

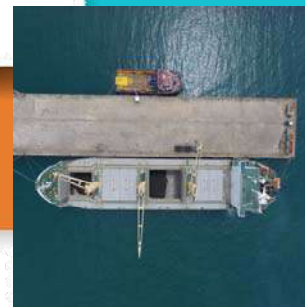


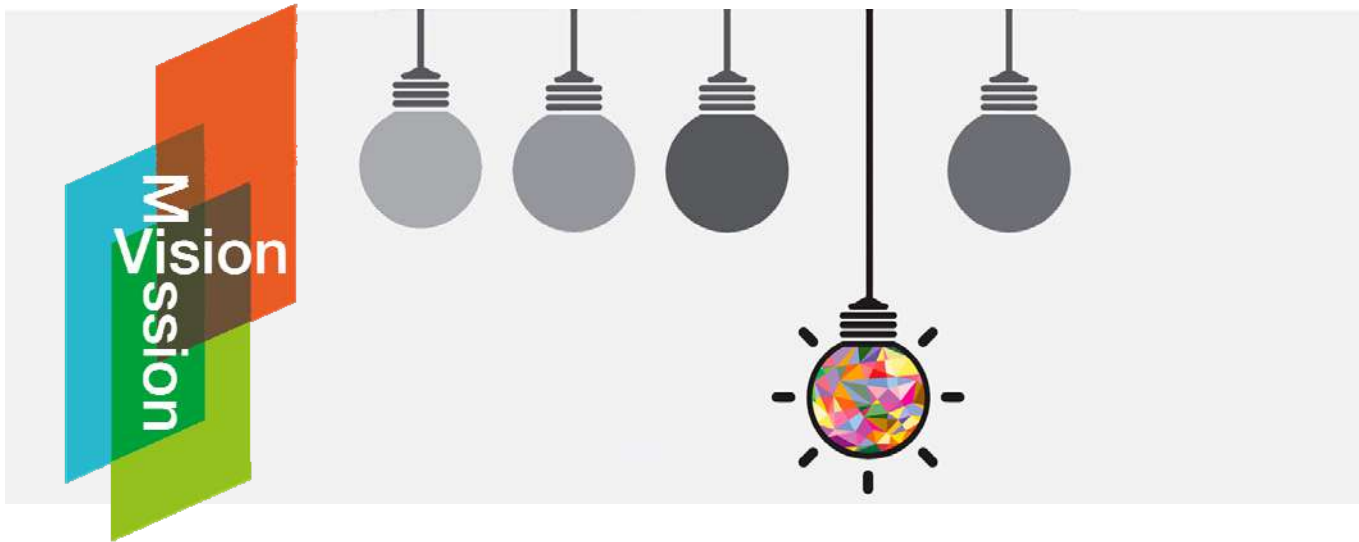
PRACHUAP PORT

บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด



年報 2018 ANNUAL REPORT





เป็นท่าเรือมาตรฐานสากล ที่ตอบโจทย์และสนอง
ความต้องการของลูกค้า

International Standard Port with suitable
solution and meet customers' requirements.



1. เพิ่มประเภทการขนถ่ายสินค้า การบริการ และสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อ
ครอบคลุมความต้องการของลูกค้า

Increasing in more cargoes' handling, services and facilities to cover
customers' requirements.

2. สร้างภาพลักษณ์ธุรกิจของบริษัทฯ ให้เป็นที่รู้จักและยอมรับ

To enhance our company corporate image of being recognized.



สารจากกรรมการผู้จัดการ

Message from Managing Director

ความสำเร็จที่เกิดขึ้นย่อมแสดงให้เห็นถึงการทุ่มเทความพยายามของบริษัทที่จะเดินหน้าพัฒนาธุรกิจในทุกด้าน ควบคู่ไปกับการรับผิดชอบต่อสังคม พร้อมด้วยการตระหนักถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตลอดจนห่วงโซ่อุปทาน เพื่อสร้างสรรค์คุณค่าอันจะนำไปสู่การเติบโตก้าวหน้าของกิจการอย่างยั่งยืน นอกจากนี้ ในด้านจริยธรรมองค์กรและการกำกับดูแล

สำหรับการดำเนินงานในรอบปี 2561 ถึงแม้ว่าภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศจะมีแนวโน้มขยายตัวได้ดีอย่างต่อเนื่อง แต่การดำเนินธุรกิจของบริษัทยังคงต้องเผชิญกับความท้าทายหลายด้าน อาทิ การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีมีการพัฒนาและมีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะเทคโนโลยีที่เข้ามามีบทบาทต่อการดำเนินชีวิตประจำวันอย่างนัยสำคัญและเชื่อว่าการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นย่อมหมายถึงโอกาสที่จะสร้างการเติบโตทางธุรกิจให้กับบริษัทด้วยเช่นกัน ตลอดเวลาที่ผ่านมามีบริษัทฯ จึงไม่เคยหยุดนิ่งที่จะพัฒนาธุรกิจในทุกด้าน โดยมีการวางแผนกลยุทธ์ทั้งแผนแบบระยะสั้นและระยะยาว เพื่อสร้างรากฐานการดำเนินธุรกิจให้มีความมั่นคง

ส่วนผลประกอบการในปี 2561 นี้บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 280 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากปี 2560 ซึ่งมีรายได้ทั้งสิ้น 238 ล้านบาท อยู่ร้อยละ 18 โดยบริษัทฯ มีกำไรสุทธิในปี 2561 จำนวนทั้งสิ้น 74 ล้านบาท

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังมีความมุ่งมั่นที่จะผลักดัน “ธุรกิจแห่งนวัตกรรม” เพื่อสร้างคุณค่าและความยั่งยืนให้กับธุรกิจ ด้วยการส่งเสริมให้เกิดการสร้างสรรค์ผลงานนวัตกรรม ทั้งกระบวนการทำงาน การบริการในรูปแบบต่างๆ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดความคิดในการสร้างสรรค์ผลงานนวัตกรรมใหม่ๆ พร้อมทั้งสร้างสัมพันธภาพที่ดีกับชุมชนและสังคม เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ “ประเทศไทย 4.0” การขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยนวัตกรรมซึ่งถือเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้แข็งแกร่งตามนโยบายของรัฐบาลในชุดปัจจุบัน

สุดท้ายนี้ในนามของคณะกรรมการบริษัท ใครขอขอบคุณลูกค้า ผู้ถือหุ้น พันธมิตรทางธุรกิจ และผู้มีอุปการคุณทุกท่าน ที่ให้ความเชื่อมั่นและสนับสนุนกิจการของบริษัทฯ ด้วยดีเสมอมา และที่สำคัญขอขอบคุณคณะผู้บริหารและพนักงานทุกท่าน สำหรับความมุ่งมั่นและทุ่มเทอย่างเต็มกำลังความสามารถ ในการบริหารและปฏิบัติงานอย่างมืออาชีพ ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จได้ตามเป้าหมาย บริษัทฯ ขอให้คำมั่นว่า บริษัทฯ จะดำเนินธุรกิจโดยคำนึงถึงประโยชน์ของลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ควบคู่ไปกับการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม ชุมชน เพื่อให้บริษัทฯ ทำเรือประจวบ จำกัด เป็นองค์กรคุณภาพที่เติบโตอย่างยั่งยืนตลอดไป

(นายดาวร คุณานันท์)
กรรมการผู้จัดการ

สารบัญ

สารจากกรรมการผู้จัดการ
บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด

2

จุดเด่นทางการเงิน

4

แผนผังองค์กร

5

คณะกรรมการบริษัท

6

ประวัติความเป็นมาและ
ข้อมูลทั่วไปของท่าเรือประจวบ

7

การบริหารท่าเรือ
และสิ่งอำนวยความสะดวก

8

ผลงานและเหตุการณ์สำคัญ
ในปี 2561

11

แนวโน้มธุรกิจ
ปี 2562

12

ผลการดำเนินงาน

17

เป้าหมายและแผนงานธุรกิจ
ในปี 2562

19

โครงสร้างการถือหุ้น
และการจัดการ

21

โครงสร้างการจัดการ
และการกำกับดูแลกิจการ

21

ทิศทางขององค์กรและความ
รับผิดชอบต่อสังคม

23

รายงานทางการเงิน

29

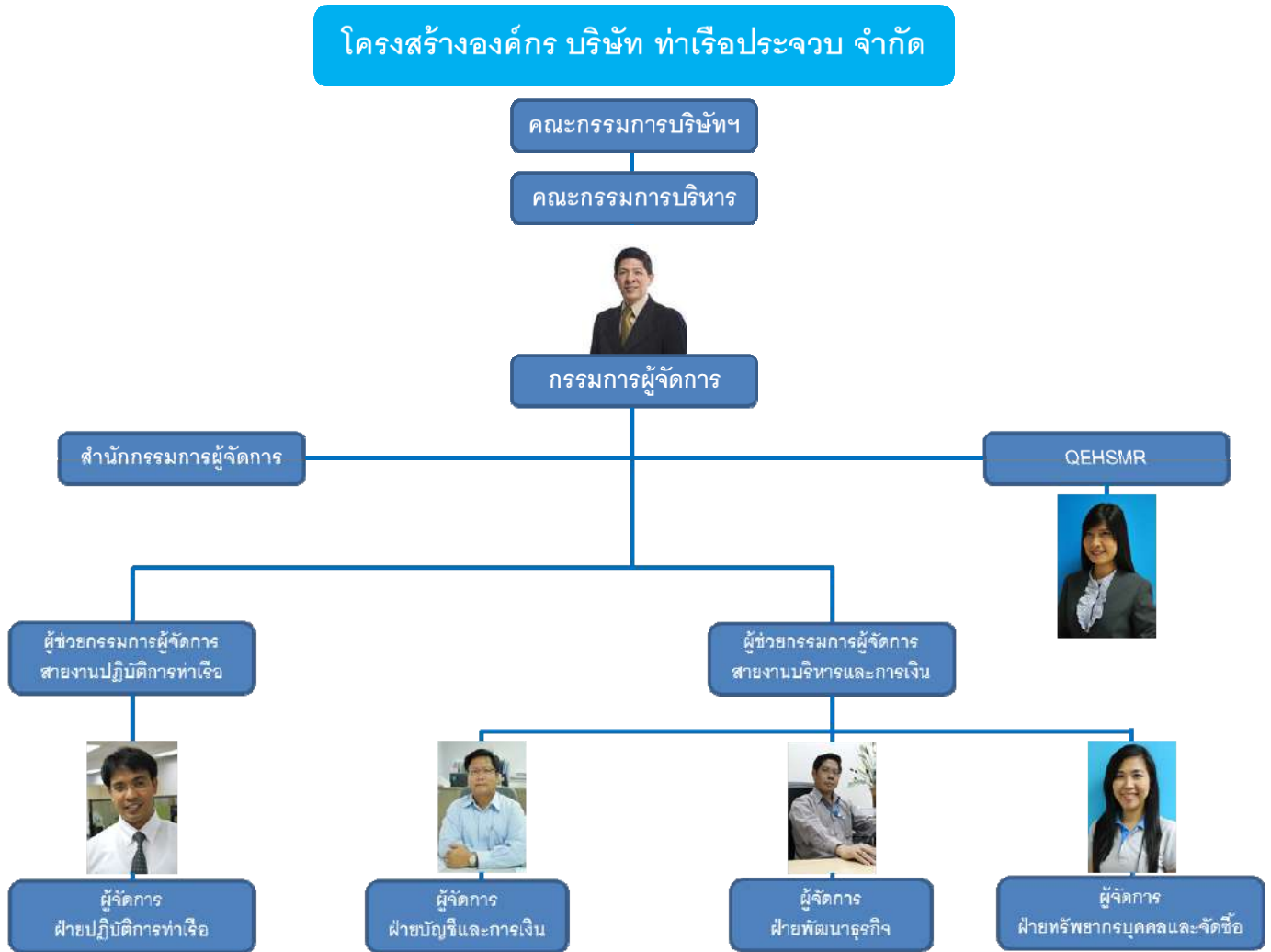
รางวัลแห่งความสำเร็จ
และความภาคภูมิใจ

30

ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด	2559	2560	2561
ข้อมูลจากงบการเงิน		(ล้านบาท)	
ยอดขายสุทธิและรายได้ค่าบริการ	282.38	238.38	280.05
รายได้รวม	285.79	243.25	283.13
กำไรสุทธิ	78.33	52.12	74.18
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	224.11	144.20	170.35
สินทรัพย์รวม	1,463.52	1,392.64	1,286.35
หนี้สินรวม	72.32	59.32	58.85
ข้อมูลผู้ถือหุ้น		(บาท)	
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น	36.59	34.81	32.15
กำไรสุทธิต่อหุ้น	1.95	1.3	1.85
อัตราส่วนทางการเงิน		(ร้อยละ)	
อัตราส่วนสภาพคล่อง	2.85	6.01	4.96
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนผู้ถือหุ้น	0.05	0.04	0.04
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	0.05	0.03	0.06
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	0.04	0.03	0.06
อัตรากำไรสุทธิ	0.27	0.21	0.26



