

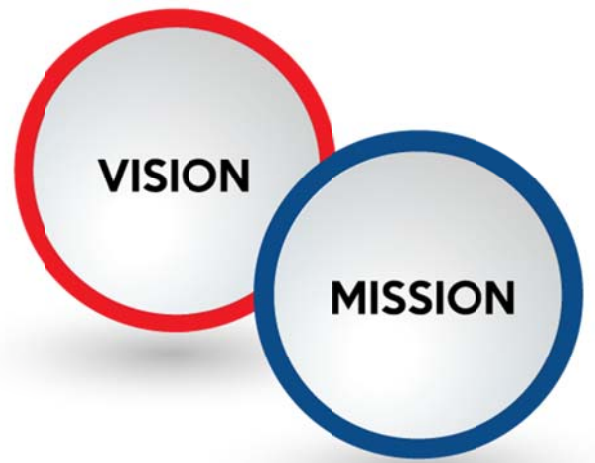
# ANNUAL REPORT

# 2019



**PRACHUAP PORT**

บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด



**VISION**

**SMART PORT**

**MISSION**

1. พัฒนานวัตกรรมเทคโนโลยีให้ทันสมัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ ตรงตามความต้องการของผู้ใช้บริการแบบ Multipurpose
2. สร้างความพร้อมของท่าเรือ พัฒนาบุคลากร ให้มีขีดความสามารถเต็ม ศักยภาพ
3. บริหารจัดการองค์กร ให้เป็นเป็นที่รู้จักและยอมรับต่อชุมชน ภาครัฐ สังคม



## สารจากกรรมการผู้จัดการ

Message from Managing Director

ปี 2562 เป็นปีที่ส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดความคิดในการสร้างสรรค์ผลงานนวัตกรรมใหม่ๆ พร้อมทั้งสร้างสัมพันธภาพที่ดีกับชุมชนและสังคม เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ “ประเทศไทย 4.0” การขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยนวัตกรรมซึ่งถือเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้แข็งแกร่งตามนโยบายของรัฐบาลในปัจจุบัน

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังมีความมุ่งมั่นที่จะผลักดัน “ธุรกิจแห่งนวัตกรรม” เพื่อสร้างคุณค่าและความยั่งยืนให้กับธุรกิจ ด้วยการส่งเสริมให้เกิดการสร้างสรรค์ผลงานนวัตกรรม ทั้งกระบวนการทำงาน การบริการในรูปแบบต่างๆ พร้อมด้วยการตระหนักถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตลอดห่วงโซ่อุปทาน เพื่อสร้างสรรค์คุณค่าอันจะนำไปสู่การเติบโตก้าวหน้าของกิจการอย่างยั่งยืน

สำหรับในปี 2563 ด้วยพันธกิจของบริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด ที่เป็นหน่วยงานในการให้บริการด้านการขนส่งสินค้า และการรับฝากสินค้า “ท่าเรือประจวบ” ได้เริ่มเข้าสู่แผนธุรกิจใหม่ที่ไม่ได้มองแต่กิจกรรมการขนถ่ายสินค้าเท่านั้น เรามุ่งเข้าสู่ธุรกิจ Marine Business ไม่ว่าจะเป็นธุรกิจด้านอู่บริการ อาทิเช่น การตัดเรือ , Scrap yard , Decommissioning และอีกหลายธุรกิจตามโอกาสและศักยภาพในอนาคต รวมถึงการเตรียมความพร้อมในโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ทั้งเรื่องการจัดทำ Master Plan การหาวิธีและแนวทางในการทะลุข้อจำกัดด้านต่างๆ ตลอดจนการจัดการด้านบุคลากรให้พร้อมรองรับแผนธุรกิจในอนาคต

ส่วนผลประกอบการในปี 2562 นี้บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 265 ล้านบาท โดยลดลงจากปี 2561 ซึ่งมีรายได้ทั้งสิ้น 283 ล้านบาท อยู่อ้อยละ 6 โดยบริษัทฯ มีกำไรสุทธิในปี 2562 จำนวนทั้งสิ้น 57 ล้านบาท

ในโอกาสนี้ ผมขอขอบคุณคณะกรรมการบริษัท คณะผู้บริหาร รวมทั้งพนักงานทุกท่าน สำหรับความทุ่มเท ความอุตสาหะและเป็นกำลังสำคัญในการขยายธุรกิจรวมทั้งนำพาบริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด ให้เป็นที่รู้จักและยอมรับในระดับภูมิภาคที่มีทั้งความมั่นคงและความยั่งยืนทางธุรกิจอย่างแท้จริง ประกอบกับการบริหารและปฏิบัติงานอย่างมืออาชีพ ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จได้ตามเป้าหมาย

ในนามของคณะกรรมการและผู้บริหารของบริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด ผมขอขอบคุณลูกค้า ผู้ถือหุ้น พันธมิตรทางธุรกิจ และผู้มีอุปการคุณทุกท่าน ที่ให้ความเชื่อมั่นและสนับสนุนกิจการของบริษัทฯ ด้วยดีเสมอมา และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับการสนับสนุนจากทุกท่านอย่างต่อเนื่องในอนาคต

(นายสมศักดิ์ คิว-ไพบูลย์)

กรรมการผู้จัดการ

# Content

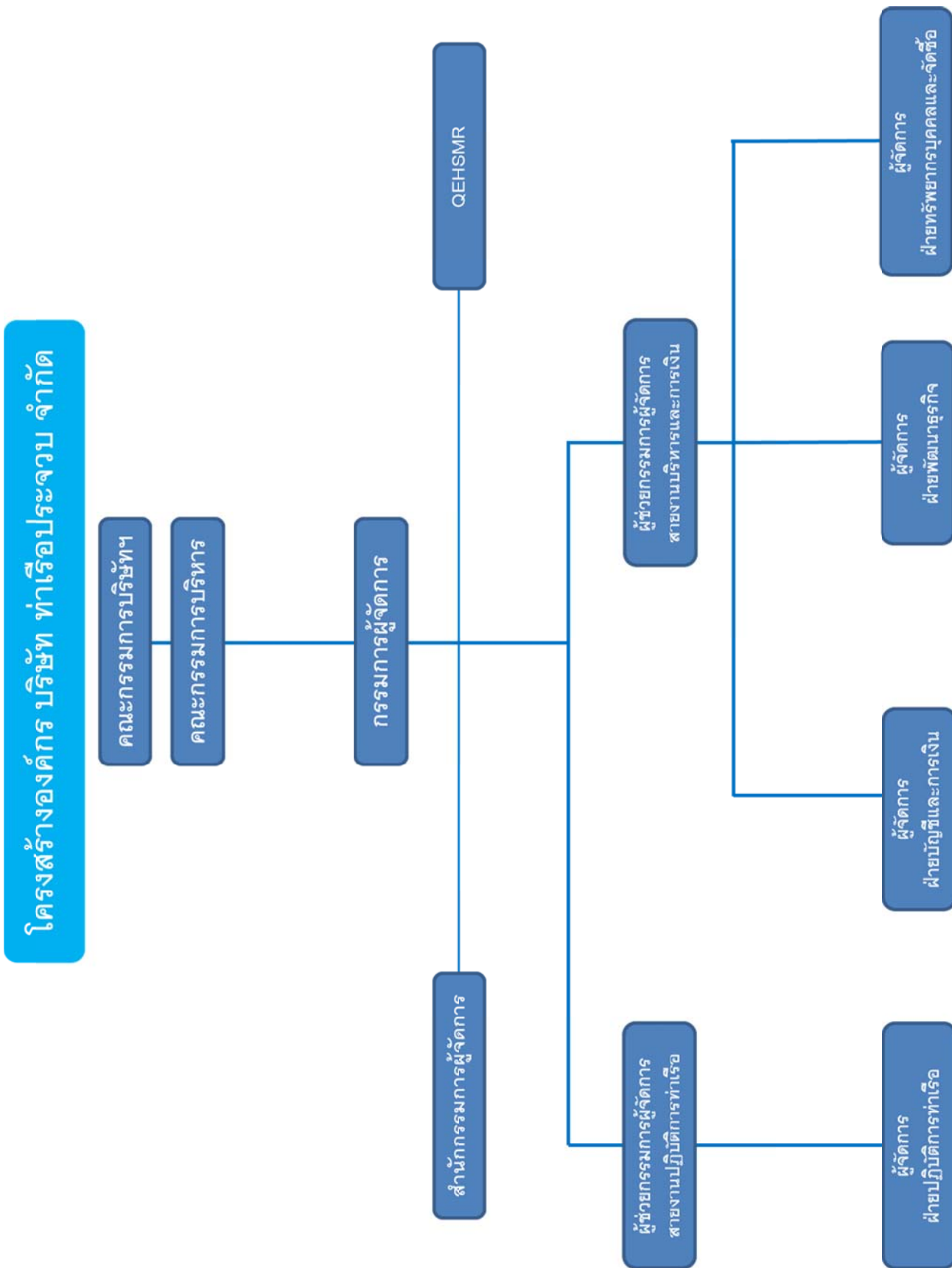
01	Vision and Mission Statement	19	ประสิทธิภาพการขนถ่ายสินค้า
02	สารจากกรรมการผู้จัดการ	20	เป้าหมายและแผนงานธุรกิจในปี 2563
04	ข้อมูลทางการเงิน	22	โครงสร้างการถือหุ้นและการจัดการ โครงสร้างการจัดการและการกำกับดูแลกิจการ
05	แผนผังองค์กร	24	ทิศทางขององค์กรและความรับผิดชอบต่อสังคม
06	คณะกรรมการบริษัท	28	สรุปผลการดำเนินงานกิจกรรม CSR
07	ประวัติความเป็นมาและข้อมูลทั่วไป	29	ช่องทางการสื่อสาร
09	การบริหารท่าเรือและสิ่งแวดล้อม	30	รายงานทางการเงิน
12	ผลงานและเหตุการณ์สำคัญในปี 2562	31	ฐานะการเงิน
13	แนวโน้มธุรกิจปี 2563		
18	ผลการดำเนินงาน		



## ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด	2560	2561	2562
<b>ข้อมูลจากงบการเงิน</b>		(ล้านบาท)	
ยอดขายสุทธิและรายได้ค่าบริการ	238.38	280.05	261.08
รายได้รวม	243.25	283.13	265.45
กำไรสุทธิ	52.12	74.18	56.60
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	144.20	166.94	145.85
สินทรัพย์รวม	1,392.64	1,286.35	1,255.69
หนี้สินรวม	59.32	58.85	61.58
<b>ข้อมูลผู้ถือหุ้น</b>		(บาท)	
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น	34.81	32.15	31.39
กำไรสุทธิต่อหุ้น	1.3	1.85	1.43
<b>อัตราส่วนทางการเงิน</b>		(ร้อยละ)	
อัตราส่วนสภาพคล่อง	6.01	4.96	9.55
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนผู้ถือหุ้น	0.04	0.04	0.05
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	0.03	0.06	0.05
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	0.03	0.06	0.05
อัตรากำไรสุทธิ	0.21	0.26	0.21



## คณะกรรมการบริษัท ทำเรื่องประจวบ จำกัต์

---



นายสมชาย สกลสุรรัตน์  
ประธานกรรมการบริษัท



นายกมล จันทิมา  
กรรมการ



นายวิน วิริยประไพกิจ  
กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร



นายวีระวิทย์ ดุลละสัมพะ  
กรรมการ และกรรมการบริหาร



นายจिर ไชตินุชิต  
กรรมการ และกรรมการบริหาร



นายสมศักดิ์ ศิวะไพบูลย์  
กรรมการ กรรมการบริหาร  
กรรมการผู้จัดการ



นายสุรเดช มุขยางกูร  
กรรมการ



นายอนูวัต ชัยกิตติวณิช  
กรรมการ



นางสาวประภา วรุดม  
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 โดยสินค้าที่ให้บริการบรรทุกขนถ่ายส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่เกี่ยวกับเหล็กของเครือสหวิริยา 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)** มีลักษณะคล้ายนวมเมอแรง 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 ขนาดหน้าที่ยาวรวม 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 ขนาดความยาวหน้าที่ยาวรวม 892 เมตร
15 กันยายน 2549	เปิดดำเนินการท่าเรือ เฟสที่ 2
8 พฤศจิกายน 2549	ทำพิธีเปิดท่าเรือ โดย ฯพณฯ พลตรี อดิศักดิ์ อดิศักดิ์
14 ธันวาคม 2554	เซ็นสัญญาซื้อ-ขายเครน Gottwald
15 มีนาคม 2555	M.V. BBC TAXAS เรือบรรทุกเครน Gottwald
30 พฤษภาคม 2555	ทำพิธีเปิดการใช้งาน Gottwald Crane



## ข้อมูลทั่วไปท่าเรือ (ต่อ)

วัน/เดือน/ปี	รายละเอียด / เหตุการณ์สำคัญ
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
15 กุมภาพันธ์ 2562	ขนถ่ายสินค้าประเภทรางรถไฟ (STEEL RAILS)
17 มิถุนายน 2562	ได้รับการรับรองระบบการจัดการอาชีวอนามัย และความปลอดภัย ISO45001:2018
4 กันยายน 2562	ซ้อมแผนรักษาความปลอดภัยท่าเรือและเรือ (ศรชล.เขต 1) ในรหัสฝึก NAPPEX 2019" ร่วมกับทัพเรือภาคที่ 1 และหน่วยงานราชการต่างๆ
26 ธันวาคม 2562	เรือหลวงจักรีนฤเบศร 911 เข้าเทียบท่า เป็นครั้งที่ 3



## ที่ตั้ง

### สำนักงานกรุงเทพ

เลขที่ 28/1 อาคารประกายวิทย์ 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 17/2558

- ระบบบริหารงาน **Certificate of Approval No. BGK10190015**

- ระบบการจัดการบริหารคุณภาพ ISO9001
- ระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO14001
- ระบบการจัดการอาชีวอนามัย และความปลอดภัย ISO45001



## 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)
- นำร่องเอกชนและเครื่องหมายช่วยในการเดินเรือตามมาตรฐานสากล
- Mobile Harbor Crane 100 ตัน 2 ตัว
- Weigh Bridge 100 tons

## สินค้าผ่านท่าเรือประจวบ

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

## สิ่งอำนวยความสะดวก

ภายในเขตท่าเรือ บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด ได้จัดพื้นที่และสถานที่เก็บสินค้าหลายรูปแบบ คลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse) โรงพักสินค้าภายในเขตท่าเรือ (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

**โรงพักสินค้าภายในเขตท่าเรือ** ทำให้ผู้ใช้บริการสามารถดำเนินพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าได้ที่ท่าเรือ และสามารถคงสินค้าที่นำเข้รอกักไว้เพื่อการตรวจปล่อยในเขตท่าเรือได้ไม่เกิน 2 เดือน 15 วัน โดยมีพื้นที่กลางแจ้งสำหรับวางพักสินค้าดังกล่าวประมาณ 13 ไร่ และมีโรงพักสินค้าขนาด 1,000 ตารางเมตรไว้ให้บริการ

**พื้นที่กลางแจ้งสำหรับฝากเก็บสินค้าทั่วไป** อยู่นอกเขตท่าเรือรวม 70 ไร่ จำแนกเป็นพื้นที่สำหรับสินค้าทั่วไป จำนวน 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)** เป็นอุปกรณ์ที่ใช้ในการกำจัดน้ำมันหากเกิดการรั่วไหลของน้ำมันในปริมาณมาก มีความยาวถึง 1,000 เมตร ซึ่งได้รับการออกแบบให้สามารถใช้งานกลางแจ้งได้ตลอดเวลา มีระยะลอยเหนือน้ำ (Free board) 30 ซม. และระยะกั้นใต้ น้ำ (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 2562

มกราคม	'ท่าเรือประจวบ' ขนถ่ายสินค้าทางรถไฟ ก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ เฟส 2
มิถุนายน	'ท่าเรือประจวบ' รับประทานเกียรติบัตรวันทะเลโลก World Ocean Day
	'ท่าเรือประจวบ' ตอกย้ำความเป็นผู้นำ ท่าเทียบเรือเอกชน สู่มาตรฐาน ISO45001:2018
กันยายน	'ท่าเรือประจวบ' ฝึกปฏิบัติการร่วมทัพเรือภาคที่ 1 ฝึกซ้อมแผนรักษาความปลอดภัยท่าเรือและเรือ ในรหัสฝึก NAPPEX 2019
ธันวาคม	'ท่าเรือประจวบ' ร่วม 'กองเรือยุทธการ' เปิดเรือหลวงจักรีนฤเบศร 911 ให้เยี่ยมชม

เศรษฐกิจโลกจะยังไม่สดใสต่อเนื่องจากปีที่ผ่านมา ทั้งการขึ้นๆ ลงๆ ของความสัมพันธ์ระหว่างสหรัฐกับจีน รวมถึงความไม่แน่นอนของ Brexit ในสิ้นเดือนนี้ อีกทั้งความเสี่ยงในด้านการเมืองการปกครองของภูมิภาคต่างๆ ส่งผลให้ผู้ประกอบการในประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการภาคส่งออกต้องประสบกับความท้าทายอย่างต่อเนื่องเช่นเดียวกับปีที่แล้วที่จะโดนหนักๆ คือ ผู้ส่งออกหรือบริษัทที่อยู่ใน Supply Chain ที่เกี่ยวเนื่องกับผู้ประกอบการยักษ์ใหญ่ที่ได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจโลก (เช่น ผู้ส่งออกสินค้าไปจีน)

สำหรับการลงทุนในประเทศนั้น หลักๆ คงจะต้องหวังพึ่งการลงทุนของภาครัฐเป็นหลัก รวมทั้งการลงทุนจากต่างประเทศที่อาจจะเข้ามา สำหรับการลงทุนของภาคเอกชนในประเทศนั้น ยังไม่น่าจะเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจให้เติบโตได้ ประกอบกับประเทศไทยเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุอย่างเต็มตัว ทำให้อัตราการออมจะสูงกว่าอัตราการลงทุน ซึ่งก็พลอยส่งผลกระทบต่อค่าเงินบาทด้วยเช่นกัน

ในปีนี้จะพบว่าผู้ประกอบการขนาดกลางและย่อมเริ่มทยอยปิดตัวลงมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจที่สายป่านไม่ยาวพอ หรือไม่ได้มีความเข้มแข็งทางธุรกิจอย่างแท้จริง สำหรับองค์กรขนาดใหญ่ นั้น จะพบเห็นความพยายามในการลดหรือบริหารต้นทุนกันมากขึ้น ซึ่งสุดท้ายแล้วก็หนีไม่พ้นที่จะมีการลดจำนวนพนักงาน สำหรับองค์กรที่ตัดสินใจไม่ลดพนักงานนั้น เรื่องของการ Reskills/Upskills จะเป็นโจทย์ที่ท้าทายแต่มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง

สำหรับความท้าทายที่สำคัญที่ผู้บริหารองค์กรไทยจะต้องเผชิญในปีนี้เป็นเรื่องทางเลือกของการเติบโตทั้งในโลเก่าและโลกใหม่ โลกใหม่คือโลกธุรกิจที่เต็มไปด้วย Disruption แต่ก็เปิดโอกาสในการเติบโตใหม่ๆ มีความพยายามในการแสวงหา S-Curve ใหม่ๆ เป็นธุรกิจที่มีโอกาสสูงแต่กำไรก็ยังค่อนข้างน้อยอยู่ แต่ขณะเดียวกันโลกเก่าก็คือธุรกิจดั้งเดิมขององค์กร เป็นธุรกิจที่เป็นฐานราก เป็นสิ่งที่มีความชำนาญ เชี่ยวชาญ ขณะเดียวกันโลกเก่านั้นก็กำลังถูก Disrupt จากการเปลี่ยนแปลงต่างๆ แต่ก็ยังคงเป็นธุรกิจที่ทำรายได้และสร้างกำไรเป็นหลัก ซึ่งการตัดสินใจและการบริหารที่เหมาะสมเกี่ยวกับโลกเก่าและโลกใหม่นี้ ถือเป็นความท้าทายที่ผู้บริหารองค์กรต่างๆ จะต้องเจอในปี

ขณะเดียวกันองค์กรธุรกิจก็จะเผชิญกับความท้าทายในเรื่องเกี่ยวกับปัจจัยทางด้านสังคมและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง (Stakeholders) ขององค์กรมากขึ้น ซึ่งเป็นเรื่องที่สืบเนื่องมาจากปีที่ผ่านมา และจะทวีความสำคัญมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของ ESG (Environment, Social, Governance) หรือเรื่องของ Circular Economy รวมทั้งเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกัน ผู้ถือหุ้นหรือการทำกำไรสูงสุด จะไม่ได้กลายเป็นปัจจัยสำคัญที่สุดเพียงปัจจัยเดียวที่ผู้บริหารองค์กรต่างๆ จะต้องตอบสนองอีกต่อไป แต่ผู้บริหารจะต้องคำนึงถึงทั้งเรื่องของสิ่งแวดล้อม ธรรมชาติ สังคม ชุมชน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอื่นๆ เพิ่มมากขึ้น

“ทางเลือกหนึ่งในการเติบโตขององค์กรไทย คือการเข้าไปลงทุนในต่างประเทศ จะพบเห็นการขยายตัวเข้าไปในต่างประเทศขององค์กรธุรกิจของไทยมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศในกลุ่ม ASEAN อย่างไรก็ตาม การเข้าไปลงทุนในต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นด้านการผลิตหรือการขาย จะง่ายและมีโอกาสประสบความสำเร็จทุกราย สิ่งที่ต้องระวังคือธุรกิจไทยจะต้องเผชิญคือการเข้ามาเป็นคู่แข่งของนักธุรกิจจากจีนและประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค”

สรุปแล้วปี 2563 เป็นอีกปีที่ท้าทายสำหรับผู้บริหาร ยังไม่นับปัจจัยที่ไม่สามารถพยากรณ์หรือคาดการณ์ได้ เพียงแค่พิจารณาจากปัจจัยและแนวโน้มที่สืบเนื่องมาจากปีที่ผ่านมา ก็พอจะทำให้เห็นถึงความท้าทายที่ผู้บริหารจะต้องเผชิญ แต่ก็เชื่อว่าทุกๆ องค์กรก็คงจะเตรียมความพร้อม



## เศรษฐกิจโลกปี 2562

"ภาวะเศรษฐกิจโลกในภาพรวมมีทิศทางชะลอตัวลง โดยเฉพาะภาคการส่งออกและภาคการผลิต ขณะที่อัตราเงินเฟ้อ อัตราดอกเบี้ย และอัตราการว่างงานยังคงอยู่ในระดับทรงตัว"

ปี 2562 IMF คาดการณ์ว่าเศรษฐกิจโลกจะขยายตัวร้อยละ 3.0 ลดลงจากปี 2561 ที่ขยายตัวร้อยละ 3.6 โดยภาพรวมเศรษฐกิจโลกปี 2562 มีทิศทางชะลอตัวต่อเนื่อง ตามปริมาณการค้าโลกที่หดตัวลง ซึ่งสาเหตุสำคัญเป็นผลจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีนที่ยังคงอยู่ระหว่างการเจรจาหาข้อยุติ

ช่วงปลายปี 2562 ธนาคารกลางสหรัฐฯ ได้มีมติลดระดับอัตราดอกเบี้ยนโยบายลง 0.25% จากระดับ 1.75-2.00% เป็น 1.50-1.75% โดยคาดหวังว่าจะมีส่วนช่วยกระตุ้นการลงทุนสหรัฐฯ ในระยะต่อไป สอดคล้องกับประเทศคู่ค้าหลักของไทยที่ส่วนใหญ่ยังคงมีแนวโน้มผ่อนคลายนโยบายการเงินเพิ่มเติม เพื่อสนับสนุนการขยายตัวของเศรษฐกิจภายในประเทศ ทั้งนี้ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ คาดการณ์ว่าในปี 2562 เศรษฐกิจไทยจะขยายตัวที่ร้อยละ 2.6

สถานการณ์ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกอยู่ในทิศทางที่ชะลอตัวลง โดยราคาน้ำมันดิบดูไบ เดือนพฤศจิกายน 2562 อยู่ที่ 61.91 ดอลลาร์สหรัฐฯ /บาร์เรล หดตัวลงเมื่อเทียบกับเดือนพฤศจิกายน 2561 ที่มีระดับราคา 65.79 ดอลลาร์สหรัฐฯ /บาร์เรล สำหรับปี 2562 (ม.ค.-พ.ย.) ราคาน้ำมันดิบดูไบ เฉลี่ยอยู่ที่ 63.38 ดอลลาร์สหรัฐฯ /บาร์เรล หดตัวลงเมื่อเทียบกับปี 2561 ซึ่งเฉลี่ยอยู่ที่ 70.52 ดอลลาร์สหรัฐฯ /บาร์เรล อย่างไรก็ตาม ยังคงต้องติดตามสถานการณ์ราคาน้ำมันดิบอย่างต่อเนื่อง โดยปัจจุบันกลุ่มโอเปคและประเทศพันธมิตรมีแนวโน้มขยายระยะเวลาปรับลดกำลังการผลิตน้ำมันดิบ ที่จะสิ้นสุดในเดือน มี.ค. 2563 และปริมาณน้ำมันดิบคงคลังสหรัฐฯ คาดว่าจะปรับตัวเพิ่มขึ้น หลังที่ขอขนส่งน้ำมันดิบจากแคนาดาไปยังสหรัฐฯ สามารถกลับมาดำเนินงานได้อีกครั้ง หลังเกิดเหตุน้ำมันรั่วไหล

นอกจากนี้ ภาวะเศรษฐกิจโลกยังคงมีประเด็นที่ต้องติดตามทั้งการเผชิญกับความไม่แน่นอนของสงครามการค้าที่สร้างแรงกดดันกระจายไปทั่วโลก ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ความเสี่ยงจากเสถียรภาพทางการเมืองที่เกิดขึ้นในกลุ่มประเทศสหภาพยุโรป ข้อพิพาทระหว่างสหรัฐฯ และอิหร่านที่อาจส่งผลให้ราคาน้ำมันดิบปรับตัวสูงขึ้นเป็นเหตุให้ต้นทุนการผลิตปรับตัวตามไปได้ อย่างไรก็ตาม หากรัฐฯ และจีน สามารถบรรลุข้อตกลงการค้าได้เป็นผลสำเร็จ อาจเป็นตัวแปรหนุนให้ความเชื่อมั่นของนักลงทุนและภาคธุรกิจกลับคืนมา ตลอดจนภาคการส่งออกและภาคการผลิตอาจมีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไปจากปัจจัยบวก

## ภาวะเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ปี 2562 แนวโน้มอุตสาหกรรม ปี 2563

ภาวะเศรษฐกิจอุตสาหกรรมในปี 2562 เมื่อพิจารณาจากดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม (MPI) คาดว่าจะหดตัวร้อยละ 3.8 ในขณะที่ปี 2561 ที่ MPI ขยายตัวร้อยละ 3.6 โดย อุตสาหกรรมสำคัญที่หดตัวในปี 2562 อาทิ ผลิตภัณฑ์ยางอื่น ๆ ที่มีไม่เพียงพอ ตามปริมาณวัตถุดิบที่เข้าสู่ตลาดลดลงเนื่องจากภัยธรรมชาติและโรคระบาด การชะลอตัวของตลาดจีน และความสามารถในการแข่งขันด้านราคาที่ย่ำแย่ลง ยานยนต์ เป็นการลดลงของตลาดในประเทศเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจในประเทศที่ชะลอตัว ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากความเข้มงวดของสถาบันการเงินในการอนุมัติสินเชื่อรถยนต์ และตลาดส่งออกเนื่องจากเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าชะลอตัว เหล็กและเหล็กกล้า ลดลงทั้งผลิตภัณฑ์ในกลุ่มเหล็กทรงยาว และเหล็กทรงแบน โดยผลิตภัณฑ์ในกลุ่มเหล็กทรงยาวที่ลดลง เช่น เหล็กหลอด ลวดเหล็ก และเหล็กโครงสร้างรูปพรรณ ชนิดรีดร้อน



(ต่อ) จากการชะลอตัวของอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เช่น อุตสาหกรรม ก่อสร้าง โดยการก่อสร้างที่อยู่อาศัยได้รับผลกระทบจากมาตรการกำกับดูแลสินเชื่อที่อยู่อาศัย (Loan to Value : LTV) ซึ่งเริ่มมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2562 ส่งผลให้ยอดขาย และการก่อสร้างที่อยู่อาศัยลดลง ผลิตรถยนต์ในกลุ่มเหล็กทรงแบนที่ลดลง เช่น เหล็กแผ่นรีดร้อนชนิดม้วน เหล็กแผ่นเคลือบดีบุก และ เหล็กแผ่นเคลือบโครเมียม เนื่องจากผู้ผลิตในอุตสาหกรรมต่อเนื่องนำเข้าสินค้าราคาจากต่างประเทศ เช่น จีน และญี่ปุ่น ส่วนอุตสาหกรรมที่มีการขยายตัวดีในปี 2562 อาทิ เครื่องปรับอากาศ โดยเครื่องปรับอากาศมีคำสั่งซื้อจากต่างประเทศเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะตลาดสหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ มีคำสั่งซื้อที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในส่วนของยาเม็ดและยาผงที่ผู้ผลิตบางรายสามารถทำตลาดต่างประเทศได้มากขึ้น ทำให้มีการผลิตเพื่อส่งออกเพิ่มขึ้น

