

เรียน: กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย  
 เรื่อง: คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการประจำไตรมาสที่ 1/2567

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

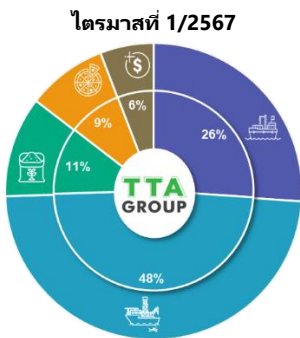
**ผลการดำเนินงานในภาพรวม**



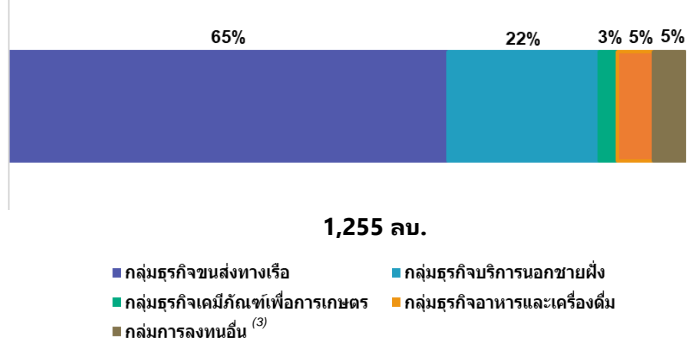
**TTA รายงานผลกำไรสุทธิที่แข็งแกร่ง จำนวน 1,116.0 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 1/2567 ส่วนใหญ่มาจากกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ**

ในไตรมาสที่ 1/2567 TTA มีรายได้ จำนวน 6,523.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 37%YoY ส่วนใหญ่มาจากรายได้ที่เพิ่มขึ้นของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง และกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร แต่รายได้ลดลงเล็กน้อย 2%QoQ จากรายได้จากการขายปุ๋ยที่ลดลงของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร ทั้งนี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม และกลุ่มการลงทุนอื่น มีสัดส่วนรายได้ร้อยละ 26 ร้อยละ 48 ร้อยละ 11 ร้อยละ 9 และร้อยละ 6 ของรายได้รวม ตามลำดับ ต้นทุนขายและการให้บริการรวม<sup>(1)</sup> เพิ่มขึ้น 30%YoY เป็น 4,765.4 ล้านบาท ตามรายได้ที่เพิ่มขึ้น แต่ลดลง 3%QoQ ส่งผลให้กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้น 61%YoY และ 2%QoQ เป็น 1,757.7 ล้านบาท เช่นเดียวกันกับอัตรากำไรขั้นต้นที่เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 23 ในไตรมาสที่ 1/2566 และร้อยละ 26 ในไตรมาสที่ 4/2566 เป็นร้อยละ 27 ในไตรมาสที่ 1/2567 เนื่องจากอัตรากำไรขั้นต้นที่ปรับตัวขึ้นของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ เป็นผลมาจากอัตรากำไรที่เพิ่มขึ้นของเรือเทียบท่าเฉลี่ย<sup>(2)</sup> ที่สูงขึ้น อีกทั้งมีผลกำไรจากการลงทุนที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริงสุทธิ จำนวน 68.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากกำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากการเพิ่มขึ้นของมูลค่าหลักทรัพย์เพื่อการลงทุน ส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้น 14%YoY สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน และค่าใช้จ่ายด้านค่าขนส่งของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร แต่ลดลง 7%QoQ ส่งผลให้ EBITDA เพิ่มขึ้น 112%YoY และ 7%QoQ เป็น 1,255.2 ล้านบาท ต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้น 3%YoY และ 20%QoQ เป็น 185.1 ล้านบาท จากการออกหุ้นกู้ จำนวน 3,500.0 ล้านบาท ในเดือนกุมภาพันธ์ 2567 นอกจากนี้ มีผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริงสุทธิ จำนวน 624.2 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากกำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากเงินกู้ยืมแก่กิจการที่เกี่ยวข้อง และการลงทุนระยะสั้นในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากเงินดอลลาร์สหรัฐแข็งค่าขึ้นเมื่อเทียบกับเงินบาท ในไตรมาสนี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือมีอัตรากำไรที่เทียบกับเรือเทียบท่าเฉลี่ยที่ 15,932 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้น 16%YoY และ 14%QoQ โดยมีกำไรที่ต่ำกว่าเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของและเรือเช่า ส่วนกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งยังคงทำกำไรสุทธิส่วนของ TTA ได้อย่างต่อเนื่อง และมีมูลค่างานให้บริการที่รอส่งมอบที่แข็งแกร่ง จำนวน 734.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นไตรมาส นอกจากนี้ กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรยังมีกำไรอย่างต่อเนื่อง แม้อยู่ในช่วงนอกฤดูปลูก โดยสรุป TTA รายงานผลกำไรสุทธิอย่างแข็งแกร่ง จำนวน 1,116.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 419%YoY และ 43,857%QoQ ในไตรมาสที่ 1/2567

**โครงสร้างรายได้**



**โครงสร้าง EBITDA**



**ผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจหลัก**

**กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ รายงานผลกำไรสุทธิ จำนวน 656.4 ล้านบาท และมีอัตรากำไรที่เทียบกับเรือเทียบท่าเฉลี่ยอยู่ที่ 15,932 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน สูงกว่าอัตรากำไรที่เทียบกับเรือเทียบท่าเฉลี่ยอยู่ที่ 12,312 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน อยู่ร้อยละ 29 ในไตรมาสที่ 1/2567**

ในไตรมาสที่ 1/2567 รายได้ค่าระวางของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ อยู่ที่ 1,690.4 ล้านบาท ปรับตัวลง 19%YoY จากจำนวนเรือเช่าเทียบท่าที่ลดลง แต่รายได้เพิ่มขึ้น 6%QoQ เนื่องจากอัตรากำไรที่เทียบกับเรือเทียบท่าเฉลี่ยที่สูงขึ้น ทั้งนี้ อัตรากำไรที่เทียบกับเรือเทียบท่าเฉลี่ยอยู่ที่ 12,961 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในไตรมาสที่ 1/2567 ซึ่งเพิ่มขึ้น 27%YoY แต่ลดลง 8%QoQ สำหรับการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของเรือเทกองนั้น อัตรากำไรที่เทียบกับเรือเทียบท่า (TCE) ต่อวัน ถูกใช้เป็นบรรทัดฐาน โดยอัตรากำไรที่เทียบกับเรือเทียบท่าเฉลี่ยของกลุ่มธุรกิจฯ เพิ่มขึ้น 16%YoY และ 14%QoQ เฉลี่ยที่ 15,932 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในไตรมาสที่ 1/2567 อีกทั้งอัตรากำไรที่เทียบกับเรือเทียบท่าเฉลี่ยของกลุ่มธุรกิจฯ ยังคงสูงกว่าอัตรากำไรที่เทียบกับเรือเทียบท่าเฉลี่ยอยู่ที่ 12,312 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน อยู่ร้อยละ 29 โดยอัตรากำไรที่เทียบกับเรือเทียบท่าประกอบด้วย อัตรากำไรที่เทียบกับเรือเทียบท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็น

