

# ANNUAL REPORT 2024

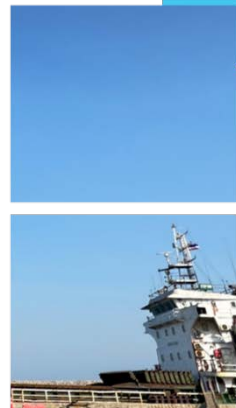
PRACHUAP PORT COMPANY LIMITED



Blue Economy

‘ประตูเศรษฐกิจสีน้ำเงิน’

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



# 2024

## สารบัญ

ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป	3
วิสัยทัศน์ / พันธกิจ	4
สารจากกรรมการผู้จัดการ	5
แผนผังองค์กร	6
คณะกรรมการบริหาร / คณะกรรมการบริษัท	7-8
โครงสร้างการถือหุ้นและการจัดการ	10
ประวัติความเป็นมาและข้อมูลทั่วไป	12
การบริหารท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวก	13
เหตุการณ์สำคัญ : Milestones	16
ข้อมูลสำคัญทางการเงิน	18
รายงานทางการเงิน	19
ฐานะทางการเงิน	20
ผลการดำเนินงาน	21
รายได้จากกิจกรรมนอกเครือปี 2567	22
แนวโน้มธุรกิจปี 2568	23
เป้าหมายและแผนงานธุรกิจในปี 2568	43
กิจกรรมด้านด้านความรับผิดชอบต่อสังคมที่มีส่วนร่วม	45
Visit PPC : เยี่ยมชม	47

# ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม

บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด

2565

2566

2567

## ข้อมูลจากงบการเงินรวม (ล้านบาท)

รายได้จากค่าบริการ

229.82

196.81

214.61

ต้นทุนและค่าใช้จ่าย

192.00

195.64

201.36

กำไรก่อนต้นทุนทางการเงิน (EBITDA)

133.81

95.26

100.44

กำไรสำหรับปี

45.51

13.07

25.90

## งบแสดงสถานะการเงิน (ล้านบาท)

สินทรัพย์

1,090.67

1,047.93

998.99

หนี้สิน

57.81

61.99

67.16

ส่วนของผู้ถือหุ้น

1,032.86

985.94

931.84

## อัตราส่วนทางการเงิน (ร้อยละ)

อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)

8.15

6.77

6.52

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)

0.06

0.06

0.07

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อ EBITDA (เท่า)

0.43

0.65

0.67

อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (%)

4.41

1.33

2.78

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%)

4.17

1.25

2.59

อัตรากำไรสุทธิต่อรายได้จากค่าบริการ (%)

19.80

6.64

12.07

อัตรากำไรสุทธิ (บาท/หุ้น)

1.14

0.33

0.65

อัตราส่วนสภาพคล่อง = สินทรัพย์หมุนเวียนหารหนี้สินหมุนเวียน

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนผู้ถือหุ้น = หนี้สินหารส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น = กำไรสุทธิหารส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ = กำไรสุทธิหารสินทรัพย์รวม

## วิสัยทัศน์ : VISION

ประตูลู่เศรษฐกิจสีน้ำเงิน ด้านการขนส่งสินค้า ด้านกิจกรรมนอกชายฝั่ง  
ด้านการจัดการบริหารของเสีย และด้านการรักษาระบบนิเวศน์ทางทะเล  
เพื่อการเติบโตสีน้ำเงินและความยั่งยืนที่สมดุลทางธุรกิจและทางทะเล  
Blue Economy Gateway for Cargo Transport, Offshore Activities,  
Marine Waste Management, and Marine Conservation; for Blue  
Growth and Balanced Business and Marine Sustainability

## พันธกิจ : MISSION

1. กำหนด กลยุทธ์ นโยบาย ยุทธศาสตร์ โครงสร้างองค์กร วางตำแหน่งและขับเคลื่อนแผนงาน  
ของบริษัท ไปสู่ธุรกิจในอนาคต
2. สร้างความสามารถบุคลากรด้านการจัดการและการบริหารธุรกิจ ให้รองรับกับความต้องการ  
ทางธุรกิจในปัจจุบันและอนาคตอย่างยั่งยืน

# สารจากกรรมการผู้จัดการ

## Message from Managing Director



นายจิร ไชตินุชิต  
กรรมการผู้จัดการ

ในปี 2567 ที่ผ่านมามีบริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด ได้วางยุทธศาสตร์การดำเนินธุรกิจโดยเน้นเป้าหมายเรื่องการขยายธุรกิจให้มีความหลากหลายมากยิ่งขึ้น นอกเหนือไปจากธุรกิจกลุ่มธุรกิจเหล็กสหวิริยาซึ่งเป็นลูกค้าหลักและลูกค้ารายใหญ่ที่ได้ไว้วางใจใช้บริการท่าเรือด้วยดีเสมอมา รวมถึงแผนการลงทุนในธุรกิจอื่นๆ ที่เป็นโอกาสสร้างผลกำไรให้แก่บริษัทฯ ที่จะทำให้ผลประกอบการของบริษัทดีขึ้นในระยะยาว โดยมุ่งเน้นไปที่ธุรกิจขนถ่ายฝัสดและนอกชายฝั่งที่สามารถใช้ท่าเรือประจวบและพื้นที่หลังท่าเรือประจวบเป็นพื้นฐานหลัก

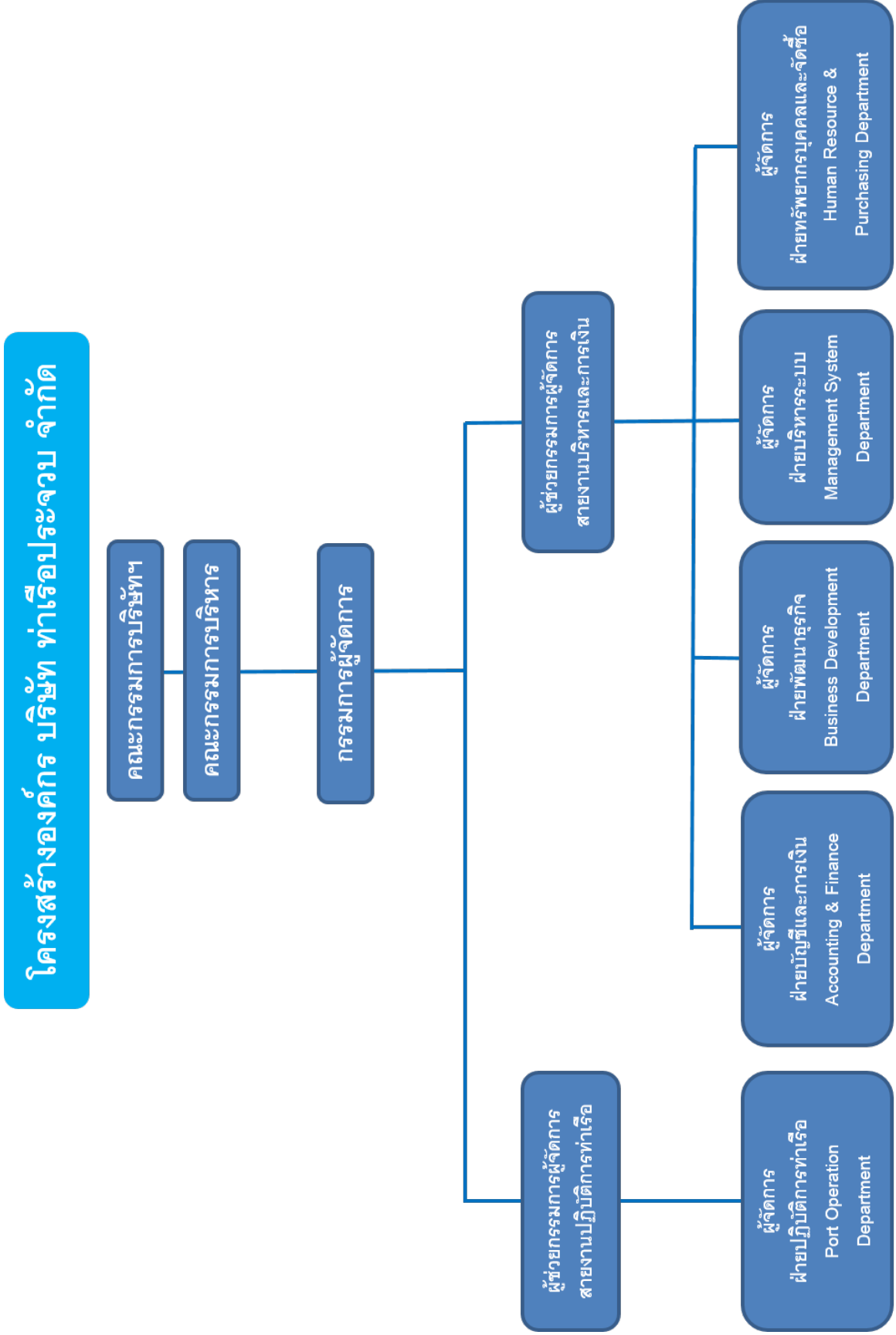
ภายใต้การกำกับดูแลคณะกรรมการบริษัท และการดำเนินงานของผู้บริหาร และพนักงาน บริษัทฯ ได้มุ่งมั่นพัฒนาความพร้อมทางด้านบริการขนถ่าย ฝากเก็บรวมถึง

การให้บริการด้านอื่นๆ ที่รวดเร็วและมีคุณภาพ สร้างความไว้วางใจให้กับลูกค้า นอกจากนี้บริษัทฯ ยังคงเดินหน้าขับเคลื่อนธุรกิจทั้งธุรกิจขนถ่ายปกติและธุรกิจใหม่ๆ ในการให้บริการนอกชายฝั่งทะเล เพื่อให้เติบโตอย่างแข็งแกร่ง โดยไม่ละทิ้งความใส่ใจด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม อันเป็นหัวใจของยุทธศาสตร์เศรษฐกิจสีน้ำเงิน BLUE ECONOMY และความยั่งยืนที่สร้างสมดุลทางธุรกิจและทางทะเลในการดำเนินธุรกิจร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย

ในด้านเศรษฐกิจนั้น ผลการดำเนินงานในปี 2567 บริษัทฯ มีสินค้าผ่านท่า (cargo throughput) ทั้งสิ้น 1,889.38 พันตัน (สินค้าส่วนที่เป็นวัตถุดิบและสินค้าของกลุ่มเหล็กสหวิริยา 1,811.55 พันตัน และสินค้ากลุ่มอื่นๆ 77.73 พันตัน) เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 5.36 มีรายได้จากการให้บริการสินค้าผ่านท่า 214,605,284.89 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 9.04 อีกทั้งยังมีรายได้จากการให้บริการธุรกิจนอกชายฝั่งซึ่งเป็นธุรกิจใหม่อีกจำนวน 14.5 ล้านบาท มีผลกำไรสุทธิ 25,904,503.80 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 98.13

ในด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ โดยได้ส่งเสริม สนับสนุน จัดกิจกรรม CSR ให้กับสถานศึกษา ชุมชน กลุ่มประมงพื้นบ้านบางสะพาน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องผ่านโครงการต่างๆ อาทิ แพ็คปลาจะตักร่วมกับเครือข่ายสมาคมชาวประมงบางสะพาน , กิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยว ประมงไทยพิชชิงบางสะพาน ครั้งที่ 2 , สนับสนุนการตัดหญ้าและปรับภูมิทัศน์ภายในโรงเรียน , จัดโครงการ PPC Care อบรมเชิงปฏิบัติการ “เทคนิคและวิธีการช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเลแบบบูรณาการ” (เครือข่ายประมง) , กิจกรรมการอนุรักษ์-ฟื้นฟูสัตว์น้ำทะเลชายฝั่ง ทั้งซั้งกอ และประชุมหมู่บ้านกับผู้นำชุมชนหมู่ 3 บ้านอ่าวยางเป็นประจำทุกเดือน

สุดท้ายนี้ ในนามของคณะกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการ ขอขอบคุณลูกค้า และทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ที่มีความไว้วางใจและสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทฯ ด้วยดีตลอดมา และขอขอบคุณผู้บริหารและพนักงานทุกท่านที่ได้ร่วมมือร่วมใจในการนำพาองค์กรฟันฝ่าอุปสรรคและความท้าทายจากปัจจัยภายนอกที่ยากจะควบคุมมาได้ และพยายามมองหาโอกาสใหม่ๆ ให้กับธุรกิจ พร้อมทุ่มเทในการปฏิบัติงาน ร่วมใจผลักดันบริษัทฯ ให้ก้าวไปข้างหน้าตามวิสัยทัศน์และพันธกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ ขอยึดมั่นในการดำเนินงานภายใต้หลักธรรมาภิบาล ควบคู่กับการดูแลกิจการที่ดี พร้อมร่วมสร้างผลประกอบการของบริษัทให้เติบโตไปพร้อมกัน



## คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 มีจำนวนทั้งสิ้น 9 ท่าน ประกอบด้วย



**นายกมล  
จันทิมา**  
ประธานกรรมการบริษัท



**นายวิน  
วิริยประไพกิจ**  
กรรมการบริษัท  
และประธานกรรมการบริหาร



**นายจिर  
โชติनुชิต**  
กรรมการบริษัท  
กรรมการบริหาร  
และกรรมการผู้จัดการ



**นายณรงค์ฤทธิ์  
โชติनुชิตตระกูล**  
กรรมการบริษัท  
และกรรมการบริหาร



**นายสมศักดิ์  
ศิระไพบุลย์**  
กรรมการบริษัท  
และกรรมการบริหาร

## คณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 มีจำนวนทั้งสิ้น 9 ท่าน ประกอบด้วย



นายวิชชัย  
วงศ์ไพศาล  
กรรมการบริษัท



นายสุรเดช  
 मुखยางกูร  
กรรมการบริษัท



นางสาวประภา  
วรุดม  
กรรมการบริษัท



นายอนุวัติ  
ชัยกิตติวณิช  
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 2567)	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     | मुखยางกูร       | กรรมการบริษัท                                   |
| 8. นายอนุวัต     | ชัยกิตติวินิช   | กรรมการบริษัท                                   |
| 9. นางสาวประภา   | วรุตม์          | กรรมการบริษัท                                   |

เลขานุการคณะกรรมการบริษัท นายสุรศักดิ์ งามสิทธิ์พิงศา

### กรรมการที่มีอำนาจลงนามแทนบริษัท

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

## อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่จัดการบริษัทให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น คณะกรรมการอาจมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งหรือหลายคนหรือบุคคลอื่นปฏิบัติภารกิจใดอย่างหนึ่งแทนคณะกรรมการ ภายใต้การควบคุมดูแลของคณะกรรมการหรือมอบอำนาจให้บุคคลดังกล่าวมีอำนาจตามที่คณะกรรมการเห็นสมควร และภายในระยะเวลาที่กรรมการเห็นสมควร คณะกรรมการอาจยกเลิก เพิกถอน เปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขอำนาจนั้นๆ ได้

## คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วยกรรมการ 4 ท่าน ดังนี้

- |                                  |                     |
|----------------------------------|---------------------|
| 1. นายวิน วิริยประไพกิจ          | ประธานกรรมการบริหาร |
| 2. นายจิร โชติณัฐิต              | กรรมการบริหาร       |
| 3. นายณรงค์ฤทธิ์ โชติณัฐิตตระกูล | 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 โชติณัฐิต          | กรรมการผู้จัดการ                     |
| 2. นายชนยุทธ นิลพานิช        | ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ              |
| 3. นางสาวอรการณ รัจวิณิช     | ผู้จัดการฝ่ายบัญชีการเงิน            |
| 4. นางสาวปภาดา ธนบรรบัตถ์ชัย | ผู้จัดการฝ่ายทรัพยากรบุคคลและจัดซื้อ |
| 5. นางสาววิดารัตน์ ทองพิมพ์  | ผู้จัดการฝ่ายบริหารระบบ              |
| 6. นางสาวอุมาพร สิ้นเจริญ    | ผู้จัดการส่วนพัฒนาธุรกิจ             |

## ประวัติความเป็นมา

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

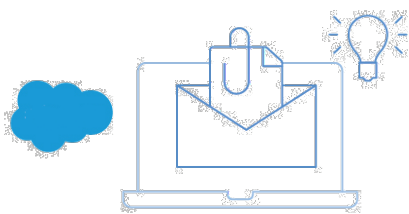
1. เพื่อรองรับการขยายตัวอย่างต่อเนื่องของกลุ่มอุตสาหกรรมเหล็กสหวิริยา
2. เพื่อรองรับความต้องการของกลุ่มลูกค้าอื่นๆ ที่มีต่อท่าเทียบเรือน้ำลึก

PPC ได้เปิดให้บริการเต็มรูปแบบในปี พ.ศ. 2538 โดยสินค้าที่ให้บริการบรรทุกขนถ่ายส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่เกี่ยวข้องกับเหล็กของเครือสหวิริยา รวมถึงให้บริการกับลูกค้าอื่นๆ ในการบรรทุกขนถ่ายสินค้าต่างๆ อีกด้วย เช่น น้ำมันปาล์ม , แร่ , ผู้คอนเทนเนอร์ , 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 ท่าเรือประจวบ 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 <a href="http://www.ppc.co.th">http://www.ppc.co.th</a>

## 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

## ธุรกิจอื่นๆ

- การบริการนอกชายฝั่ง Onshore - Offshore

## 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

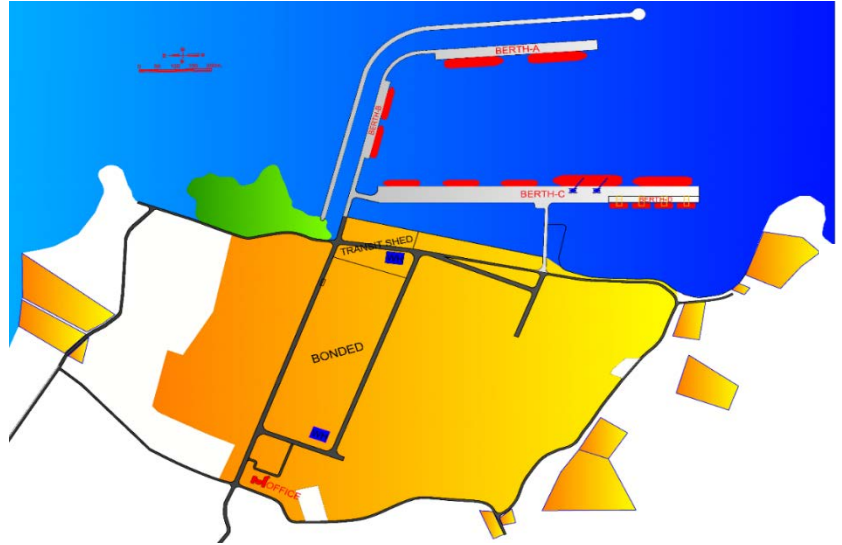
**พื้นที่อเนกประสงค์** บริษัทฯ มีพื้นที่ประมาณ 400 ไร่ หรือ ประมาณ 640,000 ตารางเมตร ไว้บริการ ดังนี้

- 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
- มีการจัดเตรียมกรมกรแรงงานสำหรับทุกๆ กิจกรรม ตลอด 24 ชั่วโมง
- เจ้าหน้าที่กรมศุลกากร
- เจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า
- ตรวจคนเข้าเมือง และกองควบคุมโรคติดต่อ
- บริการแบบครบวงจร (One Stop Service) ผู้ใช้บริการสามารถดำเนินการได้แบบเบ็ดเสร็จทุกขั้นตอน ทั้งในเรื่องของการเทียบท่า 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
11 ตุลาคม 2567	MV.EDRILL VENCEDOR เทียบท่าเพื่อ Maintenance
4 กรกฎาคม 2567	MV.HQ1200 ธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง Offshore
29 พฤษภาคม 2567	MV.VAN GOGH เรือสนับสนุน Supply Base
9 เมษายน 2567	ซ้อมแผนรักษาความปลอดภัยท่าเรือและเรือ (ศรชล.เขต 1) ในรหัสฝึก NAPPEX 2024” ร่วมกับทัพเรือภาคที่ 1 และหน่วยงานราชการต่างๆ
1 สิงหาคม 2566	MV.ROYAL II ขนถ่าย WIRING CABLE
4 มกราคม 2566	รับมอบโล่ที่ประกอบคุณงามความดี จากผู้บัญชาการกองทัพเรือ ในโอกาสสนับสนุนการค้นหา ช่วยชีวิตกำลังพลเรือหลวงสุโขทัยที่เกิดอัปปาง
18 ธันวาคม 2565	เรือลากจูง TUG 4 , TUG 5 เข้าช่วยเหลือเรือหลวงสุโขทัยอัปปาง
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” - “ซีฮอर्स” 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)