คณะกรรมการบริษัท ทำเรื่องประจวบ จำกัด



นายสมชาย สุกตสรรัตน์
ประธานกรรมการบริษัท



นายกมล จันทิมา
กรรมการ



นายวิน วิริยประไพกิจ
กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร



นายวีระวิทย์ ดุลละถัมพะ
กรรมการ และกรรมการบริหาร



นายสมศักดิ์ ศิวะไพบุลย์
กรรมการ และกรรมการบริหาร



นายถาวร คณานับ
กรรมการ กรรมการบริหาร
กรรมการผู้จัดการ



นายสุรเดช มุขยางกูร
กรรมการ



นายอนูวัต ชัยกิตติวณิช
กรรมการ



นางสาวประภา วรอุตม์
กรรมการ

ประวัติความเป็นมา

บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด หรือมีชื่อย่อว่า “PPC” ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2533 ด้วยทุนจดทะเบียน 400 ล้านบาท สร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2537 โดยมีวัตถุประสงค์หลัก 2 ประการคือ

1. เพื่อรองรับการขยายตัวอย่างต่อเนื่องของกลุ่มอุตสาหกรรมเหล็กสหวิริยา
2. เพื่อรองรับความต้องการของกลุ่มลูกค้าอื่น ๆ ที่มีต่อท่าเทียบเรือน้ำลึก

PPC ได้เปิดให้บริการเต็มรูปแบบในปี พ.ศ. 2538 โดยสินค้าที่ให้บริการบรรทุกขนถ่ายส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่เกี่ยวข้องกับเหล็กของเครือสหวิริยา รวมถึงให้บริการกับลูกค้าอื่น ๆ ในการบรรทุกขนถ่ายสินค้าต่าง ๆ อีกด้วย เช่น น้ำมันปาล์ม , แร่ , ตู้คอนเทนเนอร์ , สินค้าเกษตร และอื่น ๆ

PPC ได้รับอนุญาตจากกระทรวงคมนาคมให้ประกอบกิจการท่าเรือพาณิชย์ นอกจากนี้ยังได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ที่ให้บริการท่าเทียบเรือสำหรับเรือเดินทะเล รวมถึงโรงพักสินค้าประเภทต่าง ๆ สำหรับการรับฝากเก็บสินค้าอีกด้วย

PPC เป็นท่าเรือน้ำลึก ให้บริการท่าเทียบเรือสำหรับเรือเดินทะเลพาณิชย์และเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป โดยมีบริการรับฝากเก็บสินค้า ท่าเรือประจวบถูกออกแบบให้สอดคล้องกับธรรมชาติของท้องทะเล และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม อยู่ห่างจากกลุ่มอุตสาหกรรมเหล็กเครือสหวิริยาในอำเภอบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ประมาณ 5 กิโลเมตร มีพื้นที่ท่าเรือและที่ดินติดกับท่าเรือรวมทั้งสิ้นประมาณ 600 ไร่ อีกทั้งยังมี **เขื่อนกันคลื่น (Break Water)** มีลักษณะคล้ายนูนเมอแรง วางตัวขนานกับตัวท่าเรือที่สร้างขึ้นจากวัสดุคอนกรีตหล่อสำเร็จรูป เป็นระยะทางทั้งสิ้น 1,400 เมตร โดยมีสันเขื่อนสูง 6.5 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลางทำหน้าที่รับแรงปะทะของคลื่นและลม เพื่อให้เรือสามารถจอดและทำงานได้ตลอดทั้งปี ซึ่งจะช่วยให้สามารถขนถ่ายสินค้าได้แม้ในช่วงฤดูมรสุม ทำให้มีมาตรฐานการให้บริการและศักยภาพการแข่งขันในระดับสากล สามารถรองรับการเติบโตของเศรษฐกิจทั้งจากกลุ่มอุตสาหกรรมในท้องถิ่น และจังหวัดใกล้เคียงได้เป็นอย่างดี

ปัจจุบันบริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด ได้มีการขยายและพัฒนารูปแบบของการบริการ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกประเภทต่าง ๆ ให้มีความหลากหลายมากขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับทิศทางของเศรษฐกิจของประเทศ

ข้อมูลทั่วไปท่าเรือ

วัน/เดือน/ปี	รายละเอียด / เหตุการณ์สำคัญ
4 มิถุนายน 2535	ดำเนินการก่อสร้างท่าเรือ เฟสที่ 1 ขนาดหน้าท่ายาวรวม 695 เมตร
18 กุมภาพันธ์ 2537	เปิดดำเนินการ พร้อมให้บริการเรือลำแรก ชื่อ M.V. SUNKO HEART
24 กุมภาพันธ์ 2537	ทำพิธีเปิดท่าเรือ โดย ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี ชวน หลีกภัย
2 กรกฎาคม 2546	เริ่มก่อสร้างท่าเรือ เฟสที่ 2 ขนาดความยาวหน้าท่ารวม 892 เมตร
15 กันยายน 2549	เปิดดำเนินการท่าเรือ เฟสที่ 2
8 พฤศจิกายน 2549	ทำพิธีเปิดท่าเรือ โดย ฯพณฯ พลเอกเปรม ติณสูลานนท์
14 ธันวาคม 2554	เซ็นสัญญาซื้อ-ขายเครน Gottwald
15 มีนาคม 2555	M.V. BBC TAXAS เรือบรรทุกเครน Gottwald
30 พฤษภาคม 2555	ทำพิธีเปิดการใช้งาน Gottwald Crane
16 มิถุนายน 2555	M.V. BLUE FIN เรือบรรทุก SLAB ลำแรกจาก SSI UK ซึ่งใช้ Gottwald Crane ยกสินค้า
30 มิถุนายน 2555	M.V. SHI DAI 20 เรือที่มีความยาวที่สุด 254 LOA. เข้าเทียบท่า
15 กรกฎาคม 2557	ซ้อมแผนรักษาความปลอดภัยท่าเรือและเรือ (ศรชล.เขต 1) ในรหัสฝึก NAPPEX 2014“ ร่วมกับทัพเรือภาคที่ 1 และหน่วยงานราชการต่างๆ



ที่ตั้ง

- สำนักงานกรุงเทพ** เลขที่ 28/1 อาคารประภาวิทย์ ชั้น 6 ถนนสุรศักดิ์ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์ (02) 6300323 - 32 โทรสาร (02) 2367057
- สำนักงานบางสะพาน (ท่าเรือ)** เลขที่ 62 อาคารท่าเรือประจวบ ชั้น 2 หมู่ 3 ตำบลแม่รำพึง อำเภอบางสะพาน
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 77140
โทรศัพท์ (032) 693102 - 17 โทรศัพท์ (สายตรง) (032) 693125
โทรสาร (032) 693123 <http://www.ppc.co.th>

การบริหารท่าเรือ

บริษัทฯ ได้นำระบบมาตรฐานสากลมาดำเนินการบริหารท่าเรือ เพื่อให้มั่นใจว่าได้ให้บริการตามมาตรฐานสากล และได้รับการรับรองมาตรฐานการดำเนินงานสากลระหว่างประเทศ เพื่อให้มั่นใจว่าได้ให้บริการตามมาตรฐาน “ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (ISPS Code)” อีกทั้งได้มีการพัฒนาระบบการทำงานอย่างต่อเนื่อง ภายใต้สโลแกน **“มุ่งเน้นความปลอดภัย ใส่ใจสิ่งแวดล้อม พร้อมคุณภาพการบริการ ตามมาตรฐานสากล”** ซึ่งประกอบด้วย

- ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (ISPS Code) โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี หนังสือรับรองเลขที่ 59/2548
- มาตรฐานระบบบริหารงาน **Certificate of Approval No. BGK 0403720**
 - ระบบการจัดการบริหารคุณภาพ ISO9001
 - ระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO14001
 - ระบบการจัดการอาชีวอนามัย และความปลอดภัย OHSAS18001



นโยบายคุณภาพ

“ เป็นท่าเรือพาณิชย์ ที่มีมาตรฐานการให้บริการที่ดี และพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อความพึงพอใจของลูกค้า ”



อุปกรณ์อำนวยความสะดวกในเขตท่าเรือ

- เรือลากจูงขนาด 3,100 แรงม้า 3 ลำ
- Gantry Crane ขนาด 20 ตัน 2 ตัว / ขนาด 30 ตัน 2 ตัว
- Port Station 67 (Call Sign: HSC320)
- นำร่องเอกชนและเครื่องมือช่วยในการเดินเรือตามมาตรฐานสากล
- Mobile Harbor Crane 100 ตัน 2 ตัว
- Weigh Bridge 100 tons

สินค้าผ่านท่าเรือประจวบ

- ส่วนใหญ่เป็นผลิตภัณฑ์จากเหล็ก
- สินค้าอื่นๆ เช่น ตู้คอนเทนเนอร์, น้ำมันปาล์ม, เครื่องจักร, แร่, และ Wood Chip

สิ่งอำนวยความสะดวก

ภายในเขตท่าเรือ บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด ได้จัดพื้นที่และสถานที่เก็บสินค้าหลายรูปแบบ คลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse) โรงพักสินค้าภายในเขตท่าเทียบท่าเรือ (Transit Shed) พื้นที่กลางแจ้งสำหรับสินค้าทั่วไป (Open Storage Yard) รวมทั้งพื้นที่อเนกประสงค์ (Marchelling Yard) ซึ่งอยู่ภายใต้การควบคุมของกรมศุลกากร ตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

คลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse) เป็นเขตพื้นที่ที่จัดตั้งขึ้นเพื่อประโยชน์ในการเก็บรักษาของที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ (การบรรจุหรือแบ่งบรรจุ การขนถ่ายสินค้า การกระจายสินค้า) และเพื่อกิจการอื่นๆ ที่เป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ โดยของที่นำเข้ามาฝากเก็บในเขตดังกล่าว จะได้รับสิทธิประโยชน์ยกเว้นอากรนาน 2 ปี และสามารถทยอยสินค้าออกโดยชำระอากรตามจำนวนสินค้าที่นำออก โดยมีพื้นที่ประมาณ 80 ไร่ และมีโรงพักสินค้าขนาด 1,000 ตารางเมตร

โรงพักสินค้าภายในเขตท่าเทียบท่าเรือ ทำให้ผู้ใช้บริการสามารถดำเนินพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าได้ที่ท่าเรือ และสามารถคงสินค้าที่นำเข้รพักไว้เพื่อการตรวจปล่อยในเขตท่าเทียบท่าเรือได้ไม่เกิน 2 เดือน 15 วัน โดยมีพื้นที่กลางแจ้งสำหรับวางพักสินค้าดังกล่าวประมาณ 13 ไร่ และมีโรงพักสินค้าขนาด 1,000 ตารางเมตรไว้ให้บริการ

พื้นที่กลางแจ้งสำหรับฝากเก็บสินค้าทั่วไป อยู่นอกเขตท่าเทียบท่าเรือรวม 70 ไร่ จำแนกเป็นพื้นที่สำหรับสินค้าทั่วไปจำนวน 47 ไร่ และสินค้าเทกองอีก 23 ไร่ นอกจากนี้ยังมีลานจัดเรียงตู้คอนเทนเนอร์ ขนาดความจุ 300 TEUs ไว้บริการ



พื้นที่เอนกประสงค์ บริษัทฯ มีพื้นที่ประมาณ 400 ไร่ หรือ ประมาณ 640,000 ตารางเมตร ไว้บริการ ดังนี้

