



วุฒิสภา



เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่าง
พระราชบัญญัติ
การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับประกอบการพิจารณาของวุฒิสภา

อ.พ. ๒๓/๒๕๖๘

จัดทำโดย
สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
www.senate.go.th

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้ศึกษา วิเคราะห์ เปรียบเทียบ และนำเสนอข้อมูลสำคัญที่จำเป็นต่อการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติเห็นชอบแล้ว ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๖ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เมื่อวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๘

ทั้งนี้ เพื่อใช้ในราชการรงงานด้านนิติบัญญัติของวุฒิสภา โดยมุ่งเน้นสารประโยชน์ในเชิงอ้างอิง เบื้องต้น สำหรับเพื่อประกอบการพิจารณาของสมาชิกวุฒิสภา

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้จัดทำในรูปแบบเอกสารที่จัดพิมพ์ เป็นเล่มและในรูปแบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ เมื่อท่านต้องการอ่านเอกสารที่แนบมาพร้อมกับเอกสาร ประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติในรูปแบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์นี้ ขอความกรุณาแวะไปที่ลิงก์ หรือ URL ที่ปรากฏด้านล่างของเอกสารนั้น ๆ เพื่ออ่านเอกสาร

สำนักกฎหมาย
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
กันยายน ๒๕๖๘

เอกสารประกอบการพิจารณา

จัดทำโดย

นางปณิดา สท้านไตรภพ	เลขาธิการวุฒิสภา
นายทศพร แยมวงษ์	รองเลขาธิการวุฒิสภา
นายโสภณ ขาดบุษย์จารุ	ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
นางสาวเพลินดา ตันรังสรรค์	ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานพัฒนากฎหมาย
นางสาวณัฐธิชา รัตนสุภา	นิติกรปฏิบัติการ
นายวรชัย แสนสีระ	นิติกรชำนาญการ
นางสาวกฤตยาพร บัวลังกา	นิติกรชำนาญการ
นางสาวจุฬารัตน์ วงษ์น้อย	เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส
นางสาวภิญญาพัชร กิรติพลวิชัย	เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส
นางสาวเมธาวี มะลิรัตน์	เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส

กลุ่มงานพัฒนากฎหมาย สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๓๐๔

ผลิตโดย

กลุ่มงานการพิมพ์ สำนักการพิมพ์ โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๔๑๕
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ท่านสมาชิกวุฒิสภา และผู้สนใจที่มีความประสงค์หรือต้องการที่จะศึกษาเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเป็นการล่วงหน้าก่อนวันประชุมวุฒิสภา สามารถสืบค้นข้อมูลเกี่ยวกับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติได้จากเว็บไซต์วุฒิสภา www.senate.go.th



ส่วนที่ ๑ สารสำคัญ บทวิเคราะห์ และตารางเปรียบเทียบ

ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

๑. สารสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	๑
๒. บทวิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	๙
๓. ตารางเปรียบเทียบพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔	
(เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	
กับร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	
และร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)	๔๗



ส่วนที่ ๒ ข้อมูลทางวิชาการประกอบการพิจารณา

ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

๑. การดำเนินการตามมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย	
ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	- ๑ -
๒. บทวิเคราะห์ข้อดีและข้อสังเกต	
ของร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	- ๘ -
๓. ข้อมูลทางวิชาการที่เกี่ยวข้องกับ	
ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.	
๓.๑ บทความ เรื่อง ความเป็นมา บทบาทที่สำคัญ และแผนวิสาหกิจ	
ของการทำเรือแห่งประเทศไทย	- ๑๕ -
๓.๒ บทความ เรื่อง แผนพัฒนารัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	- ๒๐ -
๓.๓ บทความ เรื่อง สัญญาณบ่งชี้ที่ส่งผลต่อการดำเนินกิจการ	
ของการทำเรือแห่งประเทศไทย	- ๒๒ -
๓.๔ บทความ เรื่อง ตัวอย่างท่าเรือชั้นนำ : ท่าเรือโยโกฮาม่า ประเทศญี่ปุ่น	- ๒๗ -
๓.๕ เอกสารข่าวกระทรวงคมนาคม ฉบับที่ ๖๔/๒๕๖๘	
ลงวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๘	- ๓๓ -

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

๔. บทสัมภาษณ์ความเห็นทางวิชาการเกี่ยวกับ

ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

๔.๑ นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย

(ในฐานะหน่วยงานผู้เสนอร่างพระราชบัญญัติ) - ๓๕ -

๔.๒ รองศาสตราจารย์ ดร.ธารทัศน์ โมกขมรรคกุล คณบดีคณะพาณิชยศาสตร์

และการบัญชี และศาสตราจารย์ ดร.กมลชนก สุทธิวาทีนฤพุฒิ อาจารย์ประจำ

คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

(ในฐานะผู้ทรงคุณวุฒิ) - ๓๙ -



[วิดีโอ/คลิปบทสัมภาษณ์](#)

๔.๓ นายวุฒิชาติ กัลยาณมิตร ประธานคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา

(ในฐานะคณะกรรมการซึ่งได้รับมอบหมายจากประธานวุฒิสภาให้พิจารณาศึกษา

ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๑๙) - ๔๙ -



[วิดีโอ/คลิปบทสัมภาษณ์](#)

ภาคผนวก

- : หนังสือสภาผู้แทนราษฎร ที่ สผ ๐๐๑๔/๘๖๖๗ ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๘
เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
กราบเรียน ประธานวุฒิสภา..... (๑)
- : ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว) (๓)
- : บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ
การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (๑๕)
- : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย
ของร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (๕๑)
- : รายงานสรุปการรับฟังความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติ
การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (๕๖)
- : แผนในการจัดทำกฎหมายลำดับรอง กรอบระยะเวลา ตลอดจนสาระสำคัญของ
กฎหมายลำดับรอง ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย
(ฉบับที่ ..) พ.ศ. (๗๒)

ส่วนที่ ๑

สาระสำคัญ บทวิเคราะห์ และตารางเปรียบเทียบ

ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย

(ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

๑. สาระสำคัญของ
ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย
(ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



สาระสำคัญ
ของร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย
(ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เสนอโดย คณะรัฐมนตรี ต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ โดยได้รับการบรรจุระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๖ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) เมื่อวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ เป็นเรื่องด่วน ต่อมาที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาและลงมติในวาระที่หนึ่ง ขึ้นรับหลักการ ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๘ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) เมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ โดยที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาและลงมติรับหลักการร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว และตั้งคณะกรรมการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่งเพื่อพิจารณา เมื่อคณะกรรมการพิจารณาเสร็จแล้ว จึงได้เสนอต่อสภาผู้แทนราษฎร

ต่อมา ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๖ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เมื่อวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๘ ที่ประชุมได้พิจารณาในวาระที่สอง แล้วลงมติในวาระที่สาม เห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ และให้เสนอต่อวุฒิสภาเพื่อพิจารณาต่อไปตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว มีหลักการและเหตุผล ดังนี้

หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ ดังต่อไปนี้

(๑) แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยาม “คณะกรรมการ” ยกเลิกบทนิยาม “ผู้อำนวยการ” และเพิ่มบทนิยาม “ผู้ว่าการ” (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔)

(๒) แก้ไขเพิ่มเติมผู้รักษาการตามกฎหมาย (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕)

(๓) แก้ไขเพิ่มเติมขอบวัตถุประสงค์และอำนาจกระทำกิจการ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๖ และมาตรา ๙) และการดำเนินกิจการที่ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓๕ ยกเลิกมาตรา ๓๖ และเพิ่มมาตรา ๓๕/๑)

(๔) แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการเงิน การบัญชี และการตรวจสอบ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๘ และหมวด ๕ และยกเลิกมาตรา ๑๙ มาตรา ๓๘ และมาตรา ๓๙)

(๕) แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๒ มาตรา ๒๓ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖ มาตรา ๒๗ มาตรา ๒๙ ยกเลิกมาตรา ๒๔ และมาตรา ๒๘ และเพิ่มมาตรา ๒๙/๑ และมาตรา ๒๙/๒)



(๖) แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับผู้อำนวยความสะดวกของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓๐ มาตรา ๓๑ และมาตรา ๓๒ ยกเลิกมาตรา ๓๑ ทวิ และเพิ่มมาตรา ๓๐/๑ มาตรา ๓๐/๒ มาตรา ๓๐/๓ และมาตรา ๓๒/๑)

(๗) แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการรายงานผลงานและเงินรางวัล (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓๓ และมาตรา ๔๐)

(๘) แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการร้องทุกข์และการสงเคราะห์ (แก้ไขเพิ่มเติมหมวด ๔)

เหตุผล

โดยที่พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน บทบัญญัติบางประการจึงไม่สอดคล้องกับกาลปัจจุบัน เป็นอุปสรรคต่อการบริหารงานและการดำเนินกิจการท่าเรือสมัยใหม่ สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติที่ไม่ทันสมัยให้มีความเหมาะสม เพื่อให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยสามารถประกอบกิจการท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ อันเป็นการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว มีเนื้อหารวมจำนวน ๓๖ มาตรา สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑) บทนิยาม

แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยามคำว่า “คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ยกเลิกบทนิยามคำว่า “ผู้อำนวยการ” และเพิ่มบทนิยามคำว่า “ผู้ว่าการ” หมายความว่า ผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทย รวมทั้งแก้ไขคำว่า “ผู้อำนวยการ” เป็นคำว่า “ผู้ว่าการ” ทุกแห่ง เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนชื่อตำแหน่ง

(ร่างมาตรา ๓ ถึงร่างมาตรา ๖ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔ และคำว่า “ผู้อำนวยการ” ทุกแห่ง)

๒) ผู้รักษาการตามกฎหมาย

กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงเกี่ยวกับการควบคุมและปรับปรุงท่าเรือและการเดินเรือ รวมทั้งอำนาจความสะดวกและรักษาความปลอดภัยภายในอาณาบริเวณท่าเรือ และการเดินเรือ และกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๗ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕)

๓) ขอบวัตถุประสงค์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

แก้ไขเพิ่มเติมขอบวัตถุประสงค์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยให้สามารถดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องในการประกอบกิจการท่าเรือเพื่อประโยชน์แก่การท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งจะทำให้สามารถประกอบกิจการท่าเรือ ธุรกิจเกี่ยวกับท่าเรือ อยู่เรือ และกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเป็นส่วนประกอบกับท่าเรือ รวมทั้งรองรับการดำเนินกิจการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ (ร่างมาตรา ๘ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๖ (๓))



๔) อำนาจกระทำการกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

แก้ไขเพิ่มเติมให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีอำนาจกระทำการกิจการภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

๔.๑) สามารถทำนิติกรรมในรูปแบบต่าง ๆ อันเป็นการถือกรรมสิทธิ์ มีสิทธิครอบครอง หรือมีทรัพย์สินสิทธิ รวมทั้งก่อตั้งสิทธิหรือกระทำการนิติกรรมใด ๆ ทั้งในและนอกราชอาณาจักร

๔.๒) เรียกเก็บค่าภาระการใช้ท่าเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ และค่าภาระต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ โดยให้คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้มีอำนาจกำหนดอัตราค่าภาระดังกล่าว

๔.๓) กำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยและความเป็นระเบียบเรียบร้อยเกี่ยวกับการใช้ท่าเรือ เพื่อให้ครอบคลุมถึงการจัดการเกี่ยวกับการสาธารณสุขและคุณภาพสิ่งแวดล้อมภายในอาณาบริเวณ

๔.๔) กู้หรือยืมเงินภายในและนอกราชอาณาจักร

๔.๕) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุนหรือเพื่อประโยชน์แก่กิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

๔.๖) จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดทั้งในและนอกราชอาณาจักร เพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องในกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

๔.๗) ลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ทั้งในและนอกราชอาณาจักร เพื่อประโยชน์แก่กิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

๔.๘) ให้เช่าหรือพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยตามความจำเป็น โดยคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะควบคู่ไปด้วย

๔.๙) กระทำการอย่างอื่นบรรดาที่เกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องในการจัดการให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

(ร่างมาตรา ๙ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๙)

๕) เงินสำรองของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

กำหนดให้เงินสำรองของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ประกอบด้วยเงินสำรองธรรมดา ซึ่งตั้งไว้เพื่อขาดและเงินสำรองอื่น ๆ ตามความประสงค์แต่ละอย่างโดยเฉพาะ และให้การจะนำเงินสำรองดังกล่าวออกมาใช้ได้ก็แต่โดยมติของคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ร่างมาตรา ๑๐ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๘)

๖) คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

๖.๑) แก้ไขเพิ่มเติมจำนวนคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ให้ประกอบด้วยประธานกรรมการ ๑ คน และกรรมการอื่นอีกไม่น้อยกว่า ๖ คน แต่ไม่เกิน ๙ คน โดยให้ผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่น (ร่างมาตรา ๑๒ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๒)



๖.๒) แก้ไขเพิ่มเติมให้ประธานกรรมการและกรรมการที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งต้องมีความรู้ความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับการทำเรือ การขนส่ง การเดินเรือ พาณิชยกรรม การเศรษฐกิจ การเงิน การคลัง การบริหาร วิศวกรรม เทคโนโลยีสารสนเทศ หรือกฎหมาย (ร่างมาตรา ๑๓ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๓)

๖.๓) แก้ไขเพิ่มเติมคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของประธานกรรมการและกรรมการที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งตามแนวทางของรัฐวิสาหกิจอื่น โดยกำหนดให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ รวมทั้งต้องไม่เป็นพนักงานหรือลูกจ้างของการทำเรือแห่งประเทศไทยด้วย (ร่างมาตรา ๑๕ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๕)

๖.๔) ปรับปรุงเรื่องวาระการดำรงตำแหน่งประธานกรรมการหรือกรรมการที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งให้มีวาระคราวละ ๓ ปี และอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ แต่ต้องไม่เกิน ๒ วาระติดต่อกัน รวมทั้งกรณีครบกำหนดตามวาระ ให้อยู่ในตำแหน่งเพื่อดำเนินงานต่อไปจนกว่าประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่เข้ารับหน้าที่ ส่วนกรณีพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งแทนหรือเป็นกรรมการเพิ่มขึ้นอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งได้แต่งตั้งไว้แล้ว (ร่างมาตรา ๑๕ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๖ และมาตรา ๒๗)

๖.๕) แก้ไขเพิ่มเติมให้คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยมีหน้าที่และอำนาจออกข้อบังคับหรือระเบียบเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามขอบวัตถุประสงค์ของการทำเรือแห่งประเทศไทย การบริหารงานบุคคล และกองทุนสงเคราะห์หรือการสงเคราะห์อื่น เพื่อสวัสดิการของพนักงานและลูกจ้างของการทำเรือแห่งประเทศไทย รวมทั้งกำหนดอัตราค่าภาระต่าง ๆ การยกเว้นหรือลดหย่อนค่าภาระโดยได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี ตลอดจนออกข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการจัดเก็บค่าภาระดังกล่าว (ร่างมาตรา ๑๗ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๙)

๖.๖) กำหนดให้คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยมีอำนาจตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดของการทำเรือแห่งประเทศไทยตามที่คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยมอบหมาย และให้ประธานกรรมการ กรรมการ และอนุกรรมการ ได้รับประโยชน์ตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด (ร่างมาตรา ๑๘ เพิ่มเติมมาตรา ๒๙/๑ และมาตรา ๒๙/๒)

๗) ผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทย

๗.๑) กำหนดให้ผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทยต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี และให้ได้รับเงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทนอื่นตามที่คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยกำหนด โดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง (ร่างมาตรา ๑๙ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓๐)



๗.๒) กำหนดให้ผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละไม่เกิน ๔ ปี และอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ แต่ต้องไม่เกิน ๒ วาระติดต่อกัน รวมทั้งกำหนดเรื่องการแต่งตั้งผู้รักษาการแทนผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทย และกรณีที่ต้องพ้นจากตำแหน่งผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทย นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ (ร่างมาตรา ๒๐ เพิ่มมาตรา ๓๐/๑ มาตรา ๓๐/๒ และมาตรา ๓๐/๓)

๗.๓) แก้ไขเพิ่มเติมหน้าที่ของผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทยให้มีหน้าที่บริหารกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทยให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ และนโยบายที่คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยกำหนด (ร่างมาตรา ๒๑ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓๑)

๗.๔) กำหนดให้ผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีอำนาจบรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน เลื่อน ลด ตัดเงินเดือนหรือค่าจ้าง ลงโทษทางวินัยแก่พนักงานและลูกจ้างของการท่าเรือแห่งประเทศไทย รวมทั้งให้พนักงานและลูกจ้างออกจากตำแหน่ง เว้นแต่ระดับตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายหรือเทียบเท่าขึ้นไป จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยก่อน ตลอดจนมีอำนาจวางระเบียบเกี่ยวกับการปฏิบัติงานและกำหนดเงื่อนไขในการทำงานของพนักงานและลูกจ้างของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยไม่ขัดหรือแย้งกับข้อบังคับหรือระเบียบที่คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยกำหนด (ร่างมาตรา ๒๓ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓๒)

๗.๕) กำหนดให้ผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้แทนการท่าเรือแห่งประเทศไทยในกิจการที่เกี่ยวกับบุคคลภายนอก และจะมอบหมายให้พนักงานอื่นใดเป็นผู้แทนก็ได้ ทั้งนี้ ตามข้อบังคับที่คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยกำหนด และในกรณีใดที่ผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทยกระทำโดยฝ่าฝืนข้อบังคับหรือระเบียบที่คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยกำหนดไว้ ย่อมไม่ผูกพันการท่าเรือแห่งประเทศไทย เว้นแต่คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยจะให้สัตยาบัน (ร่างมาตรา ๒๔ เพิ่มมาตรา ๓๒/๑)

๘) การดำเนินกิจการที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน (ร่างมาตรา ๒๖ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓๕)

เพิ่มเติมกรณีของกิจการที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน ดังนี้

๘.๑) การกู้หรือยืมเงินเป็นจำนวนเกินคราวละ ๑๐๐ ล้านบาท

๘.๒) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุนหรือเพื่อประโยชน์แก่กิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

๘.๓) จำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ราคาเกิน ๑๐ ล้านบาท

๘.๔) ให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ ในอสังหาริมทรัพย์ที่มีมูลค่าสัญญาเกิน ๑,๐๐๐ ล้านบาท หรือที่มีกำหนดเวลาการให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ เกิน ๑๐ ปี และมีมูลค่าสัญญาเกิน ๓๐๐ ล้านบาท เว้นแต่การให้เช่าหรือให้สิทธินั้นเป็นการให้แก่หน่วยงานของรัฐ

๘.๕) ลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด



๙) การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

กำหนดให้การจัดการอสังหาริมทรัพย์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยต้องจัดทำแผนพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อเป็นแผนแม่บทสำหรับดำเนินการ โดยแสดงถึงเป้าหมายและแนวทางในการพัฒนา และเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ (ร่างมาตรา ๒๗ เพิ่มมาตรา ๓๕/๑)

๑๐) การร้องทุกข์และการสงเคราะห์ (ร่างมาตรา ๓๑ แก้ไขเพิ่มเติมหมวด ๔ การร้องทุกข์และการสงเคราะห์)

กำหนดให้พนักงานและลูกจ้างสามารถร้องทุกข์หรืออุทธรณ์ได้ตามข้อบังคับที่คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยกำหนด รวมทั้งให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยจัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ กองทุนสงเคราะห์ หรือการสงเคราะห์อื่นเพื่อสวัสดิการของพนักงาน ลูกจ้างและครอบครัวในกรณีพ้นจากตำแหน่ง ประสบอุบัติเหตุ เจ็บป่วย ตาย หรือกรณีอื่นอันควรแก่การสงเคราะห์ ทั้งนี้ ตามข้อบังคับที่คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยกำหนด (ร่างมาตรา ๓๑ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔๑ และมาตรา ๔๒)

๑๑) การเงิน การบัญชี และการตรวจสอบ (ร่างมาตรา ๓๒ แก้ไขเพิ่มเติมหมวด ๕ การเงิน การบัญชี และการตรวจสอบ)

๑๑.๑) แก้ไขเพิ่มเติมชื่อหมวดจาก “การบัญชี การสอบ และการตรวจ” เป็น “การเงิน การบัญชี และการตรวจสอบ” เนื่องจากได้นำเรื่องการเงินที่อยู่ในบทบัญญัติต่าง ๆ ได้แก่ การเปิดบัญชีเงินฝาก การจัดทำงบประมาณประจำปีและการจัดสรรรายได้มากำหนดไว้ในหมวดนี้

๑๑.๒) แก้ไขเพิ่มเติมให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยวางและรักษาไว้ซึ่งระบบการบัญชีตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปแยกตามประเภทงานส่วนที่สำคัญ และให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินหรือบุคคลภายนอกตามที่คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยแต่งตั้ง โดยความเห็นชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้สอบบัญชีและทำการตรวจสอบรับรองบัญชีและการเงินทุกประเภทของการท่าเรือแห่งประเทศไทยทุกรอบปีบัญชี (ร่างมาตรา ๓๒ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔๓ มาตรา ๔๔ มาตรา ๔๕ มาตรา ๔๖ มาตรา ๔๗ และมาตรา ๔๘)

๑๑.๓) กำหนดให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยจัดทำงบการเงินส่งผู้สอบบัญชีภายใน ๙๐ วันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี และให้ผู้สอบบัญชีทำการตรวจสอบรับรองบัญชีและการเงิน และจัดทำรายงานผลการสอบบัญชีเสนอต่อคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อเสนอต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ภายใน ๑๕๐ วันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี รวมทั้งให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยจัดทำและโฆษณารายงานประจำปีทีล่วงมาแล้ว โดยแสดงงบการเงินที่ผู้สอบบัญชีรับรองแล้ว รวมทั้งรายงานสรุปผลงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในปีทีล่วงมาแล้ว ภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่ได้รับรายงานผลการสอบบัญชีจากผู้สอบบัญชี ซึ่งระยะเวลาการจัดทำบัญชีและการตรวจสอบบัญชีดังกล่าว สอดคล้องกับระยะเวลาตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยวินัยการเงินการคลังของรัฐ



๑๒) บทเฉพาะกาล

กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อรองรับบรรดาฎีกาที่ออกตามกฎหมายเดิมให้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะมีฎีกาที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๓๓) และให้คณะกรรมการของการท่าเรือแห่งประเทศไทยซึ่งดำรงตำแหน่งอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ทำหน้าที่เป็นคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยตามพระราชบัญญัตินี้ ไปพลางก่อน จนกว่าจะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งต้องไม่เกิน ๙๐ วันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๓๔)

รวมทั้งให้ผู้อำนวยความสะดวกการท่าเรือแห่งประเทศไทยซึ่งดำรงตำแหน่งอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เป็นผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทยตามพระราชบัญญัตินี้ และอยู่ในตำแหน่งต่อไป จนกว่าจะพ้นจากตำแหน่ง โดยให้นับรวมวาระการดำรงตำแหน่งของผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทยตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย (ร่างมาตรา ๓๕)



สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

บทนิยาม

- แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยาม **“คณะกรรมการ”** หมายความว่า คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย
- ยกเลิกบทนิยามคำว่า **“ผู้อำนวยความสะดวก”** และเพิ่มบทนิยามคำว่า **“ผู้ว่าการ”** หมายความว่า ผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทย

ผู้รักษาการ

ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

วัตถุประสงค์

สามารถดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเกี่ยวเนื่องในการประกอบกิจการทำเรือเพื่อประโยชน์แก่การทำเรือแห่งประเทศไทย (กกท.)

เป็นการขยายขอบวัตถุประสงค์ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ให้กว้างขึ้น

กิจการที่ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

- กู้หรือยืมเงินเป็นจำนวน **เกินคราวละ 100 ล้านบาท**
- ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใด
- จำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ **ราคาเกิน 10 ล้านบาท**
- ให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ ในอสังหาริมทรัพย์ที่มีมูลค่าสัญญา **เกิน 1,000 ล้านบาท** หรือที่มีกำหนดเวลาการให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ **เกิน 10 ปี** และมีมูลค่าสัญญา **เกิน 300 ล้านบาท** เว้นแต่การให้เช่าหรือให้สิทธินั้นเป็นการให้แก่หน่วยงานของรัฐ

การจัดทำงบการเงิน

ให้ กกท. จัดทำงบการเงินส่งผู้สอบบัญชีภายใน **90 วัน** นับแต่วันสิ้นปีบัญชี

อำนาจการกระทำการของ กกท.

- ทำนิติกรรม** ในรูปแบบต่าง ๆ เกี่ยวกับทรัพย์สินได้
- เรียกเก็บค่าภาระต่าง ๆ** โดยให้คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้มีอำนาจกำหนดอัตราค่าภาระ
- ออกพันธบัตรหรือตราสาร** เพื่อใช้ในการดำเนินการที่เป็นประโยชน์แก่กิจการของ กกท.
- จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด** ทั้งในและนอกราชอาณาจักร
- ลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น** หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ทั้งในและนอกราชอาณาจักร
- ให้เช่าหรือพัฒนาอสังหาริมทรัพย์** ของ กกท. ตามความจำเป็น โดยคำนึงถึงถึงประโยชน์สาธารณะควบคู่ไปด้วย

คณะกรรมการ กกท.

- จำนวนคณะกรรมการ ประกอบด้วย ประธานกรรมการ **1 คน** และกรรมการอื่นอีก **ไม่น้อยกว่า 6 คน แต่ไม่เกิน 9 คน** โดยให้ผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่น
- ประธานกรรมการและกรรมการต้องมีความรู้ความเชี่ยวชาญเพิ่มเติมจากที่กำหนดไว้เดิม คือ เพิ่มเติมในด้านเกี่ยวกับการคลัง การบริหาร วิศวกรรม เทคโนโลยีสารสนเทศ หรือกฎหมาย
- เพิ่มเติมคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของประธานกรรมการและกรรมการตามแนวทางของรัฐวิสาหกิจอื่น โดยต้องเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ
- มีหน้าที่และอำนาจออกข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการบริหารงานบุคคล และออกข้อบังคับว่าด้วยกองทุนสงเคราะห์หรือการสงเคราะห์อื่น

๒. บทวิเคราะห์
ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย
(ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)



บทวิเคราะห์
ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย
(ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

๑. ประเด็นสำคัญจากการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรและผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง และวาระที่สอง

๑.๑ วาระที่หนึ่ง ขึ้นรับหลักการ^๑

๑.๑.๑ การเสนอร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เสนอโดยคณะรัฐมนตรี ต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ โดยได้รับการบรรจุระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๖ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) เมื่อวันพุธที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ เป็นเรื่องด่วน ต่อมาที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาและลงมติในวาระที่หนึ่ง ขึ้นรับหลักการ ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๘ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) เมื่อวันพุธที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘

๑.๑.๒ สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ก่อนที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรจะพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ในวาระที่หนึ่ง ขึ้นรับหลักการ ผู้ปฏิบัติหน้าที่ประธานของที่ประชุมได้อนุญาตให้ นางมนพร เจริญศรี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม รวมทั้งนายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย และผู้แทนจากการทำเรือแห่งประเทศไทยเข้าร่วมชี้แจงต่อที่ประชุม ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๗๖^๒

ผู้เสนอร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ได้แถลงถึงหลักการและเหตุผล พร้อมทั้งสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติและประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

^๑สามารถสืบค้นเอกสารแนบระเบียบวาระ เอกสารประกอบการพิจารณา บันทึกการประชุมในวาระที่หนึ่ง ขึ้นรับหลักการ และบันทึกการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ได้จากเว็บไซต์ PRT คลังสารสนเทศของสถาบันนิติบัญญัติ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร <https://prt.parliament.go.th> หรือสแกนข้อมูลผ่าน QR CODE หมายเลข ๑ ถึง ๕ ในหน้าที่ ๒๒ และสามารถสืบค้นพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๙๔ โดยสแกนข้อมูลผ่าน QR CODE หมายเลข ๖ ในหน้าที่ ๒๓.

^๒ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๗๖ กำหนดไว้ ดังนี้

“ข้อ ๗๖ ประธานอาจอนุญาตให้นายกรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีมอบหมายให้บุคคลใด ๆ ชี้แจงข้อเท็จจริงต่อที่ประชุมประกอบการอภิปรายของนายกรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีก็ได้”.



หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ ดังต่อไปนี้

- (๑) แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยาม “คณะกรรมการ” ยกเลิกบทนิยาม “ผู้อำนวยการ” และเพิ่มบทนิยาม “ผู้ว่าการ” (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓)
- (๒) แก้ไขเพิ่มเติมผู้รักษาการตามกฎหมาย (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕)
- (๓) แก้ไขเพิ่มเติมขอบวัตถุประสงค์และอำนาจกระทำการ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๖ และมาตรา ๙) และการดำเนินกิจการที่ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓๕ ยกเลิกมาตรา ๓๖ และเพิ่มมาตรา ๓๕/๑)
- (๔) แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการเงิน การบัญชี และการตรวจสอบ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๘ และหมวด ๕ และยกเลิกมาตรา ๑๙ มาตรา ๓๘ และมาตรา ๓๙)
- (๕) แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๒ มาตรา ๒๓ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖ มาตรา ๒๗ มาตรา ๒๙ ยกเลิกมาตรา ๒๔ และมาตรา ๒๘ และเพิ่มมาตรา ๒๙/๑ และมาตรา ๒๙/๒)
- (๖) แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับผู้อำนวยการของการทำเรือแห่งประเทศไทย (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓๐ มาตรา ๓๑ และมาตรา ๓๒ ยกเลิกมาตรา ๓๑ ทวิ และเพิ่มมาตรา ๓๐/๑ มาตรา ๓๐/๒ มาตรา ๓๐/๓ และมาตรา ๓๒/๑)
- (๗) แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการรายงานผลงานและเงินรางวัล (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓๓ และมาตรา ๔๐)
- (๘) แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับร้องทุกข์^๓ และการสงเคราะห์ (แก้ไขเพิ่มเติมหมวด ๔)

เหตุผล

โดยที่พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน บทบัญญัติบางประการจึงไม่สอดคล้องกับกาลปัจจุบัน เป็นอุปสรรคต่อการบริหารงานและการดำเนินกิจการทำเรือสมัยใหม่ สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติที่ไม่ทันสมัยให้มีความเหมาะสม เพื่อให้การทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถประกอบกิจการทำเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ อันเป็นการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

^๓ถ้อยคำตามที่ปรากฏในบันทึกหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) ที่ถูกต้องน่าจะเป็นคำว่า “การร้องทุกข์...”.



ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่เสนอโดย
คณะรัฐมนตรี ในวาระที่หนึ่ง ขึ้นรับหลักการ จำนวน ๓๖ มาตรา มีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

๑) บทนิยาม

แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยามคำว่า “คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการ
การทำเรือแห่งประเทศไทย

ยกเลิกบทนิยามคำว่า “ผู้อำนวยการ” และเพิ่มบทนิยามคำว่า “ผู้ว่าการ”
หมายความว่า ผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทย รวมทั้งแก้ไขคำว่า “ผู้อำนวยการ” เป็นคำว่า
“ผู้ว่าการ” ทุกแห่ง เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนชื่อตำแหน่ง

(ร่างมาตรา ๓ ถึงร่างมาตรา ๖ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔ และคำว่า “ผู้อำนวยการ” ทุกแห่ง)

๒) ผู้รักษาการตามกฎหมาย

กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้
และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงเกี่ยวกับการควบคุมและปรับปรุงท่าเรือและการเดินเรือ
รวมทั้งอำนาจความสะอาดและรักษาความปลอดภัยภายในอาณาบริเวณท่าเรือ และการเดินเรือ
และกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๗ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕)

๓) ขอบวัตถุประสงค์ของการทำเรือแห่งประเทศไทย

แก้ไขเพิ่มเติมขอบวัตถุประสงค์ของการทำเรือแห่งประเทศไทยให้สามารถดำเนิน
กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเกี่ยวเนื่องในการประกอบกิจการท่าเรือเพื่อประโยชน์แก่การทำเรือ
แห่งประเทศไทย ซึ่งจะทำให้สามารถประกอบกิจการท่าเรือ ธุรกิจเกี่ยวกับท่าเรือ อยู่เรือ และกิจการอื่น
ที่เกี่ยวข้องหรือเป็นส่วนประกอบกับท่าเรือ รวมทั้งรองรับการดำเนินกิจการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา
อสังหาริมทรัพย์ของการทำเรือแห่งประเทศไทยได้ (ร่างมาตรา ๘ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๖ (๓))

๔) อำนาจกระทำกิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทย

แก้ไขเพิ่มเติมให้การทำเรือแห่งประเทศไทยมีอำนาจกระทำกิจการภายใน
ขอบแห่งวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

๔.๑) สามารถทำนิติกรรมในรูปแบบต่าง ๆ อันเป็นการถือกรรมสิทธิ์
มีสิทธิครอบครอง หรือมีทรัพย์สิน รวมทั้งก่อตั้งสิทธิหรือกระทำนิติกรรมใด ๆ ทั้งในและนอก
ราชอาณาจักร

๔.๒) เรียกเก็บค่าภาระการใช้ท่าเรือ บริการ และความสะอาดต่าง ๆ ของกิจการ
ท่าเรือ และค่าภาระต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ โดยให้คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย
เป็นผู้มีอำนาจกำหนดอัตราค่าภาระดังกล่าว

๔.๓) กำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยและความเป็นระเบียบเรียบร้อยเกี่ยวกับ
การใช้ท่าเรือ เพื่อให้ครอบคลุมถึงการจัดการเกี่ยวกับการสาธารณสุขและคุณภาพสิ่งแวดล้อม
ภายในอาณาบริเวณ

๔.๔) กู้หรือยืมเงินภายในและนอกราชอาณาจักร



๔.๕) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุนหรือเพื่อประโยชน์แก่กิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

๔.๖) จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดทั้งในและนอกราชอาณาจักรเพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องในกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

๔.๗) ลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ทั้งในและนอกราชอาณาจักร เพื่อประโยชน์แก่กิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

๔.๘) ให้เช่าหรือพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยตามความจำเป็นโดยคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะควบคู่ไปด้วย

๔.๙) กระทำการอย่างอื่นบรรดาที่เกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องในการจัดการให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

(ร่างมาตรา ๙ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๙)

๕) เงินสำรองของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

กำหนดให้เงินสำรองของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ประกอบด้วยเงินสำรองธรรมดา ซึ่งตั้งไว้เพื่อขาดและเงินสำรองอื่น ๆ ตามความประสงค์แต่ละอย่างโดยเฉพาะ และให้การจะนำเงินสำรองดังกล่าวออกมาใช้ได้ก็แต่โดยมติของคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ร่างมาตรา ๑๐ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๘)

๖) คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

๖.๑) แก้ไขเพิ่มเติมจำนวนคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ให้ประกอบด้วยประธานกรรมการ ๑ คน และกรรมการอื่นอีกไม่น้อยกว่า ๖ คน แต่ไม่เกิน ๙ คน โดยให้ผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่น (ร่างมาตรา ๑๒ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๒)

๖.๒) แก้ไขเพิ่มเติมให้ประธานกรรมการและกรรมการที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง ต้องมีความรู้ความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับการท่าเรือ การขนส่ง การเดินเรือ พาณิชยกรรม การเศรษฐกิจ การเงิน การคลัง การบริหาร วิศวกรรม เทคโนโลยีสารสนเทศ หรือกฎหมาย (ร่างมาตรา ๑๓ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๓)

๖.๓) แก้ไขเพิ่มเติมคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของประธานกรรมการและกรรมการที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งตามแนวทางของรัฐวิสาหกิจอื่น โดยกำหนดให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ รวมทั้งต้องไม่เป็นพนักงานหรือลูกจ้างของการท่าเรือแห่งประเทศไทยด้วย (ร่างมาตรา ๑๕ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๕)



๖.๔) ปรับปรุงเรื่องวาระการดำรงตำแหน่งประธานกรรมการหรือกรรมการที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งให้มีวาระคราวละ ๓ ปี และอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ แต่ต้องไม่เกิน ๒ วาระติดต่อกัน รวมทั้งกรณีครบกำหนดตามวาระ ให้อยู่ในตำแหน่งเพื่อดำเนินงานต่อไปจนกว่าประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่เข้ารับหน้าที่ ส่วนกรณีพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งแทนหรือเป็นกรรมการเพิ่มขึ้นอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งได้แต่งตั้งไว้แล้ว (ร่างมาตรา ๑๕ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๖ และมาตรา ๒๗)

๖.๕) แก้ไขเพิ่มเติมให้คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยมีหน้าที่และอำนาจออกข้อบังคับหรือระเบียบเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามขอบวัตถุประสงค์ของการทำเรือแห่งประเทศไทย การบริหารงานบุคคล และกองทุนสงเคราะห์หรือการสงเคราะห์อื่น เพื่อสวัสดิการของพนักงานและลูกจ้างของการทำเรือแห่งประเทศไทย รวมทั้งกำหนดอัตราค่าภาระต่าง ๆ การยกเว้นหรือลดหย่อนค่าภาระโดยได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี ตลอดจนออกข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการจัดเก็บค่าภาระดังกล่าว (ร่างมาตรา ๑๗ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๙)

๖.๖) กำหนดให้คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยมีอำนาจตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดของการทำเรือแห่งประเทศไทยตามที่คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยมอบหมาย และให้ประธานกรรมการ กรรมการ และอนุกรรมการ ได้รับประโยชน์ตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด (ร่างมาตรา ๑๘ เพิ่มเติมมาตรา ๒๙/๑ และมาตรา ๒๙/๒)

๗) ผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทย

๗.๑) กำหนดให้ผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทยต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี และให้ได้รับเงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทนอื่นตามที่คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยกำหนด โดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง (ร่างมาตรา ๑๙ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓๐)

๗.๒) กำหนดให้ผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทยมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละไม่เกิน ๔ ปี และอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ แต่ต้องไม่เกิน ๒ วาระติดต่อกัน รวมทั้งกำหนดเรื่องการแต่งตั้งผู้รักษาการแทนผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทย และกรณีที่ต้องพ้นจากตำแหน่งผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทย นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ (ร่างมาตรา ๒๐ เพิ่มมาตรา ๓๐/๑ มาตรา ๓๐/๒ และมาตรา ๓๐/๓)

๗.๓) แก้ไขเพิ่มเติมหน้าที่ของผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทยให้มีหน้าที่บริหารกิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทยให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ และนโยบายที่คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยกำหนด (ร่างมาตรา ๒๑ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓๑)



๗.๔) กำหนดให้ผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีอำนาจบรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน เลื่อน ลด ตัดเงินเดือนหรือค่าจ้าง ลงโทษทางวินัยแก่พนักงานและลูกจ้างของการท่าเรือแห่งประเทศไทย รวมทั้งให้พนักงานและลูกจ้างออกจากตำแหน่ง เว้นแต่ระดับตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่าย หรือเทียบเท่าขึ้นไป จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยก่อน ตลอดจนมีอำนาจระเบียบเกี่ยวกับการปฏิบัติงานและกำหนดเงื่อนไขในการทำงานของพนักงาน และลูกจ้างของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยไม่ขัดหรือแย้งกับข้อบังคับหรือระเบียบที่คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยกำหนด (ร่างมาตรา ๒๓ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓๒)

๗.๕) กำหนดให้ผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้แทนการท่าเรือแห่งประเทศไทยในกิจการที่เกี่ยวกับบุคคลภายนอก และจะมอบหมายให้พนักงานอื่นใดเป็นผู้แทนก็ได้ ทั้งนี้ ตามข้อบังคับที่คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยกำหนด และในกรณีใดที่ผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทยกระทำโดยฝ่าฝืนข้อบังคับหรือระเบียบที่คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยกำหนดไว้ ย่อมไม่ผูกพันการท่าเรือแห่งประเทศไทย เว้นแต่คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยจะให้สัตยาบัน (ร่างมาตรา ๒๔ เพิ่มมาตรา ๓๒/๑)

๘) การดำเนินกิจการที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจาก คณะรัฐมนตรีก่อน (ร่างมาตรา ๒๖ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓๕)

เพิ่มเติมกรณีของกิจการที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยต้องได้รับความเห็นชอบจาก คณะรัฐมนตรีก่อน ดังนี้

๘.๑) การกู้หรือยืมเงินเป็นจำนวนเกินคราวละ ๑๐๐ ล้านบาท

๘.๒) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุนหรือเพื่อประโยชน์แก่กิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

๘.๓) จำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ราคาเกิน ๑๐ ล้านบาท

๘.๔) ให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ ในอสังหาริมทรัพย์ที่มีมูลค่าสัญญาเกิน ๑,๐๐๐ ล้านบาท หรือที่มีกำหนดเวลาการให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ เกิน ๑๐ ปี และมีมูลค่าสัญญาเกิน ๓๐๐ ล้านบาท เว้นแต่การให้เช่าหรือให้สิทธินั้นเป็นการให้แก่หน่วยงานของรัฐ

๘.๕) ลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด

๙) การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

กำหนดให้การจัดการอสังหาริมทรัพย์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยต้องจัดทำ แผนพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อเป็นแผนแม่บทสำหรับดำเนินการ โดยแสดงถึงเป้าหมายและแนวทาง ในการพัฒนา และเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ (ร่างมาตรา ๒๗ เพิ่มมาตรา ๓๕/๑)



๑๐) การร้องทุกข์และการสงเคราะห์ (ร่างมาตรา ๓๑ แก้ไขเพิ่มเติมหมวด ๔ การร้องทุกข์และการสงเคราะห์)

กำหนดให้พนักงานและลูกจ้างสามารถร้องทุกข์หรืออุทธรณ์ได้ตามข้อบังคับที่คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยกำหนด รวมทั้งให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยจัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ กองทุนสงเคราะห์ หรือการสงเคราะห์อื่นเพื่อสวัสดิการของพนักงาน ลูกจ้าง และครอบครัวในกรณีพ้นจากตำแหน่ง ประสบอุบัติเหตุ เจ็บป่วย ตาย หรือกรณีอื่นอันควรแก่การสงเคราะห์ ทั้งนี้ ตามข้อบังคับที่คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยกำหนด (ร่างมาตรา ๓๑ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔๑ และมาตรา ๔๒)

๑๑) การเงิน การบัญชี และการตรวจสอบ (ร่างมาตรา ๓๒ แก้ไขเพิ่มเติมหมวด ๕ การเงิน การบัญชี และการตรวจสอบ)

๑๑.๑) แก้ไขเพิ่มเติมชื่อหมวดจาก “การบัญชี การสอบ และการตรวจ” เป็น “การเงิน การบัญชี และการตรวจสอบ” เนื่องจากได้นำเรื่องการเงินที่อยู่ในบทบัญญัติต่าง ๆ ได้แก่ การเปิดบัญชีเงินฝาก การจัดทำงบประมาณประจำปีและการจัดสรรรายได้มากำหนดไว้ในหมวดนี้

๑๑.๒) แก้ไขเพิ่มเติมให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยวางและรักษาไว้ซึ่งระบบการบัญชีตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปแยกตามประเภทงานส่วนที่สำคัญ และให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินหรือบุคคลภายนอกตามที่คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยแต่งตั้งโดยความเห็นชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้สอบบัญชีและทำการตรวจสอบรับรองบัญชีและการเงินทุกประเภทของการท่าเรือแห่งประเทศไทยทุกรอบปีบัญชี (ร่างมาตรา ๓๒ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔๓ มาตรา ๔๔ มาตรา ๔๕ มาตรา ๔๖ มาตรา ๔๗ และมาตรา ๔๘)

๑๑.๓) กำหนดให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยจัดทำงบการเงินส่งผู้สอบบัญชีภายใน ๖๐ วันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี และให้ผู้สอบบัญชีทำการตรวจสอบรับรองบัญชีและการเงินและจัดทำรายงานผลการสอบบัญชีเสนอต่อคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อเสนอต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ภายใน ๑๕๐ วันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี รวมทั้งให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยจัดทำและโฆษณารายงานประจำปีทีล่วงมาแล้ว โดยแสดงงบการเงินที่ผู้สอบบัญชีรับรองแล้ว รวมทั้งรายงานสรุปผลงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในปีที่ล่วงมาแล้ว ภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่ได้รับรายงานผลการสอบบัญชีจากผู้สอบบัญชี ซึ่งระยะเวลาการจัดทำบัญชีและการตรวจสอบบัญชีดังกล่าวสอดคล้องกับระยะเวลาตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยวินัยการเงินการคลังของรัฐ