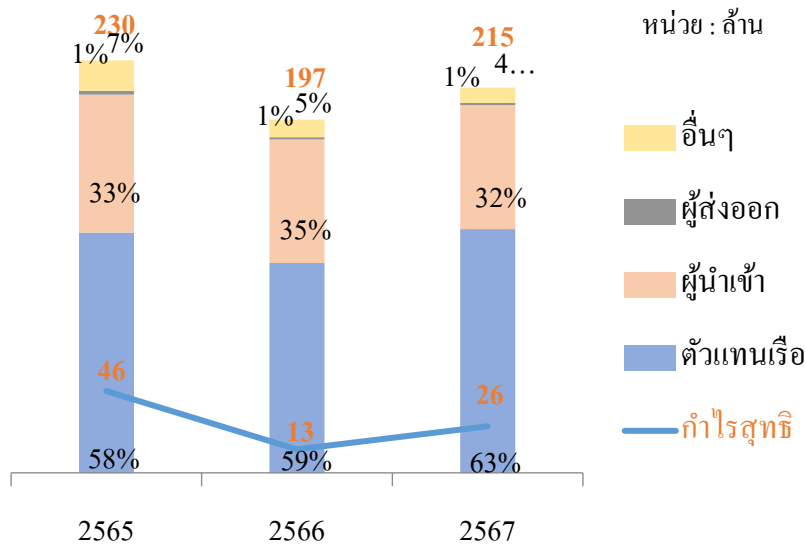
## เหตุการณ์สำคัญ : Milestones

(ปัจจุบัน - อดีต)

วัน/เดือน/ปี	รายละเอียด / เหตุการณ์สำคัญ
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	เซ็นต์สัญญาซื้อ-ขายเครน Gottwald
8 พฤศจิกายน 2549	ทำพิธีเปิดท่าเรือ โดย ฯพณฯ พลเอกเปรม 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 (ล้านบาท)

### รายได้จากค่าบริการและกำไรสุทธิ

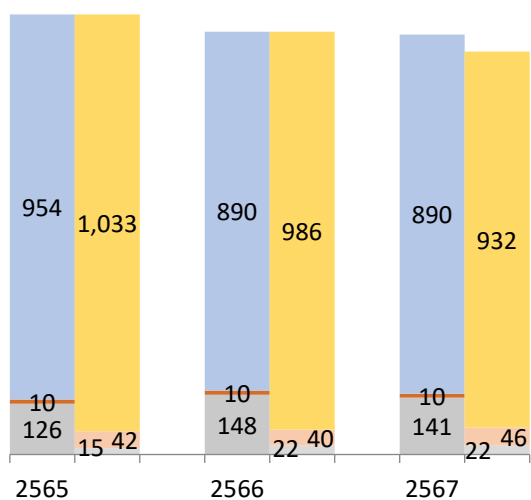


### งบแสดงฐานะการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

บาท

- ส่วนของผู้ถือหุ้น
- หนี้สินไม่หมุนเวียน
- หนี้สินหมุนเวียน
- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น
- สินทรัพย์หมุนเวียน



2567      2566      2565

#### อัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า) <sup>1</sup>	6.52	6.77	8.15
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) <sup>2</sup>	0.07	0.06	0.06
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (%) <sup>3</sup>	2.28	1.33	4.41
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%) <sup>4</sup>	2.59	1.25	4.17
อัตรากำไรสุทธิ (บาท/หุ้น)	0.65	0.33	1.14

<sup>1</sup> อัตราส่วนสภาพคล่อง = ทรัพย์สินหมุนเวียนหารหนี้สินหมุนเวียน      <sup>3</sup> อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น = กำไรสุทธิหารส่วนของผู้ถือหุ้น

<sup>2</sup> อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น = หนี้สินหารส่วนของผู้ถือหุ้น      <sup>4</sup> อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ = กำไรสุทธิหารสินทรัพย์รวม

## รายงานทางการเงิน

### บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด

งบกำไร (ขาดทุน)	ปี 2567	%	ปี 2566	%	เพิ่ม (ลด)	% เพิ่ม (ลด)
<b>รายได้รวม</b>	224.31	100.00	206.16	100.00	18.15	8.80
รายได้จากค่าบริการ	214.61	95.67	196.81	95.47	17.79	9.04
รายได้อื่นๆ	9.70	4.33	9.35	4.53	0.36	3.83
ต้นทุนการให้บริการ	130.94	58.38	142.21	68.98	-11.27	-7.93
<b>กำไรขั้นต้น</b>	93.37	41.62	63.94	31.02	29.42	46.01
- ค่าใช้จ่ายในการบริการ	62.27	27.76	49.63	24.08	12.63	25.45
- รายได้ทางการเงิน	2.96	1.32	2.55	1.24	0.40	15.71
- ต้นทุนทางการเงิน	1.72	0.77	0.89	0.43	0.84	94.19
- รายได้(ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	-6.43	-2.87	-2.90	-1.41	-3.52	121.37
<b>กำไร (ขาดทุน) สุทธิ</b>	25.90	11.55	13.07	6.34	12.83	98.13

ผลการดำเนินงานประจำปี 2567 เปรียบเทียบกับปี 2566 รายได้รวมเพิ่มขึ้น 18.1 ล้านบาท หรือคิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 9 โดยรายได้หลักมาจากการให้บริการท่าเรือเพื่อขนถ่ายสินค้าและอุปกรณ์ จำนวน 214.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 17.8 ล้านบาท หรือคิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 9 จากสถานการณ์ราคาเหล็กที่ปรับตัวสูงขึ้นทำให้มีปริมาณสินค้าผ่านท่าเพิ่มขึ้นจากปี 2566 ร้อยละ 5 อีกทั้งยังมีรายได้จากการให้บริการธุรกิจ Offshore ซึ่งเป็นธุรกิจใหม่อีกจำนวน 14.5 ล้านบาท

ต้นทุนการให้บริการในปี 2567 เท่ากับ 130.9 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 11.3 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8 เมื่อเทียบกับรายได้รวมในปีเดียวกันมีสัดส่วนเป็นร้อยละ 58 ลดลงเมื่อเทียบกับปี 2566 ที่สัดส่วนร้อยละ 69 โดยหลักลดลงจากค่าเสื่อมราคาท่าเรือ A-B ซึ่งครบอายุการใช้งาน ส่งผลให้กำไรขั้นต้นในปี 2567 เท่ากับ 93.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 29.4 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 46

ค่าใช้จ่ายในการบริหารเท่ากับ 62.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 12.6 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 25 เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้รวมมีสัดส่วนร้อยละ 28 เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2566 ที่สัดส่วนร้อยละ 24 โดยเพิ่มขึ้นจากค่าใช้จ่ายพนักงาน ค่าที่ปรึกษา ค่าใช้จ่ายในการศึกษาโครงการ ค่าใช้จ่ายเพื่อธุรกิจ ค่ากิจกรรมประชาสัมพันธ์บริษัทฯ และสำรองหนี้สงสัยจะสูญ

ทำให้ในปี 2567 บริษัทฯ มีผลกำไรสุทธิ เท่ากับ 25.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2566 เท่ากับ 12.8 ล้านบาท

## ฐานะทางการเงิน

งบดุล	ปี 2567	ปี 2566	เพิ่ม (ลด)	% เพิ่ม (ลด)
สินทรัพย์รวม	998.99	1,047.93	-48.94	-4.90
หนี้สินรวม	67.16	61.99	5.16	7.69
ส่วนของผู้ถือหุ้น	931.84	985.94	-54.10	-5.81

### 1) สินทรัพย์

สินทรัพย์รวมของบริษัทฯ ในปี 2567 เท่ากับ 999 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 48.9 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 5 การเปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่เนื่องมาจากค่าเสื่อมราคา

### 2) หนี้สิน

หนี้สินในปี 2567 เท่ากับ 67.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2566 จำนวน 5.2 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8 โดยหนี้สินตามสัญญาเช่าเพิ่มขึ้น ในขณะที่หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีลดลง

### 3) ส่วนของผู้ถือหุ้น

ส่วนผู้ถือหุ้นเท่ากับ 931.8 ล้านบาท ลดลง 54.1 ล้านบาท จาก 985.9 ล้านบาท ในปี 2566 เกิดจากการจ่ายเงินปันผล

สรุปภาพรวมของผลประกอบการในปี 2567 เพิ่มขึ้นจากปีก่อนประมาณร้อยละ 98 อันสืบเนื่องจากลูกค้ากลุ่มหลักสหวิริยาได้มีการใช้บริการเพิ่มขึ้นจากความต้องการในอุตสาหกรรมเหล็กที่กระเตื้องขึ้น

ในส่วนของรายได้จากนอกกลุ่มนั้น การนำเข้าสินแร่มีมูลค่าเพิ่มขึ้นอย่างมาก เนื่องจากลูกค้าได้รับการต่อสัมปทานเหมือง นอกจากนี้ รายได้ที่เพิ่มขึ้นยังมาจากเรือ Rig และ Offshore Vessel

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

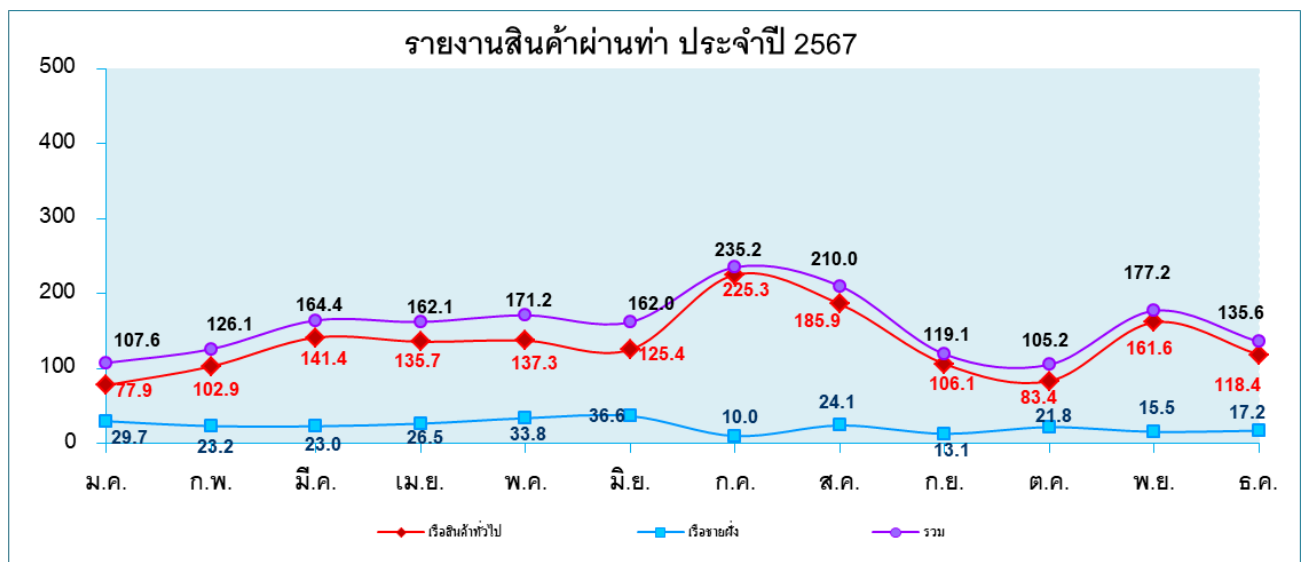
สำหรับรายได้รวมในปี 2566 ที่ผ่านมา บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 206.16 ล้านบาท โดยเป็นส่วนที่มาจาก การดำเนินงานและการให้บริการจำนวน 196.81 ล้านบาท และรายได้อื่นๆ จำนวน 9.35 ล้านบาท

## ประเภทรายได้

ประเภทรายได้	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	สัดส่วนรายได้
รายได้นำเข้า / ส่งออกจากตัวแทนเรือ	135.8	63%
รายได้นำเข้าจากผู้นำเข้า	69.0	32%
รายได้ส่งออกจากผู้ส่งออก	1.2	1%
รายได้อื่นๆ	8.6	4%
	214.6	100%

ปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือประจวบ ในปี 2567 พบว่ามีจำนวนรวม 1.89 ล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปี 2566 ที่มีปริมาณสินค้าผ่านท่า 1.79 ล้านตัน คิดเป็นอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 โดยปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าทั้งหมด ประกอบด้วย สินค้านำเข้า 1.57 ล้านตัน สินค้าส่งออก 0.05 ล้านตัน และสินค้าขนส่งภายในประเทศ จำนวน 0.27 ล้านตัน

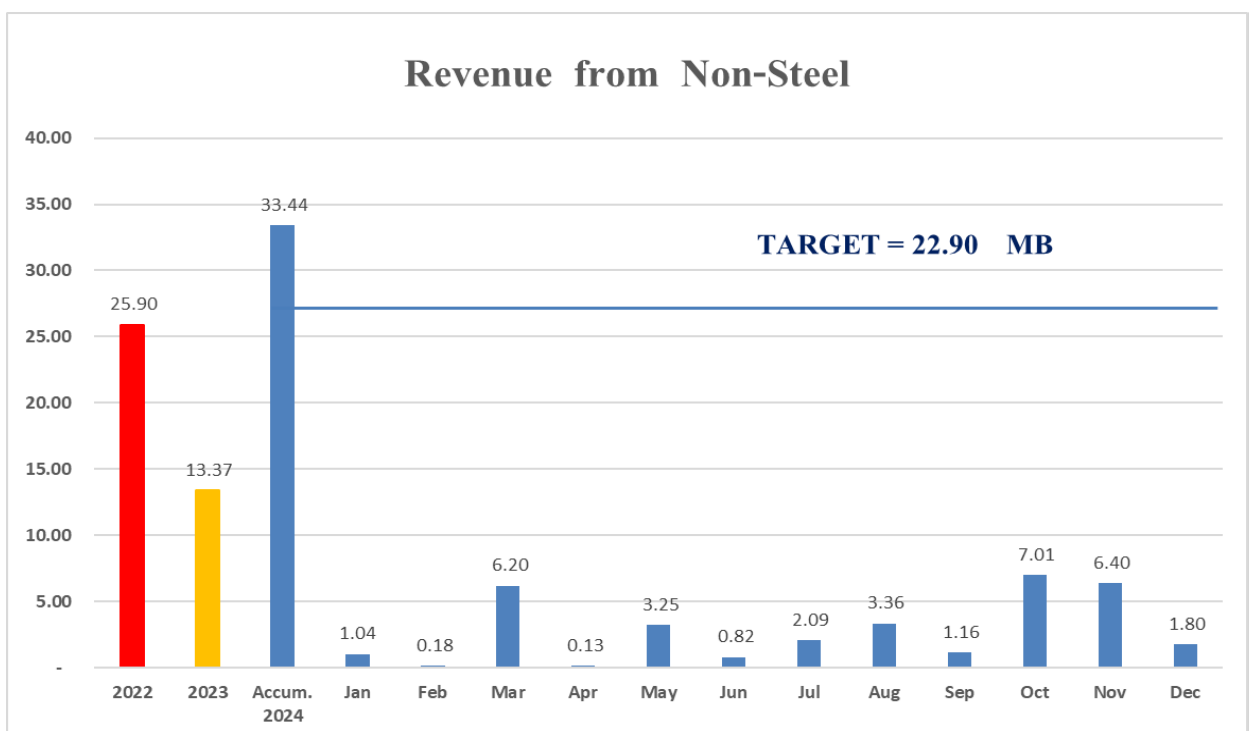
## รายงานปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ



## รายได้จากกิจกรรมนอกเครือปี 2567

รายได้นอกเครือ บริษัทตั้งเป้าหมายจะเพิ่มสัดส่วนขึ้นในทุกปี เพื่อลดการพึ่งพิงบริษัทแม่ และขยายธุรกิจรองรับการขนถ่ายและบริการอื่นๆ โดยปี 2567 ตั้งเป้าไว้ที่ 22.90 ล้านบาท จากสถานะเศรษฐกิจของปีที่ผ่านมาธุรกิจหลายธุรกิจอาจจะไม่สามารถดำเนินการได้เป็นผลให้ภาคธุรกิจหลายธุรกิจเริ่มขยับตัวอันเป็นผลให้รายได้เกินเป้าที่ตั้งไว้โดยในปี 2566 เรามีรายได้อยู่ที่ 33.44 ล้านบาท คิดเป็นอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 46.03

## รายได้นอกเครือ : เปรียบเทียบกับการประมาณการ



# แนวโน้มธุรกิจปี 2568

ที่มา : <https://www.krungsri.com/th/research/industry/summary-outlook/Thailand-industry-outlook-summary-2025-2027>

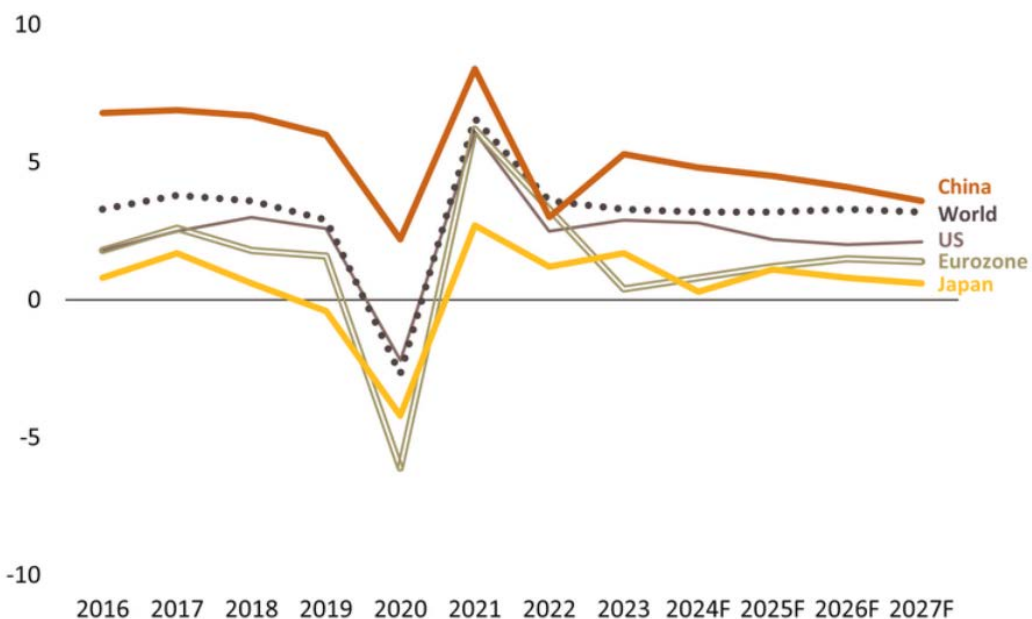
ภาพรวมแนวโน้มอุตสาหกรรมไทยในระยะ 3 ปีข้างหน้าจะพิจารณาครอบคลุมทั้งโอกาสและปัจจัยท้าทายที่สะท้อนความน่าสนใจ (Attractiveness) ในการทำธุรกิจของแต่ละอุตสาหกรรม ซึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยแวดล้อมทางเศรษฐกิจมหภาค และปัจจัยภายในเฉพาะด้านของอุตสาหกรรมนั้น

