

เรียน: กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง: คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการประจำปีไตรมาสที่ 4/2564 และสำหรับปี 2564

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ("TTA")



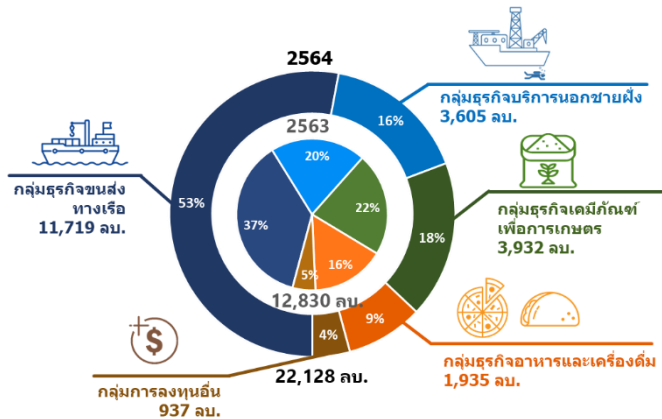
MEMBER OF MSCI
MEMBER OF SET100
MEMBER OF SETWB

อุตสาหกรรมเรือเทกองขาขึ้น
ส่งผลให้ TTA มีกำไรสุทธิสูง
เป็นประวัติการณ์ในรอบกว่า
ทศวรรษที่ 3,858.7 ล้านบาท
ในปี 2564

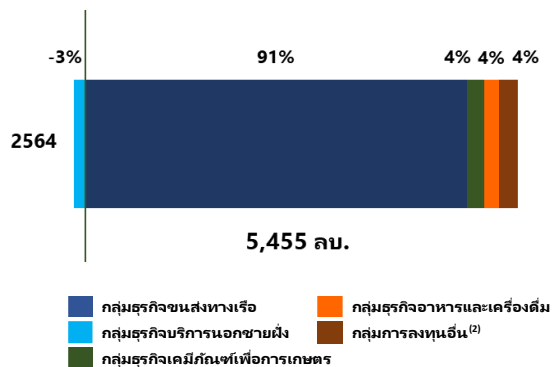
ผลการดำเนินงานในภาพรวม

ปี 2564 เป็นปีที่โดดเด่นของ TTA มีรายได้ที่เติบโต จำนวน 22,128.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 72%YoY สาเหตุหลักมาจากผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญของเกือบทุกกลุ่มธุรกิจ โดยเฉพาะกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ ทั้งนี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม และกลุ่มการลงทุนอื่น มีสัดส่วนรายได้ร้อยละ 53 ร้อยละ 16 ร้อยละ 18 ร้อยละ 9 และร้อยละ 4 ของรายได้รวมทั้งหมด ตามลำดับ ต้นทุนขายและการให้บริการรวม⁽¹⁾ เพิ่มขึ้น 49%YoY เป็น 15,121.5 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มสูงขึ้นตามรายได้ที่เพิ่มขึ้นแต่ในอัตราน้อยกว่า ดังนั้น กำไรขั้นต้นเป็น 7,006.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 159%YoY และเพิ่มขึ้นกว่า 2 เท่า เมื่อเทียบกับช่วงก่อนการระบาดของโควิด-19 โดยมีสาเหตุมาจากกำไรได้และอัตรากำไรที่สูงขึ้น ส่วนอัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 20 ในปี 2562 และร้อยละ 21 ในปี 2563 เป็นร้อยละ 32 ในปี 2564 จากอัตรากำไรขั้นต้นที่ปรับตัวดีขึ้นอย่างมากของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ ตามอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า (TCE) ที่ปรับตัวขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือ (OPEX) ยังคงอยู่ในระดับต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม ส่งผลให้ EBITDA เติบโต 675%YoY เป็น 5,454.7 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารค่อนข้างคงที่เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่แล้ว ต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้นเล็กน้อย 1%YoY เป็น 416.0 ล้านบาท จากหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่มาจากการออกหุ้นกู้ชุดใหม่ในปี 2564 อย่างไรก็ตาม อัตราดอกเบี้ยอ้างอิงลดลง เช่น LIBOR-3M ซึ่งปรับตัวลดลงอย่างมากในช่วงที่มีการแพร่ระบาดของโควิด-19 โดยมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ในช่วงร้อยละ 1.90 ลดลงต่ำสุดถึงร้อยละ 0.20 ในปี 2563 และอยู่ในช่วงระหว่างร้อยละ 0.11 และ 0.24 ในปี 2564 นอกจากนี้ ยังมีผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริงสุทธิ จำนวน 130.8 ล้านบาท เนื่องจากเงินบาทอ่อนตัวลงเมื่อเทียบกับสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ และยังมีผลขาดทุนสุทธิจากการขายการพิเศษที่ไม่ได้เกิดขึ้นเป็นประจำ จำนวน 150.1 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นค่าเผื่อการด้อยค่า ในขณะที่เดียวกัน กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือมีอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า (TCE) เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เติบโต 153%YoY จากค่าเฉลี่ย 9,517 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในปี 2563 เป็นค่าเฉลี่ย 24,074 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน โดยมีกำไรที่เพิ่มขึ้นจากเรือที่กลุ่มธุรกิจเป็นเจ้าของและเรือเช่า ส่วนกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งมีกำไรขั้นต้นพลิกกลับมาเป็นบวก จากอัตรากำไรขั้นต้นที่เพิ่มขึ้น และมีมูลค่างานให้บริการที่รอส่งมอบ (order book) ที่แข็งแกร่ง จำนวน 292 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นปี ส่วนกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรยังคงสามารถทำกำไรได้ต่อเนื่อง มีปริมาณขายปุ๋ยและระดับสูงสุดที่ 224.2 พันตัน และทำกำไรสุทธิเพิ่มขึ้นมากกว่า 3 เท่าตัว เมื่อเทียบกับช่วงก่อนการระบาดของโควิด-19 ในปี 2562 โดยสรุป TTA รายงานผลกำไรสุทธิสูงสุดเป็นประวัติการณ์ในรอบกว่าทศวรรษ จำนวน 3,858.7 ล้านบาท ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 586 และร้อยละ 298 จากปี 2562 และปี 2563 ตามลำดับ เนื่องจากค่าระวางเรือที่เติบโตขึ้นอย่างโดดเด่นของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ และมีอัตรากำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 4 ในปี 2562 และร้อยละ -15 ในปี 2563 เป็นร้อยละ 17 ในปี 2564

โครงสร้างรายได้



โครงสร้าง EBITDA



หมายเหตุ:

(1) รวมค่าตัดจำหน่ายจากการนำเรือเช่าเข้าหัก แต่ไม่รวมค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายอื่น ๆ
(2) ส่วนกลางและการตัดรายการระหว่างกัน

ในไตรมาสที่ 4/2564 TTA มีรายได้ จำนวน 7,607.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 28%QoQ และ 129%YoY สาเหตุหลักมาจากการเติบโตของผลการดำเนินงานของเกือบทุกกลุ่มธุรกิจหลัก โดยกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม และกลุ่มการลงทุนอื่น มีสัดส่วนรายได้ร้อยละ 50 ร้อยละ 19 ร้อยละ 22 ร้อยละ 6 และร้อยละ 3 ของรายได้รวมทั้งหมด ตามลำดับ กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 149%YoY เป็น 2,320.9 ล้านบาท จากอัตรากำไรขั้นต้นที่ปรับตัวดีขึ้นอย่างมากของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ ดังนั้น อัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 28 ในไตรมาสที่ 4/2563 เป็นร้อยละ 31 ในไตรมาสที่ 4/2564 และลดลงจากร้อยละ 42 ในไตรมาสที่ 3/2564 นอกจากนี้ มีกำไรจากเงินลงทุนเพิ่มขึ้น 302%QoQ และ 43%YoY เป็น 66.5 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนสุทธิเพิ่มขึ้น และส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทรวมและการร่วมค้าที่ใช้วิธีส่วนได้ส่วนเสียเพิ่มขึ้น 325%QoQ และ 513%YoY เป็น 83.1 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากส่วนแบ่งกำไรที่เพิ่มขึ้นของการร่วมค้าที่ก่อตั้งขึ้นใหม่ภายใต้กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง ส่งผลให้ EBITDA เติบโต 4%QoQ และ 243%YoY เป็น 2,011.7 ล้านบาท ทั้งนี้ ในไตรมาสนี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือมีอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า (TCE) เฉลี่ยอยู่ที่ 31,222 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน สูงกว่าอัตราค่าระวางตลาดสุทธิร้อยละ 8 โดยมีกำไรทั้งจากเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของและเรือเช่า ส่วนกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งยังคงมีมูลค่างานให้บริการที่รอส่งมอบ (order book) ที่แข็งแกร่ง จำนวน 292 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตาม ผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจฯ ได้รับผลกระทบจากความล่าช้าของโครงการจากสภาพอากาศที่เลวร้ายและมาตรการกักตัวเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของโควิด-19 ระหว่างการเปลี่ยนลูกเรือ ในขณะที่กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรสามารถทำกำไรสำหรับไตรมาสได้สูงสุดในรอบ 5 ปี โดยสรุป TTA รายงานผลกำไรสุทธิ จำนวน 1,524.8 ล้านบาท ปรับตัวเพิ่มขึ้น 1,284%YoY ในไตรมาสที่ 4/2564

ผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจหลัก

กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ รายงานผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA ที่ 4,329.8 ล้านบาท ทำสถิติสูงสุดในรอบกว่าทศวรรษ ด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าที่โดดเด่นเฉลี่ย 24,074 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในปี 2564

