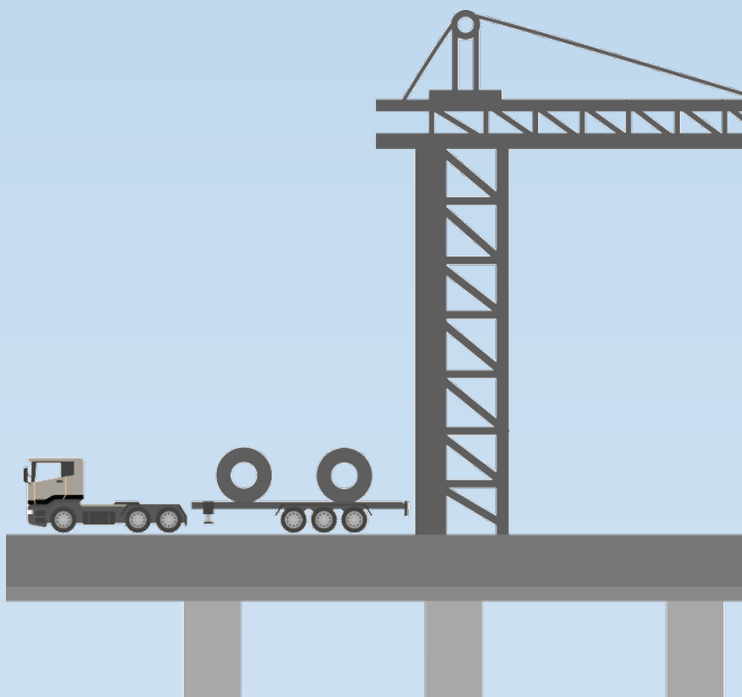




➤ 2022

ANNUAL REPORT
PRACHUAP PORT COMPANY LIMITED



รายงานประจำปี 2565

WWW.PPC.CO.TH



Prachuap Port



สารบัญ

วิสัยทัศน์	3
สารจากกรรมการผู้จัดการ	4
แผนผังองค์กร	5
คณะกรรมการบริษัท	6
โครงสร้างการถือหุ้นและการจัดการ	7
ประวัติความเป็นมาและข้อมูลทั่วไป	9
การบริหารท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวก	10
เหตุการณ์สำคัญ : Milestones	13
ข้อมูลสำคัญทางการเงิน	14
รายงานทางการเงิน	15
ฐานะทางการเงิน	16
ผลการดำเนินงาน	17
รายได้จากกิจกรรมนอกเครือปี 2565	18
แนวโน้มธุรกิจปี 2566	19
เป้าหมายและแผนงานธุรกิจในปี 2566	30
กิจกรรมด้านด้านความรับผิดชอบต่อสังคมที่มีส่วนร่วม	32
Visit PPC : เยี่ยมชม	35

วิสัยทัศน์ : VISION

“ ผู้นำธุรกิจท่าเรือแห่งอนาคต ให้บริการอย่างยั่งยืน ”

Leader port business in future and sustainable service.

พันธกิจ : MISSION

“ สร้างสร้างการให้บริการอุตสาหกรรมต่อเนื่องทางทะเล
ด้วยนวัตกรรม เทคโนโลยี ”

Creating services for in marine industry through innovation
and technology.

กลยุทธ์ : STRATEGY

Service ให้บริการ (ครบวงจร)

Support สนับสนุน (ธุรกิจและอุตสาหกรรมต่อเนื่องทางทะเล)

Develop พัฒนา (โครงสร้างพื้นฐานเพื่อเตรียมพร้อมรองรับ)



สารจากกรรมการผู้จัดการ

Message from Managing Director



ว. ๒๖/๖๖

นายจिर ไซตินุชิต
กรรมการผู้จัดการ

ในปี 2565 การดำเนินธุรกิจของบริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด ยังคงได้รับผลกระทบสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจสังคมของประเทศและทั่วโลก รวมถึงผู้มีส่วนได้เสียตลอดห่วงโซ่อุปทานของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม ด้วยการดำเนินการตามนโยบายและแผนธุรกิจระยะยาว รวมถึงกลยุทธ์ธุรกิจที่มุ่งเน้นการสร้างศักยภาพและเพิ่มมูลค่าของกิจการให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง ทั้งการปรับปรุงและใช้ทรัพย์สินของบริษัทฯ ให้เกิดประโยชน์เต็มที่ บริหารจัดการด้านต้นทุนให้มีประสิทธิภาพ ลดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น รวมทั้งพัฒนาบุคลากรให้ก้าวทันการเปลี่ยนแปลง ทำให้บริษัทฯ สามารถรักษาระดับผลการดำเนินงานไว้ได้แม้อยู่ในภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว

ผลการดำเนินงานในปี 2565 บริษัทฯ มีสินค้าผ่านท่า (cargo throughput) ทั้งสิ้น 2,060,634.115 ตัน (สินค้าส่วนที่เป็นวัตถุดิบและสินค้าของกลุ่มเหล็กสหวิริยา 1,955,880.749 ตัน และสินค้ากลุ่มอื่นๆ 104,753.366 ตัน) ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 19.30 มีรายได้จากการให้บริการสินค้าผ่านท่า 229.83 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 14.47 มีผลกำไรสุทธิ 45.51 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 44.42

ในส่วนของลูกค้าซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ ได้ปรับแผนกลยุทธ์และการทำงานเชิงรุกมากขึ้น ด้วยการรักษา พัฒนา ลูกค้าเดิมและหาลูกค้าใหม่เพื่อสร้างปริมาณสินค้าผ่านท่าเพิ่มเติม ทั้งลูกค้ากลุ่มเหล็กสหวิริยา และลูกค้ากลุ่มอื่นๆ โดยในปี 2565 บริษัทฯ ได้ให้บริการท่าเทียบเรือสำหรับลูกค้าที่สำคัญได้แก่ หม้อแปลงไฟฟ้าสำหรับโรงผลิตกระแสไฟฟ้าขนาดใหญ่ และให้บริการนำฝากเก็บพื้นที่คลังสินค้าสำหรับวัตถุดิบของธุรกิจผลไม้กระป๋อง

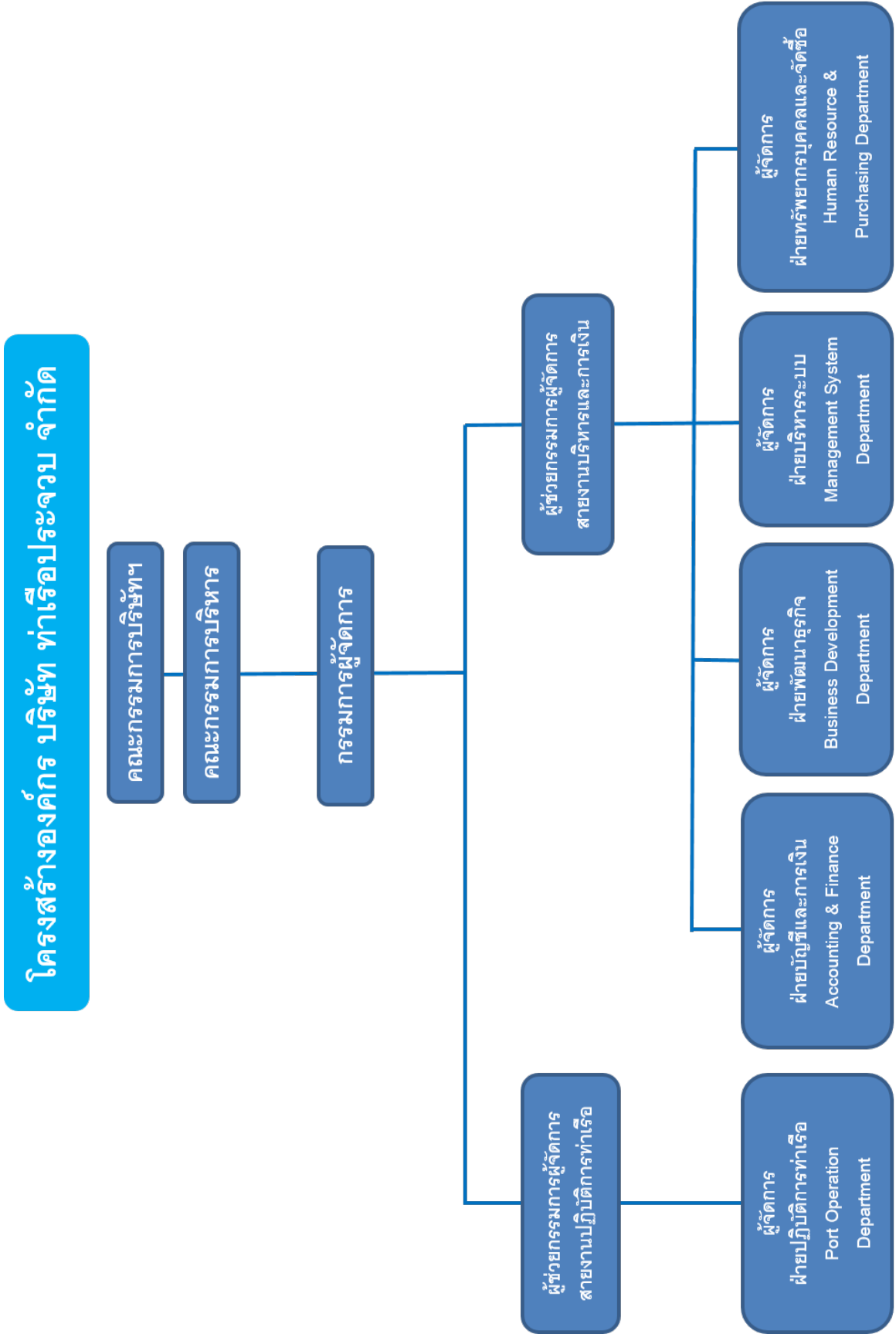
นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินการตามแผนยกระดับโครงสร้างพื้นฐานท่าเทียบเรือ พื้นที่หลังท่าและอุปกรณ์เครื่องมือต่างๆ เตรียมพร้อมรองรับและให้บริการอุตสาหกรรมต่อเนื่องด้านธุรกิจทางอย่างครบวงจร อาทิ การติดตั้งระบบจ่ายไฟฟ้าสำหรับเครื่องสูบน้ำมันสำหรับท่าเรือ A และท่าเรือ C การซ่อมโครงสร้างส่วนบนท่าเรือ D-1 การปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณอาคารสำนักงาน เป็นต้น

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการสนับสนุนและช่วยเหลือกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน หรือภัยพิบัติสำคัญเพื่อความปลอดภัยทางทะเล ในช่วงเดือนธันวาคม 2565 บริษัทฯ ได้ปฏิบัติการสนับสนุนกองทัพเรือในการช่วยเหลือกำลังพล จากเหตุการณ์เรือหลวงสุโขทัยอัปปาง อ่าวเภอบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดย 1) อำนวยความสะดวกพื้นที่บริเวณท่าเรือและสำนักงานชั่วคราวเป็นศูนย์ประสานงานช่วยเหลือผู้ประสบภัยและอำนวยความสะดวกประสานการปฏิบัติ ระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ 2) ส่งเรือลากจูง (TUG) พร้อมเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการสนับสนุนภารกิจของกองทัพเรือ จุดเกิดเหตุ และเรือลากจูงในการนำเรือเข้า-ออกเทียบท่า 3) สนับสนุนท่าเทียบเรือ และพื้นที่จอดอากาศยาน นอกจากนี้ยังสนับสนุน รถเครนสำหรับติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ รวมถึงสาธารณูปโภค เช่น น้ำ ไฟฟ้า เสิบียง และเป็นศูนย์กลางรวบรวมเสบียงสิ่งของต่างๆ ที่ได้รับบริจาคจากประชาชนและชุมชน เพื่อส่งต่อไปยังทีมผู้ปฏิบัติงาน โดยจัดทีมงานหน้าท่าและบนท่าปฏิบัติการสนับสนุน

เพื่อสร้างความยั่งยืนชุมชนบางสะพานซึ่งเป็นพื้นที่ที่บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ ได้ดำเนินกิจกรรมชุมชนที่ครอบคลุมทั้งมิติสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม ทั้งการสนับสนุนกิจกรรมด้านการศึกษา กิจกรรมอาสา และกิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งกิจกรรมสร้างความอุดมสมบูรณ์ให้กับทะเล อาทิ สนับสนุนการทิ้งขังกอก กิจกรรมเก็บขยะทะเล

แม้ว่าสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ได้คลี่คลายไปแล้ว กิจกรรมทางเศรษฐกิจเริ่มกลับมา แต่สถานการณ์ยังคงมีความไม่แน่นอน ผู้บริหารของบริษัทฯ ขอให้ความเชื่อมั่นว่าจะปฏิบัติหน้าที่ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ พุ่มเทอย่างเต็มที่ กำลังความสามารถ เพื่อให้ผลประกอบการของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมายและมีความเจริญก้าวหน้า ภายใต้กำกับดูแลกิจการที่ดีที่มีระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้

ผมขอขอบคุณผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า สถาบันการเงิน หน่วยงานราชการ ผู้บริหาร พนักงาน ที่ได้ให้ความเชื่อมั่นกับบริษัทที่ให้การสนับสนุนด้วยดีเสมอมา



คณะกรรมการบริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด



นายกมล จันทิมา
ประธานกรรมการบริษัท



(จากซ้ายไปขวา)

1 นายจิร โชติनुชิต
กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการ

2 นายณรงค์ฤทธิ โชติनुชิตตระกูล
กรรมการบริษัท และกรรมการบริหาร

3 นายวิน วิริยประไพกิจ
กรรมการบริษัท และประธานกรรมการบริหาร

4 นายสมศักดิ์ ศิวะไพบูลย์
กรรมการบริษัท และกรรมการบริหาร

5 นายธวัชชัย วงศ์ไพศาล
กรรมการบริษัท

6 นายสุรเดช มุขยางกูร
กรรมการบริษัท

7 นายอนุวัติ ชัยกิตติวินิช
กรรมการบริษัท

8 นางสาวประภา วรธูตม์
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 %
รวม (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565)	100 %

โครงสร้างการจัดการและการกำกับดูแลกิจการ

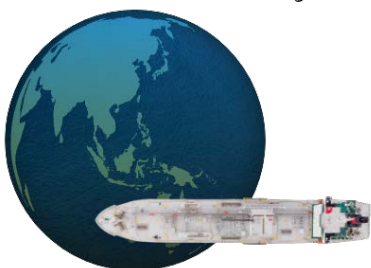
คณะกรรมการบริษัท

- | | | |
|------------------|-----------------|---|
| 1. นายกมล | จันทิมา | ประธานกรรมการบริษัทฯ |
| 2. นายวิน | วิริยประไพกิจ | กรรมการบริษัท และประธานกรรมการบริหาร |
| 3. นายจิร | โชติณูชิต | กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการ |
| 4. นายณรงค์ฤทธิ์ | โชติณูชิตตระกูล | กรรมการบริษัท และกรรมการบริหาร |
| 5. นายสมศักดิ์ | ศิวะไพบูลย์ | กรรมการบริษัท และกรรมการบริหาร |
| 6. นายธวัชชัย | วงศ์ไพศาล | กรรมการบริษัท |
| 7. นายสุรเดช | มูขยางกูร | กรรมการบริษัท |
| 8. นายอนุวัต | ชัยกิตติวนิช | กรรมการบริษัท |
| 9. นางสาวประภา | วรุตม์ | กรรมการบริษัท |

เลขานุการคณะกรรมการบริษัท นายสุรศักดิ์ งามสิทธิพงศา

กรรมการที่มีอำนาจลงนามแทนบริษัท

กรรมการที่มีอำนาจลงลายมือชื่อแทนบริษัทฯ คือ นายกมล จันทิมา หรือนายวิน วิริยประไพกิจ หรือนายณรงค์ฤทธิ์ โชติณูชิตตระกูล หรือนายสมศักดิ์ ศิวะไพบูลย์ หรือนายจิร โชติณูชิต กรรมการสองในห้าคนนี้ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ



อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่จัดการบริษัทให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น คณะกรรมการอาจมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งหรือหลายคนหรือบุคคลอื่นปฏิบัติกรอย่างใดอย่างหนึ่งแทนคณะกรรมการ ภายใต้การควบคุมดูแลของคณะกรรมการหรือมอบอำนาจให้บุคคลดังกล่าวมีอำนาจตามที่คณะกรรมการเห็นสมควร และภายในระยะเวลาที่กรรมการเห็นสมควร คณะกรรมการอาจยกเลิก เพิกถอน เปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขอำนาจนั้นๆ ได้

คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วยกรรมการ 4 ท่าน ดังนี้

- | | |
|----------------------------------|---------------------|
| 1. นายวิน วิริยประไพกิจ | ประธานกรรมการบริหาร |
| 2. นายจิร โชติณูชิต | กรรมการบริหาร |
| 3. นายณรงค์ฤทธิ์ โชติณูชิตตระกูล | กรรมการบริหาร |
| 4. นายสมศักดิ์ ศิวะไพบูลย์ | กรรมการบริหาร |

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร

- ศึกษา วิเคราะห์ เพื่อเสนอคณะกรรมการพิจารณาอนุมัติเกี่ยวกับนโยบาย กลยุทธ์ แผนงานระยะยาว แผนงานประจำปี (งบประมาณ) แผนหรืองบประมาณการลงทุน Capital Expenditure (CapEx) แผนการขยายงาน แผนการดำเนินการในธุรกิจใหม่หรือร่วมทุน
- รับผิดชอบในการดำเนินการตามนโยบาย แผนงานที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท รวมทั้งการติดตามและวิเคราะห์ผลการดำเนินการตามนโยบายและตามแผนงาน เพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัท พิจารณา
- อำนาจต่างๆ ของคณะกรรมการบริหาร ให้เป็นไปตาม และ/หรือ จำกัดขอบเขตโดยแผนภูมิการอนุมัติภายใต้อำนาจดำเนินการ (Authorization Chart) ที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท
- ดำเนินการเรื่องอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัท มอบหมาย

คณะผู้บริหาร

- | | |
|------------------------------|--------------------------------------|
| 1. นายจิร โชติณูชิต | กรรมการผู้จัดการ |
| 2. นายชนยุทธ นิลพานิช | ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ |
| 3. นางสาวอรการณร์ ริจิรวนิช | ผู้จัดการฝ่ายบัญชีการเงิน |
| 4. นางสาวปภาดา ธนบวรบัณฑิตย์ | ผู้จัดการฝ่ายทรัพยากรบุคคลและจัดซื้อ |
| 5. นางสาวธิดารัตน์ ทองพิมพ์ | ผู้จัดการฝ่ายบริหารระบบ |

ประวัติความเป็นมา

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

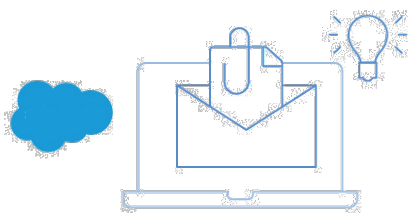
1. เพื่อรองรับการขยายตัวอย่างต่อเนื่องของกลุ่มอุตสาหกรรมเหล็กสหวิริยา
2. เพื่อรองรับความต้องการของกลุ่มลูกค้าอื่นๆ ที่มีต่อท่าเทียบเรือน้ำลึก

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 670 ไร่ อีกทั้งยังมีเขื่อนกันคลื่น (Break Water) มีลักษณะคล้ายบูมเมอแรง วางตัวขนานกับตัวท่าเรือ ที่สร้างขึ้นจากวัสดุคอนกรีตหล่อสำเร็จรูป เป็นระยะทางทั้งสิ้น 1,400 เมตร โดยมีสันเขื่อนสูง 6.5 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง ทำหน้าที่รับแรงปะทะของคลื่นและลม เพื่อให้เรือสามารถจอดและทำงานได้ตลอดทั้งปี ซึ่งจะช่วยให้สามารถขนถ่ายสินค้าได้แม้ในช่วงฤดูมรสุม ทำให้มีมาตรฐานการให้บริการและศักยภาพการแข่งขันในระดับสากล สามารถรองรับการเติบโตของเศรษฐกิจทั้งจากกลุ่มอุตสาหกรรมในท้องถิ่น และจังหวัดใกล้เคียงได้เป็นอย่างดี

ปัจจุบันบริษัท ทำเรือประจวบ จำกัด ได้มีการขยายและพัฒนารูปแบบของการบริการ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกประเภทต่างๆ ให้มีความหลากหลายมากขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับทิศทางของเศรษฐกิจของประเทศ



ที่ตั้ง

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

การบริหารท่าเรือ

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

- ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (ISPS Code) โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี **หนังสือรับรองเลขที่ 6/2564**
- ระบบบริหารงาน Certificate of Approval No. BGK10262064
 - 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 , Wood Chip , Rig , หม้อแปลงไฟฟ้า

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 ทำให้ผู้ใช้บริการสามารถดำเนินการพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าได้ที่ท่าเรือ และสามารถคงสินค้าที่นำเข้ามาฝากไว้เพื่อการตรวจปล่อยในเขตท่าเรือได้ไม่เกิน 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

พื้นที่อเนกประสงค์ 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
- มีการจัดเตรียมกรรมกรแรงงานสำหรับทุกๆ กิจกรรม ตลอด 24 ชั่วโมง
- เจ้าหน้าที่กรมศุลกากร
- เจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า
- ตรวจคนเข้าเมือง และกองควบคุมโรคติดต่อ
- บริการแบบครบวงจร (One Stop Service) ผู้ใช้บริการสามารถดำเนินการได้แบบเบ็ดเสร็จทุกขั้นตอน ทั้งในเรื่อง ของการเทียบท่า การขนถ่าย การขนย้าย การนำฝาก การดำเนินการพิธีการศุลกากร ณ จุดให้บริการที่ท่าเรือเพียงแห่งเดียว

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. และระยะกันได้น้ำ (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

เหตุการณ์สำคัญ : Milestones

(ปัจจุบัน - อดีต)

วัน/เดือน/ปี	รายละเอียด / เหตุการณ์สำคัญ
18 ธันวาคม 2565	เรือลากจูง TUG 4 , TUG 5 เข้าช่วยเหลือเรือหลวงสุโขทัยอับปาง
8 ตุลาคม 2565	MV.UHL FORTUNE ขนถ่าย PROJECT CARGO (หม้อแปลงไฟฟ้า) โรงไฟฟ้า @ราชบุรี
18 มิถุนายน 2565	SHELF DRILLING KRATHONG แท่นขุดเจาะน้ำมันอ่าวไทย เข้าเทียบท่า
24 เมษายน 2565	SHELF DRILLING CHAOPHRAYA แท่นขุดเจาะน้ำมันอ่าวไทย เข้าเทียบท่า
9 กุมภาพันธ์ 2564	“ท่าเรือประจวบ” - “ซีอีอาร์ส” ลงนาม MOU เดินเรือเฟอร์รี่ภูเก็ต-บางสะพาน
26 ธันวาคม 2562	เรือหลวงจักรีนฤเบศรเข้าเทียบท่า HTMS Chakri Naruebet : CVH-911
4 กันยายน 2562	ซ้อมแผนรักษาความปลอดภัยท่าเรือและเรือ (ศรชล.เขต 1) ในรหัสฝึก NAPPEX 2019” ร่วมกับทัพเรือภาคที่ 1 และหน่วยงานราชการต่างๆ
17 มิถุนายน 2562	ได้รับการรับรองระบบการจัดการอาชีวอนามัย และความปลอดภัย ISO45001:2018
15 กุมภาพันธ์ 2562	ขนถ่ายสินค้าประเภทรางรถไฟ (STEEL RAILS)
15 กรกฎาคม 2557	ซ้อมแผนรักษาความปลอดภัยท่าเรือและเรือ (ศรชล.เขต 1) ในรหัสฝึก NAPPEX 2014” ร่วมกับทัพเรือภาคที่ 1 และหน่วยงานราชการต่างๆ
30 มิถุนายน 2555	M.V. SHI DAI 20 เรือที่มีความยาวที่สุด 254 LOA. เข้าเทียบท่า
16 มิถุนายน 2555	M.V. BLUE FIN เรือบรรทุก SLAB ลำแรกจาก SSI UK ซึ่งใช้ Gottwald Crane ยกสินค้า
30 พฤษภาคม 2555	ทำพิธีเปิดการใช้งาน Gottwald Crane
15 มีนาคม 2555	M.V. BBC TAXAS เรือบรรทุกเครน Gottwald
14 ธันวาคม 2554	เห็นต์สัญญาซื้อ-ขายเครน Gottwald
8 พฤศจิกายน 2549	ทำพิธีเปิดท่าเรือ โดย ฯพณฯ พลเอก เปรม ติณสูลานนท์
15 กันยายน 2549	เปิดดำเนินการท่าเรือ เฟสที่ 2
2 กรกฎาคม 2546	เริ่มก่อสร้างท่าเรือ เฟสที่ 2 ขนาดความยาวหน้าท่ารวม 892 เมตร
24 กุมภาพันธ์ 2537	ทำพิธีเปิดท่าเรือ โดย ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี ชวน หลีกภัย
18 กุมภาพันธ์ 2537	เปิดดำเนินการ พร้อมให้บริการเรือลำแรก ชื่อ M.V. SUNKO HEART
4 มิถุนายน 2535	ดำเนินการก่อสร้างท่าเรือ เฟสที่ 1 ขนาดหน้าท่ายาวรวม 695 เมตร

ข้อมูลสำคัญทางการเงิน

	2565	2564	2563
งบกำไรขาดทุนรวม (ล้านบาท)			
รายได้จากการดำเนินงาน	229.82	298.72	154.14
รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับการดำเนินงาน	7.68	7.35	7.42
ต้นทุนและค่าใช้จ่าย	192.00	194.19	166.78
กำไรก่อนต้นทุนทางการเงิน (EBITDA)	133.81	186.34	79.67
กำไรสำหรับปี	45.51	81.88	(5.22)
งบแสดงฐานะการเงิน (ล้านบาท)			
สินทรัพย์	1,090.67	1,195.72	1,213.47
หนี้สิน	57.81	79.97	69.60
ส่วนของผู้ถือหุ้น	1,032.86	1,115.75	1,143.86
อัตราส่วนทางการเงิน			
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า) ¹	8.15	5.84	9.47
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) ²	0.06	0.07	0.06
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (%) ³	4.41	7.34	(0.46)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%) ⁴	4.17	6.84	(0.43)
อัตรากำไรสุทธิ (บาท/หุ้น)	1.14	2.05	(0.13)

