

ANNUAL REPORT 2021

PRACHUAP PORT COMPANY LIMITED



รายงานประจำปี 2564

WWW.PPC.CO.TH

#

สรรสร้างการให้บริการ (ท่าเรือ) และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ทางทะเลด้วยนวัตกรรม เทคโนโลยี

Vision
วิสัยทัศน์

หน้า
4

หน้า
16

หน้า
19

หน้า
25

หน้า
27

Corporate
Social
Responsibility

สารบัญ

- 3 วิสัยทัศน์
- 4 สารจากกรรมการผู้จัดการ
- 5 แผนผังองค์กร
- 6 คณะกรรมการบริษัท
- 7 โครงสร้างการถือหุ้นและการจัดการ
- 9 ประวัติความเป็นมาและข้อมูลทั่วไป
- 10 เหตุการณ์สำคัญ : Milestones
- 11 การบริหารท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวก
- 15 ข้อมูลสำคัญทางการเงิน
- 16 รายงานทางการเงิน
- 17 ฐานะทางการเงิน
- 18 ผลการดำเนินงาน
- 19 รายได้จากกิจกรรมนอกเครือปี 2564
- 20 แนวโน้มธุรกิจปี 2565
- 24 เพิ่มศักยภาพการดำเนินงาน
- 25 เป้าหมายและแผนงานธุรกิจในปี 2565
- 27 กิจกรรมด้านสังคมและกิจกรรมมวลชนสัมพันธ์

รายงานประจำปี
2564

วิสัยทัศน์

“
ผู้นำธุรกิจท่าเรือ
แห่งอนาคต
ให้บริการอย่างยั่งยืน
”

สารจากกรรมการผู้จัดการ

Message from Managing Director



ปี 2564 บริษัทฯ ได้ดำเนินงานตามวิสัยทัศน์ใหม่ : **ผู้นำธุรกิจท่าเรือแห่งอนาคต ให้บริการอย่างยั่งยืน** เป็นอีกหนึ่งปีที่ท้าทายมากสำหรับทุกภาคอุตสาหกรรมทั่วโลก จากการศึกษาที่ต้องเผชิญกับสถานการณ์การระบาดของ COVID 19 ระลอก 3 และระลอก 4 ที่ส่งผลทำให้ภาคธุรกิจหยุดชะงักและต้องปรับตัวอย่างมาก จากปัจจัยต่างๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป สถานะเศรษฐกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศ ที่ชะลอตัวลงอย่างต่อเนื่อง โชคดีที่เรามีรากฐานที่แข็งแกร่งจากการบริหารจัดการที่ดี ทำให้สามารถผ่านพ้นสถานการณ์ที่ไม่คาดฝันมาได้ อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ยังคงมุ่งพัฒนาทั้งด้านการบริหารจัดการต้นทุนภายในให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นและเราไม่หยุดในการแสวงหาโอกาส ช่องทางการค้า และพันธมิตรใหม่ๆ โดยไม่ยึดติดกับวิธีการทำงานแบบเดิมๆ เพื่อสร้างเสถียรภาพให้กับบริษัทฯ

เห็นได้ว่า ทิศทางและการกำหนดนโยบายเพื่อการเติบโตของบริษัทในยุคนี้เรามองแค่ตัวเองอย่างเดียวไม่ได้แล้วต้องรู้จัก **“ร่วมมือเพื่อเติบโตและแข่งขัน ไปพร้อมๆ กัน”** ซึ่งบริษัทฯ ก็ใช้แนวทางนี้ให้ทุกฝ่ายจัดทำเป็นกลยุทธ์ในการทำงานเช่นกัน

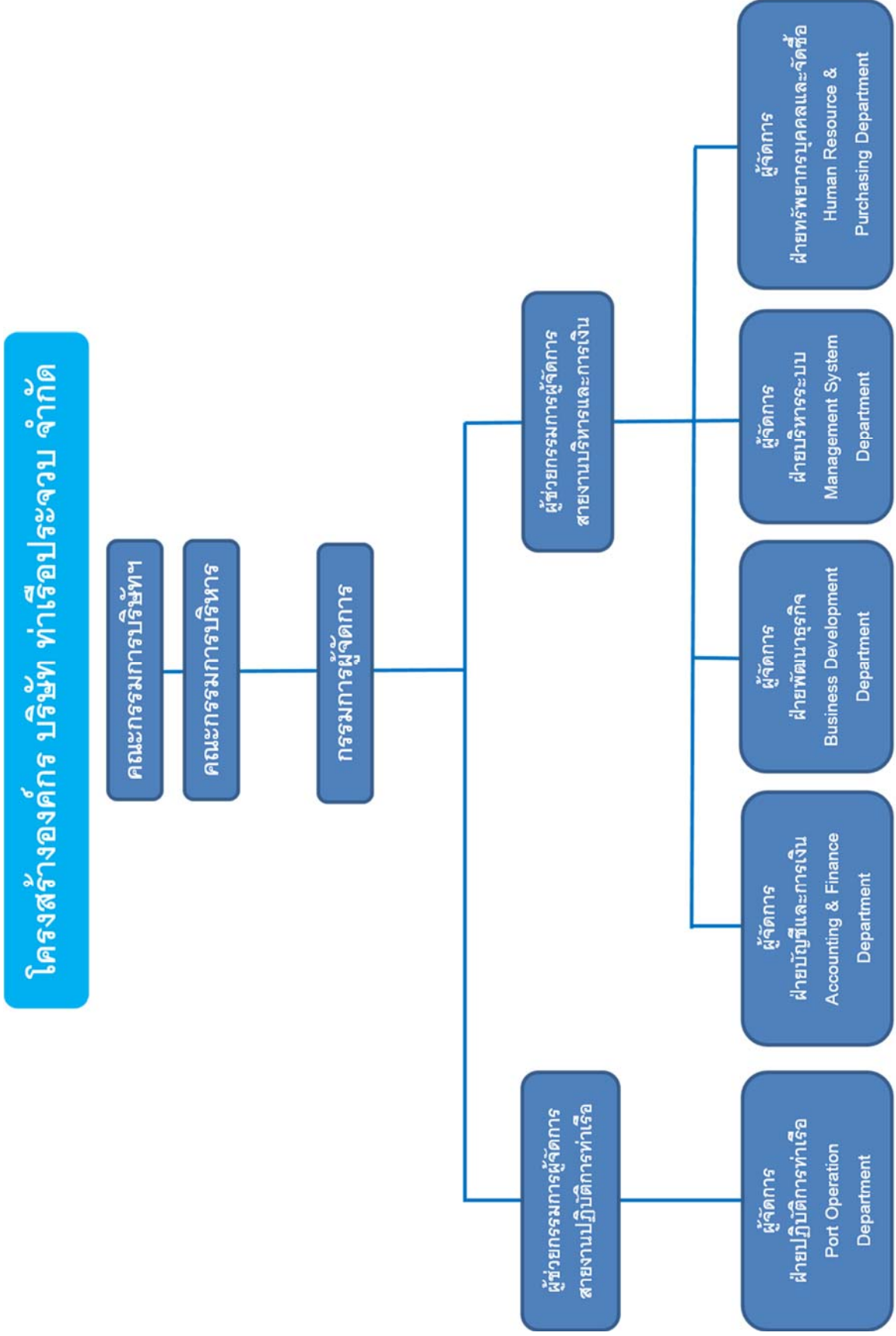
แม้ปี 2564 ผลประกอบการเป็นไปตามที่ตั้งเป้าหมายไว้ โดยมีรายได้รวมทั้งสิ้น 268.72 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2563 คิดเป็นร้อยละ 74.34 มีผลกำไรสุทธิ จำนวนทั้งสิ้น 81.89 ล้านบาท แต่ผมยังมองว่าจากสถานการณ์ที่ผ่านมาทำให้เราได้เรียนรู้การก้าวผ่านความเชื่อแบบเดิมๆ และพร้อมพัฒนางานในหลายๆ ด้านให้ครอบคลุมทุกมิติ