๑๒) บทเฉพาะกาล

กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อรองรับบรรดากฎหมายที่ออกตามกฎหมายเดิมให้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะมีกฎหมายที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๓๓) และให้คณะกรรมการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งดำรงตำแหน่งอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ทำหน้าที่เป็นคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยตามพระราชบัญญัตินี้ไปพลางก่อน จนกว่าจะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งต้องไม่เกิน ๙๐ วันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๓๔)

รวมทั้งให้ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทยซึ่งดำรงตำแหน่งอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เป็นผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทยตามพระราชบัญญัตินี้ และอยู่ในตำแหน่งต่อไปจนกว่าจะพ้นจากตำแหน่ง โดยให้นับรวมวาระการดำรงตำแหน่งของผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทยตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย (ร่างมาตรา ๓๕)

ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ

การแก้ไขเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประชาชนในหลายด้าน โดยเฉพาะในด้านเศรษฐกิจ สังคม และคุณภาพชีวิต กล่าวคือ ประชาชนจะได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ (Logistic) ของประเทศ ทำให้ราคาสินค้าภายในประเทศมีเสถียรภาพและเป็นธรรมมากขึ้น รวมทั้งค่าครองชีพของประชาชนลดลง นอกจากนี้ การท่าเรือแห่งประเทศไทยที่ได้รับการปรับปรุงให้ทันสมัยจะช่วยดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ ส่งเสริมการจ้างงาน และสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้แก่ประชาชนในพื้นที่โดยรอบท่าเรือ ตลอดจนการพัฒนาเมืองทำให้เป็นศูนย์กลางการค้าและการท่องเที่ยว ซึ่งจะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศ ประกอบกับการส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาท่าเรือที่ยั่งยืนและเป็นธรรมแก่ประชาชนและทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

๑.๑.๓ การอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

ภายหลังจากที่ผู้เสนอร่างพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ได้เสนอร่างพระราชบัญญัติต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรแล้ว ได้มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรร่วมอภิปรายแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑) ความจำเป็นในการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ ให้สอดคล้องกับยุคสมัย

ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เสนอขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหที่เกิดจากพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ ที่ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน ส่งผลให้บทบาทของท่าเรือบางประการไม่สอดคล้องกับบริบททางเศรษฐกิจและการแข่งขันในปัจจุบัน อันเป็นข้อจำกัดและอุปสรรคต่อการดำเนินงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ โดยทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ อันเป็นช่องทางหลัก



ในการสร้างรายได้ให้แก่ประเทศ จึงเสนอขอแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติดังกล่าว เพื่อปรับปรุงโครงสร้างการบริหารให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและการแข่งขันในระดับสากล รวมทั้งเสริมสร้างขีดความสามารถของการทำเรือแห่งประเทศไทยให้สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการสร้างรายได้เข้าสู่ประเทศอย่างยั่งยืน

๒) วัตถุประสงค์ของร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

ร่างพระราชบัญญัตินี้มีประเด็นที่ควรพิจารณา โดยเฉพาะการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๖ และมาตรา ๙ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ ซึ่งมีเป้าหมายให้การทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินกิจการอื่นเพื่อประโยชน์ขององค์กร อันเป็นหัวใจสำคัญของร่างพระราชบัญญัตินี้ โดยเดิมกฎหมายกำหนดให้การทำเรือแห่งประเทศไทยมีวัตถุประสงค์ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๖ (๑) ถึง (๓) และมาตรา ๖ (๓) มีการแก้ไขเพิ่มเติมจาก “ดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องกับการประกอบกิจการทำเรือ” โดยเพิ่มข้อความว่า “เพื่อประโยชน์แก่การทำเรือแห่งประเทศไทย” ต่อท้ายความดังกล่าว ซึ่งเป็น การขยายขอบเขตถ้อยคำให้กว้างขึ้นอันอาจส่งผลให้เกิดปัญหาข้อกฎหมายในอนาคตได้ เนื่องจาก มาตรา ๙ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ บัญญัติให้การทำเรือแห่งประเทศไทยมีอำนาจที่จะกระทำการต่าง ๆ ภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้เท่านั้น ดังนั้น หากไม่มีการแก้ไขขอบวัตถุประสงค์ในมาตรา ๖ ให้ชัดเจน การกระทำกิจการอื่นเพิ่มเติม เช่น การลงทุนพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในเชิงพาณิชย์ อาจขัดต่อกฎหมายซึ่งส่งผลให้การทำเรือแห่งประเทศไทยไม่มีอำนาจกระทำการได้ แม้ว่าคณะรัฐมนตรีจะอนุมัติก็ตาม ด้วยเหตุนี้ จึงควรพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมขอบวัตถุประสงค์ของการทำเรือแห่งประเทศไทยให้ครอบคลุมถึง การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในเชิงพาณิชย์อย่างชัดเจนด้วย โดยเฉพาะหากมีความมุ่งหมายที่จะรองรับ โครงการขนาดใหญ่ เช่น สถานบันเทิงครบวงจร (Entertainment Complex) การใช้ถ้อยคำที่คลุมเครือ อาจนำไปสู่การตีความ และเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินโครงการในอนาคต ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความโปร่งใส และกฎหมายมีบทบัญญัติที่สอดคล้องกัน ตลอดจนเพื่อประโยชน์สูงสุดต่อองค์กรและประเทศชาติ ในระยะยาวต่อไป

๓) การดำเนินกิจการเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ของการทำเรือแห่งประเทศไทย

การทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินกิจการเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ของการทำเรือแห่งประเทศไทยได้อย่างเหมาะสม โดยเฉพาะการนำที่ดินของการทำเรือแห่งประเทศไทยไปใช้ประโยชน์ในลักษณะต่าง ๆ เช่น การให้เช่าเพื่อสร้างรายได้ การเปิดให้หน่วยงานของรัฐเข้าใช้พื้นที่ รวมถึงการพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานและพื้นที่โดยรอบ เพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจปัจจุบัน การที่การทำเรือแห่งประเทศไทยมีแผนลงทุนในโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่สามารถช่วยสนับสนุนระบบขนส่งสินค้าและเพิ่มพื้นที่ใช้สอยในเชิงพาณิชย์ดังกล่าว ไม่เพียงแต่จะช่วยสร้างรายได้ให้แก่การทำเรือแห่งประเทศไทย ยังช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่โดยรอบด้วย จึงเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของการทำเรือแห่งประเทศไทยในการบริหารจัดการทรัพย์สินที่ดินให้เกิดประโยชน์สูงสุด



ทั้งในแง่ของเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งช่วยให้การทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถพัฒนาต่อไปได้อย่างทันสมัย ตลอดจนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและส่งเสริมให้ประชาชนสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากที่ดินของรัฐได้อย่างเท่าเทียม

๔) การตรวจสอบอำนาจของการทำเรือแห่งประเทศไทยและคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย

สมควรกำหนดแนวทางหรือกลไกในการตรวจสอบและถ่วงดุลการใช้อำนาจของคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีที่เกิดการทุจริตหรือเมื่อมีเสียงข้างน้อยคัดค้านการดำเนินกิจการที่อาจขาดความโปร่งใส เช่น ผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทยหรือกรรมการที่มีได้เห็นชอบจะสามารถยับยั้งหรือแสดงความเห็นแย้งได้ด้วยกระบวนการใด ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงความสำคัญของการกำกับดูแลการทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและสัมฤทธิ์ผลตามวัตถุประสงค์อันแท้จริง ซึ่งจะอำนวยให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนและเพิ่มพูนรายได้สู่ประเทศ

๕) การขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการทำเรือแห่งประเทศไทยในครั้งนี้มีบทบาทสำคัญต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากมุ่งหมายที่จะปรับปรุงกฎหมายให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับสถานการณ์แข่งขันในระดับสากล โดยการขนส่งสินค้าทางเรือถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักของการค้าระหว่างประเทศ การปรับปรุงกฎหมายจึงช่วยเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน ลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้มีความเชื่อมโยงกับระบบขนส่งทางบกและทางราง ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่งสินค้า นอกจากนี้ การเปิดโอกาสให้การทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถบริหารจัดการทรัพย์สิน เช่น การให้เช่าพื้นที่ และการร่วมลงทุนกับภาคเอกชน ยังช่วยเพิ่มรายได้และส่งเสริมการลงทุนภายในประเทศ ซึ่งจะกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาในภาคอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการพัฒนาท่าเรือเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวก็เป็นแนวทางหนึ่งที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่เศรษฐกิจไทย อีกทั้งเป็นการส่งเสริมให้เกิดการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและโปร่งใสมากขึ้น ลดข้อจำกัดในการดำเนินงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย และเพิ่มความยืดหยุ่นในการบริหารจัดการให้สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงของระบบเศรษฐกิจโลกได้ดีขึ้น ในขณะเดียวกัน ยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยคำนึงถึงผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อให้การพัฒนาท่าเรือสามารถสร้างประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศในระยะยาว



๖) ความเชี่ยวชาญในการดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ของการทำเรือแห่งประเทศไทย

การขยายอำนาจกระทำกิจการต่าง ๆ ของการทำเรือแห่งประเทศไทยตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้อาจนำไปสู่ภาวะการบริหารที่ไร้ประสิทธิภาพ โดยเฉพาะการให้การทำเรือแห่งประเทศไทยมีอำนาจลงทุนในธุรกิจอื่น ๆ เช่น พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ จัดตั้งบริษัท และลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการที่เกี่ยวข้อง แม้ว่าการดำเนินการดังกล่าวจะช่วยเพิ่มรายได้ให้แก่รัฐ แต่สิ่งที่ควรพึงระวัง คือ การขยายตัวไปสู่ธุรกิจที่ไม่ใช่ภารกิจหลัก อาจทำให้การทำเรือแห่งประเทศไทยขาดความเชี่ยวชาญในการดำเนินงานและเสี่ยงต่อความล้มเหลว เช่นเดียวกับกรณีของรัฐวิสาหกิจต่าง ๆ ที่เคยพยายามรุกเข้าสู่ธุรกิจนอกขอบเขตภารกิจหลักของตนเอง ดังนั้น ประเด็นสำคัญที่ควรถูกตั้งคำถามและแสวงหาคำตอบที่ชัดเจนในเบื้องต้น คือ ต้องการให้การทำเรือแห่งประเทศไทยมุ่งเน้นการเป็นผู้ให้บริการทำเรือที่มีประสิทธิภาพหรือจะให้ป็นองค์กรที่ขยายตัวไปสู่ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ และกิจการอื่น ๆ ซึ่งอาจเบี่ยงเบนจากบทบาทหลักของตน

๓) ผลกระทบต่อวิถีชีวิตและความเป็นอยู่ของชุมชนโดยรอบพื้นที่ท่าเรือ

การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายฉบับนี้ยังไม่ครอบคลุมถึงประเด็นสำคัญบางประการ เช่น การบูรณาการแผนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งความเป็นอยู่ของชุมชนโดยรอบ ไม่ว่าจะเป็นปัญหาทางสังคมและอาชญากรรม ตลอดจนผลกระทบต่อโครงสร้างและวิถีชีวิตของชุมชนดั้งเดิม โดยเฉพาะหากมีการขยายตัวของธุรกิจสถานบันเทิง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ นอกจากนี้ ยังมีประเด็นด้านมลพิษและการใช้ทรัพยากรที่ไม่เหมาะสมซึ่งอาจนำไปสู่ปัญหาสิ่งแวดล้อมในบริเวณโดยรอบ ดังนั้น ในขั้นการพิจารณาของคณะกรรมการธิการจะต้องพิจารณาประเด็นดังกล่าวอย่างรอบคอบด้วย เพื่อให้การแก้ไขกฎหมายสามารถรองรับการพัฒนาได้อย่างสมดุลและยั่งยืนต่อไป

๑.๑.๔ การตอบชี้แจง

เมื่อสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายเสร็จแล้ว ผู้เสนอร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ได้ตอบชี้แจงและอภิปรายสรุป ดังนี้

๑) นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย ได้ตอบชี้แจง โดยสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑.๑) การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

โดยที่พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ มีการบังคับใช้มาอย่างยาวนาน ซึ่งไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจโลกและการขยายตัวของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศจะพึ่งพาการขนส่งทางเรือ ดังนั้น ประเทศไทยจำเป็นต้องปรับปรุงกฎหมายเพื่อให้สามารถแข่งขันในเวทีโลกได้อย่างมีประสิทธิภาพ การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายดังกล่าวจะช่วยให้การทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินงานได้อย่างคล่องตัว รองรับแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และเพิ่มศักยภาพด้านโลจิสติกส์เพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมขนส่ง



๑.๒) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง

การขนส่งสินค้าทางเรือเป็นหัวใจสำคัญของการค้าระหว่างประเทศ แต่การขนส่งต้องเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่น ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการท่าเรือแห่งประเทศไทย จะช่วยให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยสามารถพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมต่อระหว่างทางน้ำ ทางบก และทางราง ทำให้ระบบโลจิสติกส์ของไทยมีความสมบูรณ์และสามารถลดความแออัดในพื้นที่ท่าเรือหลักได้

๑.๓) การเพิ่มอำนาจและขอบเขตการดำเนินงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

โดยให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยสามารถขยายบทบาทไปสู่ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือ เช่น การบริหารจัดการท่าเรือท่องเที่ยว และการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อให้เกิดรายได้ รวมถึงการจัดตั้งบริษัทในเครือเพื่อรองรับธุรกิจใหม่ ๆ ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวและกระตุ้นเศรษฐกิจของพื้นที่โดยรอบ นอกจากนี้ ยังเอื้อให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยสามารถร่วมลงทุนกับภาคเอกชนในโครงการที่เป็นประโยชน์ต่อรัฐ เพื่อให้การดำเนินงานมีความยืดหยุ่นและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

๑.๔) การบริหารจัดการและความโปร่งใสในการดำเนินงาน

เพื่อให้เกิดความโปร่งใสและลดความเสี่ยงในการกระทำการทุจริต ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จึงได้กำหนดแนวทางในการบริหารจัดการที่ชัดเจน โดยกำหนดให้คณะกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการกำกับดูแลและตรวจสอบการดำเนินงานขององค์กร นอกจากนี้ ยังให้ความสำคัญกับการสร้างระบบตรวจสอบภายใน เพื่อให้สามารถตรวจสอบความถูกต้องของโครงการลงทุนและการใช้ทรัพยากรของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยหากเกิดกรณีที่มีความเห็นแตกต่างกันในคณะกรรมการ จะต้องมีความชัดเจนในการแสดงความคิดเห็นและการตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าทุกโครงการเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศ

๑.๕) ผลกระทบทางเศรษฐกิจและประโยชน์ต่อประเทศ

ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะช่วยเพิ่มรายได้ให้แก่ประเทศโดยการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจในหลายระดับ ทั้งภาคธุรกิจขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก โดยเฉพาะในพื้นที่รอบท่าเรือที่สามารถพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ นอกจากนี้ ยังสนับสนุนแนวคิด “ท่าเรือสีเขียว” ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และช่วยให้ประเทศไทยสามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ดียิ่งขึ้น การปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัยและเอื้อต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจะช่วยสร้างโอกาสในการลงทุน สร้างงาน และกระตุ้นเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ กล่าวคือ ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาว โดยเน้นการปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัย การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ การเพิ่มอำนาจและขอบเขตการดำเนินงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย การบริหารจัดการที่โปร่งใส และการสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจให้แก่ประเทศ ซึ่งเจตนารมณ์ดังกล่าวจะช่วยให้ประเทศไทยสามารถแข่งขันในเวทีโลกได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน



๒) นางมนพร เจริญศรี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้อภิปรายสรุป โดยสรุปสาระสำคัญได้ว่า ขอบุณสมาชิกรัฐสภาผู้แทนราษฎรที่ได้แสดงความคิดเห็นและแสดงความห่วงใยเกี่ยวกับการขยายพื้นที่และการจัดตั้งบริษัทในเครือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นแนวทางหนึ่งในการเพิ่มศักยภาพการแข่งขันในยุคปัจจุบัน โดยการจัดตั้งบริษัทลูกหรือบริษัทในเครือที่มีเป้าหมายเพื่อบริหารทรัพย์สินของการท่าเรือให้เกิดประโยชน์สูงสุด เช่น บริษัทต่อเรือ บริษัทผลิตอุปกรณ์เดินเรือ และบริษัท Cruise Terminal ที่จะรองรับนักท่องเที่ยว รวมถึงการพัฒนาแนวริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา เช่น พื้นที่บางกระเจ้าที่อยู่ในแผนงานเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ทรัพย์สินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย นอกจากนี้ รัฐบาลมีแผนขยายโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง โดยศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการท่าเรือบก (Dry Port) ในจังหวัดขอนแก่น และนครราชสีมา เพื่อเชื่อมต่อระบบรางจากท่าเรือแหลมฉบังสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และต่อไปยัง จังหวัดหนองคาย ซึ่งสอดคล้องกับโครงการรถไฟความเร็วสูงของรัฐบาล ระหว่างจังหวัดนครราชสีมา ไปจังหวัดหนองคาย จากโครงการต่าง ๆ ดังกล่าว จึงเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยต้องมีการปรับปรุงองค์กรให้มีความทันสมัย และขยายบทบาท หน้าที่ และอำนาจ เพื่อรองรับและสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้ ซึ่งจะเป็นการสร้างรายได้ให้ประเทศและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน สุดท้ายนี้ ข้อคิดเห็นและข้อสังเกตของทุกท่าน จะถูกนำไปพิจารณาในชั้นการพิจารณาของคณะกรรมการต่อไป เพื่อให้ร่างพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มีความสมบูรณ์และสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

๑.๑.๕ ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง ขั้นรับหลักการ

มติ : ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๘ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันพุธที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติในวาระที่หนึ่ง รับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ด้วยคะแนนเสียง ๓๖๔ เสียง ไม่รับหลักการ ไม่มีงดออกเสียง ๑ เสียง และไม่ลงคะแนนเสียง ๔ เสียง และมีมติให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญ จำนวน ๓๑ คน เพื่อพิจารณาในวาระที่สอง ขั้นคณะกรรมการธิการ กำหนดการแปรญัตติภายใน ๑๕ วัน



๑. ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย
(ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)
ซึ่งเป็นเอกสารแนบระเบียบวาระในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร
ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๖ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)
เมื่อวันพุธที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘
<https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=91T9A>



๒. เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ
การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) ของสำนักวิชาการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๖
(สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) เมื่อวันพุธที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘
(อ.พ. ๗/๒๕๖๘ สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)
<https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=JD5TD>



๓. ระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร
ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๖ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)
เมื่อวันพุธที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘
<https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=7APC0>



๔. บันทึกการประชุมสภาผู้แทนราษฎร
ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๘ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)
เมื่อวันพุธที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘
<https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=PP67A>



๕. บันทึกการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร
ในการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๘
(สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) เมื่อวันพุธที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘
<https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=ZCUW1>





๖. พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔
<https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=5TFMS>





๑.๒ วาระที่สอง ชั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา^๔

ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๖ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๘ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการทำเรื่องแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ในวาระที่สอง ชั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา เริ่มต้นด้วยชื่อร่าง คำปรารภ แล้วพิจารณาเรียงตามลำดับมาตราจนจบร่าง โดยมีการพิจารณาและอภิปรายสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑.๒.๑	ชื่อร่างพระราชบัญญัติ	ไม่มีการแก้ไข
๑.๒.๒	คำปรารภ	ไม่มีการแก้ไข
๑.๒.๓	มาตรา ๑	ไม่มีการแก้ไข
๑.๒.๔	มาตรา ๒	ไม่มีการแก้ไข
๑.๒.๕	มาตรา ๓ แก้ไขนิยามในมาตรา ๔ “คณะกรรมการ”	ไม่มีการแก้ไข
๑.๒.๖	มาตรา ๔ ยกเลิกบทนิยามในมาตรา ๔ “ผู้อำนวยการ”	ไม่มีการแก้ไข
๑.๒.๗	มาตรา ๕ เพิ่มบทนิยามในมาตรา ๔ “ผู้ว่าการ”	ไม่มีการแก้ไข
๑.๒.๘	มาตรา ๖ แก้ไขคำว่า “ผู้อำนวยการ”	ไม่มีการแก้ไข
๑.๒.๙	มาตรา ๗ แก้ไขมาตรา ๕	ไม่มีการแก้ไข

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายจุติ ไกรฤกษ์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕ เป็นดังนี้

“มาตรา ๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงเกี่ยวกับการควบคุมและปรับปรุงท่าเรือและการเดินเรือ รวมทั้งอำนวยความสะดวกและรักษาความปลอดภัยภายในอาณาบริเวณท่าเรือ และการเดินเรือ และกำหนดกิจการอื่น เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ และรายงานให้รัฐสภาทราบภายในหกสิบวัน กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้”

^๔ สามารถสืบค้นเอกสารรายงานของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการทำเรื่องแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. บันทึกการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่สอง ชั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา และบันทึกการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ได้จากเว็บไซต์ PRT คลังสารสนเทศของสถาบันนิติบัญญัติ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร <https://prt.parliament.go.th> หรือสแกนข้อมูลผ่าน QR CODE หมายเลข ๗ ถึง ๙ ในหน้าที่ ๔๐.



คณะกรรมการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

ผู้แปรญัตติที่ขอสงวนคำแปรญัตติไม่ติดใจ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างเดิมที่คณะกรรมการไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๑๐ มาตรา ๘ แก้ไขมาตรา ๖ (๓)

ไม่มีการแก้ไข

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายชจิตร์ ชัยนิคม ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๖ (๓) เป็นดังนี้

“(๓) ดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องในการประกอบกิจการท่าเรือ และการดำเนินการตามมาตรา ๙ เพื่อประโยชน์แก่การทำเรือแห่งประเทศไทย”

คณะกรรมการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายจุติ ไกรฤกษ์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๖ (๓) เป็นดังนี้

“(๓) ดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องในการประกอบกิจการท่าเรือ เพื่อประโยชน์แก่การทำเรือแห่งประเทศไทย ห้ามดำเนินการที่ไม่เกี่ยวเนื่องกับการเดินเรือเชิงพาณิชย์กรณีที่ต้องดำเนินการนอกเหนือที่กำหนดต้องขอความเห็นชอบต่อคณะรัฐมนตรีก่อน”

คณะกรรมการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายจุลพงศ์ อยู่เกษ ขอแปรญัตติเพิ่มความเป็นมาตรา ๖ (๔) ดังนี้

“(๔) ดำเนินกิจการเกี่ยวกับการพัฒนาที่ดินและอสังหาริมทรัพย์อื่นเพื่อการพาณิชย์ เพื่อประโยชน์แก่การทำเรือแห่งประเทศไทย”

คณะกรรมการได้ชี้แจงแล้ว

ผู้แปรญัตติพอใจ

ผู้แปรญัตติที่ขอสงวนคำแปรญัตติไม่ติดใจ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างเดิมที่คณะกรรมการไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๑๑ มาตรา ๙ แก้ไขมาตรา ๙

ไม่มีการแก้ไข

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายชจิตร์ ชัยนิคม ขอแปรญัตติเพิ่มความเป็นวรรคสองของมาตรา ๙ ดังนี้

“การดำเนินการของการท่าเรือแห่งประเทศไทยตามวรรคหนึ่งต้องได้รับความเห็นชอบของคณะกรรมการกำหนด”

คณะกรรมการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน



นายจุติ ไกรฤกษ์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๙ เป็นดังนี้

“มาตรา ๙ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยมีอำนาจกระทำกิจการภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ตามมาตรา ๖ และอำนาจเช่นว่านี้ให้รวมถึง

(๑) ถือกรรมสิทธิ์ มีสิทธิครอบครอง หรือมีทรัพย์สินสิทธิต่าง ๆ ทั้งในและนอกราชอาณาจักร

(๒) ก่อตั้งสิทธิหรือกระทำนิติกรรมใด ๆ ทั้งในและนอกราชอาณาจักร

(๓) เรียกเก็บค่าภาระการใช้ท่าเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ และค่าภาระต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ

(๔) กำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยและความเป็นระเบียบเรียบร้อยเกี่ยวกับการใช้ท่าเรือ การให้บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ รวมทั้งการจัดการเกี่ยวกับการสาธารณสุขและคุณภาพสิ่งแวดล้อมภายในอาณาบริเวณ

(๕) กู้หรือยืมเงินภายในและนอกนอกราชอาณาจักร ทั้งนี้ จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะก่อน

(๖) ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในอาณาบริเวณ

(๗) ควบคุม ปรับปรุง และให้ความสะดวกและความปลอดภัยแก่กิจการท่าเรือ และการเดินเรือภายในอาณาบริเวณ

(๘) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุนหรือเพื่อประโยชน์แก่กิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

(๙) จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดทั้งในและนอกราชอาณาจักร เพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องในกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดที่จัดตั้งในราชอาณาจักร จะมีคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวถือหุ้นเกินร้อยละสี่สิบเก้าของทุนจดทะเบียนของบริษัทนั้นไม่ได้

(๑๐) ลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ทั้งนี้ภายในและนอกนอกราชอาณาจักร เพื่อประโยชน์แก่กิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

(๑๑) ให้เช่าหรือพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ตามความจำเป็น โดยคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะควบคู่ไปด้วย

(๑๒) กระทำการอย่างอื่นบรรดาที่เกี่ยวข้องกับหรือเกี่ยวเนื่องในการจัดการให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

มาตรา ๙ (๑๐) (๑๑) และ (๑๒) ห้ามดำเนินกิจการที่ไม่เกี่ยวเนื่องกับการเดินเรือเชิงพาณิชย์ กรณีที่ต้องดำเนินการนอกเหนือที่กำหนดต้องขอความเห็นชอบต่อคณะรัฐมนตรีก่อน

คณะกรรมการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน



นายจุลพงศ์ อยู่เกษ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๙ (๙) เป็นดังนี้

“(๙) จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดทั้งในและนอกราชอาณาจักร เพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องในกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดที่จัดตั้งในและนอกราชอาณาจักร จะมีคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวถือหุ้นเกินร้อยละสี่สิบเก้าของทุนจดทะเบียนของบริษัทนั้นไม่ได้”

คณะกรรมการธิการได้ชี้แจงแล้ว

ผู้แปรญัตติพอใจ

ผู้แปรญัตติที่ขอสงวนคำแปรญัตติไม่ติดใจ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างเดิมที่คณะกรรมการไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๑๒ มาตรา ๑๐ แก้ไขมาตรา ๑๘

ไม่มีการแก้ไข

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายจุติ ไกรฤกษ์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๑๘ เป็นดังนี้

“มาตรา ๑๘ เงินสำรองของการท่าเรือแห่งประเทศไทยให้ประกอบด้วยเงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เพื่อขาดและเงินสำรองอื่น ๆ ตามความประสงค์แต่ละอย่างโดยเฉพาะ ทั้งนี้ ตามความจำเป็นที่คณะกรรมการจะเห็นสมควร

เงินสำรองจะนำออกไปใช้ได้ก็แต่โดยมติของคณะกรรมการ ทั้งนี้ ให้รายงานให้รัฐสภาทราบภายในหกสิบวัน”

คณะกรรมการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

ผู้แปรญัตติที่ขอสงวนคำแปรญัตติไม่ติดใจ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างเดิมที่คณะกรรมการไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๑๓ มาตรา ๑๑ ยกเลิกมาตรา ๑๙

ไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๑๔ มาตรา ๑๒ แก้ไขมาตรา ๒๒

ไม่มีการแก้ไข

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายขจิตร์ ชัยนิคม ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๒๒ เป็นดังนี้

“มาตรา ๒๒ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย” ประกอบด้วย ประธานกรรมการหนึ่งคน และกรรมการอื่นอีกไม่เกินยี่สิบสองคน แต่ไม่เหินแก่คน ให้ผู้ว่าการเป็นกรรมการและเลขานุการ ให้คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่น



ให้ผู้ว่าราชการเป็นประธานคณะกรรมการและเลขานุการ

ให้คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งประธานคณะกรรมการและกรรมการอื่น”

คณะกรรมการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

ผู้แปรญัตติได้อภิปรายต่อที่ประชุม สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

การจัดตั้งคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยตามมาตรา ๒๒ ถือเป็นประเด็นสำคัญ เนื่องจากเป็นคณะกรรมการที่มีบทบาทหลักในการพัฒนาการทำเรือแห่งประเทศไทย ดังนั้น จึงเห็นควรกำหนดองค์ประกอบของคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย โดยระบุจำนวนกรรมการไว้อย่างชัดเจน ประกอบด้วยประธานกรรมการ ๑ คน และกรรมการอื่นจำนวน ๙ คน รวมทั้งให้ผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่น

คณะกรรมการตอบชี้แจง ดังนี้

การแต่งตั้งคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย โดยกำหนดจำนวนที่แน่นอน อาจก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ โดยเฉพาะกรณีมีการพ้นจากตำแหน่งหรือลาออก อันทำให้จำนวนกรรมการไม่ครบตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งส่งผลให้ไม่สามารถจัดการประชุมได้ ดังนั้น การกำหนดองค์ประกอบในลักษณะมีจำนวนขั้นต่ำและขั้นสูง โดยระบุว่ากรรมการอื่นไม่น้อยกว่า ๖ คน แต่ไม่เกิน ๙ คน จะช่วยให้มีความยืดหยุ่นและคล่องตัวในการปฏิบัติหน้าที่

ผู้แปรญัตติที่ขอสงวนคำแปรญัตติไม่ติดใจ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างเดิมที่คณะกรรมการไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๑๕ มาตรา ๑๓ แก้ไขมาตรา ๒๓

ไม่มีการแก้ไข

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายจุติ ไกรฤกษ์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๒๓ เป็นดังนี้

“มาตรา ๒๓ ประธานกรรมการและกรรมการที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งต้องมีความรู้ความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับการทำเรือ การขนส่ง การเดินเรือ พาณิชยกรรม การเศรษฐกิจ การเงิน การคลัง การบริหาร วิศวกรรม เทคโนโลยีสารสนเทศ หรือกฎหมาย

ทั้งนี้ จะต้องเป็นผู้แทนเกี่ยวกับการทำเรือ การเศรษฐกิจการคลัง ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตอย่างน้อยด้านละหนึ่งคน”

คณะกรรมการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน



ผู้แปรญัตติที่ขอสงวนคำแปรญัตติไม่ติดใจ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างเดิมที่คณะกรรมการธิการไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๑๖ มาตรา ๑๔ ยกเลิกมาตรา ๒๔ ไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๑๗ มาตรา ๑๕ แก้ไขมาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖ ไม่มีการแก้ไข
และมาตรา ๒๗

มาตรา ๒๕ ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๒๖ ไม่มีการแก้ไข

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายจุติ ไกรฤกษ์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๒๖ เป็นดังนี้

“มาตรา ๒๖ ให้ประธานกรรมการและกรรมการที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งคราวละสองปี

เมื่อครบกำหนดตามวาระในวาระหนึ่ง หากยังมิได้มีการแต่งตั้งประธานกรรมการหรือกรรมการขึ้นใหม่ ให้ประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระนั้นอยู่ในตำแหน่งเพื่อดำเนินงานต่อไปจนกว่าประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่เข้ารับหน้าที่ ทั้งนี้ต้องไม่เกินเก้าสิบวัน

ประธานกรรมการหรือกรรมการที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ แต่ต้องไม่เกินสองวาระติดต่อกัน”

คณะกรรมการธิการไม่เห็นด้วย ผู้แปรญัตติขอสงวน

ผู้แปรญัตติที่ขอสงวนคำแปรญัตติไม่ติดใจ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างเดิมที่คณะกรรมการธิการไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๒๗ ไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๑๘ มาตรา ๑๖ ยกเลิกมาตรา ๒๘ ไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๑๙ มาตรา ๑๗ แก้ไขมาตรา ๒๙ ไม่มีการแก้ไข

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายชจิตร์ ชัยนิคม ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๒๙ เป็นดังนี้

“มาตรา ๒๙ ให้คณะกรรมการมีหน้าที่และอำนาจวางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย หน้าที่และอำนาจเช่นว่านี้ให้ผสมผสาน ดังต่อไปนี้



(๑) ออกข้อบังคับ หรือระเบียบ คำสั่ง และประกาศเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตาม
วัตถุประสงค์และอำนาจตามมาตรา ๖ และมาตรา ๙

(๒) ออกข้อบังคับ หรือระเบียบ คำสั่ง และประกาศเกี่ยวกับการบริหาร
และการดำเนินงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

(๓) ออกข้อบังคับหรือระเบียบการประชุมและการดำเนินกิจการของคณะกรรมการ
และอนุกรรมการ

(๔) ออกข้อบังคับว่าด้วยการปฏิบัติงานของผู้ว่าการ และการมอบหมายให้ผู้อื่น
ปฏิบัติงานแทนผู้ว่าการ

(๕) ออกข้อบังคับ หรือระเบียบ คำสั่ง และประกาศเกี่ยวกับการบริหาร
งานบุคคล การบรรจุ การแต่งตั้ง การประเมินผลงาน การเลื่อนขั้นหรือลดขั้นอัตราเงินเดือน
หรือค่าจ้าง วินัยและการลงโทษทางวินัย การร้องทุกข์และการอุทธรณ์การลงโทษทางวินัย
การออกจากตำแหน่ง ตลอดจนการกำหนดตำแหน่ง อัตราเงินเดือน ค่าจ้าง และเงินอื่น ๆ
ของพนักงานและลูกจ้างของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

(๖) ออกข้อบังคับว่าด้วยกองทุนสงเคราะห์หรือการสงเคราะห์อื่น เพื่อสวัสดิการ
ของพนักงานและลูกจ้างของการท่าเรือแห่งประเทศไทย รวมทั้งครอบครัวของพนักงานและลูกจ้าง
ดังกล่าว

(๗) ออกระเบียบว่าด้วยรูปแบบของพนักงานและลูกจ้างของการท่าเรือ
แห่งประเทศไทย

(๘) กำหนดอัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือ การบริการ และการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ
ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และอัตราค่าภาระต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ โดยต้องอยู่ภายใน
อัตราขั้นสูงและขั้นต่ำที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

(๙) ยกเว้นหรือลดหย่อนค่าภาระตาม (๘) โดยต้องได้รับความเห็นชอบจาก
คณะรัฐมนตรี

(๑๐) ออกข้อบังคับ หรือระเบียบ คำสั่ง และประกาศเกี่ยวกับการจัดเก็บ
ค่าภาระตาม (๘)

ถ้าข้อบังคับ หรือระเบียบ คำสั่ง และประกาศใดมีข้อความจำกัดอำนาจผู้ว่าการ
หรือผู้ซึ่งผู้ว่าการมอบหมายในการทำนิติกรรม ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา”

คณะกรรมการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน



นายจุลพงศ์ อยู่เกษ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๒๙ (๓) และ (๔) เป็นดังนี้

“(๓) ออกข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับเงื่อนไขการประชุมและสรรหาตัวแทน คสช.หรือคณะกรรมการสรรหาและเสนอชื่อผู้ดำรงตำแหน่งในและนอก ราชอาณาจักร

(๔) ออกข้อบังคับว่าด้วย การปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการและพนักงานของรัฐ หรือระเบียบเกี่ยวกับวิธีการและเงื่อนไขเกี่ยวกับการลงทุนหรือเข้าร่วม กิจการกับบุคคลอื่นหรือผู้ถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดทั้งในและนอกราชอาณาจักร”

คณะกรรมการได้ชี้แจงแล้ว

ผู้แปรญัตติพอใจ

ผู้แปรญัตติได้อภิปรายต่อที่ประชุม สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

ร่างกฎหมายที่เสนอมายังไม่สมบูรณ์ เนื่องจากระบุเพียงการออกข้อบังคับ และระเบียบ แต่ไม่ได้ระบุอำนาจในการออกคำสั่งและประกาศ ซึ่งในการปฏิบัติราชการของ คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยจะต้องมีข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง และประกาศ เพื่อให้เกิดการบังคับใช้อย่างครบถ้วน จึงได้เสนอให้เพิ่มเติมคำว่า “คำสั่งและประกาศ” เพื่อความสมบูรณ์ของกฎหมาย

คณะกรรมการตอบชี้แจง ดังนี้

ตามหลักการของร่างพระราชบัญญัตินี้ ได้ปรับเปลี่ยนระบบการบริหารจัดการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยกำหนดบทบาทให้คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นองค์กรกำกับดูแล และมอบหมายให้ผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นฝ่ายปฏิบัติการ วางกฎเกณฑ์เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติของการท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงอยู่ในอำนาจของ คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยในลักษณะการออกข้อบังคับและระเบียบ ซึ่งถือเป็นการกำหนดกฎเกณฑ์หลัก ส่วนการนำไปปฏิบัตินั้น ในทางปฏิบัติอาจมีรูปแบบเป็นคำสั่งหรือประกาศซึ่งเป็นหน้าที่ของฝ่ายบริหาร ดังนั้น คณะกรรมการจึงเห็นว่าไม่จำเป็นต้องบัญญัติให้ คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีอำนาจออกคำสั่งและประกาศ เนื่องจากอำนาจดังกล่าวเป็นของฝ่ายปฏิบัติ มิใช่ฝ่ายกำกับดูแล

ผู้แปรญัตติที่ขอสงวนคำแปรญัตติไม่ติดใจ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างเดิมที่คณะกรรมการไม่มีการแก้ไข



๑.๒.๒๐ มาตรา ๑๘ เพิ่มมาตรา ๒๙/๑
และมาตรา ๒๙/๒

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๒๙/๑

ไม่มีการแก้ไข

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายจุติ ไกรฤกษ์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๒๙/๑ เป็นดังนี้
“มาตรา ๒๙/๑ เพื่อประโยชน์แห่งกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
ให้คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดของการท่าเรือ
แห่งประเทศไทยตามที่คณะกรรมการมอบหมาย ทั้งนี้ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี”

คณะกรรมการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

ผู้แปรญัตติที่ขอสงวนคำแปรญัตติไม่ติดใจ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างเดิมที่คณะกรรมการไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๒๙/๒

ไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๒๑ มาตรา ๑๙ แก้ไขมาตรา ๓๐

ไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๒๒ มาตรา ๒๐ เพิ่มมาตรา ๓๐/๑ มาตรา ๓๐/๒
และมาตรา ๓๐/๓

ไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๒๓ มาตรา ๒๑ แก้ไขมาตรา ๓๑

ไม่มีการแก้ไข

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายขจิตร์ ชัยนิคม ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๓๑ เป็นดังนี้
“มาตรา ๓๑ ผู้ว่ากรมมีหน้าที่บริหารกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
ให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง ประกาศ และนโยบายที่คณะกรรมการกำหนด
และให้มีอำนาจบังคับบัญชาพนักงานและลูกจ้างของการท่าเรือแห่งประเทศไทยทุกตำแหน่ง
ผู้ว่าการต้องรับผิดชอบต่อคณะกรรมการในการบริหารกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
ผู้ว่ากรมต้องรับผิดชอบต่อคณะกรรมการในกรณีพิเศษหรือกรณีพิเศษของกรมท่าเรือ
แห่งประเทศไทย”

คณะกรรมการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน



ผู้แปรญัตติที่ขอสงวนคำแปรญัตติไม่ติดใจ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างเดิมที่คณะกรรมการธิการไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๒๔ มาตรา ๒๒ ยกเลิกมาตรา ๓๑ ทวิ

ไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๒๕ มาตรา ๒๓ แก้ไขมาตรา ๓๒

ไม่มีการแก้ไข

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายชจิตร์ ชัยนิคม ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๓๒ (๑) เป็นดังนี้

“(๑) บรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน เลื่อน ลด ตัดเงินเดือนหรือค่าจ้าง ลงโทษทางวินัย แก่พนักงานและลูกจ้างของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ตลอดจนให้พนักงานและลูกจ้างของการท่าเรือแห่งประเทศไทยออกจากตำแหน่งตามข้อบังคับ หรือระเบียบ คำสั่ง และประกาศ ที่คณะกรรมการกำหนดเว้นแต่ในกรณีที่ เป็นพนักงานตั้งแต่ตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่าย หรือเทียบเท่าขึ้นไปจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการก่อน”

คณะกรรมการธิการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

ผู้แปรญัตติที่ขอสงวนคำแปรญัตติไม่ติดใจ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างเดิมที่คณะกรรมการธิการไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๒๖ มาตรา ๒๔ เพิ่มมาตรา ๓๒/๑

ไม่มีการแก้ไข

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายจุติ ไกรฤกษ์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๓๒/๑ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

“มาตรา ๓๒/๑ ในกิจการที่เกี่ยวกับบุคคลภายนอก ให้ผู้ว่าการเป็นผู้แทน การท่าเรือแห่งประเทศไทย ~~และเพื่อ~~ในการนี้ ~~ผู้ว่าราชการ~~ไม่สามารถมอบหมายให้หน้ชชนผู้อื่นใด ~~เป็นผู้นำเนินการแทนได้~~ ~~ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด~~”

คณะกรรมการธิการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

ผู้แปรญัตติที่ขอสงวนคำแปรญัตติไม่ติดใจ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างเดิมที่คณะกรรมการธิการไม่มีการแก้ไข



๑.๒.๒๗ มาตรา ๒๕ แก้ไขมาตรา ๓๓

ไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๒๘ มาตรา ๒๖ แก้ไขมาตรา ๓๕

ไม่มีการแก้ไข

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายจุติ ไกรฤกษ์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๓๕ เป็นดังนี้

“มาตรา ๓๕ การทำเรือแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินการดังต่อไปนี้ได้ คือ

(๑) สร้างทำเรือขึ้นใหม่

(๒) เลิกกิจการทำเรือซึ่งเปิดดำเนินการแล้ว

(๓) เพิ่มหรือลดทุน

(๔) กู้หรือยืมเงินเป็นจำนวนเกินคราวละหนึ่งร้อยล้านบาท

(๕) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุนหรือเพื่อประโยชน์แก่กิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทย

(๖) จำหน่ายสังหาริมทรัพย์ราคาเกินสิบล้านบาท

(๗) ให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ ในอสังหาริมทรัพย์ที่มีมูลค่าสัญญาเกินหนึ่งพันล้านบาท หรือที่มีกำหนดเวลาตราให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ เกินสิบปีและมีมูลค่าสัญญาเกินสามร้อยล้านบาท เว้นแต่การให้เช่าหรือให้สิทธินั้นเป็นการให้แก่หน่วยงานของรัฐ

(๘) จัดตั้งบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด

(๙) ลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือผู้ถือหุ้นในบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด

การดำเนินการตามวรรคหนึ่งเมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบแล้วจะต้องรายงานให้รัฐสภาทราบภายในเก้าสิบวัน”

คณะกรรมการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

ผู้แปรญัตติที่ขอสงวนคำแปรญัตติไม่ติดใจ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างเดิมที่คณะกรรมการไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๒๙ มาตรา ๒๗ เพิ่มมาตรา ๓๕/๑

ไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๓๐ มาตรา ๒๘ ยกเลิกมาตรา ๓๖

ไม่มีการแก้ไข



มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายจุติ ไกรฤกษ์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๒๘ เป็นดังนี้

“มาตรา ๒๘ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๓๖ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๓๖ การทำเรือแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีก่อนจึงจะวางข้อบังคับกำหนดระเบียบปฏิบัติงานและระเบียบวินัยและการลงโทษพนักงานการทำเรือแห่งประเทศไทยและกรณีอื่นทำนองเดียวกันได้

การดำเนินการตามวรรคหนึ่งหากใช้เวลาดำเนินการเกินหนึ่งร้อยสี่สิบวันโดยไม่มีการโต้แย้งหรือมีคำสั่งอื่นใดให้ถือว่าได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรี”

คณะกรรมการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

ผู้แปรญัตติที่ขอสงวนคำแปรญัตติไม่ติดใจ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างเดิมที่คณะกรรมการไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๓๑ มาตรา ๒๙ ยกเลิกมาตรา ๓๘ และมาตรา ๓๙ ไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๓๒ มาตรา ๓๐ แก้ไขมาตรา ๔๐ ไม่มีการแก้ไข

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายชจิตร ชัยนิคม ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๔๐ วรรคสอง เป็นดังนี้

“รายงานตามวรรคหนึ่งให้กล่าวถึงผลงานในปีที่ล่วงแล้วของการทำเรือแห่งประเทศไทย และให้มีคำชี้แจงเกี่ยวกับนโยบายของคณะกรรมการ โครงการและแผนงานที่จะจัดทำในภายหน้า และเปิดเผยให้ประชาชนทราบ หรือจัดให้ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย”

คณะกรรมการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

นายจุติ ไกรฤกษ์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๔๐ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