¹ อัตราส่วนสภาพคล่อง = ทรัพย์สินหมุนเวียนหารหนี้สินหมุนเวียน

² อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น = หนี้สินหารส่วนของผู้ถือหุ้น

³ อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น = กำไรสุทธิหารส่วนของผู้ถือหุ้น

⁴ อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ = กำไรสุทธิหารสินทรัพย์รวม

รายงานทางการเงิน

บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด

งบกำไร (ขาดทุน)	ปี 2565	%	ปี 2564	%	เพิ่ม (ลด)	% เพิ่ม (ลด)
รายได้รวม	235.54	100	272.66	100.00	-37.11	-13.61
รายได้จากค่าบริการ	229.82	97.57	268.72	98.56	-38.90	-14.47
รายได้อื่นๆ	5.72	2.43	3.94	1.44	1.78	45.31
ต้นทุนการให้บริการ	141.90	60.24	136.63	50.11	5.27	3.86
กำไรขั้นต้น	93.64	39.76	136.03	49.89	-42.39	-31.16
- ค่าใช้จ่ายในการบริการ	43.75	18.57	35.32	12.95	8.43	23.86
- รายได้ทางการเงิน	1.96	0.83	3.42	1.25	-1.46	-42.67
- ต้นทุนทางการเงิน	1.04	0.44	1.25	0.46	-0.21	-17.02
- รายได้(ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	-5.31	-2.25	-20.99	-7.70	15.68	-74.71
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	45.51	19.32	81.88	30.03	(36.38)	-44.42

ผลการดำเนินงานประจำปี 2565 เปรียบเทียบกับปี 2564 รายได้รวมลดลง 37.1 ล้านบาท หรือคิดเป็นลดลงร้อยละ 14 โดยรายได้หลักมาจากค่าบริการขนถ่ายสินค้า จำนวน 229.8 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 38.9 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 15 เนื่องจากสถานการณ์ราคาเหล็กที่มีความผันผวน ทำให้มีปริมาณสินค้าผ่านท่าลดลงจากปี 2564 ถึงร้อยละ 20

ต้นทุนค่าบริการในปี 2565 เท่ากับ 141.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 5.3 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4 เทียบกับรายได้รวมในปีเดียวกันมีสัดส่วนเป็นร้อยละ 60 เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2564 ที่สัดส่วนร้อยละ 50 โดยหลักเพิ่มขึ้นจากการซ่อมแซมพื้นถนนบริเวณท่าเรือ ส่งผลให้กำไรขั้นต้นในปี 2565 เท่ากับ 93.6 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 42.4 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 31

ค่าใช้จ่ายในการบริหารเท่ากับ 43.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 8.4 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 24 แต่เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้รวมมีสัดส่วนร้อยละ 19 เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2564 ที่สัดส่วนร้อยละ 13 โดยเพิ่มขึ้นจากค่าใช้จ่ายพนักงาน และภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ส่วนต้นทุนทางการเงินเท่ากับ 1.0 ล้านบาท

ทำให้ในปี 2565 บริษัทฯ มีผลกำไรสุทธิ เท่ากับ 45.5 ล้านบาท ลดลงจากปี 2564 เท่ากับ 36.4 ล้านบาท

ฐานะทางการเงิน

งบดุล	ปี 2565	ปี 2564	เพิ่ม (ลด)	% เพิ่ม (ลด)
สินทรัพย์รวม	1,069.67	1,195.72	-105.04	-8.78
หนี้สินรวม	57.81	79.97	-22.15	-27.70
ส่วนของผู้ถือหุ้น	1,032.86	1,115.75	-82.89	-7.43

1) สินทรัพย์

สินทรัพย์รวมของบริษัทฯ ในปี 2565 เท่ากับ 1,090.7 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 105.0 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 9 การเปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่เนื่องมาจากการลดลงของเงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกัน และที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

2) หนี้สิน

หนี้สินในปี 2565 เท่ากับ 57.8 ล้านบาท ลดลงจากปี 2564 จำนวน 22.2 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 28 จากภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่ายและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

3) ส่วนของผู้ถือหุ้น

ส่วนผู้ถือหุ้นเท่ากับ 1,032.9 ล้านบาท ลดลง 82.9 ล้านบาท จาก 1,115.8 ล้านบาท ในปี 2564 เกิดจากการจ่ายเงินปันผล

สรุปภาพรวมของผลประกอบการในปี 2565 ลดลงจากปีก่อนประมาณร้อยละ 14 อันสืบเนื่องจากลูกค้ากลุ่มเหล็กสหวิริยามีการใช้บริการลดลงจากภาวะราคาเหล็กที่มีความผันผวน

ในส่วนของรายได้จากนอกกลุ่มนั้น มีมูลค่าสูงขึ้นจากการให้บริการเช่าท่าเรือเพื่อจอดเรือ Rig และการให้บริการเพื่อขนถ่ายชิ้นส่วนเครื่องจักร โดยยังคงรักษาสถานะของกลุ่มลูกค้าเดิม เช่น กลุ่มน้ำมันปาล์มและสินแร่ ส่วนการเพิ่มประเภทของการบริการ เช่น การเพิ่มบริการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ การเชื่อมโยงการขนส่งกับกลุ่มเรือลำเลียงยังอยู่ในขั้นตอนพัฒนาให้เกิดเป็นธุรกิจในอนาคต

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) ค่าซิ่งน้ำหนักรถ และรายได้อื่นๆ มาจากรายได้จากคลังสินค้า (Cargo storage) รายได้จากค่าเช่าอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า (Equipment service) เช่น บันจัน รวมทั้งรายได้อื่นๆ

สำหรับรายได้รวมในปี 2565 ที่ผ่านมา บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 235.54 ล้านบาท โดยเป็นส่วนที่มาจาก การดำเนินงานและการให้บริการจำนวน 229.82 ล้านบาท และรายได้อื่นๆ จำนวน 5.72 ล้านบาท

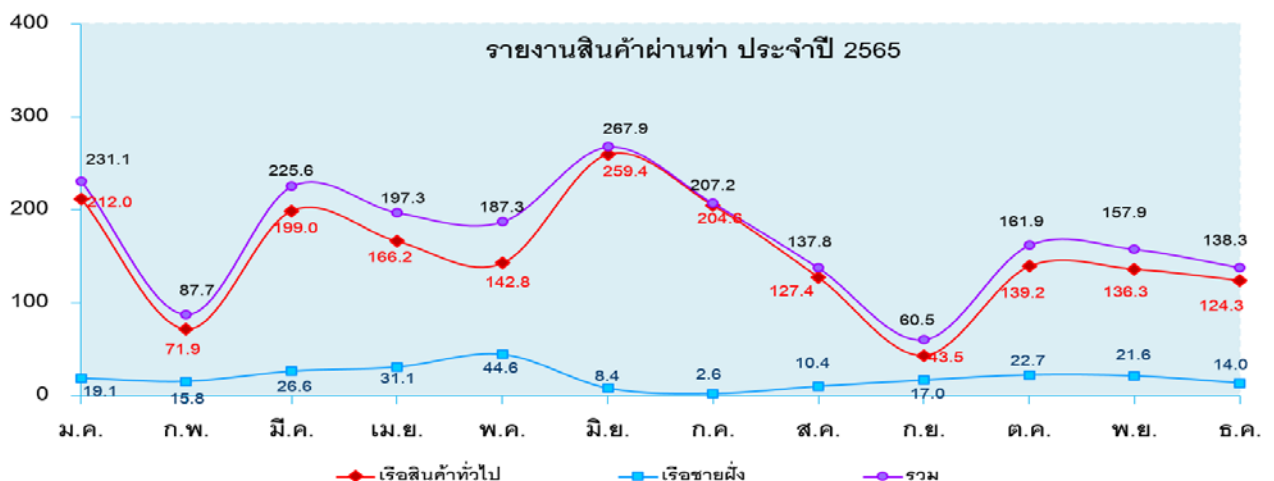
ประเภทรายได้

ประเภทรายได้	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	สัดส่วนรายได้
รายได้นำเข้า / ส่งออกจากตัวแทนเรือ	133.74	58%
รายได้นำเข้าจากผู้นำเข้า	76.98	33%
รายได้ส่งออกจากผู้ส่งออก	2.15	1%
รายได้อื่นๆ	16.95	7%
	229.82	100%

ปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือประจวบ ในปี 2565 พบว่ามีจำนวนรวมประมาณ 2.06 ล้านตัน ลดจากปี 2564 ที่มีปริมาณสินค้าผ่านท่าประมาณ 2.55 ล้านตัน คิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ 19.30 โดยปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าทั้งหมด ประกอบด้วย สินค้านำเข้า 1.74 ล้านตัน สินค้าส่งออก 0.08 ล้านตัน และสินค้าขนส่งภายในประเทศ จำนวน 0.23 ล้านตัน

รายงานปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ

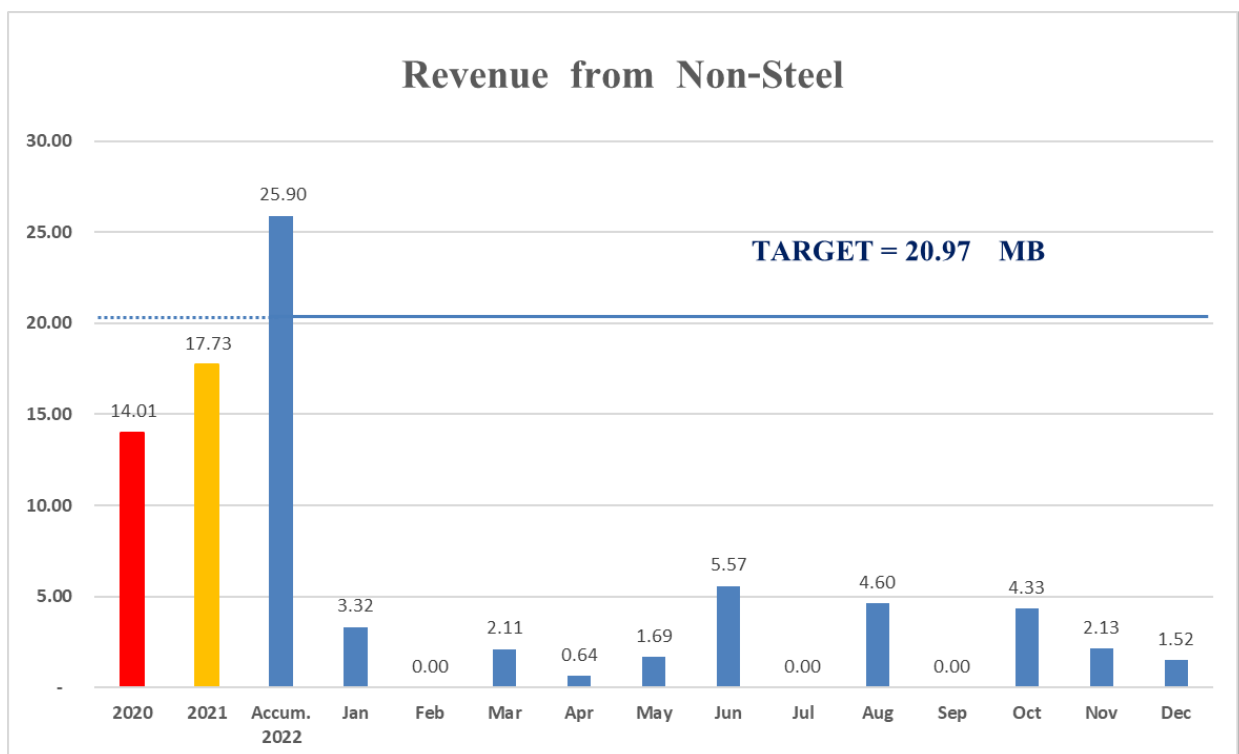
หน่วย: พันตัน



รายได้จากกิจกรรมนอกเคอรี่ปี 2565

รายได้นอกเคอรี่ บริษัทฯตั้งเป้าหมายจะเพิ่มสัดส่วนขึ้นในทุกปี เพื่อลดการพึ่งพิงบริษัทแม่ และขยายธุรกิจรองรับการขนถ่ายและบริการอื่นๆ โดยปี 2565 ตั้งเป้าไว้ที่ 20 ล้านบาท จากสถานะเศรษฐกิจของปีที่ผ่านมาธุรกิจหลายธุรกิจอาจจะไม่สามารถดำเนินการได้เป็นผลให้ภาคธุรกิจหลายธุรกิจเริ่มขยับตัวอันเป็นผลให้รายได้เกินเป้าที่ตั้งไว้โดยในปี 2565 เรามีรายได้ อยู่ที่ 25.90 ล้านบาท คิดเป็นอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 29.50

รายได้นอกเคอรี่ : เปรียบเทียบกับการประมาณการ



ภาพรวมแนวโน้มอุตสาหกรรมไทยในระยะ 3 ปีข้างหน้าจะพิจารณาครอบคลุมทั้งปัจจัยด้านความท้าทายและโอกาสที่สะท้อนความน่าสนใจ (Attractiveness) ในการทำธุรกิจของแต่ละอุตสาหกรรม ซึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยแวดล้อมทางเศรษฐกิจมหภาค และปัจจัยภายในเฉพาะด้านของอุตสาหกรรมนั้น

