

เรียน: กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
 เรื่อง: คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการประจำไตรมาสที่ 2/2565

บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) (“TTA”)



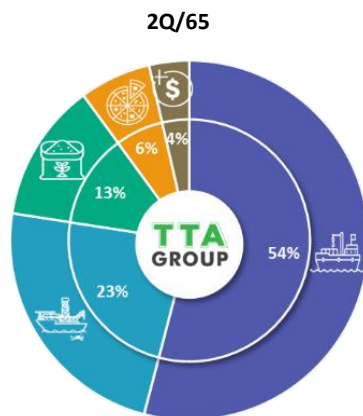
MEMBER OF MSCI
 MEMBER OF SET100
 MEMBER OF SETWB

TTA มีกำไรสุทธิจากการดำเนินงานปกติสูงสุดเป็นประวัติการณ์ในรอบกว่าทศวรรษ จำนวน 1,672.4 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 2/2565

ผลการดำเนินงานในภาพรวม

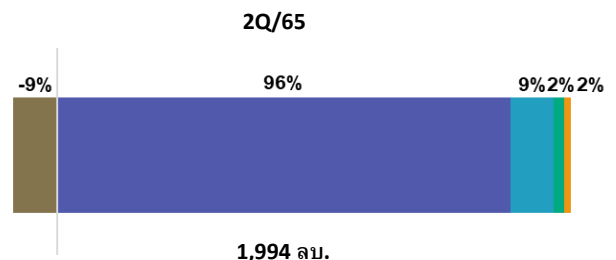
ในไตรมาสที่ 2/2565 TTA มีรายได้ที่แข็งแกร่ง จำนวน 8,092.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 58%YoY และ 34%QoQ เป็นผลมาจากการเติบโตของผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจหลัก โดยเฉพาะกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือและกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง ทั้งนี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง กลุ่มธุรกิจเคมิคัลส์เพื่อการเกษตร กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม และกลุ่มการลงทุนอื่น มีสัดส่วนรายได้ร้อยละ 54 ร้อยละ 23 ร้อยละ 13 ร้อยละ 6 และร้อยละ 4 ของรายได้รวมทั้งหมด ตามลำดับ ทำให้กำไรขั้นต้น เป็น 2,614.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 85%YoY และ 52%QoQ อัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้น YoY และ QoQ เช่นเดียวกัน จากร้อยละ 28 ในไตรมาสที่ 2/2564 และไตรมาสที่ 1/2565 เป็นร้อยละ 32 ในไตรมาสที่ 2/2565 จากอัตรากำไรขั้นต้นที่ปรับตัวขึ้นอย่างมากของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือและกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง ตามอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า (TCE) ที่ปรับตัวขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือ (OPEX) ยังคงอยู่ในระดับต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม และกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งที่กลับมาสู่ทิศทางที่ควรจะเป็นจากการดำเนินงานที่ราบรื่นซึ่งถูกสนับสนุนโดยมูลค่างานให้บริการที่รอส่งมอบที่แข็งแกร่ง ในขณะเดียวกัน ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้น 28%YoY และ 19%QoQ สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นตามสัดส่วนของรายได้ที่เพิ่มขึ้น และการขยายขอบเขตการให้บริการของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง นอกจากนี้ ยังมีผลขาดทุนจากเงินลงทุนที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริงสุทธิจำนวน 136.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากผลขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากการลดลงของมูลค่าการลงทุนตามราคาตลาดจากปัจจัยต่างๆ ทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้น และยังมีผลกำไรที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริงจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าของอนุพันธ์สุทธิ จำนวน 80.5 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากสัญญาซื้อขายน้ำมันล่วงหน้า ตามราคาตลาดของน้ำมันที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ในช่วงนี้ ส่งผลให้ EBITDA เติบโต 97%YoY และ 53%QoQ เป็น 1,993.9 ล้านบาท ในไตรมาสนี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือมีอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เติบโต 68%YoY และ 23%QoQ จากค่าเฉลี่ย 18,330 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในไตรมาสที่ 2/2564 และค่าเฉลี่ย 24,987 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในไตรมาสที่ 1/2565 เป็นค่าเฉลี่ย 30,831 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ส่วนกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งมีมูลค่างานให้บริการที่รอส่งมอบ (order book) ทำสถิติสูงสุดใหม่ที่ 358 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นไตรมาส กลุ่มธุรกิจเคมิคัลส์เพื่อการเกษตร ยังคงทำกำไรได้ต่อเนื่องจากปริมาณส่งออกปุ๋ยที่ฟื้นตัว นอกจากนี้ มีรายการขาดทุนพิเศษ จำนวน 637.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการด้อยค่าของเงินลงทุนจากการประเมินมูลค่าสินทรัพย์ใหม่ของการร่วมค้าแห่งหนึ่งภายใต้กลุ่มการลงทุนอื่น อย่างไรก็ตาม รายการดังกล่าวถือเป็นรายการที่ไม่ได้เกิดขึ้นเป็นประจำและเป็นรายการขาดทุนที่ไม่ใช่เงินสด โดยสรุป กำไรสุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA ปรับตัวเพิ่มขึ้น 156%YoY และ 71%QoQ เป็น 1,672.4 ล้านบาท และกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA ปรับตัวเพิ่มขึ้น 95%YoY และ 6%QoQ เป็น 1,034.7 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 2/2565

โครงสร้างรายได้



8,092 ลบ.

โครงสร้าง EBITDA



1,994 ลบ.

■ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ ■ กลุ่มธุรกิจบริการนอกฝั่ง
 ■ กลุ่มธุรกิจเคมิคัลส์เพื่อการเกษตร ■ กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม
 * ส่วนกลางและการจัดการภายในกลุ่มธุรกิจ

ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2565 TTA มีรายได้เพิ่มขึ้น 65%YoY เป็น 14,126.1 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ และการขยายขอบเขตการให้บริการของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง ทั้งนี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง กลุ่มธุรกิจเคมิคัลส์เพื่อการเกษตร กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม และกลุ่มการลงทุนอื่น มีสัดส่วนรายได้ร้อยละ 54 ร้อยละ 23 ร้อยละ 12 ร้อยละ 7 และร้อยละ 4 ของรายได้รวมทั้งหมด ตามลำดับ กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้น 97%YoY เป็น 4,333.5 ล้านบาท จากการปรับตัวขึ้นของทุกกลุ่มธุรกิจ โดยเฉพาะกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ ทั้งนี้ มีผลขาดทุนที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริงจากการลงทุนสุทธิ จำนวน 191.3 ล้านบาท และยังมีผลกำไรที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริงของมูลค่าอนุพันธ์สุทธิจำนวน 189.3 ล้านบาท นอกจากนี้ มีส่วนแบ่งกำไรเพิ่มขึ้น 245%YoY เป็น 120.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากส่วนแบ่งกำไรที่เพิ่มขึ้นของ

