

เรียน: กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
 เรื่อง: คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการประจำไตรมาสที่ 1/2565

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



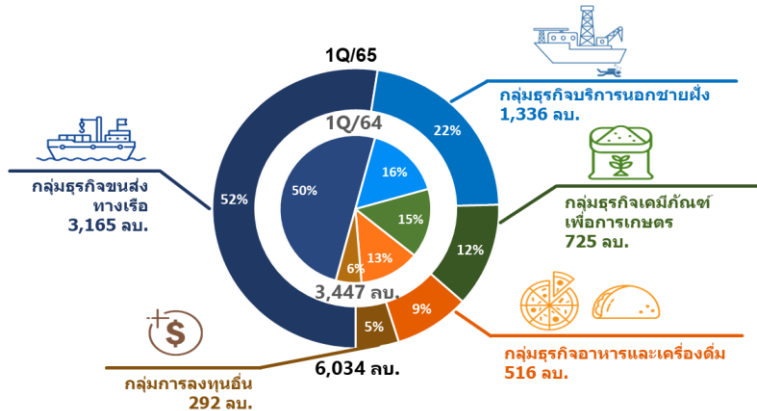
MEMBER OF MSCI
 MEMBER OF SET100
 MEMBER OF SETWB

ผลการดำเนินงานของเรือเทกองยังคงแข็งแกร่งส่งผลให้ TTA มีกำไรสุทธิจำนวน 979.8 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 1/2565

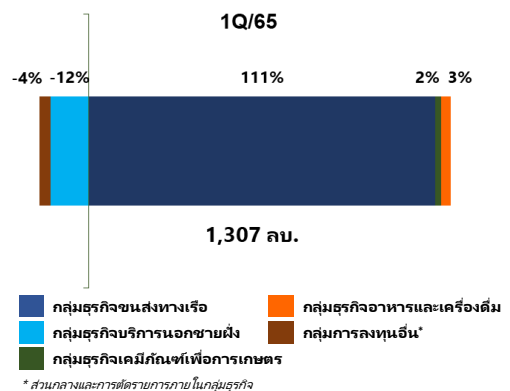
ผลการดำเนินงานในภาพรวม

ในไตรมาสที่ 1/2565 TTA มีรายได้ จำนวน 6,034.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 75%YoY สาเหตุหลักมาจากการเติบโตของผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจหลักโดยเฉพาะกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ แดลดลง 21%QoQ จากปัจจัยทางฤดูกาล ทั้งนี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม และกลุ่มการลงทุนอื่น มีสัดส่วนรายได้ร้อยละ 52 ร้อยละ 22 ร้อยละ 12 ร้อยละ 9 และร้อยละ 5 ของรายได้รวมทั้งหมด ตามลำดับ ทำให้กำไรขั้นต้น เป็น 1,719.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 118%YoY แดลดลง 26%QoQ อัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 23 ในไตรมาสที่ 1/2564 เป็นร้อยละ 28 ในไตรมาสที่ 1/2565 จากอัตรากำไรขั้นต้นที่ปรับตัวดีขึ้นอย่างมากของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ ตามอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า (TCE) ที่ปรับตัวขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือ (OPEX) ยังคงอยู่ในระดับต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม แต่อัตรากำไรขั้นต้นปรับตัวลดลงจากร้อยละ 31 ในไตรมาสที่ 4/2564 ส่งผลให้ EBITDA เติบโต 164%YoY แดลดลง 35%QoQ เป็น 1,306.5 ล้านบาท ในไตรมาสนี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือมีอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เติบโต 119%YoY จากค่าเฉลี่ย 11,392 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในไตรมาสที่ 1/2564 เป็นค่าเฉลี่ย 24,987 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ส่วนกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งยังคงมีมูลค่างานให้บริการที่รอส่งมอบ (order book) ที่แข็งแกร่ง จำนวน 271 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นไตรมาส นอกจากนี้ กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรยังคงทำกำไรได้ต่อเนื่องท่ามกลางปัจจัยตามฤดูกาลที่อ่อนตัว โดยสรุป TTA รายงานผลกำไรสุทธิ จำนวน 979.8 ล้านบาท ปรับตัวเพิ่มขึ้น 418%YoY แดลดลง 36%QoQ ในไตรมาสที่ 1/2565

โครงสร้างรายได้



โครงสร้าง EBITDA



กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ รายงานผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 1,297.0 ล้านบาท ด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าที่โดดเด่นเฉลี่ย 24,987 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในไตรมาสที่ 1/2565 สูงกว่าอัตราค่าระวางเรือซูปราแมกซ์สุทธิร้อยละ 5

ผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจหลัก

ในไตรมาสที่ 1/2565 รายได้ค่าระวางของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรืออยู่ที่ 3,164.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 83%YoY สาเหตุหลักมาจากค่าระวางเรือที่ปรับตัวเพิ่มขึ้น แดลดลง 17%QoQ เนื่องจากค่าระวางเรือที่ปรับตัวลดลงจากปัจจัยตามฤดูกาลในช่วงต้นเดือนธันวาคมถึงกลางเดือนกุมภาพันธ์ ทั้งนี้ อัตราค่าระวางเรือซูปราแมกซ์มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 25,156 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในไตรมาสที่ 1/2565 ซึ่งปรับตัวเพิ่มขึ้น 51%YoY แดลดลง 17%QoQ สำหรับการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานที่แท้จริงของเรือเทกองนั้น ผลการดำเนินงานรายวัน เช่น อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า (TCE) ต่อวัน ถูกใช้เป็นบรรทัดฐานในระดับสากล ทั้งนี้ อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยของกลุ่มธุรกิจ ในไตรมาสที่ 1/2565 ปรับตัวเพิ่มขึ้น 119%YoY เป็น 24,987 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน สูงกว่าอัตราค่าระวางเรือซูปราแมกซ์สุทธิที่ 23,898 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน อยู่อ้อยละ 5 โดยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าประกอบด้วย อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของที่ 25,705 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน และขาดทุนจากเรือเช่า (chartered-in vessel) ที่ 718 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ทั้งนี้ เรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของส่วนใหญ่จะให้บริการให้เช่าเรือตามราคาปัจจุบัน (spot rate) ทำให้อัตราค่าระวางเรือปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 102%YoY และอัตราการใช้ประโยชน์เรือสูงถึงร้อยละ 100 ในขณะที่เรือเช่า (chartered-in vessel) ส่วนใหญ่จะให้บริการให้เช่าเรือตามการเซ็นสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้า (Contract of Affreightment หรือ COA) ซึ่งปกติจะทำสัญญากันล่วงหน้า ดังนั้น ผลการดำเนินงานของเรือเช่าในไตรมาสนี้จึงผันผวนเนื่องจากอัตราค่าระวางเรือในตลาดที่ปรับตัวขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วงกลางเดือนกุมภาพันธ์จนถึง ณ สิ้นไตรมาส นอกจากนี้ราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างมากในช่วงที่ผ่านมาได้กดดันอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าในไตรมาสนี้ อย่างไรก็ตาม ต้นทุนน้ำมันที่สูงขึ้นจะถูกชดเชยด้วยกำไรจากการทำสัญญาซื้อขายน้ำมันล่วงหน้า (Bunker Swap Agreements) ทั้งนี้ มีอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสูงสุดอยู่ที่ 43,798 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในขณะที่ค่าใช้จ่าย

ในการดำเนินงานของเรือ (OPEX) ยังคงอยู่ในระดับต่ำที่ 4,048 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม⁽¹⁾ ที่ 4,553 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน อยู่อ้อยละ 11 อย่างไรก็ตาม OPEX อยู่ในระดับคงที่ YoY แต่ปรับตัวเพิ่มขึ้น 5%QoQ โดยการปรับตัวเพิ่มขึ้น QoQ มีสาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมแซมและการบำรุงรักษาที่เพิ่มขึ้น ดังนั้น ด้วยอัตราค่าเรือเทียบเท่าที่สูง ขณะที่ OPEX ค่อนข้างต่ำ ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นต่อวัน (per-day gross profit margin) ปรับตัวเพิ่มขึ้น YoY จากร้อยละ 59 ในไตรมาสที่ 1/2564 เป็นร้อยละ 81 ในไตรมาสที่ 1/2565 แต่ลดลง QoQ จากร้อยละ 86 ในไตรมาสที่ 4/2564 ส่งผลให้กำไรขั้นต้นปรับตัวเพิ่มขึ้น 230%YoY แต่ลดลง 25%QoQ เป็น 1,424.0 ล้านบาท นอกจากนี้ ยังมีผลกำไรที่รับรู้และยังไม่รับรู้จากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าของออปชั่นจำนวน 108.8 ล้านบาท ส่งผลให้ EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ ปรับตัวเพิ่มขึ้น 309%YoY แต่ลดลง 21%QoQ เป็น 1,449.9 ล้านบาท โดยสรุป กลุ่มธุรกิจฯ ส่งทางเรือรายงานผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 1,297.0 ล้านบาท ปรับตัวเพิ่มขึ้น 532%YoY ในไตรมาสที่ 1/2565 กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของเรือ จำนวน 24 ลำ (เรือซูปราแมกซ์ จำนวน 22 ลำ และเรืออัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ) มีระวางบรรทุกเฉลี่ยเท่ากับ 55,913 เดทเวทตัน (DWT) และมีอายุเฉลี่ย 14.0 ปี ณ สิ้นไตรมาส

กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง มีรายได้เพิ่มขึ้น 136%YoY เป็น 1,335.6 ล้านบาท และมีมูลค่าสัญญาให้บริการรอสมอบที่แข็งแกร่ง จำนวน 271 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในไตรมาสที่ 1/2565

ในไตรมาสที่ 1/2565 ซึ่งเป็นช่วงอ่อนตัวตามฤดูกาลของธุรกิจ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งมีรายได้อยู่ที่ 1,335.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 136%YoY สาเหตุหลักมาจากการขยายขอบเขตการให้บริการไปยังงานวางสายเคเบิลใต้ทะเล งานรื้อถอน (decommissioning) งานขนส่งและติดตั้ง (Transportation & Installation: T&I) รวมถึงงานสำรวจใต้ทะเลที่ไม่ใช่เรือ ส่งผลให้รายได้จากงานวางสายเคเบิลใต้ทะเล งานรื้อถอน และงานขนส่งและติดตั้ง เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญคิดเป็นร้อยละ 48 ของรายได้รวมของกลุ่มธุรกิจฯ ในขณะที่เดียวกัน อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมใต้ทะเล (performing subsea-IRM⁽²⁾ vessel utilization) ลดลงจากร้อยละ 60 ในไตรมาสที่ 1/2564 และร้อยละ 64 ในไตรมาสที่ 4/2564 เป็นร้อยละ 46 ในไตรมาสที่ 1/2565 เนื่องจากมีการซ่อมบำรุงตามแผนของเรือทำงาน 2 ลำ ในไตรมาสนี้ อย่างไรก็ตาม เรือทำงาน 2 ลำ ดังกล่าวได้กลับไปทำงานตามปกติแล้วตั้งแต่วางต้นไตรมาสที่ 2/2565 กลุ่มธุรกิจฯ มีผลขาดทุนขั้นต้นจำนวน 77.8 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากต้นทุนในโครงการวางสายเคเบิลใต้ทะเลเพิ่มขึ้น และอัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมใต้ทะเลลดลงในช่วงการซ่อมบำรุงตามแผน ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นลดลงจากร้อยละ 9 ในไตรมาสที่ 1/2564 และร้อยละ -0.1 ในไตรมาสที่ 4/2564 เป็นร้อยละ -6 ในไตรมาสที่ 1/2565 นอกจากนี้ มีส่วนแบ่งกำไรเพิ่มขึ้น YoY เป็น 36.5 ล้านบาท จากการจัดตั้งการร่วมค้าใหม่ภายใต้กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง ส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารค่อนข้างคงที่ QoQ แต่เพิ่มขึ้น 31%YoY สอดคล้องกับการขยายขอบเขตการให้บริการไปยังงานวางสายเคเบิลใต้ทะเล งานรื้อถอน และงานขนส่งและติดตั้ง ในขณะที่ EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ ติดลบที่ 161.0 ล้านบาท โดยสรุป กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งมีผลขาดทุนสุทธิ จำนวน 264.5 ล้านบาท และผลขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 151.9 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 1/2565 จากเหตุผลที่ได้กล่าวไปข้างต้น มีมูลค่าสัญญาให้บริการรอสมอบที่แข็งแกร่ง จำนวน 271 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นไตรมาส

กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรยังคงทำกำไรได้อย่างต่อเนื่องท่ามกลางปัจจัยตามฤดูกาลที่อ่อนตัว ในไตรมาสที่ 1/2565

ในช่วงฤดูกาลอ่อนตัวในไตรมาสที่ 1/2565 รายได้ของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรอยู่ที่ 725.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 39%YoY สาเหตุหลักมาจากราคาขายปุ๋ยที่เพิ่มขึ้น รายได้จากการขายผลิตภัณฑ์เคมีเพื่อการเกษตรอื่น (pesticide) และรายได้จากการให้บริการจัดการพื้นที่โรงงานที่เพิ่มขึ้น แต่ลดลง 57%QoQ จากปัจจัยตามฤดูกาล ทั้งนี้ มีรายได้จากการขายปุ๋ยเพิ่มขึ้น 34%YoY เนื่องจากมีการปรับราคาขายปุ๋ยขึ้นถึงแม้ว่าปริมาณขายปุ๋ยจะลดลงก็ตาม ปริมาณขายปุ๋ยรวมอยู่ที่ 26.7 พันตัน ลดลง 20%YoY และ 68%QoQ เนื่องจากความต้องการใช้ปุ๋ยชะลอลงในช่วงฤดูกาลอ่อนตัวและจากราคาปุ๋ยที่ปรับเพิ่มขึ้นในไตรมาสที่ 1/2565 ทั้งนี้ ปริมาณขายปุ๋ยในประเทศ คิดเป็นร้อยละ 88 ของปริมาณขายปุ๋ยทั้งหมด มีจำนวน 23.4 พันตัน ลดลง 27%YoY และ 65%QoQ จากสาเหตุที่กล่าวไปข้างต้น ในขณะที่เดียวกัน ปริมาณส่งออกปุ๋ยเพิ่มขึ้น 120%YoY เป็น 3.3 พันตัน เนื่องจากปริมาณการส่งออกที่ต่ำผิดปกติในไตรมาสที่ 1/2564 เนื่องจากถูกจำกัดด้วยอัตราค่าเรือตู้คอนเทนเนอร์ที่สูง และยังคงเป็นปัจจัยที่จำกัดการขนส่งไปยังกลุ่มลูกค้าหลักในแอฟริกา ส่งผลให้ปริมาณส่งออกปุ๋ยลดลง 82%QoQ ทั้งนี้ หากพิจารณาตามประเภทของปุ๋ย ปริมาณขายปุ๋ยเชิงเดี่ยว (single fertilizer) ลดลง 39%YoY และ 69%QoQ เป็น 6.7 พันตัน ส่วนปริมาณขายปุ๋ยเชิงผสม (NPK fertilizer) ลดลง 10%YoY และ 68%QoQ เป็น 20.0 พันตัน นอกจากนี้ รายได้จากการขายผลิตภัณฑ์เคมีเพื่อการเกษตรอื่น (pesticide) เพิ่มขึ้น 80%YoY เป็น 45.7 ล้านบาท จากความสำเร็จในการส่งเสริมการตลาดสำหรับผลิตภัณฑ์ทดแทนผลิตภัณฑ์ที่มีส่วนผสมของสารไกลโฟเซต (glyphosate) ส่วนรายได้จากการให้บริการจัดการพื้นที่โรงงานเพิ่มขึ้น 186%YoY และ 10%QoQ เป็น 23.3 ล้านบาท จากความต้องการที่เพิ่มขึ้นของลูกค้าในงวดนี้ ส่วนกำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้น 11%YoY แต่ลดลง 51%QoQ เป็น 88.0 ล้านบาท สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของรายได้เนื่องจากสัดส่วนปริมาณขายของแต่ละผลิตภัณฑ์ (sales mix) ที่แตกต่างกัน และราคาวัตถุดิบที่สูงขึ้นจากอุปทานจากจีนที่ลดลงและราคาน้ำมันที่สูงขึ้น อย่างไรก็ตาม กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรสามารถปรับราคาขายเพิ่มขึ้นเพื่อรักษาอัตรากำไรได้ ดังนั้น อัตราการกำไรรักษาขั้นต้นลดลง YoY แต่เพิ่มขึ้น QoQ จากร้อยละ 15 และร้อยละ 11 เป็นร้อยละ 12 ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้น 26%YoY จากค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้นตามปริมาณส่งออกปุ๋ยที่เพิ่มขึ้น แต่ลดลง 24%QoQ เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายด้านการตลาดลดลง ดังนั้น EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ เป็น 25.3 ล้านบาท ลดลง 18%YoY และ 74%QoQ โดยสรุป กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรรายงานผลกำไรสุทธิสำหรับงวดที่ 1.5 ล้านบาท และผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 1.1 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 1/2565

หมายเหตุ:

(1) ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ (OPEX) เฉลี่ยของอุตสาหกรรมล่าสุดสำหรับเรือซูปราแมกซ์อยู่ที่ 4,553 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ซึ่งเผยแพร่เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2564 โดย BDO ซึ่งก่อนหน้ารู้จักกันในนาม Moore Stephens

