



# Annual Report

รายงานประจำปี 2025



Blue Port  
WWW.PPC.CO.TH  
PRACHUAP PORT COMPANY LIMITED

# 2025

## สารบัญ

ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป	3
วิสัยทัศน์ / พันธกิจ	4
สารจากกรรมการผู้จัดการ	5
แผนผังองค์กร	6
คณะกรรมการบริหาร / คณะกรรมการบริษัท	7
โครงสร้างการถือหุ้นและการจัดการ	9
ประวัติความเป็นมาและข้อมูลทั่วไป	11
มาตรฐานและการจัดการ / นโยบายฯ	12
สิ่งอำนวยความสะดวก	15
การส่งเสริมการลงทุน	17
เหตุการณ์สำคัญ : Milestones	18
ข้อมูลสำคัญทางการเงิน	20
รายงานทางการเงิน	21
ฐานะทางการเงิน	22
ผลการดำเนินงาน	23
รายได้จากกิจกรรมนอกเครือปี 2568	24
แนวโน้มเศรษฐกิจไทย 2569	25
แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2568-2570	29
เป้าหมายและแผนงานธุรกิจในปี 2569	41
กิจกรรมด้านด้านความรับผิดชอบต่อสังคมที่มีส่วนร่วม	43

# ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม

บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด

2566

2567

2568

## ข้อมูลจากงบการเงินรวม (ล้านบาท)

รายได้จากค่าบริการ

196.81

214.61

266.01

ต้นทุนและค่าใช้จ่าย

195.64

201.36

213.64

กำไรก่อนต้นทุนทางการเงิน (EBITDA)

95.26

100.44

130.61

กำไรสำหรับปี

13.07

25.90

59.98

## งบแสดงสถานะการเงิน (ล้านบาท)

สินทรัพย์

1,047.93

998.99

948.22

หนี้สิน

61.99

67.16

67.24

ส่วนของผู้ถือหุ้น

985.94

931.84

880.98

## อัตราส่วนทางการเงิน (ร้อยละ)

อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)

6.77

6.52

4.01

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)

0.06

0.07

0.08

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อ EBITDA (เท่า)

0.65

0.67

0.51

อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (%)

1.33

2.78

6.81

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%)

1.25

2.59

6.33

อัตรากำไรสุทธิต่อรายได้จากค่าบริการ (%)

6.64

12.07

22.55

อัตรากำไรสุทธิ (บาท/หุ้น)

0.33

0.65

1.50

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 วางตำแหน่ง  
และขับเคลื่อนแผนงานของบริษัท ไปสู่ธุรกิจในอนาคต
2. สร้างความสามารถบุคคลากรด้านการจัดการและการบริหารธุรกิจ ให้รองรับกับ  
ความต้องการทางธุรกิจในปัจจุบันและอนาคตอย่างยั่งยืน

# สารจากกรรมการผู้จัดการ

## Message from Managing Director



ว. 6. 6. 6.  
นายจिर ไซดิษฐ์  
กรรมการผู้จัดการ

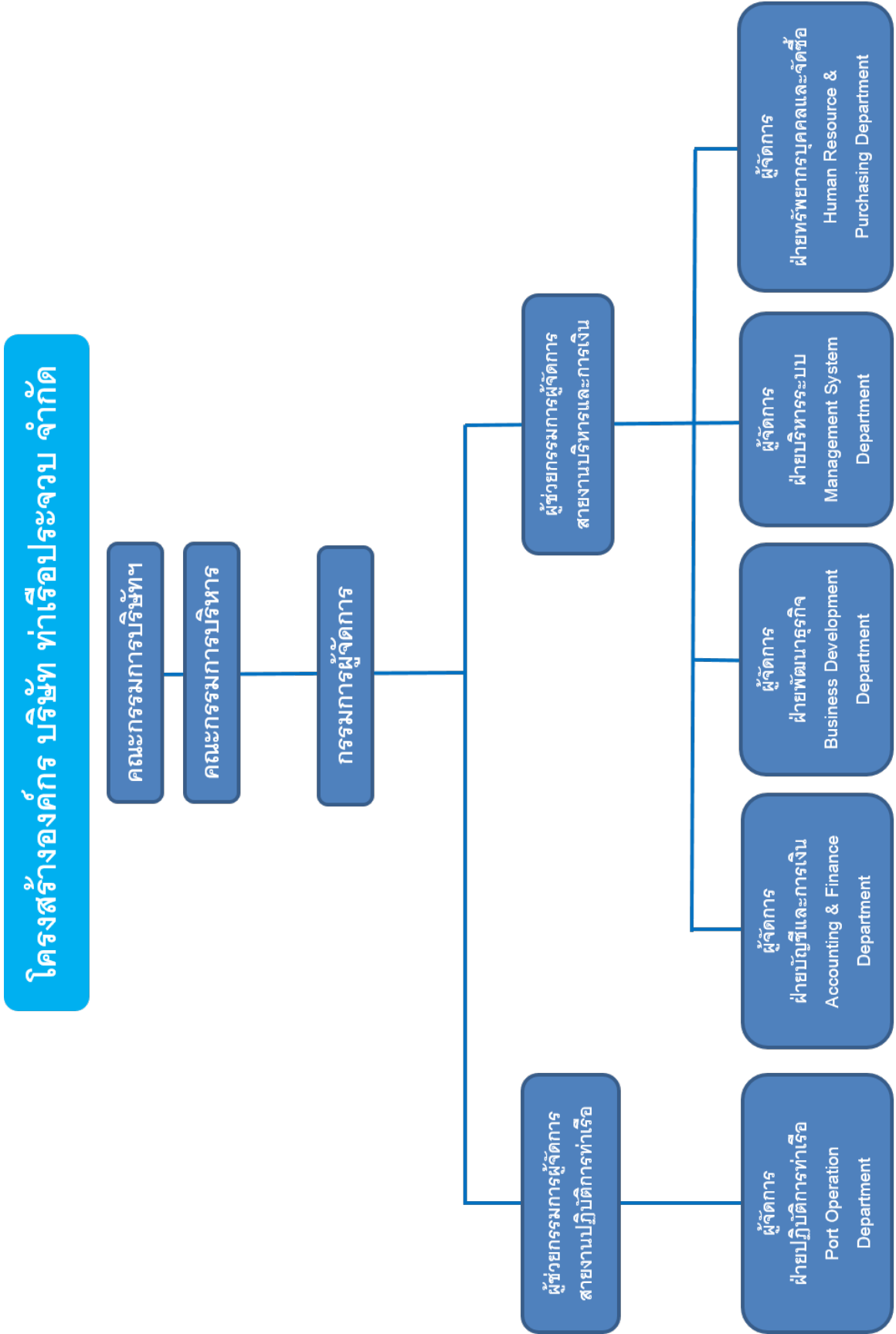
“นอกจากเราจะเป็นผู้ให้บริการท่าเทียบเรือแล้ว ขณะเดียวกันเราจะขยายธุรกิจก้าวไปเปิดตลาดโดยแบ่งธุรกิจ ออกเป็น 3 หน่วยธุรกิจ ประกอบด้วย หน่วยธุรกิจขนถ่าย สีนํ้าเงิน , หน่วยธุรกิจนอกชายฝั่งสินํ้าเงิน , หน่วยธุรกิจด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม(ทางทะเล)สินํ้าเงิน เพื่อรองรับผู้มาใช้บริการ รายใหม่ และให้ความสำคัญกับการบริหารธุรกิจอย่างยั่งยืนใน ทุกมิติ และมุ่งพัฒนาบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก คาร์บอน ฟุตพริ้นท์ขององค์กร (Carbon Footprint for Organization: CFO) ของการบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) หรือ TGO ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ สามารถวางแผนการลดก๊าซเรือน กระจกเพื่อกำหนดเป้าหมาย Net Zero ขององค์กรได้อย่างมี ประสิทธิภาพเพื่อก้าวสู่ BLUE PORT อย่างแท้จริง”

ในปี 2568 “ท่าเรือประจวบ” ได้กำหนดยุทธศาสตร์การดำเนินธุรกิจโดยเน้นเป้าหมายเรื่องการขยายธุรกิจให้มีความ หลากหลายมากยิ่งขึ้น นอกเหนือไปจากการให้บริการธุรกิจกลุ่มธุรกิจเหล็กสหวิริยาซึ่งเป็นลูกค้าหลักและลูกค้ารายใหญ่ที่ได้ ไว้วางใจใช้บริการท่าเรือด้วยดีเสมอมา รวมถึงแผนการลงทุนในธุรกิจอื่นๆ ที่เป็นโอกาสสร้างผลกำไรให้แก่บริษัทฯ ซึ่งจะส่งผลต่อ ผลประกอบการของบริษัทที่มั่นคงในระยะยาว เพิ่มขีดความสามารถการแข่งขัน เน้นบทบาทของท่าเรือ โดยเร่งรัดพัฒนาโครงการ ต่าง ๆ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการที่ครบคลุมมากยิ่งขึ้น มุ่งมั่นพัฒนาเพื่อให้มีการบริการที่ทันสมัย ได้มาตรฐานสากล สร้างมูลค่าเพิ่มในการให้บริการ ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการรวมถึงชุมชน สังคม และผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย

ทั้งนี้ “ท่าเรือประจวบ” ได้บริหารงานองค์กรโดยยึดหลักคุณธรรม จริยธรรม พร้อมขับเคลื่อนองค์กรอย่างสร้างสรรค์เพื่อให้เกิดการพัฒนาและเติบโตอย่างยั่งยืน ตลอดจนเพิ่มศักยภาพและยกระดับมาตรฐานให้เทียบเท่า ท่าเรือชั้นนำ รวมทั้งลดต้นทุน โลจิสติกส์ เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ภาพการเติบโตขยายธุรกิจในปี 2568 ยังสะท้อนได้จากรายได้ โดยบริษัทฯ มีสินค้าผ่านท่า (cargo throughput) ทั้งสิ้น 2,441,502.48 ตัน (สินค้าส่วนที่เป็นวัตถุดิบและสินค้าของกลุ่มเหล็กสหวิริยา 2,254,562.54 ตัน และสินค้ากลุ่มอื่นๆ 186,939.94 ตัน) เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 29.23 มีรายได้จากการให้บริการสินค้าผ่านท่า 266,005,231.80 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 23.95 อีกทั้งยังมีรายได้จากการให้บริการธุรกิจนอกชายฝั่งซึ่งเป็นธุรกิจใหม่อีกจำนวน 19,455,115.50 ล้านบาท มีผลกำไรสุทธิ 59,978,838.58 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 131.54

ผมขอขอบคุณท่านผู้ถือหุ้น พันธมิตรทางธุรกิจ คู่ค้า หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง สังคมและชุมชนบางสะพาน ฯลฯ ที่มอบ ความไว้วางใจ และให้การสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ด้วยดีเสมอมา และขอขอบคุณผู้บริหารและพนักงานทุกท่านที่ได้ ร่วมมือร่วมใจในการนำพาองค์กรฟันฝ่าอุปสรรค “เรา” จะร่วมใจผลักดันบริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด ให้ก้าวไปข้างหน้าตาม วิสัยทัศน์และพันธกิจของบริษัทฯ พร้อมยึดมั่นในการดำเนินงานภายใต้หลักธรรมาภิบาล ควบคู่กับการดูแลกิจการที่ดี พร้อมร่วม สร้างผลประกอบการของบริษัทให้เติบโตไปพร้อมกัน



## คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 มีจำนวนทั้งสิ้น 9 ท่าน ประกอบด้วย



**นายกมล  
จันทิมา**  
ประธานกรรมการบริษัท



**นายวิน  
วิริยประไพกิจ**  
กรรมการบริษัท  
และประธานกรรมการบริหาร



**นายจिर  
โชตินุชิต**  
กรรมการบริษัท  
กรรมการบริหาร  
และกรรมการผู้จัดการ



**นายณรงค์ฤทธิ์  
โชตินุชิตตระกูล**  
กรรมการบริษัท  
และกรรมการบริหาร



**นายสมศักดิ์  
ศิวะไพบูลย์**  
กรรมการบริษัท  
และกรรมการบริหาร

## คณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 มีจำนวนทั้งสิ้น 9 ท่าน ประกอบด้วย



นายวิชชัย  
วงศ์ไพศาล  
กรรมการบริษัท



นายสุรเดช  
मुखยางกูร  
กรรมการบริษัท



นางสาวประภา  
วรุตม์  
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 2568)	100 %

## โครงสร้างการจัดการและการกำกับดูแลกิจการ

### คณะกรรมการบริษัท

- |                  |                 |   |
|------------------|-----------------|---|
| 1. นายกมล        | จันทิมา         | ประธานกรรมการบริษัทฯ                            |
| 2. นายวิน        | วิริยประไพกิจ   | กรรมการบริษัท และประธานกรรมการบริหาร            |
| 3. นายจिर        | โชติณัฐิต       | กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการ |
| 4. นายณรงค์ฤทธิ์ | โชติณัฐิตตระกูล | กรรมการบริษัท และกรรมการบริหาร                  |
| 5. นายสมศักดิ์   | ศิวัะไพบุลย์    | กรรมการบริษัท และกรรมการบริหาร                  |
| 6. นายธวัชชัย    | วงศ์ไพศาล       | กรรมการบริษัท                                   |
| 7. นายสุรเดช     | มุขยางกูร       | กรรมการบริษัท                                   |
| 8. นายอนุวัต     | ชัยกิตติวินิช   | กรรมการบริษัท                                   |
| 9. นางสาวประภา   | วรุตม์          | กรรมการบริษัท                                   |

เลขานุการคณะกรรมการบริษัท นายสุรศักดิ์ งามสิทธิพงศา

### กรรมการที่มีอำนาจลงนามแทนบริษัท

กรรมการซึ่งมีอำนาจลงลายมือชื่อแทนบริษัทฯ คือ นายกมล จันทิมา หรือนายวิน วิริยประไพกิจ หรือนายณรงค์ฤทธิ์ โชติณัฐิตตระกูล หรือนายสมศักดิ์ ศิวัะไพบุลย์ หรือนายจिर โชติณัฐิต กรรมการสองในห้าคนนี้ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ

## อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่จัดการบริษัทให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น คณะกรรมการอาจมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งหรือหลายคนหรือบุคคลอื่นปฏิบัติกรอย่างใดอย่างหนึ่งแทนคณะกรรมการ ภายใต้การควบคุมดูแลของคณะกรรมการหรือมอบอำนาจให้บุคคลดังกล่าวมีอำนาจตามที่คณะกรรมการเห็นสมควร และภายในระยะเวลาที่กรรมการเห็นสมควร คณะกรรมการอาจยกเลิก เพิกถอน เปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขอำนาจนั้นๆ ได้

## คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วยกรรมการ 4 ท่าน ดังนี้

- |                                  |                     |
|----------------------------------|---------------------|
| 1. นายวิน วิริยประไพกิจ          | ประธานกรรมการบริหาร |
| 2. นายจิร โชตินุชิต              | กรรมการบริหาร       |
| 3. นายณรงค์ฤทธิ์ โชตินุชิตตระกูล | 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 โชตินุชิต           | กรรมการผู้จัดการ                     |
| 2. นายชนยุทธ นิลพานิช         | ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ              |
| 3. นางสาวเอมอร ลาภวงศ์วัฒนา   | ผู้จัดการฝ่ายบัญชีการเงิน            |
| 4. นางสาวปภาดา ธนบรรบัตินติย์ | ผู้จัดการฝ่ายทรัพยากรบุคคลและจัดซื้อ |
| 5. นางสาวธิดารัตน์ 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

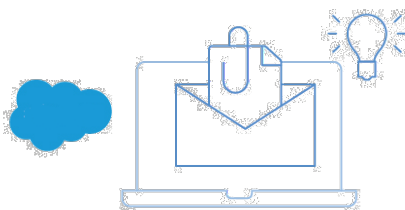
1. เพื่อรองรับการขยายตัวอย่างต่อเนื่องของกลุ่มอุตสาหกรรมเหล็กสหวิริยา
2. เพื่อรองรับความต้องการของกลุ่มลูกค้าอื่นๆ ที่มีต่อท่าเทียบเรือน้ำลึก

PPC ได้เปิดให้บริการเต็มรูปแบบในปี พ.ศ. 2538 โดยสินค้าที่ให้บริการบรรทุกขนถ่ายส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่เกี่ยวข้องกับเหล็กของเครือสหวิริยา รวมถึงให้บริการกับลูกค้าอื่นๆ ในการบรรทุกขนถ่ายสินค้าต่างๆ อีกด้วย เช่น น้ำมันปาล์ม , แร่ , 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) มีลักษณะคล้ายบูนเมอแรง 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>

## มาตรฐานและการจัดการ

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

- ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (ISPS Code) โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี หนังสือรับรองเลขที่ 6/2564



- ระบบบริหารงาน Certificate of Approval No. BGK10262064
  - ระบบการจัดการบริหารคุณภาพ ISO9001
  - ระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO14001
  - ระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ISO45001





# คาร์บอนฟุตพริ้นท์องค์กร

## (Carbon Footprint of Organization : CFO)

การจัดทำคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กร (Carbon Footprint for Organization: CFO) ของบริษัทฯ ดำเนินการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล International Organization for Standardization ภายใต้มาตรฐาน ISO:14064-1 ซึ่งเป็นกรอบการรายงานและการคำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในระดับองค์กรที่ได้รับการยอมรับทั่วโลก ควบคู่กับแนวทางและข้อกำหนดของ องค์กรบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์กรมหาชน) (อบก.) ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักของประเทศไทยในการกำหนดมาตรฐานและกลไกการบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจกจากการประเมินตามขอบเขตการปล่อยก๊าซเรือนกระจกประเภท Scope 1 และ Scope 2 พบว่าองค์กรมีปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดเท่ากับ **554 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่าต่อปี (554 tCO<sub>2</sub>e/year)** โดยผลการประเมินสะท้อนถึงขอบเขตธุรกิจและกิจกรรมการดำเนินงานทั้งหมดขององค์กรอย่างเป็นระบบ โปร่งใส และตรวจสอบได้ตามหลักสากล