- ระบบการสื่อสารและเครื่องหมายช่วยการเดินเรือ **ทุ่นนำร่อง (Sea Buoy)**
- สถานีท่าเรือประจวบ ช่อง 67 (Call Sign : HSC320) หรือ VHF 156
- เรือลากจูงขนาด 3,100 แรงม้า ให้บริการจำนวน 3 ลำและเรือรับเชือก / Bollard Pull 45 Tons
- ระบบการสื่อสารที่ได้มาตรฐานสากล ใช้ช่องสัญญาณที่ 16
- มีการจัดเตรียมกรมกรแรงงานสำหรับทุกๆ กิจกรรม ตลอด 24 ชั่วโมง
- เจ้าหน้าที่กรมศุลกากร
- เจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า
- ตรวจคนเข้าเมือง และกองควบคุมโรคติดต่อ
- บริการแบบครบวงจร (One Stop Service) ผู้ใช้บริการสามารถดำเนินการได้แบบเบ็ดเสร็จทุกขั้นตอน ทั้งในเรื่อง ของการเทียบท่า การขนถ่าย การขนย้าย การนำฝาก การดำเนินพิธีการศุลกากร ณ จุดให้บริการ ที่ท่าเรือเพียงแห่งเดียว

ขีดความสามารถของท่าเรือ

บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด ประกอบด้วยท่าเทียบเรือที่เปิดให้บริการแล้วดังนี้

- ท่าเทียบเรือ A 1 - A 2
- ท่าเทียบเรือ B 1 - B 2
- ท่าเทียบเรือ C1 - C 5
- ท่าเทียบเรือ Barge D 1 - D 4

เตรียมความพร้อมสำหรับภาวะฉุกเฉิน

● **ทุ่นกักน้ำมัน (Oil Containment Boom)** เป็นอุปกรณ์ที่ใช้ในการกักน้ำมันหากเกิดการรั่วไหลของน้ำมันในปริมาณมาก มีความยาวถึง 1,000 เมตร ซึ่งได้รับการออกแบบให้สามารถใช้งานกลางแจ้งได้ตลอดเวลา มีระยะลอยเหนือน้ำ (Free board) 30 ซม. และระยะกั้นได้น้ำ (Skirt) 70 ซม. ตลอดจนฝึกอบรมการซ้อม ทุ่นกักน้ำมันให้แก่พนักงาน เพื่อให้มีความพร้อมอยู่เสมอ

● **รถดับเพลิง , เรือดับเพลิง (Fire Boat , Extinguisher)** เป็นอุปกรณ์ที่ใช้ในกรณีเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน และป้องกันบรรเทาสาธารณภัย เพื่อใช้ในท้องถิ่นอำเภอบางสะพาน และภายในบริษัทฯ รวมทั้งบริษัทในเครือสหวิริยา



การส่งเสริมการลงทุน (BOI)

วัน / เดือน / ปี	รายละเอียด
17 กุมภาพันธ์ 2537	- ได้รับอนุมัติส่งเสริมการลงทุนท่าเรือ เฟสที่ 1 และเรือลากจูง 2 ลำ (TUG1-2)
31 กรกฎาคม 2545	- ได้รับอนุมัติส่งเสริมการลงทุนเรือลากจูง 2 ลำ (TUG3-4)
10 มิถุนายน 2547	- ได้รับอนุมัติส่งเสริมการลงทุนท่าเรือ เฟสที่ 2
29 ตุลาคม 2547	- ได้รับอนุมัติส่งเสริมการลงทุนเรือลากจูง 1 ลำ (TUG5)
14 กุมภาพันธ์ 2555	- ได้รับอนุมัติส่งเสริมการลงทุนโครงการปรับปรุงท่าเทียบและขยายบริการเพื่อรองรับเรือขนาดใหญ่
6 มีนาคม 2555	- ได้รับอนุมัติส่งเสริมการลงทุน Gottwald Crane 2 ตัว
29 ธันวาคม 2559	- ได้รับอนุมัติส่งเสริมการลงทุนเรือกลตันลากจูง
10 ตุลาคม 2561	- ได้รับอนุมัติส่งเสริมการลงทุน Conveyor
10 ตุลาคม 2561	- ได้รับอนุมัติส่งเสริมการลงทุน Crane & Reach Stacker

ผลงานและเหตุการณ์สำคัญในปี 2561

มีนาคม	'ท่าเรือประจวบ' จัดอบรมหลักสูตร "Happy Workplace"
	'ท่าเรือประจวบ' เปิดบ้านเป็นเจ้าภาพจัดประชุมกลุ่มเพชรสมุทรคีรี
มิถุนายน	'ท่าเรือประจวบ' รับประกาศเกียรติบัตรวันทะเลโลก World Ocean Day
กรกฎาคม	"ท่าเรือประจวบ" ศึกษาดูงานโครงการท่าเรือโมเดลโซนตะวันออก
กันยายน	'ท่าเรือประจวบ' จัดงานสัปดาห์ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม Safety week 2018
ตุลาคม	'ท่าเรือประจวบ' ขนถ่ายสินค้าทางรถไฟ ก่อสร้างรางรถไฟทางคู่ เฟส 1

แนวโน้มธุรกิจปี 2562 : จะเติบโตในระดับปานกลางท่ามกลางเงินเฟ้อในระดับต่ำ

ในช่วง 2-3 ไตรมาสที่ผ่านมา ภาวะเศรษฐกิจโลกได้ผ่านพ้นการเติบโตในระดับสูงที่พร้อมเพรียงกันด้วยผลกระทบและความไม่ชัดเจนที่เกิดขึ้นจากข้อพิพาททางการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีนที่ส่งผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ในส่วนของปัจจัยบวก ราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ปรับลดลงในช่วงที่ผ่านมาจะเป็นปัจจัยที่ช่วยประคับประคองไม่เพียงแต่เศรษฐกิจของประเทศที่พัฒนาแล้ว แต่ยังรวมถึงกลุ่มเศรษฐกิจประเทศเกิดใหม่ ดังนั้น คาดว่าภาวะเศรษฐกิจโลกในปี 2562 น่าจะอยู่ในภาวะของการชะลอตัวลง แต่ยังไม่ถึงขั้นเข้าสู่ภาวะถดถอย ซึ่งปัจจัยทางภาวะเศรษฐกิจและนโยบายของกลุ่มประเทศเศรษฐกิจหลักที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจโดยรวมในปี 2562 อันได้แก่

1. การชะลอตัวของอัตราการเติบโตของ GDP รายไตรมาสของสหรัฐฯ รวมถึงผลจากมาตรการกระตุ้นทางการคลังที่จะทยอยลดลงในปี 2562 แสดงให้เห็นว่าภาวะเศรษฐกิจของสหรัฐฯ ได้เติบโตผ่านจุดสูงสุดแล้ว นอกจากปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายแล้วสภาพทางการเงินในปี 2562 น่าจะตึงตัวขึ้นมากจากการปรับลดขนาดของงบดุลที่ปรับลดลงในอัตราที่สูงสุดแล้วเช่นกัน แม้ตลาดแรงงานจะตึงตัว แต่การเติบโตน่าจะชะลอลงจากแรงหนุนจากนโยบายการเงินแบบผ่อนคลายนโยบายการเงินแบบผ่อนคลายนโยบายการเงินที่คอบยสนับสนุนภาวะเศรษฐกิจจะเริ่มทยอยลดลง ไม่เพียงจากการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายอย่างต่อเนื่องของธนาคารกลางสหรัฐฯ (Fed) เท่านั้น แต่ยังเป็นผลมาจากการปรับลดขนาดของงบดุลที่จะเริ่มลดลงอย่างเต็มอัตรา ขนาดของงบดุลจะปรับลดอย่างเต็มอัตรา ในส่วนของนโยบายการเงิน คาดว่าจะมีการดำเนินนโยบายการเงินที่ตึงตัวขึ้นอย่างเต็มรูปแบบในปี 2562

2. คาดว่าภาวะเศรษฐกิจจีนจะยังชะลอตัวลงในปี 2562-63 (เฉลี่ย 6.2% ในปี 2562-63 เทียบกับที่ 6.6% ในปี 2561) ข้อพิพาททางการค้าเริ่มส่งผลกระทบต่อตัวเลขทางเศรษฐกิจอย่างชัดเจนมากขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2561 และคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อเนื่องในปี 2562 หากทั้งทางสหรัฐฯ และจีนไม่สามารถบรรลุข้อตกลงทางการค้าได้

- ก่อนที่จะเกิดข้อพิพาททางการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีน รัฐบาลจีนพยายามที่จะลดหนี้สินโดยเพิ่มอัตราการเติบโตของสินเชื่อ อย่างไรก็ตาม หลังเริ่มได้รับผลกระทบจากการเรียกเก็บภาษีการค้าของสหรัฐฯ รัฐบาลจีนจึงหันไปมุ่งเน้นยังการบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้นแทน โดยคาดว่าธนาคารกลางของจีน (PBOC) และรัฐบาลจีนพร้อมที่จะผ่อนคลายนโยบายการเงินลงในปี 2562 (เช่น เพิ่มสภาพคล่องและลดค่าเงินหยวน) และเพิ่มการลงทุนในโครงการโครงสร้างพื้นฐานมากขึ้น

- ในกลุ่มประเทศเศรษฐกิจหลัก จีนเป็นประเทศเดียวที่ประสบปัญหาหนี้สินเพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยเฉพาะหนี้สินของภาคเอกชน ซึ่งรวมทั้งกลุ่มธุรกิจและครัวเรือน แต่ไม่ถือว่าเป็นปัญหาใหม่แต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม จากภาวะเศรษฐกิจที่เริ่มปรับชะลอตัวลงและนโยบายการเงินที่ผ่อนคลายนโยบายการเงินมากขึ้น จึงคาดว่าตลาดอาจจะเริ่มกลับมากังวลเรื่องความสามารถในการชำระหนี้ของภาคธุรกิจที่มีการกู้ยืมในระดับสูงอย่างต่อเนื่อง

3. ธนาคารกลางยุโรป (ECB) ส่งสัญญาณที่ชัดเจนว่ามาตรการ QE จะสิ้นสุดลงในไตรมาส 4/2561 อย่างไรก็ตาม ECB ยังตั้งเป้าการรักษาขนาดงบดุลให้อยู่ในระดับเดิมไปอีกระยะหนึ่ง ประมาณการล่าสุดของ ECB คาดว่าจะมีการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายในช่วงฤดูร้อนของปี 2562 อย่างไรก็ตาม จาก GDP ของยูโรโซนที่เติบโตช้าลงในช่วงที่ผ่านมา คาดว่าทาง ECB จะปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายครั้งแรกนับตั้งเดือน ก.ค. 2554 ในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2562

4. การดำเนินนโยบายการเงินแบบผ่อนคลายเป็นของญี่ปุ่นจะช่วยบรรเทาผลกระทบจากการปรับขึ้น VAT คาดจะปรับขึ้น VAT (จาก 8% เป็น 10%) ในเดือน ต.ค. 2562 การปรับขึ้น VAT ครั้งล่าสุดของรัฐบาลญี่ปุ่นเมื่อเดือน เม.ย. 2557 (จาก 5% เป็น 8%) แสดงให้เห็นว่าอุปสงค์ในการบริโภคของภาคเอกชนจะเร่งตัวขึ้นก่อนที่จะมีการปรับขึ้น VAT แต่ภายหลังจากนั้นจะปรับลดลงอย่างรวดเร็ว ก่อนที่ยอดขายปลีกถึงจะเริ่มฟื้นตัวขึ้นในลักษณะของ V-shape แต่ท้ายที่สุดแล้ว คาดว่าภาวะเศรษฐกิจโดยรวมจะไม่ได้รับผลกระทบอย่างมีนัยจากการปรับขึ้น VAT อย่างมีนัยสำคัญ และเชื่อว่าจะยังคงผ่อนคลายนโยบายการเงิน แม้ว่าธนาคารกลางญี่ปุ่น (BOJ) ได้ส่งสัญญาณชัดเจนว่า BOJ จะเริ่มดำเนินนโยบายการเงินที่เข้มงวดมากขึ้น (เช่น ลดขนาดการซื้อสินทรัพย์ และ เพิ่มเป้าหมายอัตราดอกเบี้ยพันธบัตรอายุ 10 ปี ขึ้นจาก 0.1% เป็น 0.2%) อย่างไรก็ตาม นอกจากการปรับขึ้น VAT แล้วคาดว่า อัตราเงินเฟ้อที่ยังฟื้นตัวช้าจะทำให้ BOJ ดำเนินนโยบายการเงินที่ เข้มงวดช้ากว่าธนาคารกลางประเทศเศรษฐกิจหลักอื่นๆ โดยในส่วนของอัตราดอกเบี้ยนโยบาย นายคุโรดะ ตั้งเป้าอัตราดอกเบี้ยให้อยู่ในระดับต่ำตามเดิมไปอีกระยะหนึ่ง