**หมายเหตุ:**

<sup>(1)</sup> รวมค่าตัดจำหน่ายจากการนำเรือเข้าอู่แห้ง แต่ไม่รวมค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายอื่น ๆ  
<sup>(2)</sup> อัตรากำไรที่เทียบกับเรือเทียบท่า ประกอบด้วยอัตรากำไรที่เทียบกับเรือเทียบท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ และกำไร (ขาดทุน) จากเรือเช่า รวมกำไร (ขาดทุน) สุทธิที่เกิดขึ้นจริงจากการบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมัน  
<sup>(3)</sup> ส่วนกลางและการตลาดรายการระหว่างกัน

เจ้าของ จำนวน 15,882 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้น 18%YoY และ 14%QoQ และมีกำไรจากเรือเช่า (chartered-in vessel) จำนวน 49 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ลดลง 82%YoY สาเหตุหลักมาจากจำนวนเรือเช่าเทียบเท่าที่ลดลงจาก 7.8 ในไตรมาสที่ 1/2566 เป็น 1.3 ในไตรมาสที่ 1/2567 แต่เพิ่มขึ้น 441%QoQ อัตราการใช้ประโยชน์เรือยังคงสูงอย่างต่อเนื่องที่ร้อยละ 100 และมีอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสูงสุดอยู่ที่ 36,343 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในขณะที่ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือ (OPEX) อยู่ที่ 4,113 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ลดลง 4%YoY แต่เพิ่มขึ้น 8%QoQ สาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเรือที่เพิ่มขึ้น แต่ยังคงอยู่ในระดับต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม<sup>(1)(2)</sup> อยู่ร้อยละ 20 ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นต่อวัน (per-day gross profit margin) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 63 ในไตรมาสที่ 1/2566 และร้อยละ 66 ในไตรมาสที่ 4/2566 เป็นร้อยละ 69 ในไตรมาสที่ 1/2567 ดังนั้น กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้น 35%YoY และ 25%QoQ เป็น 854.5 ล้านบาท เช่นเดียวกับ EBITDA ที่เพิ่มขึ้น 37%YoY และ 35%QoQ เป็น 815.5 ล้านบาท โดยสรุป กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือรายงานผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 656.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 56%YoY และ 67%QoQ ในไตรมาสที่ 1/2567 ณ สิ้นไตรมาส กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของเรือ จำนวน 24 ลำ (เรือขุดปรอทจำนวน 22 ลำ และเรืออัตรามาแมกซ์ จำนวน 2 ลำ) มีระวางบรรทุกเฉลี่ยเท่ากับ 55,913 เดทเวทตัน (DWT) และมีอายุเฉลี่ย 16.0 ปี

**กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA อย่างต่อเนื่อง โดยมีมูลค่าสัญญาให้บริการที่รอส่งมอบที่สูง จำนวน 734.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นไตรมาส**

**ในไตรมาสที่ 1/2567 รายได้ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง อยู่ที่ 3,139.0 ล้านบาท** เพิ่มขึ้น 112%YoY ส่วนใหญ่มาจากรายได้ที่เพิ่มขึ้นของงานวิศวกรรมใต้ทะเล (subsea-IRM)<sup>(3)</sup> และงานเรือถอน (decommissioning) งานขนส่งและติดตั้ง (Transportation & Installation: T&I) และมีรายได้เพิ่มขึ้นเล็กน้อย 4%QoQ โดยรายได้จากงานวิศวกรรมใต้ทะเล งานเรือถอน งานขนส่งและติดตั้ง และงานวางสายเคเบิลใต้ทะเล มีสัดส่วนร้อยละ 52 ร้อยละ 34 และร้อยละ 14 ของรายได้รวมของกลุ่มธุรกิจฯ ตามลำดับ ในส่วนของรายได้จากงานวิศวกรรมใต้ทะเลเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 88%YoY จากการเพิ่มขึ้นของงานที่ไม่ใช้เรือในโครงการวิศวกรรมใต้ทะเลด้านสำรวจและซ่อมบำรุง และรายได้เพิ่มขึ้น 11%QoQ จากอัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมใต้ทะเลที่เพิ่มขึ้น โดยอัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมใต้ทะเลเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 83 ในไตรมาสที่ 1/2567 จากร้อยละ 67 ในไตรมาสที่ 4/2566 แต่ลดลงเล็กน้อยจากร้อยละ 97 ในไตรมาสที่ 1/2566 ในส่วนของรายได้จากงานขนส่งและติดตั้ง และงานวางสายเคเบิลใต้ทะเล เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 119%YoY สาเหตุหลักมาจากการขยายธุรกิจของงานเรือถอน งานขนส่งและติดตั้งในประเทศไทย แต่ลดลงเล็กน้อย 2%QoQ สาเหตุหลักมาจากการนำเรือเข้าอู่แห้ง จำนวน 3 ลำ ในไตรมาสนี้ ในส่วนต้นทุนการบริการเพิ่มขึ้น 103%YoY และ 7%QoQ ซึ่งสอดคล้องกับรายได้ที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นอย่างแข็งแกร่งที่ 180%YoY เป็น 479.2 ล้านบาท จากอัตรากำไรขั้นต้นที่เพิ่มขึ้นของงานที่ไม่ใช้เรือในโครงการวิศวกรรมใต้ทะเลด้านสำรวจและซ่อมบำรุง อัตรากำไรขั้นต้นที่ปรับตัวขึ้นของงานที่ใช้เรือในโครงการวิศวกรรมใต้ทะเล และอัตรากำไรขั้นต้นที่เพิ่มขึ้นของงานวางสายเคเบิลใต้ทะเล แต่ลดลง 11%QoQ เช่นเดียวกันกับอัตรากำไรขั้นต้นที่เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 12 ในไตรมาสที่ 1/2566 เป็นร้อยละ 15 ในไตรมาสที่ 1/2567 แต่ลดลงจากร้อยละ 18 ในไตรมาสที่ 4/2566 นอกจากนี้ มีส่วนแบ่งขาดทุนจากการร่วมค้าภายใต้กลุ่มธุรกิจฯ จำนวน 42.1 ล้านบาท จากรายได้ที่ลดลง จากการนำเรือเข้าอู่แห้งที่กล่าวไปแล้วข้างต้น ส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้น 7%YoY และ 4%QoQ ส่วนใหญ่มาจากค่าใช้จ่ายพนักงาน และค่าใช้จ่ายสำหรับที่ปรึกษา เพื่อรองรับการขยายการให้บริการและรายได้ที่เพิ่มขึ้น ด้วยเหตุนี้ EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 463%YoY อยู่ที่ 281.3 ล้านบาท แต่ลดลง 39%QoQ ต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้น 87%YoY และ 45%QoQ เป็น 81.6 ล้านบาท จากเงินกู้ยืมจาก TTA สำหรับใช้หมุนเวียนในธุรกิจที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ มีผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริงสุทธิ จำนวน 27.1 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการจ่ายเงินให้เจ้าหนี้ในสกุลเงินบาท ในช่วงที่เงินบาทอ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ โดยสรุป กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง รายงานผลกำไรสุทธิ จำนวน 16.2 ล้านบาท และผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 6.9 ล้านบาท ซึ่งปรับตัวดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 107%YoY แต่ลดลง 92%QoQ ณ สิ้นไตรมาส กลุ่มธุรกิจฯ มีมูลค่าสัญญาให้บริการที่รอส่งมอบที่แข็งแกร่ง จำนวน 734.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

**กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรมีกำไรอย่างต่อเนื่องจากปริมาณขายปุ๋ยทั้งในประเทศและส่งออกที่เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ในไตรมาสที่ 1/2567**

**ในไตรมาสที่ 1/2567 รายได้ของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร อยู่ที่ 711.7 ล้านบาท** เพิ่มขึ้น 73%YoY สาเหตุหลักมาจากรายได้จากการขายปุ๋ยที่เพิ่มขึ้น แต่ลดลง 41%QoQ จากปัจจัยตามฤดูกาล รายได้จากการขายปุ๋ยเพิ่มขึ้น 87%YoY จากปริมาณขายปุ๋ยทั้งในประเทศและส่งออกที่เพิ่มขึ้น แต่ลดลง 41%QoQ จากรายได้จากการขายปุ๋ยที่ลดลง เนื่องจากอยู่ในช่วงนอกฤดูกาลเพาะปลูก โดยปริมาณการขายปุ๋ยรวมอยู่ที่ 32.3 พันตัน เพิ่มขึ้น 130%YoY จากการฟื้นตัวของความต้องการใช้ปุ๋ยในประเทศเวียดนาม เป็นผลมาจากราคาปุ๋ยที่ลดลง แต่ลดลง 41%QoQ ปริมาณขายปุ๋ยในประเทศคิดเป็นร้อยละ 79 ของปริมาณขายปุ๋ยทั้งหมด อยู่ที่ 25.6 พันตัน เพิ่มขึ้น 140%YoY จากการฟื้นตัวของความต้องการใช้ปุ๋ยในประเทศที่กล่าวไปแล้วข้างต้น แต่ลดลง 42%QoQ ขณะที่ปริมาณส่งออกปุ๋ยเพิ่มขึ้น 98%YoY อยู่ที่ 6.8 พันตัน ส่วนใหญ่มาจากปริมาณส่งออกปุ๋ยไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีการขยายตัว แต่ลดลง 34%QoQ ทั้งนี้ หากพิจารณาตามประเภทของปุ๋ย ปริมาณขายปุ๋ยเชิงเดี่ยว (single fertilizer) อยู่ที่ 5.1 พันตัน

#### หมายเหตุ:

<sup>(1)</sup> ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ (OPEX) เฉลี่ยของอุตสาหกรรมค่าสำหรับเรือขุดปรอทอยู่ที่ 5,172 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในไตรมาสที่ 1/2567 ซึ่งเผยแพร่เมื่อเดือนเมษายน 2567

<sup>(2)</sup> ธีม Baltic Exchange Operating Expense Index

<sup>(3)</sup> Inspection, Repair, and Maintenance (IRM) = งานสำรวจ ซ่อมแซม และซ่อมบำรุง

เพิ่มขึ้น 110%YoY แต่ลดลง 55%QoQ เช่นเดียวกับปริมาณขายปุ๋ยเชิงผสม (NPK fertilizer) ที่เพิ่มขึ้น 134%YoY เป็น 27.3 พันตัน แต่ลดลง 37%QoQ ในส่วนของรายได้จากผลิตภัณฑ์เคมีเพื่อการเกษตรอื่น (pesticide) ลดลง 6%YoY และ 64%QoQ เป็น 32.7 ล้านบาท รายได้จากการให้บริการจัดการพื้นที่โรงงานลดลง 6%YoY เป็น 27.1 ล้านบาท จากกิจกรรมของคลังสินค้าที่ลดลง และคงที่ QoQ ต้นทุนขายและบริการเพิ่มขึ้น 60%YoY แต่ลดลง 39%QoQ สอดคล้องกับปริมาณการขายปุ๋ย ส่งผลให้กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้น 229%YoY อยู่ที่ 99.9 ล้านบาท แต่ลดลง 52%QoQ ด้วยอัตราค่าไถ่ขั้นต้นที่ร้อยละ 14 ในไตรมาสที่ 1/2567 ในส่วนของค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้น 76%YoY เนื่องจากค่าใช้จ่ายด้านค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้น ตามปริมาณการขายปุ๋ยที่เพิ่มขึ้น แต่ลดลง 30%QoQ ดังนั้น EBITDA เป็น 32.1 ล้านบาท ปรับตัวดีขึ้น 511%YoY แต่ลดลง 71%QoQ ต้นทุนทางการเงินลดลง 32%YoY และ 4%QoQ เป็น 9.5 ล้านบาท เนื่องจากการลดลงของเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน เพื่อใช้สำหรับหมุนเวียนในธุรกิจ สอดคล้องกับราคาปุ๋ยที่ลดลง และการลดลงของอัตราดอกเบี้ย นอกจากนี้ มีผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริงสุทธิ จำนวน 3.8 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่มาจากเงินปันผลรับจากบริษัทย่อยในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ในช่วงที่เงินบาทอ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ โดยสรุป กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรรายงานผลกำไรสุทธิที่ 4.6 ล้านบาท และผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 3.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 112%YoY แต่ลดลง 92%QoQ ในไตรมาสที่ 1/2567

### ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ<sup>(1)</sup>

หน่วย: ล้านบาท	1Q/66	4Q/66	1Q/67	YoY	QoQ	1Q/66	4Q/66	1Q/67	
<b>รายได้รวม</b>	<b>4,765.8</b>	<b>6,641.1</b>	<b>6,523.1</b>	<b>37%</b>	<b>-2%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	โครงสร้างรายได้
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	2,077.3	1,590.9	1,690.4	-19%	6%	44%	24%	26%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	1,479.0	3,014.6	3,139.0	112%	4%	31%	45%	48%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	411.9	1,212.9	711.7	73%	-41%	9%	18%	11%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	502.8	556.5	565.0	12%	2%	11%	8%	9%	
กลุ่มการลงทุนอื่น	294.7	266.1	417.0	41%	57%	6%	4%	6%	
<b>ต้นทุนขายและให้บริการรวม<sup>(2)</sup></b>	<b>3,671.9</b>	<b>4,921.1</b>	<b>4,765.4</b>	<b>30%</b>	<b>-3%</b>	<b>77%</b>	<b>74%</b>	<b>73%</b>	อัตราต้นทุนขายและให้บริการ
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	1,443.3	909.9	836.0	-42%	-8%	69%	57%	49%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	1,307.7	2,476.2	2,659.9	103%	7%	88%	82%	85%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	381.5	1,005.0	611.7	60%	-39%	93%	83%	86%	
กลุ่มอาหารและเครื่องดื่ม	316.8	323.2	335.7	6%	4%	63%	58%	59%	
กลุ่มการลงทุนอื่น	222.6	206.9	322.1	45%	56%	76%	78%	77%	
<b>กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น</b>	<b>1,093.9</b>	<b>1,719.9</b>	<b>1,757.7</b>	<b>61%</b>	<b>2%</b>	<b>23%</b>	<b>26%</b>	<b>27%</b>	อัตรากำไรขั้นต้น
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	634.0	681.0	854.5	35%	25%	31%	43%	51%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	171.3	538.4	479.2	180%	-11%	12%	18%	15%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	30.4	207.8	99.9	229%	-52%	7%	17%	14%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	186.0	233.3	229.3	23%	-2%	37%	42%	41%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	72.1	59.3	94.8	31.5%	60%	24%	22%	23%	
<b>EBITDA<sup>(3)</sup></b>	<b>592.3</b>	<b>1,175.9</b>	<b>1,255.2</b>	<b>112%</b>	<b>7%</b>	<b>12%</b>	<b>18%</b>	<b>19%</b>	อัตรา EBITDA
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	595.7	603.8	815.5	37%	35%	29%	38%	48%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	50.0	458.9	281.3	463%	-39%	3%	15%	9%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	(7.8)	110.6	32.1	511%	-71%	-2%	9%	5%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	18.5	55.8	67.9	266%	22%	4%	10%	12%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	(64.2)	(53.1)	58.4	191%	210%	-22%	-20%	14%	
<b>กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของ TTA</b>	<b>215.0</b>	<b>(2.6)</b>	<b>1,116.0</b>	<b>419%</b>	<b>43,857%</b>	<b>5%</b>	<b>-0.04%</b>	<b>17%</b>	อัตรากำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	421.3	393.7	656.4	56%	67%	20%	25%	39%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	(96.1)	90.3	6.9	107%	-92%	-6%	3%	0.2%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	(26.6)	40.8	3.1	112%	-92%	-6%	3%	0.4%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	(26.9)	19.8	(0.8)	97%	-104%	-5%	4%	-0.1%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	(56.8)	(547.2)	450.4	893%	182%	-19%	-206%	108%	
<b>กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA<sup>(4)</sup></b>	<b>(7.2)</b>	<b>(137.4)</b>	<b>1,099.8</b>	<b>15,319%</b>	<b>901%</b>	<b>-0.2%</b>	<b>-2%</b>	<b>17%</b>	อัตรากำไรสุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	421.3	394.4	656.4	56%	66%	20%	25%	39%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	(96.1)	84.8	6.8	107%	-92%	-6%	3%	0.2%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	(26.6)	40.8	3.1	112%	-92%	-6%	3%	0.4%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	(26.0)	(9.5)	(0.9)	96%	90%	-5%	-2%	-0.2%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	(279.9)	(647.8)	434.4	255%	167%	-95%	-243%	104%	
<b>จำนวนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว (ล้านหุ้น)</b>	<b>1,822.5</b>	<b>1,822.5</b>	<b>1,822.5</b>						
<b>กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)</b>	<b>0.12</b>	<b>(0.00)</b>	<b>0.61</b>	<b>419%</b>	<b>43,857%</b>				

#### 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/66	4Q/66	1Q/67	%YoY	%QoQ
อัตราแลกเปลี่ยน (ดอลลาร์สหรัฐ : บาท)	บาท	33.91	35.65	35.66	5%	0%
<b>กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ:</b>						
ดัชนี BDI	จุด	1,011	2,033	1,824	80%	-10%
ดัชนี BSI	จุด	925	1,286	1,178	27%	-8%
อัตราค่าระวางเรือขปรามาแมกซ์สุทธิ <sup>(1)</sup>	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	9,662	13,441	12,312	27%	-8%
จำนวนวันตามปฏิทิน <sup>(2)</sup>	วัน	2,160	2,208	2,184	1%	-1%
จำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ สามารถทำงานได้ <sup>(3)</sup>	วัน	2,150	2,137	2,177	1%	2%
จำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ <sup>(4)</sup>	วัน	2,150	2,137	2,177	1%	2%
อัตราการใช้ประโยชน์เรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ <sup>(5)</sup>	%	100%	100%	100%	0%	0%
จำนวนวันทำงานของเรือเช่า	วัน	702	188	119	-83%	-36%
TC (%)	%	42%	61%	52%		
VC/COA (%)	%	58%	39%	48%		
ระวางบรรทุกเฉลี่ย	เดทเวทตัน	55,913	55,913	55,913	0%	0%
จำนวนเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ ณ วันสิ้นสุด	ลำ	24	24	24	0%	0%
จำนวนเรือเฉลี่ยเทียบเท่า <sup>(6)</sup>	ลำ	31.7	25.3	25.2	-20%	0%
อายุเฉลี่ยของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ	ปี	15.0	15.7	16.0		
<b>ผลการดำเนินงานรายวัน<sup>(7)</sup>:</b>						
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสูงสุดสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	27,250	25,852	36,343	33%	41%
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า <sup>(8)</sup>	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	13,718	13,914	15,932	16%	14%
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	13,445	13,929	15,882	18%	14%
กำไร (ขาดทุน) จากเรือเช่า รวมกำไร (ขาดทุน) จากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าของอนุพันธ์	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	273	(15)	49	-82%	441%
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ (OPEX)	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	4,296	3,817	4,113	-4%	8%
ค่าใช้จ่ายที่เป็นเงินสด	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	6,529	5,969	6,189	-5%	4%
ต้นทุนรวม	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	8,223	7,948	8,044	-2%	1%
อัตราส่วนกำไรขั้นต้นต่อวัน <sup>(9)</sup>	%	63%	66%	69%		
อัตราส่วน EBITDA ต่อวัน	%	56%	60%	63%		
อัตราส่วนกำไรสุทธิจากการดำเนินงานต่อวัน	%	40%	43%	50%		
<b>กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง:</b>						
อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมใต้ทะเล	%	97%	67%	83%		
อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวางสายเคเบิลใต้ทะเล <sup>(10)</sup>	%	82%	100%	-		
อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือสนับสนุนงานก่อสร้างนอกชายฝั่ง <sup>(11)</sup>	%	31%	69%	84%		
มูลค่างานให้บริการที่รอส่งมอบ	ล้านดอลลาร์สหรัฐ	320	734	735	130%	0%
<b>กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร:</b>						
ปริมาณขายปุยรวม	พันตัน	14.1	54.4	32.3	130%	-41%
ปริมาณขายปุยจำแนกตามภูมิภาค						
- ในประเทศ (เวียดนาม)	พันตัน	10.7	44.1	25.6	140%	-42%
- ต่างประเทศ	พันตัน	3.4	10.3	6.8	98%	-34%
ปริมาณขายปุยจำแนกตามประเภทสินค้า						
- ปุยเชิงผสม (NPK fertilizer)	พันตัน	11.7	43.2	27.3	134%	-37%
- ปุยเชิงเดี่ยว (single fertilizer)	พันตัน	2.4	11.2	5.1	110%	-55%
<b>กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม:</b>						
จำนวนสาขาของพิซซ่า ฮัท (Pizza Hut)	สาขา	191	185	186	-3%	1%
จำนวนสาขาของทาโก้ เบลล์ (Taco Bell)	สาขา	14	25	26	86%	4%

