมินผลการปฏิบัติงาน ซึ่งสรุปว่าระบบงานที่สำคัญมีความเพียงพอ และมีประสิทธิผลที่จะทำให้การดำเนินงานเป็นไปตามวัตถุประสงค์

1.4 ด้านการบริหาร ติดตามผลการบริหารงานและการบริหารงบประมาณรายจ่ายประจำปีให้เป็นไปตามแผนงาน/โครงการ และนโยบายของคณะกรรมการการท่าเรือฯ ติดตามความก้าวหน้าด้านการบริหารความเสี่ยง ตลอดจนแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสม เพื่อให้ฝ่ายบริหารดำเนินการปรับปรุงแก้ไขให้ถูกต้องตามกฎและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

1.5 การกำกับดูแล มีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้บริหารระดับสูงเกี่ยวกับผลการดำเนินงาน การบริหารงานตามนโยบาย และการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและรองรับการดำเนินงานในอนาคต และสร้างมูลค่าเพิ่มและความเจริญเติบโตให้กับองค์กรอย่างยั่งยืน

1.6 การรักษาคุณภาพของคณะกรรมการตรวจสอบการท่าเรือฯ คณะกรรมการตรวจสอบมีการทบทวนและปรับปรุงกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ โดยเพิ่มเติมหน้าที่ปฏิบัติเกี่ยวกับการกำกับดูแลด้านการบริหารสารสนเทศ และได้มีการประเมินตนเองในการปฏิบัติหน้าที่คณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี เพื่อให้มีการปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

2. การบริหารจัดการของการท่าเรือฯ ในอนาคต

คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมหารือแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นกับฝ่ายบริหารของการท่าเรือฯ เกี่ยวกับผลการดำเนินงานที่ผ่านมา และทิศทางการพัฒนาธุรกิจ บุคลากรและองค์กรในอนาคต ตลอดจนการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อเป็นเครื่องมือในการบริหารงานอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งมีสาระสำคัญกล่าวคือ

2.1 ด้านโครงสร้างองค์กร การท่าเรือฯ มีแผนการปรับปรุงโครงสร้างองค์กร การบริหารจัดการและพัฒนาทรัพยากรบุคคล ระยะที่ 2 เพื่อให้การท่าเรือฯ มีโครงสร้างองค์กร กระบวนการ ระบบการบริหารจัดการ และการพัฒนาทรัพยากรบุคคลที่เหมาะสม สามารถขับเคลื่อนกลยุทธ์ของการท่าเรือฯ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.2 ด้านการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ การท่าเรือฯ ได้มีการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานเพื่อมุ่งมั่นสู่ท่าเรือระดับโลก (World Class Port) โดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ (ICT) มาเป็นเครื่องมือ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้งระบบการแจ้งข้อมูลเรืออัตโนมัติ (Automatic Ship Identification System : AIS) การพัฒนาระบบงานการให้บริการเรือ สินค้า คลังสินค้า เครื่องมือทุ่นแรง และบิลค่าภาระต่างๆ (Downsize) การติดตั้งระบบควบคุมการผ่านเข้า-ออกประตูตรวจสอบโดยอัตโนมัติ (e-Gate) ของท่าเรือกรุงเทพ และระบบจัดเก็บค่ายานพาหนะผ่านทาง (e-Toll Collection System) ของท่าเรือแหลมฉบัง การจัดการระบบการให้บริการท่าเทียบเรือตู้สินค้า (Container Terminal Management System : CTMS) อีกทั้งมีโครงการต่างๆ ที่ต้องดำเนินการตามแผนความมั่นคงปลอดภัยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของการท่าเรือฯ (ICT Security Plan) ซึ่งอ้างอิงตามมาตรฐานการรักษาความมั่นคงปลอดภัย ISO/IEC 27001 เช่น โครงการจัดทำนโยบายความมั่นคงปลอดภัยและเอกสารสนับสนุนต่างๆ โครงการจัดอบรมเพื่อสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายและแนวทางปฏิบัติตามนโยบายความมั่นคงปลอดภัย โครงการจัดทำและทดสอบแผนกู้คืนระบบงานสำคัญขององค์กร โครงการพัฒนาระบบการตรวจสอบระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและเครือข่ายตามมาตรฐานความมั่นคงปลอดภัย ISO/IEC 27001 เป็นต้น ซึ่งฝ่ายตรวจสอบและประเมินผลได้พัฒนาบุคลากรในสังกัดให้มีความรู้เกี่ยวกับการตรวจสอบด้านคอมพิวเตอร์อย่างต่อเนื่อง เพื่อจะนำความรู้มาใช้เสริมสร้างระบบการตรวจสอบและประเมินผลด้านคอมพิวเตอร์ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบ ได้ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรู้ความสามารถอย่างรอบคอบ มีความเป็นอิสระในการแสดงความคิดเห็นอย่างตรงไปตรงมา เพื่อประโยชน์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย อย่างเหมาะสมแล้ว



(รองศาสตราจารย์ สุชาติ เหล่าปรีดา)

ประธานกรรมการตรวจสอบการท่าเรือแห่งประเทศไทย

การดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

การทำเรื่องฯ ได้ดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ในด้านต่างๆ ดังนี้

1. จัดตั้งศูนย์บริการการให้บริการและข้อมูลข่าวสารของการทำเรื่องฯ

เมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2540 โดยให้มีข้อมูลตามมาตรา 7 มาตรา 9 และมาตรา 11 ไว้ให้ประชาชนเข้าตรวจดูได้สะดวก โดยจัดทำเป็นแฟ้มจำแนกข้อมูลแต่ละประเภทไว้เผยแพร่ (ปัจจุบันเปลี่ยนเป็นกองบริการการให้บริการและข้อมูลข่าวสาร)

2. ปรับปรุงแก้ไขข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง และประกาศของการทำเรื่องฯ ดังนี้

- ออกประกาศการทำเรื่องฯ ลงวันที่ 17 มิถุนายน 2551 ว่าด้วยวิธีปฏิบัติในการให้บริการข้อมูลข่าวสารของการทำเรื่องฯ พ.ศ. 2551
- ออกประกาศการทำเรื่องฯ ลงวันที่ 17 มิถุนายน 2551 เรื่องข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงสร้างและการจัดองค์กร อำนาจหน้าที่ และสถานที่ติดต่อ เพื่อขอรับข้อมูลข่าวสารของการทำเรื่องฯ
- ออกประกาศการทำเรื่องฯ ลงวันที่ 29 สิงหาคม 2551 เรื่องการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการขอสำเนา หรือขอสำเนาที่มีคำรับรองถูกต้องของข้อมูลข่าวสารของการทำเรื่องฯ
- คำสั่งการทำเรื่องฯ ที่ 105/2551 ลงวันที่ 8 สิงหาคม 2551 เรื่องตั้งคณะกรรมการพิจารณาแก้ไขปรับปรุง ข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่งและประกาศของการทำเรื่องฯ

3. การอำนวยความสะดวกแก่ผู้ขอรับบริการข้อมูลข่าวสาร

- จัดทำบัญชีข้อมูลข่าวสารของการทำเรื่องฯ ที่ไม่เปิดเผยต่อประชาชน
- ตั้งคณะกรรมการพิจารณาวินิจฉัยเกี่ยวกับข้อมูลข่าวสารของการทำเรื่องฯ
- ตั้งผู้ประสานงานด้านข้อมูลข่าวสารระดับผู้บริหาร และระดับผู้ปฏิบัติงาน รวมทั้งประสานงานภายในหน่วยงานต่างๆ ของการทำเรื่องฯ

4. ส่งเสริมความรู้ให้แก่พนักงานการทำเรื่องฯ

บรรจุเรื่องเกี่ยวกับพระราชบัญญัติฯ เป็นหัวข้อหนึ่งในหลักสูตร “ก้าวสู่ผู้บริหาร”

5. ด้านการดำเนินการตามคำร้องขอของประชาชนที่มาขอข้อมูลข่าวสาร และการพิจารณาไม่เปิดเผยข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคล

ในปี 2551 มีผู้ใช้บริการขอข้อมูลข่าวสารตามพระราชบัญญัติฯ จำนวน 394 ราย สามารถให้บริการด้านข้อมูลข่าวสาร

ทั่วไปได้ทุกราย และออกประกาศการทำเรื่องฯ เรื่องการดำเนินการตามพระราชบัญญัติฯ เกี่ยวกับข้อมูลข่าวสารส่วนบุคคลของการทำเรื่องฯ ที่ไม่เปิดเผยต่อประชาชน

6. ด้านการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของการทำเรื่องฯ ได้อำนวยความสะดวกให้ประชาชนเข้าถึงและสืบค้นข้อมูลข่าวสารได้ 5 ช่องทาง ได้แก่

- มาด้วยตนเอง ที่กองบริการการให้บริการและข้อมูลข่าวสารการทำเรื่องฯ อาคารบี ชั้น 2
- โทรศัพท์สายด่วน 0-2269-5555 และทางโทรศัพท์ 0-2269-5464
- ทางโทรสาร 0-2269-5466
- จัดหมายถึงกองบริการการให้บริการและข้อมูลข่าวสาร ฝ่ายอำนวยการ การทำเรื่องแห่งประเทศไทย เลขที่ 444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
- e-Mail ที่ Info@port.co.th และในปัจจุบันการทำเรื่องฯ ได้เพิ่มช่องทางการให้บริการบน Web board ที่ www.port.co.th

7. ด้านการดำเนินการเรื่องอุทธรณ์การไม่เปิดเผยข้อมูลข่าวสาร โดยคณะกรรมการวินิจฉัยการเปิดเผยข้อมูลข่าวสาร

ในปี 2551 ไม่มีการอุทธรณ์การไม่เปิดเผยข้อมูลข่าวสารต่อคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ

ผลการดำเนินงานในรอบปี

ด้านการบริหารจัดการองค์กร

การจัดการองค์กร

◆ การประเมินผลการดำเนินงาน

การทำเรือฯ ได้เข้าสู่ระบบประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจกับกระทรวงการคลัง ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2539 การกำหนดหลักเกณฑ์ แบ่งเป็น 3 เกณฑ์ คือ การดำเนินงานตามนโยบาย ผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ และการบริหารจัดการองค์กร โดยในปีงบประมาณ 2551 มีตัวชี้วัดย่อยรวมประมาณ 20-25 ตัวชี้วัด

▶ การดำเนินงานตามนโยบาย (น้ำหนักร้อยละ 24) ได้แก่ การดำเนินงานตามนโยบายจำกัดผู้มีสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพที่ 1.34 ล้าน ที.อี.ยู. การดำเนินงานตามนโยบายด้านโลจิสติกส์ เช่น การให้บริการยกขนตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง การนำระบบบริหารจัดการเพื่อสร้างมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์ (Economic Value Management : EVM) มาใช้ (ระยะที่ 3) และความสามารถในการบริหารแผนลงทุน (การเบิกจ่ายงบประมาณ)

▶ ผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ (น้ำหนักร้อยละ 46) แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ ตัวชี้วัดทางการเงิน ได้แก่ ค่าใช้จ่ายพนักงานรายได้จากการดำเนินงาน และการเปลี่ยนแปลงของค่า Economic Profit (ΔEP) ตัวชี้วัดที่ไม่ใช่ทางการเงิน ได้แก่ ระยะเวลารับ-ส่งมอบตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพ ระยะเวลาเรือตู้สินค้าใช้ท่า อัตราการลดลงของความเสียหายในการขนส่งสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพ ระดับความสำเร็จในการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ของการท่าเรือฯ การพัฒนาการท่าเรือฯ ตามแผนทบทวนโครงสร้างองค์กร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของการท่าเรือฯ และการจัดการระบบความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System: PSHE-MS)

▶ การบริหารจัดการองค์กร (น้ำหนักร้อยละ 30) ได้แก่ บทบาทของคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน การบริหารจัดการสารสนเทศ และการบริหารทรัพยากรบุคคล

สำหรับการเข้าสู่ระบบประเมินผลของกระทรวงการคลัง รัฐวิสาหกิจจะได้ผลประโยชน์จูงใจทั้งที่เป็นตัวเงินและมีใช่ตัวเงิน มากหรือน้อยขึ้นอยู่กับผลคะแนนรวมที่ได้ตามผลงานจริงในส่วนของท่าเรือฯ ก็ใช้หลักเกณฑ์นี้เช่นกัน และการที่ได้คะแนนประเมินในระดับที่ดีขึ้น นอกจากจะได้รับความตอบแทนโบนัสที่เพิ่มขึ้นแล้ว ยังเป็นผลให้มีการปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการดำเนินกิจการท่าเรือของการท่าเรือฯ และการบริหารจัดการทรัพยากรภายในองค์กรให้สามารถใช้ประโยชน์ได้เต็มศักยภาพที่มี ตอบสนองต่อนโยบายรัฐบาลและสร้างความเติบโตให้แก่การท่าเรือฯ ในอนาคตได้อย่างยั่งยืน

◆ การนำระบบบริหารจัดการเพื่อสร้างมูลค่าเชิงเศรษฐศาสตร์มาใช้

การทำเรือฯ ได้ดำเนินการตามนโยบายของกระทรวงการคลัง โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ที่กำหนดให้รัฐวิสาหกิจนำระบบการบริหารจัดการเพื่อสร้างมูลค่าเชิงเศรษฐศาสตร์ (Economic Value Management : EVM) มาใช้ในองค์กร เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลการบริหารงานของการท่าเรือฯ ภายใต้หลักการกำกับดูแลที่ดี



ในปีงบประมาณ 2551 นี้ เป็นการดำเนินโครงการในระยะที่ 3 ซึ่งการทำเรือฯ ได้เชื่อมโยง EVM เข้าสู่การบริหารหลักของการทำเรือฯ ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นรูปธรรมมากขึ้น ทั้งนี้ส่วนสำคัญที่ต้องดำเนินการตามเกณฑ์ สคร. ปีงบประมาณ 2551 ได้แก่ การจัดทำแผนธุรกิจ แผนงบประมาณ การจัดสรรเงินทุนและทรัพยากร การติดตามประเมินผลและรายงานผลงานค่า EP การวิเคราะห์โครงการ การวัดความก้าวหน้าของผลงานค่า EP ในปีงบประมาณ 2551 เปรียบเทียบกับ 2 ปีที่ผ่านมา และการนำผลงานค่า EP เชื่อมโยงกับการกำหนดผลตอบแทนสำหรับผู้บริหารระดับสูง (อย่างน้อยหนึ่งระดับ) และการจัดทำคู่มือแนวทางการดำเนินการในทุกเรื่อง รวมทั้งการทำเรือฯ ได้ดำเนินการกิจกรรมเพิ่มเติม ได้แก่ การฝึกอบรม EVM ในเรื่องที่เกี่ยวข้อง คือ การจัดทำแผนธุรกิจ แผนงบประมาณ และการฝึกอบรม Change Management ให้แก่ คณะกรรมการผู้บริหารระดับสูง คณะทำงานและทีมงาน EVM ของการทำเรือฯ และฝึกอบรมต่อเนื่องในเรื่องการให้ความรู้ ความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับระบบ EVM และ BSC (Balanced Scorecard)

การทำเรือฯ ได้ว่าจ้างที่ปรึกษารายเดิม คือ ศาสตราจารย์ ดร.อัญญา ชันธวิทย์ ซึ่งเป็นศาสตราจารย์ระดับ 11 สาขาวิชาการเงินการธนาคาร คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และเป็นที่ปรึกษาทางการเงินของหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจที่มีชื่อเสียงหลายแห่ง เป็นที่ปรึกษาในการดำเนินการโครงการ EVM ตั้งแต่ระยะที่ 1 ปีงบประมาณ 2549 จนถึงระยะที่ 3 ปีงบประมาณ 2551 เพื่อดำเนินการตามเกณฑ์ สคร. รวมทั้งฝึกฝนบุคลากรของการทำเรือฯ ให้มีความรู้ ความเข้าใจ และสามารถปฏิบัติงานในส่วนที่เกี่ยวข้องด้วยตนเองต่อไป

◆ **การสำรวจ วิจัย ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ**

การทำเรือฯ ได้จัดจ้างที่ปรึกษาทำการสำรวจ วิจัย ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการการทำเรือฯ ในลักษณะปีเว้นปี โดยเริ่มสำรวจครั้งแรกเมื่อปีงบประมาณ 2539 และครั้งล่าสุดเมื่อปีงบประมาณ 2551

สำหรับปีงบประมาณ 2551 ได้ว่าจ้างมหาวิทยาลัยบูรพา ทำการสำรวจ วิจัย ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึงระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการในด้านต่างๆ ของการทำเรือฯ รวมทั้งทราบถึงปัญหาของการให้บริการด้านต่างๆ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงการให้บริการให้มีประสิทธิภาพ และสนองตอบความต้องการของผู้ใช้บริการได้ดียิ่งขึ้น ซึ่งการสำรวจฯ ได้เน้นสอบถามความพึงพอใจของกลุ่มผู้ให้บริการเรือ สินค้า และผู้ประกอบการท่าเทียบเรือในการให้บริการทางด้านการบริการหลัก และกิจกรรมสนับสนุนของการให้บริการของท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือเชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง เช่น การให้บริการเรือ การให้บริการสินค้า/ตู้สินค้า การให้บริการด้านการเงิน และการให้บริการด้านเครื่องมือทุ่นแรง เป็นต้น ซึ่งเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามการสัมภาษณ์

เชิงลึก และการออกสังเกตภาคสนามจริง เป็นเครื่องมือในการสำรวจฯ ซึ่งครอบคลุมปัจจัยการให้บริการต่างๆ ของการทำเรือฯ

ผลการสำรวจฯ สรุปคะแนนเฉลี่ยรวมทุกด้านของการทำเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือเชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง เท่ากับ 2.92 3.57 3.32 3.58 และ 4.37 ตามลำดับ สำหรับในภาพรวมของทั้งองค์กร การทำเรือฯ ได้รับผลการสำรวจฯ เฉลี่ยเท่ากับ 3.55 คะแนน อยู่ในระดับปกติ-ดีขึ้นไป (ดีขึ้นไปมาก = 5 ดีขึ้นไป = 4 ปกติ = 3 ต่ำ = 2 และต่ำมาก = 1) ซึ่งสูงกว่าผลการสำรวจฯ ในปีงบประมาณ 2549 ที่การทำเรือฯ มีคะแนนเฉลี่ยทั้งองค์กรเท่ากับ 3.19 คะแนน ทั้งนี้ การทำเรือฯ ได้นำผลการสำรวจฯ ในส่วนที่ได้รับคะแนนต่ำกว่าปกติ รวมทั้งข้อเสนอแนะของผู้ใช้บริการมาจัดทำแผนดำเนินการแก้ไขปรับปรุงการให้บริการ เพื่อสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการอย่างแท้จริง

◆ **ปรับปรุง แก้ไข ข้อบกพร่อง ระเบียบ คำสั่ง และประกาศ**

ดำเนินการพิจารณาปรับปรุง แก้ไข ข้อบกพร่อง ระเบียบ คำสั่ง และประกาศต่างๆ ของการทำเรือฯ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 91 เรื่อง ประกอบด้วย 1) เรื่องที่ผ่านการพิจารณาแล้ว จำนวน 75 เรื่อง 2) เรื่องที่ส่งคืนหน่วยงานเพื่อพิจารณาใหม่ จำนวน 6 เรื่อง 3) เรื่องที่รอการพิจารณา จำนวน 10 เรื่อง

◆ **การฝึกอบรม**

การทำเรือฯ ได้พัฒนาบุคลากรโดยการฝึกอบรมในหลักสูตรต่างๆ ทั้งด้านหลักสูตรพื้นฐาน หลักสูตรด้านการบริหารเชิงธุรกิจ/ด้าน e-Port นอกจากนี้ ยังได้จัดฝึกอบรมให้กับหน่วยงานภายนอก และการรับนักเรียน นักศึกษาเข้าฝึกงาน ดังนี้

