



รายงานประจำปี 2563

# ANNUAL REPORT 2020



2563

[WWW.PPC.CO.TH](http://WWW.PPC.CO.TH)

PH.: +66 2630 0323-32

# สารบัญ

- 3 สารจากกรรมการผู้จัดการ
- 4 วิสัยทัศน์ พันธกิจ กลยุทธ์
- 5 ฝั่งองค์กร และคณะกรรมการบริษัท
- 7 โครงสร้างการถือหุ้นและการจัดการ
- 9 ข้อมูลทั่วไปของบริษัท
- 15 ข้อมูลสำคัญทางการเงิน
- 18 ผลการดำเนินงาน
- 20 แนวโน้มธุรกิจและแผนการดำเนินงานบริษัท ปี 2564
- 24 ความรับผิดชอบต่อสังคม



## สารจากกรรมการผู้จัดการ Message from Managing Director

ปี 2563 เป็นปีที่ท้าทายความสามารถในการดำเนินธุรกิจของประเทศ ไทย ภาพรวมเศรษฐกิจยังไม่ดีขึ้น ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ต่างประสบปัญหา ทำให้โรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ต้องปรับตัวลดการผลิต จากการส่งออกสินค้าที่ลดลง ส่งผลถึงการลดการนำเข้าวัตถุดิบต่างๆ จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา สายพันธุ์ใหม่ 2019 (Coronavirus Disease 2019) ที่ยังมีการระบาดระลอก 2 ต่อเนื่องจากปี 2562 ทำให้เศรษฐกิจไทยโดยรวมชะลอตัวลงกว่าที่คาดการณ์ ปรับตัวลดลงร้อยละ 6.1 (ข้อมูลสภาพัฒน์ฯ) ถึงแม้ว่าภาครัฐได้พยายามกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศจากมาตรการต่างๆ ทั้งการส่งเสริมการท่องเที่ยวทั่วไทย การสนับสนุนการจับจ่ายใช้สอย รวมทั้งการเร่งผลักดันการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ แต่ก็ยังไม่สามารถชดเชยภาวะเศรษฐกิจที่ซบเซา ส่งผลให้ผลประกอบการของบริษัทฯ ได้รับผลกระทบเช่นกัน โดยในปี 2563 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 157 ล้านบาท ลดลงจากปี 2562 คิดเป็นร้อยละ 41 มีผลขาดทุนสุทธิ จำนวนทั้งสิ้น 5 ล้านบาท

สำหรับปี 2564 ประเทศยักษ์ใหญ่ อย่างสหรัฐอเมริกา ยุโรปและจีน ต่างใช้นโยบายการคลังเพื่อเริ่มกระตุ้นเศรษฐกิจโลกและภูมิภาค รวมถึงความก้าวหน้าของการพัฒนาวัคซีน ซึ่งมีแนวโน้มที่จะยอมรับและนำมาใช้อย่างแพร่หลายมากขึ้น การผ่อนคลายการเดินทาง ทำให้คาดการณ์ว่าเศรษฐกิจโลกน่าจะเริ่มขยับปรับตัวดีขึ้นตามลำดับ บริษัทฯ จึงได้เตรียมจัดเตรียมแผนกลยุทธ์ และทิศทางการดำเนินธุรกิจใหม่ๆ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน มุ่งเน้นการสร้างรายได้จากหลายกิจกรรม โดยเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการบริการ การพัฒนาในด้านนวัตกรรมเพื่อรองรับธุรกิจใหม่ รวมทั้งแผนในการขยายขอบเขตการลงทุนเพื่อการเติบโตทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง

ปี 2564 บริษัทฯ ได้กำหนดวิสัยทัศน์ใหม่ : **ผู้นำธุรกิจท่าเรือแห่งอนาคตให้บริการอย่างยั่งยืน** โดยมีพันธกิจ : **สรรสร้างการให้บริการ (ท่าเรือ) และอุตสาหกรรมต่อเนื่องทางทะเลด้วยนวัตกรรมเทคโนโลยี** พร้อมวางแผนกลยุทธ์ด้านการพัฒนาท่าเรือทันสมัย พร้อมรองรับกิจกรรมใหม่ รวมถึงธุรกิจต่อเนื่องทางทะเล ผ่านนวัตกรรม เทคโนโลยี ไซลูชั่นที่ทันสมัย พร้อมบุคลากรที่มีประสิทธิภาพ เพื่อการขยายฐานธุรกิจท่าเรือในอนาคต

โอกาสนี้ ในนามของคณะกรรมการและผู้บริหารของบริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด ผมขอขอบคุณลูกค้า ผู้ถือหุ้น พันธมิตรทางธุรกิจ พนักงานทุกท่าน ที่ให้ความไว้วางใจและสนับสนุนด้วยดีตลอดปีที่ผ่านมา สำหรับความทุ่มเท ความอุตสาหะและเป็นกำลังสำคัญในการขยายธุรกิจ บริษัทฯ พร้อมเดินหน้าเพื่อสร้างคุณค่าแก่ลูกค้า และเสริมสร้างรากฐานให้เข้มแข็งเพื่อการเติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืน



  
(นายสมศักดิ์ ศิวะไพบูลย์)

กรรมการผู้จัดการ



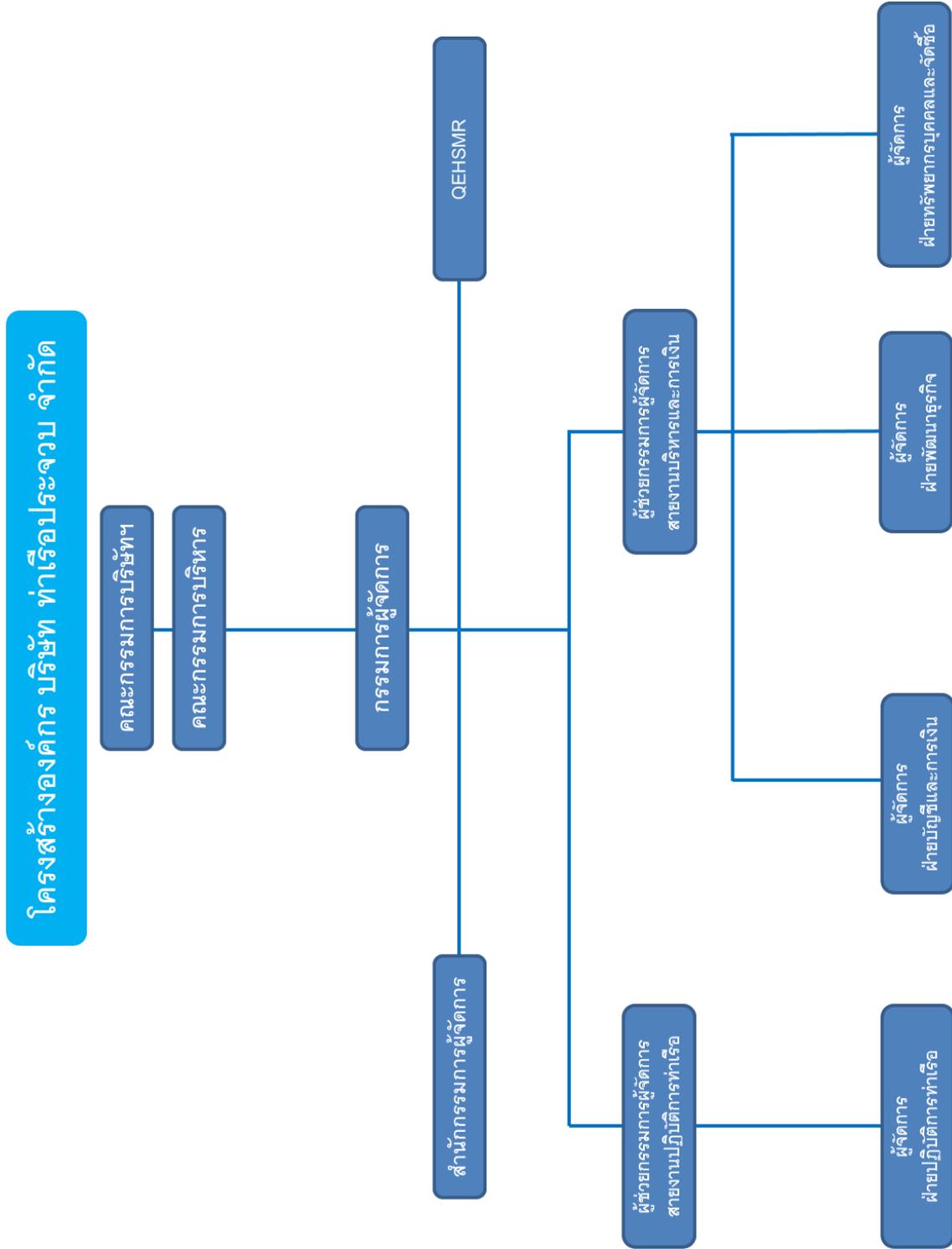
“ ผู้นำธุรกิจท่าเรือแห่งอนาคต  
ให้บริการอย่างยั่งยืน ”