การเดินหน้าธุรกิจของบริษัทฯ จะเกิดขึ้นไม่ได้ หากไม่ได้รับความร่วมมือ และการสนับสนุนจากผู้มีส่วนได้เสียทุกท่าน ทั้งลูกค้า คู่ค้า พันธมิตรทางธุรกิจ และท่านผู้ถือหุ้น ในนามคณะกรรมการบริษัท ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน ขอขอบคุณทุกท่านที่ได้ให้การสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทฯ ด้วยดีเสมอมา และด้วยวิสัยทัศน์ กับกลยุทธ์ที่คณะกรรมการได้วางไว้ ตลอดจนความมุ่งมั่นในการปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถของบุคลากรทุกระดับ ขอให้ทุกท่านเชื่อมั่นในศักยภาพขององค์กรที่จะก้าวไปข้างหน้าอย่างเต็มกำลัง และสรรสร้างการให้บริการ (ท่าเรือ) และอุตสาหกรรมต่อเนื่องทางทะเลด้วยนวัตกรรมเทคโนโลยีให้เข้มแข็งเพื่อการเติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนต่อไป



(นายสมศักดิ์ ศิวะไพบุลย์)

กรรมการผู้จัดการ



คณะกรรมการบริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด



01 นายสมชาย สกุลสุวรรณ์
ประธานกรรมการบริษัท

02 นายกมล จันทิมา
กรรมการ

03 นายวิน วิริยประไพกิจ
กรรมการ
ประธานกรรมการบริหาร

04 นายณรงค์ฤทธิ์ ไชตินุชิตตระกูล
กรรมการ
กรรมการบริหาร

05 นายจिर ไชตินุชิต
กรรมการบริษัท
กรรมการบริหาร

06 นายสมศักดิ์ ศิวะไพบูลย์
กรรมการ กรรมการบริหาร
กรรมการผู้จัดการ

07 นายสุรเดช มุขยางกูร
กรรมการ

08 นายอนุวัติ ชัยกิตติวณิช
กรรมการ

09 นางสาวประภา วรธูรม์
กรรมการ

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 2564)	100 %

โครงสร้างการจัดการและการกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการบริษัท

- นายสมชาย สกุลสุวรรรัตน์ ประธานกรรมการบริษัทฯ
- นายกมล จันทิมา กรรมการบริษัท
- นายวิน วิริยประไพกิจ กรรมการบริษัท และประธานกรรมการบริหาร
- นายจिर โชติनुชิต กรรมการบริษัท และกรรมการบริหาร
- นายณรงค์ฤทธิ์ โชติनुชิตตระกูล กรรมการบริษัท และกรรมการบริหาร
- นายสมศักดิ์ ศิวะไพบุลย์ กรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการ
- นายสุรเดช มุขยางกูร กรรมการบริษัท
- นายอนุวัต ชัยกิตติวินิช กรรมการบริษัท
- นางสาวประภา วรุตม์ กรรมการบริษัท

เลขานุการคณะกรรมการบริษัท นายสุรศักดิ์ งามสิทธิพงศา

กรรมการที่มีอำนาจลงนามแทนบริษัท

กรรมการซึ่งมีอำนาจลงลายมือชื่อแทนบริษัทฯ คือ นายกมล จันทิมา หรือนายวิน วิริยประไพกิจ หรือนายณรงค์ฤทธิ์ โชติनुชิตตระกูล หรือนายสมศักดิ์ ศิวะไพบุลย์ หรือนายจिर โชติनुชิต กรรมการสองในห้าคนนี้ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่จัดการบริษัทให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น คณะกรรมการอาจมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งหรือหลายคนหรือบุคคลอื่นปฏิบัติภารกิจใดอย่างหนึ่งแทนคณะกรรมการ ภายใต้การควบคุมดูแลของคณะกรรมการหรือมอบอำนาจให้บุคคลดังกล่าวมีอำนาจตามที่คณะกรรมการเห็นสมควร และภายในระยะเวลาที่กรรมการเห็นสมควร คณะกรรมการอาจยกเลิก เพิกถอน เปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขอำนาจนั้นๆ ได้

คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วยกรรมการ 4 ท่าน ดังนี้

1. นายวิน วิริยประไพกิจ ประธานกรรมการบริหาร
2. นายจิริ โชตินุชิต กรรมการบริหาร
3. นายณรงค์ฤทธิ์ โชตินุชิตตระกูล 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. อำนาจต่างๆ ของคณะกรรมการบริหาร ให้เป็นไปตาม และ/หรือ จำกัดขอบเขตโดยแผนภูมิการอนุมัติภายใต้อำนาจดำเนินการ (Authorization Chart) ที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัทฯ
4. ดำเนินการเรื่องอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

คณะผู้บริหาร

1. นายสมศักดิ์ ศิวะไพบูลย์ กรรมการผู้จัดการ
2. นายชนยุช นิลพานิช ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ
3. นายขวินทร์ ทิพย์สิทธิ์ ผู้จัดการฝ่ายบัญชีการเงิน
4. นายรัฐศาสตร์ กันวี ผู้จัดการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
5. นางสาวปภาดา ธนบรรณบัณฑิตย์ ผู้จัดการฝ่ายทรัพยากรบุคคลและจัดซื้อ
6. นางสาวธิดารัตน์ ทองพิมพ์ ผู้จัดการฝ่ายบริหารระบบ

ประวัติความเป็นมา

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 โดยสินค้าที่ให้บริการบรรทุกขนถ่ายส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่เกี่ยวข้องกับเหล็กของเครือสหวิริยา 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



เหตุการณ์สำคัญ : Milestones

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 ขวลิต 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
9 กุมภาพันธ์ 2564	"ท่าเรือประจวบ" "ซีฮอर्स" ลงนาม MOU เดินเรือเฟอร์รี่ภูเก็ต-บางสะพาน



Business

Performance



ที่ตั้ง

สำนักงานกรุงเทพ เลขที่ 28/1 อาคารประกวาทวิทย์ ชั้น 6 ถนนสุรศักดิ์ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์ (02) 6300323 - 32 โทรสาร (02) 2367057

สำนักงานบางสะพาน เลขที่ 62 อาคารท่าเรือประจวบ ชั้น 2 หมู่ 3 ตำบลแม่รำพึง อำเภอบางสะพาน
(ท่าเรือ) จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 77140
โทรศัพท์ (032) 693102 - 17 โทรศัพท์ (สายตรง) (032) 693125
โทรสาร (032) 693123 <http://www.ppc.co.th>

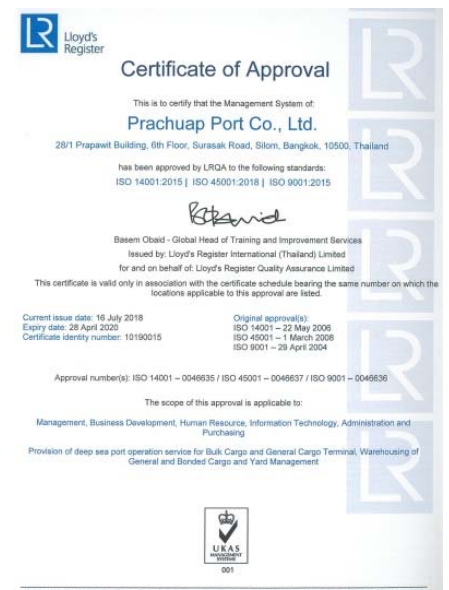
การบริหารท่าเรือ

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) 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 และสามารถคงสินค้าที่นำเข้ารอพักไว้เพื่อการตรวจปล่อยในเขตท่าเทียบท่าเรือได้ไม่เกิน 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 ให้บริการ 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