▶ **การจัดฝึกอบรมสำหรับพนักงานการทำเรือฯ**

- จัดการฝึกอบรมพนักงานภายในการทำเรือฯ จำนวน 56 หลักสูตร
- ส่งพนักงานไปเข้ารับการฝึกอบรมภายนอกการทำเรือฯ
- ส่งพนักงานไปเข้ารับการฝึกอบรมต่างประเทศ

▶ **การจัดฝึกอบรมให้หน่วยงานภายนอก และการให้บริการเข้าห้องฝึกอบรม/สัมมนา โดยคิดค่าใช้จ่าย ได้แก่**

- 1) หลักสูตร “การดับไฟขั้นสูง” 2) หลักสูตร “ดับเพลิงขั้นต้น” 3) หลักสูตร “ดับเพลิงภาคปฏิบัติ” 4) หลักสูตร “การฝึกซ้อมดับเพลิงและหนีไฟ” 5) หลักสูตร “การฝึกซ้อมรถยกตู้สินค้า”

▶ **การรับนักเรียน นักศึกษาเข้าฝึกงานจากสถาบันต่างๆ จำนวน 37 สถาบัน จำนวน 136 คน**

• อัตรากำลัง ณ วันที่ 30 กันยายน 2551

หน่วยงาน	จำนวน (คน)
ประจำผู้อำนวยการ กทท.	22
สำนักเลขานุการคณะกรรมการ9	
สำนักบริหารความเสี่ยงและความคุ้มครองภายใน	9
ฝ่ายตรวจสอบและประเมินผล	45
ฝ่ายอำนวยการ	128
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน	2
ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล	203
ฝ่ายการเงินและบัญชี	263
สายพัฒนาองค์กรและเทคโนโลยีสารสนเทศ	2
ฝ่ายนโยบายและแผน	40
ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	43
สายบริหารธุรกิจ	2
ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและบริหารสินทรัพย์	46
สำนักท่าเรือภูมิภาค	10
ท่าเรือกรุงเทพ	165
ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า	1,108
ฝ่ายบริการท่าและเครื่องมือทุ่นแรง	605
ฝ่ายการช่าง	248
ฝ่ายการร่อนน้ำ	239
ท่าเรือแหลมฉบัง	180
รวม	3,369

การพัฒนาการให้บริการ

ท่าเรือกรุงเทพ

- จัดหาเสาสร้างบันจันยกตู้สินค้าหน้าท่าชนิดเดินบนรางขนาดยกน้ำหนักไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน จำนวน 4 คัน
 - จัดซื้อรถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้าแบบ 6+1 และ 4+1 สามารถยกตู้สินค้าน้ำหนักไม่น้อยกว่า 35 เมตริกตัน จัดเรียงซ้อนตู้สินค้าได้สูง 4 และ 3 ชั้น ตามลำดับ จำนวน 4 คัน
 - จัดซื้อรถยกตู้สินค้าน้ำหนักไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตันแบบจัดเรียงได้ 3 แถว จำนวน 5 คัน
 - จัดซื้อรถยกตู้เปล่าน้ำหนักไม่น้อยกว่า 7 เมตริกตันแบบจัดเรียงได้ 3 แถว จำนวน 4 คัน
 - จัดซื้อรถหัวลากพ่วงบรรทุกตู้สินค้าน้ำหนักไม่น้อยกว่า 30 เมตริกตัน จำนวน 43 คัน
 - จัดซื้อแชสซีบรรทุกตู้สินค้าน้ำหนัก 40 ฟุต จำนวน 5 คัน
- นอกจากนี้ การท่าเรือฯ ได้พัฒนาระบบ ICT โดยปรับปรุงระบบเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายและอุปกรณ์สำหรับระบบงาน Enterprise Resource Planning (ERP) ติดตั้งระบบควบคุมการผ่าน

เข้า-ออกประตูตรวจสอบโดยอัตโนมัติ (e-Gate) ที่ท่าเรือกรุงเทพ และระบบจัดเก็บค่ายานพาหนะผ่านท่า (e-Toll) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบัง

- พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ (AO) เพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าในประเทศระหว่างท่าเรือลำน้ำ ท่าเรือชายฝั่ง และท่าเรือต่างๆ ทางภาคใต้
- พัฒนาท่าเทียบเรือ CO เป็นท่าเทียบเรือ RO/RO เรือสินค้าทั่วไปและเรือสินค้าที่มีตู้สินค้าบรรทุกทุกมาด้วย ที่ยาวไม่เกิน 50 ที.อี.ยู. โดยบริษัท แหลมฉบังอินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด เป็นผู้เช่าลงทุน บริหาร และประกอบการ
- พัฒนาท่าเทียบเรือและมีการขยายขีดความสามารถอย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มขึ้น
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณโดยรอบท่าเรือ
- จัดหาเครื่องมืออุปกรณ์ยกขนตู้สินค้าที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพมาใช้ โดยผู้ประกอบการในแต่ละท่า
- มีระบบการบริหารจัดการเป็นไปตามมาตรฐานสากล

เช่น ความสามารถในการยกตู้สินค้า อัตราการใช้ท่า ระยะเวลาที่เรือคอยเทียบท่า มีระบบติดตามตู้สินค้า รวมทั้งมีการประชุมร่วมกับผู้ประกอบการ เพื่อช่วยผลักดันให้การดำเนินงานในเรื่องต่างๆ ที่ท่าเรือแหลมฉบังเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นไป ควบคู่กับการขยายขีดความสามารถของท่าเรือที่จะมีท่าเพิ่มมากขึ้นในอนาคต

ความร่วมมือระหว่างประเทศ

การทำเรือฯ ได้ดำเนินนโยบายประสานความร่วมมือกับองค์กรระหว่างประเทศต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานการดำเนินงาน และการอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ทั้งในรูปของการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร การประชุม การศึกษาอบรม และดูงานที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือ ตลอดจนการร่วมกิจกรรมต่างๆ กับหน่วยงานทั้งภาครัฐบาลและเอกชนของต่างประเทศเป็นประจำ

ปัจจุบันการทำเรือฯ เป็นสมาชิกขององค์กรระหว่างประเทศ ดังนี้

- สมาคมท่าเรือระหว่างประเทศ (The International Association of Ports and Harbors : IAPH)
- สมาคมท่าเรืออาเซียน (The ASEAN Ports Association : APA)
- สมาคมประภาคารระหว่างประเทศ (The International Association of Lighthouse Authorities : IALA)
- สมาคมการเดินเรือระหว่างประเทศ (The International Navigation Association : PIANC)

สำหรับความร่วมมือในระดับทวิภาคี การทำเรือฯ ได้ดำเนินโครงการร่วมมือกับท่าเรือต่างๆ ภายใต้อกรอบความร่วมมือต่างๆ ดังนี้

- ข้อตกลงท่าเรือพี่น้องกับท่าเรือคิตาคิวชู ประเทศญี่ปุ่น (Sister Port Agreement between Kitakyushu Port and Laem Chabang Port)
- ข้อตกลงความร่วมมือมิตรภาพกับรัฐบาลแคว้นฟแลนเดอร์ ประเทศเบลเยียม (The Friendship Agreement between the Port Authority of Thailand and the Government of Flanders)
- ข้อตกลงความร่วมมือมิตรภาพกับท่าเรือต้าเหลียน ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน (Friendship Agreement between the Port Authority of Thailand and Port of Dalian Authority of the People's Republic of China)
- บันทึกความเข้าใจความร่วมมือด้านการขนส่งทางเรือและท่าเรือกับกรมท่าเรือ กระทรวงคมนาคม ประเทศบรูไนดารุสซาลาม (Memorandum of Understanding between the Port Authority of Thailand and the Government of His Majesty the Sultan and Yang Di-Pertuan of Brunei

Darussalam Represented by the Ports Department of Brunei Darussalam by the Ports Department of Brunei Darussalam Concerning Cooperation in the Field of Shipping and Ports)

- หนังสือแสดงเจตจำนงกับท่าเรือกวางยาง ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี (Letter of Intent, Promotion of Friendly Cooperation between the Port Authority of Thailand and the Port of Gwangyang)
- โครงการความร่วมมือของท่าเรือแหลมฉบังกับ Washington State Partnership Program

ทั้งนี้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล ประสพการณ์ เทคโนโลยี ตลอดจนเพื่อส่งเสริมความร่วมมือในการพัฒนาด้านการขนส่งทางน้ำ และกิจการท่าเรือ รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์และโอกาสทางการค้าระหว่างกัน

กิจกรรมสำคัญด้านความร่วมมือระหว่างประเทศที่การทำเรือฯ มีส่วนร่วมในปัจจุบันประมาณ 2551

1. การประชุมคณะทำงานร่วม (Mixed Working Group Meeting) กับผู้แทนรัฐบาลแคว้นฟแลนเดอร์ เพื่อประเมินผลการดำเนินกิจกรรมหรือโครงการความร่วมมือด้านการขนส่งทางน้ำและการพัฒนาต่างๆ ระหว่างกันในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา และหารือในรายละเอียดเกี่ยวกับการดำเนินกิจกรรมหรือโครงการความร่วมมือในอนาคต รวมทั้งร่วมกิจกรรมเนื่องในโอกาสครบรอบ 15 ปีของข้อตกลงฯ ณ ประเทศเบลเยียม ระหว่างวันที่ 15-23 กันยายน 2550
2. การประชุมใหญ่สมาคมท่าเรืออาเซียน ครั้งที่ 33 (The 33rd ASEAN Ports Association Meeting) ระหว่างวันที่ 19-23 พฤศจิกายน 2550 ณ กรุงเทพมหานคร
3. การประชุมคณะทำงานสมาคมท่าเรืออาเซียน ครั้งที่ 29 (The 29th ASEAN Ports Association Working Committee Meeting) ระหว่างวันที่ 5-6 สิงหาคม 2551 ณ กรุงเทพมหานคร เบกาวัน ประเทศบรูไนดารุสซาลาม โดยการประชุมทั้งสองดังกล่าว มีวัตถุประสงค์เพื่อติดตามความคืบหน้าในโครงการความร่วมมือด้านต่างๆ และพิจารณากำหนดกิจกรรมหรือโครงการความร่วมมือด้านการขนส่งทางน้ำและการพัฒนาท่าเรือระหว่างกันในอนาคต
4. การประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งของเอเปค (APEC Transportation Working Group : TPT-WG) ครั้งที่ 30 และ 31 ซึ่งจัดขึ้นระหว่างวันที่ 13-19 เมษายน 2551 ณ กรุงเทพมหานคร ประเทศฟิลิปปินส์ และระหว่างวันที่ 25-29 สิงหาคม 2551 ณ กรุงลิมา ประเทศเปรู ตามลำดับ โดยได้เข้าร่วมประชุมในกลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางน้ำ (Maritime Experts Group : MEG) การประชุม APEC TPT-WG เป็นการประชุมระดับคณะทำงานด้านการขนส่งของกลุ่มประเทศสมาชิก ซึ่งประกอบด้วยการประชุมของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งประเภทต่างๆ

อันได้แก่ กลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางบก (Land Experts Group : LEG) กลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางอากาศ (Aviation Experts Group : AEG) กลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางน้ำ (Maritime Experts Group : MEG) และกลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (Intermodal and ITS Experts Group : IEG) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อติดตามและสานต่อนโยบายหรือโครงการพัฒนาด้านการขนส่ง ซึ่งเป็นผลจากการประชุมทั้งในระดับผู้นำประเทศ รัฐมนตรีและเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งเอเปค นอกจากนี้ยังเป็นเวทีของการริเริ่มโครงการความร่วมมือเพื่อพัฒนาการขนส่งของกลุ่มเอเปคให้ไปอย่างมีรูปแบบเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และสอดคล้องต่อแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศสมาชิกโดยรวม

5. การประชุมกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจรอบอ่าวเป่ยปู้ (Pan-Beibu Gulf Economic Cooperation Forum : PBGEC Forum) ครั้งที่ 3 ซึ่งจัดขึ้นระหว่างวันที่ 30-31 กรกฎาคม 2551 ณ เมืองเป่ย์ไห่ เขตปกครองตนเองกวางสี สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยแผนพัฒนาเศรษฐกิจรอบอ่าวเป่ยปู้เป็นส่วนหนึ่งของนโยบายหนึ่งแกนกับสองปีก (One Axis Two wings : New Regional Economic Cooperation) ซึ่งเป็นแนวทางการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างเขตการปกครองตนเองกวางสีกับกลุ่มประเทศอาเซียน 6 ประเทศ ประกอบด้วย เวียดนาม มาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และบรูไน และช่วยในการเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างอาเซียน-จีน ให้แข็งแกร่งและสมบูรณ์ขึ้น



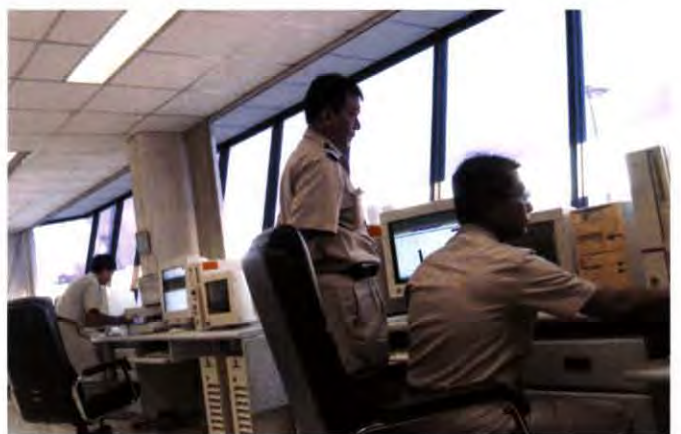
ด้านการสนับสนุนระบบโลจิสติกส์

การทำเรือฯ ได้มีการพัฒนาและปรับปรุงท่าเรือ เพื่อสนองนโยบายรัฐบาลในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยส่งเสริมให้มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากระบบถนนมาสู่ระบบรางและทางน้ำที่มีต้นทุนโดยรวมต่ำ ประหยัดพลังงานและสามารถเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง กับผู้ใช้บริการ แหล่งผลิต และแหล่งกระจายสินค้าให้ได้รับความสะดวกและประหยัดมากขึ้น โดยดำเนินการดังนี้

ท่าเรือกรุงเทพ

- ส่งเสริมและมีมาตรการจูงใจให้ผู้ใช้บริการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สอดรับกับนโยบายรัฐบาลในการส่งเสริมการ Modal Shift ซึ่งทำให้เกิดการประหยัดพลังงานโดยรวมของประเทศ

- ส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางน้ำแทนทางถนนด้วยเรือชายฝั่งอย่างต่อเนื่อง โดยใช้พื้นที่บริเวณโรงพักสินค้า 1-2 ให้บริการเป็นท่าเทียบเรือชายฝั่งและเรือลำเลียงภายในประเทศ (Coastal and Barge Terminal) ทำการขนส่งสินค้าระหว่าง



ท่าเรือกรุงเทพกับท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือทางภาคใต้

ท่าเรือแหลมฉบัง

เตรียมความพร้อมการดำเนินงานเพื่อประกอบการยกขนตู้สินค้าขึ้น-ลงรถไฟ (Single Rail Transfer Operator : SRTO) โดยการท่าเรือฯ จะบริหารและประกอบการเองในรูปแบบหน่วยธุรกิจ (Business Unit) ตามมติคณะกรรมการการท่าเรือฯ เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2550 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟอย่างเต็มรูปแบบ รวมทั้งพิจารณาทบทวนการกำหนดอัตราค่าการยกขนตู้สินค้าขึ้น-ลงรถไฟให้อยู่ในเกณฑ์ที่เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน อีกทั้ง เพื่อให้สอดคล้องกับโครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่ของการรถไฟฯ ตามนโยบายรัฐบาลที่จะมีรถไฟรางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ในอนาคต

- พัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ (A0) เพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าในประเทศระหว่างท่าเรือลำน้ำ ท่าเรือชายฝั่ง และท่าเรือต่างๆ ทางภาคใต้ โดยบริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด เป็นผู้เช่าลงทุน บริหารและประกอบการ ซึ่งเปิดบริการแล้ว มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า 0.3 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี และสินค้าทั่วไป 0.75 ล้านตันต่อปี ซึ่งในปีงบประมาณ 2551 บริษัทฯ สามารถรับตู้สินค้าได้ 0.561 ล้าน ที.อี.ยู.

นอกจากนี้ ได้จัดทำแผนแม่บทการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ท่าเรือแหลมฉบัง โดยกำหนดให้จัดสรรพื้นที่หลังท่า เพื่อรองรับกิจกรรมด้านโลจิสติกส์และกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง

ด้านการพัฒนาท่าเรือเป็นท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์

การท่าเรือฯ มีนโยบายที่จะพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานของท่าเรือให้มีความสะดวก คล่องตัว รวดเร็วยิ่งขึ้น ยกกระดับมาตรฐานการให้บริการสู่การเป็นท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ (e-Port) ด้วยการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ ซึ่งได้พัฒนามาอย่างต่อเนื่อง โดยดำเนินการดังนี้

ท่าเรือกรุงเทพ

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ และการให้บริการที่ทันสมัย โดยพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์ทั้งในด้านระบบบริการเรือสินค้า และตู้สินค้า (Front Office) และระบบสนับสนุน (Back Office)

ระบบ Front Office

- บริหารท่าเทียบเรือตู้สินค้า (Container Terminal Management System : CTMS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ และการบริการตู้สินค้าทั้งระบบ

- ติดตั้งระบบการแจ้งข้อมูลเรืออัตโนมัติ (Automatic Ship Identification System : AIS) เพื่อรับทราบข้อมูลต่างๆ ของเรือ

- ติดตั้งระบบควบคุมการผ่านเข้า-ออกประตูตรวจสอบอัตโนมัติ (e-Gate) เพื่อความสะดวก รวดเร็วในการตรวจสอบข้อมูล

- ชำระเงินผ่านทาง Internet (e-Pay) เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถตรวจสอบรายการหนี้ค้างชำระและเลือกชำระเงินตามรายการที่ต้องการทาง Internet

- บริการข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Service) ทางเว็บไซต์ www.port.co.th

ระบบ Back Office

- ระบบวางแผนทรัพยากรองค์กร (Enterprise Resource Planning : ERP) เพื่อรองรับการดำเนินธุรกิจรูปแบบใหม่ โดยจัดทำโปรแกรมสำเร็จรูป SAP ซึ่งเป็นระบบ ERP ชั้นนำของโลก

- ระบบสำนักงานอัตโนมัติ (Office Automation : OA) เพื่อความสะดวก รวดเร็วในการปฏิบัติงาน

- ระบบ Executive Information System : EIS ซึ่งได้ปรับปรุงและเสริมสร้างประสิทธิภาพของระบบศูนย์ปฏิบัติการกรมและรัฐวิสาหกิจ (Electronic Department Operation Center : e-Doc)

- ติดตั้งระบบเครือข่าย เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือภูมิภาค

ท่าเรือแหลมฉบัง

- ติดตั้งระบบจัดเก็บค่ายานพาหนะผ่านท่าแบบอัตโนมัติท่าเรือแหลมฉบัง (e-Toll Collection System) คาดว่าจะดำเนินการติดตั้งแล้วเสร็จในปีงบประมาณ 2552 และเริ่มเปิดใช้ได้ในปีงบประมาณ 2553

- จัดตั้งระบบศูนย์ข้อมูลกลางและระบบเครือข่ายเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลของท่าเรือแหลมฉบัง (Data Center) คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2553

ด้านการพัฒนาท่าเรือภูมิภาค

ท่าเรือเชียงใหม่

- ให้บริการเป็นแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) เพื่อให้บริการได้รวดเร็วทันต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ

- จัดทำบันจันเคลื่อนที่ ขนาด 50 ตัน จำนวน 2 คัน เพื่อให้บริการยกขนถ่ายสินค้าหนักและตู้สินค้าขึ้น-ลง และเพิ่มความรวดเร็วในการให้บริการ

- ติดตั้งสายพานลำเลียง เพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็วและความปลอดภัยของสินค้ามากขึ้น

- ติดตั้งปลั๊กตู้สินค้าห้องเย็น 4 จุด

ท่าเรือเชียงใหม่

- ให้บริการเป็นแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) เพื่อให้บริการได้รวดเร็วทันต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ

- เปิดให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อรองรับเรือบรรทุกสินค้าขนาดเล็กซึ่งเป็นเรือจากสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และจัดเตรียมพื้นที่จอดรถบรรทุกสินค้าภายในเขตท่าเรือ

ท่าเรือระนอง

- นำระบบบริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จมาให้บริการ
- นำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการควบคุมตู้สินค้าและการออกใบแจ้งหนี้ค่าภาระ เพื่อรองรับการขนส่งระบบตู้สินค้า
- จัดเตรียมความพร้อมด้านสาธารณูปโภคอื่นๆ อาทิ ระบบไฟฟ้า ประปา และการสื่อสารโทรคมนาคม เพื่อความสะดวกของผู้ใช้บริการ
- ติดตั้งระบบไฟฟ้าและแสงสว่าง โทรท์คนึงวงจรปิด ตามระบบมาตรฐานความปลอดภัย เพื่อเพิ่มความมั่นใจให้กับผู้ให้บริการยิ่งขึ้น
- เป็นฐานสนับสนุนหลัก (Main Supply Base) ให้กับโครงการสำรวจ ขุดเจาะ และผลิตก๊าซธรรมชาติในอ่าวมะตะมะ

ด้านการบริหารสินทรัพย์

ท่าเรือกรุงเทพ

การทำเรือฯ จัดทำแผนพัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ของการท่าเรือฯ พ.ศ. 2551 (บริเวณพื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ) แบ่งออก 4 พื้นที่ ดังนี้

- พื้นที่ว่างบริเวณด้านข้างอาคารที่ทำการท่าเรือฯ เนื้อที่ประมาณ 17 ไร่ มีแผนพัฒนาพื้นที่ในเบื้องต้นเป็นอาคารศูนย์ธุรกิจพาณิชย์
- พื้นที่บริเวณอาคารทวิซ (เดิม) สำนักแพทย์และอนามัยท่าเรือฯ และคลังสินค้าใกล้เคียง เนื้อที่ประมาณ 54 ไร่ มีแผนพัฒนาพื้นที่ในเบื้องต้นเป็นศูนย์โลจิสติกส์และกระจายสินค้าทันสมัย
- พื้นที่บริเวณอาคารพาณิชย์คลองเตยถึงหัวมูมถนนที่ขสมก. เข้า เนื้อที่ประมาณ 127 ไร่ มีแผนพัฒนาพื้นที่ในเบื้องต้นเป็นศูนย์ธุรกิจพาณิชย์กรรมที่เกี่ยวข้องกับกิจการของท่าเรือ
- พื้นที่บริเวณคลังสินค้าผ่านแดนเดิม เนื้อที่ประมาณ 15 ไร่ มีแผนพัฒนาพื้นที่ในเบื้องต้นเป็นอาคารสำนักงานทันสมัย

ท่าเรือแหลมฉบัง

ให้เอกชนเช่าใช้ประโยชน์พื้นที่ทั้งในและนอกเขตรั้วศุลกากร ดังนี้

- พื้นที่ทางเข้าท่าเทียบเรือ A1 จำนวน 3.2 ไร่ (ผู้เช่า-บริษัท แหลมฉับัง ครุฑ เซ็นเตอร์ จำกัด)
- พื้นที่โซน 1 จำนวน 28 ไร่ (ผู้เช่า-บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด)
- พื้นที่โซน 3.2 จำนวน 211 ไร่ (ผู้เช่า-บริษัท เอส ทีพี แอนด์ โอ จำกัด จำนวน 191 ไร่ และบริษัท ซีวาย ไชลูชั่น จำกัด จำนวน 20 ไร่)
- พื้นที่โซน 7.1 จำนวน 458 ไร่ (ผู้เช่า-บริษัท มิตรพิชัย มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด จำนวน 200 ไร่ บริษัท ยูนิไทย ชิปปาร์ค แอนด์ เอ็นจิเนียริง จำกัด จำนวน 80 ไร่ บริษัท ออโต้ ลอจิสติก จำกัด จำนวน 100 ไร่ และบริษัท แหลมฉับัง ทรัค เทอร์มินัล จำกัด จำนวน 78 ไร่)



- พื้นที่โซน 7.2 จำนวน 122 ไร่ (ผู้เช่า-บริษัท บางกอก อินดัสเทรียลแก๊ส จำกัด จำนวน 2 ไร่ บริษัท บางกอกเอ็นจิวิ จำกัด จำนวน 60 ไร่ บริษัท พอร์ต ดีเวลล็อปเม้นต์ แอนด์ เซอร์วิส เซส จำกัด จำนวน 30 ไร่ และบริษัท ซุปเปอร์ เค พาวเวอร์ จำกัด จำนวน 30 ไร่)

ด้านพลังงาน สิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย

พลังงาน

การทำเรือฯ ร่วมรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญกับการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและการประหยัดพลังงาน และมีการดำเนินงานตามนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมและพลังงานของรัฐบาล ซึ่งมีส่วนช่วยในการลดปัญหาภาวะโลกร้อน ดังนี้

- การประหยัดพลังงานในอาคารสำนักงาน
- ส่งเสริมให้มีการใช้พลังงานทดแทนและมาตรการการลดมลพิษทางอากาศ
- ส่งเสริมให้มีพื้นที่สีเขียวในเขตการทำเรือฯ เพื่อช่วยดูดซับก๊าซเรือนกระจกในบรรยากาศ
- รมรณรงค์ให้มีการลดการใช้วัสดุและลดปริมาณขยะมูลฝอย และส่งเสริมการนำวัสดุกลับมาใช้ใหม่
- กำหนดมาตรการและรณรงค์เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือจากพนักงานและผู้ให้บริการ ให้ช่วยกันประหยัดไฟฟ้าและพลังงาน

สิ่งแวดล้อม

การดำเนินการโครงการและมาตรการเพื่อเป็นการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม และให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลและตามมาตรฐานของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง สรุปได้ดังนี้

- จัดจ้างบริษัทที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม มาดำเนินการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมทั้งคุณภาพน้ำทั้ง คุณภาพแหล่งน้ำ อากาศบริเวณการทำเรือฯ คุณภาพอากาศและระดับเสียง ทั้งที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี
- โครงการลดมลพิษทางอากาศ โดยร่วมกับกรมการขนส่งทางบก ตรวจวัดมลพิษจากรถที่ใช้ปฏิบัติงานในสังกัดของการทำเรือฯ เป็นประจำทุกปี
- เข้าร่วมโครงการการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety Health and Environmental Management System : PSHE-MS) ภายใต้โครงการสร้างพันธมิตรเพื่อการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมในทะเลเอเชียตะวันออกเฉียง (Partnership in Environmental Management for the Seas of East Asia : PEMSEA) โดยให้ท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือสาธิต จัดทำโครงการการนำระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ มาใช้ในการดำเนินงานเกี่ยวกับสินค้าอันตรายของท่าเรือกรุงเทพ ตั้งแต่ปี 2547 ซึ่งได้มีการวางแผน การฝึกอบรม และตรวจติดตามภายใน (Internal

Audit) โดยได้มีการพัฒนาระบบอย่างต่อเนื่อง จนได้รับใบรับรอง (Certificate of Recognition) เมื่อเดือนธันวาคม 2549 ซึ่งนับเป็นท่าเรือของรัฐแห่งแรกในเอเชียตะวันออกเฉียงที่ได้รับรางวัลดังกล่าว และขณะนี้กำลังขยายระบบให้ครอบคลุมการปฏิบัติงานทั้งหมดของท่าเรือกรุงเทพ โดยจะแล้วเสร็จในปี 2553

- จัดให้มีอุปกรณ์รองรับของเสียจากเรือ ตามข้อกำหนดของอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL 73/78) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) โดยท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ได้รับเลือกเป็นพื้นที่ศึกษาโครงการจัดการของเสียของท่าเรือไทยของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ภายใต้ความช่วยเหลือของรัฐบาลเดนมาร์ก ซึ่งผลการศึกษาจะได้นำมาพัฒนาและปรับปรุงการให้บริการการจัดเก็บของเสียจากเรือให้ได้มาตรฐานสากลต่อไป

• ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสังกัดกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน จัดกิจกรรมเนื่องในวันทางทะเลโลก โดยในปี 2551 องค์การทางทะเลระหว่างประเทศได้กำหนดหัวข้อ "IMO's : 60 years in the service of shipping" หรือเป็นภาษาไทยว่า "พาณิชยนาวีไทยกับ 6 ทศวรรษ IMO"

- ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน ตามแนวทางที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีกำหนด เพื่อเป็นการป้องกันและแก้ไขเมื่อเกิดการหกรั่วไหลของน้ำมันในแหล่งน้ำอาณานิคมการทำเรือฯ

• ท่าเรือแหลมฉบัง ได้จัดจ้างบริษัท เทคนิคสิ่งแวดล้อมไทย จำกัด เป็นที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์พื้นที่หลังท่าของท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 และคาดว่าเสนอขอความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ภายในปี 2552

- ท่าเรือแหลมฉบัง ได้จัดจ้างมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เป็นที่ปรึกษาเพื่อจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และตรวจติดตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือบริการของท่าเรือแหลมฉบัง คาดว่า จะแล้วเสร็จภายในปี 2552

ความปลอดภัย

การทำเรือฯ ได้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการปฏิบัติงานขนถ่ายสินค้า โดยปฏิบัติตามกฎหมายคุ้มครองแรงงาน พร้อมได้จัดทำแผนความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้า กำหนดมาตรการในการลงโทษพนักงานที่ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบไว้อย่างชัดเจน รวมทั้งการประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการทำงาน พิจารณาข้อบกพร่องและปรับปรุงแก้ไขอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี ดังนี้

- มาตรฐานความปลอดภัยในการทำงานของผู้ปฏิบัติงาน ได้นำระบบการจัดการด้านความปลอดภัยที่เป็นมาตรฐานมาใช้

◆ นำระบบการจัดการอาชีวอนามัย และความปลอดภัย มอก. 18001 มาใช้ที่กองบริการท่า ท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งเป็นระบบ การจัดการเรือที่เกี่ยวข้องกับเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ ตั้งแต่ เรือสินค้าเข้าเทียบท่า จนกระทั่งเรือสินค้าออกจากท่า ระบบ มาตรฐานนี้ ได้รับการรับรองจากสำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

◆ นำระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety Health and Environmental Management System : PSHE-MS) มาใช้ในการปฏิบัติงานด้าน ความปลอดภัยและสินค้าอันตราย เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิต และทรัพย์สิน สิ่งแวดล้อมและเป็นไปตามมาตรฐานท่าเรือสากล โดย

- ท่าเรือกรุงเทพใช้ในงานบริการสินค้าอันตรายโดยรวม มาตรฐาน 4 ระบบ เข้าด้วยกัน คือ ระบบคุณภาพ (ISO 9002) ระบบจัดการสิ่งแวดล้อม (ISO 14001) ระบบการจัดการด้านความ ปลอดภัย อาชีวอนามัย (OHSAS 18001) และข้อกำหนดด้านความ ปลอดภัย และสิ่งแวดล้อมของท่าเรือ (PSHEM Code) เข้าด้วยกัน

- ท่าเรือแหลมฉบังได้รับการคัดเลือกให้เป็นท่าเรือ นำร่องจาก ASEAN/APA/GTZ โดยให้ความช่วยเหลือเป็นที่ปรึกษา ในการนำระบบฯ มาใช้ในการปฏิบัติงานร่วมกับท่าเรือ Iloilo ของประเทศฟิลิปปินส์ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ

◆ จัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม ในการทำงานตามกฎหมายขึ้นที่ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และกองบริการ จังหวัดสมุทรปราการ

● ด้านการรักษาความปลอดภัย

◆ จัดทำแผนรักษาความปลอดภัยตามข้อบังคับว่าด้วย การรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (Inter national Ship and Port Facility Security Code : ISPS Code) ตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) โดยมีการฝึกซ้อมแผนรักษาความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง ทั้งที่ท่าเรือ กรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือระนอง เพื่อป้องกันภัยจากการ ก่อวินาศกรรม

◆ จัดให้มีศูนย์รักษาความปลอดภัยคมนาคม ทำหน้าที่ ประสานเกี่ยวกับเหตุด่วน เหตุร้าย อุบัติเหตุ อุบัติภัยทั้งปวง เป็นหน่วยงานที่ประสานภายในการทำเรือฯ เอง และการทำเรือฯ กับหน่วยงานภายนอก

◆ ติดตั้งระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) เพื่อใช้ในการ ควบคุม ตรวจสอบที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง

◆ โครงการว่าด้วยความปลอดภัยเบื้องต้นของการขนส่ง ตู้สินค้า เป็นโครงการที่ศุลกากรสหรัฐฯ ขอความร่วมมือให้ท่าเรือ ขนาดใหญ่ที่มีตู้สินค้าส่งออกไปยังสหรัฐฯ มากที่สุด 20 อันดับแรก ของโลก โดยมีการติดตั้งระบบ X-Ray ตรวจสอบตู้สินค้าขาออก และตู้สินค้าถ่ายลำก่อนจะบรรจุลงเรือที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อจะ ขนส่งโดยตรงเข้าไปในสหรัฐฯ



◆ โครงการความร่วมมือ Washington State Partnership Program (WASH.PP.) โดยทาง Washington State National Guard ของสหรัฐฯ ได้ให้ความช่วยเหลือทำเรือแหลมฉมังและหน่วยงานในพื้นที่จังหวัดชลบุรี เพื่อเสริมสร้างระบบรักษาความปลอดภัยให้มีความมั่นคง เข้มแข็งยิ่งขึ้น

◆ จัดตั้งศูนย์ประสานงานข่าวนางนวล (Seagull Cooperation Center : SCC) เพื่อแลกเปลี่ยนและรวบรวมข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวกับภัยคุกคามและหรืออาจจะส่งผลต่อการรักษาความปลอดภัย

กิจกรรมเพื่อสังคม

นอกจากกิจกรรมหลักที่ให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทางน้ำแล้ว การทำเรือฯ ยังได้มีส่วนร่วมพัฒนาและช่วยเหลือสังคมทั้งทางตรงและทางอ้อม มีทั้งด้านบริการสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านการกุศล ด้านการศึกษา ตลอดจนบริจาคเงินเพื่อสนับสนุนกิจกรรมสาธารณประโยชน์มาอย่างต่อเนื่อง

ในปี 2551 ได้ร่วมกิจกรรมหลากหลายกิจกรรม เพื่อช่วยพัฒนาสังคมและสาธารณกุศล ได้แก่

● โครงการ “รักษ่าป่าชายเลนกับการทำเรือฯ” และการมอบสื่อเรียนรู้ให้เยาวชนและสร้างหอดูนกที่บางปู

● มอบเงินบริจาค หรือสิ่งของช่วยเหลือสังคมหลากหลายรูปแบบให้แก่ มูลนิธิต่างๆ โรงเรียน วัด โรงพยาบาล เช่น

◆ มอบเงินให้มูลนิธิพระดาบส

◆ มอบเงินสนับสนุนสมาคมกีฬาเรือพายแห่งประเทศไทย ตามนโยบายการส่งเสริมกีฬาของรัฐบาลในโครงการหนึ่งรัฐวิสาหกิจหนึ่งสมาคมกีฬา เป็นระยะเวลา 3 ปี ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2549 จนถึงวันที่ 30 กันยายน 2552

◆ มอบเงินช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย

◆ มอบเงินช่วยเหลือโครงการต่างๆ ใน 3 จังหวัดภาคใต้

◆ ทอดกรฐิน ทอดผ้าป่า

◆ มอบอุปกรณ์การแพทย์

◆ สนับสนุนงานกาชาด

◆ จัดสร้าง และปรับปรุงอาคารเรียน สนับสนุนการศึกษา มอบอุปกรณ์การเรียน

● มอบเงินให้องค์กรการกุศล และสถานสงเคราะห์ต่างๆ ฯลฯ

● โครงการก่อสร้างพิพิธภัณฑสถานทางน้ำเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ทำเรือแหลมฉมัง จังหวัดชลบุรี คาดว่าจะแล้วเสร็จในปีงบประมาณ 2552

● โครงการอนุรักษ์ป่าชายเลนและชายฝั่งทะเลแหลมฉมัง ณ ทำเรือแหลมฉมัง จังหวัดชลบุรี โดยจะมีการลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการดำเนินงานโครงการอนุรักษ์ป่าชายเลนและชายฝั่งทะเลแหลมฉมัง 3 หน่วยงาน ได้แก่ ทำเรือแหลมฉมัง เทศบาลตำบลแหลมฉมัง และมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ คาดว่าจะเริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ 2552



ประมวลภาพกิจกรรมในรอบปี



12 ตุลาคม 2550

พิธีปิดโครงการ “เรือห้องสมุดเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา...มหาราชัน” ที่ท่าเรือฯ ได้จัดทำขึ้น เพื่อเฉลิมพระเกียรติ แสดงความจงรักภักดีและสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 80 พรรษา 5 ธันวาคม 2550 ณ บริเวณหน้าท่าเทียบเรือ ตึกอำนวยการ (เดิม) ท่าเรือกรุงเทพ



25 ตุลาคม 2550

นายสรรเสริญ วงศ์ชะอุ่ม รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมและคณะฯ เดินทางเยี่ยมชมท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีนางสุนิดา สกุลรัตน์ะ ผู้อำนวยการท่าเรือฯ นายเฉลิมเกียรติ สลักคำ ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมผู้บริหารท่าเรือฯ ให้การต้อนรับ บรรยายสรุป และตอบข้อซักถาม ณ ศูนย์สวัสดิการ ท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมนำชมพื้นที่โครงการยกขนตู้สินค้าขึ้น-ลงรถไฟ (SRTO)





30 พฤศจิกายน - 2 ธันวาคม 2550

รศ.ดร.นิพนธ์ พัวพงศกร กรรมการการทำเรือฯ ในฐานะประธานกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของการทำเรือฯ เป็นประธานในการสัมมนา โดยมี กรรมการและผู้บริหารการทำเรือฯ ผู้แทนสหภาพแรงงาน การทำเรือฯ รวมทั้งลูกค้าและผู้ประกอบการเข้าร่วมการสัมมนาและแสดงความคิดเห็น เพื่อนำข้อมูลและแนวคิดจากการสัมมนาเกี่ยวกับความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ที่สำคัญไปวางแผนบริหารความเสี่ยงได้อย่างบูรณาการ มีประสิทธิภาพและเพิ่มมูลค่าของการทำเรือฯ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะนำไปสู่การกำหนดนโยบายดำเนินงานขององค์กร



3 มกราคม 2551

นางสุนิดา สกุรัตน์นะ ผู้อำนวยการการทำเรือฯ ผู้บริหาร พร้อมด้วยพนักงานการทำเรือฯ ร่วมพิธีทำบุญตักบาตรเพื่อถวายสังฆการะและร่วมถวายความอาลัย สมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอ เจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา กรมหลวงนราธิวาสราชนครินทร์ ณ บริเวณด้านหน้าอาคารที่ทำการการทำเรือฯ