“ สรรสร้างการให้บริการ (ท่าเรือ) และอุตสาหกรรม  
ต่อเนื่องทางทะเลด้วยนวัตกรรม เทคโนโลยี ”



“ Service ให้บริการ (ครบวงจร)  
Support สนับสนุน (ธุรกิจและอุตสาหกรรมต่อเนื่องทางทะเล)  
Develop พัฒนา (โครงสร้างพื้นฐานเพื่อเตรียมพร้อมรองรับ) ”



## คณะกรรมการบริษัท ทำเรื่องประจวบ จำกัด

---



**นายสมชาย สกุลสุรัตน์**  
ประธานกรรมการบริษัท



**นายกมล จันทิมา**  
กรรมการบริษัท



**นายวิน วิริยประไพกิจ**  
กรรมการบริษัท  
และประธานกรรมการบริหาร



**นายณรงค์ฤทธิ์ ไชตินุชิตตระกูล**  
กรรมการบริษัท  
และกรรมการบริหาร



**นายจир ไชตินุชิต**  
กรรมการบริษัท  
และกรรมการบริหาร



**นายสมศักดิ์ ศิวะไพบูลย์**  
กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร  
กรรมการผู้จัดการ



**นายสุรเดช มุขยางกูร**  
กรรมการบริษัท



**นายอนูวัต ชัยกิตติวณิช**  
กรรมการบริษัท



**นางสาวประภา วรุตม์**  
กรรมการบริษัท

## โครงสร้างการถือหุ้นและการจัดการ



### กลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่

ที่มา : รายงาน แบบ บอจ.5 กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ผู้ลงทุน	เปอร์เซ็นต์ (%)
บริษัท สหวิริยา สตีลอินดัสตรี จำกัด (มหาชน)	51.00 %
บริษัท เอสวีแอล คอร์ปอเรชั่น จำกัด	48.99 %
อื่นๆ	0.01 %
<b>รวม</b> (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563)	<b>100 %</b>

## โครงสร้างการจัดการและการกำกับดูแลกิจการ

### คณะกรรมการบริษัท

- นายสมชาย สกุลสุวรรรัตน์ ประธานกรรมการบริษัทฯ
- นายกมล จันทิมา กรรมการบริษัท
- นายวิน วิริยประไพกิจ กรรมการบริษัท และประธานกรรมการบริหาร
- นายจิร โชติณิชิต กรรมการบริษัท และกรรมการบริหาร
- นายณรงค์ฤทธิ์ โชติณิชิตตระกูล กรรมการบริษัท และกรรมการบริหาร
- นายสมศักดิ์ ศิวะไพบูลย์ กรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการ
- นายสุรเดช มุขยางกูร กรรมการบริษัท
- นายอนุวัต ชัยกิตติวณิช กรรมการบริษัท
- นางสาวประภา วรรณมณี กรรมการบริษัท

เลขานุการคณะกรรมการบริษัท นายสุรศักดิ์ งามสิทธิพงศา

### กรรมการที่มีอำนาจลงนามแทนบริษัท

กรรมการซึ่งมีอำนาจลงลายมือชื่อแทนบริษัทฯ คือ นายกมล จันทิมา หรือนายวิน วิริยประไพกิจ หรือนายณรงค์ฤทธิ์ โชติณิชิตตระกูล หรือนายสมศักดิ์ ศิวะไพบูลย์ หรือนายจิร โชติณิชิต กรรมการสองในห้าคนนี้ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ

## อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่จัดการบริษัทให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น คณะกรรมการอาจมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งหรือหลายคนหรือบุคคลอื่นปฏิบัติการอย่างใดอย่างหนึ่งแทนคณะกรรมการ ภายใต้การควบคุมดูแลของคณะกรรมการหรือมอบอำนาจให้บุคคลดังกล่าวมีอำนาจตามที่คณะกรรมการเห็นสมควร และภายในระยะเวลาที่กรรมการเห็นสมควร คณะกรรมการอาจยกเลิก เพิกถอน เปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขอำนาจนั้นๆ ได้

## คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วยกรรมการ 4 ท่าน ดังนี้

1. นายวิน วิริยประไพกิจ ประธานกรรมการบริหาร
2. นายจิร ไชตินุชิต กรรมการบริหาร
3. นายณรงค์ฤทธิ์ ไชตินุชิตตระกูล กรรมการบริหาร
4. นายสมศักดิ์ ศิวะไพบูลย์ กรรมการบริหาร

## อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร

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

## คณะผู้บริหาร

1. นายสมศักดิ์ ศิวะไพบูลย์ กรรมการผู้จัดการ
2. นายชนยุทธ นิลพานิช ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ
3. นายวินทร์ ทิพย์สิทธิ์ ผู้จัดการฝ่ายบัญชีการเงิน
4. นายรัฐศาสตร์ กันวี ผู้จัดการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
5. นางสาวปภาดา ธนบรรทัดชิตย์ ผู้จัดการฝ่ายทรัพยากรบุคคลและจัดซื้อ
6. นางสาวธิดารัตน์ ทองพิมพ์ ผู้จัดการฝ่ายบริหารระบบ

## ข้อมูลทั่วไปบริษัท

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

1. เพื่อรองรับการขยายตัวอย่างต่อเนื่องของกลุ่มอุตสาหกรรมเหล็กสหวิริยา
2. เพื่อรองรับความต้องการของกลุ่มลูกค้าอื่นๆ ที่มีต่อท่าเทียบเรือน้ำลึก

PPC ได้เปิดให้บริการเต็มรูปแบบในปี พ.ศ. 2538 โดยสินค้าที่ให้บริการบรรทุกขนถ่ายส่วนใหญ่เป็นสินค้าเกี่ยวกับเหล็กของเครือสหวิริยา รวมถึงให้บริการกับลูกค้าอื่นๆ ในการบรรทุกขนถ่ายสินค้าต่างๆ อีกด้วย เช่น น้ำมันปาล์ม , แร่ , ตู้คอนเทนเนอร์ , สินค้าเกษตร และอื่นๆ