“มาตรา ๔๐ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทย จัดทำแผนงานประจำปีเสนอต่อรัฐมนตรีภายในสามสิบวันนับแต่วันสิ้นสุดปีงบประมาณ และให้รายงานต่อรัฐสภาทราบภายในหกสิบวัน”

คณะกรรมการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

ผู้แปรญัตติที่ขอสงวนคำแปรญัตติไม่ติดใจ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างเดิมที่คณะกรรมการไม่มีการแก้ไข



๑.๒.๓๓ มาตรา ๓๑ แก้ไขหมวด ๔ มาตรา ๔๑

ไม่มีการแก้ไข

และมาตรา ๔๒

หมวด ๔ การร้องทุกข์และการสงเคราะห์ ไม่มีการแก้ไข

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายชลน่าน ศรีแก้ว ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมชื่อหมวด ๔ เป็นดังนี้

“หมวด ๔ “การร้องทุกข์และการสงเคราะห์ดำเนินงานด้านสวัสดิการ””

คณะกรรมการธิการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

มาตรา ๔๑

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๔๒

ไม่มีการแก้ไข

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายชลน่าน ศรีแก้ว ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๔๒ เป็นดังนี้

“มาตรา ๔๒ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยจัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ตามกฎหมายว่าด้วยกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ กองทุนสงเคราะห์สวัสดิการ หรือการสงเคราะห์อื่น เพื่อสวัสดิการด้านอื่นของพนักงาน ลูกจ้าง และครอบครัวในกรณีพ้นจากตำแหน่ง ประสบอุบัติเหตุ เจ็บป่วย ตาย หรือกรณีอื่นอันควรแก่การสงเคราะห์ ทั้งนี้ ตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด

การจัดให้มีกองทุนสงเคราะห์สวัสดิการหรือการสงเคราะห์สวัสดิการด้านอื่น ตามวรรคหนึ่ง การกำหนดหลักเกณฑ์การออกเงินสมทบให้กองทุนสงเคราะห์ การกำหนด ประเภทของผู้ซึ่งพึงได้รับสวัสดิการสวัสดิการ และหลักเกณฑ์การสงเคราะห์ให้สวัสดิการ ตลอดจนการจัดการเกี่ยวกับกองทุนสงเคราะห์สวัสดิการ ให้เป็นไปตามข้อบังคับที่คณะกรรมการ กำหนด”

คณะกรรมการธิการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

ผู้แปรญัตติได้อภิปรายต่อที่ประชุม สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

การขอแก้ไขชื่อหมวด ๔ และถ้อยคำในมาตรา ๔๒ โดยเสนอให้เปลี่ยนจากคำว่า “การสงเคราะห์” และ “กองทุนสงเคราะห์” เป็นคำว่า “การดำเนินงานด้านสวัสดิการ” และ “กองทุนสวัสดิการ” ตามลำดับ นั้น เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการคุ้มครองสิทธิของพนักงาน และลูกจ้างของการทำเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นสิทธิที่กำหนดไว้ตามกฎหมายและรัฐธรรมนูญ ไม่ใช่การให้โดยไม่มีสิทธิที่จะได้รับ โดยคำว่า “สงเคราะห์” เป็นถ้อยคำที่ไม่สอดคล้องกับ หลักสิทธิมนุษยชนและแนวทางการปรับปรุงกฎหมายในปัจจุบันที่พยายามเลิกใช้คำดังกล่าว



คณะกรรมการการตอบชี้แจง ดังนี้

กองทุนสงเคราะห์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยจัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ เพื่อเป็นกลไกในการจัดสวัสดิการและสิทธิประโยชน์แก่พนักงานและลูกจ้างของการท่าเรือแห่งประเทศไทยและครอบครัว โดยอยู่ภายใต้การบริหารของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และไม่ใช้งบประมาณของภาครัฐ ทั้งนี้ กองทุนมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ความช่วยเหลือแก่สมาชิกในรูปแบบทางการเงินหรือบริการต่าง ๆ แม้คำว่า “สงเคราะห์” และ “สวัสดิการ” มีความหมายใกล้เคียงกัน แต่ตามพระราชบัญญัติรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. ๒๕๔๓ คำว่า “สวัสดิการ” หมายถึง สิทธิประโยชน์ตามกฎหมายว่าด้วยแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับสภาพการจ้างและมีกลไกเฉพาะ ในขณะที่คำว่า “สงเคราะห์” ในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นอำนาจของคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยที่จะกำหนดหลักเกณฑ์เฉพาะ การเปลี่ยนถ้อยคำอาจทำให้เกิดความสับสนระหว่างกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น คณะกรรมการการจึงเห็นสมควรคงถ้อยคำ “สงเคราะห์” ตามร่างกฎหมายที่ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการการ

ผู้แปรญัตติที่ขอสงวนคำแปรญัตติไม่ติดใจ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างเดิมที่คณะกรรมการการไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๓๔	มาตรา ๓๒ แก้ไขหมวด ๕ มาตรา ๔๓	มีการแก้ไข
	มาตรา ๔๔ มาตรา ๔๕	
	มาตรา ๔๖ มาตรา ๔๗	
	และมาตรา ๔๘	
	หมวด ๕ การเงิน การบัญชี	ไม่มีการแก้ไข
	และการตรวจสอบ	
	มาตรา ๔๓	ไม่มีการแก้ไข

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายขจิตร์ ชัยนิคม ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๔๓ เป็นดังนี้

“มาตรา ๔๓ ให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยจัดทำงบประมาณประจำปีแยกเป็นงบลงทุนและงบทำการ สำหรับงบลงทุนนั้นให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาและให้ความเห็นชอบ ส่วนงบทำการนั้นให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ และเปิดเผยให้ประชาชนทราบ หรือจัดให้ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย”

คณะกรรมการการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน



นายจุติ ไกรฤกษ์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๔๓ เป็นดังนี้

“มาตรา ๔๓ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยจัดทำงบประมาณประจำปีแยกเป็น
งบลงทุนและงบทำการ สำหรับงบลงทุนนั้นให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาและให้ความเห็นชอบ
ส่วนงบทำการนั้นให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ และให้รายงานต่อรัฐสภาทราบภายในเก้าสิบวัน”

คณะกรรมการธิการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

ผู้แปรญัตติที่ขอสงวนคำแปรญัตติไม่ติดใจ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างเดิมที่คณะกรรมการธิการไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๔๔

ไม่มีการแก้ไข

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายจุติ ไกรฤกษ์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๔๔ วรรคหนึ่ง เป็นดังนี้

“มาตรา ๔๔ รายได้จากการทำเรือแห่งประเทศไทยได้รับจากการดำเนินงาน
ให้ตกเป็นของการทำเรือแห่งประเทศไทยเฉพาะเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และเมื่อได้
หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม รวมตลอดถึงค่าบำรุงรักษา
ค่าเสื่อมราคา เงินสำรองตามมาตรา ๑๘ เงินรางวัล เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เงินสมทบ
กองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์พนักงานและลูกจ้างและเงินลงทุนตามที่ได้รับศรัทธาเห็นชอบตามความ
ในมาตรา ๔๓ แล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ”

คณะกรรมการธิการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

ผู้แปรญัตติที่ขอสงวนคำแปรญัตติไม่ติดใจ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างเดิมที่คณะกรรมการธิการไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๔๕

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๔๖

ไม่มีการแก้ไข

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายจุติ ไกรฤกษ์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๔๖ วรรคสอง ดังนี้

“ทั้งนี้ให้นำกระบวนการทางการบัญชีนิติวิทยามาใช้ประกอบด้วย”

คณะกรรมการธิการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน



ผู้แปรญัตติที่ขอสงวนคำแปรญัตติไม่ติดใจ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างเดิมที่คณะกรรมการธิการไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๔๗

มีการแก้ไข

คณะกรรมการธิการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๔๗ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยจัดทำงบการเงินส่งผู้สอบบัญชีภายใน หกสิบเก้า วันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี”

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้อภิปรายต่อที่ประชุม สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

การแก้ไขมาตรา ๔๗ โดยเปลี่ยนระยะเวลาการจัดทำงบการเงินส่งผู้สอบบัญชีภายใน ๖๐ วัน เป็นภายใน ๙๐ วัน เห็นว่าเป็นการแก้ไขในรายละเอียดปลีกย่อย ซึ่งการแก้ไขดังกล่าวมีกฎหมายหรือหลักเกณฑ์ใดกำหนดไว้เป็นมาตรฐานหรือไม่ หรือมีกฎหมายของรัฐวิสาหกิจอื่น ๆ กำหนดระยะเวลาในการส่งงบการเงินซึ่งสามารถนำมาเทียบเคียงได้หรือไม่ ทั้งนี้ มีข้อสังเกตว่า หากร่างกฎหมายทุกฉบับที่เสนอเข้าสู่การพิจารณาของรัฐสภามีการแก้ไขรายละเอียดเล็กน้อยในลักษณะดังกล่าว โดยไม่มีเหตุผลหรือความจำเป็นสนับสนุนอย่างชัดเจน อาจเป็นการใช้เวลาของสภาโดยไม่จำเป็น

คณะกรรมการธิการตอบชี้แจง ดังนี้

การแก้ไขระยะเวลาการส่งงบการเงินจาก ๖๐ วัน เป็น ๙๐ วัน มีความจำเป็นเพื่อให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๗๐ วรรคสาม ซึ่งบัญญัติให้หน่วยงานของรัฐต้องส่งรายงานการเงินประจำปีต่อสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน เพื่อตรวจสอบภายใน ๙๐ วันนับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ นอกจากนี้ รัฐวิสาหกิจบางแห่ง เช่น การยางแห่งประเทศไทยได้กำหนดระยะเวลาเช่นเดียวกัน เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานการเงินการคลังของรัฐ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

มาตรา ๔๘

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๔๘/๑

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๔๘/๒

ไม่มีการแก้ไข

มีผู้แปรญัตติขอสงวนคำแปรญัตติ

นายจุติ ไกรฤกษ์ ขอแปรญัตติแก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๔๘/๒ เป็นดังนี้

“มาตรา ๔๘/๒ ให้ผู้สอบบัญชีทำการตรวจสอบรับรองบัญชี และการเงินของการทำเรือแห่งประเทศไทย และจัดทำรายงานผลการสอบบัญชีเสนอต่อคณะกรรมการ



เพื่อเสนอต่อรัฐมนตรี ภายในเก้าสิบวัน และรายงานให้รัฐสภาทราบภายในหนึ่งร้อยห้าสิบวัน นับแต่วันสิ้นปีบัญชี”

คณะกรรมการการไม่เห็นด้วย

ผู้แปรญัตติขอสงวน

ผู้แปรญัตติที่ขอสงวนคำแปรญัตติไม่ติดใจ

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับร่างเดิมที่คณะกรรมการการไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๔๘/๓

ไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๓๕ มาตรา ๓๓

ไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๓๖ มาตรา ๓๔

ไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๓๗ มาตรา ๓๕

ไม่มีการแก้ไข

๑.๒.๓๘ มาตรา ๓๖

ไม่มีการแก้ไข

๗. รายงานของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณา
ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
สภาผู้แทนราษฎร ซึ่งบรรจุระเบียบวาระ
การประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๖
(สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เมื่อวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๘
<https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=ZJYGZ>



๘. บันทึกการประชุมสภาผู้แทนราษฎร
ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๖
(สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เมื่อวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๘
<https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=8JW0U>



๙. บันทึกการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร
ในการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๑๖
(สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เมื่อวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๘
<https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=W25NW>





๒. ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สาม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติในวาระที่สามเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ โดยมีมติเห็นชอบด้วยคะแนนเสียง ๓๗๘ เสียง ไม่เห็นชอบ ไม่มีงดออกเสียง ๑ เสียง และไม่ลงคะแนนเสียง ๔ เสียง

๓. ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ

คณะกรรมการวิสามัญได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ตั้งแต่ชื่อร่างพระราชบัญญัติ คำปรารภ และพิจารณาตามลำดับมาตราจนจบร่างแล้ว เห็นว่า ควรมีข้อสังเกตที่คณะรัฐมนตรีและหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องควรทราบหรือควรปฏิบัติไว้ในรายงานของคณะกรรมการวิสามัญ เพื่อให้ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณา ดังนี้

“๑) การกำกับดูแลการทำเรือแห่งประเทศไทยเพื่อรองรับการขยายขอบเขตอุปสงค์และอำนาจหน้าที่ที่เปลี่ยนแปลงไป

เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ได้แก้ไขเพิ่มเติมโดยการขยายขอบเขตอุปสงค์และอำนาจหน้าที่ของการทำเรือแห่งประเทศไทยให้กว้างขวางยิ่งขึ้น โดยเฉพาะการจัดตั้งบริษัทในต่างประเทศ สมควรที่กระทรวงคมนาคมจะต้องวางระบบในการควบคุมกิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทยในต่างประเทศอย่างเป็นรูปธรรม โดยมีระบบบริหารจัดการต้นทุน มีกลไกการกำกับดูแลที่รัดกุม ตลอดจนพิจารณาวางกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องและกำหนดข้อจำกัดในการจัดตั้งบริษัทหรือการลงทุนในต่างประเทศที่ชัดเจน เพื่อป้องกันความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินงานในต่างประเทศ และให้การลงทุนของรัฐวิสาหกิจเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศโดยไม่กระทบต่อความมั่นคง

๒) การส่งเสริมบทบาทของการทำเรือแห่งประเทศไทยในการเชื่อมโยงระบบขนส่งและโลจิสติกส์ระดับชาติ

กระทรวงคมนาคมในฐานะผู้กำหนดนโยบายและแผนการขนส่งของประเทศควรให้ความสำคัญและกำหนดทิศทางของการทำเรือแห่งประเทศไทยให้มีบทบาทในด้านการพัฒนากิจการท่าเรือของประเทศ โดยมีการเชื่อมโยงและบูรณาการกับการขนส่งหมวดอื่น ๆ เช่น ทางถนน ทางราง และทางอากาศอย่างเป็นระบบ รวมถึงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) และการพัฒนาเป็นท่าเรือที่ใช้เทคโนโลยีและระบบอัจฉริยะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการท่าเรือ (Smart Port) เพื่อรองรับและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และระบบการขนส่งในประเทศให้พัฒนาในทิศทางเดียวกัน อันจะนำไปสู่การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งแบบบูรณาการ (Integration of Logistic and Transportation) ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการแข่งขันทางการค้าเพื่อบูรณาการให้ประเทศไทยมีระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและเป็นจุดศูนย์กลางเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจทั้งในประเทศและระดับโลก



๓) การส่งเสริมมาตรฐานการให้บริการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

กระทรวงคมนาคมควรส่งเสริมให้การทำเรือแห่งประเทศไทยพัฒนาระดับศักยภาพการให้บริการกิจการท่าเรือของประเทศ โดยขยายกรอบการบริหารจัดการท่าเรือซึ่งรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและการบริหารสินทรัพย์ต่าง ๆ เช่น การให้เช่าท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีการกำหนดวัตถุประสงค์ที่ชัดเจนให้เกี่ยวข้องกับธุรกิจท่าเทียบเรือหรือโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มพื้นที่หมุนเวียนตู้สินค้า ส่งเสริมการเชื่อมต่อสินค้าแบบไร้รอยต่อ และเปิดโอกาสการลงทุนในระบบราง นอกจากนี้ ในกิจการที่ร่วมลงทุนกับภาคเอกชน ควรมีการกำหนดตัวชี้วัด (KPI) และมาตรการกำกับดูแลที่มีประสิทธิภาพ โดยให้การทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถให้เอกชนที่ร่วมลงทุนนั้นดำเนินการให้บริการตามคุณภาพที่กำหนดและแก้ไขปัญหาเชิงพื้นที่ได้ ซึ่งจะช่วยส่งเสริมให้การทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถแข่งขันได้ในระดับสากล และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และการขนถ่ายสินค้า การบริการให้มีความสะดวกยิ่งขึ้น

๔) การแต่งตั้งคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย

โดยที่กิจการท่าเรือเป็นกิจการที่สัมพันธ์เชื่อมโยงกับการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ จึงจำเป็นที่การดำเนินการของท่าเรือแห่งประเทศไทยจะต้องสอดคล้องกับทิศทางการค้าโลก เพื่อเป็นแต้มต่อให้ประเทศไทยในการแข่งขันทางการค้าในระดับสากล ดังนั้นในการแต่งตั้งคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย คณะรัฐมนตรีควรพิจารณาแต่งตั้งบุคคลที่มีความรู้ความสามารถหลากหลาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นผู้ที่มีความรู้ความเข้าใจต่อธุรกิจการเดินเรือหรือการขนส่งสินค้าทางเรือเป็นอย่างดีเป็นองค์ประกอบหนึ่งของคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย เพื่อให้คณะกรรมการได้รับทราบกิจกรรมด้านการขนถ่ายสินค้าและบริการที่สอดคล้องกับปริมาณขนส่งสินค้าที่แท้จริง ซึ่งจะส่งผลให้คณะกรรมการสามารถกำหนดทิศทางการขับเคลื่อนกิจการในระดับสากลได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๕) การบูรณาการการพัฒนาเมืองควบคู่กับการพัฒนาท่าเรือ

กรณีมีการพัฒนาโครงการท่าเรือหรือการพัฒนาเมืองในพื้นที่ใด การท่าเรือแห่งประเทศไทยควรต้องจัดทำแผนในการดำเนินการโดยประสานความร่วมมือกับส่วนราชการและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่นั้น เพื่อให้การออกแบบผังเมือง การจราจร การจัดการขยะและสิ่งแวดล้อม และภูมิทัศน์ในพื้นที่มีความเหมาะสมและเกิดประโยชน์ร่วมกันของการท่าเรือแห่งประเทศไทยและประชาชนในพื้นที่ดังกล่าว อีกทั้งต้องให้ความสำคัญและกำหนดแนวทางที่ชัดเจนแบบมีส่วนร่วมกับผู้ที่ได้รับผลกระทบและชุมชนโดยรอบ ซึ่งต้องมุ่งเน้นเรื่องการรับฟังความคิดเห็น การจัดการผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน การสร้างกลไกการเยียวยาการพัฒนาคุณภาพชีวิตชุมชนร่วมกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ที่มีความละเอียดอ่อนทางระบบนิเวศและวัฒนธรรม เนื่องจากการมีส่วนร่วมของชุมชนอย่างแท้จริงจะนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนและลดความขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต



๖) การเตรียมความพร้อมของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อรองรับบทบาทที่เปลี่ยนแปลงไป

การท่าเรือแห่งประเทศไทยควรเร่งพัฒนาองค์กรทั้งในส่วนบุคลากรและระบบงานเพื่อเตรียมรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและการขยายบทบาทอำนาจหน้าที่ขององค์กร โดยเน้นการฝึกอบรมบุคลากรให้พร้อมทั้งในด้านองค์ความรู้ เทคโนโลยี กฎระเบียบ และทักษะบริหารจัดการ รวมถึงมีการวางระบบงานและเร่งจัดทำและปรับปรุงกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การดำเนินงานขององค์กรเป็นไปอย่างมีธรรมาภิบาลและบริหารความเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมกันนี้ ต้องกำหนดแผนพัฒนางานด้านท่าเรืออย่างเร่งด่วน เพื่อรับมือเทคโนโลยีที่ก้าวหน้า โดยให้ความสำคัญกับการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยระดับสากล และรองรับการดำเนินงานรูปแบบใหม่ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ ต้องควบคู่กับการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย (Safety) การรักษาความปลอดภัย (Security) และสิ่งแวดล้อม (Environment) อย่างเคร่งครัด เพื่อลดผลกระทบเชิงลบต่อระบบนิเวศ โดยร่วมมือกับกรมเจ้าท่า ในฐานะหน่วยงานของรัฐที่มีภารกิจในการกำกับดูแลท่าเรือของประเทศ (Port State) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามหลักสากลและมีความปลอดภัยสูงสุด

๗) การทบทวนอัตราโทษให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ได้แก้ไขเพิ่มเติมระบบการดำเนินการของการท่าเรือแห่งประเทศไทยทั้งระบบ แต่ยังคงขาดในส่วนบทกำหนดโทษกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงว่าด้วยการควบคุมปรับปรุงและให้ความสะดวกและความปลอดภัยแก่กิจการท่าเรือ และการเดินเรือภายในอาณาบริเวณ ซึ่งมีอัตราโทษปรับไม่เกิน ๒,๐๐๐ บาท ซึ่งเป็นอัตราโทษที่ค่อนข้างต่ำ และโดยที่ปัจจุบันได้มีการปรับตามกฎหมายว่าด้วยการปรับเป็นพินัยแล้ว จึงสมควรที่กระทรวงคมนาคมจะได้พิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมอัตราโทษตามกฎหมายว่าด้วยการท่าเรือแห่งประเทศไทยนี้ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน เพื่อสะท้อนถึงสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป และเพื่อให้บทกำหนดโทษสามารถทำหน้าที่ป้องปรามการกระทำผิดได้อย่างมีประสิทธิภาพควบคู่กับการสร้างความตระหนักในการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติเห็นชอบด้วยกับข้อสังเกตของคณะกรรมการการวิสามัญ โดยมีมติเห็นชอบด้วยคะแนนเสียง ๓๙๑ เสียง ไม่เห็นชอบ ไม่มีงดออกเสียง ๑ เสียง และไม่ลงคะแนนเสียง ๑ เสียง



หมายเหตุ สภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับข้อสังเกตของคณะกรรมการการ โดยให้
ประธานสภาผู้แทนราษฎรแจ้งไปยังคณะรัฐมนตรี และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ ตามข้อบังคับการประชุม
สภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๒๗^๕

๔. การวิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

จากการพิจารณาศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการทำเรือ
แห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มีประเด็นข้อดีและข้อสังเกต ดังนี้

ข้อดี

๑) การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการทำเรือแห่งประเทศไทยจะทำให้
การทำเรือแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจที่มีความสำคัญต่อระบบการค้าและการขนส่ง
ระหว่างประเทศมีความคล่องตัวในการประกอบกิจการทำเรือและสามารถดำเนินกิจการ
และทรัพย์สินขององค์กรให้เกิดประสิทธิภาพและประโยชน์สูงสุด อันเป็นการส่งเสริมและสนับสนุน
ให้กิจการด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์ของไทยมีความก้าวหน้า ซึ่งจะส่งผลอย่างมีนัยสำคัญ
ให้ระบบเศรษฐกิจของประเทศมีการเจริญเติบโตและมั่นคง ทำให้ประชาชนมีรายได้และพัฒนา
คุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

๒) การขนส่งระหว่างประเทศของไทยประมาณร้อยละ ๘๐ เป็นการขนส่ง
ทางทะเล โดยขนส่งผ่านท่าเรือหลักที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของการทำเรือแห่งประเทศไทย
นอกจากนี้ ภาคการส่งออกถือเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของไทย การทำเรือ
แห่งประเทศไทยซึ่งเป็นประตูการค้าหลักของประเทศจึงมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมและ
สนับสนุนเศรษฐกิจในภาพรวม ดังนั้น หากมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการทำเรือ
แห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๔ เพื่อส่งเสริมให้เกิดความคล่องตัวและรวดเร็วในการบริหารจัดการ
ท่าเรือจะสนับสนุนให้ต้นทุนการขนส่งโดยรวมของประเทศลดลง และสามารถเพิ่มศักยภาพ
การดำเนินธุรกิจในประเทศ รวมทั้งดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ ตลอดจนส่งเสริมให้ประเทศไทย

^๕ ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๒๗ และข้อ ๑๐๕ กำหนดไว้ ดังนี้

“ข้อ ๑๒๗ เมื่อคณะกรรมการได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติเสร็จแล้ว ให้เสนอร่างพระราชบัญญัตินั้น
โดยแสดงร่างเดิมและการแก้ไขเพิ่มเติมพร้อมทั้งรายงานต่อประธานสภา รายงานนั้นอย่างน้อยต้องระบุว่าได้มีหรือไม่มี
การแก้ไขเพิ่มเติมในมาตราใดบ้าง และถ้ามีการแปรญัตติ มติของคณะกรรมการเกี่ยวกับคำแปรญัตตินั้นเป็นประการใด
หรือมีการสงวนคำแปรญัตติของผู้แปรญัตติ หรือมีการสงวนความเห็นของกรรมการ และในกรณีที่คณะกรรมการ
มีการรับฟังความคิดเห็นและวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากร่างพระราชบัญญัติ ก็ให้ระบุไว้ในรายงานด้วย

ในกรณีที่คณะกรรมการเห็นว่าข้อสังเกตที่คณะรัฐมนตรีควรทราบหรือควรปฏิบัติ ให้บันทึกข้อสังเกต
ดังกล่าวไว้ในรายงานของคณะกรรมการเพื่อให้ที่ประชุมสภาพิจารณา และให้นำความในข้อ ๑๐๕ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ข้อ ๑๐๕

ฯลฯ

ฯลฯ

ในกรณีที่สภาเห็นด้วยกับข้อสังเกตของคณะกรรมการการ ให้ประธานสภาส่งรายงานและข้อสังเกตไปยัง
คณะรัฐมนตรี ศาล องค์การอิสระ องค์การอัยการ หรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

ฯลฯ

ฯลฯ”.



เป็นศูนย์กลางธุรกิจของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of South East Asian Nations) หรืออาเซียน (ASEAN)

ข้อสังเกต

๑) การกำหนดให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยสามารถลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่นหรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ทั้งในและนอกราชอาณาจักร เพื่อประโยชน์แก่กิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทยนั้น แม้ว่าการดำเนินการดังกล่าวอาจทำให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีรายได้เพิ่มมากขึ้นจากผลตอบแทนการลงทุน หรือสามารถนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ ๆ ในการบริหารจัดการท่าเรือและการขนส่งหรือโลจิสติกส์ (Logistics) ซึ่งอาจช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานและลดต้นทุนได้ แต่อย่างไรก็ตาม การลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่นหรือถือหุ้นดังกล่าว ยังอาจมีความเสี่ยงในการลงทุนและมีความไม่แน่นอนที่อาจจะไม่ได้รับผลตอบแทนตามเป้าหมาย โดยความเสี่ยงในการลงทุนที่ต้องพิจารณาประกอบการตัดสินใจ เช่น ความเสี่ยงจากตลาด (Market Risk) ความเสี่ยงทางธุรกิจ (Business Risk) ความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ย (Interest Rates Risk) และความเสี่ยงจากอัตราเงินเฟ้อ (Inflation Risk) ดังนั้น การท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงต้องมีการบริหารจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมเพื่อลดโอกาสในการขาดทุนและสร้างผลตอบแทนที่ดีในระยะยาว

๒) การกำหนดให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยสามารถจัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดทั้งในและนอกราชอาณาจักร เพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องในกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย จะต้องคำนึงถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการบริหารธุรกิจ รวมทั้งการควบคุมและตรวจสอบการดำเนินธุรกิจจำเป็นต้องวางแผนการประกอบธุรกิจอย่างรอบคอบและมีกลไกการกำกับดูแลเพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผล

๓) ร่างพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ยังไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกหรือลดขั้นตอนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ

๔) พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มีบทบัญญัติเกี่ยวกับคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อกำหนดนโยบายและควบคุมดูแลกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทยอยู่แล้ว ซึ่งการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ ในครั้งนี้ เป็นการแก้ไขปรับปรุงองค์ประกอบ รวมทั้งหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยให้มีความเหมาะสมเพื่อให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

๓. ตารางเปรียบเทียบ

พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔

(เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)

กับร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

และร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

ตารางเปรียบเทียบ

พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)
กับร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)
และร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ _____ ในพระปรมาภิไธย พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ธಾನินิวัต กรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิยากร ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ ให้ไว้ ณ วันที่ ๔ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๔ เป็นปีที่ ๖ ในรัชกาลปัจจุบัน	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. _____ 	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. _____
โดยที่เป็นการสมควรจัดตั้งการทำเรือ แห่งประเทศไทยขึ้นเป็นเอกเทศ	โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วย การทำเรือแห่งประเทศไทย	โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วย การทำเรือแห่งประเทศไทย

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
	พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับ มาตรา ๓๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เหตุผลและความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อความปลอดภัยในการดำเนินกิจการทำเรือและการเดินเรือภายในอาณาบริเวณของการทำเรือแห่งประเทศไทย รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการประกอบกิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทย อันจะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งการตราพระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับเงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๖ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยแล้ว	พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๓๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เหตุผลและความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อความปลอดภัยในการดำเนินกิจการทำเรือและการเดินเรือภายในอาณาบริเวณของการทำเรือแห่งประเทศไทย รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการประกอบกิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทย อันจะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งการตราพระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับเงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๖ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยแล้ว
พระมหากษัตริย์ โดยคำแนะนำและยินยอมของ รัฐสภา จึงมีพระบรมราชโองการให้ตรา พระราชบัญญัติขึ้นไว้ ดังต่อไปนี้		

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
	มาตรา ๕ ให้เพิ่มบทนิยามคำว่า “ผู้ว่าการ” ระหว่างบทนิยามคำว่า “คณะกรรมการ” และคำว่า “รัฐมนตรี” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ““ผู้ว่าการ” หมายความว่า ผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทย”	มาตรา ๕ ให้เพิ่มบทนิยามคำว่า “ผู้ว่าการ” ระหว่างบทนิยามคำว่า “คณะกรรมการ” และคำว่า “รัฐมนตรี” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ““ผู้ว่าการ” หมายความว่า ผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทย”
	มาตรา ๖ ให้แก้ไขคำว่า “ผู้อำนวยการ” ในพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ เป็นคำว่า “ผู้ว่าการ” ทุกแห่ง	มาตรา ๖ ให้แก้ไขคำว่า “ผู้อำนวยการ” ในพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ เป็นคำว่า “ผู้ว่าการ” ทุกแห่ง
	มาตรา ๗ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๔๙๙ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน	มาตรา ๗ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๔๙๙ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงเกี่ยวกับการควบคุมและปรับปรุงท่าเรือ และการเดินเรือ รวมทั้งอำนวยความสะดวกและรักษาความปลอดภัยภายในอาณาบริเวณท่าเรือ และการเดินเรือ ภายในอาณาบริเวณ และการอื่น เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้	“มาตรา ๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงเกี่ยวกับการควบคุมและปรับปรุงท่าเรือ และการเดินเรือ รวมทั้งอำนวยความสะดวกและรักษาความปลอดภัยภายในอาณาบริเวณท่าเรือ และการเดินเรือ และกำหนดกิจการอื่น เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ กฎกระทรวงนั้น เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้”	“มาตรา ๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงเกี่ยวกับการควบคุมและปรับปรุงท่าเรือ และการเดินเรือ รวมทั้งอำนวยความสะดวกและรักษาความปลอดภัยภายในอาณาบริเวณท่าเรือ และการเดินเรือ และกำหนดกิจการอื่น เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ กฎกระทรวงนั้น เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้”
มาตรา ๖ ให้จัดตั้งการทำเรือขึ้น เรียกว่า “การทำเรือแห่งประเทศไทย” มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้ ๓๓๓ (๓) ดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าเรือ ๓๓๓	มาตรา ๘ ให้ยกเลิกความใน (๓) ของมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๔๓ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “(๓) ดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องในการประกอบกิจการท่าเรือเพื่อประโยชน์แก่การทำเรือแห่งประเทศไทย”	มาตรา ๘ ให้ยกเลิกความใน (๓) ของมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๔๓ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “(๓) ดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องในการประกอบกิจการท่าเรือเพื่อประโยชน์แก่การทำเรือแห่งประเทศไทย”

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๙ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยมีอำนาจที่จะกระทำการต่าง ๆ ภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ตามที่ระบุไว้ในมาตรา ๖ และอำนาจเช่นนี้ให้รวมถึง (๑) สร้าง ซ่อม จัดหา จำหน่าย เช่า ให้เช่า และดำเนินงานเกี่ยวกับเครื่องใช้ บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการทำเรือ (๒) ซ่อม จัดหา เช่า ให้เช่า ถูกรรมสิทธิ์ครอบครอง จำหน่าย หรือดำเนินงานเกี่ยวกับสังหาริมทรัพย์หรืออสังหาริมทรัพย์ (๓) กำหนดอัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการทำเรือ และออกระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว	มาตรา ๙ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๙ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๔๓ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๙ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยมีอำนาจกระทำการกิจการภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ตามมาตรา ๖ และอำนาจเช่นนี้ให้รวมถึง (๑) ถูกรรมสิทธิ์ มีสิทธิครอบครอง หรือ มีทรัพย์สินสิทธิต่าง ๆ ทั้งในและนอกราชอาณาจักร (๒) ก่อตั้งสิทธิหรือกระทำการนิติกรรมใด ๆ ทั้งในและนอกราชอาณาจักร (๓) เรียกเก็บค่าภาระการใช้ท่าเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการทำเรือ และค่าภาระต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ	มาตรา ๙ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๙ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๔๓ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๙ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยมีอำนาจกระทำการกิจการภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ตามมาตรา ๖ และอำนาจเช่นนี้ให้รวมถึง (๑) ถูกรรมสิทธิ์ มีสิทธิครอบครอง หรือ มีทรัพย์สินสิทธิต่าง ๆ ทั้งในและนอกราชอาณาจักร (๒) ก่อตั้งสิทธิหรือกระทำการนิติกรรมใด ๆ ทั้งในและนอกราชอาณาจักร (๓) เรียกเก็บค่าภาระการใช้ท่าเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการทำเรือ และค่าภาระต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๕ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
(๔) จัดระเบียบว่าด้วยความปลอดภัย การใช้ท่าเรือ บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ (๕) กู้ยืมเงิน (๖) ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายใน อาณาบริเวณ (๗) ควบคุม ปรับปรุง และให้ความสะดวกและ ความปลอดภัยแก่กิจการท่าเรือและการเดินเรือ ภายในอาณาบริเวณ (๘) กำหนดอัตราค่าภาระต่าง ๆ ภายใน อาณาบริเวณ (๙) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน	(๔) กำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยและ ความเป็นระเบียบเรียบร้อยเกี่ยวกับการใช้ท่าเรือ การให้บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ รวมทั้งการจัดการเกี่ยวกับการสาธารณสุขและคุณภาพ สิ่งแวดล้อมภายในอาณาบริเวณ (๕) กู้หรือยืมเงินภายในและภายนอกราชอาณาจักร (๖) ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายใน อาณาบริเวณ (๗) ควบคุม ปรับปรุง และให้ความสะดวกและ ความปลอดภัยแก่กิจการท่าเรือและการเดินเรือ ภายในอาณาบริเวณ (๘) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน หรือเพื่อประโยชน์แก่กิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย	(๔) กำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยและ ความเป็นระเบียบเรียบร้อยเกี่ยวกับการใช้ท่าเรือ การให้บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ รวมทั้งการจัดการเกี่ยวกับการสาธารณสุขและคุณภาพ สิ่งแวดล้อมภายในอาณาบริเวณ (๕) กู้หรือยืมเงินภายในและภายนอกราชอาณาจักร (๖) ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายใน อาณาบริเวณ (๗) ควบคุม ปรับปรุง และให้ความสะดวกและ ความปลอดภัยแก่กิจการท่าเรือและการเดินเรือ ภายในอาณาบริเวณ (๘) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน หรือเพื่อประโยชน์แก่กิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
(๑๐) จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประกอบกิจการทำเรือและกิจการอื่นภายใน ขอบแห่งวัตถุประสงค์ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดดังกล่าว จะมีคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจ ของคนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่าร้อยละสี่สิบเก้า ของทุนจดทะเบียนของบริษัทนั้นไม่ได้ (๑๑) เข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้น ในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประโยชน์ แก่กิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทย	(๙) จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ทั้งในและนอกราชอาณาจักร เพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับ หรือเกี่ยวเนื่องในกิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดที่จัดตั้ง ในราชอาณาจักร จะมีคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการ ประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวถือหุ้นเกินร้อยละ สี่สิบเก้าของทุนจดทะเบียนของบริษัทนั้นไม่ได้ (๑๐) ลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ทั้งในและนอกราชอาณาจักร เพื่อประโยชน์แก่กิจการ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย (๑๑) ให้เช่าหรือพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ของการทำเรือแห่งประเทศไทยตามความจำเป็น โดยคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะควบคู่ไปด้วย (๑๒) กระทำการอย่างอื่นบรรดาที่เกี่ยวกับหรือ เกี่ยวเนื่องในการจัดการให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย”	(๙) จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ทั้งในและนอกราชอาณาจักร เพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับ หรือเกี่ยวเนื่องในกิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดที่จัดตั้ง ในราชอาณาจักร จะมีคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการ ประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวถือหุ้นเกินร้อยละ สี่สิบเก้าของทุนจดทะเบียนของบริษัทนั้นไม่ได้ (๑๐) ลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ทั้งในและนอกราชอาณาจักร เพื่อประโยชน์แก่กิจการ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย (๑๑) ให้เช่าหรือพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ของการทำเรือแห่งประเทศไทยตามความจำเป็น โดยคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะควบคู่ไปด้วย (๑๒) กระทำการอย่างอื่นบรรดาที่เกี่ยวกับหรือ เกี่ยวเนื่องในการจัดการให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย”

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๑๘ เงินสำรองของการทำเรือแห่งประเทศไทย ให้ประกอบด้วยเงินสำรองเพื่อขาดและเงินสำรองอื่น ๆ เพื่อความประสงค์แต่ละอย่างโดยเฉพาะ เช่น ค่าเสื่อมราคาและค่าทำให้ดีขึ้น เป็นต้น ตามแต่คณะกรรมการจะเห็นสมควร	มาตรา ๑๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๘ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๑๘ เงินสำรองของการทำเรือแห่งประเทศไทย ให้ประกอบด้วยเงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เพื่อขาดและเงินสำรองอื่น ๆ ตามความประสงค์แต่ละอย่างโดยเฉพาะ ทั้งนี้ ตามความจำเป็นที่คณะกรรมการเห็นสมควร เงินสำรองจะนำออกใช้ได้ก็แต่โดยมติของคณะกรรมการ”	มาตรา ๑๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๘ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๑๘ เงินสำรองของการทำเรือแห่งประเทศไทย ให้ประกอบด้วยเงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เพื่อขาดและเงินสำรองอื่น ๆ ตามความประสงค์แต่ละอย่างโดยเฉพาะ ทั้งนี้ ตามความจำเป็นที่คณะกรรมการเห็นสมควร เงินสำรองจะนำออกใช้ได้ก็แต่โดยมติของคณะกรรมการ”
มาตรา ๑๙ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทย เปิดบัญชีเงินฝากไว้กับธนาคารตามระเบียบของ คณะกรรมการ ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี	มาตรา ๑๑ ให้ยกเลิกมาตรา ๑๙ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔	มาตรา ๑๑ ให้ยกเลิกมาตรา ๑๙ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔
	มาตรา ๑๒ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๔๙๙ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน	มาตรา ๑๒ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๔๙๙ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๒๒ ให้มีคณะกรรมการของการทำเรือ แห่งประเทศไทยขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วย ประธานกรรมการหนึ่งคน กรรมการอื่นไม่น้อยกว่า หกคน แต่ไม่เกินสิบคน ซึ่งอย่างน้อยจะต้องเป็น ผู้มีความรู้และจัดเจนเกี่ยวกับการทำเรือหนึ่งคน และเกี่ยวกับการเศรษฐกิจหรือการคลังหนึ่งคน ให้คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งประธานกรรมการ และกรรมการ คณะรัฐมนตรีจะแต่งตั้งผู้อำนวยการเป็นกรรมการ ด้วยก็ได้ ให้คณะกรรมการนี้มีอำนาจหน้าที่วางนโยบาย และควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการทำเรือ แห่งประเทศไทย	“มาตรา ๒๒ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย” ประกอบด้วย ประธานกรรมการหนึ่งคน และ กรรมการอื่นอีกไม่น้อยกว่าหกคน แต่ไม่เกินเก้าคน ให้ผู้ว่าการเป็นกรรมการและเลขานุการ ให้คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งประธานกรรมการ และกรรมการอื่น”	“มาตรา ๒๒ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย” ประกอบด้วย ประธานกรรมการหนึ่งคน และ กรรมการอื่นอีกไม่น้อยกว่าหกคน แต่ไม่เกินเก้าคน ให้ผู้ว่าการเป็นกรรมการและเลขานุการ ให้คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งประธานกรรมการ และกรรมการอื่น”
	มาตรา ๑๓ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๓ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน	มาตรา ๑๓ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๓ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๒๓ ผู้ที่จะดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ กรรมการและผู้อำนวยการจะต้องเป็นผู้มีสัญชาติไทย และมีความรู้และจัดเจนเกี่ยวกับการทำเรือ การขนส่ง การเดินเรือ พาณิชยกรรม การเศรษฐกิจ หรือการเงิน	“มาตรา ๒๓ ประธานกรรมการและกรรมการ ที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งต้องมีความรู้ความเชี่ยวชาญ เกี่ยวกับการทำเรือ การขนส่ง การเดินเรือ พาณิชยกรรม การเศรษฐกิจ การเงิน การคลัง การบริหาร วิศวกรรม เทคโนโลยีสารสนเทศ หรือกฎหมาย”	“มาตรา ๒๓ ประธานกรรมการและกรรมการ ที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งต้องมีความรู้ความเชี่ยวชาญ เกี่ยวกับการทำเรือ การขนส่ง การเดินเรือ พาณิชยกรรม การเศรษฐกิจ การเงิน การคลัง การบริหาร วิศวกรรม เทคโนโลยีสารสนเทศ หรือกฎหมาย”
มาตรา ๒๔ ให้คณะกรรมการเป็นผู้แทน การทำเรือแห่งประเทศไทยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ บุคคลภายนอก แต่คณะกรรมการจะมอบหมายให้ ผู้อำนวยการหรือพนักงานอื่นใดเป็นผู้แทนแทนก็ได้	มาตรา ๑๔ ให้ยกเลิกมาตรา ๒๔ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔	มาตรา ๑๔ ให้ยกเลิกมาตรา ๒๔ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔
	มาตรา ๑๕ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖ และมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และให้ใช้ ความต่อไปนี้แทน	มาตรา ๑๕ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖ และมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และให้ใช้ ความต่อไปนี้แทน

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๙๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๒๕ ผู้มีลักษณะดังต่อไปนี้ต้องห้ามมิให้เป็นประธานกรรมการและกรรมการ คือ (๑) มีส่วนได้เสียในสัญญาในการทำเรือแห่งประเทศไทย หรือในกิจการที่กระทำให้แก่การทำเรือแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยทางอ้อม เว้นแต่จะเป็นเพียงผู้ถือหุ้นของบริษัทที่กระทำการอันมีส่วนได้เสียเช่นนั้น (๒) เป็นพนักงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย (๓) เป็นข้าราชการการเมือง มาตรา ๒๖ ให้ประธานกรรมการและกรรมการที่ได้รับแต่งตั้งดำรงตำแหน่งสี่ปี แต่สำหรับกรรมการนั้นในวาระเริ่มแรกเมื่อครบกำหนดสองปี ให้ออกจากตำแหน่งกึ่งหนึ่งโดยวิธีจับสลาก ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นกึ่งหนึ่งไม่ได้ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับกึ่งหนึ่ง กรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระ จะแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอีกก็ได้	“มาตรา ๒๕ ประธานกรรมการและกรรมการที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง นอกจากต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจแล้ว ยังต้องไม่เป็นพนักงานหรือลูกจ้างของการทำเรือแห่งประเทศไทยด้วย มาตรา ๒๖ ให้ประธานกรรมการและกรรมการที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งคราวละสามปี เมื่อครบกำหนดตามวาระในวาระหนึ่ง หากยังมีได้มีการแต่งตั้งประธานกรรมการหรือกรรมการขึ้นใหม่ ให้ประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระนั้นอยู่ในตำแหน่งเพื่อดำเนินงานต่อไป จนกว่าประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่เข้ารับหน้าที่ ประธานกรรมการหรือกรรมการที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ แต่ต้องไม่เกินสองวาระติดต่อกัน	“มาตรา ๒๕ ประธานกรรมการและกรรมการที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง นอกจากต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจแล้ว ยังต้องไม่เป็นพนักงานหรือลูกจ้างของการทำเรือแห่งประเทศไทยด้วย มาตรา ๒๖ ให้ประธานกรรมการและกรรมการที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งคราวละสามปี เมื่อครบกำหนดตามวาระในวาระหนึ่ง หากยังมีได้มีการแต่งตั้งประธานกรรมการหรือกรรมการขึ้นใหม่ ให้ประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระนั้นอยู่ในตำแหน่งเพื่อดำเนินงานต่อไป จนกว่าประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่เข้ารับหน้าที่ ประธานกรรมการหรือกรรมการที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ แต่ต้องไม่เกินสองวาระติดต่อกัน