	2564	2563	2562
งบกำไรขาดทุนรวม (ล้านบาท)			
รายได้จากการดำเนินงาน	268.72	154.14	261.08
รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับการดำเนินงาน	7.35	7.42	4.37
ต้นทุนและค่าใช้จ่าย	194.19	166.78	203.13
กำไรก่อนต้นทุนทางการเงิน (EBITDA)	186.34	79.67	142.73
กำไรสำหรับปี	81.88	(5.22)	62.33
งบแสดงฐานะการเงินรวม			
สินทรัพย์	1,195.72	1,213.47	1,256.64
หนี้สิน	79.97	69.60	57.55
ส่วนของผู้ถือหุ้น	1,115.75	1,143.86	1,199.08
อัตราส่วนทางการเงิน			
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า) ¹	5.84	9.47	11.06
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) ²	0.07	0.06	0.05
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (%) ³	7.34	(0.46)	5.20
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%) ⁴	6.85	(0.43)	4.96
อัตรากำไรสุทธิ (บาท/หุ้น)	2.05	(0.13)	1.56

¹ อัตราส่วนสภาพคล่อง = ทรัพย์สินหมุนเวียนหารหนี้สินหมุนเวียน

² อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น = หนี้สินหารส่วนของผู้ถือหุ้น

³ อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น = กำไรสุทธิหารส่วนของผู้ถือหุ้น

⁴ อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ = กำไรสุทธิหารสินทรัพย์รวม

รายงานทางการเงิน

บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด

งบกำไร (ขาดทุน)	ปี 2564	%	ปี 2563	%	เพิ่ม (ลด)	% เพิ่ม (ลด)
รายได้รวม	272.66	100	157.03	100.00	115.62	73.63
รายได้จากค่าบริการ	268.72	98.56	154.14	98.16	114.58	74.34
รายได้อื่นๆ	3.94	1.44	2.89	1.84	1.04	35.98
ต้นทุนค่าบริการ	136.63	50.11	112.06	71.36	24.57	21.92
กำไรขั้นต้น	136.03	49.89	44.97	28.64	91.05	202.46
- คชจ. ในการขายและบริหาร	35.32	12.95	34.45	21.94	0.87	2.54
- ต้นทุนที่เกิดจากปริมาณการให้บริการต่ำกว่าปกติ	0.00	0.00	18.98	12.09	-18.98	-100.00
- รายได้ทางการเงิน	3.42	1.25	4.53	2.88	-1.11	-24.56
- ต้นทุนทางการเงิน	1.25	0.46	1.80	1.15	-0.55	-30.68
- รายได้(ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	-20.99	-7.70	0.51	0.32	-21.50	-4,222.77
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	81.88	30.03	(5.22)	(3.32)	87.10	-1,669.56

ผลการดำเนินงานประจำปี 2564 เปรียบเทียบกับปี 2563 รายได้รวมเพิ่มขึ้น 115.6 ล้านบาท หรือคิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 74 โดยรายได้หลักมาจาก ค่าบริการขนถ่ายสินค้า จำนวน 268.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 114.6 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 74 เนื่องจากสถานการณ์ราคาเหล็กที่ปรับตัวสูงขึ้น ทำให้มีปริมาณสินค้าผ่านท่าเพิ่มขึ้นจากปี 2563 ถึงร้อยละ 58

ต้นทุนค่าบริการในปี 2564 เท่ากับ 136.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 24.6 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 22 เทียบกับรายได้รวมในปีเดียวกันมีสัดส่วนเป็นร้อยละ 50 ลดลงเมื่อเทียบกับปี 2563 ที่สัดส่วนร้อยละ 71 จากการบริหารจัดการต้นทุนภายในให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ส่งผลให้กำไรขั้นต้นในปี 2564 เท่ากับ 136.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 91.1 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 202

ค่าใช้จ่ายในการบริหารเท่ากับ 35.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 0.9 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3 แต่เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้รวมมีสัดส่วนร้อยละ 13 ลดลงเมื่อเทียบกับปี 2563 ที่สัดส่วนร้อยละ 22 ส่วนต้นทุนทางการเงินเท่ากับ 1.3 ล้านบาท

ทำให้ในปี 2564 บริษัทฯ มีผลกำไรสุทธิ เท่ากับ 81.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2563

ฐานะทางการเงิน

งบดุล	ปี 2564	ปี 2563	เพิ่ม (ลด)	% เพิ่ม (ลด)
สินทรัพย์รวม	1,195.72	1,213.47	-17.75	-1.46
หนี้สินรวม	79.97	69.60	10.37	14.89
ส่วนของผู้ถือหุ้น	1,115.75	1,143.86	-28.12	-2.46

1) สินทรัพย์

สินทรัพย์รวมของบริษัทฯ ในปี 2564 เท่ากับ 1,195.7 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 17.8 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2 การเปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่เนื่องมาจากการลดลงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดและเงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และการเพิ่มขึ้นของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

2) หนี้สิน

หนี้สินในปี 2564 เท่ากับ 80.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2563 จำนวน 10.4 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 15 จากภาษีเงินได้นิติบุคคลต่างจ่าย

3) ส่วนของผู้ถือหุ้น

ส่วนผู้ถือหุ้นเท่ากับ 1,115.8 ล้านบาท ลดลง 28.1 ล้านบาท จาก 1,143.9 ล้านบาท ในปี 2563 เกิดจากการจ่ายเงินปันผล

สรุปภาพรวมของผลประกอบการในปี 2564 เพิ่มขึ้นจากปีก่อนประมาณร้อยละ 74 อันสืบเนื่องจากลูกค้าหลักของบริษัท คือ SSI และกลุ่มลูกค้าหลักของบริษัทฯ รายอื่น ๆ มีการใช้บริการเพิ่มขึ้นจากภาวะราคาเหล็กที่ปรับตัวสูงขึ้น

ในส่วนของสินค้านอกเครือ่นั้น ยังมีปริมาณที่น้อย โดยมีการรักษารฐานของกลุ่มลูกค้าเดิม เช่น กลุ่มน้ำมันปาล์ม และสินแร่ ส่วนการเพิ่มประเภทของการบริการ เช่น การเพิ่มบริการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ การเชื่อมโยงการขนส่งกับกลุ่มเรือลำเลียงยังอยู่ในขั้นตอนการพัฒนาให้เกิดเป็นธุรกิจในอนาคต

ผลการดำเนินงาน

โครงสร้างรายได้ โครงสร้างรายได้ แบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลัก ประกอบด้วย

1. รายได้ที่มาจกเจ้าของเรือและเอเยนต์เรือ 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 มาจกรายได้จากคลังสินค้า (Cargo storage) รายได้จากค่าเช่าอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า (Equipment service) เช่น ปั่นจั่น รวมทั้งรายได้อื่นๆ

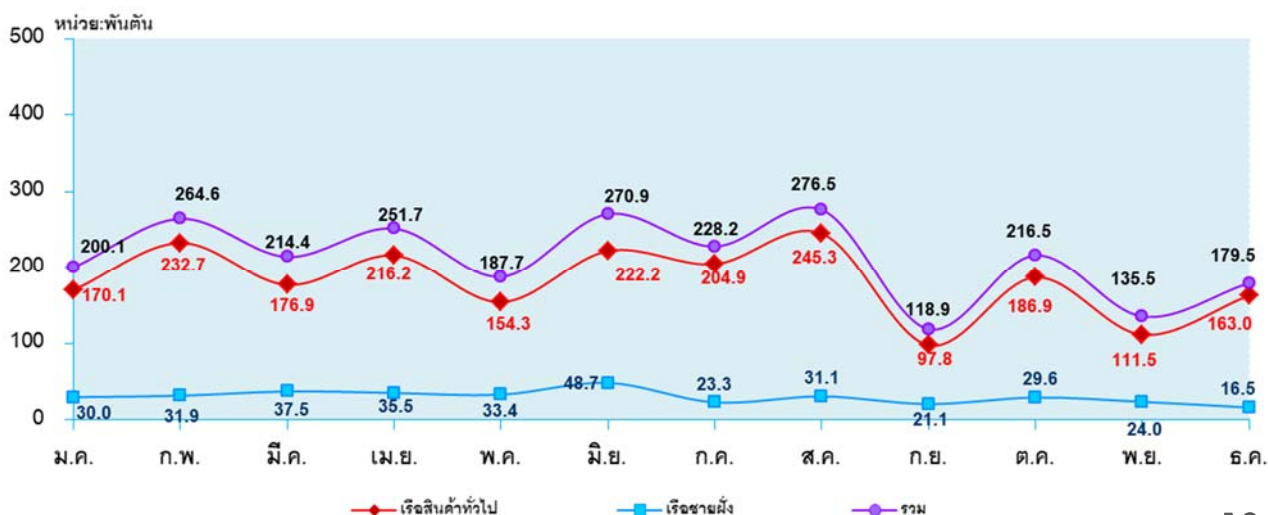
สำหรับรายได้รวมในปี 2564 ที่ผ่านมามีบริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 276.07 ล้านบาท โดยเป็นส่วนที่มาจากกรดำเนินงานและการให้บริการจำนวน 268.72 ล้านบาท และรายได้อื่นๆ จำนวน 7.35 ล้านบาท