ปัจจัยแวดล้อมทางเศรษฐกิจมหภาค

เศรษฐกิจโลกปี 2566 - 2568 : ประเทศแกนหลักมีแนวโน้มชะลอตัว ท่ามกลางกระแส Deglobalization

เศรษฐกิจโลกในระยะ 3 ปีข้างหน้ามีแนวโน้มเติบโตชะลอลงจาก 3.2% ในปี 2565 สู่ 2.7% ในปี 2566 ก่อนจะกระเตื้องขึ้นเล็กน้อยสู่ราว 3.0% ในปี 2567-2568 แม้ว่าผลเชิงลบจากโรค COVID-19 จะคลี่คลายลงแต่หลายปัจจัยยังคงกดดันเศรษฐกิจโดยเฉพาะประเด็นสงครามรัสเซีย-ยูเครนที่นำไปสู่มาตรการคว่ำบาตรทางการค้าและวิกฤตพลังงานที่มีแนวโน้มยืดเยื้อ การชะลอตัวของเศรษฐกิจจีน รวมถึงการแบ่งขั้วทางเศรษฐกิจซึ่งนำโดยสหรัฐฯ และจีน จะส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานโลก และอาจทำให้การทวนกระแสโลกาภิวัตน์ (Deglobalization) เข้มข้นขึ้น นอกจากนี้ การใช้นโยบายอัตราดอกเบี้ยสูงในปี 2565-2566 เพื่อคุมเงินเฟ้อ ท่ามกลางราคาพลังงานที่อยู่ในระดับสูง จะส่งผลกระทบต่อต้นทุนและภาระหนี้ของภาครัฐและเอกชน รวมถึงภาวะตึงตัวในตลาดการเงิน โดยภาพรวมแล้ว เศรษฐกิจโลกเสี่ยงที่จะซบเซารุนแรงในปี 2566 การชะลอตัวของอุปสงค์โลกอาจช่วยบรรเทาแรงกดดันเงินเฟ้อในระยะถัดไป ซึ่งจะเปิดทางให้ประเทศแกนหลักสามารถปรับลดดอกเบี้ยเพื่อประคองมิให้เศรษฐกิจอ่อนแอยาวนาน

การเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างของเศรษฐกิจโลก...มีผลต่อทิศทางธุรกิจ/อุตสาหกรรมในระยะข้างหน้า

เศรษฐกิจโลกพึ่งพาภาคบริการมากขึ้น ภาคบริการนับว่ามีบทบาทสำคัญทั้งด้านรายได้และการจ้างงาน และช่วยเพิ่มประสิทธิภาพแก่ภาคอุตสาหกรรมการผลิตอื่นๆ (เช่น บริการที่เกี่ยวกับการกระจายสินค้า การเงิน และการคมนาคม) โดยประเทศพัฒนาแล้ว เช่น สหรัฐฯ และอังกฤษ จะมีสัดส่วนภาคบริการสูงเฉลี่ย 75% ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม (GDP) และมีสัดส่วนการจ้างงานเกิน 70% ของการจ้างงานรวม นำโดยธุรกิจบริการสมัยใหม่ (Modern services) อาทิ บริการด้าน IT ลิขสิทธิ์ทางปัญญาและการเงิน ซึ่งเน้นการใช้เทคโนโลยีและทักษะแรงงานขั้นสูง สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ภาคบริการได้มาก ขณะที่ภาคบริการของไทยมีบทบาทต่อเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นต่อเนื่องที่ 56.7% ของ GDP ปี 2564 (ภาพที่ 2) และมีสัดส่วนการจ้างงาน 52% ของการจ้างงานรวม แต่สัดส่วนดังกล่าวยังห่างอยู่มากเมื่อเทียบกับเคียงประเทศพัฒนาแล้ว เนื่องจากยังพึ่งพิงธุรกิจบริการแบบดั้งเดิม (Traditional services) เป็นหลัก อาทิ การท่องเที่ยว (สัดส่วน 17.8% ของ GDP ปี 2562) การค้าส่ง-ค้าปลีก โรงแรมและร้านอาหาร ส่วนธุรกิจบริการสมัยใหม่ (Modern services) ซึ่งสร้างมูลค่าเพิ่มได้สูงมีสัดส่วนประมาณ 14.0% ของ GDP (ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย) และกระจุกตัวอยู่ในธุรกิจการเงินและโทรคมนาคมเป็นหลัก

การแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 สะท้อนให้เห็นความเปราะบางของธุรกิจบริการแบบดั้งเดิมที่มีต่อเศรษฐกิจไทยอย่างชัดเจน จึงมีความจำเป็นที่ไทยต้องเร่งยกระดับภาคบริการสู่ Modern services ซึ่งจำเป็นต้องใช้เทคโนโลยีเข้ามาพัฒนาระบบนิเวศน์โดยรวม[1] เพื่อกระจายการเติบโตไปสู่ภาคบริการอื่นๆ อาทิ การแพทย์และบริการสุขภาพ บริการโลจิสติกส์ และบริการดิจิทัลคอนเทนต์ รวมถึงการเพิ่มมูลค่าและสร้างความแตกต่างให้ตัวสินค้า (Servicification) ในภาคอุตสาหกรรม (อาทิ บริการด้านออกแบบและให้คำปรึกษาโดยใช้ Artificial intelligence และ Big data) ทั้งยังสามารถตอบสนองความต้องการของตลาด โลกได้ ซึ่งปี 2563 พบว่าทั่วโลกมีการนำเข้าบริการที่กระจายอยู่ในธุรกิจบริการสมัยใหม่ อาทิ การวิจัยและพัฒนา บริการให้คำปรึกษาด้านวิชาชีพและการบริหารจัดการ และบริการด้านเทคนิค มีสัดส่วนรวมกัน 28.2% ของมูลค่านำเข้าบริการของโลก รองลงมา คือ การขนส่ง (20.5%) การท่องเที่ยว (11.6%) บริการทรัพย์สินทางปัญญา (9.6%) โทรคมนาคม คอมพิวเตอร์ และสารสนเทศ (8.6%) การเงิน (5.9%) ประกันภัยและบำนาญ บำนาญ (4.1%) และบริการส่วนบุคคล วัฒนธรรม และนันทนาการ (1.7%) ตามลำดับ ทั้งนี้ การส่งออกบริการที่หลากหลายจะช่วยลดทอนความเสี่ยงต่อเศรษฐกิจโดยรวมได้

การเพิ่มสัดส่วนภาคบริการต่อ GDP ของไทยอาจทำได้ช้า ผลจาก (1) ยังขาดความพร้อมด้านทักษะแรงงานที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยี จึงขาดแรงผลักดันในการพัฒนานวัตกรรมใหม่และขาดสภาพแวดล้อม (Ecosystem) ที่เหมาะสม อาทิ การวิจัยและพัฒนา และโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวก (อาทิ กฎระเบียบ เทคโนโลยี เงินทุน มาตรการจูงใจ และข้อมูลเชิงลึก) และ (2) ไทยมีกฎระเบียบและนโยบายที่เป็นอุปสรรคต่อการลงทุนจากต่างชาติ ในภาคบริการค่อนข้างมากเมื่อเทียบกับประเทศพัฒนาแล้ว สะท้อนจากค่าดัชนีข้อจำกัดการประกอบกิจการภาคบริการ (Services Trade Restrictiveness Index โดย OECD) ปี 2564 ของไทยอยู่อันดับที่ 49 จากกลุ่มตัวอย่าง 50 ประเทศ แสดงถึงข้อจำกัดในการเข้ามาดำเนินธุรกิจภาคบริการของไทยสูงกว่าคู่แข่งเกือบทุกสาขา ทำให้การเข้ามาลงทุนและเทคโนโลยีทำได้จำกัด จึงส่งผลกระทบต่อพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมในภาคบริการของไทย นับเป็นปัจจัยท้าทายของภาครัฐและภาคธุรกิจ/อุตสาหกรรมของไทยในการพัฒนาไปสู่เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยภาคบริการ (Service-based Economy) เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในระยะข้างหน้า

เทคโนโลยีสมัยใหม่ทวีความสำคัญมากขึ้นในการปฏิรูปโครงสร้างภาคอุตสาหกรรมเพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขัน Digital technology นับเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญในการขับเคลื่อนการสร้างมูลค่าเพิ่มในภาคการผลิตและบริการภายใต้การแข่งขันในโลกวิถีใหม่ (New normal) ที่เน้นการเติบโตอย่างยั่งยืนบนฐานความมั่นคงในห่วงโซ่อุปทานโลกและการตอบรับกระแสอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะด้านการประหยัดพลังงาน โดยเทคโนโลยีหลักที่จะมีบทบาทต่อภาคธุรกิจในช่วง 3 ปีหน้า ได้แก่

- The Internet of Things (IoT): มีบทบาทเชื่อมโยงข้อมูลของอุปกรณ์ในชีวิตประจำวันและเครื่องจักรในโรงงานอัจฉริยะโดยเฉพาะในอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้า และเครื่องมือแพทย์ผ่านระบบ Sensors รวมถึงการใช้ในธุรกิจบริการ อาทิ ธุรกิจโรงแรม โรงพยาบาล และโลจิสติกส์ ซึ่งการพัฒนาเครือข่าย 5G ที่กว้างขวางขึ้น ช่วยให้ IoT สามารถประมวลผลข้อมูลด้าน Machine learning ผ่านระบบ sensor รวดเร็วขึ้นมาก
- Robotics: การประยุกต์ใช้หุ่นยนต์เริ่มแพร่หลายในภาคการผลิตและบริการมากขึ้น โดยเฉพาะการผลิตยานยนต์ ธุรกิจให้บริการด้านสุขภาพ และโลจิสติกส์ โดยใช้ในงานประเภทอัตโนมัติที่ต้องการความแม่นยำสูง ซึ่งตอบโจทย์ด้านความปลอดภัย Fortune business insights คาดว่า ตลาดหุ่นยนต์ของโลกจะเติบโตประมาณ 10% ต่อปีในช่วงปี 2563-2571 อย่างไรก็ตาม การลงทุนใช้หุ่นยนต์เต็มรูปแบบในภาคการผลิตยังมีต้นทุนสูง โรงงานส่วนใหญ่จึงยังคงเป็นการประยุกต์ใช้ในรูปแบบ Cobots (Collaborative robots) ซึ่งเป็นการทำงานร่วมกับคน

- **Artificial intelligence (AI):** การใช้ปัญญาประดิษฐ์ในภาคอุตสาหกรรมมักใช้ร่วมกับเทคโนโลยีอื่น เช่น Cloud และ IoT เพื่อประมวลผล Big data เช่น กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และอิเล็กทรอนิกส์ ใช้ AI เพื่อลดส่วนสูญเสียจากการผลิต กลุ่มธุรกิจการแพทย์ใช้เพื่อติดตามการระบาดของโรค ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ใช้เพื่อออกแบบโครงสร้างอาคาร รวมถึงกลุ่มธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่ใช้เพื่อประเมินทิศทางความต้องการของลูกค้า เป็นต้น
- **5G technology:** เครือข่าย 5G กำลังถูกประยุกต์ใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์มากขึ้น โดยเฉพาะการควบคุมกลไกการทำงานของหุ่นยนต์และโดรนในภาคการผลิต เกษตร และก่อสร้าง รวมถึงระบบให้บริการรักษาทางไกล โดย Next Move Strategy Consulting คาดว่าตลาดโครงสร้างพื้นฐาน 5G ทั่วโลก จะเติบโตถึง 66.0% ต่อปี ในช่วงปี 2563-2573 กรณีของไทย รัฐบาลได้ผลักดันการพัฒนาเครือข่าย 5G สู่อุตสาหกรรมดิจิทัลโดยเชื่อมต่อบริบทคลาวด์ AI และแพลตฟอร์ม Metaverse รองรับแผนลงทุนอุตสาหกรรมใหม่ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงกลุ่ม S-curve ทั้งในภาคการผลิตและบริการ
- **Drone:** อากาศยานไร้คนขับที่ควบคุมได้จากระยะไกล ช่วยลดการพึ่งพาแรงงาน ลดเวลาในการเข้าสำรวจพื้นที่จริง โดยเฉพาะในภาคเกษตร และก่อสร้างในพื้นที่อันตราย รวมทั้งใช้ในธุรกิจโลจิสติกส์มากขึ้นเพื่อขนส่งสินค้าแบบบินขึ้น-ลงจอดในแนวดิ่งโดยขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้า ปัจจุบันเทคโนโลยี Drone กำลังถูกนำมาประยุกต์ใช้เพื่อพัฒนายานยนต์บินได้แบบไร้คนขับอย่างกว้างขวางในประเทศญี่ปุ่น จีน และยุโรป
- **Blockchain:** เทคโนโลยีด้านการบันทึกข้อมูลที่มีระบบการเชื่อมโยงภายในเครือข่ายเพื่อรองรับธุรกรรมที่เน้นความปลอดภัยสูง ปัจจุบันถูกนำมาประยุกต์ใช้ในหลายอุตสาหกรรมมากกว่าเพียงด้านธุรกิจการเงิน โดยเฉพาะธุรกิจค้าปลีก การขนส่ง และการผลิต โดย National Digital Identity คาดการณ์ว่า ธุรกิจ Blockchain ทั่วโลกมีมูลค่าถึง 11.7 พันล้านดอลลาร์ฯ ในปี 2565 และจะเพิ่มขึ้นเป็น 20.0 พันล้านดอลลาร์ฯ ในปี 2567
- **3D printing:** เทคโนโลยีเพื่อใช้ในการควบคุมการออกแบบและผลิตสินค้าด้วยความเร็วและมีต้นทุนต่อหน่วยต่ำลง จึงช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันรองรับตลาดที่เน้นการผลิตสินค้าตามความหลากหลายของผู้บริโภคในปริมาณมากด้วยราคาที่จูงใจ (Mass customization) นอกจากนี้ ยังมีบทบาทมากขึ้นในห่วงโซ่อุปทานของภาคอุตสาหกรรม อาทิ การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์เครื่องมือแพทย์ รวมถึงธุรกิจก่อสร้าง เช่น การพิมพ์ชิ้นส่วนพื้น ผนัง และหลังคา เป็นต้น