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๒๗ ประธานกรรมการและกรรมการ ย่อมพ้นจากตำแหน่งก่อนถึงวาระพ้นจากตำแหน่ง ตามความในมาตรา ๒๖ เมื่อ (๑) ตาย (๒) ลาออก (๓) คณะรัฐมนตรีให้ออก (๔) มีลักษณะต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๕ ในกรณีที่มีการพ้นจากตำแหน่งก่อนถึงวาระ ให้มีการแต่งตั้งกรรมการเข้าแทน กรรมการที่ได้รับ แต่งตั้งเข้าแทนนี้ ย่อมอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่า กำหนดเวลาของผู้ซึ่งตนแทน	มาตรา ๒๗ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ ตามมาตรา ๒๖ ประธานกรรมการและกรรมการ ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งพ้นจากตำแหน่งเมื่อ (๑) ตาย (๒) ลาออก (๓) คณะรัฐมนตรีให้ออก (๔) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้าม ตามมาตรา ๒๕ ในกรณีที่ประธานกรรมการหรือกรรมการ ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ หรือในกรณีที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งกรรมการเพิ่มขึ้น ในระหว่างที่กรรมการซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระ อยู่ในตำแหน่ง ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งแทน หรือเป็นกรรมการเพิ่มขึ้นอยู่ในตำแหน่งเท่ากับ วาระที่เหลืออยู่ของประธานกรรมการหรือกรรมการ ซึ่งได้แต่งตั้งไว้แล้ว”	มาตรา ๒๗ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ ตามมาตรา ๒๖ ประธานกรรมการและกรรมการ ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งพ้นจากตำแหน่งเมื่อ (๑) ตาย (๒) ลาออก (๓) คณะรัฐมนตรีให้ออก (๔) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้าม ตามมาตรา ๒๕ ในกรณีที่ประธานกรรมการหรือกรรมการ ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ หรือในกรณีที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งกรรมการเพิ่มขึ้น ในระหว่างที่กรรมการซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระ อยู่ในตำแหน่ง ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งแทน หรือเป็นกรรมการเพิ่มขึ้นอยู่ในตำแหน่งเท่ากับ วาระที่เหลืออยู่ของประธานกรรมการหรือกรรมการ ซึ่งได้แต่งตั้งไว้แล้ว”
มาตรา ๒๘ ประธานกรรมการและกรรมการ ย่อมได้รับประโยชน์ตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด	มาตรา ๑๖ ให้ยกเลิกมาตรา ๒๘ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔	มาตรา ๑๖ ให้ยกเลิกมาตรา ๒๘ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๒๙ ภายใต้บังคับแห่งมาตรา ๒๒ วรรคท้าย คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้ (๑) กระทำกิจการและวางข้อบังคับและระเบียบ การตามทีระบุไว้ในมาตรา ๙ (๒) แต่งตั้ง ถอดถอน กำหนด เลื่อนขั้นหรือ ลดชั้นอัตราเงินเดือนที่ปรึกษา ผู้เชี่ยวชาญ และ หัวหน้าฝ่ายต่าง ๆ ซึ่งกระทำหน้าที่ช่วยผู้อำนวยการ และกำหนดอัตราเงินเดือนของพนักงานอื่น ของการทำเรือแห่งประเทศไทย	มาตรา ๑๗ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๙ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๔๙๙ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๒๙ ให้คณะกรรมการมีหน้าที่และอำนาจ วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย หน้าที่และอำนาจ เช่นว่านี้ให้รวมถึง (๑) ออกข้อบังคับหรือระเบียบเพื่อปฏิบัติการ ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และอำนาจตามมาตรา ๖ และมาตรา ๙ (๒) ออกข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการบริหาร และการดำเนินงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย	มาตรา ๑๗ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๙ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๔๙๙ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๒๙ ให้คณะกรรมการมีหน้าที่และอำนาจ วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย หน้าที่และอำนาจ เช่นว่านี้ให้รวมถึง (๑) ออกข้อบังคับหรือระเบียบเพื่อปฏิบัติการ ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และอำนาจตามมาตรา ๖ และมาตรา ๙ (๒) ออกข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการบริหาร และการดำเนินงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
(๓) วางข้อบังคับการประชุมและการดำเนิน กิจการของคณะกรรมการ (๔) วางข้อบังคับกำหนดระเบียบปฏิบัติงาน และระเบียบวินัยและการลงโทษพนักงานการทำเรือ แห่งประเทศไทย และกรณีอื่นทำนองเดียวกัน	(๓) ออกข้อบังคับหรือระเบียบการประชุมและ การดำเนินกิจการของคณะกรรมการและอนุกรรมการ (๔) ออกข้อบังคับว่าด้วยการปฏิบัติงานของผู้ว่าการ และการมอบหมายให้ผู้อื่นปฏิบัติงานแทนผู้ว่าการ (๕) ออกข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับ การบริหารงานบุคคล การบรรจุ การแต่งตั้ง การประเมินผลงาน การเลื่อนขั้นหรือลดขั้นอัตราเงินเดือน หรือค่าจ้าง วินัยและการลงโทษทางวินัย การร้องทุกข์ และการอุทธรณ์การลงโทษทางวินัย การออกจากตำแหน่ง ตลอดจนการกำหนดตำแหน่ง อัตราเงินเดือน ค่าจ้าง และเงินอื่น ๆ ของพนักงานและลูกจ้างของการทำเรือ แห่งประเทศไทย (๖) ออกข้อบังคับว่าด้วยกองทุนสงเคราะห์หรือ การสงเคราะห์อื่น เพื่อสวัสดิการของพนักงานและ ลูกจ้างของการทำเรือแห่งประเทศไทย รวมทั้งครอบครัว ของพนักงานและลูกจ้างดังกล่าว (๗) ออกระเบียบว่าด้วยรูปแบบของพนักงาน และลูกจ้างของการทำเรือแห่งประเทศไทย	(๓) ออกข้อบังคับหรือระเบียบการประชุมและ การดำเนินกิจการของคณะกรรมการและอนุกรรมการ (๔) ออกข้อบังคับว่าด้วยการปฏิบัติงานของผู้ว่าการ และการมอบหมายให้ผู้อื่นปฏิบัติงานแทนผู้ว่าการ (๕) ออกข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับ การบริหารงานบุคคล การบรรจุ การแต่งตั้ง การประเมินผลงาน การเลื่อนขั้นหรือลดขั้นอัตราเงินเดือน หรือค่าจ้าง วินัยและการลงโทษทางวินัย การร้องทุกข์ และการอุทธรณ์การลงโทษทางวินัย การออกจากตำแหน่ง ตลอดจนการกำหนดตำแหน่ง อัตราเงินเดือน ค่าจ้าง และเงินอื่น ๆ ของพนักงานและลูกจ้างของการทำเรือ แห่งประเทศไทย (๖) ออกข้อบังคับว่าด้วยกองทุนสงเคราะห์หรือ การสงเคราะห์อื่น เพื่อสวัสดิการของพนักงานและ ลูกจ้างของการทำเรือแห่งประเทศไทย รวมทั้งครอบครัว ของพนักงานและลูกจ้างดังกล่าว (๗) ออกระเบียบว่าด้วยรูปแบบของพนักงาน และลูกจ้างของการทำเรือแห่งประเทศไทย

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๕ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
(๕) กำหนดอัตราค่าภาระต่าง ๆ ภายใน อาณาบริเวณ อัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือ บริการและ ความสะดวกต่าง ๆ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย แต่ต้องอยู่ภายในอัตราขั้นสูงและขั้นต่ำ ที่คณะรัฐมนตรีกำหนด อำนาจหน้าที่ตามที่บัญญัติไว้ใน (๑) นั้น ถ้าคณะกรรมการเห็นสมควรจะมอบหมายให้ ผู้อำนวยการดำเนินการก็ได้ การเปลี่ยนแปลงอัตราค่าภาระดังระบุไว้ใน (๕) จะต้องประกาศให้ประชาชนทราบล่วงหน้าเป็นเวลา ไม่น้อยกว่าสิบห้าวัน	(๘) กำหนดอัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือ การบริการ และการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ของการทำเรือ แห่งประเทศไทย และอัตราค่าภาระต่าง ๆ ภายใน อาณาบริเวณ โดยต้องอยู่ภายในอัตราขั้นสูงและขั้นต่ำ ที่คณะรัฐมนตรีกำหนด (๙) ยกเว้นหรือลดหย่อนค่าภาระตาม (๘) โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี (๑๐) ออกข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการจัดเก็บ ค่าภาระตาม (๘) ถ้าข้อบังคับหรือระเบียบใดมีข้อความจำกัดอำนาจ ผู้ว่าการหรือผู้ซึ่งผู้ว่าการมอบหมายในการทำนิติกรรม ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา”	(๘) กำหนดอัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือ การบริการ และการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ของการทำเรือ แห่งประเทศไทย และอัตราค่าภาระต่าง ๆ ภายใน อาณาบริเวณ โดยต้องอยู่ภายในอัตราขั้นสูงและขั้นต่ำ ที่คณะรัฐมนตรีกำหนด (๙) ยกเว้นหรือลดหย่อนค่าภาระตาม (๘) โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี (๑๐) ออกข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการจัดเก็บ ค่าภาระตาม (๘) ถ้าข้อบังคับหรือระเบียบใดมีข้อความจำกัดอำนาจ ผู้ว่าการหรือผู้ซึ่งผู้ว่าการมอบหมายในการทำนิติกรรม ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา”

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๒๘ ประธานกรรมการและกรรมการ ย่อมได้รับประโยชน์ตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรี กำหนด	มาตรา ๑๘ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๒๘/๑ และมาตรา ๒๘/๒ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือ แห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ “มาตรา ๒๘/๑ เพื่อประโยชน์แห่งกิจการ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ให้คณะกรรมการ มีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินการ อย่างหนึ่งอย่างใดของการทำเรือแห่งประเทศไทย ตามที่คณะกรรมการมอบหมาย มาตรา ๒๘/๒ ให้ประธานกรรมการ กรรมการ และอนุกรรมการ ได้รับประโยชน์ตอบแทน ตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด”	มาตรา ๑๘ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๒๘/๑ และมาตรา ๒๘/๒ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือ แห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ “มาตรา ๒๘/๑ เพื่อประโยชน์แห่งกิจการ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ให้คณะกรรมการ มีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินการ อย่างหนึ่งอย่างใดของการทำเรือแห่งประเทศไทย ตามที่คณะกรรมการมอบหมาย มาตรา ๒๘/๒ ให้ประธานกรรมการ กรรมการ และอนุกรรมการ ได้รับประโยชน์ตอบแทน ตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด”
มาตรา ๓๐ ให้คณะกรรมการแต่งตั้งผู้อำนวยการ ด้วยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี ในการนี้ จะแต่งตั้งกรรมการเป็นผู้อำนวยการก็ได้	มาตรา ๑๙ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๓๐ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๓๐ ให้คณะกรรมการแต่งตั้ง ผู้ซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ตามกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐาน สำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจเป็นผู้ว่าการ ทั้งนี้ โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี	มาตรา ๑๙ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๓๐ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๓๐ ให้คณะกรรมการแต่งตั้ง ผู้ซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ตามกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐาน สำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจเป็นผู้ว่าการ ทั้งนี้ โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
ให้ผู้อำนวยความสะดวกได้รับเงินเดือนตามที่คณะกรรมการกำหนดด้วยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี และให้อยู่ในตำแหน่งได้โดยไม่มีกำหนดเวลา แต่ในกรณีที่บกพร่องต่อหน้าที่หรือหย่อนสมรรถภาพ คณะกรรมการจะให้ออกจากตำแหน่งด้วยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีก็ได้	ให้ผู้ว่าการได้รับเงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทนอื่นตามที่คณะกรรมการกำหนด โดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง”	ให้ผู้ว่าการได้รับเงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทนอื่นตามที่คณะกรรมการกำหนด โดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง”
	มาตรา ๒๐ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๓๐/๑ มาตรา ๓๐/๒ และมาตรา ๓๐/๓ แห่งพระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ “มาตรา ๓๐/๑ ผู้ว่าการมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละไม่เกินสี่ปี และอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้แต่ต้องไม่เกินสองวาระติดต่อกัน มาตรา ๓๐/๒ เมื่อผู้ว่าการไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้หรือเมื่อตำแหน่งผู้ว่าการว่างลงและยังมิได้แต่งตั้งผู้ว่าการ ให้คณะกรรมการแต่งตั้งพนักงานในระดับรองผู้ว่าการคนหนึ่งเป็นผู้รักษาการแทนผู้ว่าการ โดยในระหว่างที่คณะกรรมการยังมิได้แต่งตั้งผู้รักษาการแทนให้รองผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทยที่มีอาวุโสสูงสุดตามลำดับเป็นผู้รักษาการแทนผู้ว่าการไปพลางก่อน	มาตรา ๒๐ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๓๐/๑ มาตรา ๓๐/๒ และมาตรา ๓๐/๓ แห่งพระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ “มาตรา ๓๐/๑ ผู้ว่าการมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละไม่เกินสี่ปี และอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้แต่ต้องไม่เกินสองวาระติดต่อกัน มาตรา ๓๐/๒ เมื่อผู้ว่าการไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้หรือเมื่อตำแหน่งผู้ว่าการว่างลงและยังมิได้แต่งตั้งผู้ว่าการ ให้คณะกรรมการแต่งตั้งพนักงานในระดับรองผู้ว่าการคนหนึ่งเป็นผู้รักษาการแทนผู้ว่าการ โดยในระหว่างที่คณะกรรมการยังมิได้แต่งตั้งผู้รักษาการแทนให้รองผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทยที่มีอาวุโสสูงสุดตามลำดับเป็นผู้รักษาการแทนผู้ว่าการไปพลางก่อน

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
	ในกรณีที่ไม่มีพนักงานในระดับรองผู้ว่าการหรือมีแต่ไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้คณะกรรมการแต่งตั้งกรรมการคนหนึ่งเป็นผู้รักษาการแทนผู้ว่าการ ให้ผู้รักษาการแทนผู้ว่าการมีหน้าที่และอำนาจอย่างเดียวกับผู้ว่าการ มาตรา ๓๐/๓ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระตามมาตรา ๓๐/๑ ผู้ว่าการพ้นจากตำแหน่งเมื่อ (๑) ตาย (๒) ลาออก (๓) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๓๐ วรรคหนึ่ง (๔) ขาดการประชุมคณะกรรมการเกินสามครั้งติดต่อกันโดยไม่มีเหตุอันสมควร (๕) สัญญาจ้างสิ้นสุดลง (๖) ถูกเลิกสัญญาจ้าง”	ในกรณีที่ไม่มีพนักงานในระดับรองผู้ว่าการหรือมีแต่ไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้คณะกรรมการแต่งตั้งกรรมการคนหนึ่งเป็นผู้รักษาการแทนผู้ว่าการ ให้ผู้รักษาการแทนผู้ว่าการมีหน้าที่และอำนาจอย่างเดียวกับผู้ว่าการ มาตรา ๓๐/๓ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระตามมาตรา ๓๐/๑ ผู้ว่าการพ้นจากตำแหน่งเมื่อ (๑) ตาย (๒) ลาออก (๓) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๓๐ วรรคหนึ่ง (๔) ขาดการประชุมคณะกรรมการเกินสามครั้งติดต่อกันโดยไม่มีเหตุอันสมควร (๕) สัญญาจ้างสิ้นสุดลง (๖) ถูกเลิกสัญญาจ้าง”
	มาตรา ๒๑ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๓๑ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน	มาตรา ๒๑ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๓๑ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๓๑ ผู้อำนวยการเป็นผู้บริหารการทำเรือ แห่งประเทศไทยให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการ กำหนด และให้มีอำนาจบังคับบัญชาพนักงาน ของการทำเรือแห่งประเทศไทยทุกตำแหน่ง ผู้อำนวยการต้องรับผิดชอบต่อคณะกรรมการ ในการจัดการและดำเนินงานของการทำเรือ แห่งประเทศไทย	“มาตรา ๓๑ ผู้ว่าการมีหน้าที่บริหารกิจการ ของการทำเรือแห่งประเทศไทยให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ และนโยบายที่คณะกรรมการกำหนด และให้มีอำนาจบังคับบัญชาพนักงานและลูกจ้าง ของการทำเรือแห่งประเทศไทยทุกตำแหน่ง ผู้ว่าการต้องรับผิดชอบต่อคณะกรรมการในการบริหาร กิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทย”	“มาตรา ๓๑ ผู้ว่าการมีหน้าที่บริหารกิจการ ของการทำเรือแห่งประเทศไทยให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ และนโยบายที่คณะกรรมการกำหนด และให้มีอำนาจบังคับบัญชาพนักงานและลูกจ้าง ของการทำเรือแห่งประเทศไทยทุกตำแหน่ง ผู้ว่าการต้องรับผิดชอบต่อคณะกรรมการในการบริหาร กิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทย”
มาตรา ๓๑ ทวิ ผู้อำนวยการ หรือพนักงาน ของการทำเรือแห่งประเทศไทยซึ่งมีอายุครบ หกสิบปีบริบูรณ์แล้ว เป็นอันพ้นจากตำแหน่ง เมื่อสิ้นปีที่อายุครบหกสิบปีบริบูรณ์ เว้นแต่จะได้ มีการต่ออายุการทำงานอีกคราวละหนึ่งปี จนอายุครบ หกสิบห้าปีบริบูรณ์ วิธีการต่ออายุการทำงานให้เป็นไปตามข้อบังคับ ของคณะกรรมการ การต่ออายุการทำงาน ของผู้อำนวยการจะต้องได้รับความเห็นชอบ ของคณะรัฐมนตรีด้วย	มาตรา ๒๒ ให้ยกเลิกมาตรา ๓๑ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔	มาตรา ๒๒ ให้ยกเลิกมาตรา ๓๑ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๓๒ ผู้อำนวยการมีอำนาจ (๑) แต่งตั้ง ถอดถอน เลื่อนขั้นหรือลดขั้นอัตรา เงินเดือนพนักงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย นอกจากที่อยู่ในอำนาจของคณะกรรมการตามความ ในมาตรา ๒๙ (๒) ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามข้อบังคับ ที่คณะกรรมการกำหนด (๒) ออกระเบียบ ข้อบังคับเกี่ยวกับการปฏิบัติงาน ของการทำเรือแห่งประเทศไทย	มาตรา ๒๓ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๓๒ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๓๒ ผู้ว่าการมีอำนาจ (๑) บรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน เลื่อน ลด ตัดเงินเดือน หรือค่าจ้าง ลงโทษทางวินัยแก่พนักงานและลูกจ้าง ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ตลอดจนให้พนักงาน และลูกจ้างของการทำเรือแห่งประเทศไทยออกจาก ตำแหน่งตามข้อบังคับหรือระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด เว้นแต่ในกรณีที่เป็นพนักงานตั้งแต่ตำแหน่ง ผู้อำนวยการฝ่ายหรือเทียบเท่าขึ้นไปจะต้องได้รับ ความเห็นชอบจากคณะกรรมการก่อน (๒) วางระเบียบเกี่ยวกับการปฏิบัติงานและกำหนด เงื่อนไขในการทำงานของพนักงานและลูกจ้าง ของการทำเรือแห่งประเทศไทย โดยไม่ขัดหรือแย้ง กับข้อบังคับหรือระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด”	มาตรา ๒๓ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๓๒ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๓๒ ผู้ว่าการมีอำนาจ (๑) บรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน เลื่อน ลด ตัดเงินเดือน หรือค่าจ้าง ลงโทษทางวินัยแก่พนักงานและลูกจ้าง ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ตลอดจนให้พนักงาน และลูกจ้างของการทำเรือแห่งประเทศไทยออกจาก ตำแหน่งตามข้อบังคับหรือระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด เว้นแต่ในกรณีที่เป็นพนักงานตั้งแต่ตำแหน่ง ผู้อำนวยการฝ่ายหรือเทียบเท่าขึ้นไปจะต้องได้รับ ความเห็นชอบจากคณะกรรมการก่อน (๒) วางระเบียบเกี่ยวกับการปฏิบัติงานและกำหนด เงื่อนไขในการทำงานของพนักงานและลูกจ้าง ของการทำเรือแห่งประเทศไทย โดยไม่ขัดหรือแย้ง กับข้อบังคับหรือระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด”

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๒๔ ให้คณะกรรมการเป็นผู้แทนการทำเรือแห่งประเทศไทยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับบุคคลภายนอก แต่คณะกรรมการจะมอบหมายให้อำนาจการหรือพนักงานอื่นใดเป็นผู้แทนแทนก็ได้	มาตรา ๒๔ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๓๒/๑ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ “มาตรา ๓๒/๑ ในกิจการที่เกี่ยวกับบุคคลภายนอก ให้ผู้ว่าการเป็นผู้แทนการทำเรือแห่งประเทศไทย และเพื่อการนี้ ผู้ว่าการจะมอบหมายให้พนักงานอื่นใดเป็นผู้แทนก็ได้ ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด นิติกรรมใดที่ผู้ว่าการกระทำโดยฝ่าฝืนข้อบังคับหรือระเบียบตามมาตรา ๒๙ วรรคสอง ย่อมไม่ผูกพันการทำเรือแห่งประเทศไทย เว้นแต่คณะกรรมการจะให้สัตยาบัน”	มาตรา ๒๔ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๓๒/๑ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ “มาตรา ๓๒/๑ ในกิจการที่เกี่ยวกับบุคคลภายนอก ให้ผู้ว่าการเป็นผู้แทนการทำเรือแห่งประเทศไทย และเพื่อการนี้ ผู้ว่าการจะมอบหมายให้พนักงานอื่นใดเป็นผู้แทนก็ได้ ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด นิติกรรมใดที่ผู้ว่าการกระทำโดยฝ่าฝืนข้อบังคับหรือระเบียบตามมาตรา ๒๙ วรรคสอง ย่อมไม่ผูกพันการทำเรือแห่งประเทศไทย เว้นแต่คณะกรรมการจะให้สัตยาบัน”
มาตรา ๓๓ ประธานกรรมการ กรรมการ ผู้อำนวยการและพนักงานของการทำเรือแห่งประเทศไทยอาจได้รับเงินรางวัลตามระเบียบที่คณะรัฐมนตรีกำหนด	มาตรา ๒๕ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๓๓ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๓๓ ประธานกรรมการ กรรมการ ผู้ว่าการ และพนักงานและลูกจ้างของการทำเรือแห่งประเทศไทย อาจได้รับเงินรางวัลตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด”	มาตรา ๒๕ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๓๓ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๓๓ ประธานกรรมการ กรรมการ ผู้ว่าการ และพนักงานและลูกจ้างของการทำเรือแห่งประเทศไทย อาจได้รับเงินรางวัลที่คณะรัฐมนตรีกำหนด”

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๓๕ การทำเรือแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินกิจการดังต่อไปนี้ได้ คือ (๑) สร้างท่าเรือขึ้นใหม่ (๒) เลิกกิจการในท่าเรือซึ่งเปิดดำเนินการแล้ว (๓) เพิ่มหรือลดทุน (๔) กู้ยืมเงิน (๕) จำหน่ายอสังหาริมทรัพย์	มาตรา ๒๖ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๔๓ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๓๕ การทำเรือแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินกิจการดังต่อไปนี้ได้ คือ (๑) สร้างท่าเรือขึ้นใหม่ (๒) เลิกกิจการท่าเรือซึ่งเปิดดำเนินการแล้ว (๓) เพิ่มหรือลดทุน (๔) กู้หรือยืมเงินเป็นจำนวนเกินคราวละหนึ่งร้อยล้านบาท (๕) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุนหรือเพื่อประโยชน์แก่กิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทย (๖) จำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ราคาเกินสิบล้านบาท (๗) ให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ ในอสังหาริมทรัพย์ที่มีมูลค่าสัญญาเกินหนึ่งพันล้านบาท หรือที่มีกำหนดเวลาการให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ เกินสิบปีและมีมูลค่าสัญญาเกินสามร้อยล้านบาท เว้นแต่การให้เช่าหรือให้สิทธินั้นเป็นการให้แก่หน่วยงานของรัฐ	มาตรา ๒๖ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๔๓ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๓๕ การทำเรือแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินกิจการดังต่อไปนี้ได้ คือ (๑) สร้างท่าเรือขึ้นใหม่ (๒) เลิกกิจการท่าเรือซึ่งเปิดดำเนินการแล้ว (๓) เพิ่มหรือลดทุน (๔) กู้หรือยืมเงินเป็นจำนวนเกินคราวละหนึ่งร้อยล้านบาท (๕) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุนหรือเพื่อประโยชน์แก่กิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทย (๖) จำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ราคาเกินสิบล้านบาท (๗) ให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ ในอสังหาริมทรัพย์ที่มีมูลค่าสัญญาเกินหนึ่งพันล้านบาท หรือที่มีกำหนดเวลาการให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ เกินสิบปีและมีมูลค่าสัญญาเกินสามร้อยล้านบาท เว้นแต่การให้เช่าหรือให้สิทธินั้นเป็นการให้แก่หน่วยงานของรัฐ

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๙๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
(๖) จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประกอบกิจการทำเรือ และกิจการอื่นภายใน ขอบแห่งวัตถุประสงค์ของการทำเรือแห่งประเทศไทย (๗) เข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้น ในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประโยชน์ แก่กิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทย	(๘) จัดตั้งบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด (๙) ลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด”	(๘) จัดตั้งบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด (๙) ลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด”
	มาตรา ๒๗ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๓๕/๑ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๙๔ “มาตรา ๓๕/๑ ในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ตามมาตรา ๙ (๑๑) ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยจัดทำแผนพัฒนา อสังหาริมทรัพย์ เพื่อเป็นแผนแม่บทสำหรับการดำเนินการ โดยแสดงถึงเป้าหมายและแนวทางในการพัฒนา อสังหาริมทรัพย์ของการทำเรือแห่งประเทศไทย และเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ”	มาตรา ๒๗ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๓๕/๑ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๙๔ “มาตรา ๓๕/๑ ในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ตามมาตรา ๙ (๑๑) ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยจัดทำแผนพัฒนา อสังหาริมทรัพย์ เพื่อเป็นแผนแม่บทสำหรับการดำเนินการ โดยแสดงถึงเป้าหมายและแนวทางในการพัฒนา อสังหาริมทรัพย์ของการทำเรือแห่งประเทศไทย และเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ”

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๓๖ การทำเรือแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีก่อนจึงจะวางข้อบังคับกำหนดระเบียบปฏิบัติงานและระเบียบวินัยและการลงโทษพนักงานการทำเรือแห่งประเทศไทยและกรณีอื่นทำนองเดียวกันได้	มาตรา ๒๘ ให้ยกเลิกมาตรา ๓๖ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔	มาตรา ๒๘ ให้ยกเลิกมาตรา ๓๖ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔
มาตรา ๓๘ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยจัดทำงบประมาณประจำปีแยกเป็นงบลงทุนและงบทำการสำหรับงบลงทุนนั้นให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาและให้ความเห็นชอบ ส่วนงบทำการนั้นให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ มาตรา ๓๙ รายได้ที่ทำเรือแห่งประเทศไทยได้รับจากการดำเนินงานให้ตกเป็นของการทำงานแห่งประเทศไทยสำหรับเป็นค่าใช้จ่ายต่าง ๆ รายได้ที่ได้รับนั้น ในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา เงินรางวัล และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์พนักงานเงินสำรองธรรมดา เงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุน	มาตรา ๒๙ ให้ยกเลิกมาตรา ๓๘ และมาตรา ๓๙ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔	มาตรา ๒๙ ให้ยกเลิกมาตรา ๓๘ และมาตรา ๓๙ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
ตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา ๓๘ แล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่เพียงพอสำหรับ รายจ่ายดังกล่าวนอกจากเงินสำรองธรรมดาและ เงินสำรองขยายงานแล้ว และการทำเรือแห่งประเทศไทย ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น ให้รัฐจ่ายเงินให้แก่ การทำเรือแห่งประเทศไทยเท่าจำนวนที่ขาด		
มาตรา ๔๐ ให้คณะกรรมการทำรายงานปีละครั้ง เสนอรัฐมนตรี รายงานนี้ให้กล่าวถึงผลงานในปีที่ล่วงแล้ว ของการทำเรือแห่งประเทศไทย และให้มีคำชี้แจง เกี่ยวกับนโยบายของคณะกรรมการ โครงการและ แผนงานที่จะจัดทำในภายหน้า	มาตรา ๓๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๔๐ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๔๐ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทย จัดทำแผนงานประจำปีเสนอต่อรัฐมนตรีภายใน สามสิบวันนับแต่วันสิ้นสุดปีงบประมาณ รายงานตามวรรคหนึ่งให้กล่าวถึงผลงานในปีที่ล่วงแล้ว ของการทำเรือแห่งประเทศไทย และให้มีคำชี้แจง เกี่ยวกับนโยบายของคณะกรรมการ โครงการและแผนงาน ที่จะจัดทำในภายหน้า”	มาตรา ๓๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๔๐ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๔๐ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทย จัดทำแผนงานประจำปีเสนอต่อรัฐมนตรีภายใน สามสิบวันนับแต่วันสิ้นสุดปีงบประมาณ รายงานตามวรรคหนึ่งให้กล่าวถึงผลงานในปีที่ล่วงแล้ว ของการทำเรือแห่งประเทศไทย และให้มีคำชี้แจง เกี่ยวกับนโยบายของคณะกรรมการ โครงการและแผนงาน ที่จะจัดทำในภายหน้า”

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
หมวด ๔ การร้องทุกข์และการสงเคราะห์ _____ มาตรา ๔๑ ให้พนักงานของการทำเรือ แห่งประเทศไทยมีสิทธิร้องทุกข์เกี่ยวกับการลงโทษได้ ตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด มาตรา ๔๒ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทย จัดให้มีกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์พนักงาน ในเวลาพ้นจากตำแหน่ง ประสบอุบัติเหตุ เจ็บป่วย หรืออื่น ๆ	มาตรา ๓๑ ให้ยกเลิกความในหมวด ๔ การร้องทุกข์และการสงเคราะห์ มาตรา ๔๑ และมาตรา ๔๒ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือ แห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “หมวด ๔ การร้องทุกข์และการสงเคราะห์ _____ มาตรา ๔๑ ให้พนักงานและลูกจ้าง ของการทำเรือแห่งประเทศไทยมีสิทธิร้องทุกข์ หรืออุทธรณ์ได้ตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด มาตรา ๔๒ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยจัดให้มี กองทุนสำรองเลี้ยงชีพตามกฎหมายว่าด้วยกองทุน สำรองเลี้ยงชีพ กองทุนสงเคราะห์ หรือการสงเคราะห์อื่น เพื่อสวัสดิการของพนักงาน ลูกจ้าง และครอบครัว ในกรณีพ้นจากตำแหน่ง ประสบอุบัติเหตุ เจ็บป่วย ตาย หรือกรณีอื่นอันควรแก่การสงเคราะห์ ทั้งนี้ ตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด	มาตรา ๓๑ ให้ยกเลิกความในหมวด ๔ การร้องทุกข์และการสงเคราะห์ มาตรา ๔๑ และมาตรา ๔๒ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือ แห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “หมวด ๔ การร้องทุกข์และการสงเคราะห์ _____ มาตรา ๔๑ ให้พนักงานและลูกจ้าง ของการทำเรือแห่งประเทศไทยมีสิทธิร้องทุกข์ หรืออุทธรณ์ได้ตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด มาตรา ๔๒ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยจัดให้มี กองทุนสำรองเลี้ยงชีพตามกฎหมายว่าด้วยกองทุน สำรองเลี้ยงชีพ กองทุนสงเคราะห์ หรือการสงเคราะห์อื่น เพื่อสวัสดิการของพนักงาน ลูกจ้าง และครอบครัว ในกรณีพ้นจากตำแหน่ง ประสบอุบัติเหตุ เจ็บป่วย ตาย หรือกรณีอื่นอันควรแก่การสงเคราะห์ ทั้งนี้ ตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
อัตราเงินสมทบกองทุนซึ่งการทำเรือ แห่งประเทศไทยและพนักงานจะพึงจ่าย ประเภท ของพนักงานที่จะพึงได้รับสงเคราะห์จากกองทุน ตลอดจนการจัดการเกี่ยวกับกองทุนนั้น ให้เป็นไปตามข้อบังคับซึ่งคณะกรรมการกำหนด ข้อบังคับดังกล่าวในวรรคก่อน ให้นำเสนอ คณะรัฐมนตรี เมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบแล้ว ให้ใช้บังคับได้	การจัดให้มีกองทุนสงเคราะห์หรือการสงเคราะห์อื่น ตามวรรคหนึ่ง การกำหนดหลักเกณฑ์การออกเงินสมทบ ให้กองทุนสงเคราะห์ การกำหนดประเภทของผู้ซึ่งพึงได้รับ การสงเคราะห์ และหลักเกณฑ์การสงเคราะห์ ตลอดจนการจัดการเกี่ยวกับกองทุนสงเคราะห์ ให้เป็นไปตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด”	การจัดให้มีกองทุนสงเคราะห์หรือการสงเคราะห์อื่น ตามวรรคหนึ่ง การกำหนดหลักเกณฑ์การออกเงินสมทบ ให้กองทุนสงเคราะห์ การกำหนดประเภทของผู้ซึ่งพึงได้รับ การสงเคราะห์ และหลักเกณฑ์การสงเคราะห์ ตลอดจนการจัดการเกี่ยวกับกองทุนสงเคราะห์ ให้เป็นไปตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด”
	มาตรา ๓๒ ให้ยกเลิกความในหมวด ๕ การบัญชี การสอบ และการตรวจ มาตรา ๔๓ มาตรา ๔๔ มาตรา ๔๕ มาตรา ๔๖ มาตรา ๔๗ และมาตรา ๔๘ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน	มาตรา ๓๒ ให้ยกเลิกความในหมวด ๕ การบัญชี การสอบ และการตรวจ มาตรา ๔๓ มาตรา ๔๔ มาตรา ๔๕ มาตรา ๔๖ มาตรา ๔๗ และมาตรา ๔๘ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๕ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
หมวด ๕ การบัญชี การสอบ และการตรวจ มาตรา ๓๘ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยจัดทำงบประมาณประจำปีแยกเป็นงบลงทุนและงบทำการสำหรับงบลงทุนนั้นให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาและให้ความเห็นชอบ ส่วนงบทำการนั้นให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ มาตรา ๓๙ รายได้ที่ทำเรือแห่งประเทศไทยได้รับจากการดำเนินงานให้ตกเป็นของการทำงานแห่งประเทศไทยสำหรับเป็นค่าใช้จ่ายต่าง ๆ รายได้ที่ได้รับนั้น ในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา เงินรางวัล และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์พนักงาน เงินสำรองธรรมดา เงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา ๓๘ แล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ	“หมวด ๕ การเงิน การบัญชี และการตรวจสอบ มาตรา ๔๓ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยจัดทำงบประมาณประจำปีแยกเป็นงบลงทุนและงบทำการสำหรับงบลงทุนนั้นให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาและให้ความเห็นชอบ ส่วนงบทำการนั้นให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ มาตรา ๔๔ รายได้ที่ทำเรือแห่งประเทศไทยได้รับจากการดำเนินงาน ให้ตกเป็นของการทำงานแห่งประเทศไทยเฉพาะเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและเมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม รวมตลอดถึงค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา เงินสำรองตามมาตรา ๑๘ เงินรางวัล เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์พนักงานและลูกจ้าง และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา ๔๓ แล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ	“หมวด ๕ การเงิน การบัญชี และการตรวจสอบ มาตรา ๔๓ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยจัดทำงบประมาณประจำปีแยกเป็นงบลงทุนและงบทำการสำหรับงบลงทุนนั้นให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาและให้ความเห็นชอบ ส่วนงบทำการนั้นให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ มาตรา ๔๔ รายได้ที่ทำเรือแห่งประเทศไทยได้รับจากการดำเนินงาน ให้ตกเป็นของการทำงานแห่งประเทศไทยเฉพาะเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและเมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม รวมตลอดถึงค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา เงินสำรองตามมาตรา ๑๘ เงินรางวัล เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์พนักงานและลูกจ้าง และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา ๔๓ แล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่เพียงพอสำหรับ รายจ่ายดังกล่าวนอกจากเงินสำรองธรรมดาและ เงินสำรองขยายงานแล้ว และการทำเรือแห่งประเทศไทย ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น ให้รัฐจ่ายเงินให้แก่ การทำเรือแห่งประเทศไทยเท่าจำนวนที่ขาด มาตรา ๑๙ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทย เปิดบัญชีเงินฝากไว้กับธนาคารตามระเบียบ ของคณะกรรมการ ซึ่งได้รับความเห็นชอบ จากคณะรัฐมนตรี มาตรา ๔๓ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยวาง และถือไว้ซึ่งระบบการบัญชีอันถูกต้องแยกตาม ประเภทงานส่วนที่สำคัญ มีการสอบบัญชีภายใน เป็นประจำ และมีสมุดบัญชีลงรายการ (๑) การรับและจ่ายเงิน (๒) สินทรัพย์และหนี้สิน ซึ่งแสดงการงานที่เป็นอยู่ตามจริง และตามที่ควร ตามประเภทงาน พร้อมด้วยข้อความอันเป็นเหตุที่มา ของรายการนั้น ๆ	ในกรณีที่รายได้ไม่เพียงพอสำหรับกรณีตามวรรคหนึ่ง นอกจากเงินสำรองตามมาตรา ๑๘ และการทำเรือ แห่งประเทศไทยไม่สามารถหาเงินที่อื่นได้ รัฐพึงจ่ายเงิน ให้แก่การทำเรือแห่งประเทศไทยเท่าจำนวนที่จำเป็น ต่อการดำเนินงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย มาตรา ๔๕ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยเปิดบัญชี เงินฝากไว้กับธนาคารตามระเบียบที่กระทรวงการคลังกำหนด มาตรา ๔๖ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยวาง และรักษาไว้ซึ่งระบบการบัญชีตามมาตรฐานการบัญชี ที่รับรองทั่วไปแยกตามประเภทงานส่วนที่สำคัญ มีการลงรายการรับและจ่ายเงิน สินทรัพย์และหนี้สิน ที่แสดงกิจการที่เป็นอยู่จริงและตามที่ควรตามประเภทงาน พร้อมด้วยข้อความอันเป็นที่มาของรายการดังกล่าว และให้มีการตรวจสอบบัญชีภายในเป็นประจำ	ในกรณีที่รายได้ไม่เพียงพอสำหรับกรณีตามวรรคหนึ่ง นอกจากเงินสำรองตามมาตรา ๑๘ และการทำเรือ แห่งประเทศไทยไม่สามารถหาเงินที่อื่นได้ รัฐพึงจ่ายเงิน ให้แก่การทำเรือแห่งประเทศไทยเท่าจำนวนที่จำเป็น ต่อการดำเนินงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย มาตรา ๔๕ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยเปิดบัญชี เงินฝากไว้กับธนาคารตามระเบียบที่กระทรวงการคลังกำหนด มาตรา ๔๖ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยวาง และรักษาไว้ซึ่งระบบการบัญชีตามมาตรฐานการบัญชี ที่รับรองทั่วไปแยกตามประเภทงานส่วนที่สำคัญ มีการลงรายการรับและจ่ายเงิน สินทรัพย์และหนี้สิน ที่แสดงกิจการที่เป็นอยู่จริงและตามที่ควรตามประเภทงาน พร้อมด้วยข้อความอันเป็นที่มาของรายการดังกล่าว และให้มีการตรวจสอบบัญชีภายในเป็นประจำ

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๔๔ ให้คณะกรรมการตั้งผู้สอบบัญชี คนหนึ่งหรือหลายคน เพื่อสอบและรับรองบัญชี ของการทำเรือแห่งประเทศไทยทุกปี ห้ามมิให้ตั้งประธานกรรมการ กรรมการ ผู้อำนวยการ ผู้อื่นซึ่งเป็นตัวแทนของการทำเรือ แห่งประเทศไทย พนักงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย หรือบุคคลผู้มีส่วนได้เสียในกิจการงานที่ทำเรือ แห่งประเทศไทยจัดทำเป็นผู้สอบบัญชี มาตรา ๔๕ ให้ผู้สอบบัญชีเข้าตรวจสอบ สรรพสมุดบัญชี และเอกสารหลักฐานของการทำเรือ แห่งประเทศไทยในเวลาอันสมควรได้ทุกเมื่อ และเพื่อการสอบบัญชี ให้มีอำนาจไต่ถามสอบสวน ประธานกรรมการ กรรมการ ผู้อำนวยการ ผู้อื่น ซึ่งเป็นตัวแทนของการทำเรือแห่งประเทศไทย หรือพนักงานของการทำเรือแห่งประเทศไทยได้	มาตรา ๔๗ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยจัดทำ งบการเงินส่งผู้สอบบัญชีภายในหกสิบวันนับแต่ วันสิ้นปีบัญชี มาตรา ๔๘ ให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือบุคคลภายนอกตามที่คณะกรรมการแต่งตั้ง โดยความเห็นชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน เป็นผู้สอบบัญชีและทำการตรวจสอบรับรองบัญชีและ การเงินทุกประเภทของการทำเรือแห่งประเทศไทย ในรอบปีบัญชี มาตรา ๔๘/๑ ผู้สอบบัญชีมีอำนาจตรวจสอบ สรรพสมุดบัญชีและเอกสารหลักฐานของการทำเรือ แห่งประเทศไทย เพื่อการนี้ ให้มีอำนาจสอบถาม ประธานกรรมการ กรรมการ ผู้ว่าการ พนักงานและ ลูกจ้างของการทำเรือแห่งประเทศไทย และผู้อื่น ซึ่งเป็นตัวแทนของการทำเรือแห่งประเทศไทย	มาตรา ๔๗ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยจัดทำ งบการเงินส่งผู้สอบบัญชีภายในเก้าสิบวันนับแต่ วันสิ้นปีบัญชี มาตรา ๔๘ ให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือบุคคลภายนอกตามที่คณะกรรมการแต่งตั้ง โดยความเห็นชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน เป็นผู้สอบบัญชีและทำการตรวจสอบรับรองบัญชีและ การเงินทุกประเภทของการทำเรือแห่งประเทศไทย ในรอบปีบัญชี มาตรา ๔๘/๑ ผู้สอบบัญชีมีอำนาจตรวจสอบ สรรพสมุดบัญชีและเอกสารหลักฐานของการทำเรือ แห่งประเทศไทย เพื่อการนี้ ให้มีอำนาจสอบถาม ประธานกรรมการ กรรมการ ผู้ว่าการ พนักงานและ ลูกจ้างของการทำเรือแห่งประเทศไทย และผู้อื่น ซึ่งเป็นตัวแทนของการทำเรือแห่งประเทศไทย

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๕ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
มาตรา ๔๖ ผู้สอบบัญชีต้องทำรายงานว่าด้วย (๑) ข้อความคำชี้แจงอันควรแก่การสอบบัญชี ที่ได้รับ (๒) ความสมบูรณ์ของสมุดบัญชีในการทำเรือ แห่งประเทศไทยรักษาอยู่ และต้องแถลงด้วยว่า ๑. งบดุลและบัญชีซึ่งตรวจสอบนั้นถูกต้องตรงกับ สมุดบัญชีเพียงไรหรือไม่ ๒. งบดุลและบัญชีซึ่งตรวจสอบนั้นแสดงการงาน ของการทำเรือแห่งประเทศไทยที่เป็นอยู่ตามจริง และตามที่ควรตามข้อความคำชี้แจงและความรู้ ของผู้สอบบัญชีเพียงไรหรือไม่ มาตรา ๔๗ ให้คณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน เป็นผู้ตรวจบัญชีของการทำเรือแห่งประเทศไทย ในเมื่อรัฐมนตรีร้องขอ มาตรา ๔๘ ภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันหลังจาก วันสิ้นปีบัญชี การทำเรือแห่งประเทศไทยจะต้องโฆษณา รายงานประจำปี แสดงบัญชีงบดุล บัญชีทำการ และบัญชีกำไรขาดทุนเพียงสิ้นปีพร้อมกับรายงาน ของผู้สอบบัญชีที่คณะกรรมการตั้งขึ้นตามความ ในมาตรา ๔๕	มาตรา ๔๘/๒ ให้ผู้สอบบัญชีทำการตรวจสอบ รับรองบัญชีและการเงินของการทำเรือแห่งประเทศไทย และจัดทำรายงานผลการสอบบัญชีเสนอต่อ คณะกรรมการเพื่อเสนอต่อรัฐมนตรี ภายใน หนึ่งร้อยห้าสิบนับแต่วันสิ้นปีบัญชี มาตรา ๔๘/๓ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทย จัดทำและโฆษณารายงานประจำปีที่ล่วงมาแล้ว โดยแสดงงบการเงินที่ผู้สอบบัญชีรับรองแล้ว รวมทั้ง รายงานสรุปผลงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย ในปีที่ล่วงมาแล้ว ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับ รายงานผลการสอบบัญชีจากผู้สอบบัญชี”	มาตรา ๔๘/๒ ให้ผู้สอบบัญชีทำการตรวจสอบ รับรองบัญชีและการเงินของการทำเรือแห่งประเทศไทย และจัดทำรายงานผลการสอบบัญชีเสนอต่อ คณะกรรมการเพื่อเสนอต่อรัฐมนตรี ภายใน หนึ่งร้อยห้าสิบนับแต่วันสิ้นปีบัญชี มาตรา ๔๘/๓ ให้การทำเรือแห่งประเทศไทย จัดทำและโฆษณารายงานประจำปีที่ล่วงมาแล้ว โดยแสดงงบการเงินที่ผู้สอบบัญชีรับรองแล้ว รวมทั้ง รายงานสรุปผลงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย ในปีที่ล่วงมาแล้ว ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับ รายงานผลการสอบบัญชีจากผู้สอบบัญชี”