สำหรับปี 2564 รายได้ค่าระวางของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรืออยู่ที่ 11,718.5 ล้านบาท ปรับตัวเพิ่มขึ้น 147%YoY มีสาเหตุหลักมาจากค่าระวางเรือที่ปรับตัวเพิ่มขึ้น โดยมีปัจจัยสนับสนุนมาจากการเติบโตของกองเรือที่จำกัด ความต้องการถ่านหินและสินค้าเทกองย่อย (minor bulk) ที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก ความแออัดของท่าเรือจากมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโควิด-19 และผลกระทบจากการขาดแคลนเรือคอนเทนเนอร์ ทั้งนี้ อัตราค่าระวางเรือขุปรามแมกซ์ทำสถิติสูงสุดที่ 39,860 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน นับตั้งแต่สถิติสูงสุดครั้งก่อนหน้าในปี 2551 และมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 26,770 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในปี 2564 ซึ่งปรับตัวเพิ่มขึ้น 227%YoY จากค่าเฉลี่ยปี 2563 สำหรับการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานที่แท้จริงของเรือเทกองนั้น ผลการดำเนินงานรายวัน เช่น อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า (TCE) ต่อวัน ถูกใช้เป็นบรรทัดฐานในระดับสากล ทั้งนี้ อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยของกลุ่มธุรกิจฯ ในปี 2564 ปรับตัวเพิ่มขึ้น 153%YoY เป็น 24,074 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน โดยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าประกอบไปด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของที่ 22,575 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน และกำไรจากเรือเช่า (chartered-in vessel) ที่ 1,499 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน นับตั้งแต่ไตรมาสที่ 3/2564 อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าของกลุ่มธุรกิจฯ สูงกว่าอัตราค่าระวางเรือขุปรามแมกซ์สุทธิ โดยสูงกว่าร้อยละ 4 ในไตรมาสที่ 3/2564 และสูงกว่าร้อยละ 8 ในไตรมาสที่ 4/2564 นอกจากนี้ เรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของมีอัตราการใช้ประโยชน์เรือสูงอย่างต่อเนื่องที่ร้อยละ 100 และมีอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสูงสุดอยู่ที่ 53,755 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ส่วนธุรกิจเรือเช่ามีจำนวนเรือเช่าเทียบเท่าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเทียบกับปีก่อนจาก 7.9 ลำ เป็น 13.9 ลำ เนื่องจากมีความต้องการเรือเทกองเพิ่มขึ้น ส่งผลให้จำนวนวันทำงานของเรือเช่าเพิ่มขึ้น 76%YoY และมีกำไรจากเรือเช่าเพิ่มขึ้น 71%YoY ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือ (OPEX) ยังคงอยู่ในระดับต่ำที่ 3,991 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อวัน ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม⁽¹⁾ ที่ 4,553 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันอยู่ร้อยละ 12 อย่างไรก็ตาม OPEX ปรับตัวเพิ่มขึ้น 8%YoY เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนลูกเรือเพิ่มขึ้น เพื่อให้เป็นไปตามมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโควิด-19 และค่าใช้จ่ายด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมแซมและการบำรุงรักษาที่เพิ่มขึ้น ดังนั้นด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าที่เพิ่มสูงขึ้นเป็นประวัติการณ์ขณะที่ OPEX ค่อนข้างต่ำ ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นต่อวัน (per-day gross profit margin) ปรับเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 54 จากปีก่อน เป็นร้อยละ 81 ทำให้กำไรขั้นต้นปรับตัวเพิ่มขึ้น 316%YoY เป็น 5,228.0 ล้านบาท ในทำนองเดียวกัน EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ ปรับตัวเพิ่มขึ้น 421%YoY เป็น 4,945.2 ล้านบาท โดยสรุป กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือรายงานผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA ทำสถิติสูงสุดในรอบกว่าทศวรรษ จำนวน 4,329.8 ล้านบาท ปรับตัวเพิ่มขึ้น 1,008%YoY ในปี 2564 และ ณ สิ้นปี กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของเรือ จำนวน 24 ลำ (เรือขุปรามแมกซ์จำนวน 22 ลำ และเรืออัลตราแมกซ์จำนวน 2 ลำ) มีระวางบรรทุกเฉลี่ยเท่ากับ 55,913 เดทเวทตัน (DWT) และมีอายุเฉลี่ย 13.7 ปี ณ สิ้นปี 2564 โดยได้รับมอบเรือ จำนวน 1 ลำ ในปี 2564

ในไตรมาสที่ 4/2564 รายได้ค่าระวางของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรืออยู่ที่ 3,814.4 ล้านบาท ปรับตัวเพิ่มขึ้น 214%YoY มีสาเหตุหลักมาจากค่าระวางเรือที่ปรับตัวเพิ่มขึ้น และปรับตัวเพิ่มขึ้น 9%QoQ มีสาเหตุมาจากสัดส่วนการให้บริการเช่าเรือแบบรายเที่ยว (voyage charter) ที่เพิ่มขึ้น แม้ว่าค่าระวางเรือจะอ่อนตัวลง อัตราค่าระวางเรือขุปรามแมกซ์ในช่วงต้นเดือนตุลาคมเพิ่มสูงขึ้นต่อเนื่องมาจากไตรมาสที่ผ่านมา ทำสถิติสูงสุดที่ 39,860 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน และหลังจากนั้นก็เริ่มอ่อนตัวลง เนื่องจากความแออัดของท่าเรือบางแห่งเริ่มบรรเทาลงและความต้องการเหล็กในจีนเริ่มชะลอตัว ประกอบกับแรงกดดันจากปัจจัยตามฤดูกาล ส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือขุปรามแมกซ์สุทธิเฉลี่ยของ

หมายเหตุ:

⁽¹⁾ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ (OPEX) เฉลี่ยของอุตสาหกรรมสำหรับเรือขุปรามแมกซ์อยู่ที่ 4,553 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ซึ่งเผยแพร่เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2564 โดย BDO ซีก่อนหน้ารู้จักกันในนาม Moore Stephens

ไตรมาสนี้อยู่ที่ 28,956 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ส่วนกลุ่มธุรกิจ มีอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยอยู่ที่ 31,222 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ซึ่งประกอบไปด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของที่ 29,948 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน และค่าใรรากเรือเช่า (chartered-in vessel) ที่ 1,274 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่ายังคงสูงกว่าอัตราค่าระวางเรือชุปราแมกซ์สุทธิอยู่ร้อยละ 8 และเพิ่มขึ้น 177%YoY จากแนวโน้มขาขึ้นของอุตสาหกรรมเรือเทกองหลังการฟื้นตัวหลังจากผลกระทบจากการระบาดของโควิด-19 ทั้งนี้ อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าของเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของเฉลี่ยยังคงปรับตัวเพิ่มต่อเนื่องจากไตรมาสก่อน เนื่องจากได้รับอัตราค่าระวางเรือที่สูงกว่าปกติ (premium rate) ของเรืออัลตราแมกซ์รุ่นพิเศษ จำนวน 2 ลำ ซึ่งมีการติดตั้งอุปกรณ์สำหรับลำเลียงหอนไม้ (log-loading equipment) และอัตราค่าระวางเรือบางส่วนที่ท่าสัญญาในอัตราที่สูงมาตั้งแต่ไตรมาสก่อน ขณะที่ค่าใรรากเรือเช่าลดลงเมื่อเทียบกับไตรมาสก่อน ดังนั้น อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าจึงลดลง 8%QoQ ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือ (OPEX) ค่อนข้างคงที่ QoQ และ YoY ที่ 3,868 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นต่อวัน (per-day gross profit margin) ปรับเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากร้อยละ 60 ในไตรมาสที่ 4/2563 เป็นร้อยละ 86 ในไตรมาสที่ 4/2564 และลดลงเล็กน้อยจากร้อยละ 87 ในไตรมาสที่ 3/2564 ส่งผลให้กำไรขั้นต้นปรับตัวเพิ่มขึ้น 355%YoY แต่ลดลง 5%QoQ เป็น 1,908.8 ล้านบาท ในทำนองเดียวกัน EBITDA ของกลุ่มธุรกิจ ปรับตัวเพิ่มขึ้น 368%YoY แต่ลดลงเล็กน้อย 4%QoQ เป็น 1,845.9 ล้านบาท โดยสรุป กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือรายงานผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 1,683.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 592%YoY ในไตรมาสที่ 4/2564

กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งมีกำไรขั้นต้นกลับมาเป็นบวกที่ 249.8 ล้านบาท ในปี 2564 และมีมูลค่าสัญญาให้บริการที่รอส่งมอบที่แข็งแกร่งและระดับ 292 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นปี