PPC ได้รับอนุญาตจากกระทรวงคมนาคมให้ประกอบกิจการท่าเรือพาณิชย์ นอกจากนี้ยังได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ที่ให้บริการท่าเทียบเรือสำหรับเรือเดินทะเล รวมถึงโรงพักสินค้าประเภทต่างๆ สำหรับการรับฝากเก็บสินค้าอีกด้วย

PPC เป็นท่าเรือน้ำลึก ให้บริการท่าเทียบเรือสำหรับเรือเดินทะเลพาณิชย์และเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป โดยมีบริการรับฝากเก็บสินค้า ท่าเรือประจวบถูกออกแบบให้สอดคล้องกับธรรมชาติของท้องทะเล และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม อยู่ห่างจากกลุ่มอุตสาหกรรมเหล็กเครือสหวิริยาในอำเภอบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ประมาณ 5 กิโลเมตร มีพื้นที่ท่าเรือและที่ดินติดกับท่าเรือรวมทั้งสิ้นประมาณ 600 ไร่ อีกทั้งยังมีเขื่อนกันคลื่น (Break Water) มีลักษณะคล้ายบูมเมอแรง วางตัวขนานกับตัวท่าเรือ ที่สร้างขึ้นจากวัสดุคอนกรีตหล่อสำเร็จรูป เป็นระยะทางทั้งสิ้น 1,400 เมตร โดยมีสันเขื่อนสูง 6.5 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง ทำหน้าที่รับแรงปะทะของคลื่นและลม เพื่อให้เรือสามารถจอดและทำงานได้ตลอดทั้งปี ซึ่งจะช่วยให้สามารถขนถ่ายสินค้าได้แม้ในช่วงฤดูมรสุม ทำให้มีมาตรฐานการให้บริการและศักยภาพการแข่งขันในระดับสากล สามารถรองรับการเติบโตของเศรษฐกิจทั้งจากกลุ่มอุตสาหกรรมในท้องถิ่น และจังหวัดใกล้เคียงได้เป็นอย่างดี

ปัจจุบันบริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด ได้มีการขยายและพัฒนารูปแบบของการบริการ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกประเภทต่างๆ ให้มีความหลากหลายมากขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับทิศทางของเศรษฐกิจของประเทศ



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 พลตรี ชวลิต ยงใจยุทธ
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
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	เรือหลวงจักรีนฤเบศรเข้าเทียบท่า HTMS Chakri Naruebet : CVH-911

# Business

## Performance



### ที่ตั้ง

#### สำนักงานกรุงเทพ

เลขที่ 28/1 อาคารประกวาทวิทย์ ชั้น 6 ถนนสุขุมวิท 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 และพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อความพึงพอใจของลูกค้า ”





## 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 และสามารถคงสินค้าที่นำเข้ารอพักไว้เพื่อการตรวจปล่อยในเขตท่าเรือได้ไม่เกิน 2 เดือน 15 วัน โดยมีพื้นที่กลางแจ้งสำหรับวางพักสินค้าดังกล่าวประมาณ 13 ไร่ และมีโรงพักสินค้าขนาด 1,000 ตารางเมตรไว้ให้บริการ

**พื้นที่กลางแจ้งสำหรับฝากเก็บสินค้าทั่วไป** อยู่นอกเขตท่าเรือรวม 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 156.37
- เรือลากจูงขนาด 3,100 แรงม้า ให้บริการจำนวน 3 ลำและเรือรับเชือก / Bollard Pull 45 Tons
- ระบบการสื่อสารที่ได้มาตรฐานสากล ใช้ช่องสัญญาณที่ 16 หรือ VHF 156.80
- มีการจัดเตรียมกรรมกรแรงงานสำหรับทุก ๆ 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)** เป็นอุปกรณ์ที่ใช้ในการกักน้ำมันหากเกิดการรั่วไหลของน้ำมัน ในปริมาณมาก มีความยาวถึง 1,000 เมตร ซึ่งได้รับการออกแบบให้สามารถใช้งานกลางแจ้งได้ตลอดเวลา มีระยะลอยเหนือน้ำ (Free board) 30 ซม. และระยะกันได้น้ำ (Skirt) 70 ซม. ตลอดจนฝึกอบรมการซ้อม ทุ่นกักน้ำมันให้แก่พนักงาน เพื่อให้มีความพร้อมอยู่เสมอ
- **รถดับเพลิง , เรือดับเพลิง (Fire Boat , Extinguisher)** เป็นอุปกรณ์ที่ใช้ในกรณีเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน และป้องกัน บรรเทาสาธารณภัย 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	- ได้รับอนุมัติส่งเสริมการลงทุนเรือกลดันลากจูง
10 ตุลาคม 2561	- ได้รับอนุมัติส่งเสริมการลงทุน Conveyor
10 ตุลาคม 2561	- ได้รับอนุมัติส่งเสริมการลงทุน Crane & Reach Stacker

## ข้อมูลสำคัญทางการเงิน



	2563	2562	2561
<b>งบกำไรขาดทุนรวม (ล้านบาท)</b>			
รายได้จากการดำเนินงาน	154.14	261.08	280.06
รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับการดำเนินงาน	7.42	4.37	3.07
ต้นทุนและค่าใช้จ่าย	166.78	203.13	208.94
กำไรก่อนต้นทุนทางการเงิน (EBITDA)	79.67	142.73	171.86
กำไรสำหรับปี	(5.22)	62.33	74.19

<b>งบแสดงฐานะการเงินรวม</b>			
สินทรัพย์	1,213.47	1,256.64	1,286.35
หนี้สิน	69.60	57.55	58.85
ส่วนของผู้ถือหุ้น	1,143.86	1,199.08	1,227.51

<b>อัตราส่วนทางการเงิน</b>			
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า) <sup>1</sup>	9.47	9.55	4.96
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) <sup>2</sup>	0.06	0.05	0.04
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (%) <sup>3</sup>	(0.00)	0.05	0.06
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%) <sup>4</sup>	(0.00)	0.05	0.06
อัตรากำไรสุทธิ (บาท/หุ้น)	(0.13)	1.56	0.26

<sup>1</sup> อัตราส่วนสภาพคล่อง = ทรัพย์สินหมุนเวียนหารหนี้สินหมุนเวียน

<sup>2</sup> อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น = หนี้สินหารส่วนของผู้ถือหุ้น

<sup>3</sup> อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น = กำไรสุทธิหารส่วนของผู้ถือหุ้น

<sup>4</sup> อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ = กำไรสุทธิหารสินทรัพย์รวม