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
	มาตรา ๓๓ บรรดากฎกระทรวง ข้อบังคับ ระเบียบ ประกาศ ข้อกำหนด หรือคำสั่งที่ออกตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะมีกฎกระทรวง ข้อบังคับ ระเบียบ ประกาศ ข้อกำหนด หรือคำสั่ง ตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ	มาตรา ๓๓ บรรดากฎกระทรวง ข้อบังคับ ระเบียบ ประกาศ ข้อกำหนด หรือคำสั่งที่ออกตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะมีกฎกระทรวง ข้อบังคับ ระเบียบ ประกาศ ข้อกำหนด หรือคำสั่ง ตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ
	มาตรา ๓๔ ให้คณะกรรมการของการทำเรือแห่งประเทศไทยซึ่งดำรงตำแหน่งอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ทำหน้าที่เป็นคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ไปพลางก่อน จนกว่าจะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย	มาตรา ๓๔ ให้คณะกรรมการของการทำเรือแห่งประเทศไทยซึ่งดำรงตำแหน่งอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ทำหน้าที่เป็นคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ไปพลางก่อน จนกว่าจะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
	พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งต้องไม่เกินเก้าสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ การนับวาระการดำรงตำแหน่งของประธาน กรรมการและกรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง ตามมาตรา ๒๖ วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัตินี้ ให้นับรวมวาระการดำรงตำแหน่ง ของประธานกรรมการและกรรมการของการทำเรือ แห่งประเทศไทยตามพระราชบัญญัติการทำเรือ แห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ก่อนการแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัตินี้ด้วย	พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งต้องไม่เกินเก้าสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ ใช้บังคับ การนับวาระการดำรงตำแหน่งของประธาน กรรมการและกรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง ตามมาตรา ๒๖ วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัตินี้ ให้นับรวมวาระการดำรงตำแหน่ง ของประธานกรรมการและกรรมการของการทำเรือ แห่งประเทศไทยตามพระราชบัญญัติการทำเรือ แห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ก่อนการแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัตินี้ด้วย
	มาตรา ๓๕ ให้ผู้อำนวยการของการทำเรือ แห่งประเทศไทยตามพระราชบัญญัติการทำเรือ แห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งดำรงตำแหน่งอยู่ ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เป็นผู้ว่าการ การทำเรือแห่งประเทศไทยตามพระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัตินี้ และอยู่ในตำแหน่งต่อไปจนกว่า	มาตรา ๓๕ ให้ผู้อำนวยการของการทำเรือ แห่งประเทศไทยตามพระราชบัญญัติการทำเรือ แห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งดำรงตำแหน่งอยู่ ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เป็นผู้ว่าการ การทำเรือแห่งประเทศไทยตามพระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัตินี้ และอยู่ในตำแหน่งต่อไปจนกว่า

พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่มีการแก้ไข)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	ร่าง พระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
	จะพ้นจากตำแหน่งตามสัญญาจ้างหรือเพราะเหตุอื่น ทั้งนี้ ให้ได้รับเงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทนอื่น ตามสัญญาจ้างต่อไป การนับวาระการดำรงตำแหน่งของผู้ว่าการ ตามมาตรา ๓๐/๑ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือ แห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัตินี้ ให้นับรวมวาระการดำรงตำแหน่ง การเป็นผู้อำนวยการของการทำเรือแห่งประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ก่อนการแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัตินี้ด้วย	จะพ้นจากตำแหน่งตามสัญญาจ้างหรือเพราะเหตุอื่น ทั้งนี้ ให้ได้รับเงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทนอื่น ตามสัญญาจ้างต่อไป การนับวาระการดำรงตำแหน่งของผู้ว่าการ ตามมาตรา ๓๐/๑ แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือ แห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัตินี้ ให้นับรวมวาระการดำรงตำแหน่ง การเป็นผู้อำนวยการของการทำเรือแห่งประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ก่อนการแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัตินี้ด้วย
	มาตรา ๓๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้	มาตรา ๓๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้
ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ จอมพล ป. พิบูลสงคราม นายกรัฐมนตรี	ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ นายกรัฐมนตรี	ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ นายกรัฐมนตรี

ส่วนที่ ๒

ข้อมูลทางวิชาการประกอบการพิจารณา

ร่างพระราชบัญญัติ

การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

การดำเนินการตามมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย
ร่างพระราชบัญญัติการทำเรื่องแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.*

การทำเรื่องแห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้ดำเนินการตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๗๗ วรรคสอง^๑ โดยได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้องและวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นระบบ รวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์ต่อประชาชน และนำมาประกอบการพิจารณาในกระบวนการตรากฎหมายทุกขั้นตอน โดยสามารถสรุปได้ ดังนี้

๑. กระบวนการและขั้นตอนในการรับฟังความคิดเห็น

เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒ การทำเรื่องแห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้องต่อร่างพระราชบัญญัติการทำเรื่องแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ซึ่งคณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ โดยกำหนดวิธีและระยะเวลาในการรับฟังความคิดเห็น ดังนี้^๒

๑.๑ การรับฟังความคิดเห็นในชั้นการยกร่าง

การทำเรื่องแห่งประเทศไทยได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อร่างพระราชบัญญัติการทำเรื่องแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. โดยดำเนินการ ๒ แนวทาง ดังนี้

(๑) มีหนังสือขอรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการทำเรื่องแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ถึงหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน เพื่อขอให้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว เมื่อวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓ โดยให้แจ้งผลภายในวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๓ รวมระยะเวลา ๓๙ วัน

(๒) ขอรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการทำเรื่องแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ผ่านทางระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของการทำเรื่องแห่งประเทศไทย (www.port.co.th) ระหว่างวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๖๓ ถึงวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ รวมระยะเวลา ๒๘ วัน

* เรียบเรียงโดย นายวรชัย แสนสรีระ นิติกรชำนาญการ กลุ่มงานพัฒนากฎหมาย สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา.

^๑ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๗๗ วรรคสอง บัญญัติไว้ ดังนี้

“มาตรา ๗๗ ๑.๑ ๒.๑

ก่อนการตรากฎหมายทุกฉบับ รัฐพึงจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นระบบ รวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์นั้นต่อประชาชน และนำมาประกอบการพิจารณาในกระบวนการตรากฎหมายทุกขั้นตอน เมื่อกฎหมายมีผลใช้บังคับแล้ว รัฐพึงจัดให้มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายทุกกรอบระยะเวลาที่กำหนดโดยรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องประกอบด้วย เพื่อพัฒนากฎหมายทุกฉบับให้สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป

๑.๑

๒.๑”.

^๒ การทำเรื่องแห่งประเทศไทย, “การดำเนินการตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒”, หน้า ๕ - ๖ และ “ผลการดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการทำเรื่องแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.”, หน้า ๑ - ๒.



จากการรับฟังความคิดเห็นทั้งหมดข้างต้น การทำเรื่องแห่งประเทศไทยได้จัดทำคำชี้แจงเหตุผลรายประเด็นและนำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการพิจารณาจัดทำร่างกฎหมาย รวมทั้งจัดทำรายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นและรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเห็นชอบในหลักการ

อนึ่ง เนื่องจากคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๑๔) ได้แก้ไขเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวในสาระสำคัญ การทำเรื่องแห่งประเทศไทยจึงรับไปดำเนินการรับฟังความคิดเห็น และจัดทำรายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติการทำเรื่องแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. อีกครั้งหนึ่ง

๑.๒ การรับฟังความคิดเห็นในชั้นสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติการทำเรื่องแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (www.law.go.th) จำนวน ๒ ครั้ง ได้แก่

(๑) ครั้งที่หนึ่ง รับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการทำเรื่องแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติหลักการ ระหว่างวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๖๔ ถึงวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๔ รวมระยะเวลา ๙๐ วัน

(๒) ครั้งที่สอง รับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการทำเรื่องแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๑๔) ในวาระที่สาม ระหว่างวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๕ ถึงวันที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๖๕ รวมระยะเวลา ๒๐ วัน โดยไม่ปรากฏว่ามีผู้แสดงความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติในการรับฟังความคิดเห็นดังกล่าว

ทั้งนี้ สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ การทำเรื่องแห่งประเทศไทย ได้แสดงความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติการทำเรื่องแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เป็นหนังสือลงวันที่ ๑๓ กันยายน ๒๕๖๔ มาถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา โดยมีประเด็นเกี่ยวกับการจัดตั้งบริษัทลูกเข้ามาควรวรรณดำเนินกิจการเกี่ยวกับทรัพย์สินขององค์กร จะเป็นการเอื้อประโยชน์ให้กลุ่มทุน และเป็นส่วนหนึ่งในการแปรรูปรัฐวิสาหกิจหรือไม่ ซึ่งคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๑๔) ได้นำความคิดเห็นดังกล่าวมาประกอบการพิจารณาด้วยแล้ว

๑.๓ การรับฟังความคิดเห็นของการทำเรื่องแห่งประเทศไทย

การทำเรื่องแห่งประเทศไทยได้เชิญชวนหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนร่วมแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะต่อร่างพระราชบัญญัติการทำเรื่องแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (www.law.go.th) ระหว่างวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๖ ถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๖ รวมระยะเวลา ๓๑ วัน^๓

๒. ผลการรับฟังความคิดเห็น

ผลการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางทางกฎหมาย (www.law.go.th) ระหว่างวันที่ ๑ ถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๖ รวมระยะเวลา ๓๑ วัน สรุปเป็นรายประเด็นที่สำคัญ ได้ดังนี้

^๓ การทำเรื่องแห่งประเทศไทย, “รายงานสรุปการรับฟังความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติการทำเรื่องแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.”, หน้า ๑ - ๖.

**๑) บทนิยาม และผู้รักษาการตามกฎหมาย (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔ และมาตรา ๕)
มีผู้เห็นด้วย โดยมีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ดังนี้**

(๑) เห็นด้วยกับการแก้ไขเพิ่มเติมบทนิยามคำว่า “คณะกรรมการ” เพื่อให้สอดคล้องกับชื่อของคณะกรรมการในรัฐวิสาหกิจอื่น

(๒) เห็นด้วยกับการยกเลิกบทนิยามคำว่า “ผู้อำนวยการ” และเพิ่มบทนิยามคำว่า “ผู้ว่าการ” เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนชื่อตำแหน่ง

(๓) เห็นด้วยกับการแก้ไขเพิ่มเติมให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ เนื่องจากการดำเนินกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทยอยู่ในการกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคมเพียงหน่วยงานเดียว ส่วนกระทรวงการคลังได้เปลี่ยนบทบาทในการกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจในภาพรวมผ่านกลไกของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

**๒) วัตถุประสงค์และอำนาจกระทำการกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (แก้ไขเพิ่มเติม
มาตรา ๖ และมาตรา ๗)**

มีทั้งผู้เห็นด้วยและไม่เห็นด้วย โดยมีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ดังนี้

(๑) เห็นด้วยกับการแก้ไขเพิ่มเติมวัตถุประสงค์และอำนาจกระทำการกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เพื่อขยายขอบแห่งวัตถุประสงค์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยให้กว้างขึ้น และสามารถรองรับการดำเนินกิจการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

(๒) มีข้อเสนอให้ตัดข้อความ “ทั้งในและนอกราชอาณาจักร” ในมาตรา ๗ (๑) (๒) (๕) (๗) และ (๑๐)

(๓) มีข้อสังเกตว่าการแก้ไขเพิ่มเติมวัตถุประสงค์และอำนาจกระทำการกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทยอาจมีเนื้อหาขัดหรือแย้งกับมาตรา ๗๕ วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ที่บัญญัติว่า “รัฐต้องไม่ประกอบกิจการที่มีลักษณะเป็นการแข่งขันกับเอกชน เว้นแต่กรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการรักษาความมั่นคงของรัฐ การรักษาผลประโยชน์ส่วนรวม การจัดให้มีสาธารณูปโภค หรือการจัดทำบริการสาธารณะ”

คำชี้แจงจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(๑) เห็นควรคงความตอนท้ายของมาตรา ๗ (๑) (๒) (๕) (๗) และ (๑๐) ว่า “ทั้งในและนอกราชอาณาจักร” เพื่อให้กฎหมายมีความชัดเจน

(๒) การแก้ไขเพิ่มเติมวัตถุประสงค์และอำนาจกระทำการกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ในมาตรา ๖ ประกอบมาตรา ๗ นั้น ไม่ได้มีวัตถุประสงค์ประกอบกิจการที่มีลักษณะเป็นการแข่งขันกับเอกชน แต่มีวัตถุประสงค์ให้การดำเนินกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีความคล่องตัวและสามารถบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสามารถรองรับการประกอบธุรกิจตามกรอบยุทธศาสตร์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ตลอดจนส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศ เช่น โครงการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟของท่าเรือแหลมฉบัง (SRTTO) โครงการท่าเรือบก (Dry Port) และโครงการ Smart Community

๓) คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๕ และมาตรา ๒๙) มีทั้งผู้ที่เห็นด้วยและไม่เห็นด้วย โดยมีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ดังนี้

(๑) เห็นด้วยกับการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับคุณลักษณะและลักษณะต้องห้ามของประธานกรรมการและกรรมการที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งในมาตรา ๒๕ เพื่อให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๑๘ และฉบับที่แก้ไขเพิ่มเติม

(๒) เห็นควรให้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๒๙ (๙) โดยให้คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีหน้าที่และอำนาจในการลดหย่อนค่าภาระตามมาตรา ๒๙ (๘) ได้โดยไม่ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เพื่อความคล่องตัวในการบริหารจัดการตามสถานการณ์และสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่ต้องการช่วยเหลือผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศจากผลกระทบภายนอก

คำชี้แจงจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การกำหนดอัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือ การบริการ และการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และอัตราค่าภาระต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ ต้องอยู่ภายในอัตราขั้นสูงและขั้นต่ำที่คณะรัฐมนตรีกำหนด อย่างไรก็ตาม ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๙ (๙) ให้คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีอำนาจยกเว้นหรือลดหย่อนค่าภาระ โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ เพื่อให้สามารถใช้บังคับเป็นการทั่วไป และไม่เป็นการให้สิทธิพิเศษแก่บุคคลใดหรือองค์กรใดโดยเฉพาะ

๔) การดำเนินกิจการที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน และการรายงานผลและเงินรางวัล (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓๕ และมาตรา ๔๐)

มีทั้งผู้ที่เห็นด้วยและไม่เห็นด้วย โดยมีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ดังนี้

(๑) เห็นด้วยในหลักการของมาตรา ๓๕ (๔) ที่กำหนดกรอบวงเงินกู้หรือยืมเงินจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน เพื่อให้เกิดความชัดเจนยิ่งขึ้น โดยการแก้ไขเพิ่มเติมให้เฉพาะกรณีการกู้หรือยืมเงินเป็นจำนวนเกินคราวละ ๑๐๐ ล้านบาทเท่านั้นจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน เพื่อไม่ให้เป็นการแก่คณะรัฐมนตรีในการกำกับดูแลเกินสมควร

(๒) มีข้อเสนอแนะให้แก้ไขความในมาตรา ๓๕ (๗) จาก “ให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ ในอสังหาริมทรัพย์ที่มีมูลค่าสัญญาเกิน ๑,๐๐๐ ล้านบาท หรือที่มีกำหนดเวลาการให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ เกิน ๑๐ ปีและมีมูลค่าสัญญาเกิน ๓๐๐ ล้านบาท เว้นแต่การให้เช่าหรือให้สิทธินั้นเป็นการให้แก่หน่วยงานของรัฐ” เป็น “ให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ ในอสังหาริมทรัพย์ที่มีมูลค่าเกิน ๒๐๐ ล้านบาท”

(๓) มีข้อสังเกตว่า การบัญญัติคำว่า “แผนงาน” ในมาตรา ๔๐ วรรคหนึ่ง ไม่สอดคล้องกับความในวรรคสอง ซึ่งใช้คำว่า “รายงาน”

คำชี้แจงจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(๑) เห็นควรคงความในมาตรา ๓๕ (๗) เพื่อให้เกิดความคล่องตัวและสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน

(๒) เห็นด้วยกับการแก้ไขคำว่า “แผนงาน” ในมาตรา ๔๐ เป็นคำว่า “รายงาน” เพื่อให้กฎหมายมีความที่สอดคล้องกัน

๕) การร้องทุกข์และการสงเคราะห์ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔๑ และมาตรา ๔๒)

มีผู้เห็นด้วย โดยมีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ดังนี้

- เห็นด้วยกับการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔๑ ให้พนักงานและลูกจ้างของการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีสิทธิร้องทุกข์หรืออุทธรณ์ได้ตามข้อบังคับที่คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยกำหนด และเห็นด้วยกับการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔๒ ให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยจัดให้มีกองทุนตามข้อเท็จจริงที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยดำเนินการอยู่ เพื่อเสริมสร้างความเป็นธรรมและเปิดโอกาสให้พนักงานและลูกจ้างได้รับสิทธิที่เท่าเทียมยิ่งขึ้น

๖) การเงิน การบัญชี และการตรวจสอบ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔๖ และมาตรา ๔๗ และการเพิ่มร่างมาตรา ๔๘/๒ และร่างมาตรา ๔๘/๓)

มีผู้เห็นด้วยและไม่เห็นด้วย โดยมีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ ดังนี้

(๑) เห็นควรให้มีการปรับปรุงถ้อยคำในมาตรา ๔๖ ให้สอดคล้องกับบทบัญญัติในเรื่องการบัญชี การรายงาน และการตรวจสอบ ตามมาตรา ๖๘ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยแก้ไขเพิ่มเติมความเป็น “ให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยวางแผนและรักษาไว้ซึ่งระบบการบัญชีตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปแยกตามประเภทงานส่วนที่สำคัญ มีการลงรายการรับและจ่ายเงิน สินทรัพย์และหนี้สินที่แสดงกิจการที่เป็นอยู่จริงและตามที่ควรตามประเภทงาน พร้อมด้วยข้อความอันเป็นที่มาของรายการดังกล่าว และให้มีการตรวจสอบบัญชีภายในเป็นประจำ”

(๒) เห็นควรให้มีการปรับปรุงถ้อยคำในมาตรา ๔๗ ให้สอดคล้องกับบทบัญญัติในเรื่องการบัญชี การรายงาน และการตรวจสอบ ตามมาตรา ๗๐ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยแก้ไขเพิ่มเติมความเป็น “ให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยจัดทำรายงานการเงินประจำปีงบประมาณซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินและงบแสดงผลการดำเนินงานทางการเงินทั้งเงินงบประมาณ เงินนอกงบประมาณ และเงินอื่นใด รวมถึงการก่อหนี้ ส่งผู้สอบบัญชี เพื่อตรวจสอบภายใน ๙๐ วันนับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ และนำเสนอกระทรวงการคลังด้วย”

(๓) เห็นควรให้มีการปรับปรุงถ้อยคำในร่างมาตรา ๔๘/๒ ให้สอดคล้องกับบทบัญญัติในเรื่องการบัญชี การรายงาน และการตรวจสอบ ตามมาตรา ๗๑ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยแก้ไขเพิ่มเติมความเป็น “ให้ผู้สอบบัญชีตรวจสอบรายงานทางการเงินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยให้ตรวจสอบ และรายงานผลการตรวจสอบตามนโยบาย หลักเกณฑ์และมาตรฐานที่คณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินกำหนดภายใน ๑๘๐ วันนับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ”

(๔) เห็นควรให้มีการปรับปรุงถ้อยคำในร่างมาตรา ๔๘/๓ ให้สอดคล้องกับบทบัญญัติในเรื่องการบัญชี การรายงาน และการตรวจสอบ ตามมาตรา ๗๒ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยแก้ไขเพิ่มเติมความเป็น “ให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยนำเสนอรายงานการเงินประจำปีพร้อมรายงานผลการสอบบัญชีต่อคณะกรรมการเพื่อเสนอต่อรัฐมนตรีเจ้าสังกัด พร้อมทั้งนำเสนอให้กระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ และเปิดเผยให้สาธารณชนทราบ รวมทั้งเผยแพร่ผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์ภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่ได้รับรายงานผลการสอบบัญชีจากผู้สอบบัญชี”

คำชี้แจงจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เห็นด้วยกับการแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำในมาตรา ๔๖ เพื่อให้สอดคล้องกับบทบัญญัติในเรื่องการบัญชี การรายงาน และการตรวจสอบ ตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

๗) บทเฉพาะกาล

มีผู้เห็นด้วย โดยมีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ดังนี้

- เห็นด้วยกับการกำหนดบทเฉพาะกาล เพื่อให้การดำเนินงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

๓. สรุปการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย

ผลกระทบโดยรวมที่อาจเกิดขึ้นจากการตราพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มีดังนี้^๔

ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

การเพิ่มวัตถุประสงค์และอำนาจกระทำการกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทยให้สามารถประกอบกิจการท่าเรือ ธุรกิจเกี่ยวกับท่าเรือ อยู่เรือ และกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเป็นส่วนประกอบกับท่าเรือ เป็นการพัฒนาศักยภาพท่าเรือให้ทัดเทียมกับท่าเรือสากลชั้นนำระดับโลก และส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งภายในประเทศและการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ เพื่อรองรับปริมาณของการเข้าออกของสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นตามการเติบโตของเศรษฐกิจในอนาคต

ผลกระทบต่อสังคม

ส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนและชุมชนที่อยู่บริเวณรอบท่าเรือให้มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือสุขภาพ

การเพิ่มบทบัญญัติเกี่ยวกับการกำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยและความเป็นระเบียบเรียบร้อยเกี่ยวกับการใช้ท่าเรือ การให้บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ รวมทั้งการจัดการเกี่ยวกับสาธารณสุขและคุณภาพสิ่งแวดล้อมภายในอาณาบริเวณ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้การดำเนินกิจการหรือธุรกิจท่าเรือต่าง ๆ มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด และมีเป้าหมายให้เป็นท่าเรือสีเขียว (Green Port) ที่ทันสมัยและใส่ใจสิ่งแวดล้อม

ผลกระทบอื่นที่สำคัญ

- ไม่มี -

๔. การเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน

การท่าเรือแห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้มีการเปิดเผยรายงานสรุปการรับฟังความคิดเห็นและรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากร่างพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ผ่านทางระบบกลางทางกฎหมาย (www.law.go.th)

๕. การนำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการพิจารณาจัดทำร่างกฎหมาย

การท่าเรือแห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้นำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการพิจารณาจัดทำร่างพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

^๔ การท่าเรือแห่งประเทศไทย, “รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย”, หน้า ๓ - ๕.

๖. ความเห็นต่อการดำเนินการตามมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

จากการตรวจสอบเอกสารและหลักฐานที่เสนอมาพร้อมกับร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เห็นว่า ได้มีการดำเนินการให้เป็นไปตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๗๗ วรรคสอง แล้ว

**บทวิเคราะห์ข้อดีและข้อสังเกต
ของร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.***

๑. ความเป็นมา

โดยที่พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน บทบัญญัติบางประการจึงไม่สอดคล้องกับกาลปัจจุบัน เป็นอุปสรรคต่อการบริหารงานและการดำเนินกิจการท่าเรือสมัยใหม่ สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติที่ไม่ทันสมัยให้มีความเหมาะสม เพื่อให้การทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถประกอบกิจการท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ อันเป็นการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ^๑

ทั้งนี้ ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เสนอโดยคณะรัฐมนตรี ต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ ได้เข้าสู่วิธีพิจารณาของที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๘ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) เมื่อวันพุธที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘^๒ ซึ่งที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติในวาระที่หนึ่ง รับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัตินี้ ด้วยคะแนนเสียง ๓๖๔ เสียง ไม่รับหลักการ ไม่มี งดออกเสียง ๑ เสียง และไม่ลงคะแนนเสียง ๔ เสียง^๓ และได้มีมติตั้งคณะกรรมการวิสามัญ จำนวน ๓๑ คน เพื่อพิจารณาในวาระที่สอง ขึ้นคณะกรรมการธิการกำหนดการแปรญัตติภายใน ๑๕ วัน

๒. บทวิเคราะห์

๒.๑ การปรับปรุงตำแหน่งผู้บริหารของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ในส่วนขอบทนิยามได้มีการยกเลิกคำว่า “ผู้อำนวยการ” และเพิ่มคำว่า “ผู้ว่าการ” เนื่องจากมีการเปลี่ยนชื่อตำแหน่งจากผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทย รวมทั้งแก้ไขคำว่า “ผู้อำนวยการ” ในพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ เป็นคำว่า “ผู้ว่าการ” ทุกแห่ง เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนชื่อตำแหน่งดังกล่าว

๒.๒ การแก้ไขเพิ่มเติมผู้รักษาการตามกฎหมาย

ตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๕ บัญญัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติ แต่การแก้ไขเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เสนอโดย

* เรียบเรียงโดยนายวรชัย แสนสรีระ นิติกรชำนาญการ กลุ่มงานพัฒนากฎหมาย และนางสาวกฤตยาพร บัวลังกา นิติกรชำนาญการ กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา.

^๑ บันทึกหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (คณะรัฐมนตรีเป็นผู้เสนอ), สืบค้นเมื่อวันที่ ๘ เมษายน ๒๕๖๘, <https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=XARAS>

^๒ บันทึกการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๘ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) เมื่อวันพุธที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘, สืบค้นเมื่อวันที่ ๘ เมษายน ๒๕๖๘, <https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=ZTYO5>

^๓ บันทึกการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ในการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๖ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๘ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) เมื่อวันพุธที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘, สืบค้นเมื่อวันที่ ๘ เมษายน ๒๕๖๘, <https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=QU2AC>



คณะรัฐมนตรี ฉบับนี้ ได้มีการตัดรัฐธรรมนูญว่าการกระทรวงการคลังออก เนื่องจากการดำเนินการกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทยอยู่ในการกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ส่วนกระทรวงการคลังได้เปลี่ยนบทบาทในการกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจในภาพรวมผ่านกลไกของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวกับการบริหารและพัฒนาวิสาหกิจและหลักทรัพย์ของรัฐโดยการเสนอแนะนโยบายและมาตรการการกำกับดูแล การประเมินผลและการพัฒนาวิสาหกิจเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพรัฐวิสาหกิจและสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ทรัพย์สินของรัฐ

๒.๓ การแก้ไขเพิ่มเติมวัตถุประสงค์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ร่างพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมวัตถุประสงค์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยให้สามารถดำเนินการอื่นที่เกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องในการประกอบกิจการท่าเรือเพื่อประโยชน์แก่การท่าเรือแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ เพื่อขยายขอบแห่งวัตถุประสงค์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยให้กว้างขึ้น และสามารถรองรับการดำเนินการที่เกี่ยวกับการพัฒนาสิ่งสาธารณูปโภคของการท่าเรือแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นหน้าที่และอำนาจที่เพิ่มขึ้นใหม่ในร่างพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

๒.๔ การแก้ไขเพิ่มเติมหน้าที่และอำนาจ

๒.๔.๑ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ประเด็นสำคัญประการหนึ่งของการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ คือ การแก้ไขเพิ่มเติมหน้าที่และอำนาจของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งตามร่างพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อขยายขอบเขตหน้าที่และอำนาจในการกระทำการต่าง ๆ ดังนี้

๑) ถือกรรมสิทธิ์ มีสิทธิครอบครอง หรือมีทรัพย์สินต่าง ๆ ทั้งในและนอกราชอาณาจักร

๒) ก่อตั้งสิทธิหรือกระทำนิติกรรมใด ๆ ทั้งในและนอกราชอาณาจักร

๓) เรียกเก็บค่าภาระการใช้ท่าเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ และค่าภาระต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ

๔) กำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยและความเป็นระเบียบเรียบร้อยเกี่ยวกับการใช้ท่าเรือ การให้บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ รวมทั้งการจัดการเกี่ยวกับการสาธารณสุขและคุณภาพสิ่งแวดล้อมภายในอาณาบริเวณ

๕) กู้หรือยืมเงินภายในและภายนอกราชอาณาจักร

๖) ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในอาณาบริเวณ

๗) ควบคุม ปรับปรุง และให้ความสะดวกและความปลอดภัยแก่กิจการท่าเรือและการเดินเรือภายในอาณาบริเวณ

๘) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุนหรือเพื่อประโยชน์แก่กิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

๙) จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดทั้งในและนอกราชอาณาจักรเพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องในกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ บริษัทจำกัด

หรือบริษัทมหาชนจำกัดที่จัดตั้งในราชอาณาจักร จะมีคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวถือหุ้นเกินร้อยละ ๔๙ ของทุนจดทะเบียนของบริษัทนั้นไม่ได้

๑๐) ลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ทั้งในและนอกราชอาณาจักร เพื่อประโยชน์แก่กิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทย

๑๑) ให้เช่าหรือพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ตามความจำเป็น โดยคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะควบคู่ไปด้วย ซึ่งการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของการทำเรือแห่งประเทศไทยดังกล่าว การทำเรือแห่งประเทศไทยต้องจัดทำแผนพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อเป็นแผนแม่บทสำหรับการดำเนินการ โดยแสดงถึงเป้าหมายและแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของการทำเรือแห่งประเทศไทย และเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ

๑๒) กระทำการอย่างอื่นบรรดาที่เกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องในการจัดการให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ของการทำเรือแห่งประเทศไทย

๑๓) จัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพตามกฎหมายว่าด้วยกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ กองทุนสงเคราะห์ หรือการสงเคราะห์อื่นเพื่อสวัสดิการของพนักงาน ลูกจ้าง และครอบครัวในกรณีพ้นจากตำแหน่ง ประสบอุบัติเหตุ เจ็บป่วย ตาย หรือกรณีอื่นอันควรแก่การสงเคราะห์ ทั้งนี้ ตามข้อบังคับที่คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยกำหนด

การแก้ไขเพิ่มเติมหน้าที่และอำนาจดังกล่าวจะทำให้การทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินกิจการเกี่ยวกับการประกอบกิจการทำเรือ ธุรกิจเกี่ยวกับท่าเรือ อุโมงค์ และกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเป็นส่วนประกอบกับท่าเรือซึ่งเป็นการพัฒนาศักยภาพท่าเรือให้ทัดเทียมกับท่าเรือสากลชั้นนำระดับโลก และส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ เพื่อรองรับปริมาณการนำเข้าและส่งออกสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นตามการเติบโตของเศรษฐกิจในอนาคต

๒.๔.๒ คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย

ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยในประเด็นที่สำคัญ ดังนี้

๑) การปรับปรุงองค์ประกอบของคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย โดยกำหนดให้คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยประกอบด้วยประธานกรรมการ ๑ คน และกรรมการอื่นอีกไม่น้อยกว่า ๖ คน แต่ไม่เกิน ๙ คน โดยให้ผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่นดังกล่าว

๒) กำหนดให้คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยมีหน้าที่และอำนาจวางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทย รวมถึงออกข้อบังคับหรือระเบียบเพื่อกำหนดนโยบายและแนวทางการปฏิบัติงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย กำหนดอัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือ การบริการ และการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย รวมทั้งอัตราค่าภาระต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ ตลอดจนการยกเว้นหรือลดหย่อนค่าภาระดังกล่าวด้วย โดยข้อบังคับหรือระเบียบใดมีข้อความจำกัดอำนาจผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทยหรือผู้ซึ่งผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทยมอบหมายในการทำนิติกรรม ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ทั้งนี้ คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยไม่มีหน้าที่และอำนาจในการแต่งตั้งและถอดถอนพนักงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย และไม่ใช้ผู้แทนการทำเรือแห่งประเทศไทยในส่วนที่เกี่ยวกับบุคคลภายนอก

๓) ประธานกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยและกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย

๓.๑) ต้องมีความรู้ความเชี่ยวชาญเพิ่มเติมจากที่กำหนดไว้เดิม คือ เพิ่มเติมในด้านเกี่ยวกับการคลัง การบริหาร วิศวกรรม เทคโนโลยีสารสนเทศ หรือกฎหมาย ตามที่หนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ที่ กค ๐๘๒๔/ว ๑๑๓๗ ลงวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ เรื่อง แนวทางการแต่งตั้งกรรมการรัฐวิสาหกิจตามพระราชบัญญัติการพัฒนากำกับดูแลและบริหารรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๒ กำหนด^๔

๓.๒) ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ รวมทั้งต้องไม่เป็นพนักงานหรือลูกจ้างของการทำเรือแห่งประเทศไทย

๓.๓) มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ ๓ ปี และอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ แต่ต้องไม่เกิน ๒ วาระติดต่อกัน

ทั้งนี้ การแก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยในลักษณะเป็นองค์กรในระดับนโยบายที่มีหน้าที่กำหนดนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไป แต่มิได้เป็นผู้บริหารงานหรือรับผิดชอบต่อการบริหารงานโดยตรงนั้น สอดคล้องกับพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒^๕ มาตรา ๒๑ (๖) ที่บัญญัติให้หน่วยงานของรัฐต้องตรวจสอบและพิจารณาจัดทำร่างกฎหมายให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การไม่ใช้ระบบคณะกรรมการ เว้นแต่เพื่อกำหนดนโยบาย หรือกำกับ หรือกำหนดหลักเกณฑ์ หรือเพื่อการอื่นที่จำเป็นเท่านั้น และไม่เป็นการใช้ระบบคณะกรรมการโดยไม่จำเป็นซึ่งเป็นไปตามคำแนะนำของคณะกรรมการพัฒนากฎหมาย เรื่อง การใช้ระบบคณะกรรมการในกฎหมาย^๖ ข้อ ๑

๒.๔.๓ ผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทย

ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทยในประเด็นที่สำคัญ ดังนี้

๑) กำหนดให้คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยแต่งตั้งผู้ซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจเป็นผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี

^๔ หนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ที่ กค ๐๘๒๔/ว ๑๑๓๗ ลงวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ เรื่อง แนวทางการแต่งตั้งกรรมการรัฐวิสาหกิจตามพระราชบัญญัติการพัฒนากำกับดูแลและบริหารรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๒, สืบค้นเมื่อวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๖๘, <https://vcloud2.senate.go.th/cloud/index.php/s/crjFJOCL5g28JtZ>

^๕ พระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๖๒, สืบค้นเมื่อวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๖๘, <https://vcloud2.senate.go.th/cloud/index.php/s/PTbdpKbL2YF7Etz>

^๖ คำแนะนำของคณะกรรมการพัฒนากฎหมาย เรื่อง การใช้ระบบคณะกรรมการในกฎหมาย, สืบค้นเมื่อวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๖๘, <https://lawreform.go.th/uploads/files/1579149968-qiohg-81khh.pdf>



๒) กำหนดให้ผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละไม่เกิน ๔ ปี และอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ แต่ต้องไม่เกิน ๒ วาระติดต่อกัน รวมทั้งกำหนดเรื่องการแต่งตั้งผู้รักษาการแทนผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทยและกรณีที่ต้องพ้นจากตำแหน่งผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทยนอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ

๓) แก้ไขเพิ่มเติมหน้าที่ของผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทยให้มีหน้าที่บริหารกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทยให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ และนโยบายที่คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยกำหนด และให้มีอำนาจบังคับบัญชาพนักงานและลูกจ้างของการท่าเรือแห่งประเทศไทยทุกตำแหน่ง รวมทั้งต้องรับผิดชอบต่อคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยในการบริหารกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

๔) กำหนดให้ผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีอำนาจที่สำคัญ ดังนี้

๔.๑) บรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน เลื่อน ลด ตัดเงินเดือนหรือค่าจ้าง ลงโทษทางวินัยแก่พนักงานและลูกจ้างของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ตลอดจนให้พนักงานและลูกจ้างของการท่าเรือแห่งประเทศไทยออกจากตำแหน่งตามข้อบังคับหรือระเบียบที่คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยกำหนด เว้นแต่ในกรณีที่พนักงานตั้งแต่ตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายหรือเทียบเท่าขึ้นไปจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยก่อน

๔.๒) วางระเบียบเกี่ยวกับการปฏิบัติงานและกำหนดเงื่อนไขในการทำงานของพนักงานและลูกจ้างของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยไม่ขัดหรือแย้งกับข้อบังคับหรือระเบียบที่คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยกำหนด

๔.๓) เป็นผู้แทนการท่าเรือแห่งประเทศไทยในกิจการที่เกี่ยวกับบุคคลภายนอก ทั้งนี้ นิติกรรมใดที่ผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทยกระทำโดยฝ่าฝืนข้อบังคับหรือระเบียบที่จำกัดอำนาจผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทยหรือผู้ซึ่งผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทยมอบหมายในการทำนิติกรรมย่อมไม่ผูกพันการท่าเรือแห่งประเทศไทย เว้นแต่คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยจะให้สัตยาบัน

๒.๔.๔ การดำเนินกิจการที่จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน

ร่างพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมกรณีของกิจการที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน

๑) กู้หรือยืมเงินเป็นจำนวนเกินคราวละ ๑๐๐ ล้านบาท

๒) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุนหรือเพื่อประโยชน์แก่กิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

๓) จำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ราคาเกิน ๑๐ ล้านบาท

๔) ให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ ในอสังหาริมทรัพย์ที่มีมูลค่าสัญญาเกิน ๑,๐๐๐ ล้านบาท หรือที่มีกำหนดเวลาการให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ เกิน ๑๐ ปี และมีมูลค่าสัญญาเกิน ๓๐๐ ล้านบาท เว้นแต่การให้เช่าหรือให้สิทธินั้นเป็นการให้แก่หน่วยงานของรัฐ

๕) ลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด

๒.๕ การแก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับการเงิน การบัญชี และการตรวจสอบ

ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมชื่อหมวดจาก “การบัญชี การสอบ และการตรวจสอบ” เป็น “การเงิน การบัญชี และการตรวจสอบ” โดยได้นำเรื่องการเงินที่อยู่ในบทบัญญัติต่าง ๆ ได้แก่ การเปิดบัญชีเงินฝาก การจัดทำงบประมาณ และการจัดสรรรายได้ มากำหนดไว้ในหมวดนี้ โดยมีประเด็นที่สำคัญ ดังนี้

๒.๕.๑) การเงิน

กำหนดให้รายได้ที่การทำเรือแห่งประเทศไทยได้รับจากการดำเนินงานให้ตกเป็นของการทำเรือแห่งประเทศไทยเฉพาะเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และเมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม รวมตลอดถึงค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา เงินสำรอง เงินรางวัล เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์พนักงานและลูกจ้าง และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการแล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ

๒.๕.๒) การบัญชี

กำหนดให้การทำเรือแห่งประเทศไทยต้องวางและรักษาไว้ซึ่งระบบการบัญชีตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปแยกตามประเภทงานส่วนที่สำคัญ มีการลงรายการรับและจ่ายเงินสินทรัพย์และหนี้สินที่แสดงกิจการที่เป็นอยู่จริงและตามที่ควรตามประเภทงาน พร้อมด้วยข้อความอันเป็นที่มาของรายการดังกล่าว และให้มีการตรวจสอบบัญชีภายในเป็นประจำ

๒.๕.๓) การตรวจสอบ

กำหนดให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินหรือบุคคลภายนอกตามที่คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยแต่งตั้งโดยความเห็นชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้สอบบัญชีและทำการตรวจสอบรับรองบัญชีและการเงินทุกประเภทของการทำเรือแห่งประเทศไทยทุกรอบปีบัญชี รวมทั้งให้ผู้สอบบัญชีทำการตรวจสอบรับรองบัญชีและการเงินของการทำเรือแห่งประเทศไทย ตลอดจนจัดทำรายงานผลการสอบบัญชีเสนอต่อคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยเพื่อเสนอต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายใน ๑๕๐ วันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี

๓. บทวิเคราะห์ข้อดีและข้อสังเกตของร่างพระราชบัญญัติ

๓.๑ ข้อดีของร่างพระราชบัญญัติ

๑) การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการทำเรือแห่งประเทศไทยจะทำให้การทำเรือแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจที่มีความสำคัญต่อระบบการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศมีความคล่องตัวในการประกอบกิจการทำเรือและสามารถดำเนินกิจการและทรัพย์สินขององค์กรให้เกิดประสิทธิภาพและประโยชน์สูงสุด อันเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้กิจการด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์ของไทยมีความก้าวหน้า ซึ่งจะส่งผลอย่างมีนัยสำคัญให้ระบบเศรษฐกิจของประเทศมีการเจริญเติบโตและมั่นคง ทำให้ประชาชนมีรายได้และพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

๒) การขนส่งระหว่างประเทศของไทยประมาณร้อยละ ๘๐ เป็นการขนส่งทางทะเลโดยขนส่งผ่านท่าเรือหลักที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของการทำเรือแห่งประเทศไทย นอกจากนี้ภาคการส่งออกถือเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของไทย การทำเรือแห่งประเทศไทย

ซึ่งเป็นประตูก้าหลักของประเทศไทยจึงมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมและสนับสนุนเศรษฐกิจในภาพรวม ดังนั้น หากมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ เพื่อส่งเสริมให้เกิดความคล่องตัวและรวดเร็วในการบริหารจัดการการทำเรือจะสนับสนุนให้ต้นทุนการขนส่งโดยรวมของประเทศลดลง และสามารถเพิ่มศักยภาพการดำเนินธุรกิจในประเทศ รวมทั้งดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ ตลอดจนส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางธุรกิจของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of South East Asian Nations) หรืออาเซียน (ASEAN)

๓.๒ ข้อสังเกตเกี่ยวกับบทบัญญัติของร่างพระราชบัญญัติ

๑) การกำหนดให้การทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่นหรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ทั้งในและนอกราชอาณาจักร เพื่อประโยชน์แก่กิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทยนั้น แม้ว่าการดำเนินการดังกล่าวอาจทำให้การทำเรือแห่งประเทศไทยมีรายได้เพิ่มมากขึ้นจากผลตอบแทนการลงทุน หรือสามารถนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ ๆ ในการบริหารจัดการการทำเรือและการขนส่งหรือโลจิสติกส์ (Logistics) ซึ่งอาจช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานและลดต้นทุนได้ แต่อย่างไรก็ตาม การลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่นหรือถือหุ้นดังกล่าว ยังอาจมีความเสี่ยงในการลงทุนและมีความไม่แน่นอนที่อาจจะไม่ได้รับผลตอบแทนตามเป้าหมาย โดยความเสี่ยงในการลงทุนที่ต้องพิจารณาประกอบการตัดสินใจ เช่น ความเสี่ยงจากตลาด (Market Risk) ความเสี่ยงทางธุรกิจ (Business Risk) ความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ย (Interest Rates Risk) และความเสี่ยงจากอัตราเงินเฟ้อ (Inflation Risk) ดังนั้น การทำเรือแห่งประเทศไทยจึงต้องมีการบริหารจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมเพื่อลดโอกาสในการขาดทุนและสร้างผลตอบแทนที่ดีในระยะยาว

๒) การกำหนดให้การทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถจัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดทั้งในและนอกราชอาณาจักร เพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องในกิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทย จะต้องคำนึงถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการบริหารธุรกิจ รวมทั้งการควบคุมและตรวจสอบการดำเนินธุรกิจจำเป็นต้องวางแผนการประกอบธุรกิจอย่างรอบคอบและมีกลไกการกำกับดูแลเพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผล

๓) ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ยังไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกหรือลดขั้นตอนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ

๔) พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มีบทบัญญัติเกี่ยวกับคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยเพื่อกำหนดนโยบายและควบคุมดูแลกิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทยอยู่แล้ว ซึ่งการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ ในครั้งนี้ เป็นการแก้ไขปรับปรุงองค์ประกอบ รวมทั้งหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยให้มีความเหมาะสมเพื่อให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ข้อมูลทางวิชาการที่เกี่ยวข้องกับร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เรื่อง “ความเป็นมา บทบาทที่สำคัญ และแผนวิสาหกิจของการทำเรือแห่งประเทศไทย”^๑

ความเป็นมาของการทำเรือแห่งประเทศไทย^๒

ในปี พ.ศ. ๒๔๙๔ รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ จัดตั้งการทำเรือแห่งประเทศไทยขึ้น เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม พร้อมรับโอนกิจการทำเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพมาดำเนินการ นับตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๔๙๔ ที่การทำเรือแห่งประเทศไทยได้รับการก่อตั้งเป็นต้นมา กิจการด้านการขนส่งทางน้ำได้มีการพัฒนาเรื่อยมาเป็นลำดับจนถึงปัจจุบัน โดยในอดีตสินค้าที่ขนส่งทางทะเลเป็นสินค้าทั่วไปและสินค้ากอง ท่าเทียบเรือที่มีอยู่ในขณะนั้น ได้แก่ ท่าเทียบเรือเชียนตะวันตก จำนวน ๙ ท่า เป็นท่าเทียบเรือสำหรับบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าทั่วไปและสินค้ากอง จนกระทั่งการขนส่งสินค้าด้วยระบบคอนเทนเนอร์ได้แพร่ขยายเข้ามาสู่ประเทศไทยประมาณปี พ.ศ. ๒๕๑๘ ถึงปี พ.ศ. ๒๕๒๐ การทำเรือแห่งประเทศไทยจึงได้ดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียนตะวันออกเพื่อใช้เป็นท่าเทียบเรือเนกประสงค์และจัดให้รับตู้สินค้า โดยท่าเทียบเรือดังกล่าวเปิดใช้งานได้ในปี พ.ศ. ๒๕๒๐

ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๒๐ เป็นต้นมา มีการบรรทุกและขนถ่ายตู้สินค้าที่ทำเรือกรุงเทพเพิ่มขึ้นทุกปี จนท่าเรือกรุงเทพเริ่มแออัด เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือแม่น้ำทำให้มีข้อจำกัดในการรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ ประกอบกับความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจจึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่เพื่อรองรับเรือและสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้รัฐบาลได้เร่งรัดให้มีการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งการก่อสร้างแล้วเสร็จสมบูรณ์ในปี พ.ศ. ๒๕๓๓ และเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๓๔

ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๔๖ ได้มีการขยายโครงข่ายคมนาคมสู่ภูมิภาค โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ^๓ ได้เสนอแนวทางพัฒนาท่าเทียบเรือ โดยมอบให้การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารและประกอบการท่าเรือภูมิภาคเพื่อตอบสนองนโยบายรัฐบาลในการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและเป็นประตูการค้าการลงทุนระหว่างประเทศและเพื่อให้การบริการท่าเรือสามารถเชื่อมโยงกับศูนย์กลางธุรกิจและในภูมิภาคต่าง ๆ สร้างความสะดวกและช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าสำหรับสินค้าขึ้น การทำเรือแห่งประเทศไทยได้ขยายกิจการเพื่อเปิดเส้นทางการค้าโดยการเปิดให้บริการท่าเรือภูมิภาค ๒ แห่ง คือ ท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือเชียงของ ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ รัฐบาลได้ก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งใหม่ขึ้น และได้ขยายบริการเป็นรูปแบบท่าเรือพาณิชย์สากลโดยใช้ชื่อว่า “ท่าเรือพาณิชย์ เชียงแสน”

^๑เรียบเรียงโดยนางสาวกฤตยาพร บัวลังกา นิติกรชำนาญการ กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา.