29 มกราคม 2551

นางสุนิดา สกุลรัตน์ะ ผู้อำนวยการการทำเรือฯ พร้อมด้วยผู้บริหารการทำเรือฯ เข้าเฝ้าฯ สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เพื่อทูลเกล้าฯ ถวายเงินรายได้จากการจำหน่ายภาพต่อถวายพระพรชัยมงคลในโครงการ “เรือท้องสมุดเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา... มหาราชัน” และเงินสมทบจากการทำเรือฯ จำนวน 2,000,000 บาท เพื่อโดยเสด็จพระราชกุศลตามพระราชอัธยาศัย ณ ศาลาดุสิดาลัย สวนจิตรลดา



28 เมษายน 2551

นายอนุรักษ์ จูริมาศ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม และคณะ ได้เดินทางมาตรวจเยี่ยมกิจการการทำเรือฯ พร้อมมอบนโยบาย โดยมีนายมนัส คำภักดิ์ ประธานกรรมการการทำเรือฯ พร้อมด้วยคณะกรรมการการทำเรือฯ และผู้บริหารการทำเรือฯ ให้การต้อนรับ และนางสุนิดา สกุลรัตน์ะ ผู้อำนวยการการทำเรือฯ บรรยายสรุปผลการดำเนินงานและตอบข้อซักถาม ณ อาคารที่ทำการการทำเรือฯ

22 พฤษภาคม 2551

สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ เสด็จพระราชดำเนินทรงเปิดอาคารเรียน “อาคารเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา 5 ธันวาคม 2550” ณ โรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดนบ้านโนนง อำเภอละอุ่น จังหวัดระนอง ซึ่งการทำเรือฯ สนับสนุนงบประมาณในการก่อสร้าง โดยมีนางสุนิดา สกุลรัตน์ะ ผู้อำนวยการการทำเรือฯ พร้อมด้วยผู้บริหารการทำเรือฯ ร่วมรับเสด็จ



1 - 6 พฤษภาคม 2551

นางสุนิดา สกุลรัตน์ะ ผู้อำนวยการการทำเรือฯ พร้อมด้วยผู้บริหารการทำเรือฯ ได้เดินทางไปศึกษาเส้นทางการค้าและโอกาสในการขยายธุรกิจสู่ภูมิภาคอินโดจีน โดยใช้เส้นทางเศรษฐกิจหมายเลข 9 (East-West Economic Corridor) ศึกษาขมงานเขตเศรษฐกิจพิเศษ ลาวบาว ท่าเรือดานัง และท่าเรือไฮฟอง ประเทศเวียดนาม





25 กรกฎาคม 2551

นางสาวปานแข จุณณานนท์ รองผู้อำนวยการการทำเรือฯ สายบริหารธุรกิจ นายพิเชฐ มั่นคง ผู้ช่วยผู้อำนวยการการทำเรือฯ สายบริหารธุรกิจ และพนักงานการทำเรือฯ ต้อนรับเรือตู้สินค้าสายเรือ GAT ของบริษัท สตาร์ไลน์ เอเชีย (ประเทศไทย) จำกัด ที่เข้าเทียบท่าทำเรือระนอง เป็นเที่ยวปฐมฤกษ์

7 สิงหาคม 2551

นายอนุรักษ์ จูรีมาศ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ให้เกียรติเป็นประธานในพิธีเปิดโครงการ “รักษป่าชายเลนกับการทำเรือฯ” และปลูกป่าชายเลนร่วมกับคณะกรรมการฯ และผู้บริหารการทำเรือฯ ในพื้นที่ 14 ไร่ ณ ศูนย์ศึกษาธรรมชาติกองทัพบก (บางปู) เฉลิมพระเกียรติ 72 พรรษา มหาราชินี จังหวัดสมุทรปราการ

13 สิงหาคม 2551

ว่าที่ร้อยตรี พงศ์พันธ์ สุนทรชัย ประธานคณะกรรมการการค้า คมนาคม สภาผู้แทนราษฎรและคณะ จำนวนประมาณ 40 คน ได้เดินทางมาตรวจเยี่ยมกิจการการทำเรือฯ โดยมีนางสุนิดา สกุลรัตน์ะ ผู้อำนวยการการทำเรือฯ และผู้บริหารการทำเรือฯ ให้การต้อนรับพร้อมบรรยายสรุปและตอบข้อซักถาม ณ อาคารที่ทำการการทำเรือฯ

แผนงานในอนาคต



การทำเรือฯ ได้เตรียมแผนงาน/โครงการ ในอนาคตที่สำคัญ ซึ่งส่วนใหญ่ยังคงสานต่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่องจากปีก่อน เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและรองรับเป้าหมายการดำเนินงานของการทำเรือฯ ดังนี้

- **การพัฒนาและส่งเสริมศักยภาพ** เร่งรัดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 2 ได้แก่ ระบบถนน ลานจอดรถบรรทุก ระบบไฟฟ้า ระบบโทรศัพท์ เพื่อส่งเสริมผู้ประกอบการให้สามารถประกอบการได้อย่างคล่องตัว นอกจากนี้ เพื่อรองรับการขยายตัวในอนาคต มีการจัดจ้างที่ปรึกษา เพื่อศึกษาออกแบบรายละเอียดสำหรับการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 ซึ่งจะใช้เวลาในการศึกษาประมาณ 1 ปี และก่อสร้างอีกประมาณ 4 ปี ในส่วนของท่าเรือกรุงเทพมีแผนการปรับปรุงพื้นที่ลานวางตู้สินค้า และจัดหาเครื่องมือทุนแรงทดแทน เช่น บันจันหน้าท่าชนิดเดินบนราง ซึ่งจะเป็นการพัฒนาประสิทธิภาพในการบริการเพื่อผู้ใช้บริการได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

- **การพัฒนาระบบโลจิสติกส์** จากการที่รัฐบาลได้ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยมีการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของธุรกิจการค้า การขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน การทำเรือฯ ได้จัดทำโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยจัดเตรียมพื้นที่หลังท่าเทียบเรือใน Phase 1 และ Phase 2 พร้อมเครื่องมือที่ทันสมัยในการประกอบการ และโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งทั้ง 2 โครงการ จะสนับสนุนนโยบายการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนมาสู่ระบบรางและทางน้ำ (Shift Mode) นอกจากนี้ ลดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมอันเนื่องจากการเผาผลาญพลังงานและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เป็นบ่อเกิดของปัญหาโลกร้อน

- **การพัฒนาและใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์** การทำเรือฯ มีแผนพัฒนาและปรับปรุงการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อสนับสนุนกิจการท่าเรือ ดังนี้



◆ ท่าเรือกรุงเทพ มีโครงการให้เอกชนเช่าพื้นที่นอกเขต
รั้วศุลกากร โดยแบ่งการพัฒนาเป็น 4 โซน ประกอบด้วย

- พัฒนาเป็นอาคารศูนย์ธุรกิจพาณิชย์นาวี
(Maritime Business Center)
- พัฒนาศูนย์โลจิสติกส์และกระจายสินค้า เช่น
เขตปลอดอากร คลังสินค้าทั่วไปและทัณฑ์บน เป็นต้น
- พัฒนาศูนย์บริการการค้าธุรกิจครบวงจร เช่น
ศูนย์การค้า ห้างสรรพสินค้า ศูนย์แสดงสินค้า และศูนย์ประชุม
 เป็นต้น
- พัฒนาอาคารสำนักงานในรูปแบบทันสมัย
เช่น อาคารสำนักงาน บริษัทสายการบินเรือ Freight Forwarder
Shipping การประกันภัยขนส่งต่างๆ เป็นต้น

◆ ท่าเรือแหลมฉบัง ปัจจุบันได้จัดสรรพื้นที่เพื่อดำเนิน
ธุรกิจท่าเรือออกเป็น 7 โซน ซึ่งได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง
โดยเปิดให้เอกชนเช่า และมีเอกชนเช่าแล้ว คือ โซนที่ 5 ต่อจากนั้น
มีแผนจะเปิดให้เอกชนเช่า คือ โซนที่ 2 และจะจ้างที่ปรึกษาเพื่อ
บริหารจัดการพื้นที่โซน 6 ต่อไป

● พัฒนาท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ (e-Port) การท่าเรือฯ
ได้เร่งพัฒนาอย่างต่อเนื่อง มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้าน IT
ทั้งระบบและระบบโครงข่ายเชื่อมโยง (Networking) จัดหาระบบ
เชื่อมต่อ NSW (National Single Windows) เพื่อไปสู่ระบบ
e-Logistics ในภาคการขนส่งโลจิสติกส์ระดับประเทศ พร้อมทั้งจะ
จัดทำแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของการท่าเรือฯ
พ.ศ. 2553-2557

● แผนการรักษาความปลอดภัย การท่าเรือฯ ได้ติดตั้งระบบ
โทรทัศน์วงจรปิดในพื้นที่ปฏิบัติงานทั้งที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือ
แหลมฉบัง แต่เนื่องจากสถานการณ์ปัจจุบันตกอยู่ภายใต้การคุกคาม
ทั้งภายในและภายนอกประเทศ รวมทั้งการก่อความไม่สงบภายใน
ประเทศ การท่าเรือฯ จึงต้องรักษาความปลอดภัยทั้งตัวอาคาร
และสำนักงาน โดยจัดซื้อและติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด
(Close Circuit Television : CCTV) ณ อาคารที่ทำการ
การท่าเรือฯ และระบบควบคุมการผ่านเข้า-ออก ชั้นผู้บริหารของ
การท่าเรือฯ ด้วย

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

งบการเงินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย ซึ่งสำนักงานตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้ตรวจสอบงบการเงิน

คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย รับผิดชอบต่อความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลทางบัญชี เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สิน รวมทั้งป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ และมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงินตามมาตรฐานการบัญชี



(นายชลอ ชาญรัตน์)

ประธานกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย



(นางสุนิดา สุกรัตน์)

กรรมการการท่าเรือฯ รักษาการแทน
ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

Financial Statements

งบการเงิน

รายงานของผู้สอบบัญชี

งบการเงิน

- งบดุล
- งบกำไรขาดทุน
- งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
- งบกระแสเงินสด
- หมายเหตุประกอบงบการเงิน

รายงานของผู้สอบบัญชี

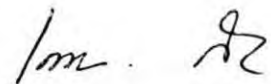
เสนอ คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ได้ตรวจสอบงบดุล ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550 งบกำไรขาดทุน งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปี ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งผู้บริหารของการท่าเรือฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลในงบการเงินเหล่านี้ ส่วนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน เป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าว จากผลการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

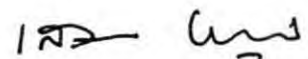
สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป ซึ่งกำหนดให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องวางแผนและปฏิบัติตาม เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลว่างบการเงินแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริง อันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการทดสอบหลักฐานประกอบรายการทั้งที่เป็นจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูล ในงบการเงิน การประเมินความเหมาะสมของหลักการบัญชีที่การท่าเรือฯ ใช้และประมาณการเกี่ยวกับรายการทางการเงินที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งผู้บริหารของการท่าเรือฯ เป็นผู้จัดทำขึ้น ตลอดจนการประเมินถึงความเหมาะสมของการแสดงรายการที่น่าเสนอในงบการเงินโดยรวม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าการตรวจสอบดังกล่าวให้ข้อสรุปที่เป็นเกณฑ์อย่างเหมาะสมในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.12 และ ข้อ 4.28 ในงวดบัญชีปี 2549 กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน โดยการท่าเรือฯ ได้จ่ายเงินประเดิมสำหรับพนักงานที่สมัครเข้าเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานการท่าเรือฯ ซึ่งจดทะเบียนแล้ว ให้แก่กองทุนสำรองเลี้ยงชีพฯ จำนวน 4,259.04 ล้านบาท ซึ่งกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานมีเงินกองทุนในส่วนของพนักงานที่สมัครเข้าเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพฯ ยกมา จำนวน 985.80 ล้านบาท และในงวดบัญชี 2549 การท่าเรือฯ ได้จ่ายเงินสมทบเงินประเดิมอีก จำนวน 3,273.24 ล้านบาท โดยการท่าเรือฯ ได้บันทึกเงินสมทบเงินประเดิมจำนวนดังกล่าว เป็นรายการรอการตัดบัญชีและตัดจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายภายใน 5 ปีๆ ละเท่าๆ กัน ตั้งแต่งวดบัญชีปี 2549 เป็นต้นไป โดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง ซึ่งไม่เป็นไปตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปหากการท่าเรือฯ บันทึกเงินสมทบเงินประเดิมเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปแล้ว จะมีผลทำให้ในงวดบัญชีปี 2551 และ 2550 การท่าเรือฯ มีกำไรสุทธิ จำนวน 1,001.02 ล้านบาท และ 369.32 ล้านบาท ตามลำดับ และสินทรัพย์รวมลดลง จำนวน 1,309.30 ล้านบาท และ 1,963.95 ล้านบาท ตามลำดับ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า ยกเว้นผลกระทบต่อบงการเงินของเรื่องดังกล่าวไว้ในวรรคสามงบการเงินข้างต้นนี้ แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550 ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปี ของการท่าเรือฯ โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป



(นางสาวเกตมณี กิจวรรณิ)
ผู้อำนวยการสำนักงาน



(นางเลิศลักษณ์ หนานนุรบ)
ผู้อำนวยการกลุ่ม

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน
Office of the Auditor General
วันที่ 28 เมษายน 2552

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	2551	2550	
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและเงินฝากธนาคาร	4.1	1,127,076,767.93	857,714,702.46
เงินลงทุนชั่วคราว	4.3	5,297,811,365.43	4,239,533,689.83
ลูกหนี้การค้า-สุทธิ	4.4	276,699,473.70	293,097,992.38
ลูกหนี้อื่น-สุทธิ	4.5	41,722,717.72	70,143,038.09
พัสดุดังเหลือ	4.6	164,446,977.06	156,427,034.27
ลูกหนี้กรมสรรพากร		5,019,998.65	75,847,811.22
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	4.7	423,614,280.78	427,561,170.29
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	4.8	478,407,189.66	390,442,655.42
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		7,814,798,770.93	6,510,768,093.96
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	4.9	14,117,516,200.99	13,969,265,275.42
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างติดตั้ง	4.10	667,748,697.46	508,058,763.77
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ	4.11	451,833,182.14	410,622,566.56
เงินสมทบเงินประเดิมโครงการตัดบัญชี	4.12	1,309,297,155.92	1,963,945,733.90
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		15,166,626.00	15,166,626.00
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		16,561,561,862.51	16,867,058,965.65
รวมสินทรัพย์		24,376,360,633.44	23,377,827,059.61

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบดุล (ต่อ)

ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	2551	2550
หนี้สินและส่วนของทุน		
หนี้สินหมุนเวียน		
เจ้าหนี้การค้า	487,054,127.77	472,534,259.29
เจ้าหนี้การค้า		
เงินกู้ยืมส่วนที่ครบกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี	225,000,000.00	225,000,000.00
เจ้าหนี้กรมสรรพากร	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	4.13 303,726,699.23	291,707,375.49
รายได้แผ่นดินค้างนำส่งคลัง	4.14 599,554,000.00	839,498,000.00
เงินมัดจำและเงินประกัน	122,231,820.52	115,662,677.86
เงินฝากเพื่อถอนคืน	104,800,796.35	23,821,936.99
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	4.15 804,227,944.04	540,708,465.78
รวมหนี้สินหมุนเวียน	2,646,595,387.91	2,508,932,715.41
หนี้สินไม่หมุนเวียน		
เงินยืมจากรัฐบาล	-	-
เงินกู้ระยะยาว	4.16 450,000,000.00	675,000,000.00
รายได้สินทรัพย์รับบริจาครอการรับรู้	4.17 330,792,444.27	358,288,964.39
กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	4.18 2,254,827,594.42	1,958,738,900.90
เงินสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสมค้างจ่าย	4.19 558,101,789.76	538,267,207.89
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	3,593,721,828.45	3,530,295,073.18
รวมหนี้สิน	6,240,317,216.36	6,039,227,788.59
ส่วนของทุน		
ทุน	4.20 7,185,159,731.60	7,185,159,731.60
ส่วนเกินทุนจากการบริจาค		
ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ถาวร	49,385,678.05	49,385,678.05
กำไรสะสม		
จัดสรรแล้ว		
สำรองเพื่อขยายงานและลงทุน	8,625,662,587.26	8,625,662,587.26
ยังไม่ได้จัดสรร	1,697,100,602.52	899,656,456.46
กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	4.21 578,734,817.65	578,734,817.65
รวมส่วนของทุน	18,136,043,417.08	17,338,599,271.02
รวมหนี้สินและส่วนของทุน	24,376,360,633.44	23,377,827,059.61



(นายชโล ดชรัตน์)

ประธานกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย



(นางสุนิดา สุกรัตน์)

กรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย รักษาการแทน
ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

หน่วย : บาท

รายละเอียด	หมายเหตุ	งบกำไรขาดทุน	
		2551	2550
รายได้			
รายได้เกี่ยวกับเรือ		1,202,001,483.29	1,144,883,029.45
รายได้เกี่ยวกับสินค้า		7,030,053,621.77	6,764,610,029.54
รายได้เกี่ยวกับบริการ		220,029,788.00	190,725,572.35
รายได้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	4.22	11,384,181.50	15,450,552.11
รายได้กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง		40,626,087.20	52,950,990.89
ดอกเบี้ยรับ		121,788,707.86	87,434,010.29
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์		37,696,401.86	12,747,126.94
รายได้อื่น	4.23	1,298,689,029.27	862,712,394.35
รวมรายได้		9,962,269,300.75	9,131,513,705.92
ค่าใช้จ่าย			
ค่าใช้จ่ายด้านบุคคล		2,387,379,246.27	2,287,757,056.03
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา		629,270,862.56	528,560,650.70
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพลังงาน		1,116,716,753.11	861,124,569.71
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		1,119,615,959.21	1,044,212,351.29
ค่าใช้จ่ายกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน		1,848.00	1,864.00
ค่าใช้จ่ายกองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง		3,880,441.87	2,271,222.81
เงินสมทบกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน		1,056,691,593.59	759,256,179.85
เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานฯ		77,871,399.59	76,757,581.39
เงินสมทบเงินประเดิมตัดจ่าย		654,648,577.98	654,648,577.98
เงินชดเชยภาวะภาษีเงินได้พนักงาน		-	500,934.52
ค่าใช้จ่ายอื่น	4.24	579,941,761.82	532,436,568.40
รวมค่าใช้จ่าย		7,626,018,444.00	6,747,527,556.68
กำไร ก่อนดอกเบี้ยจ่าย		2,336,250,856.75	2,383,986,149.24
ดอกเบี้ยจ่าย		25,934,710.69	50,718,591.99
กำไรสุทธิ	4.25	2,310,316,146.06	2,333,267,557.25

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนลงทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

หน่วย : บาท

ทุน	ส่วนเกินทุน จากการตีราคา สินทรัพย์ถาวร	สำรองเพื่อ ขยายงานและ ลงทุน	กำไรสะสม ยังไม่ได้จัดสรร	กองทุน ประกันภัยทรัพย์สิน แบบประกันตนเอง	รวม
ยอดคงเหลือ 30 กันยายน 2549	49,385,678.05	8,625,662,587.26	100,328,899.21	578,734,817.65	16,539,271,713.77
กำไรสุทธิ	-	-	2,333,267,557.25	-	2,333,267,557.25
สำรองรายได้แผ่นดินน้ำสงคลัง	-	-	(1,533,940,000.00)	-	(1,533,940,000.00)
ยอดคงเหลือ 30 กันยายน 2550	49,385,678.05	8,625,662,587.26	899,656,456.46	578,734,817.65	17,338,599,271.02
กำไรสุทธิ	-	-	2,310,316,146.06	-	2,310,316,146.06
สำรองรายได้แผ่นดินน้ำสงคลัง	-	-	(1,512,872,000.00)	-	(1,512,872,000.00)
ยอดคงเหลือ 30 กันยายน 2551	49,385,678.05	8,625,662,587.26	1,697,100,602.52	578,734,817.65	18,136,043,417.08