การดำเนินการดังกล่าวถือเป็นก้าวสำคัญของบริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด ในการวางรากฐานด้านการบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก เพื่อนำไปสู่การกำหนดเป้าหมายและแผนงานลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างเป็นรูปธรรม รองรับนโยบายด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศทั้งในระดับประเทศและระดับสากล พร้อมก้าวสู่การเป็นท่าเทียบเรือน้ำลึกเอกชนปลอดคาร์บอน และขับเคลื่อนองค์กรสู่ “สังคมคาร์บอนต่ำ” อย่างยั่งยืน ตลอดจนเตรียมความพร้อมต่อกฎระเบียบและข้อบังคับด้านสิ่งแวดล้อมของประเทศไทยในอนาคต



## สิ่งอำนวยความสะดวก

ภายในเขตท่าเรือ บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด ได้จัดพื้นที่และสถานที่เก็บสินค้าหลายรูปแบบ คลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse) โรงพักสินค้าภายในเขตท่าเทียบท่าเรือ (Transit Shed) พื้นที่กลางแจ้งสำหรับสินค้าทั่วไป (Open Storage Yard) รวมทั้งพื้นที่อเนกประสงค์ (Marchelling Yard) ซึ่งอยู่ภายใต้การควบคุมของกรมศุลกากร ตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

**คลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse)** เป็นเขตพื้นที่ที่จัดตั้งขึ้นเพื่อประโยชน์ในการเก็บรักษาของที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ (การบรรจุหรือแบ่งบรรจุ การขนถ่ายสินค้า การกระจายสินค้า) และเพื่อกิจการอื่นๆ ที่เป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ โดยของที่นำเข้ามาฝากเก็บในเขตดังกล่าว จะได้รับสิทธิประโยชน์ยกเว้นอากรนาน 2 ปี และสามารถทยอยสินค้าออกโดยชำระอากรตามจำนวนสินค้าที่นำออก โดยมีพื้นที่ประมาณ 80 ไร่ และมีโรงพักสินค้าขนาด 1,000 ตารางเมตร

**โรงพักสินค้าภายในเขตท่าเทียบท่าเรือ** ทำให้ผู้ใช้บริการสามารถดำเนินการพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าได้ที่ท่าเรือ และสามารถคงสินค้าที่นำเข้รฝากไว้เพื่อการตรวจปล่อยในเขตท่าเทียบท่าเรือได้ไม่เกิน 2 เดือน 15 วัน โดยมีพื้นที่กลางแจ้งสำหรับวางพักสินค้าดังกล่าวประมาณ 13 ไร่ และมีโรงพักสินค้าขนาด 1,000 ตารางเมตรไว้ให้บริการ

**พื้นที่กลางแจ้งสำหรับฝากเก็บสินค้าทั่วไป** อยู่นอกเขตท่าเทียบท่าเรือรวม 70 ไร่ จำแนกเป็นพื้นที่สำหรับสินค้าทั่วไป จำนวน 47 ไร่ และสินค้าเทกองอีก 23 ไร่ นอกจากนี้ยังมีลานจัดเรียงตู้คอนเทนเนอร์ ขนาดความจุ 300 TEUs ไว้ให้บริการ

**พื้นที่อเนกประสงค์** บริษัทฯ มีพื้นที่ประมาณ 670 ไร่ หรือประมาณ 1,072,000 ตารางเมตร

## อุปกรณ์อำนวยความสะดวกและบริการในเขตท่าเรือ

- ระบบการสื่อสารและเครื่องหมายช่วยการเดินเรือ **ทุ่นนำร่อง** (Sea Buoy)
- สถานีท่าเรือประจวบ ช่อง 67 (Call Sign : HSC320) หรือ VHF 156.37
- ระบบการสื่อสารที่ได้มาตรฐานสากล ใช้ช่องสัญญาณที่ 16 หรือ VHF 156.80
- นำร่องเอกชนและเครื่องหมายช่วยในการเดินเรือตามมาตรฐานสากล
- เรือลากจูงขนาด 3,100 แรงม้า ให้บริการจำนวน 3 ลำและเรือรับเชือก / Bollard Pull 45 Tons
- Mobile Harbor Crane 100 ตัน 2 ตัว
- Gantry Crane ขนาด 20 ตัน 2 ตัว / ขนาด 30 ตัน 2 ตัว
- Weigh Bridge 100 tons
- Forklift 10 tons
- รถบรรทุกน้ำ 15,000 ลิตร
- มีการจัดเตรียมกรรมกรแรงงานสำหรับทุกๆ กิจกรรม ตลอด 24 ชั่วโมง
- เจ้าหน้าที่กรมศุลกากร
- เจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า
- ตรวจคนเข้าเมือง และกองควบคุมโรคติดต่อ
- บริการแบบครบวงจร (One Stop Service) ผู้ใช้บริการสามารถดำเนินการได้แบบเบ็ดเสร็จทุกขั้นตอน ทั้งในเรื่องของการเทียบท่า การขนถ่าย การขนย้าย การนำฝาก การดำเนินการพิธีการศุลกากร ณ จุดให้บริการที่ท่าเรือเพียงแห่งเดียว



## สินค้าผ่านท่าเรือประจวบ

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

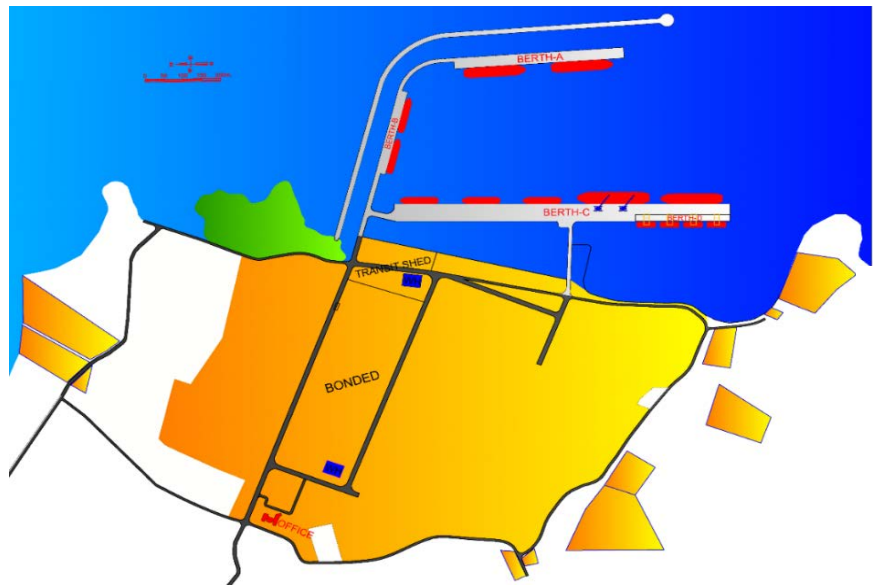
## ธุรกิจอื่นๆ

- การบริการนอกชายฝั่ง Onshore - Offshore

## 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

- **พุนกักน้ำมัน (Oil Containment Boom)** เป็นอุปกรณ์ที่ใช้ในการกำจัดน้ำมันหากเกิดการรั่วไหลของน้ำมันในปริมาณมาก มีความยาวถึง 1,000 เมตร ซึ่งได้รับการออกแบบให้สามารถใช้งานกลางแจ้งได้ตลอดเวลา มีระยะลอยเหนือน้ำ (Free board) 30 ซม. และระยะกั้นได้น้ำ (Skirt) 70 ซม. ตลอดจนฝึกอบรมการซ้อม พุนกักน้ำมันให้แก่พนักงาน 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
6 พฤศจิกายน 2568	MV. ILLOVO RIVER ขนถ่าย SLAB LOW CARBON จาก JFE Fukuyama works
28 สิงหาคม 2568	โครงการประกอบทุ่นวัดความเร็วลมทะเล ร่วมกับ PTT EP
1 สิงหาคม 2568	ADMARINE 503 - Jack Up Rig
1 เมษายน 2568	MV.SAPURA T-18 : เทียบท่าเพื่อ Maintenance
11 ตุลาคม 2567	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 จากผู้บัญชาการกองทัพอากาศ 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)

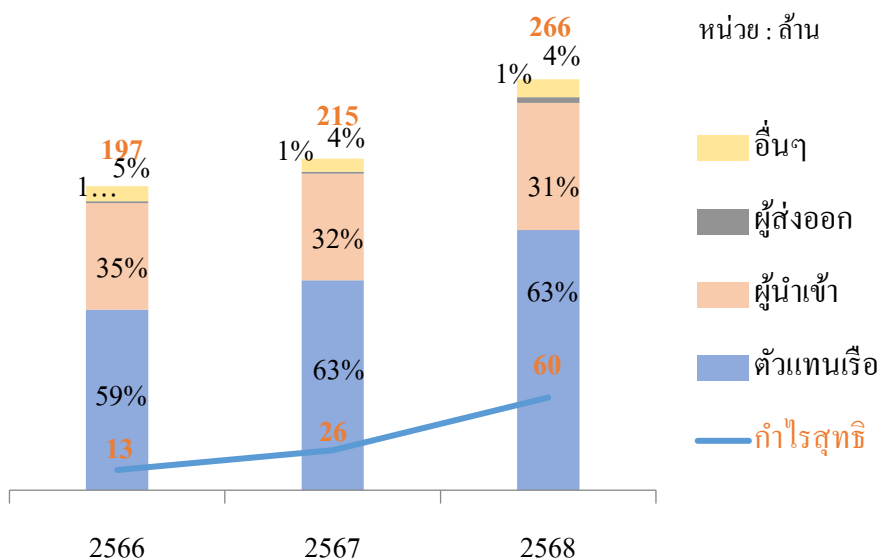
## เหตุการณ์สำคัญ : Milestones

(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

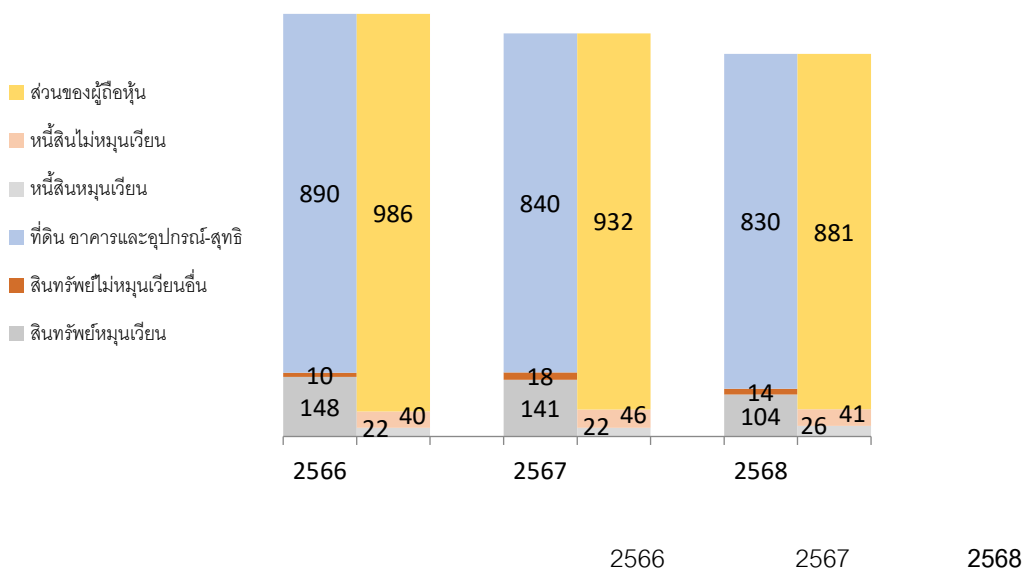
## ข้อมูลสำคัญทางการเงิน (ล้านบาท)

### รายได้จากค่าบริการและกำไรสุทธิ



### งบแสดงฐานะการเงิน

หน่วย : ล้านบาท



อัตราส่วนทางการเงิน	2566	2567	2568
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า) <sup>1</sup>	6.77	6.52	4.01
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) <sup>2</sup>	0.06	0.07	0.08
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (%) <sup>3</sup>	1.33	2.78	6.81
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%) <sup>4</sup>	1.25	2.59	6.33
อัตรากำไรสุทธิ (บาท/หุ้น)	0.33	0.65	1.50

<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 2568	%	เพิ่ม (ลด)	% เพิ่ม (ลด)
<b>รายได้รวม</b>	224.31	100.00	273.06	100.00	48.75	21.73
รายได้จากค่าบริการ	214.61	95.67	266.01	97.42	51.40	23.95
รายได้อื่นๆ	9.70	4.33	7.05	2.58	-2.65	-27.35
ต้นทุนการให้บริการ	130.94	58.38	134.64	49.31	3.70	2.82
<b>กำไรขั้นต้น</b>	93.37	41.62	138.41	50.69	45.05	48.25
- ค่าใช้จ่ายในการบริการ	62.27	27.76	61.89	22.67	-0.37	-0.60
- รายได้ทางการเงิน	2.96	1.32	0.56	0.21	-2.39	-80.94
- ต้นทุนทางการเงิน	1.72	0.77	1.49	0.54	-0.23	-13.61
- รายได้(ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	-6.43	-2.87	-15.62	-5.72	-9.19	142.96
<b>กำไร (ขาดทุน) สุทธิ</b>	25.90	11.55	59.98	21.97	34.07	131.54

ผลการดำเนินงานประจำปี 2568 เปรียบเทียบกับปี 2567 รายได้รวมเพิ่มขึ้น 48.7 ล้านบาท หรือคิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 22 โดยรายได้หลักมาจากการให้บริการท่าเรือเพื่อขนถ่ายสินค้าและอุปกรณ์ จำนวน 266 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 51.4 ล้านบาท หรือคิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 24 จากอุปสงค์เหล็กในประเทศที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นซึ่งสอดคล้องกับการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ ทำให้มีปริมาณสินค้าผ่านท่าเพิ่มขึ้นจากปี 2568 ร้อยละ 29 อีกทั้งยังมีรายได้จากการให้บริการธุรกิจ Offshore Vessel จำนวน 19.5 ล้านบาท และธุรกิจหิน 1.3 ล้านบาท

ต้นทุนการให้บริการในปี 2568 เท่ากับ 134.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3.7 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3 และเมื่อเทียบกับรายได้รวมในปีเดียวกันมีสัดส่วนเป็นร้อยละ 49 ลดลงเมื่อเทียบกับปี 2567 ที่สัดส่วนร้อยละ 58 โดยหลักเพิ่มขึ้นจากค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาอาคารสำนักงานบางสะพานส่งผลให้กำไรขั้นต้นในปี 2568 เท่ากับ 138.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 45 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 48

ค่าใช้จ่ายในการบริหารเท่ากับ 61.9 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 0.4 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับรายได้รวมมีสัดส่วนร้อยละ 23 ลดลงเมื่อเทียบกับปี 2567 ที่สัดส่วนร้อยละ 28 โดยลดลงจากค่าใช้จ่ายพนักงาน

ทำให้ในปี 2568 บริษัทฯ มีผลกำไรสุทธิ เท่ากับ 60 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2567 เท่ากับ 34.1 ล้านบาท

## ฐานะทางการเงิน

งบดุล	ปี 2567	ปี 2568	เพิ่ม (ลด)	% เพิ่ม (ลด)
สินทรัพย์รวม	998.99	948.22	-50.77	-5.35
หนี้สินรวม	67.16	67.24	0.08	0.13
ส่วนของผู้ถือหุ้น	931.84	880.98	-50.86	-5.77

### 1) สินทรัพย์

สินทรัพย์รวมของบริษัทฯ ในปี 2568 เท่ากับ 948.2 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 50.8 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 5 การเปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่เนื่องมาจากค่าเสื่อมราคา และจ่ายเงินปันผล

### 2) หนี้สิน

หนี้สินในปี 2568 เท่ากับ 67.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2567 จำนวน 0.1 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.1 โดยภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่ายเพิ่มขึ้น

### 3) ส่วนของผู้ถือหุ้น

ส่วนผู้ถือหุ้นเท่ากับ 881 ล้านบาท ลดลง 50.9 ล้านบาท จาก 931.8 ล้านบาท ในปี 2567 เกิดจากการจ่ายเงินปันผล

สรุปภาพรวมของผลประกอบการในปี 2568 เพิ่มขึ้นจากปีก่อนประมาณร้อยละ 132 อันเนื่องมาจากลูกค้ากลุ่มหลักสหวิริยาได้มีการใช้บริการเพิ่มขึ้นจากความต้องการในอุตสาหกรรมเหล็กที่สูงขึ้น

ในส่วนของรายได้จากนอกกลุ่มนั้น การนำเข้าสินค้าแร่มีมูลค่าเพิ่มขึ้นอย่างมาก เนื่องจากลูกค้าได้รับการต่อสัมปทานเหมือง ในขณะที่การส่งออกน้ำมันปาล์มและหินก็เพิ่มขึ้นเช่นกัน นอกจากนี้ รายได้ที่เพิ่มขึ้นยังมาจากการให้บริการ 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/ หรือเคลื่อนย้ายสินค้าถึงประตูนอกท่าเรือ (Wharf handling charges) และรายได้อื่นๆ เช่น ค่าธรรมเนียมรถบรรทุกผ่านท่า (Trailer admission fee) ค่าซิ่งน้ำหนักรถ และรายได้อื่นๆ มาจากรายได้จากคลังสินค้า (Cargo storage) รายได้จากค่าเช่าอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า (Equipment service) เช่น บันจัน รวมทั้งรายได้อื่นๆ