## หมายเหตุ:

<sup>(1)</sup> อัตราค่าระวางเรือขปรามาแมกซ์สุทธิที่คำนวณจากค่าคอมมิชชัน อังกฤษดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 52,000 เดทเวทตัน สำหรับระยะเวลาของไตรมาสที่ 4/2561 และเปลี่ยนมาอ้างอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวทตัน ตั้งแต่ไตรมาสที่ 1/2562 เป็นต้นไป

<sup>(2)</sup> จำนวนวันตามปฏิทิน คือ จำนวนวันตามปฏิทินทั้งหมดของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของในช่วงเวลานั้น รวมถึงจำนวนวันที่เรือไม่ได้ทำงานเนื่องจากอยู่ระหว่างการซ่อมแซม การเข้าอู่แห้ง (dry docking) หรือการตรวจเรือแบบ special survey หรือ intermediate survey ตามแผน

<sup>(3)</sup> จำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้ คือ จำนวนวันตามปฏิทิน<sup>(1)</sup> หักด้วยจำนวนวันที่เรือไม่ได้ทำงานเนื่องจากอยู่ระหว่างการซ่อมแซม การเข้าอู่แห้ง (dry docking) หรือการตรวจเรือแบบ special survey หรือ intermediate survey ตามแผน

<sup>(4)</sup> จำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ คือ จำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้<sup>(2)</sup> หักด้วยจำนวนวันที่เรือไม่ได้ทำงานเนื่องจากอยู่ระหว่างการซ่อมแซมหรือการเข้าอู่แห้ง

<sup>(5)</sup> อัตราการใช้ประโยชน์เรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ คือ ร้อยละของจำนวนวันที่เรือสร้างรายได้ โดยคำนวณจากจำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ<sup>(3)</sup> หารด้วยจำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้<sup>(2)</sup> ในช่วงเวลานั้น

<sup>(6)</sup> จำนวนเรือเฉลี่ยเทียบเท่า คือ จำนวนเรือที่ให้บริการในช่วงเวลานั้น โดยคำนวณจากจำนวนวันทำงานทั้งหมดของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของและเรือเช่า หารด้วยจำนวนวันตามปฏิทิน ในช่วงเวลานั้น

<sup>(7)</sup> ผลการดำเนินงานรายวันอ้างอิงจากจำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้

<sup>(8)</sup> อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า ประกอบไปด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ และกำไร (ขาดทุน) จากเรือเช่า รวมกำไร (ขาดทุน) สุทธิที่เกิดขึ้นจริงจากการบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมัน

<sup>(9)</sup> อัตราส่วนกำไรขั้นต้นต่อวัน = (อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า<sup>(8)</sup> - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ - ค่าใช้จ่ายในการเข้าอู่แห้ง/อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า<sup>(8)</sup>)

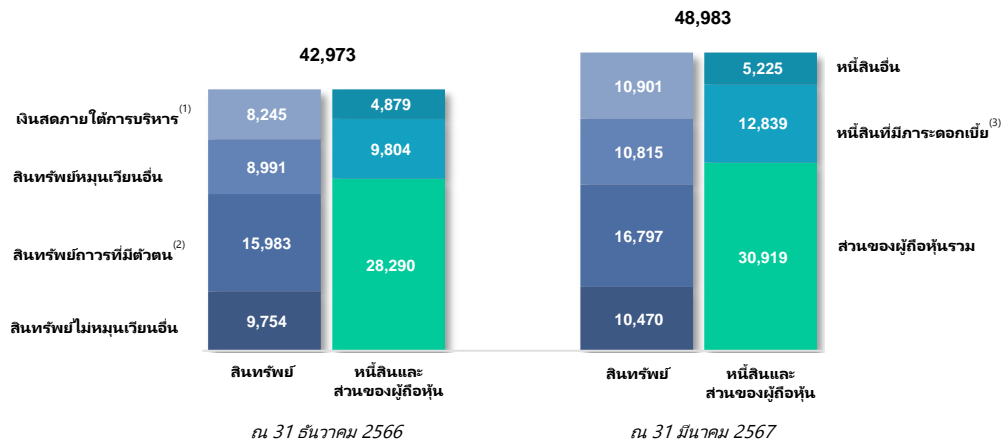
<sup>(10)</sup> TCE Rate = อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า BDI = ดัชนีค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งแรก

<sup>(11)</sup> TC Rate = อัตราค่าระวางเรือ BSI = ดัชนีค่าระวางเรือขปรามาแมกซ์

<sup>(12)</sup> การลงทุนใหม่ภายใต้การถือหั้นร้อยละ 50 ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งซึ่งเรือสนับสนุนงานวางสายเคเบิลใต้ทะเลในไตรมาสที่ 4/2564

<sup>(13)</sup> กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง ได้ซื้อเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ จำนวน 1 ลำ ในไตรมาสที่ 4/2564 และได้เช่าเรือระยะยาว จำนวน 1 ลำ ในไตรมาสที่ 1/2565

## ฐานะทางการเงิน



**ฐานะการเงินแข็งแกร่งอย่างต่อเนื่อง ด้วยเงินสดภายใต้การบริหารจำนวน 10.9 พันล้านบาท และมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ในระดับต่ำที่ 0.42 เท่า**

## 1) สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 TTA มีสินทรัพย์รวมเท่ากับ 48,983.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6,010.1 ล้านบาท หรือร้อยละ 14 จากสิ้นปี 2566 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น และที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 2,558.7 ล้านบาท หรือร้อยละ 36 เป็น 9,626.6 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการออกหุ้นกู้ จำนวน 3,500.0 ล้านบาท เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2567 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 1,237.4 ล้านบาท หรือร้อยละ 23 เป็น 6,595.4 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง สอดคล้องกับรายได้ที่เติบโตขึ้น ในส่วนของสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 981.8 ล้านบาท หรือร้อยละ 74 เป็น 2,300.6 ล้านบาท เนื่องจากกำไรจากการปรับมูลค่าเงินลงทุนในตราสารทุนตามราคาตลาด (mark to market) ในบริษัท แวลูรา เอ็นเนอร์ยี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทผู้ผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์โตรอนโต ประเทศแคนาดา อีกทั้ง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์เพิ่มขึ้น 815.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 5 เป็น 16,635.7 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของมูลค่าเรือของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ และกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง เนื่องจากเงินบาทอ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐ และการนำเรือเข้าอู่แห่งของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง ในขณะที่ สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นลดลง จำนวน 336.0 ล้านบาท หรือร้อยละ 25 เป็น 995.1 ล้านบาท จากการลดลงของเงินฝากธนาคารที่มีภาระค่าประกัน เนื่องจากการชำระคืนเงินกู้ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง เช่นเดียวกันกับ สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีลดลง จำนวน 300.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 74 เป็น 105.1 ล้านบาท จากการใช้ผลขาดทุนทางภาษียกมา เนื่องจากมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน

## 2) หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

ในส่วนของหนี้สินรวมเพิ่มขึ้น จำนวน 3,380.9 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 23 จากสิ้นปี 2566 เป็น 18,064.1 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของหุ้นกู้ และเจ้าหนี้การค้า โดยหุ้นกู้เพิ่มขึ้น 3,469.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 61 เป็น 9,200.8 ล้านบาท จากการออกหุ้นกู้ใหม่ เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2567 จำนวน 3,500.0 ล้านบาท ที่กล่าวไปแล้วข้างต้น เจ้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้น 266.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 14 เป็น 2,105.6 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง ขณะที่ เงินกู้ยืมระยะยาวลดลง 237.5 ล้านบาท หรือร้อยละ 10 เป็น 2,128.0 ล้านบาท จากการชำระคืนเงินกู้ตามกำหนดของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งและกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ นอกจากนี้ เงินเบิกเกินบัญชีธนาคารและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินลดลง จำนวน 138.7 ล้านบาท หรือร้อยละ 25 เป็น 410.0 ล้านบาท จากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินที่ลดลงของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมเพิ่มขึ้น จำนวน 2,629.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 9 เป็น 30,919.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากกำไรสุทธิในไตรมาสนี้ และกำไรจากผลต่างอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าบการเงิน นอกจากนี้ โครงสร้างเงินทุนยังคงแข็งแกร่งซึ่งเห็นได้จากอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ในระดับต่ำที่ 0.42 เท่า ณ สิ้นไตรมาส

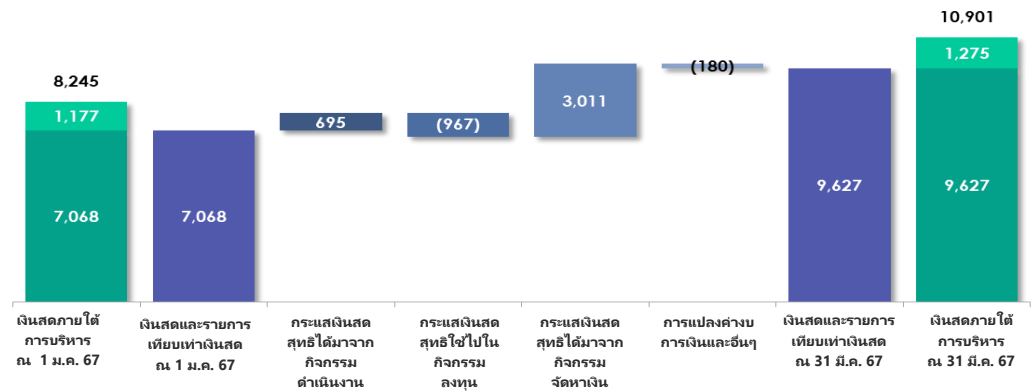
## หมายเหตุ:

(1) เงินสด รายการเทียบเท่าเงินสด และสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น

(2) ที่ดิน อาคาร อุปกรณ์ และอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