การร่วมค้าแห่งหนึ่งภายใต้กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง ทำให้ EBITDA เพิ่มขึ้น 119%YoY เป็น 3,300.4 ล้านบาท มีรายการขาดทุนพิเศษ จำนวน 638.4 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการต่อตัวของเงินลงทุนจากการประเมินมูลค่าสินทรัพย์ใหม่ของการร่วมค้าแห่งหนึ่ง ภายใต้กลุ่มการลงทุนอื่น อย่างไรก็ตาม รายการดังกล่าวถือเป็นรายการที่ไม่ได้เกิดขึ้นเป็นประจำและเป็นรายการขาดทุนที่ไม่ใช่เงินสด โดยสรุป กำไรสุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA ปรับตัวเพิ่มขึ้น 210%YoY เป็น 2,652.9 ล้านบาท และกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA ปรับตัวเพิ่มขึ้น 180%YoY เป็น 2,014.5 ล้านบาท ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2565

ผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจหลัก

กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ รายงานผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 1,763.1 ล้านบาท จากอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าที่ยังคงแข็งแกร่ง ด้วยอัตราค่าระวางเรือที่กลุ่มธุรกิจเป็นเจ้าของท่าสถิติสูงสุด ในรอบกว่า 10 ปี

ในไตรมาสที่ 2/2565 รายได้ค่าระวางของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือท่าสถิติสูงสุดในรอบกว่า 10 ปี อยู่ที่ 4,376.5 ล้านบาท ปรับตัวเพิ่มขึ้น 63%YoY และ 38%QoQ สาเหตุหลักมาจากค่าระวางเรือที่ปรับตัวเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ อัตราค่าระวางเรือขุปราแมกซ์มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 28,901 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในไตรมาสที่ 2/2565 ซึ่งปรับตัวเพิ่มขึ้น 13%YoY และ 15%QoQ สำหรับการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานที่แท้จริงของเรือเทกองนั้น ผลการดำเนินงานรายวัน เช่น อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า (TCE) ต่อวัน ถูกใช้เป็นบรรทัดฐานในระดับสากล โดยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยของกลุ่มธุรกิจฯ ในไตรมาสที่ 2/2565 ปรับตัวเพิ่มขึ้น 68%YoY และ 23%QoQ เป็น 30,831 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน สูงกว่าอัตราค่าระวางเรือขุปราแมกซ์สุทธิที่ 27,456 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน อยู่น้อยกว่า 12 โดยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าประกอบด้วย อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของที่ 29,955 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน และกำไรจากเรือเช่า (chartered-in vessel) ที่ 876 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน อัตราค่าระวางเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของท่าสถิติสูงสุดในรอบกว่า 10 ปี และเติบโต 79%YoY และ 17%QoQ ด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสูงสุดอยู่ที่ 49,972 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน และอัตราการใช้ประโยชน์เรือสูงถึงร้อยละ 100 สำหรับธุรกิจเรือเช่า (chartered-in vessel) มีกำไรกลับมาเป็นบวกและชดเชยผลขาดทุนทั้งหมด ในไตรมาสก่อน ซึ่งผลขาดทุนเกิดจากการปรับตัวขึ้นอย่างรวดเร็วของค่าระวางเรือในตลาดและราคาน้ำมัน ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือ (OPEX) คงที่ QoQ และปรับตัวลดลงเล็กน้อย 3%YoY อยู่ที่ 4,048 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนกะของลูกเรือลดลง และ OPEX ยังต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม⁽¹⁾ ที่ 4,553 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน อยู่น้อยกว่า 11 ด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าที่สูง ขณะที่ OPEX อยู่ในระดับต่ำอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นต่อวัน (per-day gross profit margin) ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ YoY และ QoQ จากร้อยละ 74 ในไตรมาสที่ 2/2564 และร้อยละ 81 ในไตรมาสที่ 1/2565 เป็นร้อยละ 85 ในไตรมาสที่ 2/2565 ส่งผลให้กำไรขั้นต้นปรับตัวเพิ่มขึ้น 119%YoY และ 35%QoQ เป็น 1,917.2 ล้านบาท นอกจากนี้ ยังมีผลกำไรที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริงจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าของอนุพันธ์สุทธิ จำนวน 80.5 ล้านบาท ส่งผลให้ EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ ปรับตัวเพิ่มขึ้น 133%YoY และ 32%QoQ เป็น 1,916.1 ล้านบาท โดยสรุป กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือรายงานผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 1,763.1 ล้านบาท ปรับตัวเพิ่มขึ้น 163%YoY และ 36%QoQ ในไตรมาสที่ 2/2565 กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของเรือ จำนวน 24 ลำ (เรือขุปราแมกซ์ จำนวน 22 ลำ และเรืออัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ) มีระวางบรรทุกเฉลี่ยเท่ากับ 55,913 เดทเวทตัน (DWT) และมีอายุเฉลี่ย 14.2 ปี ณ สิ้นไตรมาส

ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2565 กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือมีรายได้ จำนวน 7,541.4 ล้านบาท ปรับตัวเพิ่มขึ้น 71%YoY สาเหตุหลักมาจากค่าระวางเรือตลาดปรับตัวเพิ่มขึ้น และจำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยของกลุ่มธุรกิจฯ เฉลี่ยอยู่ที่ 27,977 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ประกอบด้วยอัตราค่าระวางเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ จำนวน 27,880 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน และกำไรจากเรือเช่า จำนวน 97 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน โดยอัตราค่าระวางเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของเพิ่มขึ้น 89%YoY ด้วยอัตราการใช้ประโยชน์ของเรือที่ร้อยละ 100 ในขณะเดียวกัน ผลการดำเนินงานของธุรกิจเรือเช่าลดลง เนื่องจากราคาน้ำมันที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อย่างไรก็ตาม ผลกระทบจากราคาน้ำมันจะถูกชดเชยด้วยกำไรจากการทำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน (Bunker Swap Agreement) ในขณะเดียวกัน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือ (OPEX) ปรับตัวลดลง 2%YoY อยู่ที่ 4,049 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน และต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม⁽¹⁾ ที่ 4,553 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน อยู่น้อยกว่า 11 ด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมาก ขณะที่ OPEX อยู่ในระดับต่ำ ทำให้กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้น 156%YoY เป็น 3,341.2 ล้านบาท นอกจากนี้ มีผลกำไรที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริงจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าของอนุพันธ์สุทธิ จำนวน 189.3 ล้านบาท ดังนั้น EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ เพิ่มขึ้น 186%YoY เป็น 3,366.1 ล้านบาท ส่งผลให้กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือรายงานผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 3,060.1 ล้านบาท ปรับตัวเพิ่มขึ้น 249%YoY ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2565

กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง กลับมาอยู่ในทิศทางที่ควรจะเป็น ด้วยผลกำไรสุทธิกลับมาเป็นบวก สนับสนุนด้วยมูลค่าสัญญาให้บริการออสมอที่แข็งแกร่ง จำนวน 358 ล้าน ดอลลาร์สหรัฐ ในไตรมาสที่ 2/2565