ประเภทรายได้

ประเภทรายได้	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	สัดส่วนรายได้
รายได้นำเข้า / ส่งออกจกตัวแทนเรือ	163.59	61%
รายได้นำเข้าจากผู้นำเข้า	92.77	35%
รายได้ส่งออกจกผู้ส่งออก	2.95	1%
รายได้อื่นๆ	9.42	4%
	268.72	100%

ปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือประจวบ ในปี 2564 พบว่ามีจำนวนรวมประมาณ 2.543 ล้านตัน เพิ่มขึ้นจกปี 2563 ที่มีปริมาณสินค้าผ่านท่าประมาณ 1.62 ล้านตัน คิดเป็นอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 56.97 โดยปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าทั้งหมดประกอบด้วย สินค้านำเข้าประมาณ 2.099 ล้านตัน สินค้าส่งออก 0.083 ล้านตัน และสินค้าขนส่งภายในประเทศจำนวน 0.362 ล้านตัน

รายงานปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ

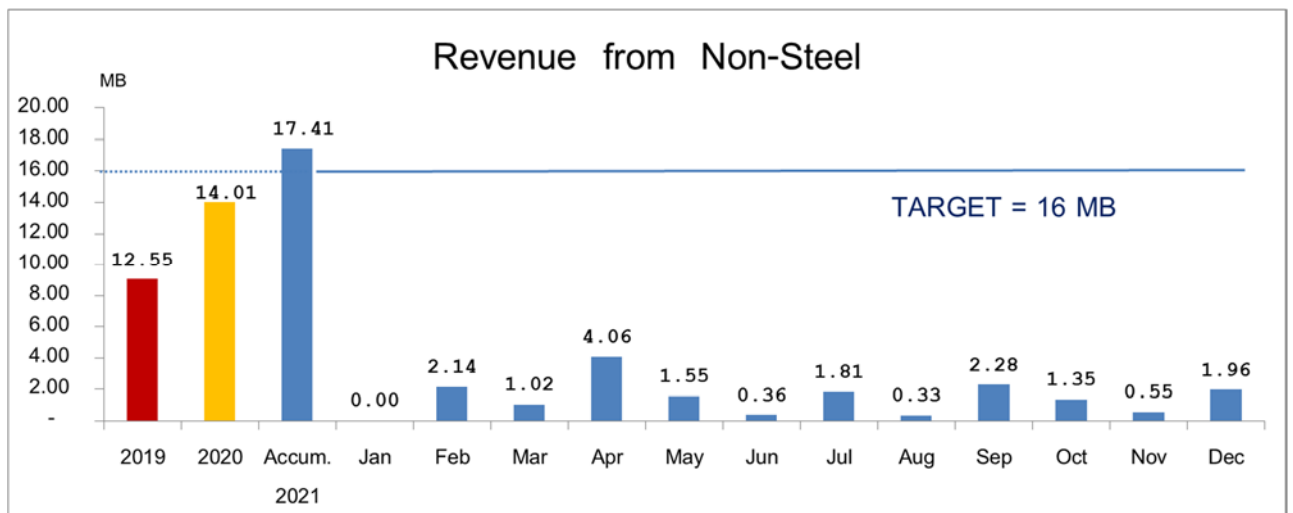


รายได้จากกิจกรรมนอกเครือปี 2564

รายได้นอกเครือ บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายจะเพิ่มสัดส่วนขึ้นในทุกปี เพื่อลดการพึ่งพิงบริษัทแม่ และขยายธุรกิจรองรับ การขนถ่ายและบริการอื่นๆ โดยปี 2564 ตั้งเป้าไว้ที่ 16 ล้านบาท แต่เนื่องด้วยสภาวะเศรษฐกิจที่มีผลมาจากการแพร่ระบาดของ โรคโควิด-19 ระลอก 3 และระลอก 4 ที่ส่งผลทำให้หลายภาคธุรกิจหยุดชะงักและต้องปรับตัวอย่างมากเพื่อให้สามารถ ปรับตัวและอยู่ได้กับสถานการณ์ปัจจุบัน

ในช่วงต้นปี สถานการณ์ของการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ผ่อนคลายลง ทำให้การส่งออกของน้ำมันปาล์มและการ นำเข้าของแร่สามารถดำเนินการได้ บริษัทฯ จึงมีรายได้จากกิจกรรมนอกเครือเพิ่มขึ้นมูลค่ารวม 17.72 ล้านบาท คิดเป็นอัตรา เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.75

รายได้นอกเครือ : เปรียบเทียบกับการประมาณการ

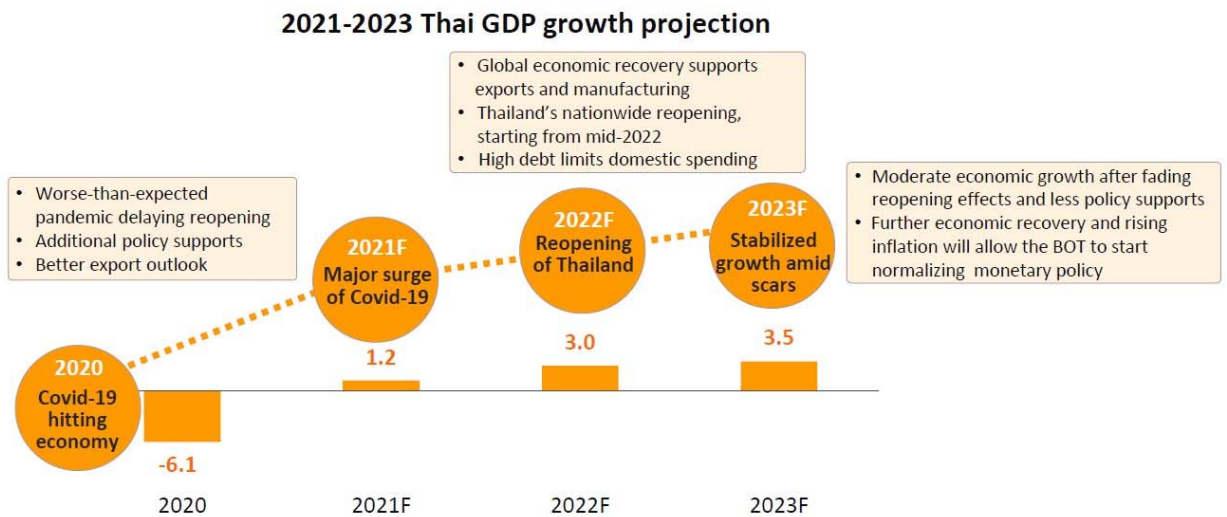


แนวโน้มธุรกิจปี 2565

มองว่าใน 5 ปีข้างหน้าศักยภาพภาคอุตสาหกรรมบริการของไทยมีแนวโน้มดีขึ้น แต่ในช่วง 2021-2023 ภาวะเศรษฐกิจโลกและเศรษฐกิจในประเทศรวมทั้งปัจจัยเชิงโครงสร้างมีผลต่อการแข่งขัน