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

ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ⁽¹⁾

หน่วย: ล้านบาท	1Q/64	4Q/64	1Q/65	YoY	QoQ	1Q/64	4Q/64	1Q/65	
รายได้รวม	3,447.2	7,607.3	6,034.0	75%	-21%	100%	100%	100%	โครงสร้างรายได้
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	1,725.1	3,814.4	3,164.9	83%	-17%	50%	50%	52%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	565.8	1,418.9	1,335.6	136%	-6%	16%	19%	22%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	522.2	1,682.8	725.2	39%	-57%	15%	22%	12%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	446.2	439.3	515.9	16%	17%	13%	6%	9%	
กลุ่มการลงทุนอื่น	188.0	252.0	292.4	56%	16%	6%	3%	5%	
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น⁽²⁾	788.7	2,320.9	1,719.4	118%	-26%	23%	31%	28%	อัตรากำไรขั้นต้น
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	431.6	1,908.8	1,424.0	230%	-25%	25%	50%	45%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	53.3	(1.2)	(77.8)	-246%	-6,313%	9%	-0.1%	-6%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	79.3	180.8	88.0	11%	-51%	15%	11%	12%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	167.0	167.1	204.1	22%	22%	37%	38%	40%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	57.4	65.4	81.1	41%	24%	31%	26%	28%	
EBITDA⁽³⁾	494.3	2,011.7	1,306.5	164%	-35%	14%	26%	22%	อัตราส่วน EBITDA ต่อรายได้
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	354.2	1,845.9	1,449.9	309%	-21%	21%	48%	46%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	(40.8)	(77.2)	(161.0)	-295%	-109%	-7%	-5%	-12%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	30.8	98.4	25.3	-18%	-74%	6%	6%	3%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	23.1	50.0	40.9	77%	-18%	5%	11%	8%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	127.0	94.6	(48.6)	-138%	-151%	68%	38%	-17%	
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของ TTA	189.1	1,524.8	979.8	418%	-36%	5%	20%	16%	อัตรากำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	205.3	1,683.8	1,297.0	532%	-23%	12%	44%	41%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	(72.7)	(81.7)	(151.9)	-109%	-86%	-13%	-6%	-11%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	10.3	42.7	1.1	-90%	-98%	2%	3%	0.1%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	(25.8)	(0.4)	(10.8)	58%	-2,367%	-6%	-0.1%	-2%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	72.1	(119.6)	(155.5)	-316%	-30%	38%	-47%	-53%	
กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA⁽⁴⁾	204.2	1,538.6	980.5	380%	-36%	6%	20%	16%	อัตรากำไรสุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	205.3	1,685.3	1,297.0	532%	-23%	12%	44%	41%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	(83.5)	(104.8)	(153.4)	-84%	-46%	-15%	-7%	-11%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	10.3	42.7	1.1	-90%	-98%	2%	3%	0.1%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	(23.1)	(0.4)	(10.5)	55%	-2,257%	-5%	-0.1%	-2%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	95.2	(84.2)	(153.7)	-261%	-82%	51%	-33%	-53%	
จำนวนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว (ล้านหุ้น)	1,822.5	1,822.5	1,822.5						
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	0.10	0.84	0.54	418%	-36%				

หมายเหตุ:

* ส่วนกลางและการตัดรายการระหว่างกัน

(1) ตามที่รวมอยู่ในงบกำไร (ขาดทุน) ของงบการเงินรวมของ TTA

(2) รวมค่าตัดจำหน่ายจากการนำเรือเข้าอู่แห้ง แต่ไม่รวมค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายอื่น ๆ

(3) กำไร (ขาดทุน) ก่อนดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (ไม่รวมรายการพิเศษที่ไม่ได้เกิดจากการดำเนินงานปกติ)

(4) กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการดำเนินงานปกติ = กำไร (ขาดทุน) สุทธิ - รายการที่ไม่ได้เกิดจากการดำเนินงานปกติ

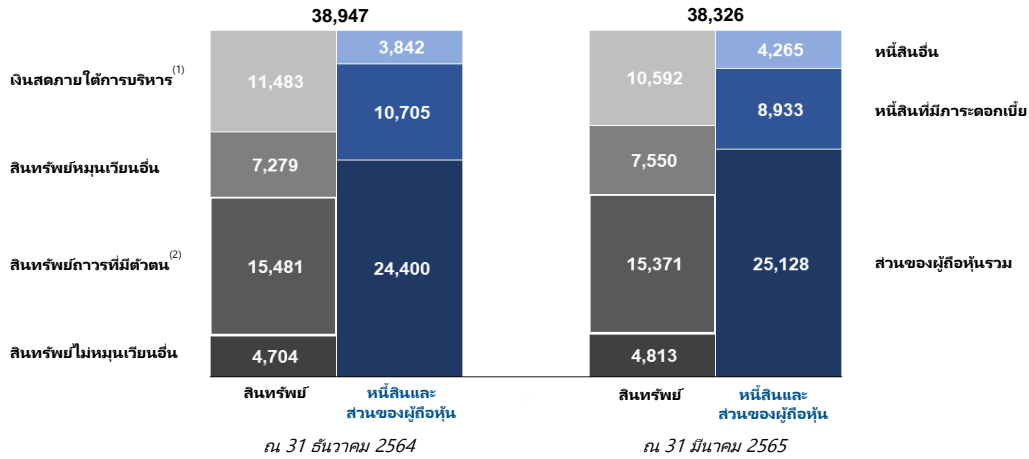
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ

	หน่วย	1Q/64	4Q/64	1Q/65	%YoY	%QoQ
อัตราแลกเปลี่ยน (ดอลลาร์สหรัฐ : บาท)	บาท	30.26	33.38	33.05	9%	-1%
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ:						
ดัชนี BDI	จุด	1,739	3,498	2,041	17%	-42%
ดัชนี BSI	จุด	1,512	2,771	2,287	51%	-17%
อัตราค่าระวางเรือซูปรามแมกซ์สุทธิ ⁽¹⁾	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	15,801	28,956	23,898	51%	-17%
จำนวนวันตามปฏิทิน ⁽²⁾	วัน	2,140	2,208	2,160	1%	-2%
จำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ สามารถทำงานได้ ⁽³⁾	วัน	2,114	2,140	2,121	0%	-1%
จำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ ⁽⁴⁾	วัน	2,114	2,140	2,121	0%	-1%
อัตราการใช้ประโยชน์เรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ ⁽⁵⁾	%	100%	100%	100%	0%	0%
จำนวนวันทำงานของเรือเช่า	วัน	1,274	1,024	712	-44%	-31%
TC (%)	%	55%	51%	44%		
VC/COA (%)	%	45%	49%	56%		
ระวางบรรทุกเฉลี่ย	เดทเวทตัน	55,913	55,913	55,913	0%	0%
จำนวนเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ ณ วันสิ้นสุด	ลำ	24	24	24	-2%	-2%
จำนวนเรือเฉลี่ยเทียบเท่า ⁽⁶⁾	ลำ	37.6	34.4	31.5	-16%	-8%
อายุเฉลี่ยของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ	ปี	13.0	13.7	14.0		
ผลการดำเนินงานรายวัน⁽⁷⁾:						
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสูงสุดสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	29,031	53,755	43,798	51%	-19%
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า ⁽⁸⁾	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	11,392	31,222	24,987	119%	-20%
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	12,750	29,948	25,705	102%	-14%
กำไร (ขาดทุน) จากเรือเช่า (chartered-in vessel)	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	(1,357)	1,274	(718)	47%	-156%
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ (OPEX)	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	4,088	3,868	4,048	-1%	5%
ค่าใช้จ่ายที่เป็นเงินสด	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	5,597	5,485	5,889	5%	7%
ต้นทุนรวม	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	7,905	7,703	8,068	2%	5%
อัตราส่วนกำไรขั้นต้นต่อวัน ⁽⁹⁾	%	59%	86%	81%		
อัตราส่วน EBITDA ต่อวัน	%	51%	82%	76%		
อัตราส่วนกำไรสุทธิจากการดำเนินงานต่อวัน	%	31%	75%	68%		
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง:						
อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมใต้ทะเล	%	60%	64%	46%		
อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวางสายเคเบิลใต้ทะเล ⁽¹⁰⁾	%	-	-	100%		
มูลค่างานให้บริการที่รอส่งมอบ	ล้านดอลลาร์สหรัฐ	241	292	271	12%	-7%
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร:						
ปริมาณขายปุ๋ยรวม	พันตัน	33.3	84.7	26.7	-20%	-68%
ปริมาณขายปุ๋ยจำแนกตามภูมิภาค						
- ในประเทศ (เวียดนาม)	พันตัน	31.8	66.6	23.4	-27%	-65%
- ต่างประเทศ	พันตัน	1.5	18.1	3.3	120%	-82%
ปริมาณขายปุ๋ยจำแนกตามประเภทสินค้า						
- ปุ๋ยเชิงผสม (NPK fertilizer)	พันตัน	22.3	63.0	20.0	-10%	-68%
- ปุ๋ยเชิงเดี่ยว (single fertilizer)	พันตัน	11.0	21.7	6.7	-39%	-69%
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม:						
จำนวนสาขาของพิซซ่า ฮัท (Pizza Hut)	สาขา	167	177	176	5%	-1%
จำนวนสาขาของทาโก้ เบลล์ (Taco Bell)	สาขา	9	11	11	22%	0%

หมายเหตุ:

- (1) อัตราค่าระวางเรือซูปรามแมกซ์ที่ค่าคอมมิชชั่น อ้างอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 52,000 เดทเวทตัน สำหรับระยะเวลาก่อนไตรมาสที่ 4/2561 และเปลี่ยนมาอ้างอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวทตัน ตั้งแต่ไตรมาสที่ 1/2562 เป็นต้นไป
- (2) จำนวนวันตามปฏิทิน คือ จำนวนวันตามปฏิทินทั้งหมดของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของในช่วงเวลานั้น รวมถึงจำนวนวันที่เรือไม่ได้ทำงานเนื่องจากอยู่ระหว่างการซ่อมแซม การเข้าอู่แห้ง (dry docking) หรือการตรวจเรือแบบ special survey หรือ intermediate survey ตามแผน
- (3) จำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้ คือ จำนวนวันตามปฏิทิน⁽¹⁾ หักด้วยจำนวนวันที่เรือไม่ได้ทำงานเนื่องจากอยู่ระหว่างการซ่อมแซม การเข้าอู่แห้ง (dry docking) หรือการตรวจเรือแบบ special survey หรือ intermediate survey ตามแผน
- (4) จำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ คือ จำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้⁽²⁾ หักด้วยจำนวนวันที่เรือไม่ได้ทำงานเนื่องจากอยู่ระหว่างการซ่อมแซมหรือการตรวจเรือแบบ special survey หรือ intermediate survey ตามแผน
- (5) อัตราการใช้ประโยชน์เรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ = (อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ และกำไร (ขาดทุน) จากเรือเช่า) / (อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า⁽⁸⁾)
- (6) จำนวนเรือเฉลี่ยเทียบเท่า คือ จำนวนเรือที่ให้บริการในช่วงเวลานั้น โดยคำนวณจากจำนวนวันทำงานทั้งหมดของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของและเรือเช่า หาค่าด้วยจำนวนวันตามปฏิทินในช่วงเวลานั้น
- (7) ผลการดำเนินงานรายวันอ้างอิงจากจำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้
- (8) อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า ประกอบด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ และกำไร (ขาดทุน) จากเรือเช่า (ขาดทุน) สุทธิที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริงจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าของเงินทุน
- (9) อัตราส่วนกำไรขั้นต้นต่อวัน = (อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า⁽⁸⁾) - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ - ค่าใช้จ่ายในการเข้าอู่แห้ง) / อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า⁽⁸⁾
- (10) TCE Rate = อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า BDI = ดัชนีค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของ TC Rate = อัตราค่าระวางเรือ BSI = ดัชนีค่าระวางเรือซูปรามแมกซ์
- (11) การรวมทุนใหม่ภายใต้การถือหุ้นร้อยละ 50 ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งชื่อเรือสนับสนุนงานวางสายเคเบิลใต้ทะเลในไตรมาสที่ 4/2564