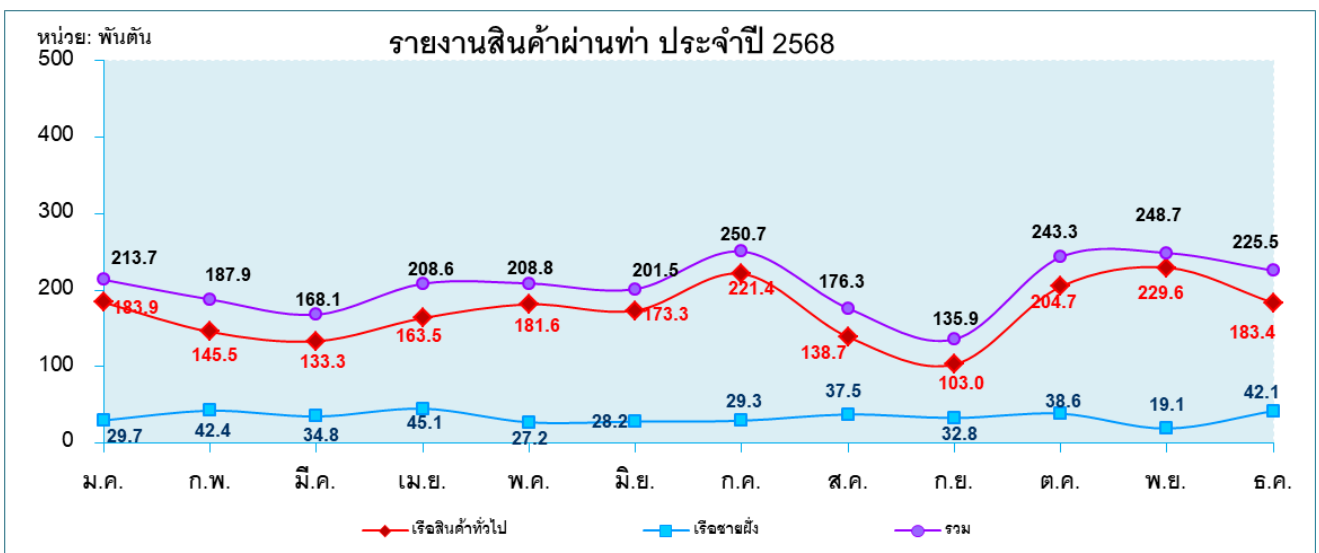
สำหรับรายได้รวมในปี 2568 ที่ผ่านมา บริษัท มีรายได้รวมทั้งสิ้น 273.1 ล้านบาท โดยเป็นส่วนที่มาจาก การดำเนินงานและการให้บริการจำนวน 266 ล้านบาท และรายได้อื่นๆ จำนวน 7.05 ล้านบาท

## ประเภทรายได้

ประเภทรายได้	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	สัดส่วนรายได้
รายได้นำเข้า / ส่งออกจากตัวแทนเรือ	168.3	63.3%
รายได้นำเข้าจากผู้นำเข้า	82.2	30.9%
รายได้ส่งออกจากผู้ส่งออก	3.8	1.4%
รายได้อื่นๆ	11.7	4.4%
	266	100%

ปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือประจวบ ในปี 2568 พบว่ามีจำนวนรวม 2.44 ล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปี 2567 ที่มีปริมาณสินค้าผ่านท่า 1.89 ล้านตัน คิดเป็นอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 29 โดยปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าทั้งหมด ประกอบด้วย สินค้านำเข้า 1.88 ล้านตัน สินค้าส่งออก 0.17 ล้านตัน และสินค้าขนส่งภายในประเทศ จำนวน 0.39 ล้านตัน

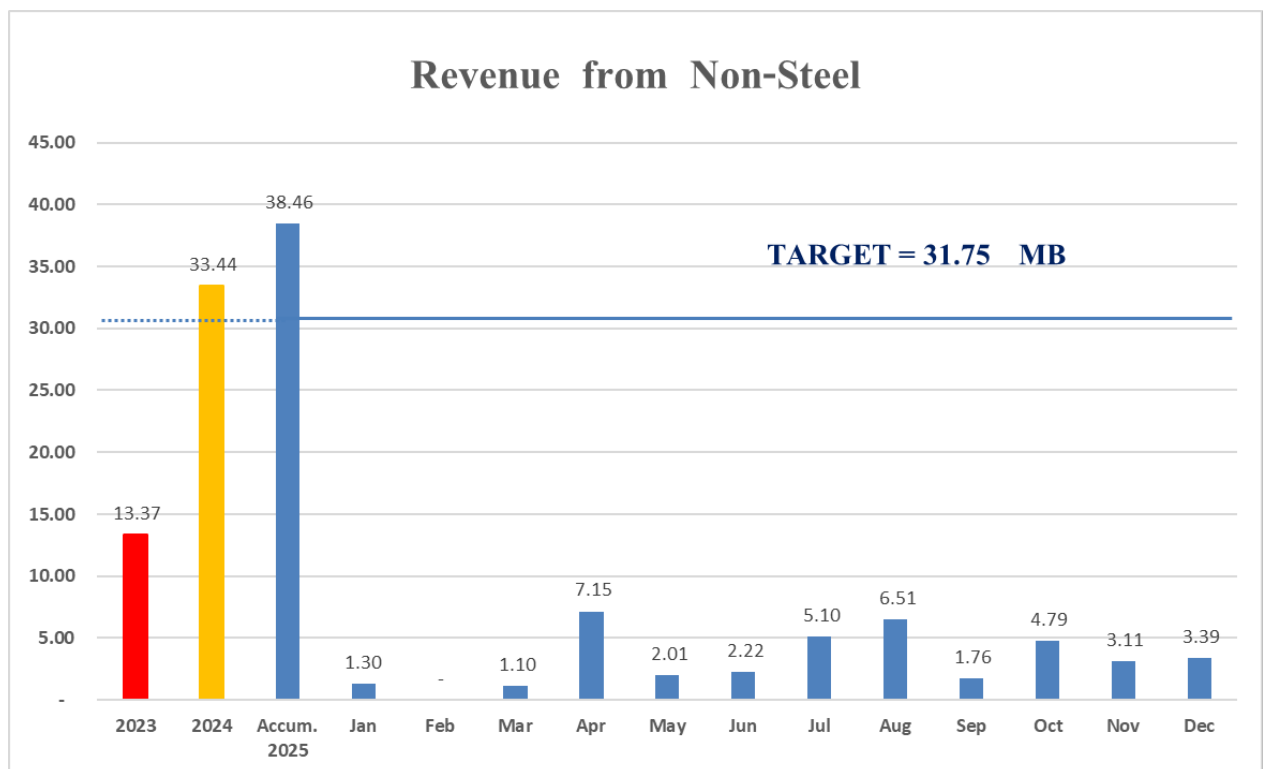
## รายงานปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ



## รายได้จากกิจกรรมนอกเครือปี 2568

รายได้นอกเครือ บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายจะเพิ่มสัดส่วนขึ้นในทุกปี เพื่อลดการพึ่งพิงบริษัทแม่ และขยายธุรกิจรองรับ การขนถ่ายและบริการอื่นๆ โดยปี 2568 ตั้งเป้าไว้ที่ 31.75 ล้านบาท จากสถานะเศรษฐกิจของปีที่ผ่านมา ธุรกิจหลายธุรกิจมี การขยายตัวสามารถดำเนินการได้ เป็นผลให้รายได้เกินเป้าที่ตั้งไว้โดยในปี 2568 เรามีรายได้ อยู่ที่ 38.46 ล้านบาท คิดเป็น อัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.13

### รายได้นอกเครือ : เปรียบเทียบกับการประมาณการ



# แนวโน้มเศรษฐกิจไทย 2569

## ปีแห่งการตัดสินใจ : AI คือ พระเอกหรือผู้ร้าย

ที่มา : <https://www.deloitte.com/southeast-asia/en/Industries/technology/perspectives/economic-outlook-2026-th.html>

**ปัญญาประดิษฐ์ (AI) จะเข้ามามีบทบาทอย่างไรต่อ “แนวโน้มเศรษฐกิจไทย 2569” ซึ่งกำลังเผชิญกับความท้าทายรอบด้าน โดยนักวิเคราะห์หลายฝ่ายประเมินว่า โอกาสที่เศรษฐกิจปี 2569 จะเติบโตเกินกว่าร้อยละ 2 นั้นลดน้อยลงอย่างเห็นได้ชัด**

ก้าวเข้าสู่ปีม้ากับท่ามกลางกระแสการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีอย่างก้าวกระโดด ทำให้เกิดคำถามว่า ปัญญาประดิษฐ์ (AI) จะเข้ามามีบทบาทอย่างไรต่อ “แนวโน้มเศรษฐกิจไทย 2569” ซึ่งกำลังเผชิญกับความท้าทายรอบด้าน โดยนักวิเคราะห์หลายฝ่ายประเมินว่า โอกาสที่เศรษฐกิจปี 2569 จะเติบโตเกินกว่าร้อยละ 2 นั้นลดน้อยลงอย่างเห็นได้ชัด โดยธนาคารแห่งประเทศไทยคาดการณ์ว่า GDP ปี 2568 2569 และ 2570 จะอยู่ที่ร้อยละ 2.2 ร้อยละ 1.5 และร้อยละ 2.3 ตามลำดับ

### ความท้าทายที่กดดันเศรษฐกิจไทย

**เศรษฐกิจไทยในปี 2568 ยังคงต้องเผชิญกับปัจจัยกดดันสำคัญหลายด้านที่จุดรั้งการเติบโต อาทิ**

- **หนี้ครัวเรือนสูง:** ข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทยระบุว่า แม้สัดส่วนหนี้ครัวเรือนต่อ GDP ปรับตามฤดูกาลจะทยอยลดลงตั้งแต่ต้นปี 2567 จนถึงไตรมาส 2 ปี 2568 ที่ร้อยละ 87 อย่างไรก็ตาม เกือบร้อยละ 30 ยังมาจากการอุปโภคบริโภคส่วนบุคคล การแบกรับภาระหนี้ที่สูงยังคงจำกัดกำลังซื้อ และการบริโภคภายในประเทศ
- **การฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยวที่ไม่สม่ำเสมอ:** ข้อมูลจากธนาคารโลกระบุว่า ภาคการท่องเที่ยวมีมูลค่าการบริโภคร้อยละ 20 ของ GDP ประเทศไทย แม้การท่องเที่ยวเริ่มฟื้นตัว แต่ข้อมูลจากกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาแสดงให้เห็นว่า จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติรายเดือนตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ จนถึงเดือนพฤศจิกายน 2568 น้อยกว่าปี 2567 ทุกเดือน และจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติสะสมในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนพฤศจิกายน 2568 ยังลดลงเกือบร้อยละ 8 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ซึ่งนักท่องเที่ยวชาวจีนลดลงไปกว่า 1 ใน 3 แม้จะมีชาวจีนเดียวเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 16 แต่การฟื้นตัวยังคงมีความไม่แน่นอนและต้องอาศัยเวลา
- **ภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว:** ความต้องการสินค้าและบริการจากตลาดโลกที่ลดลงส่งผลกระทบต่อภาคการส่งออก ซึ่งเป็นกลไกหลักของประเทศไทยเกือบร้อยละ 60 ของ GDP
- **ความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์และภัยพิบัติ:** สถานการณ์โลกและภายในประเทศที่ไม่แน่นอนยังเป็นปัจจัยเสี่ยงที่ต้องเฝ้าระวังในทุกภาคส่วน

## AI และธุรกิจไทยในปี 2569 :

จากความตั้งใจสู่การลงมือปฏิบัติ AI เป็นหัวข้อที่มีการพูดคุยในห้องประชุมบอร์ดบริหารมากขึ้นเรื่อย ๆ แต่สำหรับองค์กรส่วนใหญ่ ความท้าทายที่แท้จริงไม่ได้อยู่ที่การนำ AI มาใช้ แต่เป็นการเปลี่ยนความสนใจให้กลายเป็นผลลัพธ์ทางธุรกิจที่เป็นรูปธรรม

AI มักเกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพ การตัดสินใจที่รวดเร็วขึ้น และการมอบประสบการณ์ของลูกค้าที่ดีขึ้น แต่ในทางปฏิบัติ องค์กรไทยหลายแห่งยังคงมีความระมัดระวังในการนำ AI มาใช้งาน จากผลสำรวจ Digital Transformation Survey 2025 ของดีลอยท์ ประเทศไทย พบว่า มีองค์กรเพียงไม่ถึงร้อยละ 20 ที่นำ AI มาใช้เต็มรูปแบบแล้ว ขณะที่องค์กรส่วนใหญ่ยังอยู่ในขั้นตอนการวางแผนหรือทดลองใช้ ซึ่งชี้ให้เห็นว่า ในขณะนี้ AI เป็นเพียงปัจจัยด้านการดำเนินงานมากกว่าเป็นตัวขับเคลื่อนทางผลตอบแทน

แม้ข้อมูลจาก We Are Social แสดงให้เห็นว่า คนไทยมีการเข้าเว็บไซต์ ChatGPT เกือบ 41 ล้านครั้งต่อเดือน สะท้อนให้เห็นถึงความตื่นตัวและการยอมรับเทคโนโลยีในระดับผู้บริโภค แต่สำหรับผู้นำองค์กร ความได้เปรียบทางการแข่งขันไม่ได้มาจากการทดลองใช้เครื่องมือ AI เพียงอย่างเดียว แต่มาจากการบูรณาการเครื่องมือเหล่านั้นให้เข้ากับกระบวนการที่มีอยู่แล้ว ซึ่งในขั้นตอนถัดไปต้องอาศัยการจ้างงานที่ชัดเจนยิ่งขึ้น พร้อมเชื่อมโยงกับคุณค่าทางธุรกิจ เช่น การปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานของพนักงานแนวหน้า การเสริมสร้างการบริหารความเสี่ยง หรือการสนับสนุนการตัดสินใจของผู้บริหาร มากกว่าที่จะเป็นเพียงโครงการ “การเปลี่ยนแปลงด้วย AI” ในภาพกว้าง

ข้อจำกัดเชิงปฏิบัติอีกประการหนึ่งคือ ความพร้อมของบุคลากร ทั้งนี้ ช่องว่างด้านทักษะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข้อมูลและการกำกับดูแล AI ยังคงเป็นอุปสรรคต่อความก้าวหน้า แทนที่จะกังวลว่า AI จะมาทดแทนงานจำนวนมาก องค์กรควรเน้นไปที่การพัฒนาทักษะเฉพาะด้าน และการกำหนดบทบาทใหม่ที่มนุษย์และเทคโนโลยีสามารถทำงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพปัจจัยแวดล้อมทางเศรษฐกิจมหภาค

## ในส่วนของด้านธุรกิจต่าง ๆ ดีลอยท์สรุปความท้าทายสำคัญในปี 2569 ดังนี้

- **ความกดดันของความเป็นเลิศในการดำเนินงาน (Operational Excellence):** ท่ามกลางความกดดันในด้านการจัดการต้นทุนและทรัพยากรที่มีอย่างจำกัด องค์กรควรทำให้พนักงานเห็นคุณค่าในสิ่งที่มอบให้ลูกค้าได้ชัดเจน เพื่อให้เกิดความเข้าใจ และบริหารจัดการได้ดีและเร็วขึ้น ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายลดลงอย่างยั่งยืน
- **ความไม่แน่นอนจากปัจจัยภายนอก:** ความท้าทายทางภูมิรัฐศาสตร์ สงคราม ภัยธรรมชาติ และนโยบายภาษีสหรัฐฯ ล้วนเป็นปัจจัยที่ทำให้องค์กรต้องปรับตัวเพื่อให้ดำเนินต่อไปได้ องค์กรควรให้ความสำคัญกับห่วงโซ่อุปทาน ความสามารถในการแข่งขัน และการจำลองสถานการณ์ เพื่อให้พร้อมรับมือด้านการเงินและการดำเนินงาน
- **AI Reality Adoption - เปลี่ยนจากทดลองในสิ่งที่มียู่แล้วสู่การประยุกต์บนความเป็นจริง:** หลายธุรกิจไม่สามารถประยุกต์ใช้ AI ได้เนื่องจากยังคงนำ AI มาใช้บนพื้นฐานของกระบวนการทำงานเดิม ธุรกิจต้องก้าวข้ามจากเพียงแค่ “การทดลองใช้ AI” ไปสู่การออกแบบกระบวนการทำงานและกรอบการจัดการใหม่สำหรับการดำเนินงานด้านดิจิทัล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในภาวะที่การขยายตัวของรายได้ทำได้ยากขึ้น

ในปี 2569 AI จะไม่ได้เปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจไทยด้วยตัวเอง แต่ปัจจัยสำคัญที่จะทำให้ AI สร้างความแตกต่างในเศรษฐกิจอย่างแท้จริงคือ ประสิทธิภาพในการเปลี่ยนจากความตั้งใจสู่การปฏิบัติของธุรกิจ โดยอาศัยการลงทุนอย่างมีวินัย ความพร้อมของกำลังคน และความคาดหวังที่เป็นจริง

# แนวโน้มเศรษฐกิจไทยปี 2569 : ปีแห่งการประคองตัวท่ามกลางกระแสความไม่แน่นอน

ที่มา : <https://www.krungsri.com/getmedia/017ef62f-9f0b-429d-b0c2-00d0fa65612f/thailand-economic-outlook-2026-uncertainties-th.pdf>

ปี 2569 กำลังจะเป็นอีกหนึ่งปีที่เศรษฐกิจไทยต้องเผชิญแรงปะทะจากรอบด้าน ทั้งแรงกดดันจากภาวะเศรษฐกิจโลก ที่มีแนวโน้มชะลอตัว การดำเนินนโยบายกีดกันทางการค้าของประเทศมหาอำนาจ ตลอดจนความเปราะบางเชิงโครงสร้างภายในประเทศและความไม่แน่นอนทางการเมืองในช่วงการเลือกตั้งที่จะเกิดขึ้นอีกครั้ง ปัจจัยเหล่านี้อาจส่งผลให้เศรษฐกิจไทยในปี 2569 เป็นปีของการประคองตัวมากกว่าจะเป็นปีของการเติบโตแบบเร่งตัวโดยวิจัยกรุงศรีคาดการณ์ว่าเศรษฐกิจไทยในปี 2569 จะเติบโตเพียง 1.8% ชะลอลงจากปี 2568 ที่คาดว่าจะขยายตัว 2.1% เนื่องจากเครื่องยนต์สำคัญหลายด้านมีแนวโน้มแผ่วลง ไม่ว่าจะเป็นการส่งออกการบริโภค การลงทุนภาคเอกชน และการใช้จ่ายภาครัฐ โดยทิศทางของปัจจัยขับเคลื่อนเศรษฐกิจสำคัญมี ดังนี้