## ปัจจัยแวดล้อมทางเศรษฐกิจมหภาค

เศรษฐกิจโลกปี 2568-2570: มีแนวโน้มเติบโตอย่างค่อยเป็นค่อยไป ท่ามกลางทิศทางดอกเบี้ยขาลง แต่กระแสโลกาภิวัตน์ย้อนกลับและความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์อาจกดดันการค้าและการลงทุนทั่วโลก

เศรษฐกิจโลกในระยะ 3 ปีข้างหน้ามีแนวโน้มเติบโตเฉลี่ย 3.2% แม้ทรงตัวเมื่อเทียบกับปี 2566 แต่ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย 10 ปีในช่วงก่อนโควิด-19 ที่ราว 3.7% โดยมีปัจจัยหนุนจากการผ่อนคลายลงของเงินเฟ้อซึ่งจะช่วยเพิ่มกำลังซื้อของประชาชน ขณะเดียวกันยังเปิดทางให้ประเทศแกนหลักทยอยปรับลดอัตราดอกเบี้ยเพื่อหนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจและลดความเสี่ยงต่อภาวะถดถอย อย่างไรก็ตาม การเติบโตทางเศรษฐกิจจะถูกกดดันจากหลายปัจจัย อาทิ ผลพวงจากอัตราดอกเบี้ยที่อยู่ในระดับสูงเมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยในอดีตท่ามกลางภาระหนี้จำนวนมากของภาครัฐและภาคเอกชน นโยบายเศรษฐกิจสหรัฐฯ หลังจากที่นายโดนัลด์ ทรัมป์ ได้รับเลือกเป็นประธานาธิบดีอีกครั้ง แนวโน้มการชะลอตัวของเศรษฐกิจจีน ความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ทั้งในตะวันออกกลางและสงครามรัสเซีย-ยูเครน ซึ่งอาจนำไปสู่ภาวะชะงักงันด้านอุปทานและวิกฤตพลังงาน นอกจากนี้ การแบ่งขั้วทางเศรษฐกิจซึ่งนำโดยสหรัฐฯ และจีน ผ่านการกีดกันทางด้านภาษีและมีใช้ภาษีที่รุนแรงขึ้น อาจจุดชนวนสงครามการค้ารอบใหม่และตอกย้ำกระแสโลกาภิวัตน์ย้อนกลับ (Deglobalization) ซึ่งจะสร้างแรงกระเพื่อมต่อการค้าการลงทุนและเศรษฐกิจทั่วโลก

Figure 1: GDP Growth (%)



Source: IMF World Economic Outlook (October 2024)

**เศรษฐกิจสหรัฐฯ มีแนวโน้มเติบโตต่ำกว่าศักยภาพ** โดยคาดว่าจะเติบโตเฉลี่ย 2.1% (เทียบกับ 2.8% ในปี 2567 และต่ำกว่าศักยภาพระยะยาวที่ 2.3%) ด้านอัตราเงินเฟ้อ คาดว่าจะชะลอตัวลงสู่เป้าหมายที่ 2% ในปี 2568-2569 ทำให้ธนาคารกลางสหรัฐฯ (เฟด) สามารถปรับลดอัตราดอกเบี้ยนโยบายได้ต่อเนื่องถึงปี 2568 หลังจากที่เราเริ่มปรับลดครั้งแรกตั้งแต่เดือนกันยายน 2567 โดยคาดว่าอัตราดอกเบี้ยนโยบาย ณ สิ้นปี 2568 จะลดลงสู่ระดับ 3.50-3.75% ต่อปี แต่ยังคงสูงกว่าอัตราดอกเบี้ยระยะยาวที่ 3.0% ซึ่งสะท้อนว่านโยบายการเงินยังคงเข้มงวดและจะส่งผลกระทบต่อการเติบโตของเศรษฐกิจ นอกจากนี้ การรีไฟแนนซ์หนี้ที่จะเพิ่มขึ้นมากในปี 2568-2569 อาจทำให้เกิดการผิมนัดชำระหนี้มากขึ้นและกดดันกำลังซื้อของผู้บริโภคและรายได้ของธุรกิจไปอีก 2 ปีข้างหน้า ภายใต้ตลาดแรงงานที่เริ่มชะลอตัวและภาคการผลิตที่หดตัวต่อเนื่อง ขณะที่ยังคงมีความไม่แน่นอนเกี่ยวกับนโยบายสำคัญภายใต้การบริหารของนายโดนัลด์ ทรัมป์ อาทิ การปรับลดภาษีในประเทศครั้งใหญ่ การเก็บภาษีศุลกากรแบบก้าวกระโดด และมาตรการนเรนทศผู้อพยพ แม้บางนโยบายอาจหนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจในระยะสั้น แต่หลายนโยบายเพิ่มความเสี่ยงต่อภาวะฟองสบู่ เงินเฟ้อ และฐานะการคลังของสหรัฐฯ ในระยะข้างหน้า

**เศรษฐกิจยูโรโซนมีแนวโน้มฟื้นตัวต่ำและเปราะบาง** โดยคาดว่าในช่วงปี 2568-2570 เศรษฐกิจจะขยายตัวเฉลี่ยที่ 1.4% ต่อปี เทียบกับ 0.8% ในปี 2567 ขณะที่อัตราเงินเฟ้อจะชะลอตัวลงสู่ระดับ 2.1% ในปี 2568 และต่ำกว่า 2% ในปี 2569 ซึ่งจะเปิดโอกาสให้ธนาคารกลางยุโรป (ECB) ปรับลดอัตราดอกเบี้ยนโยบาย โดยคาดว่า ณ สิ้นปี 2568 อัตราดอกเบี้ยนโยบายจะลดลงสู่ระดับ 2.00% ต่อปี ทั้งนี้ แม้ว่าแรงกดดันจากเงินเฟ้อและดอกเบี้ยจะลดลง แต่เศรษฐกิจยังคงฟื้นตัวอ่อนแอท่ามกลางการหดตัวของภาคการผลิตที่ต่อเนื่อง แรงกระตุ้นจากภาคการคลังที่ลดน้อยลง แรงส่งจากการจัดกีฬาโอลิมปิกในฝรั่งเศสที่ค่อยๆ หายไป สินเชื่อที่เติบโตในระดับต่ำ ตลาดแรงงานที่ชะลอตัว และการบริโภคภาคเอกชนที่มีแนวโน้มซบเซาต่อเนื่อง (สะท้อนจากอัตราการออมของครัวเรือนที่เพิ่มขึ้นสูงสุดในรอบ 3 ปี) นอกจากนี้ ความเสี่ยงจากการกีดกันทางค้ากับจีนที่สูงขึ้นและความไม่แน่นอนของนโยบายเศรษฐกิจและการค้าโลก หลังจากที่มีนายโดนัลด์ ทรัมป์ ได้รับเลือกเป็นประธานาธิบดีสหรัฐฯ อีกครั้ง จะเป็นปัจจัยที่สร้างความเสี่ยงต่อการฟื้นตัวของยูโรโซนในช่วง 2-3 ปีข้างหน้า

**เศรษฐกิจญี่ปุ่นฟื้นตัวแบบค่อยเป็นค่อยไป** โดยมีภาคบริการเป็นแรงขับเคลื่อนหลัก โดยคาดว่าขยายตัวเฉลี่ยที่ 0.9% ต่อปีในช่วงปี 2568-2570 เทียบกับค่าเฉลี่ยช่วงก่อนโควิด-19 (ปี 2553-2562) ที่ 1.2% ขณะที่อัตราเงินเฟ้อมีแนวโน้มบรรลุเป้าหมายระยะยาวที่ 2% โดยมีแรงขับเคลื่อนสำคัญจากการเพิ่มขึ้นของค่าจ้างแรงงานและการขยายตัวของภาคบริการ ประกอบกับมาตรการภาครัฐที่เน้นเพิ่มความแข็งแกร่งด้านรายได้ให้กับภาคครัวเรือนและธุรกิจ โดยเมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2567 รัฐบาลญี่ปุ่นมีมติอนุมัติวงเงินกระตุ้นเศรษฐกิจมูลค่า 39 ล้านล้านเยน เพื่อบรรเทาค่าครองชีพ ช่วยเหลือครัวเรือนรายได้น้อย และส่งเสริมการลงทุน อย่างไรก็ตาม ภาคการผลิตและส่งออกโดยรวมคาดว่าจะเผชิญแรงกดดันจากเศรษฐกิจโลกที่โตต่ำ การแข่งขันที่สูงในอุตสาหกรรมยานยนต์ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจในระยะถัดไป ทั้งนี้ จากภาพรวมเศรษฐกิจและเงินเฟ้อที่ทยอยฟื้นตัวแบบค่อยเป็นค่อยไปจะเป็นปัจจัยที่ทำให้ธนาคารกลางญี่ปุ่น (บีโอเจ) ไม่เร่งรีบในการปรับนโยบายการเงิน โดยคาดว่าอัตราดอกเบี้ยนโยบาย ณ สิ้นปี 2568 จะอยู่ที่ 0.75-1.00%

**เศรษฐกิจจีนยังคงเผชิญแรงกดดันจากปัญหาเชิงโครงสร้างและความเสี่ยงจากปัจจัยภายนอก** โดยการเติบโตทางเศรษฐกิจของจีนมีแนวโน้มชะลอลงจาก 4.8% ในปี 2567 สู่ระดับเฉลี่ย 4.1% ต่อปีในช่วงปี 2568-2570 จากแรงกดดันหลายด้าน อาทิ กำลังการผลิตส่วนเกินในบางอุตสาหกรรม วิกฤตในภาคอสังหาริมทรัพย์ การว่างงานในกลุ่มคนหนุ่มสาว ภาระหนี้สินของรัฐบาลท้องถิ่นและภาคเอกชน ปัญหาสังคมผู้สูงอายุ และสภาพภูมิอากาศที่ขยายตัวต่ำลง ขณะที่ปัจจัยเสี่ยงจากภายนอกอาจบั่นทอนการเติบโตทางเศรษฐกิจในระยะข้างหน้า อาทิ สงครามการค้าและเทคโนโลยีที่ทวีความรุนแรงขึ้น รวมถึงความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ระหว่างจีนกับไต้หวัน และจีนกับสหรัฐฯ ที่อาจนำไปสู่การชะงักงันและการแยกตัวจากห่วงโซ่อุปทานโลกในอัตราเร่งขึ้น อย่างไรก็ตาม แรงหนุนสำคัญที่จะช่วยประคับประคองเศรษฐกิจจีนให้สามารถเติบโตต่อไปได้

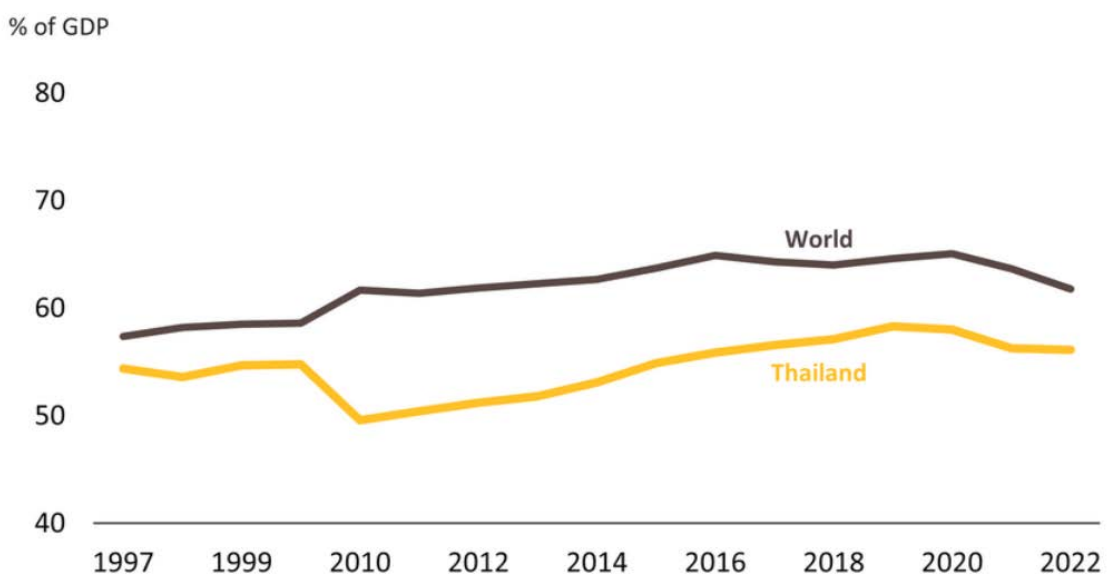
ประกอบด้วย มาตรการกระตุ้นการบริโภคและการลงทุน มาตรการบรรเทาภาระหนี้สินของรัฐบาลท้องถิ่น นโยบายทางการเงินแบบผ่อนคลายเป็นระยะ มีมาตรการด้านอสังหาริมทรัพย์ รวมถึงการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน ตลอดจนการสนับสนุนกำลังการผลิตที่มีคุณภาพใหม่ (New Quality Productive Forces) เช่น ยานยนต์ไฟฟ้า พลังงานไฮโดรเจน การเดินทางในอวกาศ และคอนแทคคอมพิวเตอร์

### การเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างของเศรษฐกิจโลก...มีผลต่อทิศทางธุรกิจ/อุตสาหกรรมในระยะข้างหน้า

ภาคบริการเพิ่มบทบาทในการขับเคลื่อนการเติบโตของเศรษฐกิจโลก โดยประเทศพัฒนาแล้วมีการขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยภาคบริการคิดเป็นสัดส่วน 70-80% ของ GDP นำโดยธุรกิจบริการสมัยใหม่ (Modern services) อาทิ บริการด้าน IT ลิขสิทธิ์ทางปัญญา และการเงิน ซึ่งใช้เทคโนโลยีและทักษะแรงงานขั้นสูง สำหรับภาคบริการของไทย แม้จะมีบทบาทเพิ่มขึ้น แต่สัดส่วนยังทรงตัวที่ระดับต่ำกว่า 60% ของ GDP มาอย่างยาวนาน (ภาพที่ 2) และอิงกับธุรกิจแบบดั้งเดิม (Traditional services) ซึ่งใช้แรงงานทักษะต่ำเป็นหลัก อาทิ ภาคค้าส่ง-ค้าปลีก โรงแรมและร้านอาหาร ขณะที่ Modern Services มีสัดส่วนเพียง 14% ของ GDP (ที่มา: ธปท.) และเพิ่งขยายตัวชัดเจนในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา

ภาคบริการสมัยใหม่มีส่วนสนับสนุนภาคการผลิตในห่วงโซ่มูลค่าของโลก (Global Value Chains: GVCs) โดยบริการหลายด้าน เช่น ด้านการขนส่ง การเงิน และ โทรคมนาคม รวมถึงแรงงานทักษะสูงที่ใช้ความรู้เฉพาะ จัดเป็นปัจจัยการผลิตขั้นกลาง (Intermediate input) ที่จำเป็นต่อภาคการผลิตเนื่องจากช่วยเพิ่มมูลค่าให้แก่สินค้าและเพิ่มประสิทธิภาพแก่อุตสาหกรรมการผลิต อย่างไรก็ตาม ศักยภาพของภาคบริการของไทยยังอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ค่อนข้างน้อย สะท้อนจากผลสำรวจขีดความสามารถด้านนวัตกรรมของ Global Innovation Index ปี 2567 ที่ไทยอยู่อันดับที่ 41 ขณะที่สิงคโปร์และมาเลเซียอยู่อันดับ 4 และ 33 ตามลำดับ นอกจากนี้ ไทยยังขาดแคลนแรงงานทั้งด้านจำนวนและคุณภาพ ขณะที่ภาคท่องเที่ยวซึ่งกลายเป็นเครื่องยนต์หลักขับเคลื่อนเศรษฐกิจในปัจจุบันสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่เศรษฐกิจได้ไม่มากนัก อีกทั้งกลุ่มธุรกิจด้าน Innovation startups ยังมีไม่เพียงพอที่จะขับเคลื่อนภาคบริการไปสู่ Modern services ได้ (ที่มา: ธปท.) ดังนั้น เศรษฐกิจไทยจึงควรเร่งปรับตัวสู่ภาคบริการที่ใช้นวัตกรรมสมัยใหม่ (Service innovation) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของประเทศไทยในเวทีโลก และสามารถเป็นแรงขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยอย่างยั่งยืน

Figure 2: Share of Service Sector in GDP



Source: World Bank, Office of the National Economic and Social Development Council (NESDC)

**ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีเพื่อรองรับเมกะเทรนด์ใหม่ๆ** การพัฒนาเทคโนโลยีมีความก้าวหน้าตลอดเวลาเพื่อตอบสนอง  
โจทย์การเปลี่ยนแปลงของเมกะเทรนด์ใหม่ๆ ที่เกิดขึ้นกับทุกภาคอุตสาหกรรมทั่วโลกในช่วงปี 2568-2573 โดยเฉพาะ  
เป้าหมายสู่การปล่อยคาร์บอนสุทธิเป็นศูนย์ (Net zero emission) ในระยะยาว (Startus-insights, 2024) **โดยเทคโนโลยี**  
**สำคัญที่ตอบโจทย์การเปลี่ยนแปลงของเมกะเทรนด์ในแต่ละภาคอุตสาหกรรมในระยะ 1-3 ปีข้างหน้า มีดังนี้**

- **ภาคเกษตรกรรม:** เทคโนโลยีการเกษตรที่มีความแม่นยำและเทคโนโลยีในการเพิ่มผลผลิต จะมีบทบาท  
สำคัญในการลดทอนผลกระทบจากสภาพภูมิอากาศที่จะแปรปรวนมากขึ้น และช่วยพัฒนากระบวนการ  
ผลิตทางการเกษตรโดยเน้นการใช้เชื้อเพลิงจากแหล่งพลังงานหมุนเวียนในภาคเกษตรมากขึ้น เพื่อลด  
ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- **ภาคการผลิตอาหารและเครื่องดื่ม:** เทคโนโลยีการเกษตรยั่งยืนและปัญญาประดิษฐ์ (AI) จะเข้ามา  
เชื่อมต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมด้านการบริโภคและโครงสร้างประชากร ไปสู่การบริหารจัดการด้าน  
กระบวนการผลิตและห่วงโซ่อุปทานด้านเกษตรอย่างครบวงจร ร่วมกับนวัตกรรมด้านสิ่งแวดล้อมที่จะเข้า  
มาช่วยลดขยะตลอดวงจรการผลิตและการบริโภค
- **ภาคการผลิตสินค้าอุตสาหกรรม:** เทคโนโลยีระบบหุ่นยนต์ IOT และ AI จะเข้ามาขับเคลื่อนสู่ยุค  
อุตสาหกรรม 5.0 ที่เน้นกระบวนการผลิตแบบอัจฉริยะโดยใช้ระบบสื่อสารความเร็วสูง เพื่อเพิ่ม  
ประสิทธิภาพการผลิตได้รวดเร็วและแม่นยำ ร่วมกับการประยุกต์ใช้ 3D printing ในขั้นตอนการปรับแต่ง  
สินค้าให้ตรงตามความต้องการเฉพาะบุคคลภายใต้ต้นทุนที่ต่ำลง
- **ภาคพลังงาน:** เทคโนโลยีการดักจับและกักเก็บคาร์บอน (Carbon Capture and Storage: CCS) และ  
เทคโนโลยีในการเปลี่ยนผ่านพลังงาน (Energy Transition) จากฟอสซิลสู่พลังงานหมุนเวียน จะช่วยเพิ่ม  
ประสิทธิภาพทั้งด้านการผลิตและการจัดเก็บกระแสไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียน รวมถึงการนำพลังงาน  
บางส่วนกลับมาใช้ใหม่ เพื่อตอบโจทย์กระแส ESG
- **ภาคก่อสร้าง:** เทคโนโลยีด้านวัสดุยั่งยืนและอาคารสีเขียว (Sustainable materials and green buildings)  
เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนในภาคก่อสร้างจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของเมือง โดยพัฒนาโครงสร้าง  
สำเร็จรูปแบบ Modular จากวัสดุที่ยั่งยืน
- **ภาคสิ่งแวดล้อม:** เทคโนโลยีด้าน Remote Sensing จากดาวเทียมเพื่อสำรวจป่าไม้ระยะไกล จะทำงาน  
ร่วมกับ AI เพื่อเพิ่มความแม่นยำในการประเมินคาร์บอนเครดิตจากปริมาณคาร์บอนที่กักเก็บได้ผ่าน  
แพลตฟอร์มดิจิทัล และลดต้นทุนการสำรวจภาคสนาม