(3) รวมหนี้สินตามสัญญาเช่า

**กระแสเงินสด**

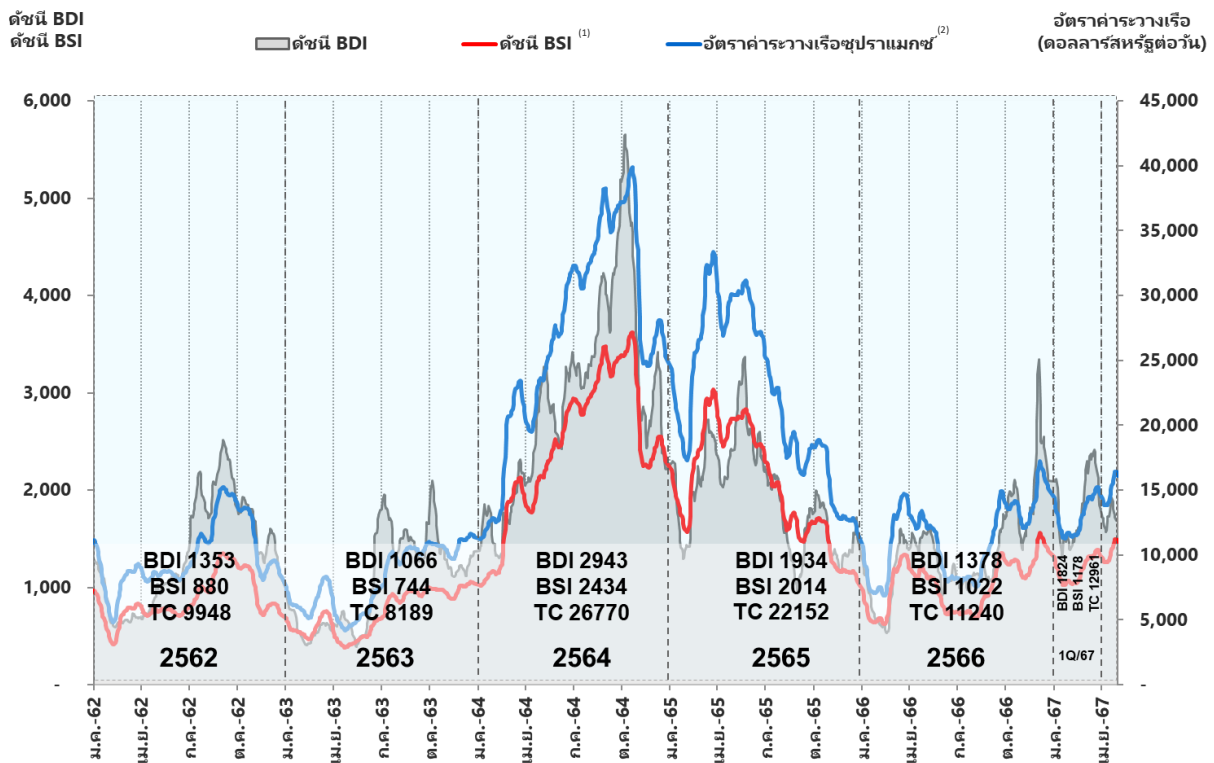


**กระแสเงินสดสุทธิที่ได้มาจากกิจกรรมการดำเนินงานจำนวน 694.7 ล้านบาท ใน 3 เดือนแรกของปี 2567**

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 TTA มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 9,626.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น จำนวน 2,558.7 ล้านบาท จากต้นปี โดยในช่วง 3 เดือนแรกของปี 2567 มีกระแสเงินสดสุทธิได้จากกิจกรรมการดำเนินงาน จำนวน 694.7 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากกำไรจากการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ ในขณะที่ TTA มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมการลงทุน จำนวน 967.3 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการนำเรือเข้าอู่แห่งของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง และการเพิ่มขึ้นของเงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้อง อีกทั้ง มีกระแสเงินสดสุทธิได้จากกิจกรรมจัดหาเงิน จำนวน 3,011.4 ล้านบาท จากการออกหุ้นกู้ใหม่ จำนวน 3,500.0 ล้านบาท ในเดือนกุมภาพันธ์ 2567 ขณะที่มีการชำระคืนเงินกู้ระยะสั้น และระยะยาวจากสถาบันการเงินสุทธิ จำนวน 549.3 ล้านบาท ดังนั้น เมื่อรวมผลกระทบจากการแปลงค่างบการเงินของธุรกิจที่ดำเนินงานในต่างประเทศและอัตราแลกเปลี่ยน จำนวน 180.2 ล้านบาท ทำให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดสุทธิเพิ่มขึ้น 2,558.7 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 1/2567 โดย TTA ได้ดำรงระดับเงินสดภายใต้การบริหารและโครงสร้างเงินทุนให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ตลอดจนมีการสร้างและรักษาความสัมพันธ์กับสถาบันการเงิน เพื่อรักษาสภาพคล่องและเงินทุนให้เพียงพอสำหรับการดำเนินธุรกิจและการลงทุนในอนาคต ตลอดจนการชำระหนี้ต่างๆ

**แนวโน้มอุตสาหกรรม: ธุรกิจขนส่งทางเรือ**

**ดัชนีเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง**



**หมายเหตุ:**

<sup>(1)</sup> เป็นดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 52,000 เดทเวทตัน สำหรับระยะเวลาถ่วงวันที่ 3 เม.ย. 2560 และเปลี่ยนมาเป็นดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวทตัน ตั้งแต่วันที่ 3 เม.ย. 2560 เป็นต้นไป  
<sup>(2)</sup> อัตราค่าระวางเรือซูปราแมกซ์อ้างอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 52,000 เดทเวทตัน จนถึงไตรมาสที่ 4/2561 และเปลี่ยนมาอ้างอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวทตัน ตั้งแต่นั้นเป็นต้นไป เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบขนาดกองเรือของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือได้

**ในไตรมาสที่ 1/2567 ดัชนีซูพราแมกซ์ (BSI) มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 1,178 จุด** ปรับตัวดีขึ้นจากค่าเฉลี่ย 925 จุด ในไตรมาสที่ 1/2566 เนื่องจากการส่งออกที่แข็งแกร่งของสินค้าโภคภัณฑ์ที่สำคัญ และการเปลี่ยนเส้นทางเรือออกจากทะเลแดง ส่งผลให้ความต้องการเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองเพิ่มขึ้น แต่ดัชนีลดลงจาก 1,286 จุด ในไตรมาสที่ 4/2566 สาเหตุหลักมาจากผลกระทบจากฤดูกาลในช่วงเทศกาลตรุษจีน อย่างไรก็ตาม ดัชนีปรับตัวดีขึ้นในช่วงเดือนมีนาคม โดยอัตราค่าระวางเรือซูพราแมกซ์ทำสถิติสูงสุดที่ 15,248 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในช่วงปลายเดือนมีนาคม และมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 12,961 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในไตรมาสที่ 1/2567 สำหรับแนวโน้มปี 2567 จากบทวิเคราะห์ของ Clarksons ได้คาดการณ์การเติบโตของการค้าสินค้าแห้งเทกองที่ร้อยละ 1.6 ในหน่วยตัน หรือร้อยละ 2.4 ในหน่วยตัน-ไมล์ และการขยายกองเรือคาดว่าจะขยายตัวที่ร้อยละ 2.9 ในหน่วยเดเวตัน (DWT) โดยการเติบโตของปริมาณการค้าสินค้าแห้งเทกองย่อย (minor bulk) ซึ่งเป็นสินค้ากลุ่มหลักที่เรือซูพราแมกซ์ขนส่ง คาดว่าจะเพิ่มขึ้น (ร้อยละ +3.7) โดยได้แรงสนับสนุนจากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรม เนื่องจากความท้าทายทางเศรษฐกิจมหภาคในภูมิภาคที่สำคัญ เช่น ยุโรปและญี่ปุ่น ได้ผ่อนคลายลง แม้ว่าจะยังคงมีความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากอัตราดอกเบี้ย และความไม่แน่นอนในภาคพลังงานหรือภัยพิบัติก็ตาม ในส่วนของการค้าเมล็ดธัญพืชคาดว่าจะเติบโต (ร้อยละ +2.1) เนื่องจากการส่งออกของยูเครนและสหรัฐอเมริกาที่ฟื้นตัวขึ้น การค้าแร่เหล็กคาดว่าจะทรงตัว (ร้อยละ +0.0) จากการฟื้นตัวของการผลิตเหล็กในญี่ปุ่นและยุโรป ขณะที่ความต้องการเหล็กของจีนคาดว่าจะลดลง การค้าถ่านหินคาดว่าจะลดลงเล็กน้อย (ร้อยละ -0.2) เนื่องจากการนำเข้าถ่านหินที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงให้ความร้อน (thermal coal) ของจีนลดลง อย่างไรก็ตาม ความต้องการถ่านหินที่ใช้ในการถลุงเหล็ก (coking coal) คาดว่าจะเติบโตขึ้น โดยมีแรงสนับสนุนของอุตสาหกรรมผลิตเหล็กในภูมิภาคสำคัญ ในขณะที่ การขยายกองเรือคาดว่าจะฟื้นตัวได้ในระดับปานกลาง (ร้อยละ +2.9) โดยมียอดสั่งต่อเรือจำกัดที่ร้อยละ 9 ของปริมาณกองเรือทั่วโลกทั้งหมด นอกจากนี้ ภาวะเปรียบเทียบการปล่อยมลพิษ เช่น EEXI และ CII ยังคงมีผลต่ออุปทานของเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง โดยประมาณร้อยละ 25 ของปริมาณกองเรือทั่วโลกทั้งหมดได้รับการจัดอันดับขั้นเรือที่ระดับ D หรือ E สำหรับการจัดอันดับความเข้มข้นของคาร์บอน (CII) ในปี 2566 ซึ่งอาจนำไปสู่การใช้ความเร็วเรือที่ลดลง การปรับปรุงเรือที่มากขึ้น และการปลดระวางเรือเก่าที่เพิ่มขึ้น ส่วนแนวโน้มในอนาคตสำหรับปี 2568 ความสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานมีแนวโน้มลดลง โดยได้คาดการณ์การเติบโตของการค้าสินค้าแห้งเทกองที่ร้อยละ 1.5 ในหน่วยตันไมล์ (คาดการณ์สถานการณ์ในทะเลแดงได้คลี่คลายภายในปีนี้) ในขณะที่ การขยายกองเรือคาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 2.4 ในหน่วยเดเวตัน (DWT) เนื่องจากปริมาณคำสั่งต่อเรือที่ต่ำ และผลกระทบจากภาวะเปรียบเทียบด้านการปล่อยมลพิษใหม่

