

เรียน: กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง: คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการประจำไตรมาสที่ 4/2566 และปี 2566

บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) ("TTA")

ผลการดำเนินงานในภาพรวม

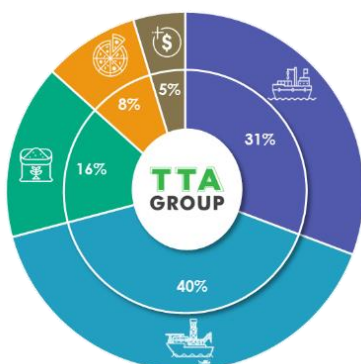


TTA รายงานผลกำไรสุทธิ จำนวน 1,216.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ และกลุ่มธุรกิจบริการนอชายฝั่ง ในปี 2566

สำหรับปี 2566 TTA มีรายได้ จำนวน 23,975.5 ล้านบาท ลดลง 18%YoY สาเหตุหลักมาจากค่าระวางเรือของตลาดที่ปรับตัวลดลง จากค่าระวางเรือที่สูงเป็นพิเศษในปี 2565 ของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ และราคาจากการขายปุ๋ยที่ลดลงของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร ในขณะที่ รายได้จากกลุ่มธุรกิจบริการนอชายฝั่งเติบโตอย่างมีนัยสำคัญ เป็นผลมาจากจำนวนงานที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ กลุ่มธุรกิจบริการนอชายฝั่ง กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม และกลุ่มการลงทุนอื่น มีสัดส่วนรายได้ร้อยละ 31 ร้อยละ 40 ร้อยละ 16 ร้อยละ 8 และร้อยละ 5 ของรายได้รวมทั้งหมดตามลำดับ ต้นทุนขายและการให้บริการรวม⁽¹⁾ ลดลง 12%YoY เป็น 18,135.8 ล้านบาท ตามรายได้ที่ลดลงของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ และกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร ส่งผลให้กำไรขั้นต้นลดลง 33%YoY เป็น 5,839.8 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการลดลงของอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าที่กล่าวไปแล้วข้างต้น เช่นเดียวกับกับอัตราค่าไชนั้นต้นที่ลดลงจากร้อยละ 30 ในปี 2565 เป็นร้อยละ 24 ในปี 2566 อย่างไรก็ตาม รายได้อื่นเพิ่มขึ้น 71%YoY เป็น 327.4 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากดอกเบี้ยรับจากการบริหารด้านการเงิน ทั้งนี้ มีผลขาดทุนจากการลงทุนที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริงสุทธิ จำนวน 100.3 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากผลขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากการลดลงของมูลค่าการลงทุน เนื่องจากความผันผวนของราคาตลาด ส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้น 8%YoY สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน และค่าใช้จ่ายสำหรับที่ปรึกษาของกลุ่มธุรกิจบริการนอชายฝั่ง ส่งผลให้ EBITDA ลดลง 44%YoY เป็น 3,696.3 ล้านบาท ขณะที่ต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้น 37%YoY เป็น 700.1 ล้านบาท จากการเพิ่มขึ้นของหุ้นกู้จากการออกหุ้นกู้ และการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงจากเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน นอกจากนี้ มีผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริงสุทธิ จำนวน 322.1 ล้านบาท เนื่องจากเงินบาทแข็งค่าขึ้นเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ โดยส่วนใหญ่มาจากผลขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากเงินฝากธนาคาร ผลขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากเงินให้กู้ยืมแก่กิจการที่เกี่ยวข้อง และผลขาดทุนที่เกิดขึ้นจริงจากเงินปันผลจากบริษัทย่อยในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตาม มีผลกำไรสุทธิจากรายการพิเศษที่ไม่ได้เกิดขึ้นเป็นประจำ จำนวน 486.1 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการปรับมูลค่าของสินทรัพย์ดิจิทัล กำไรจากการขายเงินลงทุนในการร่วมค้าหนึ่งแห่ง และกำไรจากการขายสินทรัพย์ดิจิทัล ในปี 2566 กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือมีอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ย⁽²⁾ ที่ 13,612 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน และสูงกว่าอัตราค่าระวางเรือซูพราแมกซ์สุทธิ อยู่ร้อยละ 27 โดยมีกำไรทั้งจากเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของและเรือเช่า ส่วนกลุ่มธุรกิจบริการนอชายฝั่งยังรายงานผลกำไรสุทธิส่วนของ TTA อย่างแข็งแกร่ง จำนวน 199.9 ล้านบาท และมีมูลค่างานให้บริการที่รอส่งมอบ (order book) ที่สูงเป็นประวัติการณ์ จำนวน 734.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นปี นอกจากนี้ ปริมาณการขายปุ๋ยของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรมีการฟื้นตัวขึ้น และยังมีผลประกอบการที่มีกำไรได้อย่างต่อเนื่อง โดยสรุป TTA รายงานผลกำไรสุทธิ จำนวน 1,216.9 ล้านบาท ลดลง 63%YoY ในปี 2566

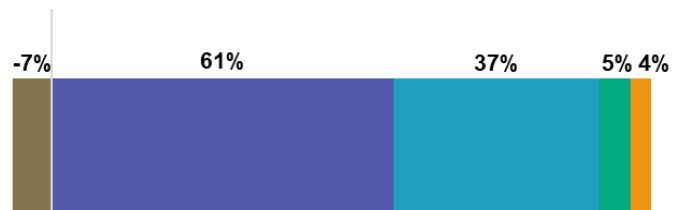
โครงสร้างรายได้

2566



23,976 ลบ.

โครงสร้าง EBITDA



3,696 ลบ.

- กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ
- กลุ่มธุรกิจบริการนอชายฝั่ง
- กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร
- กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม
- กลุ่มการลงทุนอื่น⁽³⁾

หมายเหตุ:

⁽¹⁾ รวมค่าตัดจำหน่ายจากการนำเรือเข้าอยู่แห่ง แต่ไม่รวมค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายอื่น ๆ

⁽²⁾ อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า ประกอบด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ และกำไร (ขาดทุน) จากเรือเช่า รวมกำไร (ขาดทุน) สุทธิที่เกิดขึ้นจริงจากการบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมัน

⁽³⁾ ส่วนกลางและการตลาดรายการระหว่างกัน

ในไตรมาสที่ 4/2566 TTA มีรายได้ จำนวน 6,641.1 ล้านบาท ลดลง 7%YoY สาเหตุหลักมาจากการลดลงของอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า ซึ่งสอดคล้องกับค่าระวางเรือของตลาดที่ปรับตัวลดลง แต่รายได้เพิ่มขึ้นเล็กน้อย 1%QoQ ทั้งนี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม และกลุ่มการลงทุนอื่น มีสัดส่วนรายได้ร้อยละ 24 ร้อยละ 46 ร้อยละ 18 ร้อยละ 8 และร้อยละ 4 ของรายได้รวมทั้งหมด ตามลำดับ ขณะที่กำไรขั้นต้นลดลง 16%YoY เป็น 1,719.9 ล้านบาท ตามอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าที่ลดลงที่กล่าวไปแล้วข้างต้น แต่กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้น 9%QoQ เนื่องจากอัตราค่าไถ่ขั้นต้นต่อวันของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือเพิ่มขึ้น เป็นผลมาจากค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือ (OPEX) ที่ลดลง และอัตราค่าไถ่ขั้นต้นที่ปรับตัวขึ้นของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร ส่งผลให้อัตราค่าไถ่ขั้นต้นลดลงจากร้อยละ 29 ในไตรมาสที่ 4/2565 เป็นร้อยละ 26 ในไตรมาสที่ 4/2566 แต่เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 24 ในไตรมาสที่ 3/2566 นอกจากนี้ มีรายได้อื่นจำนวน 108.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 25%YoY และ 73%QoQ ส่วนใหญ่มาจากดอกเบี้ยรับจากการบริหารด้านการเงิน ส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้น 26%YoY และ 12%QoQ สาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานที่เพิ่มขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับรายได้ที่เติบโตของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง ส่งผลให้ EBITDA ลดลง 26%YoY แต่เพิ่มขึ้น 13%QoQ เป็น 1,175.9 ล้านบาท ทั้งนี้ มีผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริงสุทธิ จำนวน 669.2 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากผลขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากเงินให้กู้ยืมแก่กิจการที่เกี่ยวข้อง และเงินฝากธนาคารในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากเงินบาทแข็งค่าขึ้นเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตาม ยังมีผลกำไรสุทธิจากรายการพิเศษที่ไม่ได้เกิดขึ้นเป็นประจำ จำนวน 149.4 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากกำไรจากการขายสินทรัพย์ดิจิทัล โดยสรุป TTA รายงานผลขาดทุนสุทธิ จำนวน 2.6 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 4/2566 เนื่องจากมีผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นที่กล่าวไปข้างต้น

ผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจหลัก

กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือมีกำไรอย่างต่อเนื่อง และมีอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ย สูงกว่าอัตราค่าระวางเรือ ชูปราแมกซ์สุทธิอยู่ร้อยละ 27 ในปี 2566