ในไตรมาสที่ 2/2565 กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งกลับมาอยู่ในทิศทางที่ควรจะเป็น มีรายได้ อยู่ที่ 1,888.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 148%YoY สาเหตุหลักมาจากการขยายขอบเขตการให้บริการไปยังงานวางสายเคเบิลใต้ทะเล งานรื้อถอน (decommissioning) งานขนส่งและติดตั้ง (Transportation & Installation: T&I) และเพิ่มขึ้น 41%QoQ สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของงานวิศวกรรมใต้ทะเล (subsea-IRM⁽²⁾) ส่งผลให้รายได้จากงานวางสายเคเบิลใต้ทะเล งานรื้อถอน และงานขนส่งและติดตั้งเพิ่มขึ้นอย่างมาก และคิดเป็นร้อยละ 37 ของรายได้รวมของกลุ่มธุรกิจฯ ในขณะเดียวกัน อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมใต้ทะเล (performing subsea-IRM vessel utilization) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 67 ในไตรมาสที่ 2/2564 และร้อยละ 46 ในไตรมาสที่ 1/2565 เป็นร้อยละ 96 ในไตรมาสที่ 2/2565 เนื่องจากเรือทำงานได้กลับไปทำงานตั้งแต่ช่วงต้นของไตรมาสที่ 2/2565 หลังจากมีการซ่อมบำรุงตามแผนของเรือทำงาน 2 ลำ ในไตรมาสที่ผ่านมา กลุ่มธุรกิจฯ มีกำไรขั้นต้นกลับมาเป็นบวก จำนวน 289.1 ล้านบาท ปรับตัวดีขึ้น

หมายเหตุ:

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

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

136%YoY และ 472%QoQ สาเหตุหลักมาจากอัตราค่าไถ่ที่ดินของโครงการวางสายเคเบิลใต้ทะเล และอัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมใต้ทะเลเพิ่มขึ้น ส่งผลให้อัตราค่าไถ่ที่ดินเพิ่มขึ้นจากร้อยละ -6 ในไตรมาสที่ 1/2565 เป็นร้อยละ 15 ในไตรมาสที่ 2/2565 แต่ลดลงเล็กน้อยจากร้อยละ 16 ในไตรมาสที่ 2/2564 นอกจากนี้ ยังมีส่วนแบ่งกำไรจากการรวมค่า จำนวน 27.8 ล้านบาท ในขณะเดียวกัน ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้น 29%YoY และ 12%QoQ สอดคล้องกับการขยายขอบเขตการให้บริการไปยังงานวางสายเคเบิลใต้ทะเล งานเรือคอน และงานขนส่งและติดตั้ง ทั้งนี้ EBITDA ของกลุ่มธุรกิจ เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ YoY และ QoQ มาอยู่ที่ 187.0 ล้านบาท โดยสรุป กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งรายงานผลกำไรสุทธิเป็นครั้งแรกหลังจากไตรมาสที่ 4/2560 จำนวน 84.5 ล้านบาท และผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 45.5 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 2/2565 จากผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นตามที่ได้กล่าวไปข้างต้น นอกจากนี้ มีมูลค่าสัญญาให้บริการรองรับมอบทำสถิติสูงสุดใหม่ที่ 358 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นไตรมาส สาเหตุหลักมาจากลูกค้ารายเดิมในวันออกกลางได้ขยายระยะเวลางานบริการนอกชายฝั่งเพิ่มเติมอีก 3 ปี

ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2565 กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งมีรายได้อยู่ที่ 3,224.4 ล้านบาท ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 143%YoY สาเหตุหลักมาจากการขยายขอบเขตการให้บริการไปยังงานวางสายเคเบิลใต้ทะเล งานเรือคอน งานขนส่งและติดตั้ง และการเพิ่มขึ้นของงานวิศวกรรมที่ไม่ใช่เรือ (subsea-IRM non-vessel) นอกจากนี้ เนื่องจากอัตราค่าจ้างรายวันและอัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมใต้ทะเลที่เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 71 ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2565 เมื่อเปรียบเทียบกับงวดเดียวกันในปีก่อนที่ร้อยละ 64 ทำให้รายได้จากงานวิศวกรรมใต้ทะเล (subsea-IRM) เพิ่มขึ้น 18%YoY กลุ่มธุรกิจ มีกำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้น 20%YoY เป็น 211.3 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากมีงานเรือคอน งานขนส่งและติดตั้งเพิ่มขึ้น แม้ว่าอัตราการทำกำไรขั้นต้นจะลดลงจากร้อยละ 13 ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2564 เป็นร้อยละ 7 ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2565 สาเหตุหลักมาจากต้นทุนของโครงการวางสายเคเบิลใต้ทะเลและต้นทุนของงานวิศวกรรมใต้ทะเลที่เพิ่มขึ้นจากการเตรียมงานวิศวกรรมใต้ทะเลโครงการใหม่ ดังนั้น กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งมี EBITDA กลับมาเป็นบวก จำนวน 26.0 ล้านบาท โดยสรุป กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งรายงานผลขาดทุนสุทธิ จำนวน 179.9 ล้านบาท และผลขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 106.4 ล้านบาท ปรับตัวดีขึ้น 19%YoY ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2565

กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรมีปริมาณส่งออกปุ๋ยพื้นผิว และมีกำไรอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าการใช้ปุ๋ยจะลดลงจากต้นทุนปุ๋ยที่เพิ่มขึ้น