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน...ปัจจัยสำคัญหนุนการลงทุนภาคเอกชน

ที่ผ่านมาการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของภาครัฐมีส่วนเหนี่ยวนำให้เกิดการลงทุนในภาคเอกชนมาอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม จากสถานการณ์ COVID-19 ที่รุนแรงในช่วงปี 2563-2564 ส่งผลให้บางโครงการล่าช้าออกไปจากแผนเดิม (เช่น โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองและสายสีชมพู ซึ่งเดิมจะเปิดให้บริการปลายปี 2564 และต้นปี 2565 ตามลำดับ) เนื่องจากการปิดแคมป์คนงานและปัญหาขาดแคลนแรงงานในช่วงปี 2566-2568 คาดว่าภาครัฐจะเร่งรัดการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ต่อเนื่อง โดยเฉพาะโครงการในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ระยะที่ 2 (2566-2570) ซึ่งเป็นโครงการบูรณาการที่ได้ถูกบรรจุไว้แล้วในแผนพัฒนา EEC จึงมีการจัดสรรงบประมาณเพื่อรองรับการลงทุนก่อสร้างไว้แล้ว โดยมีเป้าหมายการลงทุนมูลค่ารวม 2.2 ล้านล้านบาท (เพิ่มขึ้นจากโครงการ EEC ในระยะแรกปี 2561-2565 ซึ่งมีการอนุมัติการลงทุนไปแล้ว 1.8 ล้านล้านบาท, สิงหาคม 2565) สำหรับโครงการขนาดใหญ่ที่ได้ลงนามสัญญาแล้ว 4 โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 และโครงการพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3 โดยตามแผนคาดว่าจะเข้าสู่ช่วงการก่อสร้างปลายปี 2565 และจะทยอยแล้วเสร็จในปี 2568 เป็นต้นไป ช่วยหนุนโอกาสการลงทุนในอุตสาหกรรมต่างๆ ให้กระจายสู่ภูมิภาค โดยเฉพาะอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (EV) สมาร์ทอิเล็กทรอนิกส์ ธุรกิจดิจิทัลและการแพทย์สมัยใหม่ เป็นต้น

นอกจากนี้ จะมีการเร่งดำเนินการก่อสร้างโครงการเดิมและโครงการใหม่ต่อเนื่องในพื้นที่อื่นๆ ตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วนฉบับล่าสุด พ.ศ. 2561 ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) ส่วนใหญ่เป็นโครงการระบบราง รถไฟฟ้าส่วนต่อขยาย และโครงการระบบถนนมอเตอร์เวย์อีกหลายเส้นทาง และล่าสุด ภาครัฐยังมีแผนจะเร่งขับเคลื่อนโครงการสำคัญ โดยเฉพาะโครงการเชื่อมระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (แลนด์บริดจ์) เพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางน้ำของไทยด้วยการเชื่อมระบบขนส่ง (Logistic) ระหว่าง EEC กับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) คาดว่าจะเสนอ ครม. ภายในปี 2565 โดยมีมูลค่าเงินลงทุนรวม 1.2 ล้านล้านบาท

Table 1: 4 Main Infrastructure Projects in EEC

	Infrastructure Projects	Total Investment	Year of Operation
	1. High-speed Train	276,561	2026
	2. U-tapao Airport	204,240	2025
	3. Map Ta Phut Industrial Port Phase 3	64,905	2026
	4. Laem Chabang Port Phase 3	109,215	2026
	Total 4 Projects	654,921	

Sources: EEC Office, as of March, 2022

เหล็กแผ่นรีดร้อน

แนวโน้มปี 2566-2568

ปริมาณการผลิตเหล็กแผ่นรีดร้อนคาดว่าจะกระเตื้องขึ้น ตามภาวะเศรษฐกิจและการลงทุนที่ทยอยฟื้นตัว อย่างไรก็ตาม การที่ไทยไม่มีแหล่งผลิตเหล็กต้นน้ำ ทำให้ต้นทุนการผลิตค่อนข้างสูง การแข่งขันในประเทศจึงเสียเปรียบเหล็กนำเข้าโดยเฉพาะจากจีน ขณะที่ผู้ประกอบการไทยที่ส่งออกไปยังตลาด EU ถูกกดดันให้ปรับเปลี่ยนวิธีการผลิตมาใช้เตาหลอมระบบอาร์คไฟฟ้ามากขึ้น เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกให้สอดคล้องกับแนวทางการดำเนินธุรกิจภายใต้ BCG Model ของภาครัฐและรองรับมาตรการ Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) ของ EU ที่มีผล 1 มกราคม 2566 ทำให้การเติบโตของการผลิตเหล็กแผ่นรีดร้อนในไทยปี 2566-2568 จะยังอยู่ในอัตราไม่สูงนักเฉลี่ยเพียง 2.0-3.0%

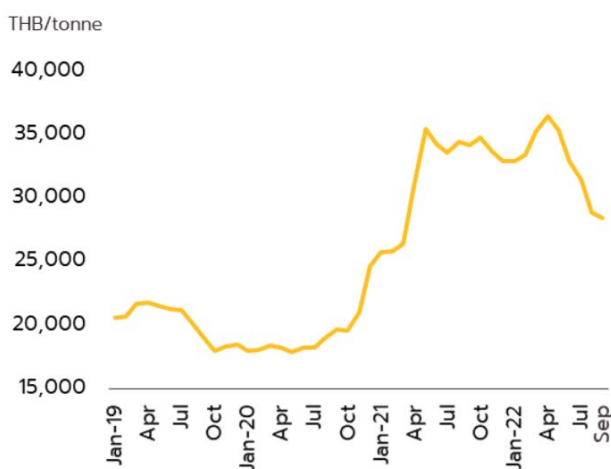
ความต้องการใช้เหล็กแผ่นรีดร้อนมีแนวโน้มฟื้นตัว หลังจากซบเซาหนักในปี 2565 โดยคาดว่าจะอยู่ที่ระดับเฉลี่ย 6.1 ล้านตันต่อปี หรือเติบโตเฉลี่ย 4.0-5.0% ต่อปี ตามภาวะการผลิตและการลงทุนในอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่น่าจะกระเตื้องขึ้น โดยคำสั่งซื้อหลักจะมาจากภาคการผลิตยานยนต์และเครื่องใช้ไฟฟ้า ซึ่งคาดว่าจะทยอยฟื้นตัวตามภาวะเศรษฐกิจและกำลังซื้อในประเทศ ขณะที่การส่งออกมีแนวโน้มฟื้นตัวตามเศรษฐกิจประเทศคู่ค้า โดยราคาเหล็กแผ่นรีดร้อนน่าจะยังอยู่ในระดับสูงต่อเนื่องจากปี 2565 ตามความต้องการใช้ที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะในปี 2567-2568

Table 1: HRC Production and Apparent Use

	2019	2020	2021	9M21	9M22
Production (tonnes, m)	2.6	2.4	2.8	2.2	1.8
% YoY	-17.7	-13.3	16.9	20.7	-17.3
Apparent Use (tonnes, m)	6.5	5.2	6.9	5.3	4.4
% YoY	-7.4	-15.7	33.8	44.1	-17.6

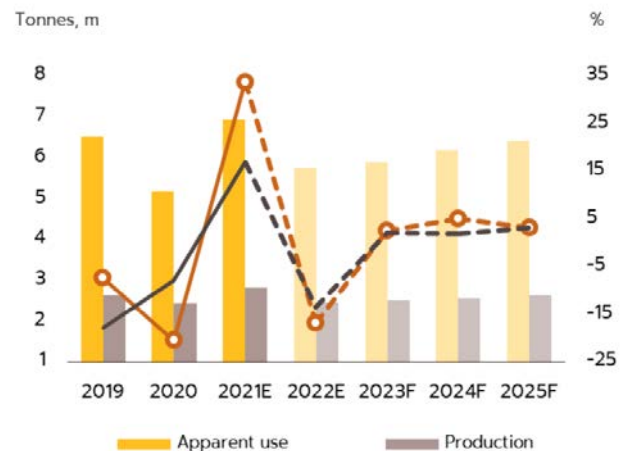
Source: Iron and Steel Institute of Thailand (ISIT)

Figure 1: Domestic Hot-rolled coil (HRC) Prices



Source: ISIT

Figure 2: HRC Production and Apparent Use Forecast



Source: ISIT, Forecast by Krungsri Research

เหล็กเส้นและเหล็กรูปพรรณ

แนวโน้มปี 2566-2568

ปริมาณการผลิตเหล็กมีแนวโน้มขยายตัว 3.0-4.0% ต่อปี จากแรงหนุนของงานก่อสร้างทั้งโครงสร้างพื้นฐานภาครัฐ โครงการขนาดใหญ่จากภาคเอกชนที่จะกระเตื้องขึ้นเป็นลำดับตามการฟื้นตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจโดยรวม และมาตรการส่งเสริมการลงทุนที่จะหนุนให้เกิดการสร้างโรงงานและคลังสินค้ามากขึ้น อย่างไรก็ตาม ผู้ผลิตเหล็กไทยยังคงเผชิญการแข่งขันสูงจากผลิตภัณฑ์นำเข้าที่มีราคาต่ำกว่าจากจีน

ความต้องการใช้เหล็กเส้นและเหล็กโครงสร้างรูปพรรณมีแนวโน้มกลับมาเติบโต 5.5-6.0% ต่อปี อันสืบเนื่องจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่คาดว่าจะมีความคืบหน้ามากขึ้น โดยเฉพาะงานก่อสร้างระยะแรก เช่น งานวางฐานรากของทางยกระดับโครงการรถไฟฟ้า และงานก่อสร้างระบบรางเส้นทางใหม่ๆ โดยเฉพาะในพื้นที่ EEC ที่เข้าสู่แผนพัฒนาในระยะที่ 2 (ปี 2566-2570) ขณะที่งานก่อสร้างภาคอสังหาริมทรัพย์ทั้งด้านที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม และอุตสาหกรรมมีแนวโน้มทยอยฟื้นตัว

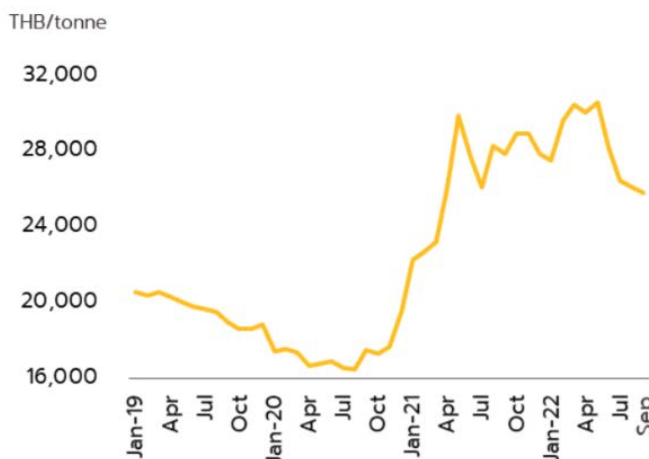
ราคาเหล็กเส้นและเหล็กรูปพรรณยังทรงตัวอยู่ในระดับสูงใกล้เคียงกับปี 2565 ตามทิศทางราคาเหล็กโลก และราคาวัตถุดิบหลัก ได้แก่ เศษเหล็ก (Scrap) และเหล็กแท่งกลม (Billet) ขณะที่กำลังการผลิตของจีนน่าจะยังเพิ่มขึ้นอย่างจำกัดจากมาตรการควบคุมโรงงานที่ไม่ได้มาตรฐานของภาครัฐ

Table 1: Steel Bar/Section Production and Apparent Use

	2019	2020	2021	9M21	9M22
Production (tonnes, m)	4.1	3.6	3.7	2.7	2.7
% YoY	-12.5	-13.3	0.6	1.6	2.3
Apparent Use (tonnes, m)	4.4	3.7	3.8	2.8	2.7
% YoY	-11.7	-15.7	1.6	2.3	-4.0