**ที่มา:** Clarksons Research เดือนเมษายน 2567

**หมายเหตุ:** กองเรือของกลุ่มธุรกิจฯ ถูกจัดอยู่ในประเภทเรือขนาดเล็กและสามารถอ้างอิงกับดัชนีซูพราแมกซ์ (BSI-58) ถึงแม้ว่าขนาดของกองเรือของกลุ่มธุรกิจฯ จะมีขนาดเล็กกว่าเรือที่ดัชนีใช้อ้างอิง (เรือเทกองมาตรฐาน ขนาดระวางบรรทุก 58,000 เดเวตัน)

## เหตุการณ์/ การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในไตรมาสที่ 1/2567 และหลังรอบระยะเวลาที่รายงาน

- กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือได้รับการจัดอันดับเป็นลำดับที่ 3 ในการสำรวจผลการดำเนินงานของบริษัทเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ทั่วโลกในปี 2566 โดย Lianguard & Roschmenn, Maritime Advisors
- TTA ออกหุ้นกู้ จำนวน 3,500.0 ล้านบาท ในเดือนกุมภาพันธ์ 2567 เพื่อการลงทุนและ/หรือเพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการของบริษัท รายละเอียดดังนี้
  - หุ้นกู้ชุดที่ 1: TTA262A มีอายุหุ้นกู้ 2 ปี และอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 4.60
  - หุ้นกู้ชุดที่ 2: TTA278A มีอายุหุ้นกู้ 3 ปี 6 เดือน และอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.20
- ที่ประชุมผู้ถือหุ้นของ TTA เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2567 มีมติอนุมัติจ่ายเงินปันผล จำนวน 0.18 บาทต่อหุ้น รวมเป็นจำนวนเงิน 328.0 ล้านบาท ในวันที่ 13 พฤษภาคม 2567

## การพัฒนาอย่างยั่งยืน

TTA ให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี ความโปร่งใสในการดำเนินธุรกิจ และการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการเพื่อทบทวน กำกับดูแล และติดตามผลของนโยบายการกำกับดูแลกิจการ รวมถึงการปฏิบัติให้อยู่ในกรอบของจริยธรรม
- การแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาอย่างยั่งยืนเพื่อกำกับดูแลการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อให้มั่นใจว่าการพัฒนาที่ยั่งยืนจะดำเนินการอย่างทั่วทั้งองค์กร และดำเนินการตามกรอบการพัฒนาที่ยั่งยืนซึ่งครอบคลุมความรับผิดชอบของคณะกรรมการพัฒนาอย่างยั่งยืน รวมถึงการกำหนดนโยบาย กำหนดกลยุทธ์ และดำเนินแผนการพัฒนาที่ยั่งยืนตาม การดำเนินธุรกิจทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม
- การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอวาระและเสนอชื่อบุคคลเพื่อเข้ารับพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัท สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี
- การได้รับรองเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (CAC)
- TTA ได้รับการประกาศเป็นสมาชิกรายชื่อหุ้นยั่งยืน (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 มาหาบัดดี้" ภายใต้โครงการ "CYC Plus รู้รักในวัยเรียน" เพื่อต้องการสร้างความตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกันการกระทำรุนแรง และสำหรับแบ่งปันข้อมูลที่จำเป็นนโยบายในการป้องกันตนเองและการช่วยเหลือผู้อื่น โดยผ่านการอบรมและการสร้างสื่อประชาสัมพันธ์ที่จะช่วยพัฒนาเด็กและเยาวชนให้รู้เท่าทันถึงปัญหาสังคม สิ่งแวดล้อม และวัฒนธรรม ที่อาจส่งผลเสียต่อสุขภาพกายและสุขภาพใจได้ การปลูกจิตสำนึกและรณรงค์ให้เด็กและเยาวชนตระหนักเรื่องพฤติกรรมกรรมากรรม การรู้เท่าทันอารมณ์ และการป้องกันการกระทำรุนแรงในทุกมิติ รวมถึงส่งเสริมให้เด็กและเยาวชนมีความรู้ความเข้าใจ และรู้จักช่องทางขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานต่างๆ เมื่อต้องรับมือกับสถานการณ์การถูกรังแกผ่านการใช้งานแอปพลิเคชัน "BuddyThai"

### โครงการ/กิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อม

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

### โครงการ/กิจกรรมด้านเศรษฐกิจ

**พิชชา อีท นารมอเตอร์ไซค์ไฟฟ้ามาใช้สำหรับการส่งอาหาร:** พิชชา อีท ได้สร้างมาตรฐานใหม่ให้กับวงการฟู้ดเดลิเวอรี ด้วยการรวมพลังกลุ่มไรเดอร์ พิชชา อีท ใช้ “รถมอเตอร์ไซค์ไฟฟ้า” จัดส่งอาหารให้แก่ลูกค้า ภายใต้แนวคิด ‘Eco-friendly Delivery’ ที่ช่วยสนับสนุนแนวคิดจิตสำนึก “รักษาสภาพโลก ใส่ใจใช้พลังงานสะอาด และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม” นับว่าเป็นการนำร่องใช้เทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า (EV) เพื่อช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่ชั้นบรรยากาศ และช่วยลดก๊าซเรือนกระจก โดย พิชชา อีท ได้เลือกใช้รถมอเตอร์ไซค์ไฟฟ้าแบรนด์ P80 Go ที่ได้รับการออกแบบให้เหมาะกับการใช้งานของกลุ่มไรเดอร์ ทั้งเรื่องสมรรถนะของรถ ความเร็ว และความแรงของรถ โดยสามารถทำความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็นการช่วยลดภาระของกลุ่มไรเดอร์ในสถานการณ์ที่ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาสูงขึ้น

#### สำหรับข้อมูลเพิ่มเติม:

##### งบการเงิน



##### การกำกับดูแลกิจการ



[โปรดสแกน QR Code หรือคลิกที่นี่](#)

[โปรดสแกน QR Code หรือคลิกที่นี่](#)

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท โทริเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

นายเฉลิมชัย มหาทศศิริ  
กรรมการผู้จัดการใหญ่และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

นายคทาร์รัฐ สุขแสวง  
ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่และประธานเจ้าหน้าที่การเงิน