5. ประมาณการราคาน้ำมันดิบดูไบ ปี 2562/63 อยู่ที่ 67/65 ดอลลาร์ ฯ / บาร์เรล คาดว่าอุปทานจะเป็นตัวกำหนดราคาน้ำมันทั่วโลก มองว่า ราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ผันผวนสูงขึ้นในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2561 เป็นผลมาจาก 2 ปัจจัย ได้แก่

- อุปทานที่ลดลงจากการที่สหรัฐฯ คว้ามาตรการส่งออกน้ำมันของอิหร่านและเวเนซุเอล่า
- อุปทานที่เพิ่มขึ้นทั้งจากกลุ่มประเทศ OPEC ในเดือน ต.ค. (โดยเฉพาะจากสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์และซาอุดีอาระเบีย) และจากนอกกลุ่มประเทศ OPEC โดยเฉพาะจากสหรัฐฯ และรัสเซีย

จากปัจจัยดังที่ได้กล่าวข้างต้นเกี่ยวกับแนวโน้มเศรษฐกิจโลก สรุปได้ว่า ปัจจัยสำคัญหลักๆ 4 ประการที่จะส่งผลต่อภาวะเศรษฐกิจไทยและการลงทุนในปี 2562 มีดังต่อไปนี้

1. ราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ปรับลดลงอย่างมีนัยจะเป็นปัจจัยที่ช่วยประคับประคองการขยายตัวของเศรษฐกิจโลก
2. เศรษฐกิจโลกปี 2562 มีแนวโน้มที่จะเติบโตชะลอลง แต่ยังไม่เข้าสู่ภาวะถดถอย
3. นโยบายการเงินของธนาคารกลางหลักที่จะเริ่มเข้มงวดขึ้นและจะมีการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายอย่างช้าๆ
4. คาดข้อพิพาททางการค้าในหลายๆ ประเทศ รวมทั้งความกังวลต่อตลาดเกิดใหม่จะบรรเทาลง เนื่องจากแนวโน้มการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยของ Fed ที่คาดว่าจะช้าลงและราคาน้ำมันที่ปรับลดลง

ปัจจัยสำคัญต่อเศรษฐกิจไทย

1. ปรับลดประมาณการอัตราการเติบโตของมูลค่าการส่งออกปี 2562 ลงเหลือ 5.5% จาก 7.2% เพื่อสะท้อนอัตราการเติบโตของเศรษฐกิจโลกที่ชะลอลง ทั้งนี้ได้รวมผลกระทบเชิงลบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากข้อพิพาททางการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีนไว้ในประมาณการการเติบโตการส่งออกของไทยในปี 2562 โดยตั้งข้อสมมติฐานว่าสหรัฐฯ เรียกเก็บภาษีจากสินค้านำเข้าจากจีนมูลค่า 2.5 แสนล้านดอลลาร์ฯ โดยกำหนดให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค. 2562-63

2. มูลค่าการนำเข้าคาดว่าจะชะลอลงจากราคาน้ำมันที่ปรับลดลง นอกจากการปรับลดคาดการณ์การเติบโตของมูลค่าการส่งออก แล้ว ยังได้ปรับลดประมาณการมูลค่าการนำเข้าวัตถุดิบ (คิดเป็นสัดส่วน 40% ของมูลค่านำเข้ารวมในปี 2561) นอกจากนี้ ราคาน้ำมันในตลาดโลกที่มีแนวโน้มลดลง คาดว่าจะส่งผลให้มูลค่าการนำเข้าสินค้าที่เกี่ยวข้องของเชื้อเพลิงปรับลดลงเช่นกัน (สัดส่วน 17% ของมูลค่านำเข้ารวม) จึงได้ปรับลดประมาณการอัตราการเติบโตของมูลค่าการนำเข้าในปี 2562 ลงเหลือ 7.4% จากคาดการณ์ก่อนหน้านี้ 9.2%

3. การบริโภคในประเทศยังคงฟื้นตัวไม่ทั่วถึง โดยราคาขายพาราที่ทรงตัวในระดับต่างจะยังเป็นปัจจัยกดดันต่อรายได้เกษตรกร

4. ค่าจ้างนอกภาคเกษตรจะยังคงปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง อัตราการเติบโตของค่าจ้างในกลุ่มอุตสาหกรรมการผลิตและภาคการท่องเที่ยว (คิดเป็นสัดส่วน 23% ของการจ้างงานรวม) เริ่มเห็นภาพการชะลอตัวลง ซึ่งเป็นผลจาก

5. ภาครัฐบาลออกมาตรการกระตุ้นการใช้จ่ายก่อนการเลือกตั้งโดยคาดว่าจะมุ่งเน้นไปที่มาตรการให้ความช่วยเหลือทางด้านรายได้ ช่วยลดค่าครองชีพ และเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ นอกจากนี้ ยังมีมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจที่ ให้ความช่วยเหลือเฉพาะกลุ่ม โดยเฉพาะกลุ่มผู้มีรายได้น้อยและกลุ่มผู้สูงอายุ มาตรการของภาครัฐที่ประกาศออกมา ซึ่งรวมเป็นเงินงบประมาณ จำนวน 8.2 หมื่นล้านบาท (คิดเป็น 0.5% ของ GDP) โดยมาตรการส่วนใหญ่จะมีผลบังคับใช้ในช่วงเดือน ธ.ค. 2561 - ก.ย. 2562 ขณะที่มาตรการที่มีผลบังคับใช้ทันทีมี 2 มาตรการ ซึ่งเป็นมาตรการที่ ให้ความช่วยเหลือทางด้านรายได้คือ

- เงินช่วยเหลือด้านรายได้แก่ผู้มีรายได้น้อยจำนวน 500 บาท/คน (จำนวน 14.5 ล้านคนที่ ลงทะเบียนผ่านการขอรับบัตรสวัสดิการผู้มีรายได้น้อยกับรัฐบาล)

- เงินช่วยเหลือผู้สูงอายุจำนวน 1,000 บาท/คน (จำนวน 3.5 ล้านคนตามการลงทะเบียนกับภาครัฐ) คิดเป็นเงินงบประมาณรวม 1.08 หมื่นล้านบาท (0.06% ของ GDP) ซึ่งไม่คาดว่าจะเกิดผลกระทบเชิงบวกอย่างมีนัยต่อการบริโภคภาคเอกชน ในไตรมาส 4/2561

6. มาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยว โดยมุ่งเน้นดึงดูดนักท่องเที่ยวชาวจีนให้กลับมาท่องเที่ยวในประเทศไทย หลังจากจำนวนนักท่องเที่ยวชาวจีนที่ปรับลดลงไปอย่างมีนัย รัฐบาลกลับมาใช้มาตรการที่ดำเนินในอดีต เช่น การยกเว้นค่าธรรมเนียมวีซ่าท่องเที่ยว, วีซ่าท่องเที่ยวแบบเข้าออกได้สองครั้ง (double entry visa), การอนุญาตกลับเข้ามาในไทยได้อีก หลังจากเดินทางออกนอกราชอาณาจักร (re-entry visa), ยกเว้นวีซ่าเวลา 30 วัน สำหรับการเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศ ซึ่งมาตรการดังกล่าวทั้ง 4 มาตรการจะบังคับใช้กับ 21 ประเทศ ซึ่งรวมประเทศจีนด้วย คิดเป็นสัดส่วน 35% ของจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติรวมในไทยในปี 2560 มาตรการด้านความปลอดภัยคาดว่าจะต้องใช้เวลาอีกระยะ แม้รัฐบาลจะประกาศยกเว้นค่าธรรมเนียมวีซ่าท่องเที่ยว แต่ก็ยังคงคาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติจะยังคงฟื้นตัวอย่างช้าๆ ในไตรมาส 4/2561 และไตรมาส 1/2562 เนื่องจากมาตรการความปลอดภัยที่เป็นปัจจัยเรียกความเชื่อมั่นจากนักท่องเที่ยวชาวจีนให้กลับเข้ามาเที่ยวในไทยอีกครั้ง ยังต้องใช้เวลาดำเนินการอีกระยะหนึ่ง คาดจำนวนนักท่องเที่ยวที่ 39.5 ล้านคน และ 41 ล้านคนในปี 2562/63 ซึ่งคิดเป็นอัตราการเติบโตที่ 5.0%/4.0% YoY ตามลำดับ

7. เดินหน้าโครงการโครงสร้างพื้นฐานภาครัฐอย่างต่อเนื่องในปี 2562 - 2563 นอกเหนือจากโครงการโครงสร้างพื้นฐานที่ประกาศโดยภาครัฐภายใต้ แผนปฏิบัติการ 1 และ 2 (ในปี 2559-60) เราคาดว่าอุปสงค์ต่อโครงสร้างพื้นฐานในจังหวัดใหญ่อื่นๆ จะปรับสูงขึ้นด้วยแรงหนุนจากจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวที่ปรับสูงขึ้นอย่างรวดเร็วในพื้นที่จังหวัดดังกล่าว เช่น โครงการในเขต EEC: ไม่เพียงแต่ปรับปรุงพื้นที่อุตสาหกรรม แต่จะยกระดับพื้นที่ฝั่งเมืองด้วย รัฐบาลจะยังคงมีมาตรการจูงใจด้านภาษีและแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการลงทุนเพื่อดึงดูด FDI เข้าสู่พื้นที่ โครงการ EEC โดยเฉพาะในส่วนของอุตสาหกรรมเป้าหมาย นอกจากนี้ พื้นที่ EEC ก็มีโอกาสได้รับการพัฒนาเป็นเขตเมือง เพื่อลดปัญหาความแออัดในกรุงเทพฯ ลง ซึ่งมองว่า โครงการคมนาคมขนาดใหญ่ เช่น รถไฟความเร็วสูงเชื่อมตอ 3 สนามบิน (สุวรรณภูมิ ดอนเมือง และอู่ตะเภา) จะเป็นปัจจัยสำคัญที่จะเร่งการขยายตัวของพื้นที่ เมืองในเขตพื้นที่ EEC

8. คาดอัตราเงินเฟ้อจะยังคงชะลอต่อไป และมองว่าการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยจะเป็นไปอย่างช้าๆ โดยได้ปรับลดประมาณการอัตราเงินเฟ้อปี 2562 - 2563 ลงเป็น 1.1% / 1.0% (จาก 1.7%/2.2%) หลังจากการปรับลดสมมติฐานราคาน้ำมันลง กอปรกับอัตราเงินเฟ้อพื้นฐานและราคาอาหารสดที่ฟื้นตัวขึ้นช้าเทียบกับกรอบเป้าหมายอัตราเงินเฟ้อของ ธปท. ที่อยู่ระหว่าง 1% - 4% ประมาณการของเราถือว่าอัตราเงินเฟ้ออยู่ในระดับที่ต่ำเป็นอย่างมากในช่วงปีถัดๆ ไป ทั้งนี้คาดว่า อัตราเงินเฟ้อพื้นฐานซึ่งไม่นับรวมผลจากราคาน้ำมันและอาหารสดในช่วงปี 2562/2563 จะอยู่ที่ 0.9% / 1.1% ตามลำดับ