#### **ภาคการบริการสาขาต่างๆ อาทิ**

- **ขนส่งและโลจิสติกส์:** Blockchain และ IoT จะช่วยเชื่อมต่อบริบบการติดตาม (Hyper-Connected  
World) และเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการด้านโลจิสติกส์ที่ซับซ้อนให้เกิดความโปร่งใสและแม่นยำ  
ร่วมกับการใช้โดรนอัจฉริยะในการขับเคลื่อนระบบขนส่งสินค้าที่ใช้ยานยนต์ไร้คนขับแบบอัตโนมัติเพื่อ  
ลดปริมาณก๊าซเรือนกระจกในระยะยาว

- **สุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี:** AI และ Big data ร่วมกับเทคโนโลยีสวมใส่ด้านสุขภาพ (Wearable health technology) จะกระตุ้นการพัฒนานวัตกรรมด้านสุขภาพดิจิทัลที่เหมาะสมกับความต้องการเฉพาะบุคคลเพื่อการป้องกันก่อนเกิดโรค เช่น การแพทย์ทางไกล (Telemedicine) โดยเฉพาะการดูแลสุขภาพของประชากรสูงวัยและการบรรเทาโรคไม่ติดต่อเรื้อรังต่างๆ รวมถึงโอกาสในการนำข้อมูลมาใช้ในขั้นตอนการวิจัยพัฒนายาและเวชภัณฑ์ที่เหมาะสมกับการรักษาเฉพาะโรค
- **คำปลีก:** AI จะมีบทบาทมากขึ้นในการสร้างประสบการณ์ซื้อปิ้งที่ตรงกับความต้องการเฉพาะบุคคล โดยเพิ่มช่องทางในการเชื่อมต่อระหว่างตลาดอีคอมเมิร์ซกับห่วงโซ่อุปทานได้กว้างขวางและรวดเร็วมากขึ้นเพื่อรองรับพฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลง
- **บริการอำนวยความสะดวก:** AI, IoT Robotics และ Edge-Cloud Computing จะถูกนำมาประยุกต์ใช้ร่วมกันเพื่อออกแบบรูปแบบบริการเฉพาะเจาะจงผ่านแพลตฟอร์ม เพื่อเพิ่มปริมาณใช้บริการ (Traffic) รวมถึงการช่วยงานบริการที่เสี่ยงอันตรายซึ่งยังขาดแคลนแรงงาน

#### Box A

#### เทรนด์การใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ในอุตสาหกรรมการเงิน

เทคโนโลยีสมัยใหม่ได้เปลี่ยนแปลงอุตสาหกรรมการเงินไปอย่างมาก และกลายเป็นปัจจัยสำคัญที่มีบทบาทในการวางกลยุทธ์ทางธุรกิจไปจนถึงการให้บริการลูกค้า โดยเทคโนโลยีที่คาดว่าจะมีบทบาทสำคัญในภาคการเงินในช่วง 3 ปีข้างหน้า ได้แก่

- **Artificial Intelligence (AI) และ Generative AI (GenAI)** เป็นเทคโนโลยีที่ปฏิวัติทั้งในด้านการดำเนินงานและประสิทธิภาพของผู้บริโภคที่มีต่อสินค้าและบริการ สำหรับในภาคการเงิน AI และ Machine Learning มีบทบาทสำคัญในการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึก อาทิ วิเคราะห์การลงทุน ประเมินความเสี่ยงของลูกค้า ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการให้สินเชื่อ นอกจากนี้ ยังช่วยยกระดับประสบการณ์ของลูกค้าในการตอบคำถามหรือให้คำปรึกษาแบบเรียลไทม์ ผ่านการเป็นผู้ช่วยเสมือน (Virtual assistant) และแชทบอทอัจฉริยะ (Smart chatbot) ที่เข้ามา อุตสาหกรรมต่างๆ เริ่มใช้ AI ช่วยวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อออกแบบผลิตภัณฑ์หรือบริการให้ตรงกับความต้องการของลูกค้ามากขึ้นด้วย
- **Cloud computing** ช่วยให้สถาบันการเงินสามารถเก็บ ประมวลผล และวิเคราะห์ข้อมูลผ่านระบบอินเทอร์เน็ทจากที่ใดก็ได้ เป็นการเพิ่มความยืดหยุ่นแก่ธุรกิจในการบริหารจัดการข้อมูลขนาดใหญ่ ซึ่งเทคโนโลยี Cloud computing เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดการพลิกโฉมทางดิจิทัล (Digital transformation) ในภาคการเงิน และเป็นรากฐานสำคัญของธุรกิจธนาคารในศตวรรษที่ 21 เนื่องจากช่วยเพิ่มความคล่องตัว (Agility) ในการดำเนินงาน สถาบันการเงินทั่วโลกจึงสามารถขยายตัวสู่ตลาดใหม่ได้อย่างรวดเร็ว เชื้อให้เกิดนวัตกรรมทางการเงิน รวมถึงช่วยประหยัดต้นทุนรวมทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (Total IT costs) ได้ถึงร้อยละ 15 ในช่วงเวลา 5 ปี
- **Intelligent automation** เป็นการผสมผสานการทำงานของ AI ร่วมกับเทคโนโลยีระบบอัตโนมัติ (Automation) เพื่อให้ได้ประสิทธิภาพการทำงานที่ใกล้เคียงมนุษย์ยิ่งขึ้น นอกจากช่วยลดข้อผิดพลาดที่เกิดจากมนุษย์ (Human error) ยังช่วยเพิ่มความเร็วทั้งในการทำงานและการให้บริการลูกค้า และช่วยประหยัดต้นทุนการดำเนินงาน ซึ่งในอุตสาหกรรมการเงินเริ่มประยุกต์ใช้เทคโนโลยีนี้ในกระบวนการทำงานบ้างแล้ว อาทิ การประมวลผลข้อมูลในเอกสารที่ใช้ในกระบวนการอนุมัติสินเชื่อ ขั้นตอนการทำความรู้จักลูกค้า (KYC) และการป้องกันการฟอกเงิน (AML)
- **Quantum computing** เป็นเทคโนโลยีประมวลผลข้อมูลโดยใช้หลักการของกลศาสตร์ควอนตัมเพื่อประมวลผลข้อมูลจำนวนมากได้ภายในเวลาเพียงเสี้ยววินาที จึงช่วยเพิ่มความเร็วในกระบวนการทำงานของภาคการเงิน โดย McKinsey คาดว่าภายในปี 2578 การประยุกต์ใช้ Quantum computing ในภาคการเงินจะสร้างมูลค่าได้ถึง 622 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (หรือประมาณ 22 ล้านล้านบาท) โดยเมื่อนำเทคโนโลยี AI มาใช้ร่วมกับ Quantum computing ก็จะสามารถทำงานที่ซับซ้อนมากขึ้นได้อย่างรวดเร็วขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการตรวจจับธุรกรรมที่เข้าข่ายฉ้อโกง (Fraud detection) ตลอดจนการประเมินคะแนนเครดิตของผู้สินเชื่อ (Credit scoring) เป็นต้น
- **Advanced cybersecurity** ตามหลัก Zero Trust เพื่อยกระดับการป้องกันการถูกโจมตีทางไซเบอร์ (Cyberattack) ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นและนำมาซึ่งความเสียหายมูลค่ามหาศาล โดย Zero Trust เป็นเทคโนโลยีรักษาความปลอดภัยขั้นสูงที่ลดความเสี่ยงทางไซเบอร์และการรั่วไหลของข้อมูลได้ดี เนื่องจากผู้ใช้งานจะสามารถเข้าถึงเครือข่าย ระบบ หรือข้อมูลได้ตามสิทธิ์เท่านั้น และต้องยืนยันตัวตนหลายขั้นตอน (Multi-factor Authentication) อย่างไรก็ตาม การประยุกต์ใช้ Zero Trust ต้องใช้งบประมาณจำนวนมากเพื่อปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้าน IT และอาจสูญเสียความคล่องตัวในการทำงานหรือการให้บริการลูกค้าบ้างเพื่อแลกกับความปลอดภัยที่รัดกุมขึ้น

นอกจากนี้ เทคโนโลยีใหม่ๆ ยังถูกนำมาประยุกต์ใช้เพื่อตอบโต้ภัยด้านสิ่งแวดล้อมในภาคการเงินในหลายช่องทางมากขึ้น อาทิ การใช้ AI และบล็อกเชนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการวิเคราะห์ข้อมูลและตรวจสอบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำในกระบวนการจัดสรรเงินทุนเพื่อสิ่งแวดล้อม (Green Financing) ตลอดจนการนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อลดการใช้พลังงานและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกซึ่งช่วยสร้างผลกระทบเชิงบวกต่อสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

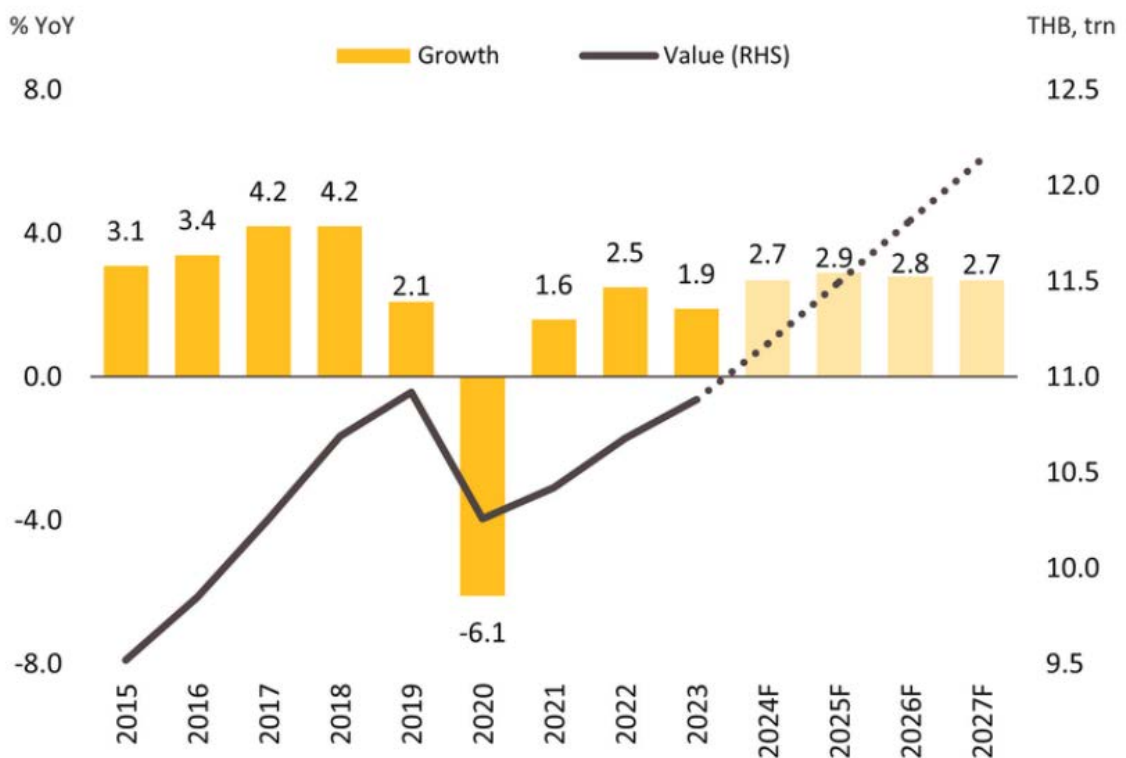
การขับเคลื่อนธุรกิจสู่เป้าหมายลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero) ทำให้ผู้ประกอบการต้องเร่งปรับตัวพร้อมรับภาระต้นทุนที่จะเพิ่มขึ้น จากกฎระเบียบหรือมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่มีแนวโน้มเข้มงวดมากขึ้นและครอบคลุมถึงความรับผิดชอบของภาคธุรกิจต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตลอดห่วงโซ่การผลิต ปัจจุบันมาตรการที่มีการบังคับใช้แบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

- มาตรการที่กำหนดให้ธุรกิจต้องรายงานปริมาณคาร์บอนและรับภาระต้นทุนการปล่อยคาร์บอน เช่น (1) มาตรการปรับคาร์บอนก่อนข้ามพรมแดน (CBAM) ในสหภาพยุโรป ซึ่งมีผลบังคับใช้มาตั้งแต่เดือนตุลาคม 2566 สำหรับสินค้า 6 กลุ่ม ได้แก่ ซีเมนต์ ไฟฟ้า ปุ๋ย เหล็กและเหล็กกล้า อะลูมิเนียม และไฮโดรเจน ทำให้ผู้ส่งออกสินค้าเหล่านี้อาจมีภาระต้องจ่ายราคาคาร์บอนหลังปี 2569 เป็นต้นไป ในขณะที่ประเทศอื่นๆ เช่น สหรัฐฯ สหราชอาณาจักร ออสเตรเลีย และแคนาดา อยู่ระหว่างพิจารณานำมาตรการที่คล้ายคลึงกับ CBAM มาใช้เช่นกัน และ (2) การชดเชยและการลดคาร์บอนสำหรับการบินระหว่างประเทศ (CORSA) ภาคบังคับตั้งแต่ปี 2570 เป็นต้นไป จะเพิ่มภาระต้นทุนแก่อุตสาหกรรมการบินทั่วโลก
- มาตรการที่กำหนดให้มีการตรวจสอบด้านความยั่งยืนของการดำเนินธุรกิจตลอดห่วงโซ่อุปทาน เช่น กฎหมายว่าด้วยสินค้าที่ปลอดจากการตัดไม้ทำลายป่า (EUDR) และกฎหมายการสอบทานธุรกิจด้านความยั่งยืน (CSDDD) ของสหภาพยุโรป ซึ่งอยู่ในระยะเปลี่ยนผ่านสู่ภาคบังคับในอีก 1-3 ปีข้างหน้า โดยเฉพาะ CSDDD มีแนวโน้มเกิดขึ้นในอีกหลายประเทศ (อาทิ เยอรมนี รัฐแคลิฟอร์เนียของสหรัฐฯ และนอร์เวย์) ทำให้ผู้ประกอบการไทยที่เป็นคู่ค้าต้องตรวจสอบและปรับตัวตามกฎหมายเหล่านี้เช่นกัน

## เศรษฐกิจไทยปี 2568-2570 : เติบโตเฉลี่ยเข้าใกล้ระดับศักยภาพท่ามกลางแรงกดดันจากภายในและภายนอกประเทศ

คาดว่าเศรษฐกิจไทยจะขยายตัวเฉลี่ย 2.8% ต่อปี โดยฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไปหลังจากที่คาดว่าจะเติบโต 2.7% ในปี 2567 (ภาพที่ 15) ซึ่งยังคงเติบโตในอัตราต่ำกว่าค่าเฉลี่ยในช่วง 10 ปีก่อนเกิดการระบาดโควิด-19 (ปี 2553-2562) ที่ 3.6% โดยมีปัจจัยสนับสนุนสำคัญ ได้แก่ (1) ภาคการท่องเที่ยวที่ฟื้นตัวต่อเนื่อง ซึ่งคาดว่าจะกลับไปสู่ระดับก่อนการระบาดของโควิด-19 ที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ 40 ล้านคนในปี 2568 และปรับเพิ่มเป็น 43-45 ล้านคนในปี 2569-2570 (2) การเติบโตของการบริโภคภาคเอกชนตามการฟื้นตัวของภาคท่องเที่ยว และมาตรการสนับสนุนการใช้จ่ายในประเทศจากภาครัฐ (3) การใช้จ่ายภาครัฐที่จะยังมีบทบาทต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ สะท้อนจากการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีแบบขาดดุลสูงถึง 4.5% ของ GDP ในปีงบประมาณ 2568 ก่อนจะทยอยลดการขาดดุลเหลือ 3.4 และ 3.2% ของ GDP ในปีงบประมาณ 2569 และ 2570 ตามลำดับ (4) การเติบโตของการลงทุนภาคเอกชนจากการขยายโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีและเศรษฐกิจดิจิทัล การหลีกเลี่ยงความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ที่หนุนการย้ายฐานการผลิตบางอุตสาหกรรมมายังอาเซียนและไทย กอปรกับการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย อาทิ ยานยนต์ไฟฟ้า อาหารแห่งอนาคต และพลังงานหมุนเวียน รวมถึงธุรกิจ Health & Wellness (5) การส่งออกของไทยแม้อาจเติบโตต่ำตามการชะลอตัวของเศรษฐกิจประเทศคู่ค้า แต่ยังมีโอกาสขยายตัวจากความต้องการสินค้ากลุ่มอาหารและเกษตร รวมทั้งหากมีการทำข้อตกลงการค้าเสรีเพิ่มเติมจะเป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่ช่วยสร้างโอกาสการเติบโตในระยะยาว สำหรับอัตราดอกเบี้ยนโยบายของไทย คาดว่า ธปท.มีแนวโน้มจะปรับลดอัตราดอกเบี้ยนโยบายลง 0.25% สู่ระดับ 2.00% ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2568 และอาจปรับลดได้อีก 0.50% ในช่วงปี 2569-2570 เพื่อสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง

Figure 15: Thailand's Real GDP



Source: NESDC, Forecast by Krungsri Research

## คลื่นใหม่ของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานหนุนาการลงทุนภาคเอกชน

ภาครัฐมีแนวโน้มเร่งดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่หลังจากเผชิญปัญหาความล่าช้าของการดำเนินการงบประมาณปี 2567 ที่ส่งผลให้โครงการก่อสร้างภาครัฐหดตัวรุนแรง โดยช่วงปี 2568-2570 โครงการขนาดใหญ่ ทั้งโครงการเดิมและโครงการใหม่ จะเริ่มมีการลงทุนก่อสร้างเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมทั้งขยายงานโครงการเดิม เพื่อเพิ่มศักยภาพและรองรับการเติบโตของพื้นที่ต่างๆ ในอนาคต ซึ่งจะเหนี่ยวนำให้เกิดการลงทุนในธุรกิจเกี่ยวเนื่อง อาทิ ธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง อสังหาริมทรัพย์ ขนส่งและโลจิสติกส์ โดยเฉพาะโครงการใหม่ขนาดใหญ่ 2 โครงการซึ่งคาดว่าจะอยู่ในแผนงบประมาณปี 2568 ที่ภาครัฐหวังผลักดันให้เกิดการลงทุนขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ได้แก่ (1) โครงการเอนเตอร์เทนเมนต์ คอมเพล็กซ์ในหลายพื้นที่ยุทธศาสตร์ มูลค่าการลงทุนรวม 3-5 แสนล้านบาท โดยจะมีพื้นที่ก่อสร้างคาสิโนสัดส่วน 10% ของพื้นที่ทั้งหมด และ (2) โครงการสร้อยไข่มุกอ่าวไทย เพื่อแก้ไขปัญหาชายฝั่งถูกกัดเซาะและป้องกันน้ำท่วมกรุงเทพฯ รวมถึงสร้างพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ เป็นต้น

สำหรับโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่เพื่อเสริมศักยภาพของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) จะเร่งดำเนินงานในขั้นตอนการก่อสร้าง ประกอบด้วย (1) โครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ช่วงที่ 1 (การสร้างท่าเรือใหม่ขนส่งก๊าซธรรมชาติและปิโตรเคมี) คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จตามแผนภายในปี 2570 (2) โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 คาดว่าจะเปิดดำเนินการท่าเทียบเรือ F (เน้นขนส่งสินค้าอุตสาหกรรม) เป็นลำดับแรกภายในปี 2570 และ (3) โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินที่ล่าช้าในช่วงที่ผ่านมา คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ในปี 2568 ทั้งนี้ การเร่งลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานจะหนุนโอกาสการลงทุนใหม่เพื่อยกระดับห่วงโซ่อุปทานของไทยในอุตสาหกรรมที่เน้นการใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และรักษาจุดยืนของอุตสาหกรรมไทยในห่วงโซ่มูลค่าโลก