สำหรับปี 2564 รายได้ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งอยู่ที่ 3,605.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 38%YoY มีสาเหตุหลักมาจากรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากการขยายขอบเขตการให้บริการไปยังงานวางสายเคเบิลใต้ทะเล อย่างไรก็ตาม อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมใต้ทะเล (performing subsea-IRM⁽¹⁾ vessel utilization) ลดลงจากร้อยละ 85 ในปีก่อน เป็นร้อยละ 66 ในปี 2564 จากการสิ้นสุดงานก่อนกำหนดในไตรมาสที่ 1/2564 และมีการเคลื่อนย้ายเรือ 1 ลำ จากโซนตะวันออกกลางไปยังโซนเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEA) ในไตรมาสที่ 4/2564 เพื่อไปทำงานโครงการรื้อถอน (decommissioning) และโครงการขนส่งและติดตั้ง (Transportation & Installation: T&I) ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการ และอยู่ระหว่างการประมูลงานในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเป็นโอกาสใหม่สำหรับปี 2565 และต่อไป กำไรขั้นต้นพลิกกลับมาเป็นบวก ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 979%YoY เป็น 249.8 ล้านบาท เทียบกับผลขาดทุนขั้นต้น จำนวน 28.4 ล้านบาท ในปีก่อน ตามรายได้ที่เพิ่มขึ้น แม้ว่าต้นทุนในโครงการวางสายเคเบิลใต้ทะเลจะเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกันจากความล่าช้าในงานโครงการเนื่องจากสภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวย และผลกระทบจากการระบาดของโควิด-19 ที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนลูกเรือ นอกจากนี้ ในปี 2563 กลุ่มธุรกิจ ไม่มีรายได้ในช่วงที่เรือทำงานทั้ง 3 ลำ ถูกส่งไปเข้าอู่แห้งตามรอบการบำรุงรักษา ซึ่งเป็นไปตามข้อบังคับของเรือ ขณะในปี 2564 ไม่มีเรือที่ต้องเข้าอู่แห้ง ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ -1 ในปี 2563 เป็นร้อยละ 7 ในปี 2564 ทั้งนี้ งานโครงการวิศวกรรมใต้ทะเลด้านสำรวจและซ่อมบำรุง (IRM)⁽¹⁾ มีอัตรากำไรที่ดีขึ้นจากอัตราค่าเช่ารายวันที่เพิ่มขึ้น 8%YoY ส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารค่อนข้างคงที่เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่แล้ว ในขณะที่ EBITDA ของกลุ่มธุรกิจ ตดลปที่ 151.8 ล้านบาท แต่ปรับตัวดีขึ้น 68%YoY สอดคล้องกับกำไรขั้นต้นที่ปรับตัวเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ มีกำไรจากการขายเรือที่อยู่ในอู่เย็น (cold-stacked vessel) 1 ลำ จำนวน 18.5 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 1/2564 โดยสรุป กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งมีผลขาดทุนสุทธิ จำนวน 504.2 ล้านบาท และผลขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 294.4 ล้านบาท ในปี 2564 ปรับตัวดีขึ้น 85%YoY เมื่อเทียบกับผลขาดทุนสุทธิ จำนวน 2,000.5 ล้านบาท ในปี 2563 ทั้งนี้ มีผลขาดทุนสุทธิจากรายการพิเศษที่ไม่ได้เกิดขึ้นเป็นประจำ จำนวน 2,511.0 ล้านบาท ในปี 2563 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรายการขาดทุนที่ไม่ใช่เงินสดจากการขายหุ้นในบริษัทร่วมแห่งหนึ่งเพื่อลดความเสี่ยงในธุรกิจขุดเจาะ ดังนั้น หากไม่นับรายการพิเศษที่ไม่ได้เกิดขึ้นเป็นประจำ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งมีผลขาดทุนสุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA ปรับตัวดีขึ้น 38%YoY เป็น 331.7 ล้านบาท ในปี 2564 จากผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นตามที่ได้กล่าวไปแล้ว และมีมูลค่าสัญญาให้บริการที่รอส่งมอบที่แข็งแกร่งและระดับ 292 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นปี ปรับตัวเพิ่มขึ้น 54 %YoY

ในไตรมาสที่ 4/2564 รายได้ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง อยู่ที่ 1,418.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 65%QoQ และ 95%YoY เนื่องจากรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากงานวางสายเคเบิลใต้ทะเลและรายได้จากงานที่ไม่ใช่เรือในโครงการวิศวกรรมใต้ทะเลด้านสำรวจและซ่อมบำรุง (IRM)⁽¹⁾ ส่วนอัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมใต้ทะเล (performing subsea-IRM⁽¹⁾ vessel utilization) ลดลงจากร้อยละ 93 ในไตรมาสที่ 4/2563 และร้อยละ 74 ในไตรมาสที่ 3/2564 เป็นร้อยละ 64 ในไตรมาสที่ 4/2564 เนื่องจากมีการเคลื่อนย้ายเรือทำงาน 1 ลำ จากโซนตะวันออกกลางไปยังโซนเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEA) เพื่อทำงานในโครงการรื้อถอน และโครงการขนส่งและติดตั้ง (T&I) ที่ดำเนินอยู่และที่คาดว่าจะได้รับในอนาคต ทั้งนี้ มีผลขาดทุนขั้นต้นอยู่ที่ 1.2 ล้านบาท มีสาเหตุมาจากความล่าช้าในงานวางสายเคเบิลใต้ทะเลเนื่องจากสภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวย และผลกระทบจากการระบาดของโควิด-19 ตามที่ได้กล่าวไปข้างต้น ดังนั้น อัตรากำไรขั้นต้นลดลงจากร้อยละ 16 ในไตรมาสที่ 4/2563 และร้อยละ 9 ในไตรมาสที่ 3/2564 เป็นร้อยละ -0.1 ในไตรมาสที่ 4/2564 ทั้งนี้ EBITDA ของกลุ่มธุรกิจ ลดลงเป็น (77.2) ล้านบาท โดยสรุป กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งรายงานผลขาดทุนสุทธิสำหรับงวด จำนวน 142.1 ล้านบาท และผลขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 81.7 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 4/2564 ซึ่งปรับตัวดีขึ้น 23%YoY

หมายเหตุ:

⁽¹⁾ Inspection, Repair, and Maintenance (IRM) = งานสำรวจ ซ่อมแซม และซ่อมบำรุง

กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรมีปริมาณขายปุ๋ยทำสถิติสูงสุดที่ 224.2 พันตัน ส่งผลให้กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA และระดับ 91.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 42%YoY ในปี 2564

สำหรับปี 2564 รายได้ของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรอยู่ที่ 3,932.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 39%YoY จากรายได้จากทุกผลิตภัณฑ์และบริการที่เพิ่มขึ้น ไม่ว่าจะเป็นปุ๋ย ผลิตภัณฑ์เคมีเพื่อการเกษตรอื่น (pesticide) และการให้บริการจัดการพื้นที่โรงงาน โดยรายได้จากการขายปุ๋ยเพิ่มขึ้น 40%YoY จากทั้งปริมาณขายปุ๋ยและราคาขายปุ๋ยที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ในปี 2564 ปริมาณขายปุ๋ยรวมและระดับสูงสุดที่ 224.2 พันตัน เพิ่มขึ้น 8%YoY เนื่องจากปริมาณขายปุ๋ยในประเทศเวียดนามเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ปริมาณขายในประเทศ คิดเป็นร้อยละ 82 ของปริมาณขายปุ๋ยทั้งหมด และได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 30 จากปี 2563 และร้อยละ 29 จากปี 2562 เป็น 184.0 พันตัน จากความต้องการที่เพิ่มขึ้น และจากความสำเร็จในการส่งเสริมทางการตลาดและสร้างแบรนด์ ทั้งนี้ การส่งออกปุ๋ยไปประเทศที่อยู่ห่างออกไปอย่างแอฟริกาถูกจำกัดจากปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์และอัตราค่าระวางเรือที่สูงตั้งแต่ไตรมาสที่ 4/2563 แต่มีทิศทางปรับตัวดีขึ้นตั้งแต่ไตรมาสที่ 2/2564 ถึงแม้ว่าการส่งออกไปยังประเทศที่อยู่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยเฉพาะประเทศฟิลิปปินส์ ไทย และกัมพูชา จะได้รับผลกระทบน้อยกว่าและมีการขยายตัว แต่ปริมาณส่งออกปุ๋ยยังคงปรับตัวลดลงร้อยละ 15 จากปี 2562 และร้อยละ 39 จากปี 2563 เป็น 40.1 พันตัน ทั้งนี้ หากพิจารณาตามประเภทของปุ๋ย ปริมาณขายปุ๋ยเชิงเดี่ยว (single fertilizer) เพิ่มขึ้น 42%YoY เป็น 76.2 พันตัน ส่วนปริมาณขายปุ๋ยเชิงผสม (NPK fertilizer) คงที่ YoY อยู่ที่ 147.9 พันตัน แม้ว่าปริมาณการส่งออกปุ๋ยเชิงผสมจะลดลงจากสาเหตุที่กล่าวไปข้างต้น แต่ได้ถูกชดเชยโดยการเติบโตของปริมาณขายปุ๋ยเชิงผสมในประเทศ ทั้งจากความต้องการของผู้ใช้ปุ๋ยเชิงผสมเป็นปกติอยู่แล้วและผู้ใช้ปุ๋ยเชิงเดี่ยวที่เปลี่ยนมาใช้ปุ๋ยเชิงผสม เนื่องจากราคาของปุ๋ยเชิงเดี่ยวปรับตัวสูงขึ้นอย่างมากในเวียดนาม นอกจากนี้ รายได้จากการขายผลิตภัณฑ์เคมีเพื่อการเกษตรอื่น (pesticide) เพิ่มขึ้น 33%YoY เป็น 208.8 ล้านบาท จากความสำเร็จในการส่งเสริมการตลาดสำหรับผลิตภัณฑ์ทดแทนผลิตภัณฑ์ที่มีส่วนผสมของสารไกลโฟเซต (glyphosate) หลังจากรัฐบาลจีนห้ามนำเข้าผลิตภัณฑ์ดังกล่าวเข้าประเทศเวียดนามตั้งแต่ต้นปี 2563 ส่วนรายได้จากการให้บริการจัดการพื้นที่โรงงานเพิ่มขึ้น 29%YoY เป็น 59.9 ล้านบาท จากความต้องการที่เพิ่มขึ้นของลูกค้าในงวดนี้ ส่วนกำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้น 6%YoY เป็น 491.7 ล้านบาท สอดคล้องกับการเติบโตของรายได้ อย่างไรก็ตาม อัตรากำไรขั้นต้นลดลงจากร้อยละ 16 ในปีที่แล้ว เป็นร้อยละ 13 เนื่องจากสัดส่วนปริมาณขายของแต่ละผลิตภัณฑ์ (sales mix) ที่แตกต่างกัน และราคาวัตถุดิบที่สูงขึ้นจากอุปทานจากจีนที่ลดลงและราคาน้ำมันที่สูงขึ้น อย่างไรก็ตาม กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรสามารถปรับราคาขายเพิ่มขึ้นและมีการบริหารจัดการสินค้าคงคลังอย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้ยังคงรักษาอัตรากำไรให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมได้ ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้นเล็กน้อย 3%YoY เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายด้านการตลาดและค่าขนส่งเพิ่มขึ้นตามปริมาณขายที่เพิ่มขึ้น ดังนั้น EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ เป็น 226.2 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้น 12%YoY นอกจากนี้ การอ่อนค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ทำให้มีผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริงสุทธิจำนวน 27.0 ล้านบาท โดยสรุป กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรรายงานผลกำไรสุทธิสำหรับงวดที่ 133.3 ล้านบาท และผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 91.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 42%YoY ในปี 2564 ทำสถิติสูงสุดนับจากสถิติครั้งก่อนในปี 2560