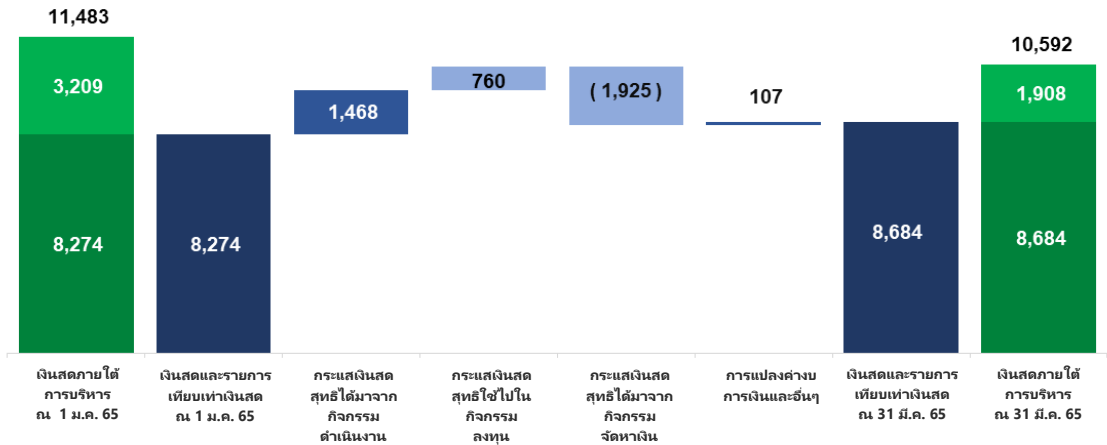
ฐานะทางการเงิน



ฐานะการเงินมีเสถียรภาพอย่างต่อเนื่องด้วยเงินสดภายใต้การบริหารจำนวน 1.1 หมื่นล้านบาท จากกำไรจากการดำเนินงานที่แข็งแกร่งและมี IBD/E อยู่ในระดับต่ำที่ 0.36 เท่า

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2565 TTA มีสินทรัพย์รวม 38,325.9 ล้านบาท ลดลง 621.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 2 จากสิ้นปี 2564 สาเหตุหลักมาจากการลดลงของสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น จำนวน 1,301.3 ล้านบาท เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ตามกำหนดชำระจำนวน 1,500.0 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 1/2565 ทั้งนี้ เงินสดภายใต้การบริหาร ซึ่งประกอบด้วยเงินสด รายการเทียบเท่าเงินสด และสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น ยังคงอยู่ในระดับสูงที่ 10,591.7 ล้านบาท ทั้งนี้ หนี้สินรวมลดลง 1,348.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 9 จาก สิ้นปี 2564 เป็น 13,198.2 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการชำระคืนหุ้นกู้ตามที่ได้กล่าวไปข้างต้น ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมเพิ่มขึ้น 727.4 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 จากสิ้นปี 2564 เป็น 25,127.6 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากผลกำไรสุทธิในไตรมาสนี้ นอกจากนี้ โครงสร้างเงินทุนยังคงแข็งแกร่งซึ่งเห็นได้จากอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น⁽³⁾ อยู่ในระดับต่ำที่ 0.36 เท่า ณ สิ้นไตรมาส โดย TTA ได้ดำรงระดับเงินสดภายใต้การบริหารและโครงสร้างเงินทุนให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ตลอดจนมีการสร้างและรักษาความสัมพันธ์กับสถาบันการเงินเพื่อรักษาสภาพคล่องและเงินทุนให้เพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจและการลงทุนในอนาคต ตลอดจนการชำระหนี้ต่างๆ

กระแสเงินสด



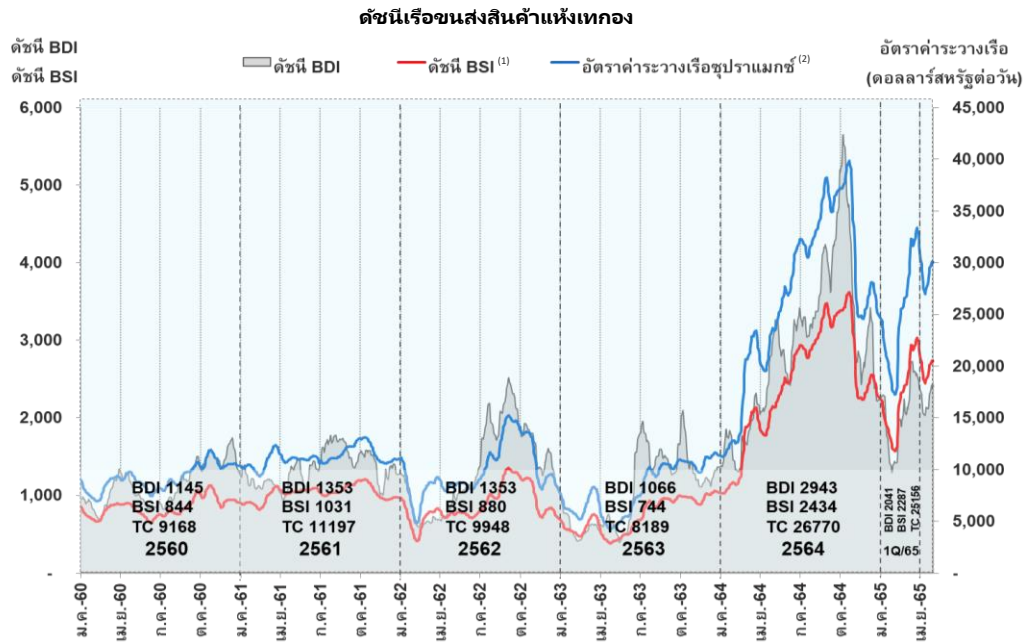
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมการดำเนินงานเป็นบวกจำนวน 1,468.3 ล้านบาท ใน 3 เดือนแรกของปี 2565