สำหรับปี 2566 รายได้ค่าระวางของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ อยู่ที่ 7,369.6 ล้านบาท ปรับตัวลดลง 47%YoY เนื่องจากค่าระวางเรือของตลาดที่ปรับตัวลงอย่างมีนัยสำคัญ จากค่าระวางเรือที่สูงเป็นพิเศษในปี 2565 และจำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของลดลง ทั้งนี้ ในปี 2566 อัตราค่าระวางเรือชูปราแมกซ์มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 11,240 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ลดลง 49%YoY จากค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 22,152 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในปี 2565 สำหรับการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของเรือเทกองนั้น อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า (TCE) ต่อวัน ถูกใช้เป็นบรรทัดฐาน โดยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยของกลุ่มธุรกิจฯ ปรับตัวลดลง 46%YoY เฉลี่ยที่ 13,612 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในปี 2566 อย่างไรก็ตาม อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยของกลุ่มธุรกิจฯ ยังคงสูงกว่าอัตราค่าระวางเรือชูปราแมกซ์สุทธิที่ 10,678 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน อยู่ร้อยละ 27 โดยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าประกอบด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ จำนวน 13,328 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน และมีกำไรจากเรือเช่า (chartered-in vessel) จำนวน 285 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในปี 2566 อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของลดลง 46%YoY ตามอัตราค่าระวางเรือชูปราแมกซ์ที่ลดลงดังกล่าวมาแล้วข้างต้น อีกทั้ง จำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของลดลงจาก 8,628 วัน ในปี 2565 เป็น 8,513 วัน ในปี 2566 อย่างไรก็ตาม อัตราการใช้ประโยชน์เรือยังคงสูงอย่างต่อเนื่องที่ร้อยละ 100 และมีอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสูงสุดอยู่ที่ 28,023 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในส่วนของเรือเช่า ส่วนใหญ่จะให้บริการให้เช่าเรือตามสัญญาการรับขนส่งสินค้า (Contracts of Affreightment หรือ "COA") ซึ่งปกติจะสำคัญล่วงหน้า ผลการดำเนินงานของเรือเช่าโดยปกติจะได้รับประโยชน์จากอัตราค่าระวางเรือของตลาดที่ปรับตัวลดลง โดยในปีนี้มีกำไรจากเรือเช่าเพิ่มขึ้น 68%YoY ในขณะที่ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือ (OPEX) อยู่ที่ 4,258 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้น 10%YoY สาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายด้านพนักงานที่เพิ่มขึ้น แต่ยังคงอยู่ในระดับต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม⁽¹⁾⁽²⁾ อยู่ร้อยละ 16 ด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าที่ปรับตัวลดลง และ OPEX ที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้อัตราค่าไถ่ขั้นต้นต่อวัน (per-day gross profit margin) ลดลงจากร้อยละ 82 ในปี 2565 เป็นร้อยละ 63 ในปี 2566 ดังนั้น กำไรขั้นต้นเป็น 2,475.2 ล้านบาท ลดลง 59%YoY เช่นเดียวกับ EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ ที่ลดลง 61%YoY เป็น 2,268.3 ล้านบาท ต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้น 19%YoY เป็น 143.8 ล้านบาท เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงจากเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน โดยสรุป กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือรายงานผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 1,528.4 ล้านบาท ลดลง 71%YoY ในปี 2566 ณ สิ้นปี กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของเรือจำนวน 24 ลำ (เรือชูปราแมกซ์จำนวน 22 ลำ และเรืออัลตราแมกซ์จำนวน 2 ลำ) มีระวางบรรทุกเฉลี่ยเท่ากับ 55,913 เดทเวทตัน (DWT) และมีอายุเฉลี่ย 15.7 ปี

ในไตรมาสที่ 4/2566 รายได้ค่าระวางของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ อยู่ที่ 1,590.9 ล้านบาท ปรับตัวลดลง 47%YoY สอดคล้องกับค่าระวางเรือของตลาดที่ปรับตัวลง และคงที่ QoQ ทั้งนี้ อัตราค่าระวางเรือชูปราแมกซ์มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 14,148 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในไตรมาสที่ 4/2566 ซึ่งลดลง 5%YoY เนื่องจากการบรรเทาของความเสี่ยงที่ท่าเรือ แต่เพิ่มขึ้น 41%QoQ จากปริมาณการนำเข้าของจีนที่เพิ่มขึ้น จากการเปิดประเทศของจีนหลังการระบาดของไวรัสโควิด ส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยของกลุ่มธุรกิจฯ ลดลง 28%YoY แต่เพิ่มขึ้น 15%QoQ เฉลี่ยอยู่ที่ 13,914 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ซึ่งยังคงสูงกว่าอัตราค่าระวางเรือชูปราแมกซ์สุทธิที่ 13,441 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน อยู่ร้อยละ 4 โดยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าประกอบด้วยอัตราค่าระวางเรือที่

หมายเหตุ:

⁽¹⁾ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ (OPEX) เฉลี่ยของอุตสาหกรรมค่าระวางเรือชูปราแมกซ์อยู่ที่ 5,052 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน โดยเป็นค่าเฉลี่ยในปี 2566

⁽²⁾ ที่มา Baltic Exchange Operating Expense Index

กลุ่มธุรกิจเป็นเจ้าของ จำนวน 13,929 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ลดลง 28%YoY แต่เพิ่มขึ้น 20%QoQ และขาดทุนจากเรือเช่า (chartered-in vessel) จำนวน 15 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ลดลง 108%YoY และ 103%QoQ อย่างไรก็ตาม อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือยังคงสูงที่ร้อยละ 100 และมีอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสูงสุดอยู่ที่ 25,852 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือ (OPEX) คงที่ YoY และลดลง 14%QoQ ส่วนใหญ่มาจากค่าใช้จ่ายทางเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์และอะไหล่เรือที่ลดลง และยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม⁽¹⁾⁽²⁾ ที่ร้อยละ 25 ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นต่อวัน (per-day gross profit margin) ลดลงจากร้อยละ 77 ในไตรมาสที่ 4/2565 เป็นร้อยละ 66 ในไตรมาสที่ 4/2566 แต่เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 56 ในไตรมาสที่ 3/2566 เช่นเดียวกันกับกำไรขั้นต้นที่ปรับตัวลดลง 42%YoY แต่เพิ่มขึ้น 35%QoQ เป็น 681.0 ล้านบาท ดังนั้น EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ ลดลง 47%YoY แต่เพิ่มขึ้น 31%QoQ เป็น 603.8 ล้านบาท โดยสรุป กลุ่มธุรกิจฯขนส่งทางเรือรายงานผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 393.7 ล้านบาท ลดลง 57%YoY แต่ปรับตัวเพิ่มขึ้น 43%QoQ ในไตรมาสที่ 4/2566

กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง รายงานกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA แข็งแกร่งจำนวน 199.9 ล้านบาท ในปี 2566 โดยมีมูลค่าสัญญาให้บริการที่รอส่งมอบที่สูงเป็นประวัติการณ์ จำนวน 734.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นปี

สำหรับปี 2566 รายได้ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง อยู่ที่ 9,628.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 22%YoY เป็นผลมาจากการดำเนินงานที่ดีขึ้นของเกือบทุกบริการ โดยเฉพาะงานวิศวกรรมใต้ทะเล (subsea-IRM)⁽³⁾ ในส่วนของรายได้จากงานวิศวกรรมใต้ทะเลเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 43%YoY จากการเพิ่มขึ้นของงานจากเรือเช่าระยะสั้น และงานที่ไม่ใช่เรือในโครงการวิศวกรรมใต้ทะเลด้านสำรวจและซ่อมบำรุง นอกจากนี้ มีอัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมใต้ทะเลที่เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 91 ในปี 2566 เมื่อเปรียบเทียบกับร้อยละ 79 ในปี 2565 ในส่วนของรายได้งานรื้อถอน (decommissioning) งานขนส่งและติดตั้ง (Transportation & Installation: T&I) เพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน 28%YoY เนื่องจากการขยายธุรกิจในประเทศไทย และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อย่างไรก็ตาม รายได้จากงานวางสายเคเบิลใต้ทะเลลดลง 24%YoY เนื่องจากงานแล้วเสร็จเมื่อต้นไตรมาสที่ 4/2566 อีกทั้ง เรือได้มีการถูกย้ายไปทำงานในโครงการไม่ใช่เรือ ทั้งนี้ งานโครงการวางสายเคเบิลใต้ทะเลใหม่จะเริ่มดำเนินงานในช่วงต้นปี 2567 ส่วนต้นทุนการบริการเพิ่มขึ้น 16%YoY สอดคล้องกับรายได้ที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นอย่างแข็งแกร่งที่ 57%YoY เป็น 1,825.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากอัตรากำไรขั้นต้นที่เพิ่มขึ้นของงานวิศวกรรมใต้ทะเล และงานรื้อถอน งานขนส่งและติดตั้ง เช่นเดียวกันกับอัตรากำไรขั้นต้นที่เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 15 ในปี 2565 เป็นร้อยละ 19 ในปี 2566 นอกจากนี้ มีส่วนแบ่งกำไรจากการรวมค่าภายใต้กลุ่มธุรกิจฯ จำนวน 135.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 36%YoY ส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้น 35%YoY เพื่อรองรับการขยายการให้บริการและรายได้ที่เพิ่มขึ้น ด้วยเหตุนี้ EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 67%YoY อยู่ที่ 1,368.7 ล้านบาท ทั้งนี้ ต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้น 66%YoY เป็น 196.7 ล้านบาท จากเงินกู้ยืมจาก TTA ที่เพิ่มขึ้น สำหรับใช้หมุนเวียนในงานโครงการใหม่ของกลุ่มธุรกิจฯ โดยสรุป กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งรายงานผลกำไรสุทธิที่แข็งแกร่งจำนวน 345.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 912%YoY และผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 199.9 ล้านบาท ในปี 2566 ซึ่งปรับตัวดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 2,224%YoY ยิ่งไปกว่านั้น กลุ่มธุรกิจฯ มีมูลค่าสัญญาให้บริการที่รอส่งมอบที่สูงเป็นประวัติการณ์ จำนวน 734.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นปี ซึ่งเพิ่มขึ้น 124%YoY