รายงานระบุว่า ประเทศไทยมีศักยภาพในเชิงอุตสาหกรรมเป็นอันดับที่ 35 ของโลกจาก 64 ประเทศ เมื่อประเมินจากสะท้อนความสามารถที่แท้จริงจาก 4 ปัจจัย คือ ผลิตภาพแรงงาน สัดส่วนการส่งออก มูลค่าเพิ่มภายในอุตสาหกรรม และมูลค่าเพิ่มที่เกิดขึ้นในประเทศ ของอุตสาหกรรมที่แข็งแกร่งที่สุดของประเทศ แม้ไทยจะมีส่วนในตลาดโลกอย่างดี แต่ก็ไม่สามารถเพิ่มมูลค่าได้ตามที่คาด ส่งผลให้การสะสมทุนลดลงซึ่งจะจำกัดศักยภาพการเติบโตในอนาคตของทั้งภาคอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจของประเทศ

เศรษฐกิจไทย การฟื้นตัวโดยรวมจะช้าท่ามกลางความไม่แน่นอนสูง



ในปี 2564 การระบาดของไวรัสสายพันธุ์เดลต้าในประเทศ การฉีดวัคซีนล่าช้า และมาตรการควบคุมที่เข้มงวดจะส่งผลกระทบต่อกิจกรรมภายในประเทศอย่างรุนแรง และทำให้การฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทยชะลอตัวลง แม้ภาคการส่งออกจะฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่ง

การส่งออกได้รับแรงหนุนจากการกลับมาเติบโตในตลาดส่งออกสำคัญ หลายแห่ง ส่งผลให้ผลผลิตในหลายภาคอุตสาหกรรม และการลงทุนภายในประเทศโดยรวมเพิ่มขึ้นมาสูงกว่าระดับก่อนโควิด-19

อย่างไรก็ตาม การระบาดใหญ่ในประเทศระลอกใหม่ ซึ่งสถานการณ์เลวร้ายลงและยาวนานกว่าที่คาดไว้ กำลังส่งผลให้การเปิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจในประเทศชะลอออกไปอีกครั้ง รวมทั้งถ่วงภาคบริการ และมีผลต่อความเชื่อมั่น ท่ามกลางแรงสนับสนุนที่จำกัดจากนโยบายการคลังและการเงิน

ในปี 2565-2566 คาดว่าจะมีการเปิดประเทศในวงกว้างในช่วงกลางปี 2565 เศรษฐกิจไทยจะขยายตัวได้แข็งแกร่งขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไป แต่ความเสี่ยงด้านต่ำยังมีอยู่

การที่ไทยจะเริ่มเปิดให้นักท่องเที่ยวที่ได้รับวัคซีนแล้วกลับมาท่องเที่ยวได้ทั่วประเทศอีกครั้งในช่วงกลางปี 2565 จะช่วยหนุนให้ความเชื่อมั่นกลับคืนมาและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในประเทศกลับมาให้บริการ ซึ่งจะมีผลอย่างมากสำหรับภาคบริการ การลงทุนภาคเอกชนจะฟื้นตัวจากการผลิตเพื่อการส่งออกที่แข็งแกร่งขึ้น ขณะที่การใช้จ่ายภาครัฐเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานจะช่วยกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจอีกด้วย

อย่างไรก็ตาม ผลเป็นทางเศรษฐกิจจากการระบาดใหญ่ เช่น หนี้สูงและการว่างงาน จะเป็นแรงกดดันต่อการฟื้นตัว นอกจากนี้ ความเสี่ยงด้านต่ำยังคงมีอยู่เนื่องจากมีความไม่แน่นอนสูงมากเกี่ยวกับความคืบหน้าของการฉีดวัคซีน การกลายพันธุ์ของไวรัส ประสิทธิภาพของวัคซีน และปัญหาการเมืองภายในประเทศ

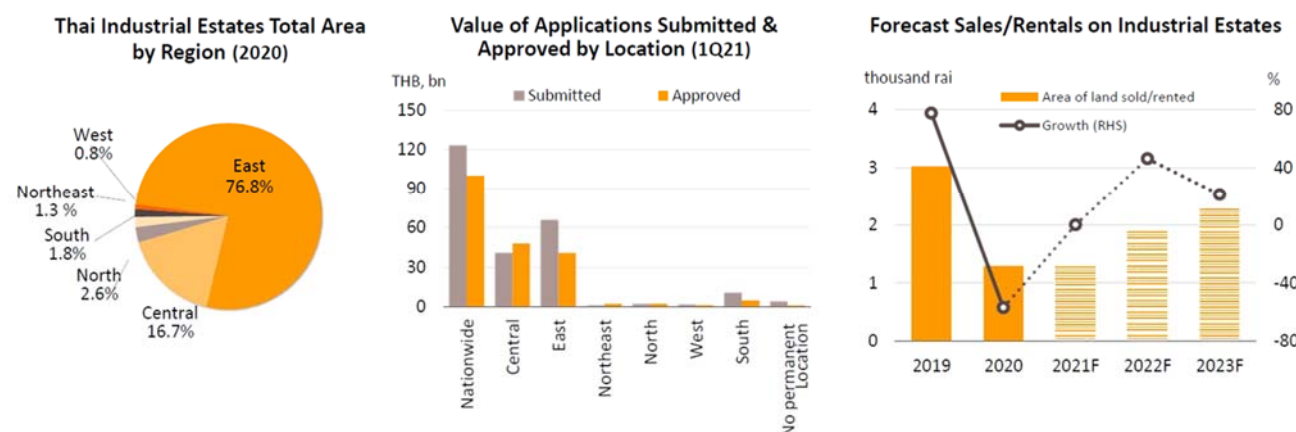
ปัจจัยเชิงโครงสร้างที่มีผลกระทบต่อธุรกิจและอุตสาหกรรมของไทย

การพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ ๆ จะผลักดันผู้เล่นให้พัฒนารูปแบบธุรกิจใหม่ เช่น การให้บริการดิจิทัลที่เพิ่มขึ้น การพัฒนาและการนำเทคโนโลยีใหม่มาใช้ เร่งให้เกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ในอุตสาหกรรม ในอีก 3 ปีข้างหน้า เทคโนโลยีที่สำคัญที่สุดที่ขับเคลื่อนการเปลี่ยนแปลง คือ เทคโนโลยี 5G, อินเทอร์เน็ตออฟธิง (IoT), ปัญญาประดิษฐ์ (AI) และเทคโนโลยีบล็อกเชน การระบาดใหญ่ของโควิด-19 เป็นปัจจัยเร่งให้เกิดขึ้นเร็ว

“ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมของไทยจะถูกจำกัดด้วยปัญหาเชิงโครงสร้าง ที่บีบให้ไทยต้องยอมถอยให้คู่แข่ง ปัญหาเหล่านี้รวมถึงการขาดการลงทุนในการวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมที่จำกัดทั้งในแง่การพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่และการนำผลิตภัณฑ์ไปใช้ และการขาดเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานแบบบูรณาการที่ครอบคลุม”