Table 1: Major Infrastructure Project Value, from 2025 onwards (THB, m)

โครงการที่อยู่ระหว่าง ครม.พิจารณา	มูลค่าโครงการ	โครงการระหว่างศึกษา/ออกแบบ	มูลค่าโครงการ
รถไฟความเร็วสูง เฟส 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย	341,351	อาคารผู้โดยสาร ด้านทิศใต้ สุวรรณภูมิ	120,000
รถไฟทางคู่ เฟส 2 จำนวน 6 เส้นทาง	297,926	ท่าอากาศยานอันดามัน	80,000
มอเตอร์เวย์ สายบางขุนเทียน – บางบัวทอง	56,035	ท่าอากาศยานล้านนา	70,000
มอเตอร์เวย์ สายรังสิต - บางปะอิน (ส่วนต่อขยายดอนเมือง-โทลล์เวย์)	31,358	มอเตอร์เวย์ วงแหวนรอบ 3 ฝั่งตะวันออก	69,950
มอเตอร์เวย์ สายบางบัวทอง – บางปะอิน	16,986	มอเตอร์เวย์ สายนครปฐม – ปากท่อ	43,000
ทางด่วนชั้นที่ 3 ถ.ประเสริฐมนูกิจ - ถ.วงแหวนตะวันออก	16,960	ทางด่วน สายเมืองใหม่ – เกาะแก้ว –กะตุ้	35,800
ทางด่วน สายกะตุ้ – ปาดอง	16,190	ทางด่วน สายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	21,892
รถไฟสายสีแดงอ่อน ช่วงศิริราช - ดลิ่งชัน - ศาลายา	15,176	ขยายท่าอากาศยานเชียงใหม่และภูเก็ต	21,000
รถไฟสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - ม.ธรรมศาสตร์ รังสิต	6,474	ท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ เกาะสมุย	12,172
		อาคารผู้โดยสารหลัก ด้านทิศตะวันออก สุวรรณภูมิ	10,000
		สะพานรถไฟความเร็วสูงข้ามแม่น้ำโขง	2,000

Source: bangkokbiznews, manager online, thansettakij as of September 2024

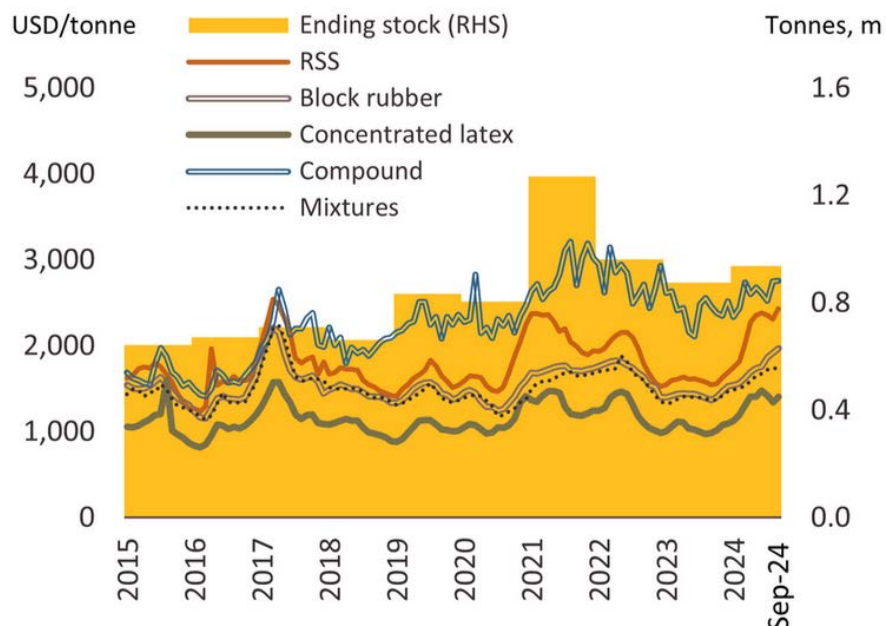
## อุตสาหกรรมเกษตร

ยางพารา

สถานการณ์ปี 2567

- ในช่วง 9 เดือนแรก ดัชนีผลผลิตยางธรรมชาติลดลง -0.6% YoY สอดคล้องกับดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางที่ลดลง ได้แก่ ยางแผ่น (-13.4% YoY) ยางแท่ง (-2.1% YoY) น้ำยางข้น (-3.4% YoY) และยางผสม (-26.6% YoY) ผลจากสภาพอากาศที่ร้อนขึ้นและปริมาณฝนที่ลดลงในช่วงเข้าสู่ภาวะเอลนีโญและปัญหาโรคใบร่วงยางพารา ขณะที่กำลังซื้อจากประเทศคู่ค้าชะลอตัวตามภาวะเศรษฐกิจ ส่งผลให้ความต้องการวัตถุดิบของประเทศคู่ค้าหดตัว โดยปริมาณส่งออกลดลง -6.6% YoY อยู่ที่ 3.2 ล้านตัน โดยหดตัวเกือบทุกผลิตภัณฑ์หลัก ได้แก่ ยางแผ่นอยู่ที่ 0.3 ล้านตัน (-7.3% YoY) น้ำยางข้นอยู่ที่ 0.5 ล้านตัน (-13.8% YoY) ยางผสมอยู่ที่ 0.9 ล้านตัน (-31.0% YoY) ส่วนทางกับยางแท่งซึ่งอยู่ที่ 1.4 ล้านตัน (+25.1% YoY) และยางคอมพาวด์อยู่ที่ 8.5 หมื่นตัน (+2.2% YoY) แรงหนุนจากความต้องการใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าของจีนที่ขยายตัวสูง อย่างไรก็ตาม ผลผลิตยางโลกที่หดตัวในอัตราสูงกว่าความต้องการ ทำให้ราคาขายส่งออกเพิ่มขึ้นกว่า 23.8% YoY หนุนให้มูลค่าส่งออกขยายตัว 15.6% YoY อยู่ที่ 5.4 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ
- จากปัจจัยข้างต้นทำให้คาดว่าปี 2567 ปริมาณการผลิตยางพาราชั้นกลางจะอยู่ที่ 4.9-5.0 ล้านตัน หดตัวที่ -3.5% ถึง -4.5% จากภาวะเอลนีโญและโรคใบร่วงยางพารา เช่นเดียวกับปริมาณการบริโภคในประเทศคาดว่าจะหดตัว -3.0% ถึง -6.0% ตามการหดตัวของภาคการผลิตยานยนต์ และภาคก่อสร้าง ส่วนปริมาณส่งออกจะหดตัว -6.0% ถึง -7.0% อยู่ที่ 4.1-4.2 ล้านตัน จากผลิตภัณฑ์ยางผสม น้ำยางข้น และยางแผ่น ตามการหดตัวของภาคการผลิตในตลาดจีน ส่วนราคาส่งออกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น 23.5-24.5% ตามอุปทานทั้งไทยและโลกที่ลดลง ประกอบกับต้นทุนพลังงานยังสูงตามราคาน้ำมันดิบ ส่งผลให้มูลค่าส่งออกมีแนวโน้มขยายตัว 16.0-17.0% อยู่ที่ 7.1-7.2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ

Figure 1: Thailand Ending Stock and Rubber Export Prices



Source: DOA, OAE, DIT, World Bank, Krungsri Research

- ผลผลิตยางพารามีแนวโน้มขยายตัวเฉลี่ย 2.0-3.0% ต่อปี ปัจจัยหนุนจาก (1) ต้นยางพาราที่ปลูกช่วงก่อนหน้าเข้าสู่ช่วงอายุที่ให้ผลผลิตน้ำยางต่อไร่สูง (2) สภาพอากาศและปริมาณฝนที่เอื้ออำนวยทำให้ผลผลิตต่อไร่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น และ (3) ระดับราคาที่ยังสูงขึ้นจูงใจให้เกษตรกรกรีดยางและบำรุงรักษาต้นยางเพื่อเพิ่มผลผลิต
- อุปสงค์โดยรวมคาดว่าจะขยายตัว โดยปริมาณการบริโภคในประเทศมีแนวโน้มเติบโต 2.5-3.5% ต่อปี แรงหนุนจาก (1) ความต้องการในอุตสาหกรรมต่อเนื่องโดยเฉพาะยานยนต์และชิ้นส่วน (2) ความต้องการในภาคก่อสร้างทั้งภาครัฐและเอกชนที่น้ำจะฟื้นตัว และ (3) มาตรการภาครัฐในการดูดซับผลผลิตเพื่อรักษาเสถียรภาพราคา ปริมาณส่งออกคาดว่าจะขยายตัว 2.5-3.5% ต่อปี แรงหนุนจาก (1) กำลังซื้อที่คาดว่าจะฟื้นตัวตามภาวะเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้า (2) ความต้องการวัตถุดิบของอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องของประเทศคู่ค้าที่กลับมาฟื้นตัวโดยเฉพาะยานยนต์ ยางรถยนต์ และชิ้นส่วน และ (3) การสต็อกวัตถุดิบยางพาราเพื่อรองรับภาคการผลิตที่ฟื้นตัว ทั้งนี้ แนวโน้มปริมาณส่งออกจำแนกรายผลิตภัณฑ์เป็นดังนี้

- ยางแผ่นรมควัน: คาดขยายตัวต่ำ 2.5-3.5% ต่อปี แม้ยางแผ่นของไทยจะมีมาตรฐานสูง แต่เริ่มเสียส่วนแบ่งตลาดให้กับประเทศเพื่อนบ้าน (CLMV) มากขึ้น

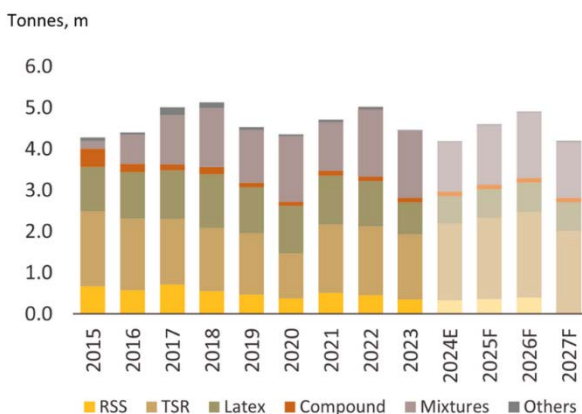
- ยางแท่ง: คาดเติบโต 2.0-3.0% ต่อปี ตามการขยายตัวของอุตสาหกรรมต่อเนื่อง อาทิ ยานยนต์ (โดยเฉพาะรถไฟฟ้า) ยางรถยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์

- น้ำยางข้น: คาดขยายตัวเล็กน้อย 1.0-2.0% ต่อปี จากอุปสงค์ถุงมือยาง และผลิตภัณฑ์ทางการแพทย์ที่มีอยู่ แม้จะชะลอหลัง COVID-19 คลี่คลาย

- ยางคอมพาวด์: คาดเติบโตต่ำ 0.5-1.5% ต่อปี ททยอยฟื้นตัวตามภาคการผลิตของประเทศคู่ค้าสำคัญ อาทิ อินเดีย สหรัฐฯ จีน และยุโรป

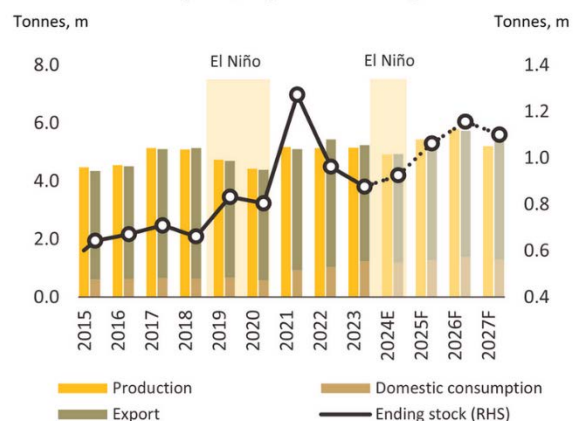
- ยางผสม: คาดเติบโต 3.5-4.5% ต่อปี โดยขยายตัวในอุตสาหกรรมยานยนต์ ยางล้อ และชิ้นส่วนยานยนต์เป็นหลัก ทั้งนี้ยางผสมสามารถประยุกต์ใช้ได้หลายอุตสาหกรรม ซึ่งเติบโตตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจจีนที่เป็นผู้นำเข้าหลัก

Figure 2: Thailand Rubber Exports (By Product)



Source: MOC, forecast by Krungsri Research

Figure 3: Thailand Rubber Production, Consumption, Export and Ending Stock

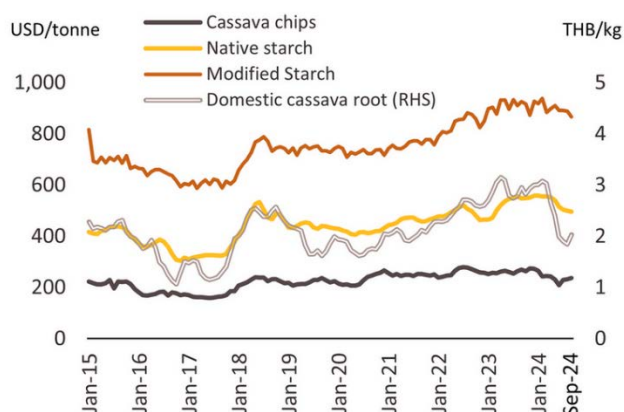


Source: OAE, DOA, MOC, forecast by Krungsri Research

**มันสำปะหลัง**  
**สถานการณ์ปี 2567**

- ในช่วง 9 เดือนแรก ดัชนีผลผลิตหัวมันสดหดตัว -11.2% YoY โดยมีแรงกดดันจาก (1) ผลกระทบของภัยแล้งจากปรากฏการณ์เอลนีโญ (2) ปัญหาโรคใบด่างมันสำปะหลังที่ส่งผลให้ผลผลิตและผลผลิตต่อไร่ลดลง และ (3) เกษตรกรขาดแคลนท่อนพันธุ์เพาะปลูกจากภัยธรรมชาติ โรคและแมลงระบาด ทำให้เกิดปัญหาการขาดแคลนอุปทาน (Supply shortage) และมีผลต่อปริมาณการส่งออกบางผลิตภัณฑ์
- ปริมาณส่งออกมันเส้นหดตัว -58.4% YoY เนื่องจาก (1) จีนหันไปใช้ข้าวโพด GMO เพื่อความมั่นคงทางอาหาร และเอทานอลจากถ่านหินเพื่อใช้ในภาคพลังงานซึ่งมีอุปทานเพียงพอ เพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้ามันเส้น (2) ปัญหาขาดแคลนวัตถุดิบของไทยทำให้การส่งออกไปจีนซึ่งเป็นตลาดหลักหดตัว นอกจากนี้ การที่เกษตรกรเร่งเก็บเกี่ยวผลผลิตในช่วงอุปทานตึงตัวจากภัยแล้ง ทำให้คุณภาพและเปอร์เซ็นต์เชื้อแป้งต่ำ ส่งผลให้ราคาส่งออกปรับลดลง -9.0% YoY โดยมูลค่าส่งออกอยู่ที่ 409.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (-62.1% YoY)
- ปริมาณส่งออกผลิตภัณฑ์แป้งมันสำปะหลังขยายตัว 14.5% YoY โดยจีนซึ่งเป็นตลาดหลักยังคงมีความต้องการเพิ่มขึ้น 7.7% YoY เพื่อใช้ในอุตสาหกรรมต่อเนื่องในประเทศ ขณะที่อินโดนีเซียซึ่งเป็นตลาดรองขยายตัวกว่า 336.5% YoY โดยเร่งนำเข้าเพื่อทดแทนผลผลิตที่ลดลงทั้งจากภัยแล้งและโรคใบด่างฯ ส่งผลให้ระดับราคาส่งออกผลิตภัณฑ์แป้งมันสำปะหลังเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 9.9% YoY
- ในช่วงที่เหลือของปี แม้ว่าความต้องการจากตลาดทั้งในและต่างประเทศจะยังคงสูงเพื่อนำไปใช้ในอุตสาหกรรมต่อเนื่อง อาทิ อาหาร เอทานอล อุตสาหกรรม แต่การลดลงของพื้นที่เพาะปลูกจากการขาดแคลนท่อนพันธุ์โรคระบาดใบด่างฯ และความเสียหายจากภัยแล้ง ทำให้คาดว่าปี 2567 ผลผลิตหัวมันสดจะอยู่ที่ 26.8-27.1 ล้านตันหดตัว -11.5% ถึง -12.5% จากที่หดตัว -10.1% ในปี 2566 ด้านอุปสงค์คาดว่าปริมาณการจำหน่ายในประเทศจะขยายตัวที่ 3.5-4.5% แรงหนุนจากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมต่อเนื่องโดยเฉพาะอุตสาหกรรมอาหารที่กระตุ้นขึ้นตามการเข้ามาของนักท่องเที่ยว ประกอบกับความต้องการพลังงานเอทานอลที่ฟื้นตัวตามการเดินทางภายในประเทศ ส่วนปริมาณการส่งออกทั้งปีคาดว่าจะหดตัวการส่งออกมันเส้นจะหดตัว -48.0% ถึง -50.0% และมันอัดเม็ด -66.5% ถึง -68.5% ขณะที่ผลิตภัณฑ์ประเภทแป้งยังขยายตัวต่อเนื่อง โดยแป้งมันสำปะหลังดิบขยายตัว 18.0-20.0% และแป้งมันสำปะหลังดัดแปรเติบโต 2.5-4.5%

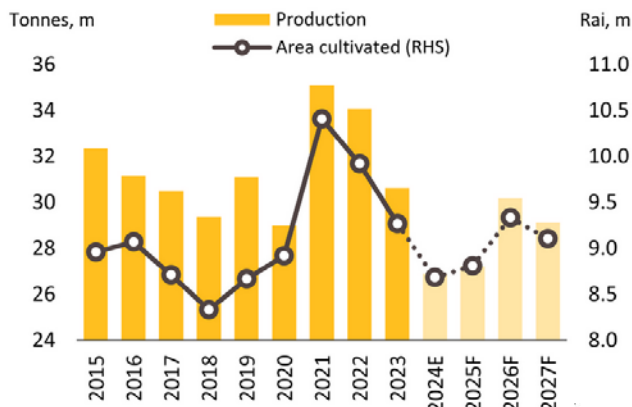
**Figure 1: Cassava Prices**



Source: Tapiocathai, Krungsri Research

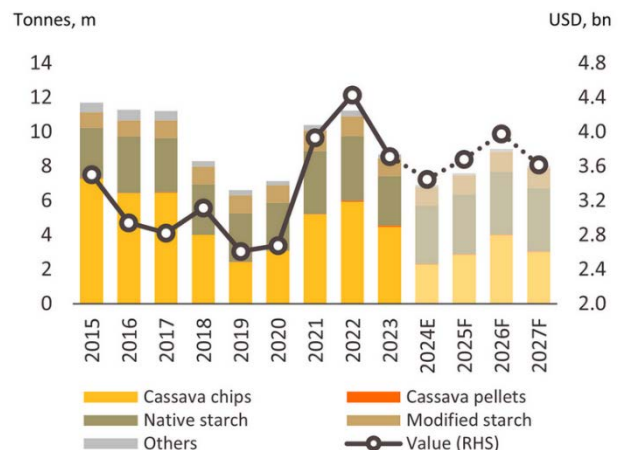
- ผลผลิตหัวมันสดคาดว่าจะขยายตัว 5.0-7.0% ต่อปี ในช่วงปี 2568-2569 แรงหนุนจากสภาพอากาศที่เอื้ออำนวยจากปรากฏการณ์ลานีญา (La Niña) อย่างไรก็ตาม ในปี 2570 คาดว่าผลผลิตจะหดตัว -2.5% ถึง -4.5% จากสถานการณ์ภัยแล้งที่คาดว่าจะกลับมา ประกอบกับปัญหาของโรคใบด่างมันสำปะหลังที่ยังมีต่อเนื่อง
- ตลาดในประเทศคาดว่าจะปริมาณความต้องการจะขยายตัว 3.0-5.0% ต่อปี แรงหนุนจาก (1) อุตสาหกรรมอาหารที่คาดว่าจะขยายตัวตามภาวะเศรษฐกิจ และ (2) ความต้องการเชื้อเพลิงเอทานอลที่เพิ่มขึ้นตามการขนส่งในภาคท่องเที่ยวและการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน อย่างไรก็ตาม ตลาดยังมีปัจจัยกดดันจากเป้าหมายในการปรับลดสัดส่วนการใช้เอทานอลในภาคขนส่ง (จาก E20 เป็น E10) เพื่อลดความเสี่ยงจากปัญหาอุปทานขาดแคลนในช่วงที่เศรษฐกิจกำลังฟื้นตัว
- ปริมาณส่งออกคาดว่าจะขยายตัวเฉลี่ย 4.0-6.0% ต่อปี แรงหนุนจากอุปสงค์ในอุตสาหกรรมต่อเนื่องของจีน อย่างไรก็ตาม ความเสี่ยงจากภาวะผันผวนด้านผลผลิตและราคาวัตถุดิบมันสำปะหลัง อาจส่งผลให้จีนยังคงหันไปใช้ผลิตภัณฑ์ชนิดอื่นทดแทนบางส่วน ทำให้คาดว่าปริมาณส่งออกผลิตภัณฑ์มันเส้นจะอยู่ที่ 2.9-3.1 ล้านตัน ขยายตัว 8.5-10.5% ต่อปี มันสำปะหลังอัดเม็ดจะอยู่ที่ 4.2-4.4 หมื่นตัน ขยายตัว 10.5-12.5% ต่อปี แป้งมันสำปะหลังดิบจะอยู่ที่ 3.6-3.8 ล้านตัน ขยายตัว 1.5-3.5% ต่อปี และแป้งมันสำปะหลังดัดแปรจะอยู่ที่ 1.1-1.2 ล้านตัน ขยายตัว 2.0-4.0% ต่อปี