(i) ภาคส่งออก คาดว่าจะเผชิญผลกระทบจากมาตรการภาษีนำเข้าของสหรัฐฯ เดิมปี 2569 แม้ภาคส่งออกเคยได้แรงหนุนชั่วคราวในปี 2568 จากการเร่งสั่งซื้อสินค้าก่อนมาตรการภาษีนำเข้าใหม่จะมีผลบังคับใช้ (Front-loading) แต่ในปี 2569 การส่งออกสินค้าของไทยจะได้รับผลกระทบจากการปรับขึ้นภาษีนำเข้าของสหรัฐฯ ผู้อัตรา 19% ตลอดทั้งปี อีกทั้งยังได้รับผลจากภาษีนำเข้ารายสินค้าอีกด้วย นอกจากนี้ยังมีความเสี่ยงที่มาตรการภาษีศุลกากรอาจครอบคลุมเพิ่มเติมไปยังสินค้ากลุ่มเทคโนโลยีซึ่งเป็นสินค้าส่งออกสำคัญของไทยขณะเดียวกันองค์การการค้าโลก (WTO) ประเมินว่าปริมาณการค้าโลกปี 2569 จะชะลอตัวลงโดยขยายตัวเพียง 0.5% จาก 2.4% ในปี 2568 ซึ่งสะท้อนอุปสงค์ในตลาดโลกที่อ่อนแอลง ปัจจัยเหล่านี้จึงอาจกดดันการส่งออกไทยในปี 2569 ให้พลิกกลับมาหดตัวที่ -1.8% หลังจากเติบโตสูงเกินคาดในปี 2568

(ii) ภาคท่องเที่ยวฟื้นตัวแต่ไม่เต็มศักยภาพ ภาคท่องเที่ยวยังคงเป็นความหวังที่จะช่วยพยุงเศรษฐกิจไทยโดยในปี 2569 คาดว่าจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติจะอยู่ที่ 35.5 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากราว 33.3 ล้านคนในปี 2568 โดยเครื่องชี้ที่สะท้อนการฟื้นตัว ได้แก่ จำนวนเที่ยวบินเข้าสู่อุโมงค์ในระหว่างฤดูหนาว 2568/2569 (ช่วงวันที่ 26 ตุลาคม 2568 – 28 มีนาคม 2569) ที่เพิ่มขึ้น อีกทั้งมีการขยายเส้นทางการบินใหม่ๆ จากทั้งจีนและอินเดียอย่างไรก็ตาม การฟื้นตัวยังค่อนข้างช้า โดยเฉพาะตลาดจีนซึ่งเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวหลักของไทย เนื่องจากความกังวลด้านความปลอดภัยและการแข่งขันที่รุนแรงจากแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ ในภูมิภาคเอเชีย ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้คาดว่าจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติในปี 2569 ยังมีแนวโน้มต่ำกว่าระดับก่อนโควิดที่ราว 40 ล้านคนในปี 2562 สะท้อนการฟื้นตัวที่ยังไม่กลับสู่ศักยภาพเดิมและความท้าทายจากโครงสร้างตลาดท่องเที่ยวที่เปลี่ยนไปหลังโควิด

(iii) การใช้จ่ายภาครัฐอาจชะลอลงตามข้อจำกัดทางการคลังและผลกระทบจากความไม่แน่นอนทางการเมือง แม้จะมีแรงพยุงจากการเบิกจ่ายงบเหลือออมปี แต่ในปี 2569 การใช้จ่ายภาครัฐมีแนวโน้มเติบโตชะลอลง เนื่องจากพื้นที่ทางการคลัง (Fiscal space) ค่อนข้างจำกัด สะท้อนจากงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2569 ที่ตั้งวงเงินรายจ่ายประจำและรายจ่ายลงทุนลดลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปีก่อน นอกจากนี้ ความไม่แน่นอนทางการเมืองในช่วงการเลือกตั้งทั่วประเทศอาจจำกัดความสามารถของรัฐบาลรักษาการในการเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณ การอนุมัติโครงการลงทุนใหม่ และการออกมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจเพิ่มเติม บทบาทของการใช้จ่ายภาครัฐจึงอาจลดน้อยลงในช่วงครึ่งแรกของปี 2569

(iv) การบริโภคภาคเอกชนเผชิญกำลังซื้ออ่อนแอและถูกจำกัดด้วยปัจจัยเชิงโครงสร้าง การบริโภคภาคเอกชนซึ่งเคยเป็นแรงขับเคลื่อนหลักของเศรษฐกิจไทยหลังการฟื้นตัวจากโควิด มีแนวโน้มเติบโตในอัตราชะลอลงสู่ระดับ 2.2% ท่ามกลางระดับหนี้ครัวเรือนที่ยังคงสูงกว่า 80% ของ GDP ประกอบกับรายได้ของครัวเรือนส่วนใหญ่หลังโควิดยังเติบโตช้ากว่าค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น ขณะที่รายได้เกษตรกรยังอยู่ในระดับต่ำ ส่วนการจ้างงานอาจได้รับผลกระทบจากความอ่อนแอของภาคส่งออก นอกจากนี้ มาตรการกระตุ้นการใช้จ่ายในช่วงที่ผ่านมา อาทิ โครงการแจกเงินหมื่น (หรือโครงการดิจิทัลวอลเล็ตเดิม) โครงการคนละครึ่งพลัส และโครงการเที่ยวดีมีคืน เป็นมาตรการที่เน้นการกระตุ้นระยะสั้น เมื่อหมดแรงส่งจากมาตรการดังกล่าว ครัวเรือนจึงจำเป็นต้องกลับมาพึ่งพารายได้ปกติ ซึ่งยังเติบโตช้าและไม่แข็งแรงพอจะหนุนการใช้จ่ายอย่างต่อเนื่อง การบริโภคภาคเอกชนในปี 2569 จึงมีแนวโน้มเติบโตชะลอลง

(v) การลงทุนภาคเอกชนแม้เติบโตช้า แต่ยังรักษาแรงส่งได้ แม้ภาคธุรกิจเผชิญแรงกดดันจากความไม่แน่นอนทางการเมือง มาตรการภาษีนำเข้าของสหรัฐฯ รวมถึงอุปสงค์ในประเทศที่ฟื้นช้า แต่การลงทุนภาคเอกชนยังมีสัญญาณเชิงบวกอยู่บ้าง อาทิ โครงการลงทุนที่ได้รับอนุมัติส่งเสริมการลงทุนจาก BOI ที่ยังคงอยู่ในระดับสูงและเม็ดเงิน FDI ที่ยังไหลเข้าประเทศ โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมดิจิทัล ยานยนต์ไฟฟ้า และพลังงานหมุนเวียนเมื่อประกอบกับการผลักดันผ่านกลไก Thailand FastPass ของ BOI คาดว่าจะช่วยเร่งให้โครงการที่ได้รับการส่งเสริม เดินหน้าลงทุนได้เร็วขึ้น นอกจากนี้ กระแสการย้ายฐานการผลิตจากจีนมาสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ยังคงเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ซึ่งไทยมีโอกาสได้รับอานิสงส์จากโครงสร้างพื้นฐานและซัพพลายเชนที่เข้มแข็ง ดังนั้น ในปี 2569 การลงทุนภาคเอกชนจึงมีแนวโน้มขยายตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป

สำหรับอัตราเงินเฟ้อทั่วไปมีแนวโน้มอยู่ในระดับต่ำต่อเนื่อง โดยคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยเป็น 0.4% ในปี 2569 จากที่คาดว่าจะติดลบที่ -0.2% ในปี 2568 โดยอัตราเงินเฟ้อมีแนวโน้มจะเริ่มกลับเข้าสู่แดนบวกได้ในไตรมาสที่ 2 ของปี 2569 แต่ยังคงต่ำกว่ากรอบเป้าหมายของธนาคารแห่งประเทศไทย เนื่องจากคาดว่าราคาน้ำมันดิบดูไบในตลาดโลกจะทรงตัว ขณะที่ดัชนีราคาผู้บริโภคมีแนวโน้มจะคงมาตรการบรรเทาค่าครองชีพด้านพลังงานต่อเนื่อง ซึ่งช่วยจำกัดแรงกดดันด้านราคาโดยตรง ทั้งนี้ ภายใต้ภาวะเงินเฟ้อที่อยู่ในระดับต่ำ เศรษฐกิจที่ฟื้นตัวช้า และสภาพคล่องที่ตึงตัวจากการหดตัวของสินเชื่อ วิกฤตกรุงศรีประเมินว่าคณะกรรมการนโยบายการเงิน (กนง.) จะมีการผ่อนคลายนโยบายการเงินเพิ่มเติม โดยคาดว่าอัตราดอกเบี้ยนโยบายอาจปรับลดลงสู่ระดับ 1.00% ในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 เพื่อช่วยเพิ่มสภาพคล่อง ลดต้นทุนทางการเงิน และสนับสนุนการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกุล หัวหน้าทีมวิจัยเศรษฐกิจ และผู้บริหารสายงานวิจัย ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) กล่าวว่า “โดยรวมแล้ว เศรษฐกิจไทยในปี 2569 ถือเป็นปีแห่งการประคองตัวท่ามกลางกระแสความไม่แน่นอน ทั้งจากปัจจัยภายในและภายนอก แม้เศรษฐกิจจะได้รับแรงหนุนจากภาคท่องเที่ยวการลงทุนจากต่างประเทศ และอุปสงค์ในประเทศบางส่วน แต่ยังคงเผชิญความเสี่ยงและความท้าทายสำคัญหลายด้าน ได้แก่ (i) ความตึงเครียดทางการค้าโลกที่ทวีขึ้น นโยบายเศรษฐกิจของสหรัฐฯ ที่ยังมีความไม่แน่นอนและความเสี่ยงทางภูมิรัฐศาสตร์ (ii) การไหลทะลักของสินค้าจีนเข้าสู่ตลาดไทย ที่อาจมาพร้อมกับการนำเข้าสินค้าสหรัฐฯ ตามกรอบข้อตกลงการค้า อันจะเพิ่มความเสี่ยงภาวะ Twin Influx ซึ่งจะสร้างแรงกดดันต่อการผลิตสินค้าไทยหลายกลุ่ม (iii) ความแปรปรวนของสภาพอากาศที่จะกระทบต่อรายได้เกษตรกร (iv) ปัญหาเชิงโครงสร้าง เช่น หนี้ครัวเรือนสูง และความสามารถในการแข่งขันที่ลดลงของบางอุตสาหกรรม และ (v) ความไม่แน่นอนด้านนโยบายและความเสี่ยงทางการเมืองในประเทศ ทั้งหมดนี้สะท้อนภาพเศรษฐกิจที่แม้ยังเดินหน้าได้แต่ต้องอาศัยการบริหารจัดการอย่างระมัดระวังเพื่อรองรับกับแรงกดดันจากหลายด้านในปี 2569”

### ประมาณการเศรษฐกิจไทยปี 2568-2569

% เปลี่ยนแปลงจากปีก่อน	2567	2568F	2569F
GDP	2.5	2.1	1.8
การบริโภคภาคเอกชน	4.4	2.8	2.2
การบริโภคภาครัฐ	2.5	0.8	0.7
การลงทุนภาคเอกชน	-1.6	2.1	1.5
การลงทุนภาครัฐ	4.8	6.6	3.5
มูลค่าส่งออก (สกุลดอลลาร์)	5.9	10.8	-1.8
มูลค่านำเข้า (สกุลดอลลาร์)	5.5	10.3	-0.5
จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ (ล้านคน)	35.5	33.3	35.5
อัตราเงินเฟ้อทั่วไป	0.4	-0.2	0.4

ที่มา: วิจัยกรุงศรี

## แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรมปี 2568 - 2570 : บริการขนส่งสินค้าทางทะเล

ที่มา : <https://www.krungsri.com/th/research/industry/industry-outlook/logistics/sea-freight-transportation/io/sea-freight-transport-2025-2027>

ธุรกิจบริการขนส่งทางทะเลของไทยมีแนวโน้มเติบโตอย่างค่อยเป็นค่อยไปในปี 2568 - 2570 ส่วนหนึ่งเป็นผลจากไทยมีการขยายช่องทางทางการค้าสู่ตลาดใหม่ และการเติบโตของการค้าออนไลน์ รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐที่เชื่อมโยงเส้นทางโลจิสติกส์ทั้งระบบ และการพัฒนาเส้นทางขนส่งที่เชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยผู้ให้บริการขนส่งมีแนวโน้มเพิ่มอุปทานเรือเพื่อรองรับอุปสงค์ที่จะเพิ่มขึ้นในระยะข้างหน้า

อย่างไรก็ตาม รายได้ของธุรกิจอาจถูกจำกัดจาก (1) ต้นทุนการขนส่งอาจปรับสูงขึ้นเป็นระยะ จากความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ในหลายพื้นที่ (2) การแข่งขันของธุรกิจจะมีความรุนแรงขึ้นจากการรวมกลุ่มของสายเรือต่างชาติ อาจลดทอนส่วนแบ่งตลาดของไทย (3) อุปทานเรือใหม่อาจเพิ่มขึ้นในอัตราเร็วกว่าอุปสงค์ และ (4) ภาวะการลงทุนที่เพิ่มขึ้นจากการปฏิบัติตามเกณฑ์ IMO 2023 ที่เข้มงวดขึ้นด้านสิ่งแวดล้อม ปัจจัยข้างต้นจะกดดันอัตรากำไรของผู้ประกอบการระดับหนึ่ง

**เรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์:** รายได้ของผู้ให้บริการทั้งกลุ่มเจ้าของเรือ สายการเดินเรือ และผู้บริการจัดการขนส่งมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง จากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกกระตุ้นความต้องการบริโภคสินค้ามากขึ้น อย่างไรก็ตาม อุปสงค์การขนส่งสินค้าจะฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป ทำให้ธุรกิจต้องบริหารจัดการระวางบรรทุกและปริมาณสินค้าให้สอดคล้องกัน เพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าได้เต็มลำเรือ นอกจากนี้ การแข่งขันของธุรกิจขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางทะเลมีแนวโน้มรุนแรงขึ้นโดยเฉพาะจากสายเรือต่างชาติ อาจทำให้เกิดการแย่งชิงส่วนแบ่งตลาดผ่านการแข่งขันด้านราคา ส่งผลเชิงลบต่อผู้ประกอบการของไทย

**เรือเทกองแห้ง:** รายได้ของผู้ประกอบการมีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างช้าๆ เนื่องจากสินค้าที่ขนส่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าโภคภัณฑ์ วัสดุก่อสร้าง โลหะและแร่ธาตุสำคัญ ซึ่งเป็นที่ต้องการต่อเนื่อง ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสามารถรับรู้รายได้จากระวางเรือสม่ำเสมอ อย่างไรก็ตาม อุปทานเรือใหม่ที่จะทยอยส่งมอบตามคำสั่งซื้อในช่วงก่อนหน้า อาจกดดันรายได้ของผู้ประกอบการเติบโตในอัตราไม่สูงมากนัก

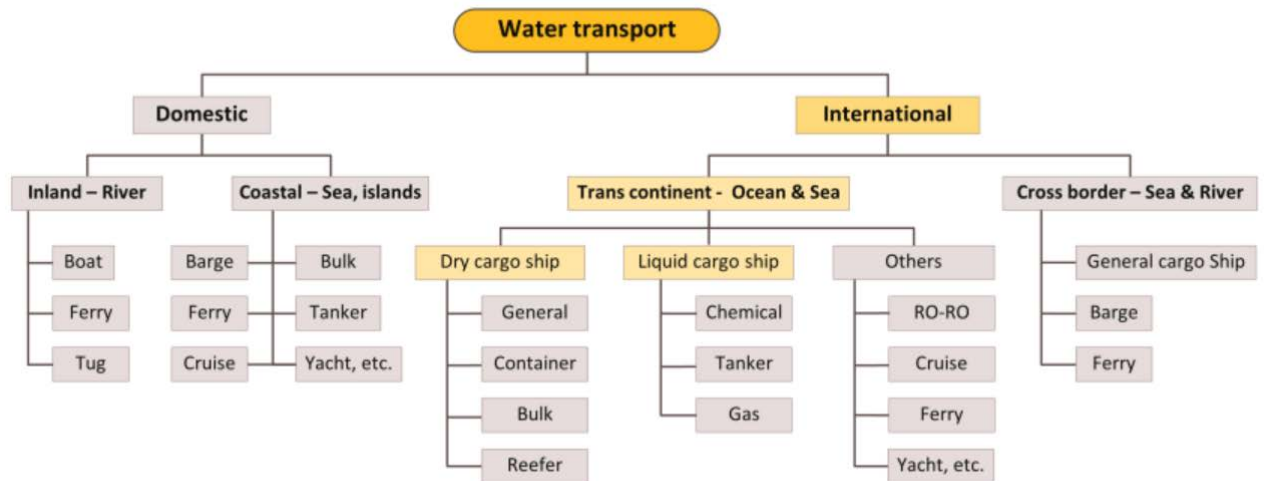
**เรือเทกองเหลว:** รายได้ของผู้ให้บริการมีแนวโน้มเติบโตตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ และความต้องการสกัดวัตถุดิบเพื่อป้องกันการขาดแคลน และลดทอนความผันผวนด้านราคา โดยเฉพาะกลุ่มพลังงาน ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งจะสามารถรับรู้รายได้อย่างต่อเนื่องจากการให้เช่าเรือ และบริการขนส่งสินค้าซึ่งจัดเป็นปัจจัยการผลิตหลักของภาคอุตสาหกรรมในประเทศ