ในไตรมาสที่ 4/2564 รายได้ของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรอยู่ที่ 1,682.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 103%QoQ และ 141%YoY เนื่องจากรายได้จากทุกผลิตภัณฑ์และบริการเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะรายได้จากการขายปุ๋ย ซึ่งเพิ่มขึ้น 111%QoQ และ 154%YoY จากทั้งปริมาณขายปุ๋ยและราคาขายปุ๋ยที่เพิ่มขึ้น ปริมาณขายปุ๋ยรวมของ ไตรมาสนี้และระดับสูงสุดที่ 84.7 พันตัน เพิ่มขึ้น 70%QoQ และ 83%YoY สาเหตุหลักจากการเติบโตอย่างมีนัยสำคัญของปริมาณขายปุ๋ยในประเทศ โดยปริมาณขายปุ๋ยในประเทศและระดับ 66.6 พันตัน เพิ่มขึ้น 86%QoQ จากปัจจัยตามฤดูกาลและการผ่อนคลายมาตรการจำกัดการขนส่งทางบกซึ่งบังคับใช้เพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของโควิด-19 ระลอกใหม่มาตั้งแต่ไตรมาสที่ 3/2564 และปริมาณขายปุ๋ยในประเทศได้เพิ่มขึ้น 74%YoY จากอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นประกอบกับความสำเร็จในการส่งเสริมกิจกรรมทางการตลาดและสร้างแบรนด์ ส่วนปริมาณส่งออกปุ๋ยไปยังประเทศฟิลิปปินส์ที่ฟื้นตัวอย่างมีนัยสำคัญโดยเติบโต 75%QoQ ส่งผลให้ปริมาณส่งออกปุ๋ยเพิ่มขึ้น 29%QoQ และ 126%YoY เป็น 18.1 พันตัน ทั้งนี้ หากพิจารณาตามประเภทของปุ๋ย ปริมาณขายปุ๋ยเชิงผสม (NPK fertilizer) เพิ่มขึ้น 119%QoQ และ 73%YoY เป็น 63.0 พันตัน เช่นเดียวกับกับปริมาณขายปุ๋ยเชิงเดี่ยว (single fertilizer) เพิ่มขึ้น 4%QoQ และ 123%YoY เป็น 21.7 พันตัน นอกจากนี้ รายได้จากการขายผลิตภัณฑ์เคมีเพื่อการเกษตรอื่น (pesticide) เพิ่มขึ้น 20%QoQ และ 17%YoY เป็น 69.8 ล้านบาท ส่วนรายได้จากการให้บริการจัดการพื้นที่โรงงานเพิ่มขึ้น 20%QoQ และ 110%YoY เป็น 21.2 ล้านบาท ทั้งนี้ ด้วยรายได้ที่เติบโตอย่างมีนัยสำคัญ ทำให้กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้น 74%QoQ และ 37%YoY เป็น 180.8 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม อัตรากำไรขั้นต้นลดลงจากร้อยละ 19 ในไตรมาสที่ 4/2563 และร้อยละ 12 ในไตรมาสที่ 3/2564 เป็นร้อยละ 11 ในไตรมาสที่ 4/2564 เนื่องจากสัดส่วนการขายผลิตภัณฑ์ที่แตกต่างกันและราคาวัตถุดิบที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้น 32%QoQ และ 49%YoY เนื่องจากค่าใช้จ่ายด้านการตลาดและค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้นตามการเติบโตของรายได้ อย่างไรก็ตาม อัตราส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารต่อรายได้รวมลดลงจากร้อยละ 8 ในไตรมาสที่ 4/2563 และในไตรมาสที่ 3/2564 เป็นร้อยละ 5 ในไตรมาสที่ 4/2564 ด้วยเหตุนี้ EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ เป็น 98.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 141%QoQ และ 28%YoY ดังนั้น กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรรายงานผลกำไรสุทธิสำหรับงวด จำนวน 62.3 ล้านบาท และผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 42.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 151%QoQ และ 61%YoY ในไตรมาสที่ 4/2564

ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ⁽¹⁾

หน่วย: ล้านบาท	4Q/63	3Q/64	4Q/64	YoY	QoQ	2562	2563	2564	YoY	4Q/63	3Q/64	4Q/64	2562	2563	2564	
รายได้รวม	3,326.4	5,947.7	7,607.3	129%	28%	15,428.0	12,829.8	22,128.1	72%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	โครงสร้างรายได้ ปี 2564
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	1,213.1	3,489.5	3,814.4	214%	9%	6,772.6	4,747.7	11,718.5	147%	36%	59%	50%	44%	37%	53%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	727.4	859.7	1,418.9	95%	65%	3,286.0	2,616.7	3,605.3	38%	22%	14%	19%	21%	20%	16%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	697.4	830.7	1,682.8	141%	103%	2,877.7	2,829.1	3,932.5	39%	21%	14%	22%	19%	22%	18%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	487.8	508.2	439.3	-10%	-14%	1,988.0	2,009.5	1,934.7	-4%	15%	9%	6%	13%	16%	9%	
กลุ่มการลงทุนอื่น	200.7	259.6	252.0	26%	-3%	503.6	626.8	937.1	49%	6%	4%	3%	3%	5%	4%	
ต้นทุนขายและการให้บริการรวม⁽²⁾	2,394.1	3,468.1	5,286.4	121%	52%	12,284.7	10,120.1	15,121.5	49%	72%	58%	69%	80%	79%	68%	อัตราส่วนต้นทุนต่อรายได้
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	793.5	1,477.5	1,905.6	140%	29%	5,280.1	3,491.0	6,490.5	86%	65%	42%	50%	78%	74%	55%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	608.8	784.6	1,420.1	133%	81%	2,983.4	2,645.1	3,355.4	27%	84%	91%	100%	91%	101%	93%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	565.2	726.8	1,502.0	166%	107%	2,489.5	2,366.8	3,440.8	45%	81%	88%	89%	87%	84%	87%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	285.2	293.6	272.2	-5%	-7%	1,207.5	1,207.7	1,161.0	-4%	58%	58%	62%	61%	60%	60%	
กลุ่มการลงทุนอื่น	141.4	185.5	186.6	32%	1%	324.3	409.5	673.9	65%	70%	71%	74%	64%	65%	72%	
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	932.2	2,479.6	2,320.9	149%	-6%	3,143.3	2,709.8	7,006.6	159%	28%	42%	31%	20%	21%	32%	อัตรากำไรขั้นต้น หลังหักภาษี
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	419.6	2,012.0	1,908.8	355%	-5%	1,492.5	1,256.7	5,228.0	316%	35%	58%	50%	22%	26%	45%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	118.6	75.1	(1.2)	-101%	-102%	302.7	(28.4)	249.8	979%	16%	9%	-0.1%	9%	-1%	7%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	132.2	103.8	180.8	37%	74%	388.2	462.3	491.7	6%	19%	12%	11%	13%	16%	13%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	202.6	214.6	167.1	-18%	-22%	780.6	801.8	773.8	-3%	42%	42%	38%	39%	40%	40%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	59.3	74.1	65.4	10%	-12%	179.3	217.3	263.2	21%	30%	29%	26%	36%	35%	28%	
EBITDA⁽³⁾	585.8	1,935.8	2,011.7	243%	4%	1,911.6	704.2	5,454.7	675%	18%	33%	26%	12%	5%	25%	อัตราส่วน EBITDA ต่อรายได้
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	394.4	1,922.1	1,845.9	368%	-4%	1,331.7	949.4	4,945.2	421%	33%	55%	48%	20%	20%	42%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	20.4	(47.1)	(77.2)	-479%	-64%	(66.2)	(481.4)	(151.8)	68%	3%	-5%	-5%	-2%	-18%	-4%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	76.8	40.8	98.4	28%	141%	152.3	202.2	226.2	12%	11%	5%	6%	5%	7%	6%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	48.7	55.1	50.0	3%	-9%	126.1	200.8	192.7	-4%	10%	11%	11%	6%	10%	10%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	45.5	(35.2)	94.6	108%	369%	367.7	(166.9)	242.4	245%	23%	-14%	38%	73%	-27%	26%	
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของ TTA	110.1	1,614.4	1,524.8	1,284%	-6%	562.6	(1,944.6)	3,858.7	298%	3%	27%	20%	4%	-15%	17%	อัตรากำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA ต่อรายได้
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	243.3	1,769.2	1,683.8	592%	-5%	749.0	390.9	4,329.8	1,008%	20%	51%	44%	11%	8%	37%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	(106.0)	(81.4)	(81.7)	23%	-0.3%	(437.2)	(2,000.5)	(294.4)	85%	-15%	-9%	-6%	-13%	-76%	-8%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	26.6	17.0	42.7	61%	151%	30.0	64.3	91.3	42%	4%	2%	3%	1%	2%	2%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	(7.1)	(1.5)	(0.4)	94%	70%	(0.3)	(20.3)	(22.4)	-10%	-1%	-0.3%	-0.1%	0.0%	-1%	-1%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	(46.6)	(89.0)	(119.6)	-157%	-34%	221.0	(379.0)	(245.8)	35%	-23%	-34%	-47%	44%	-60%	-26%	
กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA⁽⁴⁾	160.4	1,634.5	1,538.6	859%	-6%	392.1	(503.1)	4,030.0	901%	5%	27%	20%	3%	-4%	18%	อัตรากำไรสุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA ต่อรายได้
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	243.3	1,769.2	1,685.3	593%	-5%	737.0	374.8	4,331.4	1,056%	20%	51%	44%	11%	8%	37%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	(49.3)	(84.8)	(104.8)	-112%	-23%	(358.8)	(538.6)	(331.7)	38%	-7%	-10%	-7%	-11%	-21%	-9%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	26.5	17.0	42.7	61%	151%	29.9	64.2	91.3	42%	4%	2%	3%	1%	2%	2%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	(6.9)	(1.5)	(0.4)	94%	71%	5.3	(20.1)	(19.1)	5%	-1%	-0.3%	-0.1%	0.3%	-1%	-1%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	(53.1)	(65.4)	(84.2)	-59%	-29%	(21.3)	(383.4)	(41.9)	89%	-26%	-25%	-33%	-4%	-61%	-4%	
จำนวนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว (ล้านหุ้น)	1,822.5	1,822.5	1,822.5			1,822.5	1,822.5	1,822.5								
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	0.06	0.89	0.84	1,284%	-6%	0.3087	(1.07)	2.12	298%							