## รายงานทางการเงิน

### บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด

งบกำไร (ขาดทุน)	ปี 2563	%	ปี 2562	%	เพิ่ม (ลด)	% เพิ่ม (ลด)
รายได้รวม	157.03	100.00	265.11	100.00	( 108.08 )	( 40.77 )
รายได้จากค่าบริการ	154.14	98.16	261.08	98.48	( 106.94 )	( 40.96 )
รายได้อื่นๆ	2.89	1.84	4.03	1.52	( 1.14 )	28.29
ต้นทุนค่าบริการ	112.06	71.36	126.54	47.73	( 14.48 )	( 11.44 )
<b>กำไรขั้นต้น</b>	<b>44.97</b>	<b>28.64</b>	<b>138.57</b>	<b>52.27</b>	<b>( 93.60 )</b>	<b>( 67.55 )</b>
- คชจ. ในการขายและบริหาร	34.44	21.93	51.45	19.41	( 17.01 )	( 33.06 )
- ต้นทุนที่เกิดจากปริมาณการให้บริการต่ำกว่าปกติ	18.98	12.09	11.82	4.46		
- ผลกระทบจากอุทกภัย			0.53	0.20		
- รายได้ทางการเงิน	4.53	2.88	0.33	0.12	4.20	
- ต้นทุนทางการเงิน	1.80	1.15	0.31	0.12	1.49	480.65
- ภาษีนิติบุคคล	0.50	0.32	(12.46)	(4.70)	12.96	( 104.03 )
<b>กำไร (ขาดทุน) สุทธิ</b>	<b>( 5.22 )</b>	<b>( 3.32 )</b>	<b>62.33</b>	<b>23.51</b>	<b>( 67.55 )</b>	<b>( 108.37 )</b>

ผลการดำเนินงานประจำปี 2563 เปรียบเทียบกับปี 2562 รายได้รวมลดลง 108 ล้านบาท หรือคิดเป็นลดลงร้อยละ 41 โดยรายได้หลักมาจาก ค่าบริการขนถ่ายสินค้าเท่ากับ 154 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 107 ล้านบาท หรือคิดเป็นลดลงร้อยละ 41 เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจยังอยู่ในช่วงชะลอตัวการขนถ่ายสินค้าจึงมีปริมาณไม่มากนัก ประกอบกับเกิดการระบาดของไวรัสโควิด19 ส่งผลให้เศรษฐกิจในปี 2563 เกิดการชะงักงัน โดยเฉพาะการจับจ่ายใช้สอย

ต้นทุนค่าบริการในปี 2563 เท่ากับ 112 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 14 ล้านบาท คิดเป็นลดลงร้อยละ 11 เมื่อเทียบกับรายได้รวมในปีเดียวกันมีสัดส่วนเป็นร้อยละ 71 เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2562 ที่สัดส่วนร้อยละ 48 จากการเพิ่มขึ้นของการให้บริการ และมีต้นทุนที่เกิดจากปริมาณการให้บริการต่ำกว่าปกติ 18 ล้านบาท ส่งผลให้กำไรขั้นต้นในปี 2563 เท่ากับ 45 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 94 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 68

ค่าใช้จ่ายในการบริหารเท่ากับ 34 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 17 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 33 แต่เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้รวมมีสัดส่วนร้อยละ 22 ใกล้เคียงกับปี 2562 ที่ร้อยละ 19 ส่วนต้นทุนทางการเงินเท่ากับ 1.8 ล้านบาท ส่วนภาษีเงินเป็นรายได้ทางเครดิตเท่ากับ 0.5 ล้านบาท

ทำให้ในปี 2563 บริษัทฯ มีผลขาดทุนสุทธิ เท่ากับ 5.22 ล้านบาท ลดลงจากปี 2562 เท่ากับ 68 ล้านบาท

## ฐานะทางการเงิน

งบดุล	ปี 2563	ปี 2562	เพิ่ม (ลด)	% เพิ่ม (ลด)
สินทรัพย์รวม	1,213.47	1,256.64	( 43.17 )	( 3.44 )
หนี้สินรวม	69.60	57.55	12.05	20.93
ส่วนของผู้ถือหุ้น	1,143.86	1,199.08	( 55.22 )	( 4.61 )

### 1) สินทรัพย์

สินทรัพย์รวมของบริษัทในปี 2563 เท่ากับ 1,213 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 43 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3 การเปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่เนื่องมาจากการลดลงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดและลูกหนี้

### 2) หนี้สิน

หนี้สินในปี 2563 เท่ากับ 70 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2562 จำนวน 12 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 21 ซึ่งส่วนใหญ่เจ้าหนี้การค้า และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน

### 3) ส่วนของผู้ถือหุ้น

ส่วนผู้ถือหุ้นเท่ากับ 1,145 ล้านบาท ลดลง 55 ล้านบาท จาก 1,199 ล้านบาท ในปี 2562 เกิดจากกำไรสะสมลดลงจากผลขาดทุนในปี 2563 และการปันผล

สรุปภาพรวมของผลประกอบการในปี 2563 ลดลงจากปีก่อนประมาณร้อยละ 40 อันสืบเนื่องเหตุปัจจัยต่างๆ หลากปัจจัยด้วยกัน ส่วนที่ส่งผลต่อผลประกอบการของบริษัทมากที่สุดคือ รายได้จากค่าบริการทำจากลูกค้าหลักของบริษัทฯ คือ SSI ซึ่งมีการขายที่ลดลง อีกทั้งกลุ่มลูกค้าหลักของบริษัทฯ รายอื่นๆ ก็มีแนวโน้มที่ลดลงเช่นกัน จากภาวะเศรษฐกิจและโควิด 19

ในส่วนของสินค้านอกเครือ่นั้น ยังมีปริมาณที่น้อย โดยมีการรักษารฐานของกลุ่มลูกค้าเดิม เช่น กลุ่มน้ำมันปาล์ม และสินแร่ ส่วนการเพิ่มประเภทของการบริการ เช่นการเพิ่มบริการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ การเชื่อมโยงการขนส่งกับกลุ่มเรือลำเลียง ยังอยู่ในขั้นตอนพัฒนาให้เกิดเป็นธุรกิจในอนาคต

## 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/หรือเคลื่อนย้ายสินค้าถึงประตูนอท่าเรือ (Wharf handling charges) และรายได้อื่นๆ เช่น ค่าธรรมเนียมรถบรรทุกผ่านท่า (Trailer admission fee) ค่าขังน้ำหนักรถ และรายได้อื่นๆ มาจากรายได้จากคลังสินค้า (Cargo storage) รายได้จากค่าเช่าอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า (Equipment service) เช่น บันจัน รวมทั้งรายได้อื่นๆ

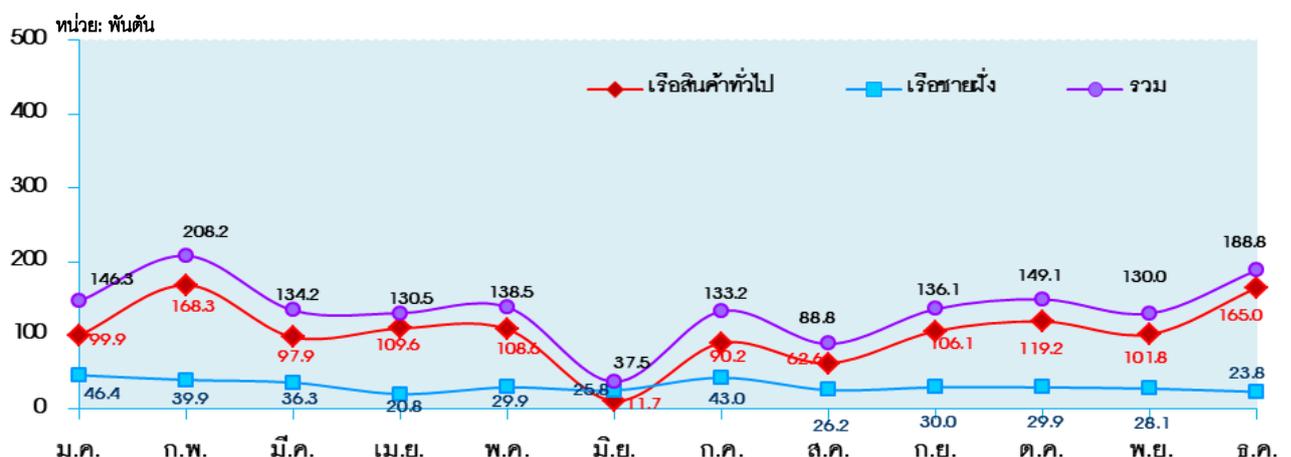
สำหรับรายได้รวมในปี 2563 ที่ผ่านมา บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 157.03 ล้านบาท โดยเป็นส่วนที่มาจากกาารดำเนินงานและการให้บริการจำนวน 154.14 ล้านบาท และรายได้อื่นๆ จำนวน 2.89 ล้านบาท