Figure 2: Thailand Cassava Root Production



Source: OAE, forecast by Krungsri Research

Figure 3: Thailand Cassava Product Exports

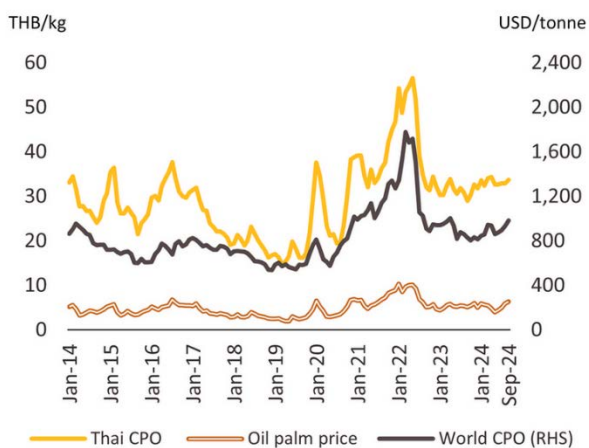


Source: MOC, forecast by Krungsri Research

ปาล์มน้ำมัน  
สถานการณ์ปี 2567

- ช่วง 9 เดือนแรก ผลปาล์มที่ใช้ผลิตน้ำมันปาล์มดิบอยู่ที่ 15.8 ล้านตัน (+11.7% YoY) ตามการเร่งเก็บเกี่ยวผลผลิตจาก (1) ความกังวลด้านผลกระทบของปรากฏการณ์เอลนีโญ (El Niño) และ (2) มาตรการกำหนดราคารับซื้อขั้นต่ำที่จูงใจของภาครัฐ/ อย่างไรก็ตาม เเปอร์เซ็นต์ของน้ำมันที่สกัดได้จากผลปาล์มลดลงจากผลของภัยแล้ง ทำให้ผลผลิตน้ำมันปาล์มดิบ (Crude Palm Oil: CPO) เพิ่มขึ้นเพียง 2.8 ล้านตัน (+7.0% YoY) ส่วนความต้องการใช้ CPO ในประเทศเพิ่มขึ้น 5.5% YoY อยู่ที่ 2.0 ล้านตัน แบ่งเป็น (1) การใช้เพื่อผลิตเป็นน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ อยู่ที่ 1.1 ล้านตัน เพิ่มขึ้น 4.3% YoY ตามการฟื้นตัวของภาคท่องเที่ยวโดยเฉพาะธุรกิจร้านอาหาร โรงแรม และสถานบันเทิง และ (2) การใช้เพื่อผลิตไบโอดีเซล อยู่ที่ 0.8 ล้านตัน เพิ่มขึ้น 7.3% YoY ตามการใช้พลังงานในภาคขนส่งที่เพิ่มขึ้น ด้านปริมาณส่งออกผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มดิบเพิ่มเป็น 8.1 แสนตัน (+14.1% YoY) ตามความต้องการของประเทศคู่ค้าหลัก ได้แก่ อินเดีย (+16.8% YoY) จีน (+421.5% YoY) และมาเลเซีย (+32.7% YoY)
- ในช่วงที่เหลือของปี แม้ปัจจัยหนุนยังคงอยู่ แต่ผลกระทบของโรคลำต้นเน่าที่เริ่มระบาดรุนแรงขึ้น ทำให้คาดว่าผลผลิตปาล์มสดที่ใช้ผลิต CPO ทั้งปี 2567 จะเพิ่มขึ้น 19.3-19.5 ล้านตัน (ขยายตัว 6.0-7.0%) ผลิต CPO ได้ราว 3.4-3.5 ล้านตัน (ขยายตัว 2.0-5.0%) ส่วนปริมาณความต้องการ CPO ในประเทศมีแนวโน้มขยายตัว 4.5-5.5% ตามความต้องการในอุตสาหกรรมอาหาร โอเลโอเคมีคอล และธุรกิจขนส่งที่มีทิศทางเพิ่มขึ้น ด้านปริมาณส่งออก CPO คาดว่าหดตัว -0.5% ถึง -1.5% จากนโยบายของภาครัฐในการขอความร่วมมือผู้ประกอบการงดส่งออก CPO ใน Q4/67 เพื่อสำรองน้ำมันปาล์มไว้ใช้ในประเทศและควบคุมราคาในช่วงที่ผลปาล์มน้อยลงจากโรคระบาด ส่งผลให้สต็อก CPO ณ สิ้นปี 2567 คาดว่าจะอยู่ที่ 2.0-2.1 แสนตัน ใกล้เคียงระดับต่ำสุดของเกณฑ์ที่เหมาะสม 2.0-2.5 แสนตัน ประกอบกับอินโดนีเซียปรับขึ้นค่าธรรมเนียมส่งออก CPO ผลักดันให้ราคาผลิตภัณฑ์ปาล์มน้ำมันโลกสูงขึ้น ทำให้ทิศทางราคาของไทยสูงขึ้นตาม คาดว่าโดยเฉลี่ยทั้งปี ราคาผลปาล์มสด ราคา CPO ในประเทศ และราคาส่งออกผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์ม จะเพิ่มขึ้นราว 12.0-15.0%

Figure 1: Crude Palm Oil (CPO) Prices



Source: DIT, OAE

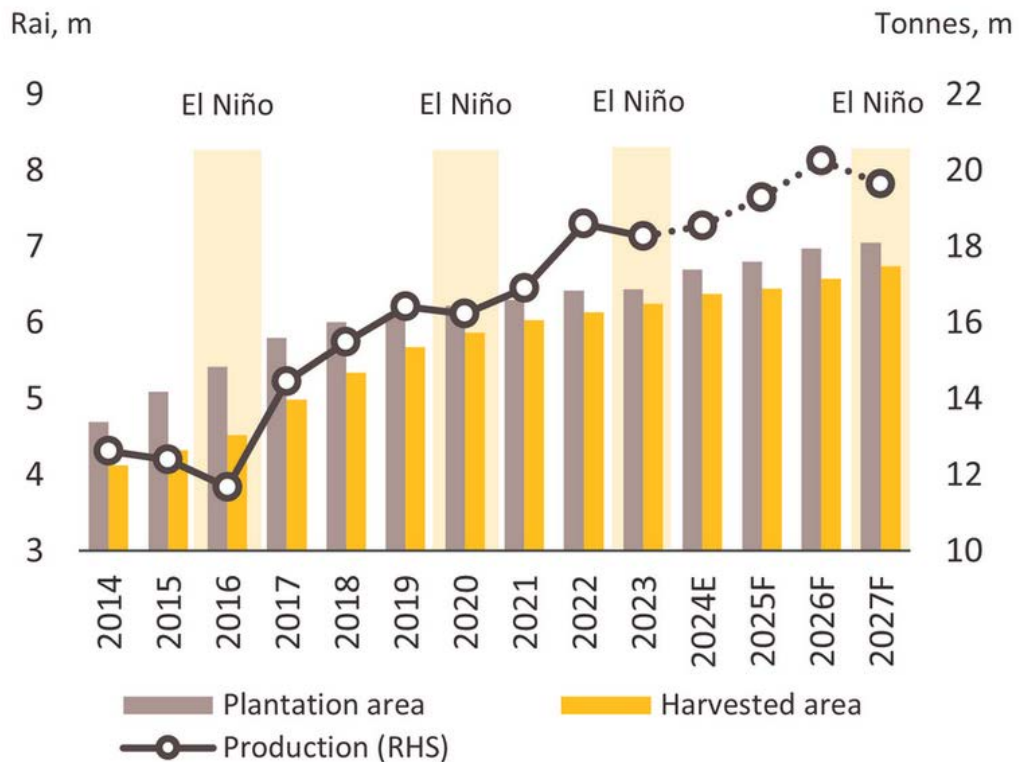
Table 1: Thai Palm Oil Key Indicators

	2020	2021	2022	2023E	2024E
Production	2,652	2,963	3,376	3,328	3,412
Imports	3	1	1	1	2
Domestic con.	2,529	2,382	2,170	2,484	2,600
- Refined oil	1,165	1,235	1,251	1,449	1,511
- Bio diesel	1,364	1,146	919	1,035	1,089
Exports	236	619	1,031	906	896
Ending stock	209	173	348	287	205

Source: DIT, estimated by Krungsri Research  
Note: Forecast by Krungsri Research

- ผลผลิตปาล์มสดและ CPO มีแนวโน้มขยายตัว 1.5-3.5% ต่อปี ผลจากการเข้าสู่ภาวะลานีญาช่วยให้ผลผลิตต่อไร่ปรับเพิ่มขึ้น ประกอบกับราคาที่ทรงตัวสูงจากมาตรการภาครัฐจูงใจให้เกษตรกรเก็บเกี่ยว อย่างไรก็ตาม ผลกระทบของภาวะเอลนีโญที่คาดว่าจะกลับมาในปี 2570 ทำให้ผลผลิตต่อไร่มีทิศทางลดลง ขณะที่ปริมาณความต้องการใช้ CPO ในประเทศคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 2.5-4.5% ต่อปี จากความต้องการใช้ในอุตสาหกรรมต่อเนื่องโดยเฉพาะ อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมโอเลโอเคมีคอล และภาคขนส่ง ที่ทยอยฟื้นตัวต่อเนื่องตามภาวะเศรษฐกิจ ปริมาณการส่งออกคาดว่าจะหดตัว -0.5% ถึง -2.5% ต่อปี จากมาตรการภาครัฐที่คาดว่าจะยังคงจำกัดการส่งออกเพื่อให้ผลผลิตเพียงพอต่อความต้องการภายในประเทศที่กำลังเพิ่มขึ้น
- เกษตรกร คาดว่ารายได้มีแนวโน้มดีขึ้น ตามอุปสงค์ในประเทศที่ฟื้นตัว และแรงจูงใจด้านราคาจากมาตรการของภาครัฐ อย่างไรก็ตาม เกษตรกรยังมีปัจจัยเสี่ยงจากโรคระบาดที่ทำให้ผลผลิตต่อไร่ลดลง และต้นทุนราคาปุ๋ยที่ยังทรงตัวสูง
- โรงสกัดน้ำมันปาล์มดิบ คาดว่าผลประกอบการมีแนวโน้มทยอยเติบโต ตามแรงหนุนของตลาดในประเทศที่ฟื้นตัว การเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยว และการขยายตัวของภาคขนส่งเชิงพาณิชย์ ประกอบกับมาตรการสนับสนุนการใช้ไบโอดีเซลของภาครัฐ อย่างไรก็ตาม อัตรากำลังการผลิตส่วนเกินที่ยังสูง รวมถึงการแข่งขันแย่งชิงวัตถุดิบอาจผลักดันให้ต้นทุนการผลิตของน้ำมันปาล์มดิบสูงขึ้น

**Figure 2: Thai Oil Palm Plantation and Production**



Source: OAE, forecast by Krungsri Research

# เหล็ก

## เหล็กแผ่นรีดร้อน

### สถานการณ์ปี 2567

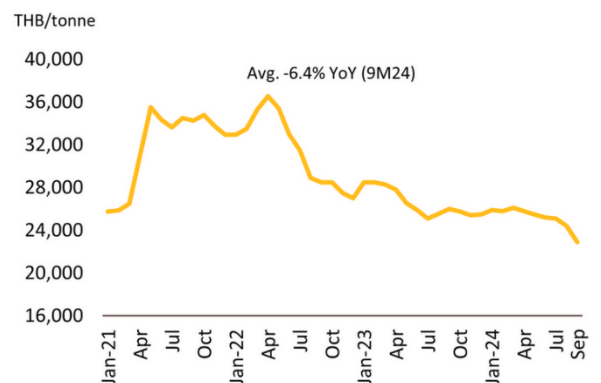
- ในช่วง 9 เดือนแรก ปริมาณการผลิตอยู่ที่ 1.4 ล้านตัน เพิ่มขึ้นเพียง 1.0% YoY จากความต้องการในอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่ยังซบเซา โดยเฉพาะยานยนต์ สอดคล้องกับปริมาณการนำเข้าเหล็กแผ่นรีดร้อนที่หดตัว -8.0% YoY โดยเฉพาะการนำเข้าจากจีน (Hot-rolled coils/sheet) และจากญี่ปุ่น (Hot-rolled P&O) ที่ลดลงถึง -36.1% YoY และ -14.6% YoY ตามลำดับ ทั้งนี้ คาดว่าทั้งปี 2567 ปริมาณการผลิตเหล็กแผ่นรีดร้อนมีแนวโน้มขยายตัวในอัตราต่ำที่ 1.0-1.5%
- ในช่วง 9 เดือนแรก ความต้องการใช้เหล็กแผ่นรีดร้อนอยู่ที่ 4.1 ล้านตัน ลดลง -4.7% YoY ตามยอดผลิตรถ (รถยนต์และรถปิคอัพ) ที่หดตัว -18.6% YoY ในช่วง 9 เดือนแรก ส่วนใหญ่มาจากผลของการหดตัวของยอดผลิตรถปิคอัพ (-22.8% YoY) ส่วนหนึ่งจากการปล่อยสินเชื่อเช่าซื้อที่ยังคงเข้มงวด และกำลังซื้อของผู้บริโภคที่ยังอ่อนแอ นอกจากนี้ ความต้องการจากอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่น อาทิ เครื่องใช้ไฟฟ้าบางกลุ่ม เช่น ตู้เย็น เครื่องซักผ้า เป็นต้น ที่ยังซบเซาจากผลกระทบของภาระหนี้ครัวเรือนที่ยังสูง พิจารณาจากดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม (MPI) ช่วง 9 เดือนแรกของปีที่หดตัว -2.5% YoY คาดว่าทั้งปี 2567 ปริมาณการใช้เหล็กแผ่นรีดร้อนจะยังหดตัวอยู่ในช่วง -3.5% ถึง -4.0%
- ปริมาณส่งออกอยู่ที่ 1.0 ล้านตัน ลดลง -57.4% YoY ในช่วง 9 เดือนแรก ตามการหดตัวของตลาดหลักอย่างเวียดนาม (สัดส่วน 55% ของปริมาณการส่งออก HR coils/sheets) ที่ได้รับผลกระทบจากการเข้ามาตีตลาดของเหล็กราคาถูกจากจีน โดยช่วง 4 เดือนแรกของปี เวียดนามนำเข้าเหล็ก HRC จากจีนจำนวน 2.9 ล้านตัน เพิ่มขึ้น 2 เท่าจากปี 2566 (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, พ.ค. 67)
- ราคาเหล็กแผ่นรีดร้อนอยู่ที่ 25,189 บาทต่อตัน ลดลง -6.4% YoY ในช่วง 9 เดือนแรก ตามทิศทางราคาในตลาดโลกและอุปสงค์จากอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่ยังซบเซา คาดว่าทั้งปี 2567 ราคาเหล็กแผ่นรีดร้อนมีแนวโน้มลดลง -4.0% ถึง -6.0% เมื่อเทียบกับปี 2566 (26,571 บาทต่อตัน) หรืออยู่ที่ประมาณ 25,000-25,500 บาทต่อตัน

Table 1: Hot-rolled Coil (HRC) Production and Apparent Use

	2021	2022	2023	9M23	9M24
Production (tonnes, m)	2.8	2.3	1.9	1.4	1.4
% YoY	16.9	-18.4	-18.2	-20.2	1.0
Apparent Use (tonnes, m)	6.9	5.7	5.5	4.3	4.1
% YoY	33.8	-18.0	-3.6	-2.0	-4.7

Source: Iron and Steel Institute of Thailand (ISIT)