ในไตรมาสที่ 2/2565 รายได้ของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรอยู่ที่ 1,012.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 13%YoY และ 40%QoQ สาเหตุหลักมาจากราคาขายปุ๋ยที่เพิ่มขึ้น รายได้จากการขายผลิตภัณฑ์เคมีเพื่อการเกษตรอื่น (pesticide) และรายได้จากการให้บริการจัดการพื้นที่โรงงานที่เพิ่มขึ้น โดยมีรายได้จากการขายปุ๋ยเพิ่มขึ้น 9%YoY เนื่องจากมีการปรับราคาขายปุ๋ยขึ้นถึงแม้ว่าปริมาณขายปุ๋ยจะลดลง และเพิ่มขึ้น 38%QoQ เนื่องจากปริมาณขายปุ๋ยเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ปริมาณขายปุ๋ยรวมอยู่ที่ 36.3 พันตัน ลดลง 36%YoY เนื่องจากความต้องการใช้ปุ๋ยในประเทศชะลอตัวจากราคาปุ๋ยที่ปรับเพิ่มขึ้นอย่างมาก ซึ่งเป็นผลมาจากปัญหาความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครน และปัจจัยทางเศรษฐกิจอื่นๆ แต่มีปริมาณขายปุ๋ยเพิ่มขึ้น 36%QoQ เนื่องจากปริมาณส่งออกปุ๋ยเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ปริมาณขายปุ๋ยในประเทศ คิดเป็นร้อยละ 54 ของปริมาณขายปุ๋ยทั้งหมดมีจำนวน 19.7 พันตัน ลดลง 61%YoY และ 16%QoQ จากสาเหตุที่กล่าวไปข้างต้น ในขณะเดียวกัน ปริมาณส่งออกปุ๋ยไปประเทศฟิลิปปินส์ขยายตัวหลังจากจีนระงับการส่งออกปุ๋ยเพื่อสำรองให้กับความต้องการภายในประเทศ ดังนั้น ปริมาณส่งออกปุ๋ยปรับตัวเพิ่มขึ้น 153%YoY และ 401%QoQ เป็น 16.6 พันตัน อย่างไรก็ตาม อัตราการวางเรือตู้คอนเทนเนอร์ที่สูง ยังคงเป็นปัจจัยที่จำกัดการขนส่งไปยังกลุ่มลูกค้าหลักในแอฟริกา ทั้งนี้ หากพิจารณาตามประเภทของปุ๋ย ปริมาณขายปุ๋ยเชิงเดี่ยว (single fertilizer) ลดลง 76%YoY และ 19%QoQ เป็น 5.4 พันตัน ส่วนปริมาณขายปุ๋ยเชิงผสม (NPK fertilizer) ลดลง 9%YoY แต่เพิ่มขึ้น 54%QoQ เป็น 30.9 พันตัน ซึ่งเป็นผลจากปริมาณส่งออกปุ๋ยที่พื้นผิว นอกจากนี้ รายได้จาก การขายผลิตภัณฑ์เคมีเพื่อการเกษตรอื่น (pesticide) เพิ่มขึ้น 53%YoY และ 86%QoQ เป็น 84.9 ล้านบาท จากความสำเร็จในการส่งเสริมการตลาดสำหรับผลิตภัณฑ์ทดแทนผลิตภัณฑ์ที่มีส่วนผสมของสารไกลโฟเซต (glyphosate) ส่วนรายได้จากการให้บริการจัดการพื้นที่โรงงานเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน 87%YoY และ 4%QoQ เป็น 24.2 ล้านบาท จากความต้องการที่เพิ่มขึ้นของลูกค้าในงวดนี้ กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้น 9%YoY แต่ลดลง 58%QoQ เป็น 138.7 ล้านบาท สอดคล้องกับรายได้ที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากสัดส่วนปริมาณขายของแต่ละผลิตภัณฑ์ (sales mix) ที่แตกต่างกัน และราคาวัตถุดิบที่สูงขึ้นจากอุปทานจากจีนที่ลดลงและราคาน้ำมันที่สูงขึ้น อย่างไรก็ตาม กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรสามารถปรับราคาขายเพิ่มขึ้นเพื่อรักษาอัตราการทำกำไรได้ ดังนั้น อัตราการทำกำไรขั้นต้นคงที่ YoY แต่เพิ่มขึ้น QoQ จากร้อยละ 12 ในไตรมาสที่ 1/2565 เป็นร้อยละ 14 ในไตรมาสที่ 2/2565 ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้น 34%YoY และ 53%QoQ จากค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้นตามปริมาณส่งออกปุ๋ยที่เพิ่มขึ้น ดังนั้น EBITDA ของกลุ่มธุรกิจ เป็น 42.9 ล้านบาท ลดลง 24%YoY แต่เพิ่มขึ้น 69%QoQ โดยสรุป กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรสามารถทำกำไรได้อย่างต่อเนื่อง มีกำไรสุทธิจำนวน 16.4 ล้านบาท และผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 11.2 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 2/2565

ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2565 รายได้ของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรอยู่ที่ 1,738.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 22%YoY จาก รายได้ของทุกผลิตภัณฑ์และบริการที่เพิ่มขึ้น โดยรายได้จากการขายปุ๋ยเพิ่มขึ้น 20%YoY จากราคาขายปุ๋ยที่สูงขึ้นแม้ว่าปริมาณขายปุ๋ยจะลดลง ปริมาณขายปุ๋ยรวมในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2565 ลดลง 30%YoY เป็น 63.0 พันตัน โดยปริมาณขายปุ๋ยในประเทศคิดเป็นร้อยละ 68 ของปริมาณขายปุ๋ยทั้งหมด มีจำนวน 43.1 พันตัน ลดลง 47%YoY เนื่องจากความต้องการภายในประเทศชะลอตัวลงตามที่ได้กล่าวไปข้างต้น ในขณะที่ปริมาณส่งออกปุ๋ยปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 147%YoY เป็น 19.9 พันตัน เนื่องจากปริมาณส่งออกปุ๋ยไปยังประเทศฟิลิปปินส์ขยายตัว ทั้งนี้ หากพิจารณาตามประเภทของปุ๋ย ปริมาณขายปุ๋ยเชิงเดี่ยว (single fertilizer) ลดลง 64%YoY ส่วนปริมาณขายปุ๋ยเชิงผสม (NPK fertilizer) ลดลง 9%YoY สาเหตุหลักมาจากความต้องการภายในประเทศที่ชะลอตัวลง นอกจากนี้ รายได้จาก การขายผลิตภัณฑ์เคมีเพื่อการเกษตรอื่น (pesticide) เพิ่มขึ้น 62%YoY เป็น 130.6 ล้านบาท และรายได้จากการให้บริการจัดการพื้นที่โรงงานเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน 125%YoY เป็น 47.5 ล้านบาท ด้วยรายได้ที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ทำให้กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้น 10%YoY เป็น 226.7 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม อัตราการทำกำไรขั้นต้นลดลงจากร้อยละ 15 ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2564 เป็นร้อยละ 13 ในช่วงครึ่งปีแรกของปี

2565 เนื่องจากต้นทุนวัตถุดิบที่เพิ่มขึ้น แม้ว่าจะมีการปรับราคาขายเพิ่มขึ้นแล้วก็ตาม ในด้านอัตราส่วนค่าใช้จ่ายในการบริหารต่อรายได้รวมยังคงที่ โดยสรุป EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ เป็น 68.2 ล้านบาท ลดลง 22%YoY ดังนั้น กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรรายานกำไรสุทธิจำนวน 17.9 ล้านบาท และผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 12.3 ล้านบาท ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2565

ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ⁽¹⁾

หน่วย: ล้านบาท	2Q/64	1Q/65	2Q/65	YoY	QoQ	6M64	6M65	YoY	2Q/64	1Q/65	2Q/65	6M64	6M65	
รายได้รวม	5,125.8	6,034.0	8,092.1	58%	34%	8,573.0	14,126.1	65%	100%	100%	100%	100%	100%	โครงสร้างรายได้
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	2,689.5	3,164.9	4,376.5	63%	38%	4,414.6	7,541.4	71%	52%	52%	54%	51%	54%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	760.9	1,335.6	1,888.8	148%	41%	1,326.7	3,224.4	143%	15%	22%	23%	15%	23%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	896.7	725.2	1,012.9	13%	40%	1,418.9	1,738.2	22%	17%	12%	13%	17%	12%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	541.1	515.9	522.2	-3%	1%	987.3	1,038.1	5%	11%	9%	6%	12%	7%	
กลุ่มการลงทุนอื่น	237.6	292.4	291.6	23%	-0.3%	425.5	584.0	37%	5%	5%	4%	5%	4%	
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น⁽²⁾	1,413.1	1,719.4	2,614.1	85%	52%	2,197.6	4,333.5	97%	28%	28%	32%	26%	31%	อัตรากำไรขั้นต้น
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	875.6	1,424.0	1,917.2	119%	35%	1,307.2	3,341.2	156%	33%	45%	44%	30%	44%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	122.6	(77.8)	289.1	136%	472%	176.0	211.3	20%	16%	-6%	15%	13%	7%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	127.7	88.0	138.7	9%	58%	207.0	226.7	10%	14%	12%	14%	15%	13%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	220.8	204.1	199.6	-10%	-2%	383.7	403.7	5%	41%	40%	38%	39%	39%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	66.3	81.1	69.4	5%	-14%	123.7	150.4	22%	28%	28%	24%	29%	26%	
EBITDA⁽³⁾	1,013.0	1,306.5	1,993.9	97%	53%	1,507.2	3,300.4	119%	20%	22%	25%	18%	23%	อัตรา EBITDA ต่อรายได้รวม
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	823.0	1,449.9	1,916.1	133%	32%	1,177.2	3,366.1	186%	31%	46%	44%	27%	45%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	13.3	(161.0)	187.0	1,311%	216%	(27.5)	26.0	195%	2%	-12%	10%	-2%	1%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	56.2	25.3	42.9	-24%	69%	87.0	68.2	-22%	6%	3%	4%	6%	4%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	64.4	40.9	29.9	-54%	-27%	87.6	70.7	-19%	12%	8%	6%	9%	7%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	56.1	(48.6)	(182.0)	-425%	-274%	183.0	(230.6)	-226%	24%	-17%	-62%	43%	-39%	
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของ TTA	530.3	979.8	1,034.7	95%	6%	719.4	2,014.5	180%	10%	16%	13%	8%	14%	อัตรากำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA ต่อรายได้รวม
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	671.6	1,297.0	1,763.1	163%	36%	876.8	3,060.1	249%	25%	41%	40%	20%	41%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	(58.6)	(151.9)	45.5	178%	130%	(131.3)	(106.4)	19%	-8%	-11%	2%	-10%	-3%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	21.3	1.1	11.2	-47%	960%	31.6	12.3	-61%	2%	0.1%	1%	2%	1%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	5.4	(10.8)	(16.1)	-400%	-49%	(20.5)	(27.0)	-32%	1%	-2%	-3%	-2%	-3%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	(109.3)	(155.5)	(769.0)	-603%	-394%	(37.3)	(924.5)	-2,381%	-46%	-53%	-264%	-9%	-158%	
กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA⁽⁴⁾	652.8	980.5	1,672.4	156%	71%	857.0	2,652.9	210%	13%	16%	21%	10%	19%	อัตรากำไรสุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA ต่อรายได้รวม
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	671.6	1,297.0	1,763.1	163%	36%	876.9	3,060.1	249%	25%	41%	40%	20%	41%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	(58.6)	(153.4)	45.5	178%	130%	(142.1)	(107.9)	24%	-8%	-11%	2%	-11%	-3%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	21.2	1.1	11.1	-48%	954%	31.6	12.2	-61%	2%	0.1%	1%	2%	1%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	5.9	(10.5)	(16.1)	-371%	-53%	(17.1)	(26.6)	-55%	1%	-2%	-3%	-2%	-3%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	12.6	(153.7)	(131.2)	-1,142%	15%	107.8	(284.8)	-364%	5%	-53%	-45%	25%	-49%	
จำนวนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว (ล้านหุ้น)	1,822.5	1,822.5	1,822.5			1,822.5	1,822.5							
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	0.29	0.54	0.57	95%	6%	0.39	1.11	180%						

หมายเหตุ:

* ส่วนกลางและการตัดรายการระหว่างกัน

(1) ตามที่รวมอยู่ในงบกำไร (ขาดทุน) ของงบการเงินรวมของ TTA

(2) รวมค่าตัดจำหน่ายจากการนำเรือเข้าอยู่แห่ง แต่ไม่รวมค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายอื่นๆ

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

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

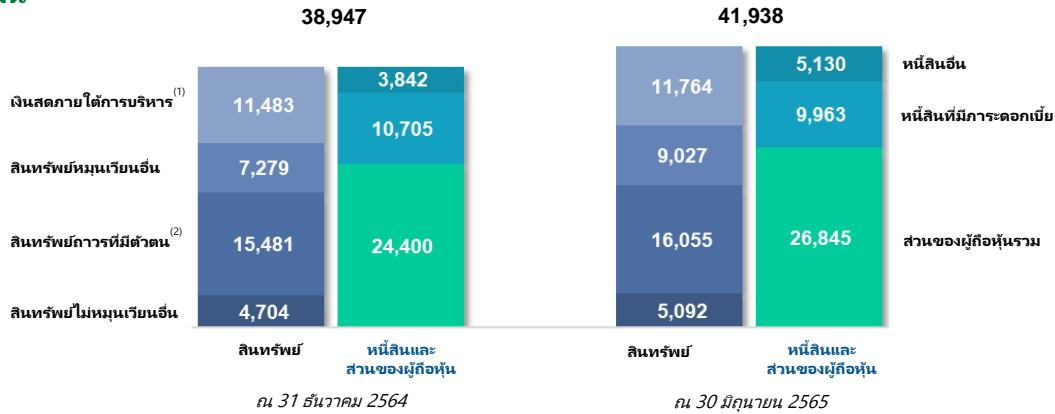
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ

	หน่วย	2Q/64	1Q/65	2Q/65	%YoY	%QoQ	6M/64	6M/65	%YoY
อัตราแลกเปลี่ยน (ดอลลาร์สหรัฐ : บาท)	บาท	31.36	33.05	34.40	10%	4%	30.81	33.72	9%
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ:									
ดัชนี BDI	จุด	2,793	2,041	2,530	-9%	24%	2,257	2,279	1%
ดัชนี BSI	จุด	2,322	2,287	2,627	13%	15%	1,910	2,453	28%
อัตราค่าระวางเรือขลุปรามกซ์สุทธิ ⁽¹⁾	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	24,261	23,898	27,456	13%	15%	19,963	25,634	28%
จำนวนวันตามปฏิทิน ⁽²⁾	วัน	2,184	2,160	2,184	0%	1%	4,324	4,344	0%
จำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ สามารถทำงานได้ ⁽³⁾	วัน	2,057	2,121	2,133	4%	1%	4,170	4,255	2%
จำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ ⁽⁴⁾	วัน	2,057	2,121	2,133	4%	1%	4,170	4,255	2%
อัตราการใช้ประโยชน์เรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ ⁽⁵⁾	%	100%	100%	100%	0%	0%	100%	100%	0%
จำนวนวันทำงานของเรือเช่า	วัน	1,614	712	953	-41%	34%	2,888	1,664	-42%
TC (%)	%	51%	44%	33%			53%	38%	
VC/COA (%)	%	49%	56%	67%			47%	62%	
ระวางบรรทุกเฉลี่ย	เดทเวทตัน	55,913	55,913	55,913	0%	0%	55,913	55,913	0%
จำนวนเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ ณ วันสิ้นงวด	ลำ	24	24	24	0%	0%	24	24	0%
จำนวนเรือเฉลี่ยเทียบเท่า ⁽⁶⁾	ลำ	40.3	31.5	33.9	-16%	8%	39.0	32.7	-16%
อายุเฉลี่ยของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ	ปี	13.2	14.0	14.2			13.2	14.2	
ผลการดำเนินงานรายวัน^{(7):}									
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสูงสุดสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	43,436	43,798	49,972	15%	14%	43,436	49,972	15%
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า ⁽⁸⁾	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	18,330	24,987	30,831	68%	23%	14,872	27,977	88%
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	16,713	25,705	29,955	79%	17%	14,736	27,880	89%
กำไร (ขาดทุน) จากเรือเช่า (chartered-in vessel)	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	1,617	(718)	876	-46%	222%	136	97	-29%
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ (OPEX)	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	4,168	4,048	4,048	-3%	0%	4,127	4,049	-2%
ค่าใช้จ่ายที่เป็นเงินสด	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	5,836	5,889	5,912	1%	0%	5,716	5,901	3%
ต้นทุนรวม	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	8,173	8,068	8,144	0%	1%	8,038	8,107	1%
อัตราส่วนกำไรขั้นต้นต่อวัน ⁽⁹⁾	%	74%	81%	85%			68%	83%	
อัตราส่วน EBITDA ต่อวัน	%	68%	76%	81%			62%	79%	
อัตราส่วนกำไรสุทธิจากการดำเนินงานต่อวัน	%	55%	68%	74%			46%	71%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง:									
อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมใต้ทะเล	%	67%	46%	96%			64%	71%	
อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวางสายเคเบิลใต้ทะเล ⁽¹⁰⁾	%	-	100%	82%			-	91%	
มูลค่างานใหม่บริการที่รอส่งมอบ	ล้านดอลลาร์สหรัฐ	286	271	358	25%	32%	286	358	25%
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร:									
ปริมาณขายป๋ยรวม	พันตัน	56.4	26.7	36.3	-36%	36%	89.8	63.0	-30%
ปริมาณขายป๋ยจำแนกตามภูมิภาค									
- ในประเทศ (เวียดนาม)	พันตัน	49.9	23.4	19.7	-61%	-16%	81.7	43.1	-47%
- ต่างประเทศ	พันตัน	6.6	3.3	16.6	153%	401%	8.1	19.9	147%
ปริมาณขายป๋ยจำแนกตามประเภทสินค้า									
- ป๋ยเชิงผสม (NPK fertilizer)	พันตัน	33.7	20.0	30.9	-9%	54%	56.1	50.8	-9%
- ป๋ยเชิงเดี่ยว (single fertilizer)	พันตัน	22.7	6.7	5.4	-76%	-19%	33.7	12.2	-64%
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม:									
จำนวนสาขาของพีซซา ฮัท (Pizza Hut)	สาขา	172	176	184	7%	5%	172	184	7%
จำนวนสาขาของทาโก เบลล์ (Taco Bell)	สาขา	10	11	12	20%	9%	10	12	20%

หมายเหตุ:

- (1) อัตราค่าระวางเรือขลุปรามกซ์สุทธิที่คำนวณมีข้อยกเว้น อ้างอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 52,000 เดทเวทตัน สำหรับระยะเวลาก่อนไตรมาสที่ 4/2561 และเปลี่ยนมาอ้างอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวทตัน ตั้งแต่นั้นเป็นต้นไป
- (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⁾ หักด้วยจำนวนวันที่เรือไม่ได้ทำงานเนื่องจากอยู่ระหว่างการซ่อมแซมหรือการให้บริการ
- (5) อัตราการใช้ประโยชน์เรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ คือ ร้อยละของจำนวนวันที่เรือสร้างรายได้ โดยคำนวณจากจำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ⁽³⁾ หารด้วยจำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้⁽²⁾ ในช่วงเวลานั้น
- (6) จำนวนเรือเฉลี่ยเทียบเท่า คือ จำนวนเรือที่ให้บริการในช่วงเวลานั้น โดยคำนวณจากจำนวนวันทำงานทั้งหมดของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของและเรือเช่า หารด้วยจำนวนวันตามปฏิทินในช่วงเวลานั้น
- (7) ผลการดำเนินงานรายวันอ้างอิงจากจำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้
- (8) อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า ประกอบด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ และกำไร (ขาดทุน) จากเรือเช่า หารรวมกำไร (ขาดทุน) สุทธิที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริงจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าของอนุพันธ์
- (9) อัตราส่วนกำไรขั้นต้นต่อวัน = (อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า⁽⁸⁾ - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ - ค่าใช้จ่ายในการเข้าอู่แห้ง) / อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า⁽⁸⁾
- (10) TCE Rate = อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า BDI = ดัชนีค่าระวางเรือขลุปรามกซ์สุทธิ
TC Rate = อัตราค่าระวางเรือ BSI = ดัชนีค่าระวางเรือขลุปรามกซ์สุทธิ
- (11) การรวมทุนใหม่ภายใต้การถือหุ้นร้อยละ 50 ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งเรือสนับสนุนงานวางสายเคเบิลใต้ทะเล ในไตรมาสที่ 4/2564

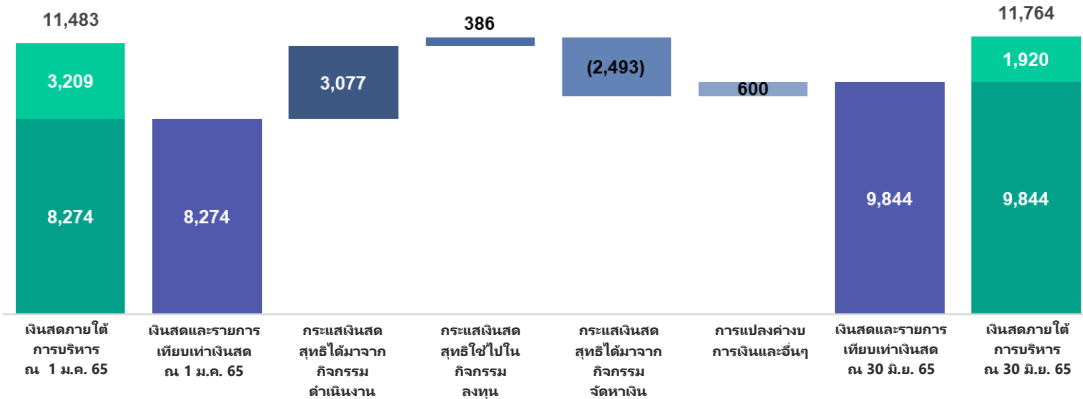
ฐานะทางการเงิน



ฐานะการเงินมีเสถียรภาพอย่างต่อเนื่องด้วยเงินสดภายใต้การบริหาร จำนวน 11.8 พันล้านบาท จากกำไรจากการดำเนินงานที่แข็งแกร่ง และมี IBD/E อยู่ในระดับต่ำที่ 0.37 เท่า