นิคมอุตสาหกรรม

การลงทุนมีแนวโน้มขยายตัว โดยเฉพาะในเขต EEC



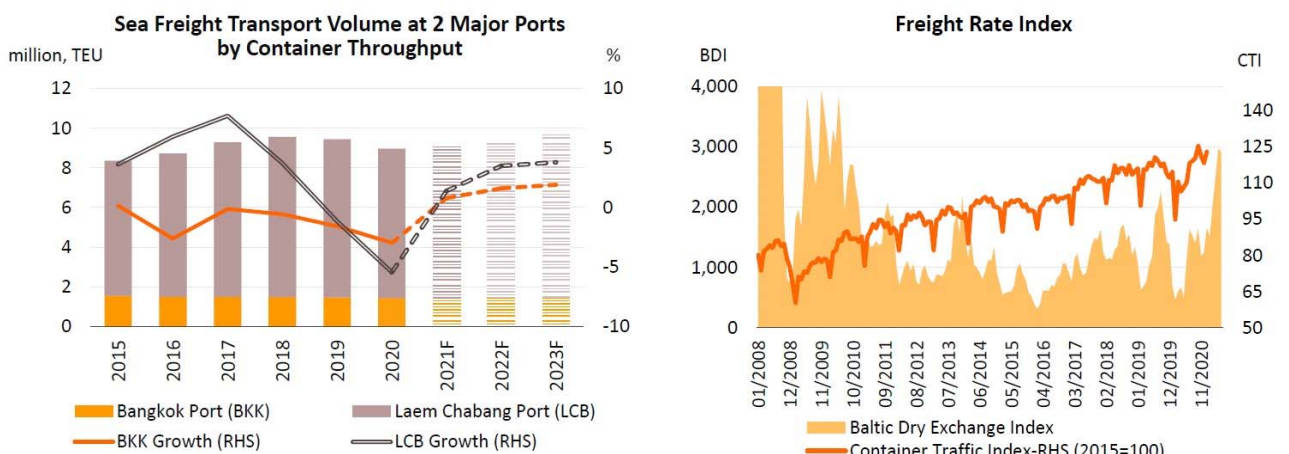
ในไตรมาส 1 ปีนี้ การขายและให้เช่าที่ดินในนิคมอุตสาหกรรมลดลง 66.1% จากระดับของไตรมาส 1 ปีก่อนเหลือเพียง 473.8 ไร่ ที่ดินในนิคมอุตสาหกรรมในภาคตะวันออกของประเทศได้รับความสนใจจากนักลงทุนมากที่สุด สะท้อนจากคำขอสิทธิพิเศษ BOI สำหรับการลงทุน ในไตรมาส 1 ปีนี้ คำขอของโครงการในภาคตะวันออกมีมูลค่ารวม 65.8 พันล้านบาท หรือคิดเป็น 53% ของมูลค่าคำขอทั้งหมด สำหรับช่วงที่เหลือของปี 2564 ความสนใจน่าจะทรงตัว ดังนั้นสำหรับทั้งปี การขายและให้เช่านิคมอุตสาหกรรมโดยรวมคาดว่าจะมีประมาณ 1,300 ไร่ ซึ่งใกล้เคียงกับปี 2563

ในปี 2565 และ 2566 การขายและให้เช่าที่ดินคาดว่าจะโตเฉลี่ยประมาณ 20% ต่อปีเป็น 1,900 ไร่และ 2,300 ไร่ในแต่ละปี จากปัจจัยสนับสนุน (1) การฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกซึ่งจะทำให้ความต้องการส่งออกของไทยเพิ่มขึ้น (2) ความคืบหน้าโครงการโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาล โดยเฉพาะใน EEC ที่จะสนับสนุนการเติบโตของนิคมอุตสาหกรรมในภาคตะวันออก และ (3) ความเชื่อมั่นที่เพิ่มขึ้นของนักลงทุนต่างชาติจากแนวโน้มเศรษฐกิจที่ดีขึ้น นอกจากนี้ การปรับเปลี่ยนทางการค้าที่อาจเกิดจากความขัดแย้งทางการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับจีน ทำให้มีแนวโน้มที่จะย้ายมาขยายโรงงานผลิตในไทย

ผู้พัฒนานิคมอุตสาหกรรมกำลังเตรียมตอบสนองความต้องการที่แข็งแกร่งตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโดยการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมใหม่ในรูปแบบของ 'สมาร์ทพาร์ค' ที่จะติดตั้งเทคโนโลยีการผลิตที่ทันสมัยและระบบการสื่อสารและแหล่งจ่ายไฟที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เหมาะสำหรับการใช้งานในอุตสาหกรรมที่ทันสมัย

บริการขนส่งสินค้าทางทะเล

รายได้จะเติบโตอย่างแข็งแกร่งด้วยอัตราค่าระวางที่เพิ่มขึ้นและการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก



ตลอด 5 เดือนแรกของปีนี้ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลได้ประโยชน์จากการฟื้นตัวของการค้าโลกซึ่งกระตุ้นการนำเข้าและส่งออกของไทย ขณะที่การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์/การขนส่ง ส่งผลกระทบบอย่างรุนแรงต่อราคาด้วย ดังนั้น ดัชนีค่าระวางเรือ BDI เพิ่มขึ้น 264% จากระยะเดียวกันของปีก่อน ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุตและ 40 ฟุต ราคาเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ย 148.7% และ 149.6% สำหรับการขนส่งระหว่างไทย-สหรัฐฯ (ฝั่งตะวันตก) และ 397.2% และ 425.2% สำหรับการขนส่งของไทยยุโรป ในช่วงที่เหลือของปีมีแนวโน้มยังประสบการขาดแคลน และจะมีผลให้ราคาปรับขึ้นต่อเนื่อง

ในปี 2565 และ 2566 บริษัทขนส่งทางทะเลจะได้รับประโยชน์จากปัจจัยเชิงบวกหลายประการ (1) องค์การการค้าโลก (WTO) คาดการณ์ว่าการค้าโลกจะเฉลี่ย 6.2% ต่อปี ซึ่งจะช่วยสนับสนุนความต้องการส่งออกที่เพิ่มขึ้น (2) การลงทุนด้านสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานจะเติบโตทั่วเอเชีย โดยเฉพาะการขนส่งทางน้ำ (เช่น สำหรับคลอง/ช่องทางการคมนาคมขนส่ง และท่าเรือที่แห้งและน้ำลึก) ซึ่งจะทำให้การเชื่อมต่อการเดินทางจากโครงข่ายคมนาคมของไทยง่ายและสะดวกยิ่งขึ้น (3) การเปิดเสรีการค้าและการขนส่งในเอเชียที่เพิ่มขึ้นจะทำให้ผู้ประกอบการมีโอกาสที่จะขยายขอบเขตการดำเนินงาน เช่น การเปิดสายการบินใหม่ การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์และพื้นที่ขนส่งที่กำลังส่งผลกระทบต่อตลาดในปัจจุบัน คาดว่าจะคลี่คลายลงในช่วงครึ่งหลังของปี 2565 ทำให้ราคาทรงตัวแต่อยู่ในระดับสูงก่อนที่จะลดลงอีกครั้งในปี 2566 อย่างไรก็ตาม ประเด็นที่น่ากังวล ได้แก่ (1) ต้นทุนที่สูงขึ้น จากราคาน้ำมันที่สูงขึ้นและค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามมาตรฐาน IMO และ (2) การแข่งขันที่มากขึ้นจากผู้เล่ระดับนานาชาติขนาดใหญ่ที่จะต่อสู้เพื่อครองตลาดเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มากขึ้น

ที่มา : บทวิเคราะห์อุตสาหกรรม [Research Intelligence](#) ฉบับเดือนกรกฎาคม 2564

4 แนวทางผลักดันเศรษฐกิจประเทศโตแบบทำหาย 6-8% ในปี 2565

ในช่วงเวลาที่ผ่านมาเราต่างจดจ่อกับตัวเลขผู้ติดเชื้อใหม่รายวัน ที่ยังมีความไม่แน่นอน และคอยติดตามเรื่องการฉีดวัคซีน เพราะหากเรามีวัคซีนพร้อมและเพียงพอต่อการฉีดเชิงรุก จะทำให้เรามีความหวัง ว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดจะดีขึ้นเป็นลำดับ

ในเดือนกันยายนสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 เริ่มมีสัญญาณดีขึ้น กอปรกับการกระจายวัคซีนมีแนวโน้มที่ดีขึ้นมาก จำนวนผู้ติดเชื้อผ่านจุด peak ไปแล้ว จำนวนโรงพยาบาลสนามและกลไก Community และ Home Isolation โดยเฉพาะการมีส่วนร่วมของกลุ่มจิตอาสาต่างๆ เริ่มทำงานได้ดีขึ้น จนนำไปสู่การผ่อนคลายการ Lock-down