### ข้อมูลพื้นฐาน

ธุรกิจบริการขนส่งสินค้าทางทะเล (Sea freight) มีบทบาทสำคัญต่อภาคการค้าระหว่างประเทศ โดยเป็นตัวกลางขนส่งสินค้าเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ผลิตและผู้บริโภค และส่งมอบวัตถุดิบแก่แหล่งผลิตในห่วงโซ่อุปทานที่กระจายอยู่ทั่วโลก รวมถึงมีความเชื่อมโยงกับธุรกิจอื่นทั้งในและต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนถ่าย จัดเก็บและกระจายสินค้าถึงปลายทาง ทำให้การขนส่งทางทะเลมีบริการที่หลากหลายตามประเภทการใช้เรือ ทั้งนี้ จากข้อได้เปรียบของเรือที่สามารถบรรทุกสินค้าที่มีน้ำหนักและปริมาณมากได้ในคราวเดียว ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งทางเรือต่ำกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นเมื่อเทียบปริมาณที่เท่ากัน (การขนส่งทางน้ำมีต้นทุนเฉลี่ยต่อหน่วย 65 สตางค์ต่อตันต่อกิโลเมตร ส่วนทางราง ถนน และอากาศ อยู่ที่ 95 สตางค์ 2.12 บาท และ 10 บาท ตามลำดับ) นอกจากนี้ ยังมีความยืดหยุ่นสูงสามารถขนส่งสินค้าได้หลายลักษณะ ทั้งยังมีการพัฒนาเรือบรรทุกที่ใช้เทคโนโลยีใหม่ทั้งด้านการขนส่งและการใช้เชื้อเพลิง รวมถึงมีภาชนะบรรจุที่ได้รับการออกแบบให้

สินค้ามีความปลอดภัยสูงระหว่างการขนส่ง สำหรับข้อเสียเปรียบของการขนส่งทางทะเล อาทิ ต้องใช้เวลาในการขนส่งยาวนานกว่าช่องทางอื่น และต้องขนถ่ายสินค้าผ่านการขนส่งประเภทอื่นเพื่อนำสินค้าไปสู่ปลายทาง ปัจจุบัน กองเรือพาณิชย์โลกมีสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลประมาณ 80% และ 70% ของปริมาณและมูลค่าการค้าโลก2/ (ข้อมูลปี 2565)

Figure 1: Water Freight Services by Type of Vessel



Source: Compiled by Krungsri Research

### การขนส่งสินค้าทางทะเล จำแนกได้หลายลักษณะ ดังนี้

1) การจำแนกตามลักษณะเรือเดินสมุทร (Ocean carrier) แบ่งเป็น (1) เรือบรรทุกสินค้าแห้ง (Dry cargo) ได้แก่ เรือเทกอง (Bulk carrier) เรือบรรทุกตู้สินค้า (Container ship) เรือห้องเย็นหรือเรือที่มีตู้ควบคุมอุณหภูมิ (Reefer container) เรือขนส่งสินค้าเฉพาะประเภท และเรืออเนกประสงค์ อาทิ เรือบรรทุกรถยนต์ (Roll-On/Roll-Off หรือ RO-RO) และ (2) เรือบรรทุกสินค้าเหลว (Liquid cargo) ได้แก่ เรือบรรทุกน้ำมันดิบ (Tankers) เรือบรรทุกก๊าซ LPG และ LNG (Gas tanker) เรือบรรทุกเคมีภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีและวัตถุอันตราย (Chemical ship) และเรือบรรทุกน้ำมันพืช ฯลฯ

2) การจำแนกตามเส้นทางการเดินเรือ ได้แก่ (1) เรือขนส่งประจำเส้นทาง (Liner Service) มีเส้นทางเดินเรือ ตารางเวลารวมถึงอัตราค่าระวางที่แน่นอนในแต่ละช่วงเวลา ส่วนใหญ่มีเส้นทางการขนส่งหลัก ได้แก่ Trans-pacific, Asia-Europe และ Transatlantic นอกจากนี้ อาจมีเส้นทาง Intra-Regional ในแต่ละภูมิภาค และ (2) เรือขนส่งไม่ประจำเส้นทาง (Tramp or Time Charter Service) อาทิ เรือเหมาเที่ยวหรือเรือจร ทำการขนส่งในเส้นทางและช่วงเวลาที่เหมาะสม อัตราค่าระวางเป็นไปตามข้อตกลงในสัญญาว่าจ้าง ผู้ว่าจ้างมักเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิง

ธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นการให้บริการขนส่งระหว่างท่าเรือสู่ท่าเรือ (Port-to-Port) ทั่วโลก ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ต้องพึ่งพาพันธมิตรและเครือข่ายเพื่อความสะดวกในการบริหารเวลาและต้นทุนค่าใช้จ่าย ทั้งตอนเรือเข้าเทียบท่าและออกจากท่า งานด้านศุลกากร และบริการส่งมอบสินค้าในท่าเรือระหว่างทาง (ตารางที่ 1) ผู้ประกอบการธุรกิจมีหลายกลุ่ม ได้แก่

- **กลุ่มเดินเรือขนส่งสินค้าหรือสายการเดินเรือ (Liner) และผู้ให้บริการขนส่งที่มีเรือเป็นของตนเอง (Vessel Operation Common Carrier: VOCC)** จะมีกองเรือ ตู้สินค้า และเส้นทางขนส่งประจำ (ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการรายใหญ่) หรือขนส่งตามเที่ยวเหมา (ส่วนใหญ่เป็นรายย่อยในพื้นที่) มีสำนักงานสาขาหรือพันธมิตรทางธุรกิจทั้งในและต่างประเทศ รวมถึงนายหน้า (Broker) ทำหน้าที่จัดหาเรือหรือสินค้า และตัวแทน (Agent) จำหน่ายระวางบรรทุก เพื่อให้มีสินค้าบรรทุกเต็มประสิทธิภาพสูงสุดของเรือ (Ship utilization)
- **กลุ่มตัวแทนสายการเดินเรือ (Shipping Line Agencies)** เป็นตัวกลางขายระวางของสายการเดินเรือแก่ลูกค้าอีกต่อหนึ่ง ได้แก่ (1) ผู้ให้บริการขนส่งและตัวแทนบริหารจัดการขนส่งที่ไม่มีสัญญา กับสายการเดินเรือ และให้บริการลูกค้ารายย่อยที่มีปริมาณขนส่งไม่มาก และ (2) ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง (Non-Vessel Operation Common Carrier: NVOCC) และตัวแทนบริหารจัดการขนส่งที่มีสัญญากับสายการเดินเรือ (International Freight Forwarder) โดยซื้อระวางมาขายต่อลูกค้าและให้บริการเกี่ยวเนื่อง อาทิ การบริหารตู้สินค้า (Stevedoring) การจัดหาลานพักสินค้า การบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้คอนเทนเนอร์/ และบริการพิธีการศุลกากร (Customs Clearance)

**Table 1: Major Facilities Supporting Sea Freight Transport Business**

Facilities/Related agencies	Vessels	Liner/ Carrier, Container box, Tank/Pipeline
Port, berth, railway, ICD, container yard, harbor crane, custom, free zone etc.	Ship builder, shipyard, demolition and recycling	VOCC, NOVCC, sea freight forwarder, shipping agent, exporter, importer, seafarer
IMO, MLC, SOLAS, MARPOL, STCW, Port State Control, etc.	Water level, coastline, route, navigational support, etc.	Freight rate, freight charge on port, surcharge

Source: Compiled by Krungsri Research

Note: ICD-Inland Container Depo, IMO-International Maritime Organization, MLC- Maritime Labor Convention, SOLAS-Safety of Life at Sea, MARPOL-Maritime Regulation for Prevention of Pollution, STCW-Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers. VOCC- Vessel Operation Common Carrier, NOVCC- Non-Vessel Operation Common Carrier,

ธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลต้องใช้เงินลงทุนสูงและมีระยะเวลาคืนทุนนาน เนื่องจากต้องมีการจัดหาของเรือพาณิชย์กรณีเดินเรือขนส่งเองหรือเช่าเรือเพื่อใช้ขนส่ง บุคลากรต้องมีความเชี่ยวชาญเฉพาะ อีกทั้งต้องมีสาขาหรือเครือข่ายในต่างประเทศ เพื่อบริหารจัดการขนส่งสินค้าร่วมกับพันธมิตรทางธุรกิจในประเทศปลายทาง รวมถึงต้องทำธุรกิจภายใต้กฎข้อบังคับสากลด้านการเดินเรือที่ครอบคลุมหลายด้าน เช่น สภาพการทำงาน การควบคุมระดับการปล่อยมลพิษสู่สภาพแวดล้อม และความปลอดภัยในทรัพย์สิน รวมทั้งต้องเผชิญความเสี่ยงจากความผันผวนของเศรษฐกิจและราคาน้ำมันเชื้อเพลิง กฎเกณฑ์การค้า มาตรการและสิทธิประโยชน์ในการเคลื่อนย้ายสินค้าที่แตกต่างกันในแต่ละประเทศ

**การแข่งขันของธุรกิจค่อนข้างรุนแรง** เนื่องจากการขนส่งในน่านน้ำสากลที่มีผู้ให้บริการจากทุกภูมิภาค โดยรายได้ของธุรกิจจะมาจากการขนส่งสินค้าหรืออัตราค่าระวาง ซึ่งขึ้นกับอุปสงค์การใช้เรือ อุปทานเรือแต่ละช่วงเวลา และประเภทการให้บริการ เช่น บริการขนส่งสินค้าตามเส้นทางจะมีรายได้จากค่าระวาง ปริมาณสินค้าและระยะทางที่ขนส่ง ส่วนบริการขนส่งแบบเช่าเหมาจะมีรายได้เป็นค่าเช่าตามทีตกลง ซึ่งอาจเป็นการให้เช่าเรือเปล่าหรือว่าจ้างให้ขนส่งเป็นรอบสินค้าที่ส่งมอบ สำหรับต้นทุนหลักของธุรกิจ แบ่งเป็น (1) **ต้นทุนการเดินทางเรือ (Voyage costs)** ส่วนใหญ่เป็นค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (Bunker) และค่าผ่านร่องน้ำ (Port Charge/ Port Dues) (2) **ต้นทุนการดำเนินงาน (Operating costs)** อาทิ ค่าลูกเรือ (Manning costs)

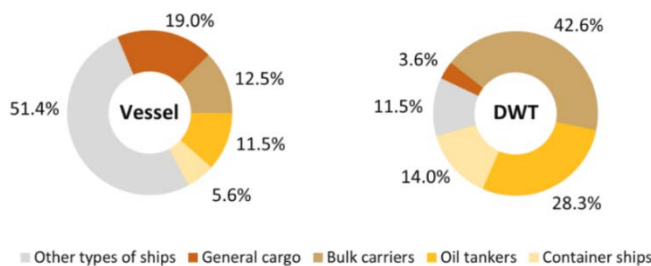
(ได้แก่ เงินเดือนและค่าตอบแทนของบุคคลากรประจำเรือ และค่าเสบียง (Subsistence)) ค่าบำรุงรักษาและซ่อมแซม (Repair and maintenance) ค่าประกันภัย (Insurance) ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติตามเกณฑ์ข้อบังคับต่างๆ และ (3) **ต้นทุนอื่นที่เกี่ยวกับการลงทุน (Capital costs)** อาทิ ค่าซื้อ-เช่าเรือ และค่าดอกเบี้ย

**การบริหารจัดการที่ีจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำการค้าไร้แก่ธุรกิจ** อาทิ (1) การจอดรอเทียบท่า (เข้าคิวขนถ่าย) ที่นานเกินควรอาจกระทบแผนการรับส่งสินค้าในเที่ยวเรือถัดๆ ไป ทำให้ธุรกิจบริการขนส่งทางทะเลจำเป็นต้องใช้บริการของตัวแทนเรือ นายหน้า รวมถึงพันธมิตรและเครือข่ายสาขาที่มีความคุ้นเคยหรือมีสายสัมพันธ์ในท้องถิ่นเพื่อลดต้นทุนค่าเสียเวลา (2) ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนหรือราคา เชื้อเพลิง ทำให้ธุรกิจต้องซื้อประกันเพื่อป้องกันความเสี่ยงหรือทำสัญญาซื้อขายล่วงหน้า และ (3) การทำประกันภัยสินค้า ตัวเรือ เครื่องจักร ลูกเรือ และความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Protection & Indemnity Insurance) เพื่อช่วยลดความเสียหายกรณีเกิดเหตุไม่คาดคิด อาทิ สินค้าที่บรรทุกเสียหาย/สูญหาย ภัยโจรสลัด ตลอดจนความแปรปรวนของสภาพอากาศและท้องทะเล

**ความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลเพิ่มขึ้นต่อเนื่องตามการเติบโตทางเศรษฐกิจและปริมาณการค้าโลก** โดยช่วง 10 ปีก่อนวิกฤต COVID-19 (ปี 2553-2562) การขนส่งโดยเรือบรรทุกตู้สินค้า (เรือคอนเทนเนอร์) และเรือเทกองแห้งเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 5.8% และ 5.0% ต่อปี ตามลำดับ (ภาพที่ 2 และ 3) ส่งผลให้มีการต่อเรือขนาดใหญ่ขึ้นเพื่อบรรทุกสินค้าได้มากขึ้น (อาทิ เรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ของจีนสามารถบรรทุกตู้มาตรฐานได้มากกว่า 24,000 TEU และบรรทุกสินค้าที่มีน้ำหนักมากกว่า 240,000 ตัน ทั้งยังลดการปล่อยคาร์บอนน้อยลงถึง 6,000 ตันต่อปี) ขณะที่ระวางบรรทุกของกองเรือโลกเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 3.9% ต่อปีในช่วงเวลาเดียวกัน (วิกฤต COVID-19 ในปี 2563-2564 ทำให้กิจกรรมด้านการเดินเรือสะดุดและติดขัด) ด้านอายุเฉลี่ยของกองเรือ (ข้อมูลล่าสุดปี 2566) อยู่ที่ 22.0 ปี สูงกว่าช่วง 10 ปีก่อนหน้าที่มีอายุเฉลี่ย 20.6 ปี

**กองเรือพาณิชย์ทั่วโลก (ภาพที่ 5) มีจำนวนรวม 108,789 ลำ (ข้อมูลปี 2566) น้ำหนักบรรทุกรวม 2.3 พันล้าน DWT (Dead-Weight-Tonnage) ได้แก่ เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General carriers) มีจำนวนเรือคิดเป็นสัดส่วนสูงสุด 19.0% ของเรือทั้งหมด แต่มีน้ำหนักบรรทุกเพียง 3.6% ของน้ำหนักบรรทุกทั้งหมด อายุใช้งานเฉลี่ยมากกว่า 27 ปี เรือเทกอง (Bulk Carriers) มีสัดส่วนจำนวนเรือ 12.5% และน้ำหนักบรรทุกรวมสูงสุด 42.6% ของน้ำหนักบรรทุกทั้งหมด อายุใช้งานเฉลี่ย 12 ปี เรือขนน้ำมัน (Oil Tankers) มีสัดส่วนจำนวนเรือ 11.5% และน้ำหนักบรรทุก 28.3% อายุใช้งานเฉลี่ย 20 ปี และเรือคอนเทนเนอร์ (Container Ships) สัดส่วนจำนวนเรือ 5.6% และน้ำหนักบรรทุกรวม 14.0% อายุใช้งานเฉลี่ย 14 ปี ที่เหลือสัดส่วน 51.4% เป็นเรืออื่นๆ น้ำหนักบรรทุกรวม 11.5% และเมื่อพิจารณาอายุใช้งานเฉลี่ยที่ค่อนข้างน้อยของเรือเทกองและเรือคอนเทนเนอร์ สะท้อนการขนส่งผ่านเรือทั้งสองประเภทมีทิศทางเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ทำให้จำนวนเรือเพิ่มขึ้นเร็วกว่าเรือประเภทอื่น ด้านประเทศเจ้าของเรือ (Ownership) รายใหญ่ 5 อันดับแรกของโลก ได้แก่ จีน (รวมฮ่องกง สัดส่วนรวม 19.1% ของน้ำหนักบรรทุกทั้งหมด) เกาหลี (16.9%) ญี่ปุ่น (10.4%) สิงคโปร์ (6.3%) และเกาหลีใต้ (4.2%) มีกำลังบรรทุกรวมกันคิดเป็นสัดส่วน 56.9% ของกองเรือโลก ส่วนไทยเคยเป็นอันดับที่ 152 มีสัดส่วนเรือเพียง 0.2% ของกองเรือโลก**

Figure 5: World Merchant Fleet (Share by Type, 2023)



Source: UNCTAD (Data Hub)  
 Note: DWT = Dead-Weight-Tonnage, Vessel = Number of ships  
 Other types of ships refer to offshore supply, liquefied gas carriers, chemical tankers, ferries, passenger ships and other vessels that not available.  
 Propelled merchant vessels of 100 gross tons and above.  
 Data beginning-of-year 2023

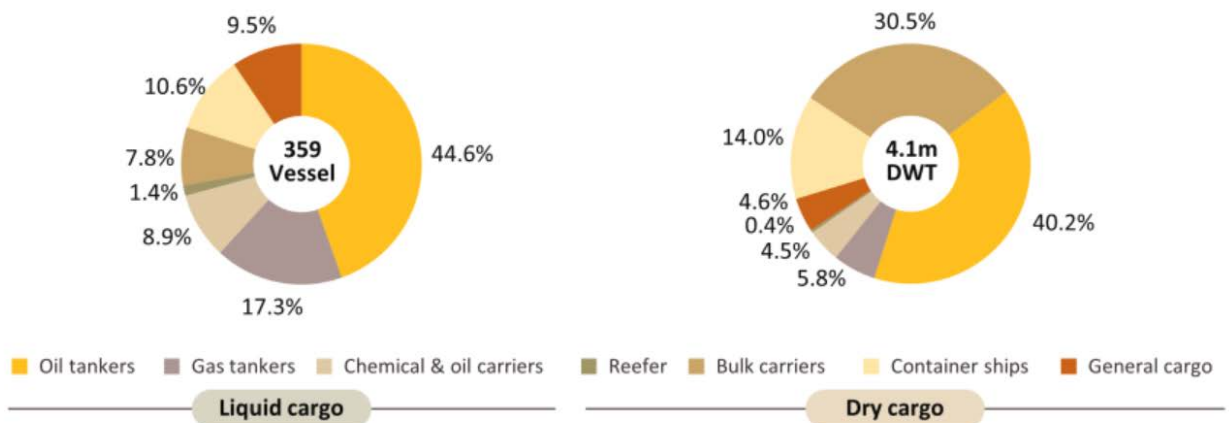
ธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยมีความสำคัญเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ ผลจาก (1) เศรษฐกิจไทยพึ่งพาการส่งออกระหว่างประเทศในสัดส่วนสูง 65.4% ของ GDP (ปี 2566) และมากกว่า 83% ของสินค้าเข้าและออกใช้การขนส่งทางทะเลเป็นหลัก (2) ไทยมีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจซึ่งช่วยขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนระหว่างกัน เช่น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (RCEP) (3) ไทยเป็นฐานการผลิตที่มีห่วงโซ่อุปทานระดับโลก (Global supply chain) ของภาคอุตสาหกรรมสำคัญ อาทิ รถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ และ (4) ภาครัฐมีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการคมนาคมขนส่งทางน้ำเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางการค้าของประเทศ