9. คาดว่าจะปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ย 2 ครั้ง (50 bps) ในปี 2562 เป็นการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยอย่างช้าๆ ในปี 2562 นอกเหนือจากประเด็นการเติบโต อย่างยั่งยืนของภาวะเศรษฐกิจ เสถียรภาพทางราคาและทางการเงิน ทาง ธปท. ยังเพิ่มความสำคัญต่อประเด็นขีดความสามารถในการดำเนินนโยบายการเงินในอนาคต (policy space) เป็นอีกประเด็นสำคัญในการกำหนดทิศทางทางการเงินดำเนินนโยบายการเงิน กนง. จะให้ความสำคัญกับขีดความสามารถในการดำเนินนโยบายในการกำหนดทิศทางนโยบายการเงินในปี 2562 อย่างไรก็ตาม ด้วย downside risk ต่อภาพการเติบโตของภาวะเศรษฐกิจ แรงกดดันจากอัตราเงินเฟ้อที่ต่ำ และมาตรการกำกับดูแลสถาบันการเงินที่ประกาศออกมา จึงคาดว่าจะมีการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายเพียง 2 ครั้งในปี 2562 โดยครั้งแรกจะปรับขึ้นในไตรมาส 1/2562 และปรับขึ้นอีกครั้งในช่วงครึ่งหลังของปี 2562

10. คาดค่าเงินบาท/ดอลลาร์ฯ โดยเฉลี่ยอ่อนค่าลงในปี 2562 ที่ 33.4 บาท (เทียบ 32.3 บาทในปี 2561) ปัจจัยสำคัญที่กำหนดทิศทางของค่าเงินบาท/ดอลลาร์ฯ อย่างไรก็ตาม มีอีก 2 ปัจจัยที่อาจจุดค่าเงินบาท/ดอลลาร์ฯ ลงคือการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายของ ธปท. และ ECB คาดว่าสถานะการเงินดุลของบัญชีเดินสะพัดของไทยจะมีผลต่อค่าเงินบาทที่ค่อนข้างจำกัดลง เพราะความกังวลเกี่ยวกับกลุ่ม EM ที่น่าจะเริ่มคลี่คลายลง ขณะที่ขนาดการเกินดุลนั้นจะยังคงมีระดับที่ใกล้เคียงกับในปี 2561 และ 2562 (ราวๆ 7.0% ต่อ GDP)

แนวโน้มอุตสาหกรรม ปี 2562

ทิศทางของภาคอุตสาหกรรมในปี 2562 คาดว่าน่าจะยังมีแรงส่งจากภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศ นำโดยการบริโภคและการลงทุนภาคเอกชนที่แนวโน้มปรับตัวดีขึ้นตามการเติบโตของกำลังซื้อในประเทศ ผลของมาตรการช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อยเพิ่มเติมการลงทุนของภาครัฐที่คาดว่าจะมีความคืบหน้าและต่อเนื่องโดยเฉพาะการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานสำคัญภายใต้แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ ศูนย์ซ่อมบำรุงท่าอากาศยานอู่ตะเภา และโครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 เป็นต้น ขณะที่อุปสงค์จากต่างประเทศในปี 2562 ที่มีการคาดการณ์ว่าจะชะลอลง จากสงครามการค้าที่จะทวีความรุนแรงมากขึ้นจนเป็นอุปสรรคต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจและการค้าโลกนั้น อาจจะยังคงมีความเป็นไปได้ว่าจะยังสามารถรักษาทิศทางของการเติบโตเอาไว้ได้

ด้านปัจจัยที่ต้องให้ความสำคัญอย่างต่อเนื่องในปี 2562 ประกอบด้วย การชะลอลงของภาคการค้าโลกจากผลกระทบของมาตรการกีดกันทางการค้า, ความผันผวนของตลาดเงินตลาดทุนจากความแตกต่างของนโยบายการเงิน การคลัง ในประเทศเศรษฐกิจแกนหลักของโลก รวมทั้งแนวโน้มการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยธนาคารกลางสหรัฐฯ สถานการณ์เศรษฐกิจในบางประเทศที่มีปัจจัยพื้นฐานอ่อนแอ, สภาพแวดล้อมทางการเงินของโลกที่เริ่มมีความตึงตัวมากขึ้น และสถานการณ์ความตึงเครียดด้านภูมิศาสตร์การเมือง เป็นต้น

● อุตสาหกรรมยานยนต์

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้ปรับประมาณการผลิตรถยนต์ปี 61 เป็น 2.1 ล้านคัน โดยผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ 1 ล้านคัน และผลิตเพื่อส่งออก 1.1 ล้านคัน สำหรับปี 2562 สถานการณ์การส่งออกรถยนต์นั้นยังน่าเป็นห่วง โดยเฉพาะสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับ จีน ที่อาจขยายผลจนทำให้ไทยส่งออกรถยนต์ได้น้อยลง ทั้งนี้ สอท. จะตั้งเป้าส่งออกปี 2562 ไว้เท่าเดิมที่ 1.1 ล้านคัน อย่างไรก็ตาม ยังต้องติดตามสถานการณ์ที่ยอดส่งออกและยอดขายรถยนต์ของจีนลดลง ซึ่งหากรายได้จีนลดลง จะส่งผลกระทบต่อคำสั่งซื้อสินค้าจากไทยไปยังจีนลดลง และทำให้ตลาดอาเซียนได้รับผลกระทบตามไปด้วย

● อุตสาหกรรมปิโตรเคมี

สถานการณ์อุตสาหกรรมปิโตรเคมีในช่วงปี 2561 ยังขยายตัวได้ตามภาวะเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าหลักอย่างจีน เวียดนาม อินโดนีเซีย และภาวะเศรษฐกิจโลกที่ฟื้นตัวแข็งแกร่งขึ้น ประกอบกับการขยายตัวต่อเนื่องของภาคอุตสาหกรรมการผลิตภายในประเทศ อย่างการผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมยานยนต์ และการขยายตัวของผลผลิตภาคการเกษตร

ทิศทางอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในปี 2562 คาดว่า จะยังขยายตัวได้ต่อเนื่องตามภาวะเศรษฐกิจโลกที่ยังเติบโตได้แม้ว่าจะมีเริ่มชะลอตัว แต่การส่งออกไปยังกลุ่มประเทศอาเซียน และ CLMV น่าจะขยายตัวได้ดี ด้านตลาดภายในประเทศมีแนวโน้มเติบโตได้ ตามภาวะเศรษฐกิจและการขยายตัวของอุตสาหกรรมต่อเนื่องอย่างอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ การผลิตบรรจุภัณฑ์ อุตสาหกรรมวัสดุก่อสร้าง เป็นต้น

- **อุตสาหกรรมเหล็ก**

อุตสาหกรรมเหล็กในปี 2561 สามารถเติบโตได้ตามโครงการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ และความต้องการในอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องจักรกล เป็นต้น ส่วนการส่งออกสินค้าไปยัง อินเดีย กัมพูชา ลาว ญี่ปุ่น ฟิลิปปินส์ ออสเตรเลีย ยังขยายตัวต่อเนื่อง

สำหรับแนวโน้มปี 2562 คาดว่า ความต้องการใช้เหล็กภายในประเทศ จะเติบโตต่อเนื่องตามการขยายตัวของภาคการก่อสร้างจากโครงการภาครัฐที่น่าจะดำเนินการได้ตามแผนและมีเม็ดเงินลงสู่ระบบเศรษฐกิจได้มากยิ่งขึ้น รวมถึงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

โอกาสสำหรับการส่งออกเหล็กไปยังประเทศ CLM ที่มีชายแดนติดกับไทย ซึ่งเป็นกลุ่มประเทศที่กำลังมีการพัฒนาด้านเศรษฐกิจสูง โดยประเทศเหล่านี้จะมีความต้องการใช้เหล็กทรงยาวเพื่อการก่อสร้างในระบบโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งจะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมเหล็กของไทยที่จะมีโอกาสเติบโตไปพร้อม ๆ กับการขยายตัวของเมืองในประเทศเพื่อนบ้านอาเซียน

ปัจจัยเสี่ยงที่ควรให้ความสำคัญ ได้แก่ ผลจากที่อเมริกาเดินทางมาตรา 232 ต่ออุตสาหกรรมเหล็กทั่วโลก ทำให้อีกหลายประเทศยักษ์ใหญ่ในอุตสาหกรรมเหล็กต้องออกมาประกาศใช้มาตรการป้องกัน เพื่อป้องกันการทะลักของเหล็กที่ Overflow ในตลาดโลก ซึ่งจะเป็นความเสี่ยงที่ถูกห่มตลาดเข้ามาในประเทศไทยและ ประเทศแถบอาเซียนไม่เพียงเท่านั้น โลกยังต้องเผชิญกับยุทธวิธีในการทำการค้าของจีนอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่การเปิดกลยุทธ์เดินสายห่มตลาดเหล็กไปทั่วโลก รัฐบาลจีนให้การอุดหนุนการส่งออกก่อนหน้านี้ เพื่อระบายเหล็กจำนวนมากออกนอกประเทศตลาดโลกในราคาที่ถูกกว่าผู้ผลิตในประเทศนั้น ๆ

ทั้งหมดเป็นแนวโน้มถึงรายได้ของบริษัทฯ ในปี 2562 ซึ่งยังคงผันแปรไปตามอุตสาหกรรมเหล็กเป็นหลัก ส่วนกลุ่มลูกค้านอกเครือในอุตสาหกรรมอื่นๆ คงต้องหวังว่าจะได้รับผลกระทบจากภาวะต่างๆของเศรษฐกิจโลกที่กล่าวมาแล้วน้อยที่สุด และคาดหวังจะเกิดโอกาสใหม่ๆ ขึ้นจากการส่งเสริมหรือกระตุ้นโครงการของภาครัฐฯ ดังเช่น โครงการรถไฟทางคู่เส้นทางภาคใต้ในปีที่แล้วเป็นต้น ซึ่งทำให้มีการนำเข้าเหล็กวางรถไฟมาขนถ่ายที่ท่าเรือประจวบ นอกจากนี้ก็หวังว่า ลูกค้ากลุ่มน้ำมันปาล์ม กลุ่มสินแร่ กลุ่มสินค้าการเกษตร และกลุ่มอื่นๆ จะได้มีการพัฒนา ปรับปรุงแก้ไขปัญหาและมีการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าผ่านท่าของเราเพิ่มขึ้นในปี 2562 นี้อีกด้วย

ผลการดำเนินงาน

โครงสร้างรายได้ โครงสร้างรายได้ แบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลัก ประกอบด้วย

1. รายได้ที่มาจากเจ้าของเรือและเอเยนต์เรือ ประกอบด้วย ค่าบริการใช้ท่า (Port service) ค่าเช่าท่า (Berth hire) ค่าบริการเรือลากจูง (Tug service) ค่าเช่าท่าสำหรับสินค้า (General cargo wharfage) ค่านำร่อง (Berth Master/Pilotage) รวมทั้งรายได้อื่นๆ เช่น ค่าทำความสะอาดท่า

2. รายได้ที่ได้จากผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสินค้า ประกอบด้วย รายได้จากขนส่งสินค้าขึ้นลงเรือ เคลื่อนย้ายไปยังโรงพักสินค้า และ/หรือเคลื่อนย้ายสินค้าถึงประตูนอกท่าเรือ (Wharf handling charges) และรายได้อื่นๆ เช่น ค่าธรรมเนียมรถบรรทุกผ่านท่า (Trailer admission fee) ค่าขังน้ำหนักรถ และรายได้อื่นๆ มาจากรายได้จากคลังสินค้า (Cargo storage) รายได้จากค่าเช่าอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า (Equipment service) เช่น บันจัน รวมทั้งรายได้อื่นๆ

สำหรับรายได้รวมในปี 2561 ที่ผ่านมา บริษัทมีรายได้รวมทั้งสิ้น 283.12 ล้านบาท โดยเป็นส่วนที่มาจากการทำงานและการให้บริการจำนวน 280.05 ล้านบาท และรายได้อื่นๆ จำนวน 3.07 ล้านบาท