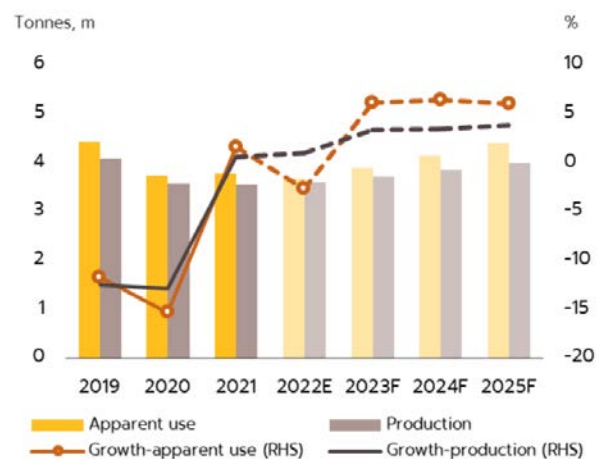
Source: Iron and Steel Institute of Thailand (ISIT)

Figure 1: Domestic Steel Bar Prices



Source: ISIT

Figure 2: Steel Bar/Section Production and Apparent Use Forecast



Source: ISIT, Forecast by Krungsri Research

ปาล์มน้ำมัน

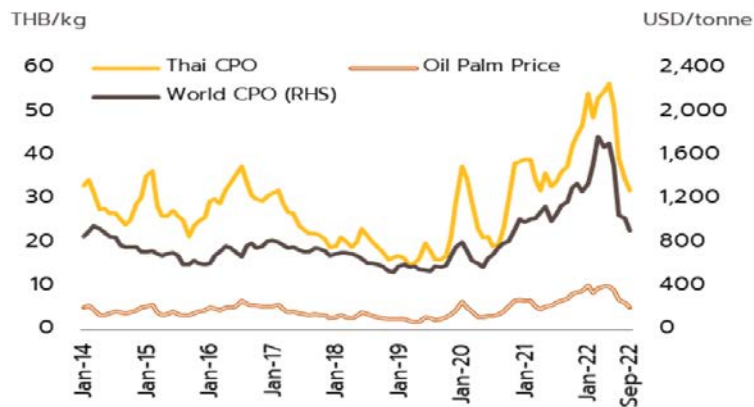
แนวโน้มปี 2566-2568

ผลผลิตปาล์มสดมีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่อง 3.0-4.0% ต่อปี ผลจาก (1) การขยายพื้นที่เพาะปลูก (2) การเข้าสู่ช่วงอายุที่ให้ผลผลิตต่อไร่สูง และ (3) ราคาโดยรวมยังคงจูงใจให้เกษตรกรบำรุงรักษาและเก็บเกี่ยวผลผลิต **ความต้องการ CPO ในประเทศจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 4.0-5.0% ต่อปี** ตามอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่ทยอยฟื้นตัวโดยเฉพาะอุตสาหกรรมอาหาร โอเลโอเคมีคอล ขนส่ง และการเพิ่มสัดส่วนไบโอดีเซลเป็น B7 และ B10 (ไบโอดีเซล 7% หรือ 10% ผสมในน้ำมันดีเซล) **ด้านปริมาณส่งออกคาดว่าจะอัตราการเติบโตจะชะลอลงเฉลี่ย 3.5-4.5% ต่อปี** ตามความต้องการของประเทศคู่ค้าสำคัญ เช่น อินเดีย มาเลเซีย และเมียนมา รวมถึงมาตรการต่อเนื่องของภาครัฐในการผลักดันการส่งออก

รายได้เกษตรกรมีแนวโน้มทรงตัวใกล้เคียงกับปี 2565 โดยราคาผลปาล์มสดอาจปรับลดลงตามผลผลิตที่เพิ่มขึ้นทั้งจากในประเทศและประเทศคู่แข่ง อย่างไรก็ตาม เกษตรกรยังเผชิญกับต้นทุนพลังงาน ปุ๋ย ค่าเก็บเกี่ยวที่สูงขึ้น ซึ่งอาจส่งผลต่อความสามารถในการทำกำไรของเกษตรกร

โรงสกัดน้ำมันปาล์มดิบ คาดว่าผลประกอบการจะทรงตัวใกล้เคียงกับช่วงที่ผ่านมา จากมาตรการกระตุ้นความต้องการใช้น้ำมันปาล์ม อาทิ การสนับสนุนให้ใช้ไบโอดีเซลและการสนับสนุนการส่งออกน้ำมันปาล์ม อย่างไรก็ตาม ธุรกิจนี้ยังมีกำลังการผลิตส่วนเกินเหลืออยู่

Figure 1: Crude Palm Oil (CPO) Prices



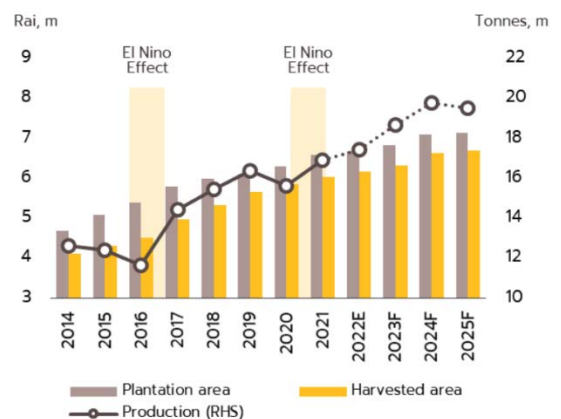
Source: World Bank, Department of Internal Trade (DIT), Office of Agricultural Economics (OAE)

Table 1: Thai Palm Oil Key Indicators

	2018	2019	2020	2021	2022E
Tonnes, k					
Production	2,778	3,034	2,652	2,963	3,117
Import	3	4	3	1	1
Domestic con.	2,427	2,800	2,529	2,382	2,176
- Refined oil	1,227	1,463	1,165	1,235	1,273
- Bio diesel	1,200	1,337	1,364	1,146	903
Export	373	296	236	619	929
Ending stock	466	319	209	173	186

Source: DIT, Estimated by Krungsri Research

Figure 2: Thai Oil Palm Plantation and Production



Source: OAE, Forecast by Krungsri Research

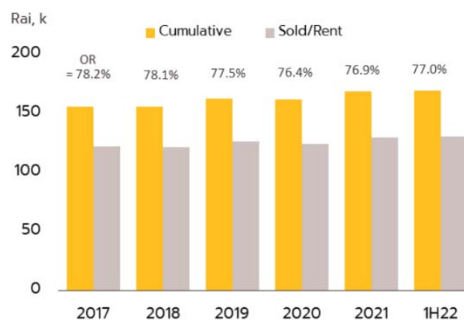
นิคมอุตสาหกรรม

แนวโน้มปี 2566-2568

ยอดขายและให้เช่าที่ดินฯ ในแต่ละปีคาดว่าจะกลับมาขยายตัวดีที่ 18.0-20.0% ต่อปี อยู่ที่ 2,200 ไร่ 2,700 ไร่ และ 3,000 ไร่ ในปี 2566, 2567 และ 2568 ตามลำดับ ปัจจัยหนุนจาก (1) ภาวะคลี่คลายของ COVID-19 และการเปิดประเทศของไทยมากขึ้น หนุนความเชื่อมั่นของนักลงทุนต่างชาติให้ทยอยฟื้นตัว (2) แนวโน้มการย้ายฐานการผลิตของนักลงทุนต่างชาติมาอาเซียนรวมถึงไทยมากขึ้น จากความตึงเครียดทางการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีน ล่าสุด มีบริษัทต่างชาติขยายฐานการผลิตมาไทยหลายราย เช่น บริษัท บีวายดี ออโตอินดัสทรี จำกัด จากประเทศจีน ขยายการลงทุนรถยนต์ไฟฟ้านอกประเทศแห่งแรกที่นิคมฯ ในจังหวัดระยอง เป็นต้น (3) ความคืบหน้าของโครงสร้างพื้นฐานภาครัฐ โดยเฉพาะในพื้นที่ EEC และ (4) มาตรการกระตุ้นการลงทุนจากภาครัฐที่ทยอยออกมาต่อเนื่อง โดยผู้ประกอบการนิคมฯ มีแนวโน้มมุ่งพัฒนานิคมฯ ในรูปแบบ Smart park ที่มีความทันสมัยด้านเทคโนโลยีและพัฒนา นิคมฯ เชิงนิเวศ (Eco Factory and Eco Industrial Town) ตามแนวทางโมเดลเศรษฐกิจ BCG ที่เน้นทำธุรกิจเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะสามารถดึงดูดนักลงทุนทั้งจากไทยและต่างชาติได้ในระยะข้างหน้า

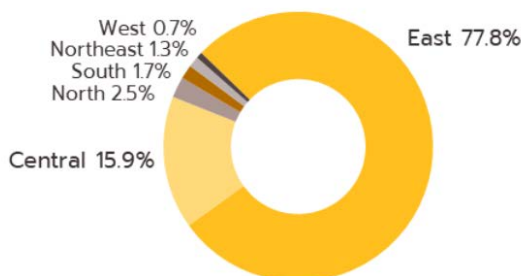
- **นิคมอุตสาหกรรมในภาคตะวันออก:** ความต้องการซื้อหรือเช่าพื้นที่ที่มีแนวโน้มขยายตัวในเกณฑ์ดี อันสืบเนื่องจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐเพื่อสนับสนุนพื้นที่ EEC ภายใต้แผนพัฒนาฯ ระยะที่ 2 (ปี 2566-2570) ทำให้รายได้มีแนวโน้มเติบโตโดดเด่นกว่าพื้นที่อื่น อย่างไรก็ตาม พื้นที่นิคมฯ จัดตั้งใหม่มีแนวโน้มขยายตัวจำกัด จากราคาที่ดินที่ปรับขึ้นต่อเนื่อง และทำเลที่มีศักยภาพหายากมากขึ้น
- **นิคมอุตสาหกรรมในภาคกลาง:** ความต้องการซื้อหรือเช่าพื้นที่ที่ยังเติบโตจากความได้เปรียบเชิงกายภาพด้านการคมนาคมขนส่ง หนุนให้รายได้ยังคงเติบโตดี โดยเฉพาะรายได้จากค่าบริการสาธารณูปโภคและค่าเช่า
- **นิคมอุตสาหกรรมในภาคอื่น ๆ:** ความต้องการซื้อหรือเช่าพื้นที่ยังอยู่ระดับต่ำ แต่จะทยอยฟื้นตัวขึ้น เนื่องจากต้องรอแรงผลักดันจากภาครัฐในการกระตุ้นให้เกิดการลงทุนภาคเอกชน โดยเฉพาะการเร่งการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านเส้นทางคมนาคมขนส่งภายในประเทศไปยังที่ตั้งนิคมฯ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

Figure 1: Cumulative and Sold/Rent of Industrial Estate Area



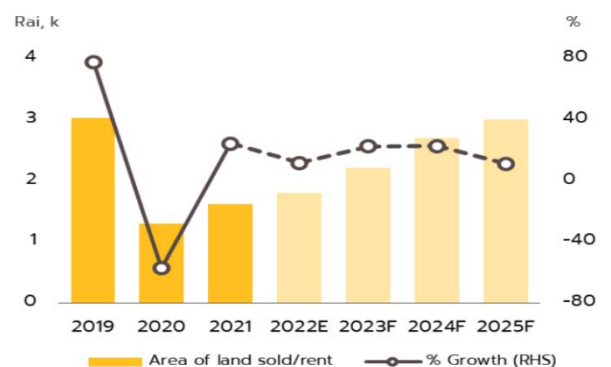
Sources : Real Estate Information Center (REIC)

Figure 2: Industrial Estate Area, by Region (1H22)



Source: REIC

Figure 3: Sold/Rent Industrial Estate Area Forecast



Sources: REIC, Forecast by Krungsri Research

โลจิสติกส์ (คลังสินค้าทั่วไป)

แนวโน้มปี 2566-2568

- ความต้องการเช่าพื้นที่คลังสินค้ามีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่องโดยเฉลี่ยที่ 5.3% ต่อปี ปัจจัยสนับสนุนจาก (1) กิจกรรมการผลิตและการค้าทยอยฟื้นตัวตามทิศทางเศรษฐกิจไทย (2) การเร่งลงทุนโครงการขนาดใหญ่ภาครัฐและการลงทุนภาคเอกชนที่คาดว่าจะเติบโตต่อเนื่อง หนุนการใช้พื้นที่จัดเก็บสินค้าคงคลังและศูนย์กระจายสินค้า และ (3) การเติบโตต่อเนื่องของธุรกิจการค้าออนไลน์
- อุปทานพื้นที่คลังสินค้าให้เช่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 5.5% ต่อปี เพื่อรองรับความต้องการที่จะเพิ่มขึ้นทั้งภาคการค้าและการลงทุน ประกอบกับการพัฒนาท่าเรือและท่าอากาศยานตามโครงการภาครัฐ ยังมีผลให้เกิดการลงทุนคลังสินค้าตามแนวโครงการต่างๆ ด้านผู้ประกอบการมีแนวโน้มร่วมลงทุนกับพันธมิตรในธุรกิจเดียวกันมากขึ้นเพื่อต่อยอดการบริหารพื้นที่ให้เข้าร่วมกัน โดยเฉพาะทำเลที่เป็นแหล่งธุรกิจ ได้แก่ BMR เมืองศูนย์กลางภูมิภาค พื้นที่ EEC และพื้นที่ในเขตระเบียงเศรษฐกิจ 4 ภาค (SEC, NEC, NeEC และ CWEC)[1] รวมถึงจังหวัดชายแดนที่เป็นประตูการค้าและมีเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้ อุปทานที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นใกล้เคียงกับอุปสงค์ ส่งผลให้อัตราการเช่าพื้นที่มีแนวโน้มทรงตัวที่ 85.8%