^๒การทำเรือแห่งประเทศไทย, “ความเป็นมาการทำเรือแห่งประเทศไทย,” สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๘, <https://www.port.co.th/port/index.php/history-2/>.

^๓ปัจจุบันคือ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๘, <https://www.nesdc.go.th/about-nesdc/get-to-know-nesdc/interesting-facts/history-of-nesdc/#>.



ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาการทำเรือแห่งประเทศไทยได้พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการที่ทันสมัยและยกระดับงานบริการของท่าเรือต่าง ๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ได้มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัล รวมทั้งนำระบบรับรองมาตรฐานคุณภาพต่าง ๆ มาใช้เพื่อเสริมสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้มีการขยายธุรกิจใหม่ที่เกี่ยวข้องเนื่องในโอกาสปัจจุบันการทำเรือแห่งประเทศไทยมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจขั้นนำที่นำรายได้เข้ารัฐและเป็นองค์กรที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจของประเทศ

บทบาทของการท่าเรือแห่งประเทศไทย^๔

การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นในปี พ.ศ. ๒๔๙๔ ตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ภายใต้วัตถุประสงค์ด้านการดำเนินกิจการท่าเรือเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน รวมทั้งดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเนื่องเกี่ยวกับการประกอบกิจการท่าเรือ โดยมีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือ ควบคุมการขนถ่ายและบรรทุกสินค้าหรือตู้สินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย รวมทั้งเก็บรักษาสินค้าเพื่อรอการส่งมอบแก่เจ้าของสินค้า มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร ปัจจุบันรับผิดชอบบริหารจัดการและควบคุมดูแลท่าเรือหลักของประเทศไทยจำนวน ๕ แห่ง ดังนี้

๑) ท่าเรือกรุงเทพ เป็นท่าเรือแม่น้ำระหว่างประเทศ (River Port) ตั้งอยู่บริเวณพื้นที่เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร โดยหน่วยงานท่าเรือกรุงเทพเป็นผู้รับผิดชอบการบริหารจัดการและให้บริการตามภารกิจหลักครบทุกประเภทการบริการภายใต้เป้าหมายการพัฒนาเพื่อ “ศูนย์กลางโลจิสติกส์แบบบูรณาการส่งเสริมการเชื่อมต่อเมืองและการเติบโตของ SMEs”

๒) ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือทะเลระหว่างประเทศ (Sea Port) ตั้งอยู่ในพื้นที่อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี โดยหน่วยงานท่าเรือแหลมฉบังเป็นผู้บริหารจัดการพื้นที่ท่าเรือและให้สัมปทานแก่ผู้ประกอบการเอกชนในการเข้าใช้พื้นที่ประกอบการท่าเทียบเรือหรือคลังสินค้าประเภทต่าง ๆ ภายใต้เป้าหมายการพัฒนาเพื่อ “เป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์สู่การค้าโลกแบบไร้รอยต่อ”

๓) ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน เป็นท่าเรือแม่น้ำระหว่างประเทศในแถบลุ่มแม่น้ำโขงทางตอนเหนือของประเทศไทย โดยก่อตั้งขึ้นเพื่อส่งเสริมการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง พ.ศ. ๒๕๔๓ (Agreement on Commercial Navigation on Lancang - Mekong River among China, Laos, Myanmar and Thailand, 2000) มีท่าเลที่ตั้งอยู่บริเวณฝั่งขวาของแม่น้ำกก ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย โดยมีสำนักท่าเรือภูมิภาคเป็นผู้กำกับดูแล และมีสำนักงานท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนเป็นผู้บริหารจัดการท่าเทียบเรือการบรรทุกขนถ่ายสินค้าและการบริหารจัดการพื้นที่

๔) ท่าเรือเชียงของ เป็นท่าเรือแม่น้ำระหว่างประเทศในแถบลุ่มแม่น้ำโขงทางตอนเหนือของประเทศไทย ตั้งอยู่ริมฝั่งของแม่น้ำโขง ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย โดยมีสำนักงานท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนเป็นผู้บริหารจัดการและกำกับดูแล และมีสำนักงานท่าเรือเชียงของเป็นผู้ควบคุมดูแลการบรรทุกขนถ่ายสินค้า

^๔การทำเรือแห่งประเทศไทย, “แผนวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวนปีงบประมาณ ๒๕๖๓)”, สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๘, <https://vcloud2.senate.go.th/cloud/index.php/s/s7pbMF2iXeFKDsf>.



ทั้งนี้ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและท่าเรือเชียงของจะดำเนินการภายใต้เป้าหมายการพัฒนาเพื่อ “เป็นท่าเรือที่สนับสนุนการเชื่อมโยงการค้าและการขนส่งในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง”

๕) ท่าเรือระนอง เป็นท่าเรือแม่น้ำสำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเลฝั่งอันดามันของประเทศไทย ตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำกระบุรี ตำบลปากน้ำท่าเรือ อำเภอเมือง จังหวัดระนอง โดยมีสำนักท่าเรือภูมิภาคเป็นผู้กำกับดูแล และมีสำนักงานท่าเรือระนองเป็นผู้บริหารจัดการท่าเทียบเรือ การบรรทุกขนถ่ายสินค้า และการบริหารจัดการพื้นที่ ภายใต้เป้าหมายการพัฒนาเพื่อ “เป็นท่าเรือที่สนับสนุนการเชื่อมโยงการค้าและการขนส่งทางฝั่งทะเลอันดามัน”

แผนวิสาหกิจของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗)^๕

การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ทบทวนแผนวิสาหกิจของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ถึงปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันและปัจจัยการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ จากปัจจัยภายในและภายนอกทั้งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจ การดำเนินกิจการ สภาวะการแข่งขัน และการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อเป็นปัจจัยสนับสนุนและขับเคลื่อนการดำเนินงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทยให้สามารถบรรลุผลตามเป้าหมายภายใต้วิสัยทัศน์ที่ได้กำหนดไว้ คือ “มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน” (To be World Class Port with Excellent Logistics Services for Sustainable Growth) โดยพิจารณาถึงความครอบคลุมและครบถ้วนในประเด็นที่สำคัญ เช่น การพัฒนาท่าเรือให้อยู่ในระดับมาตรฐานและเป็นที่ยอมรับในระดับสากล ทั้งในส่วนของโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงการบริหารจัดการที่ได้รับการยอมรับในระดับประเทศและระดับสากล ด้วยเกณฑ์การประเมินคุณภาพ การพัฒนาด้านการบริหารจัดการภายในพื้นที่ท่าเรือ การเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งไปยังพื้นที่หลังท่า และการให้บริการในภาพรวมที่อยู่ในระดับที่ผู้ใช้บริการยอมรับและพึงพอใจ ตลอดจนการพัฒนาองค์กรที่มุ่งเน้นการตอบสนองเป้าหมายในการเติบโตอย่างยั่งยืนที่จำเป็นต้องตระหนักถึงความสำคัญทั้งด้านที่เกี่ยวข้องกับการเงินและไม่ใช้การเงิน เพื่อให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยสามารถขับเคลื่อนองค์กรและนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายวิสัยทัศน์ที่กำหนดไว้

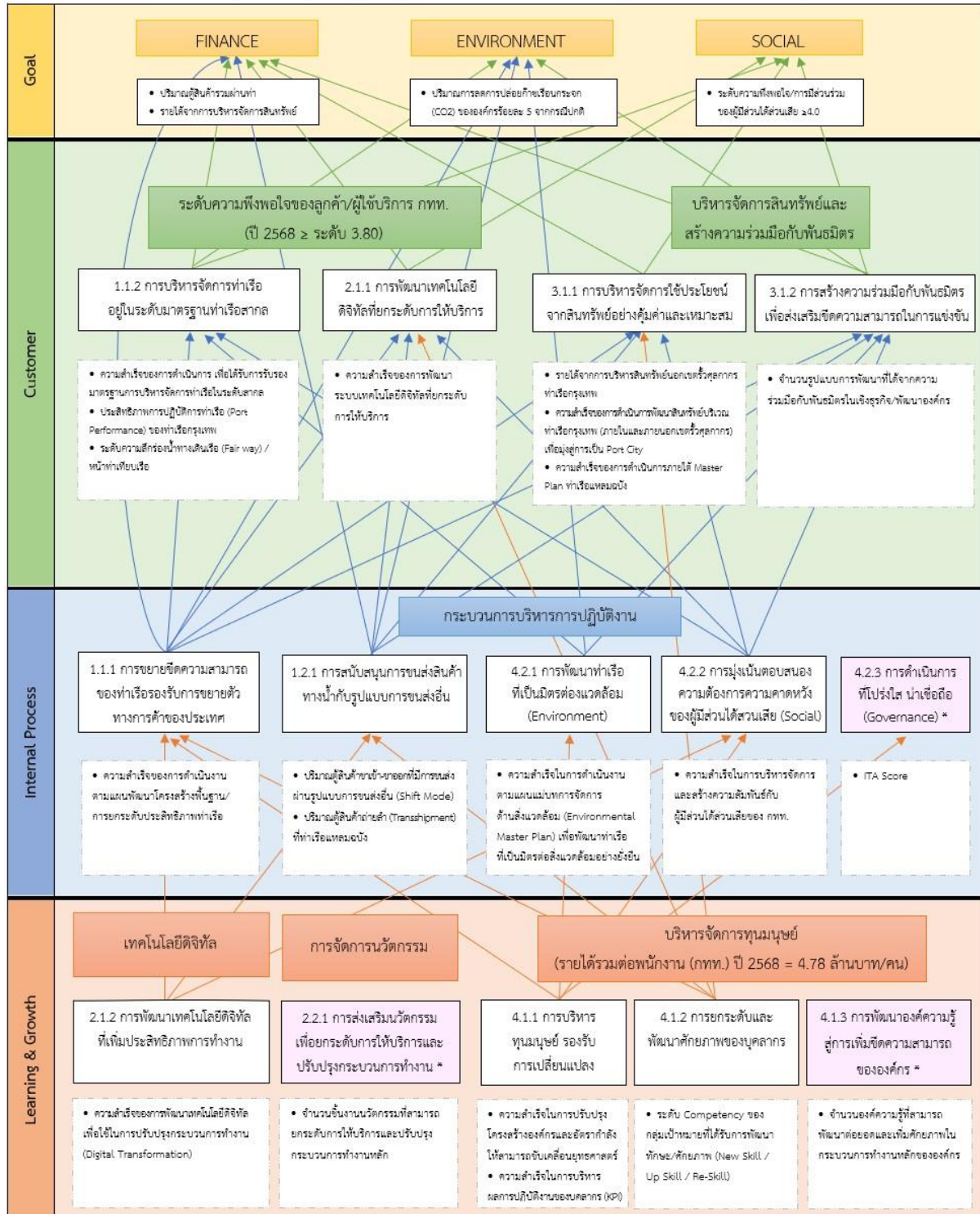
ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ทำการทบทวนแผนวิสาหกิจของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๖๗ ซึ่งการทบทวนในครั้งนี้ได้มีการทบทวนเป้าหมายภายใต้วิสัยทัศน์ ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ และยุทธศาสตร์ รวมถึงตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายการดำเนินงานให้มีความสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมปัจจัยภายในและภายนอกที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและส่งผลต่อการดำเนินงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ดังนั้น กรอบแนวทางและทิศทางของการท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงมีความสำคัญและสามารถทำให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยบรรลุผลตามวิสัยทัศน์ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๘๐ ซึ่งประกอบด้วย ๔ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective : SO) ๗ ยุทธศาสตร์ (Strategy : S) และ ๑๔ กลยุทธ์ในการดำเนินงาน (Tactic : T) สามารถสรุปเป็นตารางได้ ดังนี้

^๕เรื่องเดียวกัน.

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)	เป้าประสงค์ (Goal)	ยุทธศาสตร์ (Strategy)	กลยุทธ์ (Tactic)	
SO1 ยกระดับท่าเรือให้ได้มาตรฐานเทียบเท่าระดับสากล	- การให้บริการท่าเรือมีความต่อเนื่อง เพียงพอ ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และเป็นไปตามมาตรฐานสากล - การเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งมีความต่อเนื่องตลอดเวลา และต้นทุนของผู้ประกอบการ	S1.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการท่าเรือให้ได้มาตรฐานเทียบเท่าระดับสากล	T1.1.1 การขยายขีดความสามารถของท่าเรือ รองรับการค้าขายตัวทางการค้าของประเทศ T1.1.2 การบริหารจัดการท่าเรืออยู่ในระดับมาตรฐานสากล	
		S1.2 การเชื่อมโยงท่าเรือสู่ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ	T1.2.1 การสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางน้ำกับรูปแบบการขนส่งอื่น	
SO2 สร้างขีดความสามารถในการให้บริการ ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม	- ยกระดับการให้บริการ พร้อมการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมที่มีความทันสมัย และตอบโจทย์การใช้งาน	S2.1 การขับเคลื่อนการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อยกระดับการให้บริการและการปฏิบัติงาน	T2.1.1 การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลที่ยกระดับการให้บริการ T2.1.2 การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลที่เพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน	
		S2.2 การเสริมสร้างนวัตกรรมการให้บริการและการดำเนินงาน	T2.2.1 การส่งเสริมนวัตกรรม เพื่อยกระดับการให้บริการและปรับปรุงกระบวนการทำงาน	
SO3 สร้างโอกาสเชิงกลยุทธ์ ด้วยการบริหารจัดการสินทรัพย์ และการสร้างความร่วมมืออย่างมีประสิทธิภาพ	- เพิ่มผลตอบแทนจากการบริหารสินทรัพย์ - ต่อยอดความร่วมมือกับพันธมิตร เพื่อสร้างโอกาสเชิงพาณิชย์และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน	S3.1 การแสวงหาโอกาสในการใช้สินทรัพย์และความร่วมมือที่สนับสนุนการเติบโตขององค์กร	T3.1.1 การบริหารจัดการการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์อย่างคุ้มค่าและเหมาะสม T3.1.2 การสร้างความร่วมมือกับพันธมิตร เพื่อส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขัน	
SO4 ยกระดับการบริหารจัดการองค์กรสู่การเติบโตอย่างยั่งยืน	- การบริหารจัดการองค์กรมีประสิทธิภาพ สามารถตอบสนองความต้องการความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้อย่างครอบคลุมทั่วถึง	S4.1 การบริหารและพัฒนาทุนมนุษย์ เพื่อรองรับการพัฒนาขององค์กร	T4.1.1 การบริหารทุนมนุษย์รองรับการเปลี่ยนแปลง T4.1.2 การยกระดับและพัฒนาศักยภาพของบุคลากร T4.1.3 การพัฒนาองค์ความรู้สู่การเพิ่มขีดความสามารถขององค์กร	
			S4.2 การพัฒนาการทำงานอย่างมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน	T4.2.1 การพัฒนาท่าเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environment) T4.2.2 การมุ่งเน้นตอบสนองความต้องการ ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Social) T4.2.3 การดำเนินงานที่โปร่งใส น่าเชื่อถือ (Governance)

ทั้งนี้ การกำหนดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมาย จะมีความสอดคล้องรองรับกับเป้าหมายภายใต้วิสัยทัศน์และตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ โดยมีแผนงาน และโครงการที่สามารถสนับสนุนและขับเคลื่อนให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยบรรลุวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์และเป้าหมายขององค์กรภายในกรอบระยะเวลาที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ สามารถแสดงความเชื่อมโยงของแต่ละกลยุทธ์ในการผลักดันไปสู่เป้าหมายภายใต้วิสัยทัศน์ตามแผนภาพ ดังนี้

แผนที่ยุทธศาสตร์ (Strategy Map) กทท. ปีงบประมาณ 2566-2570 (ทบทวนปีงบประมาณ 2567)



หมายเหตุ : * กลยุทธ์ที่ 2.2.1, 4.1.3 และ 4.2.3 (กล่องชมพู) เป็นส่วนสนับสนุนการดำเนินงานทุกด้าน/ทุกกลยุทธ์ของ กทท.

ข้อมูลทางวิชาการที่เกี่ยวข้องกับร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
เรื่อง “แผนพัฒนารัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐”^๑

แผนพัฒนารัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการทำเรือแห่งประเทศไทย^๒

คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้กำหนดแนวทางให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และกระทรวงเจ้าสังกัดหารือร่วมกันเพื่อกำหนดทิศทางและเป้าหมายการพัฒนาของรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ ได้มีการพิจารณาบทบาทของรัฐวิสาหกิจและกรอบการจัดทำแผนพัฒนารัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ รายสาขา เพื่อใช้ประกอบการจัดทำแผนพัฒนารัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ โดยในส่วนของการทำงานเรือแห่งประเทศไทยจะเกี่ยวข้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ หมายความว่า ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค โดยมีเป้าหมายของการพัฒนาระดับมหุ้ม หมายถึง ได้แก่ เป้าหมายที่ ๑ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนในภูมิภาค เป้าหมายที่ ๒ ไทยเป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค และเป้าหมายที่ ๓ ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค อย่างไรก็ตาม ตามแผนพัฒนารัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ในส่วนของทิศทางหลักในการพัฒนารัฐวิสาหกิจภายใต้หมายความว่า ๕ ดังกล่าวนั้น คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมและโลจิสติกส์ โดยมีวัตถุประสงค์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ที่มุ่งเน้นระบบรางในการเชื่อมต่อและบริหารจัดการโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ได้อย่างต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อสนับสนุนการค้าการลงทุนและส่งเสริมฐานเศรษฐกิจที่สำคัญของภูมิภาค

ทั้งนี้ คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้มีความเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญในการดำเนินการตามแผนพัฒนารัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ดังนี้

๑) รัฐวิสาหกิจต้องให้ความสำคัญในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับภาวะโลกร้อน การลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ การพัฒนาเศรษฐกิจสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน (BCG Model) แนวคิดการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างคุ้มค่า (Reduce Reuse Recycle: 3Rs) และแนวคิดการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน (Environment Social และ Governance : ESG)

๒) รัฐวิสาหกิจควรพิจารณาใช้งบประมาณด้านกิจกรรมเพื่อสังคม (CSR) เพื่อแก้ไขปัญหาความยากจนใน ๕ มิติ ได้แก่ ด้านสุขภาพ ด้านความเป็นอยู่ ด้านการศึกษา ด้านรายได้ และด้านการเข้าถึงบริการภาครัฐ

^๑ประกาศคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เรื่อง แผนพัฒนารัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐, สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๘, https://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2565/E/277/T_0024.PDF.

^๒การทำงานเรือแห่งประเทศไทย, “แผนวิสาหกิจการทำงานเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวนปีงบประมาณ ๒๕๖๗),” สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๘, <https://vcloud2.senate.go.th/cloud/index.php/s/s7pbMF2iXeFKDsf>.



๓) รัฐวิสาหกิจควรบูรณาการและสร้างพันธมิตรร่วมกันกับภาครัฐ ภาคเอกชน รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน และชุมชน เพื่อลดความซ้ำซ้อนในการดำเนินงานและงบประมาณ รวมทั้งเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มในห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain)

๔) รัฐวิสาหกิจควรจัดทำกลยุทธ์ด้านดิจิทัล (Digital Strategy) โดยพิจารณาแนวโน้มของโลก ในอนาคต (Mega Trend) เช่น จักรวาลนฤมิต (Metaverse) การวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่โดยอัตโนมัติ (Augmented Analytics) และการผสานอุปกรณ์อัจฉริยะกับการใช้ชีวิตประจำวัน (Smart Space)

นอกจากนี้ คณะอนุกรรมการจัดทำแผนพัฒนารัฐวิสาหกิจ (คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ แต่งตั้ง) ได้มีข้อเสนอต่อรัฐวิสาหกิจ สาขาขนส่ง ดังนี้

๑) ดำเนินงานตามบทบาทและภารกิจขององค์กรให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนา ตามหมวดหมู่หลักและหมวดหมู่สนับสนุน

๒) ดำเนินการลงทุนโครงการต่าง ๆ ภายใต้แนวทางการพัฒนาให้เป็นไปตามแผน พร้อมทั้ง เพิ่มสัดส่วนการใช้แหล่งเงินทุนทางเลือกในการลงทุนโครงการต่าง ๆ

๓) เร่งแก้ไขปัญหาขององค์กร พร้อมทั้งบริหารทรัพยากรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

๔) ยกระดับการให้บริการและมาตรฐานความปลอดภัยในระบบสาธารณะและระบบโลจิสติกส์

ข้อมูลทางวิชาการที่เกี่ยวข้องกับร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
เรื่อง “สัญญาฉบับใหม่ที่ส่งผลต่อการดำเนินกิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทย”^๑

๑. แนวโน้มอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเล^๒

ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าของโลกเติบโตที่ร้อยละ ๐.๗ และในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ และปี พ.ศ. ๒๕๖๘ คาดการณ์ว่าจะมีปริมาณตู้สินค้าเติบโตอยู่ที่ร้อยละ ๒.๕ และร้อยละ ๓.๐ ตามลำดับ โดยภูมิภาคเอเชียยังคงเป็นภูมิภาคที่มีตู้สินค้าผ่านท่าเป็นสัดส่วนที่สูงที่สุด รองลงมาคือ ภูมิภาคยุโรป และอเมริกาเหนือ ตามลำดับ โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ คาดการณ์การเติบโตของตู้สินค้าในภูมิภาคเอเชีย และอาเซียนจะอยู่ที่ร้อยละ ๑.๕ และร้อยละ ๒.๖ ตามลำดับ และคาดการณ์ว่าปริมาณตู้สินค้าในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ของทั้งสองภูมิภาคจะเติบโตอยู่ที่ร้อยละ ๒.๒ และร้อยละ ๔.๐ ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ยังมีความไม่แน่นอนจากผลกระทบของสงครามและเหตุการณ์โจมตีเรือขนส่งสินค้าซึ่งมุ่งสู่ท่าเรือของประเทศอิสราเอล และการเดินเรือผ่านทะเลแดงและทะเลเอเดน ส่งผลให้สายเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ในเส้นทางระหว่างเอเชียและยุโรปยกเลิกการเดินเรือผ่านคลองสุเอซและทะเลแดง และปรับเปลี่ยนเส้นทางการเดินเรือ ทำให้ต้องใช้เวลาการเดินทางเรือในเส้นทางระหว่างเอเชียและยุโรปเพิ่มขึ้นประมาณ ๑๐ - ๑๕ วัน เพื่อป้องกันความเสี่ยงภัยต่อเรือและลูกเรือ และคาดว่าสายเรือจะต้องเพิ่มจำนวนเรือเข้ามาให้บริการในเส้นทางเพื่อรักษาความถี่ในการเดินเรือไม่ให้น้อยลงจากเดิม ซึ่งอาจทำให้ค่าระวางการขนส่งสินค้าในเส้นทางระหว่างตะวันออกไกล - ตะวันออกกลาง - เมดิเตอร์เรเนียน - ยุโรป มีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้น ส่งผลให้ภาคเอกชนต้องพึ่งพาการขนส่งสินค้าทางอากาศหรือเครื่องบินมากขึ้น โดยมีปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางอากาศทั่วโลกในเดือนมกราคม ๒๕๖๗ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๒ เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา แสดงให้เห็นได้ว่า ต้นทุนค่าขนส่งของบริษัทต่าง ๆ จะปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งเป็นต้นทุนที่มากกว่าการขนส่งทางเรือเฉลี่ยถึง ๕ เท่า สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (The International Air Transport Association : IATA) คาดว่าตลอดทั้งปีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ รวมทั้งมีการเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งเพิ่มขึ้น โดยเป็นการขนส่งทางเรือจากเอเชียไปตะวันออกกลาง (ณ รัฐดูไบ (Dubai) สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ (United Arab Emirates : UAE)) จากนั้นขนส่งทางอากาศต่อไปยังยุโรป ซึ่งค่าใช้จ่ายจะถูกกว่าการขนส่งทางอากาศเพียงอย่างเดียว

๑.๑ การคาดการณ์ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือในโลก

ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือต่าง ๆ ทั่วโลกอยู่ที่ ๘๖๙ ล้าน ทีอียู (Twenty-foot equivalent unit : TEU) เพิ่มขึ้นเพียงประมาณ ๓ ล้าน ทีอียู จากปีก่อนหน้า อย่างไรก็ตาม ในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ มีแนวโน้มทรงตัวในทิศทางที่ลดลงเนื่องจากฐานที่ต่ำในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ประกอบกับอัตราดอกเบี้ยและอัตราเงินเฟ้อที่ส่งผลให้การบริโภคและการผลิตอาจปรับตัวในทิศทางที่ดีขึ้น ดังนั้น จึงคาดการณ์ว่า

^๑เรียบเรียงโดยนางสาวกฤตยาพร บัวลังกา นิติกรชำนาญการ กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา.

^๒การทำเรือแห่งประเทศไทย, “แผนวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวนปีงบประมาณ ๒๕๖๗),” สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๘, <https://vcloud2.senate.go.th/cloud/index.php/s/s7pbMF2iXeFKDsf>.



ปริมาณตู้สินค้าโลกจะขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็น ๘๙๐ ล้าน ทีอียู หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒.๕ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ และจะเพิ่มขึ้น ๙๑๗ ล้าน ทีอียู หรือร้อยละ ๓ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๘

๑.๒ การคาดการณ์ปริมาณตู้สินค้าแบ่งตามภูมิภาค

	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571
Asia	472,024	486,339	493,720	504,707	516,473	527,611	538,591
% การเติบโต	1.8%	3.0	1.5%	2.2	2.3%	2.2%	2.1%
สัดส่วนของโลก	54.7%	56.0%	55.4%	55.0%	54.9%	54.8%	54.8%
Greater China	284,904	297,018	299,268	303,573	310,854	317,816	324,735
% การเติบโต	3.9%	4.3	0.8%	1.4	2.4%	2.2%	2.2%
สัดส่วนของโลก	33.0%	34.2%	33.6%	33.1%	33.0%	33.0%	33.0%
Southeast Asia	119,672	122,107	123,256	130,254	133,881	137,272	140,569
% การเติบโต	-0.6%	2.0	2.6%	4.0	2.8%	2.5%	2.4%
สัดส่วนของโลก	13.9%	14.0%	14.1%	14.2%	14.2%	14.3%	14.3%
North Asia	67,448	67,214	69,196	70,880	71,738	72,523	73,287
% การเติบโต	-2.5%	-0.3%	2.9%	2.4	1.2%	1.1%	1.1%
สัดส่วนของโลก	7.8%	7.7	7.8%	7.7	7.6%	7.5%	7.5%

ภูมิภาคเอเชียยังคงเป็นภูมิภาคที่มีสัดส่วนของปริมาณตู้สินค้าสูง โดยคิดเป็นร้อยละ ๕๖ ของโลก โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๗ คาดการณ์ปริมาณตู้สินค้าในภูมิภาคเอเชียจะเติบโตที่ร้อยละ ๑.๕ ในขณะที่ภูมิภาคอาเซียนและประเทศจีนคาดการณ์เติบโตที่ร้อยละ ๒.๖ และ ๐.๘ ตามลำดับ ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่าการเติบโตของตู้สินค้าประเทศจีนยังเป็นผู้นำการขนส่งในภูมิภาคเอเชียและในระดับโลก

๑.๓ สถานะปริมาณตู้สินค้าของไทย

ตู้สินค้าของไทย (ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือเอกชน) มีการเติบโตเฉลี่ย ๕ ปีย้อนหลัง (ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖) อยู่ที่ร้อยละ ๑.๒๘ ท่าเรือน้ำลึกของไทยมีแนวโน้มเติบโตขึ้นร้อยละ ๒.๕๑ ในขณะที่ท่าเรือแม่น้ำของไทยมีสัดส่วนลดลงร้อยละ ๔.๗๐ เนื่องจากการประหยัดต่อขนาดของบริษัทสายเรือที่ใช้เรือใหญ่เข้าเทียบที่ท่าเรือแหลมฉบัง และผู้ใช้บริการนิยมขนส่งสินค้านระหว่างท่าเรือแหลมฉบังไปยังปลายทางด้วยระบบทางถนนเป็นหลักเพราะมีความสะดวกและใช้ระยะเวลาในการขนส่งที่แน่นอน ประกอบกับขีดความสามารถและประสิทธิภาพของการขนส่งระบบรางและชายฝั่งยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ

สำหรับปริมาณตู้สินค้าผ่านการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ) เติบโตเพิ่มขึ้นเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ ๐.๙๖ (ท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑.๗๒ และท่าเรือกรุงเทพลดลงร้อยละ ๓.๓๒) ซึ่งน้อยกว่าค่าเฉลี่ยการเติบโตของตู้สินค้าของไทย ในขณะที่ท่าเรือเคอร์รี่สยามซีพอร์ท (Kerry Siam Seaport Port : KSSP) เติบโตเฉลี่ยในช่วงเดียวกันอยู่ที่ร้อยละ ๑๒.๓๕ ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยการเติบโตของตู้สินค้าไทย สะท้อนให้เห็นถึงการเติบโตอย่างก้าวกระโดดและยั่งยืนของท่าเรือดังกล่าวเนื่องจากปัจจัยความได้เปรียบด้านต้นทุนที่ไม่ต้องจ่ายค่าสัมปทานประกอบการท่าเทียบเรือทำให้ท่าเรือสามารถทำการตลาดที่เน้นการแข่งขันด้านราคา (Low cost) นอกจากนี้ ท่าเรือเอกชน

ในแม่น้ำเจ้าพระยา (ยกเว้นท่าเรือกรุงเทพ) พบว่ามีการเติบโตลดลงร้อยละ ๘.๔๓ ซึ่งคาดว่าผู้ใช้บริการมีแนวโน้มใช้การขนส่งสินค้ารูปแบบอื่นแทนท่าเรือ ประกอบกับจำนวนประชากรในกรุงเทพมหานครมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๙ และคาดว่าจะลดลงอีกร้อยละ ๐.๘๑ ในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ซึ่งมีแนวโน้มทำให้อุปสงค์การขนส่งสินค้าในกรุงเทพมหานครลดน้อยลง อีกทั้งอัตราการเกิดของประชากรไทยมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องซึ่งอาจจะทำให้ความต้องการหรือปริมาณสินค้าอุปโภคบริโภคลดลง ทั้งนี้ในอนาคตปริมาณการขนส่งสินค้าทางเรืออาจจะต้องพึ่งพาสินค้าจากอุตสาหกรรมเป็นหลักมากกว่าพึ่งพาภาคอุปโภคบริโภค

๑.๔ เรือที่เข้าเทียบท่าเรือแหลมฉบัง

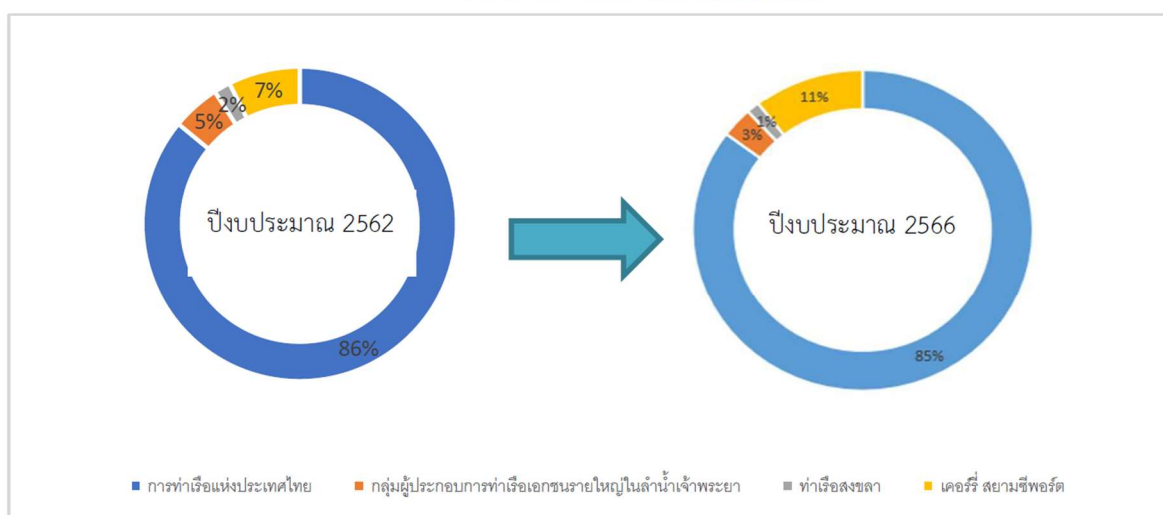
หากพิจารณาประเภทเรือที่เข้าเทียบท่าเรือแหลมฉบังพบว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ส่วนใหญ่เป็นเรือประเภทตู้สินค้า (Container) เรือเดินทะเลใกล้ฝั่ง (Coastal) และเรือบรรทุกน้ำมัน (Oil Tanker) สูงสุดตามลำดับ คิดเป็นร้อยละ ๓๙, ๓๘ และ ๙ ตามลำดับ และในปีเดียวกัน เรือประเภทตู้สินค้ามีอัตราเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ ๓ แต่ปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบังกลับลดลงร้อยละ ๐.๖๒ อาจมีสาเหตุจากข้อจำกัดความลึกร่องน้ำของท่าเรือแหลมฉบังและปัญหาสงครามระหว่างประเทศทำให้สายเรือต้องวิ่งในเส้นทางใหม่และเพิ่มจำนวนเรือมากยิ่งขึ้น รวมทั้งการแออัดของท่าเรือสิงคโปร์ก็อาจส่งผลให้สายเรือเข้ามายังท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มมากขึ้น

นอกจากนี้ ยังพบว่ามีจำนวนเที่ยวเรือประเภท Post Panamax II และ New Panamax (เรือที่มีขนาดความยาว ๓๔๐ เมตรขึ้นไป) เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ ๔๔ และร้อยละ ๔๗ ตามลำดับ ซึ่งเรือดังกล่าวต้องการความลึกร่องน้ำ ๑๖ ถึง ๒๐ เมตร ส่งผลให้เรือดังกล่าวต้องเข้าเทียบท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๒ เท่านั้น ประกอบกับในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ท่าเรือแหลมฉบังได้มีการเปิดให้บริการท่าเทียบเรือ D๑ ซึ่งมีความยาวหน้าท่า ๑,๐๐๐ เมตร ความลึก ๑๖ เมตร และสามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ได้อย่างไร้ที่ติตาม แม้ว่าตามค่าอ้างอิงเรือ New Panamax จะต้องการความลึกร่องน้ำประมาณ ๒๐ เมตร แต่ปัจจุบันเรือดังกล่าวสามารถเข้าเทียบท่าเรือ D๑ ได้ เนื่องจากเรือไม่ได้บรรทุกสินค้ามาเต็มลำ จึงทำให้มีความลึกต่ำกว่าค่าอ้างอิง อีกประการหนึ่งที่สนับสนุนให้เรือขนาดใหญ่เข้าเทียบท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มขึ้นคือ ปัจจัยเรื่องความปลอดภัยในการนำเรือใหญ่เข้าเทียบท่าเรือ ซึ่งท่าเรือเอกชนยังไม่ได้มีการติดตั้งเขื่อนกันคลื่น (Harbor Break Water) ทำให้เรือขนาดใหญ่ยังคงเลือกใช้บริการท่าเรือแหลมฉบังเป็นหลัก ดังนั้น การท่าเรือแห่งประเทศไทยจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการบำรุงรักษาร่องน้ำให้อยู่ในค่ามาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในแต่ละระยะ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้แก่การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ประเภทเรือ	ความยาวเรือ (เมตร)	จำนวนตู้ สินค้า (TEUs)	ความลึกร่อง น้ำ (เมตร)	ทลฉ.	ทกท.
Early Containerships	137-200	500-800	6-8	เข้าได้ทุกท่า	เข้าได้ทุกท่า
Fully Cellular	201-249	1,000-2,500	8-13	เข้าได้ทุกท่า	
Panamax	250-289	3,000-3,400	13-15	เข้าได้ทุกท่า	
Panamax Max	290-299	4,000-5,000	15	ระยะที่ 2	
Post Panamax I	300-339	4,000-6,000	15-16	ระยะที่ 2	
Post Panamax II	340-365	6,000-8,500	16-17	ระยะที่ 2	
New Panamax	366 ขึ้นไป	12,500	20	ระยะที่ 3	

หากพิจารณาจากสัดส่วนการตลาดของปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือไทยในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ จะพบว่า การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีสัดส่วนการตลาดร้อยละ ๘๕ และเมื่อเปรียบเทียบส่วนแบ่งการตลาดกับปี พ.ศ. ๒๕๖๒ จะพบว่า การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีสัดส่วนการตลาดลดลง (จากร้อยละ ๘๖ เป็นร้อยละ ๘๕) ในขณะที่ท่าเรือเอกชนบางแห่งมีสัดส่วนการตลาดเพิ่มขึ้น จะเห็นได้ว่า การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีแนวโน้มเสียส่วนแบ่งทางการตลาดให้แก่ท่าเรือเอกชน ดังนั้น การท่าเรือแห่งประเทศไทยควรเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขัน โดยพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือ ได้แก่ การรักษาระดับร่องน้ำ และปรับปรุงการบริการต่าง ๆ ให้ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการมากขึ้น เช่น การพัฒนาระบบ Truck Queue เพื่อลดการจราจรแออัด และพัฒนาระบบ Port Community System หรือ PCS ให้เกิดเป็นรูปธรรม ตลอดจนเร่งรัดการแก้ไขปัญหาการรับสินค้าประเภทถ่ายลำเพื่อเพิ่มปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ

ส่วนแบ่งการตลาดของท่าเรือไทย



๒. ปัจจัยความเสี่ยงของอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเล

อุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์โจมตีเรือขนส่งสินค้าในบริเวณทะเลแดงหรือการหยุดชะงักของคลองปานามาเนื่องจากน้ำภายในคลองมีระดับน้ำลดต่ำลงจนเสี่ยงที่จะแห้งขอดซึ่งเกิดขึ้นจากปรากฏการณ์เอลนีโญ จากเหตุการณ์ดังกล่าวทำให้เกิดการยกเลิกการเดินทางเรือหรือปรับเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือส่งผลให้ต้องใช้เวลาการเดินทางเรือและเชื้อเพลิงเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งเป็นโอกาสให้สายเรือปรับขึ้นค่าระวางส่งผลให้การประกอบกิจการขนส่งทางเรือมีต้นทุนเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

อย่างไรก็ตาม นอกจากเหตุการณ์ที่กล่าวข้างต้นแล้ว การท่าเรือแห่งประเทศไทยยังต้องเผชิญปัญหาจากการเปลี่ยนแปลงปริมาณเรือ สินค้า และตู้สินค้าของท่าเรือภูมิภาคในความรับผิดชอบของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ และวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งท่าเรือภูมิภาคมีเพื่ออำนวยความสะดวกและสนับสนุนการค้าชายแดนในกลุ่มประเทศในโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) และความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation : BIMSTEC) เป็นหลัก ทั้งนี้ ด้วยข้อจำกัดด้านความลึกของร่องน้ำ ท่าเรือที่ตั้ง

และนโยบายการค้าของกลุ่มประเทศข้างต้น จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลให้ปริมาณเรือ สินค้า และตู้สินค้าของท่าเรือภูมิภาคไม่เป็นไปตามเป้าหมาย และดำเนินการด้านการตลาดได้ยาก อย่างไรก็ตาม การท่าเรือแห่งประเทศไทยยังจำเป็นต้องรักษาความสามารถในการดำเนินงานและเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการให้บริการอย่างต่อเนื่องเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการต่อไป

ข้อมูลทางวิชาการที่เกี่ยวข้องกับร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
เรื่อง “ตัวอย่างทำเรือชั้นนำ : ทำเรือโยโกฮามา ประเทศญี่ปุ่น”^๑

๑. พัฒนาการของทำเรือโยโกฮามา^๒

ทำเรือโยโกฮามาเป็นทำเรือที่เกิดขึ้นและเติบโตควบคู่กับเมืองท่าโยโกฮามา ซึ่งเป็นเมืองหลักของจังหวัดคานากาวา ประเทศญี่ปุ่น และเป็นเมืองใหญ่อันดับ ๒ รองจากกรุงโตเกียว เมื่อพิจารณาแล้วพบว่า ทำเรือโยโกฮามาและเมืองท่าโยโกฮามามีการพัฒนาการแบ่งได้เป็น ๔ ระยะ ได้แก่ ระยะที่ ๑ ทำเรือเพื่อการค้าขาย ระยะที่ ๒ นิคมอุตสาหกรรมท่าเรือ ระยะที่ ๓ การเปลี่ยนแปลงบทบาทของท่าเรือและพื้นที่รอบท่าเรือ และระยะที่ ๔ เมืองท่าการค้าและการท่องเที่ยว โดยปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวและความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในแต่ละช่วงสามารถสรุปได้ ดังนี้

๑.๑ ระยะที่ ๑ ทำเรือเพื่อการค้าขาย

ทำเรือโยโกฮามาเป็นท่าเรือที่เกิดขึ้นพร้อมกับการเปิดประเทศของประเทศญี่ปุ่นในช่วงปลายทศวรรษที่ ๑๘๕๐ ภายใต้สนธิสัญญาการค้าระหว่างรัฐบาลโตกุกาวะและกลุ่มประเทศตะวันตก ซึ่งนำโดยสหรัฐอเมริกา ท่าเรือโยโกฮามาได้เปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการในปี ค.ศ. ๑๘๕๙ การเกิดขึ้นของท่าเรือโยโกฮามาได้ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศญี่ปุ่นอย่างมาก โดยปริมาณการนำเข้าส่งออกตั้งแต่ปีที่ ๒ ของการเปิดดำเนินการจนถึงสมัยเมจิ (ประมาณทศวรรษที่ ๑๘๙๐) มียอดสูงถึงร้อยละ ๘๐ ของยอดรวมทั้งประเทศ นับว่าเป็นท่าเรือที่มีความสำคัญเป็นอันดับ ๑ ของประเทศในสมัยนั้น

บทบาทของท่าเรือโยโกฮามาในช่วงแรกนี้ มีข้อได้เปรียบเนื่องจากอยู่ใกล้เมืองเอโดะ ซึ่งเป็นศูนย์กลางของประเทศญี่ปุ่นในสมัยนั้น บทบาทหลักของท่าเรือจึงเป็นการส่งเสริมการค้าขายระหว่างประเทศโดยมีสินค้านำเข้าสำคัญ คือ ผ้าทอจากฝ้ายหรือขนสัตว์ และสินค้าส่งออกหลัก คือ เส้นไหม ซึ่งเป็นที่ต้องการของประเทศในยุโรป และผู้ส่งออกหลักในขณะนั้น คือ ประเทศจีน ซึ่งได้รับผลกระทบจากสงครามฝิ่นทำให้ปริมาณการส่งออกลดลง นอกจากนี้ ยังมีการส่งออกชาที่มีแหล่งผลิตใหญ่ตั้งอยู่ในเมืองชิชิโอกะที่ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง

จากการขยายตัวด้านการค้าระหว่างประเทศดังกล่าวส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมภายในประเทศอย่างมาก กล่าวคือ เกิดการขยายตัวในการผลิตเส้นไหมเพื่อการส่งออกทำให้ราคาเส้นไหมในประเทศสูงขึ้น ประกอบกับการนำเข้าผ้าฝ้ายราคาถูกจากประเทศอังกฤษที่ใช้เทคโนโลยีเครื่องจักรในการผลิตส่งผลต่อเนื่องให้อุตสาหกรรมผ้าไหมในประเทศญี่ปุ่นเกิดปัญหาต้นทุนสูงและไม่สามารถแข่งขันกับสินค้านำเข้าได้ อย่างไรก็ตาม จากการนำเข้าสิ่งทอจากต่างประเทศทำให้เกิดการเรียนรู้และพัฒนา

^๑เรียบเรียงโดยนางสาวกฤตยาพร บัวลังกา นิติกรชำนาญการ กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา.