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

หน่วย : บาท

	2551	2550
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน		
กำไรสุทธิ	2,310,316,146.06	2,333,267,557.25
รายการปรับกระทบกำไรสุทธิเป็นเงินสดรับ (จ่าย) จากกิจกรรมดำเนินงาน		
หนี้สงสัยจะสูญ	796,125.11	7,134,625.28
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,119,615,959.21	1,044,212,351.29
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์	(37,696,401.86)	(12,747,126.94)
เงินสมทบเงินประเดิมตัดจ่าย	654,648,577.98	654,648,577.98
รายได้สินทรัพย์รับบริจาค	(27,496,520.12)	(27,676,899.63)
ปรับมูลค่าซากสินทรัพย์	(5,649.00)	-
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	25,934,710.69	50,718,591.99
	4,046,112,948.07	4,049,557,677.22
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์ (เพิ่มขึ้น) ลดลง		
ลูกหนี้การค้า	23,339,467.68	4,103,698.13
ลูกหนี้อื่น	20,683,246.26	(20,604,699.55)
พัสดุดังเหลือ	(8,019,942.79)	(7,599,697.24)
ลูกหนี้กรมสรรพากร	70,827,812.57	86,024,660.41
ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	3,946,889.51	55,301,681.22
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(87,964,534.24)	(104,355,477.15)
การเปลี่ยนแปลงในหนี้สิน เพิ่มขึ้น (ลดลง)		
เจ้าหนี้การค้า	14,519,868.48	177,265,293.55
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	12,533,825.38	102,896,819.34
เงินมัดจำและเงินประกัน	6,569,142.66	24,440,257.28
เงินฝากเพื่อถอนคืน	80,978,859.36	(4,095,622.47)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	263,519,478.26	45,186,106.66
กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	296,088,689.52	24,586,353.83
เงินสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสมค้างจ่าย	19,834,581.87	5,350,434.39
เงินสดรับจากการดำเนินงาน	4,762,970,332.59	4,438,057,485.62
จ่ายดอกเบี้ย	(26,449,212.33)	(51,807,816.37)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	4,736,521,120.26	4,386,249,669.25

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	หน่วย : บาท	
	2551	2550
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน		
เงินลงทุนชั่วคราวเพิ่มขึ้น	(489,687,164.27)	(1,261,930,448.33)
เงินรับจากการขายสินทรัพย์	40,483,483.10	22,762,817.36
รายจ่ายลงทุนในที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	(13,605,761.27)	(74,823,040.26)
รายจ่ายลงทุนในสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	(1,457,943,101.02)	(808,949,673.73)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(1,920,752,543.46)	(2,122,940,344.96)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน		
ชำระคืนเงินกู้ยืมที่ครบกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี	(225,000,000.00)	(225,000,000.00)
ชำระคืนเงินยืมจากรัฐบาล	-	(37,789,230.00)
เงินนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน	(1,752,816,000.00)	(1,582,742,000.00)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(1,977,816,000.00)	(1,845,531,230.00)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	837,952,576.80	417,778,094.29
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	3,821,474,718.40	3,403,696,624.11
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	4,659,427,295.20	3,821,474,718.40
4.2		

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

1. ข้อมูลทั่วไป

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการในสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการทำเรือ พ.ศ. 2494 มีฐานะเป็นนิติบุคคลโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการทำเรือ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน

การทำเรือฯ มีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ ควบคุมการขนถ่ายและบรรทุกลินค้า และตู้สินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบให้แก่เจ้าของสินค้าหรือเจ้าของตู้สินค้า ตลอดจนร่วมมือและประสานงานกับส่วนราชการและท่าเรือต่างประเทศ รวมทั้งพัฒนาและปรับปรุงกิจการทำเรือให้เจริญก้าวหน้า ทันสมัยตามสภาวะเศรษฐกิจ

ปัจจุบัน การทำเรือฯ มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบท่าเรือ ดังนี้

(1) ท่าเรือกรุงเทพ เป็นท่าเรือแม่น้ำที่สำคัญในการให้บริการเรือสินค้าทั่วไป และเรือตู้สินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งประกอบการและบริหารท่าเทียบเรือโดยการทำเรือฯ เองทั้งหมด

(2) ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยการทำเรือฯ ทำหน้าที่เป็นองค์การบริหารท่าเรือโดยรวม ส่วนงานด้านปฏิบัติการเป็นการให้เอกชนเช่าประกอบการท่า

(3) ท่าเรือภูมิภาค เป็นท่าเรือที่ก่อสร้างโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ท่าเรือภูมิภาคแต่ละแห่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จต้องส่งมอบให้กรมธนารักษ์ขึ้นทะเบียนเป็นที่ราชพัสดุ การทำเรือฯ ได้เข้าบริหารจัดการและประกอบการท่าเรือภูมิภาคตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546 ท่าเรือภูมิภาค ประกอบด้วย

- ท่าเรือเชียงแสน เปิดดำเนินการ เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2546
- ท่าเรือเชียงของ เปิดดำเนินการ เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2547 ซึ่งท่าเรือเชียงของบริหารจัดการโดยท่าเรือเชียงแสน
- ท่าเรือระนอง เปิดดำเนินการ เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2547

2. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

2.1 การรับรู้รายได้

2.1.1 รายได้จากบริการให้บริการ รับรู้ในงวดบัญชีที่มีการให้บริการ

2.1.2 รายได้จากบริการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ (Fixed Fee) และประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Add Fee) เมื่อมีการออกใบแจ้งหนี้ โดยค่าเช่าค่างที่นั้นผู้เช่าประกอบการท่าเทียบเรือจะต้องชำระค่าเช่าปีละ 4 งวด จนถึงสิ้นสุดสัญญาเช่า ทั้งนี้จะต้องชำระค่าเช่าก่อนวันเริ่มต้นของแต่ละงวดสำหรับผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) จะต้องชำระตามปริมาณตู้สินค้าหรือสินค้าที่เกิดขึ้นจริงในแต่ละปีตามอัตราที่กำหนดไว้ในแต่ละสัญญา

2.1.3 ดอกเบี้ยรับ รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลา โดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

2.2 ค่าเผื่อน้ำหนักสูญจะสูญ

ตั้งเป็นจำนวนเท่ากับผลขาดทุนโดยประมาณ ที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ โดยประมาณขึ้นจากประสบการณ์ในการเก็บเงินในอดีต และตามสถานการณ์ในปัจจุบันของลูกหนี้ที่มีใช้ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจคงค้าง ณ วันที่ในงบดุล และถือปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบัญชีและการเงินของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2548 และหลักเกณฑ์ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการ การท่าเรือฯ ครั้งที่ 9/2549 วันที่ 16 ตุลาคม 2549 โดยตั้งค่าเผื่อน้ำหนักสูญจะสูญสำหรับลูกหนี้ที่มีใช้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

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

การตั้งค่าเผื่อน้ำหนักสูญจะสูญ รับรู้เป็นค่าใช้จ่าย และเมื่อมีหนี้สูญเกิดขึ้นจริงจะหักจากค่าเผื่อน้ำหนักสูญจะสูญ

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

2.3 พัดคงเหลือ

บันทึกบัญชีตามราคาทุน โดยถือเกณฑ์วิธีถัวเฉลี่ยเคลื่อนที่ (Moving - Average Method)

2.4 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ

ที่มีราคาตั้งแต่ 30,000 บาทขึ้นไป แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จหักค่าเสื่อมราคาสะสม ยกเว้นที่ดินที่รับโอนมาเมื่อจัดตั้งการทำเรือฯ ในปี 2494 แสดงในราคาทุนบวกราคาที่ดินเพิ่ม ส่วนที่มีราคาต่ำกว่า 30,000 บาทลงมา รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวดบัญชีที่ซื้อมา

สินทรัพย์จากการบริจาคจะบันทึกสินทรัพย์จากการบริจาคคู่กับรายได้สินทรัพย์รับบริจาคครอการรับรู้และทยอยรับรู้รายได้สินทรัพย์รับบริจาคครอการรับรู้เป็นรายได้เท่ากับค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์จากการบริจาค

ค่าเสื่อมราคา คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์ถาวรแต่ละประเภท ซึ่งอยู่ในระหว่าง 2-25 ปี

2.5 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

โครงการพัฒนาเคหะชุมชนคลองเตยระยะที่ 3 เป็นค่าใช้จ่ายในการจัดหาที่ดินแปลงโล่ง พร้อมสาธารณูปโภคนอกเขตการทำเรือฯ เพื่อย้ายชุมชนคลองเตยบางส่วนออกจากที่ดินของการทำเรือฯ จะตัดจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อมีการโอนที่ดินให้ชุมชนแล้ว

โครงการปรับปรุงร่องน้ำสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา เป็นค่าใช้จ่ายในการขยายร่องน้ำสันดอนปากน้ำเจ้าพระยาให้กว้างขึ้น เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ ได้ดำเนินโครงการแล้วเสร็จในปี 2542 จะตัดจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายภายใน 10 ปี ตั้งแต่ปี 2542 เป็นต้นไป

โครงการปรับปรุงท่าเทียบเรือเชียงแสน เป็นค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงท่าเทียบเรือ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนถ่ายสินค้า ซึ่งกรรมสิทธิ์ท่าเทียบเรือเป็นของกรมธนารักษ์ จะตัดจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายภายใน 5 ปี ตั้งแต่ปี 2547 เป็นต้นไป

โครงการพัฒนาระบบบัญชีการเงิน บัญชีบริหารและระบบวางแผนทรัพยากรองค์กร รวมถึงลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์โปรแกรม SAP เป็นค่าใช้จ่ายในการพัฒนาระบบบัญชีการเงินและบัญชีบริหาร ระบบงานทรัพยากรบุคคล ระบบพัสดุ ระบบงานซ่อมบำรุงรักษา และระบบงานสารสนเทศเพื่อการบริหารของการทำเรือฯ จะตัดจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายภายใน 5 ปี ตั้งแต่ปี 2551 เป็นต้นไป

2.6 กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน

การทำเรือฯ ได้จัดตั้งกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน เพื่อจ่ายสงเคราะห์พนักงานในเวลาพ้นจากตำแหน่งตามข้อบังคับว่าด้วยกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานของการทำเรือฯ พ.ศ. 2497 โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 42 แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือฯ พ.ศ. 2494 ประกอบด้วย

1. เงินสะสมที่เก็บจากพนักงานและคนงานเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือนทุกเดือน
2. เงินสมทบที่การทำเรือฯ จ่ายสมทบเข้ากองทุนสงเคราะห์ในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือนทุกเดือน โดยจ่ายสมทบเข้ากองทุน 1 ในอัตราร้อยละ 5 และสมทบเข้ากองทุน 2 ในอัตราร้อยละ 5
3. ดอกเบี้ยเงินสะสมค้างจ่าย เป็นเงินค่าดอกเบี้ยที่คำนวณให้กับเงินสะสมของพนักงาน โดยคำนวณในอัตราร้อยละ 9 ของเงินสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสมยกมา ส่วนเงินสะสมที่รับในระหว่างปีงบประมาณ จะคำนวณดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 4.1 ต่อปี จะจ่ายให้เมื่อพนักงานออกจากงานหรือพ้นสภาพการเป็นพนักงาน

ณ วันสิ้นงวด การทำเรือฯ จะคำนวณภาระผูกพันที่พึงจ่ายในกรณีพนักงานพ้นจากตำแหน่ง โดยรับเงินบำเหน็จและจ่ายเงินสมทบเพิ่มเข้ากองทุนสงเคราะห์ฯ ให้เท่ากับภาระผูกพัน เงินสมทบที่การทำเรือฯ จ่ายเข้ากองทุนสงเคราะห์ฯ รับรู้เป็นค่าใช้จ่าย

สินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนสงเคราะห์ฯ ได้รวมแสดงอยู่ในสินทรัพย์และหนี้สินของการทำเรือฯ รายได้และค่าใช้จ่ายของกองทุนสงเคราะห์ฯ รับรู้เป็นรายได้และค่าใช้จ่ายของการทำเรือฯ

2.7 กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง

จัดตั้งขึ้นตามระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง พ.ศ. 2528 ซึ่งได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการทำเรือฯ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 29(1) แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือฯ พ.ศ. 2494 มีวัตถุประสงค์ พ.ศ. 2494 มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเงินกองทุนสำหรับการประกันภัยในสินทรัพย์ของการทำเรือฯ เอง

สินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนประกันภัยฯ ได้รวมแสดงอยู่ในสินทรัพย์และหนี้สินของการทำเรือฯ ส่วนกองทุนได้แสดงไว้ในกำไรสะสมของการทำเรือฯ เพื่อรอจัดสรรต่อไป รายได้และค่าใช้จ่ายของกองทุนประกันภัยฯ รับรู้เป็นรายได้และค่าใช้จ่ายของการทำเรือฯ

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

2.8 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

หมายความรวมถึง เงินสดและเงินฝากธนาคารประเภทกระแสรายวัน ออมทรัพย์ และเงินลงทุนชั่วคราวที่มีกำหนดระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือน โดยไม่มีภาระผูกพัน

3. การเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี ประมาณการทางบัญชี และการจัดประเภทบัญชีใหม่

3.1 การเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี

3.1.1 ในงวดบัญชีปี 2551 การทำราคา ได้เปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับการตีราคาพัสดุดังกล่าว จากเดิมบันทึกบัญชีตามราคาทุน โดยถือเกณฑ์วิธีเข้าก่อนออกก่อน (FIFO) มาเป็นวิธีถัวเฉลี่ยเคลื่อนที่ (Moving - Average Method) เริ่มตั้งแต่ในงวดบัญชีไตรมาสที่ 2 (1 มกราคม 2551) ของงวดบัญชีปี 2551 เป็นต้นไป โดยการทำให้ราคา เลือกใช้วิธีเปลี่ยนทันที ไม่คำนวณราคาพัสดุดังกล่าวโดยวิธีถัวเฉลี่ยเคลื่อนที่ย้อนหลังเนื่องจากถ้าดำเนินการคำนวณย้อนหลังจะมีค่าใช้จ่ายสูงและต้องใช้ระยะเวลาในการจัดทำ การทำราคา จึงเลือกใช้วิธีเปลี่ยนทันที เป็นต้นไป

3.1.2 ลูกหนี้ค่าภาระสินค้าถูกยึดและค่าภาระสินค้าถูกยึด เป็นค่าภาระของสินค้าที่นำเข้ามาโดยผิดกฎหมาย กรมศุลกากรได้สั่งยึดสินค้าดังกล่าวไว้ จากเดิมบันทึกเป็นบัญชีลูกหนี้ค่าภาระสินค้าถูกยึดกับบัญชีค่าภาระสินค้าถูกยึดทางด้านเจ้าหนี้แสดงรายการนี้ในงบดุล แต่ยังไม่รับรู้เป็นรายได้จนกว่ากรมศุลกากรจะนำสินค้าออกขายทอดตลาด จึงจะรับรู้เป็นรายได้ด้วยจำนวนเงินส่วนแบ่งที่ได้รับจากกรมศุลกากร เปลี่ยนเป็นบันทึกบัญชีลูกหนี้ค่าภาระสินค้าถูกยึดกับบัญชีค่าภาระสินค้าถูกยึดทางด้านเจ้าหนี้แต่ไม่ได้แสดงรายการนี้ไว้ในงบดุล และจะรับรู้เป็นรายได้ด้วยจำนวนเงินส่วนแบ่งที่ได้รับจากกรมศุลกากรเป็นรายได้ในงวดทันที

การเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีดังกล่าว ทำให้ในปี 2550 สินทรัพย์ - ลูกหนี้ค่าภาระสินค้าถูกยึดลดลง จำนวน 122.61 ล้านบาท และหนี้สิน - ค่าภาระสินค้าถูกยึดลดลงด้วยจำนวนเดียวกัน

3.2 การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี

ในงวดบัญชีปี 2551 การทำราคา ได้เปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีเกี่ยวกับการคำนวณค่าเสื่อมราคาเพื่อรับรู้ราคาซากของสินทรัพย์ถาวร ดังนี้

จากเดิมคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์ถาวรแต่ละประเภทซึ่งอยู่ระหว่าง 2 - 25 ปี โดยไม่มีราคาซาก

มาเป็นคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์ถาวรแต่ละประเภทซึ่งอยู่ระหว่าง 2 - 25 ปี โดยมีราคาซาก โดยการทำให้ราคา ได้ปรับปรุงลดยอดบัญชี ค่าเสื่อมราคาสะสมสำหรับสินทรัพย์ถาวรที่บันทึกค่าเสื่อมราคาสะสมเต็มจำนวนแล้วและยังไม่ได้จำหน่ายออกจากบัญชี ในงวดบัญชีปี 2551 จำนวน 5,649 รายการ เป็นเงินจำนวน 5,649.00 บาท

การเปลี่ยนแปลงประมาณการราคาซากของสินทรัพย์ถาวรดังกล่าว มีผลทำให้ในงวดบัญชีปี 2551 ค่าเสื่อมราคาสะสมลดลงจำนวน 5,649.00 บาท และกำไรสุทธิ ในงวดบัญชีปี 2551 เพิ่มขึ้นด้วยจำนวนเดียวกัน

3.3 การจัดประเภทบัญชีใหม่

การทำราคา ได้นำระบบงาน Enterprise Resource Planning (ERP) สำหรับระบบงานบัญชีและการเงินด้วยซอฟต์แวร์สำเร็จรูป SAP ออกใช้งานตั้งแต่งวดบัญชีไตรมาสที่ 2 (เริ่มวันที่ 1 มกราคม 2551) เป็นต้นมา ซึ่งในการดำเนินการดังกล่าว การทำราคา ได้มีการจัดหมวดหมู่ประเภทบัญชีขึ้นใหม่ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวและสอดคล้องกับระบบงานที่ได้นำมาใช้ โดยการทำให้ราคา ปิดบัญชีและจัดทำงบการเงินงวดปี 2551 สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 บนระบบนี้ด้วย

ดังนั้น การทำราคา จึงได้จัดทำข้อมูลเปรียบเทียบ (ณ วันที่ 30 กันยายน 2550) ให้สอดคล้องและเป็นหมวดหมู่เดียวกันกับ ณ วันที่ 30 กันยายน 2551

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

4. ข้อมูลเพิ่มเติม

4.1 เงินสดและเงินฝากธนาคาร ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
เงินสด	22.42	28.27
เงินฝากธนาคารประเภท		
- กระแสรายวัน	(46.64)	(14.77)
- ออมทรัพย์	1,151.30	844.21
รวม	1,127.08	857.71

เงินสดและเงินฝากธนาคาร จำนวน 1,127.08 ล้านบาท เป็นของการทำงาน จำนวน 965.60 ล้านบาท กองทุนสงเคราะห์ จำนวน 156.82 ล้านบาท และกองทุนประกันภัยฯ จำนวน 4.66 ล้านบาท

4.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในงบกระแสเงินสด ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
เงินสด	22.42	28.27
เงินฝากธนาคารประเภท		
- กระแสรายวัน	(46.64)	(14.77)
- ออมทรัพย์	1,151.30	844.21
รวม	1,127.08	857.71
เงินลงทุนชั่วคราว		
- เงินฝากประจำ 3 เดือนไม่มีภาระผูกพัน	3,532.35	2,963.76
รวม	4,659.43	3,821.47

4.3 เงินลงทุนชั่วคราว ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
เงินฝากธนาคารประเภท		
- ประจำ 3 เดือน ไม่มีภาระผูกพัน	3,532.35	2,963.76
- ประจำเกิน 3 เดือน - มีภาระผูกพัน	14.47	13.97
- ไม่มีภาระผูกพัน	1,750.99	1,261.80
รวม	5,297.81	4,239.53

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

เงินฝากธนาคารประเภทประจำ 3 เดือน ไม่มีภาระผูกพัน จำนวน 3,532.35 ล้านบาท เป็นของการท่าเรือฯ จำนวน 3,520.14 ล้านบาท และเป็นของกองทุนประกันภัย 12.21 ล้านบาท