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2565 TTA มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 8,683.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 410.0 ล้านบาท จากต้นปี โดยในช่วง 3 เดือนแรกของปี 2565 มีกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน จำนวน 1,468.3 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากกำไรจากการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ TTA มีกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุน จำนวน 759.8 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการขายสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น จำนวน 1,263.8 ล้านบาท มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน จำนวน 1,925.5 ล้านบาท ส่วนใหญ่เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดในไตรมาสที่ 1/2565 ดังนั้น เมื่อรวมผลกระทบจากการแปลงค่าบงการเงินของธุรกิจที่ดำเนินงานในต่างประเทศ และอัตราแลกเปลี่ยน จำนวน 107.4 ล้านบาท ทำให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ 410.0 ล้านบาท ในช่วง 3 เดือนแรกของปี 2565

หมายเหตุ:

(1) เงินสด รายการเทียบเท่าเงินสด และสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น
 (2) ที่ดิน อาคาร อุปกรณ์ และอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
 (3) อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น = หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย/ ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม

แนวโน้มอุตสาหกรรม: ธุรกิจขนส่งทางเรือ



ในไตรมาสที่ 1/2565 ดัชนีซูปราแมกซ์ (BSI) มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2,287 จุด เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากค่าเฉลี่ย 1,512 จุด ในไตรมาสที่ 1/2564 แต่ลดลงจาก 2,771 จุด ในไตรมาส 4/2564 สาเหตุหลักมาจากผลกระทบจากฤดูกาลในช่วงเทศกาลตรุษจีน อย่างไรก็ตาม ดัชนีปรับตัวขึ้นในช่วงกลางเดือนกุมภาพันธ์ เนื่องจากปริมาณการค้าสินค้าแห่งเทกองยังคงทรงตัวและปัจจัยที่ส่งผลทำให้อัตราค่าระวางเรือเพิ่มขึ้น เช่น ความแออัดของท่าเรือที่ดำเนินมาอย่างต่อเนื่อง โดยอัตราค่าระวางเรือซูปราแมกซ์ทำสถิติสูงสุดที่ 33,366 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในช่วงปลายเดือนมีนาคม และมีค่าเฉลี่ย 25,156 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในไตรมาส 1/2565 สำหรับแนวโน้มปี 2565 มีความสมดุล จากบทวิเคราะห์ของ Clarksons คาดการณ์การเติบโตของการค้าสินค้าแห่งเทกองที่ร้อยละ 0.3 ในหน่วยตันหรือร้อยละ 1.6 ในหน่วยตัน-ไมล์ จากผลกระทบจากความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย-ยูเครน ทั้งนี้ การเปลี่ยนแปลงทางการขนส่งสินค้าไปสู่เส้นทางที่ระยะไกลขึ้นจากผลกระทบดังกล่าวขยับลดผลกระทบของการค้าสินค้าแห่งเทกองในหน่วยตัน-ไมล์ ขณะที่การขยายกองเรือจะชะลอตัวลงเหลือ ร้อยละ 2.2 ในหน่วยเดทเวทตัน (DWT) ปริมาณการค้าสินค้าเทกองย่อย (minor bulk) คาดว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 เนื่องจากผลกระทบจากความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย-ยูเครน มีไม่มากนักเนื่องจากประเภทสินค้าและประเทศผู้ค้าหลักที่หลากหลาย ในส่วนการคาดการณ์การเติบโตปริมาณการค้าแร่เหล็กยังคงอยู่ในระดับปานกลางที่ร้อยละ 1 จากความต้องการแร่เหล็กนอกประเทศจีนมีการเติบโต ในขณะที่ผลกระทบจากความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย-ยูเครนมีไม่มากนัก เนื่องจากการส่งออกแร่เหล็กของยูเครนคิดเป็นเพียงร้อยละ 1 ของการส่งออกทั่วโลกในปี 2564 นอกจากนี้ ปริมาณการค้าถ่านหินที่ใช้ในการถลุงเหล็ก (coking coal) คาดว่าจะเติบโตร้อยละ 2 ในปี 2565 โดยความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย-ยูเครน ทำให้เส้นทางการค้าถ่านหินที่ใช้ในการถลุงเหล็กเปลี่ยนแปลงเนื่องจากยุโรป สหราชอาณาจักร และญี่ปุ่นประกาศห้ามนำเข้าสินค้าจากรัสเซีย ส่งผลให้มีการนำเข้าจากออสเตรเลียและสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้น ขณะที่รัสเซียสามารถส่งออกไปยังตลาดเอเชียได้เท่าที่จำเป็น ส่วนปริมาณการค้าถ่านหินที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงให้ความร้อน (thermal coal) ไม่เปลี่ยนแปลงจากปี 2564 เนื่องจากปัจจัยหลายประการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการหยุดชะงักจากความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย-ยูเครน แนวโน้มเศรษฐกิจที่ชะลอตัวของจีน และการผลิตภายในประเทศจีนที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ การค้าถ่านหินได้รับผลกระทบมากที่สุด ซึ่งยูเครนและรัสเซียมีปริมาณการส่งออกรวมกันคิดเป็นร้อยละ 15 ของการส่งออกทั่วโลกในปี 2564 คาดการณ์ว่าปริมาณการค้าจะลดลงร้อยละ 4 ในปีนี้ ผลกระทบต่อปริมาณการค้ามีความชัดเจนและมีแนวโน้มต่อเนื่อง แต่การเปลี่ยนแปลงเส้นทางการค้าส่งผลกระทบต่อข้อขัดข้องมากขึ้นในด้านของความต้องการเรือ ซึ่งช่วยลดผลกระทบในหน่วยตัน-ไมล์ ในทางกลับกัน คำสั่งต่อเรือใหม่ (order book) มีเพียงร้อยละ 7 ของปริมาณกองเรือทั่วโลกทั้งหมด ซึ่งต่ำที่สุดในรอบ 30 ปี ส่วนหนึ่งสะท้อนถึงความแออัดของอุตสาหกรรมเรือจากการสร้างเรือประเภทอื่นๆ และความไม่แน่นอนในการออกแบบเรือใหม่ตามข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมใหม่ นอกจากนี้ ความแออัดของท่าเรือที่ส่งผลกระทบอย่างชัดเจนต่อคำสั่งการขนส่งในปีนี้ และทำให้ดุลยภาพของอุตสาหกรรมเรือเทกองตึงตัว โดยปัจจุบันคาดว่าจะมีเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองอีกอย่างน้อยประมาณร้อยละ 5 ถึง 6 ของกองเรือทั้งหมดอยู่ระหว่างรอเทียบท่าที่ท่าเรือ ส่วนในปี 2565 คาดการณ์การค้าสินค้าแห่งเทกองจะเติบโตร้อยละ 2.0 ในหน่วยตัน-ไมล์ ขณะที่กองเรือจะเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 0.4 ในหน่วยเดทเวทตัน (DWT)