## แนวโน้ม ปี 2563

ประมาณการอัตราการขยายตัวของดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม (MPI) ปี 2563 คาดว่าจะขยายตัวในช่วงร้อยละ 2.0 - 3.0 โดยมีปัจจัยบวกจากนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาลที่น่าจะมีออกมาเป็นระยะ นักลงทุนมีการย้ายสายการผลิตมาลงทุนในประเทศไทยจากผลของสงครามการค้า แรงขับเคลื่อนจากการลงทุนภาครัฐจากความคืบหน้าของโครงการลงทุนที่สำคัญๆ รวมถึงการดำเนินงานภายใต้แผนงานเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

เหล็กและเหล็กกล้า คาดการณ์ว่า การผลิตปรับตัวเพิ่มขึ้นเล็กน้อยอยู่ที่ประมาณร้อยละ 0.0-0.5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการขยายตัวของอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เช่น อุตสาหกรรมก่อสร้าง โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ และมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจต่าง ๆ ของรัฐบาลตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 26 พ.ย.62 เช่น การสนับสนุนเงินค่าผ่อนดาวน์ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้ไม่เกิน 100,000 บาทต่อเดือน ซึ่งผลของมาตรการดังกล่าว คาดว่าจะช่วยกระตุ้นอุปสงค์ในประเทศ ส่งผลให้ยอดขายที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้น

- **อุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า**

ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า ปี 2562\* ลดลงเมื่อเทียบกับปี 2561 โดยลดลงทั้งผลิตรถยนต์ในกลุ่มเหล็กทรงยาวและเหล็กทรงแบน ผลิตรถยนต์ในกลุ่มเหล็กทรงยาวที่ลดลง เช่น เหล็กหลอด และเหล็กโครงสร้างรูปพรรณ ชนิดรีดร้อน และผลิตรถยนต์ในกลุ่มเหล็กทรงแบนที่ลดลง เช่น เหล็กแผ่นรีดร้อนชนิดม้วน เหล็กแผ่นเคลือบดีบุก

การผลิตปี 2562 คาดว่าลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน โดยมีดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมอยู่ที่ 95.5 ลดลงร้อยละ 10.3 (%YoY) ลดลงทั้งผลิตรถยนต์ในกลุ่มเหล็กทรงยาว และเหล็กทรงแบน โดยผลิตรถยนต์ในกลุ่มเหล็กทรงยาวที่ลดลง เช่น เหล็กหลอด หลอดเหล็ก และเหล็กโครงสร้างรูปพรรณ ชนิดรีดร้อน จากการชะลอตัวของอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เช่น อุตสาหกรรม ก่อสร้าง โดยการก่อสร้างที่อยู่อาศัยได้รับผลกระทบจากมาตรการกำกับดูแลสินเชื่อที่อยู่อาศัย (Loan to Value : LTV) ซึ่งเริ่มมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2562 ส่งผลให้ยอดขาย และการก่อสร้างที่อยู่อาศัยลดลง ผลิตรถยนต์ในกลุ่มเหล็กทรงแบนที่ลดลง เช่น เหล็กแผ่นรีดร้อนชนิดม้วน เหล็กแผ่นเคลือบดีบุก และ เหล็กแผ่นเคลือบโครเมียม เนื่องจากผู้ผลิตในอุตสาหกรรมต่อเนื่องนำเข้าสินค้าราคาจากต่างประเทศ เช่น จีน และญี่ปุ่น

การจำหน่าย ปี 2562\* คาดว่ามีปริมาณ 18.7 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 3.4 (%YoY) ลดลงทั้งผลิตรถยนต์ในกลุ่มเหล็กทรงยาว และเหล็กทรงแบน โดยผลิตรถยนต์ในกลุ่มเหล็กทรงยาวที่จำหน่ายลดลง เช่น เหล็กโครงสร้างรูปพรรณรีดร้อน ผลิตรถยนต์ในกลุ่มเหล็กทรงแบนที่จำหน่ายลดลง เช่น เหล็กแผ่นบางรีดร้อน เหล็กแผ่นรีดเย็น และ เหล็กแผ่น เคลือบดีบุก

การนำเข้า ปี 2562\* คาดว่ามีมูลค่า 10.7 พันล้านเหรียญสหรัฐ ลดลงร้อยละ 1.7 (%YoY) ลดลง ทั้งผลิตภัณฑ์ในกลุ่มเหล็กทรงยาว และเหล็กทรงแบน โดยผลิตภัณฑ์ในกลุ่มเหล็กทรงยาวที่มีมูลค่านำเข้าลดลง เช่น เหล็กเส้นที่ใช้ในอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ เหล็กเปลวขาว และเหล็กหลอด ผลิตภัณฑ์ในกลุ่มเหล็กทรงแบนที่มีมูลค่านำเข้าลดลง เช่น ท่อเหล็กมีตะเข็บ เหล็กแผ่นเคลือบชนิดอื่น ๆ และเหล็กแผ่นเคลือบสังกะสี ชนิด EG แนวโน้มอุตสาหกรรมเหล็กในปี 2563 คาดการณ์ว่า การผลิตปรับตัวเพิ่มขึ้นเล็กน้อยอยู่ที่ประมาณร้อยละ 0.0-0.5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการขยายตัวของอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เช่น อุตสาหกรรมก่อสร้าง โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ และมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจต่าง ๆ ของรัฐบาลตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 26 พ.ย.62 เช่น การสนับสนุนเงินค่าผ่อนดาวน์ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้ไม่เกิน 100,000 บาทต่อเดือน ซึ่งผลของมาตรการดังกล่าว คาดว่าจะช่วยกระตุ้นอุปสงค์ในประเทศ ส่งผลให้ยอดจำหน่ายที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้น สำหรับการบริโภคเหล็กปี 2563 คาดว่าจะมีปริมาณ 18.8 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.77

- **อุตสาหกรรมไฟฟ้า**

มีการผลิตและการส่งออกที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อย ร้อยละ 1.5 และ 2.0 ตามลำดับ เมื่อเทียบกับปีก่อน จากปัจจัยบวกทั้งภายในและภายนอกประเทศ เช่น มาตรการกระตุ้นความต้องการซื้อสินค้าของภาครัฐในช่วงปลายปี 2562 ซึ่งคาดว่ารัฐบาลจะมีมาตรการอัดฉีดทำให้เศรษฐกิจฟื้นตัว รวมถึงผู้ประกอบการมีการปรับตัวในการหาตลาดใหม่ในการส่งออกเพิ่มขึ้น

- **อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์**

การผลิตสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ในปี 2562 ปรับตัวลดลงร้อยละ 6.3 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2561 โดยปรับตัวลดลงในสินค้า HDD, IC, Semiconductor PWB และ PCBA เป็นผลจากการหดตัวของสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ของโลกชะลอตัวลง และมีมูลค่าการส่งออกในตลาดหลักลดลง ได้แก่ ญี่ปุ่น อาเซียน จีน สหภาพยุโรป และสหรัฐอเมริกา

## **ดัชนีความเชื่อมั่นภาคอุตสาหกรรม**

### **ม.ค. - ต.ค. อยู่ที่ระดับ 94.07**

ในช่วงเดือน ม.ค. - ต.ค. (10 เดือนแรก) ของปี 2562 ดัชนีโดยเฉลี่ยมีค่า 94.07 เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปี 2561 (91.24) และดัชนีความเชื่อมั่นคาดการณ์ล่วงหน้า 3 เดือน อยู่ที่ระดับ 103.13 ลดลงจากช่วงเดียวกันของปี 2561 (103.36)

สำหรับแนวโน้มในปี 2563 คาดว่า ดัชนีความเชื่อมั่นภาคอุตสาหกรรมปรับตัวดีขึ้นจากปี 2562 เนื่องจากการเบิกจ่ายเงินงบประมาณประจำปี 2563 เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เศรษฐกิจในประเทศแข็งแรง และความต่อเนื่องในการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐ อาทิ โครงการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก และการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขยายตัวอย่างต่อเนื่อง อาทิ รถไฟความเร็วสูงและรถไฟรางคู่ เป็นต้น ทั้งนี้ยังต้องเฝ้าระวังการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก อันอาจจะทำให้เกิดการชะลอตัวของการลงทุนภายในประเทศด้วยเช่นกัน

## การค้าต่างประเทศ

"มูลค่าการค้าต่างประเทศปี 2562 (ม.ค.-ต.ค.) หดตัวจากปี 2561 (ม.ค.-ต.ค.) โดยมีมูลค่าการส่งออกและนำเข้าหดตัวลง ส่วนหนึ่งเกิดจากผลกระทบของสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีน ส่งผลให้ปริมาณการค้าในตลาดโลกชะลอตัวลง โดยในภาพรวมดุลการค้าต่างประเทศยังคงเกินดุล 7,887.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ"