เงินฝากธนาคารประเภทประจำเกิน 3 เดือน มีภาระผูกพัน จำนวน 14.47 ล้านบาท การท่าเรือฯ ได้นำไปค้ำประกันการใช้ไฟฟ้า จำนวน 0.30 ล้านบาท และค้ำประกันเงินกู้เพื่อที่อยู่อาศัยของโครงการพัฒนาเคหะชุมชนคลองเตยระยะที่ 3 จำนวน 14.17 ล้านบาท

เงินฝากธนาคารประเภทประจำเกิน 3 เดือน ไม่มีภาระผูกพันจำนวน 1,750.99 ล้านบาท เป็นของกองทุนประกันภัยจำนวน 1,345.75 ล้านบาท และเป็นของการท่าเรือฯ 405.24 ล้านบาท

4.4 ลูกหนี้การค้า-สุทธิ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
ลูกหนี้การค้า	286.99	310.34
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	10.29	17.24
ลูกหนี้การค้า-สุทธิ	276.70	293.10

4.5 ลูกหนี้อื่น-สุทธิ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน อาคาร ค่าไฟฟ้าและน้ำประปา	71.55	82.34
ลูกหนี้ค่าการระสินค้า	43.59	43.81
ลูกหนี้เงินยืมทตรง	3.96	3.08
ลูกหนี้ค่าเช่าออร์ถยนต์	0.23	0.21
ลูกหนี้ขาดใช้ค่าเสียหาย	0.43	0.94
ลูกหนี้เบ็ดเตล็ด	5.41	15.47
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	83.45	75.71
ลูกหนี้อื่น-สุทธิ	41.72	70.14

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ จำนวน 83.45 ล้านบาท เป็นค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน อาคาร ค่าไฟฟ้า และน้ำประปา จำนวน 39.86 ล้านบาท และเป็นค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้ค่าการระสินค้าจำนวน 43.59 ล้านบาท

4.6 พัสดุดคงเหลือ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
อะไหล่เครื่องมือยกขนสินค้า	120.70	121.19
อะไหล่เรือ	9.52	12.62
อุปกรณ์ไฟฟ้าและโทรศัพท์	8.75	7.08
วัสดุซ่อมแซมอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	1.65	1.70
น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	5.20	4.61
เครื่องเขียนแบบพิมพ์และของใช้สิ้นเปลือง	5.84	2.47
อุปกรณ์ประปาและสุขาภิบาล	0.76	1.11
อะไหล่รถยนต์และเครื่องมือกล	1.79	5.64
พัสดุดอื่น ๆ	10.24	0.01
รวม	164.45	156.43

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

อะไหล่เครื่องมือยกขนสินค้า จำนวน 120.70 ล้านบาท มีส่วนหนึ่งจำนวน 14.61 ล้านบาท เป็นอะไหล่รถคานเคลื่อนที่ของท่าเทียบเรือที่ 2 ของท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งตามสัญญาเช่าจะต้องมอบให้อยู่ในความครอบครองของผู้เช่าท่าเทียบเรือฯ และผู้เช่าท่าเทียบเรือฯ ต้องทามาخذใช้ให้ครบจำนวนตามสภาพเดิม ตามที่ระบุไว้ในสัญญาเช่า ทั้งนี้ท่าเรือแหลมฉบังได้รับมอบรถคานเคลื่อนที่ จำนวน 3 คัน คืนจากบริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด ผู้เช่าประกอบการท่าเทียบเรือผู้สินค้าหมายเลข 2 เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2551 สำหรับอะไหล่รถคานเคลื่อนที่นั้น ยังไม่ได้รับคืนจากบริษัทฯ ปัจจุบันอยู่ระหว่างคณะกรรมการรับมอบรถคานเคลื่อนที่ของการท่าเรือฯ ดำเนินการตรวจสอบและรับมอบคืนจากบริษัทฯ ต่อไป

4.7 ลูกหนี้เงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
ลูกหนี้เงินกู้ทั่วไป	266.69	263.20
ลูกหนี้เงินกู้เพื่อที่อยู่อาศัย	20.89	27.67
ลูกหนี้เงินกู้เพื่อซื้อรถจักรยานยนต์	1.50	1.12
ลูกหนี้เงินกู้พิเศษ	128.01	119.31
ลูกหนี้เงินกู้บรรเทาความเดือดร้อนภาวะทางการเงิน	0.05	0.06
ลูกหนี้เงินกู้ภาวะเศรษฐกิจ	0.01	0.01
ลูกหนี้เงินกู้กรณีพิเศษเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนจากภาวะหนี้สินของพนักงาน	6.46	16.19
รวม	423.61	427.56

4.8 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคารค้างรับ	21.99	15.75
รายได้ค้างรับ	348.01	336.90
ค่าใช้จ่ายล่วงหน้า	0.71	0.90
เงินมัดจำ	0.93	0.93
ภาษีซื้อรอเครดิต	23.03	30.90
เงินจ่ายล่วงหน้าอื่นๆ	78.75	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ	4.99	5.06
รวม	478.41	390.44

หมายเหตุประกอบงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

4.9 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ราคาทุน			ยอดคงเหลือ 30 ก.ย.51
	ยอดยกมา 1 ต.ค.50	เพิ่ม	ลด	
	ที่ดิน	362.03	2.09	
สิ่งปลูกสร้าง	17,629.46	45.60	3.04	17,672.02
สินทรัพย์ให้เช่า	556.04	-	-	556.04
สินทรัพย์ลอยน้ำ	3,621.85	2.95	-	3,624.80
เครื่องมือยกขนสินค้า	5,063.26	1,135.38	484.28	5,714.36
ครุภัณฑ์				
- การทำเรือฯ	2,364.72	53.22	47.91	2,370.03
- กองทุนสงเคราะห์ฯ	0.06	-	-	0.06
- กองทุนประกันภัยฯ	0.04	-	-	0.04
รวม	29,597.46	1,239.24	535.23	30,301.47

ในงวดบัญชีปี 2551 มีเครื่องมือยกขนสินค้าเพิ่มขึ้น 1,135.38 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นรถปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า

หน่วย : ล้านบาท

	ค่าเสื่อมราคาสะสม			ราคาสุทธิ 30 ก.ย. 51	ราคาสุทธิ 30 ก.ย. 50
	ยอดยกมา 1 ต.ค. 50	เพิ่ม	ลด		
	ที่ดิน	-	-		
สิ่งปลูกสร้าง	6,360.28	578.14	2.73	6,935.69	11,269.18
สินทรัพย์ให้เช่า	243.45	19.59	-	263.04	312.59
สินทรัพย์ลอยน้ำ	2,670.03	143.94	-	2,813.97	951.82
เครื่องมือยกขนสินค้า	4,203.87	278.48	484.28	3,998.07	859.39
ครุภัณฑ์					
- การทำเรือฯ	2,150.46	68.05	45.43	2,173.08	214.26
- กองทุนสงเคราะห์ฯ	0.06	-	-	0.06	-
- กองทุนประกันภัยฯ	0.04	-	-	0.04	-
รวม	15,628.19	1,088.20	532.44	16,183.95	13,969.27

ในงวดบัญชีปี 2551 มีค่าเสื่อมราคาประจำปี จำนวน 1,088.20 ล้านบาท ส่วนหนึ่งจำนวน 27.50 ล้านบาท เป็นค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์จากการบริจาค

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

4.10 สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2551	2550
ค่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบพิพิธภัณฑสถานสงฆ์ทางน้ำ	6.39	4.99
โครงการก่อสร้างพิพิธภัณฑสถานสงฆ์ทางน้ำ	58.26	-
งานจัดซื้อรถปั้นจั่นเคลื่อนที่ จำนวน 1 คัน	44.33	11.08
งานจัดซื้อชุดเกียร์ จำนวน 16 ชุด	-	13.17
ค่าจ้างเหมาจัดหาพร้อมติดตั้งอุปกรณ์รองรับกระแสไฟฟ้าแรงสูง	-	9.50
งานจัดซื้อรถหัวลากพ่วงตู้สินค้า จำนวน 16 คัน	-	79.68
งานก่อสร้างท่าเทียบเรือบริการ แหลมฉมัง	6.54	-
งานจัดซื้อรถยกตู้สินค้าหนัก จำนวน 5 คัน	-	109.15
งานสร้างรถปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า ชนิดเดินบนราง	-	205.36
งานจัดซื้อรถยกขนาดพิกด.น. ยกไม่น้อยกว่า 3 เมตริกตัน จำนวน 20 คัน	-	13.08
งานปรับปรุงพื้นที่บริเวณท่าบริการตู้สินค้า (CONTAINER TERMINAL) โครงการ 3-5	242.81	18.69
งานจ้างเหมาจัดหาพร้อมติดตั้งระบบบัญชีการเงินบัญชีบริหารและทรัพยากรองค์กร	2.64	30.59
งานพัฒนาพื้นที่ 45 ไร่ บริเวณล๊อค 7 - 12	17.64	-
งานสร้างรถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า 4+1, 6+12	48.74	-
งานสร้างปั้นจั่นยกตู้สินค้า ปตส. 5, 6, 1, 2	194.07	-
อื่นๆ	46.33	12.77
รวม	667.75	508.06

4.11 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ราคาทุน		ตัดจ่ายสะสม		คงเหลือ	
	30 ก.ย. 51	1 ต.ค. 50	ตัดจ่ายงวดนี้	รวม 30 ก.ย. 51	2551	2550
โครงการพัฒนาเคหะชุมชนคลองเตยระยะที่ 3	425.98	39.45	-	39.45	386.53	386.53
โครงการปรับปรุงร่อนน้ำสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา	212.81	191.53	21.28	212.81	-	21.28
โครงการปรับปรุงท่าเทียบเรือเชียงแสน	12.16	9.35	2.43	11.78	0.38	2.81
โครงการพัฒนาระบบบัญชีบริหารและระบบวางแผนทรัพยากรบุคคล	72.62	-	7.70	7.70	64.92	-
รวม	723.57	240.33	31.41	271.74	451.83	410.62

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

4.12 เงินสมทบเงินประเดิมรอกการตัดบัญชี

ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550 เงินสมทบเงินประเดิมรอกการตัดบัญชี จำนวน 1,309.29 ล้านบาท และจำนวน 1,963.94 ล้านบาท ตามลำดับ มีรายละเอียดดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
เงินสมทบเงินประเดิมรอกการตัดบัญชี	1,963.94	2,618.59
<u>หัก</u> ตัดจ่ายระหว่างปี	654.65	654.65
ยอดคงเหลือ	1,309.29	1,963.94

ในงวดบัญชีปี 2549 การท่าเรือฯ ได้จ่ายเงินสมทบเงินประเดิมสำหรับพนักงานที่สมัครเข้าเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พนักงานการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งจดทะเบียนแล้วเข้ากองทุนสงเคราะห์ จำนวน 3,273.24 ล้านบาท โดยการท่าเรือฯ ได้บันทึกเงินสมทบเงินประเดิมจำนวนดังกล่าวเป็นรายการรอกการตัดบัญชีและตัดจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายภายใน 5 ปีๆ ละเท่าๆ กัน ตั้งแต่งวดบัญชีปี 2549 เป็นต้นไป โดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง

4.13 ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างจ่าย	0.93	1.44
ค่าแรง ค่าล่วงเวลาและค่าเบี่ยขยันค้างจ่าย	17.82	20.75
โบนัสกรรมการและพนักงานค้างจ่าย	211.91	222.51
อื่นๆ	73.07	47.01
รวม	303.73	291.71

4.14 รายได้แผ่นดินค้างนำส่งคลัง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
ยอดยกมา	839.50	888.30
<u>บวก</u> สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง		
- จากกำไรสุทธิประจำปี	1,513.40	1,534.00
- จากกำไรสุทธิปี 2549 ปรับปรุง (ลด)	-	(0.06)
- จากกำไรสุทธิปี 2550 ปรับปรุง (ลด)	(0.53)	-
	2,352.37	2,422.24
<u>หัก</u> นำส่งกระทรวงการคลัง	1,752.82	1,582.74
ยอดคงเหลือ	599.55	839.50

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

ในงวดบัญชีปี 2551 การทำเรือฯ ได้สำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลังจากกำไรสุทธิประจำปี 2551 ในอัตราร้อยละ 60 เป็นเงิน จำนวน 1,513.40 ล้านบาท ซึ่งค้างนำส่งกระทรวงการคลัง จำนวน 599.55 ล้านบาท และได้ปรับปรุงลดสำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลังจากกำไรสุทธิประจำปี 2550 จำนวน 0.53 ล้านบาท รวมเป็นสำรองรายได้แผ่นดินนำส่งคลังในงวดนี้ จำนวน 1,512.87 ล้านบาท

4.15 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	42.72	36.64
ภาษีขายรอการชำระ	21.73	25.05
เจ้าหนี้บริษัทผู้ประกอบการทำเรือ	33.58	19.28
รายได้รับล่วงหน้า	287.03	239.46
เช็คจ่ายระหว่างทาง	404.01	210.31
หนี้สินหมุนเวียนอื่นๆ	15.16	9.97
รวม	804.23	540.71

4.16 เงินกู้ระยะยาว ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
ยอดยกมา	675.00	900.00
<u>หัก</u> เงินกู้ระยะยาวที่ครบกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี	225.00	225.00
ยอดคงเหลือ	450.00	675.00

การทำเรือฯ ได้ทำสัญญากู้ยืมเงินกับธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน) ตามสัญญากู้ยืมเงิน ลงวันที่ 15 กันยายน 2546 วงเงินกู้ จำนวน 1,800 ล้านบาท กำหนดชำระคืนภายใน 8 ปี อัตราดอกเบี้ยลอยตัว โดยใช้อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำบุคคลธรรมดา 6 เดือน เฉลี่ย 7 วัน ของ 5 ธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่บวกด้วย 0.98% ต่อปี ซึ่งในงวดนี้มีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3.61 ต่อปี โดยผ่อนชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยเป็นงวด งวดละ 6 เดือน ในวันที่ 15 กันยายน และ 15 มีนาคม ของทุกปี

4.17 รายได้สินทรัพย์รับบริจาคการรับรู้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
ยอดยกมา	358.29	384.71
<u>บวก</u> สินทรัพย์รับบริจาคในงวดนี้	-	1.25
	358.29	385.96
<u>หัก</u> รับรู้เป็นรายได้	27.50	27.67
ยอดคงเหลือ	330.79	358.29

หมายเหตุประกอบงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

4.18 กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2551			2550
	กองทุน 1	กองทุน 2	รวม	รวม
ยอดยกมา	231.21	1,727.53	1,958.74	1,934.15
<u>บวก</u> เงินสมทบจากการทำเรื่อง				
เงินสมทบ ร้อยละ 5	23.65	23.65	47.30	45.42
ให้เท่ากับภาระผูกพัน	-	1,009.55	1,009.39	713.83
รับโอนจากกองทุน 1	-	16.85	16.85	21.80
ดอกผลกองทุนสงเคราะห์ฯ	-	10.97	10.97	14.51
รวม	254.86	2,788.39	3,043.25	2,729.71
<u>หัก</u> จ่ายบำเหน็จบำนาญ	-	769.58	769.58	747.18
จ่ายเงินกองทุนกรณีไม่ได้บำเหน็จ	0.99	0.99	1.98	1.98
จ่ายโอนไปกองทุน 2	16.84	-	16.84	21.80
จ่ายเงินกองทุนใช้คืน กทท.	0.01	0.01	0.02	-
รายการปรับปรุงของงวดก่อน	-	0.01	0.01	0.01
รวม	17.84	770.59	788.43	770.97
ยอดคงเหลือ	237.02	2,017.80	2,254.82	1,958.74

ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550 กองทุนสงเคราะห์ฯ มียอดตามบัญชีคงเหลือ จำนวน 2,254.82 ล้านบาท และจำนวน 1,958.74 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งเท่ากับค่าภาระที่พึงจ่ายในกรณีพนักงานพ้นจากตำแหน่งโดยรับเงินบำเหน็จ ทั้งนี้ ภาระผูกพัน ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550 มีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2551			2550
	กองทุน 1	กองทุน 2	รวม	รวม
พนักงานที่มีสิทธิรับบำเหน็จ	162.51	616.56	779.07	720.03
พนักงานที่ไม่มีสิทธิรับบำเหน็จ	74.51	74.51	149.02	150.48
บำเหน็จตกทอด 30 เท่า	-	1,326.73	1,326.73	1,088.23
รวม	237.02	2,017.80	2,254.82	1,958.74

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

4.19 เงินสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสมค้างจ่าย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2551			2550
	เงินสะสม ค้างจ่าย	ดอกเบี้ยสะสม ค้างจ่าย	รวม	รวม
ยอดยกมา	231.12	307.15	538.27	532.91
<u>บวก</u> เพิ่มระหว่างปี	23.66	44.91	68.57	66.05
รวม	254.78	352.06	606.84	598.96
<u>หัก</u> จ่ายระหว่างปี	18.03	30.71	48.74	60.69
ยอดคงเหลือ	236.75	321.35	558.10	538.27

ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 เงินสะสมและดอกเบี้ยเงินสะสมค้างจ่าย จำนวน 558.10 ล้านบาท การทำเรื่อง จะจ่ายให้เมื่อพนักงานออกจากงานหรือพ้นสภาพการเป็นพนักงาน

4.20 ทุน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2551	2550
<u>ทุนท่าเรือกรุงเทพ</u>		
ทุนประเดิม	47.79	47.79
ทุนดำเนินการท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	117.22	117.22
ทุนพัฒนาเศรษฐกิจ	9.79	9.79
เงินกู้และดอกเบี้ยที่รัฐบาลจ่ายแทน	82.08	82.08
ทุนดำเนินการหน่วยบำรุงรักษาร่องน้ำสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา	3.24	3.24
	260.12	260.12
<u>ทุนท่าเรือแหลมฉบัง</u>		
ทุนจากงบประมาณแผ่นดิน	6,688.23	6,688.23
ทุนจากการงดนำเงินส่งคลังเพื่อเป็นเงินบาทสมทบเงินกู้	40.00	40.00
ทุนได้รับจัดสรรจากเงินกู้เพื่อการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ งวดที่ 2 (SAL2)	96.74	96.74
ทุนจากการรับโอนสินทรัพย์จากท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	100.07	100.07
	6,925.04	6,925.04
รวม	7,185.16	7,185.16

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

4.21 กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง

ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550 สินทรัพย์และหนี้สินของกองทุนฯ มีรายละเอียดดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
สินทรัพย์		
เงินฝากธนาคาร	1,362.63	1,253.85
ลูกหนี้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	15.00	30.00
ลูกหนี้ - กทท.	0.02	-
เบี้ยประกันภัยค้างรับ	0.03	-
ดอกเบียค้างรับ	7.40	6.50
รวม	1,385.08	1,290.35
หนี้สินและกองทุน		
กองทุน	578.73	578.73
กำไรสะสม	711.62	602.50
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย	94.73	109.12
รวม	1,385.08	1,290.35

4.22 รายได้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
ดอกเบียเงินฝากธนาคาร	0.39	0.26
ดอกเบียเงินกู้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	55.78	57.94
รายได้เบ็ดเตล็ด	0.13	0.58
รวม	56.30	58.78
หัก ดอกเบียเงินสะสม	44.92	43.33
ยอดคงเหลือ	11.38	15.45

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

4.23 รายได้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2551	2550
ค่าเช่าที่ดิน อาคาร และคลังสินค้า	611.76	368.20
ค่าธรรมเนียมการเช่า ต่อสัญญา โอนสิทธิ	6.71	4.10
ค่าธรรมเนียมขออนุญาตขนส่งสินค้า	11.67	11.70
รายได้ค่าปรับผิดสัญญา	8.87	29.44
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจำหน่ายให้ผู้ประกอบการ	555.51	356.21
ส่วนลดรับ	0.45	3.94
รายได้สินทรัพย์รับบริจาค	27.50	27.68
รายได้เบ็ดเตล็ด	60.96	50.26
อื่นๆ	15.26	11.18
รวม	1,298.69	862.71