กองเรือพาณิชย์ของไทยแบ่งเป็น 2 กลุ่มหลัก (ภาพที่ 6) ได้แก่

1) เรือบรรทุกสินค้าเหลว (Liquid cargo ship) มีจำนวน 254 ลำ ระบายบรรทุกรวม 2.1 ล้าน DWT คิดเป็นสัดส่วน 70.8% และ 50.6% ของกองเรือพาณิชย์ทั้งหมด แบ่งเป็น **เรือบรรทุกน้ำมัน 160 ลำ เรือบรรทุกก๊าซ 62 ลำ และเรือบรรทุกสารเคมีและน้ำมัน 32 ลำ** ลูกค้าส่วนใหญ่ คือ ผู้ประกอบการโรงกลั่นน้ำมันและผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ที่มีคลังเก็บน้ำมันตามแนวชายฝั่งทะเล รวมถึงผู้ผลิตและจำหน่ายในต่างประเทศ สินค้าที่บรรทุก อาทิ น้ำมันดิบ สารเคมี ผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีเหลว ก๊าซ และน้ำมันพืช

2) เรือบรรทุกสินค้าแห้ง (Dry cargo ship) จำนวน 105 ลำ ระบายบรรทุกรวม 2.0 ล้าน DWT คิดเป็นสัดส่วน 29.2% และ 49.4% ของกองเรือพาณิชย์ทั้งหมด แบ่งเป็น **เรือสินค้าทั่วไป 34 ลำ** (56% เป็นเรือที่มีระวางบรรทุกไม่เกิน 5,000 DWT) มีปริมาณบรรทุกรวม 9.3% ของกองเรือบรรทุกสินค้าแห้งทั้งหมด **เรือเทกอง 28 ลำ** (96% มีระวางบรรทุกมากกว่า 20,000 DWT) ปริมาณบรรทุกรวม 61.6% **เรือบรรทุกตู้สินค้า 38 ลำ** (68% มีระวางบรรทุกไม่เกิน 5,000 DWT ที่เหลือเป็นเรือขนาดใหญ่มีน้ำหนักบรรทุกมากกว่า 10,000 DWT) มีปริมาณบรรทุกรวม 28.3% **เรือตู้ควบคุมอุณหภูมิ (Reefer) 5 ลำ** ทั้งหมดมีระวางบรรทุกไม่เกิน 5,000 DWT ปริมาณบรรทุกรวม 0.8% (เรือบรรทุกสินค้าทั่วไปและเรือ Reefer ของไทยมีขนาดระวางบรรทุกไม่มาก มักถูกใช้เป็นกองเรือลูก (Feeder vessel) รับส่งต่อสินค้าระหว่างเรือแม่ขนาดใหญ่กับเมืองท่า หรือขนถ่ายลำ (Transship) ในระยะทางใกล้ๆ แถบประเทศเพื่อนบ้าน)

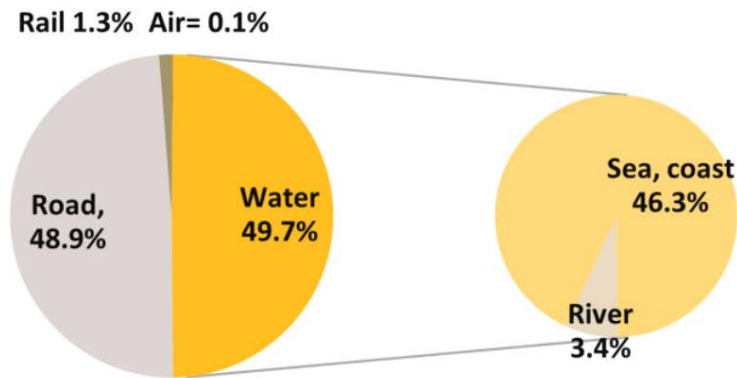
Figure 6: Thailand's Merchant Fleet (Share by Type, 2023)



Source: Marine Department (MD)  
 Note: DWT = Dead -Weight-Tonnage  
 Vessels = Number of ships  
 Propelled merchant vessels of 500 gross tons and above

การขนส่งสินค้าทางน้ำของไทยคิดเป็นสัดส่วน 49.7% ของปริมาณขนส่งสินค้าทั้งหมด (ภาพที่ 7) และมีต้นทุนขนส่งต่อหน่วยต่ำสุดเมื่อเทียบการขนส่งรูปแบบอื่น (ตารางที่ 2) โดยการขนส่งทางทะเลและชายฝั่งมีสัดส่วน 46.3% ของการขนส่งทั้งหมด ขณะที่การขนส่งทางแม่น้ำและลำน้ำในประเทศมีสัดส่วน 3.4% การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศส่วนใหญ่จะดำเนินการผ่านท่าเรือหลัก ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือมาบตาพุด ขณะที่ท่าเรือในจังหวัดภูมิภาค (เช่น ท่าเรือระนอง ท่าเรือสงขลา ท่าเรือเชียงใหม่และท่าเรือเชียงใหม่) มักใช้ขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

**Figure 7: Thailand’s Freight Transport (Share by Mode, 2023)**



Source: Office of the National Economic and Social Development Council (NESDC), Ministry of Transport (MOT)

**Table 2: Transportation Cost per Unit in Thailand**

Mode	THB per ton-km
Road	2.12
Rail	0.95
<b>Water</b>	<b>0.65</b>
Air	10.0

Source: Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP) (2013)

Note: Water mode includes inland and coastal

ธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยแข่งขันได้ยากในตลาดโลก เนื่องจาก (1) ไทยมีจำนวนเรือพาณิชย์คอนเทนเนอร์เพียง 359 ลำ และมีระวางบรรทุกรวมเพียง 4.1 ล้าน DWT (ที่มา: กรมเจ้าท่า) หรือ 0.2% ของน้ำหนักรวมของกองเรือโลก ซึ่งประมาณ 71% เป็นเรือขนาดเล็ก (ระวางบรรทุกไม่เกิน 5,000 DWT) มีเพียง 11% เป็นเรือขนาดใหญ่ (มากกว่า 20,000 DWT) เรือพาณิชย์ของไทยมีสัดส่วนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพียง 7% ของปริมาณสินค้าที่ไทยค้าขายกับต่างชาติ<sup>77</sup> และส่วนใหญ่เป็นการเดินเรือเส้นทาง Intra-Asia ที่เหลือ (93%) ต้องพึ่งพาเรือพาณิชย์ต่างชาติในการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะกองเรือยุโรปและเอเชีย (จีน ญี่ปุ่นและเกาหลีใต้) (2) เรือส่วนใหญ่มีอายุการใช้งานยาวนาน จึงมีต้นทุนการดูแลรักษาและค่าเชื้อเพลิงค่อนข้างสูง เป็นอุปสรรคต่อการแข่งขันด้านราคา อาทิ กองเรือบรรทุกน้ำมันและเรือบรรทุกก๊าซมีอายุใช้งานเฉลี่ยมากกว่า 25 ปี และเรือบรรทุกตู้สินค้าเย็น (Reefer) อายุเฉลี่ยเกิน 30 ปี รายงานประจำปี 2568 บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด (PPC) : 34

(3) สายการเดินเรือ 20 อันดับแรกของโลก มีกองเรือและเส้นทางเดินเรือหลักประจำอยู่ทั่วโลก มากกว่า 55% เป็นของสายการเดินเรือขนาดใหญ่เพียง 4 ราย (ที่มา: UNCTAD) ซึ่งมีการขยายความครอบคลุมของบริการทั้งโดยเพิ่มเครือข่ายพันธมิตร และขยายสู่การขนส่งรูปแบบอื่นเพื่อเพิ่มความต่อเนื่องในการขนส่ง เช่น เรือ-รถบรรทุก-เครื่องบิน และเรือ-ราง (อาทิ Maersk มี Maersk Air Cargo บริษัท CMA CGM ควบรวมธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศกับบริษัท Bolloré Logistics ด้านบริษัท MSC ซื้อธุรกิจท่าเทียบเรือ Bolloré Africa Logistics ในแอฟริกา และบริษัท Hapag-Lloyd ขยายการลงทุนธุรกิจท่าเทียบเรือในสหรัฐฯ และละตินอเมริกา) จึงสามารถตอบสนองความต้องการขนส่งสินค้าในเส้นทางที่หลากหลาย และ (4) การปฏิบัติตามกฎระเบียบสากลที่เข้มงวดมากขึ้น ทั้งด้านการใช้เชื้อเพลิงทางเลือกและการใช้เทคโนโลยีลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนในการขนส่ง (Green technology) ซึ่งเป็นภาวะต้นทุนที่จะเพิ่มขึ้นของผู้ประกอบการ<sup>6/</sup> โดย Maersk และ Hapag-Lloyd ประเมินว่าจะทำให้อุปทานเรือเพิ่มขึ้นจากเดิม 15% และ 5–10% ตามลำดับ เพื่อรักษาระดับการให้บริการ (ที่มา: UNCTAD) (ปี 2565 เรือต่อใหม่ที่ใช้เชื้อเพลิงทางเลือก อาทิ ก๊าซ LNG แบทเตอรี/ไฮบริด LPG Methanol และไฮโดรเจน มีสัดส่วน 21.1% ของกองเรือโลก) **ด้านกองเรือของไทยทยอยปรับตัวรับกฎเกณฑ์ดังกล่าว โดยใช้เรือที่ประหยัดเชื้อเพลิง มีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อลดมลพิษทางอากาศหรือบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยลงทะเล**

### Box B ธุรกิจขนส่งทางทะเลของไทยปรับตัวตามแนวทาง ESG เพื่อความยั่งยืนในการประกอบธุรกิจ

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ออกมาตรการเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสำหรับการขนส่งระหว่างประเทศ โดยสนับสนุนให้เรือทุกลำใช้น้ำมันที่มีกำมะถันต่ำกว่า 0.5% จากเดิม 3.5% (มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ต้นปี 2563) ทั้งยังกำหนดเป้าหมายลดการปล่อยมลพิษจากการเดินเรืออย่างน้อย 70% ของปริมาณปี 2551 ภายในปี 2593 รวมถึงอาจนำภาษีคาร์บอนมาใช้กับเรือขนส่งสินค้า ซึ่งมาตรการนี้มีแนวโน้มจะได้รับการรับรองภายในปี 2568 (อุตสาหกรรมเดินเรือสร้างก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ 2-3% ของการปล่อยคาร์บอนทั่วโลก) ส่งผลให้ธุรกิจเดินเรือต้องปรับตัวหลายด้าน เช่น เลือกใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ ปรับลดระดับความเร็วในการเดินเรือ ปรับแต่งอุปกรณ์หรือเพิ่มเครื่องมือจัดของเสีย และการใช้เรือรุ่นใหม่ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ สายการเดินเรือที่มีการปรับตัวก่อนจะมีความได้เปรียบเหนือผู้ให้บริการที่ปรับตัวช้ากว่า จึงเห็นสายการเดินเรือต่างชาติต่างเร่งลงทุนเพื่อสนับสนุนมาตรการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม อาทิ บริษัทเรือสัญชาติญี่ปุ่น ได้แก่ Mitsui O.S.K. Lines มีแผนลงทุน 350 พันล้านเยน (ปี 2567-2569) ในการเปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงทางเลือก เช่น เมทานอลและแอมโมเนีย บริษัท Nippon Yusen (ผู้ให้บริการเดินเรือขนส่งสินค้ารายใหญ่ของโลก) มีแผนลงทุน 430 พันล้านเยนเพื่อเพิ่มจำนวนเรือที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) และแอมโมเนีย และบริษัท Kawasaki Kisen นำ AI มาช่วยวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการเดินเรือและลดการปล่อยมลพิษ

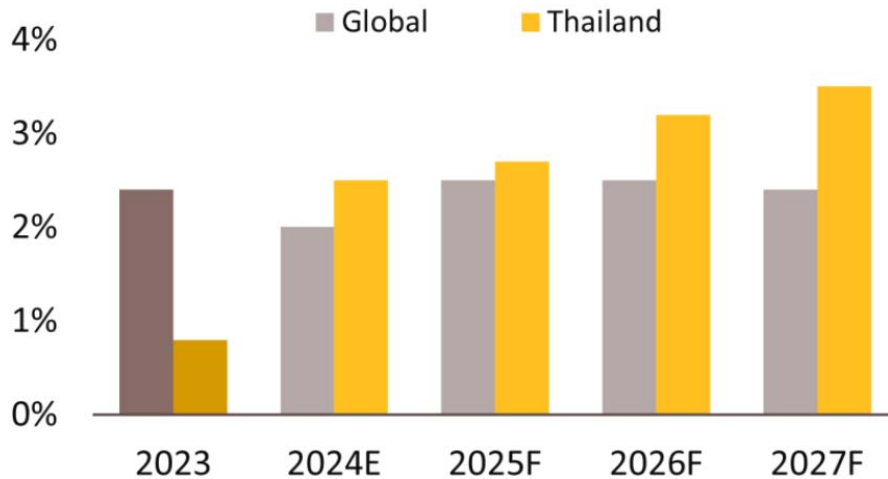
สำหรับประเทศไทย ร่างแผน Oil Plan 2024 จะส่งเสริมการผลิตและจำหน่ายเชื้อเพลิงทดแทนสำหรับเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ อาทิ น้ำมันเตากำมะถันต่ำที่มีส่วนผสมของเชื้อเพลิงชีวภาพ (B24 VLSFO) โดยผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงของไทยมีแผนเริ่มจำหน่าย Bio-VLSFO ในสัดส่วน 24% (B24) ให้แก่เรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศภายในปี 2568 เป็นต้นไป นอกจากนี้ บริษัทเดินเรือของไทยบางส่วนได้ทยอยปรับตัวในด้านต่างๆ ดังนี้

- บริษัท บิทูเมน มารีน (ธุรกิจในเครือ TASCOT) สั่งต่อเรือขนส่งลำใหม่ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมขนาด 8,000 DWT เพื่อใช้ขนส่งยางมะตอยในเส้นทางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียเหนือ ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์
- บมจ.อาร์ ซี แอล เพิ่มขนาดกองเรือสินค้าด้วยเรือรุ่นใหม่ ซึ่งจะมียกระดับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกตามข้อกำหนด ประหยัดพลังงานและมีคุณสมบัติที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (อาทิ มีศักยภาพการจ่ายพลังงานไฟฟ้าให้แก่ห้องเย็นที่ระดับ 5 กิโลวัตต์ต่อ FEU และปฏิบัติตามมาตรฐาน Energy Efficiency Design Index (EEDI) ใช้เทคโนโลยี Variable Frequency Drive (VFD) สำหรับปั๊มน้ำทะเล และใช้หลอดไฟแบบประหยัดพลังงาน) รวมถึงทยอยปรับปรุงและติดตั้งอุปกรณ์หรือเครื่องมือตามข้อกำหนดของ IMO (เช่น เครื่องปรับสภาพน้ำด่างเรือก่อนปล่อยสู่ทะเล (BWTS) เครื่องขัด (Scrubbers) ที่มีระบบ EGCS (Exhaust Gas Cleaning System) ที่ลดการปล่อย Sulfur Oxide (SOx) ใช้สีกันเปรียงที่ปลอดสาร Cybutryne ซึ่งเป็นมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมและสัตว์ทะเล)
- บมจ.พีริเชียส ชิปปิง ปรับอายุกองเรือโดยซื้อเรือใหม่ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้ทดแทนเรือรุ่นเก่า สำหรับเรือเก่าจะติดตั้งอุปกรณ์ประหยัดเชื้อเพลิง อุปกรณ์ BWTS และเผาเผาขยะตามมาตรฐาน นอกจากนี้ บริษัทยังเป็นสมาชิกกลุ่ม Getting to zero coalition ที่มีเป้าหมายลด CO<sub>2</sub> ของกองเรือให้เป็นศูนย์ในปี 2573 รวมถึงการดูแลระบบนิเวศในท้องทะเล เช่น โครงการอนุรักษ์และปกป้องที่อยู่ของเต่าทะเล และเข้าร่วมในองค์กรอนุรักษ์วาฬและโลมาของสหราชอาณาจักร (ORCA)

## แนวโน้มอุตสาหกรรม

UNCTAD คาดว่าปริมาณขนส่งสินค้าทางทะเลทั่วโลกจะเติบโต 2.5% ในปี 2568 เติบโตขึ้นจาก 2.0% ในปี 2567 (ภาพที่ 11) ผลจากการค้าโลกมีทิศทางปรับตัวดีขึ้น ช่วยหนุนภาคการค้าระหว่างประเทศของไทยเติบโตในทางเดียวกัน โดยวิจัยกรุงศรีคาดว่าปริมาณขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยจะขยายตัวเฉลี่ย 2.5-3.5% ต่อปีในปี 2568-2570 เทียบกับ 2.7% ปี 2567 โดยมีปัจจัยสนับสนุน ดังนี้

**Figure 11: Seaborne Trade  
(% Change in Quantity)**

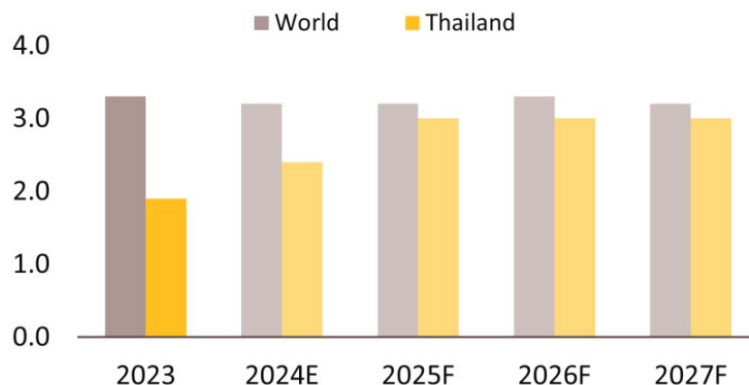


Source: UNCTAD (Global), MD (Thailand)