ในไตรมาสที่ 4/2566 รายได้ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง อยู่ที่ 3,014.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 32%YoY ส่วนใหญ่มาจากรายได้ที่เพิ่มขึ้นของงานวิศวกรรมใต้ทะเล (subsea-IRM) และงานรื้อถอน (decommissioning) งานขนส่งและติดตั้ง (Transportation & Installation: T&I) และเพิ่มขึ้นเล็กน้อย 1%QoQ แม้ว่าอัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมใต้ทะเลจะลดลงจากร้อยละ 100 ในไตรมาสที่ 4/2565 และไตรมาสที่ 3/2566 เป็นร้อยละ 67 ในไตรมาสที่ 4/2566 เนื่องจากมีการนำเรือเช่าอู่อ่างตามแผนของเรือวิศวกรรมใต้ทะเล 1 ลำ ต้นทุนการให้บริการเพิ่มขึ้น 37%YoY และ 5%QoQ ส่งผลให้กำไรขั้นต้นเป็น 538.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 14%YoY แต่ลดลง 17%QoQ เนื่องจากอัตรากำไรขั้นต้นที่ลดลงของงานวิศวกรรมใต้ทะเล จากการนำเรือเช่าอู่อ่างที่กล่าวไปข้างต้น เช่นเดียวกันกับอัตรากำไรขั้นต้นที่ลดลงจากร้อยละ 21 ในไตรมาสที่ 4/2565 และร้อยละ 22 ในไตรมาสที่ 3/2566 เป็นร้อยละ 18 ในไตรมาสที่ 4/2566 ส่งผลให้ EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ เป็น 458.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 16%YoY แต่ลดลง 11%QoQ นอกจากนี้ ต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้น 30%YoY และ 12%QoQ เป็น 56.5 ล้านบาท จากเงินกู้ยืมจาก TTA ที่เพิ่มขึ้น สำหรับใช้หมุนเวียนงานโครงการใหม่ของกลุ่มธุรกิจฯ อีกทั้ง มีผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริงสุทธิจำนวน 31.7 ล้านบาท โดยสรุป กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งรายงานผลกำไรสุทธิที่แข็งแกร่ง จำนวน 156.2 ล้านบาท และผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 90.3 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 4/2566 ซึ่งเพิ่มขึ้น 70%YoY

กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรมีกำไรอย่างต่อเนื่องจากปริมาณการขายปุ๋ยที่มีการฟื้นตัว จำนวน 169.3 พันตัน ในปี 2566

สำหรับปี 2566 รายได้ของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร อยู่ที่ 3,778.8 ล้านบาท ลดลง 11%YoY สาเหตุหลักมาจากรายได้จากการขายปุ๋ยที่ลดลง รายได้จากการขายปุ๋ยลดลง 12%YoY เป็นผลมาจากราคาขายปุ๋ยที่ลดลง ในขณะที่ปริมาณการขายปุ๋ยเพิ่มขึ้น 18%YoY อยู่ที่ 169.3 พันตัน ปริมาณการขายปุ๋ยในประเทศคิดเป็นร้อยละ 82 ของปริมาณการขายปุ๋ยทั้งหมด อยู่ที่ 139.1 พันตัน เพิ่มขึ้น 47%YoY เนื่องจากการฟื้นตัวของความต้องการใช้ปุ๋ยในประเทศเวียดนาม จากราคาปุ๋ยที่ลดลง ขณะที่ปริมาณส่งออกปุ๋ยลดลง 38%YoY ส่วนใหญ่มาจากปริมาณส่งออกปุ๋ยไปยังประเทศฟิลิปปินส์ที่ชะลอตัวลง หลังจากจีนกลับมาส่งออกอีกครั้ง ทั้งนี้ หากพิจารณาตามประเภทของปุ๋ย ปริมาณการขายปุ๋ยเชิงเดี่ยว (single fertilizer) เพิ่มขึ้น 66%YoY เป็น 41.6 พันตัน เช่นเดียวกันกับ

หมายเหตุ:

⁽¹⁾ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ (OPEX) เฉลี่ยของอุตสาหกรรมล่าสุดสำหรับเรือขุดปรุแบบขุดอยู่ที่ 5,086 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในไตรมาสที่ 4/2566 ซึ่งเผยแพร่เมื่อเดือนเมษายน 2567

⁽²⁾ ที่มา Baltic Exchange Operating Expense Index

⁽³⁾ Inspection, Repair, and Maintenance (IRM) = งานสำรวจ ซ่อมแซม และซ่อมบำรุง

ปริมาณขายปุ๋ยเชิงผสม (NPK fertilizer) เพิ่มขึ้น 8%YoY เป็น 127.7 พันตัน เนื่องจากการฟื้นตัวของความต้องการใช้ปุ๋ยในประเทศเวียดนามที่กล่าวไปแล้วข้างต้น ในส่วนของรายได้จากผลิตภัณฑ์เคมีเพื่อการเกษตรอื่น (pesticide) ลดลงเล็กน้อย 4%YoY เป็น 285.5 ล้านบาท เนื่องจากราคาขายมีแนวโน้มลดลง อย่างไรก็ตาม รายได้จากการให้บริการจัดการพื้นที่โรงงานเพิ่มขึ้น 9%YoY เป็น 109.5 ล้านบาท จากการขยายอาคารคลังสินค้าเพิ่ม ประกอบกับความต้องการใช้คลังสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น ต้นทุนขายและบริการลดลง 10%YoY สองคล้องกับต้นทุนวัตถุดิบของปุ๋ยที่ลดลง จากแนวโน้มราคาขายปุ๋ยที่ลดลง ขณะที่ต้นทุนเป็นราคาเฉลี่ย ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นลดลงจากร้อยละ 14 ในปี 2565 เป็นร้อยละ 12 ในปี 2566 ด้วยกำไรขั้นต้นที่ลดลง 19%YoY อยู่ที่ 471.9 ล้านบาท ในส่วนของค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารลดลง 27%YoY เนื่องจากค่าใช้จ่ายด้านค่าขนส่งที่ลดลง ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับปริมาณการส่งออกปุ๋ย ดังนั้น EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ เป็น 202.3 ล้านบาท ลดลง 5%YoY ต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้น 61%YoY เป็น 49.8 ล้านบาท จากการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงจากเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน โดยสรุป กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรรายงานผลกำไรสุทธิที่ 58.1 ล้านบาท และผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 39.8 ล้านบาท ลดลง 26%YoY

ในไตรมาสที่ 4/2566 รายได้ของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร อยู่ที่ 1,212.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 11%YoY จากทุกผลิตภัณฑ์และบริการ และเพิ่มขึ้น 1%QoQ รายได้จากการขายปุ๋ยเพิ่มขึ้น 12%YoY แต่ลดลงเล็กน้อย 1%QoQ สอดคล้องปริมาณการขายปุ๋ยที่เพิ่มขึ้น อยู่ที่ 54.4 พันตัน เพิ่มขึ้น 59%YoY เนื่องจากการฟื้นตัวของความต้องการใช้ปุ๋ยในประเทศเวียดนาม จากราคาปุ๋ยที่ลดลง แต่ปริมาณการขายปุ๋ยลดลง 6%QoQ ปริมาณขายปุ๋ยในประเทศคิดเป็นร้อยละ 81 ของปริมาณขายปุ๋ยทั้งหมด อยู่ที่ 44.1 พันตัน เพิ่มขึ้น 54%YoY เนื่องจากการฟื้นตัวของความต้องการใช้ปุ๋ยในประเทศที่กล่าวไปแล้วข้างต้น แต่ลดลง 9%QoQ นอกจากนี้ ปริมาณส่งออกปุ๋ยเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน 83%YoY และ 10%QoQ เป็น 10.3 พันตัน ส่วนใหญ่มาจากปริมาณการส่งออกปุ๋ยไปยังตลาดอื่นๆ นอกแอฟริกา และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีการขยายตัวในไตรมาสที่ 4/2566 ทั้งนี้ หากพิจารณาตามประเภทของปุ๋ย ปริมาณขายปุ๋ยเชิงเดี่ยว (single fertilizer) ซึ่งเป็นการขายในประเทศ เพิ่มขึ้น 138%YoY แต่ลดลง 31%QoQ เป็น 11.2 พันตัน ในขณะที่ ปริมาณขายปุ๋ยเชิงผสม (NPK fertilizer) เพิ่มขึ้น 46%YoY และ 4%QoQ เป็น 43.2 พันตัน เช่นเดียวกับกับรายได้จากการขายผลิตภัณฑ์เคมีเพื่อการเกษตรอื่น (pesticide) เพิ่มขึ้น 8%YoY และ 34%QoQ เป็น 90.1 ล้านบาท อีกทั้ง รายได้จากการให้บริการจัดการพื้นที่โรงงานเพิ่มขึ้น 6%YoY เป็น 27.0 ล้านบาท จากการขยายอาคารคลังสินค้าเพิ่ม แต่ลดลง 4%QoQ ต้นทุนขายและบริการเพิ่มขึ้น 8%YoY แต่ลดลง 4%QoQ ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับปริมาณขายปุ๋ย จากแนวโน้มราคาขายปุ๋ยที่ลดลง กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรสามารถบริหารจัดการสัดส่วนการขายของแต่ละผลิตภัณฑ์ได้ ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นปรับตัวดีขึ้นจากร้อยละ 15 ในไตรมาสที่ 4/2565 และร้อยละ 13 ในไตรมาสที่ 3/2566 เป็นร้อยละ 17 ในไตรมาสที่ 4/2566 ดังนั้น กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้น 32%YoY และ 38%QoQ เป็น 207.8 ล้านบาท ในส่วนของค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารคงที่ YoY แม้ว่าปริมาณการส่งออกปุ๋ยเพิ่มขึ้น แต่ค่าขนส่งลดลง เนื่องจากอัตราค่าระวางเรือปรับลดลง แต่ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้น 22%QoQ สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายด้านค่าขนส่งและการตลาด ส่งผลให้ EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ เพิ่มขึ้น 77%YoY และ 55%QoQ เป็น 110.6 ล้านบาท โดยสรุป กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรรายงานผลกำไรสุทธิในไตรมาสนี้ที่ 59.5 ล้านบาท และผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 40.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 207%YoY และ 73%QoQ