4.24 ค่าใช้จ่ายอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2551	2550
ค่าฝึกอบรมและสัมมนาในประเทศ	12.13	10.19
ค่าฝึกอบรมและสัมมนาต่างประเทศ	10.22	3.91
ค่าใช้จ่ายเดินทาง - ภายในประเทศ	6.20	6.20
ค่าใช้จ่ายเดินทาง - ต่างประเทศ	2.07	4.52
ค่าเช่าและติดตั้งโทรศัพท์ ค่าน้ำประปา	44.65	45.48
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์ และแบบพิมพ์คอมพิวเตอร์	13.65	13.88
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบคอมพิวเตอร์	9.25	8.75
ค่าใช้จ่ายพัสดุคุมจำนวน	20.75	22.42
ค่าดำเนินงานประชาสัมพันธ์และการตลาด	68.53	86.15
ค่าเช่าเครื่องและค่าถ่ายเอกสาร	3.80	2.38
ค่าสอบบัญชี	0.65	0.65
ค่าจ้างผู้เชี่ยวชาญและที่ปรึกษา	35.79	15.76
ค่าจ้างบุคลากรภายนอก	113.12	124.47
ค่าใช้จ่ายการกีฬาของพนักงาน	17.19	16.57
ค่ายาและเวชภัณฑ์	55.21	49.53
ค่าเช่ารถอื่นๆ	12.49	14.32
ค่าเบี้ยประกันภัย	1.16	2.63
ค่ารับรอง	6.16	5.69
เงินบริจาค	13.55	11.54
ค่าของที่ระลึกพนักงาน	18.82	1.47
ค่าตอบแทนพิเศษโครงการลาออกก่อนเกษียณอายุ	44.21	-
ส่วนเฉลี่ยภาษีมูลค่าเพิ่มที่เครดิตไม่ได้	5.92	9.30
หนี้สงสัยจะสูญ	9.74	7.13
เงินชดใช้ค่าเสียหาย	3.77	10.12
ดอกผลกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน กลับรายการ	10.97	14.51
อื่นๆ	39.94	44.87
รวม	579.94	532.44

หมายเหตุประกอบงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

4.25 ผลการดำเนินงาน

การทำเรือฯ มีผลการดำเนินงานในงวดบัญชีปี 2551 เปรียบเทียบกับงวดบัญชีปี 2550 สรุปได้ ดังนี้

	2551	2550	หน่วย : ล้านบาท	
			เพิ่ม/(ลด)	
			จำนวนเงิน	ร้อยละ
รายได้จากการดำเนินงาน	8,452.08	8,100.22	351.86	4.34
รายได้กองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	11.38	15.45	(4.07)	(26.34)
รายได้กองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	40.63	52.95	(12.32)	(23.27)
รายได้อื่น	1,458.18	962.89	495.29	51.44
รวมรายได้	9,962.27	9,131.51	830.76	9.10
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	4,133.37	3,677.44	455.93	12.40
ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย	1,119.62	1,044.21	75.41	7.22
ค่าใช้จ่ายกองทุนประกันภัยทรัพย์สินแบบประกันตนเอง	3.88	2.27	1.61	70.93
เงินสมทบกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงาน	1,056.69	759.26	297.43	39.17
เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานฯ	77.87	76.76	1.11	1.45
เงินสมทบเงินประเดิมตัดจ่าย	654.65	654.65	-	-
ค่าใช้จ่ายอื่น	579.94	532.94	47.00	8.82
รวมค่าใช้จ่าย	7,626.02	6,747.53	878.49	13.02
กำไรก่อนดอกเบี้ยเงินกู้	2,336.25	2,383.98	(47.73)	(2.00)
หัก ดอกเบี้ยเงินกู้	25.93	50.72	(24.79)	48.88
กำไรสุทธิ	2,310.32	2,333.26	(22.94)	(0.98)

ในงวดบัญชีปี 2551 การทำเรือฯ มีกำไรสุทธิ จำนวน 2,310.32 ล้านบาท ลดลงจากงวดบัญชีปี 2550 จำนวน 22.94 ล้านบาท ส่วนใหญ่เนื่องจากในงวดบัญชีปี 2551 การทำเรือฯ มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้น จำนวน 455.93 ล้านบาท เงินสมทบกองทุนสงเคราะห์พนักงานและคนงานเพิ่มขึ้น 297.43 ล้านบาท

ในงวดบัญชีปี 2551 รายได้จากการดำเนินงาน จำนวน 8,452.08 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นรายได้จากการดำเนินงานของท่าเรือกรุงเทพ จำนวน 5,195.80 ล้านบาท และท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน 3,239.57 ล้านบาท ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	ท่าเรือกรุงเทพ	ท่าเรือแหลมฉบัง
รายได้เกี่ยวกับเรือ	517.19	680.76
รายได้เกี่ยวกับสินค้า	4,655.94	2,362.37
รายได้เกี่ยวกับบริการ	22.67	196.44
รวม	5,195.80	3,239.57

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

ท่าเรือกรุงเทพ มีรายได้จากการดำเนินงานมาจากปริมาณสินค้าผ่านท่า 17.69 ล้านตัน ตู้สินค้าผ่านท่า 1.46 ล้านตู้เที่ยว และจำนวนเที่ยวเรือ 2,795 เที่ยว

ท่าเรือแหลมฉบัง มีรายได้จากการดำเนินงานมาจากปริมาณสินค้าผ่านท่า 54.84 ล้านตัน ตู้สินค้าผ่านท่า 5.24 ล้านตู้เที่ยว และจำนวนเที่ยวเรือ 8,118 เที่ยว โดยรายได้เกี่ยวกับสินค้าส่วนใหญ่เป็นรายได้จากการให้เอกชนบริหารและประกอบการท่า ซึ่งมีการกำหนดรายได้เป็นค่าเช่าตามสัญญาสัมปทานที่ให้กับเอกชน

ในงวดบัญชีปี 2551 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน จำนวน 4,133.37 ล้านบาท เป็นค่าใช้จ่ายด้านบุคคล จำนวน 2,387.38 ล้านบาท ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา จำนวน 629.27 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพลังงาน จำนวน 1,116.72 ล้านบาท

4.26 ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

4.26.1 ภาระผูกพัน

4.26.1.1 ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 การท่าเรือฯ มีภาระค้ำประกัน โดยบัญชีเงินฝากธนาคารประเภทประจำ 12 เดือน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
ภาระค้ำประกัน	ธนาคาร	จำนวนเงิน
การใช้ไฟฟ้า	ธนาคารกรุงไทยฯ	0.30
การชำระหนี้เงินกู้เพื่อที่อยู่อาศัย		
โครงการพัฒนาเคหะชุมชน	ธนาคารอาคารสงเคราะห์	14.17
คลองเตยระยะที่ 3		
รวม		14.47

4.26.1.2 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2528 อนุมัติตามมติของคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกให้กรมธนารักษ์อนุญาตให้การท่าเรือฯ ใช้จ่ายประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุ บริเวณตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี แปลงหมายเลขทะเบียน ขบ. 341 ไปก่อน และให้ดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพการเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินที่ใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะของที่ดินราชพัสดุ เพื่อขายให้แก่การท่าเรือฯ ในราคาผ่อนปรนต่อไป กรมธนารักษ์จึงอนุญาตให้กระทรวงคมนาคมใช้ที่ดินราชพัสดุแปลงดังกล่าวเนื้อที่ประมาณ 1,910 - 0 - 09 ไร่ เพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเป็นการชั่วคราวตามมติคณะรัฐมนตรี

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

การดำเนินการเกี่ยวกับการขายที่ดินราชพัสดุแปลงดังกล่าวให้กับการท่าเรือฯ กรมธนารักษ์ได้ดำเนินการตามที่กฎหมายที่ดินราชพัสดุกำหนดไว้เรียบร้อยแล้ว คือกระทรวงการคลังได้ให้ความยินยอมแล้ว ตามข้อ 2 (2) แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติที่ดินราชพัสดุ พ.ศ. 2518 และกระทรวงการคลังได้ให้ความเห็นชอบในราคาขายแล้ว ตามข้อ 4 แห่งกฎกระทรวงดังกล่าว โดยมีราคาทั้งแปลงไร่ละ 1,827,000.00 บาท คิดตามส่วนที่ได้ดำเนินการถอนสภาพฯ เรียบร้อยแล้ว เนื้อที่ 1,456 - 0 - 83 ไร่ คิดเป็นเงิน จำนวน 2,660,491,103.00 บาท และให้การท่าเรือฯ ผ่อนชำระเป็น 4 งวดๆ ละเท่าๆกัน โดยเริ่มต้นชำระในปีงบประมาณ 2550 จนถึงปีงบประมาณ 2553

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

การทำเรือฯ พิจารณาแล้วเห็นว่าราคาที่ดินที่กรมธนารักษ์แจ้งมานั้นเป็นราคาที่ยังไม่เหมาะสม และเพื่อให้ปัญหายุติลงโดยเร็ว คณะกรรมการการทำเรือฯ ให้ การทำเรือฯ ดำเนินการเจรจาต่อรองราคาขายที่ดินราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียนที่ ขบ. 341 ในราคาผ่อนปรนตามที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติตามมติของคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยใช้หลักเกณฑ์การคำนวณราคาขายที่ดินที่การทำเรือฯ ได้จ่ายทดแทนให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองตามพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา และตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี พ.ศ.2521 มีจำนวนทั้งสิ้น 1,260 ไร่ ราคาทดแทนสูงสุดไร่ละ 100,000 บาท และราคาต่ำสุดไร่ละ 35,000 บาท เนื้อที่เวนคืนทั้งสิ้น 4,388-2-92 ไร่ เป็นเงิน 199,555,638.45 บาท โดยเฉลี่ยราคาไร่ละ 45,993.99 บาท มาใช้เป็นเกณฑ์ในการคำนวณราคาขายที่ดินที่ราชพัสดุแปลงหมายเลขทะเบียน ขบ. 341 จำนวนเนื้อที่ทั้งหมด 1,456-0-83 ไร่ เป็นเงินทั้งสิ้น 66,976,793.19 บาท คิดราคาผ่อนปรนตามมติคณะรัฐมนตรี โดยปรับลดร้อยละ 10 (10%) เหลือราคาขายเป็นเงิน 60,279,113.87 บาท ซึ่งการทำเรือฯ ได้มีหนังสือถึงกรมธนารักษ์เพื่อโปรดพิจารณาแล้วเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2551 และปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของกรมธนารักษ์

4.26.1.3 สำนักงานเทศบาลตำบลแหลมฉบัง ได้ประเมินและเรียกเก็บภาษีโรงเรือนและที่ดินทำเทียบเรือ ปี 1 ถึง ปี 4 ทำเรือแหลมฉบัง การทำเรือแห่งประเทศไทย ตั้งแต่ปี 2545 ถึงปี 2550 จากการทำเรือฯ แต่การทำเรือฯ และผู้ประกอบการทำเทียบเรือ ปี 1 ถึง ปี 4 ซึ่งมีหน้าที่เสียภาษีโรงเรือนและที่ดินแทนการทำเรือฯ ไม่เห็นด้วยกับการประเมินภาษีโรงเรือนและที่ดิน ของเทศบาลตำบลแหลมฉบัง ที่เรียกเก็บภาษีโรงเรือนฯ สูงกว่าที่เคยเรียกเก็บในปี 2544 มาก โดยเทศบาลตำบลแหลมฉบังได้ประเมินภาษีโรงเรือนและที่ดินในปี 2545 ถึง 2550 เป็นเงิน จำนวน 52.82, 57.75, 58.08, 59.75, 56.18 และ 55 ล้านบาท ตามลำดับ รวมทั้งสิ้นจำนวน 339.58 ล้านบาท เนื่องจากเทศบาลตำบลแหลมฉบัง ได้คำนวณค่ารายปีตามสัญญาเช่าจากค่าตอบแทนคงที่รายปีของผู้ประกอบการทำเทียบเรือต้องชำระให้แก่การทำเรือฯ ตามสัญญาเช่า ซึ่งเป็นไปตามคำวินิจฉัยของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ดังนั้นการทำเรือฯ โดยกระทรวงคมนาคมจึงได้นำเรื่องเสนอต่อคณะรัฐมนตรีขอลดหย่อนค่าภาษีโรงเรือนและที่ดิน ตาม พ.ร.บ. ภาษีโรงเรือนและที่ดิน พ.ศ. 2475 ซึ่งต่อมาเมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2550 คณะกรรมการกฤษฎีกาเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีได้มีมติมอบหมายให้กระทรวงมหาดไทยและกระทรวงคมนาคมร่วมกันพิจารณาเรื่องอัตราค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินให้ได้ข้อยุติภายใน 30 วัน เมื่อได้ข้อยุติแล้วให้สอบถามความเห็นไปที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเพื่อพิจารณาบททวนว่าการทำเรือฯ มีภาระจะต้องจ่ายค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินตามกฎหมายหรือไม่ เมื่อสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาวินิจฉัยเป็นประการใดก็ให้ถือเป็นข้อยุติและให้ การทำเรือฯ ปฏิบัติตามนั้น

เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2550 สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้วินิจฉัยแล้วเห็นว่า เมื่อการทำเรือฯ นำทำเทียบเรือ ปี 1 ถึง ปี 4 ไปให้ผู้ประกอบการเช่า การทำเรือฯ จึงไม่ได้รับยกเว้นภาษีโรงเรือนและที่ดินตามมาตรา 17 แห่ง พ.ร.บ.การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 และไม่ได้รับการยกเว้นค่าภาษีตามมาตรา 9(2) ของ พ.ร.บ. ภาษีโรงเรือนฯ พ.ศ. 2475 ดังนั้นเพื่อให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2550 การทำเรือฯ จึงได้ประชุมหารือร่วมกับกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นในรายละเอียดและวิธีการชำระภาษีโรงเรือนและที่ดิน เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2551 เมื่อได้ข้อยุติในอัตราค่าภาษีโรงเรือนฯ ปี 2546-2550 แล้วสำนักงานเทศบาลฯ จึงมีหนังสือถึงการทำเรือฯ แจ้งค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินของผู้ประกอบการทำฯ ปี 1 ถึง ปี 4 ประจำปี 2546 ถึง 2550 ในอัตราใหม่ที่ได้มีการลดหย่อนแล้วเป็นเงิน 157,157,423.61 บาท พร้อมเงินเพิ่มร้อยละ 10 เป็นเงิน 15,715,742.29 บาท รวมทั้งสิ้น เป็นเงิน 172,873,165.90 บาท โดยผู้ประกอบการทำฯ ปี 1 ถึง ปี 4 ได้นำส่งค่าภาษีโรงเรือนฯ ปี 2546-2550 ให้แก่การทำเรือฯ เพื่อนำไปชำระแก่สำนักงานเทศบาลฯ เรียบร้อยแล้ว ยังคงเหลือแต่ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินของปี 2545 จำนวน 56,684,375.00 บาท ซึ่งอยู่ระหว่างเรียกเก็บจากผู้ประกอบการ โดยผู้ประกอบการแจ้งว่ายินดีจะพิจารณาชำระค่าภาษี ปี 2545 ในอัตราที่ได้ลดหย่อนตามปี 2546 - 2550 โดยผู้ประกอบการทำเทียบเรือได้แจ้งขอชะลอการชำระค่าภาษีฯ ปี 2545 ออกไปจนกว่าจะมีคำพิพากษาของศาลฎีกาชั้นกลาง ซึ่งสำนักงานเทศบาลฯ แจ้งว่า ไม่สามารถให้ชะลอการชำระค่าภาษีฯ ได้ และหากคำพิพากษาคourt ออกมาว่า การทำเรือฯ ไม่มีภาระในการชำระค่าภาษีฯ สำนักงานเทศบาลฯ จะคืนค่าภาษีฯ ดังกล่าวให้ภายหลัง ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณา กำลังพิจารณาดำเนินการบังคับค่าภาษีฯ ปี 2545 จากผู้ประกอบการตามเงื่อนไขสัญญาต่อไป

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

สำหรับในปี 2551 สำนักงานเทศบาลฯ ได้แจ้งการประเมินภาษีโรงเรือนและที่ดิน ของท่าฯ ปี 1 ถึง ปี 4 ดังนี้ 7.8.9.6.9.6.9.6 ล้านบาท ซึ่งเป็นอัตราที่ได้ลดหย่อนแล้ว เพื่อให้ไปชำระภายใน 30 วัน นับแต่วันถัดจากวันที่ได้รับแจ้งรายการประเมิน โดยผู้ประกอบการทำเทียบเรื่องยังคงขอให้การทำเรื่องฯ ใช้สิทธิอุทธรณ์ตามกฎหมายเนื่องจากยังเห็นว่าหลักเกณฑ์การประเมินค่าภาษีฯ ดังกล่าวยังมีความคลาดเคลื่อนอยู่ ซึ่งผู้ประกอบการท่าฯ ได้ดำเนินการชำระค่าภาษีโรงเรือนฯ ปี 2551 ภายในระยะเวลาที่กำหนด และได้ยื่นฟ้องสำนักงานเทศบาลฯ ต่อศาลภาษีอากรกลาง กรณีการประเมินภาษีโรงเรือนฯ ปี 2551 เนื่องจากผู้ประกอบการเป็นผู้มีภาระในการชำระค่าภาษีตามสัญญา จึงเป็นผู้ถูกโต้แย้งสิทธิ หรือเป็นผู้เสียหายพิเศษในคดี ซึ่งศาลภาษีอากรกลางได้ประทับรับฟ้องไว้แล้ว คดีอยู่ระหว่างได้สวน อย่างไรก็ตาม การทำเรื่องฯ ในฐานะผู้รับการประเมินภาษีโรงเรือนตามกฎหมายก็มีความจำเป็นต้องขอลดหย่อนค่าภาษีโรงเรือนฯ ตามมาตรา 31 ของพระราชบัญญัติภาษีโรงเรือนและที่ดิน พ.ศ. 2475 เนื่องจากหากเพิกเฉยไม่ใช้สิทธิขอลดหย่อนดังกล่าวอาจจะถูกผู้ประกอบการฟ้องร้องต่อศาลฐานทำให้ได้รับความเสียหายจากการไม่ใช้สิทธิดังกล่าว ซึ่งการขอลดหย่อนค่าภาษีโรงเรือนและที่ดิน ปี 2551 อยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคมเสนอเรื่องไปยังเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

4.26.2 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 มีคดีที่การทำเรื่องฯ ถูกฟ้องร้อง จำนวน 13 คดี มูลค่า 1,418.59 ล้านบาท ซึ่งคดีดังกล่าวอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล มีรายละเอียดดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	จำนวนคดี	มูลค่า
ศาลชั้นต้น	7	1,186.73
ศาลอุทธรณ์	2	25.74
ศาลฎีกา	4	206.12
รวม	13	1,418.59

คดีที่การทำเรื่องฯ ถูกฟ้อง และอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล จำนวน 1,388.01 ล้านบาท เป็นคดีที่มีมูลค่าสูง ดังนี้