Figure 1: Supply, Demand, and Occupancy Rate

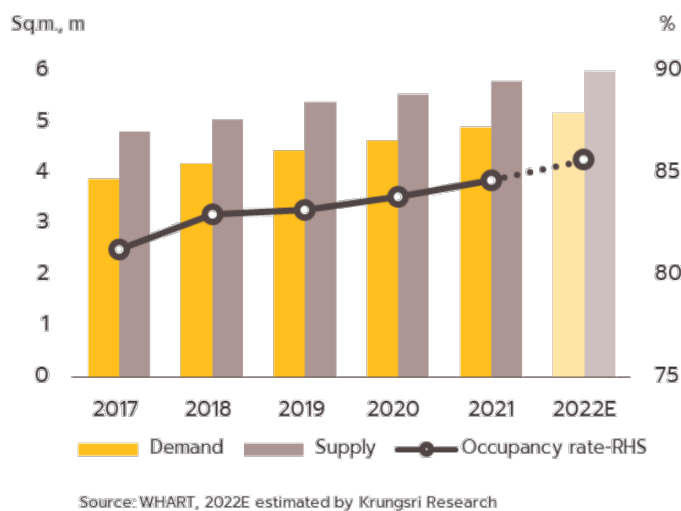


Figure 2: Outlook of Warehouse Market



บริการขนส่งสินค้าทางทะเล

แนวโน้มปี 2566-2568

รายได้ของธุรกิจเดินเรือมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่องแต่ในอัตราชะลอลง พิจารณาจากอัตราค่าระวางเรือมีแนวโน้มปรับลดลงจากปี 2565 ผลจาก

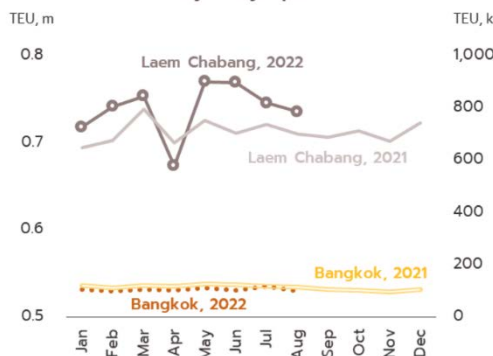
1) เศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มเติบโตเฉลี่ย 3.1% ต่อปี จาก 3.2% ปี 2565 ขณะที่การค้าโลกจะเติบโตเฉลี่ย 3.3% ต่อปี จาก 4.3% ปี 2565 (ที่มา: IMF)

2) ธุรกิจเรือเทกองยังคงได้รับผลกระทบจากมาตรการคว่ำบาตรรัสเซียของประเทศตะวันตก ทำให้การขนส่งถ่านหินและสินค้าโภคภัณฑ์ต่างๆ ลดลง

3) เรือคอนเทนเนอร์ถูกกดดันจากอุปทานตู้คอนเทนเนอร์ทั่วโลกที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น 7.0% ในปี 2566 จาก 3.0% ปี 2565 และเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ใหม่ (ปี 2564 มีการสั่งต่อเรือ 4.2 ล้าน TEUs และปี 2565 1.7 ล้าน TEUs) จะเข้าสู่ตลาดในปี 2566-2568 ขณะที่อุปสงค์จะเพิ่มขึ้นเพียง 3.0% ในปี 2566 (โดย Hapag-Lloyd)

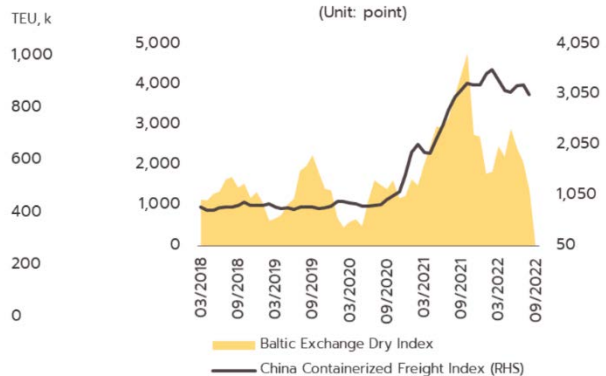
อย่างไรก็ตาม หลายประเทศยังมีความต้องการสำรองสินค้าจำเป็นเพื่อการผลิต บริโภคและเพิ่มความมั่นคง โดยเฉพาะอาหาร ขณะที่ธุรกิจเดินเรือสามารถส่งต่อต้นทุนที่เพิ่มขึ้น อาทิ เชื้อเพลิงและค่าธรรมเนียมต่างๆ ไปยังผู้ใช้บริการได้ รวมถึงการบริหารจัดการระวางบรรทุกและอุปทานเรือให้สอดคล้องกับความต้องการใช้เรือ อาทิ จำกัดระวางขนส่งให้น้อยลง ยุบเส้นทางขนส่ง (Blank sailing) หรืองดการขนถ่ายสินค้าในบางท่าเรือ (Skip call) และลดค่าใช้จ่ายโดยการลดอุปทานเรือเก่า (Demolition) และตู้คอนเทนเนอร์เก่า (Ageing boxship) รวมถึงเพิ่มรายได้ในเส้นทางที่เติบโตดี (อาทิ ตะวันออกกลาง เอเชียใต้ ละตินอเมริกา และ Intra-Asia) ซึ่งจะพยุงรายได้ของธุรกิจในภาพรวมให้เติบโตเฉลี่ย 4.0-5.0% ต่อปี

Figure 1: Container Throughput Volume By 2 major ports



Source: Bangkok shipowners and Agents Association (BSAA)
Note: TEUs= 20-foot equivalent unit

Figure 2: Sea Freight Index (Unit: point)

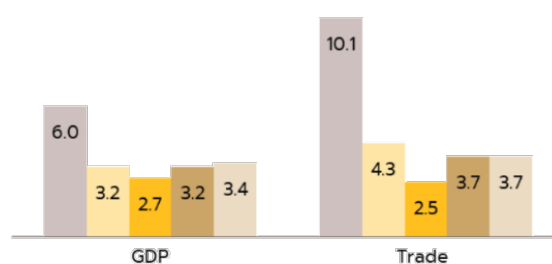


Source: Krungsri Securities

Figure 3: World GDP & World Trade Volume

(Annual %change)

■ 2021 ■ 2022F ■ 2023F ■ 2024F ■ 2025F



Source: IMF, World Economic Outlook (October 2022)

Highlights

แม้ภาพรวมเศรษฐกิจและการลงทุนในปีนี้จะไม่สดใส มีความผันผวนเกิดขึ้นมากมาย หลายคนเสียหายจากการลงทุนไปพอสมควร ในปี 2566 ก็เช่นกัน เศรษฐกิจจะยังไม่ค่อยดี การขึ้นดอกเบี้ยเพื่อลดเงินเฟ้อจะยังคงดำเนินต่อไป และความผันผวนยังคงอยู่ แต่หากนักลงทุนเข้าใจสถานการณ์ เข้าใจแนวโน้มใหญ่หรือเทรนด์สำคัญในโลกที่กำลังเปลี่ยนไป ซึ่งกำลังกดดันและชะงักสินทรัพย์ต่าง ๆ ทั่วโลก ก็จะสามารถตัดสินใจลงทุนได้ดีขึ้นและคว้าโอกาสต่าง ๆ ที่กำลังเปิดขึ้นมาเป็นโอกาสของตัวนักลงทุนเอง

ในอดีต การจะใช้เทคโนโลยีอย่างเซมิคอนดักเตอร์ เป็นเรื่องยากมากที่จะเข้าถึงและหาซื้อมาใช้ด้วยปัจจัยด้านราคา แต่ปัจจุบันมูลค่าของเทคโนโลยีเพิ่มเป็น 50 % เท่ากับความต้องการในใช้งานที่เพิ่มมากขึ้นของเซมิคอนดักเตอร์ ที่มีมูลค่าการใช้งานถึง 50 % เมื่อเทียบกับสมัยก่อน สอดคล้องกับพฤติกรรมของคนไทยที่แม้จะไม่ได้คิดเทคโนโลยีเองก็ตาม แต่ก็ใช้งานได้เก่งยิ่งในช่วงที่มีการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) การใช้งาน cloud Adoption Services by Private Sector ที่เพิ่มสูงขึ้นถึง จาก 20 % เป็น 75 % เกือบ 2 เท่าตัวแม้แต่การ Work from Home ก็จำเป็นต้องใช้เทคโนโลยีเช่นเดียวกัน นับว่าคนไทยคุ้นชินกับการใช้เทคโนโลยีเป็นอย่างมาก

สำหรับเป้าหมายใน 3 - 4 ปี ที่ EEC (Eastern Economic Corridor) หรือเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกต้องการดึงดูดคือ บริษัทที่มีความสามารถด้านเทคโนโลยีพื้นฐาน เพื่อให้สอดคล้องโครงสร้างพื้นฐานที่ EEC ได้ลงไปแล้วกว่า 80 - 90 % มั่นใจได้ว่าด้วยกลไกของ Gross Provincial Product: GPP หรือ ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ตั้งเป้าไว้ว่าในแต่ละปีต้องมีการลงทุนไม่ต่ำกว่า 2 แสนกว่าล้านใน 5 ปีข้างหน้า จากอุตสาหกรรมเป้าหมาย เช่น

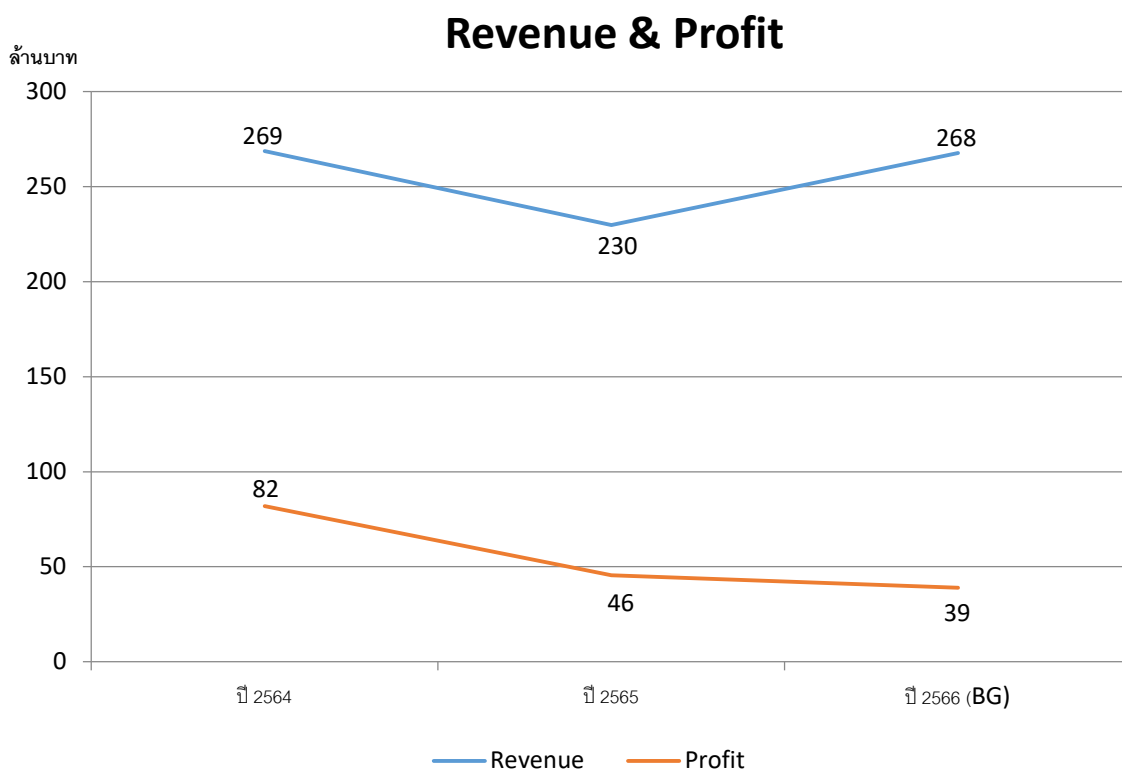
- **อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่** โดยปีแรกจะเป็นรถยนต์พลังงานไฟฟ้า หรือ EV เพียงปีแรกก็มีบริษัทมาร่วมลงทุนไม่ต่ำกว่า 3 หมื่นล้านจากเป้าที่ตั้งไว้ถึง 4 หมื่นล้าน ต่อด้วย Monorail จะเข้ามาอีก 2 แสนล้านในปีถัดไป
- **5G อุตสาหกรรมดิจิทัลและอิเล็กทรอนิกส์** นับเป็นเรื่องที่ดีมากที่กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมร่วมกับ สำนักงาน กสทช. ได้ประมวลคลื่นความถี่ 5G ซึ่งเหมาะกับการใช้งาน Industrial 4.0 และสามารถประยุกต์ใช้กับงานด้านสาธารณสุขและด้านการศึกษาต่อไป ล่าสุด เป็นเรื่องที่น่ายินดีมากที่จะมีบริษัทรายใหญ่สนใจจะใช้ประโยชน์จาก 5G เช่น ผู้เล่นอย่าง Google หรือ AWS สนใจเข้ามาตั้ง Data Center ในประเทศไทย และเพื่อให้เกิด Data Industrial ทาง EEC อาจมีแนวคิดในการตั้ง Common data lack ในอนาคตก็เป็นได้ เพื่อให้อุตสาหกรรมนำข้อมูลมาใช้ประโยชน์
- **อุตสาหกรรมการแพทย์และสุขภาพมูลค่าสูง** ทาง EEC มีความร่วมมือกับประเทศจีน พร้อมทั้งสร้างความร่วมมือกับทางสวิสเซอร์แลนด์ ในการสร้างศูนย์ Genomics ที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อดึงดูดผู้ลงทุนด้าน Biologic เช่น ยาสมัยใหม่
- **อุตสาหกรรมขนส่งโลจิสติกส์** EEC สนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยเป็นผู้ดำเนินการด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่มากขึ้น เช่น การขนส่งที่สนามบินอู่ตะเภา