เหตุการณ์/ การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในปี 2566

- ที่ประชุมผู้ถือหุ้นของ TTA มีมติอนุมัติให้ความช่วยเหลือทางการเงินในรูปแบบเงินกู้ยืม จำนวน 12.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ให้แก่บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด มหาชน
- TTA จ่ายเงินปันผล จำนวน 0.22 บาทต่อหุ้น ในเดือนพฤษภาคม 2566
- TTA ออกหุ้นกู้ จำนวน 3,772.5 ล้านบาท ในเดือนมกราคม 2566 รวมถึงชำระคืนเงินกู้/หุ้นกู้ ที่ครบกำหนดชำระในเดือนมีนาคม และกันยายน 2566 จำนวน 716.2 ล้านบาท และ 1,500.0 ล้านบาท ตามลำดับ
- บริษัท ไทแทน แหงเกอร์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ TTA ได้ทำบันทึกข้อตกลงเพื่อซื้อขายเรือบรรทุกน้ำมัน จำนวน 8 ลำ ที่ราคาซื้อ 16.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยเรือบรรทุกน้ำมันจำนวน 7 ลำ ได้ส่งมอบให้กับ TTA แล้ว
- ทริสเตอร์ได้คงอันดับเครดิตองค์กรของ TTA ที่ BBB+ แนวโน้ม stable เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2566
- กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งมีมูลค่างานรอส่งมอบสูงสุดเป็นประวัติการณ์ จำนวน 734.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ณ สิ้นไตรมาส โดยส่วนใหญ่เป็นงานรื้อถอน (decommissioning) งานขนส่งและติดตั้ง (Transportation & Installation: T&I) ในอาเซียน
- ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของ TTA มีมติอนุมัติให้ความช่วยเหลือทางการเงินในรูปแบบเงินกู้ยืม จำนวน 50.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ให้แก่บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด มหาชน
- TTA ได้รับการประกาศเป็นสมาชิกรายชื่อยั่งยืน (ESG Ratings หรือชื่อเดิมคือ Thailand Sustainability Investment (THSI)) ประจำปี 2566 ในกลุ่มบริการ (Services) โดยจัดอยู่ในระดับ "AA"

ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ⁽¹⁾

หน่วย: ล้านบาท	4Q/65	3Q/66	4Q/66	YoY	QoQ	2564	2565	2566	YoY	4Q/65	3Q/66	4Q/66	2564	2565	2566
รายได้รวม	7,121.7	6,567.7	6,641.1	-7%	1%	22,128.1	29,320.6	23,975.5	-18%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	2,994.7	1,590.1	1,590.9	-47%	0.1%	11,718.5	14,016.7	7,369.6	-47%	42%	24%	24%	53%	48%	31%
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	2,285.0	2,996.4	3,014.6	32%	1%	3,605.3	7,905.8	9,628.6	22%	32%	46%	46%	16%	27%	40%
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	1,088.0	1,200.0	1,212.9	11%	1%	3,932.5	4,246.3	3,778.8	-11%	15%	18%	18%	18%	14%	16%
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	481.8	516.9	556.5	16%	8%	1,934.7	1,979.7	2,073.8	5%	7%	8%	8%	9%	7%	8%
กลุ่มการลงทุนอื่น	272.2	264.4	266.1	-2%	1%	937.1	1,172.0	1,124.7	-4%	4%	4%	4%	4%	4%	5%
ต้นทุนขายและให้บริการรวม⁽²⁾	5,076.8	4,992.6	4,921.1	-3%	-1%	15,121.5	20,552.2	18,135.8	-12%	71%	76%	74%	68%	70%	76%
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	1,825.3	1,084.5	909.9	-50%	-16%	6,490.5	8,033.8	4,894.4	-39%	61%	68%	57%	55%	57%	66%
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	1,812.6	2,350.9	2,476.2	37%	5%	3,355.4	6,745.6	7,802.7	16%	79%	78%	82%	93%	85%	81%
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	930.0	1,049.1	1,005.0	8%	-4%	3,440.8	3,663.3	3,306.9	-10%	85%	87%	83%	87%	86%	88%
กลุ่มอาหารและเครื่องดื่ม	296.1	305.6	323.2	9%	6%	1,161.0	1,217.4	1,268.4	4%	61%	59%	58%	60%	61%	61%
กลุ่มการลงทุนอื่น	212.8	202.6	206.9	-3%	2%	673.9	892.1	863.4	-3%	78%	77%	78%	72%	76%	77%
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	2,045.0	1,575.1	1,719.9	-16%	9%	7,006.6	8,768.4	5,839.8	-33%	29%	24%	26%	32%	30%	24%
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	1,169.4	505.6	681.0	-42%	35%	5,228.0	5,983.0	2,475.2	-59%	39%	32%	43%	45%	43%	34%
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	472.5	645.5	538.4	14%	-17%	249.8	1,160.2	1,825.9	57%	21%	22%	18%	7%	15%	19%
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	158.0	150.9	207.8	32%	38%	491.7	583.0	471.9	-19%	15%	13%	17%	13%	14%	12%
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	185.8	211.3	233.3	26%	10%	773.8	762.3	805.4	6%	39%	41%	42%	40%	39%	39%
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	59.4	61.7	59.3	-0.2%	-4%	263.2	279.9	261.3	-7%	22%	23%	22%	28%	24%	23%
EBITDA⁽³⁾	1,585.7	1,044.6	1,175.9	-26%	13%	5,454.7	6,643.2	3,696.3	-44%	22%	16%	18%	25%	23%	15%
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	1,129.8	459.8	603.8	-47%	31%	4,945.2	5,869.7	2,268.3	-61%	38%	29%	38%	42%	42%	31%
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	394.6	512.8	458.9	16%	-11%	(151.8)	817.8	1,368.7	67%	17%	17%	15%	-4%	10%	14%
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	62.3	71.3	110.6	77%	55%	226.2	212.9	202.3	-5%	6%	6%	9%	6%	5%	5%
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	8.8	51.4	55.8	535%	9%	192.7	102.9	138.7	35%	2%	10%	10%	10%	5%	7%
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	(9.9)	(50.7)	(53.1)	-436%	-5%	242.4	(360.1)	(281.6)	22%	-4%	-19%	-20%	26%	-31%	-25%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของ TTA	(194.1)	374.7	(2.6)	99%	-101%	3,858.7	3,269.2	1,216.9	-63%	-3%	6%	-0.04%	17%	11%	5%
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	918.9	275.5	393.7	-57%	43%	4,329.8	5,193.1	1,528.4	-71%	31%	17%	25%	37%	37%	21%
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	53.1	141.7	90.3	70%	-36%	(294.4)	8.6	199.9	2,224%	2%	5%	3%	-8%	0.1%	2%
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	13.3	23.5	40.8	207%	73%	91.3	53.5	39.8	-26%	1%	2%	3%	2%	1%	1%
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	(35.3)	(13.3)	19.8	156%	249%	(22.4)	(86.7)	(58.7)	32%	-7%	-3%	4%	-1%	-4%	-3%
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	(1,144.1)	(52.6)	(547.2)	52%	-940%	(245.8)	(1,899.4)	(492.5)	74%	-420%	-20%	-206%	-26%	-162%	-44%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA⁽⁴⁾	357.5	411.8	(137.4)	-138%	-133%	4,030.0	4,459.1	743.7	-83%	5%	6%	-2%	18%	15%	3%
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	919.5	275.5	394.4	-57%	43%	4,331.4	5,193.7	1,529.1	-71%	31%	17%	25%	37%	37%	21%
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	53.1	141.6	84.8	60%	-40%	(331.7)	7.0	195.3	2,707%	2%	5%	3%	-9%	0.1%	2%
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	13.2	23.5	40.8	209%	73%	91.3	53.3	39.7	-25%	1%	2%	3%	2%	1%	1%
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	(35.3)	(11.8)	(9.5)	73%	19%	(19.1)	(86.1)	(85.3)	1%	-7%	-2%	-2%	-1%	-4%	-4%
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	(592.9)	(17.0)	(647.8)	-9%	-3,704%	(41.9)	(708.9)	(935.0)	-32%	-218%	-6%	-243%	-4%	-60%	-83%
จำนวนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว (ล้านหุ้น)	1,822.5	1,822.5	1,822.5			1,822.5	1,822.5	1,822.5							
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	(0.11)	0.21	(0.00)	99%	-101%	2.12	1.79	0.67	-63%						

หมายเหตุ:

* ส่วนกลางและการตัดรายการระหว่างกัน

(1) ตามที่รวมอยู่ในงบกำไร (ขาดทุน) ของงบการเงินรวมของ TTA

(2) รวมค่าตัดจำหน่ายจากการนำเรือเข้าอู่แห้ง แต่ไม่รวมค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายอื่นๆ