^๒สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, “เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.,” สำนักวิชาการ, หน้า ๓-๓๔ ถึง ๓-๓๘, สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๘, <https://vcloud2.senate.go.th/cloud/index.php/s/XpCoXJJcq8JksQQ>.



กระบวนการผลิตสินค้าประเภทสิ่งทอของผู้ประกอบการชาวญี่ปุ่น จนกระทั่งในช่วงทศวรรษที่ ๑๘๙๐ ได้เริ่มมีการส่งออกสินค้าประเภทเสื้อผ้า

จะเห็นได้ว่าพัฒนาการในช่วงแรก ท่าเรือโยโกฮาม่าจะมีบทบาทในการขนส่งที่สนับสนุนการค้าขายของสินค้าในระดับภูมิภาค โดยผลกระทบระหว่างท่าเรือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่น ๆ เช่น ประชาชน ยังมีอยู่อย่างจำกัด โดยผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลักของระบบในระยะที่หนึ่งนี้ มีเพียงท่าเรือซึ่งทำงานโดยอิสระและไม่ได้เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่น ๆ อย่างชัดเจน

๑.๒ ระยะที่ ๒ นิคมอุตสาหกรรมท่าเรือ

ในระยะที่ ๒ ของการเกิดขึ้นของท่าเรือโยโกฮาม่า เริ่มต้นตั้งแต่ช่วงกลางทศวรรษที่ ๑๘๙๐ จนถึงช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ ๒ หรือประมาณปี ค.ศ. ๑๙๖๐ ซึ่งได้มีการริเริ่มการสนับสนุนให้เกิดนิคมอุตสาหกรรมขึ้นในบริเวณพื้นที่ระหว่างท่าเรือโยโกฮาม่าและท่าเรือโตเกียว เรียกว่า “นิคมอุตสาหกรรมรินไค (Rinkai Kougyou Chitai)” ประกอบด้วย โรงงานอุตสาหกรรมหนักต่าง ๆ ที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจประเทศ เช่น อุตสาหกรรมต่อเรือ การผลิตสายไฟฟ้า กระจก เครื่องใช้ไฟฟ้า โรงกลั่นน้ำมัน รวมถึงอุตสาหกรรมอาหารสำเร็จรูป เบียร์ และวัตถุดิบสำหรับทำอาหารต่าง ๆ โดยในช่วงระยะที่ ๒ นี้ ได้เกิดเหตุการณ์สำคัญทางประวัติศาสตร์ขึ้นหลายเหตุการณ์ที่สนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของท่าเรือโยโกฮาม่า อาทิ การเกิดขึ้นของสงครามระหว่างประเทศญี่ปุ่นกับประเทศจีน และสงครามระหว่างประเทศญี่ปุ่นกับประเทศรัสเซีย ซึ่งทำให้เกิดความต้องการสินค้าต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการทำสงคราม ไม่ว่าจะเป็นอุตสาหกรรมหนักหรืออุตสาหกรรมอาหาร นอกจากนี้ ยังมีเหตุการณ์แผ่นดินไหวครั้งใหญ่ในเขตคันโตในปี ค.ศ. ๑๙๒๓ และการเกิดสงครามโลกครั้งที่ ๒ ทำให้เกิดความเสียหายต่อท่าเรือโยโกฮาม่าและเมืองโยโกฮาม่าอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้เกิดการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือจากความเสียหายในแต่ละครั้ง อีกทั้งยังมีการแบ่งเขตนิคมอุตสาหกรรมอย่างเป็นสัดส่วนและพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐานของเมืองโยโกฮาม่าเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองโยโกฮาม่าอย่างเป็นระบบ

จากการเติบโตของพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมรอบ ๆ ท่าเรือโยโกฮาม่าส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของสินค้านำเข้าและส่งออกในท่าเรือโยโกฮาม่า โดยในช่วงต้นของระยะที่ ๒ สินค้าส่งออกที่สำคัญยังคงเป็นเส้นไหม และเริ่มมีการส่งออกผ้าไหมเพิ่มเติมขึ้น ส่วนสินค้านำเข้าที่สำคัญนั้น นอกจากฝ้ายที่เป็นสินค้าที่นำเข้าอยู่แต่เดิมแล้ว ยังเริ่มมีการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงมากขึ้น จนกระทั่งช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ ๒ ประเทศญี่ปุ่นเริ่มมีนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมหนักภายในประเทศอย่างจริงจังส่งผลให้สินค้านำเข้าหลักเปลี่ยนแปลงเป็นการนำเข้าโลหะประเภทต่าง ๆ และน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อใช้ในอุตสาหกรรม อีกทั้งยังมีการส่งออกเหล็ก รถยนต์ และสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ในอัตราที่เพิ่มสูงขึ้น

จะเห็นได้ว่าในระยะที่ ๒ ท่าเรือโยโกฮาม่าจะมีบทบาทใกล้ชิดกับผู้ประกอบการโรงงานอุตสาหกรรมมากขึ้นภายใต้การสนับสนุนของรัฐบาล จึงทำให้เกิดการรวมกลุ่มโรงงานเป็นนิคมอุตสาหกรรม และท่าเรือโยโกฮาม่ามีบทบาทเป็นผู้สนับสนุนการนำเข้าวัตถุดิบสำหรับการผลิตและส่งออกสินค้าที่ผลิตจากโรงงานอุตสาหกรรม อีกทั้งมีความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือและผู้ประกอบการมากขึ้น ภายใต้การสนับสนุนจากเมืองโยโกฮาม่าและพัฒนาเป็นชุมชนการผลิตที่เข้มแข็ง

๑.๓ ระยะที่ ๓ การเปลี่ยนแปลงบทบาทของท่าเรือและพื้นที่รอบท่าเรือ

ในระยะที่ ๓ เริ่มต้นตั้งแต่ประมาณปี ค.ศ. ๑๙๖๐ ถึงประมาณปี ค.ศ. ๑๙๘๕ เป็นช่วงที่ระบบเศรษฐกิจของประเทศญี่ปุ่นมีการเติบโตอย่างรวดเร็วและมีการเข้าสู่ตลาดโลกอย่างจริงจัง จึงมีการพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่ง โดยมีการนำระบบคอนเทนเนอร์เข้ามาใช้ในปี ค.ศ. ๑๙๖๗ การเติบโตดังกล่าวเป็นผลมาจากข้อได้เปรียบด้านอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราตั้งแต่ช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ ๒ ก่อนที่อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราจะเริ่มแข็งตัวขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี ค.ศ. ๑๙๗๐ เนื่องจากมีการชะลอตัวของเศรษฐกิจหลังวิกฤตการณ์น้ำมัน ครั้งที่ ๑ ในปี ค.ศ. ๑๙๗๓ และครั้งที่ ๒ ในปี ค.ศ. ๑๙๘๐ และการลงนามในข้อตกลงร่วม Plaza Accord ในปี ค.ศ. ๑๙๘๕ ที่ส่งผลให้อัตราแลกเปลี่ยนแข็งค่าขึ้นอย่างต่อเนื่อง

การเปลี่ยนแปลงในช่วงดังกล่าวส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศญี่ปุ่นและบทบาทของท่าเรือโยโกฮาม่าที่ลดน้อยลง โดยส่งผลให้ความสามารถในการแข่งขันด้านการส่งออกของประเทศญี่ปุ่นลดลง ประกอบกับการเติบโตอย่างรวดเร็วของเมืองโยโกฮาม่าทำให้เกิดความแออัดและค่าครองชีพสูงขึ้น รวมทั้งสภาพของโรงงานอุตสาหกรรมเริ่มเสื่อมสภาพลงเนื่องจากอายุการใช้งานที่สูงขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการเริ่มย้ายฐานการผลิตไปยังแหล่งผลิตที่มีต้นทุนต่ำกว่า เช่น ประเทศจีน และประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อย่างไรก็ตาม การแข็งค่าขึ้นของอัตราแลกเปลี่ยนที่ส่งผลให้ความสามารถในการแข่งขันด้านการส่งออกของประเทศญี่ปุ่นลดลงนั้น รัฐบาลประเทศญี่ปุ่นจึงได้ปรับนโยบายของประเทศจากการพึ่งพาการส่งออกเป็นการสนับสนุนให้เกิดการลงทุนทางตรงในต่างประเทศ พร้อมทั้งผลักดันให้เกิดการขยายตัวของตลาดในประเทศมากขึ้น จากนโยบายดังกล่าวส่งผลให้บทบาทของท่าเรือโดยรวมในประเทศญี่ปุ่นเปลี่ยนไปจากการสนับสนุนการส่งออกเป็นการเพิ่มสัดส่วนการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศเพื่อการบริโภคภายในประเทศ โดยสินค้านำเข้าส่วนใหญ่ คือ สินค้าที่ผู้ประกอบการประเทศญี่ปุ่นย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศต่าง ๆ และจากการนำเข้าเพื่อการบริโภคในประเทศที่สูงขึ้นนั้น ทำให้ท่าเรือโตเกียวและท่าเรือภูมิภาคต่าง ๆ มีบทบาทสูงขึ้นเนื่องจากกระแสวิกฤตกับผู้บริโภคมากกว่า ส่งผลให้บทบาทของท่าเรือโยโกฮาม่าลดน้อยลงอย่างต่อเนื่อง

จะเห็นได้ว่าพัฒนาการในระยะที่ ๓ ที่มีแรงขับเคลื่อนจากสิ่งแวดล้อมภายนอกทางด้านการเมืองและเศรษฐกิจ รวมทั้งปัจจัยภายในของเมืองที่มีความแออัด ปัญหาสิ่งแวดล้อม และค่าครองชีพทำให้เกิดการย้ายโรงงานอุตสาหกรรมออกจากเมืองโยโกฮาม่าส่งผลให้ความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือและภาคอุตสาหกรรมในเมืองโยโกฮาม่าที่เคยมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดในระยะที่ ๒ เริ่มมีความสัมพันธ์ลดน้อยลงในระยะที่ ๓ นี้

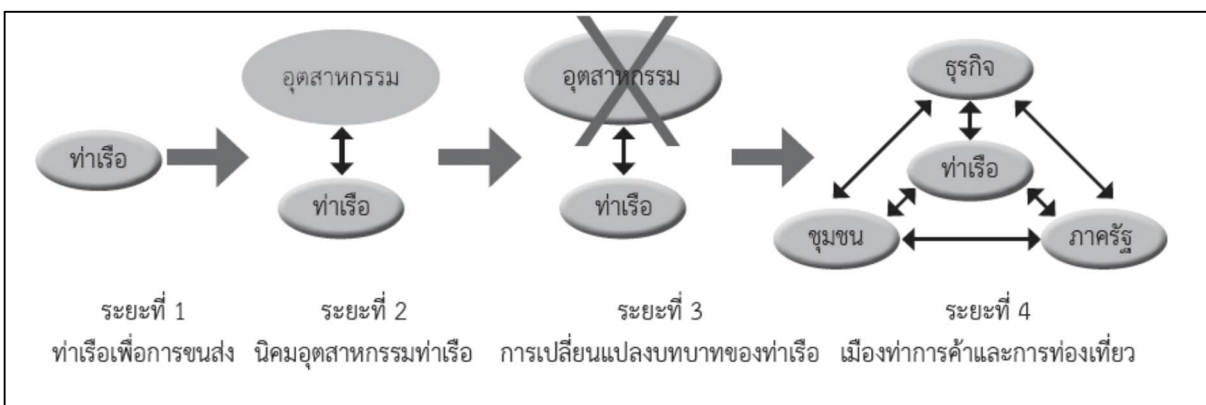
๑.๔ ระยะที่ ๔ เมืองท่าเพื่อการค้าและการท่องเที่ยว

จากการเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ ในระยะเวลาที่ผ่านมาทำให้สภาพเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของเมืองโยโกฮาม่าเปลี่ยนแปลงไปอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งประชาชนเมืองโยโกฮาม่าเริ่มได้รับผลกระทบจากความแออัดและปัญหาสิ่งแวดล้อม ในขณะที่ผู้ประกอบการโรงงานอุตสาหกรรมได้รับผลกระทบจากต้นทุนที่สูงขึ้น ทำให้เมืองโยโกฮาม่าต้องมีการปรับตัวเพื่อกระตุ้นให้เมืองโยโกฮาม่าเติบโตอย่างยั่งยืน โดยได้มีการประกาศแผน Minato Mirai ๒๑ ในปี ค.ศ. ๑๙๘๓ ซึ่งเป็นแผนที่มีการวางโครงสร้างของเมืองโยโกฮาม่าอย่างเป็นระบบและมีเป้าหมายชัดเจนที่จะพัฒนาเมืองโยโกฮาม่าให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พร้อมกับสภาพแวดล้อมที่เป็นมิตรต่อประชาชน

ทั้งนี้ ภายใต้แผน Minato Mirai ๒๑ รัฐบาลเมืองโยโกฮาม่าได้ปรับโครงสร้างการบริหารเมืองใหม่ โดยกำหนดให้ท่าเรือโยโกฮาม่าจะอยู่ภายใต้การบริหารของเมืองโยโกฮาม่า ซึ่งมีหน่วยงานเฉพาะในการบริหารจัดการพื้นที่ของท่าเรือโยโกฮาม่าเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดและสอดคล้องกับแผนของเมืองโยโกฮาม่า สำหรับบทบาทของท่าเรือโยโกฮาม่าภายใต้แผนดังกล่าว จะมีหน้าที่เป็นผู้สนับสนุนให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำ (Waterfront Development) โดยการสนับสนุนการนำเข้าสินค้าหลักที่สำคัญ คือ พลังงาน และอาหาร และส่งเสริมการท่องเที่ยวบริเวณพื้นที่รอบท่าเรือ พร้อมทั้งพัฒนาพื้นที่โดยรอบให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว เช่น สวนสาธารณะ โรงแรม ศูนย์การค้า และเป็นตัวแทนในการจัดงานสำคัญประจำปี อีกทั้งยังเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในพื้นที่ท่าเรือโยโกฮาม่ากับแหล่งท่องเที่ยวดั้งเดิมของเมืองโยโกฮาม่า เช่น ไชน่าทาวน์ หรือถนนคนเดินโมโตมาจิ

จะเห็นได้ว่าพัฒนาการในระยะที่ ๔ ท่าเรือโยโกฮาม่าจะทำงานประสานกับหน่วยงานอื่น ๆ ของเมืองโยโกฮาม่าภายใต้การบริหารที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นภาคอุตสาหกรรมการผลิต อุตสาหกรรมพลังงาน อุตสาหกรรมการประกอบรถยนต์ และอะไหล่ อุตสาหกรรมอาหาร และภาคธุรกิจเกี่ยวกับการค้าและการบริการสำหรับการท่องเที่ยว นอกจากนี้ ประชาชนเมืองโยโกฮาม่าก็มีการรวมกลุ่มเพื่อสนับสนุนการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ของเมืองโยโกฮาม่าให้สำเร็จลุล่วง

ดังนั้น เมื่อพิจารณาพัฒนาการของท่าเรือโยโกฮาม่าทั้ง ๔ ระยะดังกล่าว สามารถสรุปได้ว่า บทบาทของท่าเรือโยโกฮาม่ามีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นผลจากสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปในแต่ละยุคสมัย โดยผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียกับท่าเรือโยโกฮาม่าก็มีความแตกต่างกันตามการเปลี่ยนแปลง เริ่มต้นจากความสัมพันธ์ที่เป็นอิสระ ไม่มีความสัมพันธ์ต่อกันในระยะที่ ๑ จนเกิดการพัฒนาความสัมพันธ์แบบพึ่งพาอาศัยกันระหว่างท่าเรือกับนิคมอุตสาหกรรมโดยรอบในระยะที่ ๒ การเปลี่ยนแปลงบทบาทของท่าเรือเนื่องจากการย้ายออกของโรงงานอุตสาหกรรมในระยะที่ ๓ ไปจนถึงความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือ รัฐบาลของเมืองท่า ภาคธุรกิจ และชุมชนที่เป็นรูปแบบความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลายภาคส่วนในระยะที่ ๔



๒. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือโยโกฮามา^๓

ท่าเรือโยโกฮามาเป็นศูนย์โลจิสติกส์ที่ใหญ่ที่สุดในประเทศญี่ปุ่น ประกอบด้วย ๒ ส่วน ได้แก่ ๑) อาคารสำนักงานและอาคารคลังสินค้า และ ๒) Yokohama Port Cargo Center เป็นสถานที่สำคัญสำหรับการบริหารจัดการสินค้าหลากหลายประเภท โดยมีกิจกรรมหลัก เช่น การโหลดและการขนถ่ายสินค้า การเก็บรักษา และการกระจายสินค้า มีการจัดการสินค้าทั้งแบบบรรจุในตู้สินค้าและสินค้าทั่วไป โดยมีการใช้เทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ขั้นสูงเพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้ง Yokohama Port Cargo Center ยังมีบทบาทสำคัญในการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรสำหรับสินค้าที่จัดส่งระหว่างประเทศ โดยมีระบบรักษาความปลอดภัย และระบบติดตามสินค้าที่ทันสมัย เพื่อส่งเสริมการส่งออกและนำเข้าสินค้าของประเทศญี่ปุ่น

๓. แนวทางการพัฒนาของการท่าเรือแห่งประเทศไทย^๔

จากข้อจำกัดของท่าเรือกรุงเทพที่รัฐบาลมีนโยบายจำกัดปริมาณตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพ โดยให้มีปริมาณตู้สินค้าไม่เกิน ๑.๓๔ ล้าน ทีอียู และด้วยขนาดของพื้นที่ที่จำกัดในการรองรับปริมาณตู้สินค้าหลังท่า จึงส่งผลต่อขีดความสามารถในการดำเนินงานของท่าเรือกรุงเทพ ดังนั้น ท่าเรือกรุงเทพจำเป็นต้องมีการพัฒนาการใช้พื้นที่เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อพื้นที่สูงสุด โดยดำเนินการพัฒนาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มจากปริมาณตู้สินค้าที่มีอยู่และปรับปรุงการให้บริการให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น ทั้งในส่วนของการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือและศูนย์กระจายสินค้าที่มีความทันสมัย

นอกจากนี้ ในส่วนของท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งถือเป็นประตูการค้าหลักของประเทศได้มีการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างต่อเนื่อง โดยการนำระบบเทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่มาปรับใช้ในการดำเนินกิจการท่าเรือเพื่อรองรับปริมาณการค้าการลงทุน และส่งเสริมความได้เปรียบทางการแข่งขันของประเทศให้สูงขึ้น

ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินงานด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีความเพียงพอและมีประสิทธิภาพเป็นที่ยอมรับทั้งในส่วนของท่าน้ำเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ดังนั้น การท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงมีการกำหนดทิศทางการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของท่าน้ำเรือ (Port Infrastructure) และสิ่งอำนวยความสะดวก (Facility) ภายใต้งานแห่งยุทธศาสตร์ในแต่ละระยะ ซึ่งสามารถสรุปเป็นแผนภาพได้ ดังนี้

^๓การท่าเรือแห่งประเทศไทย, “แผนวิสาหกิจการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับทบทวนปีงบประมาณ ๒๕๖๗),” สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๘, <https://vcloud2.senate.go.th/cloud/index.php/s/7pbMF2iXeFKDsF>.

^๔เรื่องเดียวกัน



มุมมอง	ระยะสั้น (ปี 2566-2570)	ระยะกลาง (ปี 2571-2575)	ระยะยาว (ปี 2576-2580)
ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Positioning)	บริหารจัดการท่าเรือ สู่มาตรฐานสากล	ยกระดับการให้บริการท่าเรือ ที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ	เป็นท่าเรือที่สนับสนุนการเติบโต ของประเทศอย่างยั่งยืน
Key Targets			
1. World Class Port Standard			
1.1 Port Infrastructure /Facility and Connectivity	การดำเนินงานในภาพรวมของ กทพ. สามารถสนับสนุนเป้าหมายการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศต่อ GDP ให้เป็นไปตามเป้าหมายปี 2570 ที่น้อยกว่า ร้อยละ 11	การดำเนินงานในภาพรวมของ กทพ. สามารถสนับสนุนเป้าหมายการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศต่อ GDP ให้เป็นไปตามเป้าหมายปี 2575 ที่น้อยกว่า ร้อยละ 10	การดำเนินงานในภาพรวมของ กทพ. สามารถสนับสนุนเป้าหมายการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศต่อ GDP ให้เป็นไปตามเป้าหมายปี 2580 ที่น้อยกว่า ร้อยละ 9
	ทำเรือแหลมฉบัง		
	พัฒนาท่าเทียบเรือน้ำลึกใหม่ซึ่งมีความสามารถในการรองรับการเติบโตของปริมาณการนำเข้า-ส่งออกของประเทศ รวมถึงแนวโน้มเรือขนส่งตู้สินค้าที่มีขนาดใหญ่ขึ้น (สามารถรองรับเรือขนาด Super Post Panamax ขึ้นไป หรือขนาดบรรทุกมากกว่า 10,000 ที.อี.ยู.)	ทำเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เริ่มเปิดดำเนินการบางส่วนและสามารถบูรณาการการขนส่งทางน้ำกับรูปแบบการขนส่งอื่น (บก รวง ถ้ำน้ำ) ได้อย่างไร้รอยต่อ (Seamless Transport)	ทำเรือแหลมฉบังสามารถเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบ ทั้งในส่วนของการเทียบเรือและให้บริการสนับสนุน และมีขีดความสามารถในการรองรับปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าได้ 18.10 ล้าน ที.อี.ยู ต่อปี
	ท่าเรือกรุงเทพ		
ศึกษาแนวทางการพัฒนาท่าเรือชั้นนำ อาทิ การพัฒนาท่าเรืออัตโนมัติ และรูปแบบของศูนย์กระจายสินค้าที่ทันสมัย รวมทั้งเส้นทางการเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือกรุงเทพกับเส้นทาง การขนส่งอื่น ที่ช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ และออกแบบระบบรายละเอียดของรูปแบบการพัฒนาในเบื้องต้น	ดำเนินการพัฒนาท่าเรือในลักษณะของ Automated Port รวมทั้งศูนย์กระจายสินค้าที่ทันสมัยที่สามารถเชื่อมโยง การขนส่งในรูปแบบอื่น หรือบูรณาการการขนส่งสินค้า/ ตู้สินค้าร่วมกับ กทพ. ผ่านเส้นทางพิเศษ		
	เป็นท่าเรือชั้นนำที่มีมาตรฐานและทันสมัย โดยเป็นศูนย์กลางกระจายการขนส่งสินค้าทางน้ำในเขตตัวเมืองและปริมณฑล ที่มีความสามารถในการรองรับปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าได้ 1.50 ล้าน ที.อี.ยู ต่อปี และช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานของผู้ประกอบการ รวมถึงสนับสนุนการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศที่ 0.01% (คิดเป็น 1.32 พันล้านบาท)		

ข้อมูลทางวิชาการที่เกี่ยวข้องกับร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
“เอกสารข่าวกระทรวงคมนาคม ฉบับที่ ๖๔/๒๕๖๘ ลงวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๘”*

นางมนพร เจริญศรี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า เมื่อวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๘ ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้ว ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ โดยปรับปรุงบทบัญญัติเกี่ยวกับรัฐมนตรีผู้รักษาการตามกฎหมาย เพิ่มเติมวัตถุประสงค์และอำนาจการดำเนินการของการทำเรือแห่งประเทศไทย พร้อมทั้งปรับปรุงองค์ประกอบ และหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย ให้มีความเหมาะสม

ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมในครั้งนี้นั้น การทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินการต่าง ๆ ภายใต้ขอบแห่งวัตถุประสงค์ของการทำเรือแห่งประเทศไทยได้ และประเด็นสำคัญอีกประการหนึ่งคือ การกำหนดให้การทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถจัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดทั้งในและนอกราชอาณาจักรเพื่อประกอบธุรกิจหรือเกี่ยวเนื่องในกิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของกระทรวงคมนาคมที่มีความมุ่งมั่นตั้งใจที่จะพัฒนาท่าเรือในประเทศไทยให้เติบโตอย่างแข็งแกร่งและมีเสถียรภาพ ดังนั้นจึงมีแนวทางที่จะให้การทำเรือแห่งประเทศไทยจัดตั้งบริษัทย่อย ทั้งนี้ เพื่อต้องการให้มีการบริหารจัดการแบบเจาะจง โดยเฉพาะการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือที่มีศักยภาพระดับสากล โดยการพัฒนาท่าเรือทั้ง ๒ แห่งดังกล่าว จะนำมาซึ่งการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) รวมถึงสร้างโอกาสให้แก่ประชาชนได้มีรายได้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

นอกจากนี้ ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ฉบับนี้ ยังกำหนดให้การทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่นหรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดทั้งในและนอกราชอาณาจักรเพื่อประโยชน์แก่กิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทยได้ด้วย พร้อมทั้งการทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถจัดทำนิติกรรมในรูปแบบต่าง ๆ เช่น การถือกรรมสิทธิ์ มีสิทธิครอบครอง มีทรัพย์สินสิทธิ ตลอดจนการก่อตั้งสิทธิหรือกระทำนิติกรรมเกี่ยวกับทรัพย์สินได้ อีกทั้งยังกำหนดให้การทำเรือแห่งประเทศไทยมีหน้าที่และอำนาจเรียกเก็บค่าภาระการใช้ท่าเรือ บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ และค่าภาระต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ รวมถึงกำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัย ความเป็นระเบียบเรียบร้อยเกี่ยวกับการใช้ท่าเรือ การให้บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ในกิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทย การจัดการเกี่ยวกับการสาธารณสุข และคุณภาพสิ่งแวดล้อมภายในอาณาบริเวณ

* กระทรวงคมนาคม, “ข่าวกระทรวงคมนาคม,” ฉบับที่ ๖๔/๒๕๖๘ ศูนย์รวมข่าวคมนาคม, สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๘, <https://vcloud2.senate.go.th/cloud/index.php/s/bqtOTp4xomNgMRG#pdfviewer>.



อีกทั้งการทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถออกพันธบัตรหรือตราสารเพื่อใช้ในการดำเนินการที่เป็นประโยชน์แก่กิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทยได้ และสามารถเช่าหรือพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของการทำเรือแห่งประเทศไทยตามความจำเป็นโดยคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะควบคู่ไปด้วย เนื่องจากปัจจุบันกรอบยุทธศาสตร์ของการทำเรือแห่งประเทศไทยมีการกำหนดกลยุทธ์ในการจัดทำโครงการต่าง ๆ เช่น โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย หรือ Smart Community ที่ต้องมีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ดังนั้น จึงต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมในประเด็นดังกล่าวข้างต้น อย่างไรก็ตาม นางมนพร เจริญศรี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายให้การทำเรือแห่งประเทศไทยจัดทำแผนพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อเป็นแผนแม่บทสำหรับการดำเนินการในอนาคตโดยแสดงถึงเป้าหมายและแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของการทำเรือแห่งประเทศไทยและเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบต่อไป

บทสัมภาษณ์ความเห็นทางวิชาการ
เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)
โดย นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข
ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย*
(ในฐานะหน่วยงานผู้เสนอร่างพระราชบัญญัติ)

นายอภิวัฒน์ สุดสา
นิติกรชำนาญการ กลุ่มงานพัฒนากฎหมาย
สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ผู้สัมภาษณ์

บทสัมภาษณ์ความเห็นทางวิชาการฉบับนี้
กลุ่มงานพัฒนากฎหมาย สำนักกฎหมาย สำนักงาน
เลขาธิการวุฒิสภา ได้รับความอนุเคราะห์จากนายเกรียงไกร
ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
ในฐานะหน่วยงานผู้เสนอร่างพระราชบัญญัติ ให้สัมภาษณ์
ความเห็นทางวิชาการในรูปแบบเอกสาร ทั้งนี้ เพื่อเป็นข้อมูล
ทางวิชาการประกอบการพิจารณาของสมาชิกวุฒิสภา
ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย
(ฉบับที่ ..) พ.ศ. โดยมีสาระสำคัญตามประเด็นการสัมภาษณ์
สรุปได้ ดังนี้



นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข
ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย

ประเด็นคำถามจากร่างพระราชบัญญัติ

๑. ขอรบถึงปัญหา อุปสรรค เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ
การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข : พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔
และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม เป็นพระราชบัญญัติจัดตั้งองค์กรซึ่งได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน ทำให้มีบทบัญญัติ
บางมาตราที่ล้าสมัยและไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว

* สำเร็จการศึกษา วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

ทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมอันนำไปสู่การปรับตัว เช่น มาตรา ๒๖ บัญญัติว่า “ให้ประธานกรรมการและกรรมการที่ได้รับแต่งตั้งดำรงตำแหน่ง ๔ ปี แต่สำหรับกรรมการนั้นในวาระเริ่มแรกเมื่อครบกำหนด ๒ ปีให้ออกจากตำแหน่งกึ่งหนึ่งโดยวิธีจับฉลาก ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นกึ่งหนึ่งไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับกึ่งหนึ่ง” ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จึงได้ปรับปรุงเรื่องระยะเวลาการดำรงตำแหน่งประธานกรรมการหรือกรรมการที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งตามแนวทางกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พร้อมทั้งเพิ่มเติมให้ประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอยู่ในตำแหน่งเพื่อดำเนินการต่อไปจนกว่าประธานกรรมการหรือกรรมการซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่เข้ารับหน้าที่ ทั้งนี้ เพื่อให้คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินการต่อไปได้โดยไม่ขาดตอน หรือมาตรา ๔๗ บัญญัติว่า “ให้คณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้ตรวจสอบบัญชีของการทำเรือแห่งประเทศไทยในเมื่อรัฐมนตรีร้องขอ” ร่างพระราชบัญญัตินี้ก็ได้ตัดบทบัญญัติดังกล่าวออกโดยกำหนดให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินหรือบุคคลภายนอกตามที่คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยแต่งตั้งโดยความเห็นชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้สอบบัญชี

๒. ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มีหลักการและสาระสำคัญแตกต่างจากกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันอย่างไร รวมทั้งประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นต่อเศรษฐกิจและสังคมจากการตราพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว

นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข : ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ ใน ๓ ประเด็นหลักดังนี้

๒.๑ การขยายหน้าที่และอำนาจของการทำเรือแห่งประเทศไทย เช่น มาตรา ๖ (๓) จาก “ดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการทำเรือ” เป็น “ดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องในการประกอบกิจการทำเรือเพื่อประโยชน์แก่การทำเรือแห่งประเทศไทย” ซึ่งเป็นการขยายขอบแห่งวัตถุประสงค์ของการทำเรือแห่งประเทศไทยให้กว้างขึ้นและสามารถดำเนินกิจการที่เกี่ยวเนื่องกับทำเรือเพื่อประโยชน์ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ เพื่อรองรับการประกอบธุรกิจของการทำเรือแห่งประเทศไทยตามกรอบยุทธศาสตร์ของการทำเรือแห่งประเทศไทย

๒.๒ การปรับโครงสร้างองค์กร ตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ บัญญัติให้คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการบริหารจัดการองค์กร (เปรียบเสมือนเป็น CEO ขององค์กร) ซึ่งไม่สอดคล้องกับหลักการในปัจจุบัน ฉะนั้น จึงได้มีการปรับบทบาทของคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยและฝ่ายบริหารของการทำเรือแห่งประเทศไทยใหม่ โดยกำหนดให้คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้กำหนดนโยบายและทำหน้าที่กำกับดูแลส่วนอำนาจในการบริหารจัดการให้เป็นของผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวและความรวดเร็วในการปฏิบัติงานของการทำเรือแห่งประเทศไทย และมีความสอดคล้องกับกฎหมายว่าด้วยคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ

๒.๓ การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ จากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๐ ที่เห็นชอบให้การทำเรือแห่งประเทศไทยเร่งพิจารณาจัดทำแผนการบริหารจัดการชุมชนแออัดในปัจจุบัน

ให้มีความชัดเจนและเหมาะสม ประกอบกับการทำเรือแห่งประเทศไทยประสบปัญหาในการบริหารจัดการที่ดินที่ชุมชนใช้อยู่อาศัยมาโดยตลอด ซึ่งการทำเรือแห่งประเทศไทยมีความประสงค์ที่จะนำที่ดินดังกล่าวมาใช้ในการพัฒนากิจการขององค์กร จึงจำเป็นต้องมีการย้ายชุมชนออกจากพื้นที่เดิมให้ไปอยู่ในพื้นที่ที่การทำเรือแห่งประเทศไทยจัดเตรียมให้ใหม่ โดยจะพัฒนาเป็นโครงการ Smart Community แต่การทำเรือแห่งประเทศไทยมีข้อจำกัดที่ไม่มีอำนาจในการจัดการที่อยู่อาศัยให้แก่ชุมชนและมีใช้กิจกรรมที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับทำเรือ ซึ่งเป็นปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการของการทำเรือแห่งประเทศไทย

ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความสามารถในการแข่งขันท่ามกลางกระแสโลกาภิวัตน์ของทุกประเทศทั่วโลก การทำเรือแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นหน่วยงานที่อำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและเชื่อมโยงการค้าระหว่างประเทศด้านการขนส่งทางน้ำ รวมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการแข่งขันของประเทศ โดยเฉพาะในส่วนของต้นทุนโลจิสติกส์ หากมีการแก้ไขพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ จะทำให้การดำเนินกิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทยมีความคล่องตัวในการบริหารจัดการมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังเป็นการสนับสนุนให้ต้นทุนการขนส่งโดยรวมของประเทศลดลง และเพิ่มศักยภาพการดำเนินธุรกิจในประเทศ เพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ พร้อมทั้งส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางธุรกิจของภูมิภาคอาเซียน

ประเด็นคำถามจากการอภิปรายในชั้นสภาผู้แทนราษฎร

๑. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ อย่างไร กับการแก้ไขเพิ่มเติมหน้าที่และอำนาจของการทำเรือแห่งประเทศไทย เช่น การให้การทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถกู้หรือยืมเงิน จัดตั้งบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด และลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ทั้งในและนอกราชอาณาจักร รวมทั้งสามารถให้เช่าหรือพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของการทำเรือแห่งประเทศไทยตามความจำเป็น และเห็นว่าการแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวจะทำให้การทำเรือแห่งประเทศไทยดำเนินกิจการได้อย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่ อย่างไร

นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข : บทบัญญัติที่แก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับหน้าที่และอำนาจของการทำเรือแห่งประเทศไทย เช่น การให้การทำเรือแห่งประเทศไทยกู้หรือยืมเงิน จัดตั้งบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด และลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด เป็นบทบัญญัติเดิมที่มีอยู่แล้วในพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ แต่ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ฉบับนี้ เพียงเพิ่มเติมคำว่า “ทั้งในและนอกราชอาณาจักร” ท้ายข้อความดังกล่าว ทั้งนี้ เพื่อให้มีความชัดเจนหรือไม่ต้องการตีความว่าสามารถกระทำได้หรือไม่

อย่างไรก็ตาม ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติขึ้นใหม่ เช่น การให้เช่าหรือพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของการทำเรือแห่งประเทศไทย เนื่องจากตามพระราชบัญญัติฉบับปัจจุบันมิได้ระบุว่าการทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถที่จะพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ได้ ประกอบกับการทำเรือแห่งประเทศไทยมีความจำเป็นที่จะพัฒนาโครงการ Smart Community ซึ่งการทำเรือแห่งประเทศไทยไม่มีอำนาจ

ในการจัดการที่อยู่อาศัยให้แก่ชุมชนและมีใช้กิจกรรมที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับท่าเรือ ดังนั้น จึงจำเป็นที่จะต้องแก้ไขเพิ่มเติมหน้าที่และอำนาจดังกล่าวขึ้นใหม่

๒. ท่านเห็นว่า สมควรมีการกำหนดแนวทางหรือมาตรการเพิ่มเติมเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดคณะกรรมการท่าเรือแห่งประเทศไทย หรือผู้ว่าการท่าเรือแห่งประเทศไทย ใช้อำนาจโดยมิชอบหรือกระทำการที่เป็นการขัดกันแห่งผลประโยชน์หรือไม่ อย่างไร

นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข : เนื่องจากการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานของรัฐ จึงมีกลไกในการกำกับดูแลจากภาคส่วนของรัฐ ไม่ว่าจะเป็นคณะรัฐมนตรี กระทรวงคมนาคม (กระทรวงต้นสังกัด) กระทรวงการคลัง (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ) และสำนักงานรัฐมนตรี (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ) นอกจากนี้ ยังมีสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน และสำนักงานคณะกรรมการป้องกันปราบปรามการทุจริตแห่งชาติทำหน้าที่ในการตรวจสอบการดำเนินการต่าง ๆ ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยด้วย ซึ่งเป็นการป้องกันการใช้อำนาจโดยมิชอบหรือกระทำการที่เป็นการขัดกันแห่งผลประโยชน์ ทั้งนี้ ในการดำเนินการหรือโครงการต่าง ๆ ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย จะต้องดำเนินการภายใต้พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ โดยต้องอยู่ภายใต้ขอบแห่งวัตถุประสงค์ รวมทั้งหน้าที่และอำนาจของการท่าเรือแห่งประเทศไทย หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ การท่าเรือแห่งประเทศไทยไม่สามารถดำเนินการอื่นใดที่มีได้อยู่ภายใต้ขอบแห่งหน้าที่และอำนาจที่กฎหมายบัญญัติไว้ได้



ประเด็นข้อสังเกตส่งท้ายและข้อเสนอแนะอื่น ๆ

นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข : การปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นการปรับปรุงกฎหมายจัดตั้งองค์กรซึ่งได้เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ จนถึงปัจจุบัน โดยเป็นการปรับปรุงบทบัญญัติในมาตราที่ล้ำสมัยและไม่สอดคล้องกับภารกิจขององค์กร โดยหากมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ แล้ว จะทำให้การดำเนินการกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีความคล่องตัวในการบริหารจัดการมากยิ่งขึ้น รวมทั้งสอดคล้องและเหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบัน อันจะก่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารจัดการและดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเกี่ยวเนื่องกับการประกอบกิจการท่าเรือได้ต่อไป

บทสัมภาษณ์ความเห็นทางวิชาการ
เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)
โดย รองศาสตราจารย์ ดร.ธารทัศน์ โมกขมรรคกุล^๑
คณบดีคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
และศาสตราจารย์ ดร.กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ^๒
อาจารย์ประจำคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
(ในฐานะผู้ทรงคุณวุฒิ)

นายโรตวิชญ์ เทียมศักดิ์
นิติกรปฏิบัติการ กลุ่มงานพัฒนากฎหมาย
สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ผู้สัมภาษณ์

บทสัมภาษณ์ความเห็นทางวิชาการฉบับนี้
กลุ่มงานพัฒนากฎหมาย สำนักกฎหมาย สำนักงาน
เลขาธิการวุฒิสภา ได้รับความอนุเคราะห์ในการสัมภาษณ์
จากรองศาสตราจารย์ ดร.ธารทัศน์ โมกขมรรคกุล
คณบดีคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย และศาสตราจารย์ ดร.กมลชนก
สุทธิวาทนฤพุฒิ อาจารย์ประจำคณะพาณิชยศาสตร์
และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในฐานะ
ผู้ทรงคุณวุฒิ โดยมีนางสาวเพลินตา ตันรังสรรค์
ผู้บังคับบัญชาในกลุ่มงานพัฒนากฎหมาย และนายโรตวิชญ์
เทียมศักดิ์ นิติกรปฏิบัติการ กลุ่มงานพัฒนากฎหมาย
เป็นผู้สัมภาษณ์ พร้อมทั้งข้าราชการกลุ่มงานพัฒนากฎหมาย
สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา เข้าร่วมสังเกต
การสัมภาษณ์ในครั้งนี้ เมื่อวันอังคารที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๖๘
เวลา ๑๐.๐๐ นาฬิกา ณ ห้องรับรอง ชั้น ๓ อาคารไทยสมมติ ๒
คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รองศาสตราจารย์ ดร.ธารทัศน์ โมกขมรรคกุล
คณบดีคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

^๑สำเร็จการศึกษา วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมอุตสาหการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, Master of Science (Engineering Management), Doctor of Philosophy (Engineering Management), University of Missouri Rolla, สหรัฐอเมริกา.

^๒สำเร็จการศึกษา พาณิชยศาสตรบัณฑิตและพาณิชยศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, Diploma in Management Studies (Shipping), Plymouth University, Master of Science (Maritime Studies) and Doctor of Philosophy (Maritime Studies), The University of Wales, สหราชอาณาจักร.