สะท้อนจากการที่คณะกรรมการร่วมภาคเอกชน 3 สถาบัน (กกร.) ได้ส่งสัญญาณปรับประมาณการ GDP ไทยปี 2564 ดีขึ้นมาอยู่ในกรอบ -0.5-1.0% ให้มองก้าวข้ามไปข้างหน้าแบบมีความหวังมากขึ้น แม้ว่าสถานการณ์ทางด้านเศรษฐกิจในบ้านเรายังเป็นเรื่องที่น่าประหลาดและท้าทาย ปีนี้เหลือเวลาอีกเพียง 3-4 เดือนเท่านั้นที่พอจะเร่งทยอยเปิด ฟัน กระตุ่นเศรษฐกิจ โดยเฉพาะการส่งเสริมการท่องเที่ยวให้ทัน High Season ในช่วงปลายปี และต้องรักษาระดับของบรรยากาศและความเชื่อมั่นที่เริ่มดีขึ้นจากการที่เริ่มบริหารจัดการได้ การเร่งจัดสรรและฉีดวัคซีนที่มีมากขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ การสื่อสารที่ชัดเจนน่าเชื่อถือและมั่นใจ เสริมกันทำงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน รวมไปถึงจนถึงการดูแล Supply Chain ของภาคการผลิตใน Bubble & Seal ไม่ให้หยุดชะงักจากการระบาดในกลุ่มแรงงาน เพื่อใช้ศักยภาพของตลาดการส่งออกโลกที่เติบโตขึ้นมากให้ได้อย่างเต็มที่

แต่อย่างไรก็ดีการที่ประเทศไทยเริ่มต้นจากจุดที่มีความพร้อมในการอยู่ร่วมกับไวรัสโควิด-19 ได้ดีกว่าเดิม และดีใกล้เคียงกับประเทศที่สามารถฟื้นตัวทางเศรษฐกิจได้อย่างแข็งแกร่งในปีนี้ ไม่ว่าจะเป็นสหรัฐอเมริกาและสหราชอาณาจักร จึงเป็นเรื่องที่น่าคิดต่อ ว่าทำอย่างไรจึงจะทำให้เศรษฐกิจไทยในปี 2565 กลับมาฟื้นตัวเหมือนกับประเทศเหล่านั้นที่สามารถกลับมาเติบโตได้ในระดับ 6-8% ตัวเลขนี้มีความท้าทายครับ เมื่อเทียบกับเป้าหมายของกระทรวงการคลังซึ่งอยู่ที่ 4-5% และ ประมาณการของธนาคารแห่งประเทศไทยที่ 3.7% เราควรจะตั้งเป้าที่ท้าทาย และผลักดันให้เกิดขึ้นเพื่อสร้างโอกาสให้ภาคประชาชนและภาคธุรกิจที่ได้รับผลกระทบอย่างหนักมาแล้ว 2 ปีกลับมาฟื้นได้ด้วยตัวเองอย่างรวดเร็ว

ยังต้องติดตาม 3 สถานการณ์เศรษฐกิจโลกอย่างใกล้ชิด คือ 1) ค่าระวางเรือที่ยังสูงต่อเนื่องซึ่งอาจทำให้ไทยสูญเสียความสามารถในการแข่งขันในตลาดสหรัฐฯ 2) การขาดแคลนชิปที่เป็นส่วนประกอบสำคัญของหลายสินค้าอุตสาหกรรม และ 3) เศรษฐกิจโลกที่ผันผวนเพิ่มขึ้นจากแนวโน้มการปรับทิศทางนโยบายการเงินของสหรัฐฯ และการเมืองระหว่างประเทศ

ที่มา : *ผยง ศรีวณิช ประธานสมาคมธนาคารไทย และกรรมการผู้จัดการใหญ่ ธนาคารกรุงไทย*

เพิ่มศักยภาพการดำเนินงาน
สู่การพัฒนาอย่างต่อเนื่องและทันสมัย



New Facility Investment

New Warehouse ขนาด 10,000 ตารางเมตร
เพื่อรองรับการจัดเก็บสินค้าทั่วไปนอกพิธีการ
วงลงทุนประมาณ

55 ล้านบาท

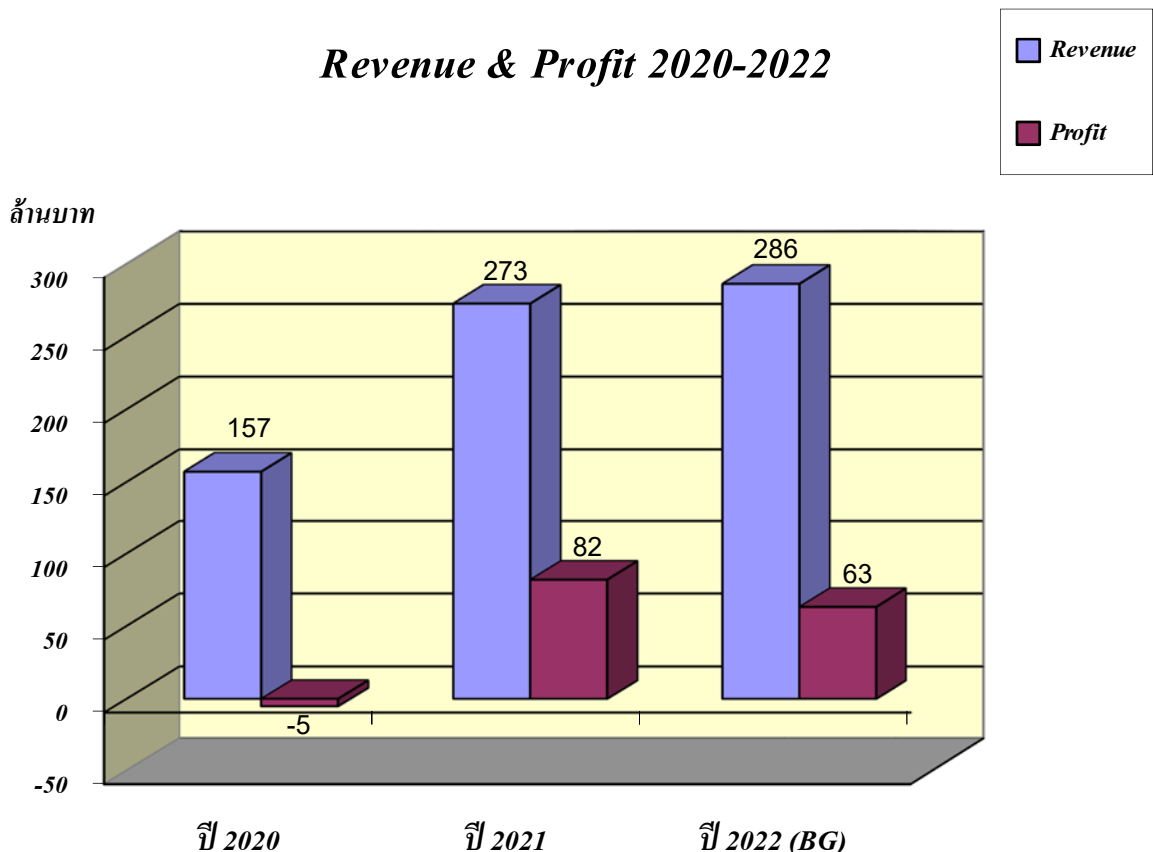
คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี **2566**

เป้าหมายและแผนงานธุรกิจในปี 2565

ในปี 2565 บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด ได้พยายามเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ โดยเฉพาะกับลูกค้าใหม่ๆ เพื่อเป็นการสร้างฐานลูกค้า ฐานรายได้ ในอนาคตอย่างยั่งยืน สำหรับในปีนี้บริษัทฯ ได้มีการกำหนดเป้าหมายที่ท้าทายยิ่งขึ้น โดยบริษัทฯ มีการทำแผนยุทธศาสตร์ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนธุรกิจทั้งระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาวของบริษัทฯ โดยเฉพาะการเพิ่มการให้บริการขนถ่าย เพื่อสร้างรายได้จากกลุ่มลูกค้านอกเครือข่ายให้เพิ่มมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามสามารถสรุปแผนงานและเป้าหมายที่สำคัญของบริษัทฯ ในด้านการเงิน และการตลาด ดังนี้