เป้าหมายและแผนงานธุรกิจในปี 2566

ในปี 2566 บริษัท ทำเรือประจวบ จำกัด ได้พยายามเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ โดยเฉพาะกับลูกค้าใหม่ๆ เพื่อเป็นการสร้างฐานลูกค้า ฐานรายได้ ในอนาคตอย่างยั่งยืน สำหรับในปีนี้บริษัทฯ ได้มีการกำหนดเป้าหมายที่ท้าทายยิ่งขึ้น โดยบริษัทฯ มีการทำแผนยุทธศาสตร์ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนธุรกิจทั้งระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาวของบริษัทฯ โดยเฉพาะการเพิ่มการให้บริการขนถ่าย เพื่อสร้างรายได้จากกลุ่มลูกค้านอกเครือข่ายให้เพิ่มมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามสามารถสรุปแผนงานและเป้าหมายที่สำคัญของบริษัทฯ ในด้านการเงิน และการตลาด ดังนี้

ด้านการเงิน :

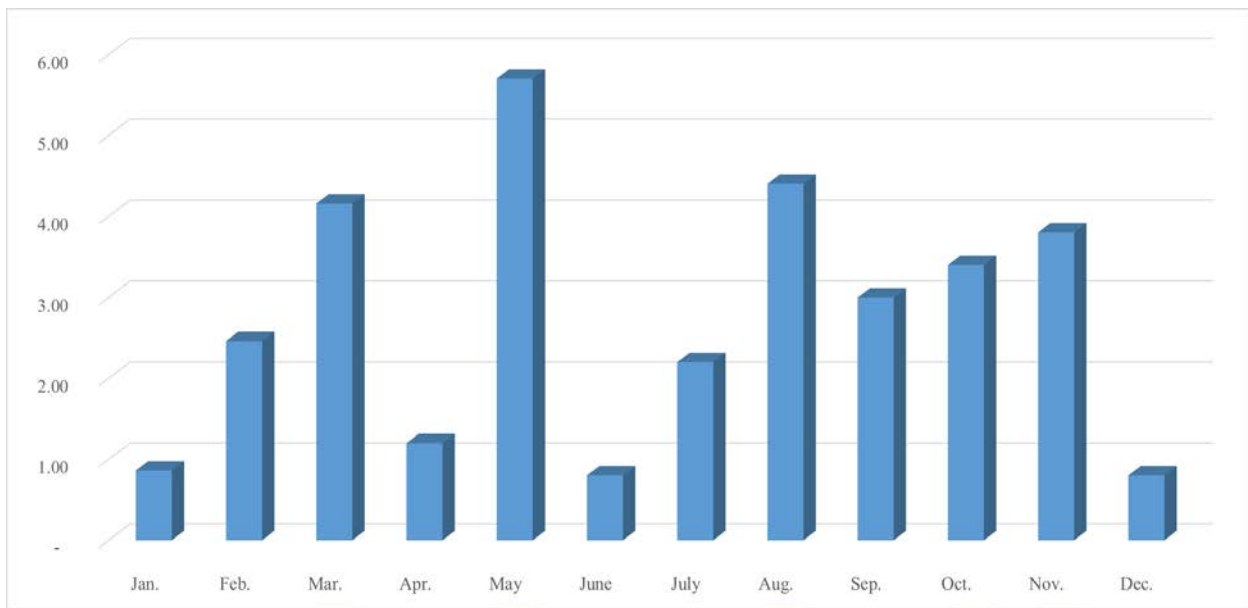
1. บริษัทฯ มีเป้าปริมาณสินค้าผ่านท่า 2.17 ล้านตัน
 2. ในปี 2566 บริษัทฯ มีเป้าหมายของรายได้จากค่าบริการ เท่ากับ 268 ล้านบาท ซึ่งจะสร้างกำไรสุทธิเป็นมูลค่า 39 ล้านบาท โดยมี EBITDA ที่ 128 ล้านบาท ลดลงจากปี 2565 ที่กำไร 46 ล้านบาท และ EBITDA เท่ากับ 137 ล้านบาท
- โดยปี 2566 นี้คาดการณ์ว่าสภาวะเศรษฐกิจจะกลับมาฟื้นตัว ปริมาณการนำเข้าส่งออกน่าจะเติบโตขึ้นจากปี 2565 บริษัทฯ จึงคาดว่าจะมีรายได้สูงขึ้น แต่ด้วยสถานการณ์ราคาน้ำมันและต้นทุนอื่นๆ ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น รวมถึงบริษัทฯ จำเป็นต้องทำการซ่อมแซมท่าเรือซึ่งมีอายุการใช้งานยาวนาน จึงเป็นสาเหตุให้กำไรและ EBITDA ปรับตัวลดลง



ด้านการตลาด :

1.ประมาณการรายได้นอกเครือ ปี 2566 เพิ่มขึ้น 30% เป็นมูลค่า 32 ล้านบาท โดมากจากรายได้อื่นๆ จากโครงการ ได้แก่ โครงการการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ (Project Cargo) การฝากเก็บสินค้าในโกดังสินค้า และการใช้พื้นที่หลังท่าเป็นต้น

รายได้นอกเครือปี 2566



2. เพิ่มการให้บริการที่หลากหลาย ขยายฐานลูกค้ารายใหม่ในการใช้บริการท่าเรือ เช่น เรือคอนเทนเนอร์ , Project Cargo

3. ดูแลติดตามลูกค้ารายเดิมอย่างใกล้ชิดและหาโซลูชันใหม่ๆ ให้ลูกค้า เพื่อเพิ่มปริมาณการนำเข้า-ส่งออก

4. ให้บริการอุตสาหกรรมต่อเนื่องด้าน Marine Business อย่างครบวงจร

5. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและขีดความสามารถท่าเทียบเรือ เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเล เชื่อมโยงภูมิภาค ด้วยระบบโลจิสติกส์ต่อเนื่องทั้งทางน้ำและทางบก

กิจกรรมด้านความรับผิดชอบต่อสังคมกับการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสีย (CSR)

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

โครงการพีพีซี ซีเอสอาร์ : สร้างสรรค์เพื่อแบ่งปันสู่ชุมชน เข้าสู่เป็นปีที่ 13 โดยริเริ่มและสานต่อกิจกรรมอันเป็นประโยชน์ต่อสังคมในด้านต่างๆ “พีพีซี” ถือกำเนิดโครงการและกิจกรรมหลากหลาย ทุกโครงการจะผ่านการวางกลยุทธ์ ที่ให้ความสำคัญและคำนึงถึงลูกค้า สิ่งแวดล้อม ชุมชน สังคม ผู้ถือหุ้น พนักงาน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด

การดำเนินกิจกรรมด้านสังคม (CSR) “พีพีซี” นับเป็นอีกหนึ่งของท่าเรือเอกชนที่เกื้อกูลให้ความอนุเคราะห์ รวมทั้งสนับสนุนช่วยเหลือชุมชนโดยรอบในด้านต่างๆ อาทิ สนับสนุนกิจกรรมวันสิ่งแวดล้อมโลก กับเครือข่ายชาวประมงบางสะพาน

กิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

นอกเหนือจากความรับผิดชอบต่อสังคมที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการแล้วในปี 2565 บริษัทฯ ได้ดำเนินโครงการต่างๆ ที่แสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคม สิ่งแวดล้อม และสนับสนุนด้านการศึกษาสำหรับเด็กและเยาวชน บริษัทฯ ยังได้ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการสนับสนุนการดำเนินโครงการต่างๆ ของกลุ่มเหล็กสหวิริยาอีกหลายโครงการ โดยมุ่งหวังที่จะให้การดำเนินโครงการต่างๆ นั้น สร้างประโยชน์สูงสุดกลับคืนสู่สังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งก่อให้เกิดผลประโยชน์แก่สังคมเป็นวงกว้างและมีความยั่งยืน อาทิ

โครงการร่วมมอบทุนการศึกษาแก่บุตรข้าราชการกองทัพเรือภาคที่ 1

บริษัทฯ ได้เล็งเห็นความสำคัญของการศึกษาของข้าราชการทัพเรือภาคที่ 1 ร่วมสนับสนุนงบประมาณเพื่อเป็นทุนการศึกษา จำนวน 10 ทุนๆ ละ 3,000 บาท เพื่อสร้างสัมพันธภาพที่ดี การช่วยเหลือ สนับสนุนต่อหน่วยงานราชการ ประกอบกับเป็นการแบ่งเบาภาระให้กับข้าราชการทัพเรือภาคที่ 1 อีกทางหนึ่งด้วย



โครงการเฉพาะกิจ : ปฏิบัติการสนับสนุนช่วยเหลือเรือหลวงสุโขทัย

บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด ให้การสนับสนุนกองทัพเรือภาคที่ 1 ร่วมตั้งศูนย์ประสานความช่วยเหลือผู้ประสบเรือหลวงสุโขทัย พร้อมอำนวยความสะดวกพื้นที่บริเวณท่าเรือ และจัดเตรียมสำนักงานชั่วคราว สำหรับจัดตั้งศูนย์ประสานความช่วยเหลือผู้ประสบภัยเรือหลวงสุโขทัย ของกองทัพเรือ/ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) และสำหรับหน่วยงานอำนวยการและประสานการปฏิบัติ ระหว่างหน่วยงานต่างๆ ทั้งฝ่ายพลเรือนและฝ่ายทหาร ตลอดจนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและองค์กรสาธารณกุศลในพื้นที่ เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานสนับสนุนการค้นหาผู้ประสบภัยอย่างมีประสิทธิภาพ รวดเร็ว และทั่วถึง โดยในวันที่ 18 ธันวาคม 2565 ทางบริษัทฯ ได้ส่งเรือลากจูง (TUG) เรือประจวบ 4 , เรือประจวบ 5 พร้อมเจ้าหน้าที่ลำนละ 5 นาย ปฏิบัติการสนับสนุนภารกิจของกองทัพเรือ ณ จุดเกิดเหตุ และในช่วงระหว่างวันที่ 19 ธันวาคม 2565 จนถึงปัจจุบัน ซึ่งงานดังกล่าวได้ประสบความสำเร็จไปได้ด้วยดี



โครงการร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียรอบพื้นที่

บริษัทฯ ได้ดำเนินกิจกรรมการอนุรักษ์ บำรุงรักษา และส่งเสริมด้านภูมิปัญญา ขนบธรรมเนียม ประเพณี ความเชื่อ ทั้งนี้กิจกรรมด้านต่างๆ ข้างต้นจะช่วยสร้าง รักษาและส่งเสริมความสัมพันธ์อันดี ความเข้าใจอันดี ความสามัคคี และการอยู่ร่วมกันระหว่างบริษัทฯ กับชุมชนในพื้นที่โดยรอบ โดยการแสดงออกถึงความร่วมมือ สนับสนุนในทุกมิติอย่างครอบคลุม



ตลอดปี 2565 ทางบริษัทฯ โดยได้ส่งเสริม สนับสนุน จัดกิจกรรม CSR. ให้กับชุมชน ท้องถิ่น และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องผ่านโครงการต่างๆ อาทิ โครงการร่วมแรงแปร่งสี ปี 7 - สนามสร้างสุข , สนับสนุนกิจกรรมงานตำนานเมืองทอง
. โครงการรักษาสีสิ่งแวดล้อมท้องถิ่น (ซังกอ) เป็นต้น



โดยในปี 2565 ที่ผ่านมา บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด ได้ดำเนินกิจกรรมผ่านโครงการเพื่อสังคมต่างๆ รวมถึง
การบริจาคต่างๆ เพื่อพัฒนาความเป็นอยู่ของชุมชนโดยรอบพื้นที่ รวมถึงหน่วยงานราชการ (ศูนย์ประสานความช่วยเหลือ
ผู้ประสบภัยเรือหลวงสุโขทัย) ที่เข้ามาขอความช่วยเหลือ สนับสนุนในทุกๆด้าน เป็นจำนวนเงินกว่า 1,107,000.00 บาท
เพื่อตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจของบริษัทฯ และความต้องการของชุมชนและสังคม รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

Visit PPC

นอกจากนี้ ตลอดปี 2565 ที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสและต้อนรับหน่วยงานภาคต่างๆ จำนวน 315 คน เข้ามาเยี่ยมชมท่าเรือประจวบ ซึ่งประกอบด้วย ภาครัฐ หน่วยงานราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน ลูกค้า และบริษัทในเครือธุรกิจเอกชน ภาคการศึกษา คณะครู นักเรียน ประชาชนในพื้นที่และนอกพื้นที่ บริษัทในเครือสหวิริยา เข้ามาเยี่ยมชมศึกษาดูการปฏิบัติงานจริง 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



รายงานประจำปี 2565



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