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

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

ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ

	หน่วย	4Q/65	3Q/66	4Q/66	%YoY	%QoQ	12M/64	12M/65	12M/66	%YoY
อัตราแลกเปลี่ยน (1 ดอลลาร์สหรัฐ : บาท)	บาท	36.38	35.17	35.65	-2%	1%	31.98	35.06	34.80	-1%
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ:										
ดัชนี BDI	จุด	1,523	1,194	2,033	33%	70%	2,943	1,934	1,378	-29%
ดัชนี BSI	จุด	1,349	912	1,286	-5%	41%	2,434	2,014	1,022	-49%
อัตราค่าระวางเรือขุปราแมกซ์สุทธิ ⁽¹⁾	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	14,095	9,527	13,441	-5%	41%	25,432	21,045	10,678	-49%
จำนวนวันตามปฏิทิน ⁽²⁾	วัน	2,208	2,208	2,208	0%	0%	8,740	8,760	8,760	0%
จำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของ สามารถทำงานได้ ⁽³⁾	วัน	2,165	2,154	2,137	-1%	-1%	8,394	8,628	8,513	-1%
จำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของ ⁽⁴⁾	วัน	2,165	2,154	2,137	-1%	-1%	8,394	8,628	8,513	-1%
อัตราการใช้ประโยชน์เรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของ ⁽⁵⁾	%	100%	100%	100%	0%	0%	100%	100%	100%	0%
จำนวนวันทำงานของเรือเช่า	วัน	715	449	188	-74%	-58%	5,081	3,033	2,037	-33%
TC (%)	%	42%	55%	61%			53%	41%	52%	
VC/COA (%)	%	58%	45%	39%			47%	59%	48%	
ระวางบรรทุกเฉลี่ย	เดทเวทตัน	55,913	55,913	55,913	0%	0%	55,913	55,913	55,913	0%
จำนวนเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของ ณ วันสิ้นงวด	ลำ	24	24	24	0%	0%	24	24	24	0%
จำนวนเรือเฉลี่ยเทียบเท่า ⁽⁶⁾	ลำ	31.3	28.3	25.3	-19%	-11%	36.9	31.9	28.9	-10%
อายุเฉลี่ยของเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของ	ปี	14.7	15.5	15.7			13.7	14.7	15.7	
ผลการดำเนินงานรายวัน⁽⁷⁾:										
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสูงสุดสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของ	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	32,077	22,191	25,852	-19%	17%	53,755	49,972	28,023	-44%
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า ⁽⁸⁾	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	19,414	12,143	13,914	-28%	15%	23,933	25,036	13,612	-46%
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของ	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	19,237	11,626	13,929	-28%	20%	22,333	24,866	13,328	-46%
กำไร (ขาดทุน) จากเรือเช่า รวมกำไร (ขาดทุน) จากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าของอนุพันธ์	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	177	517	(15)	-108%	-103%	1,599	169	285	68%
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ (OPEX)	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	3,824	4,420	3,817	0%	-14%	3,836	3,879	4,258	10%
ค่าใช้จ่ายที่เป็นเงินสด	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	5,961	6,648	5,969	0%	-10%	5,900	6,063	6,475	7%
ต้นทุนรวม	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	7,736	8,630	7,948	3%	-8%	7,697	7,885	8,346	6%
อัตราส่วนกำไรขั้นต้นต่อวัน ⁽⁹⁾	%	77%	56%	66%			82%	82%	63%	
อัตราส่วน EBITDA ต่อวัน	%	72%	49%	60%			77%	77%	56%	
อัตราส่วนกำไรสุทธิจากการดำเนินงานต่อวัน	%	60%	29%	43%			68%	69%	39%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง:										
อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมใต้ทะเล	%	100%	100%	67%			66%	79%	91%	
อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวางสายเคเบิลใต้ทะเล ⁽¹⁰⁾	%	100%	93%	100%			-	96%	94%	
อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือสนับสนุนงานก่อสร้างนอกชายฝั่ง ⁽¹¹⁾	%	36%	96%	69%			-	27%	60%	
บุคลากรใหม่บริการที่พร้อมมอบ	ล้านดอลลาร์สหรัฐ	321	697	734	129%	5%	292	321	734	129%
กลุ่มธุรกิจเคมิคัลเพื่อการเกษตร:										
ปริมาณขายปุ๋ยรวม	พันตัน	34.3	57.6	54.4	59%	-6%	224.2	143.3	169.3	18%
ปริมาณขายปุ๋ยจำแนกตามภูมิภาค										
- ในประเทศ (เวียดนาม)	พันตัน	28.7	48.3	44.1	54%	-9%	184.0	94.4	139.1	47%
- ต่างประเทศ	พันตัน	5.6	9.3	10.3	83%	10%	40.1	48.9	30.2	-38%
ปริมาณขายปุ๋ยจำแนกตามประเภทสินค้า										
- ปุ๋ยเชิงผสม (NPK fertilizer)	พันตัน	29.5	41.3	43.2	46%	4%	147.9	118.2	127.7	8%
- ปุ๋ยเชิงเดี่ยว (single fertilizer)	พันตัน	4.7	16.3	11.2	138%	-31%	76.2	25.1	41.6	66%
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม:										
จำนวนสาขาของพิซซ่า ฮัท (Pizza Hut)	สาขา	193	185	185	-4%	0%	177	193	185	-4%
จำนวนสาขาของทาคโด้ เบลล์ (Taco Bell)	สาขา	12	18	25	108%	39%	11	12	25	108%

หมายเหตุ:

⁽¹⁾ อัตราค่าระวางเรือขุปราแมกซ์สุทธิที่ค่าคอมมิชชั่น อ้างอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 52,000 เดทเวทตัน สำหรับระยะเวลาของไตรมาสที่ 4/2561 และเปลี่ยนมาอ้างอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวทตัน ตั้งแต่ไตรมาสที่ 1/2562 เป็นต้นไป

⁽²⁾ จำนวนวันตามปฏิทิน คือ จำนวนวันตามปฏิทินทั้งหมดของเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของในช่วงเวลานั้น รวมถึงจำนวนวันที่เรือไม่ได้ทำงานเนื่องจากอยู่ระหว่างการซ่อมแซม การเข้าอู่แห้ง (dry docking) หรือการตรวจเรือแบบ special survey หรือ intermediate survey ตามแผน

⁽³⁾ จำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้ คือ จำนวนวันตามปฏิทิน⁽¹⁾ หักด้วยจำนวนวันที่เรือไม่ได้ทำงานเนื่องจากอยู่ระหว่างการซ่อมแซม การเข้าอู่แห้ง (dry docking) หรือการตรวจเรือแบบ special survey หรือ intermediate survey ตามแผน

⁽⁴⁾ จำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของ คือ จำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้⁽²⁾ หักด้วยจำนวนวันที่เรือไม่ได้ทำงานเนื่องจากการหยุดออกแผนระวางการให้บริการ

⁽⁵⁾ อัตราการใช้ประโยชน์เรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของ คือ ร้อยละของจำนวนวันที่เรือสร้างรายได้ โดยคำนวณจากจำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของ⁽³⁾ หารด้วยจำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้⁽²⁾ ในช่วงเวลานั้น

⁽⁶⁾ จำนวนเรือเฉลี่ยเทียบเท่า คือ จำนวนเรือที่ให้บริการในช่วงเวลานั้น โดยคำนวณจากจำนวนวันทำงานทั้งหมดของเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของและเรือเช่า หารด้วยจำนวนวันตามปฏิทิน ในช่วงเวลานั้น

⁽⁷⁾ ผลการดำเนินงานรายวันอ้างอิงจากจำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้

⁽⁸⁾ อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า ประกอบด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของ และกำไร (ขาดทุน) จากเรือเช่า รวมกำไร (ขาดทุน) สุทธิที่เกิดขึ้นจริงจากการบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมัน

⁽⁹⁾ อัตราส่วนกำไรขั้นต้นต่อวัน = (อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า⁽⁸⁾ - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ - ค่าใช้จ่ายในการเข้าอู่แห้ง/อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า⁽⁸⁾)

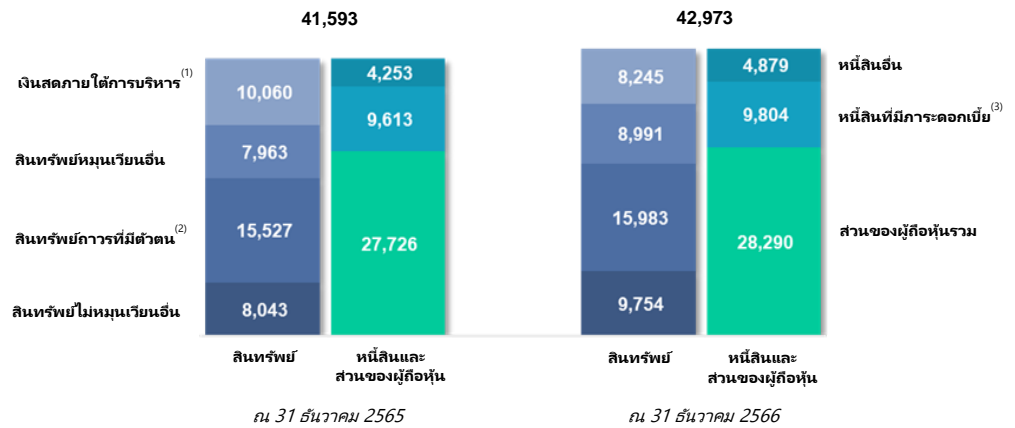
TC Rate = อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า BDI = ดัชนีค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งแรก

TC Rate = อัตราค่าระวางเรือ BSI = ดัชนีค่าระวางเรือขุปราแมกซ์

⁽¹⁰⁾ การรื้อถอนใหม่ภายใต้การถือหุ้นร้อยละ 50 ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งชื่อเรือสนับสนุนงานวางสายเคเบิลใต้ทะเลในไตรมาสที่ 4/2564

⁽¹¹⁾ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง ใต้ชื่อเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของ จำนวน 1 ลำ ในไตรมาสที่ 4/2564 และได้เช่าเรือระยะยาว จำนวน 1 ลำ ในไตรมาสที่ 1/2565

ฐานะทางการเงิน



1) สินทรัพย์

ฐานะการเงินแข็งแกร่งอย่างต่อเนื่อง ด้วยเงินสดภายใต้การบริหาร จำนวน 8.2 พันล้านบาท และมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ในระดับต่ำที่ 0.35 เท่า