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 TTA มีสินทรัพย์รวม 41,937.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,990.5 ล้านบาท หรือร้อยละ 8 จากสิ้นปี 2564 สาเหตุหลักมาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นจากกำไรจากการดำเนินงานในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2565 และสินทรัพย์สิทธิการใช้ที่เพิ่มขึ้นจากการเช่าเรือสำหรับกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง โดยเงินสดภายใต้การบริหาร ซึ่งประกอบด้วยเงินสด รายการเทียบเท่าเงินสด และสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น ยังคงอยู่ในระดับสูงที่ 11,764.2 ล้านบาท ขณะที่หนี้สินรวมมีจำนวน 15,092.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 546.0 ล้านบาท หรือ 4% จากสิ้นปี 2564 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเจ้าหนี้การค้าตามรายได้ที่เติบโตขึ้นและการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการเช่าเรือที่กล่าวมาข้างต้น ทั้งนี้ มีการชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดจำนวน 1,500.0 ล้านบาท ในเดือนมกราคม ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมเพิ่มขึ้น 2,444.5 ล้านบาท หรือร้อยละ 10 จากสิ้นปี 2564 เป็น 26,844.7 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากผลกำไรสุทธิในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2565 นอกจากนี้ TTA มีการจ่ายเงินปันผลประจำปีจำนวน 0.22 บาทต่อหุ้น หรือคิดเป็นทั้งหมดจำนวน 400.9 ล้านบาท ในเดือนพฤษภาคม ทั้งนี้ โครงสร้างเงินทุนยังคงแข็งแกร่ง ซึ่งเห็นได้จากอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น⁽³⁾ อยู่ในระดับต่ำที่ 0.37 เท่า ณ สิ้นไตรมาส โดย TTA ได้ดำรงระดับเงินสดภายใต้การบริหารและโครงสร้างเงินทุนให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ตลอดจนมีการสร้างและรักษาความสัมพันธ์กับสถาบันการเงิน เพื่อรักษาสภาพคล่องและเงินทุนให้เพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจและการลงทุนในอนาคต ตลอดจนการชำระหนี้ต่างๆ

กระแสเงินสด

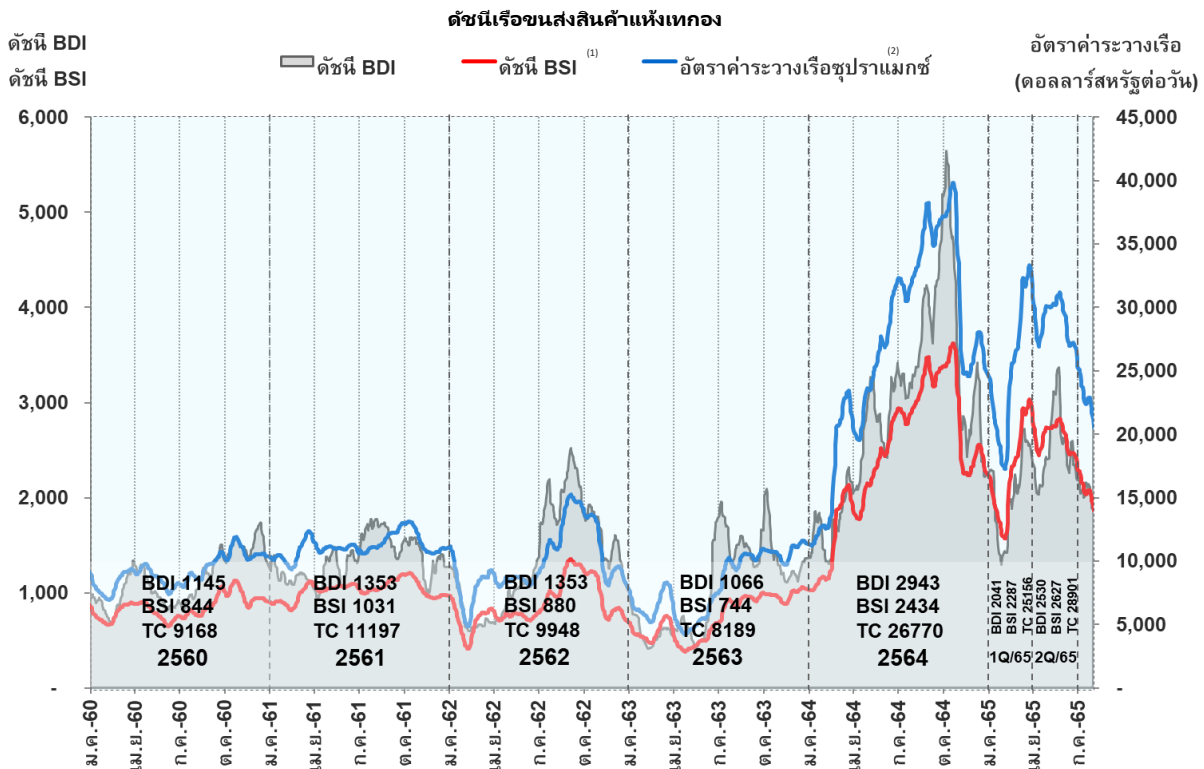


กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมการดำเนินงานเป็นบวกจำนวน 3,076.7 ล้านบาท ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2565

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 TTA มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 9,844.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,570.5 ล้านบาท จากต้นปี โดยในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2565 มีกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน จำนวน 3,076.7 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการขายสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น จำนวน 1,269.4 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินลงทุนในที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน จำนวน 799.1 ล้านบาท นอกจากนี้ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน จำนวน 2,493.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดในเดือนมกราคม 2565 ดังนั้น เมื่อรวมผลกระทบจากการแปลงค่าบงการการเงินของธุรกิจที่ดำเนินงานในต่างประเทศ และอัตราแลกเปลี่ยน จำนวน 600.5 ล้านบาท ทำให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ จำนวน 1,570.5 ล้านบาท ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2565