สถานการณ์การค้าต่างประเทศในปี 2562 (ม.ค.-ต.ค.) การค้าต่างประเทศของไทยมีมูลค่าทั้งสิ้น 406,771.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยเป็นมูลค่าการส่งออกเท่ากับ 207,329.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน มูลค่าการส่งออกหดตัวร้อยละ 2.4 และมูลค่าการนำเข้าเท่ากับ 199,441.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน มูลค่าการนำเข้าหดตัวร้อยละ 4.1 อย่างไรก็ตาม ปี 2562 ยังคงมีดุลการค้าเกินดุล 7,887.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

## โครงสร้างการส่งออก

การส่งออกในปี 2562 (ม.ค.-ต.ค.) มีมูลค่า 207,329.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หดตัวร้อยละ 2.4 เมื่อพิจารณาแยกรายหมวดสินค้า พบว่า สินค้าเกษตรกรรมมีมูลค่าการส่งออก 18,425.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หดตัวร้อยละ 4.91 สินค้าอุตสาหกรรมมีมูลค่าการส่งออก 165,894.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หดตัวร้อยละ 1.4 สินค้าแร่และเชื้อเพลิงมีมูลค่าการส่งออก 7,466.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หดตัวร้อยละ 19.0 ขณะที่สินค้าอุตสาหกรรมการเกษตรมีมูลค่าการส่งออก 15,542.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.8

การส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมในปี 2562 (ม.ค.-ต.ค.) มีอัตราการขยายตัวลดลงร้อยละ 1.4 โดยสินค้าอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าการส่งออกหดตัวลง เช่น รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ (มูลค่าการส่งออก 23,387.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หดตัวร้อยละ 4.0) เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ (มูลค่าการส่งออก 15,031.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หดตัวร้อยละ 10.0) และเม็ดพลาสติก (มูลค่าการส่งออก 7,744.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หดตัวร้อยละ 11.1) ขณะที่สินค้าบางรายการยังคงมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้น เช่น อัญมณีและเครื่องประดับ (มูลค่าการส่งออก 13,976.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 37.6) ผลิตภัณฑ์ยาง (มูลค่าการส่งออก 9,226.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.5) เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ (มูลค่าการส่งออก 4,711.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.9)

ทั้งหมดเป็นแนวโน้มถึงรายได้ของบริษัทฯ ในปี 2563 ซึ่งยังคงผันแปรไปตามอุตสาหกรรมหลักเป็นหลัก ส่วนกลุ่มลูกค้านอกเครือในอุตสาหกรรมอื่นๆ คงต้องหวังว่าจะได้รับผลกระทบจากภาวะต่างๆ ของเศรษฐกิจโลกที่กล่าวมาแล้วน้อยที่สุด และคาดหวังจะเกิดโอกาสใหม่ๆ ขึ้นจากการส่งเสริมหรือกระตุ้นโครงการของภาครัฐฯ ดังเช่น โครงการรถไฟทางคู่เส้นทางภาคใต้ในปีที่แล้วเป็นต้น ซึ่งทำให้มีการนำเข้าเหล็กวางรถไฟมาขนถ่ายที่ท่าเรือประจวบ นอกจากนี้ก็หวังว่า ลูกค้ากลุ่มน้ำมันปาล์ม กลุ่มสินแร่ กลุ่มสินค้าการเกษตร และกลุ่มอื่นๆ จะได้มีการพัฒนา ปรับปรุงแก้ไขปัญหาและมีการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าผ่านท่าของเราเพิ่มขึ้นในปี 2563 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 รายได้ค่าขนส่งสินค้าขึ้นลงเรือ เคลื่อนย้ายไปยังโรงพักสินค้า และ/ หรือเคลื่อนย้ายสินค้าถึงประตูนอกท่าเรือ (Wharf handling charges) และรายได้อื่นๆ เช่น ค่าธรรมเนียมรถบรรทุกผ่านท่า (Trailer admission fee) ค่าขังน้ำหนักรถ และรายได้อื่นๆ มาจากรายได้จากคลังสินค้า (Cargo storage) รายได้จากค่าเช่าอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า (Equipment service) เช่น บันจัน รวมทั้งรายได้อื่นๆ

สำหรับรายได้รวมในปี 2562 ที่ผ่านมา บริษัทมีรายได้รวมทั้งสิ้น 265.45 ล้านบาท โดยเป็นส่วนที่มาจากการดำเนินงานและการให้บริการจำนวน 261.08 ล้านบาท และรายได้อื่นๆ จำนวน 4.37 ล้านบาท

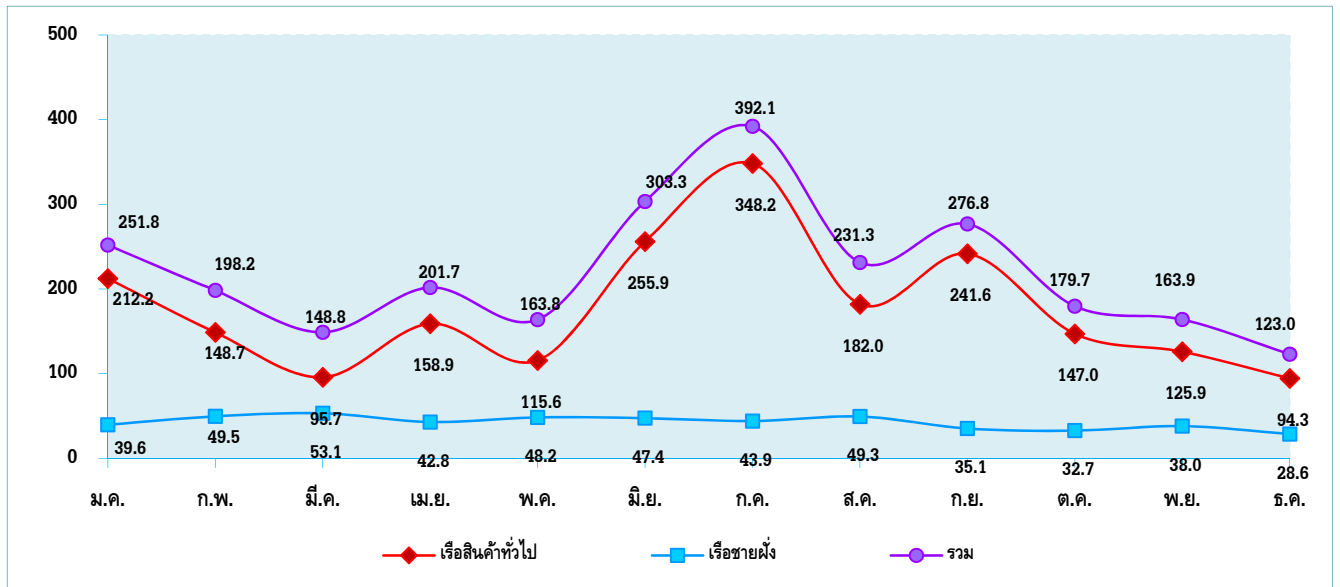
## ประเภทรายได้

หน่วย : ล้านบาท

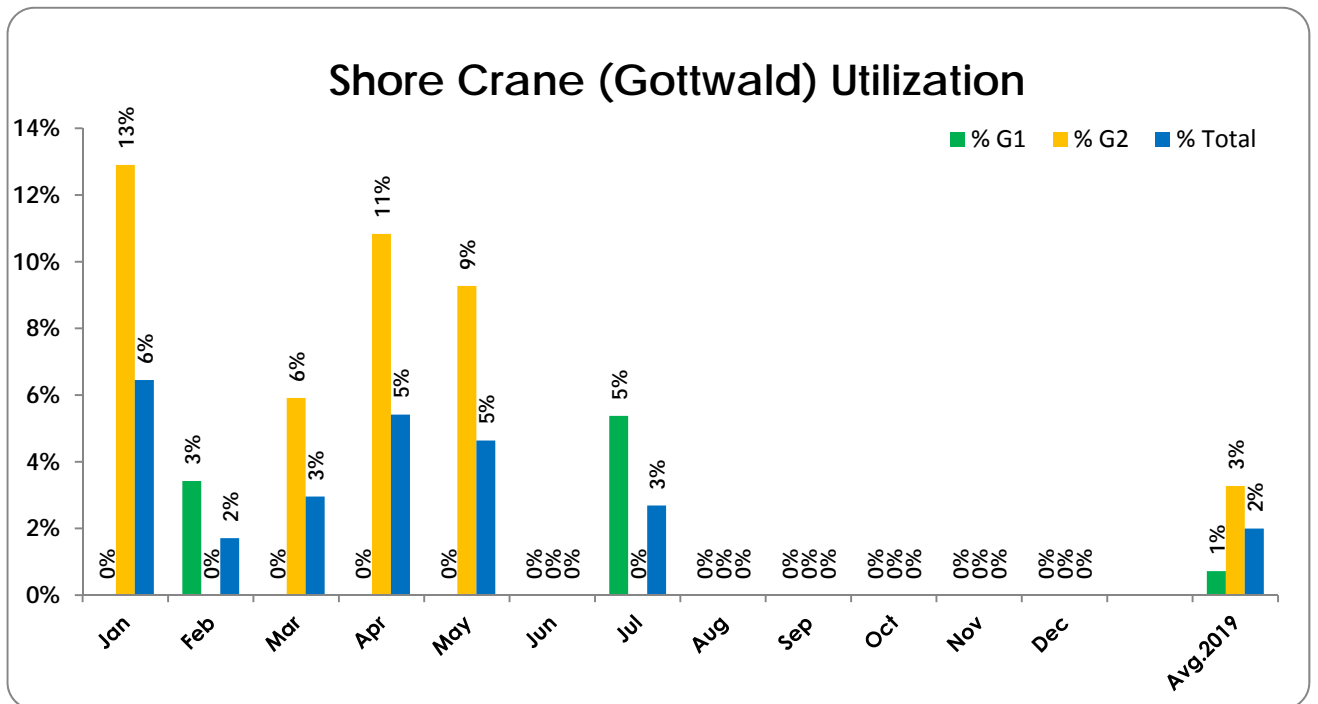
ประเภทรายได้	จำนวนเงิน	สัดส่วนรายได้
รายได้นำเข้า / ส่งออกจากตัวแทนเรือ	157.17	60.20%
รายได้นำเข้าจากผู้นำเข้า	91.17	34.92%
รายได้ส่งออกจากผู้ส่งออก	1.64	0.63%
รายได้อื่นๆ	11.10	4.25%
	261.08	100.00%

ปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือประจวบ ในปี 2562 พบว่ามีจำนวนรวมประมาณ 2.66 ล้านตัน ลดลงจากปี 2561 ที่มีปริมาณสินค้าผ่านท่าประมาณ 2.80 ล้านตัน คิดเป็นอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 โดยปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าทั้งหมด ประกอบด้วย สินค้านำเข้าจำนวนประมาณ 2.08 ล้านตัน สินค้าส่งออก 0.07 ล้านตัน และสินค้าขนส่งภายในประเทศจำนวน 0.51 ล้านตัน ถ้าพิจารณาจากรายได้ รายได้จากตัวแทนเรือเท่ากับร้อยละ 60 และรายได้จากผู้นำเข้าและส่งออกเท่ากับร้อยละ 36

## ประสิทธิภาพการขนถ่ายสินค้า



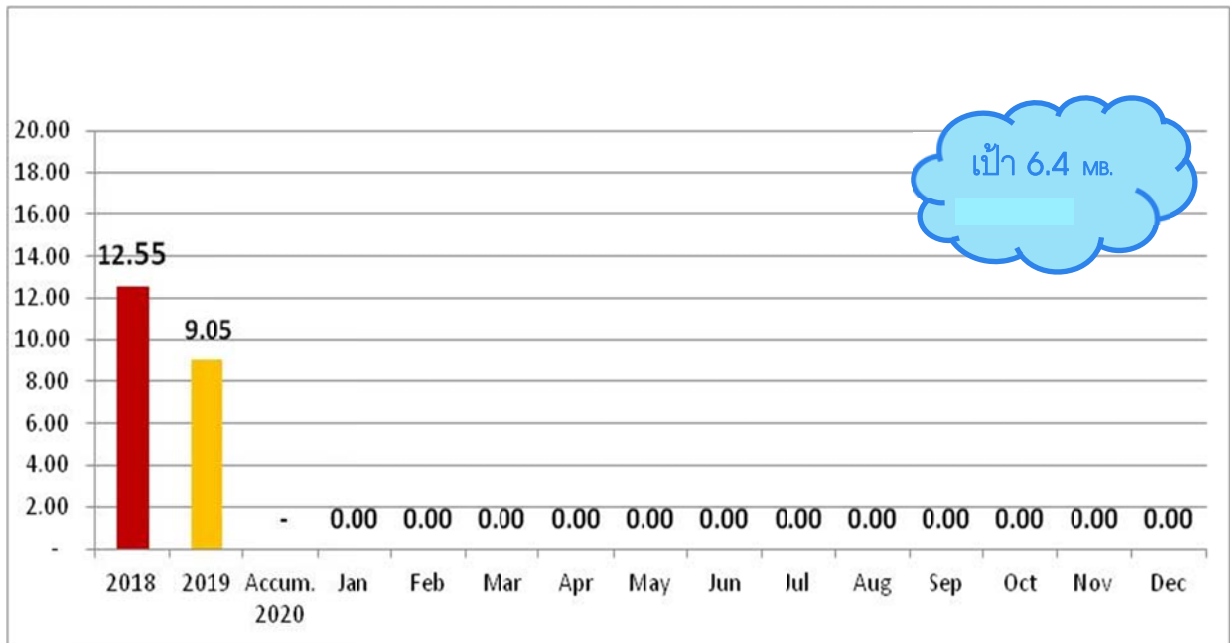
ประสิทธิภาพการขนถ่ายสินค้าโดย Shore Crane โดยมีปริมาณการใช้งานลดลงจากปีก่อนค่อนข้างมาก อันเนื่องมาจากความต้องการใช้งาน Shore Crane สำหรับเรือขน Slab มีปริมาณลดลง โดยเฉลี่ยการใช้ประโยชน์อยู่ที่ร้อยละ 2



## รายได้จากกิจกรรมนอกเครือปี 2562 - 2563

ด้านสัดส่วนของรายได้นอกเครือ ซึ่งเป็นเป้าหมายที่บริษัทฯ ตั้งเป้าที่จะเพิ่มสัดส่วนดังกล่าวนี้ในทุกปี เพื่อเป็นการลดการพึ่งพิงบริษัทแม่ และขยายธุรกิจรองรับการขนถ่ายและบริการอื่นๆ แต่สถานะเศรษฐกิจที่ยังไม่ฟื้นตัวในปี 2562 บริษัทฯ มีรายได้จากกิจกรรมนอกเครือลดลงจากที่คาดการณ์โดยมีมูลค่ารวม 9.05 ล้านบาท ลดลง 3.5 ล้านบาท ในปี 2562 คิดเป็นอัตราลดลงร้อยละ 27

### รายได้นอกเครือ : เปรียบเทียบกับการประมาณการ



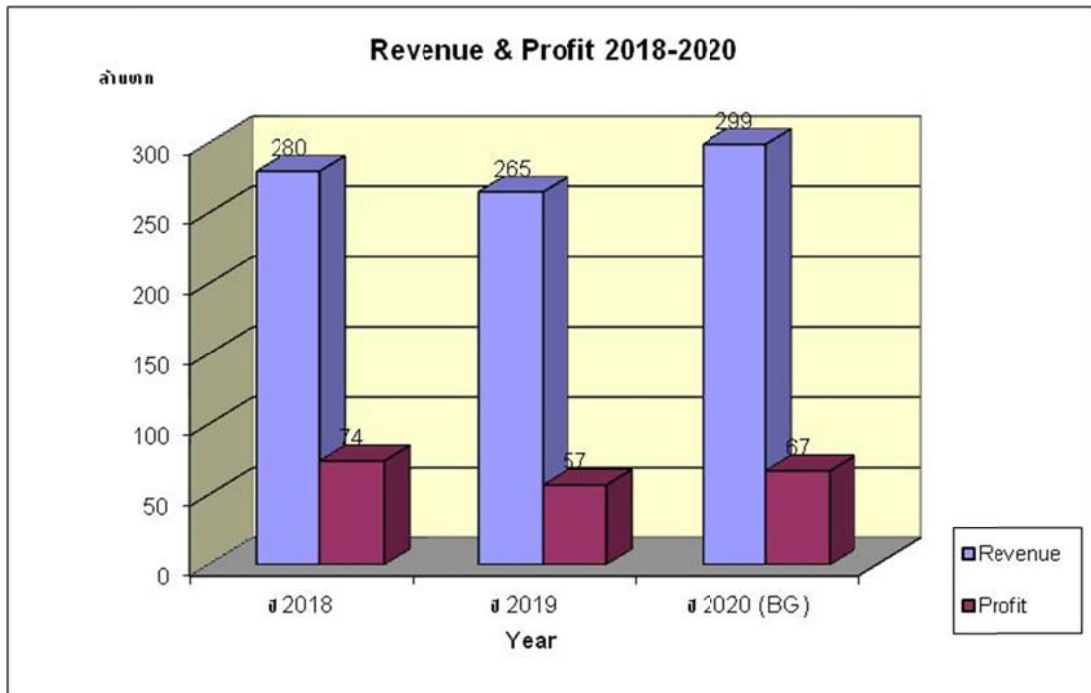
อย่างไรก็ตามในปี 2563 แม้อัตราของรายได้จากกิจกรรมนอกเครือจะลดลง สิ้นค้าบางรายได้เคยใช้บริการเกิดประสพปัญหา เช่น น้ำมันปาล์ม สิ้นแร่ บริษัทฯ จึงประมาณการรายได้นอกเครือปีนี้เพียงแค่ 6.4 ล้านบาท

## เป้าหมายและแผนงานธุรกิจในปี 2563

ในปี 2563 บริษัทฯ ทำเรือประจวบ จำกัด ได้พยายามเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ โดยเฉพาะกับลูกค้าใหม่ๆ เพื่อเป็นการสร้างฐานลูกค้า ฐานรายได้ ในอนาคตอย่างยั่งยืน สำหรับในปีนี้เป็นบริษัทฯ ได้มีการกำหนดเป้าหมายที่ท้าทายยิ่งขึ้น โดยบริษัทฯ มีการทำแผนยุทธศาสตร์ 10 ปี ให้สอดคล้องกับแผนธุรกิจทั้งระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาวของบริษัทฯ โดยเฉพาะการเพิ่มการให้บริการขนถ่าย เพื่อสร้างรายได้จากกลุ่มลูกค้าด้านนอกเครือสหวิริยาให้เพิ่มมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามสามารถสรุปแผนงานและเป้าหมายที่สำคัญของบริษัทฯ ดังนี้

1. บริษัทฯ มีเป้าปริมาณสินค้าผ่านท่า 2.65 ล้านตัน เพื่อมุ่งมั่นในการที่จะเป็นท่าเรือมาตรฐานสากลตาม Vision : SMART PORT โดยบริษัทฯ มีเป้าหมายในการที่จะเพิ่มการให้บริการสินค้าหลากหลายชนิด อย่างครบวงจร

2. ในปี 2563 บริษัทฯ มีเป้าหมายในการสร้างกำไรสุทธิเป็นมูลค่า 67 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2562 คิดเป็นร้อยละ 18



3. บริษัทฯ มีเป้าหมายสร้างรายได้นอกเครือสหวิริยาเป็นมูลค่า 6.4 ล้านบาท ในปี 2563 ลดลงประมาณ ร้อยละ 28