4.26.2.1 บริษัท บริหารและพัฒนาเพื่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม จำกัด (มหาชน) ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการเป็นคดีข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 53/2550 ระหว่างบริษัท บริหารและพัฒนาเพื่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม จำกัด (มหาชน) ผู้เสนอข้อพิพาทกับการทำเรื่องฯ ผู้คัดค้านมูลค่าจำนวน 927.68 ล้านบาท กรณีบริษัทฯ ทำสัญญากับการทำเรื่องฯ ในการลงทุนก่อสร้างโครงการโรงบำบัดของเสียปนน้ำมันจากเรือบนพื้นที่บนบก จำนวน 15 ไร่ และพื้นที่วางท่ออีก 250 ตารางเมตร โดยมีบันทึกการรับมอบพื้นที่จากการทำเรื่องฯ ไปครบถ้วนตามสัญญาเรียบร้อยแล้ว ต่อมาในระหว่างการก่อสร้างโครงการ บริษัทฯ ขอให้การทำเรื่องฯ ดำเนินการให้ผู้บุกรุกพื้นที่ก่อสร้างออกจากพื้นที่ตามสัญญา ซึ่งการทำเรื่องฯ ได้ดำเนินคดีอาญากับผู้บุกรุกดังกล่าวแล้ว และอยู่ระหว่างการฟ้องขับไล่ บริษัทฯ เห็นว่าเกิดความเสียหายกับบริษัทฯ ที่ไม่สามารถเข้าใช้พื้นที่ได้ จึงบอกเลิกสัญญากับการทำเรื่องฯ และเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ ฐานะคดีคู่กรณีได้แต่งตั้งอนุญาโตตุลาการของแต่ละฝ่ายเสนอสถาบันอนุญาโตตุลาการแล้ว อยู่ระหว่างการพิจารณาคู่กรณีนัดหมายที่จะมีการเจรจาเพื่อหาแนวทางแก้ไขร่วมกันหากสามารถยุติคดีได้

4.26.2.2 บริษัท สหสายันต์ จำกัด ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ เป็นคดีข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 70/2546 ระหว่างบริษัท สหสายันต์ จำกัด ผู้เสนอข้อพิพาทกับ การทำเรื่องฯ ผู้คัดค้าน มูลค่า จำนวน 171 ล้านบาท กรณีการทำเรื่องฯ ได้ว่าจ้างบริษัท สหสายันต์ จำกัด ให้เป็นผู้รับจ้างเหมาสร้างบันจันยกตู้สินค้าชนิดเดินบนรางขนาดไม่น้อยกว่า 40 เมตรกตัน จำนวน 2 คัน เมื่อได้ลงนามในสัญญาจ้างต่อกันแล้ว แต่ภายหลังบริษัทฯ มีหนังสือบอกเลิกจ้างโดยอ้างเหตุ 1. บริษัทฯ ขอเปลี่ยนกลุ่มบริษัทร่วมทุน 2. บริษัทฯ ขอเปลี่ยนตราอักษรการควบคุม 3. บริษัทฯ ขอเปลี่ยนหนังสือสัญญาค้าประกันจากเดิมไม่มีกำหนดเวลาค้าประกัน เป็นมีกำหนดเวลาค้าประกัน การทำเรื่องฯ ไม่ยินยอมตาม เหตุอ้างถือว่า ผู้รับจ้างไม่ปฏิบัติตามสัญญา การทำเรื่องฯ ไม่จ่ายค่าจ้างงวดแรกให้แก่บริษัทฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงได้บอกเลิกสัญญาและนำคดีฟ้องต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ การทำเรื่องฯ ได้มอบอำนาจให้สำนักงานอัยการสูงสุดเป็นผู้แก้ต่างคดีแทน ปัจจุบันคู่กรณีทั้งสองฝ่ายตั้งอนุญาโตตุลาการของแต่ละฝ่ายแล้วอยู่ระหว่างการเลือกประธานอนุญาโตตุลาการ เพื่อดำเนินการกระบวนการพิจารณาต่อไป

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

4.26.2.3 บริษัท เอ ไอ จี ยูโรป เอส เอ จำกัด เป็นโจทก์ฟ้องการทำเรือฯ ที่ศาลแพ่งกรุงเทพใต้ คดีหมายเลขดำที่ 9624/2544 ทุนทรัพย์ จำนวน 19.30 ล้านบาท กรณีพนักงานขับรถยนต์กสิณค้าของการท่าเรือฯ ได้ยกสินค้าประเภทเครื่องพิมพ์ อันประกอบด้วย เครื่องพิมพ์ และส่วนประกอบหลายหน่วยแยกบรรจุในลังไม้ จำนวน 10 ลัง ของบริษัท เอ ไอ จี ยูโรป เอส เอ จำกัด ตกเสียหายเฉพาะเครื่องพิมพ์หน่วยที่ 1 แต่โจทก์ฟ้องร้องให้การท่าเรือฯ ชดใช้ค่าเสียหายเท่ากับสินค้าพิพาททั้งหมดเสียหายโดยสิ้นเชิง การท่าเรือฯ ได้มอบอำนาจให้สำนักงานอัยการสูงสุดเป็นผู้แก้ต่างคดีแทน ปัจจุบันคดีนี้ศาลฎีกามีคำสั่งให้จำเลยร่วมถอนฎีกาและจำหน่ายคดีในส่วนของจำเลยร่วมออกจากสารบบความ และศาลแพ่งกรุงเทพใต้ ได้กำหนดนัดสืบพยานโจทก์วันที่ 4, 5 และ 6 สิงหาคม 2552 และนัดสืบพยานจำเลยในวันที่ 18,19,20 สิงหาคม 2552 และ 1 กันยายน 2552 ตั้งแต่เวลา 09.00 - 16.30 น. ทุกนัด

4.26.2.4 บริษัท โอเวอร์ซีพิน คอร์ปอเรชั่น จำกัด เป็นโจทก์ฟ้องการทำเรือฯ ที่ศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 3285/2544 ทุนทรัพย์ จำนวน 203.41 ล้านบาท กรณีการทำเรือฯ ประกาศประกวดราคาจ้างเอกชนบริหารจัดการท่าเทียบเรือ C3 ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งคณะกรรมการการทำเรือฯ เห็นชอบให้บริษัท โอเวอร์ซีพิน คอร์ปอเรชั่น จำกัด ได้รับคัดเลือกให้บริหารท่าเทียบเรือ C3 แต่ต่อมา คณะกรรมการการทำเรือฯ ชุดใหม่ได้มีมติให้ระงับการลงนามในสัญญาฉบับนี้ เนื่องจากตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ต้องเสนอโครงการต่อคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอนครบถ้วนแล้วจึงจะทำสัญญาได้ แต่บริษัทฯ ยังไม่ได้ดำเนินการ จึงเป็นการขัดต่อกฎหมาย การท่าเรือฯ จึงยกเลิกการประกาศประกวดราคา และไม่พิจารณาผู้ยื่นซองประกวดราคารายใด เป็นผลให้บริษัทฯ ได้รับความเสียหายหรืออาจจะเดือดร้อน การท่าเรือฯ ได้มอบอำนาจให้สำนักงานอัยการสูงสุดเป็นผู้แก้ต่างคดีแทน ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาให้การท่าเรือฯ ชดใช้ค่าเสียหายเป็นเงิน 6.57 ล้านบาท การท่าเรือฯ ได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุด ปัจจุบันคดีอยู่ในชั้นพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

4.26.2.5 บริษัท เอแอนด์มาร์ริน จำกัด เป็นโจทก์ฟ้องการทำเรือฯ ที่ศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 355/2550 ทุนทรัพย์ 66.62 ล้านบาท กรณีการทำเรือฯ ได้ทำสัญญาซื้อขายระบบแจ้งข้อมูลเรืออัตโนมัติพร้อมติดตั้งจากบริษัท เอแอนด์มาร์ริน จำกัด ต่อมาเมื่อ การท่าเรือฯ ได้ตรวจรับงานดังกล่าว พบว่าอุปกรณ์และการทำงานของระบบไม่เป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญา จึงถือว่าบริษัทฯ ยังไม่ได้ส่งมอบงาน การท่าเรือฯ จึงบอกเลิกสัญญา และแจ้งรับหลักประกันสัญญา หลังจากบริษัทฯ ได้รับหนังสือจากการท่าเรือฯ แล้ว บริษัทฯ ปฏิเสธการบอกเลิกสัญญา และขอให้พิจารณานุมัติให้เปลี่ยนสิ่งของตามที่บริษัทฯ เสนอกับทำการตรวจรับมอบงานตามสัญญา และได้นำเรื่องฟ้องต่อศาลปกครองกลาง การท่าเรือฯ ได้มอบอำนาจให้สำนักงานอัยการสูงสุดเป็นผู้แก้ต่างคดีแทน ปัจจุบันคดีอยู่ในชั้นพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด ยังไม่ได้มีคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด

4.27 การแปรรูปกิจการ

การทำเรือฯ ได้มีหนังสือถึงกระทรวงคมนาคม ตามหนังสือด่วนที่สุดที่ กทท. 0800/3690 ลงวันที่ 10 พฤศจิกายน 2546 เพื่อขอขยายระยะเวลาการแปรรูปออกไปจนกว่าการทำเรือฯ จะมีความพร้อมในด้านโครงสร้างองค์การบริหารจัดการบุคลากรและการเงิน จึงจะดำเนินการแปรรูปให้เป็นไปตามนโยบายรัฐบาลต่อไป ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2546 และกระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือถึงกระทรวงการคลังเพื่อพิจารณาแล้วตามหนังสือด่วนที่สุด ที่ คค 0805.3/9362 ลงวันที่ 17 ธันวาคม 2546

สำหรับการดำเนินการเพื่อให้การทำเรือฯ มีความพร้อมนั้น การท่าเรือฯ จะดำเนินการเพิ่มประสิทธิภาพองค์กร โดยการจัดตั้งบริษัทจำกัดขึ้น เพื่อดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือ อันเป็นการสร้างรายได้เพื่อเพิ่มความเข้มแข็งให้องค์กร ซึ่งการทำเรือฯ ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการศึกษาคือความเป็นไปได้ในเชิงธุรกิจ รวมทั้งจัดทำแผนธุรกิจของบริษัทลูกจำนวน 7 บริษัท โดยที่ปรึกษาได้ส่งมอบงานเรียบร้อยแล้ว แต่การทำเรือฯ ได้เสนอขออนุมัติจัดตั้งบริษัทลูกที่เห็นว่ามีความพร้อมก่อนจำนวน 3 บริษัท ประกอบด้วยบริษัท กทท. โลจิสติกส์ จำกัด บริษัท บริหารสินทรัพย์ จำกัด และ บริษัท ท่าเรือภูมิภาค จำกัด ต่อกระทรวงคมนาคมแล้ว แต่เนื่องจากระยะเวลาได้ล่วงเลยมาพอสมควร กระทรวงคมนาคมจึงขอให้การทำเรือฯ พิจารณาบทวนอีกครั้ง ซึ่งคณะกรรมการฝ่ายบริหารการทำเรือฯ มีมติที่ประชุมครั้งที่ 5/2548 เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2548 ให้การทำเรือฯ ดำเนินการปรับโครงสร้างองค์กรในเชิงธุรกิจ โดยให้จัดตั้งหน่วยธุรกิจจำนวน 5 หน่วยธุรกิจ คือ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือภูมิภาค โลจิสติกส์ และ บริหารสินทรัพย์ เพื่อเตรียมความพร้อมตามนโยบายการแปรรูปองค์กร ซึ่งขณะนี้การทำเรือฯ อยู่ระหว่างศึกษาแนวทางการจัดตั้งหน่วยธุรกิจดังกล่าว

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

4.28 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานการทำเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งจดทะเบียนแล้ว

การทำเรือฯ และพนักงานการทำเรือฯ ได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานการทำเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งจดทะเบียนแล้ว ตามทะเบียนเลขที่ 4/2548 มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 7 มิถุนายน 2548 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพฯ มีฐานะเป็นนิติบุคคล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการส่งเสริมการออมทรัพย์และเพื่อเป็นสวัสดิการและหลักประกันแก่พนักงานที่เป็นสมาชิกและครอบครัว ในกรณีที่พนักงานตายหรือลาออกจากงานหรือลาออกจากกองทุนฯ การเข้าเป็นสมาชิกกองทุนฯ ให้เป็นไปตามความสมัครใจ การดำเนินการของกองทุนฯ จะต้องเป็นไปตามข้อบังคับของกองทุนฯ ที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (กลต.) ได้ให้ความเห็นชอบไว้

กองทุนฯ เริ่มรับสมัครพนักงานเข้าเป็นสมาชิกกองทุนฯ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2548 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2548 เป็นกลุ่มแรก และมีมติคณะกรรมการการทำเรือฯ ครั้งที่ 14/2548 เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2548 ได้อนุมัติให้พนักงานสมัครเข้าเป็นสมาชิกกองทุนฯ เพิ่มเติมตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2548 ถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2548 โดยได้รับสิทธิภายใต้หลักเกณฑ์เดียวกับกลุ่มแรกเป็นกรณีพิเศษ ซึ่งผู้สมัครในช่วงเวลาดังกล่าวทั้งสองกลุ่มจะได้รับเงินเพิ่มพิเศษตอบแทนตามมาตรการจูงใจจากการทำเรือฯ เป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 10 ของอัตราเงินเดือน ณ เดือนที่กองทุนฯ รับเข้าเป็นสมาชิกในจำนวนคงที่ จนถึงวันที่พ้นจากสมาชิกภาพของกองทุนฯ และได้รับสิทธิในการคำนวณเงินประเดิมและเงินเพิ่มพิเศษจากฐานของเงินเดือนปีงบประมาณ 2549 โดยการทำเรือฯ เป็นผู้รับภาระภาษีให้กับพนักงานที่นำเงินประเดิมมาหักชำระหนี้ตามมาตรการปลดหนี้ในโครงการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพของการทำเรือฯ โดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 มีพนักงานสมัครเป็นสมาชิกกองทุนฯ จำนวน 1,718 คน

ตามข้อบังคับกองทุนฯ กำหนดให้สมาชิกต้องจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนฯ ในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละห้าของเงินเดือน แต่ต้องไม่เกินอัตราเงินสมทบที่การทำเรือฯ จ่าย และให้การทำเรือฯ จ่ายสมทบเข้ากองทุนฯ ในอัตราร้อยละห้า ถึงร้อยละสิบสองของเงินเดือนตามอายุงาน ซึ่งในงวดปี 2551 การทำเรือฯ ได้จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนฯ จำนวน 77.87 ล้านบาท

4.29 โครงการพัฒนาตลาดคลองเตย

ตลาดคลองเตยตั้งอยู่บริเวณถนนสุนทรโกษา แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร มีขนาดพื้นที่รวม 10 ไร่ 72 ตารางวา ตลาดคลองเตยแบ่งออกเป็น 5 ตลาด โดยมี บริษัท วัฒนอาคาร จำกัด บริษัท ไชวเคี่ยมเล็ง จำกัด และสหกรณ์เครดิตยูเนียนชุมชนพัฒนาคลองเตย 79 จำกัด เป็นผู้ทำสัญญาเช่าเดิมกับ การทำเรือฯ ซึ่งสัญญาเช่าสิ้นสุดเมื่อวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2551 การทำเรือฯ ได้รับแจ้งจากกรมควบคุมมลพิษให้ก่อสร้างหรือติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียหรือระบบกำจัดของเสียที่มีประสิทธิภาพได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด ซึ่งการทำเรือฯ ต้องถือปฏิบัติ และเห็นว่าที่ผ่านมาตลาดคลองเตยมีการพัฒนาน้อยมาก เนื่องจากการบริหารในลักษณะผูกขาดเป็นเวลานาน ดังนั้นเพื่อความโปร่งใสในการพัฒนา การทำเรือฯ จึงเปิดประมูลทั่วไปให้เอกชนมาลงทุนพัฒนาบริหารและประกอบการ โดยได้บริษัท ลีเกิ้ลโปรเฟสชั่นแนล จำกัด เป็นผู้ชนะการประมูล ซึ่งเป็นผู้เสนอราคาสูงสุดวงเงิน 613.59 ล้านบาท ต่อระยะเวลาประกอบการ 10 ปี แต่กลุ่มผู้บริหารตลาดคลองเตยเดิม ผู้แทนชุมชนและผู้ค้าขายรายย่อย ได้คัดค้านการประมูลของ การทำเรือฯ โดยขอต่อสัญญาเช่าออกไปอีก การทำเรือฯ ไม่สามารถดำเนินการให้ได้ ซึ่งได้ทำความเข้าใจให้ทราบถึงเจตนาในการพัฒนาตลาด โดยคำนึงถึงการพัฒนาให้ตลาดคลองเตยมีความทันสมัย ถูกสุขลักษณะและปลอดภัย ตลอดจนการจัดการสิ่งแวดล้อมชุมชนให้ดีขึ้นเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของผู้ค้า ผู้บริโภค และชุมชนโดยรวม ปัจจุบันยังคงมีการคัดค้านการพัฒนาตลาดคลองเตยอยู่ ซึ่งการทำเรือฯ กำลังดำเนินการทำความเข้าใจกับผู้แทนชุมชนและผู้ค้าขายรายย่อยต่อไป

4.30 ค่าปรับงานจ้างเหมาสร้างปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่าขนิดเดินบนราง

การทำเรือฯ ได้ทำสัญญาเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2548 จ้างเหมาสร้างปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่าขนิดเดินบนราง (Rail Mounted Shore Side Gantry Crane) ขนาดยกน้ำหนักไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน จำนวน 2 คัน กับกิจการร่วมค้ากลุ่มบริษัท PAOLO DE NICOLA SPA และบริษัท ไทรอัมพ์ เอ็นจิเนียริง จำกัด และเมื่อวันที่ 25 มกราคม 2551 กลุ่มบริษัทฯ ได้ส่งมอบปั้นจั่นยกตู้สินค้า จำนวน 2 คัน คณะกรรมการตรวจการจ้างฯ ได้ตรวจรับงานงวดที่ 4 และงวดที่ 5 เป็นมูลค่างานรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 139.96 ล้านบาท ได้หักค่าปรับจากการส่งมอบงานล่าช้า เป็นมูลค่ารวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 88.87 ล้านบาท กลุ่มบริษัทฯ ไม่ยินยอม โดยไม่ส่งเอกสารยินยอมให้มีการปรับให้กับการทำเรือฯ การทำเรือฯ จึงได้นำเงินค่าปรับดังกล่าวบันทึกในบัญชีเงินฝากเพื่อถอนคืน และเมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2552 กลุ่มบริษัทฯ ได้ยื่นข้อพิพาทให้อธิบดีตุลาการเป็นผู้พิจารณา การทำเรือฯ ได้มอบให้สำนักงานอัยการสูงสุดเป็นผู้แก้ต่างคดีแทน ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของอธิบดีตุลาการ

คณะกรรมการจัดทำรายงานประจำปี 2551

ผู้ช่วยผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน
ประธานกรรมการ

ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบและประเมินผล
กรรมการ

ผู้อำนวยการฝ่ายอำนาจการ
กรรมการ

ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล
กรรมการ

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี
กรรมการ

ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
กรรมการ

ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนารัฐกิจและบริหารสินทรัพย์
กรรมการ

ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า
กรรมการ

ผู้อำนวยการฝ่ายบริการท่าและเครื่องมือทุ่นแรง
กรรมการ

ผู้อำนวยการฝ่ายการช่าง
กรรมการ

ผู้อำนวยการฝ่ายการร่อนน้ำ
กรรมการ

ผู้ช่วยผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
กรรมการ

ผู้อำนวยการสำนักเลขานุการคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย

ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและแผน
และเลขานุการ

กรรมการกองประชาสัมพันธ์
และผู้ช่วยเลขานุการ

ส 04130 จ.1

รก
19
1.1
2551

การทำเรือแห่งประเทศไทย.
รายงานประจำปี 2551
การทำเรือแห่งประเทศไทย.

และจัดทำโดย
วิสาทกิจ กองแผนวิสาทกิจ ฝ่ายนโยบายและแผน
69-5243, 0-2269-5247

ประเทศไทย กองกลาง ฝ่ายอำนาจการ
69-5170

โดย
คอลเลอร์ แอนด์ เบทเทอร์ ดีไซน์ จำกัด
8-9265-66

ค.ม 2552



การทำเรือแห่งประเทศไทย
444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์ 0-2269-3000 โทรสาร 0-2672-7156
www.port.co.th