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

แนวโน้มอุตสาหกรรม: ธุรกิจขนส่งทางเรือ



ในไตรมาสที่ 2/2565 ดัชนีซูปราแมกซ์ (BSI) มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2,627 จุด เพิ่มขึ้นจากค่าเฉลี่ย 2,322 จุด ในไตรมาสที่ 2/2564 และค่าเฉลี่ย 2,287 จุด ในไตรมาส 1/2565 สาเหตุหลักมาจากการเปลี่ยนแปลงเส้นทางการค้าที่ส่งผลกระทบต่อความต้องการคำสั่งสินค้าแห่งเทกองในหน่วยตัน-ไมล์ จากปัญหาความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย-ยูเครน และอุปทานของเรือเทกองที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาความแออัดของท่าเรือ โดยอัตราค่าระวางเรือซูปราแมกซ์มีค่าเฉลี่ย 28,901 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในไตรมาส 2/2565 สำหรับแนวโน้มปี 2565 มีความสมดุล จากบทวิเคราะห์ของ Clarksons คาดการณ์การเติบโตของการค้าสินค้าแห่งเทกองที่ร้อยละ 0.1 ในหน่วยตันหรือร้อยละ 1.4 ในหน่วยตัน-ไมล์ ในขณะที่ความแออัดของท่าเรือยังคงเป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลกระทบต่อค่าระวางเรือในระยะสั้น และคาดการณ์การขยายกองเรือที่ร้อยละ 2.4 ในหน่วยเดเวทตัน (DWT) ทั้งนี้ ผลกระทบจากความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย-ยูเครนยังมีผลกระทบหลายด้านต่อการค้าสินค้าแห่งเทกอง ปริมาณส่งออกเมล็ดธัญพืชของยูเครนที่หายไปและทางอุปทานจากแหล่งอื่นค่อนข้างจำกัด ส่งผลกระทบต่อการค้าเมล็ดธัญพืช (-ร้อยละ 4) ขณะที่การระงับการนำเข้าถ่านหินจากรัสเซียโดยสหภาพยุโรป สหราชอาณาจักร และญี่ปุ่น ส่งผลกระทบต่อการค้าถ่านหินทางทะเล (-ร้อยละ 1) อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงเส้นทางการค้าคาดว่าจะทำให้การค้าถ่านหินเติบโตร้อยละ 3 ในหน่วยตัน-ไมล์ ในขณะเดียวกัน สินค้าแห่งเทกองย่อย (+ร้อยละ 1) อ่อนตัวลงตามแนวโน้มเศรษฐกิจที่อ่อนตัว การค้าแร่เหล็กคาดว่าจะเติบโตน้อยกว่าร้อยละ 1 ตามปริมาณการนำเข้าของจีนที่ลดลงจากความต้องการเหล็กที่อ่อนตัว ในขณะเดียวกัน คำสั่งต่อเรือใหม่ (order book) ยังคงอยู่ในระดับต่ำที่ร้อยละ 7 ของปริมาณกองเรือทั่วโลกทั้งหมด ซึ่งต่ำที่สุดในรอบกว่า 3 ทศวรรษ ส่วนหนึ่งสะท้อนถึงความแออัดของอุตสาหกรรมเรือประเภทยื่น และความไม่แน่นอนในการออกแบบเรือใหม่ตามข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมใหม่ โดยปัจจุบันคาดว่าจะมีเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองอีกอย่างน้อยประมาณร้อยละ 5 ของกองเรือทั้งหมดอยู่ระหว่างรอเทียบท่าที่ท่าเรือ ทำให้ปัญหาความแออัดของท่าเรือยังเป็นผลกระทบหลักต่อกำลังการขนส่งและความสมดุลของตลาดในปีนี้ ถึงแม้ว่าจะมีความท้าทายด้านเศรษฐกิจมหภาคและความกังวลด้านอุปสงค์ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย-ยูเครน ตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองยังคงแข็งแกร่ง เห็นได้จากอัตราค่าระวางเรือที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยในอดีตอยู่มาก ส่วนในปี 2566 คาดการณ์การค้าสินค้าแห่งเทกองจะเติบโตร้อยละ 1.9 ในหน่วยตัน-ไมล์ ขณะที่กองเรือจะเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 0.7 ในหน่วยเดเวทตัน (DWT) อย่างไรก็ตาม แนวโน้มการเติบโตในอนาคตยังคงมีความไม่แน่นอนอยู่ จากปัจจัยความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับราคาอาหารและราคาพลังงาน อัตราเงินเฟ้อ และการปรับอัตราดอกเบี้ยของธนาคารกลาง เป็นต้น

ที่มา: Clarksons Research เดือนมิถุนายน 2565

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

หมายเหตุ:

- (1) เป็นดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 52,000 เดเวทตัน สำหรับระยะเวลาก่อนวันที่ 3 เม.ย. 2560 และเปลี่ยนมาเป็นดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดเวทตัน ตั้งแต่วันที่ 3 เม.ย. 2560 เป็นต้นไป
- (2) อัตราค่าระวางเรือซูปราแมกซ์อ้างอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 52,000 เดเวทตัน จนถึงไตรมาสที่ 4/2561 และเปลี่ยนมาอ้างอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดเวทตัน ตั้งแต่วไตรมาสที่ 1/2562 เป็นต้นไป เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบขนาดกองเรือของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือได้

เหตุการณ์/ การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในไตรมาสที่ 2/2565

- ไม่มี -

การพัฒนาอย่างยั่งยืน

TTA ได้ให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี ความโปร่งใสในการดำเนินธุรกิจ และการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการเพื่อทบทวน กำกับดูแล และติดตามผลของนโยบายการกำกับดูแลกิจการ รวมถึงการปฏิบัติให้อยู่ในกรอบของจริยธรรม
- การแต่งตั้งคณะกรรมการการพัฒนาอย่างยั่งยืนเพื่อกำกับดูแลการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอวาระและเสนอชื่อบุคคลเพื่อเข้ารับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัท สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี
- การได้รับรองเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทย ในการต่อต้านการทุจริต (CAC)
- TTA ได้รับการจัดอันดับบริษัทจดทะเบียนที่มีการกำกับดูแลกิจการในเกณฑ์ "ดีเลิศ" หรือ 5 ดาว ติดต่อกันเป็นปีที่ 3

โครงการ/กิจกรรมด้านสังคม

โครงการเตรียมความพร้อมให้นักเรียนเดินเรือพาณิชย์: โทริเซน ชิปปิง ภายใต้กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือได้ให้การสนับสนุนการฝึกอบรมนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี โดยจัดส่งบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในการเดินเรือพาณิชย์เข้าร่วมเป็นวิทยากรพิเศษ โครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างฐานความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับแนวทางการปฏิบัติงาน หลักการปฏิบัติตน และนโยบายด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือสินค้าให้นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่จะเข้าฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลกับเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ ในปี 2564

โครงการ/กิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อม

แผนลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก: กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือได้จัดทำแผนกลยุทธ์และแผนปฏิบัติเพื่อลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของกองเรือ ซึ่งได้แก่ การใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่าซัลเฟอร์ไดออกไซด์ต่ำ และการทดลองใช้น้ำมันพิเศษผสมในน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อช่วยให้เกิดการเผาไหม้ที่สมบูรณ์ยิ่งขึ้น รวมถึงลดการใช้เชื้อเพลิงลงโดยการใช้ระบบการควบคุมการใช้ปริมาณน้ำมันหล่อลื่น (Alpha Lubricator) เพื่อลดความสิ้นเปลืองของน้ำมันเชื้อเพลิงในกระบอกสูบ การบำรุงและดูแลอุปกรณ์ต่างๆ ให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสม เพื่อสามารถปฏิบัติการได้เต็มประสิทธิภาพ การศึกษาความเป็นไปได้ในการนำพาสปอร์ตสีเขียว (Green Passport Certification) มาใช้กับเรือ ซึ่งจากความมุ่งมั่นและความพยายามในลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างต่อเนื่อง ทำให้กลุ่มธุรกิจฯ ได้รับประกาศนียบัตรของการบังคับใช้แผนการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากเรือตามกฎระเบียบ MRV (Monitoring Reporting และ Verification) ของสหภาพยุโรป อีกทั้งยังได้รับประกาศนียบัตรในการบันทึกการใช้เชื้อเพลิงของเรือขณะเดินทางไปยังยุโรป 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 เอเยนซ์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

นายเฉลิมชัย महाกิจศิริ

กรรมการผู้จัดการใหญ่และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

นายคทาวุธ สุขแสวง

ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่และประธานเจ้าหน้าที่การเงิน