หมายเหตุ:

* ส่วนกลางและการตัดรายการระหว่างกัน

⁽¹⁾ ตามที่รวมอยู่ในงบกำไร (ขาดทุน) ของงบการเงินรวมของ TTA⁽²⁾ รวมค่าตัดจำหน่ายจากการนำเรือเข้าอยู่แห่ง แต่ไม่รวมค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายอื่น ๆ⁽³⁾ กำไร (ขาดทุน) ก่อนดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (ไม่รวมรายการพิเศษที่ไม่ได้เกิดจากการดำเนินงานปกติ)⁽⁴⁾ กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการดำเนินงานปกติ = กำไร (ขาดทุน) สุทธิ - รายการที่ไม่ได้เกิดจากการดำเนินงานปกติ

ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ

	หน่วย	4Q/63	3Q/64	4Q/64	%YoY	%QoQ	2562	2563	2564	%YoY
อัตราแลกเปลี่ยน (1 ดอลลาร์สหรัฐ : บาท)	บาท	30.61	32.92	33.38	9%	1%	31.05	31.29	31.98	2%
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ:										
ดัชนี BDI	จุด	1,361	3,732	3,498	157%	-6%	1,353	1,066	2,943	176%
ดัชนี BSI	จุด	977	3,115	2,771	184%	-11%	880	744	2,434	227%
อัตราค่าระวางเรือขปรามกซ์สุทธิ ⁽⁶⁾	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	10,211	32,556	28,956	184%	-11%	9,451	7,779	25,432	227%
จำนวนวันตามปฏิทิน ⁽¹⁾	วัน	2,053	2,208	2,208	8%	0%	7,665	7,990	8,740	9%
จำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ สามารถทำงานได้ ⁽²⁾	วัน	2,012	2,084	2,140	6%	3%	7,453	7,845	8,394	7%
จำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ ⁽³⁾	วัน	2,012	2,084	2,140	6%	3%	7,430	7,845	8,394	7%
อัตราการใช้ประโยชน์เรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ ⁽⁴⁾	%	100%	100%	100%	0%	0%	99.7%	100%	100%	0%
จำนวนวันทำงานของเรือเช่า	วัน	704	1,174	1,024	45%	-13%	5,869	2,885	5,086	76%
TC (%)	%	63%	55%	51%			53%	54%	53%	
VC/COA (%)	%	37%	45%	49%			47%	46%	47%	
ระวางบรรทุกเฉลี่ย	เดทเวทตัน	55,686	55,913	55,913	0%	0%	55,285	55,686	55,913	0%
จำนวนเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ ณ วันสิ้นงวด	ลำ	23	24	24	4%	0%	21	23	24	4%
จำนวนเรือเฉลี่ยเทียบเท่า ⁽⁵⁾	ลำ	29.5	35.4	34.4	17%	-3%	36.4	29.3	36.9	26%
อายุเฉลี่ยของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ	ปี	13.1	13.5	13.7			12.7	13.1	13.7	
ผลการดำเนินงานรายวัน^{(7):}										
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสูงสุดสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	20,983	53,160	53,755	156%	1%	27,531	20,983	53,755	156%
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า ⁽⁸⁾	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	11,282	33,842	31,222	177%	-8%	10,982	9,517	24,074	153%
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	10,982	29,555	29,948	173%	1%	10,259	8,638	22,575	161%
กำไร (ขาดทุน) จากเรือเช่า (chartered-in vessel)	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	300	4,287	1,274	325%	-70%	723	879	1,499	71%
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ (OPEX)	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	3,835	3,861	3,868	1%	0%	3,869	3,709	3,991	8%
ค่าใช้จ่ายที่เป็นเงินสด	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	5,493	5,981	5,485	0%	-8%	5,572	5,356	5,724	7%
ต้นทุนรวม	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	7,850	8,283	7,703	-2%	-7%	8,080	7,679	8,014	4%
อัตราส่วนกำไรขั้นต้นต่อวัน ⁽⁹⁾	%	60%	87%	86%			59%	54%	81%	
อัตราส่วน EBITDA ต่อวัน	%	51%	82%	82%			49%	44%	76%	
อัตราส่วนกำไรสุทธิจากการดำเนินงานต่อวัน	%	30%	76%	75%			26%	19%	67%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง:										
อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมใต้ทะเล	%	93%	74%	64%			79%	85%	66%	
มูลค่างานให้บริการหรือส่งมอบ	ล้านดอลลาร์สหรัฐ	190	260	292	54%	12%	217	190	292	54%
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร:										
ปริมาณขายป๋ยรวม	พันตัน	46.3	49.7	84.7	83%	70%	189.8	206.6	224.2	8%
ปริมาณขายป๋ยจำแนกตามภูมิภาค										
- ในประเทศ (เวียดนาม)	พันตัน	38.3	35.7	66.6	74%	86%	142.9	141.3	184.0	30%
- ต่างประเทศ	พันตัน	8.0	14.0	18.1	126%	29%	47.0	65.3	40.1	-39%
ปริมาณขายป๋ยจำแนกตามประเภทสินค้า										
- ป๋ยเชิงผสม (NPK fertilizer)	พันตัน	36.5	28.8	63.0	73%	119%	144.5	153.1	147.9	-3%
- ป๋ยเดี่ยว (single fertilizer)	พันตัน	9.7	20.9	21.7	123%	4%	45.4	53.6	76.2	42%
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม:										
จำนวนสาขาของพิซซ่า ฮัท (Pizza Hut)	สาขา	169	171	177	5%	4%	148	169	177	5%
จำนวนสาขาของทาโก้ เบลล์ (Taco Bell)	สาขา	8	11	11	38%	0%	5	8	11	38%

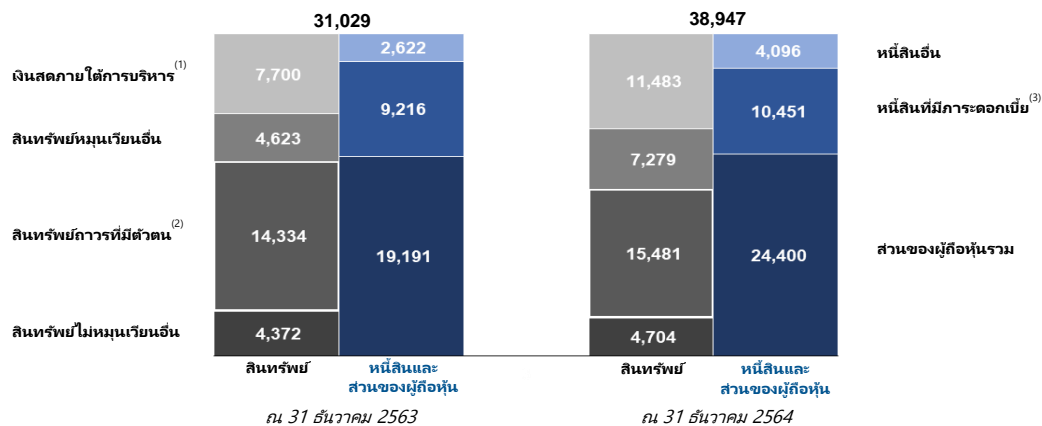
หมายเหตุ:

- (1) จำนวนวันตามปฏิทิน คือ จำนวนวันตามปฏิทินทั้งหมดของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของในช่วงเวลานั้น รวมถึงจำนวนวันที่เรือไม่ได้ทำงานเนื่องจากอยู่ระหว่างการซ่อมแซม การเข้าอู่แห้ง (dry docking) หรือการตรวจเรือแบบ special survey หรือ intermediate survey ตามแผน
- (2) จำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้ คือ จำนวนวันตามปฏิทิน⁽¹⁾ หักด้วยจำนวนวันที่เรือไม่ได้ทำงานเนื่องจากอยู่ระหว่างการซ่อมแซม การเข้าอู่แห้ง (dry docking) หรือการตรวจเรือแบบ special survey หรือ intermediate survey ตามแผน
- (3) จำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ คือ จำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้⁽²⁾ หักด้วยจำนวนวันที่เรือไม่ได้ทำงานเนื่องจากการหยุดออกแผนระหว่างกาให้บริการให้บริการ
- (4) อัตราการใช้ประโยชน์เรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ คือ ร้อยละของจำนวนวันที่เรือสร้างรายได้ โดยคำนวณจากจำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ⁽³⁾หารด้วยจำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้⁽²⁾ ในช่วงเวลานั้น
- (5) จำนวนเรือเฉลี่ยเทียบเท่า คือ จำนวนเรือที่ให้บริการในช่วงเวลานั้น โดยคำนวณจากจำนวนวันทำงานทั้งหมดของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของและเรือเช่า หารด้วยจำนวนวันตามปฏิทิน ในช่วงเวลานั้น
- (6) อัตราค่าระวางเรือขปรามกซ์สุทธิที่ค่าคอมมิชชัน อ้างอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 52,000 เดทเวทตัน สำหรับระยะเวลาก่อน ไตรมาสที่ 4/2561 และเปลี่ยนมาอ้างอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวทตัน ตั้งแต่ไตรมาสที่ 1/2562 เป็นต้นไป
- (7) ผลการดำเนินงานรายวันอ้างอิงจากจำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้
- (8) อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า ประกอบด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ และกำไร (ขาดทุน) จากเรือเช่า ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) สุทธิที่เกิดขึ้นและยังไม่เกิดขึ้นจริงจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าของอนุพันธ์
- (9) อัตราส่วนกำไรขั้นต้นต่อวัน = (อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า⁽⁸⁾ - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ - ค่าใช้จ่ายในการเข้าอู่แห้ง)/อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า⁽⁸⁾
- TCE Rate = อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า BDI = ดัชนีค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแม่เหล็ก
- TC Rate = อัตราค่าระวางเรือ BSI = ดัชนีค่าระวางเรือขปรามกซ์