## ประเภทรายได้

ประเภทรายได้	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	สัดส่วนรายได้
รายได้นำเข้า / ส่งออกจากตัวแทนเรือ	91.42	59.30%
รายได้นำเข้าจากผู้นำเข้า	51.08	33.14%
รายได้ส่งออกจากผู้ส่งออก	2.07	1.34%
รายได้อื่นๆ	9.57	6.22%
	154.14	100.00%

ปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือประจวบ ในปี 2563 พบว่ามีจำนวนรวมประมาณ 1.62 ล้านตัน ลดลงจากปี 2562 ที่มีปริมาณสินค้าผ่านท่าประมาณ 2.66 ล้านตัน คิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ 39 โดยปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าทั้งหมด ประกอบด้วย สินค้านำเข้าประมาณ 1.16 ล้านตัน สินค้าส่งออก 0.08 ล้านตัน และสินค้าขนส่งภายในประเทศจำนวน 0.38 ล้านตัน ถ้าพิจารณาจากรายได้ รายได้จากตัวแทนเรือเท่ากับร้อยละ 59 และรายได้จากผู้นำเข้าและส่งออกเท่ากับร้อยละ 34

## ประสิทธิภาพการขนถ่ายสินค้า



## รายได้จากกิจกรรมนอกเครือปี 2563

สัดส่วนรายได้ รายได้นอกเครือ บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายจะเพิ่มสัดส่วนขึ้นในทุกปี เพื่อลดการพึ่งพิงบริษัทแม่ และขยายธุรกิจรองรับการขนถ่ายและบริการอื่นๆ โดยปี 2563 ตั้งเป้าไว้ที่ 11 ล้านบาท แต่เนื่องด้วยสถานะเศรษฐกิจที่มีผลมาจากการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ทำให้ช่วงต้นปีสินค้านอกเครือที่นำเข้าและส่งออกได้รับผลกระทบ จึงมีการปรับเป้าจากเดิมที่ตั้งไว้ เหลือเพียง 8.6 ล้านบาท

ในช่วงไตรมาสที่ 3 สถานการณ์ของการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ผ่อนคลายลง ทำให้การส่งออกของน้ำมันปาล์มและการนำเข้าของแร่สามารถดำเนินการได้ บริษัทฯ จึงมีรายได้จากกิจกรรมนอกเครือเพิ่มขึ้นมูลค่ารวม 14.01 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 4.96 ล้านบาท คิดเป็นอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 55

## รายได้นอกเครือ : เปรียบเทียบกับการประมาณการ



## แนวโน้มธุรกิจปี 2564

---

มุมมองจากนักวิเคราะห์ "เศรษฐกิจไทย" ปี 2564 ปีที่ยากจะเห็นการฟื้นตัวดีขึ้นในระดับ 4-5% การใช้นโยบายการคลังจะเป็นตัวนำในการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ ส่วนนโยบายการเงินเป็นส่วนเสริม กับการต่อสู้กับโควิดที่จะจุดรั้งเศรษฐกิจโลกและความเชื่อมั่นภาคเอกชน

คาดการณ์ว่าเศรษฐกิจโลกปี 2563 จะไม่โต แต่ความเสี่ยงวิกฤติจะมากขึ้นตามดัชนี Inverted Yield Curve หรือผลตอบแทนพันธบัตรรัฐบาลสหรัฐกลับทิศ ขณะที่เศรษฐกิจไทยในปี 2563 การส่งออกจะไม่โต เงินเฟ้อและดอกเบี้ยที่ 1% และจีดีพีโตที่ 2%

แต่จากการระบาดของโควิดที่นำไปสู่การปิดเมืองทำให้เศรษฐกิจโลกหดตัวในระดับ 4% ต่ำที่สุดตั้งแต่ยุค the great depression ในช่วง 80 ปีก่อน ขณะที่เศรษฐกิจไทยการส่งออกติดลบประมาณ 8% ต่ำสุดตั้งแต่วิกฤติต้มยำกุ้ง และเงินเฟ้อติดลบประมาณ 1% (แต่ดอกเบี้ยอยู่ที่ +0.5%)

ยิ่งไปกว่านั้น หลายประเทศกำลังเผชิญกับการติดเชื้อครั้งใหม่ (Second wave) ขณะที่ประเทศที่ยังไม่ติดก็ไม่กล้าเปิดประเทศให้กับนักท่องเที่ยว ส่งผลกระทบต่อภาคท่องเที่ยวและบริการโดยรวม

จะเกิดอะไรขึ้นในปี 2564 เศรษฐกิจจะกลับมาโตเป็นปกติได้ไหม คำตอบของคำถามเหล่านี้ขึ้นอยู่กับที่มาของวัคซีน ซึ่งจะได้ก็ต่อเมื่อวัคซีนได้รับการคิดค้น พิสูจน์ ยอมรับ และแจกจ่ายให้กับพลโลกทั้งหมด หรือมิฉะนั้นทุกคนก็ต้องยอมรับที่จะอยู่กับไวรัสตลอดไป ในกรณีแรกนั้นหลายฝ่ายคาดว่าวัคซีนอาจสำเร็จได้ในไตรมาสที่ 1 ของปี 2564 และได้รับการแจกจ่ายทั่วโลกภายในไตรมาสที่ 3 เป็นอย่างรวดเร็วที่สุด กระนั้นก็ตาม แม้ผู้คนจะได้วัคซีนแล้วแต่ความเชื่อมั่น การเดินทาง การสนทนากการยากที่จะกลับสู่ระดับเดิม

เมื่อเป็นเช่นนั้น ภูมิลักษณะเศรษฐกิจโลกในปี 2564 จะมีภาพ 3 ประการ คือ 1.การขยายตัวจะต่ำลง โอกาสที่จะฟื้นในระดับ 4-5% เป็นไปได้ยาก 2.นโยบายเศรษฐกิจเชิงกระตุ้นจะลดลง โดยนโยบายการคลังจะเริ่มกังวลเรื่องหนี้สาธารณะและการขาดดุลงบประมาณมากขึ้น ขณะที่การเงินจะกังวลเรื่องภาวะฟองสบู่และพฤติกรรมสุ่มเสี่ยงในการลงทุน (Moral Hazard) อันเป็นผลจากนโยบายดอกเบี้ยต่ำมากขึ้น และ 3.ความเสี่ยงมีมากขึ้น ทั้งการเมืองในสหรัฐ ยุโรป รวมถึงประเด็นภูมิรัฐศาสตร์ระหว่างจีนกับสหรัฐ (โดยเฉพาะในประเด็นไต้หวัน) และภาวะภูมิอากาศผันผวนอันเป็นผลจากภาวะโลกร้อน