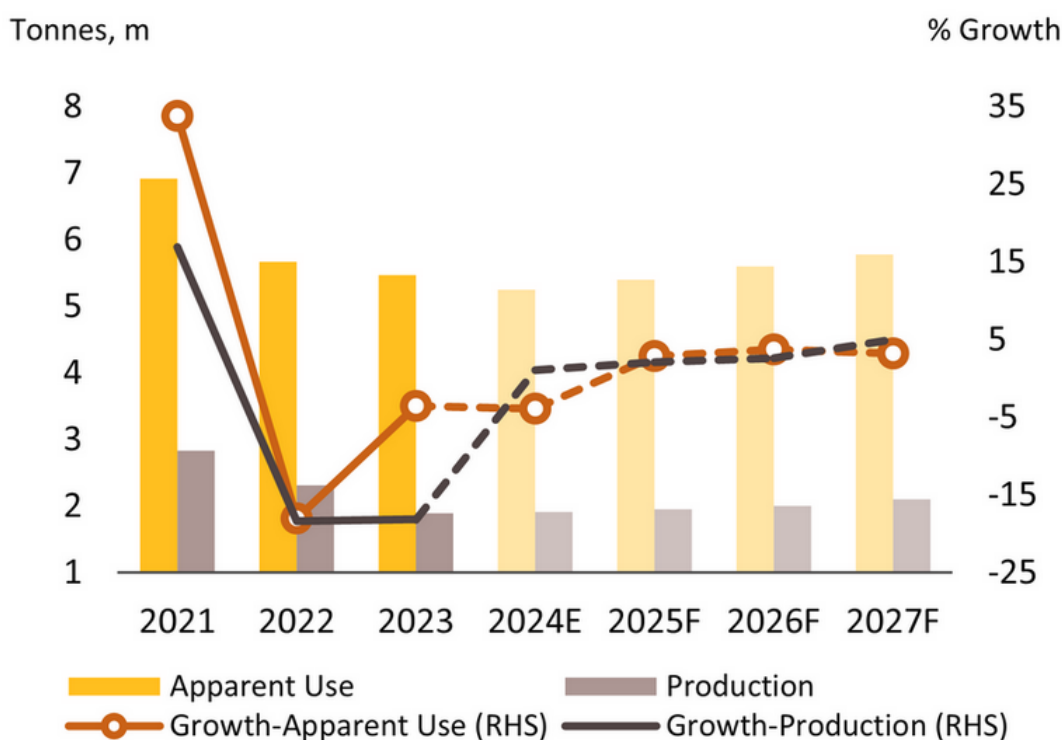
Figure 1: Domestic HRC Prices



Source: ISIT

- ปริมาณการผลิตเหล็กแผ่นรีดร้อนคาดว่าจะขยายตัว 3.0-3.5% ต่อปี หรือประมาณ 2.0 ล้านตันต่อปี แม้จะได้แรงหนุนจากทิศทางของอุปสงค์ที่จะกระเตื้องขึ้น แต่ยังคงได้รับผลกระทบจากสินค้านำเข้าที่คาดว่าจะยังคงขยายตัวต่อเนื่อง จากการที่ไทยไม่มีการผลิตเหล็กต้นน้ำ ทำให้ต้นทุนการผลิตเหล็กแผ่นรีดร้อนยังสูงเมื่อเทียบกับประเทศผู้ผลิตรายใหญ่ออย่างจีน อินเดีย และญี่ปุ่น โดยเฉพาะจีนซึ่งได้มีการปรับกระบวนการผลิตเหล็กราคาถูกให้มีคุณภาพสูงขึ้นและควบคุมการปล่อยมลพิษในขั้นตอนการผลิต
- ความต้องการใช้เหล็กแผ่นรีดร้อนมีแนวโน้มทยอยฟื้นตัว คาดอยู่ที่ประมาณ 5.6 ล้านตันต่อปี หรือเติบโต 3.0-3.5% ต่อปี โดยคำสั่งซื้อหลักยังคงมาจากภาคการผลิตยานยนต์และเครื่องใช้ไฟฟ้าที่มีแนวโน้มทยอยฟื้นตัวตามภาวะเศรษฐกิจและกำลังซื้อที่น่าจะกระเตื้องขึ้น ขณะที่การส่งออกมีแนวโน้มขยายตัวในอัตราต่ำ จากการฟื้นตัวอย่างช้าๆ ของอุตสาหกรรมต่อเนื่องในประเทศคู่ค้า
- ราคาเหล็กแผ่นรีดร้อนในประเทศมีแนวโน้มลดลงต่อเนื่อง ภายใต้อิทธิพลกดดันจากการทะลักเข้ามาของสินค้านำเข้า ขณะที่ต้นทุนมีทิศทางเพิ่มขึ้นจากการปรับกระบวนการผลิตเพื่อลดคาร์บอนเพื่อมุ่งสู่ผลิตภัณฑ์เหล็กสีเขียว (Green steel) อาจมีผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไร

### HRC Production and Apparent Use Forecast



Source: ISIT

Note: Forecast by Krungsri Research

**เหล็กเส้นและเหล็กรูปพรรณ**  
**สถานการณ์ปี 2567**

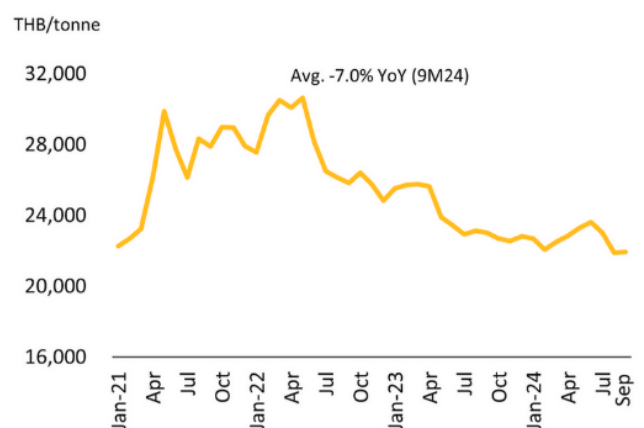
- ในช่วง 9 เดือนแรก ปริมาณการผลิตอยู่ที่ 2.7 ล้านตัน ลดลง -7.3% YoY ตามการหดตัวในภาคก่อสร้าง ซึ่งเป็นธุรกิจหลักที่ใช้เหล็กประเภทนี้ โดยคาดว่าทั้งปี 2567 ปริมาณการผลิตเหล็กทั้งสองประเภทนี้จะลดลงประมาณ -6.0% ถึง -6.5%
- ความต้องการใช้ในช่วง 9 เดือนแรก อยู่ที่ 2.8 ล้านตัน ลดลง -9.7% YoY ตามภาคก่อสร้างโดยเฉพาะในโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของภาครัฐและและที่อยู่อาศัยของภาคเอกชน โดยมูลค่าการลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานภาครัฐและที่อยู่อาศัยในภาคเอกชนช่วง 9 เดือนแรกหดตัว -2.6% YoY และ -5.3% YoY ตามลำดับ สำหรับในช่วงที่เหลือของปีคาดว่าความต้องการใช้เหล็กเส้นและเหล็กโครงสร้างรูปพรรณมีแนวโน้มกระเตื้องขึ้นเล็กน้อยโดยเฉพาะการลงทุนก่อสร้างภาครัฐ เนื่องจากมีการเร่งเบิกจ่ายงบประมาณหลังจากล่าช้าอย่างมากในช่วงครึ่งปีแรก และการซ่อมแซมสิ่งปลูกสร้างหลังน้ำท่วมในบางพื้นที่ ทำให้คาดว่าความต้องการเหล็กเส้นและเหล็กโครงสร้างรูปพรรณทั้งปี 2567 จะหดตัว -7.0% ถึง -8.0% อยู่ที่ 3.8 ล้านตัน
- การส่งออกเหล็กเส้นมีปริมาณ 2.2 แสนตัน เพิ่มขึ้น 36.2% YoY ในช่วง 9 เดือนแรก ตามการขยายตัวของบางตลาดหลัก โดยเฉพาะแคนาดา (+638.0% YoY) และ สเปน.ลาว (66.0% YoY) ส่วนการส่งออกเหล็กโครงสร้างรูปพรรณมีปริมาณ 2.3 แสนตัน เพิ่มขึ้น 2.1% YoY แรงหนุนจากตลาดหลักอย่างสิงคโปร์ (+39.6% YoY) แม้ว่าตลาดมาเลเซียหดตัว (-3.1% YoY) เนื่องจากมีการนำเข้าจากเกาหลีใต้แทน ขณะที่ปริมาณการนำเข้าเหล็กเส้นหดตัว -26.0% YoY ตามการหดตัวของอุปสงค์จากภาคการก่อสร้างในประเทศ ขณะที่เหล็กโครงสร้างรูปพรรณเพิ่มขึ้น 102.1% YoY ตามการเติบโตของการก่อสร้างโรงงานและคลังสินค้า โดยมีการนำเข้าจากจีนเพิ่มขึ้นมากกว่า 150% YoY
- ราคาเหล็กเส้นและเหล็กโครงสร้างรูปพรรณในประเทศอยู่ที่ 22,652 บาท/ตัน ลดลง -7.0% YoY ในช่วง 9 เดือนแรก ตามทิศทางราคาในตลาดโลกที่ยังคงได้รับผลกระทบจากภาวะไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะภาวะซบเซาในภาคอสังหาริมทรัพย์ของจีน ดังนั้น ในช่วงที่เหลือของปีราคาเหล็กโลกยังมีแนวโน้มปรับลดลงต่อเนื่อง คาดทั้งปี 2567 ราคามีแนวโน้มหดตัว -6.0% ถึง -8.0%

**Table 1: Steel Bar/Section Production and Apparent Use**

	2021	2022	2023	9M23	9M24
Production (tonnes, m)	3.6	3.6	3.9	2.9	2.7
% YoY	0.6	1.6	6.6	6.9	-7.3
Apparent Use (tonnes, m)	3.8	3.6	4.1	3.1	2.8
% YoY	1.6	-4.3	11.9	14.2	-9.7

Source: Iron and Steel Institute of Thailand (ISIT)

**Figure 1: Domestic Steel Bar Prices**

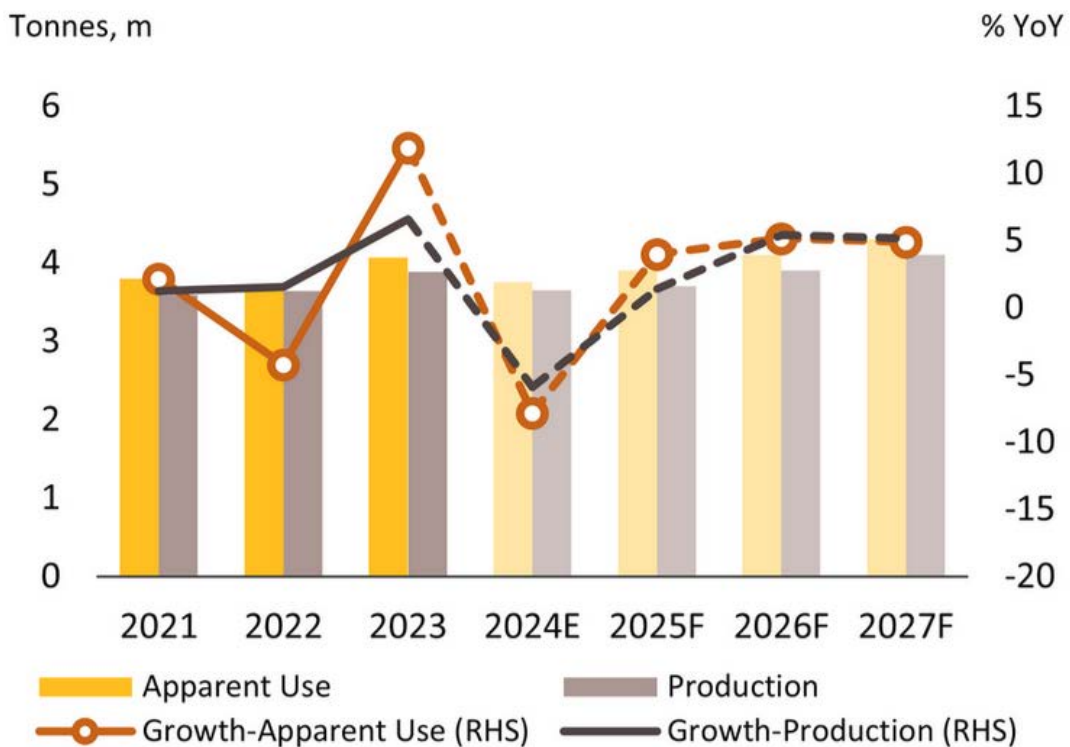


Source: ISIT

แนวโน้มปี 2568-2570

- ปริมาณการผลิตคาดว่าจะขยายตัวต่อเนื่อง 4.0-4.5% ต่อปี อยู่ที่ 3.8-4.0 ล้านตันต่อปี ตามความต้องการใช้ที่มีแนวโน้มเติบโต 4.5-5.0% ต่อปี อยู่ที่ 3.9-4.0 ล้านตันต่อปี อันสืบเนื่องจาก (1) การเร่งดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ต่อเนื่องตามแผนปฏิบัติการ พ.ศ. 2566-2570 (2) งานก่อสร้างภาคอสังหาริมทรัพย์ที่มีแนวโน้มทยอยฟื้นตัว (3) การก่อสร้างโรงงานในนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ EEC ตามภาวะการลงทุนที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น และ (4) การก่อสร้าง/ปรับปรุงโรงแรมเพื่อรองรับการฟื้นตัวเต็มที่ของธุรกิจท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม การแข่งขันกับผลิตภัณฑ์นำเข้าที่มีราคาต่ำกว่าจากจีนยังคงเป็นปัจจัยกดดันทั้งด้านการผลิตและการจำหน่ายในประเทศ
- ราคาเหล็กเส้นและเหล็กรูปพรรณในประเทศไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อยตามราคาวัตถุดิบหลัก (ราคาเศษเหล็กเพิ่มเพียง +0.6% YoY ในช่วง 9 เดือนแรกปี 2567) แม้จะมีหลายปัจจัยหนุนด้านราคาในตลาดโลก ได้แก่ แนวโน้มการทยอยฟื้นตัวของภาคอสังหาริมทรัพย์ในจีน ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ (Geopolitics) ในตะวันออกกลาง และต้นทุนจากการปรับกระบวนการผลิตเพื่อลดคาร์บอนตามกระแสโลก

### Steel Bar/Section Production and Apparent Use Forecast



Source: ISIT

Note: Forecast by Krungsri Research

## โลจิสติกส์

### คลังสินค้าทั่วไป

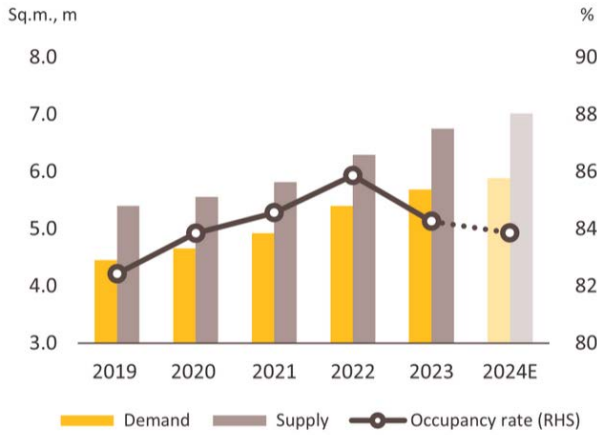
สถานการณ์ปี 2567

- ปี 2567 ความต้องการเช่าคลังสินค้ามีทิศทางเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ปัจจัยหนุนจาก (1) กิจกรรมการผลิตและการค้ากระเตื้องขึ้นตามทิศทางการเติบโตของการค้าระหว่างประเทศ (9 เดือนแรก มูลค่าส่งออกและนำเข้าเพิ่มขึ้น 4.1% YoY และ 5.2% YoY ตามลำดับ) (2) การเติบโตของภาคท่องเที่ยว มีส่วนหนุนธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสินค้าอุปโภคบริโภคเติบโตขึ้น (3) การเติบโตของธุรกิจอี-คอมเมิร์ซ (กรมพัฒนาธุรกิจการค้าคาดปี 2567 ขยายตัว 9.5% YoY) ทำให้มีความต้องการพื้นที่สต็อกสินค้ามากขึ้น และ (4) การย้ายฐานการผลิตของผู้ผลิตต่างชาติมาที่ไทยโดยเฉพาะยานยนต์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์จะดึง Supply chain ของอุตสาหกรรมทั้งสองตามมา ปัจจัยข้างต้นจะส่งผลให้อุปสงค์พื้นที่คลังสินค้าขยายตัว 3.5% จากปี 2566 โดยอยู่ที่ 5.9 ล้านตารางเมตร
- ผู้ประกอบการขยายการลงทุนคลังสินค้าต่อเนื่องเพื่อเพิ่มพื้นที่ให้เช่า ซึ่งบางส่วนเป็นการพัฒนาตามความต้องการของลูกค้า ส่งผลให้พื้นที่คลังสินค้าเพิ่มขึ้น 4.0% จากปี 2566 ที่ระดับ 7.0 ล้านตารางเมตร อย่างไรก็ตาม พื้นที่คลังสินค้าที่เพิ่มขึ้นเร็วกว่าความต้องการเช่า กัดดันอัตราการใช้ลดลงที่ระดับ 83.8% จาก 84.3% ปี 2566

แนวโน้มปี 2568-2570

- ความต้องการเช่าพื้นที่คลังสินค้ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 4.0% ต่อปี โดยมีปัจจัยสนับสนุนจาก (1) การทยอยฟื้นตัวของภาคการค้าระหว่างประเทศ ตามทิศทางเศรษฐกิจไทยที่ฟื้นตัวในระดับ 2.5-3.0% ต่อปี (2) ความต้องการพื้นที่จัดเก็บสินค้าที่เพิ่มขึ้นตามทิศทางการลงทุน สะท้อนจากการออกบัตรส่งเสริมการลงทุนของ BOI (9 เดือนแรกของปี 2567) เพิ่มขึ้น 100.6% YoY อีกทั้งไทยยังเป็น Hub ของอุตสาหกรรม เช่น ยานยนต์ ซึ่งมีความพร้อมด้านซัพพลายเชน และ Hard disk ซึ่งจะถูกใช้เป็นส่วนประกอบของการลงทุน Data Center และ (3) การเติบโตของธุรกิจการค้าออนไลน์ที่ระดับเฉลี่ย 15% ต่อปี (ที่มา: e-economy SEA 2024) ทำให้มีความต้องการพื้นที่เพื่อจัดเก็บวัตถุดิบ ปัจจัยข้างกลาง รวมถึงผลิตภัณฑ์ของอุตสาหกรรมการผลิตต่างๆ เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง
- ผู้ประกอบการมีแนวโน้มเพิ่มอุปทานพื้นที่คลังสินค้าให้เช่าเฉลี่ย 4.5% ต่อปี เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า ทั้งคลังสินค้าแบบพร้อมใช้ (Ready-Built) หรือสร้างตามความต้องการของลูกค้า (Built-to-Suit) หรือตามฟังก์ชันพร้อมใช้ (Built-to-Function) โดยทำเลศักยภาพ ได้แก่ BMR (โดยเฉพาะถนนบางนา-ตราด กม.20) เมืองศูนย์กลางภูมิภาค พื้นที่ EEC และจังหวัดชายแดนที่มีศูนย์ขนส่งหรือเปลี่ยนถ่ายสินค้ารวมถึงเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านสะดวก โดยอัตราการใช้พื้นที่มีแนวโน้มปรับลดสู่ระดับเฉลี่ย 82.8%

Figure 1: Supply, Demand, and Occupancy Rate



Source: WHART, 2024E estimated by Krungsri Research

Figure 2: Outlook for the Warehouse Market

Supply	
2024	Average 2025-2027
+4.0%	+4.5%

Demand	
2024	Average 2025-2027
+3.5%	+4.0%

Occupancy Rate	
2024	Average 2025-2027
83.8%	82.8%

Source: Krungsri Research

### บริการขนส่งสินค้าทางทะเล สถานการณ์ปี 2567

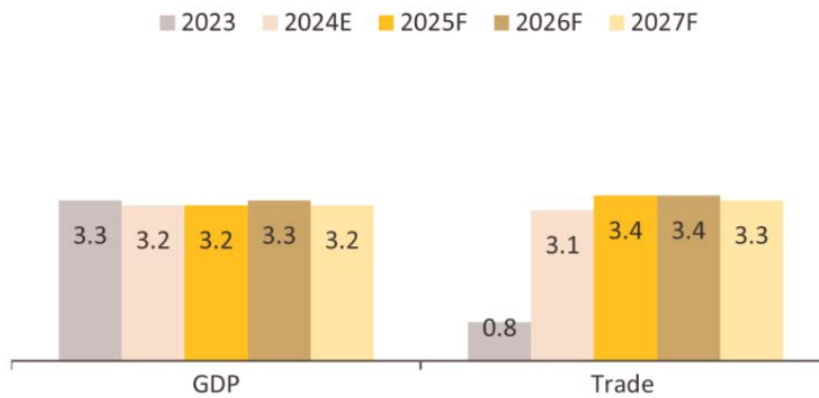
- ช่วง 9 เดือนแรก ความต้องการขนส่งทางเรือมีทิศทางปรับสูงขึ้น ผลจาก (1) ภาคส่งออกของไทยกระเตื้องขึ้นตามการฟื้นตัวของการค้าโลก ซึ่ง WTO ประเมินว่าปี 2567 จะขยายตัว 2.7% ทั้งยังได้อานิสงส์จากการส่งออกสินค้ากลุ่มทดแทนสินค้าจีน (เช่น เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์) รวมถึงสินค้าที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานที่จีนเร่งส่งออกหลังสหรัฐฯ มีแผนปรับขึ้นภาษีสินค้านำเข้าจากจีนในปีนี และ (2) ค่าระวางเรือปรับสูงขึ้นจากความขัดแย้งเชิงภูมิรัฐศาสตร์ในหลายพื้นที่ โดยเฉพาะทะเลแดง ทำให้มีการเปลี่ยนเส้นทางขนส่ง รวมถึงการขาดแคลนเรือและตู้คอนเทนเนอร์ในบางช่วงเวลา โดยดัชนีเรือเทกอง (BDI) และเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ (CCFI) เพิ่มขึ้น 59.7% YoY และ 57.5% YoY ตามลำดับ
- ช่วงที่เหลือของปี คาดว่าความต้องการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภคจะมีอยู่ต่อเนื่องจากการเข้าสู่ช่วงเทศกาลปลายปี และการเข้าสู่ฤดูหนาวทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าโภคภัณฑ์ เช่น ถ่านหินและก๊าซ ทำให้ทั้งปี 2567 รายได้ของธุรกิจเรือเทกองและเรือคอนเทนเนอร์ฯ/ จะเติบโต 7-9% YoY และ 25-27% YoY จากที่หดตัว -48.6% และ -16.8% ในปี 2566 ตามลำดับ