## 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 %
<b>รวม</b> (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562)	<b>100 %</b>

## โครงสร้างการจัดการและการกำกับดูแลกิจการ

### คณะกรรมการบริษัท

- |                            |                                   |
|----------------------------|-----------------------------------|
| 1. นายสมชาย สกุลสุวรรณ์    | ประธานกรรมการบริษัทฯ              |
| 2. นายกมล จันทิมา          | กรรมการบริษัท                     |
| 3. นายวิน วิริยประไพกิจ    | กรรมการบริษัท และกรรมการบริหาร    |
| 4. นายวีระวิทย์ ดุลละล้มพะ | กรรมการบริษัท และกรรมการบริหาร    |
| 5. นายจิร โชตินุชิต        | กรรมการบริษัท และกรรมการบริหาร    |
| 6. นายสมศักดิ์ ศิวะไพบุลย์ | กรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการ |
| 7. นายสุรเดช มุขยางกูร     | กรรมการบริษัท                     |
| 8. นายอนุวัต ชัยกิตติวินิช | กรรมการบริษัท                     |
| 9. นางสาวประภา วรุตม์      | กรรมการบริษัท                     |

เลขานุการคณะกรรมการบริษัท นายสุรศักดิ์ งามสิทธิพงศา

### กรรมการที่มีอำนาจลงนามแทนบริษัท

กรรมการซึ่งมีอำนาจลงลายมือชื่อแทนบริษัทฯ คือ นายกมล จันทิมา หรือนายวิน วิริยประไพกิจ หรือนายวีระวิทย์ ดุลละล้มพะ หรือนายสมศักดิ์ ศิวะไพบุลย์ หรือนายจิร โชตินุชิต กรรมการสองในห้าคนนี้ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ

### อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่จัดการบริษัทให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น คณะกรรมการอาจมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งหรือหลายคนหรือบุคคลอื่นปฏิบัติภารกิจใดอย่างหนึ่งแทนคณะกรรมการ ภายใต้การควบคุมดูแลของคณะกรรมการหรือมอบอำนาจให้บุคคลดังกล่าวมีอำนาจตามที่คณะกรรมการเห็นสมควร และภายในระยะเวลาที่กรรมการเห็นสมควร คณะกรรมการอาจยกเลิก เพิกถอน เปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขอำนาจนั้นๆ ได้

**คณะกรรมการบริหาร** ประกอบด้วยกรรมการ 4 ท่าน ดังนี้

- |                            |                     |
|----------------------------|---------------------|
| 1. นายวิน วิริยะประไพกิจ   | ประธานกรรมการบริหาร |
| 2. นายวีระวิทย์ ดุละลัมพะ  | กรรมการบริหาร       |
| 3. นายจิร โชติณูชิต        | 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. นายสมศักดิ์ ศิวะไพบูลย์   | กรรมการผู้จัดการ                     |
| 2. นายสุรินทร์ สายสิน        | ผู้จัดการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ             |
| 3. นายชวินทร์ ทิพย์สิทธิ์    | ผู้จัดการฝ่ายบัญชีการเงิน            |
| 4. นางสาวปภาดา ธนบรรบันพิสัย | ผู้จัดการฝ่ายทรัพยากรบุคคลและจัดซื้อ |
| 5. นายชนยุธ นิลพานิช         | ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ              |

## ทิศทางขององค์กรและความรับผิดชอบต่อสังคม

### บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด

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

หนึ่งในค่านิยมองค์กรที่ฝังลึกอยู่ในตัวพนักงานพีพีซี คือ ความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และพื้นที่โดยรอบ “พีพีซี” ยึดมั่นเสมอในการยกระดับคุณภาพสังคม การพัฒนาอย่างเต็มศักยภาพและยั่งยืน โดยบริษัทฯ ได้มุ่งมั่นดำเนินการอย่างเป็นระบบ ตามวิถีธุรกิจที่ดำเนินไปอย่างมีจรรยาบรรณ ความรับผิดชอบต่อสังคม ยุติธรรม โปร่งใส พร้อมพัฒนาคุณภาพชีวิต

บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด หรือ (พีพีซี) ให้ความสำคัญกับกิจกรรมเพื่อสังคมมาตลอด โดยใช้แนวคิดที่ว่า “GROWING ONE MORE STEP” เข้าสู่เป็นปีที่ 10 ของกิจกรรมเพื่อสังคม (CSR) ที่บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจบนหลักปรัชญา นั่นคือ **“สร้างการมีส่วนร่วมระหว่างท่าเรือกับชุมชน และคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมเป็นนัยสำคัญ”** นับเป็นการดำเนินธุรกิจเพื่อสังคมเสมอมา **“พีพีซี”** นำปรัชญานี้มาถ่ายทอดเป็นวัฒนธรรมองค์กร หรือ Core Value ซึ่งเรื่องสำคัญที่ต้องมาก่อน คือ การรับผิดชอบต่อสังคม (Responsibility)



โครงการพีพีซี ซีเอสอาร์ : สร้างสรรค์เพื่อแบ่งปันสู่ชุมชน ริเริ่มและสานต่อกิจกรรมอันเป็นประโยชน์ต่อสังคมในด้านต่างๆ “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 นำเรือหลวงและเรือตรวจการณ์ต่างๆ เข้าเทียบท่า สนับสนุนกลุ่มประมงในพื้นที่ อนุเคราะห์จอดเรือหลบคลื่นมรสุม รวมถึงเรืออื่นๆ ที่ผ่านเข้ามาแถวนี้ได้ขออาศัยนำเรือต่างๆ เข้ามาจอดเพื่อหลบคลื่นลมแรง รวมถึงการนำอุปกรณ์ต่างๆ เข้ามาขนถ่าย อาทิ ยกอวน ใช้บริการน้ำจืด ฯลฯ ในบริเวณท่าเรือ

## กิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

นอกเหนือจากความรับผิดชอบต่อสังคมที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการหรืออยู่ในกระบวนการทำงานของบริษัทฯ แล้ว ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ดำเนินโครงการต่างๆ ที่แสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคม สิ่งแวดล้อม และสนับสนุนด้านการศึกษาสำหรับเด็กและเยาวชนที่จะกลายเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศในอนาคต บริษัทฯ ยังได้ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการสนับสนุนการดำเนินโครงการต่างๆ ของกลุ่มเหล็กสหวิริยาอีกหลายโครงการ โดยมุ่งหวังที่จะให้การดำเนินโครงการต่างๆ นั้น สร้างประโยชน์สูงสุดกลับคืนสู่สังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งก่อให้เกิดผลประโยชน์แก่สังคมเป็นวงกว้างและมีความยั่งยืน อาทิ

### 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 นำรถดับเพลิงเข้าดับไฟที่ไหม้ข้างทางเพื่อป้องกันการลุกลามของไฟไหม้ให้เป็นวงกว้าง





ตลอดปี 2562 ทางบริษัทฯ โดยได้ส่งเสริม สนับสนุน จัดกิจกรรม CSR. ให้กับชุมชน ท้องถิ่น และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องผ่านโครงการต่างๆ อาทิ จัดกิจกรรมงานวันเด็กแห่งชาติ , จัดกิจกรรมร่วมกับทัพเรือภาคที่ 1 ในการมอบอุปกรณ์การเรียน กีฬา ในโครงการส่วนพระองค์ อำเภออมก๋อย จังหวัดเชียงใหม่ , กิจกรรมแห่เทียนพรรษาประจำปี , และกิจกรรมเปิดโลกเรียนรู้ ร่วมแรง ร่วมใจ ปี 6 พร้อมมอบอุปกรณ์การเรียน อุปกรณ์กีฬาให้กับโรงเรียนมัธยมพุดคน ตำบลกำเนินพุดคน อำเภอบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์



ทำเรือประจวบอาสา....  
แบ่งปันความสุข  
และรอยยิ้ม  
‘มอบรัก’  
ให้น้อง  
บนดอยสูงปี 7



ทำเรือประจวบฯ จัดกิจกรรมเปิดโลกเรียนรู้ ร่วมแรง ร่วมใจ ปี 6



นอกจากนี้ ตลอดปี 2562 ที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสและต้อนรับหน่วยงานภาคต่างๆ จำนวน 377 คน เข้ามาเยี่ยมชมท่าเรือประจวบ ซึ่งประกอบด้วย ภาครัฐ หน่วยงานราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน ลูกค้า และบริษัทในเครือธุรกิจเอกชน ภาคการศึกษา คณะครู นักเรียน ประชาชนในพื้นที่และนอกพื้นที่ บริษัทในเครือสหวิริยา เข้ามาเยี่ยมชม ศึกษาดูการปฏิบัติงานจริง เพื่อให้เข้าใจในกระบวนการทำงานของบริษัทฯ รวมทั้งเป็นอีกหนึ่งช่องทางในสื่อสารของบริษัทฯ ได้ดียิ่งขึ้น



ในเดือนธันวาคม 2562 ที่ผ่านมา “ท่าเรือประจวบ” ร่วมกับกองเรือบรรทุกเฮลิคอปเตอร์ และกองเรือฟริเกตที่ 1 กองทัพเรือ เปิด “เรือหลวงจักรีนฤเบศร” ให้ขึ้นชม ณ ท่าเทียบเรือ A โดยจัดอำนวยความสะดวกให้พี่น้องประชาชนทุกสารทิศ ได้เที่ยวชมอย่างเต็มที่ พร้อมชมการสาธิตทางทหาร และชมอาวุธยุทโธปกรณ์ต่างๆ บนเรือหลวง จำนวนกว่า 35,000 คน จากทั่วประเทศ