ประเภทรายได้

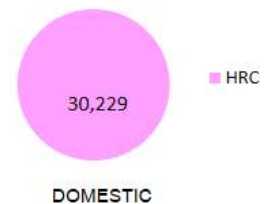
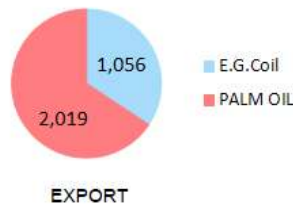
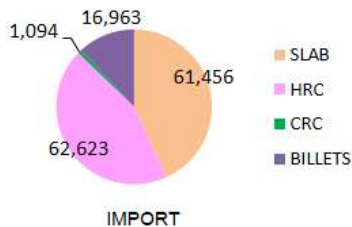
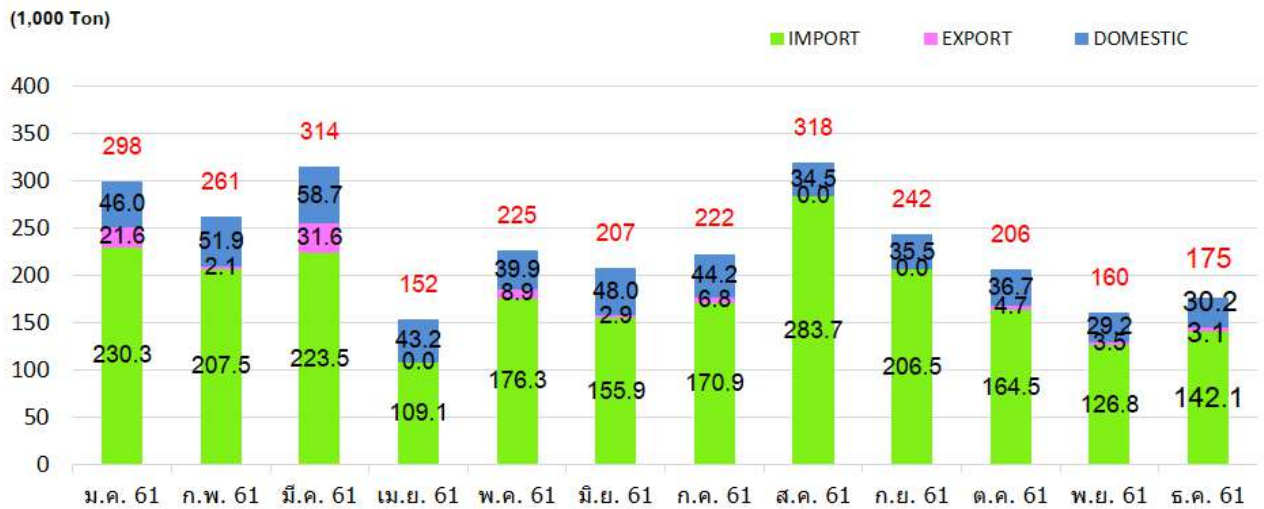
หน่วย : ล้านบาท

ประเภทรายได้	จำนวนเงิน	สัดส่วนรายได้
รายได้นำเข้า / ส่งออกจากตัวแทนเรือ	171.75	61.33%
รายได้นำเข้าจากผู้นำเข้า	97.37	34.77%
รายได้ส่งออกจากผู้ส่งออก	2.22	0.79%
รายได้อื่นๆ	8.71	3.11%
	280.05	100.00%

ปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือประจวบ ในปี 2561 พบว่ามีจำนวนรวมประมาณ 2.80 ล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปี 2560 ที่มีปริมาณสินค้าผ่านท่าประมาณ 2.37 ล้านตัน คิดเป็นอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 18 โดยปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าทั้งหมด ประกอบด้วยสินค้านำเข้าจำนวนประมาณ 2.20 ล้านตัน สินค้าส่งออก 0.08 ล้านตัน และสินค้าขนส่งภายในประเทศ จำนวน 0.51 ล้านตัน ถ้าพิจารณาจากรายได้ รายได้จากตัวแทนเรือเท่ากับร้อยละ 61 และรายได้จากผู้นำเข้าและส่งออกเท่ากับร้อยละ 36

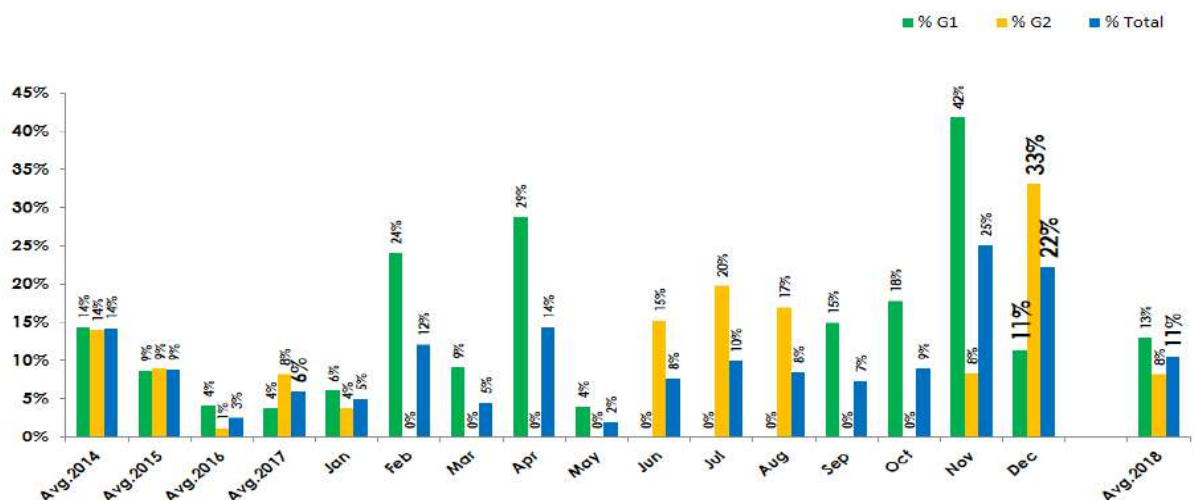
ประสิทธิภาพการขนถ่ายสินค้า

ปริมาณสินค้าผ่านท่า



ประสิทธิภาพการขนถ่ายสินค้าโดย Shore Crane โดยมีปริมาณการใช้งานลดลงจากปีก่อนค่อนข้างมาก อันเนื่องมาจากความต้องการใช้งาน Shore Crane สำหรับเรือขน Slab มีปริมาณลดลง โดยเฉลี่ยการใช้ประโยชน์อยู่ที่ร้อยละ 6

Gottwald Utilization



หมายเหตุ : เดือนธันวาคม

G1 น้ำหนักขกรวม 9,119.283 ตัน
G2 น้ำหนักขกรวม 5,146.451 ตัน

รายได้จากกิจกรรมนอกเครือปี 2561

ด้านสัดส่วนของรายได้นอกเครือ ซึ่งเป็นเป้าหมายที่บริษัทฯ ตั้งเป้าที่จะเพิ่มสัดส่วนดังกล่าวนี้ในทุกปี เพื่อเป็นการลดการพึ่งพิงบริษัทแม่ และขยายธุรกิจรองรับการขนถ่ายและบริการอื่นๆ แต่สถานะเศรษฐกิจที่ยังไม่ฟื้นตัวในปี 2561 บริษัทฯ มีรายได้จากกิจกรรมนอกเครือลดลงจากที่คาดการณ์โดยมีมูลค่ารวม 6.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1.9 ล้านบาท ในปี 2560 คิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ 39

รายได้นอกเครือ : เปรียบเทียบกับการประมาณการ



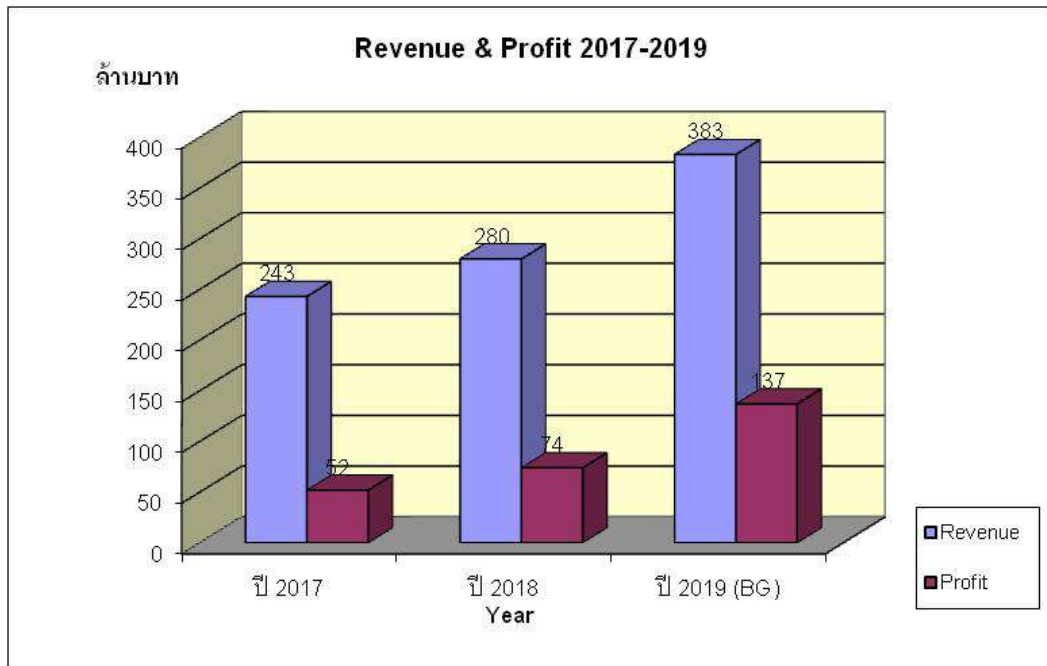
อย่างไรก็ตาม แม้อัตราของรายได้จากกิจกรรมนอกเครือจะลดลง บริษัทฯ ยังคงเป้าหมายที่จะต้องดำเนินการให้เพิ่มขึ้นในปีถัดๆ ไป

เป้าหมายและแผนงานธุรกิจในปี 2562

ในปี 2562 บริษัทฯ ทำเรือประจวบ จำกัด ได้พยายามเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ โดยเฉพาะกับลูกค้าใหม่ๆ นอกเรือสหวิริยา เพื่อเป็นการสร้างฐานลูกค้า ฐานรายได้ ในอนาคตอย่างยั่งยืน สำหรับในปีนี้นี้บริษัทฯ ได้มีการกำหนดเป้าหมายที่ท้าทายยิ่งขึ้น โดยบริษัทฯ มีการตั้ง Goals Targets ให้สอดคล้องกับแผนธุรกิจของบริษัทฯ โดยเฉพาะการเพิ่มการให้บริการขนถ่าย เพื่อสร้างรายได้จากกลุ่มลูกค้านอกเรือสหวิริยาให้เพิ่มมากยิ่งขึ้นกว่าปี 2561 อย่างไรก็ตามสามารถสรุปแผนงานและเป้าหมายที่สำคัญของบริษัทฯ ดังนี้

1. บริษัทฯ มีเป้าปริมาณสินค้าผ่านท่า 3.17 ล้านตัน เพื่อมุ่งมั่นในการที่จะเป็นท่าเรือมาตรฐานสากลในฝั่งอ่าวไทย โดยบริษัทฯ มีเป้าหมายในการที่จะเพิ่มการให้บริการสินค้าหลากหลายชนิด อย่างครบวงจร

2. ในปี 2562 บริษัทฯ มีเป้าหมายในการสร้างกำไรสุทธิเป็นมูลค่า 137 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2561 คิดเป็นร้อยละ 75



3. บริษัทฯ มีเป้าหมายสร้างรายได้นอกเครื่องสทริยาเป็นมูลค่า 62 ล้านบาท ในปี 2562 เพิ่มขึ้นประมาณ ร้อยละ 800



โครงสร้างการถือหุ้นและการจัดการ

กลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่

ที่มา : รายงาน แบบ บอจ.5 กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ผู้ลงทุน	เปอร์เซ็นต์ (%)
บริษัท สหวิริยา สตีลอินดัสตรี จำกัด (มหาชน)	51.00 %
บริษัท เอสวีแอล คอร์ปอเรชั่น จำกัด	48.99 %
อื่น ๆ	0.01 %
รวม (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561)	100 %

โครงสร้างการจัดการและการกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการบริษัท

- นายสมชาย สกุลสุรัตน์ ประธานกรรมการบริษัทฯ
- นายกมล จันทิมา กรรมการบริษัท
- นายวิน วิริยประไพกิจ กรรมการบริษัท และกรรมการบริหาร
- นายวีระวิทย์ ดุละลัมพะ กรรมการบริษัท และกรรมการบริหาร
- นายสมศักดิ์ ศิวะไพบูลย์ กรรมการบริษัท และกรรมการบริหาร
- นายสุรเดช มุขยางกูร กรรมการบริษัท
- นายอนุวัต ชัยกิตติวินิช กรรมการบริษัท
- นางสาวประภา วรรณรัตน์ กรรมการบริษัท
- นายถาวร คณานับ กรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการ

เลขานุการคณะกรรมการบริษัท นายสุรศักดิ์ งามสิทธิพิงศา

กรรมการที่มีอำนาจลงนามแทนบริษัท

กรรมการที่มีอำนาจลงนามชื่อแทนบริษัทฯ คือ นายกมล จันทิมา หรือนายวิน วิริยประไพกิจ หรือนายวีระวิทย์ ดุละลัมพะ หรือนายสมศักดิ์ ศิวะไพบูลย์ หรือนายถาวร คณานับ กรรมการสองในห้าคนนี้ลงนามชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่จัดการบริษัทให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น คณะกรรมการอาจมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งหรือหลายคนหรือบุคคลอื่นปฏิบัติภารกิจอย่างใดอย่างหนึ่งแทนคณะกรรมการ ภายใต้การควบคุมดูแลของคณะกรรมการหรือมอบอำนาจให้บุคคลดังกล่าวมีอำนาจตามที่คณะกรรมการเห็นสมควร และภายในระยะเวลาที่กรรมการเห็นสมควร คณะกรรมการอาจยกเลิก เพิกถอน เปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขอำนาจนั้นๆ ได้

คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วยกรรมการ 4 ท่าน ดังนี้

- | | |
|----------------------------|---------------------|
| 1. นายวิน วิริยประไพกิจ | ประธานกรรมการบริหาร |
| 2. นายวีระวิทย์ ดุลละลิมพะ | กรรมการบริหาร |
| 3. นายถาวร คณานับ | กรรมการบริหาร |
| 4. นายสมศักดิ์ ศิวะไพบูลย์ | กรรมการบริหาร |

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร

1. ศึกษา วิเคราะห์ เพื่อเสนอคณะกรรมการพิจารณาอนุมัติเกี่ยวกับนโยบาย กลยุทธ์ แผนงานระยะยาว แผนงานประจำปี (งบประมาณ) แผนหรืองบประมาณการลงทุน (Capital Budget) แผนการขยายงาน แผนการดำเนินการในธุรกิจใหม่หรือร่วมทุน
2. รับผิดชอบในการดำเนินการตามนโยบาย แผนงานที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ รวมทั้งการติดตามและวิเคราะห์ผลการดำเนินการตามนโยบายและตามแผนงาน เพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา
3. อำนาจต่างๆ ของคณะกรรมการบริหาร ให้เป็นไปตาม และ/หรือ จำกัดขอบเขตโดยแผนภูมิการอนุมัติภายใต้อำนาจดำเนินการ (Authorization Chart) ที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัทฯ
4. ดำเนินการเรื่องอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

คณะผู้บริหาร

- | | |
|-------------------------------|--------------------------------------|
| 1. นายถาวร คณานับ | กรรมการผู้จัดการ |
| 2. นายสุรินทร์ สายสิน | ผู้จัดการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ |
| 3. นายชวินทร์ ทิพย์สิทธิ์ | ผู้จัดการฝ่ายบัญชีการเงิน |
| 4. นางสาวปภาดา ธนบรรณบัณฑิตย์ | ผู้จัดการฝ่ายทรัพยากรบุคคลและจัดซื้อ |
| 5. นายชณยุธ นิลพานิช | ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ |

ทิศทางขององค์กรและความรับผิดชอบต่อสังคม

บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด

“บริษัท” ยึดมั่นในกรอบแนวทางการดำเนินธุรกิจภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และตระหนักถึงความสำคัญของการดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อการเติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืน คำนึงถึงผลกระทบที่อาจจะมีต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย และเพื่อส่งเสริมให้การปฏิบัติงานของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ เป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยมีหลักการกำหนดไว้เพื่อเป็นแนวปฏิบัติร่วมกัน ดังนี้

1. การกำกับดูแลกิจการที่ดี
2. การประกอบธุรกิจด้วยความเป็นธรรม
3. การปฏิบัติด้านแรงงานอย่างเป็นธรรม
4. การมีส่วนร่วมพัฒนาชุมชน และการส่งเสริมการศึกษา
5. ความรับผิดชอบต่อลูกค้า คู่ค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ด้วยภารกิจ วิสัยทัศน์และความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม “ท่าเรือประจวบ” คำนึงถึงผลกระทบจากการดำเนินงานในทุกระยะ โดยมุ่งให้พนักงานปฏิบัติงานอย่างจริงจังในเรื่องสิ่งแวดล้อมและชุมชนโดยรอบ อันจะเป็นผลกระทบหลักที่เกิดจากการดำเนินงาน

หนึ่งในค่านิยมองค์กรที่ฝังลึกอยู่ในตัวพนักงานพีพีซี คือ ความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และพื้นที่โดยรอบ “พีพีซี” ยึดมั่นเสมอในการยกระดับคุณภาพสังคม การพัฒนาอย่างเต็มศักยภาพและยั่งยืน โดยบริษัทฯ ได้มุ่งมั่น ดำเนินการอย่างเป็นระบบตามวิถีธุรกิจที่ดำเนินไปอย่างมีจรรยาบรรณ ความรับผิดชอบต่อสังคม ยุติธรรม โปร่งใส พร้อมพัฒนาคุณภาพชีวิต

บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด หรือ (พีพีซี) ให้ความสำคัญกับกิจกรรมเพื่อสังคมมาตลอด โดยใช้แนวคิดที่ว่า “GROWING ONE MORE STEP” เข้าสู่ปีที่ 9 ของกิจกรรมเพื่อสังคม (CSR) ที่บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจบนหลักปรัชญา นั่นคือ **“สร้างการมีส่วนร่วมระหว่างท่าเรือกับชุมชน และคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมเป็นนัยสำคัญ”** นับเป็นการดำเนินธุรกิจเพื่อสังคมเสมอมา “พีพีซี” นำปรัชญานี้มาถ่ายทอดเป็นวัฒนธรรมองค์กร หรือ Core Value ซึ่งเรื่องสำคัญที่ต้องมาก่อน คือ การรับผิดชอบต่อสังคม (Responsibility)



โครงการพีพีซี ซีเอสอาร์ : สร้างสรรค์เพื่อแบ่งปันสู่ชุมชน ริเริ่มและสานต่อกิจกรรมอันเป็นประโยชน์ต่อสังคมในด้านต่าง ๆ “พีพีซี” ถือกำเนิดโครงการและกิจกรรมหลากหลาย ทุกโครงการจะผ่านการวางกลยุทธ์ ที่ให้ความสำคัญและคำนึงถึงลูกค้า สิ่งแวดล้อม ชุมชน สังคม ผู้ถือหุ้น พนักงาน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด สิ่งที่ขาดไม่ได้ คือ “พีพีซี” ให้ความสำคัญต่อการกำกับดูแลกิจการที่ดี การดูแลพนักงานและสิทธิมนุษยชน การดูแลสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย การประกอบธุรกิจด้วยความเป็นธรรม รวมถึงการพัฒนาชุมชน และสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ตลอดจนให้ความสำคัญกับผู้ด้อยโอกาสทางสังคม

การดำเนินกิจกรรมด้านสังคม (CSR) “พีพีซี” นับเป็นอีกหนึ่งของท่าเรือเอกชนที่เกื้อกูลให้ความอนุเคราะห์ รวมทั้งสนับสนุนช่วยเหลือชุมชนโดยรอบในด้านต่างๆ อาทิ ให้การสนับสนุนหน่วยงานราชการกองทัพเรือ นำเรือหลวง และเรือตรวจการณต่างๆ เข้าเทียบท่า สนับสนุนกลุ่มประมงในพื้นที่ อนุเคราะห์จอดเรือหลบคลื่นมรสุม รวมถึงเรืออื่นๆ ที่ผ่านเข้ามาแถวนี้ ได้ขออาศัยนำเรือต่างๆ เข้ามาจอดเพื่อหลบคลื่นลมแรง รวมถึงการนำอุปกรณ์ต่างๆ เข้ามาขนถ่าย อาทิ ยกอวน ใช้บริการน้ำจืด ฯลฯ ในบริเวณท่าเรือ

กิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

นอกเหนือจากความรับผิดชอบต่อสังคมที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการหรืออยู่ในกระบวนการทำงานของบริษัทฯ แล้ว ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญด้านการศึกษา ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาเด็กและเยาวชนให้มีความรู้และเป็นกำลังสำคัญที่จะพัฒนาประเทศในอนาคต บริษัทฯ จึงได้สนับสนุนด้านการศึกษาผ่านการโครงการต่างๆ ในการให้ความช่วยเหลือโรงเรียนที่ยังขาดแคลนอุปกรณ์ทางการศึกษาหรือได้รับผลกระทบจากภัยธรรมชาติ รวมถึงการส่งเสริมให้เด็กและเยาวชนได้มีการพัฒนา ดังนี้

โครงการมอบอุปกรณ์การเรียน อุปกรณ์กีฬาให้แก่โรงเรียนในถิ่นทุรกันดารร่วมกับกองทัพเรือภาคที่ 1 โครงการสร้างสนามเด็กเล่นโดยใช้หลักการเรียนรู้ของสมองเป็นฐาน : Brain-Based Learning (BBL)

สำหรับการพัฒนาด้านอื่นๆ บริษัทฯ ได้ดำเนินกิจกรรมการอนุรักษ์ ป้องกัน และส่งเสริมด้านภูมิปัญญา ขนบธรรมเนียม ประเพณี ความเชื่อ รวมทั้งศิลปะในท้องถิ่น ทั้งนี้กิจกรรมด้านต่างๆ ข้างต้นจะช่วยสร้าง รักษาและส่งเสริมความสัมพันธ์อันดี ความเข้าใจอันดี ความสามัคคี และการอยู่ร่วมกันอย่างเอื้ออารีย์ ซึ่งเป็นทัศนคติ น้ำใจและและลักษณะนิสัยที่ดีของคนไทย



ทางบริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญกับกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์ เพื่อการอยู่ร่วมกับชุมชนโดยรอบอย่างยั่งยืน พร้อมให้ความช่วยเหลือชุมชนอย่างเร่งด่วน นำรถกระเช้าตัดต้นไม้ ปรับปรุงสภาพพื้นที่ให้ปลอดภัย เพื่อป้องกันการเกิดเหตุ และเป็นการพัฒนาภูมิทัศน์ให้สวยงาม



ตลอดปี 2561 ทางบริษัทฯ โดยได้ส่งเสริม สนับสนุน จัดกิจกรรม CSR. ให้กับชุมชน ท้องถิ่น และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องผ่านโครงการต่างๆ อาทิ จัดกิจกรรมงานวันเด็กแห่งชาติ , จัดกิจกรรมร่วมกับทัพเรือภาคที่ 1 ในการมอบอุปกรณ์การเรียน กีฬา ในโครงการส่วนพระองค์ อำเภอบ่อเกลือ จังหวัดน่าน , กิจกรรมแห่เทียนพรรษาประจำปี , และกิจกรรมเปิดโลกเรียนรู้ ร่วมแรง ร่วมใจ ปี5 พร้อมมอบอุปกรณ์การเรียน อุปกรณ์กีฬาให้กับโรงเรียนบ้านในลือด ตำบลทองมงคล อำเภอบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ รวมถึงกิจกรรมเพื่อสังคมอื่นๆ อาทิ ปรับปรุงซ่อมแซมโรงเรียนบ้านอ่าวยาง



ทำเรือประจวบฯ จัดกิจกรรมเปิดโลกเรียนรู้ ร่วมแรง ร่วมใจ ปี5



ทำเรือประจวบ. . . กัลป์ทำดี พัฒนาโรงเรียนเพื่อน้อง...
@โรงเรียนบ้านอ่าววาง

และกิจกรรมที่สร้างความภูมิใจอีกกิจกรรมหนึ่ง คือ รับมอบประกาศเกียรติบัตรจากส่วนงานอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล (สบทช.4) ในวันทะเลโลก ซึ่ง**บริษัท ทำเรือประจวบ จำกัด** เป็นองค์กรที่มีบทบาทสำคัญในพื้นที่มาโดยตลอดในการสนับสนุนงบประมาณในการจัดกิจกรรม รวมถึงสนับสนุนของที่ระลึกสำหรับประชาชน และนักเรียนที่เข้าร่วมกิจกรรม