เมื่อภูมิลักษณะเศรษฐกิจโลกเป็นเช่นนั้น ยากที่จะเห็นเศรษฐกิจไทยฟื้นตัวดีขึ้นในระดับ 4-5% อันเป็นระดับที่สำนักวิจัยหลายแห่งคาดในปีหน้า โดยนักวิเคราะห์ได้มองว่าเศรษฐกิจไทยในปี 2564 นั้นจะประกอบด้วยภาวะความแตกต่าง 3 ประการคือ

1.เศรษฐกิจระหว่างประเทศกับในประเทศ โดยภาวะโควิดที่ลากยาวนั้น จะทำให้เศรษฐกิจที่พึ่งพิงต่างประเทศ เช่น การท่องเที่ยวและการส่งออกนั้นยังถูกกดดัน ขณะที่เศรษฐกิจในประเทศ เช่น การบริโภคเอกชนและการลงทุนภาครัฐจะฟื้นตัวได้บ้างตามมาตรการการคลัง

**2.ภาคการผลิตกับภาคบริการ** โดยภาคบริการจะยังถูกกดดันจากการท่องเที่ยวและความกังวลของผู้บริโภค (Consumer risk-averse) ทำให้จะยังหดตัวหรือเติบโตต่ำ ขณะที่ภาคการผลิต โดยเฉพาะภาคเกษตรจะเริ่มฟื้นตัวดีขึ้น ตามความต้องการซื้อสินค้าไม่คงทน (Non-durable) ที่จะเริ่มกลับมาบ้างตามการบริโภค รวมถึงภาวะ La Nina ที่ทำให้ผลิตผลทางการเกษตรออกมาดี

**3.นโยบายการเงินและการคลัง** โดยการคลังจะเห็นการอัดฉีดที่เพิ่มขึ้น ทั้งจากโครงการ “ช้อปดีมีคืน” “คนละครึ่ง” และบัตรสวัสดิการแห่งรัฐที่จะกระตุ้นอารมณ์การบริโภคต่อเนื่องได้บ้าง อย่างน้อยในครึ่งปีแรก และจากโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ที่ (หวังว่า) จะเพิ่มขึ้น ขณะที่นโยบายการเงินจะหันมาเป็นกองหลังเนื่องจากคณะกรรมการนโยบายการเงิน (กนง.) กังวลผลข้างเคียงจากนโยบายดอกเบี้ยต่ำ

**มุมมองเศรษฐกิจไทยปี 2564 จะเป็นปีแห่ง 4-3-2-1** โดย

**4% คือระดับการเติบโตของการบริโภค** ที่ถูกจุดขึ้นจากสินค้าไม่คงทนเป็นหลัก (รวมถึงการฟื้นตัวของสินค้าคงทน เช่น รถยนต์ รถกระบะ บ้าง)

**3% คือการเติบโตของเศรษฐกิจไทย (จีดีพี)** ที่จะต่ำกว่ารูปแบบการฟื้นตัวปกติที่ควรจะเป็นอย่างน้อย 5% หลังจากติดลบประมาณ 8% ในปีนี้

**2% คือการฟื้นตัวของการลงทุนเอกชนและปริมาณการส่งออกสินค้าและบริการสุทธิ** โดยการลงทุนฟื้นตัวได้น้อย เนื่องจากผู้ประกอบการยังไม่เชื่อมั่น และกำลังการผลิตส่วนเกินยังอยู่สูง ขณะที่ปริมาณการส่งออกถูกกดดันด้วยโรคโควิดที่ยังทำให้การส่งออกและท่องเที่ยวอ่อนแอ

**1% คือภาวะเงินเฟ้อที่อาจฟื้นตัวได้ในระดับ 0.6-0.7%** ตามราคาน้ำมันโลกที่อาจฟื้นขึ้นมาบ้างแต่ไม่มากนัก ขณะที่ความต้องการนำเข้ายังอยู่ระดับต่ำจากการลงทุนเอกชนที่อ่อนแอ ทำให้บัญชีเดินสะพัดยังเกินดุลค่อนข้างสูง บาทยังคงแข็งค่า ซึ่งจะกดดันทำให้เงินเฟ้อต่ำกว่าที่ควรจะเป็นด้วย และเป็นไปได้สูงที่ธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) จะต้องลดดอกเบี้ยลงอีกครั้งเพื่อชะลอการแข็งค่าของเงินบาท

กล่าวโดยสรุปคือ ปีแห่ง 4-3-2-1 คือปีที่การคลังเป็นกองหน้าในการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ การเงินเป็นกองหลัง เพื่อต่อสู้กับทัพของโควิด ที่จะจุดรั้งเศรษฐกิจโลกและความเชื่อมั่นของภาคเอกชน ขณะที่ความเสี่ยงด้านลบคือบาทแข็ง การเบิกจ่ายภาครัฐไร้ประสิทธิภาพ และการติดเชื้อรอบที่สาม แต่ก็มีหวังด้านบวกจากโครงการโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ที่ภาครัฐวาดฝัน เช่น สะพานไทย และ Land bridge เชื่อมอ่าวไทยและอันดามัน เป็นต้น

ที่มา : กรุงเทพธุรกิจ; 16 ตุลาคม 2563 | โดย ดร.ปิยศักดิ์ มานะสันต์ | คอลัมน์ Global Vision