## สรุปผลการดำเนินงานกิจกรรม CSR

“ทำเรือประจวบ” มีเจตนารมณ์ในการมีส่วนร่วมพัฒนาสังคมให้ยั่งยืนเพื่อสร้างความเชื่อมั่น การยอมรับและความไว้วางใจจากชุมชนและสังคม ต่อยอดสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับชุมชนและสังคมบนพื้นฐานแนวคิดการเติบโตร่วมกัน ระหว่างทำเรื่อน้ำลึก สิ่งแวดล้อมและชุมชนโดยมุ่งเน้นการยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชนรอบทำเทียบเรือให้มีสุขภาวะที่ดีอย่างรอบด้านเสริมสร้างศักยภาพคนในชุมชน

กิจกรรมเพื่อสังคม ประจำปี 2562				
ลำดับ	โครงการ	กลุ่มผู้เข้าร่วม	หน่วยงานสนับสนุน	งบประมาณที่ใช้
1	สนับสนุนงานวันเด็กแห่งชาติ ปี 2562	5	อบต.แม่รำพึง อบต.กำเนิดฯ, ร.ร.บ้านดอนทอว , ร.ร.บ้านอ่าวยาว , ร.ร.บ้านท่าขาม , ร.ร.นาผักขว , ร.ร.บ้านดอนสำนึก	14,500.00
2	มอบอุปกรณ์การเรียน กีฬา ในโครงการส่วนพระองค์ฯ อำเภอทอว จ.เชียงใหม่	5 125	ตัวแทนพนักงาน (กรุงเทพฯ) นักเรียนในโครงการต่างๆ	79,396.04
3	ทอดกฐิน 3 วัด วัดดอนสำราญ , วัดบ่อทอวหลวง , วัดท่ามะนาว	15	ตัวแทนพนักงาน (บวสพาน)	25,000.00
4	แห่เทียนพรรษา ประจำปี 2562 @วัดบ่อทอวหลวง / วัดท่ามะนาว	27	พนักงานบวสพาน	12,000.00
5	“ทำเรือประจวบ” ร่วมแระ แปรว สี ปี 6 @โรงเรียนมัธยมพคุณ	35	พนักงานบวสพาน	30,108.17
6	“ทำเรือประจวบ” เปิด ร.ล.จักรีนฤเบศร เข้าเยี่ยมชม	35,000	นักเรียน / ประชาชนทุกภาคส่วน	46,950.00
รวม		35,212		207,954.21

พนักงาน 117 คน

เสียสละเวลาทำงาน > 936 ชั่วโมง

ครู , นักเรียน-นักศึกษา , ชาวบ้าน , ประชาชน 35,125 คน



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





ในปี 2562 ที่ผ่านมานั้น บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด ได้ดำเนินกิจกรรมผ่านโครงการเพื่อสังคมต่างๆ รวมถึงการบริจาคต ่างๆ เพื่อพัฒนาความเป็นอยู่ของชุมชนโดยรอบพื้นที่เป็นจำนวนเงินกว่า 43,000.00 บาท เพื่อตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ทาง ธุรกิจของบริษัทฯ และความต้องการของชุมชนและสังคม



## ช่องทางการสื่อสาร

“ท่าเรือประจวบ” พัฒนาช่องทางในการสื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในและภายนอกองค์กร ทั้งช่องทางทั่วไป ที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงได้ และช่องทางเฉพาะสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในองค์กร ดังนี้

### 1) ช่องทางทั่วไปสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

-  บริการข่าวสารบนเว็บไซต์ ท่าเรือประจวบ [www.ppc.co.th](http://www.ppc.co.th) ตลอด 24 ชั่วโมง
-  ศูนย์บริการที่เดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service Center)
-  สื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ ได้แก่ โทรศัพท์ อีเมล โทรสาร หนังสือพิมพ์
-  ช่องทางสื่อสารออนไลน์ ได้แก่ Facebook Twitter Instagram

### 2) ช่องทางเฉพาะสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในองค์กร

-  สื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ ได้แก่ อีเมล โทรศัพท์ โทรสาร เอกสารข่าวประชาสัมพันธ์ บอร์ดประชาสัมพันธ์

## รายงานทางการเงิน

### บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด

หน่วย : ล้านบาท

งบกำไร (ขาดทุน)	ปี 2562	%	ปี 2561	%	เพิ่ม (ลด)	% เพิ่ม (ลด)
<b>รายได้รวม</b>	265.45	100.00	283.12	100.00	(17.67)	(6.24)
รายได้จากค่าบริการ	261.08	98.35	280.05	98.92	(18.97)	(6.77)
รายได้อื่นๆ	4.37	1.65	3.07	1.08	1.30	42.35
ต้นทุนค่าบริการ	128.02	48.23	126.13	44.55	1.89	1.50
<b>กำไรขั้นต้น</b>	<b>137.43</b>	<b>51.77</b>	<b>156.99</b>	<b>55.45</b>	<b>(19.56)</b>	<b>(12.46)</b>
- คชจ. ในการขายและบริหาร	51.45	19.38	52.75	18.63	(1.30)	(2.46)
- ต้นทุนที่เกิดจากปริมาณการให้บริการต่ำกว่าปกติ	11.82		8.54			
- ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ						
- ต้นทุนทางการเงิน	0.31	0.12	0.31	0.11	0.00	0.00
- ภาษีนิติบุคคล	(16.49)	(6.21)	(21.20)		4.71	
<b>กำไร (ขาดทุน) สุทธิ</b>	<b>57.36</b>	<b>21.61</b>	<b>74.19</b>	<b>26.20</b>	<b>(16.83)</b>	<b>(22.68)</b>

ผลการดำเนินงานประจำปี 2562 เปรียบเทียบกับปี 2561 รายได้รวมลดลง 18 ล้านบาท หรือคิดเป็นลดลงร้อยละ 6 โดยรายได้หลักมาจาก ค่าบริการขนถ่ายสินค้าเท่ากับ 261 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 19 ล้านบาท หรือคิดเป็นลดลงร้อยละ 7 เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจยังอยู่ในช่วงชะลอตัวการขนถ่ายสินค้าจึงมีปริมาณไม่มากนัก

ต้นทุนค่าบริการในปี 2562 เท่ากับ 128 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2 ล้านบาท คิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับรายได้รวมในปีเดียวกันมีสัดส่วนเป็นร้อยละ 48 เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2561 ที่สัดส่วนร้อยละ 45 จากการเพิ่มขึ้นของการให้บริการ และมีต้นทุนที่เกิดจากปริมาณการให้บริการต่ำกว่าปกติ 12 ล้านบาท ส่งผลให้กำไรขั้นต้นในปี 2562 เท่ากับ 137 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 20 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 12

ค่าใช้จ่ายในการบริหารเท่ากับ 52 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2 แต่เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้รวมมีสัดส่วนร้อยละ 19 ใกล้เคียงกับปี 2561 ที่ร้อยละ 19 ส่วนต้นทุนทางการเงินเท่ากับ 0.3 ล้านบาท เท่ากับปีที่แล้ว ส่วนภาษีเงินได้ เท่ากับ 16 ล้าน ลดลงจากปี 61 จำนวน 5 ล้านบาท

ทำให้ในปี 2562 บริษัทฯ มีผลกำไรสุทธิ เท่ากับ 57 ล้านบาท ลดลงจากปี 2561 เท่ากับ 17 ล้านบาท

## ฐานะการเงิน

งบดุล	ปี 2562	ปี 2561	เพิ่ม (ลด)	% เพิ่ม (ลด)
สินทรัพย์รวม	1,255.69	1,286.35	(30.66)	(2.38)
หนี้สินรวม	61.58	58.85	2.73	4.64
ส่วนของผู้ถือหุ้น	1,194.11	1,227.50	(33.39)	(2.72)

### 1) สินทรัพย์

สินทรัพย์รวมของบริษัทในปี 2562 เท่ากับ 1,256 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 31 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2 การเปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่เนื่องมาจากการลดลงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดและลูกหนี้

### 2) หนี้สิน

หนี้สิน ในปี 2562 เท่ากับ 62 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2561 จำนวน 3 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 5 ซึ่งส่วนใหญ่เจ้าหนี้การค้า และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน

### 3) ส่วนของผู้ถือหุ้น

ส่วนผู้ถือหุ้นเท่ากับ 1,194 ล้านบาท ลดลง 33 ล้านบาท จาก 1,228 ล้านบาท ในปี 2561 เกิดจากกำไรสะสมลดลงจากการปันผลในปี 2562

สรุปภาพรวมของผลประกอบการในปี 2562 ลดลงจากปีก่อนประมาณร้อยละ 6 อันสืบเนื่องเหตุปัจจัยต่างๆ หลายปัจจัยด้วยกัน ส่วนที่ส่งผลกระทบต่อผลประกอบการของบริษัทมากที่สุดคือ รายได้จากค่าบริการทำจากลูกค้าหลักของบริษัทฯ คือ SSI ซึ่งมีการขายที่ลดลง อีกทั้งกลุ่มลูกค้าหลักของบริษัทฯ รายอื่นๆ ก็มีแนวโน้มที่ลดลงเช่นกัน

ในส่วนของสินค้านอกเครือ่นั้น ยังมีปริมาณที่น้อย โดยมีการรักษาฐานของกลุ่มลูกค้าเดิม เช่น กลุ่มน้ำมันปาล์ม และสินแร่ ส่วนการเพิ่มประเภทของการบริการ เช่นการเพิ่มบริการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ การเชื่อมโยงการขนส่งกับกลุ่มเรือลำเลียงยังอยู่ในขั้นตอนพัฒนาให้เกิดเป็นธุรกิจในอนาคต



# ANNUAL REPORT 2019



## **PRACHUAP PORT CO., LTD.**

6<sup>th</sup> Prapawit Bldg, Surasak Road, Silom, Bangrak, Bangkok THAILAND. 10500

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



[www.ppc.co.th](http://www.ppc.co.th)



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



Prachuapport