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 TTA มีสินทรัพย์รวมเท่ากับ 42,973.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,380.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 จากสิ้นปี 2565 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ดิจิทัล ลูกหนี้การค้า สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น และที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ โดยสินทรัพย์ดิจิทัลเพิ่มขึ้น 1,246.5 ล้านบาท หรือร้อยละ 82 เป็น 2,767.8 ล้านบาท จากการลงทุนเพิ่มในสินทรัพย์ดิจิทัลในปี 2566 และการปรับมูลค่าของสินทรัพย์ดิจิทัลตามมูลค่าทางตลาดที่เพิ่มสูงขึ้น ในส่วนของลูกค้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้น 1,218.8 ล้านบาท หรือร้อยละ 34 เป็น 4,829.7 ล้านบาท สอดคล้องกับรายได้ที่เพิ่มขึ้นของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง เช่นเดียวกับกับสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 597.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 83 เป็น 1,318.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการลงทุนเพิ่มในหุ้นของ บริษัท แวลูรา เอ็นเนอร์ยี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทผู้ผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ไต้หวัน ประเทศแคนาดา นอกจากนี้ ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์เพิ่มขึ้น 468.5 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 เป็น 15,819.8 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการเข้าซื้อเรือบรรทุกปิโตรเลียม การนำเรือเข้าอู่แห่งของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ และกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง และการก่อสร้างคลังสินค้าใหม่ของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร อย่างไรก็ตาม เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง จำนวน 1,362.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 16 เป็น 7,068.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการลงทุนเพิ่มในสินทรัพย์การที่มีตัวตน นอกจากนี้ มีการชำระเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน ส่วนสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นลดลง 453.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 28 เป็น 1,176.6 ล้านบาท จากการขายเงินลงทุนระยะสั้น ส่วนสินค้าคงเหลือลดลง 320.5 ล้านบาทหรือร้อยละ 28 เป็น 821.9 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากสินค้าคงเหลือที่ลดลงของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร ตามปริมาณการขายปุ๋ยที่เพิ่มขึ้น และราคาปุ๋ยที่ลดลง

2) หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 หนี้สินรวมเท่ากับ 14,683.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 816.5 ล้านบาท หรือร้อยละ 6 จากสิ้นปี 2565 สาเหตุหลักมาจากการออกหุ้นกู้ และการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายค้างจ่าย โดยหุ้นกู้เพิ่มขึ้น 1,539.7 ล้านบาท หรือร้อยละ 37 เป็น 5,731.5 ล้านบาท จากการออกหุ้นกู้ใหม่ จำนวน 3,772.5 ล้านบาท สุทธิกับการชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนด จำนวน 2,216.2 ล้านบาท ส่วนค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้น 483.1 ล้านบาท หรือร้อยละ 39 เป็น 1,716.2 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากจำนวนงานที่เพิ่มขึ้นของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง ซึ่งสอดคล้องกับมูลค่าสัญญาให้บริการที่รอส่งมอบที่สูงขึ้น ขณะที่เงินกู้ยืมระยะยาวลดลง 1,021.8 ล้านบาท หรือร้อยละ 30 เป็น 2,365.5 ล้านบาท จากชำระเงินกู้ตามกำหนด เช่นเดียวกับกับเงินเบิกเกินบัญชีธนาคารและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินที่ลดลง จำนวน 184.8 ล้านบาท หรือร้อยละ 25 เป็น 548.7 ล้านบาท จากการลดลงของเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรสำหรับหมุนเวียนในธุรกิจ ซึ่งสอดคล้องกับควาวิตถิบของปุ๋ยที่ลดลง ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมเพิ่มขึ้น จำนวน 563.8 ล้านบาท หรือร้อยละ 2 จากสิ้นปี 2565 เป็น 28,289.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากกำไรสุทธิในปีนี้ ซึ่งถูกหักออกบางส่วนด้วยการจ่ายปันผล จำนวน 400.9 ล้านบาท

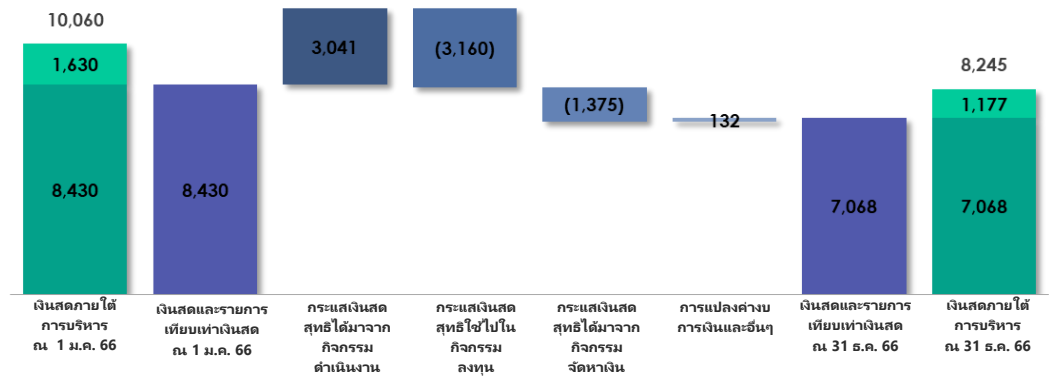
หมายเหตุ:

(1) เงินสด รายการเทียบเท่าเงินสด และสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น

(2) ที่ดิน อาคาร อุปกรณ์ และอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

(3) รวมหนี้สินตามสัญญาเช่า

กระแสเงินสด



กระแสเงินสดสุทธิที่ได้มาจากกิจกรรมการดำเนินงานจำนวน 3,040.8 ล้านบาท ในปี 2566

1) กระแสเงินสด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 TTA มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 7,068.0 ล้านบาท ลดลงจำนวน 1,362.3 ล้านบาท จากต้นปี โดยในปี 2566 มีกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมการดำเนินงาน จำนวน 3,040.8 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นของทุกกลุ่มธุรกิจ โดยเฉพาะกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง และกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร ในขณะที่ TTA มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมการลงทุน จำนวน 3,160.0 ล้านบาท จากการได้มาซึ่งที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ส่วนใหญ่มาจากการซื้อเรือบรรทุกปิโตรเลียม การนำเรือเข้าอู่แห่งของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ และกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง และการก่อสร้างคลังสินค้าใหม่ของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร จำนวน 2,362.0 ล้านบาท การลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น จำนวน 907.6 ล้านบาท และการลงทุนในสินทรัพย์ดิจิทัล จำนวน 665.3 ล้านบาท นอกจากนี้ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน จำนวน 1,374.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่เพื่อชำระคืนหุ้นที่ครบกำหนดจำนวน 2,216.2 ล้านบาท การชำระคืนเงินกู้ระยะสั้น เงินกู้ยืมระยะยาว และหนี้สินตามสัญญาเช่า จำนวน 1,825.9 ล้านบาท จ่ายต้นทุนทางการเงินจำนวน 650.0 ล้านบาท และจ่ายปันผล จำนวน 410.5 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม มีการออกหุ้นกู้ใหม่ จำนวน 3,734.3 ล้านบาท ในปี 2566 ดังนั้น เมื่อรวมผลกระทบจากการแปลงค่าทางการเงินของธุรกิจที่ดำเนินงานในต่างประเทศ และอัตราแลกเปลี่ยน จำนวน 131.8 ล้านบาท ทำให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดสุทธิลดลง 1,362.3 ล้านบาท ในปี 2566

2) สภาพคล่อง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 TTA มีเงินสดภายใต้การบริหาร จำนวน 8,244.5 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยเงินสด รายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 7,068.0 ล้านบาท และสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น จำนวน 1,176.6 ล้านบาท นอกจากนี้ โครงสร้างเงินทุนยังคงแข็งแกร่ง ซึ่งเห็นได้จากอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ในระดับต่ำที่ 0.35 เท่า และมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น⁽¹⁾ ที่ 0.01 เท่า ซึ่งสะท้อนถึงการมีเงินสดภายใต้การบริหารเพียงพอต่อการชำระหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย ขณะที่ มีอัตราส่วนสภาพคล่องอยู่ที่ 2.50 เท่า ซึ่งอัตราส่วนสภาพคล่องที่มากกว่า 1 เท่า สะท้อนถึงสภาพคล่องที่เพียงพอ โดย TTA ได้ดำรงระดับเงินสดภายใต้การบริหารและโครงสร้างเงินทุนให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ตลอดจนมีการสร้างและรักษาความสัมพันธ์กับสถาบันการเงิน เพื่อรักษาสภาพคล่องและเงินทุนให้เพียงพอสำหรับกรดำเนินงานธุรกิจและการลงทุนในอนาคต ตลอดจนการชำระหนี้ต่างๆ

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

อัตราส่วนทางการเงิน - งบการเงินรวม	หน่วย	4Q/65	3Q/66	4Q/66	2564	2565	2566
อัตราค่าไรซ์ขึ้นต้น	ร้อยละ	28.7	24.0	25.9	31.7	29.9	24.4
อัตราส่วน EBITDA ต่อรายได้	ร้อยละ	22.3	15.9	17.7	24.7	22.7	15.4
อัตราค่าไรสุทธิ (ส่วนที่เป็นของ TTA)	ร้อยละ	(2.7)	5.7	(0.0)	17.4	11.1	5.1
อัตราค่าไรสุทธิ	ร้อยละ	(2.2)	7.3	1.1	16.7	11.1	5.5
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์รวม*	ร้อยละ	8.1	2.4	3.1	10.5	8.1	3.1
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น* (ส่วนที่เป็นของ TTA)	ร้อยละ	14.3	3.9	4.9	20.6	14.3	4.9
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	2.13	2.66	2.50	2.83	2.13	2.50
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	0.50	0.51	0.52	0.60	0.50	0.52
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	0.35	0.34	0.35	0.44	0.35	0.35
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ^{(1) (2)}	เท่า	(0.06)	(0.03)	0.01	(0.04)	(0.06)	0.01