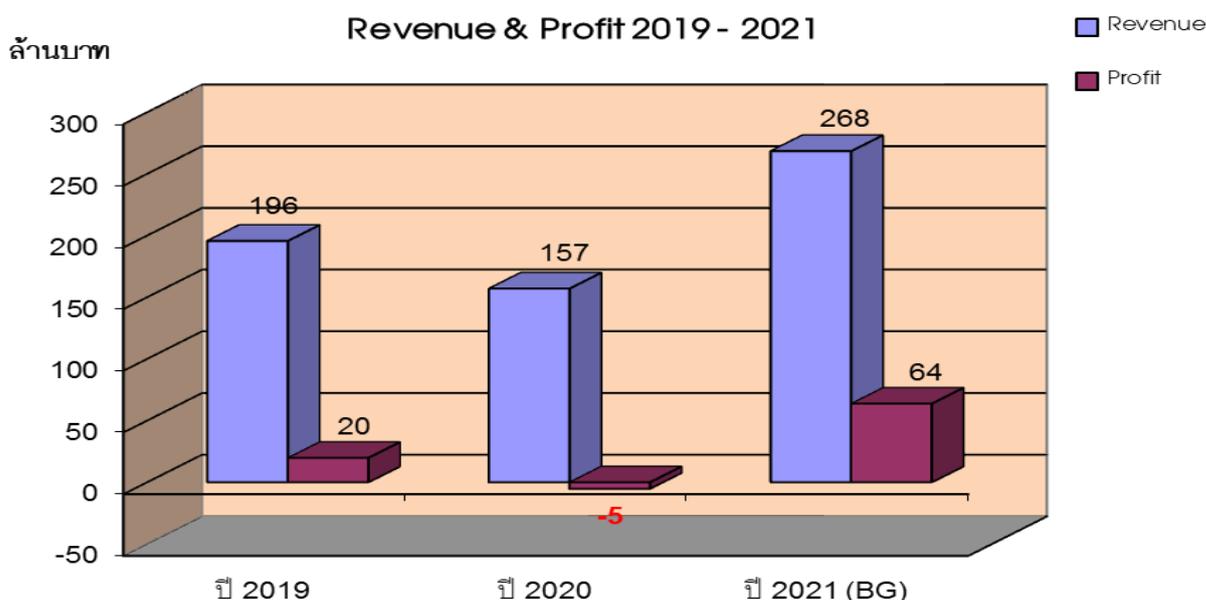
## เป้าหมายและแผนงานธุรกิจในปี 2564

ในปี 2564 บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด ได้พยายามเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ โดยเฉพาะกับลูกค้าใหม่ๆ เพื่อเป็นการสร้างฐานลูกค้า ฐานรายได้ ในอนาคตอย่างยั่งยืน สำหรับในปีนี้เป็นบริษัทฯ ได้มีการกำหนดเป้าหมายที่ท้าทายยิ่งขึ้น โดยบริษัทฯ มีการทำแผนยุทธศาสตร์ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนธุรกิจทั้งระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาวของบริษัทฯ โดยเฉพาะการเพิ่มการให้บริการขนถ่าย เพื่อสร้างรายได้จากกลุ่มลูกค้านอกเครือข่ายให้เพิ่มมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามสามารถสรุปแผนงานและเป้าหมายที่สำคัญของบริษัทฯ ในด้านการเงิน และการตลาด ดังนี้

### ด้านการเงิน :

1. บริษัทฯ มีเป้าปริมาณสินค้าผ่านท่า 2.57 ล้านตัน เพื่อมุ่งมั่นในการที่จะเป็นท่าเรือมาตรฐานสากลตาม **Vislon : ผู้นำธุรกิจท่าเรือแห่งอนาคต ให้บริการอย่างยั่งยืน** โดยบริษัทฯ มีเป้าหมายในการที่จะเพิ่มการให้บริการสินค้าหลากหลายชนิด อย่างครบวงจร โดยมุ่งมั่นพัฒนาท่าเทียบเรือ และรูปแบบการให้บริการ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัย และเป็นมาตรฐานสากล เพื่อสร้างความหลากหลายของธุรกิจที่เกี่ยวข้องและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน นอกจากนี้ยังมีบริหารจัดการองค์กรด้วยระบบมาตรฐาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการดำเนินงาน กับการพัฒนาให้เป็นองค์กรแห่งความรู้ (Learning Organization) และพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และระบบฐานข้อมูลทางธุรกิจ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการบริหารจัดการตลอดจนยึดมั่นในการดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อชุมชนข้างเคียง สิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย

2. ในปี 2564 บริษัทฯ มีเป้าหมายของ Revenue เท่ากับ 268 ล้านบาท ซึ่งจะสร้างกำไรสุทธิเป็นมูลค่า 64 ล้านบาท โดยมี EBITDA ที่ 169 ล้านบาทเพิ่มขึ้นจากปี 2563 ที่ขาดทุน 5.2 ล้านบาท และ EBITDA เท่ากับ 81 ล้านบาท โดยปี 2564 จะเป็นปีที่เราเริ่มกลับมาสู่ระดับรายได้และกำไรที่คุ้นเคย ซึ่งแตกต่างจากปีก่อนที่มีความยากลำบากทั้งเศรษฐกิจการค้า และสภาวะการแพร่ระบาดของไวรัส Covid-19 ปี 2564 นี้ถือว่าเป็นปีแห่งการฟื้นตัว พร้อมทั้งปรับสมดุลต่างๆ ที่ผิดแผกแตกต่างออกไปเข้าสู่ภาวะปกติ



## ด้านการตลาด :

1. บริษัทฯ มีเป้าหมายสร้างรายได้นอกเรือสทวิริยาเพิ่มขึ้น 30% เป็นมูลค่า 16 ล้านบาท ในปี 2564



2. เพิ่มการให้บริการที่หลากหลาย ขยายฐานลูกค้ารายใหม่ในการใช้บริการท่าเรือ เช่น เรือ RORO, เรือคอนเทนเนอร์
3. ดูแลติดตามลูกค้ารายเดิมอย่างใกล้ชิดและหาโซลูชันใหม่ๆ ให้ลูกค้า เพื่อเพิ่มปริมาณการนำเข้า-ส่งออก
4. ให้บริการอุตสาหกรรมต่อเนื่องด้าน Marine Business อย่างครบวงจร
5. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและขีดความสามารถท่าเทียบเรือ เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเล เชื่อมโยงภูมิภาค ด้วยระบบโลจิสติกส์ต่อเนื่องทั้งทางน้ำและทางบก



## ความรับผิดชอบต่อสังคม บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด

บริษัทฯ มีการดำเนินงานภายใต้นโยบายความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยดำเนินการผ่านโครงการพัฒนาสังคมและชุมชนในรูปแบบต่างๆ ที่สอดคล้องกับกลยุทธ์และทิศทางในการดำเนินธุรกิจขององค์กร รวมทั้งมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มทั้งภายในและภายนอกองค์กร โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้มีส่วนได้เสียรอบพื้นที่การดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อการอยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืน

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

โครงการพีพีซี ซีเอสอาร์ : สร้างสรรค์เพื่อแบ่งปันสู่ชุมชน เข้าสู่ปีที่ 11 โดยริเริ่มและสานต่อกิจกรรมอันเป็นประโยชน์ต่อสังคมในด้านต่างๆ “พีพีซี” ถือกำเนิดโครงการและกิจกรรมหลากหลาย ทุกโครงการจะผ่านการวางกลยุทธ์ ที่ให้ความสำคัญและคำนึงถึงลูกค้า สิ่งแวดล้อม ชุมชน สังคม ผู้ถือหุ้น พนักงาน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด สิ่งที่เราขาดไม่ได้ คือ “พีพีซี” ให้ความสำคัญต่อการกำกับดูแลกิจการที่ดี การดูแลพนักงานและสิทธิมนุษยชน การดูแลสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย การประกอบธุรกิจด้วยความเป็นธรรม รวมถึงการพัฒนาชุมชน และสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ตลอดจนให้ความสำคัญกับผู้ด้อยโอกาสทางสังคม

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

**กลยุทธ์ในการสร้างสรรค์กิจกรรมเพื่อสังคมของบริษัทฯ นั้นอยู่บนหลักการสำคัญ 2 ประการ คือ**

- เป็นกิจกรรมที่เชื่อมโยงกับภารกิจองค์กรและเกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ
- คำนึงถึงความต้องการและความคาดหวังของชุมชนและสังคม

## กรอบกลยุทธ์ด้านกิจกรรมเพื่อสังคม

บริษัทฯ ตระหนักและให้ความสำคัญในการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ให้การสนับสนุน ส่งเสริมการพัฒนาในชุมชนอย่างต่อเนื่อง โดยโครงการกิจการเพื่อสังคมที่บริษัทฯ ให้การสนับสนุนครอบคลุม ทั้ง 2 ด้านของกรอบกลยุทธ์ด้านกิจกรรมเพื่อสังคม ได้แก่

### 1. ด้านการศึกษา

บริษัทฯ มีนโยบายในการสนับสนุนด้านการศึกษา โดยการเข้าไปเป็นส่วนร่วมในการสนับสนุน อุปกรณ์การเรียน กีฬา รวมถึงการสร้างสนามเด็กเล่นโดยใช้หลักการเรียนรู้ของสมองเป็นฐาน : Brain-Based Learning (BBL)