เหตุการณ์/ การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในปี 2564

- กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือได้รับมอบเรือเทกองมือสอง จำนวน 1 ลำ ในเดือนมกราคม
- กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งได้ขายเรือที่ไม่ได้ใช้งานที่เก็บอยู่ในอุ้งเย็น (cold-stacked vessel) จำนวน 1 ลำ และบันทึกผลกำไรจากการขายเรือลำดังกล่าว จำนวน 18.5 ล้านบาท ในเดือนมีนาคม
- TTA ได้ออกหุ้นกู้ใหม่ จำนวน 1,500 ล้านบาท ในเดือนมีนาคม และ จำนวน 2,000 ล้านบาท ในเดือนพฤศจิกายน
- TTA ได้ไถ่ถอนหุ้นกู้เดิมที่ครบกำหนด จำนวน 1,805 ล้านบาท ในเดือนมีนาคม
- ทรัสต์ปรับปรุงแนวโน้มอันดับเครดิตต่อองค์กรของ TTA จาก BBB แนวโน้ม negative เป็น BBB แนวโน้ม stable เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2564
- TTA ได้รับการรับรองการเป็นสมาชิกแนวร่วมต่อต้านคอร์รัปชันของภาคเอกชนไทย (CAC) โดยสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน 2564
- บริษัท วี เวนเจอร์ส เทคโนโลยี จำกัด ("VVT") ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ TTA ถือหุ้นร้อยละ 99.99 ได้เข้าซื้อหุ้นในบริษัท สก๊อตตาร์ด ปิยอนต์ จำกัด ซึ่งเป็นผู้ให้บริการแพลตฟอร์มสำหรับบริการรับส่งเอกสารและพัสดุผ่านช่องทางออนไลน์ ในเดือนตุลาคม ในสัดส่วนร้อยละ 60 คิดเป็นมูลค่าเงินลงทุนทั้งสิ้น 100 ล้านบาท
- กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งได้ร่วมจัดตั้งการร่วมค้าใหม่โดยถือหุ้นร้อยละ 50 เพื่อซื้อเรือสนับสนุนงานก่อสร้างนอกชายฝั่ง มูลค่า 16 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อสนับสนุนงานวางสายเคเบิลใต้ทะเล
- กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งได้ลงนามในบันทึกข้อตกลง (MOA) เพื่อซื้อเรือสนับสนุนงานก่อสร้างนอกชายฝั่ง มูลค่า 7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในเดือนพฤศจิกายน และต่อมาได้รับมอบเรือในเดือนมกราคม 2565 เพื่อสนับสนุนงานเรือคอนและงานวิศวกรรมใต้ทะเลอื่นๆ
- TTA ได้รับการจัดอันดับบริษัทจดทะเบียนที่มีการกำกับดูแลกิจการในเกณฑ์ "ดีเลิศ" หรือ 5 ดาว ติดต่อกันเป็นปีที่ 3

ฐานะทางการเงิน



1) สินทรัพย์

ฐานะการเงินแข็งแกร่งอย่างต่อเนื่องด้วยเงินสดภายใต้การบริหาร จำนวน 1.1 หมื่นล้านบาท จากกำไรจากการดำเนินงานที่สูงสุดในรอบกว่าทศวรรษ ในปี 2564

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 TTA มีสินทรัพย์รวมเท่ากับ 38,947.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 7,917.8 ล้านบาท หรือร้อยละ 26 จากสิ้นปี 2563 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินสดภายใต้การบริหาร การเพิ่มขึ้นของลูกหนี้การค้า และการเพิ่มขึ้นของที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ทั้งนี้ เงินสดภายใต้การบริหาร ซึ่งประกอบด้วยเงินสด รายการเทียบเท่าเงินสด และสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 3,782.4 ล้านบาท เป็น 11,482.9 ล้านบาท จากกำไรจากการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น และเงินสดรับจากการออกหุ้นกู้ใหม่ ส่วนลูกหนี้การค้าสุทธิเพิ่มขึ้น จำนวน 1,356.4 ล้านบาท เป็น 3,201.8 ล้านบาท สอดคล้องกับรายได้ที่เพิ่มขึ้น โดยปกติระยะเวลาการให้สินเชื่อแก่ลูกค้าของ TTA มีระยะเวลาตั้งแต่ 1 ถึง 120 วัน มีลูกหนี้การค้าที่เกินกำหนดชำระสุทธิ จำนวน 1,104.4 ล้านบาท ในจำนวนนี้ ส่วนใหญ่ร้อยละ 76 เกินกำหนดชำระน้อยกว่า 3 เดือน ซึ่งลูกหนี้เหล่านี้ส่วนใหญ่ในอดีตมีการชำระเงินเป็นปกติแต่ล่าช้าเนื่องจากกำหนดรอบการวางบิลของลูกค้าไม่ตรงกับรอบการออกใบแจ้งหนี้ อย่างไรก็ตาม TTA ก็ได้มีการติดตามหนี้เกินกำหนดชำระอย่างใกล้ชิด ในขณะที่ ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ส่วนใหญ่เพิ่มขึ้นจากการรับมอบเรือเทกองมือสอง จำนวน 1 ลำ ภายใต้กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือในเดือนมกราคม รวมถึงผลได้จากอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าเงินตราต่างประเทศที่เพิ่มขึ้น

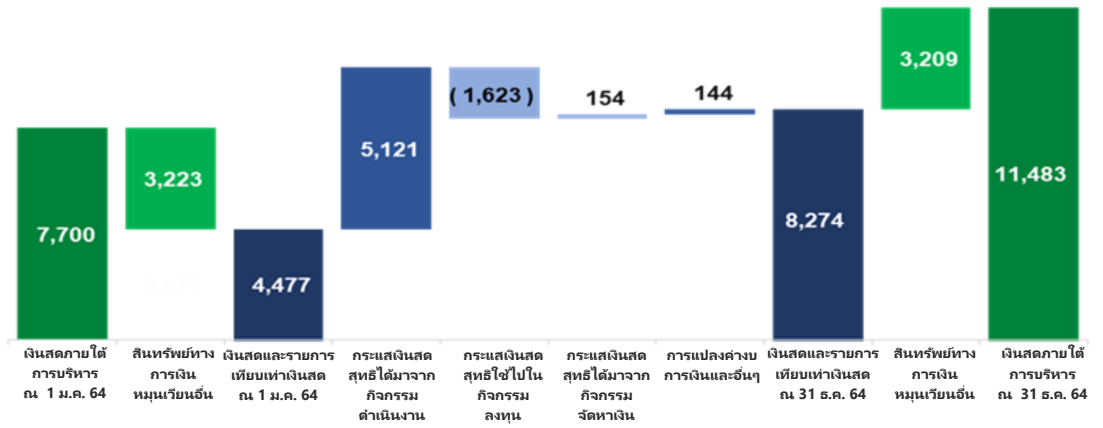
หมายเหตุ:

- (1) เงินสด รายการเทียบเท่าเงินสด และสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น
 (2) ที่ดิน อาคาร อุปกรณ์ และอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
 (3) ไม่รวมหนี้สินตามสัญญาเช่า

2) หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 หนี้สินรวมเพิ่มขึ้น จำนวน 2,709.0 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 23 จากสิ้นปี 2563 เป็น จำนวน 14,546.8 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของหนี้จากการออกหุ้นกู้ใหม่ที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น การเพิ่มขึ้นของเจ้าหนี้การค้า ซึ่งสอดคล้องกับรายได้ที่เพิ่มขึ้น และการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายค้ำจ่ายซึ่งส่วนใหญ่มาจากปริมาณงานของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งที่เพิ่มขึ้น TTA ได้ออกหุ้นกู้ใหม่ จำนวนรวม 3,500 ล้านบาท และได้ชำระคืนหุ้นกู้ชุดเดิมที่ครบกำหนดชำระ จำนวน 1,805 ล้านบาท โดยเงินบางส่วนที่ได้รับจากการออกหุ้นกู้ จำนวน 1,500 ล้านบาท จะถูกสำรองไว้เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ชุดเดิมที่กำลังจะครบกำหนดไถ่ถอนในเดือนมกราคม 2565 ดังนั้น หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย ณ สิ้นปี เพิ่มขึ้น จำนวน 1,234.9 ล้านบาท จากสิ้นปี 2563 เป็น 10,450.8 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจะลดลงเมื่อ TTA ชำระคืนหุ้นกู้ที่จะครบกำหนดตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมเพิ่มขึ้น จำนวน 5,208.9 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 27 จากสิ้นปี 2563 เป็น 24,400.3 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากกำไรสุทธิที่ดีเป็นพิเศษและผลได้จากอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าเงินของกิจการที่ดำเนินธุรกิจในประเทศที่เพิ่มขึ้นในงวดนี้ ทั้งนี้ ในเดือนพฤษภาคม 2564 TTA ได้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาล จำนวน 0.02 บาทต่อหุ้น หรือคิดเป็น จำนวนรวม 36.4 ล้านบาท

กระแสเงินสด



1) กระแสเงินสด

กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมการดำเนินงานเป็นบวกจำนวน 5,121.4 ล้านบาท ในปี 2564