Note: F= forecast (only Thailand forecast by Krungsri Research)

- เศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดย IMF คาดว่าเศรษฐกิจโลกปี 2568-2570 จะเติบโตเฉลี่ย 3.2% ต่อปี หนุนการค้าโลกเติบโตในช่วง 3.3-3.6% จาก 3.1% ปี 2567 (ภาพที่ 12) โดยเฉพาะประเทศในภูมิภาคเอเชีย (สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลมากกว่า 53% ของการขนส่งสินค้าทางทะเลทั่วโลก) ซึ่ง IMF คาดว่า จะเติบโต 4.6-5.0% ต่อปี ทั้งยังมีเส้นทางขนส่งทั้งทางรางและทางทะเลที่เชื่อมโยงกันระหว่างเอเชีย-แอฟริกา-ยุโรป ตามโครงการ Belt and Road Initiative จะหนุนปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น

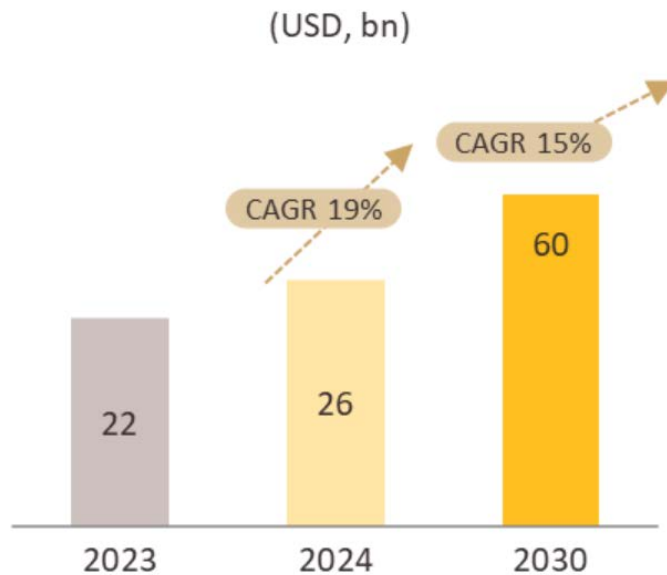
**Figure 12: World GDP Forecast  
(% Growth)**



Source: IMF (Oct 2024)

- เศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่องที่ระดับ 2.5-3.0% ต่อปี โดยมีแรงหนุนจากภาคท่องเที่ยวซึ่งได้อานิสงส์จากนักท่องเที่ยวต่างชาติที่คาดว่าจะสูงกว่า 40 ล้านคนในปี 2568 ทำให้มีความต้องการสินค้าอุปโภคบริโภคมากขึ้นผนวกกับไทยจะได้ประโยชน์ด้านการส่งออกจากการเบี่ยงเบนทางการค้า (Trade diversion) และการเร่งเปิดตลาดส่งออกใหม่ในตะวันออกกลางและแอฟริกา หลังมาตรการกีดกันการค้าระหว่างสหรัฐฯ-จีนมีแนวโน้มรุนแรงขึ้น ขณะที่ภาวะโลกร้อนและความขัดแย้งเชิงภูมิรัฐศาสตร์ทำให้หลายประเทศต้องการสินค้ากลุ่มอาหารจากไทยซึ่งเป็นผู้ผลิตและผู้ส่งออกอาหารอันดับต้นๆ ของโลกเพื่อเพิ่มความมั่นคงทางอาหาร นอกจากนี้ การเติบโตต่อเนื่องของธุรกิจการค้าออนไลน์ที่ระดับเฉลี่ย 15.0% ต่อปี (ที่มา: e-Conomy SEA 2024) (ภาพที่ 13) จะช่วยเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าเพื่อตอบสนองผู้บริโภคทั้งในและต่างประเทศ ปัจจัยข้างต้นทำให้คาดว่าความต้องการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภค วัตถุดิบ รวมถึงเครื่องจักรและอุปกรณ์จะปรับสูงขึ้นต่อเนื่อง

**Figure 13: Growth of E-Commerce Market in Thailand**



Source: e-Conomy SEA 2024 by Google, Temasek and Bain & company

- การค้าโลกมีการแบ่งขั้ว (Decoupling) ชัดเจนขึ้น และการกีดกันการค้าที่จะทวีความเข้มข้นขึ้นโดยเฉพาะสหรัฐฯ-จีน ส่งผลให้นักลงทุนต่างชาติย้ายฐานการผลิตมาลงทุนที่ไทยมากขึ้น จากข้อได้เปรียบของไทยที่อยู่ในทำเลศูนย์กลางอาเซียน มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากภาครัฐ (เช่น ยุทธศาสตร์ส่งเสริมการลงทุนเชิงรุกของ BOI ในปี 2567-2570) และมีการทำความตกลงทางการค้าทั้งทวิภาคีและพหุภาคีกับหลายประเทศ (ล่าสุดกำลังเจรจาความตกลงการค้าเสรีกับสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ (UAE) และสมาคมการค้าเสรีแห่งยุโรป (EFTA)) จะเพิ่มโอกาสเติบโตของการขนส่งสินค้าที่หลากหลายและกระจายตัวมากขึ้น รวมถึงการขยายฐานรายได้จากตลาดและเส้นทางขนส่งใหม่ที่มีมากขึ้น

- **แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำจากภาครัฐเชื่อมเส้นทางโลจิสติกส์ทั้งระบบ** เพิ่มความสะดวกและรวดเร็วต่อการขนถ่ายสินค้า โดยเฉพาะในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) อาทิ (1) **โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3** จะรองรับตู้สินค้าได้เพิ่มขึ้น 7 ล้าน TEU ต่อปี (คาดทยอยแล้วเสร็จปี 2570-2578) (2) **โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดเฟส 3** เพื่อเป็นศูนย์กลางซื้อขายก๊าซธรรมชาติเหลวในอาเซียน จะรองรับการขนถ่ายปิโตรเคมีและก๊าซธรรมชาติได้เพิ่มขึ้น 16 ล้านตันต่อปี (เฟส 3 ช่วงที่ 1 เปิดปี 2569) และ (3) **การลงทุนระบบสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ** เช่น การใช้เครื่องจักรยกตู้สินค้าที่ส่งมาทางเรือและทางรางสู่รถบรรทุกในศูนย์ขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟระยะที่ 2 (ท่าเรือแหลมฉบัง) เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างเรือ-ราง-รถ และการพัฒนาท่าเรือภูมิภาคเชื่อมการขนส่งเส้นทางกระบี่-พังงา-ภูเก็ต (เริ่มก่อสร้างปี 2567-2576)
- **การเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านช่วยเพิ่มโอกาสทางการค้าของไทย** อาทิ โครงการ New International Land and Sea Trade Corridor: ILSTC (ปี 2566-2570) ของจีน ซึ่งเชื่อมต่อเส้นทางกับโครงการ Belt and Road Initiative (BRI) และเชื่อมต่อไทยและอาเซียนทางเรือผ่านท่าเรือชินโจว เน้นการขนส่งสินค้ารูปแบบ “เรือ-ราง” เป็นหลัก ทั้งยังสามารถเชื่อมโยงโครงข่าย China-Europe Railway เพื่อขนส่งสินค้าไปยังเอเชียกลางและยุโรปได้ จึงเพิ่มโอกาสแก่ผู้ประกอบการของไทยในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือแหลมฉบัง (ใช้เวลา 6 วัน) หรือท่าเรือกรุงเทพฯ (5 วัน) ไปยังท่าเรือชินโจว นอกจากนี้ หลายประเทศในอาเซียนเร่งลงทุนโครงการเมกะโปรเจกต์ทางน้ำเพื่อรองรับความต้องการของสายการบินเรือทั่วโลก เนื่องจากเส้นทางขนส่งทางน้ำของอาเซียนมีความสำคัญ เป็นจุดยุทธศาสตร์เชื่อมต่อประตูการค้าจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปยังภูมิภาคอื่นทั่วโลก

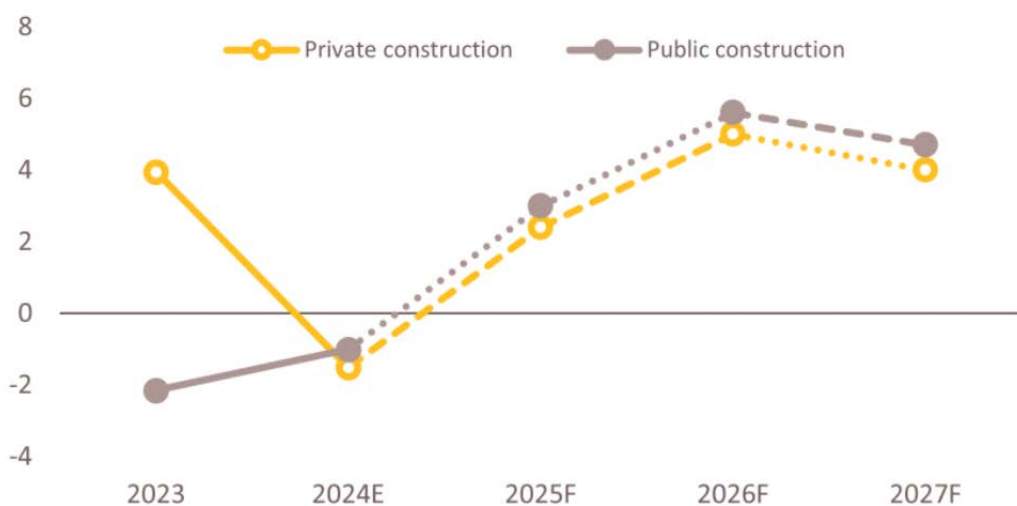
**รายได้ของผู้ให้บริการขนส่งทางทะเลของไทยอาจถูกจำกัดจาก (1) ค่าระวางเรือมีแนวโน้มผันผวนเป็นระยะ** จากความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ที่ยืดเยื้อและอาจรุนแรงขึ้นในบางช่วงเวลา โดยเฉพาะบริเวณเส้นทางเดินเรือสำคัญ (เช่น ทะเลแดง) ทำให้ต้นทุนการเดินเรือปรับสูงขึ้น ขณะที่มาตรการปกป้องการค้าของประเทศแกนหลัก (เช่น สหรัฐฯ จีน และแคนาดา) ต่อจีน จะกดดันความต้องการสินค้าของไทยปรับลดในระดับหนึ่ง (2) **การแข่งขันของบริษัทเดินเรือมีแนวโน้มรุนแรงขึ้น** จากการรวมกลุ่มพันธมิตรสายเรือ เช่น กลุ่ม “The Gemini Cooperation” ซึ่งประกอบด้วย Maersk (สายเรืออันดับ 2 ของโลก) และ Hapag Lloyd (อันดับ 5) ในเดือนกุมภาพันธ์ 2568 หลัง Maersk มีแผนยุติความร่วมมือกับ MSC (อันดับ 1) ในเดือนมกราคม 2568 ขณะที่กลุ่ม “The Ocean Alliance” ซึ่งประกอบด้วย CMA CGM (อันดับ 3) COSCO (อันดับ 4) Evergreen (อันดับ 7) และ OOCL (ธุรกิจในเครือ COSCO) จะขยายความร่วมมือจนถึงปี 2575 และกลุ่ม “The Premier Alliance” ประกอบด้วย ONE (อันดับ 6) HMM (อันดับ 8) และ YML (อันดับ 9) ตั้งเป้าขยายเส้นทางขนส่ง Trans-Pacific และเอเชีย-ตะวันออกเฉียงใต้อีกมากขึ้น กลุ่มพันธมิตรข้างต้นจะมีส่วนกำหนดทิศทางอัตราค่าระวางและอาจชิงส่วนแบ่งตลาดจากผู้ประกอบการเดินเรือของไทย และ (3) **อุปทานเรือใหม่จะเข้าสู่ตลาดเพิ่มขึ้น ท่ามกลางอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นช้ากว่า** โดยปี 2567 และ 2568 BIMCO ประมาณการว่าเรือคอนเทนเนอร์จะมีระวางบรรทุกเพิ่มขึ้น 10.3% และ 6.3% ตามลำดับ โดยจำนวนเรือใหม่จะเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 6.7% ต่อปี ขณะที่อุปสงค์การขนส่งจะทรงตัวที่ 5.5% ต่อปี ด้าน Drewry Maritime Research คาดว่าอุปทานเรือเทกองแห้งจะเติบโต 2.7% และ 2.4% ตามลำดับ ขณะที่อุปสงค์การขนส่งจะเพิ่มขึ้นในช่วง 1.5-3.0% ต่อปี

ผู้ประกอบการไทยมีแนวโน้มเพิ่มอุปทานเรือขนส่งสินค้าที่ระดับ 1.0-2.0% ต่อปี เพื่อรองรับอุปสงค์ที่จะปรับสูงขึ้นและการขยายเส้นทางให้บริการเพื่อขยายฐานรายได้ และปรับกลยุทธ์การตลาด อาทิ การให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือแบบครบวงจร หรือการเป็นพันธมิตรกับผู้ประกอบการต่างชาติเพื่อขยายฐานการให้บริการและกลุ่มลูกค้า อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการของไทยจะเผชิญการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นจากผู้ประกอบการต่างชาติที่ขยายตลาดขนส่งสินค้าในไทย เนื่องจากเส้นทางเดินเรือสาย Trans-pacific และ Asia-Europe เป็นเส้นทางหลักในการขนส่งจากเอเชียไปฝั่งตะวันตก จึงจูงใจให้มีการขยายเส้นทางเดินเรือของสายเรือเดิมและรายใหม่ที่เข้ามาแข่งขัน อาทิ Sinolines สายเรือสัญชาติจีนที่ขยายบริการขนส่งสินค้าระหว่างไทย จีนและฮ่องกง (เปิดให้บริการเดือนพฤศจิกายน 2567) และบริษัท CORTEN SHIPPING (Thailand) ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลชั้นนำระดับโลก นอกจากนี้ กฎระเบียบการเดินเรือทะเลที่กำหนดให้เรือลดการปล่อยก๊าซ CO2 ทำให้กองเรือสินค้าของไทยต้องปรับตัว เช่น ใช้เรือใหม่หรือเรืออายุน้อย ลดอุปทานหรือจำกัดระวางบรรทุก หรือเดินเรือช้าลง ปัจจัยข้างต้นจะผลักดันค่าระวางขนส่งทางเรือมีทิศทางทรงตัวสูงกว่าเมื่อเทียบกับช่วงก่อน COVID-19

### ประเมินทิศทางธุรกิจขนส่งทางเรือแบ่งตามประเภทเรือ ดังนี้

- เรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์:** ธุรกิจมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง จากกำลังซื้อในประเทศที่ฟื้นตัวตามทิศทางเศรษฐกิจไทย การเติบโตของภาคก่อสร้าง (คาดว่าภาคก่อสร้างภาครัฐจะเร่งขึ้นเฉลี่ย 4.5% ต่อปี และภาคเอกชนจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 3.8% ต่อปี) (ภาพที่ 14) รวมถึงการเติบโตต่อเนื่องของธุรกิจการค้าออนไลน์ ปัจจัยข้างต้นจะหนุนความต้องการสินค้าอุปโภคบริโภค สินค้าอุตสาหกรรม สินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร ( อาทิ สินค้าแปรรูปแช่เย็นแช่แข็ง และอาหารแปรรูป) เครื่องมือ เครื่องจักรและอุปกรณ์ และสินค้าเบ็ดเตล็ด

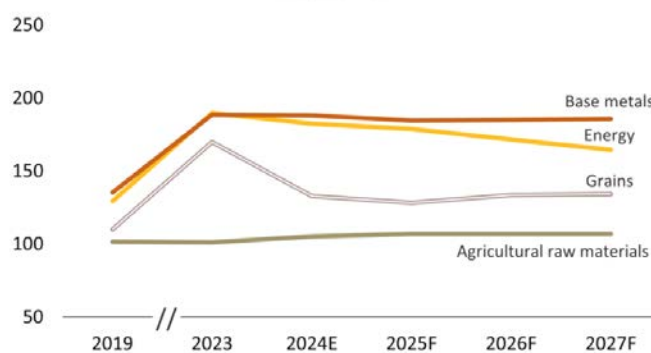
**Figure 14: Construction Investment Forecast**  
(Growth, %YoY)



Source: NESDC, forecast by Krungsri Research

- **เรือขนส่งสินค้าเทกองแห้ง:** ธุรกิจมีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างช้าๆ ตามความต้องการสินค้าโภคภัณฑ์ วัสดุก่อสร้าง โลหะและแร่ธาตุสำคัญ สะท้อนจาก (1) ดัชนีราคาสินค้าโภคภัณฑ์ (Commodity price index) โลกหลายประเภทมีแนวโน้มทรงตัวสูงกว่าช่วงก่อน COVID-19 (ภาพที่ 15) และ (2) ความต้องการสินค้าเกษตรและอาหารมีทิศทางเพิ่มขึ้น ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (เช่น ภัยแล้ง อุณหภูมิสูงขึ้น ฝนตกหนักและน้ำท่วม) กระทั่งต่อผลผลิตเกษตร ทำให้เกิดปัญหาด้านความมั่นคงทางอาหารในหลายประเทศ โดยองค์การอาหารและการเกษตรแห่งสหประชาชาติ (FAO) คาดว่าผลผลิตเกษตรโลกจะลดลงทั้งข้าวสาลี ข้าว และข้าวโพด ความต้องการสำรองสินค้าเกษตรและอาหารจึงมีแนวโน้มสูงขึ้นเพื่อป้องกันการขาดแคลนในอนาคต

Figure 15: World Commodity Price Index  
Index, 2016 = 100



Source: IMF (WEO, OCT 2024)  
Note: Energy index includes Crude oil (petroleum), Natural gas, and Coal  
Grains index includes Wheat, Maize (Corn), Rice, and Barley  
Agricultural raw materials index includes Timber, Cotton, Wool, Rubber, etc.  
Base metals index includes Copper, Aluminum, Iron Ore, Tin, Nickel, etc.