หมายเหตุ:

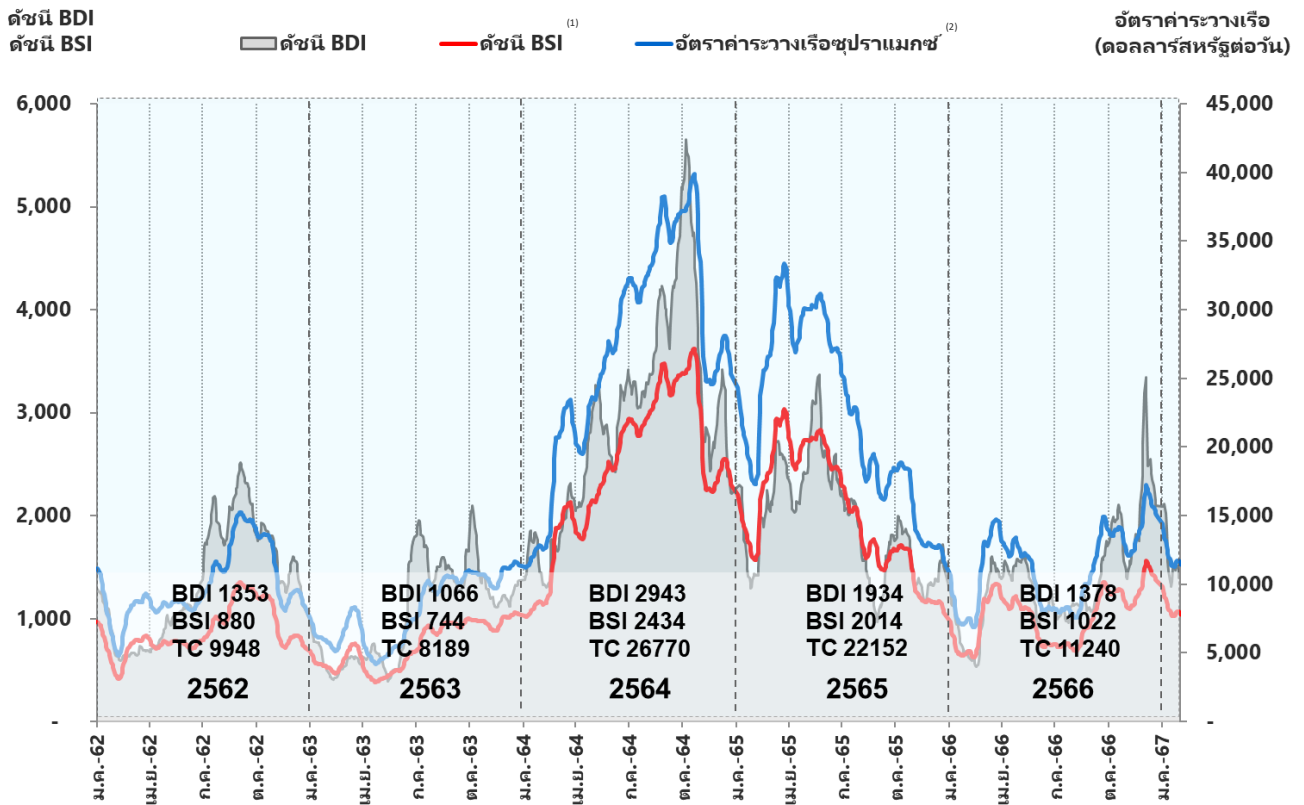
⁽¹⁾ ตามข้อกำหนดสิทธิของหุ้นกู้ของบริษัทฯ สำหรับหุ้นกู้ TTA252A TTA265A TTA260A TTA281A TTA278A และ TTA262A ซึ่งต้องดำรงอัตราส่วนไม่เกิน 2.0 เท่า

⁽²⁾ อัตราส่วนที่ติดลบแสดงถึงการมีเงินสดภายใต้การบริหารมากกว่าหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย

อัตราค่าไรรันเดิน	= ค่าไรรันเดิน (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย)/ รายได้จากการขายและการให้บริการ
อัตราส่วน EBITDA ต่อรายได้	= EBITDA/ รายได้จากการขายและการให้บริการ
อัตราค่าไรรสุทธิ (ส่วนที่เป็นของ TTA)	= ค่าไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่/ รายได้จากการขายและการให้บริการ
อัตราค่าไรรสุทธิ	= ค่าไร (ขาดทุน) สุทธิ/ รายได้จากการขายและการให้บริการ
อัตราส่วนผลตอบแทนจากสินทรัพย์รวม	= ค่าไร (ขาดทุน) สุทธิ/ สินทรัพย์รวมเฉลี่ย
อัตราส่วนผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ส่วนที่เป็นของ TTA)	= ค่าไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่/ รวมส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่เฉลี่ย
อัตราส่วนสภาพคล่อง	= สินทรัพย์หมุนเวียน/ หนี้สินหมุนเวียน
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	= รวมหนี้สิน/ รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	= (หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยรวมหนี้สินตามสัญญาเช่า)/ รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	= (หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยไม่รวมหนี้สินตามสัญญาเช่า - สินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด - สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น)/ รวมส่วนของผู้ถือหุ้น

แนวโน้มอุตสาหกรรม: ธุรกิจขนส่งทางเรือ

ดัชนีเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง



ในปี 2566 ดัชนีชุปราแมกซ์ (BSI) มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 1,022 จุด ลดลงจากค่าเฉลี่ย 2,014 จุด ในปี 2565 เนื่องจากการบรรเทาความแออัดของท่าเรือ และการเติบโตของกองเรือสะสมในปีที่ผ่านมา ซึ่งขัดแย้งกับการฟื้นตัวของราคาสินค้าแห่งเทกอง ตลาดการค้าสินค้าแห่งเทกองได้ปรับตัวเข้าสู่ภาวะปกติ จากระดับที่สูงเป็นพิเศษในปี 2565 โดยปี 2566 อัตราค่าระวางเรือชุปราแมกซ์มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 11,240 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน และทำสถิติสูงสุดที่ 17,213 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในช่วงกลางเดือนธันวาคม สำหรับปี 2566 Clarkson Research ได้ประมาณการการเติบโตของการค้าสินค้าแห่งเทกองที่ร้อยละ 3.7 ในหน่วยตัน หรือร้อยละ 4.4 ในหน่วยตันไมล์ และการขยายกองเรือคาดว่าจะขยายตัวที่ร้อยละ 3.0 ในหน่วยเดเวทตัน (DWT) การเติบโตของการค้าสินค้าแห่งเทกองได้รับแรงสนับสนุนหลักจากการนำเข้าสินค้าของจีนที่เพิ่มขึ้น และการเปลี่ยนแปลงเส้นทางการค้า (รวมผลกระทบที่เกิดขึ้นจากความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย-ยูเครน) ซึ่งส่งผลให้รายได้จากการขนส่งโดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจากการขนส่งสินค้าโภคภัณฑ์หลายประเภท นอกจากนี้ การค้าถ่านหินมีการฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่ง (ร้อยละ +6.5) ด้วยแรงสนับสนุนจากการนำเข้าถ่านหินที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงให้ความร้อน (thermal coal) ของจีน และความต้องการถ่านหินที่ใช้ในการถลุงเหล็ก (coking coal) การผลิตเหล็กในเอเชีย เช่นเดียวกันกับการค้าแร่เหล็กที่เติบโต (ร้อยละ +4.8) จากความต้องการแร่เหล็กที่เพิ่มขึ้นของจีนจากภาคโครงสร้างพื้นฐาน ในส่วนของการค้าเมล็ดธัญพืชคาดว่าจะเติบโต (ร้อยละ +1.0) เนื่องจากการส่งออกของยูเครนมีการฟื้นตัวขึ้นตั้งแต่ช่วงปลายปี 2565 นอกจากนี้ การค้าสินค้าแห่งเทกองย่อย (minor bulk) คาดว่าจะเพิ่มขึ้น (ร้อยละ +2.0) โดยได้รับแรงสนับสนุนหลักจากการส่งออกโลหะและแร่เหล็ก ในขณะที่ การขยายกองเรือคาดว่าจะฟื้นตัวได้ในระดับปานกลาง (ร้อยละ +3.0) โดยมียอดส่งต่อเรือที่ร้อยละ 9 ของปริมาณกองเรือทั่วโลกทั้งหมด (ใกล้เคียงกับระดับต่ำสุดในรอบ 30 ปีที่ผ่านมา) และความเร็วในการเดินเรือที่ลดลงจากภาวะเบียดดันการปล่อยมลพิษใหม่ เช่น EEXI และ CII สำหรับปี 2567 คาดการณ์การเติบโตของการค้าสินค้าแห่งเทกองที่ร้อยละ 1.0 ในหน่วยตัน หรือร้อยละ 1.6 ในหน่วยตัน-ไมล์ ขณะที่การขยายกองเรือคาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 2.3 ในหน่วยเดเวทตัน (DWT) ในส่วนของการค้าถ่านหินทั่วโลกยังคงมีความไม่แน่นอน และการขยายกำลังการผลิต

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) อัตราค่าระวางเรือชุปราแมกซ์อ้างอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 52,000 เดเวทตัน จนถึงไตรมาสที่ 4/2561 และเปลี่ยนมาอ้างอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดเวทตัน ตั้งแต่นั้นเป็นต้นไป เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบขนาดของเรือของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือได้