ที่มา: Clarksons Research เดือนเมษายน 2565

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

หมายเหตุ:

- (1) เป็นดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 52,000 เดทเวทตัน สำหรับระยะเวลาก่อนวันที่ 3 เม.ย. 2560 และเปลี่ยนมาเป็นดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวทตัน ตั้งแต่วันที่ 3 เม.ย. 2560 เป็นต้นไป
- (2) อัตราค่าระวางเรือซูปราแมกซ์อ้างอิงกับดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 52,000 เดทเวทตัน จนถึงไตรมาสที่ 4/2561 และเปลี่ยนมาอ้างอิงกับดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวทตัน ตั้งแต่นั้นเป็นต้นไป เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบขนาดกองเรือของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือได้

เหตุการณ์/ การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในไตรมาสที่ 1/2565

- TTA ได้ไถ่ถอนหุ้นกู้เดิมที่ครบกำหนด จำนวน 1,500 ล้านบาท ในเดือนมกราคม

การพัฒนาอย่างยั่งยืน

TTA ได้ให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี ความโปร่งใสในการดำเนินธุรกิจ และการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการเพื่อทบทวน กำกับดูแล และติดตามผลของนโยบายการกำกับดูแลกิจการ รวมถึงการปฏิบัติให้อยู่ในกรอบของจริยธรรม
- การแต่งตั้งคณะกรรมการการพัฒนาอย่างยั่งยืนเพื่อกำกับดูแลการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอวาระและเสนอข้อบุคคลเพื่อเข้ารับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัท สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี
- การได้รับรองเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (CAC)
- TTA ได้รับการจัดอันดับบริษัทจดทะเบียนที่มีการกำกับดูแลกิจการในเกณฑ์ "ดีเลิศ" หรือ 5 ดาว ติดต่อกันเป็นปีที่ 3

โครงการ/กิจกรรมด้านสังคม

โครงการเตรียมความพร้อม ให้แก่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์: โทริเซน ซีบีพี ภายใต้กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือได้ให้การสนับสนุนการฝึกอบรมนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี โดยจัดส่งบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในการเดินเรือพาณิชย์เข้าร่วมเป็นวิทยากรพิเศษ โครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างฐานความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับแนวทางการปฏิบัติงาน หลักการปฏิบัติตน และนโยบายด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าให้แก่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่จะเข้าฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลกับเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ในปี 2564

โครงการ/กิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อม

แผนลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก: กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือได้จัดทำแผนกลยุทธ์และแผนปฏิบัติเพื่อลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของกองเรือ ซึ่งได้แก่ การใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่าซัลเฟอร์ไดออกไซด์ต่ำ และการทดลองใช้น้ำมันพิเศษผสมในน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อช่วยให้เกิดการเผาไหม้ที่สมบูรณ์ยิ่งขึ้น รวมถึงลดการใช้เชื้อเพลิงลงโดยการปรับระบบการควบคุมการใช้ปริมาณน้ำมันหล่อลื่น (Alpha Lubricator) เพื่อลดความสิ้นเปลืองของน้ำมันเชื้อเพลิงในกระบอกสูบ การบำรุงและดูแลอุปกรณ์ต่างๆ ให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสม เพื่อสามารถปฏิบัติการได้เต็มประสิทธิภาพ การศึกษาความเป็นไปได้ในการนำพาสปอร์ตสีเขียว (Green Passport Certification) มาใช้กับเรือ ซึ่งจากความมุ่งมั่นและความพยายามในลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างต่อเนื่อง ทำให้กลุ่มธุรกิจฯ ได้รับประกาศนียบัตรของการบังคับใช้แผนการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากเรือตามกฎระเบียบ MRV (Monitoring Reporting และ Verification) ของสหภาพยุโรป อีกทั้งยังได้รับประกาศนียบัตรในการบันทึกการใช้เชื้อเพลิงของเรือขณะเดินทางไปยุโรป EU MRV และ IMO DCS ซึ่งเป็นการยืนยันว่ากองเรือของกลุ่มธุรกิจฯ มีการตรวจสอบและรายงานผลเกี่ยวกับปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ตามมาตรฐานระดับสากล

โครงการ/กิจกรรมด้านเศรษฐกิจ

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

สำหรับข้อมูลเพิ่มเติม:

งบการเงิน



[โปรดสแกน QR Code หรือคลิกที่นี่](#)

การกำกับดูแลกิจการ



[โปรดสแกน QR Code หรือคลิกที่นี่](#)

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท โทริเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

นายเฉลิมชัย มหากิจศิริ

กรรมการผู้จัดการใหญ่และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

นายคทาร์ฐ์ สุขแสง

ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่และประธานเจ้าหน้าที่การเงิน