- **เรือบรรทุกสินค้าเทกองเหลว (ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม เคมีภัณฑ์ และก๊าซ):** คาดว่าจะเติบโตตามการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ทำให้ความต้องการใช้น้ำมันและก๊าซเพิ่มขึ้นในภาคอุตสาหกรรม ภาคขนส่งและการผลิตไฟฟ้า โดยวิจัยกรุงศรีคาดว่าความต้องการใช้น้ำมันสำเร็จรูปในประเทศจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 2.0-3.0% ในปี 2568-2570 จากระดับ 150.0-160.0 ล้านลิตรต่อวันในปี 2567

ปัจจัยท้าทายที่อาจกีดกันผลประกอบการของธุรกิจในระยะต่อไป ได้แก่ (1) ความขัดแย้งเชิงภูมิรัฐศาสตร์ในหลายพื้นที่ ทำให้ราคาพลังงานในตลาดโลกมีแนวโน้มผันผวนในทิศทางขาขึ้น กดดันต้นทุนการขนส่ง (2) การแข่งขันจากผู้ให้บริการต่างชาติซึ่งมีแนวโน้มขยายธุรกิจมายังเอเชียมากขึ้น ทำให้สายเรือต่างชาติที่มีส่วนแบ่งตลาดสูงสามารถต่อรองและควบคุมปริมาณระวางในตลาดได้ ผู้ประกอบการไทยจึงต้องเร่งปรับตัว อาทิ การหาพันธมิตรทางธุรกิจเพื่อลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน (3) ภาระการลงทุนที่เพิ่มขึ้นจากการปฏิบัติตามเกณฑ์มาตรฐานของอุตสาหกรรมเดินเรือทะเลที่เข้มงวดขึ้น โดยเฉพาะประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงและระบบเทคโนโลยีการขนส่ง รวมถึงการปรับปรุงกองเรือให้เป็น Zero Emission Vessels ตามเกณฑ์ IMO 2023<sup>12/</sup> ( อาทิ การปล่อยก๊าซ CO2 ตามเกณฑ์ที่กำหนด) ขณะที่เรือใหม่ที่ปล่อยมลพิษน้อยยังมีจำนวนน้อยและราคาสูง ส่วนพลังงานสะอาดที่ใช้ทดแทนยังมีน้อยและราคาแพง (4) ความล่าช้าของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงเตรียมการก่อสร้างและยึดระยะเวลาเปิดให้บริการ อาทิ โครงการท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 ช่วงที่ 1 (มีแผนเปิดดำเนินการท่าเรือ F1 ในปี 2570) และท่าเรือมาบตาพุด เฟส 3 ช่วงที่ 1 (มีแผนเปิดบริการปี 2569) และ (5) โอกาสการใช้เรือขนาดเล็กในการขนส่งมีน้อยลง (ที่มา: Alphaliner) จึงอาจเป็นอุปสรรคต่อผู้ประกอบการไทยที่กองเรือขนส่งส่วนใหญ่เป็นเรือขนาดเล็กและอายุมาก อาจเผชิญการแข่งขันด้านค่าระวางที่รุนแรงจากเรือขนาดเดียวกัน เรือขนาดใหญ่ และเรือต่อใหม่ที่ทยอยเข้าตลาด

## เป้าหมายและแผนงานธุรกิจในปี 2569

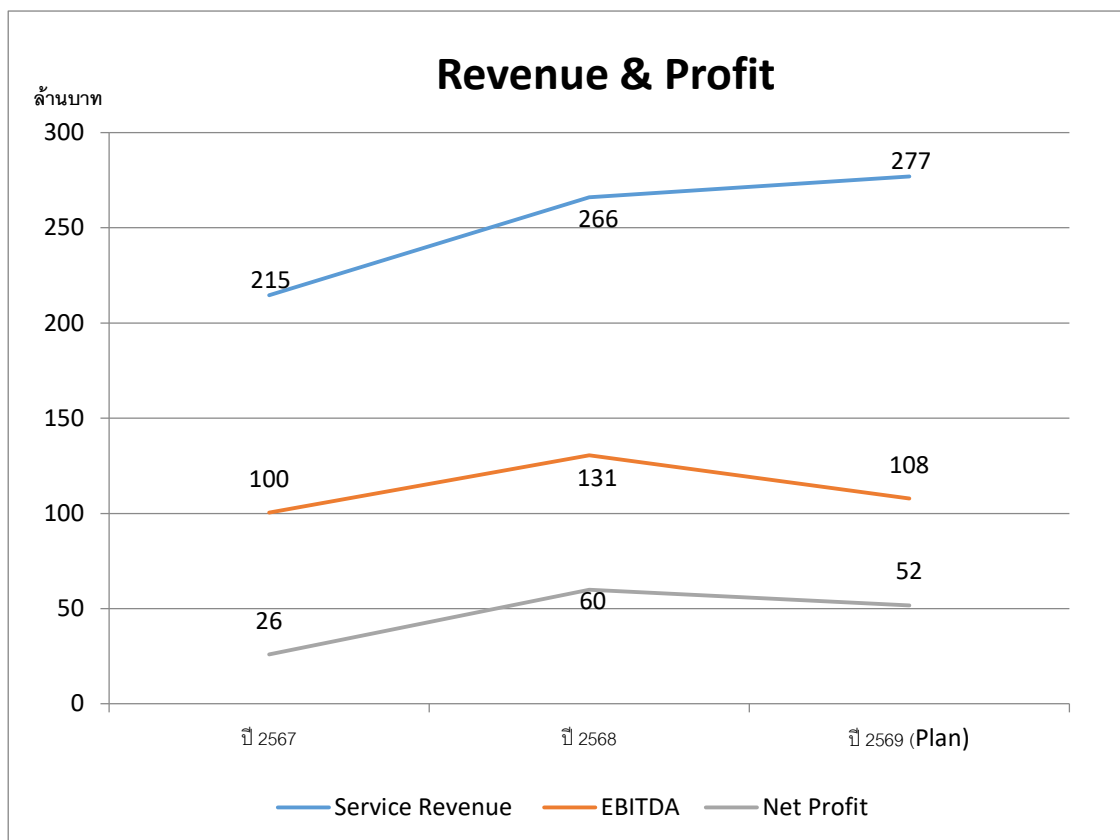
ในปี 2569 บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด จะขยายธุรกิจก้าวไปเปิดตลาดโดยแบ่งธุรกิจออกเป็น 3 BU ประกอบด้วย Blue Transport , Blue Offshore , Blue Conservation เพื่อให้ความสำคัญกับการบริหารธุรกิจอย่างยั่งยืนในทุกมิติ พร้อมเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ โดยเฉพาะกับลูกค้าใหม่ ๆ เพื่อเป็นการรักษารฐานลูกค้า ฐานรายได้ ในอนาคตอย่างยั่งยืน

สำหรับในปีบริษัท ได้มีการกำหนดเป้าหมายที่ท้าทายยิ่งขึ้น โดยบริษัท มีการทำแผนยุทธศาสตร์ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนธุรกิจทั้งระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาวของบริษัท โดยเฉพาะการเพิ่มการให้บริการขนถ่าย และธุรกิจ offshore เพื่อสร้างรายได้จากกลุ่มลูกค้านอกเรือสทวิริยาให้เพิ่มมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามสามารถสรุปแผนงานและเป้าหมายที่สำคัญของบริษัท ในด้านการเงิน และการตลาด ดังนี้

### ด้านการเงิน :

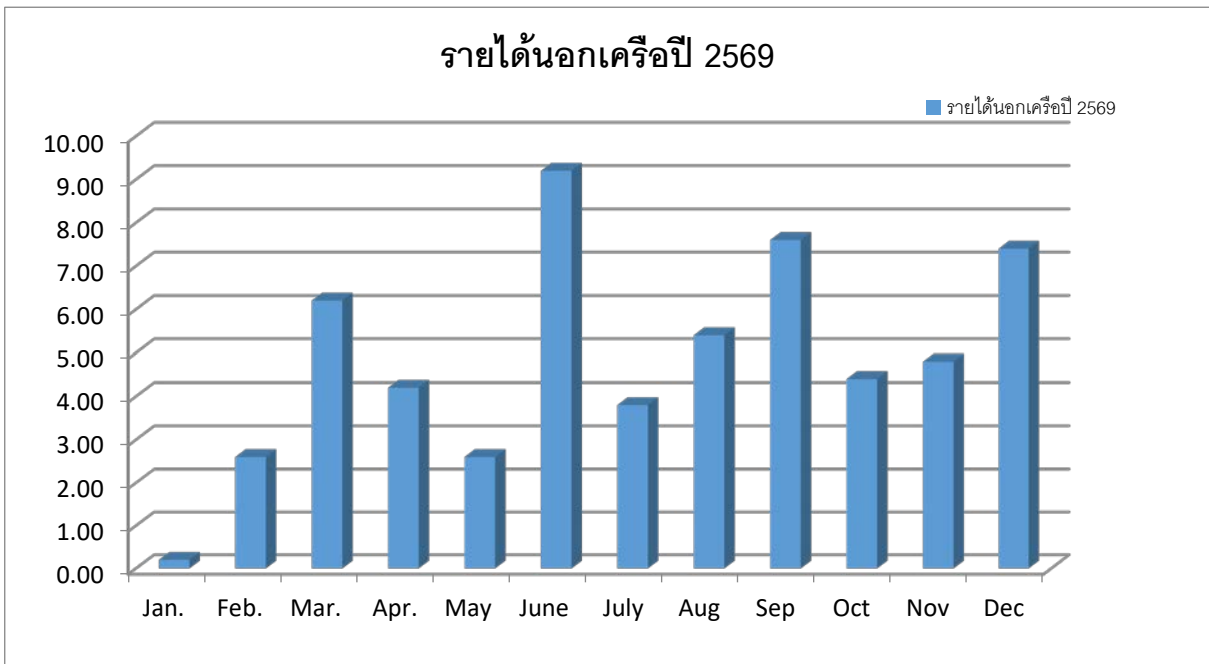
1. บริษัท มีเป้าปริมาณสินค้าผ่านท่า 2.18 ล้านตัน ลดลงจากปี 2568 ร้อยละ -11
2. ในปี 2569 บริษัท มีเป้าหมายของรายได้จากค่าบริการ เท่ากับ 277 ล้านบาท ซึ่งจะสร้างกำไรสุทธิเป็นมูลค่า 52 ล้านบาท โดยมี EBITDA ที่ 108 ล้านบาท ลดลงจากปี 2568 ที่กำไร 60 ล้านบาท และ EBITDA ที่ 131 ล้านบาท

โดยปี 2569 นี้คาดการณ์ว่าปริมาณการนำเข้า - ส่งออกรวมถึงการขนสินค้าภายในประเทศจะลดลงจากปี 2568 แต่รายได้จากลูกค้านอกเรือจะเพิ่มขึ้น ทั้งจากธุรกิจที่ทำต่อเนื่องจากปี 2568 และธุรกิจใหม่ที่จะเกิดขึ้นในปี 2569 ในส่วนของการดำเนินงานนั้น บริษัท จะมีการซ่อมแซมท่าเทียบเรือ ปรับปรุงอาคารและโรงงาน รวมถึงลงทุนในโครงการซ่อมเรือ (Ship Yard) และคลังเก็บน้ำมันปาล์ม (Tank Farm) เพื่อเพิ่มศักยภาพของบริษัทในอนาคต จึงทำให้ EBITDA และกำไรสุทธิลดลงแม้รายได้จะเพิ่มขึ้น



## ด้านการตลาด :

1.ประมาณการรายได้นอกเรือ ปี 2569 เพิ่มขึ้น 52.10% เป็นมูลค่า 58.41 ล้านบาท โดยมาจากรายได้อื่นๆ จากโครงการ ได้แก่ โครงการสินค้าเทกอง (หินแร่) , โครงการการขนสินค้าขนาดใหญ่ (Project Cargo) , โครงการ Supply Offshore Vessel , โครงการ Decommissioning และการใช้ประโยชน์พื้นที่หลังท่า เป็นต้น



2. เพิ่มการให้บริการที่หลากหลาย ขยายฐานลูกค้ารายใหม่ในการใช้บริการท่าเรือ เช่น เรือคอนเทนเนอร์ , Project Cargo , CPO Tank Farm , กลุ่มลูกค้า Oil & Gas

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 เข้าสู่ปีที่ 15 โดยริเริ่มและสานต่อกิจกรรมอันเป็นประโยชน์ต่อสังคมในด้านต่างๆ “พีพีซี” ถือกำเนิดโครงการและกิจกรรมหลากหลาย ทุกโครงการจะผ่านการวางกลยุทธ์ ที่ให้ความสำคัญและคำนึงถึงลูกค้า สิ่งแวดล้อม ชุมชน สังคม ผู้ถือหุ้น พนักงาน และผู้มีส่วนได้เสียทั้งหมด

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

### กิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

นอกเหนือจากความรับผิดชอบต่อสังคมที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการแล้วในปี 2568 บริษัทฯ ได้ดำเนินโครงการต่างๆ ที่แสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคม สิ่งแวดล้อม และสนับสนุนด้านการศึกษาสำหรับเด็กและเยาวชน โดยในปี 2568 บริษัทฯ ได้ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการสนับสนุนการดำเนินโครงการต่างๆ ในรูปแบบกรอบนโยบายเพื่อพัฒนาที่ยั่งยืนกลุ่มเหล็กสหวิริยา (Grantor) อีกหลายโครงการ โดยมุ่งหวังที่จะให้การดำเนินโครงการต่างๆ นั้น สร้างประโยชน์สูงสุดกลับคืนสู่สังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งก่อให้เกิดผลประโยชน์แก่สังคมเป็นวงกว้างและมีความยั่งยืน

## กลุ่มเหล็กสหวิริยา



## โครงการร่วมมอบทุนการศึกษาแก่นุตรข้าราชการกองทัพเรือภาคที่ 1

บริษัทฯ ได้เล็งเห็นความสำคัญของการศึกษาของข้าราชการกองทัพเรือภาคที่ 1 ร่วมสนับสนุนงบประมาณเพื่อเป็นทุนการศึกษา จำนวน 10 ทุนๆ ละ 3,000 บาท เพื่อสร้างสัมพันธภาพที่ดี การช่วยเหลือ สนับสนุนต่อหน่วยงานราชการ ประกอบกับเป็นการแบ่งเบาภาระให้กับข้าราชการกองทัพเรือภาคที่ 1 อีกทางหนึ่งด้วย



## โครงการร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียรอบพื้นที่

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

ตลอดปี 2568 ทางบริษัทฯ โดยได้ส่งเสริม สนับสนุน จัดกิจกรรม CSR. ให้กับสถานศึกษา ชุมชน ท้องถิ่น กลุ่มประมงพื้นบ้านบางสะพาน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องผ่านโครงการต่างๆ อาทิ แพ็คปลากะตักร่วมกับเครือข่ายสมาคมชาวประมงบางสะพาน , กิจกรรมงานวันเด็กแห่งชาติ ในพื้นที่บางสะพาน , กิจกรรมปล่อยพันธุ์สัตว์น้ำ @ธนาคารปูม้าบ้านปากคลอง หมู่ 5 , กิจกรรมน้อมเกล้าฯ ถวายปลากะตัก และอุกรถไฟฟ้า @โรงเรียนบ้านพะเต๊ะ อ.แม่สอด จ.ตาก , กิจกรรม ยิง "ทิ้ง" ยิง "เพิ่ม" ปี 2 @สวนเฉลิมพระเกียรติบ้านอ่าวยาง , ร่วมงานวันทะเลโลก กับ ทช.3 @จุดชมวิวยายหาคะดอ , สนับสนุนการตัดหญ้าและปรับภูมิทัศน์ภายในศูนย์การศึกษาพิเศษ , จัดโครงการ PPC Care - อบรมเชิงปฏิบัติการปฐมพยาบาลเบื้องต้นและการช่วยชีวิตขั้นพื้นฐาน , สนับสนุนรถเข็นตัดต้นไม้ข้างทางถนน ณ บริเวณบ้านอ่าวเทียน และมอบเสื้อชูชีพจำนวน 100 ตัว ให้กับสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาประจวบคีรีขันธ์ เพื่อสนับสนุนโครงการการจัดการน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วจากเรืออย่างมีส่วนร่วมโดยให้เจ้าของเรือและผู้ทำการในเรือเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการเพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเล พร้อมกันนี้ยังเข้าร่วมประชุมหมู่บ้านกับผู้นำชุมชนหมู่บ้านอ่าวยางเป็นประจำทุกเดือนเพื่อรับฟังข้อเสนอนะ ข้อร้องเรียนเพื่อนำมาปรับปรุงและอยู่ร่วมกับชุมชนได้อย่างยั่งยืน เป็นต้น

โดยในปี 2568 ที่ผ่านมา บริษัทฯ ทำเรือประจวบ จำกัด ได้ดำเนินกิจกรรมผ่านโครงการเพื่อสังคมต่างๆ รวมถึงการบริจาคต่างๆ เพื่อพัฒนาความเป็นอยู่ของชุมชนโดยรอบพื้นที่ เป็นจำนวนเงินกว่า 628,617.01 บาท เพื่อตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจของบริษัทฯ และความต้องการของชุมชนและสังคม รวมทั้งหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง



# ประมวลภาพกิจกรรมมวลชนสัมพันธ์



## 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 TikTok Youtube
-  ช่องทางสื่อสาร LINE Official Account : Prachuap Port : PPC



### 2) ช่องทางเฉพาะสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในองค์กร

-  สื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ ได้แก่ อีเมล โทรศัพท์ โทรสาร เอกสารข่าวประชาสัมพันธ์ บอร์ดประชาสัมพันธ์

2025

# ANNUAL REPORT

รายงานประจำปี 2568



## 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