ของพลังงานทดแทนคาดว่าจะสร้างความกดดันต่อความต้องการถ่านหิน จึงคาดว่าราคาค่าถ่านหินจะลดลง (ร้อยละ -1.0%) การค้าแร่เหล็กทั่วโลกคาดว่าจะลดลงเล็กน้อย (ร้อยละ -0.5) สาเหตุหลักมาจากการนำเข้าเหล็กที่น้อยลงของจีน เนื่องจากสถานการณ์ความกดดันภาคอสังหาริมทรัพย์ในจีน และนโยบายการจำกัดการผลิตเหล็กของรัฐบาลจีน ในขณะที่การค้าแร่ลิกไนต์คาดว่าจะเติบโต (ร้อยละ +1.9) โดยมีแรงสนับสนุนจากความต้องการอาหารที่เพิ่มขึ้นในภูมิภาคสำคัญ และการส่งออกที่ฟื้นตัวของสหรัฐอเมริกา แต่ยังคงมีความไม่แน่นอนในการขนส่งสินค้าระหว่างยุโรปและเอเชีย จากสถานการณ์ความขัดแย้งในทะเลแดง ในส่วนของปริมาณการค้าสินค้าหกองย่อย (minor bulk) คาดว่า จะเพิ่มขึ้น (ร้อยละ +3.0) จากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจมหภาค ทั้งนี้ ปัจจุบัน การนำเข้าสินค้าแห้งหกองได้รับผลกระทบจากความขัดแย้งในทะเลแดง และคาดว่าความต้องการขนส่งสินค้าแห้งหกองจะกลับสู่ภาวะปกติหลังจากความขัดแย้งสิ้นสุดลง ขณะที่แนวโน้มการขยายกองเรือยังคงอยู่ในระดับปานกลาง โดยยังมียอดสั่งต่อเรือคงที่ รวมถึงผลกระทบจากกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมใหม่ที่กำลังเข้าบังคับ ส่วนแนวโน้มในอนาคตสำหรับปี 2568 ได้คาดการณ์การเติบโตของการค้าสินค้าแห้งหกองที่ร้อยละ 1.5 ในหน่วยตัน หรือร้อยละ 1.6 ในหน่วยตันไมล์ (คาดการณ์สถานการณ์ในทะเลแดงได้คลี่คลาย) ในขณะเดียวกัน การขยายกองเรือคาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 1.1 ในหน่วยเดเดเวทตัน (DWT) เนื่องจากปริมาณคำสั่งต่อเรือที่ต่ำ และผลกระทบจากกฎระเบียบด้านการปล่อยมลพิษใหม่

ที่มา: Clarksons Research เดือนมกราคม 2567

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

การพัฒนาอย่างยั่งยืน

TTA ได้ให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี ความโปร่งใสในการดำเนินธุรกิจ และการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการเพื่อทบทวน กำกับดูแล และติดตามผลของนโยบายการกำกับดูแลกิจการ รวมถึงการปฏิบัติให้อยู่ในกรอบของจริยธรรม
- การแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาอย่างยั่งยืนเพื่อกำกับดูแลการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อให้มั่นใจว่าการพัฒนาที่ยั่งยืนจะดำเนินการอย่างทั่วถึง องค์กร และดำเนินการตามกรอบการพัฒนาที่ยั่งยืนซึ่งครอบคลุมความรับผิดชอบของคณะกรรมการพัฒนาอย่างยั่งยืน รวมถึงการกำหนดนโยบาย กำหนดกลยุทธ์ และดำเนินการพัฒนาที่ยั่งยืนตาม การดำเนินธุรกิจทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม
- การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอแนะและเสนอข้อบุคคลเพื่อเข้ารับพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัท สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี
- การได้รับรองเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (CAC)
- TTA ได้รับการประกาศเป็นสมาชิกรายชื่อยั่งยืน (ESG Ratings หรือชื่อเดิมคือ Thailand Sustainability Investment (THSI)) ประจำปี 2566 ในกลุ่มบริการ (Services) โดยจัดอยู่ในระดับ "AA"
- TTA ได้รับการจัดอันดับบริษัทจดทะเบียนที่มีการกำกับดูแลกิจการในเกณฑ์ "ดีเลิศ" หรือ 5 ดาว ติดต่อกันเป็นปีที่ 5

โครงการ/กิจกรรมด้านสังคม

แอปพลิเคชัน "Buddy Thai" ช่วยเยาวชนที่โดนกลั่นแกล้ง: TTA ได้เป็นผู้พัฒนาแอปพลิเคชัน "Buddy Thai" เพื่อเป็นแพลตฟอร์มสำหรับช่วยเหลือเด็กและเยาวชนที่โดนคุกคามในสังคม โดยได้ร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐจัดกิจกรรม "Buddy Thai โดนบูลลี่ มหาบดดี" ภายใต้โครงการ "CYC Plus รู้รักในวัยเรียน" เพื่อต้องการสร้างความตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกันการกระทำความรุนแรง และสำหรับแบ่งปันข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการป้องกันตนเองและการช่วยเหลือผู้อื่น โดยผ่านการอบรมและการสร้างสื่อประชาสัมพันธ์ที่จะช่วยพัฒนาเด็กและเยาวชนให้รู้เท่าทันถึงปัญหาสังคม สิ่งแวดล้อม และวัฒนธรรม ที่อาจส่งผลเสียต่อสุขภาพกายและสุขภาพใจได้ การปลูกจิตสำนึกและแรงจูงใจให้เด็กและเยาวชนตระหนักถึงเรื่องพฤติกรรมคุกคาม การรู้เท่าทันอารมณ์ และการป้องกันการกระทำความรุนแรงในทกมิติ รวมถึงส่งเสริมให้เด็กและเยาวชนมีความรู้ความเข้าใจ และรู้จักช่องทางขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานต่างๆ เมื่อต้องรับมือกับสถานการณ์การถูกคุกคามผ่านการใช้งานแอปพลิเคชัน "BuddyThai"

โครงการ/กิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อม

แผนลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์: กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือกำหนดแผนการลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ตามมาตรฐานขององค์กรเดินเรือระหว่างประเทศ (International Marine Organization: IMO) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2566 เป็นต้นไป ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับดัชนีประสิทธิภาพพลังงานของเรือ (Energy Efficiency Existing Ship Index: EEXI) และดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอน (Carbon Intensity Indicator: CII) ได้ถูกนำมาใช้เพื่อควบคุมมลพิษทางอากาศ ปัจจุบันกองเรือของกลุ่มธุรกิจฯ ได้มีการดำเนินการปรับปรุงด้านเทคนิคเพื่อลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพื่อให้มีมาตรฐานเหมาะสมกับกำลังเครื่องยนต์และความเร็วของเรือ โดยปัจจุบันกองเรือทั้งหมดของกลุ่มธุรกิจฯ ได้ผ่านเกณฑ์มาตรฐานดัชนี EEXI ที่กำหนด โดยในจำนวนเรือทั้งหมด 24 ลำ มีเรือจำนวน 8 ลำที่สามารถแล่นได้โดยใช้ความเร็วสูงสุดตามคุณลักษณะของเรือ และเรือที่เหลืออีก 16 ลำแล่นโดยใช้ความเร็วตาม EPL (Engine Power Limitation) ที่กำหนด ในส่วนของดัชนี CII กองเรือของกลุ่มธุรกิจฯ ได้รับการจัดอันดับคะแนนผ่านตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด คือ อยู่ในระดับ A ถึง C โดยในปีนี้กลุ่มธุรกิจฯ ประสบความสำเร็จในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จาก 340,487 ตันคาร์บอน (tCO₂) ในปี 2565 เป็น 303,009 ตันคาร์บอน (tCO₂) ซึ่งลดลงร้อยละ 11 ซึ่งมากกว่าเป้าหมายที่กลุ่มธุรกิจฯ ไว้ที่ร้อยละ 2 ทั้งนี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือยังคงมุ่งมั่นในการรักษามาตรฐาน และพัฒนาประสิทธิภาพทางเทคนิคของกองเรือ เพื่อให้บริการแก่ลูกค้าเป็นไปได้อย่างดีและมีประสิทธิภาพสูงสุด

โครงการ/กิจกรรมด้านเศรษฐกิจ

พิชชา อีท นาร์มอเตอร์ไฮสไฟฟ้ามาใช้สำหรับการส่งอาหาร: พิชชา อีท ได้สร้างมาตรฐานใหม่ให้กับวงการฟู้ดเดลิเวอรี ด้วยการรวมพลังกลุ่มไรเดอร์ พิชชา อีท ใช้ "รถมอเตอร์ไฮสไฟฟ้า" จัดส่งอาหารให้แก่ลูกค้า ภายใต้แนวคิด 'Eco-friendly Delivery' ที่ช่วยสนับสนุนแนวคิดจิตสำนึก "รักษ์โลก ใส่ใจใช้พลังงานสะอาด และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม" นับว่าเป็นการนำร่องใช้เทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า (EV) เพื่อช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่ชั้นบรรยากาศ และช่วยลดก๊าซเรือนกระจก โดย พิชชา อีท ได้เลือกใช้รถมอเตอร์ไฮสไฟฟ้าแบรนด์ P80 Go ที่ได้รับการออกแบบให้เหมาะกับการใช้งานของกลุ่มไรเดอร์ ทั้งเรื่องสมรรถนะของรถ ความเร็ว และความแรงของรถ โดยสามารถทำความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็นการช่วยลดภาระของกลุ่มไรเดอร์ในสถานการณ์ที่ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาสูงขึ้น

สำหรับข้อมูลเพิ่มเติม:

งบการเงิน



[โปรดสแกน QR Code หรือคลิกที่นี่](#)

การกำกับดูแลกิจการ



[โปรดสแกน QR Code หรือคลิกที่นี่](#)

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซ์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

นายเฉลิมชัย มหากิจศิริ

กรรมการผู้จัดการใหญ่และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

นายคทาร์ฐ์ สุขแสง

ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่และประธานเจ้าหน้าที่การเงิน