ทั้งนี้ เพื่อเป็นข้อมูลทางวิชาการประกอบการพิจารณาของสมาชิกวุฒิสภาในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ การท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. โดยมีสาระสำคัญตามประเด็นการสัมภาษณ์สรุปได้ ดังนี้

ประเด็นคำถามจากร่างพระราชบัญญัติ

๑. ขอรบไปถึงแนวทางหรือมาตรการทางกฎหมายที่น่าสนใจในการประกอบกิจการท่าเรือ ของต่างประเทศว่ามีหลักการและสาระสำคัญ อย่างไร

ศาสตราจารย์ ดร.กมลชนก สุทธิวาทีนฤพุฒิ : ผู้ประกอบกิจการท่าเรือชั้นนำที่มีเครือข่ายทั่วโลก (Port Operator) ซึ่งดำเนินการอยู่ในปัจจุบันมีเพียง ๑๐ บริษัทเท่านั้น เช่น บริษัทในเครือของฮัทซัน ซึ่งมีฐานธุรกิจอยู่ในฮ่องกง บริษัทท่าเรือและการขนถ่ายสินค้าของประเทศสิงคโปร์ และบริษัทในเครือ ดูปูเวิลด์ของสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ บริษัทเหล่านี้ล้วนมีความรู้และความเชี่ยวชาญในการดำเนินกิจการท่าเรือ เป็นอย่างมาก

สำหรับแนวทางที่น่าสนใจในการประกอบกิจการ ท่าเรือของต่างประเทศนั้น เมื่อพิจารณาข้อมูลงานวิจัย เรื่อง “การศึกษาเปรียบเทียบการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำท่าเรือ กรุงเทพมหานครและท่าเรือโยโกฮาม่า”^๓ แล้วพบว่า ท่าเรือโยโกฮาม่า จังหวัดคานากาว่า ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นท่าเรือที่อยู่ใน เขตเมืองใหญ่ (City Port) เหมือนกับท่าเรือกรุงเทพ และได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศ จนมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบ การใช้งานของพื้นที่ท่าเรือ และสร้างมูลค่าเพิ่มให้พื้นที่ และชุมชนรอบด้านได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน มีแนวทางดำเนินการโดยผสมผสานระหว่างปัจจัย ด้านสิ่งแวดล้อม และความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้เสีย เข้าด้วยกัน กล่าวคือ จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องให้ความสำคัญ กับการพัฒนาชุมชนเมืองที่เติบโตอยู่รอบท่าเรือ รวมไปถึง การปรับเปลี่ยนบทบาทของท่าเรือให้เหมาะสมกับชุมชน พร้อมทั้งประสานความร่วมมือกันอย่างบูรณาการระหว่างผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็น ท่าเรือ (Port) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ธุรกิจการค้า (Business) และประชาชนที่อาศัยอยู่ในชุมชนท้องถิ่น (Community) โดยต้องผสมผสานผลประโยชน์ของทุกฝ่ายเข้าด้วยกัน และแบ่งหน้าที่สนับสนุนกันและกัน อย่างเป็นระบบ โดยบทบาทหน้าที่ของแต่ละกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย สรุปได้ ดังนี้



ศาสตราจารย์ ดร.กมลชนก สุทธิวาทีนฤพุฒิ
อาจารย์ประจำคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

^๓กฤษฎณา วิสุมิตะนันท์ รัตตโรจน์ประดิษฐ์ และกมลชนก สุทธิวาทีนฤพุฒิ, การศึกษาเปรียบเทียบ การพัฒนาพื้นที่ริมน้ำท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือโยโกฮาม่า, จุฬาลงกรณ์ธุรกิจปริทัศน์ ปีที่ ๓๙ ฉบับที่ ๑๕๒ ประจำเดือนเมษายน ถึงเดือนมิถุนายน ๒๕๖๐, หน้า ๑๕๗ ถึง ๑๗๘, สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๘, <https://so01.tci-thaijo.org/index.php/CBSReview/article/view/97421/75897>.



๑) **องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น** มีหน้าที่ในการประสานความสัมพันธ์และวางแผนการพัฒนาเมืองที่เชื่อมโยงระหว่างท่าเรือ ธุรกิจการค้า และชุมชนเข้าด้วยกัน อันเป็นประโยชน์ต่อทุกฝ่าย นอกจากนี้ยังช่วยสนับสนุนการสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานที่เชื่อมโยงจุดต่าง ๆ ในพื้นที่

๒) **ท่าเรือ** มีหน้าที่จัดสรรพื้นที่ให้เป็นสัดส่วน ประกอบด้วย **ส่วนแรก** เป็นการดำเนินงานของท่าเรือที่สนับสนุนการขนส่งสินค้าที่จำเป็นต่อพื้นที่ และลดขั้นตอนการดำเนินงานบางประการที่ไม่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาในภาพรวม รวมทั้งเพิ่มแนวทางการดำเนินงานที่เอื้อต่อการเติบโตของท่าเรือ เช่น การขนส่งนักท่องเที่ยว **ส่วนที่สอง** เป็นการปรับปรุงทัศนียภาพบริเวณท่าเรือให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวหรือย่านการค้าใหม่ ๆ เช่น การสร้างสวนสาธารณะหรือศูนย์การค้า โดยอาจใช้ประโยชน์จากอาคารเดิมที่มีอยู่ก็ได้ และ**ส่วนที่สาม** เป็นการทำหน้าที่เป็นคนกลางที่ช่วยสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง โดยอาจเป็นผู้นำในการจัดกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมการพัฒนาของพื้นที่บริเวณท่าเรือ

๓) **ธุรกิจการค้า** มีหน้าที่สร้างจุดยืนที่เข้มแข็งและมีความเป็นเอกลักษณ์แตกต่างจากแหล่งท่องเที่ยวอื่น โดยส่งเสริมการจ้างงานในพื้นที่ เพื่อให้เกิดความมั่นคงในรายได้และเกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจในพื้นที่

๔) **ชุมชน** มีบทบาทในการเชิญชวนให้ประชาชนในชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการหรือกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อช่วยให้เกิดกระแสดความตื่นตัวในพื้นที่และสร้างการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นท่าเรือ และธุรกิจการค้าต้องพยายามเชื่อมโยงโครงการหรือกิจกรรมต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับทุนทางสังคม (Social Capital) ที่ชุมชนนั้นมีอยู่ โดยอาจนำศิลปวัฒนธรรมหรือประเพณีท้องถิ่นที่มีอยู่มาดำเนินโครงการหรือกิจกรรมให้มีความสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่

จากปัจจัยความสำเร็จของท่าเรือโยโกฮาม่าในการพัฒนาท่าเรือ พื้นที่ริมน้ำบริเวณท่าเรือรวมถึงชุมชนในเมืองท่าดังกล่าวแล้ว สามารถนำมาปรับใช้เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาการประกอบกิจการท่าเรือของไทยได้ ดังนี้

๑. การปรับเปลี่ยนบทบาทการทำงานของท่าเรือ โดยกำหนดเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าเพื่อการบริโภคของคนเมือง เช่น สินค้าเพื่อการอุปโภคบริโภค รวมทั้งพัฒนาให้เป็นท่าเรือเพื่อกระจายสินค้าสำหรับเขตเมืองชั้นในหรือพื้นที่รอบเขตเมือง อันเป็นบทบาทสำคัญในการส่งเสริมเศรษฐกิจของชุมชนรอบท่าเรือที่จะสามารถปรับเปลี่ยนเป็นแหล่งธุรกิจและการท่องเที่ยว สร้างงานให้คนในชุมชน และอาจจะใช้ท่าเรือเพื่อรองรับเรือโดยสารส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตท่าเรือได้อีกทางหนึ่งด้วย

๒. การส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐเพื่อให้เกิดการพัฒนาเมืองและสังคม โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องมีนโยบายสนับสนุน ดังนี้

๒.๑ กำหนดให้มีเจ้าภาพหรือผู้รับผิดชอบหลักในการทำงานหรือกำหนดนโยบายเรื่องพัฒนาท่าเรือกับเมืองรอบท่าเรือเป็นแบบองค์รวม โดยให้มีความร่วมมือกันระหว่างกระทรวงคมนาคม การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรมเจ้าท่า และกรุงเทพมหานครหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อกำหนดนโยบายต่าง ๆ ของแต่ละส่วนงานให้เป็นเรื่องเดียวกันและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน มิใช่ต่างคนต่างทำ ทั้งนี้ เพื่อไม่มีข้อขัดข้องในการดำเนินงานตามนโยบายการพัฒนาที่กำหนดขึ้นและสามารถพัฒนาท่าเรือและเมืองร่วมกันไปได้อย่างยั่งยืน

๒.๒ การพัฒนาชุมชนให้อยู่ร่วมกันได้อย่างมีความสุข ให้โอกาสคนในชุมชนในการลงทุนทำธุรกิจในพื้นที่ก่อน หรือมีนโยบายจ้างแรงงานจากคนในชุมชนเป็นอันดับแรก เพื่อให้คนของท่าเรือหรือคนในชุมชนและเมืองโดยรอบ มีโอกาสและรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำของท่าเรือ

๒.๓ ในกรณีของโครงการลงทุนขนาดใหญ่ในส่วนพื้นที่ว่าง ภาครัฐอาจริเริ่มให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำ (Waterfront Development) โดยให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมลงทุนประกอบธุรกิจที่รัฐเห็นว่าเหมาะสมกับพื้นที่ท่าเรือและพื้นที่เมืองรอบ ๆ ท่าเรือ โดยให้มีการกำหนดนโยบายสนับสนุนให้ภาคเอกชนสามารถเข้ามาลงทุนดำเนินธุรกิจ และอยู่ร่วมกับชุมชนดั้งเดิมได้อย่างยั่งยืน

กล่าวโดยสรุป คือ ประเทศไทยจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนบทบาทการทำงานของภาครัฐให้เป็นแบบบูรณาการมากยิ่งขึ้น พร้อมทั้งเห็นถึงผลประโยชน์หลักที่จะเกิดแก่พื้นที่เมืองและประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เป็นสำคัญ มิใช่เล็งเห็นแต่ผลประโยชน์ของการท่าเรือหรือภาคธุรกิจเป็นสำคัญ แต่ต้องประสานทุกด้านให้สอดคล้องเพื่อความอยู่รอดอย่างยั่งยืนของทุกฝ่าย โดยทุกฝ่ายอาจไม่มีใครที่ได้ประโยชน์สูงสุดจากการพัฒนา แต่ได้ประโยชน์ในระดับที่สามารถอยู่ร่วมกันและอยู่รอดไปได้อย่างยั่งยืน

รองศาสตราจารย์ ดร.ธารทัศน์ โมกขมรรคกุล : เมื่อพิจารณาเส้นทางขนส่งทางการค้าซึ่งประกอบด้วย ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศแล้วพบว่า การขนส่งทางน้ำโดยเรือถือเป็นเส้นทางขนส่งหลักที่มีความสำคัญมากที่สุดในการประกอบพาณิชยกรรมทั้งภายในและภายนอกประเทศ นอกจากนี้ แม้ว่าการประกอบกิจการท่าเรือของประเทศไทยจะมีอุปสรรคด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านความรู้ ความเชี่ยวชาญ และงบประมาณในการดำเนินงาน แต่ผู้ประกอบการท่าเรือที่มีความเชี่ยวชาญในระดับสากลหลายบริษัทก็ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการประกอบกิจการ พร้อมทั้งพัฒนาการดำเนินกิจการท่าเรือให้มีลักษณะเป็นสากลเหมือนท่าเรือทั่วโลก



๒. ท่านเห็นว่า การเสนอร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. จะสามารถแก้ไขสภาพปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับการประกอบกิจการท่าเรือที่มีอยู่ในปัจจุบัน และจะเกิดประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและสังคม ได้หรือไม่ เพียงใด

ศาสตราจารย์ ดร.กมลชนก สุทธิวาทีพันธุ์ : เมื่อพิจารณาการประกอบกิจการท่าเรือที่มีอยู่ในปัจจุบันพบว่า มีที่มาจากแนวคิดของการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา หรือ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) ซึ่งที่ประชุมดังกล่าวมีการนำเสนอแนวคิดการร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน หรือ Public – Private Partnership (PPP)

โดยเน้นการร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชนที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของความเป็นหุ้นส่วน เพื่อแก้ไขปัญหาอุปสรรค หรือความล่าช้าในการจัดทำหรือดำเนินโครงการต่าง ๆ เนื่องจากรัฐจะมีระบบการบังคับบัญชาที่ชัดเจนและเป็นไปตามลำดับชั้น ในขณะที่เอกชนจะมีความคล่องตัวหรือสามารถตัดสินใจได้อย่างรวดเร็ว ดังนั้น การเปิดโอกาสหรืออนุญาตให้เอกชนร่วมลงทุนกับรัฐจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งการดำเนินโครงการเกี่ยวกับกิจการท่าเรือจะมีการร่วมลงทุนอย่างเหมาะสม โดยแบ่งออกเป็น ๒ ส่วน คือ

๑. การจัดทำโครงสร้างหรือสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Public Utility) รัฐจะเป็นผู้มีบทบาทหลักในการดำเนินโครงการหรือกิจการ เช่น การสร้างเขื่อน ถนน และทางสาธารณะเพื่อการสัญจร

๒. กิจกรรมเชิงพาณิชย์ (Commercial Activity) ไม่ว่าจะเป็นการขนถ่ายสินค้า และการเก็บรักษาสินค้า เอกชนซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์จะมีบทบาทในการดำเนินกิจการที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมดังกล่าว



อย่างไรก็ดี ปัจจุบันการประกอบกิจการเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ซึ่งกำลังเป็นที่นิยมและเติบโตขึ้นเรื่อย ๆ ยังไม่มีท่าเรือเพื่อรองรับแต่อย่างใด ทั้ง ๆ ที่กิจการดังกล่าวเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำหรับกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีกำลังซื้อสูง เช่น กลุ่มคนเกษียณอายุซึ่งมีทั้งกำลังเงินและเวลา ดังนั้น จึงเห็นควรให้ความสนใจในการประกอบกิจการท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ด้วย

รองศาสตราจารย์ ดร.ธารทัศน์ โมกขมรรคกุล : สำหรับประเด็นการประกอบกิจการท่าเรือในปัจจุบันพบว่า มีการสร้างระบบการเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคม (Connectivity) เพื่อเชื่อมโยงกับโครงสร้างอื่น ๆ ของสังคม เพราะการประกอบกิจการท่าเรือมิใช่เป็นเรื่องของเรือและน้ำเท่านั้น หากแต่มีความสัมพันธ์กับประเด็นอื่นด้วยเช่นกัน เช่น การมีทางสาธารณะเพื่อสัญจรมายังท่าเรือ ซึ่งเกี่ยวข้องกับรถยนต์และถนนอันจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม เพื่อจัดทำท่าเรือที่มีความเหมาะสม ตลอดจนมีความเกี่ยวข้องกับนิคมอุตสาหกรรมและพื้นที่รอบข้างอีกด้วย

นอกจากนี้ การขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือยังมีการขนส่งโดยรถไฟซึ่งจำเป็นต้องมีการวางแผน เพื่อเตรียมความพร้อมสนับสนุนการขนส่งสินค้าด้วยวิธีการขนส่งอื่น พร้อมทั้งต้องคำนึงถึงปัญหาต่าง ๆ ที่อาจตามมา เช่น ปัญหาการจราจรที่อาจติดขัดหรือคับคั่ง ดังนั้น การพัฒนาการประกอบกิจการท่าเรือ จึงควรมีการวางแผนและพัฒนาระบบโครงสร้างอื่น ๆ ไปพร้อมกัน



ประเด็นคำถามจากการอภิปรายในชั้นสภาผู้แทนราษฎร

๑. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ อย่างไร กับการแก้ไขเพิ่มเติมหน้าที่และอำนาจของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เช่น การให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยสามารถกู้หรือยืมเงิน จัดตั้งบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด และลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ทั้งในและนอกราชอาณาจักร รวมทั้งสามารถให้เช่าหรือพัฒนา อสังหาริมทรัพย์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยตามความจำเป็น และเห็นว่าการแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าว จะทำให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยดำเนินกิจการได้อย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่ อย่างไร

ศาสตราจารย์ ดร.กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ : เมื่อพิจารณาบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมหน้าที่และอำนาจของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในร่างพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่เสนอโดยคณะรัฐมนตรีแล้ว พบว่าร่างพระราชบัญญัตินี้มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขบทบัญญัติบางประการให้สอดคล้องกับกาลปัจจุบันและสามารถประกอบกิจการท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ อันเป็นการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เนื่องจากพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน เป็นอุปสรรคต่อการบริหารงาน และการดำเนินกิจการท่าเรือสมัยใหม่ แต่มีข้อพิจารณาเพิ่มเติม กล่าวคือ เห็นควรให้มีการบัญญัติถ้อยคำที่เป็นลายลักษณ์อักษรอย่างชัดเจน เพื่อป้องกันมิให้มีการตีความเกินขอบวัตถุประสงค์ของการพัฒนา

กิจการท่าเรือ เช่น ร่างมาตรา ๙^๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๙ (๒) ที่ให้อำนาจในการก่อตั้งสิทธิหรือกระทำนิติกรรมใด ๆ ทั้งในและนอกราชอาณาจักร หมายถึง นิติกรรมประเภทใดบ้าง หรือมาตรา ๙ (๑๐) การลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ทั้งในและนอกราชอาณาจักร เพื่อประโยชน์แก่กิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีความหมายกว้างขวางเพียงใด หรือมาตรา ๙ (๑๑) การให้เช่าหรือพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยตามความจำเป็น โดยคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะควบคู่ไปด้วยจะครอบคลุมมากน้อยเพียงใด

นอกจากนี้ ยังเห็นควรให้มีการระบุว่าการประกอบกิจการท่าเรือใดบ้างที่บุคคลต่างชาติสามารถเข้ามาดำเนินการได้ ไม่ว่าจะเป็นกรณีของผู้ประกอบการท่าเรือ (Port Operator) หรือผู้กระจายสินค้า (Logistic Distributor) ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการนำเข้าและกระจายสินค้าระหว่างประเทศ อันเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของการประกอบกิจการท่าเรือและเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มในภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์กรรมทางน้ำและทางบก เนื่องจากการประกอบกิจการท่าเรือมิใช่การดำเนินการที่มีความสัมพันธ์เฉพาะทางน้ำเท่านั้น หากแต่มีความเชื่อมโยงกับพื้นที่รอบข้าง ไม่ว่าจะเป็นชุมชน ตลาด และโรงงาน รวมทั้งมีบริการเกี่ยวกับนโยบายปลอดภาษี (Free Zone) ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ ดังนั้น การจะทำให้การดำเนินกิจการท่าเรือของประเทศไทยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ในการบริหารงานจำเป็นต้องอาศัยความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ในหลากหลายด้านควบคู่กัน มิใช่มุ่งเน้นเฉพาะการสร้างท่าเรือให้มีความสวยงามและทันสมัยเท่านั้น

รองศาสตราจารย์ ดร.ธารัตน์ โมกขมรรคกุล : นอกจากการบัญญัติถ้อยคำของกฎหมาย โดยเฉพาะในส่วนของแก้ไขเพิ่มเติมหน้าที่และอำนาจของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในร่างพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มาตรา ๙ (๒) (๑๐) และ (๑๑) ให้มีความชัดเจนดังกล่าวแล้ว การเพิ่มบทบัญญัติในมาตรา ๙ (๑๒)^๕ ยังเป็นการเอื้อให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยดำเนินกิจการได้อย่างกว้างขวาง กล่าวคือ มีการใช้ข้อความว่า “กระทำการอย่างอื่นบรรดาที่เกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องในการจัดการให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย” ซึ่งจะครอบคลุมถึง

“ร่างพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มาตรา ๙ บัญญัติไว้ ดังนี้

“มาตรา ๙ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๙ แห่งพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๔๓ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

มาตรา ๙ ให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีอำนาจกระทำการภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ตามมาตรา ๖ และอำนาจเช่นว่านี้ให้รวมถึง

ฯลฯ

ฯลฯ

(๒) ก่อตั้งสิทธิหรือกระทำนิติกรรมใด ๆ ทั้งในและนอกราชอาณาจักร

ฯลฯ

ฯลฯ

(๑๐) ลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ทั้งในและนอกราชอาณาจักร เพื่อประโยชน์แก่กิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

(๑๑) ให้เช่าหรือพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยตามความจำเป็น โดยคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะควบคู่ไปด้วย

(๑๒) กระทำการอย่างอื่นบรรดาที่เกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องในการจัดการให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย”.

^๕เพ็ญอ้าง.

การพัฒนาระบบผู้ประกอบการท่าเรือให้มีความทันสมัยและสามารถตอบสนองต่อความต้องการ รวมทั้งการพัฒนาส่วนต่อขยายที่มีความสัมพันธ์กับการดำเนินกิจการท่าเรือเพื่ออำนวยความสะดวกและเป็นประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการกิจการท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม มีข้อพิจารณาว่าการใช้คำว่า “เกี่ยวเนื่อง” อาจจำเป็นต้องพิจารณาถึงระดับของความเกี่ยวเนื่องว่ามีความสัมพันธ์กับการดำเนินกิจการท่าเรือมากน้อยเพียงใด ดังนั้น จึงเห็นควรให้มีการนิยามหรือให้ความหมายของคำต่าง ๆ ที่บัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ให้ชัดเจนยิ่งขึ้น เพื่อป้องกันมิให้มีการตีความเกินขอบวัตถุประสงค์ของการพัฒนากิจการท่าเรือ

๒. ท่านเห็นว่า สมควรมีการกำหนดแนวทางหรือมาตรการเพิ่มเติมเพื่อป้องกันไม่ให้คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยหรือผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทยใช้อำนาจโดยมิชอบหรือกระทำการที่เป็นการขัดกันแห่งผลประโยชน์หรือไม่ อย่างไร

ศาสตราจารย์ ดร.กมลชนก สุทธิวิาตธนฤพนธ์ : ต่อประเด็นดังกล่าวมีความเห็นว่าการดำเนินการใดที่อยู่นอกขอบวัตถุประสงค์ของการประกอบกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทยย่อมเป็นการกระทำที่ใช้อำนาจโดยมิชอบหรือกระทำการที่เป็นการขัดกันแห่งผลประโยชน์โดยแท้ ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องกำหนดแนวทางหรือมาตรการเพิ่มเติมเพื่อป้องกันมิให้คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยหรือผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทยใช้อำนาจโดยมิชอบหรือกระทำการที่เป็นการขัดกันแห่งผลประโยชน์ไว้แต่อย่างใด

อนึ่ง มีข้อพิจารณาว่าการดำเนินกิจการท่าเรือไม่จำเป็นต้องมีวัตถุประสงค์เพื่อแสวงหาผลกำไรเพียงเท่านั้น หากแต่กำไรอันเป็นผลผลิตจากการดำเนินกิจการท่าเรือนั้น อาจเป็นไปในรูปของผลประโยชน์ทางสังคม (Social Benefit) อันสะท้อนให้เห็นถึงการมีความรับผิดชอบต่อสังคมอีกทางหนึ่งก็ได้

รองศาสตราจารย์ ดร.ธารัทศน์ โมกขมรรคกุล : เนื่องจากการคัดเลือกผู้บริหารของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในระดับต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยหรือผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทย จะมีระบบคัดกรองบุคคลหรือคณะบุคคลเพื่อดำรงตำแหน่งดังกล่าวโดยคำนึงถึงคุณสมบัติและประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานกำหนดไว้อยู่แล้ว รวมทั้งหลักการทั่วไปต้องพิจารณาโดยคำนึงถึงหลักคุณธรรมและจริยธรรมเป็นองค์ประกอบสำคัญด้วย ดังนั้น จึงเห็นว่าไม่มีความจำเป็นต้องกำหนดแนวทางหรือมาตรการเพิ่มเติมเพื่อป้องกันมิให้คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยหรือผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทยใช้อำนาจโดยมิชอบหรือกระทำการที่เป็นการขัดกันแห่งผลประโยชน์ไว้แต่อย่างใด

ประเด็นข้อสังเกตส่งท้ายและข้อเสนอแนะอื่น ๆ

รองศาสตราจารย์ ดร.ธารัทศน์ โมกขมรรคกุล : เมื่อพิจารณารูปแบบและลักษณะของการดำเนินกิจการท่าเรือพบว่า มีความเกี่ยวข้องและสัมพันธ์กับหน่วยงานอื่นค่อนข้างมาก ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานของรัฐหรือเอกชน ดังนั้น จึงเห็นควรให้มีการดำเนินการด้วยประการใด ๆ เพื่อเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานในการดำเนินกิจการท่าเรือให้เป็นไปอย่างบูรณาการ มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องตามเจตนารมณ์ของร่างพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

ศาสตราจารย์ ดร.กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ : ตามที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้นว่า ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. มีการแก้ไขเพิ่มเติมให้การทำเรือแห่งประเทศไทยมีอำนาจที่จะกระทำการต่าง ๆ ค่อนข้างมาก และมีการใช้ข้อความที่มีความหมายกว้าง ซึ่งเห็นควรให้มีการพิจารณาใช้ข้อความหรือถ้อยคำที่รัดกุมหรือมีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น เพื่อป้องกันมิให้มีการตีความเพื่อใช้อำนาจกระทำการเกินขอบวัตถุประสงค์ของการพัฒนากิจการทำเรือต่อไป





Scan QR Code รับชมการสัมภาษณ์
รองศาสตราจารย์ ดร.ธรรพ์ศน์ โมกขมรรคกุล
คณบดีคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
และศาสตราจารย์ ดร.กมลชนก สุทธิวาหนฤพุดิ
อาจารย์ประจำคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ในฐานะผู้ทรงคุณวุฒิ



(ความยาว ๓๕.๒๑ นาที)

หมายเหตุ : เนื้อหาการสัมภาษณ์ที่ปรากฏในวิดีโอคลิป อาจมีความแตกต่างจากความที่ปรากฏในเอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) ซึ่งเกิดจากกระบวนการตรวจสอบเนื้อหาทางวิชาการในเอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) เพื่อให้มีความครบถ้วน สมบูรณ์ หรือกระชับมากยิ่งขึ้น

บทสัมภาษณ์ความเห็นทางวิชาการ
เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

โดย นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร ประธานคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา^๑
(ในฐานะคณะกรรมการซึ่งได้รับมอบหมายจากประธานวุฒิสภาให้พิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัติฯ
ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๑๙)

นางสาวสุธีรา ชูบัณฑิต
นิติกรชำนาญการ กลุ่มงานพัฒนากฎหมาย
สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ผู้สัมภาษณ์

บทสัมภาษณ์ความเห็นทางวิชาการฉบับนี้ กลุ่มงานพัฒนากฎหมาย สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภาได้รับความอนุเคราะห์ในการสัมภาษณ์จากนายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร ประธานคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ในฐานะคณะกรรมการซึ่งได้รับมอบหมายจากประธานวุฒิสภาให้พิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๑๙ โดยมีนางสาวเพลินตา ตันรังสรรค์ ผู้บังคับบัญชาในกลุ่มงานพัฒนากฎหมาย และนางสาวสุธีรา ชูบัณฑิต นิติกรชำนาญการ กลุ่มงานพัฒนากฎหมาย เป็นผู้สัมภาษณ์ พร้อมทั้งข้าราชการกลุ่มงานพัฒนากฎหมาย สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา เข้าร่วมสังเกตการสัมภาษณ์ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๘ เวลา ๐๙.๐๐ นาฬิกา ณ ห้องรับรอง ชั้น ๒ อาคารรัฐสภา (สว.) ทั้งนี้ เพื่อเป็นข้อมูลทางวิชาการประกอบการพิจารณาของสมาชิกวุฒิสภาในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. โดยมีสาระสำคัญตามประเด็นการสัมภาษณ์ สรุปได้ ดังนี้



นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร
ประธานคณะกรรมการการคมนาคม
วุฒิสภา

^๑สำเร็จการศึกษา ศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง, ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง, อดีตผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ปัจจุบันดำรงตำแหน่งสมาชิกวุฒิสภา และประธานคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา

ทั้งนี้ คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ได้รับมอบหมายจากประธานวุฒิสภาให้พิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่สภาผู้แทนราษฎรมีมติรับหลักการในวาระที่หนึ่งแล้ว ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๑๙.

ประเด็นคำถามจากร่างพระราชบัญญัติ

๑. ขอทราบถึงแนวทางหรือมาตรการทางกฎหมายที่น่าสนใจในการประกอบกิจการท่าเรือของต่างประเทศว่ามีหลักการและสาระสำคัญอย่างไร

นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร : การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า รวมทั้งขุดลอก บำรุงรักษาร่องน้ำ ทางเดินเรือ และแอ่งจอดเรือ ตลอดจนควบคุมการขนถ่ายและบรรทุกสินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบสินค้าให้แก่เจ้าของสินค้า อย่างไรก็ตาม การท่าเรือแห่งประเทศไทยไม่ได้มีภารกิจเฉพาะเรื่องการขนส่งทางน้ำเท่านั้น แต่ยังมีภารกิจเกี่ยวกับการบริหารจัดการพื้นที่ซึ่งมักจะเป็นทำเลที่มีศักยภาพ (Prime Areas) ที่สามารถสร้างรายได้ให้แก่องค์กรได้ แต่เนื่องจากปัจจุบันยังมีข้อจำกัดทางด้านกฎหมาย ทำให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยไม่สามารถดำเนินกิจการนอกขอบแห่งวัตถุประสงค์ที่พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับมาเป็นเวลานานและยังไม่ได้มีการปรับปรุงให้ทันสมัยกำหนดไว้

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาการประกอบกิจการท่าเรือของต่างประเทศที่สำคัญจะพบว่า มีการประกอบกิจการที่หลากหลายตามความเหมาะสมของแต่ละประเทศ ตัวอย่างเช่น

สาธารณรัฐสิงคโปร์ มีหน่วยงานที่เรียกว่า “Maritime and Port Authority of Singapore” หรือ MPA ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐบาล โดยร่วมมือกับภาคเอกชน คือ “Port of Singapore Authority” หรือ PSA^๒ ซึ่งเป็นบริษัทเอกชนที่ดำเนินกิจการท่าเรือส่วนใหญ่ของประเทศสิงคโปร์ โดยเฉพาะท่าเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ โดย MPA มีบทบาทสำคัญในการกำกับดูแลและพัฒนาภาคการเดินเรือของประเทศ โดยทำหน้าที่ควบคุมกิจกรรมทั้งหมดในเขตท่าเรือ รวมทั้งกำหนดกฎระเบียบในการเดินเรือ การจัดการจราจรทางทะเล การออกใบอนุญาตสำหรับเรือและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินเรือ ซึ่งช่วยให้การขนส่งเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย



^๒PSA ก่อตั้งในปี พ.ศ. ๒๕๐๗ โดยเป็นหน่วยงานของรัฐบาลในด้านกิจการท่าเรือและการพัฒนาท่าเรือทั่วชายฝั่งโดยรอบของประเทศสิงคโปร์ ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๔๐ รัฐบาลสิงคโปร์ได้เปลี่ยนสถานะ PSA เป็นบริษัทเอกชน โดยใช้ชื่อว่า PSA Corporation Ltd. และในปี พ.ศ. ๒๕๔๓ ได้เปลี่ยนชื่อเป็น PSA International Pte., Ltd.

นอกจากนี้ MPA ยังทำหน้าที่ในการสนับสนุนและส่งเสริมภาคธุรกิจทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นการลงทุนในเทคโนโลยี การฝึกอบรมบุคลากร และการให้ทุนสนับสนุนงานวิจัย เพื่อให้ประเทศสิงคโปร์สามารถพัฒนาอุตสาหกรรมทางทะเลได้อย่างยั่งยืนและแข่งขันได้ในระดับสากล

ทั้งนี้ MPA มีรายได้จากการเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมใบอนุญาตการเดินทางเรือ รวมทั้งค่าธรรมเนียมการจอดเทียบท่าของเรือสำราญและการดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ อย่างไรก็ตาม ประเทศสิงคโปร์เป็นผู้นำในการประกอบกิจการท่าเรือเพราะประเทศอังกฤษได้วางรากฐานการบริหารจัดการท่าเรือไว้เป็นอย่างดี พร้อมทั้งมีตำแหน่งท่าเรือหรือท่าเลที่ตั้งที่ดีตั้งแต่อดีต

ส่วนการดำเนินงานของ PSA ซึ่งเป็นภาคเอกชนที่ร่วมลงทุนและดำเนินการพัฒนาและบริหารท่าเรือกับภาครัฐนั้น เป็นบริษัทในเครือ Temasek Holdings มีการลงทุนทั้งในลักษณะโดยตรง และการร่วมทุนในลักษณะกิจการร่วมค้า (Joint Venture) กับการทำเรือต่างประเทศ หรือบริษัทท่าเรือของต่างประเทศ โดยมีเป้าหมายสำคัญคือ เพื่อผลประโยชน์ทางธุรกิจด้านการเดินเรือบรรทุกสินค้า และการพัฒนาท่าเรือสินค้าของ PSA ให้เป็นศูนย์กลางสินค้าภายในประเทศและภูมิภาค รวมทั้งเป็นจุดเชื่อมต่อในการขนส่งและลำเลียงสินค้าระหว่างภูมิภาค นอกจากนี้ PSA ยังได้จัดตั้งบริษัท Mapletree Investments เพื่อนำกำไรบางส่วนจากการบริหารจัดการท่าเรือของ PSA ไปลงทุนในโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของประเทศต่าง ๆ รวมทั้งจัดตั้งบริษัท PSA Marine เพื่อให้บริการเกี่ยวกับการเดินเรือสมุทรและการขนส่งทางเรืออย่างครบวงจรด้วย



ราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ มีท่าเรือรอตเตอร์ดัม (Port of Rotterdam) ซึ่งเป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในทวีปยุโรป ในการดำเนินงานจะมี “Port of Rotterdam Authority” ซึ่งเป็นบริษัทมหาชนที่ไม่ได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ โดยมีผู้ถือหุ้นหลักคือ เทศบาลเมืองรอตเตอร์ดัม (ประมาณร้อยละ ๗๐) และรัฐบาลเนเธอร์แลนด์ (ประมาณร้อยละ ๓๐) ทำหน้าที่บริหารจัดการ รวมทั้งพัฒนาท่าเรือและพื้นที่อุตสาหกรรมของเมืองรอตเตอร์ดัม ตลอดจนรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยและการจัดการการขนส่งทางเรือทั้งหมด

ทั้งนี้ การบริหารท่าเรือรอตเตอร์ดัมนั้น มีการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยในการจัดการขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น ระบบอัตโนมัติในการจัดการสินค้าภายในท่าเรือ และการใช้ข้อมูลดิจิทัลในการติดตามสถานะของการขนส่ง นอกจากนี้ ท่าเรือรอตเตอร์ดัมถือเป็นหนึ่งในท่าเรือที่เป็นผู้นำด้านการดำเนินโครงการท่าเรือสีเขียว (Green Port) ซึ่งดำเนินการโดยใช้นวัตกรรมเพื่อบรรลุเป้าหมายความยั่งยืนและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และการเปลี่ยนไปสู่การใช้พลังงานหมุนเวียน โดยท่าเรือถือเป็นที่ตั้งของหนึ่งในฟาร์มกังหันลมบนบกที่ใหญ่ที่สุดในเนเธอร์แลนด์ รวมทั้งมีการลงทุนในพลังงานแสงอาทิตย์และได้มีการดำเนินการสำรวจกระบวนการด้านพลังงานที่เป็น

นวัตกรรมใหม่ เช่น เชื้อเพลิงไฮโดรเจน และเทคโนโลยีเปลี่ยนขยะเป็นพลังงาน ตลอดจนการสร้างอาคารประหยัดพลังงาน การใช้วัสดุที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในการก่อสร้าง และการสนับสนุนการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าเพื่อใช้ขนส่งสินค้าภายในบริเวณท่าเรือ

๒. ท่านเห็นว่า การเสนอร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. จะสามารถแก้ไขสภาพปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับการประกอบกิจการท่าเรือที่มีอยู่ในปัจจุบัน และจะเกิดประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและสังคมได้หรือไม่ เพียงใด

นายวุฒิชิต กัลยาณมิตร : เนื่องจากพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน มีบทบัญญัติบางประการที่ไม่สอดคล้องกับปัจจุบัน อันเป็นอุปสรรคต่อการบริหารงานและการดำเนินกิจการท่าเรือสมัยใหม่ ดังนั้น การแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติที่ไม่ทันสมัย ให้มีความเหมาะสม จะทำให้การทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถประกอบกิจการท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ อันเป็นการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยมีการปรับโครงสร้าง



องค์กรของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เพื่อให้สามารถดำเนินงานได้อย่างคล่องตัว โปร่งใส และมีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งเปิดโอกาสให้การทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินกิจการต่าง ๆ ภายใต้ขอบแห่งวัตถุประสงค์ได้กว้างขวางขึ้น อันสามารถรองรับการดำเนินกิจการที่เกี่ยวกับการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยได้อย่างเหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน

ประเด็นคำถามจากการอภิปรายในชั้นสภาผู้แทนราษฎร

๑. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ อย่างไร กับการแก้ไขเพิ่มเติมหน้าที่และอำนาจของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เช่น การให้การทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถกู้หรือยืมเงิน จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด และลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ทั้งในและนอกราชอาณาจักร รวมทั้งสามารถให้เช่าหรือพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยตามความจำเป็น และเห็นว่าการแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวจะทำให้การทำเรือแห่งประเทศไทยดำเนินกิจการได้อย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่ อย่างไร

นายวุฒิชิต กัลยาณมิตร : โดยส่วนตัวเห็นด้วยกับการแก้ไขเพิ่มเติมหน้าที่และอำนาจของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ จากประสบการณ์ที่เคยดำรงตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เห็นว่า เดิมการบริหารกิจการการรถไฟแห่งประเทศไทยมีข้อจำกัดในหลายด้าน แต่ต่อมาเมื่อมีการแก้ไขเพิ่มเติมหน้าที่และอำนาจของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้สามารถดำเนินกิจการต่าง ๆ ภายในขอบวัตถุประสงค์ได้กว้างขวางยิ่งขึ้นก็สามารถจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารจัดการทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทยได้อย่างครอบคลุมทั่วประเทศ ทำให้กิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทยเกิดความคล่องตัว และมีความก้าวหน้าเป็นอย่างมาก ดังนั้น หากมีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับหน้าที่และอำนาจ

ของการทำเรือแห่งประเทศไทยให้มีความทันสมัยและเหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบันแล้ว จะทำให้เกิดความยืดหยุ่นและคล่องตัวมากยิ่งขึ้น เพื่อที่จะพัฒนาและสร้างรายได้ให้แก่องค์กร อย่างไรก็ตามต้องคำนึงถึงกฎเกณฑ์ที่จะนำมาเป็นกรอบในการดำเนินงานเพื่อป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต เช่น ปัญหาเรื่องการทุจริตหรือการแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบ

อย่างไรก็ดี การอภิปรายร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่งนั้น เห็นว่าเนื้อหาการอภิปรายมีประโยชน์ต่อการพัฒนาและปรับปรุงการบริหารจัดการการทำเรือแห่งประเทศไทย และเมื่อร่างพระราชบัญญัติผ่านการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สามแล้ว วุฒิสภาก็มีหน้าที่ในการพิจารณาต่อไป ซึ่งต้องพิจารณาให้รอบด้านว่าบทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัตินี้มีความครอบคลุมและเหมาะสมต่อการดำเนินงานของการทำเรือแห่งประเทศไทยหรือไม่ โดยเฉพาะในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับประสิทธิภาพในการดำเนินการ และการแก้ไขปัญหา ทั้งกรณีที่การทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินการได้ด้วยตนเอง และกรณีที่จำเป็นต้องประสานงานกับหน่วยงานอื่นซึ่งอาจก่อให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินการ ทั้งนี้ ประเด็นดังกล่าวเป็นสิ่งที่สมควรได้รับการพิจารณาอย่างรอบคอบในชั้นวุฒิสภา จึงขอตั้งเป็นข้อสังเกตไว้

๒. ท่านเห็นว่า สมควรมีการกำหนดแนวทางหรือมาตรการเพิ่มเติมเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยหรือผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทยใช้อำนาจโดยมิชอบหรือกระทำการที่เป็นการขัดกันแห่งผลประโยชน์หรือไม่ อย่างไร



นายวุฒิชติ กัลยาณมิตร : ในการบริหารจัดการองค์กรในระดับนโยบายจำเป็นต้องมีการวางกรอบการดำเนินงานที่ชัดเจนตั้งแต่ต้น โดยเฉพาะในส่วนของผู้บริหารระดับสูง ได้แก่ ผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย ควรมีการกำหนดบทบาทหน้าที่อย่างเป็นระบบและสอดคล้องกัน โดยคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยมีหน้าที่หลักในการกำกับดูแลและกำหนดนโยบายในภาพรวม ในขณะที่ผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทยมีหน้าที่ในการจัดทำและเสนอยุทธศาสตร์หรือแผนการดำเนินงานในระดับรายปีและแผนระยะยาว (เช่น แผน ๕ ปี) เพื่อให้การดำเนินงานขององค์กรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสามารถประเมิณผลได้ ซึ่งภายหลังจากการดำเนินงานตามแผนที่กำหนดไว้แล้ว ควรมีการทบทวนและปรับปรุงแผนการดำเนินงานโดยพิจารณาจากปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ เพื่อไม่ให้เกิดข้อจำกัดในการบริหารและสร้าง

ความยืดหยุ่นในการตัดสินใจ ควรพิจารณาบทบาท รวมทั้งหน้าที่และอำนาจของแต่ละฝ่ายอย่างรอบคอบ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาความซ้ำซ้อนหรือความไม่คล่องตัวในการดำเนินงานขององค์กร อย่างไรก็ตาม ยังมีข้อกังวลเกี่ยวกับการใช้อำนาจเกินขอบเขต รวมถึงความเสี่ยงต่อการทุจริตและการแทรกแซงผลประโยชน์ขององค์กร ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพและความโปร่งใสในการดำเนินกิจการ ดังนั้น จึงเห็นควรให้มีระบบหรือกลไกในการตรวจสอบและถ่วงดุลการใช้อำนาจอย่างเหมาะสมควบคู่ไปด้วย

ประเด็นส่งท้ายและข้อเสนอแนะอื่น ๆ

นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร : จากสถานการณ์ปัจจุบัน จำเป็นต้องมีการติดตามความคืบหน้าในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการทำเรื่องแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ในชั้นสภาผู้แทนราษฎร อย่างใกล้ชิด ก่อนที่จะเข้าสู่กระบวนการพิจารณาในชั้นวุฒิสภา เพื่อพิจารณาว่าร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวได้รับการปรับปรุงและกลั่นกรองในระดับใดแล้ว ทั้งนี้ จากประสบการณ์ที่ส่งสมาในกระทรวงคมนาคมมาเป็นระยะเวลาประมาณ ๒๐ ปี หากยังมีข้อจำกัดและอุปสรรคบางประการที่อาจส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการดำเนินงานขององค์กร เห็นควรนำเรื่องดังกล่าวมาพิจารณาเพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหาเหล่านั้น อันเป็นการเสริมสร้างความคล่องตัวในการบริหารองค์กร ทั้งนี้ เชื่อว่า หากสามารถดำเนินการปรับปรุงในประเด็นดังกล่าวได้อย่างเหมาะสม การทำเรื่องแห่งประเทศไทยก็จะสามารถยกระดับขีดความสามารถในการสร้างรายได้ให้แก่รัฐได้อย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งหลังจากที่ร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สามแล้ว ในขั้นตอนของวุฒิสภา ยังมีความจำเป็นที่ต้องพิจารณาในรายละเอียดเพิ่มเติม โดยเฉพาะในส่วนที่อาจมีข้อสังเกตหรือข้อเสนอแนะที่สำคัญต่อการพัฒนาร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวให้มีความครบถ้วน สมบูรณ์ และตอบสนองต่อการบริหารงานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดต่อไป



Scan QR Code รับชมการสัมภาษณ์

นายวุฒิชัย กัลยาณมิตร

ประธานคณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา

ในฐานะคณะกรรมการธิการซึ่งได้รับมอบหมายจากประธานวุฒิสภาให้พิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัติฯ
ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๑๙



(ความยาว ๑๐.๕๓ นาที)

หมายเหตุ : เนื้อหาการสัมภาษณ์ที่ปรากฏในวิดีโอคลิป อาจมีความแตกต่างจากข้อมูลที่ปรากฏในเอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) ซึ่งเกิดจากกระบวนการตรวจสอบเนื้อหาทางวิชาการในเอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) เพื่อให้มีความครบถ้วน สมบูรณ์ หรือกระชับมากยิ่งขึ้น

ภาคผนวก

- : หนังสือสภาผู้แทนราษฎร ที่ สผ ๐๐๑๔/๘๖๖๗ ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๘
เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
กราบเรียน ประธานวุฒิสภา
- : ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
- : บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ
การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
- : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมาย
ของร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
- : รายงานสรุปการรับฟังความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติ
การทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.
- : แผนในการจัดทำกฎหมายลำดับรอง กรอบระยะเวลา
ตลอดจนสาระสำคัญของกฎหมายลำดับรอง
ร่างพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.



<https://qr.senate.go.th/sh/f/?k=5V595>

(โปรดแตะที่ URL)



“การตราพระราชบัญญัติของรัฐสภา”

“มาตรา ๘๑ ร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญและร่างพระราชบัญญัติ จะตราขึ้นเป็นกฎหมายได้ก็แต่โดยคำแนะนำและยินยอมของรัฐสภา

ภายใต้บังคับมาตรา ๑๔๕ ร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญและร่างพระราชบัญญัติ ที่ได้รับความเห็นชอบของรัฐสภาแล้ว ให้นายกรัฐมนตรีนำขึ้นทูลเกล้าทูลกระหม่อมถวายเพื่อพระมหากษัตริย์ทรงลงพระปรมาภิไธย และเมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับเป็นกฎหมายได้”

(บทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ มาตรา ๘๑)

ออกแบบโดย : สำนักการพิมพ์
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

๐ ๒๕๓๑ ๙๔๑๙, ๐ ๒๕๓๑ ๙๔๗๑ - ๒, ๐ ๒๕๓๑ ๙๔๗๕