### 2. ด้านการพัฒนาคุณภาพชีวิตและการมีส่วนร่วมกับภาคประชาชน

บริษัทฯ มีนโยบายในการสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่อย่างของคนในชุมชน และสังคม ให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี ปลอดภัยจากอันตรายต่าง ๆ สนับสนุนการทำกิจกรรมสาธารณประโยชน์และสนับสนุนกิจกรรมสร้างสรรค์สังคม ทั้งการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงเพื่อสร้างความเข้าใจต่อบริษัทฯ และส่งเสริมความสัมพันธ์กับชุมชน

## กิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

นอกเหนือจากความรับผิดชอบต่อสังคมที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการแล้วในปี 2563 บริษัทฯ ได้ดำเนินโครงการต่างๆ ที่แสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคม สิ่งแวดล้อม และสนับสนุนด้านการศึกษาสำหรับเด็กและเยาวชน บริษัทฯ ยังได้ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการสนับสนุนการดำเนินโครงการต่างๆ ของกลุ่มเหล็กสหวิริยาอีกหลายโครงการ โดยมุ่งหวังที่จะให้การดำเนินโครงการต่างๆ นั้น สร้างประโยชน์สูงสุดกลับคืนสู่สังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งก่อให้เกิดผลประโยชน์แก่สังคมเป็นวงกว้างและมีความยั่งยืน อาทิ

### โครงการมอบอุปกรณ์การเรียน อุปกรณ์กีฬาให้แก่โรงเรียนในถิ่นทุรกันดารร่วมกับกองทัพเรือภาคที่ 1

บริษัทฯ ได้ดำเนินกิจกรรมการอนุรักษ์ ป้องกัน และส่งเสริมด้านภูมิปัญญา ขนบธรรมเนียม ประเพณี ความเชื่อ รวมทั้งศิลปะในท้องถิ่น ทั้งนี้กิจกรรมด้านต่างๆ ข้างต้นจะช่วยสร้าง รักษาและส่งเสริมความสัมพันธ์อันดี ความเข้าใจอันดี ความสามัคคี และการอยู่ร่วมกัน



ทางบริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญกับกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์ เพื่อการอยู่ร่วมกับชุมชนโดยรอบอย่างยั่งยืน พร้อมให้ความช่วยเหลือชุมชนอย่างเร่งด่วน อาทิ นำรถดับเพลิงเข้าดับไฟที่ไหม้ข้างทาง เสาไฟฟ้า เพื่อป้องกันการลุกลามของไฟไหม้ให้เป็นวงกว้าง , การนำรถน้ำออกไปแจกจ่ายน้ำอุปโภคบริโภคช่วยเหลือผู้ประสบภัยแล้ง , กิจกรรมเก็บขยะบริเวณอ่าวเตียน , นำรถเหียน (กระเช้า) ตัดต้นไม้ เป็นต้น



ตลอดปี 2563 ทางบริษัทฯ โดยได้ส่งเสริม สนับสนุน จัดกิจกรรม CSR. ให้กับชุมชน ท้องถิ่น และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องผ่านโครงการต่างๆ อาทิ จัดกิจกรรมงานวันเด็กแห่งชาติ , จัดกิจกรรมร่วมกับทัพเรือภาคที่ 1 ในกิจกรรมมอบอุปกรณ์การเรียน กีฬา ในโครงการส่วนพระองค์ อำเภอมกน้อย จังหวัดเชียงใหม่ . มอบของในกิจกรรมวันเด็กประจำปี



ทำเรือประจวบอาสา....  
แบ่งปันความสุขและรอยยิ้ม  
"มอบรัก" ให้น้อง  
บนดอยสูงปี 8

นอกจากนี้ ตลอดปี 2563 ที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสและต้อนรับหน่วยงานภาคต่างๆ จำนวน 601 คน เข้ามาเยี่ยมชมทำเรือประจวบ ซึ่งประกอบด้วย ภาครัฐ หน่วยงานราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน ลูกค้า และบริษัทในเครือธุรกิจเอกชน ภาคการศึกษา คณะครู นักเรียน ประชาชนในพื้นที่และนอกพื้นที่ บริษัทในเครือสหวิทยา เข้ามาเยี่ยมชมศึกษาดูการปฏิบัติงานจริง เพื่อให้เข้าใจในกระบวนการทำงานของบริษัทฯ รวมทั้งเป็นอีกหนึ่งช่องทางในสื่อสารของบริษัทฯ ได้ดียิ่งขึ้น



## สรุปผลการดำเนินงานกิจกรรม CSR

“ท่าเรือประจวบ” มีเจตนารมณ์ในการมีส่วนร่วมพัฒนาสังคมให้ยั่งยืนเพื่อสร้างความเชื่อมั่น การยอมรับและความไว้วางใจจากชุมชนและสังคม ต่อยอดสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับชุมชนและสังคมบนแนวคิดการเติบโตร่วมกันระหว่างท่าเรื่อน้ำลึก สิ่งแวดล้อมและชุมชนโดยมุ่งเน้นการยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชนรอบท่าเทียบเรือให้มีสุขภาวะที่ดีอย่างรอบด้านเสริมสร้างศักยภาพคนในชุมชน

กิจกรรมเพื่อสังคม ประจำปี 2563				
ลำดับ	โครงการ	กลุ่มผู้เข้าร่วม	หน่วยงานสนับสนุน	งบประมาณที่ใช้
1	สนับสนุนงานวันเด็กแห่งชาติ ปี 2563	7	อบต.แม่รำพึง อบต.กำเนิดฯ, ร.ร.บ้านดอนทอง , ร.ร.บ้านอ่าวยาง , ร.ร.บ้านท่าขาม , ร.ร.นาฝักขวง , ร.ร.บ้านคอนสำนึก	16,000.00
2	มอบอุปกรณ์งานเรียน กีฬา ในโครงการส่วนพระองค์ฯ อำเภออมก๋อย จ.เชียงใหม่	5 110	ตัวแทนพนักงาน (กรุงเทพฯ) นักเรียนในโครงการต่างๆ	67,287.71
3	ทอดกฐิน 3 วัด วัดดอนสำราญ , วัดป่าทองกลาง , วัดท่ามะนาว	15	ตัวแทนพนักงาน (บางสะพาน)	25,000.00
4	แห่เทียนพรรษา ประจำปี 2563 @วัดป่าทองกลาง / วัดท่ามะนาว	27	พนักงานบางสะพาน	10,464.00
รวม		164		118,751.71

ในปี 2563 ที่ผ่านมา บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด ได้ดำเนินกิจกรรมผ่านโครงการเพื่อสังคมต่างๆ รวมถึงการบริจาคต่างๆ เพื่อพัฒนาความเป็นอยู่ของชุมชนโดยรอบพื้นที่เป็นจำนวนเงินกว่า 100,200.00 บาท เพื่อตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจของบริษัทฯ และความต้องการของชุมชนและสังคม

### ช่องทางการสื่อสาร

“ท่าเรือประจวบ” พัฒนาช่องทางการสื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในและภายนอกองค์กร ทั้งช่องทางทั่วไปที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงได้ 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 Youtube

#### 2) ช่องทางเฉพาะสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในองค์กร

-  สื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ ได้แก่ อีเมล โทรศัพท์ โทรสาร เอกสารข่าวประชาสัมพันธ์ บอร์ดประชาสัมพันธ์



**ANNUAL**

รายงานประจำปี 2563  
**REPORT  
2020**



**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

 Email. : CS@PPC.CO.TH