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 TTA มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 8,273.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น จำนวน 3,796.4 ล้านบาท จากต้นปี โดยในปี 2564 มีกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมการดำเนินงาน จำนวน 5,121.4 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากผลการดำเนินงานที่ทำสถิติสูงสุดในรอบกว่าทศวรรษของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมการลงทุน จำนวน 1,622.6 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายในการลงทุน (Capex) จำนวน 1,824.7 ล้านบาท ซึ่งร้อยละ 46 มาจากกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ ส่วนใหญ่มาจากการรับมอบเรือเทกองมือสอง จำนวน 1 ลำ และการนำเรือเข้าอู่แห้ง ร้อยละ 44 มาจากกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง ส่วนใหญ่มาจากการรับมอบเรือสนับสนุนงานก่อสร้างนอกชายฝั่งมือสอง จำนวน 1 ลำ และร้อยละ 6 มาจากกลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม ส่วนใหญ่มาจากการขยายสาขา ในขณะที่มีกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน จำนวน 154.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินสดรับจากการออกหุ้นกู้ใหม่สุทธิกับเงินจ่ายเพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระและชำระคืนเงินกู้ยืม ดังนั้น เมื่อรวมผลกระทบอัตราแลกเปลี่ยน จำนวน 143.7 ล้านบาท จากผลของเงินบาทที่อ่อนตัวลงเมื่อเทียบกับสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ทำให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ จำนวน 3,796.4 ล้านบาท ในปี 2564

2) สภาพคล่อง

อัตราส่วนสภาพคล่องเท่ากับ 2.83 เท่า แสดงถึงสภาพคล่องที่เพียงพอ พร้อมด้วยเงินสดภายใต้การบริหารที่ 1.1 หมื่นล้านบาท ซึ่งมากกว่าหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 TTA มีเงินสดภายใต้การบริหาร จำนวน 11,482.9 ล้านบาท มากกว่าหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย ซึ่งมีจำนวน 10,450.8 ล้านบาท อยู่ 1,032.1 ล้านบาท นอกจากนี้ โครงสร้างเงินทุนยังคงแข็งแกร่ง ซึ่งเห็นได้จากอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น⁽¹⁾ อยู่ในระดับต่ำที่ 0.10 เท่า และมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น⁽²⁾ ตีตลาดที่ 0.04 เท่า ซึ่งสะท้อนถึงการมีเงินสดภายใต้การบริหารมากกว่าหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย ขณะที่อัตราส่วนสภาพคล่องอยู่ที่ 2.83 เท่า ซึ่งอัตราส่วนสภาพคล่องที่มากกว่า 1 เท่า จะสะท้อนถึงสภาพคล่องที่เพียงพอ โดย TTA ได้ดำรงระดับเงินสดภายใต้การบริหารและโครงสร้างเงินทุนให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ตลอดจนมีการสร้างและรักษาความสัมพันธ์กับสถาบันการเงิน เพื่อรักษาสภาพคล่องและเงินทุนให้เพียงพอสำหรับการดำเนินธุรกิจและการลงทุนในอนาคต ตลอดจนการชำระหนี้ต่างๆ

หมายเหตุ:

⁽¹⁾ ตามข้อกำหนดสิทธิของหุ้นกู้ของบริษัทฯ สำหรับหุ้นกู้ TTA221A ซึ่งต้องดำรงอัตราส่วนไม่เกิน 1.5 เท่า

⁽²⁾ ตามข้อกำหนดสิทธิของหุ้นกู้ของบริษัทฯ สำหรับหุ้นกู้ TTA233A TTA239A TTA252A และ TTA265A ซึ่งต้องดำรงอัตราส่วนไม่เกิน 2.0 เท่า

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

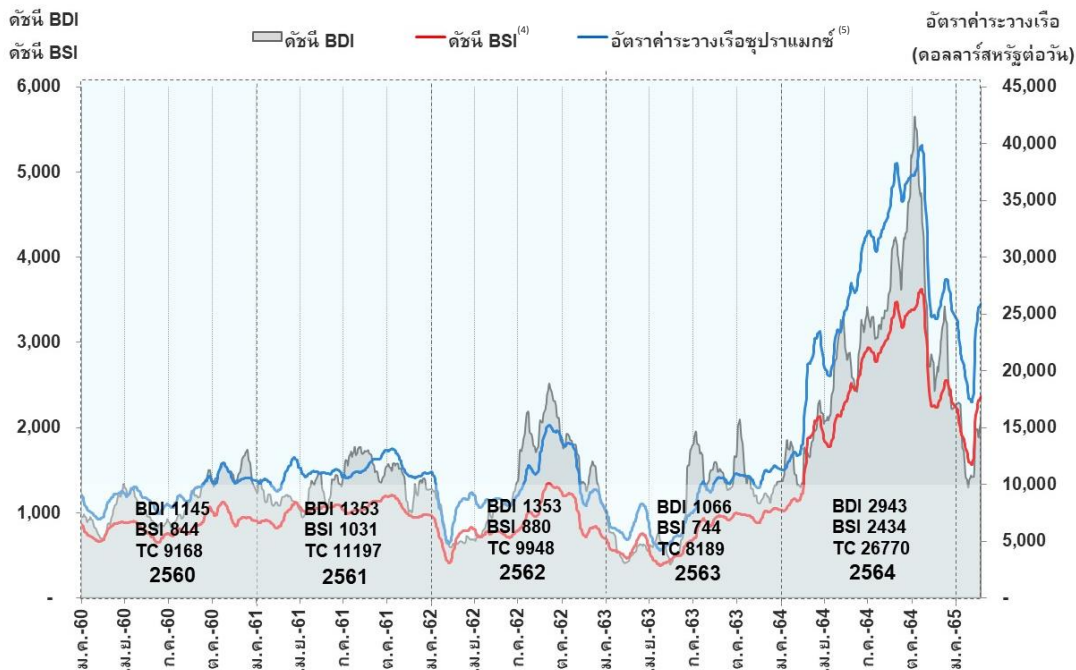
อัตราส่วนทางการเงิน - งบการเงินรวม	หน่วย	4Q/63	3Q/64	4Q/64	2562	2563	2564
อัตราค่าไรซ์ขึ้นต้น	ร้อยละ	28.0	41.7	30.5	20.4	21.1	31.7
อัตราส่วน EBITDA ต่อรายได้	ร้อยละ	17.6	32.5	26.4	12.4	5.5	24.7
อัตราค่าไรสุทธิ (ส่วนที่เป็นของ TTA)	ร้อยละ	3.3	27.1	20.0	3.6	(15.2)	17.4
อัตราค่าไรสุทธิ	ร้อยละ	1.2	26.2	19.6	1.4	(26.3)	16.7
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์รวม*	ร้อยละ	(10.4)	6.8	10.5	0.6	(10.4)	10.5
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น* (ส่วนที่เป็นของ TTA)	ร้อยละ	(11.3)	13.3	20.6	3.0	(11.3)	20.6
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	2.25	2.50	2.83	3.15	2.25	2.83
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽¹⁾	เท่า	0.26	0.12	0.10	0.17	0.26	0.10
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ^{(2), (3)}	เท่า	0.08	0.00	(0.04)	0.05	0.08	(0.04)

*ปรับเป็นเต็มปี

อัตราค่าไรซ์ขึ้นต้น	= ค่าไรซ์ขึ้นต้น (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย)/ รายได้จากการขายและการให้บริการ
อัตราส่วน EBITDA ต่อรายได้	= EBITDA/ รายได้จากการขายและการให้บริการ
อัตราค่าไรสุทธิ (ส่วนที่เป็นของ TTA)	= ค่าไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่/ รายได้จากการขายและการให้บริการ
อัตราค่าไรสุทธิ	= ค่าไร (ขาดทุน) สุทธิ/ รายได้จากการขายและการให้บริการ
อัตราส่วนผลตอบแทนจากสินทรัพย์รวม	= ค่าไร (ขาดทุน) สุทธิ/ สินทรัพย์รวมเฉลี่ย
อัตราส่วนผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ส่วนที่เป็นของ TTA)	= ค่าไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่/ รวมส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่เฉลี่ย
อัตราส่วนสภาพคล่อง	= สินทรัพย์หมุนเวียน/ หนี้สินหมุนเวียน
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	= (หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด)/ รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	= (หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยไม่รวมหนี้สินตามสัญญาเช่า - เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด - สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น)/ รวมส่วนของผู้ถือหุ้น

แนวโน้มอุตสาหกรรม: ธุรกิจขนส่งทางเรือ

ดัชนีเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง



หมายเหตุ:

- ตามข้อกำหนดสิทธิของหุ้นกู้ของบริษัทฯ สำหรับหุ้นกู้ TTA221A ซึ่งต้องดาวน์อัตราส่วนไม่เกิน 1.5 เท่า
- ตามข้อกำหนดสิทธิของหุ้นกู้ของบริษัทฯ สำหรับหุ้นกู้ TTA233A TTA239A TTA252A และ TTA265A ซึ่งต้องดาวน์อัตราส่วนไม่เกิน 2.0 เท่า
- อัตราส่วนที่คิดลบแสดงถึงการมีเงินสดภายใต้การบริหารมากกว่าหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย
- เป็นดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 52,000 เดทเวทตัน สำหรับระยะเวลาอนันต์ที่ 3 เม.ย. 2560 และเปลี่ยนมาเป็นดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวทตัน ตั้งแต่วันที่ 3 เม.ย. 2560 เป็นต้นไป
- อัตราค่าระวางเรือซูปราแมกซ์อิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 52,000 เดทเวทตัน จนถึงไตรมาสที่ 4/2561 และเปลี่ยนมาอ้างอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวทตัน ตั้งแต่ไตรมาสที่ 1/2562 เป็นต้นไป เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกันขนาดของเรือของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือได้