นอกจากนี้ ตลอดปี 2561 ที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสและต้อนรับหน่วยงานภาคต่างๆ จำนวน 835 คน เข้ามาเยี่ยมชมทำเรือประจวบ ซึ่งประกอบด้วย ภาครัฐ หน่วยงานราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน ลูกค้า และบริษัทในเครือธุรกิจเอกชน ภาคการศึกษา คณะครู นักเรียน ประชาชนในพื้นที่และนอกพื้นที่ บริษัทในเครือสหวิริยา เข้ามาเยี่ยมชม ศึกษาดูการปฏิบัติงานจริง เพื่อให้เข้าใจในกระบวนการทำงานของบริษัทฯ ได้ดียิ่งขึ้น



สรุปผลการดำเนินงานกิจกรรม CSR

“ทำเรือประจวบ” มีเจตนารมณ์ในการมีส่วนร่วมพัฒนาสังคมให้ยั่งยืนเพื่อสร้างความเชื่อมั่น การยอมรับและความไว้วางใจจากชุมชนและสังคม ต่อยอดสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับชุมชนและสังคมบนพื้นฐานแนวคิดการเติบโตร่วมกันระหว่างท่าเรือ น้ำลึก สิ่งแวดล้อมและชุมชนโดยมุ่งเน้นการยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชนรอบท่าเทียบเรือให้มีสุขภาวะที่ดีอย่างรอบด้าน เสริมสร้างศักยภาพคนในชุมชน

กิจกรรมเพื่อสังคม ประจำปี 2561				
ลำดับ	โครงการ	กลุ่มผู้เข้าร่วม	หน่วยงานสนับสนุน	งบประมาณที่ใช้
1	สนับสนุนวันเด็กแห่งชาติ ปี 2561	5 95	อบต.แม่รำพึง อบต.กำเนิดฯ, ร.ร.บ้านดอนทอง , ร.ร.บ้านอ่าวยาว , ร.ร.บ้านท่าข้าม , ร.ร.นาผักขว , ร.ร.บ้านดอนสำนึก	14,500.00
2	จัดงานวันเด็กแห่งชาติ @ ท่าเทียบเรือประจวบ	20 386	พนักงาน (บวสพะพาน) , พนักงาน (SVL) / นักเรียน / ประชาชน ชาวบวสพะพาน	30,000.00
3	มอบอุปกรณ์การเรียน กีฬา ในโครงการส่วนพระองค์ฯ อำเภอปักธงชัย จ.บ้าน	4 281	ตัวแทนพนักงาน (กรุเทพฯ) นักเรียนในโครงการต่างๆ	70,436.00
4	แห่เทียนพรรษา ประจำปี 2560 @วัดบ่อทองหลวง / วัดท่ามะนาว	18	พนักงานบวสพะพาน	12,000.00
5	“ทำเรือประจวบ” ร่วมแรนแปรวสปี 5	30 27	พนักงานบวสพะพาน / โรงเรียนบ้านในลือค	49,661.00
6	“ทำเรือประจวบ กล้าทำดี” @โรงเรียนบ้านอ่าวยาว	25 28	พนักงาน / โรงเรียนบ้านอ่าวยาว	30,000.00
รวม		919		206,597.00

พนักงาน 102 คน

เสียสละเวลาทำงาน > 816 ชั่วโมง

ครู , นักเรียน-นักศึกษา , ชาวบ้าน , ประชาชน 817 คน

“ท่าเรือประจวบ” เชื่อว่าความยั่งยืนของบริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด หรือ “พีพีซี” หนึ่งในกลุ่มธุรกิจเหล็ก SSI จะคงอยู่ ได้ตราบเท่าที่ชุมชนและสังคมมีความเข้มแข็งและพึ่งพาตนเองได้ ดังนั้น ความรับผิดชอบต่อสังคม หรือ CSR จึงเป็นหนึ่งในกรอบ กลยุทธ์ของบริษัทฯ โดยให้พนักงานมีส่วนร่วมในกิจกรรมและโครงการเพื่อสังคมต่างๆ เพื่อกระตุ้นสำนึกความรับผิดชอบต่อและบ่ม เพาะจิตอาสาที่มีต่อสังคม ตลอดจนสื่อสารนโยบายการดำเนินงานเพื่อสังคมของบริษัทฯ ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มได้รับรู้และมี ส่วนร่วมในการดำเนินงานตามแนวทางเพื่อสังคมเดียวกันอย่างเป็นระบบและอย่างต่อเนื่อง





ในปี 2561 ที่ผ่านมา บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด ได้ดำเนินกิจกรรมผ่านโครงการเพื่อสังคมต่างๆ รวมถึงการบริจาค ต่างๆ เพื่อพัฒนาความเป็นอยู่ของชุมชนโดยรอบพื้นที่เป็นจำนวนเงินกว่า 88,950.00 บาท เพื่อตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ทาง ธุรกิจของบริษัทฯ และความต้องการของชุมชนและสังคม




ช่องทางการสื่อสาร

“ท่าเรือประจวบ” พัฒนาช่องทางในการสื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในและภายนอกองค์กร ทั้งช่องทางทั่วไป ที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงได้ และช่องทางเฉพาะสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในองค์กร ดังนี้

1) ช่องทางทั่วไปสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

-  บริการข่าวสารบนเว็บไซต์ ท่าเรือประจวบ www.ppc.co.th ตลอด 24 ชั่วโมง
-  ศูนย์บริการที่เดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service Center)
-  สื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ ได้แก่ โทรศัพท์ อีเมลล์ โทรสาร หนังสือพิมพ์
-  ช่องทางสื่อสารออนไลน์ ได้แก่ Facebook Twitter Instagram

2) ช่องทางเฉพาะสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในองค์กร

-  สื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ ได้แก่ อีเมลล์ โทรศัพท์ โทรสาร เอกสารข่าวประชาสัมพันธ์ บอร์ดประชาสัมพันธ์

รายงานทางการเงิน

บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด

หน่วย : ล้านบาท

งบกำไร (ขาดทุน)	ปี 2561	%	ปี 2560	%	เพิ่ม (ลด)	% เพิ่ม (ลด)
รายได้รวม	283.12	100.00	243.26	100.00	39.86	16.39
รายได้จากค่าบริการ	280.05	98.92	238.39	98.00	41.66	17.48
รายได้อื่นๆ	3.07	1.08	4.87	2.00	(1.80)	(36.96)
ต้นทุนค่าบริการ	126.13	44.55	122.72	50.45	3.41	2.78
กำไรขั้นต้น	156.99	55.45	120.54	49.55	36.45	30.24
- คชจ. ในการขายและบริหาร	52.75	18.63	54.08	22.23	(1.33)	(2.46)
- ต้นทุนที่เกิดจากปริมาณการให้บริการต่ำกว่าปกติ	8.54		10.90			
- ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ						
- ต้นทุนทางการเงิน	0.31	0.11	0.61	0.25	(0.30)	(49.18)
- ภาษีนิติบุคคล	(21.20)	(7.49)	(2.83)		(18.37)	
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	74.19	26.20	52.12	21.43	22.07	42.34

ผลการดำเนินงานประจำปี 2561 เปรียบเทียบกับปี 2560 รายได้รวมเพิ่มขึ้น 39.86 ล้านบาท หรือคิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 16 โดยรายได้หลักมาจาก ค่าบริการขนถ่ายสินค้าเท่ากับ 280.05 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 42 ล้านบาท หรือคิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 17 เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจยังอยู่ในช่วงเริ่มฟื้นตัวการขนถ่ายสินค้าจึงมีปริมาณเพิ่มขึ้นแต่ไม่มากนัก

ต้นทุนค่าบริการในปี 2561 เท่ากับ 126.13 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3.42 ล้านบาท คิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 เมื่อเทียบกับรายได้รวมในปีเดียวกันมีสัดส่วนเป็นร้อยละ 45 เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2560 ที่สัดส่วนร้อยละ 51 จากการเพิ่มขึ้นของการให้บริการ และมีต้นทุนที่เกิดจากปริมาณการให้บริการต่ำกว่าปกติ 8.54 ล้านบาท ส่งผลให้กำไรขั้นต้นในปี 2561 เท่ากับ 148.42 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 39.17 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 35

ค่าใช้จ่ายในการบริหารเท่ากับ 52.74 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1.33 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2 แต่เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้รวมมีสัดส่วนร้อยละ 18.62 ใกล้เคียงกับปี 2560 ที่ร้อยละ 22 ส่วนต้นทุนทางการเงินเท่ากับ 0.10 ล้านบาท ลดลง 0.3 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 22 เปรียบเทียบกับรายได้รวมคิดเป็นร้อยละ 0.1

ทำให้ในปี 2561 บริษัทฯ มีผลกำไรสุทธิ เท่ากับ 74.19 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2560 เท่ากับ 7.36 ล้านบาท

ฐานะการเงิน

งบดุล	ปี 2561	ปี 2560	เพิ่ม (ลด)	% เพิ่ม (ลด)
สินทรัพย์รวม	1,286.35	1,392.64	(106.29)	(7.63)
หนี้สินรวม	58.85	59.32	(0.47)	(0.79)
ส่วนของผู้ถือหุ้น	1,227.50	1,333.32	(105.82)	(7.94)

1) สินทรัพย์

สินทรัพย์รวมของบริษัทในปี 2561 เท่ากับ 1,286.35 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 106 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8 การเปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่เนื่องมาจากการลดลงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดและลูกหนี้

2) หนี้สิน

หนี้สิน ในปี 2561 เท่ากับ 58.85 ล้านบาท ลดลงจากปี 2560 จำนวน 0.47 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1 ซึ่งส่วนใหญ่เจ้าหนี้การค้า และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน

3) ส่วนของผู้ถือหุ้น

ส่วนผู้ถือหุ้นเท่ากับ 1,227.50 ล้านบาท ลดลง 105.82 ล้านบาท จาก 1,333.32 ล้านบาท ในปี 2560 เกิดจากกำไรสะสมลดลงจากการปันผลในปี 2561

สรุปภาพรวมของผลประกอบการในปี 2561 เพิ่มขึ้นจากปีก่อนประมาณร้อยละ 16 อันสืบเนื่องเหตุปัจจัยต่างๆ หลายปัจจัยด้วยกัน ส่วนที่ส่งผลต่อผลประกอบการของบริษัทมากที่สุดคือ รายได้จากค่าบริการท่าจากลูกค้าหลักของบริษัทฯ คือ SSI ซึ่งมีการขายที่ขยับตัวเพิ่มขึ้น อีกทั้งกลุ่มลูกค้าหลักของบริษัทฯ รายอื่นๆ ก็มีแนวโน้มที่จะขยับตัวเช่นกัน

ในส่วนของสินค้านอกเครือ่นั้น ยังมีปริมาณที่น้อย โดยมีการรักษาฐานของกลุ่มลูกค้าเดิม เช่น กลุ่มน้ำมันปาล์ม และสินแร่ ส่วนการเพิ่มประเภทของการบริการ เช่นการเพิ่มบริการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ การเชื่อมโยงการขนส่งกับกลุ่มเรือลำเลียงยังอยู่ในขั้นตอนพัฒนาให้เกิดเป็นธุรกิจในอนาคต

รางวัลแห่งความสำเร็จและภาคภูมิใจ (Award for Proud)

- ❖ รับประกาศเกียรติบัตรวันทะเลโลก World Ocean Day จังหวัดเพชรบุรี
- ❖ รับประกาศเกียรติบัตรวันทะเลโลก World Ocean Day จังหวัดประจวบคีรีขันธ์



ANNUAL REPORT 2018



PRACHUAP PORT CO., LTD.

6th Prapawit Bldg, Surasak Road, Silom, Bangrak, Bangkok THAILAND. 10500

Tel. +66 2630 0323 - 32 Fax. +66 2236 7057



www.ppc.co.th



<https://www.facebook.com/PrachuapPort>



[Prachuapport](https://www.instagram.com/Prachuapport)