### แนวโน้มปี 2568-2570

- คาดว่ารายได้ของธุรกิจจะเติบโต 3.0-6.0% ต่อปี จากปัจจัย (1) IMF คาดว่าเศรษฐกิจและการค้าโลกจะฟื้นตัวเฉลี่ย 3.2% และ 3.4% ต่อปี ขณะที่ UNCTAD คาดการค้าทางทะเลทั่วโลกจะเติบโตเฉลี่ย 2.5% ต่อปี ส่งผลบวกต่อความต้องการขนส่งสินค้าจากไทยตามมา (2) ค่าระวางเรือมีแนวโน้มทรงตัวสูงกว่าเมื่อเทียบช่วงก่อน COVID-19 จากความขัดแย้งเชิงภูมิรัฐศาสตร์ที่มีความไม่แน่นอนในหลายพื้นที่ (3) เส้นทางขนส่งในเอเชีย (Intra Asia) ได้อานิสงส์จากการค้าการลงทุนของต่างชาติที่ย้ายฐานการผลิตมาไทยและอาเซียน และ (4) ความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในเอเชีย ทำให้มีการเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างรถ-ราง-เรือได้สะดวกขึ้น โดยทิศทางของธุรกิจ สรุปได้ดังนี้

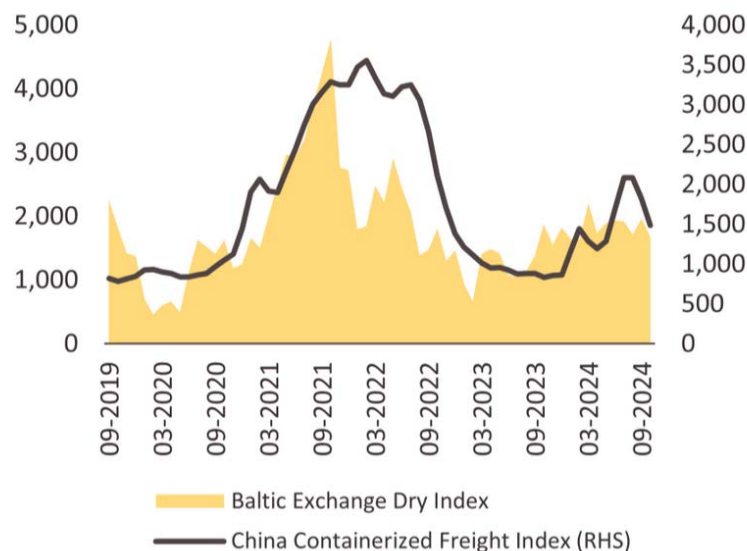
- ธุรกิจเรือท่องเที่ยวจะได้านิสงค์จากการฟื้นตัวของความต้องการบริโภคสินค้าโภคภัณฑ์ อาทิ เหล็ก เชื้อเพลิง และถ่านหิน รวมถึงข้าวและธัญพืชต่างๆ ซึ่งส่วนหนึ่งมาจากความต้องการสะสมอาหารเพื่อป้องกันการขาดแคลน
- ธุรกิจเรือคอนเทนเนอร์ได้านิสงค์จากกำลังซื้อที่ทยอยฟื้นตัว และการย้ายฐานลงทุนจากต่างชาติในไทย ทำให้มีความต้องการสินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าชิ้นกลางมากขึ้น
- ต้นทุนของธุรกิจมีแนวโน้มปรับสูงขึ้น จากกฎระเบียบที่เข้มงวดเพื่อควบคุมมลพิษ อาทิ IMO ตั้งเป้าให้เรือขนส่งใช้เชื้อเพลิงที่ปลดปล่อยมลพิษ (ZEF) อย่างต่ำ 5% ของเชื้อเพลิงทั้งหมดในปี 2573 และ EU เรียกเก็บค่าใช้จ่ายในการปล่อยก๊าซคาร์บอน (ETS) เพิ่มขึ้นจาก 40% ของปริมาณก๊าซที่ปล่อยในปี 2567 เป็น 75% ปี 2568 และ 100% ในปี 2569 รวมถึงความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ที่มีความไม่แน่นอนทำให้ต้นทุนค่าน้ำมันและค่าธรรมเนียมพิเศษพุ่งสูงในบางช่วงเวลา

**Figure 1: World GDP & World Trade Volume**  
(% change)



Source: IMF, World Economic Outlook (October 2024)

**Figure 2: Sea Freight Index**  
(Unit: point)



Source: Krungsri Securities

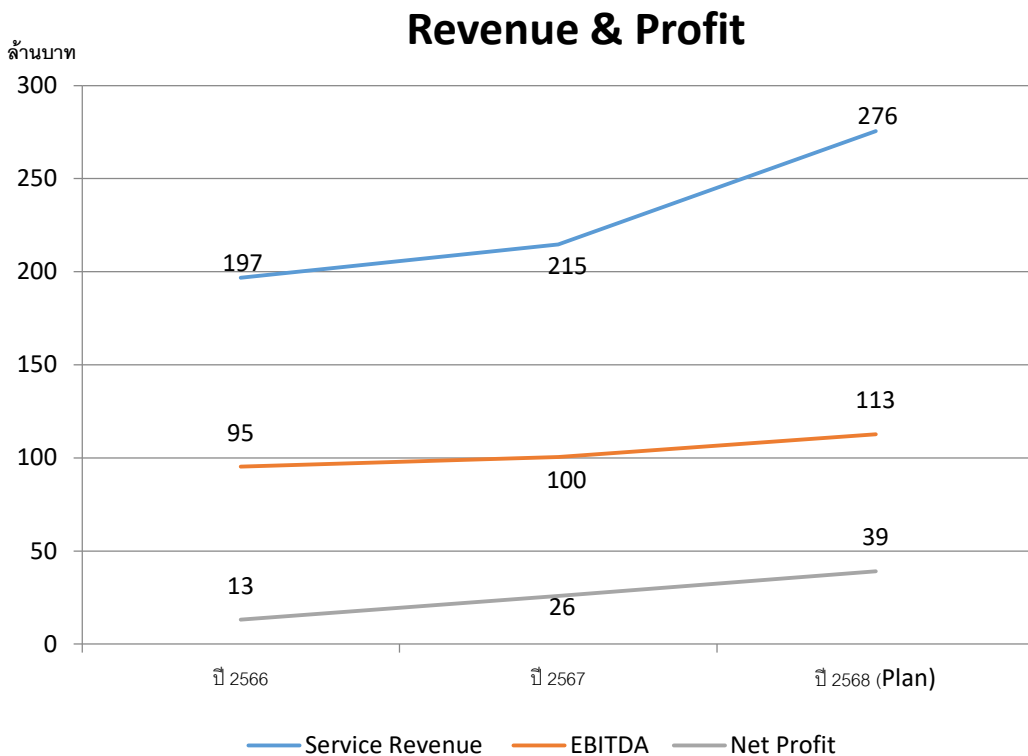
## เป้าหมายและแผนงานธุรกิจในปี 2568

ในปี 2568 บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด ได้พยายามเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ โดยเฉพาะกับลูกค้าใหม่ๆ เพื่อเป็นการสร้างฐานลูกค้า ฐานรายได้ ในอนาคตอย่างยั่งยืน สำหรับในปีนี้บริษัทฯ ได้มีการกำหนดเป้าหมายที่ท้าทายยิ่งขึ้น โดยบริษัทฯ มีการทำแผนยุทธศาสตร์ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนธุรกิจทั้งระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาวของบริษัทฯ โดยเฉพาะการเพิ่มการให้บริการขนถ่าย และธุรกิจ offshore เพื่อสร้างรายได้จากกลุ่มลูกค้านอกเครือข่ายให้เพิ่มมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามสามารถสรุปแผนงานและเป้าหมายที่สำคัญของบริษัทฯ ในด้านการเงิน และการตลาด ดังนี้

### ด้านการเงิน :

1. บริษัทฯ มีเป้าปริมาณสินค้าผ่านท่า 2.36 ล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปี 2567 ร้อยละ 25
2. ในปี 2568 บริษัทฯ มีเป้าหมายของรายได้จากค่าบริการ เท่ากับ 276 ล้านบาท ซึ่งจะสร้างกำไรสุทธิเป็นมูลค่า 39 ล้านบาท โดยมี EBITDA ที่ 113 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2567 ที่กำไร 26 ล้านบาท และ EBITDA ที่ 100 ล้านบาท

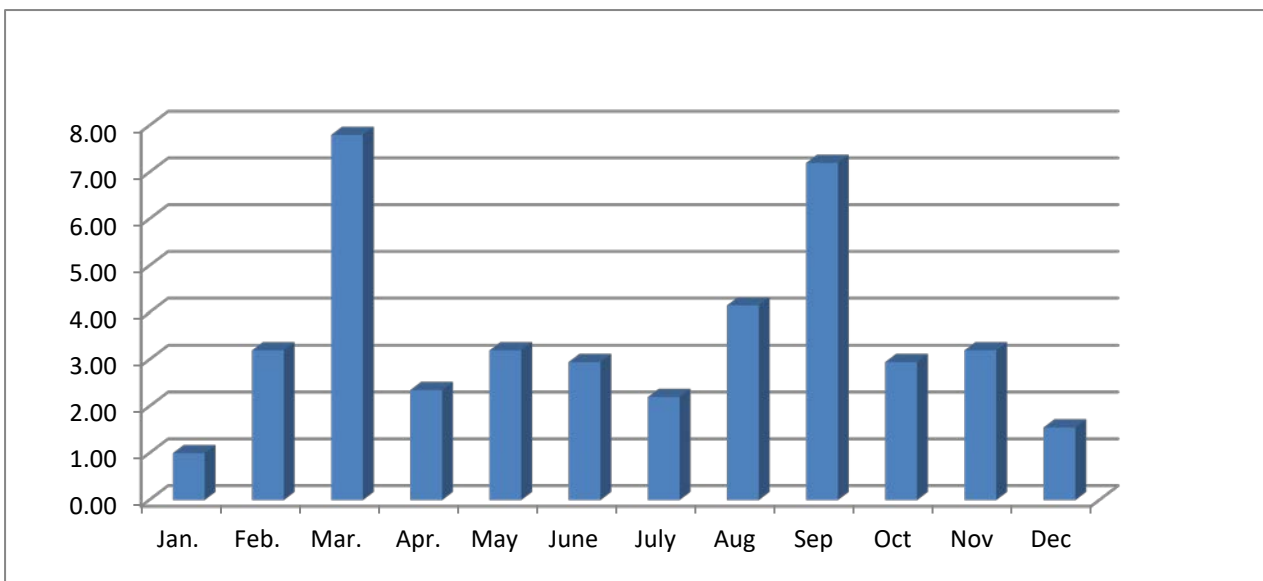
โดยปี 2568 นี้คาดการณ์ว่าปริมาณการนำเข้า – ส่งออกรวมถึงการขนสินค้าภายในประเทศเติบโตขึ้นจากปี 2567 อีกทั้งรายได้จากลูกค้านอกเครือข่ายเพิ่มขึ้น ทั้งจากธุรกิจที่ทำต่อเนื่องจากปี 2567 และธุรกิจใหม่ที่จะเกิดขึ้นในปี 2568 ทำให้มีรายได้เพิ่มขึ้น ในส่วนของการดำเนินงานนั้น บริษัทฯ จะมีการซ่อมแซมโครงสร้างท่าเรือครั้งใหญ่ รวมถึงการศึกษาโครงการต่างๆ เพื่อเพิ่มศักยภาพของบริษัทฯในอนาคต จึงทำให้สัดส่วนการเพิ่มขึ้นของ EBITDA และกำไรสุทธิต่ำกว่าสัดส่วนการเพิ่มขึ้นของรายได้



## ด้านการตลาด :

1.ประมาณการรายได้นอกเรือ ปี 2568 เพิ่มขึ้น 25% เป็นมูลค่า 41.75 ล้านบาท โดยมาจากรายได้อื่นๆ จากโครงการ ได้แก่ โครงการการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ (Project Cargo) , โครงการ Supply Onshore / Offshore , โครงการ Decommissioning และการใช้ประโยชน์พื้นที่หลังท่า เป็นต้น

### รายได้นอกเรือปี 2568



2. เพิ่มการให้บริการที่หลากหลาย ขยายฐานลูกค้ารายใหม่ในการให้บริการท่าเรือ เช่น เรือคอนเทนเนอร์ , Project Cargo , CPO Tank Farm

3. ดูแลติดตามลูกค้ารายเดิมอย่างใกล้ชิดและหาโซลูชันใหม่ๆ ให้ลูกค้า เพื่อเพิ่มปริมาณการนำเข้า-ส่งออก

4. ให้บริการอุตสาหกรรมต่อเนื่องด้าน Marine Business อย่างครบวงจร

5. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและขีดความสามารถท่าเทียบเรือ เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเล เชื่อมโยงภูมิภาค ด้วยระบบโลจิสติกส์ต่อเนื่องทั้งทางน้ำและทางบก



## กิจกรรมด้านความรับผิดชอบต่อสังคม กับการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสีย (CSR)

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

โครงการพีพีซี ซีเอสอาร์ : สร้างสรรค์เพื่อแบ่งปันสู่ชุมชน เข้าสู่เป็นปีที่ 14 โดยริเริ่มและสานต่อกิจกรรมอันเป็นประโยชน์ต่อสังคมในด้านต่างๆ “พีพีซี” ถือกำเนิดโครงการและกิจกรรมหลากหลาย ทุกโครงการจะผ่านการวางกลยุทธ์ ที่ให้ความสำคัญและคำนึงถึงลูกค้า สิ่งแวดล้อม ชุมชน สังคม ผู้ถือหุ้น พนักงาน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด

การดำเนินกิจกรรมด้านสังคม (CSR) “พีพีซี” นับเป็นอีกหนึ่งของท่าเรือเอกชนที่เกื้อกูลให้ความอนุเคราะห์ รวมทั้งสนับสนุนช่วยเหลือชุมชนโดยรอบในด้านต่างๆ อาทิ สนับสนุนกิจกรรมวันสิ่งแวดล้อมโลก เครือข่ายชาวประมงบางสะพาน ศูนย์อนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

### กิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

นอกเหนือจากความรับผิดชอบต่อสังคมที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการแล้วในปี 2567 บริษัทฯ ได้ดำเนินโครงการต่างๆ ที่แสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคม สิ่งแวดล้อม และสนับสนุนด้านการศึกษาสำหรับเด็กและเยาวชน โดยในปี 2567 บริษัทฯ ได้ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการสนับสนุนการดำเนินโครงการต่างๆ ในรูปแบบกรอบนโยบายเพื่อพัฒนาที่ยั่งยืนกลุ่มเหล็กสหวิริยา (Grantor) อีกหลายโครงการ โดยมุ่งหวังที่จะให้การดำเนินโครงการต่างๆ นั้น สร้างประโยชน์สูงสุดกลับคืนสู่สังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งก่อให้เกิดผลประโยชน์แก่สังคมเป็นวงกว้างและมีความยั่งยืน

## กลุ่มเหล็กสหวิริยา



## โครงการร่วมมอบทุนการศึกษาแก่บุตรข้าราชการกองทัพเรือภาคที่ 1

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



## โครงการร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียรอบพื้นที่

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

ตลอดปี 2567 ทางบริษัทฯ โดยได้ส่งเสริม สนับสนุน จัดกิจกรรม CSR. ให้กับสถานศึกษา ชุมชน ท้องถิ่น กลุ่มประมงพื้นบ้านบางสะพาน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องผ่านโครงการต่างๆ อาทิ แพ็คปลากะตักร่วมกับเครือข่ายสมาคมชาวประมงบางสะพาน , กิจกรรมงานส่งเสริมการท่องเที่ยว ประมงไทยพิซซึ่งบางสะพาน ครั้งที่ 2 , สนับสนุนการตัดหญ้าและปรับปรุงทัศนียภาพในโรงเรียน , จัดโครงการ PPC Care อบรมเชิงปฏิบัติการ “เทคนิคและวิธีการช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเลแบบบูรณาการ” (เครือข่ายประมง) , กิจกรรมการอนุรักษ์-ฟื้นฟูสัตว์น้ำทะเลชายฝั่ง ทั้งซั้งกอ ร่วมกับ ประมงอำเภอบางสะพาน และเข้าร่วมประชุมหมู่บ้านกับผู้นำชุมชนหมู่บ้านอ่าววางเป็นประจำทุกเดือน เป็นต้น

โดยในปี 2567 ที่ผ่านมา บริษัทฯ ทำเรือประจวบ จำกัด ได้ดำเนินกิจกรรมผ่านโครงการเพื่อสังคมต่างๆ รวมถึงการบริจาคต่างๆ เพื่อพัฒนาความเป็นอยู่ของชุมชนโดยรอบพื้นที่ เป็นจำนวนเงินกว่า 419,266.00 บาท เพื่อตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจของบริษัทฯ และความต้องการของชุมชนและสังคม รวมทั้งหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง



# Visit PPC


นอกจากนี้ ตลอดปี 2567 ที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสและต้อนรับหน่วยงานต่างๆ จำนวน 1,182 คน เข้ามาเยี่ยมชม ศึกษาดูหน่วยงานท่าเรือประจวบ ซึ่งประกอบด้วย ภาครัฐ หน่วยงานราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน ลูกค้า และบริษัทในเครือธุรกิจเอกชน ภาคการศึกษา คณะครู นักเรียน ประชาชนในพื้นที่และนอกพื้นที่ บริษัทในเครือสหวิริยา เข้ามาเยี่ยมชม ศึกษาดูการปฏิบัติงานจริง เพื่อให้เข้าใจในกระบวนการทำงานของบริษัทฯ รวมทั้งเป็นอีกหนึ่งช่องทางในสื่อสารของบริษัทฯ ได้ดียิ่งขึ้น




## ช่องทางการสื่อสาร

“ท่าเรือประจวบ” พัฒนาช่องทางในการสื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในและภายนอกองค์กร ทั้งช่องทางทั่วไปที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงได้ และช่องทางเฉพาะสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในองค์กร ดังนี้

### 1) ช่องทางทั่วไปสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

 บริการข่าวสารบนเว็บไซต์ ท่าเรือประจวบ [www.ppc.co.th](http://www.ppc.co.th) ตลอด 24 ชั่วโมง

 ศูนย์บริการที่เดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service Center)


 สื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ ได้แก่ โทรศัพท์ อีเมล โทรสาร หนังสือพิมพ์

 ช่องทางสื่อสารออนไลน์ ได้แก่ Facebook Twitter Instagram Youtube

 ช่องทางสื่อสาร LINE Official Account : Prachuap Port : PPC



### 2) ช่องทางเฉพาะสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในองค์กร

 สื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ ได้แก่ อีเมล โทรศัพท์ โทรสาร เอกสารข่าวประชาสัมพันธ์ บอร์ดประชาสัมพันธ์

2024

# ANNUAL REPORT

รายงานประจำปี 2567



## PRACHUAP PORT COMPANY LIMITED

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

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

62 Moo.3 Mae-rumphueng District, Bangsaphan, Prachuapkhirikhan THAILAND. 77140

Tel. +66 3269 3102 - 17 Fax.+66 3269 3123 Hotline : (+66) 3269 3125

Email. : CS@PPC.CO.TH