ในปี 2564 ดัชนีซูปราแมกซ์ (BSI) มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2,434 จุด เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากค่าเฉลี่ย 744 จุด ในปี 2563 เนื่องจากปริมาณการค้าสินค้าแห่งเทกองปรับตัวขึ้นอย่างแข็งแกร่งตามสภาพเศรษฐกิจที่ฟื้นตัว และมีปัจจัยอื่นๆ ทำให้อัตราค่าระวางเรือเพิ่มขึ้น เช่น ความแออัดของท่าเรือ และผลกระทบจากการขาดแคลนเรือคอนเทนเนอร์ ทั้งนี้ อัตราค่าระวางเรือซูปราแมกซ์ในปี 2564 ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 227%YoY จากค่าเฉลี่ย 8,189 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เป็นค่าเฉลี่ย 26,770 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน และแตะระดับสูงสุดที่ 39,860 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในเดือนตุลาคม ซึ่งเป็นระดับสูงสุดนับตั้งแต่สถิติครั้งก่อนที่ 70,507 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันในปี 2551 และจากนั้นเริ่มอ่อนตัวลงจนถึงสิ้นปี จากความแออัดของท่าเรือบางแห่งที่เริ่มบรรเทาและความต้องการเหล็กของจีนที่ชะลอลง ประกอบกับผลจากปัจจัยตามฤดูกาลในช่วงเทศกาลหยุดยาว ทั้งนี้ สำหรับภาพรวมของทั้งปี 2564 การค้าสินค้าแห่งเทกองเติบโตประมาณ 195 ล้านตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 3.8 ในหน่วยตัน หรือร้อยละ 4.0 ในหน่วยตัน-ไมล์ ซึ่งมากกว่าการเติบโตในช่วงก่อนการระบาดของโควิด-19 ในปี 2562 ซึ่งมีการเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 0.5 ในหน่วยตัน หรือร้อยละ 0.4 ในหน่วยตัน-ไมล์ โดยการเพิ่มขึ้นของปริมาณการค้าสินค้าแห่งเทกองส่วนใหญ่มาจากการฟื้นตัวของภาคการนำเข้าและสินค้าแห่งเทกองย่อย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 87 ของปริมาณการค้าสินค้าแห่งเทกองทั้งหมด ทั้งนี้ การค้าสินค้านำเข้าทางทะเลทั่วโลกได้ฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งและเติบโตร้อยละ 6 ในหน่วยตัน จากการผลิตเหล็กที่เพิ่มขึ้นและความต้องการพลังงานที่เพิ่มขึ้นตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ฟื้นตัว นอกจากนี้ การฟื้นตัวของปริมาณการผลิตเหล็กยังช่วยสนับสนุนการค้าแร่เหล็กให้เพิ่มขึ้น ส่วนสินค้าแห่งเทกองย่อยโดยเฉพาะซีเมนต์และผลิตภัณฑ์เหล็กที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและอุปสงค์ภาคอุตสาหกรรมปรับตัวเพิ่มขึ้นจากการฟื้นตัวของภาคอุตสาหกรรมทั่วโลกและมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ นอกจากนี้ การค้าธัญพืชทางทะเลเติบโตอย่างต่อเนื่องที่ร้อยละ 2 ในหน่วยตัน โดยได้รับอานิสงส์จากข้อตกลงทางการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีน ระยะที่ 1 ในทางกลับกัน การขยายของเรือชะลอตัวลงเหลือร้อยละ 3.6 ในหน่วยเดเวทตัน (DWT) โดยมีคำสั่งซื้อเรือใหม่ (order book) เพียงร้อยละ 7 ของปริมาณกองเรือทั้งหมดทั่วโลก ซึ่งต่ำที่สุดในรอบ 30 ปี สะท้อนถึงการสมทบที่ชะลอตัวจากคำสั่งซื้อเรือใหม่ที่ลดลง ส่วนแนวโน้มในอนาคตสำหรับปี 2565 Clarksons Research ได้คาดการณ์การเติบโตของการค้าสินค้าแห่งเทกองที่ร้อยละ 1.9 ในหน่วยตัน และร้อยละ 2.5 ในหน่วยตัน-ไมล์ โดยการคำสั่งซื้อเรือ (+ร้อยละ 4) และสินค้าแห่งเทกองย่อย (+ร้อยละ 2) ถูกคาดการณ์ว่าจะเติบโตอย่างแข็งแกร่งในปีหน้า ในขณะที่การค้าแร่เหล็ก (+ร้อยละ 1) และถ่านหิน (+ร้อยละ 2) ถูกคาดการณ์ว่าจะเติบโตในระดับปานกลาง คาดการณ์การขยายตัวของกองเรือจะอยู่ที่ร้อยละ 2.1 ในปี 2565 และเพียงร้อยละ 0.3 ในปี 2566 เนื่องจากคาดว่าจะมีการปลดระวางเรือเก่าเพิ่มขึ้นจากการบังคับใช้กฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมฉบับใหม่ ทั้งนี้ ความแออัดของท่าเรือในปี 2565 คาดว่าจะต้องใช้เวลาในการคลี่คลาย โดยในกลางเดือนกุมภาพันธ์มีเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่จอดอยู่ที่ท่าเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 6 เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยช่วงก่อนการระบาดของโควิด-19 ในระหว่างปี 2559-2562 ทั้งนี้ แนวโน้มตลาดในภาพรวมยังคงเป็นบวกด้วยปัจจัยพื้นฐานที่สมดุล แม้ว่าค่าระวางเรือทั้งปีน่าจะลดลงต่ำกว่าปี 2564 ซึ่งเป็นปีที่มีค่าระวางเรือดีเป็นพิเศษ อย่างไรก็ตาม ยังคงมีความไม่แน่นอนอยู่

ที่มา: Clarksons Research เดือนกุมภาพันธ์ 2565

หมายเหตุ: กองเรือของกลุ่มธุรกิจฯ ถูกจัดอยู่ในประเภทเรือขนาดเล็กและสามารถอ้างอิงกับดัชนีซูปราแมกซ์ (BSI-58) ถึงแม้ว่าขนาดของกองเรือของกลุ่มธุรกิจฯ จะมีขนาดเล็กกว่าเรือที่ดัชนีใช้อ้างอิง (เรือเทกองมาตรฐาน ขนาดระวางบรรทุก 58,000 เดเวทตัน)

การพัฒนาอย่างยั่งยืน

TTA ให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี ความโปร่งใสในการดำเนินงานธุรกิจ และการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการเพื่อทบทวน กำกับดูแล และติดตามผลของนโยบายการกำกับดูแลกิจการ รวมถึงการปฏิบัติให้อยู่ในกรอบของจริยธรรม
- การแต่งตั้งคณะกรรมการการพัฒนาอย่างยั่งยืนเพื่อกำกับดูแลการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอวาระและเสนอข้อบุคคลเพื่อเข้ารับพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัท สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี
- การได้รับรองเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (CAC)
- TTA ได้รับการจัดอันดับบริษัทจดทะเบียนที่มีการกำกับดูแลกิจการในเกณฑ์ “ดีเลิศ” หรือ 5 ดาว ติดต่อกันเป็นปีที่ 3

โครงการ/กิจกรรมด้านสังคม

โครงการเตรียมความพร้อมให้แก่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์: โทริเซน ซีบั้ง ภายใต้กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือได้ให้การสนับสนุนการฝึกอบรมนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี โดยจัดส่งบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในการเดินเรือพาณิชย์เข้าร่วมเป็นวิทยากรพิเศษ โครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างฐานความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับแนวทางการปฏิบัติงานหลักการปฏิบัติตน และนโยบายด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าให้แก่ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่จะเข้าฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลกับเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ในปี 2564

โครงการ/กิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อม

แผนลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์: กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือได้จัดทำแผนกลยุทธ์และแผนปฏิบัติเพื่อลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของกองเรือ ซึ่งได้แก่ การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่าซัลเฟอร์ไดออกไซด์ต่ำ และการทดลองใช้น้ำมันพิเศษผสมในน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อช่วยให้เกิดการเผาไหม้ที่สมบูรณ์ยิ่งขึ้น รวมถึงลดการใช้เชื้อเพลิงลงโดยการใชระบบการควบคุมการใช้ปริมาณน้ำมันหล่อลื่น (Alpha Lubricator) เพื่อลดความสิ้นเปลืองของน้ำมันเชื้อเพลิงในกระบอกสูบ การบำรุงและดูแลอุปกรณ์ต่างๆ ให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสม เพื่อสามารถปฏิบัติการได้เต็มประสิทธิภาพ การศึกษาความเป็นไปได้ในการนำพาสปอร์ตสีเขียว (Green Passport Certification) มาใช้กับเรือ ซึ่งจากความมุ่งมั่นและความพยายามในลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างต่อเนื่อง ทำให้กลุ่มธุรกิจฯ ได้รับประกาศนียบัตรของการบังคับใช้แผนการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากเรือตามกฎระเบียบ MRV (Monitoring Reporting และ Verification) ของสหภาพยุโรป อีกทั้งยังได้รับประกาศนียบัตรในการบันทึกการใช้เชื้อเพลิงของเรือขณะเดินทางไปยังยุโรป EUMRV และ IMODCS ซึ่งเป็นที่ยืนยันว่ากองเรือของกลุ่มธุรกิจฯ มีการตรวจสอบและรายงานผลเกี่ยวกับปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ตามมาตรฐานระดับสากล

บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซ์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการประจำไตรมาสที่ 4/2564 และปี 2564

Ref No. COR: EL22007t/ PTP

โครงการ/กิจกรรมด้านเศรษฐกิจ

การเข้าร่วมกับแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (Thai CAC): TTA ได้ยื่นประกาศเจตนารมณ์กับโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต หรือ CAC เมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม 2562 และได้รับการรับรองการเป็นสมาชิกแนวร่วมต่อต้านคอร์รัปชันของภาคเอกชนไทย (CAC) เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2564 นอกจากนี้บริษัทยังขอความร่วมมือคู่ค้าให้ต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันทุกรูปแบบ และเชิญชวนเข้าร่วมเป็นภาคีเครือข่ายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

สำหรับข้อมูลเพิ่มเติม:

งบการเงิน



<https://th.thoresen.com/financials.html>

การกำกับดูแลกิจการ



https://th.thoresen.com/corporate_governance.html

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซ์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

นายเฉลิมชัย มหากิจศิริ

กรรมการผู้จัดการใหญ่และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

นายคทาร์ฐ์ สุขแสง

ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่และประธานเจ้าหน้าที่การเงิน