ด้านการเงิน :

1. บริษัทฯ มีเป้าปริมาณสินค้าผ่านท่า 2.70 ล้านตัน
2. ในปี 2565 บริษัทฯ มีเป้าหมายของ Revenue เท่ากับ 286 ล้านบาท ซึ่งจะสร้างกำไรสุทธิเป็นมูลค่า 63 ล้านบาท โดยมี EBITDA ที่ 168 ล้านบาท ลดลงจากปี 2564 ที่กำไร 82 ล้านบาท และ EBITDA เท่ากับ 186 ล้านบาท โดยปี 2565 นี้ คาดการณ์ว่าภาวะเศรษฐกิจจะกลับมาฟื้นตัว ปริมาณการนำเข้าส่งออกน่าจะเติบโตขึ้นจากปี 2564 บริษัทฯ จึงคาดว่าจะมีรายได้สูงขึ้น แต่ด้วยสถานการณ์ราคาน้ำมันและต้นทุนอื่นๆ ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น จึงเป็นสาเหตุให้ EBITDA ปรับตัวลดลง



ด้านการตลาด :

1. ประมาณการรายได้นอกเรือ ปี 2565 เพิ่มขึ้น 30% เป็นมูลค่า 20.60 ล้านบาท และรายได้อื่นๆ จากโครงการอีกประมาณ 3 ล้านบาท ได้แก่ โครงการเรือ Feeder และการฝากเก็บสินค้าในโกดังสินค้า เป็นต้น



2. เพิ่มการให้บริการที่หลากหลาย ขยายฐานลูกค้ารายใหม่ในการให้บริการท่าเรือ เช่น Feeder , คอนเทนเนอร์
3. ดูแลติดตามลูกค้ารายเดิมอย่างใกล้ชิดและหาโซลูชันใหม่ๆ ให้ลูกค้า เพื่อเพิ่มปริมาณการนำเข้า-ส่งออก
4. ให้บริการอุตสาหกรรมต่อเนื่องด้าน Marine Business อย่างครบวงจร
5. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและขีดความสามารถท่าเทียบเรือ เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเล เชื่อมโยงภูมิภาคด้วยระบบโลจิสติกส์ต่อเนื่องทั้งทางน้ำและทางบก



กิจกรรมด้านสังคม (CSR) และกิจกรรมมวลชนสัมพันธ์

หนึ่งในค่านิยมองค์กรที่ฝังลึกอยู่ในตัวพนักงานพีพีซี คือ ความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และพื้นที่โดยรอบ “พีพีซี” ยึดมั่นเสมอในการยกระดับคุณภาพสังคม การพัฒนาอย่างเต็มศักยภาพและยั่งยืน โดยบริษัทฯ ได้มุ่งมั่น ดำเนินการมีส่วนร่วมร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มทั้งภายในและภายนอกองค์กร โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้มีส่วนได้เสียรอบพื้นที่การดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อการอยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืน

โครงการพีพีซี ซีเอสอาร์ : สร้างสรรค์เพื่อแบ่งปันสู่ชุมชน เข้าสู่ปีที่ 12 โดยริเริ่มและสานต่อกิจกรรมอันเป็นประโยชน์ต่อสังคมในด้านต่างๆ “พีพีซี” ถือกำเนิดโครงการและกิจกรรมหลากหลาย ทุกโครงการจะผ่านการวางกลยุทธ์ ที่ให้ความสำคัญและคำนึงถึงลูกค้า สิ่งแวดล้อม ชุมชน สังคม ผู้ถือหุ้น พนักงาน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด

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

กิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

นอกเหนือจากความรับผิดชอบต่อสังคมที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการแล้วในปี 2564 บริษัทฯ ได้ดำเนินโครงการต่างๆ ที่แสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคม สิ่งแวดล้อม และสนับสนุนด้านการศึกษาสำหรับเด็กและเยาวชน บริษัทฯ ยังได้ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการสนับสนุนการดำเนินโครงการต่างๆ ของกลุ่มเหล็กสหวิริยาอีกหลายโครงการ โดยมุ่งหวังที่จะให้การดำเนินโครงการต่างๆ นั้น สร้างประโยชน์สูงสุดกลับคืนสู่สังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งก่อให้เกิดผลประโยชน์แก่สังคมเป็นวงกว้างและมีความยั่งยืน อาทิ

โครงการร่วมมอบทุนการศึกษาแก่นุตรข้าราชการกองทัพเรือภาคที่ 1

บริษัทฯ ได้เล็งเห็นความสำคัญของการศึกษาของข้าราชการทัพเรือภาคที่ 1 ร่วมสนับสนุนงบประมาณเพื่อเป็นทุนการศึกษา จำนวน 10 ทุนๆ ละ 2,000 บาท เพื่อสร้างสัมพันธ์ภาพที่ดี การช่วยเหลือ สนับสนุนต่อหน่วยงานราชการ ประกอบกับเป็นการแบ่งเบาภาระให้กับข้าราชการทัพเรือภาคที่ 1 อีกทางหนึ่งด้วย

โครงการสนับสนุนหน่วยงานราชการ

บริษัทฯ ดำเนินกิจกรรมส่งเสริมด้านความปลอดภัยให้กลุ่มประมงพื้นบ้าน เรือโดยสารท่องเที่ยว และเรือประมงพาณิชย์ โดยสนับสนุนเชื้อชูชีพให้กับหน่วยงานกรมเจ้าท่า จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จำนวน 50 ตัว เป็นจำนวนเงินกว่า 20,000 บาท เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์อันดี ระหว่างหน่วยงานเอกชนกับหน่วยงานราชการ และกลุ่มที่เกี่ยวข้อง






นอกจากนี้ ตลอดปี 2564 ที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสและต้อนรับหน่วยงานภาคต่างๆ เข้ามาเยี่ยมชมท่าเรือประจวบ ซึ่งประกอบด้วย ภาครัฐ หน่วยงานราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน ลูกค้า และบริษัทในเครือธุรกิจเอกชน ภาคการศึกษา คณะครู นักเรียน ประชาชนในพื้นที่และนอกพื้นที่ บริษัทในเครือสหวิริยา เข้ามาเยี่ยมชม ศึกษาดูการปฏิบัติงานจริง เพื่อให้เข้าใจในกระบวนการทำงานของบริษัทฯ รวมทั้งเป็นอีกหนึ่งช่องทางในสื่อสารของบริษัทฯ ได้ดียิ่งขึ้น




ช่องทางการสื่อสาร

“ท่าเรือประจวบ” พัฒนาช่องทางการสื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในและภายนอกองค์กร ทั้งช่องทางทั่วไปที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงได้ และช่องทางเฉพาะสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในองค์กร ดังนี้

1) ช่องทางทั่วไปสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

-  บริการข่าวสารบนเว็บไซต์ ท่าเรือประจวบ www.ppc.co.th ตลอด 24 ชั่วโมง
-  ศูนย์บริการที่เดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service Center)
-  สื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ ได้แก่ โทรศัพท์ อีเมล โทรสาร หนังสือพิมพ์
-  ช่องทางสื่อสารออนไลน์ ได้แก่ Facebook Twitter Instagram Youtube
-  ช่องทางสื่อสาร LINE Official Account : Prachuap Port : PPC

2) ช่องทางเฉพาะสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในองค์กร

-  สื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ ได้แก่ อีเมล โทรศัพท์ โทรสาร เอกสารข่าวประชาสัมพันธ์ บอร์ดประชาสัมพันธ์

2021

รายงานประจำปี 2564



PRACHUAP PORT CO., LTD.

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

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

Email. : CS@PPC.CO.TH